

8-27-1945

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-08

Embry-Riddle School of Aviation

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

Scholarly Commons Citation

Embry-Riddle School of Aviation, "Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-08" (1945). *Papel Pega-Mosca*. 57.

<https://commons.erau.edu/ua-papel-pega-mosca/57>

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

27 DE AGOSTO DE 1945

N.º 79

"NA AVIAÇÃO SÓ O PERFEITO É DESEJAVEL"

No dia 21, terça-feira última, realizou-se a primeira formatura em tempos de paz na Escola Técnica de Aviação, quando recebeu sua graduação a 25.ª turma de especialistas de aeronáutica. Foi paraninfo o dr. Alberto de Melo Flores, Diretor de Obras do Ministério da Aeronáutica, tendo a solenidade contado com a presença de numerosas altas autoridades, convidados e representantes da imprensa.

Achavam-se presentes, no palanque oficial, além do paraninfo e sua exma. senhora, os srs. Cecil Cross, Consul dos Estados Unidos em S. Paulo; coronel A. W. Nielsen, comandante do 350.º Regimento e sob cujas ordens atuou o 1.º Grupo de Caça comandado pelo coronel av. Nero Moura; major Luiz Mendes da Silva, oficial da FEB; capitão Humberto Aguiar, representando o Brigadeiro Antônio Appel Netto; representantes do Secretariado; oficialidade e altos funcionários da E.T.Av.

AS CERIMONIAS

Após o hasteamento das bandeiras brasileira e norte-americana, foram cantados hinos patrióticos pela assistência. O capitão Joaquim Bueno Brandão fez a leitura do boletim, após o que o ten. cel. av. Eng. João Mendes da Silva usou da palavra para saudar os graduandos e desejar-lhes felicidades no cumprimento das novas tarefas de que iam ser investidos.



Diante do palanque, os formandos que constituíram a 25.ª turma, entoam o Hino Nacional.



Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Capt. Joaquim Bueno Brandão e o Dr. Alberto de Melo Flores que paraninfo a 25.ª turma, ao entregar o diploma ao formando Raymundo Menezes.

On Tuesday, August 21, Escola Técnica de Aviação witnessed its first peace time graduation, that of the 25th group of aeronautical specialists. The sponsor was Dr. Alberto de Melo Flores, Director of Construction of the Air Ministry. A great number of high authorities, guests and representatives of the press were present at the ceremony.

Besides the sponsor and his wife the following were present on the official stand: Mr. Cecil Cross, Consul General of the United States in São Paulo; Colonel A. W. Nielsen, Comander of the 350th Regiment and under whose orders was the First Pursuit Group commanded by Colonel Nero Moura; Major Luiz Mendes da Silva, Officer of the B.E.F.; Captain Humberto Aguiar, representing Brigadier Antônio Appel Netto; representatives of the Secretariat; Officers and employees of E.T.Av.

THE CEREMONIES

After the raising of the flags of Brazil and the United States, the national anthems of the two countries were sung by all present. Captain Joaquim Brandão read the bulletin of the day and Lieut. Col. João Mendes da Silva spoke to the graduates. He wished them luck upon performing the new duties with which they would be intrusted.

PALAVRAS DE INSTRUTOR

Em nome dos instrutores, falou, em português o sr. Leonardo Sterling, do Contrôlo de Tráfego, cujas palavras foram as seguintes:

"Hoje, a brilhante história da Escola Técnica de Aviação marca a primeira formatura em tempos de paz. Enquanto nos reunimos mais uma vez para dizer adeus aos graduados, os clamores da guerra não mais se fazem ouvir e para todo o mundo chegou a paz, trazendo promessas de um brilhante futuro para o progresso técnico.

As aptidões que aqui se forjaram estão prontas para serem postas à prova. Chegou a hora de caminhar para a frente e dotar o mundo de todas as maravilhas da aviação, que se desenvolveu tão rapidamente nos campos de batalha. Vocês sabem agora que a aviação não é mais destinada para a guerra, mas cada avião de que vocês cuidarem estará voando para o engrandecimento do Brasil.

O comércio, as comodidades modernas, a saúde e a riqueza irão pelo ar a todos os recantos do seu vasto país, cortando as amarras da limitação de transportes que tão estreitamente o embarçam, e o deixarão livre para um futuro ilimitado.

A guerra é uma devastadora de homens e material. Agora, nem uma parcela de trabalho e habilidade de vocês será perdida e tudo será um esforço produtivo. Tudo concorrerá para levar o Brasil à vanguarda da aviação. O mundo espera os materiais e os produtos do Brasil. O Brasil espera os materiais e produtos do mundo. Brasileiros e estrangeiros desejam ver este grande país, para negócios ou por prazer. Nas mãos de vocês está a aviação, que é o futuro do seu país.

Nossas bandeiras esvoaçando juntas não são mais bandeiras de guerra, mas símbolos da paz. A Escola Técnica de Aviação é um exemplo vivo da política de boa vizinhança em toda a sua grandesa. Nós, os instrutores temos orgulho de participar do progresso da aeronáutica brasileira.

Possamos todos nós ver a prosperidade e paz internacional continuando por toda a nossa existência, e possam as Nações Unidas tornar-se cada vez mais fortes, auxiliadas pelos velozes aviões voando pelas rotas mundiais pelo bem da humanidade."



Um aspecto da colocação das divisas pelas madrinhas.



Sr. Sterling que, em nome dos Instrutores expressou-se significativamente, em Português, por ocasião da última formatura.

INSTRUCTOR'S SPEECH

Speaking for the Instructors, Mr. Leonard Sterling of the Air Traffic Control Dept., spoke the following words in Portuguese.

"Today is the first peace-time graduation in the brilliant history of Escola Técnica de Aviação. As we again meet together to bid "Godspeed" to our graduates, the sounds of war have left our ears and to all the world has come peace and its promise of a brilliant future for technical development."

"Your talents that have been forged here are now ready for the practical test. Now is the hour to go forth and bring to the world all the marvels of aviation which have been developed so rapidly on the field of battle. You now know that aviation is no longer harnessed for war but that each plane you speed along is flying for a greater Brazil."

"Commerce, modern conveniences, health and wealth will fly to all corners of your vast country, cutting the chains of limited transportation which so tightly bound it and release it for the limitless future."

"War is a waster of men and material. Now, none of your labor and skill will thus be wasted; all will be productive effort. All will go forward to making Brazil a leader in aviation. The world awaits the materials and products of Brazil. Brazil awaits the materials and products of the world. Brazilians and foreigners wish to see your great country, for business and for pleasure. In your hands lies the future of your country-aviation."

"Our flags flying jointly here are no longer war flags but symbols of peace. Escola Técnica de Aviação is a living symbol of the Good Neighbor policy at its best. We instructors are proud to be a part of your aeronautical development."

"May we all see prosperity and international peace continue during our lifetime and may the "United Nations" become stronger and stronger, helped by fast moving aircraft plying the world trade routes for the good of humanity."



Grupo de alunos premiados ao lado do Tenente Pascoal.

PALAVRAS DO SR. JOHN PAUL RIDDLE E DO ORADOR DA TURMA

Com a palavra o orador da turma, José Walter Ferreira, exaltou a obra que se vem realizando nesta escola e disse da satisfação de seus companheiros, ao saberem que agora lhes cabe trabalhar em plena paz pelo engrandecimento da FAB, para o que se haviam preparado em plena guerra. Usou da palavra o sr. John Paul Riddle, que em rápido improviso concitou os alunos da 25.ª turma a bem cumprirem o seu dever, cooperando para o progresso cada vez maior da aviação brasileira.

PALAVRAS DO PARANINHO

Foram estas as palavras que a seguir falou o dr. Alberto de Melo Flores:

"Eis chegada a meta final de um longo período de lutas, esforços, anseios e esperanças. Eis chegado o momento de aplicar com proveito o produto de vossas horas de trabalho na Escola Técnica de Aviação.

Neste momento a Aeronáutica conta com mais 50 especialistas, para as suas atividades, completando o apreciável total de 1071 alunos graduados no breve período de funcionamento que conta esta valiosa casa de ensino e de trabalho.

Na ocasião em que deixais este estabelecimento para incorporação aos quadros da Força Aérea Brasileira, é que começam a se definir os contornos ainda incertos de vossos sonhos de mocidade, com a realização dos primeiros passos na vida profissional, poderiam ser descritos: os múltiplos e vivos tons da alverada que desponta em todos os corações jovens como os vossos.

Esse estado d'alma, entretanto, nem o conheceis, pois é a expressão do momento que atravessais.

Prefiro, portanto, dirigir-vos algumas palavras sobre os encargos e responsabilidades que vos reserva a nova missão.

Passais, neste momento, a integrar uma parcela desta bela máquina, que é a Aviação, desta magnífica máquina cujo papel acabamos de presenciar no conflito mundial que agora se encerra.

Como unidades integrantes que sereis desse organismo, as vossas missões serão tão importantes quanto vale a própria Aviação em seu todo.

MR JOHN PAUL RIDDLE'S AND STUDENT'S SPEECHES

The graduations group's speaker, José Walter Ferreira, praised the work which is being done at this School and mentioned the satisfaction of his colleagues upon knowing that, now in peace time, they would be working for the greatness of the Brazilian Air Force. For this they had been prepared in the midst of war. Mr. John Paul Riddle then made an impromptu speech in which he encouraged the students of the 25th group to perform their duties well and to cooperate toward the progress of Brazilian aviation.

SPONSOR'S WORDS

These were the words spoken by Dr. Alberto de Melo Flores:

"The final lap of a long period of work, efforts, desires and hopes has come. The time has arrived for you to apply the result of your hours of work at Escola Técnica de Aviação."

"At this moment our Air Force can count 58 new specialists for its activities, completing a total of 1071 students graduated in the short period in which this valuable School has been functioning."

"On the occasion in which you leave this School to join the Brazilian Air Force units, and in which the indefinite contours of your youthful dreams begin to take shape with your first steps in professional life, the multiple and active colours of the dawn which appear in all youthful hearts such as yours, could be described".

"However, you do not know this state of spirit because it is the expression of the moment which you are going through."

"I prefer, therefore, to say a few words about the duties and responsibilities which you will meet in your new mission."

"At this moment you will become a part of this beautiful machine which is aviation. We have just seen the important part played by this magnificent machine in the world conflict just ended. As units of this organization, your mission will be as important as the value of aviation as a whole."

"Of the 19 specialties which are taught at this School, we cannot in any way say that one has less importance than the other nor that one is more significant than all the others".



Ao microfone o formando que falou em nome de seus colegas de turma, José Walter Ferreira.

Das 19 especialidades que são ministradas nesta Escola, não podemos de forma alguma, afirmar que esta tem menor valia, ou que aquela tem maior significação do que as demais.

Como bem podeis aquilatar, de nada interessa o papel isolado de um elemento desse organismo, senão o equilibrado, harmônico e perfeito funcionamento da complexa máquina aeronáutica em conjunto. Assim, pois, tão nobre e valiosa é a ação de um mecânico de hélices, como a de um operador de torre, tão importante e necessário é o trabalho de um mecânico de sistemas hidráulicos, como de um especialista em pára-quadras, porque de cada uma das especialidades, de cada um de vós, individualmente, depende, sem excesso, o trabalho de que necessitam a Aviação e a Força Aérea Brasileira.

Em aviação só o perfeito é desejável. E tanto na aviação militar, onde sois agora incluídos, como na aviação civil ou comercial, para onde vos dirigireis quando as necessidades militares atingirem a sua plena satisfação, entregues em vossas mãos, dependentes de vossa capacidade, pericia e honestidade profissional, ficarão milhares de vidas preciosas e incalculável patrimônio material.

Este é o sentido que deveis dar à vossa profissão, e que não podereis perder de vista um momento no seu desempenho — da vossa capacidade e honestidade profissional depende a nação — na acepção mais nobre e exata que possa ser dada por um homem livre, que viva como unidade no seio de uma coletividade livre e honesta.

Não é sem fortes motivos que a nação dispendeu e dispõe avultadas somas com o estabelecimento, a expansão e a operação de um instituto de ensino como a Escola Técnica de Aviação.

Antes de deixar esta escola meditaí um momento sobre o que ela representa de esforços para o país, e sobre o que aqui já se acha realizado, graças à vigorosa e profícua iniciativa do Exmo. Sr. Ministro Salgado Filho.

Atentaí sobre o copioso, moderno e complexo conjunto de material e equipamentos que se acham a vossa disposição, cedidos ao Brasil pelo Governo Norte Americano, através do interesse e compreensão que nos dispensou o general Henry Arnold, quando a própria armada militar norte americana muito necessitava de material semelhante.

Examinaí o valor incalculável da experiência e conhecimentos que nos foram trazidos por John Paul Riddle e sua eficiente equipe de instrutores, que abandonaram as atividades em seu país para vos ministrar os ensinamentos da técnica moderna e eficiente que recebestes nesta escola.

Meditaí sobre o valor que se atribue a vossa instituição e a administração de um instituto, onde se conta entre professores e funcionários de administração praticamente um homem para cada aluno.

Apreciaí o desenvolvimento que sofreu a sua instalação material, desde o primeiro edifício da rua Visconde de Parnaíba até o conjunto grandioso de edificações que conta neste momento a Escola Técnica, já pelo interesse e espírito de colaboração demonstrados pelos Governos do Estado e da Municipalidade de São Paulo, já adquiridos ou arrendados pelo Ministério da Aeronáutica.

Este é o grande esforço que foi dispendido para vós, e o momento da sua retribuição é agora chegado ao iniciardes a produzir o trabalho para o qual nos preparastes.

Não esqueçais, por isso, ao transpor os humbraes desta casa, o patrimônio material, técnico e de trabalho que vos foi proporcionado para esta preparação.

A Escola Técnica de Aviação, meus amigos, não é, entretanto, apenas isto.

Nos meses que participantes da vida desta coletividade, tivestes o ensejo de presenciar a prática de verdadeira e sã fraternidade continental Instrutores americanos, lado a lado, com funcionários da administração brasileira, vejam pela instrução de alunos patricios.

"As you can see, the separate part played by any one element of this organization is of no avail without the well ballanced, harmonic and perfect work of the entire and complex aeronautical machine. Therefore, the work, of a propeller mechanic is as valuable and noble as that of a control tower operator. The work of a hydraulic system mechanic is just as important and necessary as that of a parachute specialist because upon each specialty and upon each one of you, individually, depends the work which must be done by aviation and the Brazilian Air Force. Only what is perfect is desirable in aviation. Thousands of precious lives and an incalculable amount of material will be placed in your hands and will depend upon your professional capability, skill and honesty. This does not only apply to military aviation, in which you will now be included, but also in civilian or commercial aviation wherever you may go when the military necessities have been fully satisfied".

"This is the meaning you should give your profession and of which you cannot lose sight even for a moment — the nation depends upon your capability, and professional honesty — in the most noble and exact acceptance which can be given by a free man, living in the heart of a free and honest society."

"It is not without strong reasons that the nation spent, and spends, large sums on the expansion and operation of a School such as Escola Técnica de Aviação".

"Before you leave this School think for a moment on what it represents; on the efforts of the country and on what has already been done here thanks to the vigorous and advantageous initiative of His Excellency, Minister Salgado Filho".

"Think about the abundant, modern and complex material and equipment which lies at your disposal, bestowed upon Brazil by the North American Government through General Henry Arnold's interest and understading when the North American Army was in need of similar material for itself".

"Examine the inestimable value of the experience, and knowledge brought to us by John Paul Riddle and his efficient group of Instructors, who abandoned their activities in their country to teach you the modern and efficient technique which you have learned at this School".

"Meditate upon the value which is attributed to your institution and the administration of a School which has practically one man to each student, among teachers and administration employees".

"Look at the development of this School from the first building at the Rua Visconde de Parnaíba to the great amount of buildings owned by the Escola Técnica de Aviação. This is due to the interest and spirit of collaboration demonstrated by the Government of the State and Municipality of São Paulo and the Ministry of Aeronautics".

"This is the great effort which has been made for you and the time to return it has now come as you begin to perform the work for which you were prepared. As you cross the portals of this School, do not forget the material technique and labor which was bestowed upon you for this preparation."

"Escola Técnica de Aviação is not only this, my friends".

"In the months that you were here you had the opportunity of witnessing the practice of real and sane continental fraternity. American Instructors have been taking care of the instruction of our students and have been helped by Brazilian employees in the administration."

E nas salas de aula, sem qualquer distinção racial ou de bandeira, ocupam os bancos escolares brasileiros, uruguaios, paraguaios, ou alunos de qualquer outra procedência no hemisfério americano.

São estas expressões de caráter político e social que possui a Escola Técnica de Aviação, como um perfeito elo que representa na cadeia da boa vizinhança continental!

Graduados da 25.ª turma da Escola Técnica de Aviação! Sede felizes na vossa missão, trabalhando pela felicidade e grandeza do Brasil!"

ENTREGA DE DIVISAS, CERTIFICADOS E PREMIO S

Em seguida, as madrinhas foram convidadas a colocar as divisas nos uniformes dos graduados, após o que, procedeu-se à entrega dos certificados e dos prêmios, os quais foram assim distribuídos:

Prêmio FAB. (Disciplina) — 3S Armindo José Goettert
Prêmio MINIST. DA AERONÁUTICA (Aplicação) — 3S Biagino Antonio de Bonis

Especialistas em:
Administração de aeronáutica: — 3S Biagino Antonio de Bonis

ENTREGA DE UMA LEMBRANÇA AO PARANINHO

Os graduados pela 25.ª turma de especialistas da E.T. Av. fizeram entrega de um mimo ao dr. Alberto de Melo Flores, tendo falado por essa ocasião o sargento Marco Aurélio Leite do Amaral. A solenidade terminou com imponente desfile.

OS NOVOS ESPECIALISTAS

São os seguintes os novos especialistas que compõem a 25.ª turma:

ESPECIALISTAS EM ADMINISTRAÇÃO DE AERONÁUTICA

Biagino Antonio de Bonis
Nelson Carquejo
Luiz Machado Medeiros
Irineu Guidini
Raphael Dino Manzini
Fernando da Rosa Marques
Eligio de Abreu
Reginaldo Costa
Benedito Tavares

ESPECIALISTAS EM TRABALHOS EM CHAPAS DE METAL

Demio Wylli Lermen
Otávio Ferrari
Raphael Fenili Junior
Armindo José Goettert
Gustavo Carlos Pinheiro

ESPECIALISTAS EM SISTEMAS HIDRAULICOS

Dutelvir Corrêa Maranhôto
José Nery Sperling Herdina
Mounir Kfourri
Octavio Dutra
Deodoro Alves Antunes Maciel
Deodoro Ebel Franceschini
Olegario Carvalho Silveira

"And in the class rooms, without distinction of races or flags, benches are occupied by Brazilians, Uruguains, Paraguaians or students of any other country in the American Hemisphere."

"These are the political and social expressions of Escola Técnica de Aviação."

"It is a perfect link in the chain of the continental good neighbor policy."

"Graduates of Escola Técnica de Aviação! I wish you happiness in your mission while working for the welfare and greatness of Brazil".

AWARDING THE PRIZES AND CERTIFICATES

The godmothers were then invited to place the stripes on the uniforms of the graduates. After this the graduates received their certificates and prizes which were awarded as follows:

PRÊMIOS

Trabalhos em chapas de metal: — 3S Demio Wylli Lermen
Sistemas hidráulicos: — 3S Dutelvir Corrêa Maranhôto
Marceneiro de avião: — 3S Enéas Alves Motta
Hélices: — 3S José Arlindo da Serra Costa
Solda: — 3S Fabio Florisbello Barbosa Lima
Aviões: — 3S Carlos Montanheiro
Motores: — 3S Simão Jorge Nagem

THE OFFERING OF A GIFT TO THE SPONSOR

The graduates of the 25th group of specialists of E.T.Av. offered a gift to Dr. Alberto de Melo Flores. Sergeant Marco Aurélio Leite do Amaral made a speech fitting the occasion.

The ceremony ended with a parade.

The following are the new specialists who make up the 25th group:

ESPECIALISTAS MARCENEIROS DE AVIAO

Enéas Alves Motta
João Benedito de Souza Aranha

ESPECIALISTAS EM HELICES

José Arlindo da Serra Costa
Rubens Gomes de Albuquerque
Raymundo Ribeiro de Araujo
Jairo Santos Gravronski
Ilai Valle Machado
Isidoro Nascimento Junior
Antonio Gomes de Oliveira

ESPECIALISTAS SOLDADORES

Fabio Florisbello Barbosa Lima
José Messias do Nascimento
Euzebio de Mello
Edmundo Medeiros Gomes
Marco Aurelo Leite do Amaral

ESPECIALISTAS EM METEOROLOGIA

José Pinheiro de Carvalho Sobrinho
Accacio Theodoro Costa do Canto

ESPECIALISTAS EM VIATURAS MOTORIZADAS

José Lincoln Sobrinho

(Continua na pág. 7)

FÊZ ANOS O BRIGADEIRO APPEL NETTO

Na sexta-feira, dia 24 do corrente transcorreu o aniversário natalício do Comandante da Quarta Zona Aérea, Brigadeiro Antônio Appel Netto, figura das mais destacadas da aviação militar contemporânea. Natural do Estado do Rio Grande do Sul, ingressou nas forças armadas a 10 de abril de 1912, tendo cursado a Escola Naval, por onde se graduava Guarda-Marinha em 1915. Sua carreira na Marinha de Guerra foi brilhante, graças à grande capacidade de trabalho e devotamento aos estudos que sempre o caracterizavam. Fêz os cursos Geral da Escola Naval e de Aviação Naval, entre outros, tendo sido transferido para a extinta aviação Naval a 3 de novembro de 1931. Quer como marinheiro, quer como aviador, quer como soldado, o brigadeiro Antônio Appel Netto sempre se distinguiu pelo mais acendrado amor ao Brasil, ao qual já prestou cerca de 35 anos de assinalados serviços.

Ainda recentemente, "Papel Pega Mosca" teve ensejo de passar em revista as muitas realizações de seu comando na Quarta Zona Aérea. A Escola Técnica de Aviação, que tem nele um amigo de todas as horas, reuniu suas felicitações às muitas que o veterano "lobo do mar e do ar" recebeu de todos os círculos sociais brasileiros.

Friday, August 24, marked the birthday of the Commander of the Fourth Air Zone, Brigadier Appel Netto who is one of the most outstanding persons of military aviation in our days. He is a native of the State of Rio Grande do Sul and joined the armed forces on April, 10. His naval career was brilliant owing to his capability for work and his love for studies which has always characterized him. He took the General courses of the Naval School and Naval Aviation and was transferred to the now extinct naval aviation on November 3, 1931. As a sailor, a flyer, a soldier, Brigadier Appel Netto has been outstanding for his great love of Brazil for which he has rendered 35 years of excellent service.

Recently the Fly Paper had the opportunity of mentioning all his accomplishments while in command of the Fourth Air Zone, Escola Técnica de Aviação, which has in him an all time friend, joined the many congratulations which the "air and sea wolf" received from all social circles in Brazil.

CHEFE DO CENTRO DE CONTRÔLE DE CONGONHAS VISITOU A ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Em visita a esta Escola, esteve aqui na quinta-feira dia 16 o veterano controlador de voo da Diretoria de Rotas (Ministério da Aeronáutica) sr. Antônio Corrêa Netto, atual encarregado do Centro de Contrôlo do Aeroporto de Congonhas, São Paulo.

O Centro de Contrôlo é um organismo criado por força do Regulamento de Tráfego Aéreo, aprovado pelo Decreto-Lei 8.352 de 9 de dezembro, e o de S. Paulo, segundo a ser instalado no Brasil, desde há alguns meses vem funcionando regularmente, em conexão com a torre de contrôlo, onde prestam serviços sargentos da FAB graduados pela E. T. Av. O visitante, acompanhado pelo sr. Hylário Corrêa, demorou-se em vários departamentos da Escola, notadamente naqueles que como Meteorologia, Instrumentos, Link Trainer e Rádio, estão mais ligados com as suas funções. Vemo-lo na foto em companhia do redator do "Papel Pega Mosca" e do tenente av. Ariovaldo Villela.

Mr. Antônio Corrêa Netto, veteran flight controller of the Route Directory (Ministry of Aeronautics) visited the School on Thursday, 16. He is now in charge of the Control Center of Congonhas Airport in São Paulo.

The Control Center is an organization created in accordance with the Air Traffic Control Regulation (Decree N.º 8.352, December, 9, 1945). The one in São Paulo is the second to be installed in Brazil. It has been functioning regularly for some months in connection with the Control Tower where several FAB sergeants graduated at E. T. Av. are working. The visitor was taken through the Departments of the School by Mr. Hylário Corrêa and remained longest in the Departments which are connected with his activities such as: Meteorology, instruments, Link Trainer and Radio. In the picture we see the visitor together with the "Fly Paper's" Editor and Lieutenant Ariovaldo Villa.

Acompanhe passo a passo o progresso da Aviação. Esteja sempre ao par dos últimos aperfeiçoamentos, lendo diariamente os impressos recebidos pela nossa Biblioteca.

Não fique para trás; você deve seguir os passos de gigante com que marcha a Aviação; a Biblioteca da E.T.Av. possui as mais sugestivas publicações.

Follow the progress of aviation step by step. By reading the books and magazines in our Library you can keep up with the latest developments.

Do not be left behind; you must follow the gigantic steps taken by aviation; the Library of E.T.Av. has excellent publications.

AMÉRICA

Por Henrique Lefevre Filho

O continente americano, apesar de ainda muito jovem, é sem dúvida o líder da humanidade. Líder, não somente materialmente falando, mas também moralmente.

Dentro da América, não há lugar para guerras e para perseguições. Defensor incansável da Liberdade, é o povo das Américas, um povo sem preconceitos internacionais, sem nenhum dos defeitos que caracterizam o europeu.

O movimento de libertação teve início nos Estados Unidos da América do Norte e se irradiou para o resto do continente. A América Latina, seguindo o exemplo da grande república do norte, também sacudiu de seus ombros o jugo ibérico. As repúblicas hispano-americanas libertaram-se do domínio hespanhol e o Brasil fez o mesmo com Portugal.

Dessa época para cá o movimento de liberdade das nações, transformou-se em movimento pela liberdade individual do cidadão americano. A famosa Declaração de Independência dos Estados Unidos, foi o marco inicial dessa campanha. A Doutrina de Monroe completou-a. O homem americano de nossos dias, tem profundamente gravado em seu cérebro, o sentimento da liberdade e da dignidade individuais. Cada um pensa e age como quer, sem ultrapassar, é claro os limites da moral e da decência e sem afetar a liberdade do próximo. Dentro da América as leis garantem a liberdade individual, de associação e de credo. Três pontos básicos da sociedade moderna, não pode ele viver sem elas.

Como consequência dessa maneira de viver, é o povo americano pacifista por índole e por hábito. Mas aí de quem tentar arrebatá-lhe esses privilégios. Prova disso tivemos recentemente com a derrota do trio Hitler-Mussolini-Hiroito, que viveram sonhos de conquista do mundo, sonhos esses que levaram suas pátrias à derrota nos campos de batalha e à sujeição ante o vencedor.

Se todo o mundo adotasse a maneira de vida americana, não teríamos mais guerras. O mundo então seria um mundo digno de ser habitado. Nele a vida teria mais encantos e o homem, livre das idéias de conquista, mais próximo de Deus, viveria em paz, feliz, pensando no bem estar de si e de seus semelhantes, amando e progredindo ininterruptamente. O mundo então seria um paraíso. Não haveria mais infelizes nem mutilados. O esforço empregado na confecção de armas seria usado para a descoberta de novos medicamentos, de novas formas de se resolverem os problemas de educação, de habitação e um sem número de outros problemas que afligem a humanidade. Só assim poderíamos ser inteiramente felizes. Só seguindo o exemplo da América, pode o mundo viver em paz, como nós vivemos dentro do nosso continente. Como o requer a civilização.

The American Continent, although very young, is actually the leader of humanity.

Inside America there is no place for wars and persecutions. The American people have not even one of the characteristic defects of the European people. Liberty is their motto.

The movement of liberation started in the U.S.A. and spread throughout both Americas. Latin America followed the example of the United States. The Spanish American Republics liberated themselves from Spain and Brazil from Portugal.

Since then, this struggle for the liberty of nations changed into a struggle for the individual freedom of the American citizen. The famous Declaration of Independence of the U.S.A. started it and the Monroe Doctrine completed it. The American individual of our days has a profound sentiment of freedom and dignity. Each one thinks and acts as he pleases without trespassing the limits of morality and decency and without affecting the rights of his fellowmen. In America the liberties of association, religion and the individual liberty are supported by law. Three basic points of the modern society, the American man cannot live without them.

Due to this way of living, the American is an extremely pacifistic person. But he will give hell to anybody who tries to threaten his rights. A proof of that we had recently when the Hitler-Mussolini-Hiroito trio was beaten to death. They had dreams of conquest and those dreams led their countries to defeat and to domination by the victors.

If the whole world would adopt the American way of living, wars would belong to the past. Then the world would be worth living in and life would be pleasant. Humanity, free from its ideas of conquest would be happy. The work used in the construction of weapons would be used in the discovery of new medicines or new forms of solving the housing problem, of solving the education problem and many others which mankind has to face. Only by following America's example can the world live in peace, as civilization demands.

ESPECIALISTAS EM AVIOES

Carlos Montanheiro
Bruno Schmidt
Luiz Martins de Luggi
Luiz David Sobrinho
Mario Miguel Garbi
Julio Lopes Neves
Osael Bastos Martins
Lecyνο Ferreira da Silva
Hélio Leonetti
Raymundo Menezes
José Walter Ferreira

ESPECIALISTAS EM MOTORES

Simão Jorge Nagem
Edmundo Frisehembruder
Ludwig Schmabel
Osorio Oliveira Martins
Kalil Naum Salim
Setembrino Antonio Teixeira
João Macedo Filho
Rodolfo Rczende Colegá
b) — Concluiu na mesma data, o curso da especialidade acima, o estagiário:
E-19 — Joaquim de Carvalho



Jeannette Thede

Anne Thilmony, Chefe do Departamento de pára-quedas, que agora se encontra nos Estados Unidos, causou uma grande surpresa quando enviou um telegrama à Helen Hoose, do seu Departamento, anunciando o seu casamento. Como não possuímos detalhes sobre o casamento daremos mais informações no próximo número do Papel Pega-Mosca.

Entre as Instrutoras recém-chegadas à Escola Técnica existem quatro moças que eram antigas pilotos da WASP (Serviço Auxiliar de Pilotos da Força Aérea). Elas são: Irene Fremd, que ensina Teoria de Voo, no Departamento Básico; Jean Garwin, que no momento está ensinando Inglês; Irene Crum e Hazel Raines, Instrutoras de Link Trainer. Essas moças já voaram em quasi todos os tipos de aviões mono-motores e multi-motores. Miss Raines esteve na WAFS, na Inglaterra antes de ter sido organizado o WASP. Ela pilotou Spitfires e Hurricanes na Inglaterra. Miss Crum, uma piloto de renome, quebrou o recorde de altitude para aviões leves pilotando um C-2 Aeronca em 1919.

As esposas dos Instrutores, desta Escola, chegam quasi todas as semanas por avião e navio, mas temos certeza de que ninguém ficou tão contente quanto Mary Swank, do Básico, por ocasião da chegada de sua mãe. Esta veio de Miami por avião na semana passada. Mary era uma tenente da WAC e está em São Paulo desde janeiro de 1944, como Instrutora da E.T.Av.

No dia 17 deste mês estive em visita aos departamentos do anexo 3, antigo Hipódromo, o sr. Joaquim dos Reis, natural de Piracicaba e pai do nosso enfermeiro aqui do anexo.

Pelo preço de dois joelhos machucados Vi Perrault aprendeu que os freios das bicicletas brasileiras são manuais e não operados com os pés.

As atividades esportivas do Sr. Bagdassarian estão um tanto confusas. Ultimamente, no soft ball, ele não tem marcado nenhum ponto para o Classe 16 e no boliche, tem feito muito poucos pontos para o Departamento de Aviões. Deve ser a influência do lado Sul do Equador.

POR



William Lehman

Anne Thilmony, Chief of Parachutes, now in the States, really sprung a surprise when she sent a wire to Helen Hoose of her department announcing her marriage. As yet we have no details of the wedding. We'll give out with further information in the next issue of Pega-Mosca.

Among the more recently-arrived Instructors of Escola Técnica are four girls who were former pilots of the WASP (Women Airforce Service Pilots). They are Irene Fremd, who is teaching Theory of Flight in the Basic Dept., Eugenie Garvin, now teaching English, Irene Crum, Link and Hazel Raines, basic. These girls have flown practically every kind of airplane, single and multi-engined. Miss Raines flew in England in the WAFS before the organization of the WASP. While in England, she flew Spitfires and Hurricanes. Miss Crum, a well known woman pilot, broke the world's high altitude record for flight in a light airplane in 1929 while flying a C-2 Aeronca.

Each week, more wives arrive by plane or by boat to join their husbands who are Instructors here, but I'm sure no one was more thrilled by the arrival of his or her family than Mary Swank, Basic, when her mother arrived by plane from Miami a week ago. Mary, a former Lieutenant of the WAC, has been in São Paulo as an Instructor in E.T.Av. since January 1944.

On the 17th of this month the departments of annex 3, old Jockey Club, were visited by Mr. Joaquim dos Reis, a native of Piracicaba. He is the father of one of our "enfermeiros" here at the annex.

At the cost of two bunged-up knees Vi Perrault now knows that the brakes on Brazilian bicycles are hand and not foot operated.

Sr. Bagdassarian has his athletics a little crossed up—Lately he has been getting his strikeouts while 2nd basing for the Class Sixteeners and scoring his singles while bowling for the Aircraft Dept.

(Cont. na pág. 19)



HARVEY WADE



ROBERT LEE MEEK



JAMES A. MILLS



WILLIAM CHARINI



VIVIAN MUNT



SAMUEL R. ELLIS



JAMES B. AGUIRRE



MARY BRASFIELD



NELSON TAYLOR



LAVERNE MOLYÉ

REMEMBER THE NEGROES

RECÉM-CHEGADOS

EVERETT WADE, nasceu no Illinois. Graduou-se bacharel em ciências e doutor em ciências pela universidade do seu Estado. Lecionou por 12 anos em Pittsburg, Lincoln e Decatur, todas cidades do Illinois. Em 1942 ingressou no Exército dos Estados Unidos, tendo passado para a reserva em 1943. Em abril deste ano ingressou na J. P. Riddle Co., tendo sido destacado para lecionar Inglês na Escola Técnica de Aviação.

SAMUEL R. ELLIS, é natural de Endeavor, Wisconsin. Lecionou teoria de motores de aviões e Meteorologia para a Marinha dos Estados Unidos, em Delaware, Ohio; frequentou e depois serviu como professor na Escola de Serviço de Allison, em Indianapolis, Indiana. Foi membro militante da Patrulha Aérea Civil em Las Cruces, Novo México. Antes de ingressar na J. P. Riddle, lecionou no Colégio Ripon, em Ripon, Wisconsin; na universidade de Wesleyan, Ohio; e no Colégio do Estado do Novo México. Ingressado na organização dirigida pelo sr. John Paul Riddle, a 12 de março de 1945, foi contratado para instrutor de Motores na E.T.Av.

ROBERT LEE MEEK, nasceu em Wheeling, Virginia do Oeste. Foi Gerente Empregador da Grace Line; gerente de aeroporto da Pan American Grace Airways no Peru e na Bolívia; Superintendente de Voo do Comando de Transporte Aéreo, na Ala das Caraíbas, com sede em Miami. Tem 2 anos de Universidade do Estado em Ohio, um ano da de Minesotta e quatro anos na Academia Militar de West Point. Ingressou na J. P. Riddle Co. a 16 de abril deste ano, sendo designado para ensinar matemática no curso Básico da E.T.Av.

JAMES P. AGUIRRE, natural de El Paso, Texas. Foi previsor de tempo do Serviço de Transporte Aéreo na área do Pacífico ao mesmo tempo que trabalhava para a Pan American Airways em Honolulu. Serviu como instrutor e meteorologista na Transcontinental e na Western Airways em 1943. Serviu como Instrutor de Tempo e Navegação na Academia Aérea de Califórnia. Tem dois anos de serviço na Douglas Aircraft. Em março deste ano ingressou na J. P. Riddle, tendo vindo para o Brasil como instrutor de Meteorologia na E.T.Av.

VIVIAN MUNT, nasceu em Marcus, Estado de Iowa. Lecionou no curso secundário de Nebraska. Depois, ensinou rádio-comunicações na Escola de Rádio da Força Aérea do Exército em Sioux Falls, Dakota do Sul. Especializou-se em rádio e assuntos correlatos, matéria que vem lecionar na E.T.Av.

NELSON TAYLOR, nasceu em Urbana, Ohio. Veterano piloto do Exército dos Estados Unidos, ingressou na J. P. Riddle a 12 de abril de 1945. Aqui, vai servir como instrutor de Administração de Força Aérea.

EVERETT WADE was born in Illinois. He was a school teacher for 12 years at Pittsburg, Lincoln and Decatur, all in Illinois. He obtained the B.S. and M.S. Degrees at the University of Illinois. He was in the U.S. Army from 1942 to March 1943 when he was honorably discharged. He joined the Riddle School on April 15, 1945 and will teach English here at E.T.Av.

SAMUEL R. ELLIS is a native of Endeavor, Wisconsin. He taught Theory of Aircraft Engines and Meteorology for the U.S. Navy in Delaware, Ohio. Attended and taught in Allison Service School, Indianapolis, Ind. Before entering the Riddle School he was Professor of Education at Ripon College, Ripon, Wis., at Ohio Wesleyan Univ. and at New Mexico State College. He entered the Riddle School on March 12, 1945. He will teach Engines.

ROBERT LEE MEEK was born in Wheeling, West Virginia. He was Personnel Manager of the Grace Line, New York City, Airport Manager of the Pan American Grace Line, New York City, Airport Manager of the Pan American Grace Airways in Peru and Bolivia and Flight Superintendent of the Caribbean Wing of the A.T.C. Miami, Florida. He attended Ohio State University for two years, one year in the University of Minnesota and four years in the U.S. Military Academy at West Point. He entered the J. P. Riddle Co. in April 16, 1945 and will teach Mathematics in Basic.

JAMES P. AGUIRRE is a native of El Paso, Texas. He was Forecaster for the Naval Air Transport Service in the Pacific while working for Pan American Airways in Honolulu. In 1943 he was a Weather and Navigation Instructor in California and has two years with Douglas Aircraft. He entered J. P. Riddle Co. in March 15, 1945 and will teach Meteorology at E.T.Av.

VIVIAN MUNT is a native of Marcus, Iowa. She taught in high school in Nebraska and Radio Communications at the Army Air Forces, Radio school at Sioux Falls, S. Dakota. She will teach Radio Communications and related subjects here.

NELSON TAYLOR was born in Urbana, Ohio. He was a pilot in the U.S. Army Air Forces before entering J. P. Riddle Co. in April 12, 1945. He will teach Airforce Administration.

MEMBRO DO CONSELHO REGIONAL DE DESPORTOS EM VISITA À ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Esteve em visita à Escola Técnica de Aviação o dr. Emigdio Machado Sant'Anna, membro do Conselho Regional de Desportos e diretor do diário "São Paulo Esportivo". Acompanhado do redator do "Papel Pega-Mosca", o visitante percorreu as diversas dependências da Escola, tendo a seguir asseverado ao sr. capt. Joaquim Bueno Brandão o propósito daquela entidade oficial de cooperar pelo desenvolvimento esportivo do estabelecimento, tanto nas atividades de alunos como de funcionários brasileiros e norte-americanos. Teve ensejo de examinar os troféus e taças já ganhas pelos quadros da Escola, em competições externas.

A visita daquele procer dos esportes vem assinalar desta forma o início de uma nova etapa na vida esportiva da E. T. Av.

Escola Técnica de Aviação was visited by Dr. Emigdio Machado Sant'Anna, member of the Regional Counsel of Sports and Director of the "S. Paulo Esportivo" daily. The visitor went through the departments of the School accompanied by the editor of Fly-Paper. He then told Captain Joaquim Bueno Brandão that it was the intention of his organization to cooperate with the sporting activities of this School, not only among the students but also among the Brazilian and North-American personnel. He had the opportunity of examining the trophies and cups which have been won by the School in outside competitions.

The visit of this distinguished authority marks the beginning of a new period in the sports life of E.T.Av.



O dr. Emigdio Machado Sant'Anna acompanhado do sr. Freitas Vale, em visita à Escola.

RECÉM-CHEGADOS

LA VERNE B. MOLYÉ, nasceu em Lima, Nova York. Por dois anos serviu como projetador de motores na Curtiss Wright, em Buffalo, Nova York. Tem quatro anos de trabalho em desenho, ligação e supervisão na Bell Aircraft. Na Escola Técnica de Aviação, vai lecionar Cópias Heliográficas no Departamento Básico.

MARY BRASFIELD, natural de Mc Comb, Mississippi. Adquiriu longa prática em serviço de oficinas, tendo sido instrutora na Escola Mecânica da Força Aérea em Kessler Field, Mississippi. Ingressou na J. P. Riddle Co. a 16 de abril de 1945, tendo sido destinada a servir no Brasil como instrutora de prática de oficina.

JAMES A. MILLS, nasceu em Massachussets. Tem nada menos de dez anos de serviços na Douglas Aircraft Co. Trabalhou no primeiro DC-7, o gigantesco avião quadrimotor de carreira que em breve será fabricado em série para o transporte intercontinental e transatlântico. Vai ser instrutor do Departamento de Aviões.

WILLIAM A. CHARINI, nasceu em New York. Serviu na Força Aérea do Exército Norte Americano durante três anos antes de vir para o Brasil. Entrou para a Escola Riddle no dia 16 de abril de 1945. Vai ser Instrutor de Link Trainer aqui na E.T.Av.

LA VERNE B. MOLYÉ is a native of Lima, New York. He served in Engineering Aircraft drafting with Curtiss Wright Aircraft Div., Buffalo, N.Y. for two years, and four years in Engineering Aircraft drafting, liason and supervision work at Bell Aircraft, Buffalo, N.Y. He will teach Blue Prints at E.T.Av.

MARY BRASFIELD is a native of Mc Comb, Mississippi. She was an Instructor at the Army Air Force Mechanics School, Keesler Field, Miss. She entered the J. P. Riddle Co. in April 16, 1945 and will teach Shop Practice here.

JAMES A. MILLS was born in Massachussets. He worked with the Douglas Aircraft Co. for 10 years and helped in the construction of the first DC-7, the giant four engine plane which will soon be built for transcontinental and transatlantic transport. He will teach in the Aircraft Dept. of E.T.Av.

WILLIAM A. CHARINI was born in New York, N.Y. He was in the U.S. Army Air Force for three years before coming to Brazil. He joined the Riddle School of Aviation on April 16, 1945 and will teach in the Link Trainer Department.

Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda
e Hylario Corrêa

CESTA COLUNA



É muito feio receber uma carta e não a responder. Miss Butterfly conhece bem este preceito básico de boa educação: dar pronta resposta às cartas que chegam a suas mãos. Mas desta vez, viu-se obrigada a fazer de mal-educada, e deixar um pacote de correspondência de lado, para atender a uma série de assuntos que lhe obsorveram todo o tempo... Vamos, pois, ver se colocamos a nossa correspondência em dia, depois de pedir mil desculpas aos nossos amáveis missivistas. Queiram continuar escrevendo: receber cartas é uma das grandes satisfações na vida jornalística... e nas outras também. E passemos a abrir os envelopes.

JEFF CHAUCER — Seu conto não mereceu aprovação, dado que envolve irreverência para com um dos mais lindos sentimentos humanos — o amor materno. Aconselhamos que leia o famoso soneto "A Mãe" de Coelho Netto, e diga depois se u'a mãe procederia da forma descrita pelo sr.

ALUNO 1527 — "Sorry, dear boy", o "Papel Pega-Mosca" não está mais publicando trabalhos do género do seu "Desilusão". Mas notamos que V. escreve muito bem, com relativa facilidade. Quer escrever-nos algo referente à aviação ou à geografia e história do Brasil?

ALUNO 1267 — Só mui exceccionalmente estamos publicando versos, em face da dificuldade da tradução. Mas apreciamos muito o seu fox-blue, que aliás tivemos ensejo de ouvir pelo rádio, na "Hora do Soldado". Desejamos-lhe muitos louros na carreira musical. Está no caminho de escrever uma bela composição para ser cantada pelo pessoal da FAB, exaltando a alegria do dever cumprido.

NAGEM — Seu trabalho não está mal escrito. Mas o assunto é que foi mal escolhido. Quem tem a sua facilidade de escrever, não se aperta: há tanto assunto bom, ao seu redor, a desafiar as suas tintas!

ALUNO 1451 — Pelo desembaraço com que V. escreve, nota-se logo que V. poderá ser concorrente sério ao concurso que estamos elaborando, de trabalhos sobre as especialidades. Não publicamos o seu trabalho, porque fala de guerra, e doravante, vamos passar a fazer campanha intensa pela paz universal, justa e permanente. Não está de acôrdo que é muito mais confortante falarmos em paz?

AOS ALUNOS — Estamos preparando o regulamento para o concurso de trabalhos sobre as especialidades, a qual, depois de aprovado pelas autoridades da Escola, será dado à publicidade nesta coluna. Enquanto isso, entretanto, vocês podem ir se preparando para abiscoitar o prêmio — ou prêmios. Contamos com a colaboração de todos vocês, para que este certame venha a constituir mais uma prova de pujança de nossa querida Escola.

ALUNOS DE NÚMEROS 1341 a 1380 — Solicitamos a sua presença na redação do "Papel Pega-Mosca", na próxima terça-feira, dia 27 do corrente, durante um intervalo, ou à tarde, após o encerramento das aulas.

It is not polite to receive a letter and not answer it. Miss Butterfly knows very well this basic rule: answer the letters one gets. But this time she had to be impolite and neglect all the correspondence, due to a series of subjects which occupy her mind... Let us therefore apologize and try to answer all the letters we have. Please go on writing for to receive letters is one of the great satisfactions of journalistic life... and in other lives too. Well, let us open the envelopes.

JEFF CHAUCER — Your article wasn't approved because it is disrespectful to one of the most beautiful human feelings... maternal love. We advise you to read the poem "A mãe" by Coelho Netto, and then tell us if a mother would act as you say she does".

STUDENT 1527 — "Sorry Dear Boy": The Fly Paper cannot run articles like the one you sent, anymore. But we have noticed that you can write well. Will you write articles about the geography and history of Brazil?

ALUNO 1267 — It is very difficult to translate poems, therefore we are only running them occasionally. But we liked your "blue" which we had the opportunity of hearing during the "Soldier's Hour". We hope you will be very happy in your musical career. You are at the point of writing a very nice song to be sung by F.A.B. personnel, praising the joy of a duty well performed.

NAGEM — Your article is well written but the subject isn't so good. Things will be easy for anyone who has your qualities for writing; There are so many nice subjects to write about. Will you try it?

STUDENT 1451 — Through your style we have seen that you will be a great contestant in the Specialty Contest we are organizing. We shall not run your article, because it is about the war and we are starting a just and permanent peace. Don't you think that it is much more helpful to write about peace?

TO THE STUDENTS — We are at present organizing a contest on articles about the specialities of E.T.A.V., which will be published in this paper after approval. Meanwhile, you can get ready to compete for the prize or prizes. We are counting on your help.

STUDENTS 1341 to 1380 — Please come to our offices, next Tuesday, August 27, during intermission or in the afternoon after the end of the classes.

MISS BUTTERFLY

AMIGOS DO OESTE

Florivaldo (1648)

Dentre os nossos amigos da fronteira Oeste, é, sem dúvida a Bolívia, o país que mais trabalha conosco visando interesses comuns. Nos limites com o Território do Acre, à margem direita do rio Acre, fica a cidade de Cobija, capital do Departamento Boliviano de Pando, e, no lado oposto, Brasília, cidade brasileira que, como a outra, vive exclusivamente da exportação de produtos regionais, tais como borracha, peles de animais selvagens, castanha, etc. Al em pleno sertão da América do Sul, é que o verdadeiro sentimento de bons vizinhos se manifesta; brasileiros e bolivianos trabalham ombro a ombro, servindo-se mutuamente e com o mesmo ideal.

O abastecimento de Cobija é feito na sua maior parte pelo rio Acre, em embarcações brasileiras que também lhes escoam os produtos de exportação. Em troca, os habitantes da fronteira recebem de lá, todo o gado de que necessitam para seu consumo.

Qualquer cidadão de uma ou de outra nacionalidade pode atravessar a fronteira, independente da apresentação de documentos; somente não é permitido transportar volumes, mesmo os de pequeno tamanho. Quer brasileiros em Cobija, quer bolivianos em Brasília, ambos são pródigos em gentilezas para com os visitantes, cujos costumes são idênticos.

Cobija desenvolve o seu comércio com La Paz, graças ao Lloyd Aéreo Boliviano que lhe dá comunicação com o centro do país, por intermédio de dois aviões semanais. Ali é que se pode ver um povo, cuja cultura, desenvolvimento e locomoção, são devidos exclusivamente à aviação; o transporte via terrestre é feito em animais pois a Bolívia não possui nenhuma ferrovia ou rodovia nessa região. Quasi todos os artigos de importação, são trazidos via aérea, e, é comum o recebimento de artigos de luxo tais como sedas, peles, perfumes e muitos outros, donde se deduz que mesmo em uma fronteira remota pode-se desfrutar do conforto da civilização, dependendo somente de haver quem os ponha ao alcance daqueles que os desejam.

Para o brasileiro que ali vive, é mais interessante fazer uma viagem ao centro da Bolívia onde ele encontra a beleza do panorama andino que lhe proporciona vistas maravilhosas e diferentes das da planície, do que tentar locomover-se dentro de seu próprio país onde os preços das passagens aéreas são ainda elevados, e, o ponto terminal da escala dos aviões, é quasi sempre antes da cidade da fronteira. Em nosso Brasil, contam-se, às dezenas, cidades que não têm comunicação aérea com o resto do país. No Território do Acre, somente uma cidade tem ligação aérea com o Sul; é Xapury, e, por meio desta, aquelas que ficam também no rio Acre; as demais vivem isoladas pelas 2.000 a 6.000 quilômetros que as separam do litoral. Vendo este e outros fatores é que devemos ter mais coragem para propagar e desenvolver a aviação em nossa terra, pois fazendo isto, colheremos muitos

Among the countries of our Western frontiers Bolivia is without doubt the one which works closest with us towards common interests. The boundary of the Acre territory is marked by the Acre river. The town of Cobija is situated on the right bank of this river. It is the capital of the Bolivian Department of Pando. On the opposite side of the river we find the Brazilian city of Brasília which, like the former, lives exclusively on its export of regional products such as rubber, wild-animal furs, chestnuts and so on. There, in the South American midland, the real sentiments of good neighbors are to be found. Brazilians and Bolivians work shoulder to shoulder, help each other and have the same ideals.

The supplying of goods to Cobija is made largely through Brazilian boats on the Acre river. These boats also furnish the means of exportation and, in exchange, the frontier inhabitants receive all the cattle they need from there.

Any citizen of one or the other nationality can cross the border without documents, but parcels, however small, cannot be carried across. Both Brazilians in Cobija and Bolivians in Brasília have the same customs and are very kind towards visitors.

Cobija develops its commerce with La Paz through the Bolivian Air Lloyd which puts it in contact with the center of the country by means of two weekly trips. It is a place where the culture, development and transport of a peoples is owed exclusively to aviation.

Animals are the only means of land transportation as Bolivia has no railroads or highways in this region. Nearly all articles which are imported by the central area come by plane and it is common for the place to receive luxury articles such as silk, furs, perfumes and many others. From this it can be gathered that even a remote frontier region can have the comforts of civilization, depending only upon having someone to put them at the reach of those who want them.

For the Brazilian who lives there it is most interesting to take a trip to the center of Bolivia where he will find the panoramic beauty of the Andes. He can see marvelous sights, different from the environments of the plains. This is better than trying to travel inside his own country where the plane's terminal point is almost always before the city of the frontier. There are a great number of towns in Brazil which do not have air communication with the rest of the country. In the Acre Territory there is only one town which is joined to the South of the country. It is Xapury which also joins the towns which are in the Acreriver. The other towns are isolated by the 2,000 to 6,000 sq. kilometers which separate them from the sea coast. In view of this and other factors we should have courage to



TURBO COMPRESSOR E SUPER COMPRESSOR

Aluno 961 — Chamoun

Na evolução dos motores de Aviação, um fator de preponderante importância são os supercarregadores que auxiliam o aumento da potência dos mesmos; desta arte o progresso dos grandes motores modernos deve-se justamente aos supercarregadores.

Desde o ano de 1917 que a mecânica aeronáutica adotou o uso do supercarregador em um motor radial refrigerado a ar, o antigo "Jaguar".

O supercarregador de forma circular envólto em palhetas é confeccionado de material delicado e dispendioso, e colocado em um eixo, composto de engrenagens de aumento na parte difusora do carter de um motor tendo seu campo de ação na entrada dos tubos de admissão da mistura aos cilindros; girando a uma velocidade muitas vezes superior à do eixo de manivela, o supercarregador distribue, com força e velocidade, a mistura aos cilindros de acordo com a abertura da válvula de admissão dos mesmos. Nos Pratt and Whitney R. 2.800 e outros, o supercarregador é equipado com duas velocidades variáveis por meio de embreagens hidráulicas.

Em alguns motores de automóveis, como por exemplo no antigo Graham Paige, era usado um supercarregador adaptável para maior potência e velocidade do motor.

Atualmente os motores de Aviação com potência superior a 200 H.P., são equipados com supercarregadores, para maior velocidade e potência dos mesmos.

Na seqüência das evoluções Aeronáuticas, segue-se o uso do Turbo Super Compressor, usado desde 1918 e aperfeiçoado em nossos dias quando foi usado pela primeira vez no antigo motor Americano "Liberty", para compensar o decréscimo da densidade do ar, na mistura fornecida pelo carburador; hoje os aviões voam em grandes alturas sem se fazer sentir essa diminuição da densidade do ar na mistura fornecida pelo carburador aos tubos de admissão fazendo-se o uso do Turbo Super Compressor que fornece maior quantidade de ar atmosférico compensando essa queda de densidade tornando assim a mistura novamente ideal.

O Turbo Super Compressor funciona com o impulso dos gases do tubo de escapamento do motor, tendo uma turbina que em suas palhetas recebe esse impulso e a transmite, por meio de um eixo comum, a uma ventoinha que envia o ar atmosférico, por meio de tubos, à entrada de ar do carburador.

O Turbo Super Compressor usado geralmente nos motores Pratt and Whitney R.2.800 e Curtiss Wright R.2.600, possui tanque de óleo, para lubrificação do sistema próprio e uma saída de ar controlável por meio de uma válvula tipo borboleta.

Como vemos a ciência Aeronáutica, dia após dia, aperfeiçoa seus vastíssimos empreendimentos, e nós que aqui podemos adquiri-los devemos acompanhá-los de perto para

The supercharger is a factor of great importance in the evolution of airplane engines. It increases the power of the engine. For this reason the progress of the big modern engines is largely owed to the supercharger.

Aeronautical mechanics have used superchargers since 1917 to help the feeding of fuel into the engines. This year, the Royal Air Force had started to use a supercharger on radial, air-cooled engine: the ancient "Jaguar". The supercharger is of a circular form, and is made of a delicate and costly material. It is placed on an axis made up of a speeding-up gear in the diffuser section of an engine. It has its field of action at the entrance of the mixture admission tubes of the cylinders. Spinning at a speed many times greater than that of the crankshaft, the supercharger distributes the mixture to the cylinders with force and speed according to the opening of the admission valves. On the Pratt-Whitney R-2800, and others, the supercharger has two different speeds which can be changed by hydraulic gears.

An adaptable supercharger is used in some automobile engines, such as in the old Graham Paige, to give the engine greater power.

The turbo-supercharger follows in the sequence of aeronautical development. It was used since the beginning of 1918 and has been perfected in our days, having been used for the first time in the ancient North American "Liberty" engine to compensate for the decrease of air density in the mixture furnished by the carburetor. Today the planes fly at great altitudes without feeling the effect of this decrease of air density in the mixture furnished to the admission tubes by the carburetor. The turbo-supercharger furnishes a greater quantity of air and thus compensates for the lack of density and makes the mixture ideal again.

The turbo-supercharger works with the impulse of the gases in the engine escape tube. It has a turbine which receives this impulse on its vanes and transmits it, by means of a common axis, to a fan which, in turn, sends the atmospheric air, through tubes, to the entrance of the carburetor.

The turbo-superchargers, used generally in the Pratt and Whitney R-2800 and Curtiss-Wright R-2600 engines, have an oil-tank for self-lubricating and a butterfly valve air outlet.

As we can see, the science of aviation is becoming more developed every day. We who can learn these developments should follow them closely so that one day, when we put our knowledge into practice, we may compensate for this virtue with perfect and concrete work.

.....
que um dia quando a prática o exigir possamos compensar essa virtude com trabalhos perfeitos e concretos.

AMIGOS DO OESTE

benefícios e teremos a satisfação de ver os céus do Brasil cruzados por dezenas de linhas aéreas disseminando civilização.

A Bolívia têm apenas 3.400.000 habitantes o que demonstra que relativamente à sua população, está melhor servida de transporte aéreo que o Brasil; é bem verdade que nosso território é mais de sete vezes maior que o da Bolívia, mas isto não deve ser motivo para cruzarmos os braços e sim, para nos estimular a trabalhar a fim de que tenhamos mais razões de orgulho ao dizer: Sou brasileiro!

propagate and develop aviation in our country. In doing so we will gather beneficial results and will have the satisfaction of seeing the skies of Brazil crossed by many planes, thus spreading civilization.

Bolívia has only 3,400,000 inhabitants, which goes to show that in relation to its population it is better served by airplanes than Brazil. It is true that Brazil is over seven times larger than Bolívia, but this is no reason for us to fold our arms. It should give us courage to work so that we will have more reason for pride on saying:

I am a Brazilian!

BEM, FÁCIL É, MAS PRECISA CALMA

Tito Hildebrando Cintra da Silveira (ET 27)

O rádio de galena, denominação popular dada ao tipo de receptor com detector de cristal, oferece muitas vantagens. Principalmente para estudantes, como os desta Escola, que poderão gozar horas de puro deleite artístico, aumentando ao mesmo tempo seu já extenso cabedal de cultura, ouvindo a Chica Pelanca ou o Zé Fidelis.

Que delícia, que prazer para os sentidos, a pessoa no silêncio do dormitório, apreciando uma hora de Arte sublimada com as interpretações de obras musicais de Chopin, de Schubert, de Ari Barroso, de Pixinguinha, de Nhô Pai e Nhô Fio, de Glenn Miller ou de Count Basie.

O rádio de galena possui comodidade, para felicidade geral dos colegas de dormitório. Possui simplicidade, para bem do bolso do proprietário. Está sempre pronto e não requer cuidados especiais. Não ocupa muito espaço, não atrapalha. É de construção baratíssima.

Visto o interesse geral que temos notado pelo assunto, resolvemos escrever estas linhas, a título de introdução e, provavelmente no próximo número, ensinaremos como se constrói um desses aparelhos. A construção é facilíssima. Qualquer um é capaz de fazê-lo. Eu tenho um ótimo.

Mas, para manejar o rádio, são requeridas qualidades como perseverança, paciência, boa vontade, inteligência, paciência, etc. Ah, sim, e paciência.

A paciência é preciso para controlar as paixões exacerbadas que o aparelho desperta quando, por exemplo, o indivíduo, depois de umas poucas duas ou três horas de pesquisas, consegue achar um "ponto" bom e ouve o cordial boa noite de despedida, da estação de rádio, que voltará amanhã, às tais horas — que são as de instrução militar.

Ou então, quando logo no início é conseguida ótima sintonização, passa um bonde ou um ônibus por perto do prédio e faz com que o detector desloque a agulha, fato que exigirá uns instantes mais de procura (ai por duas horas, mais ou menos).

A perseverança é exigida para a pessoa não desanimar depois de sete, oito, dez meses de infrutíferas tentativas. Boa vontade é preciso para não levar a mal as "mancadas" do aparelho e para o indivíduo, que temos certeza possui alto senso de humor, divertir-se mais a custa própria que com a geringonça.

Inteligência, inútil frizá-lo, é requerida para, com espírito crítico, a pessoa compreender que a fumaça branco-azulada que saiu, ao ser ligado o rádio à corrente elétrica, indica que de fato não é preciso ligá-lo para funcionar, o que achara impossível. Inteligência é necessária para evitar que, na calada sinistra da noite, muda como o aparelho, o feliz proprietário do rádio o arremesse às profundezas do inferno. É verdade que boas palavras acompanham o gesto, mas somos levados a acreditar que a "droga" caia sobre algum colega num sono de inocência, o que vai dar "galho".

E se ainda considerarmos a grande acuidade auditiva que o rádio galena desenvolve, não só para escutar como para selecionar, "de orelha", as estações captadas em conjunto, o leitor chegará à mesma conclusão, a que também chegamos: o rádio de galena é ótimo. Para o fogo.

Entretanto, se ainda não desistiu da idéia, leitor amigo, procure no outro número a maneira de construir um desses aparelhos, cujo custo não chega a 150,00. Verá confirmado um ditado popular, que o diabo não é tão ruim como o pintam.

É muito pior, "velhinho".

The "crystal set", popular name given to the type of receiver with a crystal detector, offers many advantages, especially to students of this School. They can spend many hours of pure artistic delight and increase their culture, which is great already, by listening to the comical Chica Pelanca and Zé Fidelis.

What a delight, what a pleasure, for the person to listen to an hour of the sublime art with the music of Chopin, Schubert, Ari Barroso, Pixinguinha, "Nhô Pai and Nhô Fio", Glenn Miller and Count Basie in the silence of the dormitory.

The crystal set is very convenient, especially for the dormitory colleagues. It is very simple, for the benefit of the owner's purse. It is always in working order and does not need a great amount of care. It does not occupy too much space and does not get in one's way. It is of very inexpensive construction.

In view of the general interest which we have noticed concerning the matter we wish to write these lines as an introduction. In the next number we will probably teach the reader how to build one. The construction is very easy; any fool can build one. I have one that works fine.

But to handle the set some certain qualities are necessary, such as; perseverance, patience, good will, intelligence and so forth; Oh, yes, and patience.

Patience is necessary to control the irritable passions brought about by the set when after two or three hours of research the student finds a good "point" and hears the cordial good night as the station leaves the air to return tomorrow at such and such a time — at which time the student has drill.

It is also necessary when, after excellent tuning, a street car or bus passes near the building and shakes the detector needle out of position. This fact will require a little more time of searching (around two hours).

Perseverance is required so that one will not be discouraged after six, seven, ten months of fruitless attempts.

Good will is necessary so that the owner, who we are sure has a highly developed sense of humor, will have more fun at his own expense than at the expense of the set.

It is useless to mention that intelligence is required so that the person will be able to understand that the light blue smoke which appears when the set is plugged in to the electric current indicates that it is not necessary to plug it in at all. This of course seems impossible. Intelligence is also necessary to avoid that, in the silence of the night, (as silent as the set) the happy proprietor takes hold of the thing and hurls it into the depths of hades. It is true that good words will accompany the gesture but we are led to believe that the "junk" will land on top of some pal, wrapped up in the slumber of the just, and this might cause trouble.

And if we consider the auditive acuteness of the crystal set, not only to listen to, but also to select "by ear" the several stations which are captured at the same time, the reader will come to the same conclusion at which we arrived; the crystal set is excellent. For the fire.

However, if the reader has not yet given up the idea, he can look in the next number for the way in which one of these sets is built. It will not cost more than 150 cruzeiros. The reader will see the confirmation of the saying, "the devil is not as bad as he is painted".

He is much worse, "old boy".

CALOUROS EM DESFILE

Waldir Zubell de Abreu (1321) natural de Camacuan, Rio Grande do Sul. Era aprendiz de artífice em Canoas, na Base de onde veio para cá. Joga futebol e sua especialidade será Sistemas Hidráulicos.

Enio C. Alves (1322) é de Mogi das Cruzes estado de São Paulo. Cursou até a 2ª série mas o gosto pela aviação o trouxe para a E.T.Av. onde está muito contente com a especialidade que lhe coube: Sistemas Hidráulicos. Gosta de nadar.

José Neves Campos (1323) amazonense da capital, de Manaus. Já cursou ginásio, comércio e 2 anos de Científico e trabalhou na Panair do Brasil e na Rubber Development Corp. Praticava "volley" e natação. Veio para cá por intermédio da Base do Rio de Janeiro e cursará Sistemas Hidráulicos.

Sidnei Casarini (1324) paulista da cidade de Campinas, onde estudava na Escola Técnica de Comércio Bento Quirino. Sua cidade natal possui um bom aeroclube. Aprecia os esportes, o futebol. Sua especialidade é Sistemas Hidráulicos.

Oswaldo A. Silva (1325) é de Santa Cruz do Rio Pardo. Lá frequentava o Aeroclube por intermédio do qual veio para a E.T.Av. Joga futebol, e sua especialidade é a mesma do 1324.

Luciano P. Machado (1326) é de Jacareí, Estado de São Paulo e é formado pela Escola Profissional Agrícola de Pinhal. Praticava natação. Veio para a Escola por iniciativa própria e cursará Sistemas Hidráulicos.

Alfredo Santa Cruz (1327) é paulistano. Depois de cursar Comércio fóra para o Colégio Anglo-Latino e daí veio para a E.T.Av., onde cursará Sistemas Hidráulicos. Gosta, entre os esportes de futebol, e entre as diversões, de dançar.

Nobel de Almeida Kuke (1328) é de Botucatu, Estado de São Paulo. Estudou no Ginásio Anchieta. Era mecânico em Apucarania, no Norte do Paraná de onde veio para cá a fim de adquirir conhecimentos técnicos sobre aviões. Gosta de futebol. Sua especialidade é Motores.

José Alves Vieira (1329) natural de Formosa, Estado da Bahia. Sempre gostou da aviação, e por isso veio para cá pretendendo ser um bom técnico. Tem ginásio incompleto e é formado em torneiro e planador mecânico pela Escola Profissional Secundária Mista de Lins. Aqui fará o curso de Motores.

João Dionísio Rodrigues (1330) é de Baurú, Estado de São Paulo. Fêz Curso de planadores e é formado pela Escola Profissional de sua cidade. É ótimo desenhista. Praticava futebol, natação e corrida. Aqui cursará para-quadras.

Gaspar Alves Bezerra (1331) é de Pernambuco mas residia ultimamente no Rio de Janeiro, de onde veio para cá. Sua especialidade é Para-quadras.

Waldir Zubell de Abreu (1321) is a native of Camacuan, State of Rio Grande do Sul. He was a mechanic's apprentice at the Air Base of Canoas just before coming here. He plays football and will specialize in Hydraulic Systems.

Enio C. Alves (1322) is from Mogi das Cruzes, States of São Paulo. He took the Ginásio up to the 2nd grade but his fondness for aviation brought him to E.T.Av. where he will study Hydraulic Systems. He is very happy with his specialty. He likes swimming.

José Neves Campos (1323) is from Manaus, the capital of Amazonas. He has finished the Ginásio and commercial courses and has taken two years of the Science course. He has worked for Panair of Brazil and Rubber Development Corp.. He plays volley ball and likes to swim. He came here through the Rio de Janeiro Air Base and will study Hydraulic Systems.

Sidnei Casarini (1324) is a native of Campinas in the state of São Paulo. There he studied at the Bento Quirino Technical School of Commerce. His native town has a good Airclub. His favorite game is football. He will specialize in Hydraulic Systems.

Oswaldo A. Silva (1325) is a native of Santa Cruz do Rio Pardo. He was a member of the Airclub there and through it he came to E.T.Av. He plays football and his specialty is the same as that of N.º 1324.

Luciano P. Machado (1326) was born in Jacareí, State of São Paulo and is a graduate of the Professional School of Agriculture of Pinhal. He likes to swim. He came to this School through his own initiative and will study Hydraulic Systems.

Alfredo Santa Cruz (1327) is from São Paulo. After having finished the Commercial course he went to the Anglo-Latin College and from there he came to E.T.Av., where he will study Hydraulic Systems. He likes to play football and is very fond of dancing.

Nobel de Almeida Kuke (1328) is a native of Botucatu, State of São Paulo. He studied at the "Ginásio Anchieta". He was a mechanic in the north of the State of Paraná and he came here to acquire technical knowledge about airplanes. He likes football. He will specialize in Engines.

José Alves Vieira (1329) was born in Formosa, States of Bahia. He has always liked aviation and came to this School with the idea of becoming a good technician. He has several years of high School and graduated as a mechanic at the Secondary Professional School of Lins. He will take the Engine course here.

Gaspar Alves Bezerra (1331) is from Perof Baurú, State of São Paulo. He took the glider pilots' course and studied at the Professional School in his town. He is an excellent draftsman. He plays football, swims and is a track runner. He will take the Parachute course here at E.T.Av.

Gaspar Alves Bezerra (1331) is from Pernambuco but was living in Rio de Janeiro before coming here. He will specialize in Parachutes.



PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

POR

Allan Pawelek e William Koerner



FALANDO DE ESPORTES

Devido a um "pequeno" engano na contagem dos pontos do jogo de boliche da semana passada devemos pedir desculpas ao sr. Arthur Cowan, do quadro de Rádio. Ele marcou 156-175-202 pontos, perfazendo um total de 533 pontos o que constitui o recorde do Campeonato até o presente momento.

Como os jogadores de soft-ball tiveram um "feriado" no domingo passado e como a combinação "mortífera" do quadro de "volley" de Boddy não teve oposição, o boliche torna-se o principal esporte desta semana.

Quando se menciona este jogo a qualquer jogador da Escola Técnica de Aviação, alguns nomes dos jogadores líderes deste esporte serão imediatamente lembrados. Mas para os "homens que melhor conhecem o jogo" não há nenhuma dúvida sobre quem é o líder dos líderes. Sua persistência ao manter uma média alta no último campeonato e seu brilhante jogo até agora, tem feito com que o "Meteórico Meteorologia" se mantivesse na casa dos campeões. No Clube Escandinávio, domingo à noite, ele manteve sua classe e conservou sua média desta temporada com 175 pontos. Devido ao seu recorde, e porque ele é um excelente companheiro, de quadro, o sr. Howard Rawlinson torna-se o Atleta da Semana.

MOTORES Vs. OBSERVADORES

O Motores ganhou três jogos! Sim, aconteceu afinal. Com dois jogadores faltando no seu quadro, Keenan e Mueller demonstraram aquele velho espírito de luta e derrotaram a nova agregação denominada "Observadores". Keenan o "cuidadoso", com sua forma usual, obteve 158-169-191 pontos levando seu companheiro Mueller à glória sem precedentes da mencionada vitória. Quanto menos se falar dos "Observadores" melhor será. Atrapalhados com as canchas e as bolas lutaram bastante mas só ganharam experiência. Pode-se ver, entretanto que eles trarão muitas dificuldades no futuro em vista da "lambuja" que terão que receber.

AVIÕES vs. METEOROLOGIA

Apesar de terem perdido dois jogos para o quadro do Meteorologia, os "Aéreos" prometem perfazer um dos quadros mais fortes do campeonato. Liderados por Cools, "o astucioso", que fez uma série de 472 pontos, eles estiveram sempre perto da vitória mas Hall "o martelador" que fez uma média de 110 pontos, foi o fator decisivo para o triunfo da noite com uma contagem de 130-136-147 pontos. Mayes parecia ser um adversário forte depois da sua espetacular "derrubada" no primeiro jogo mas não pôde suportar o jogo de Cools. Bagdassarian conseguiu 429 pontos, demonstrando uma

SPEAKING OF SPORTS

Because of an oversight while perusing last week's bowling scores, an apology is due to Arthur Cowan of the Radio Bowling Team. His scores of 156 — 175 — 202 gave him a set of 533 pins which is the League Record thus far.

Since the "soft-ballers" had a holiday this past Sunday and Boddy's Killing Kombination Volley Ball Team had no opposition, Bowling takes the limelight for this week's athletic antics.

When the latter game is mentioned to any kegler from the Escola Técnica de Aviação a few names of the leading "Jogadores" will immediately be associated with that "Esporte". But to "men who know the game best" there is no doubt as to whom leads the leaders. His consistency in keeping a high average in the last league and his brilliant bowling thus far in this league has kept the "Meteoric Meteorologists" in the Championship Brackets. Sunday night at the Scandinavian Club his usual pace was maintained to keep his season's average at 175 pins. Because of his record and for being a very fine team-mate, Mr. Howard Rawlinson becomes the choice for this half-fortnight's Athlete-of-the-week.

ENGINES vs. OBSERVERS

Engines wins three! Yes, it has finally happened. Lacking two bowlers to complete their team, Keenan and Mueller displayed that old fighting spirit to conquer the new aggregation called the Observers. "Kareful" Keenan, in his usual rare form, attained scores of 158 - 169 - 191 to lead "Moaning" Mueller, his colleague, to the unprecedented heights of the already mentioned victory. The less said about the "observant" Observers the better. Handicapped by the Alleys, the Balls and the Capers of the opposing players (this writer's A.B.C. of Bowling) they put up a good battle but lost to Experience. It can be seen, however, that in the future they will cause much difficulty to any opposition because of their extremely low averages and high handicaps.

AIRCRAFT vs. METEOROLOGY

Although losing two games to Meteorology, the "Airy Aircrafts" promise to be one of the strongest teams in the league. Lead by "Crafty" Cook with a 472 series they were always close but "Hammering" Hall, who totes a 110 avera-

CALOUROS EM DESFILE

(Continuação da pág. 16)

João Piazza Filho (1332), Veio do Aeroclube de sua cidade natal, Baurú, onde estava fazendo o curso de planadores, que trocou pelo de Pára-quadras aqui da Escola

Ingo Arno Kaestner (1333) é de Blumenau, Estado de Santa Catarina, onde trabalhava na Cia. Força & Luz. Pratica atletismo. Sempre gostou da aviação, vindo para a E.T.Av por iniciativa própria. Fará o curso de Pára-quadras.

Antônio Melquiades dos Santos (1334) sergipano, da capital. Estudava no Liceu Industrial. Veio pelo Aeroclube de Aracajú e Base de Salvador. Gosta muito de futebol, box e basket. Vai cursar Hélices.

Ildefonso Sebastião Fernandes da Silva (1335) é do Rio de Janeiro, capital. Joga futebol e nada. Sua especialidade será Hélices.

Roberto Caldeira (1336) é de Ponta Grossa, Estado do Paraná. Estudava comércio. Veio para cá por intermédio da Base de Curitiba, em cujo Aeroclube já voou como aluno. Joga bola ao cesto, futebol e "volley". Cursará Hélices.

Galeno Nogueira Branco (1338) natural de São José do Rio Pardo, neste Estado. Estava cursando o ginásio do Estado. Veio para cá por intermédio do aeroclube de sua cidade natal, que é aliás, muito bem equipado. Entre os esportes pratica remo e natação. Sua especialidade é a de Hélices.

Milton Sanches Marques (1339) nasceu no Rio de Janeiro, capital. Estava fazendo na Escola Técnica João Alfredo, o curso Industrial Básico, e é mecânico. Veio para a E.T.Av, enviado do Aeroclube de Niterói. Pratica "volley-ball" e natação.

Simão Pereira Eleutério (1340) nasceu em Bofete, Estado de São Paulo. Morava em Sorocaba onde trabalhava numa fábrica de tecidos e estudava no Aeroclube, com o prof. José Madrigani, prof. da Escola Normal. É nadador e sua especialidade aqui será a de Hélices.

João Pizza Filho (1332) came here through the Airclub of his native town, Baurú, where he was taking the glider pilots' course. He will specialize in Parachutes here at E.T.Av.

Ingo Arno Kaestner (1333) is from Blumenau, State of Santa Catarina, where he worked in the Light & Power Co. He likes athletics. He has always liked aviation and came to E.T.Av. through his own initiative. He will specialize in Parachutes.

Antônio Melquiades dos Santos (1334) is from the capital of Sergipe. He studied at the "Liceu Industrial". He came here through the Aracajú Airclub and the Air Base of Salvador. He is very fond of football, basketball and boxing. He will study Propellers.

Ildefonso Sebastião Fernandes da Silva (1335) is from Rio de Janeiro (capital). He studied at the "2 de Dezembro College". He came here through his own initiative. He plays football and swims. His specialty is Propellers.

Roberto Caldeira (1336) is from Ponta Grossa, State of Paraná. He was studying commerce and came here through the Curitiba Base where he was a member of the Airclub. He has flown as a student. He plays basket ball, football and volley ball. He will study Propellers.

Galeno Nogueira Branco (1138) is a native of S. José do Rio Pardo in this State. He has been studying at the State High School (Ginásio do Estado). He came here through the Airclub of his native town (which is a very well equipped Airclub). He likes rowing and swimming. He will specialize in Propellers.

Milton Sanches Marques (1339) was born in Rio de Janeiro. He is a mechanic and was taking the Basic Industrial Course at the João Alfredo Technical School. He came to E.T.Aw through the Niterói Airclub. He plays volley ball and likes swimming. His specialty will also be Propellers.

Simão Pereira Eleutério (1340) was born in Bofete, State of São Paulo. He was living in Sorocaba where he worked in a textile factory and studied at the Airclub with prof. José Madrigani of the "Escola Normal". He is a swimmer and his specialty here will be Propellers.

SPORTS COMMENTS

classe que não tem sido notada nos jogos de "soft-ball". Pierce, outro recém-chegado às rodas dos "bolicheiros" ficou um tanto atrapalhado e marcou apenas 381 pontos.

Segue uma lista de jogadores e os pontos dos quadros que ora disputam o Campeonato da Escola Técnica de Aviação.

Meteorology	Observer	Rádio
Won 1 - Lost 2	Won 0 - Lost 6	Won 1 - Lost 2
Rawlinson	M. Cook	Bary
Hall	Aguirre	Cowan
Pawelek	Gardner	Hull
Rand	Molyé	Rhodes

ge, was the deciding factor for the evening through his games of 130 — 136 — 147. "Might be" Mayes looked like a strong opponent with his cannon-ball the first game but the "C" of the A.B.C.'s finally wore him down. (A little of the "B" factor helped, also). "Baggy" Bagdarian bagged 429 pins to demonstrate a consistency heretofore not shown by his efforts at soft ball "Praginy" Pierce, another new-comer to the ranks of the keglers was also bothered by the ABC's and received 381 pins for his total.

The following is a list of the players and the records of the teams now competing for the Championship of the Escola Técnica de Aviação.

Relação das revistas norte-americanas recebidas pela Biblioteca entre 13 e 17 de agosto

Nome da revista	Data de publicação
Dia 13	
The Saturday Evening Post	July 7th, 1945 July 14th, 1945 July 21th, 1945
The Aeroplane	June 15th, 1945
Flight	June 14th, 1945
Newsweek	August 6th, 1945
The journal of engineering education	June
Dia 17	
Life	June 11th, 1945
Newsweek	July 2nd, 1945 July 9th, 1945
Tomorrow	March

Relação das revistas brasileiras e argentinas recebidas pela Biblioteca entre 13 e 17 de agosto

Dia 13	
Síntese	
Inteligência	
A Cigarra	
Careta	
7 dias em revista	
Fon-Fon	
Sítios e fazendas	
Vamos ler	
Viver	
Brasil musical	
Revista industrial de São Paulo	
O observador econômico e financeiro	
Mundial	
Dia 14	
Para Ti	
Cruzeiro	
Seleções do Reader's Digest	
Noite ilustrada	
Revista da Semana	
Dia 17	
Revista do Museu nacional	
Avião	
A missionária de Jesus Crucificado	

WHAT'S FAZING

Sábado passado, dia 19 de Agosto, o casal Joe e Jane Ellis foi premiado com o nascimento de uma menina que pesa 4 quilos e cujo nome ainda não sabemos. A senhora Jane Ellis e filha estão passando muito bem. Joe disse que se alegrá pelo fato de ser uma menina pois assim ela nunca terá que passar pelo que ele passou.

Ao casal, as nossas sinceras felicitações.

Campeões das canchas de tenis — "Pode ser que não sejamos os melhores jogadores no Clube Inglês mas somos os mais bem trajados," disseram os srs. Pierce e Gerard ao usar seus novos calções, novos calçados, novas raquetes e demais equipamentos no sábado último, nas quadras no Clube Inglês.

Há um movimento para que seja formado um Clube de Pesca — Larry Hull, John Bordas e Morgan Trott — que tal se juntassem os devotos deste esporte que agora se encontram entre o pessoal Norte-Americano?

We dont know her name yet but Sr. Joe Ellis managed to survive the birth of a 4 kilo baby daughter to wife Jane, on Saturday August 19. The Mrs. and youngster are fine. Joe says he is glad it is a girl, so she will never have to go through what he went through. Our congratulations to Jane and Joe.

Beau Brummels of the tennis courts — "We may not be the best tennis players at the Clube Inglês but by golly we are the best dressed", said Srs. Pierce and Gerard as they sported their shiny new shorts, shoes, rackets and other equipment last Saturday on the English Club Courts.

There is a movement on foot to form a Fishing Club — Larry Hull, John Bordas and Morgan Trott — how about organizing the many devotees of this sport now among the North American personnel?

AOS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

- Certidão de nascimento ou carteira de reservista;

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

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

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



Papel Pega-Mosca

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

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

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

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

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

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

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

REDATORES ASSOCIADOS

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

Jeannette Thede }
William Lehman } WHAT'S FAZING

Ilka Bruck Lacerda }
Hilário Corrêa } SECÇÃO DOS ALUNOS

REDATORES ALUNOS:

Sansão Shinckar (1156) } Alunadas
Hugo Maia de Souza (980) }
Helio Luiz Victorino (1009) ESPECIALIDADES
Rui Rezende (956) MUSICA
Gregório Rodrigues Dias (826) S. A. E. T. Av.
Archimedes P. Chirello (890) NOTÍCIAS LITERÁRIAS
Jairo Gavronski (843) ESPORTES