

7-2-1945

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.

Papel Pega-Mosca

"STICK WITH IT"

VOL. II

2 DE JULHO DE 1945

N.º 71

"Cada turma que se forma inaugura um dia de esperança para o Brasil"

PARANINFADA PELO PROF. ALFREDO BARROS SANTOS A XXI FORMATURA DE ESPECIALISTAS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO — COMO DECORRERAM AS SOLENIDADES

O mau tempo reinante no sul de Minas Gerais impediu que a formatura da XXI turma de especialistas da E.T.A.V. contasse com a presença de S. Excia. o sr. Ministro da Aeronáutica, que estava sendo esperado, procedente de Belo Horizonte, por via aérea. As solenidades tiveram início às 15 horas de terça-feira, dia 27, tendo contado com a presença de numerosas autoridades, e representantes da imprensa.

A PERSONALIDADE DO PARANINHO

O prof. Alfredo Barros Santos é natural de Guaratinguetá, Estado de S. Paulo, sendo considerado atualmente o decano do ensino profissional no Brasil. Tendo-se formado em Ciências Químicas e Farmacêuticas, em 1911 foi admitido como professor na Escola Noturna de Ofícios que funcionava num modesto porão do Braz, e foi o embrião das atuais estabelecimentos de ensino técnico profissional do Estado. Esse estabelecimento pioneiro teve



No palanque oficial — o Prof. Alfredo Barros Santos, que em brilhantes e significativas palavras, se dirigiu aos seus pupilos.



Aspeto colhido por ocasião da cerimônia de formatura da XXI turma.

The bad weather in southern Minas Gerais prevented the Minister of Aeronautics, who was expected from Belo Horizonte by air, from being present at the graduation of the 21st group of F.A.B. specialists. The ceremonies started at 3 p.m. Tuesday, 27th, and were witnessed by a large number of authorities and press representatives.

A PERSONALIDADE DO PARANINHO

Prof. Alfredo Barros Santos, dean of professional teaching in Brazil, is a native of Guaratinguetá, State of São Paulo. He graduated in Chemical and Pharmaceutic Sciences, and was admitted in 1911 as a teacher in the "Escola Noturna de Ofícios". This School was organized in the basement of a house in Braz and was the first technical school in Brazil.

Its first director was Prof. Miguel Carneiro who was succeeded by Prof. Aprigio Gonzaga, under whom Prof.



NO PALANQUE OFICIAL

Por ocasião da formatura da XXI turma o formando José Anacleto Cardoso, ao ser cumprimentado pelo paraninfo Prof. Alfredo Barros Santos.

como primeiro diretor o prof. Miguel Carneiro, que foi sucedido pelo prof. Aprigio Gonzaga, sob cuja gestão o prof. Alfredo Barros Santos tornou-se vice-diretor. Com o desenvolvimento industrial de S. Paulo, a modesta escolinha também se aperfeiçoou, até chegar a ser o moderno estabelecimento que desde 1934, com a retirada do prof. Aprigio Gonzaga, passou a ser dirigido pelo prof. Barros.

O paraninfo da XXI turma tem dedicado toda a sua vida ao ensino profissional e ao estabelecimento que hoje dirige. Foi Superintendente do Ensino Profissional por algum tempo, havendo nessa ocasião conseguido a transformação do Instituto Profissional Masculino em Escola Técnica. Graças aos seus esforços diuturnos, a Escola Técnica Getúlio Vargas é hoje um estabelecimento modelar. 1.800 alunos ali estudam, divididos pelos seus cursos diurnos — industrial, de mestre e de técnicos — e os noturnos de extensão. Há também anexo ao estabelecimento os cursos do S.E.N.A.I. (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial).

A Escola Técnica Getúlio Vargas, sita nas proximidades da E.T.Av., vem cooperando ativamente com a aeronáutica nacional. Dezenas de jovens que ali se formaram foram encaminhados para o nosso estabelecimento; muitos deles já se graduaram, estando a prestar preciosos serviços à F.A.B. No ano passado, ela participou da exposição de modelos em blocos patrocinada pela Secretaria da Educação e apoiada pelo Escritório da Coordenação Inter-Americana. Vários modelos ali construídos por alunos foram encaminhados como lembrança às altas autoridades norte-americanas. Entre outras realizações daquela casa de ensino, está o novo prédio já em vias de ser ultimado, com cinco andares e dotado de todas as instalações mais modernas.

COMO DECORRERAM AS SOLENIDADES

Após o hasteamento das bandeiras do Brasil e dos Estados Unidos e cântico de hinos patrióticos pela assistência, o cap. Joaquim Bueno Brandão leu o boletim do dia. Assumiu o microfone o ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva, que apresentou as despedidas do Comando aos novos graduandos e traçou em rápidas palavras o perfil do paraninfo.

Com a palavra o sr. Harry Gill, Diretor Assistente Encarregado da Instrução, que em nome do corpo docente da E.T.Av. pronunciou o discurso abaixo.

Alfredo Barros Santos became vice-director. Following the development of São Paulo's industry, the little school became a modern establishment. Prof. Barros became director of the School after Prof. Aprigio Gonzaga's resignation.

The sponsor of the XXI group has devoted his life to professional education and to the school he directs. He was Superintendent of Professional Education for sometime and reorganized the Instituto Profissional Masculino into a Technical School. Due to his efforts, Escola Técnica Getúlio Vargas is now a model institution. 1800 students, divided in its day time courses — industrial, manager and technician, and night-time extension courses, attend its classes. The S.E.N.A.I. Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, works annex to the School.

Escola Técnica Getúlio Vargas, located near E.T.Av., has cooperated with Brazilian Aviation. Many students who graduated there have been sent to this School; many of them have already graduated here and are now rendering valuable services to F.A.B. Last year it participated in the spoter — model exposition sponsored by the Secretary of Education and by the Office of Inter-American Coordination. Many models built by its students were given to the United States high authorities as "souvenirs". Among other achievements of the School is the new five story building, equipped with all modern facilities.

THE CEREMONIES

After the flag raising and the singing of the national anthems of the United States and Brazil by all present, Captain Joaquim Bueno Brandão read the bulletin of the day. The microphone was then utilized by Lieut. Col. João Mendes da Silva who made farewell to the new group and spoke a few words about the sponsor's personality.

Mr. Harry Gill, Active Director for Training spoke for the Instructors of E.T.Av. and made the following speech:

"Graduates",

"I am speaking today for all your Instructors from whom you have heard many thousands of words."

"I assure you it is not my intention to add many more on this occasion."

"There are some which I must say however such as I said months ago to a few of you who are now graduating as the first group from the Air Force Administration Dept."

"They were in substance, simply these:"

"A gentleman can be a good soldier, a good soldier can be an excellent technician."

"As the first of these, you came to Escola Técnica de Aviação, you have been taught by Col. Mendes da Silva, Capt. Brandão, Lieutenants, Second Lieutenants and Sergeants the significance of the second, a good soldier. Your Instructors in Basic, in Language and in your Specialist Courses have given you their best in order that you will be the third — an excellent Technician."

"It is time now that you prove to all of us in Escola Técnica de Aviação, as well as to the F.A.B. and to the Army the value of your study, your work and drill and your associations here."

"As you assume your new responsibilities with other fighting men in proud units rich in the traditions of hard won battles in foreign skies and on foreign soils you must remember this:"

"Your mistakes do not hurt the enemies of Brazil, they only kill your friends and allies!!!"

"Gentlemen, Soldier Technicians of Aviation."

"Because you are walking in History, we congratulate you."

PALAVRAS DO SR. GILL

Estou falando hoje em nome de seus Instrutores dos quais vocês têm ouvido milhões de palavras. Asseguro-lhes que não pretendo juntar muitas mais nesta ocasião. Há algumas entretanto que preciso dizer, as mesmas que meses atrás usei falando a alguns de vocês, os quais se graduam agora como o primeiro grupo de Departamento de Administração da Aeronáutica. Elas eram em substância, simplesmente estas:

"Um cavalheiro pode ser um bom soldado um bom soldado pode ser um excelente técnico".

A primeira qualidade vocês a trouxeram consigo para esta Escola. Vocês foram orientados pelo ten. cel. av. eng. Mendes da Silva, Capitão Brandão, tenentes, aspirantes e sargentos para serem bons soldados. Seus instrutores na Escola Básica Departamento de Línguas e Cursos especializados deram a vocês o melhor, para que vocês se tornem "Excelentes Técnicos."

Chegou a hora de vocês provarem a todos nós na Escola Técnica de Aviação como também à Força Aérea Brasileira e ao Exército, o valor dos seus estudos, trabalho e treinamento em seu contato com a Escola.

Quando vocês assumirem suas responsabilidades com outros homens de luta em unidades orgulhosas, ricas em tradições de difíceis batalhas em céus e solos estrangeiros vocês devem lembrar-se disto:

"Seus erros não ferem os inimigos do Brasil; eles somente matam seus amigos e aliados". Cavalheiros, soldados técnicos da Aviação"

Em sua passagem pelos portais da História nós os felicitamos

E pelo que vocês podem fazer e farão na guerra e na paz por seus companheiros, sua organização e pelo Brasil.

Nós lhes agradecemos!

SAUDAÇÃO DO GRADUANDO

Em nome de seus colegas de turma, falou o aluno Augusto Carlos de Freitas, que numa bem concatenada oração, despediu-se da oficialidade, Instrutores e alunos, e rendeu homenagem ao paraninfo.

PALAVRAS DO PARANINFO

O prof. Alfredo de Barros Santos pronunciou a seguir a seguinte oração.

Exmo. Sr. Comandante da Escola Técnica de Aviação,
Minhas Senhoras,
Meus Senhores,
Meus caros afilhados.

Minha presença nesta casa, em dia assim tão festivo, só se pode explicar pela intenção, elevada e nobre, de seu comando de prestar homenagem, na minha pessoa, ao ensino profissional paulista, a esse modesto pugilo de mestres que têm sobre os ombros a honrosa tarefa de cuidar da educação técnica da juventude brasileira nascida em terras de Piratininga.

Porque labutamos na mesma seara e porque nos animam ideais comuns, não me sinto um extranho entre vós, meus jovens amigos.

A poucos passos desta escola magnífica se levanta a maior casa de educação profissional do Brasil a Escola Técnica Getúlio Vargas que ajudei a fundar há 34 anos e que já doou ao nosso parque industrial para mais de 30 mil obreiros possuidores de uma técnica bastante segura.

"Because of what you can and will do in war and peace for your comrades, your organization and Brazil."

"We thank you".

GRADUATES SPEECH

Speaking for his colleagues, Augusto Carlos de Freitas, in a very good speech, said farewell to the Officers, Instructors and students. He also paid tribute to the sponsor.

SPONSOR'S SPEECH

Prof. Alfredo de Barros Santos then made the following speech:

"Commander of E. T. Av., ladies, gentlemen and students,"

"My presence at this School on such a festive day is an explanation of the noble intentions of your Command to pay a tribute to São Paulo's professional teaching. A tribute to that modest group of masters who bear on their shoulders the weight of the honoured task of taking care of the Brazilian youth's technical education."

"Because we work in the same field, and because we are encouraged by common ideals I do not feel a stranger among you, my young friends."

"A small distance from this magnificent School you will find one of the greatest schools of professional education in Brazil. Getúlio Vargas Technical School, the creation of which I helped 34 years ago and which has already given our industries more than thirty thousand workers, all of whom have excellent technical knowledge."

"Both our schools have the same opportune and patriotic objective: to develop technicians for Brazil."

"There we try to train the students for several professions; through 7 long years of intensive practice. Here the aim is to give the students, through a high degree of specialization, perfect knowledge of limited professional activities related to aviation."

"Many of our students upon ending their professional training come to this School confident that here they will find the right place in which to apply the specialized technical knowledge."

"Our Government chose a very good occasion on which to bring to Brazil this model North American School of technical training, in founding the "Escola Técnica de Aviação" in São Paulo."

"In this manner we took intelligent advantage of that great country's willingness to solve one of our most pressing problems, the development of aviation technicians."



O Sr. Harry Gill, que falou em nome dos Instrutores.

Colimam os nossos dois estabelecimentos educacionais o mesmo objetivo, oportuno e patriótico à formação de técnicos para o Brasil.

Ao passo que ali se procura adestrar os educandos na prática intensiva de várias profissões manuais, num aprendizado longo e metódico de 7 anos, aqui se tem em mira, por meio de uma especialização levada ao mais alto grau, dar ao jovem um ensinamento perfeito de restritas atividades profissionais relacionadas com a aeronáutica.

Muitos dos nossos alunos, concluído o seu treinamento profissional, ingressam nesta escola, atraídos pela segurança de que aqui encontram ambiente propício para a ampliação de seus conhecimentos técnicos especializados.

Em boa hora resolveu o nosso benemérito governo transplantar para o Brasil uma modelar instituição de ensino aeronáutico dos Estados Unidos, fundando a Escola Técnica de Aviação de São Paulo.

Com inteligência nos aproveitamos assim da experiência daquele grande povo para resolver um dos nossos problemas mais prementes — a formação de técnicos para a aviação.

Sabemos todos que, para assegurar o voo de um homem, é mister trabalhar em terra no mínimo quatro artifices, e que a formação de um aviador exige muito menos tempo do que a de um mecânico especializado na manutenção de seu aparelho.

Dai a necessidade imperiosa de escolas como esta para a preparação de homens que, pelo seu trabalho racional e metucioso, tornem possível e seguro o voo de seus semelhantes.

Meus jovens afilhados:

Por inelutável contingência de um determinismo geográfico o Brasil se apresenta no panorama do mundo como uma região ideal para a prática da aviação.

Sua imensa extensão territorial, seus precários meios de comunicação, sua privilegiada posição no traçado das grandes rotas mundiais de navegação aérea, o que vale dizer a unidade da Pátria e a defesa de nossa própria soberania — nos impõem, como um grande dever patriótico, desenvolver a aviação até o máximo das nossas possibilidades.

E como que parece que esse determinismo foi sentido em nossa terra por alguns espíritos de escol, que viveram, desde os primórdios de nossa civilização, embevecidos no sonho maravilhoso de Icaro.

Do Brasil saiu para assombrar a população de Lisboa o gênio infeliz desse pobre Padre Voador — Bartolomeu de Gusmão — o inventor dos balões.

E mais tarde ainda foi um brasileiro — o glorioso Santos Dumont — quem descobriu a dirigibilidade dos balões e lançou os fundamentos dos engenhos de navegação mais pesados que o ar, base de todo o estupendo progresso da aviação em nossos dias.

Ha por isso razões de sobejo para que a partida de mais uma turma de graduandos desta escola para a vida aventurosa que iniciará amanhã, não seja um dia de júbilo apenas para cada um de vós, mas também um dia de esperança para a nossa terra.

De esperança sim porque ela vos entrega, cheia de fé, de hoje em diante, uma parcela não pequena da tarefa ingente de promover a grandeza, de assegurar a liberdade e de defender a soberania da nossa estremecida Pátria Brasileira.

Ide, pois, meus jovens patriotas, e sede dignos, pela vida em fóra, dessa esperança da terra generosa em que nascestes.



Em companhia do Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Capt. Joaquim Bueno Brandão e visitantes, o Prof. Alfredo Barros Santos se manifesta ao ser-lhe entregue uma lembrança em nome de seus afilhados da XXI turma.

"We all know that to keep one man in the air it is necessary to have at least four mechanics on the ground, and that making a pilot takes much less time than a mechanic who is specialized in the maintenance of an airplane."

"Hence the great necessity for schools like this one to prepare men who by their intelligent and methodical work will make flying possible and safer."

"Due to its geographical position Brazil is an ideal region for the advantages offered by aviation."

"Its immense territory, its precarious means of communication, its privileged position on the air-routes of the world, make it our patriotic duty to develop our aviation in the utmost possible manner."

"It seems that this destiny was felt in our country by some brilliant men who have lived ever since the beginning of our civilization deeply plunged in Icarus' marvelous dream."

"Brazil has given Bartolomeu de Gusmão, the luckless genius who bewildered the population of Lisbon by inventing the balloon."

"Later, yet another glorious Brazilian, Santos Dumont, discovered the dirigibility of the balloon and launched the fundamentals of the "heavier-than-air" craft which is the basis of the enormous progress given to aviation in our day."

"Tomorrow, with the departure of a new group of graduates who will join a new life of adventure, will not only be a day of joy for each one of you but it will also be a day of hope for our country."

"Yes, hope, because our country gives you, from now on, a big part in helping to make it greater, of insuring its freedom and of defending its sovereignty."

"Go therefore, my young countrymen, and by the way you live outside, be worthy of this hope, the hope bestowed upon you by the country in which you were born."

AWARDING THE PRIZES AND CERTIFICATES

When the applause had quieted down, Lieut. Col. João Mendes da Silva called upon the godmothers to place the stripes on the uniforms of the graduates, after which they received their certificates.

The prizes were then given out as follows:

F.A.B. prize for discipline — 3rd Sergeant Eloy Carlos Zimmerman.

Air Ministry prize — 3rd Sergeant José Natale.

Application in the specialties — 3rd Sergeants, José Natale, Motor-Vehicles; José Anacleto Cardoso, Engines;

ENTREGA DE DIVISAS, PRÊMIOS E CERTIFICADOS

Serenados os aplausos, o ten. cel. av. eng. Mendes da Silva convidou as madrinhas a colocarem as divisas nos uniformes dos novos graduandos, que a seguir passaram a receber os certificados.

Procedeu-se depois à entrega dos prêmios, que foram assim distribuídos:

Prêmio FAB de disciplina — 3.º sargento Eloy Carlos Zimmermann

Prêmio Ministério de Aeronáutica — 3.º sargento José Natale.

Aplicação nas especialidades — 3.ªs sargentos. José Natale, Viaturas Motorizadas; José Anacleto Cardoso, Motores; Santinho Alves Pescinelli, Marcenaria de Aviação; Aldo Boretti Filho, Chapas de Metal; Washington Pereira Mafra, Administração Aeronáutica; Ery Silveira Assenato, Sistemas Elétricos; Lenine Mirandola, Sistemas Hidráulicos. O cap. Bueno Brandão fez referências ao estagiário que mais se destacou, 2.º sargento Joaquim Brito de Araujo.

Esta parte das solenidades terminou com imponente desfile.

HOMENAGEM AO PARANINHO

Reunidos na "Sala das Bandeiras", os novos especialistas da FAB ofereceram delicada lembrança ao sr. prof. Alfredo Barros Santos. Falou por essa ocasião o terceiro sargento Augusto Carlos de Freitas.

Santinho Alves Pescinelli, Woodworking; Aldo Boretti Filho, Sheet Metal; Washington Pereira Mafra, Air Force Administration; Ery Silveira Assenato, Electric Systems; Lenine Mirandola, Hydraulic Systems.

Captain Bueno Brandão then complimented 2nd Sergeant Joaquim Brito de Araujo for his outstanding work.

This part of the ceremonies ended with a review.

TRIBUTE TO THE SPONSOR

Gathered at the "Hall of Flags" the new specialists of the F.A.B. offered a remembrance to Prof. Alfredo Barros Santos. Sgt. Augusto Carlos de Freitas spoke a few words fitting the occasion.



Grupo dos alunos premiados da XXI turma: 1.º plano: Aldo Boretti Filho e José Anacleto Cardoso — 2.º plano: Ery Silveira Assenato, José Natale, Eloy Carlos Zimmermann e Washington Pereira Mafra.

OS NOVOS ESPECIALISTAS

ESPECIALISTAS MARCENEIROS DE AVIAO

Santinho Alves Pescinelli
Teodósio de Augustinus
Waldemar Cassales

ESPECIALISTAS EM MOTORES

Adamastor de Queiroz Tigre
José Anacleto Cardoso
Jorge Heck
Alcindo Tiengo
Henrique dos Santos
Paulo Ribeiro
Amadeu Rodrigues
Eloy Carlos Zimmermann
Armando Sartorelli Junior
Dinêrio Rio de Janeiro Buldo

ESPECIALISTAS EM CHAPAS DE METAL

Aldo Boretti Filho
Orlando Montagner
Augusto Carlos de Freitas
Ernesto Campaz Filho

ESPECIALISTAS EM ADMINISTRAÇÃO DA AERONAUTICA

Washington Pereira Mafra
Ataliba Diniz
Gilberto Nogueira de Macedo
João Baptista Dias Pires
Haroldo de Queiroz
Raul Fernandes da Silva

ESPECIALISTAS EM SISTEMAS ELETRICOS

EE-47 Petrarca Rocha de Sá
Ery Silveira Assenato
Americo Lopes
Décio Rodrigues dos Santos
Fernando Batista Lima
Nelson Farina
Carlos Afonso
Frederico Bezerra de Menezes

ESPECIALISTAS EM SISTEMAS HIDRAULICOS

Lenine Mirandola
Julio Trachtguerts
Levy Oliveira Leão
Vicente Gallo Junior
Alcino Soares Mariano
Waldemar Turri
Moysés Ignacio Teixeira
Ennes da Gama e Lima
Jamil Salomão
Waldemar Serrano Ortiz
Gilberto Magno Stanchy
Francisco da Silva Guimarães
Mario Luiz Ennes Junior
Miguel Teixeira Pimenta

ESPECIALISTAS EM VIATURAS MOTORIZADAS

José Natale
Geraldo Magnussem
Jorge Machado da Cunha
EE-83 Manoel Oliveira Freitas Filho

Homenageado o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva

Revestiu-se de grande cordialidade a reunião que a oficialidade, funcionários e instrutores promoveram na "Sala das Bandeiras" sábado último por motivo do aniversário do tenente coronel av. eng. João Mendes da Silva, Comandante da Escola. O homenageado foi introduzido no salão pelo sr. John Paul Riddle, cap. Joaquim Brandão, cap. médico de aeronáutica dr. Fernando Martins Mendes, sr. Ted Treff, tendo sido conduzido ao lugar de honra.



O Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, entre a oficialidade da Escola, ao ser calorosamente cumprimentado pela passagem de seu natalício.

Falou em primeiro lugar o cap. Joaquim Bueno Brandão, que discorreu sob a personalidade do aniversariante, frisando as suas qualidades de chefe, de administrador e de amigo leal. Passou a seguir a palavra ao ten. méd. av. dr. José Gonzaga Ferreira de Carvalho, que, depois de aludir ao ensejo que se oferecia a todos os elementos da E.T.Av. de manifestar a sua grande admiração pela obra notável do Comando, fez a entrega de uma lembrança em nome da oficialidade, funcionários, instrutores e alunos.

Em seguida, improvisou o sr. John Paul Riddle, que cumprimentou o ten. cel. Mendes em nome dos elementos norte-americanos da Escola.

O homenageado agradeceu, dizendo da emoção que lhe causava aquela manifestação inesperada. Aproveitou a oportunidade para concitar os seus auxiliares a que continuassem prestando sua colaboração ativa afim de se manter sempre alto o nome de que a Escola vem desfrutando em todo o país. Salientou as tarefas de que o estabelecimento foi incumbido, de dotar a FAB de número suficiente de técnicos e especialistas e pôz em relevo a atuação do Ministro Salgado Filho e a cooperação do governo dos Estados Unidos para a Escola fosse a realidade que hoje é.

— Por motivo da passagem de seu natalício, ten. cel. Mendes recebeu congratulações de todas as partes do país, tendo sido vivamente cumprimentado por seu vasto círculo de amizades. A essas congratulações, "Papel Pega Mosca" reúne as suas, formulando os melhores votos pela sua felicidade pessoal.

Officers, Instructors and Employees of E.T. Av. rendered a tribute to Lt. Col. Mendes da Silva on the occasion of his birthday.

The ceremony took place in the Flag Room on Saturday morning with Mr. J. P. Riddle, Cap. Bueno Brandão, Cap. Med. Aer. Fernando Martins Mendes, Mr. Ted Treff and Mr. Harry Gill on the speakers' stand.

Cap. Bueno Brandão opened the ceremony, speaking of the personality of Lt. Col. Mendes da Silva as well as of his qualities as commander, administrator and friend.

Next, Lt. Med. Aer. José Gonzaga F. de Carvalho rose and referred to the opportunity that the ceremony offered to the employees, and instructors of expressing their admiration for the outstanding work done by E.T.Av.'s Commander followed by the presentation of a gift to the colonel.

Mr. John Paul Riddle then spoke on behalf of the North American Personnel.

Lt. Col. Mendes da Silva brought the ceremony to an end in thanking everybody for the unexpected tribute and taking the opportunity to ask the personnel to continue doing their best to maintain the high standards of E.T.Av., stating that the aim of this School is to develop a sufficient number of technicians for the F.A.B.

He then spoke of the job done by Minister Salgado Filho, Mr. J. P. Riddle and the cooperation of the United States Government to make this School a reality.

The Fly-Paper also wishes to join in the many congratulations received by Lt. Col. Mendes da Silva from all parts of the Country.



Por ocasião das homenagens prestadas ao Comandante da Escola, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, pela passagem de seu aniversário, quando falava Mr. Riddle. Na "Sala das Bandeiras": Sr. Treff Sr. Gill, Ten. Cel. Mendes, Mr. Riddle e oficiais da Escola.

CAPITÃO JOAQUIM BUENO BRANDÃO

Vê passar sua data natalícia na próxima terça-feira, dia 3, o Sr. Capitão Dr. Joaquim Bueno Brandão, Assistente do Comando da E.T.Av.

O aniversariante é natural da Capital do Estado de São Paulo, sendo também diplomado em Ciências Jurídicas. Exerceu a advocacia por largo tempo em nosso forum e na Capital Federal, onde com grande brilho fez o curso de oficialato da reserva. Convocado para o serviço ativo do Exército, passou a servir no antigo III Batalhão do 4.º Regimento de Infantaria, hoje 38.º Batalhão de Caçadores, sob o comando do hoje Tenente Coronel Santiago. Dotado de excelentes requisitos de comando e imbuido dos mais altos princípios militares, o Capitão Bueno Brandão fez-se logo bastante estimado não somente do corpo de tropa como dos seus superiores. Quando a E.T.Av. foi instalada, foi indicado para servir no estabelecimento, onde foi encarregado da instrução militar. Prestando seus serviços a esta Escola desde o seu início, o Capitão Joaquim Bueno Brandão tem se desvelado no cumprimento de todas as funções que lhe foram confiadas, constituindo um dos fatores mais seguros do desenvolvimento da Escola.

O seu natalício é portanto motivo de regosijo não só nos meios militares como no seio da sociedade paulistana, onde desfruta da estima geral. Aos muitos votos de felicidades que lhe vão ser encaminhados, "Papel Pega-Mosca" reúne prazeirosamente os seus.

O aniversário é portanto motivo de regosijo não só nos meios militares como no seio da sociedade paulistana, onde desfruta da estima geral. Aos muitos votos de felicidades que lhe vão ser encaminhados, "Papel Pega-Mosca" reúne prazeirosamente os seus.

Next Tuesday, July 3, is the birthday of Captain Joaquim Bueno Brandão, Assistant to E.T.Av.'s Commander.

Captain Brandão is a native of the capital of the State of São Paulo and has a Lawyer's diploma. He practiced law for a long time at the Federal Capital where he took the Reserve Officers' Course. Drafted for active service, he served in the 4th Infantry Regiment's 3rd Division under the command of Lt. Col. Santiago.

Having the excellent qualities necessary to command and a profound knowledge of military principles, Captain Bueno made himself loved not only by the troops but also by his superiors. When E. T. Av. was created he was chosen to serve in the School and take charge of its military instruction. Serving the School ever since its origin, Captain Joaquim Bueno Brandão has diligently performed his duties as Assistant and has been one of the leading factors in E.T. Av.'s development. His birthday is therefore good reason for joy, not only in military circles but also in São Paulo society where he is very much esteemed.

The Fly Paper joins with all others, in wishing Captain Brandão many happy returns of the day.



O aniversariante Capt. Assistente Joaquim Bueno Brandão no desempenho de sua função.

OS EX-ALUNOS AGRADECEM

O terceiro sargento especialista da FAB Geraldo Costa de Paula, que se formou pela XX turma e está atualmente servindo no Parque de Aeronáutica, Campo de Marte (S. Paulo), escreveu delicada cartinha, em que transmite os agradecimentos dos graduados de sua turma, pela despedida feita pelo funcionário 1113 numa das recentes edições do "Papel Pega Mosca".

"Estou satisfeito de saber que nós, os graduados na XX turma também somos lembrados pelos funcionários. Isto é uma prova da camaradagem em que vivem o pessoal civil e o militar da E.T.Av. Nós que estamos no Parque de Aeronáutica, podemos ir sempre à Escola reviver os tempos de alunos, que jamais serão esquecidos por nós".

Geraldo Costa, 3rd. Sergeant specialist of the FAB who graduated with the 20th group and is now stationed at the "Parque de Aeronáutica", Marte Field, (São Paulo), wrote a letter of thanks for an article which appeared in one of Fly Paper's recent numbers. The article in question was written by employee N.º 1113 as a farewell to the graduates.

"I am happy to learn that we of the 20th group are also remembered by the employees. This is a sure sign of the friendship existing among the civilians and uniformed men of E.T. Av.. Those of us who are stationed at the "Parque de Aeronáutica" will often have the opportunity of visiting the School. In doing so we can live again those unforgettable student days."

A TELEVISÃO A SERVIÇO DA NAVEGAÇÃO AÉREA DO APÓS-GUERRA

HYLARIO CORRÊA

Já em muitas ocasiões, "Papel Pega Mosca" teve ensejo de tratar das múltiplas vantagens que o rádio scarreia à aviação. Não tinha havido entretanto uma oportunidade para cuidarmos da televisão, ou seja, a transmissão da imagem à distância por meio de ondas magnéticas, e suas possíveis aplicações à navegação aérea, que são muitas, se levarmos em conta os estudos já executados, quer nos Estados Unidos pelo técnico Thomas M. Morse, quer no Brasil, entre outros pelo técnico patriótico Appolon Fanzeres, da Panair do Brasil.

A televisão é um desejo acalentado há longos anos nos meios estudiosos do assunto. As primeiras tentativas foram feitas pelo sábio Nipckow, que usou um disco perfurado, giratório, através do qual passava um jato de luz que explorava a imagem a transmitir, indo incidir sobre uma célula foto-elétrica.

Estas experiências ocorreram nos princípios do século e muito animaram os pesquisadores. Cedo porém, chegou-se à conclusão de que o "disco de Nipckow" — como era conhecido o sistema — deixava muito a desejar, pois além de ser a transmissão deficiente, não era possível televisionar-se os objetos em movimento.

Neste sistema de discos, relativamente pouco se progrediu. Mas com o advento das válvulas eletrônicas, foi possível construir-se um tubo termoiônico, cujas características muito se aproximavam das do olho humano, pois possui um elemento sensível que origina uma corrente elétrica variável de acordo com as nuances da imagem para a qual está orientado.

Como consequência, é possível agora transmitir-se cenas televisionadas de objetos e pessoas em movimento. A válvula que permite estas maravilhas chama-se "iconoscópio" (do grego "icono", imagem, e "scopio", visão) e atualmente, nas instalações das companhias comerciais que exploram o "telecasting", é montada com as aparências de uma grande máquina fotográfica.

Na Inglaterra, desde antes da guerra atual transmitiam-se programas de televisão no Alexandra Palace, tendo causado grande sensação o último invento do sr. John Logie Baird que conseguiu, com uma válvula de sua invenção, o Telechrome, a transmissão em cores dos objetos televisionados.

Nos Estados Unidos, a National Broadcasting Company tem feito programas regulares de televisão e os resultados têm sido bastante satisfatórios, tanto assim que a indústria de rádio empregou a importância de 25 milhões de dólares na pesquisa e fabricação de aparelhos de televisão.

Também tem tido parte saliente no assunto as empresas Dumont e General Electric, que por meio de suas estações WABD e WNBT respectivamente, vêm executando programas regulares de televisão. Também a Philco, que nesta guerra aumentou o seu já notável acervo de conquistas técnicas, lançou diversos aparelhos em uso pelos aliados, destacando-se um localizador de submarinos que tanto auxílio prestou na campanha do Atlântico. Esta companhia durante os últimos cinco anos transmitiu regularmente os encontros de futebol realizados em Franklyn Field, Philadelphia, através de sua estação WPTZ e os resultados obtidos fazem prever que no após guerra a televisão será de alcance público, pois os fabricantes norte-americanos julgam que poderão produzir aparelhos de custo variável entre 125 a 400 dólares (2.500 a 8.000 cruzeiros).

Não poderíamos terminar esta digressão sem examinar o que se tem feito em nosso país, onde não estamos ina-

The "Fly Paper" has pointed out many times the great advantages which radio has brought to the aeronautical field. It has not, however, had the opportunity of mentioning television which is the transmission of images to considerable distances by means of magnetic waves. It has many possible applications in air navigation if we consider the developments made by Thomas M. Morse in the U.S. and Appolon Fanzeres in Brazil.

Television has for many years been the dream of electronic students. The first experiments were made by the scientist Nipckow who used a perforated gyratory disk, through which passed a ray of light. This light ray covered the image to be transmitted and incited a photo-electric cell.

These experiments were carried out at the beginning of the century and greatly encouraged the researchers. It was soon found, however, that "Nipckow's Disk", as the system was called, was very inefficient, for the transmission was poor and it was not possible to transmit moving objects.

This disk system made very little progress. But the development of electronic tubes made possible the construction of a thermionic tube. This tube has characteristics which makes it very much like the human eye. It has a very sensitive element which originates an electric current that varies in accordance with the different tonalities of the image it covers.

The result is that it is now possible to transmit television scenes of moving objects and persons. The tube which accounts for these wonders is called "Iconoscope" (Greek: "icono", image and "scopio", vision) and looks like a big photographic camera in the departments of the commercial companies dealing with "telecasting".

In England before the war, television programs were given at the "Alexandra Palace" and a great sensation was caused by Mr. John Logie Baird's invention of the "Telechrome", a tube that can transmit objects in colors.

The National Broadcasting Company has had regular television programs, the results of which have been very satisfactory. So much so that the radio industry has set aside 25 million dollars for research and construction of television equipment.

An outstanding part has also been played by Dupont and General Electric who, through their stations WABD and WNBT respectively, are giving regular television programs. Philco has also increased its amount of technical progress during this war, giving the Allies several new devices, notably the submarine-locator which has been a great help in the Atlantic campaign. This company has, during the past five years, transmitted the football games held at Franklin Field, Philadelphia, through its station WPTZ. The results lead us to believe that post-war television will be within the public's reach, as the manufacturers think they can make sets costing from \$125,00 to \$400,00. (2,500 to 8,000 cruzeiros).

We could not close this article without mentioning
(Continua na pág. 12)

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

By ROBERT E. HOOSE

"Mergulhar no espaço com um canhão", eis como se costuma chamar a isso. E não é efetivamente uma ocupação muito cômoda para jovens. De um modo mais correto, é conhecido como bombardeio de mergulho.



ROBERT HOOSE

Bombardeio de mergulho é uma instrução altamente especializada para a guerra aérea. Aviões são construídos especialmente para esse fim.

A técnica desta fase da guerra aérea originou-se dos pilotos navais dos Estados Unidos, pouco depois de terminada a primeira guerra mundial. O modo de execução é hoje pouca coisa diferente do que o era na época. Um piloto atinge uma boa altitude, 3200 a 4800 metros, marca o seu objetivo e desce quase em vertical. No instante propício, solta sua carga de bombas "recupera" o seu avião e se retira.

O ponto fraco deste método de ataque é que o fogo defensivo do inimigo dispõe de tempo suficiente para dirigir seus canhões contra o avião mergulhador. Mas embora as perdas sejam grandes, a destruição na solo e no mar, tem sido infinitamente maior e os resultados são compensadores.

A Luftwaffe alemã adotou o bombardeio de mergulho à guerra terrestre durante seus anos de preparativos. Quando irrompeu a guerra atual, os pilotos de bombardeio de mergulho obtiveram grande êxito na invasão da Polônia, dos Países Baixos e da França. Voavam nos hoje ignominiosos "Stuka", palavra que em alemão significa propriamente "bombardeio de mergulho". Mais exatamente, trata-se do Junkers Ju-87.

Os pilotos da Luftwaffe encontraram pequena oposição em suas longas arremetidas sobre os países derrotados. Vinham sobre as massas de militares em retirada, produzindo efeitos terríveis. As estradas se achavam congestionadas de hordas de civis que abandonavam as cidades e vilas ante a ameaça fluminante dos nazistas. Estas massas inocentes e indefesas se tornaram um alvo favorito para os sanguiscedentos pilotos germânicos. Um medo desarrazoado apoderou-se do soldado e do civil. A histeria, com o terror pânico daí resultante, impediu todos os esforços defensivos dos aliados.

Depois de algum tempo, voltou o raciocínio e a artilharia e os tanques aprenderam a fazer fogo contra esses alvos relativamente fáceis. Restaurou-se a ordem e começaram a crescer as perdas dos "Stukas" alemães. Uma inspeção realizada num JU-87 comprovou o quanto ele era mal construído e inferior em performance. As perdas aumentaram tanto, que ele foi afinal retirado de combate. E os bombardeios de mergulho nas operações terrestres desapareceram.

A guerra naval apresenta uma situação muito diferente das operações em terra. Nas arrancadas ofensivas contra as naves do inimigo, um cerrado trabalho de conjunto foi estabelecido. Consiste do avião de bombardeio de mergulho, do avião torpedeiro e dos caças protetores. Cada grupo aero-naval consiste destes três tipos de aviões. O rol de navios japoneses destruídos ou danificados apresenta amplo testemunho da eficiência deste trabalho coordenado.

O método de ataque é simples. O avião de bombardeio de mergulho desfere o golpe em primeiro lugar. Desfecha

"Diving down a gun barrel", they call it. And its not a very healthy occupation for young men. More correctly it is known as dive bombing.

Dive bombing is a highly developed skill in combat flying. A specially designed plane is used.

The technique of this means of aerial warfare was originated by United States Naval pilots just after the last World War. The manner of execution is little different now than it was then. A pilot attains a fairly great altitude, two to three miles, spots his target and heads into a long slanting dive. At the proper instant he releases his bomb and then pulls out.

The weak point of this method of attack is that the enemy defensive fire has considerable time to direct its guns on the diving plane. But although losses are heavy, destruction to enemy surface craft has been more than commensurately great and the price well worth while.

The German Luftwaffe adapted dive bombing to land warfare during its years of preparation. When the present war started German dive bombing pilots had great success in the invasion of Poland, the low countries and France. They flew the now infamous "Stuka", which word itself in German means dive bomber. More exactly it is the Junkers, Ju 87.

Luftwaffe pilots met little opposition in their headlong dash over the defeated countries. They came screaming down on masses of retreating military personnel with telling effect. Roadways were glutted with hordes of civilians evacuating towns and cities before the onrushing Nazis. These innocent and defenseless masses of humanity became a favorite target for the blood-crazed German pilots. An unreasoned fear struck soldier as well as civilian. Hysteria, with panic resulting, hindered Allied defensive efforts.

After a time reason returned, and artillery and tank gunners were taught how to fire on this rather easy target. Order was restored, and the losses of Stuka planes by the Germans mounted. An inspection of the Ju 87 proved it to be poorly designed and inferior in performance. Losses finally grew so great that it was withdrawn from combat. And dive bombing in land operations disappeared.

Naval warfare presents a situation quite different from land warfare. In offensive thrusts against enemy surface craft a cross-knit team has been developed. It consists of the dive bomber, the torpedo bomber and the protecting fighter. One is essential to the other in any successful attack. Each naval Air Group consists of these three plane types. The record of Japanese ships destroyed or damaged pays ample testimony to the effectiveness of this team.

The method of attack is simple. The dive bomber strikes first. It delivers the "one" in what the navy calls the "one, two" punch. Hurling from above, the dive bomber aims its explosives at the deck and superstructure of the enemy ship. The goal is to destroy the ship's powerplant or control system. Thus damaged, the craft is helpless, and although it remains afloat, it is a much easier target for the second blow, which is designed to finish it off.

The torpedo bomber then comes in, skimming just clear of the whitecaps. It is not visible to the enemy gunners as soon nor as long as the dive bomber, and enjoys a slightly better chance of avoiding the gun fire than its team-mate. The pilot looses his torpedo. It skips over the top of the water and, if properly aimed, explodes a few feet below the waterline. The plane veers off to right or left, and in so doing is exposed as an easy target for the enemy gunners.

TÓPICOS DA AVIAÇÃO BRASILEIRA

Todos os anos, o Conselho Interamericano de Segurança premia as companhias de navegação aérea de todo o continente que mais se tenham destacado pela segurança de voo. Este ano, encabeçando a lista das empresas de aviação das vinte e uma repúblicas do hemisfério ocidental, figurou a Viação Aérea S. Paulo, que apresentou o mais alto coeficiente de segurança de 1944, isto é, com por cento. A VASP faz o serviço regular entre S. Paulo e Rio, com quatro viagens de ida e quatro de volta, além de servir a rota S. Paulo-Goiania uma vez por semana. O Consul Brasileiro em Nova York, sr. Oscar Correia, recebeu pela companhia premiada o diploma que lhe foi conferido, entregue pelo sr. J. T. Wilson, presidente do Conselho Interamericano de Segurança.

A hora em que esta edição estiver sendo impressa, se estará realizando na Capital Federal o campeonato brasileiro de aeromodelismo promovido pela Federação de Escoteiros do Ar e com a participação de equipes de quasi todos os Estados. De S. Paulo, seguiu uma equipe, que contou com todo o apoio da E. T. Av., tendo o sr. ten. col. av. Eng. João Mendes da Silva colocado várias passagens de ida e volta pela Central do Brasil a disposição dos aeromodelistas participantes, bem como providenciado facilidades para a estadia naquela capital.

o "golpe um" no que a Armada chama de "ataque a um, e dois tempos". Atirando-se do alto, o avião de bombardeio de mergulho aponta seus explosivos para o convés e a super-estrutura do navio inimigo. Visa destruir a fonte de energia ou o sistema de controle. Assim danificada, a nave fica ao sabor do acaso e embora continue flutuando, torna-se um alvo muito mais fácil para o segundo golpe, destinado a acabar com o navio de uma vez.

Então, entra em atividade o avião torpedeiro, a rocar de leve pelas ondas. Não se torna logo visível aos artilheiros inimigos, nem surge de tão longe quanto o bombardeador de mergulho, e goza de chances um pouco melhores, para evitar o fogo de seus companheiros. O piloto solta seu torpedo. Este corre por cima da água e, se for bem dirigido, explode a poucos metros abaixo da linha de água. O avião gira para a esquerda ou direita e quando assim procede torna-se um alvo fácil para os canhões adversários.

O torpedo que explode debaixo d'água tem uma força destruidora muito maior do que se o fizesse ao ar livre. A razão é que a energia desprendida com a explosão percorre a água com pequena perda em face da incompressibilidade dos fluidos. Os sistemas hidráulicos baseiam-se no mesmo princípio. Uma bomba explodindo em campo aberto tem muito menor potência, porque boa parte de sua energia é utilizada na compressão do ar.

O terceiro e muito importante membro deste conjunto é o avião de caça. Sobrevoa as proximidades da cena da ação, pronto a cair sobre os aviões inimigos que tentem interferir.

Em um artigo subsequente, trataremos em detalhe dos três tipos de aviões que dão eficiência ao sistema conjunto. São eles o SB 2C, (Curtiss Helldiver), o TBF (Gruman Avenger) e o F6F (Gruman Hellcat), ou seja, nesta mesma ordem, o bombardeador de mergulho, o avião torpedeiro e o aparelho de caça.

Every year, the Inter-American Safety Council rewards the aerial navigation companies of the entire continent which have taken steps to improve flight safety. This year heading the list of air lines in the twenty one Republics of the Western Hemisphere, was the "Viação Aérea São Paulo" (VASP). This company presented the highest safety record, (one hundred per cent) for 1944.

VASP covers the route between São Paulo and Rio, making four daily flights each way. It also covers the São Paulo-Goiania route once a week. The Brazilian Consul, Mr. Oscar Correia, received on behalf of the company the diploma which was awarded by Mr. J. P. Wilson, president of the Inter-American Safety Council.

At the time this number is being printed, the Brazilian Air model' championship, sponsored by the Air-Scouts Federation, will be under way at the Federal Capital. Teams from all the states will take part in the contest. The São Paulo team left with all possible support given by E. T. Av. Lieut. Colonel João Mendes da Silva placed several train fares at the participants' disposal, thus facilitating their journey by the Brazil Central Railway (Central do Brasil). He also took the necessary steps to facilitate their stay in the capital.

The torpedo which explodes under water has a much greater destructive force than one in the open air. The reason is that the energy released with the explosion travels through the water with little loss because of the incompressibility of fluids. Hydraulic systems operate on this same principle. A bomb exploding in the open air is less forceful for much of the energy is used in compressing the air.

The third and very important member of this team is the fighter. It hovers high over the scene of action ready to swoop down on enemy planes that might try to interfere.

In a subsequent article the three planes that make up this effective team will be dealt with in detail. They are the SB2C, Curtiss Helldiver, the TBF, Gruman Avenger and the F6F, Gruman Hellcat, in the order named, the dive bomber, the torpedo bomber & the fighter.



Aspecto do Grp. de Avião.

AVIAÇÃO CIVIL EM NOSSO PAÍS

Até 1919, a lei e a opinião pública no Brasil nem sequer sonhavam com a possibilidade dos serviços aéreos. Havia, é certo, muitas iniciativas particulares, e, por toda parte se intuía da necessidade de se organizar a aeronáutica brasileira em seu triplice aspecto: militar, comercial e desportivo. Mas tudo se afogava na bacharelize reinante; a época era dos discursos, dos sonetos românticos e dos polpidos conchavos administrativos. Monteiro Lobato fixou para sempre, em seus livros da época, o que era o Brasil de durante e após-guerra de 1914: um marasmo de cidades mortas, sacudidas de vez em quando no seu torpor pelas discussões literárias. De construtivo, de previsão para as futuras gerações, nada.

Em 1920, o orçamento dos Correios e Telégrafos consignou uma verba de cem contos de reis (sem mil cruzeiros como diríamos hoje) para o início e manutenção do serviço postal aéreo. Mas não havia ambiente. Inutilmente o Dr. Epitácio Pessoa, que sob vários aspectos foi um espírito de pioneiro, manteve a doação por dois anos seguidos. Não houve meios de se colocar a idéia em prática. É verdade que as propostas surgiam: a primeira delas foi a da Handley Page Ltd. de Londres, cujo contrato foi assinado no dia 20 de Maio de 1920 e registrado no Tribunal de Contas no dia 21 de Junho do mesmo ano.

Rezavam, suas cláusulas que dentro de seis meses a contar do registro, a Handley Page devia inaugurar a primeira linha S. Paulo — Rio e em seguida, sem data fixa, as linhas Rio-Baía, Rio-Recife, Rio-Pelotas. A administração dos Correios e Telégrafos daria uma subvenção de Cr\$ 30,00 por quilo de correspondência transportada. A rota Rio-S. Paulo seria guarnecida com duas viagens diárias. Mas não foi possível manter o contrato e o Handley Page começou pagando a multa pelo não início do serviço.

Em 1921 a firma A. & D. R. Black de Washington apresentou ao governo brasileiro uma proposta que o governo recusou por falta de garantias.

Em 1923 surge a Companhia Nacional de Navegação Aérea: era uma iniciativa brasileira, nascida entre explosões de entusiasmo.

Acontece que o regulamento postal e o orçamento da união não estabeleciam naquele ano verba para correspondência aérea ou subvenções para linhas aéreas. Era um obstáculo de fácil transposição.

No mesmo ano, um cidadão norte-americano, William Talbot, pleiteou ao governo brasileiro o exclusividade para um serviço de comunicações postais entre o Brasil e os Estados Unidos Este precursor de Sr. Juan T. Trippe propunha-se interessar vários países sul-americanos na formação de uma grande empresa de navegação aérea, que teria existência garantida pelas subvenções dos governos dos países interessados. Depois, em 1923, os italianos Angelo Morganti, Luigi Volpi e os portugueses José Mario de Araujo e Antonio Brito Araujo pleitearam, inutil-

Until 1919, the law and the public opinion in Brazil did not even dream of the possibilities of the flying services. There were, it is true, many private enterprises, and, everywhere it was evident the necessity of organizing Brazilian aeronautics in its triple aspect: military, commercial and sporting. But everything was drowned in the prattling which was going on: the period was of speeches romantic sonnets and large administrative connivances. Monteiro Lobato made permanent, in his books on the period, the Brazil during and after the war of 1914: an atrophy of dead cities, shaken once in a while in their drowsiness by literary discussions. Of constructive ends and of prevision for the future generations, they made no plans.

In 1920, the budget of the Post Office and Telegraph Department consigned the amount of one hundred contos (one hundred thousand cruzeiros, as we would say today) for the beginning and maintenance of the air-mail service. But there was no equipment. Uselessly Dr. Epitácio Pessoa who under various aspects had the spirit of a pioneer, maintained the donation for two consecutive years. There were no means of putting the idea into practice. It is true that proposals appeared: the first of them was from Handley Page Ltd., of London, whose contract was signed on the 20th of May, 1920, and registered at the Tribunal de Contos on the 21st of June of the same year.

Its clauses stated that within six months of the signing of the register, Handley Page were to inaugurate the first line between São Paulo and Rio, and after that, without a fixed date, the lines between Rio and Baía, Rio and Recife, and between Rio and Pelotas. The Administration of the Post Office and Telegraph Department would result in the subsidy of Cr\$ 30,00 per kilo of correspondence transported. The São Paulo-Rio route would be maintained by two daily trips. But it was not possible to carry out the contract and Handley Page started to pay the fine for not having started the work.

In 1921 the firm A & D. R. Black, of Washington, presented to the Brazilian government a proposal which was turned down due to the lack of guaranties.

In 1923 the "Companhia Nacional de Navegação Aérea" appeared: it was of Brazilian origin, born during one of the explosions of enthusiasm.

It happened that the postal regulation and the budget of the union did not establish, during that year, an amount for air-mail, or subventions for the air-lines.

During the same year, an American citizen, William Talbot, put in a petition to the Brazilian government for the rights to a postal communication system between Brazil and U.S.A. This predecessor of Mr. Juan T. Trippe proposed to interest various South American countries in the formation of a great aerial navigation firm, which would have its existence guaranteed by the subsidies, of the countries interested. Later,

(Continúa no próximo número)

91.º ANIVERSÁRIO DO CORREIO PAULISTANO

O dia 26 de junho é tradicional na história da imprensa brasileira. Foi nesse dia do ano de 1854 que surgiu o "Correio Paulistano", um dos mais antigos diários da América Latina e que tomou parte ativa em memoráveis campanhas, como a da Abolição dos Escravos e a Proclamação da República. Pela redação daquele jornal tem passado figuras proeminentes nas letras, no jornalismo e na política.

Nos dias de hoje, "Correio Paulistano" é um dos poucos jornais brasileiros que mantêm uma seção diária de aviação, através da qual vem realizando obra notável de difusão da mentalidade aeronáutica, colaborando ativamente com os aeroclubes, o Ministério e as empresas de navegação aérea. Particularmente a Escola Técnica de Aviação tem no velho órgão encontrado todo o apoio publicitário.

Sua atual superintendência está confiada ao experimentado jornalista José Fernandes, estando a chefia de redação a cargo de outro veterano jornalista, o dr. Aires Martins Torres e a secretaria sob os cuidados do sr. Candido Motta Toledo.

A Escola Técnica de Aviação reitera ao prestigioso diário os votos de novos triunfos na continuidade de sua trajetória.

The 26th of June is a traditional day in the history of the Brazilian press. It was on this day in 1854 that the "Correio Paulistano", oldest Latin American daily, appeared. This paper took an active part in many memorable campaigns such as the "Abolition of Slavery" and the "Proclamation of the Republic". Through its offices have passed outstanding writers, newsmen and politicians.

Today, "Correio Paulistano" is one of the few Brazilian newspapers which publish a daily column on aviation. Through this column it is accomplishing great work in spreading air-mindedness and directly helping the Ministry, air-clubs, and airlines. E.T.Av., in particular, has had all the paper's collaboration in spreading its name.

The paper is now managed by Mr. José Fernandes and the Chief Editor is another experienced newsman, Dr. Aires Martins Torres. The offices are under the care of Mr. Candido Motta Toledo.

E.T.Av. hopes that this great daily will have new triumphs while continuing its work.

A TELEVISÃO A SERVIÇO DA NAVEGAÇÃO AÉREA DO APÓS GUERRA

tivos. As primeiras experiências de televisão com o disco de Nipckow foram levadas a cabo pelo eminente cientista prof. Roquete Pinto, na antiga Rádio Sociedade do Rio de Janeiro, auxiliado por um pugilo de heróis. Não se estranhe a palavra: grande heroísmo é o de ter de enfrentar o indiferentismo, o elevado custo do material de pesquisas e o imediatismo das companhias que exploram o ramo. O nosso patricio Appolon Fanzeres, que em comêços deste ano foi entrevistado por nós (Ver "Papel Pega Mosca" n.º 48 de 5 de janeiro deste ano), que o testemunhe, quando declara: Lutamos para tornar realidade no Brasil o que em outros países já é corriqueiro", disse-nos uma vez esse técnico, que aliás é um dos maiores entusiastas das conquistas do rádio aplicadas à aviação, no Brasil.

E a televisão está fadada a auxiliar enormemente a aviação, concorrendo para a alta segurança do voo. Temos notícia de que, nos Estados Unidos, o sr. Thomas M. Morse desenvolveu um sistema de rádio-orientação com televisão, que permite ao piloto ver a posição da aeronave em relação à rota que segue, e também ver os aviões que por acaso voem nas cercanias, prevenindo-se com isto o perigo de colisões em mau tempo.

Poderíamos em nosso país estar mais avançados na parte prática do assunto. Mas até o momento, não houvera outra ajuda que a da boa vontade particular de cada estudioso. A criação da E.T.Av. veio abrir novas possibilidades para a técnica aeronáutica em nosso país. Atraindo a mocidade estudiosa de todos os recantos da pátria, ela está apta a formar os quadros de que tanto necessitamos, e de onde surgirão, de etapa em etapa, de seleção em seleção, os grandes realizadores. Com o seu desenvolvimento, não está longe o dia em que ela se tornará um centro de pesquisas de primeira grandeza, pondo assim em equação o grande valor técnico em potencial de nossa gente, que já deu Santos Dumont e Bartolomeu de Gusmão.

what has been done in our country. We have not been inactive. The first television experiments with Nipckow's Disk were made by scientist Roquete Pinto at the ancient Rio de Janeiro's "Radio Society" (Rádio Sociedade) helped by a group of heroes. Do not think the word exaggerated. It is indeed heroic to face the public's indifference, the high cost of research material and the sponsoring companies' requests for immediate results. Our countryman Appolon Fanzeres, whom we interviewed at the beginning of this year ("Fly Paper" N.º 48 Jan. 5, 1945), testified: "We are endeavoring to turn into a reality in Brazil what in other countries has become common." So spoke this technician who is, in Brazil, one of the greatest enthusiasts of radio conquests as an aid to aviation and television as it is destined to help aviation in a big way. It will be a high safety factor to flying. We have news that Mr. Thomas M. Morse has developed a radio-orientation system with television. This system enables pilots to see the position of their planes in relation to the routes they follow. He can also tell the position of surrounding aircraft, thus preventing the danger of collisions in bad weather.

We could be more advanced in the practical part of the subject in our country. But up to now there has been no other help than each student's good will. E.T.Av.'s creation has opened new possibilities for aeronautics in our country. Attracting the studious youths of all parts of the country, it will form the groups of technicians we need so much. From these groups will appear gradually the great doers. With the School's development, the day is not far off when it will become one of the greatest research centers and will bring out the potential technical value of our people which has already given us Santos Dumont and Bartolomeu de Gusmão.

Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda
e Hylaria Corrêa

C É S T A C O L U N A



Entrou muita gente para a Escola desde o instante em que esta secção foi criada. Muitos já saíram, e dos locais para onde foram designados, de vez em quando escrevem cartas saudosas ao nosso jornal. Queremos portanto reproduzir para os novatos, o que uma vez dissemos sobre as finalidades desta secção.

A Secção de Alunos, como o seu próprio nome indica, pertence aos alunos e se destina a agasalhar suas colaborações. Nem todos têm entretanto, tirocinio jornalístico, e acham que é muito difícil escrever para um jornal. Para esses, uma afirmativa: não há nada mais fácil. Dificuldade está muitas vezes na escolha do tema. E para isto, aqui vai uma serie de sugestões: escrevam sobre suas impressões dos primeiros dias na E. T. Av.; sobre a especialidade que lhes tocou; sobre os vários aspectos da aviação moderna. Uma vez feita a escolha do tema, a Biblioteca fornece fontes variadíssimas.

Suponhamos que um aluno deseje discorrer sobre uma personalidade da aviação brasileira. Santos Dumont, Julio Cesar de Souza, Augusto Severo, por exemplo. Na Biblioteca encontrará livros que lhe possibilitarão amplo conhecimento do assunto: "A verdade sobre a história da aeronáutica" de José Garcia de Souza; "Brasileiros, pioneiros da aviação" de Lysias Rodrigues; "Santos Dumont", por Gondin da Fonseca. Com esse material em mãos, fácil se lhe torna discorrer sobre o tema, acrescentando reflexões próprias, vindas da leitura, ou da observação quotidiana.

Mesmo fora da aviação, há muitos temas que podem interessar ao nosso jornal. Por exemplo, os assuntos nacionais. Escrevam sobre suas cidades natais; sobre a sua região ou Estado; sobre motivos folclóricos...

Então amigos, vamos tentar?

A great number of students have joined the School since this column was created. A great many have already left and occasionally write to us from the places at which they are stationed. We would like, therefore, to repeat for the benefit of those who have just come to E. T. Av., what we have said about this section.

The students' section, as the name implies, belongs to the students and its purpose is to welcome their collaboration. It is not everybody who has a journalist's courage and many are therefore under the impression that it is very difficult to write for a newspaper. For these we wish to state that there is nothing easier. The difficulty lies sometimes in choosing the theme. For this we offer a few suggestions; write your impressions on your first days at E. T. Av.; write about your specialty; write about anything to do with aviation. Once the theme is chosen the Library will furnish you with all the necessary information.

Let us suppose that the student wishes to write about some personality of Brazilian aviation, Santos Dumont, Julio Cesar de Souza, Augusto Severo, for instance. In the Library he will find books that will give him ample knowledge about the subject. "Truth on Aeronautical History" by José Garcia de Souza; "Brazilians, Pioneers of Aviation" by Lysias Rodrigues; "Santos Dumont", by Gondin da Fonseca.

With this material at hand it will be easy to develop the theme, adding your own ideas and thoughts which come from reading or daily life.

Even outside of aviation there are many things of interest to our paper. National matters, for example. Write about your home towns; your region or State; "folklore" and so on.

Well fellows! Shall we try?

CIRCULAÇÃO DO "PAPEL PEGA MOSCA"

LEVAMOS AO CONHECIMENTO DE NOSSOS PRESADOS LEITORES QUE A PARTIR DESTA DATA, O "PAPEL PEGA MOSCA" PASSA A CIRCULAR ÀS SEGUNDAS-FEIRAS E NÃO AOS SÁBADOS, COMO OCORRIA ATÉ AQUI. SOLICITAMOS OUTROSSIM AOS NOSSOS COLABORADORES O OBSEQUIO DE ENCAMINHAREM SEUS TRABALHOS NO MÁXIMO ATÉ TERÇA-FEIRA DA SEMANA CORRESPONDENTE.

"FLY PAPER'S" CIRCULATION

WE WISH TO INFORM OUR READERS THAT FROM THIS DATE ON, THE FLY PAPER WILL COME OUT ON MONDAYS INSTEAD OF SATURDAYS. WE ALSO ASK OUR CONTRIBUTORS THE FAVOR OF SENDING IN THEIR WORK BY TUESDAY OF THE CORRESPONDING WEEK AT THE LATEST.

"A CORRESPONDÊNCIA INTERNACIONAL"

HELIO LUIZ (1909)

Desde os mais remotos tempos, usa o homem deste meio providencial e prático de conversação à distância, com amigos ou pessoas das quais deseja obter ou dar qualquer informação; já Voltaire dizia: "O correio é o consólio da vida", e para mim não há coisa mais interessante e agradável, do que ler uma carta, ainda que mal escrita.

Hoje, está extraordinariamente desenvolvida esta modalidade de literatura, tão agradável, tão oportuna e, sobretudo, tão aconselhável para um entendimento mais profundo, sincero e objetivo entre os povos das nações modernas.

Sobre o intercâmbio epistolar muito se tem dito e muito se tem escrito, porém, muito pouco se pratica, especialmente entre nós, sul-americanos, pois observa-se um grande descaso neste setor, onde, tanto ingleses como estado-unidenses se têm dedicado e desenvolvido ao extremo.

De minha parte, julgo a correspondência amistosa útil e grandemente proveitosa para um maior, mais puro e exato conhecimento acerca de uma multiplicidade de ciências e artes, como sejam: geografia, literatura, história, sociologia, etc., etc.

Muito poucos se dedicam à estranha emoção do recebimento periódico de uma missiva ou ao agradável e instrutivo prazer de narrar, pensar ou filosofar para uma outra pessoa que está a milhares de quilômetros e que, naturalmente, não tem uma perfeita idéia do nosso ambiente exuberante e paradisíaco.

Como todo ramo de atividade humana, a epistolografia também tem a sua técnica, e talvez mesmo por estarmos fora dela não possamos apreciar o lado útil e belo desta arte, tão velha quasi como o próprio homem.

Um bom epistológrafo, quando envia uma carta a um correspondente longínquo e desconhecido, deve primeiramente localizar o alvo de sua missiva; procurar, através de livros ou informações, obter um conhecimento geral do meio ambiente do destinatário; deve inteirar-se da literatura do seu país e, se possível for, até da sua cidade; deve interessar-se pela história, costumes, economia, etc.

Bem estudado isto, a resposta de uma carta será uma preciosa e incomparável lição, cujos ensinamentos, está claro, são tanto mais úteis e compreensíveis quanto melhores forem os seus conhecimentos acerca do ambiente escolhido para a troca de suas idéias, e que, naturalmente, poderão variar com o grau de observação, faculdade de percepção e o discernimento do missivista que, na pior das hipóteses, usufruirá sempre algum proveito do seu intercâmbio postal. Porque, só assim, com uma visão mais ou menos identificada da posição universal, cultural e social do ponto escolhido, poderá evidentemente, extrair incontestáveis e irrefutáveis frutos para uma cultura mais sólida, fecunda e objetiva do intercâmbio amigável e de uma essência instrutiva.

É obvio que este "hobby" exige um gosto especial, mas devemos procurar desenvolver este hábito entre os nossos colegas e amigos, frizando o lucro intelectual que se pode aurrir deste prazer puro, cuja maior recompensa está justamente no entendimento mais estreito entre os espíritos de melhor boa vontade de países distantes e habitando muitas vezes as regiões mais radicalmente opostas possíveis.

A par das vantagens istrutivas e intelectuais, a correspondência internacional fomenta e acelera a amizade entre as nações da América; direi mais, considero este instrumento de conversação gráfica, verdadeiros bilhetes de paz e compreensão humana. Embora julgados insignificantes e inúteis por alguns cérebros retrógrados muito contribuem psicologicamente ao coração e à mente de todos os americanos, para a mais estreita e sincera colaboração continental.

From very far back man has been using this providential and practical method of talking through distances with his friends, or with persons from whom he wants to obtain, or to whom he wishes to give, information. Voltaire said: "Mail is the consolation of life", and for me there is nothing more interesting or pleasant than to read a letter, even if badly written.

Today this type of literature, so agreeable, so opportune and especially so advisable for a more profound, sincere and objective understanding among the people of the world, has been greatly developed.

Much has been said and written about letter writing but very little has been practiced especially among us South Americans. We are very careless of this matter which the English and North-Americans practice with great sincerity.

I, for one, think that friendly correspondence is very useful and of great advantage towards a better understanding of a number of sciences and arts, such as: geography, literature, history, sociology, etc.

Very few are given to the strange emotion of receiving a letter periodically, or to the agreeable and instructive pleasure of telling, thinking or philosophizing to some other person who is thousands of miles away and who, naturally, does not have a perfect idea of our exuberant and beautiful environment.

Like every other branch of human activity, letter writing has also its technique, and perhaps because we don't know it, we cannot appreciate the beautiful and useful side of this art which is almost as old as humanity.

A good letter-writer, when writing to a distant and unknown correspondent must first try to get a general knowledge of the environment of the person who is going to receive the letter. He must know the country's literature, and even that of the person's home town, if possible. He must take an interest in the country's history, customs, economy and so forth.

After this has been well studied, the answer to a letter will be a precious and incomparable lesson, the teachings of which are the more useful and understandable according to the degree of knowledge one has on the country chosen for this exchange of ideas. This knowledge will vary with one's power of observation and comprehension and the letter writer will always profit greatly by this postal exchange. Because only with a clear idea of the universal, cultural and social position of the chosen place can a person obtain the results of friendly correspondence, thus improving his cultural standing.

It is obvious that it takes a special taste for this "hobby" but we must try to develop this custom among our colleagues and friends. We must point out to them the intellectual profit they can get from this pleasure, the highest reward of which lies in the closer understanding among countries which are in most instances in radically opposite regions.

Besides the instructive and intellectual advantages, international correspondence strengthens friendship among the American countries. Further I consider these instruments of graphic conversation real notes of peace and human understanding. Though it is considered insignificant and useless by some backward brains it has contributed very much, psychologically, to the hearts and minds of all Americans, towards a better and more sincere continental collaboration.

International correspondence is doubtlessly a development of the Good Neighbor Policy. It is the reflection of the thoughts and sentiments of a whole generation. It

NOSSOS GRADUADOS DISTANTES

Sargento Lauro Nelson Fornari Sodré, ex-aluno 583 da 6.ª Esquadrilha, escreve-nos da Base Aérea de Fortaleza, onde se acha servindo atualmente e aplicando os conhecimentos que nesta Escola adquiriu, atenciosa carta de que desiacamos os seguintes tópicos:

"Eu e os 19 colegas que comigo labutam pela vitória de nossa aviação sentimo-nos sensibilizados pelo interesse demonstrado por este semanário pelos ex-alunos.

"Alunos e instrutores da E.T.Av. formam uma tão sólida família que o tempo e distância não poderão diminuir um pouquinho sequer desta irmandade espiritual."

É, indubitavelmente, a correspondência internacional um prolongamento da política de boa vizinhança. Reflexo do pensamento e sentimento de uma mocidade inteira, é, sem dúvida, um esforço de honesta boa vontade que mais ajuda a impulsionar as relações cordiais dos países deste modelar hemisfério.

Um maior intercâmbio entre os jovens das Américas, de molde intelectual, espiritual e instrutivo, visando uma mais ampla difusão de conhecimentos locais, evitaria desculpáveis disparates como aquele de uma amiga norte-americana me ter pedido, certa feita, em amável e brilhante carta, uma pele de tigre. Julgava ela andarem estes carnívoros perambulando pelos arredores das nossas cidades, a cata de alimento, aqui neste vasto Brasil prodigioso e civilizado.

Com um meu amigo, não há muito, deu-se um episódio bem mais interessante: recebeu ele do Canadá carinhosa e culta carta, cheia de "fiestas" e "hablas", de uma moça daquele grande país; qual não foi a sua indescritível surpresa ao deparar no fim da carta, em letras especiais, a seguinte pergunta: "Do you also know how to speak or understand Portuguese?"

Destes fatos, para nós hilariantes mas verdadeiramente lamentáveis, conhecemos em profusão, através dos livros e viajantes; para sermos bem sinceros, devemos confessar que também muito ignoramos com referência à maioria dos países, ainda mesmo estes nossos vizinhos do sul do continente.

Absurdo seria, afirmarmos que as cartas elucidariam todas estas e mais outras questões idênticas; porém, de uma coisa estamos certos: quando maior for o intercâmbio epistolar, tanto mais se difundirão, naturalmente, os aspectos do nosso "folklore", da nossa música, das nossas artes e das nossas vidas que, para serem mais unidas, deveriam indiscutivelmente ser mais conhecidas e divulgadas.

Penso mesmo, que a correspondência amigável, que poderíamos chamar "Intercâmbio Postal Pan-Americano", deveria gozar, para maior desenvolvimento e encorajamento, de redução de taxa tal como é facultado às cartas de amor na República da Venezuela.

Se os habitantes de todo o mundo se cartearsem mais assiduamente, de modo mais amistoso e concreto, não há dúvida; que fariam muito mais à solidariedade continental, do que todos os folhetos de propaganda dos Departamentos Oficiais e Turísticos de seus países, pois que as cartas são sempre mais francas, interessantes, comunicativas e desejadas do que um simples papel impresso, embora policromicamente estampado.

Si toda a carta que enviamos ao estrangeiro lembra o Brasil em outras plagas distâtes, devemos então, colaborar

Sergeant Lauro Nelson Fornari Sodré, 6th Squadron's ex-student N. 583, now stationed at Fortaleza Air Base, where he is applying the knowledge obtained at this School, wrote us a very pleasant letter from which we publish the following excerpts:

"The 19 colleagues, who like myself, work for the progress of our aviation, are deeply touched by the interest shown in this weekly paper concerning the ex-students."

"Students and Instructors of E.T.Av. form such a solid family that time and distance cannot diminish even a fraction of this spiritual brotherhood."

is also the effort of honest good will which helps to further cordial relations among the countries of this model Hemisphere.

A larger postal exchange among American youth, in an intellectual, spiritual and instructive manner, with the thought of spreading local information, would avoid such excusable blunders as the one made by one of my North American girl friends. She asked me, in a brilliant and pleasant letter, for a tiger's fur. She was under the impression that these carnivorous animals wandered at the outskirts of our towns seeking food here in this vast, marvelous and civilized Brazil.

Not long ago one of my friends had an experience which was even more interesting. He received from a Canadian girl a kind and cultured letter full of "fiestas" and "hablas". Imagine his surprise when at the end of the letter he found the following printed question: "Do you also know how to speak or understand Portuguese?"

We know many facts like these through books and travellers and though they are very amusing to us, they are nevertheless really lamentable. To be honest, we must admit that we also ignore a great deal about most countries, even our neighbors of the south.

It would be absurd to state that letters would clarify these and other indential questions. However, of one thing we could call "Pan American Postal Exchange" should have we will spread the aspects of our "folklore", our music, our arts and our lives. In order that our lives be more united they should be better known.

I think in effect, that friendly correspondence, which we could call "Pan American Postal Exchange" should have a tariff reduction in order to encourage its growth just as happens with love letters in the Republic of Venezuela.

If the inhabitants of all the world wrote to each other more frequently, in a more friendly and solid manner, there could be no doubt that they would do more for continental solidarity than all the propaganda leaflets of the official and tourist departments of its countries. Letters are always more frank, interesting, communicative and more desirable than a simple piece of printed paper, even though richly and variably colored.

If every letter we write to foreigners reminds them of Brazil, we must then collaborate in making it better known and studied, for only thus will it be more admired and respected by the Pan American countries and the other countries of the world.

para torná-lo mais conhecido e estudado, pois só assim será mais admirado e respeitado no conceito Pan-Americano e no mundo.

SECÇÃO ARTÍSTICO - MUSICAL

Ruy Rezende (956)

O ÚLTIMO SHOW

Realizou-se 6.-feira p.p. mais um "Show da Boa Vontade", desta vez sob a orientação do sr. ten. Sérgio.

Embora esse festival se caracterizasse pela sua improvisação, pelo aparecimento súbito, estourando entre os alunos como uma bomba de satisfação e alegria, foi um dos bons "shows" que temos tido ultimamente.

A colaboração espontânea e desinteressada, oferecida pelos artistas da Rádio Bandeirantes foi mais uma vez decisiva para o bom êxito de mais essa festa.

Ainda há pouco, agradecemos a Alvarenga e Ranchinho a cooperação e fazíamos votos pelo seu breve regresso, e de fato, os "reis do riso" voltaram, sempre espalhando bom humor, distribuindo um pouco de alegria.

Alvarenga e Ranchinho com a apresentação de seus variadíssimos números, debicaram aqui mais um punhado de ardorosos "fans".

A surpresa maior para nós, foi porém a apresentação de dois grandes cartazes do nosso Rádio: Manoel da Nóbrega e Leonora Magalhães!

Manoel da Nóbrega, tornou-se conhecidíssimo através daquele famoso programa da Rádio Tupi, "Cadeira de Barbeiro" e dos muitos empreendimentos filantrópicos que patrocinou através daquele microfone.

E não menos famosa é Leonora Magalhães, parceira do gozadíssimo "careca". Essa dupla infernal, apresentou numerosos "sketches" cômicos, e se satisfizessem a vontade auditório muito mais teriam apresentado.

Além desses, o nosso "show" contou a presença de outros bons astros do "broadcast" paulista, que muito contribuíram para mais um sucesso.

Para a próxima 5.-feira, está marcada mais uma apresentação do "Show da Boa Vontade": garantiu-nos o Sr. Ten. Costa, agora de regresso, que esse próximo "show" será algo de diferente, com muita novidade interessante.

Last Friday, another "Good-Will Show" was held, this time under Lieut. Sérgio.

Although it was built on sudden appearances, bursting among the students as a bomb of satisfaction it was one of the good shows we have had.

The spontaneous cooperation of Radio Bandeirantes cast was decisive.

A short time ago, we thanked Alvarenga and Ranchinho and made wishes for their return. Well, they came back, and with the same good-humour.

Alvarenga and Ranchinho, with their gags, left here another group of admirers.

The greatest surprise however was the presentation of the two famed stars of our Radio: Manoel da Nóbrega and Leonora Magalhães.

Manoel da Nóbrega, became famous through "Cadeira de Barbeiro", a program of Radio Tupi, and the many charitable accomplishments it has sponsored through that station.

No less famous is Leonora Magalhães, partner of "careca". This duo, presented numerous sketches and if they were to respond to the requests they would have presented many more.

Our show presented other artists of São Paulo's broadcasting who helped a great deal.

Another "Good-Will" show, will be held next Thursday, Lieut. Costa, now back from his trip, tells us that it will be different in that it will have some novelties.

BALADA DO MÊS DE JUNHO

HYLARIO CORREA

Rajões rabiscam a noite fria...
Bombas explodem na noite inquieta...
Livre, veloz, um balão se enfia
por entre os astros, qual uma seta.
Quente, um batuque ferve e esfusja
iluminado pelo clarão
e iluminado pela alegria
de uma fogueira de São João.

Um côro ingênuo de litania
vem da capela, que está repleta.
Gaspas mocoilas, em romaria,
vão ler a sorte nágua indiscreta.
Eis que o leiloeiro, grave, anuncia:
"Mais uma prenda? Quanto me dão?"
Rostos estampam a cor sadia
de uma fogueira de São João.

Eu tão apenaa — alma arredia —
desiludido, triste poeta,
fiquei alheio a tanta alegria.
Quando veneno a saudade injeta
na minha vida falaz, vasia!
Solto a lembrança como um balão:
ah! certa noite feliz... havia
uma fogueira de São João...

OFERTA

Amei-te, amaste-me fugidia,
durou tão pouco nossa ilusão...
Ventura que te ofertei, perdi-a
numa fogueira de São João!

BOLA AO CESTO

A semana que passou não foi nada propícia a disputas esportivas. O clássico frio de Junho devidamente acompanhado de inoportunas chuvas veio prejudicar grandemente o nosso Campeonato de Bola ao Cesto. Assim é que de quatro jogos marcados pela tabela, somente dois foram possíveis. Isso mesmo numa trégua concedida pelo tempo. Deste modo, na quinta-feira realizaram-se duas partidas: 4.º vs. 6.º e 1.º vs. 3.º.

No primeiro encontro, com geral surpresa a 4.º levou de vencida a equipe da 6.º esquadilha. Não que se esperasse uma derrota dos comandados de Musa, pois eles já deram sobejas provas de sua apreciável classe, mas é que na 6.º também pontificam elementos que são verdadeiros "craks", e dêsse modo tínhamos como certo um jogo difícil para ambos os quadros. Porém tal não se deu, e no final a 6.º saiu com o peso de mais uma derrota sendo a contagem de: 28 a 18.

Entre os vencedores sobressairam-se Lima, Cyro e Machado, e entre os vencidos, Pessoa foi o número 1.

No segundo jogo da noite houve uma disputa assás interessante. Tanto a 1.º esquadilha como a 3.º nada mais aspiram com relação ao posto da tabela, pois ambas estão por baixo. Portanto a disputa foi outra, era para ver quem ficaria de posse da "Lanterninha" como se diz na gíria esportiva. E embora tivesse lutado bastante dando a impressão que sairia vencedora, a 3.º esquadilha não pôde evitar que nos minutos finais, a 1.º, em desesperado esforço a sobrepujasse.

E assim por 39 a 34 como se vê, a 1.º livrou-se temporariamente do último lugar.

Dentre todos o que mais brilhou foi Camargo da 3.º, que aliás foi também o "cestinha da noite" com 20 pontos. Entre os da 1.º, Kaiaffa foi o mais esforçado.

This past week was not at all favorable for sports. The June cold followed by untimely rains were a hazard to our basket ball championship. For this reason it was only possible to play two out of the four scheduled games. Therefore, on Thursday we had the following games: 4th Squadron vs. 6th Squadron and 1st. Squadron vs. 3rd Squadron.

The first match brought a big surprise with the 4th Squadron's victory over the 6th. Not that it was expected that Musa's players would be defeated as they have already proved to be first class, but the 6th had players which can be considered real champions. This made us expect a difficult and well-balanced game. However the end of the game showed the 4th Squadron to be the victor by a large margin. Final score, 28-18. Lima, Cyro and Machado were outstanding for the winners and Pessoa was the defeated team's best player.

The second game of the night was very interesting. The 1st and 3rd have no hope for a good position in the championship as they are both at the bottom. The contest was for another reason, to see who would be left holding the "tail light". Though the 3rd played a fine game giving the impression that it would be the winner it could not avoid being beaten by the 1st Squadron's desperate efforts in the last few minutes.

Thus by a score of 39-34, the 1st Squadron has temporarily left last place.

Camargo starred for the 3rd Squadron and made the most baskets for the night, scoring 20 points. Kaiiffa was the 1st Squadron's best player.

QUADROS E JOGADORES

1.º JOGO			2.º JOGO		
4.º Esquadilha	vs.	6.º Esquadilha	1.º Esquadilha	vs.	3.º Esquadilha
Musa	4	Silva	Kaiaffa	18	Souza
Cyro	2	Matarazzo . .	Wilson	5	Moraes
Belem		Pessoa	Milano	5	Camargo . . .
Lima	4	Nilson	Hauser	3	Lopes
Coutinho . .	6	Glaucio	Walter	8	Teixeira . . .
Machado . .	10	—	Amadeu	—	Mordachini .
Gonçalves .	4	18	—	—	—
—	—	—	39	—	34
28					





Jeannette Thede

WHAT'S FAZING

POR



William Lehman

O Chefe Mel "Commando" Goecke tem feito experiências com foguetes. Será que ele irá usa-los para ajudar a decolagem do Piper-Cub quando a pista estiver pronta, no Jockey-Club?

Nota ao leitor: O Sr. Goecke dirigiu os trabalhos de recondicionamento de um L-4 que deverá levantar vôo no Jockey-Club e ir para Cumbica ou Campo de Marte.

Entre os que assistem as aulas bi-semanais de português na União Cultural estão os Sr. e Sra. Ewing, Bordas, Lowman e Soukup. O Sr. Ewing diz que há lugar para mais alunos e que a turma será dividida brevemente, de acôrdo com o aproveitamento.

O Clube de Fotografias é agora uma realidade. Jim English é o presidente, John Treacy Vice-Presidente e Milton Cook secretário. Atualmente o clube tem se reunido antes das formaturas, nas sextas-feiras e está procurando alugar uma sala para instalar uma câmara escura para uso dos sócios.

Outra mudança: — O B18 do Departamento de Hidráulica foi do Jockey Club para o Anexo 2. O avião foi rebocado pelas ruas, ante a curiosidade dos transeuntes. O serviço foi feito pelo grupo de Montagem de Aviões de Olmstead e Bucy e pelos estudantes de Veículos Especiais do Sr. Tom "O melhor jogador" Austin.

Nota da Redação: Parabens a Bill Lehman (redator da coluna What's Fazing) e Sra., pelo nascimento de uma linda menina, Kathryn Anne. O grande acontecimento deu-se na 5.ª-feira, 21 de Junho, e tanto a Sra. Lehman como a Srta. Lehman vão indo às mil maravilhas.

Não se esqueçam do Baile dos Instrutores, no dia 3 de Julho, no Clube Escandinavo. Walter Guilherme e sua orquestra lá estarão no que promete ser um grande baile. Os convites poderão ser comprados com qualquer dos membros do Conselho de Instrutores. O baile será entre 9 e 3 horas da manhã.

Realizou-se ao meio dia do último sábado, o almoço da Organização das Instrutoras da E. T. Av., com a presença de 30 Instrutoras. A diretora Elizabeth "Scotty" Conard, e a Co-diretora Helen Hoose foram as responsáveis pelas providências.

Chief Mel. "Commando" Goecke has been experimenting with "foguetes". Could it be, Mel, that you are going to use Rocket Propulsion to aid in the Piper Cub take-off when your strip is completed at the Jockey Club? Note to reader: Sr. Goecke has supervised the recovering and reconditioning of an L-4 that is to be flown out of the Jockey Club and taken to Cumbica or Campo de Marte.

Among the folks enjoying the bi-weekly Portuguese classes at the União Cultural are Mr. and Mrs. Ewing, Mr. and Mrs. Bordas, Mr. and Mrs. Lowman and Mr. and Mrs. Soukup. Mr. Ewing says there is room for more students and the group will soon be split up into separate classes according to their progress.

The "Camara Club" is now a going concern. Jim English is President, John Treacy is Vice President, and Milton Cook is Secretary. At present the club is meeting before the Friday afternoon graduations and is trying to locate facilities for a dark-room to be used by the club members.

Another moving job: The Hydraulic Department's B18 has been moved from the Jockey Club to Annex 2. The plane was pulled through the streets between the Jockey Club and the School as onlookers along the way gaped. The job was done by Olmstead and Bucy's Aircraft Assembly group and Tom "Most Valuable Player" Austin and his Special Motor Vehicle students.

Editor's Note: Congratulations to What's Fazing Editor Bill and Mrs. Lehman on the birth of a fine baby girl, Kathryn Ann. The great event took place on Thursday, June 21, and both Sra. and new Srta. Lehman are doing well.

Don't forget the Instructor's Council Dance Tuesday, July 3rd, at the Scandinavian Club. It promises to be a big affair with Walter Guilherme's Orchestra from Radio Gazetta. Tickets may be purchases from any Council member. Dancing from 9 to 3.

Last Saturday noon, the newly organized Women Instructor's Organization of Escola Técnica had a luncheon at the Excelsior Roof with about 30 Instructors present. Chairmen Elizabeth "Scotty" Conard, and Co-chairman Helen Hoose, were responsible for the arrangements.

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

Por EUGENE COOPER

BOLICHE

O Básico e o Meteorologia são os quadros a serem derrotados ao entrar em sua fase final o quarto campeonato de boliche da E.T.Av. Os jogadores do Básico e do Meteorologia ganharam três jogos nos encontros de domingo, empatando assim no primeiro lugar, ambos com um excelente recorde de 11 jogos ganhos e 4 perdidos.

BÁSICO vs. HIDRÁULICA

No primeiro turno da primeira partida, St. John, Chandler e Cline do Hidráulica recuaram e não ameaçaram seriamente a média baixa do Básico até o jogo final.

No último encontro, o Hidráulica fez o melhor jogo da noite, com um arremesso de St. John e outro de Cline no turno final. Depois de haverem Boultinghouse e Cartellone terminado, ainda havia 19 chances para Soukup, o que significa que não teve de reproduzir a proeza de seus antagonistas para conseguir a vitória. Soukup calmamente fez três arremessos para encerrar o jogo e alcançar a terceira vitória de seu quadro.

METEOROLOGIA vs. MOTORES

O quadro do Meteorologia colocou o número certo de pontos no lugar certo, para abater o Motores nos três encontros. Pawelek, Hall e Rawlinson, todos eles atingiram suas médias para infligir ao rival contagens como 158, 156 e 176 da parte de Rawlinson, que contribuiu assim com o bocado do leão no total alcançado pelo Meteorologia. Ao Motores faltou apenas 10 pontos para ganhar a primeira partida, mas não pôde manter a classe nos jogos seguintes. Mesmo o forte Keenan viu-se destronado do seu alto recorde habitual e fez 117 pontos apenas no encontro final. Este foi o mais baixo dos seus jogos no Brasil.

Programa para o dia 1.º de Julho

Hélices vs. Corpo de Vaca.
Rádio vs. Transportes.

BOWLING

Basic and Meteorology are the teams to beat as the E.T.Av. fourth bowling league enters its final phase. The Basic Bowlsters and Meteorology's Mourners each won three games in Sunday's bowling to tie solidly for first place with an excellent 11-4 win-loss record.

BASIC vs. HYDRAULICS

In the first frame of the first game St. John, Chandler and Cline of Hydraulics dropped behind and didn't seriously threaten the low average, high-scoring Basic team until the last game.

In the final game Hydraulics trailed slightly through the game but made their strongest bid of the evening with a strike by St. John and a spare by Cline in the final frame. After Boultinghouse and Cartellone had finished bowling for Basic there were still 19 pins left for Soukup which meant he had to bowl a strike and a spare to allow Basic to win. Soukup calmly bowled three strikes to put the game on ice, making the third win for Basic.

METEOROLOGY vs. ENGINES

The Meteorology team put the right number of pins in the right places to trim Engines for three games.

Pawelek, Hall and Rawlinson all topped their averages for dear ole Meteorology with games of 158, 156 and 176 by Rawlinson contributing the lion's share to the Meteorology total.

Engines lacked only 10 pins to win the first game but couldn't get together in the other two. Even the mighty Keenan toppled from the king pin hierarchy and rolled a 117 score in the final game, lowest game in Brazil.

Schedule July 1, 1945

Propellers vs. Corpo de Vaca
Radio vs. Transportation.

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).



JOÃO BOBO FICOU BEM EM FRENTE PARA ACENDER.
AGORA ELE ESTÁ NO HOSPITAL!

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

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

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

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

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

REDATORES ASSOCIADOS

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

Jeannette Thede | WHAT'S FAZING
William Lehman |

Ika Bruck Lacerda | SECÇÃO DOS ALUNOS
Hilário Corrêa |

REDATORES ALUNOS:

Sansão Shincelar (1156) | Alunadas
Hugo Maia de Souza (980) |
Gregório Rodrigues Dias (826) | ESPECIALIDADES
Rui Rozende (956) | MUSICA
Rubens Peixoto Freire (705) | S. A. E. T. AV.
Archimedes P. Chirello (890) | NOTÍCIAS LITERARIAS
Jairo Gavronski (843) | ESPORTES