

8-13-1945

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>

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

13 DE AGOSTO DE 1945

N.º 77

**"O BRASIL SERÁ SEMPRE O PAÍS
DA AVIAÇÃO DEVIDO À
IMENSIDADE DE SEU TERRITÓRIO"**



Aspêto do palanque vendo-se da esquerda para a direita: General Ord, Prefeito Prestes Maia, Mr. John Paul Riddle e ten. col. José Silva, representante do General Gaudie Ley.

**PARANINFADO PELO PREFEITO PRESTES MAIA A 24. TURMA DE ESPECIALISTAS —
PRESENTE AS SOLENIDADES O GENERAL GARESCHE ORD — ALMOÇO AS
AUTORIDADES**



Mr. Bary que falou em nome dos Instrutores, ao microfone.

A 24.ª formatura de especialistas da E.T.Av. teve três fatos a distingui-la e dar-lhe um aspeto diferente. Em primeiro lugar, a presença altamente honrosa do general Ord, ilustre militar norte-americano, presidente da Comissão Mista Brasil — Estados Unidos; em segundo, representou uma homenagem da Escola a um de seus amigos da primeira hora, o Prefeito de S. Paulo Dr. Prestes Maia, cujos bons serviços ao nosso estabelecimento se traduzem por várias formas, entre as quais, a cessão das dependências do antigo Prado do Jockey Clube. E em terceiro lugar, tivemos a formação do milésimo sargento especialista da FAB desde o início de nossos trabalhos em dezembro de 1944.

AS PESSOAS PRESENTES

Entre as numerosas pessoas de destaque em nossos meios sociais que assistiram às solenidades, nossa reportagem anotou a presença das seguintes: ten. Guedes Figueira, representando o sr. Interventor Fernando Costa; Brig. do Ar., Newton Braga; dr. Rui da Costa Rodrigues, Secretário da Viação e Obras Públicas; comendador Mário Guastini, Diretor do Departamento Estadual de Informações; representando o general Gaudie Ley, Comandante da Força Policial do Estado o Ten. Cel. José Silva; sr. Cecil P. Cross, Consul dos Estados Unidos; sr. Arnold Tschudy, Coordenador dos Negócios Inter-Americanos em São Paulo; ten. Evaldo Pedreschi, representando o Secretário da Segurança; srs. Frank Oran; Dr. Franco da Rocha, Oficial do Gabinete do Prefeito; srs. Afonso Taunay; Moacyr Carneiro; Armando Vaz, representante do Secretário da Educação. Faziam parte da comitiva do general Ord os seguintes oficiais: Cel. Albert Hedge, Lieut. Cel. William Sweet; major Law e major Chairsell.

AS SOLENIDADES

A cerimônia iniciou-se com o hasteamento das bandeiras do Brasil e dos Estados Unidos e

Three facts distinguished the graduation of the 24th group of E.T.Av. specialists and gave it a different aspect. In the first place it was honored by the presence of General Garesche Ord, Chairman of the Brazil-United States Commission. In the second place it represented a tribute of the School to its friend Dr. Prestes Maia, Mayor of the city of São Paulo whose good services to the School include the loan of the ancient Jockey Club race track. And in the third place the ceremony marked the graduation of the thousandth specialist sergeant of the FAB since the beginning of our work in November 1943.

THE PERSONS PRESENT

The following were among the many outstanding personalities of our social world who attended the graduation ceremonies: Lieut. Guedes Figueira, representing Mr. Fernando Costa, Chief Executive of the State of São Paulo; Brigadier Newton Braga; Dr. Rui da Costa Rodrigues, Secretary of Public Works; Commander Mário Guastini, Director of the State Department of Information; Colonel José Silva, representing the Commander of the State Police Force, General Gaudie Ley; Mr. Cecil Cross, Consul General of the United States; Mr. Arnold Tschudy, Coordinator of Inter-American Affairs in São Paulo; Lieut. Evaldo Pedreschi, representing the Secretary of Public Safety; Mr. Frank Oran; Dr. Franco da Rocha, member of the Mayor's Official Staff; Mr. Afonso Taunay; Mr. Moacyr Carneiro; Mr. Armando Vaz, representing the Secretary of Education. General Ord was accompanied by the following high ranking officers: Col. Albert Hedge; Lieut. Col. William Sweet; Major Law and Major Chairsell.

THE CEREMONIES

The ceremony started with the raising of the flags and the singing of the national anthems



Aspeto da 24.ª formatura focalizando a entrega do diploma a um dos formandos.

canto dos hinos nacionais dos dois países. Seguiu-se a leitura do boletim pelo capitão assistente Joaquim Bueno Brandão, após o que usou da palavra o ten. cel. av. eng João Mendes da Silva, que salientou a satisfação ao ver formado o milésimo graduado pela Escola — num índice de que seus objetivos estavam sendo atingidos, graças à estreita cooperação que lhe vem sendo dada por todos os setores da vida brasileira.

DISCURSO DO INSTRUTOR

Em nome dos Instrutores, o Sr. Bary disse as seguintes palavras em português:

"O dia de formatura é um dia de grande significado e também para vocês é o início duma nova e importante fase nas suas vidas e sinto grande prazer em dizer-lhes algumas palavras nesta grata ocasião.

Desde que falei ante este microfone, há sete meses, inúmeros têm sido os relatórios recebidos mostrando-nos o esplêndido trabalho realizado pelos que já terminaram o curso nesta Escola.

Já alguns deles estão voltando para compor a nossa Escola de Instrutores.

Sentimo-nos orgulhosos em dar-lhes boas vindas e esperamos ver alguns de vocês que se graduam hoje, voltarem, si provarem lá fora, na vida prática, o quanto valem.

Sentimos e estamos certos de que vocês não deixarão de fazê-lo.

Dentro em breve vocês terão oportunidade de aplicar no seu trabalho tudo o que aprenderam aqui, e também o que aprenderão num futuro próximo. Gostaria de dar-lhes alguns conselhos, nunca será demais frisar a necessidade de estudar mais e mais afim de alcançarem perfeição no seu trabalho, pois, "aviação é uma profissão onde não pode haver enganos;" tenham sempre em mente o lema: Nunca descansem enquanto estiverem em cumprimento do dever. Mantenham-se sempre alertas, pois que outras vidas além das suas dependem do fato de serem vocês uma engrenagem perfeita no mecanismo da aviação.

O Brasil marcha a passos largos na aviação e quando a vitória for completa sobre o inimigo, poderemos aplicar todo o nosso esforço possível para



Aspetto do grupo de formandos, no entoarem o Hino Nacional.



O milésimo especialista formado pela E.T.Av., sargento Odino Leonardi, quando recebia seu diploma.

of Brazil and the United States. After Captain Joaquim Bueno Brandão had read the bulletin of the day, Lieut. Col. João Mendes da Silva made a speech in which he mentioned his pleasure upon seeing the graduation of the one thousandth student. He said that this fact indicated that due to the cooperation which he is receiving from all sectors of Brazilian life, he was achieving his objective.

INSTRUCTOR'S SPEECH

Speaking for the Instructors, Mr. Bary pronounced the following speech in Portuguese:

"Graduation day is a very significant one. For you it is also the beginning of a new and important phase in your lives and it with great pleasure that I speak to you on this great occasion."

"We have received a great number of reports on the excellent work done by the graduates of this School ever since the last time I spoke into this microphone, seven months ago."

"Some of the graduates are already returning to our School to become Instructors."

"We are proud to welcome them and we hope to see the return of some of you who are graduating today after having put your knowledge into practice and shown what you are worth. We feel sure that you will do so."

"You will soon have the opportunity of applying to your work all you have learned and will learn in the near future. I would like to give you some advice. It is never too much to mention the necessity of learning more and more. Bear in mind that "aviation is a profession where there can be no mistakes." Do not rest until you have performed all your duties. Remain always on the alert and remember that other lives besides yours depend on the fact that you are a perfect gear in the mechanism of aviation."

"Brazil marches forward with large strides in aviation and when victory comes we can apply all our efforts for a great peacetime aeronautics. When the time comes the doors of commerce and industry will open as if by magic and all of you young men will have an important mission: to help the dream of today become the reality of tomorrow. Those of you who do not spare their efforts will have the greatest rewards."

uma grande aviação de paz. Quando esta hora chegar as portas do comércio e da indústria abrir-se-ão como por magia, e todos vocês, moços de hoje, terão uma importante missão; ajudar a fazer do sonho de hoje a realidade de amanhã e aqueles que não pouparem esforços nestes dias terão a maior recompensa.

Em conclusão, para onde quer que vocês forem, boa sorte e sucesso."

Pela turma de graduandos falou o terceiro sargento Volar da Cunha Costa.

Em seguida, o sr. John Paulo Riddle dirigiu algumas palavras aos alunos, desejando-lhes felicidades em sua carreira.

Ocupando o microfone, falou a seguir o general Ord em rápido improviso, que transcrevemos abaixo:

"Como alguns já sabem, esta é a minha segunda visita a este Instituto. A primeira vez em que aqui estive, foi quando o general Mark Clark foi seu hóspede de honra. Desta vez aqui estou, porque quero conhecer melhor esta magnífica Instituição. Eu assisti à fundação da Escola quando o Ministro da Aeronáutica, Dr. Salgado e o General Arnold assentavam suas bases, e aqui fiquei enquanto ela crescia. Quando esta Escola começou a tomar forma e a ser a grande organização que hoje é, o trabalho inicial passou das mãos de poucas pessoas dos escritórios de Washington e do Rio de Janeiro, tornou-se propriedade do novo brasileiro e finalmente passou para as mãos de seus operadores.

Como sabem, os altos padrões para a futura Força Aérea Brasileira foram estabelecidas pelo Esquadrão brasileiro na Itália — um magnífico padrão.

Quando a FAB for novamente chamada para defender o Brasil, se tal for necessário podem estar certos que os altos padrões estabelecidos por esses jovens, serão mantidos. Eu lhes digo que estes altos padrões, estão em suas mãos.

Vocês estão agora estabelecendo os padrões que manterão os pilotos brasileiros no ar e estou certo, que eles serão iguais aos daqueles que cobriram no Brasil e a si próprios de glórias, nos céus da Europa.



Os alunos premiados: SS Waldomiro de Freitas Lima, SS Odino Leonardi, SS Gil Moreira Ferreira, SS Alfredo Rafael Campi, SS Dircen Teles German, SS Altamir de Souza e Silva, SS Boris Benjamin Freysleben Pessoa, SS José Domingos Filhos e SS José Munhoz Ramos.



W. Cunha Borba, que falou em nome de seus colegas de turma

"And now I wish you good luck and success wherever you may go."

Mr. John Paul Riddle then spoke some words to the students, wishing them happiness in their careers.

GENERAL ORD'S WORDS

General Garesche Ord then made the following speech:

"As some of you know this is my second visit to this institution: My first visit was when General Mark Clark was your guest of honor and I am here this time on my own because I wanted to have another opportunity to learn a little more about this magnificent School. I saw the foundation of the School when your Air Minister Salgado Filho and General Arnold discussed its planning and I stayed with it while it was growing. As the School took form and began to be the great institution that it is today the primary work passed from the hands of a few people in Washington offices and a few people in the offices here in Rio and became the property of the Brazilian people, and finally passed into the hands of its operators."

"As you know, the high standards of air work for the future Brazilian Air Force were set by the Brazilian squadron in Italy — a magnificent record."

"When the entire FAB is again called upon to defend Brazil, if such a bad thing should come to pass, you may be certain the high standards set by these young men will be kept and I say to you that these high Standards will be in your hands."

"You are setting the standards that will keep the Brazilian Flyers in the air and I am sure, in my mind and in my heart, that you will equal the standards of these young men who have covered Brazil and themselves with glory in the air over Europe."

THE SPONSOR'S WORDS

The sponsor, Dr. Frestes Maia, made the following speech:

PALAVRAS DO PARANINHO

Foi o seguinte o discurso pronunciado pelo paraninfo, dr. Prestes Maia:

"A festa de hoje é também uma festa da cidade, que tem visto com o maior interesse a fundação e o desenvolvimento desta Escola. O Brasil é um dos grandes berços da aviação, como o atestam os nomes de Bartolomeu de Gusmão, Severo e Santos-Dumont, sem excluir os vivos e contemporâneos como Edú Chaves, Newton Braga, João Ribeiro de Barros e tantos outros. Mas na guerra como na paz, pouco valerá a ação na frente de batalha, ou na concorrência comercial, sem uma retaguarda forte, tropa valorosa e ativa que lhe possa servir de base e apoio seguro. E é a vós, prezados alunos desta Escola, que está reservado tão importante missão.

O Brasil será sempre o país da aviação, devido à imensidade de suas distâncias internas e externas. Assim como também o Século XX será a época da aviação, pelos resultados qualitativos e quantitativos desta guerra, que está dotando o gênero humano da mais extraordinária máquina, ao mesmo tempo de combate e de trabalho.

Pessoalmente, temos a consignar na iniciativa deste estabelecimento, dois pontos de especial simpatia. Um, a valorização da técnica num meio em que já predominaram demais os leigos e as profissões indepinidas ou não especializadas. Outro, o contacto e a cooperação internacional mútua, que permitirá a todos melhor compreensão interna e ao nosso povo mais rápida assimilação dos progressos e conquistas da civilização mundial e especialmente da norte-americana.

Não sabemos como agradecer a honra desta investidura, que preferimos interpretar como uma homenagem e carinho a nossa cidade, queremos concluir manifestando ao general Ord o grande prazer de sua presença; aos diretores e professores desta Escola, os parabens pelo extraordinário resultado apresentado; e aos prezados alunos, os nossos mais ardentes votos de prosperidade e felicidade na brilhante carreira que abraçaram".

ENTREGA DE PRÊMIOS E DIPLOMAS

Procedeu-se em seguida à chamada dos graduandos para a entrega dos certificados e dos prêmios de disciplina e aplicação, que foram assim atribuídos:

Prémio FAB. (Disciplina) — 3S Waldemiro de Freitas Lima

Prémio MINIST. DA AERONÁUTICA (Aplicação) — 3S Odino Leonardi

Especialistas em:

Marceneiros de Aviação — 3S Odino Leonardi

Meteorologia: — 3S Gil Moreira Ferreira

Viatura motorizadas: — 3S Alfredo Rafael Campi

Em seguida, os componentes da 24.ª turma fizeram entrega, ao prefeito Prestes Maia, de uma sugestiva lembrança. Agradecendo o gesto, o paraninfo renovou os votos de felicidade a seus pupilos.

"The festivity of today is also a festivity of the city which has watched the creation and development of this School with great interest. Brazil is one of the birthplaces of aviation as can be demonstrated by the names of Bartolomeu de Gusmão, Severo and Santos Dumont not forgetting the living and contemporaneous such as Edú Chaves, Newton Braga, João Ribeiro de Barros and many others."

"But in war, as in peace, the front lines of battle or commercial competition will be of no avail unless they have the valuable support of an active rearguard. And this very important mission belongs to you, students of E.T.Av."

"Brazil will always be the country of aviation on account of its vast internal and external distances. In the same manner the 20th Century will be the age of flight due to the results of this war which gave the human beings this most remarkable machine for combat and for work. There are two points of special significance in this organization. One is the emphasizing of technique in a place where the laymen and indefinite or non-specialized professions are predominant. The other is mutual international contact and cooperation which will allow the best understanding among everybody. Our people will also be able to follow the progress and conquests of world civilization and, especially North American civilization."

Not knowing how to thank the honor of this undertaking, which we prefer to interpret as a tribute to our city, we wish to close by telling General Ord that his presence here gives us the greatest pleasure. To the Directors and Professors of this School, our congratulations for the extraordinary results they have obtained. To the students, our ardent wishes for prosperity and happiness in the careers which they have chosen."

AWARDING THE PRIZES AND DIPLOMAS

The students were then called up to receive the certificates and the prizes for discipline and application which were given out as follows:

PRÊMIOS

Operador de Link-Trainer: — 3S Dirceu Teles Germano

Sistema Elétricos: — 3S Altamir de Souza e Silva

Instrumentos de Aviação: — 3S Boris Benjamin Freysleben Pessoa

Motores: — 3S José Domingos Filhos.

ESTAGIÁRIO que mais se destacou: — 3S José Munhoz Ramos

The graduates of the 24th group offered a gift to Mayor Prestes Maia. The sponsor thanked the sergeants and again wished them a great deal of happiness.

OS NOVOS GRADUADOS

Foram os seguintes os alunos que terminaram seus cursos e receberam seus certificados no dia 4 do corrente, sábado:

ESPECIALISTAS MARCENEIROS DE AVIAO

Odino Leonardi
Victorio Delicato
Henrique Sobral Perez
José Luiz Arruda Fabiano

ESPECIALISTAS EM METEOROLOGIA

Gil Moreira Ferreira
Antonio Garcia Occhipinti
Junilo Tavares de Oliveira
Waldyr Francisco Gonçalves

**ESPECIALISTAS EM VIATURAS
MOTORIZADAS**

Alfredo Raphael Campi
Angelo Raniere
Claro Assiz Andrade
Ézio Galvagno Figueiredo
Jorge Nobre

**ESPECIALISTAS OPERADORES DE
LINK-TRAINER**

Dirceu Telles Germano
Sylvio Schaeffer
Gabriel Martins Silva
Volard da Cunha Borba

ESPECIALISTAS EM SISTEMAS ELÉTRICOS

Altamir de Souzae Silva

THE NEW GRADUATES

The following students ended their courses and graduated on Saturday, 4.

Dirço de Brito
Waldomiro Freitas Lima
Esdras Fonseca Chantre
Gilberto Cralos de Arruda Sampaio
Anibal Rossafa Dias
Heliano Gusmão Duarte
Eduardo Madureira

**ESPECIALISTAS EM INSTRUMENTOS
DE AVIAO**

Boris Benjamin Freyesleben Pessoa
Agenor Rodrigues da Silva
Paulino Ferrari Junior

ESPECIALISTAS EM MOTORES

José Domingos Filho
Nivaldo Miranda
Raul Pardini
Toufic Bridi
José Burgueira
Fred Silva
Ayrton Aguiar Sampaio

ESTAGIÁRIOS:**ESPECIALISTA SOLDADOR**

Emmanuel Torres dos Santos

ESPECIALISTAS EM MOTORES

José Munhoz Ramos
Jonas Marcondes Diniz
Adair Almeida Martins de Jesus

**O MILÉSIMO ESPECIALISTA FORMADO
PELA E.T.Av.**

Na ordem de formatura, o milésimo graduado pela E. T. Av. é o sargento Odino Leonardi, que se especializou em trabalhos de madeira. Natural de Ibitinga, Estado de S. Paulo, fez um curso de marcenaria na Escola Profissional de S. Carlos, após o que ingressou na E.T.Av., isto em novembro do ano passado. Aqui, foi um dos organizadores do Jazz da Escola. Em sua especialidade, sob a direção do Instrutor chefe Mel Goecke, que ora se encontra nos Estados Unidos, estudou resistência de madeiras aplicáveis à aeronáutica, notadamente as brasileiras; cálculo e construção de partes de madeira do avião — asas, fuselagem, etc.; — excetuada a hélice; entelagem; pintura a pistola, dope e revestimento. O sargento Odino Leonardi participou da reconstrução do "Piper Cub" (Papel Pega Mosca n.º 74 de 23 de julho pp.) Pretende agora aperfeiçoar-se e fazer estudos especializados sobre as madeiras do Brasil e suas aplicações à construção de aeronaves, bem como fazer mais tarde o curso de Instrutor da E.T.Av. — em suma, aproveitar as imensas possibilidades que a Escola oferece a todos os seus alunos que souberam aproveitar os ensinamentos aqui proporcionados e deram provas inconcussas de disciplina, amor ao estudo e capacidade de trabalho.

In graduating order, Sergeant Odino Leonardi, who specialized in Woodwork, is the one thousandth to leave E.T.Av.

He was born in Ibitinga, State of São Paulo and took a carpentry course in the São Carlos Professional School and in November, 1944, he entered E.T.Av. He was one of the organizers of the School's Jazz. In his course he studied the strength of different types of wood (notably Brazilian wood) which are applied to aviation. Under the direction of Chief Instructor Mel Goecke, who is now in the United States, Sergeant Odino also studied the planning and construction of all wooden parts of an airplane with the exception of propellers. Thus he studied wings, fuselages, painting with automatic pistol, dope and so forth. He took part in the reconstruction of the Piper Cub (Fly Paper N.º 74, July 23, 1945). He intends to improve his knowledge and do some specialized study on Brazilian wood and its application in the construction of airplanes. Later on he hopes to take the Instructors' Course at E.T.Av. and take advantage of the many possibilities which the School offers to all its students who prove to be disciplined, who love to study and are capable of working.

O VELHO HIPÓDROMO DA MOÓCA



13 de Maio de 1915 — Quando foi inaugurado o monumento à aviação que até hoje se conserva no Hipódromo.

O velho Hipódromo remoçou. Encheu-se de vida com a instalação de vários departamentos da E.T.Av. e conseqüente advento de alunos, Instrutores e material. Enormes aviões de todos os tipos ali se enfileiram.

Seria interessante conhecermos um pouco da história do velho prado de corridas, que tanto representou na vida esportiva e social do S. Paulo de outrora, e que, por um destino curioso, já servira aos pioneiros da aviação, podendo-se mesmo dizer que foi o primeiro campo de pouso de S. Paulo, muito embora não tivesse sido construído para esse fim.

Sua existência como prado de corridas data de 1876, ano em que, a 29 de outubro, foi inaugurado com grandes festas. Nesse dia, os paulistanos tiveram ensejo de presenciarem a primeira corrida de cavalos oficialmente controlada pelo Jockey Club, que fôra fundado um ano antes. Constatou o programa de cinco páreos, modesto para os dias de hoje, mas naquela época um verdadeiro assombro. Nessa época, mal Santos Dumont contava três anos de idade; e no Belém do Pará, Julio Cezar de Souza escassamente iniciava seus estudos sobre o voo das aves. Vale dizer, ninguém cuidava, ou sonhava sequer, de aviação no Brasil.

No começo deste século, o Hipódromo perdeu muito do seu bulício; depois de um período áureo, o turf decaía. Ali por volta de 1910, iniciavam-se os pruridos de aviação em nosso país. A 8 de janeiro desse ano, realizava-se o primeiro voo na América do Sul, executado por Demétrio Sensaud de Lavaud, que, guiado por desenhos e fotografias de revistas estrangeiras, construira um avião e o equipara com um motor. Este voo, que se realizou em Osasco, teve a extensão de 103 metros e altura de 2, tendo terminado numa "panne" e queda do aparelho, que se destruiu.

Mas nesse mesmo dia chegava da Europa um biplano Voisin, encomendado pelo piloto brasileiro Gastão de Almeida, que aprendera a voar na Europa. Foi no Prado da Moóca — o nosso hipódromo — que executou um voo de uns 300 metros em linha reta.

A partir dessa experiência, o velho prado da Moóca passou a ser o ponto favorito para os nossos primeiros aviadores em suas tentativas. E pouco tempo depois surgiu o Campo de Marte, para onde foram transferidas as atividades aéreas.

O Prado da Moóca passou de novo a ser o centro de atração turfística, e voltou aos seus tempos de esplendor, que culminou no ano de 1941, quando o desenvolvimento

The old Race Track has become young again. It has come to life with the installation of several Departments of E.T.Av. and the consequent flow of students, instructors and equipment. Lines of enormous airplanes of all types are to be found over there.

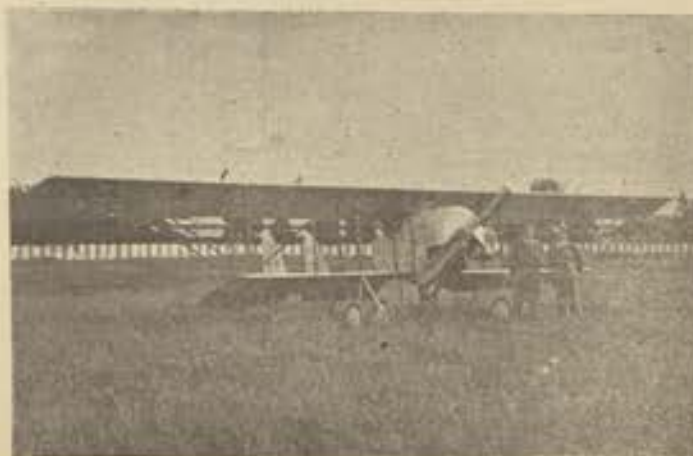
It would be interesting for us to know something about the history of the old Race Track which in the old days played such an important part in sport and social life of São Paulo. Through a curious whim of destiny it has already been used by the pioneers of aviation and we can say that it was the first landing field in São Paulo though it was not built for that purpose. It was inaugurated with great festivity on October 29, 1876. On that day the "Paulistas" had the opportunity of seeing the first horse-race, sponsored by the Jockey Club which had been created a year before. The program was made up of five races, a modest program for the present days but an astounding accomplishment for that time. Santos Dumont was three years old at the time and in Belem, state of Pará, Julio Cezar de Souza was just starting his studies on the flight of birds. This is to say that nobody in Brazil cared or even dreamed about aviation.

At the start of the present century the Race Track lost much of its popularity. After a golden period it began to decline. Around 1910 aviation began to take its first steps in our country. On January 8, 1910, the first flight in South America took place. It was accomplished by Demétrio Sensaud de Lavaud, who had built a plane and equiped it with an engine following the designs and pictures in foreign magazines. This flight took place in Osasco. The plane covered 103 meters at an altitude of 2 meters. Due to some sort of trouble the plane crashed and was completely destroyed at the end of the flight.

But on this same day an airplane arrived from Europe. It was a "Voisin" biplane, ordered by Gastão de Almeida, a Brazilian who had learned to fly in Europe. It was at the Moóca track... our Race Track — that a straight line flight of 300 meters was accomplished. After this experiment, the old Race Track became the favorite place for the experiments made by our first flyers. Marte Field (Campo de Marte) appeared a short time later and the flying activities were transferred there.

The Track became once more the center of attraction of the turfmen. It returned to its days of splendor which reached their culminating point in 1941 when the development of the elegant sport demanded a new and larger race track with modern installations.

Negotiations were started for an exchange of land
(Continua na página 22)



30 de Janeiro de 1921 — O veterano aviador Edú Chaves, ao lado do seu célebre biplano.

Almôço oferecido ao General Ord e ao Prefeito Prestes Maia pela E. T. Av.

Depois da solenidade de formatura da 24.ª turma, realizou-se às 12,30, no Auditório da E.T.Av., um almôço oferecido ao General Ord e ao Prefeito Prestes Maia. A mesa, que tomou a forma de imenso V da Vitória, tomaram assento as altas autoridades presentes à graduação, representantes da imprensa, oficialidade e altos funcionários da Escola.

A sobremesa, falou o ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva, que agradeceu a presença das autoridades e referiu-se depois à personalidade do prefeito Prestes Maia, cujos excelentes serviços à Escola, realizou. Em seguida, discorreu em inglês para saudar o general Ord; e pediu aos presentes que levantassem suas taças numa saudação aos dois homenageados. Falaram a seguir o sr. Harry Gill e o sr. John Paul Riddle, tendo o general Ord agradecido em expressivo improviso. O ten. cel. av. eng. Mendes da Silva propõe então um brinde ao presidente Truman. O general Ord retribuiu convidando os presentes a um brinde de honra ao presidente Getúlio Vargas.

A reunião decorreu toda ela em meio da mais sincera cordialidade, tendo constituído um dos mais expressivos na história da Escola Técnica de Aviação, havendo terminado com uma demorada visita das pessoas presentes aos principais departamentos sítos no edificio principal da Escola.

After the graduating ceremonies of the 24th group, lunch was offered to General Ord and Mayor Prestes Maia at 12,30 at the Auditorium of E.T.Av.

The tables were arranged to form an enormous V. The high authorities present at the graduation, representatives of the press, officers and employees of the School, took seats at the table.

At the end of the lunch, Lieut. Col. João Mendes da Silva thanked the authorities for their presence and mentioned the excellent services rendered the School by Mayor Prestes Maia.

He then greeted General Ord in English and asked the persons present to drink a toast to the two distinguished guests.

Speeches were then made by Mr. Harry Gill and Mr. John Paul Riddle. An excellent impromptu speech of thanks was then made by General Ord.

After this, Lieut. Col. Mendes da Silva proposed a toast to President Truman and General Ord proposed one to President Getúlio Vargas. The gathering was sincerely cordial and marked a great day in the history of Escola Técnica de Aviação. The guests then visited the Departments which are situated in the main building of the School.

ANIVERSÁRIO DO SR. HARRY GILL

Ocorreu no dia 6 do corrente o aniversário do sr. Harry Gill, atualmente Diretor Assistente de Instrução. Comemorando a data, os funcionários e Instrutores norte-americanos promoveram uma reunião no auditório da Escola, durante a qual foi-lhe feita entrega de sugestiva lembrança. Falou nessa ocasião o ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva, que saudou o aniversariante em nome da Escola Técnica, tendo o homenageado agradecido em palavras repassadas de emoção.

O sr. Harry Gill nasceu em Boston, Massachusetts, tendo em 1924 ingressado na Academia Militar de West Point, onde fez um curso brilhante. Uma vez graduado, entrou para a carreira jornalística, tendo militado em vários grandes jornais, entre eles o "New York Times" e o "New York American". Após a agressão a Pearl Harbor, quando todos os oficiais da reserva foram convocados, o sr. Harry Gill recebeu o posto de capitão, tendo ido servir no Q. G. do Exército, em Washington, na superintendência da Divisão de Treinamento, sob as ordens de um seu antigo colega de classe — o brigadeiro general Robert W. Harper. Em janeiro de 1943, foi promovido a major, tendo ficado incumbido da aprovação de equipamentos de treinamento. Um dos cargos que desempenhava com muita satisfação era o de aprovar o material

(Cont. pág. 23)

August 6th, was the birthday of Mr. Harry Gill, Acting Director for Instruction. Instructors and employees gathered at the School's Auditorium to celebrate this date and to offer him an appropriate gift. Col. Mendes da Silva spoke on the occasion, greeting Mr. Gill on behalf of E.T.Av. Mr. Gill then thanked everyone with words full of emotion.



Mr. Gill, ao microfone, Mr. Treff, Capt. Joaquim Bueno Brandão, Sra. Gill e ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva.

ENGENHEIRO DE VÔO

Devemos agradecer a contribuição do sr. William Lehman, do Departamento de Aviação, que nos auxiliou com os dados utilizados pelo redator ao escrever a crônica abaixo. Temos a esperança de que outras colaborações desse gênero serão trazidas aos leitores do "Papel Pega Mosca" pelo sr. Lehman, que já é um de nossos mais queridos colaboradores, através de sua apreciada seção "What's fazing".

Sómente nos últimos poucos anos é que chegou ao cenário da aviação uma nova profissão — a de Engenheiro de Vôo. Com a construção dos aparelhos de grande porte, como o Martin Mars, o Constellation, o Skymaster e a Super-fortaleza, não mais se tornou possível para o piloto e o copiloto manejarem os controles de motores e também os controles de vôo.

O piloto ainda é o "Capitão" da aeronave, e seu co-piloto dirige todos os controles de vôo; todos os instrumentos de vôo incluindo o piloto automático permanecem no seu painel, mas os controles e instrumentos de motores bem como os mecanismos para os equipamentos auxiliares foram removidos para o compartimento do engenheiro de vôo.

O Engenheiro de Vôo não é um piloto — é geralmente um mecânico de terra, escolhido através de sua capacidade e recebendo o necessário treinamento para tornar-se um engenheiro de vôo de algum particular.

Os homens que estão saindo como graduados pela Escola Técnica de Aviação, particularmente os especializados pelos Departamentos de Aviação e de Motores, terão algum dia talvez a oportunidade de se tornarem Engenheiros de Vôo. O Brasil exigirá o uso de gigantescos aviões de transporte e esses enormes aparelhos demandarão o emprego de Engenheiros de Vôo qualificados. Estes homens, nos Estados Unidos, são de modo comum selecionados entre os mais capazes do pessoal de terra.

O seguinte resumo de um artigo publicado por um jornal norte-americano sobre a função do Engenheiro de Vôo da B-29 dará uma idéia mais detalhada da importância da sua tarefa:

Para o observador leigo, o painel do Engenheiro de Vôo de uma B-29 se afigura tão complicado como o gabinete de controle de uma rádio-defusora ou o quadro principal de uma estação de força. Tem mais de cem instrumentos e indicadores.

Instrumentos, níveis, manetes, botões e chaves cercam-no pelos dois lados. E como a defusora ou a central de força, a B-29 necessita de um centro nervoso, que é dirigido pelo Engenheiro de Vôo.

Ele é o homem que embarca em primeiro lugar e desembarca por último. Antes que um simples motor dê o arranque, deve ter o seu "O.K." e quando a inspeção final é feita antes que o avião faça o taxi pela pista, cabe-lhe a responsabilidade de aquilatar que tudo esteja cento por cento em ordem.

We must thank the contribution of Mr. William Lehman, Aircraft Department, who has helped the Editor with the data used in the following story. We hope other contributions on this kind will be brought to "Papel Pega Mosca's" readers by Mr. Lehman, who is already one of our best associates, his column "What's Fazing" being much appreciated.

Only in the last few years has there arrived on the aircraft scene a new profession — that of Flight Engineer. With the construction of the giant size Martin Mars, Constellations, Skymasters and Super-Fortresses, no longer is it possible for the Pilot and co-pilot to handle the engine controls and also the flight controls.

The pilot is still "Captain" of the ship and he with his co-pilot handle all the flight controls, and all flight instruments including the automatic pilot, but engine controls and engine instruments as well as the mechanisms for auxiliary equipment have been moved to the flight engineer's compartment.

The Flight Engineer is not a pilot — he is usually a ground mechanic, selected through of his ability and given the necessary training to become a flight engineer on some particular plane.

The men we are turning out as graduates from the Escola Técnica de Aviação, particularly those students from the Aircraft and from the Engine Departments will perhaps someday have an opportunity to become Flight Engineers. Brazil will require the use of giant transports — these huge planes will need the training of qualified flight engineers. These flight engineers in the United States are usually selected from the top strata of ground personnel.

The following digest of an article from an American paper on the function of the Flight Engineer on the B-29 will give a more detailed idea of the importance of his job:

To the untrained observer, the flight engineer's panel on a B-29 looks as complicated as the control room at Radio City or the main switch at Grand Central. It has more than 100 instruments and gadgets.

Instruments, gauges, throttles, buttons and levers engulf him on two sides.

Just like Radio City and Grand Central, B-29 needs a nerve center and that nerve center is directed by the flight engineer.

He's the man who boards the ship first and the man who leaves last. Before one engine of the giant can be started, he must give the O.K. and when the final check is made before taxing to the runway, it is his responsibility that everything is in 100 percent working order.

He's actually the third man in the plane. Never before has the flight engineers had so

DOIS EX-ALUNOS DA E. T. Av. NA FRENTE ITALIANA

Entre os especialistas que receberam seus certificados no dia 10 de janeiro deste ano, como componentes da 11.ª turma paraninfada pelo brigadeiro do ar Newton Braga, estavam os de rádio-manutenção Alberto Crestana e Geraldo Nogueira Jordão, os quais, poucos dias depois, eram designados para servir na Escola de Aeronáutica do Rio de Janeiro.

Os dois especialistas da FAB, após um estágio naquela Escola, foram destacados para servir no Primeiro Grupo de Caça, que se encontrava na Itália. Os "Thunderbolts" P-47 precisavam de técnicos para os aparelhos de rádio, e pensou-se logo em elementos formados pela E.T.Av.

Os dois sargentos regressaram há poucos dias, junto com o primeiro escalão da FEB e como ambos são naturais do Estado de S. Paulo — Geraldo é da Capital e Crestana é de São Carlos — aproveitaram uma folga para visitar suas famílias e de passagem estiveram na Escola Técnica de Aviação.

Ambos fizeram o percurso do Rio a Natal em Douglas de transporte; depois num vôo transatlântico de 9 horas e meia; foram a bordo de uma Fortaleza Voadora de Natal a Dakar. Dali, embarcaram novamente em Douglas e rumaram a Casablanca, Oran, Tunis, Napoles e finalmente Piza, onde passaram a servir. Assistiram ao final da luta. Mostraram-se satisfeitos com o ensejo de aprender muita coisa nova na sua especialidade. Uma das coisas que mais despertaram a sua curiosidade foi o "radar" aplicado aos aviões — o mais moderno invento da eletrônica, que permite indetificar a aproximação de outros aviões.

De novo em nosso país, voltaram a prestar serviços à Escola de Aeronáutica, com conhecimentos adquiridos na E.T.Av. bastante valorizados pela experiência de campanha.

O conhecimento vem, mas a sabedoria demora. Pode não ser difícil armazenar no espírito uma enorme quantidade de fatos dentro de um prazo comparativamente curto, mas a capacidade de formar juízos requer a disciplina severa de um trabalho árduo e a chama forjadora da experiência e maturidade". — CALVIN COOLIDGE (antigo presidente dos EE.UU., de 1925 a 1929. Falecido em 1933).

"A função da sabedoria é discriminar entre o bem e o mal." — CICERO.

Radio maintenance specialists Alberto Crestana and Geraldo Nogueira Jordão graduated on January 10, 1945 with the 11th group which was sponsored by Air Brigadier Newton Braga. A few days later they were sent to the Escola de Aeronáutica in Rio de Janeiro.

After being stationed at that School for a while, the two F.A.B. specialists were chosen for the First Pursuit Group (Primeiro Grupo de Caça) in Italy.

Technicians were needed for the radio equipment of the P-47s "Thunderbolts" and these men from E.T. Av. were picked.

The two sergeants returned a few days ago with the first FEB echelon and as both are natives of São Paulo (Geraldo is from the Capital and Crestana from São Carlos) they took time off to visit their families and Escola Técnica de Aviação.

Both flew from Rio to Natal in a Douglas transport plane. Later they made a nine and one half hours transatlantic flight in a Flying Fortress from Natal to Dakar. They again got aboard a Douglas at Dakar and flew to Casablanca, Oran, Tunis, Napoles and finally Piza where they set to work. They saw the end of the battle.

They were happy at having had the chance to learn more about their speciality. Their curiosity was aroused by the "radar" equipment, the most modern electronic invention which indicates the approach of aircraft.

Back in our country, they will again serve at the Escola de Aeronáutica. The knowledge they received at E.T.Av. has become even more valuable with the experience they obtained in the campaign.

Knowledge comes, but wisdom lingers. It may not be difficult to store up in the mind a vast quantity of facts within a comparatively short time, but the ability to form judgements requires the severe discipline of hard work and the tempering heat of experience and maturity — CALVIN COOLIDGE.

The function of wisdom is to discriminate between good and evil. — CICERO.



Geraldo Nogueira Jordão



Alberto Crestana



OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

BY ROBERT HOOSE

Este é o terceiro de uma série de artigos sobre o novo caça da Força Aérea dos Estados Unidos, o "Estréla Cadente."

This is the third of a series of articles on the United States AAF new fighter plane, the P-80 "Shooting Star".

Quando o caça cinzento, liso e lustroso, desce sobre seu curto trem de aterrissagem, mais parece com um brinquedo de crianças.

"Estréla Cadente", é o seu nome. Oficialmente anunciado como o mais rápido caça do mundo, ele abre perspectivas para a aviação apenas sonhadas há dez anos atrás e julgadas impossíveis há cinquenta. Ele usa a nova (e para muitos um mistério) força da propulsão a jato.

Ainda assim, esse avião, pousado em terrenos ao nível do mar, pode dar toda a potência ao motor sem vencer a resistência de seis homens normais.

Porque? Os aviões comuns têm sua força máxima ao nível do mar. Essa força decresce ao aumentar a altitude. Com o avião foguete, dá-se o contrário; ele tem pouca força em baixas velocidades e pequenas altitudes, somente adquirindo plena força, acima de 640 quilômetros por hora e a 13.000 metros mais ou menos.

Nem ao menos podemos comparar a força do motor a jato, com a dos motores comuns. A força desse motor é medida em libras-propulsão, e até agora ninguém foi capaz de estabelecer uma relação entre isto e o cavalo-força.

Com o fito de estabelecer proporções relativas para a jato propulsão, segue-se uma explicação sobre os tipos básicos de motores.

Desde os primórdios da civilização, o homem tem procurado mecanizar o seu trabalho. Provavelmente o maior passo nesse sentido foi dado

As the grey fighter plane, sleek and glossy, rests on its stubby tricycle landing gear, it looks much like a child's toy.

"Shooting Star", it is named, and is officially announced as the "fastest fighter in the skies". This plane opens horizons for aircraft performance only dreamed of ten years ago and thought of as unattainable five years ago. It uses that new (and to most of the public mysterious) force called jet propulsion.

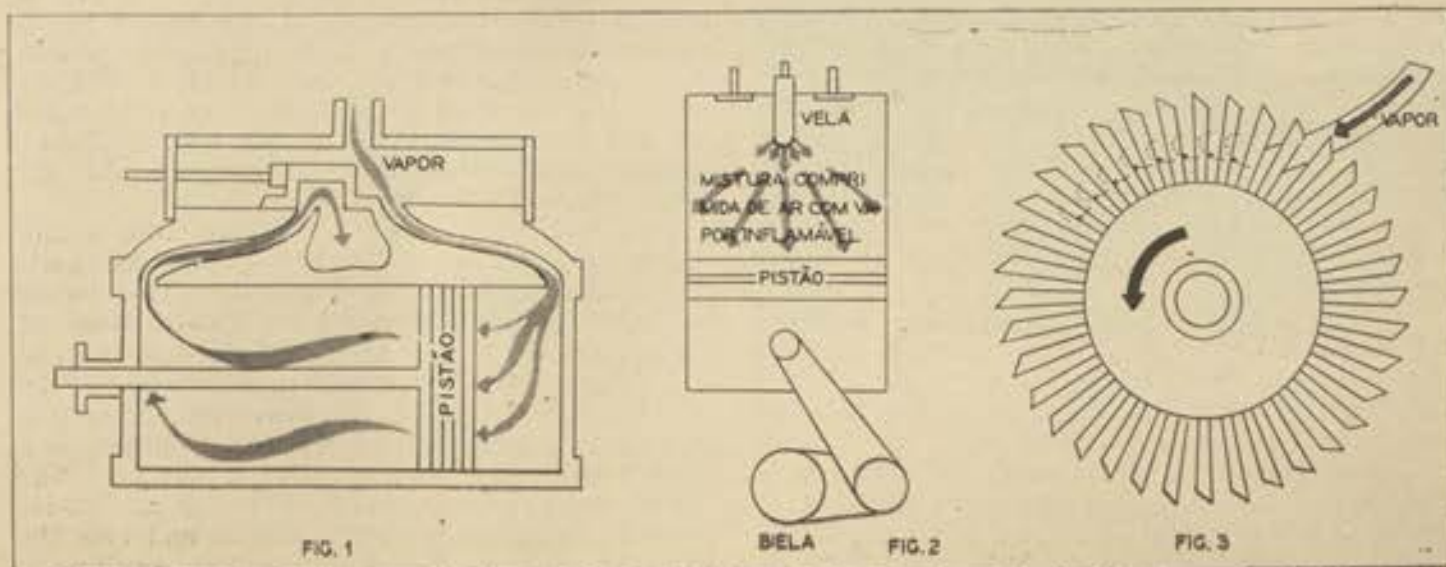
Yet this same plane resting on the ground at sea level can open up full throttle and six average men at the leading edge of the wing can resist its power to move forward.

Why? Conventional aircraft have their greatest power at sea level. This decreases with altitude. With the jet propelled Shooting Star the reverse is true; it has little power at slow speeds and low altitudes, only coming into its own above 400 mph and 40,000 ft. altitude.

Nor can we compare the power of the engine of the Shooting Star with those of other fighters. The jet engine power is measured in pounds thrust, and to the present no one has devised a means of comparing this to horsepower.

With the thought of better establishing jet propulsion in its relative position, there follows a short discussion of the basic types of engines.

Since earliest time man has sought to contrive mechanical means to do his work. Probably the greatest single step in this direction was in



pela invenção da roda. Essas conquistas foram consideravelmente aumentadas no último século, no que se convencionou chamar Revolução Industrial.

Atualmente, o homem possui como principal fonte de força motora o motor a combustão. Explicando com clareza, o motor a explosão mecânica. Assim, convertemos a gasolina em força que move nossos automóveis e aviões modernos, e carvão na força que move nossos trens.

Os motores a combustão são de 4 tipos:

(Figura 1) O motor a vapor, evapora a água. A expansão que disso resulta, causa um aumento de pressão. A pressão move um êmbolo, movimento esse que se transmite por meio de alavancas. Com isso, trabalho útil é conseguido. Como exemplo, podemos citar as locomotivas de estradas de ferro.

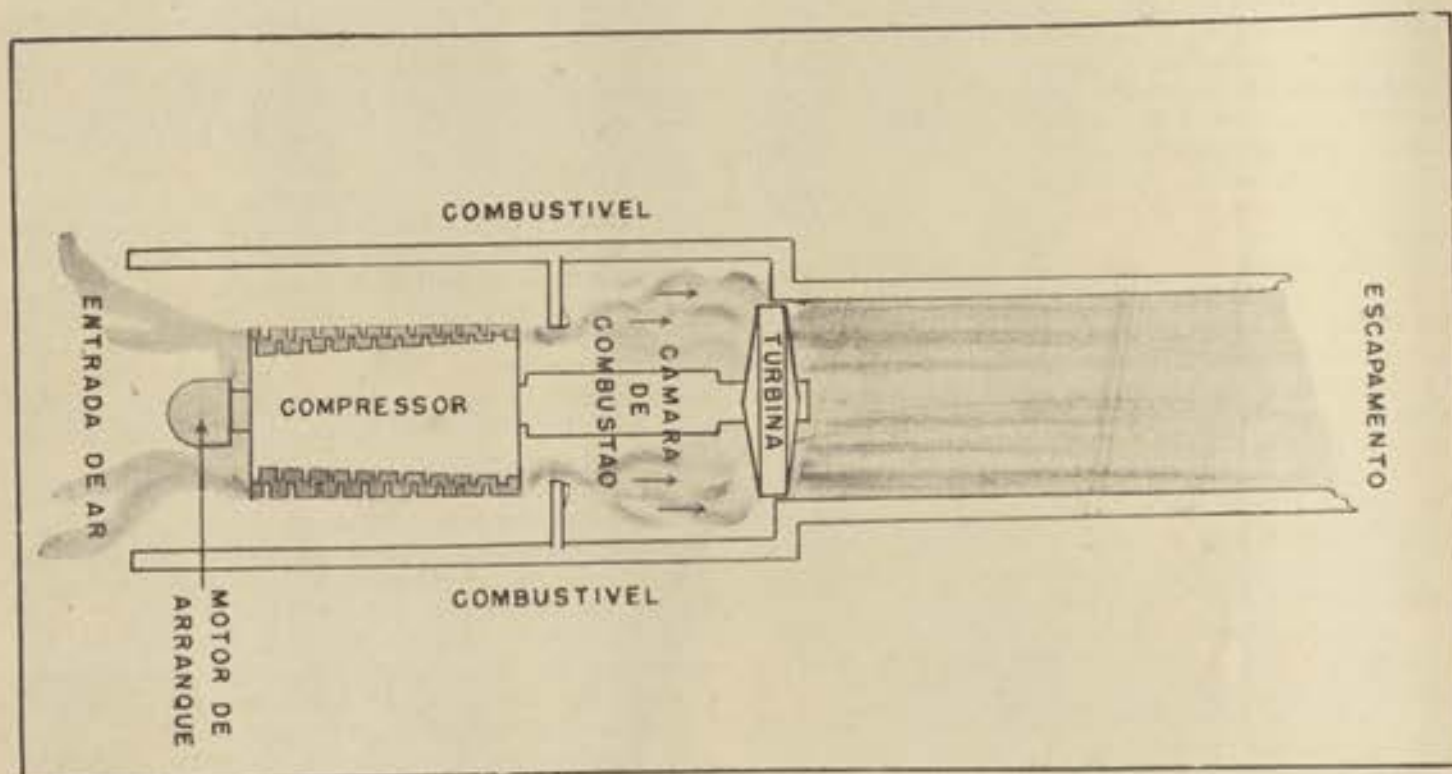
(Figura 2) Os motores de combustão interna têm o mesmo princípio que os de vapor. O movimento de rotação é obtido por meio de um

the invention of the wheel. The tempo of achievement has been vastly increased in the last century and a half, in what we have called the Industrial Revolution.

Today man has as one of his prime movers the heat engine. Simply stated the heat engine converts fuel into mechanical energy. Thus we convert gasoline into the motion that drives our automobiles, and planes, and wood and coal into the motion that drives our trains.

Heat engines are of four types.

(Figure 1) The simple steam engine heats water to a gaseous state. The expansion that results causes a considerable pressure. The pressure pushes a reciprocating piston, which in turn sets up a rotary motion by means of a connecting rod and crankshaft. By converting the reciprocating motion of the pistons into rotary motion of a shaft useful work can be accomplished. An example of this type of heat engine in common use is the railroad steam engine.



êmbolo. Entretanto, a força que o move é conseguida por meio de combinação de ar comprimido e de combustível vaporizado uma mistura explosiva que ao se queimar no cilindro, exerce pressão sobre o êmbolo.

Em ambos os motores, o maior defeito reside no fato de ser necessária grande quantidade de peças móveis para se obter o movimento útil. Isso rendendo em alto preço de fabricação, maior trabalho e uma perda de eficiência devida ao desgaste.

(Figura 3) A turbina a vapor está baseada na evaporação da água. Entretanto, a unidade movel, ao invés de ser um êmbolo, é uma grande roda com palhetas, chamada turbina. As palhetas não colocadas em um ângulo reto. O vapor a pressão é forçado a passar pelas palhetas, dando movimento à roda. Essa rotação resultante é suave, e não necessita de muitas peças móveis. A eficiência desse motor é de 30% para 25% do

(Figure 2) The internal combustion engine utilizes the same principle as the simple steam engine obtaining rotary motion by a reciprocating piston. However the power that moves the piston is created by a combination of compressed air and vaporized fuel an explosive mixture that on being fired in the cylinder exerts the pressure on the piston.

In both these types of engines the major weakness is the great number of moving parts necessary to obtain useful motion. This means a higher cost of manufacture, greater need of servicing and a loss of efficiency through friction.

(Figure 3) The steam turbine is based on heating water to a gas. However the motivating unit, instead of being a reciprocating piston, is a large wheel with blades, called a turbine. The blades are set at an angle. The steam under pressure is forced past the blades and sets the wheel in motion. The rotary motion resulting is



môtor a vapor. Todavia, sua aplicação só é visível em grandes instalações, tais como uma turbina de usina elétrica.

(Figura 4) O quarto tipo é o da turbina a gas ou de combustão interna. Esse tipo também usa uma grande roda com palheta, ou turbina, possuindo somente uma peça movel — o eixo no qual está montada a turbina.

A força é obtida pelo ar comprimido, o combustível é adicionado e ao se combinar com o oxigênio do ar comprimido, forma um gás quente.

Essa mistura é queimada e a dilatação resultante, possibilita a formação de um jato, de gases quentes, que atravessa as palhetas da turbina e move a roda. O movimento suave e sem vibração, resultante, é obtido sem os numerosos cilindros, eixos, manivelas e centenas de peças móveis usadas nos motores reciprocos de combustão interna.

A jato propulsão é uma forma ou variação do môtor de turbina a gás. Nela, o ar é comprimido em uma câmara. O combustível é injetado e a mistura é inflamada. Os gases em altas temperaturas, se expandem e são lançados para trás.

Essa ação produz um movimento para a frente, mas não, como é geralmente suposto como resultado do choque do gás quente atirado para trás, contra o ar livre. O movimento resulta da desigualdade de pressões, existente dentro da câmara. Ao se inflamar, o gás tende a exercer pressões iguais em todas as direções. Mas, ele só pode escapar pelos carros trazeiros. A força resultante tem sentido contrário. Assim, o movimento para a frente vem da pressão para a frente do ar na câmara.

Como resultado deste princípio, a jato propulsão é mais eficiente nas grandes altitudes, onde o ar é menos denso. Soma-se a isto, o fato de que as baixas temperaturas aumentam a eficiência do jato propulsão.

a smooth even flow without the use of any rods or cranks and a minimum of moving parts. The efficiency of this type of engine is 35% as compared with 20% in the simple steam engine. However its application is practical only in a huge installation, such as an electric power plant turbine.

(Figure 4) The fourth is the gas turbine, or internal combustion turbine engine. This type also uses the large bladed wheel, or turbine, thus setting up rotary motion with only one essential moving part the shaft on which is mounted the turbine. Power is obtained by compressing air; fuel is added which, combining with the oxygen of the compressed air, forms a hot gas.

This mixture is ignited and the resulting expansion causes a jet of hot gases to be forced through the turbine blades and sets the wheel in motion. The smooth, even, vibrationless motion that results is obtained without the many cylinders, rods, cranks and hundreds of moving parts used in the reciprocating internal combustion engine.

Jet propulsion is a form or variation of the gas turbine engine. In it, air is compressed in a chamber. Fuel is injected and the mixture is ignited. The greatly heated and expanded gases rush out of jets toward the rear.

This action produces a thrust forward but not, as is generally thought, as a result of the heated air pushing rearward against the outside air. The thrust results from unequal pressure in all directions. But it is free to escape through the jets to the rear and the force in this direction is less. The resultant force is forward. Thus the forward thrust comes from the forward push of the air in the chamber.

As a result of this principle of operation jet propulsion is more efficient at higher altitudes where the air is less dense. Added to this the cooler temperatures at greater heights enhance jet efficiency.



Dept. de Hélices — Mr. Scott e os alunos, da esquerda para a direita: Campos (1253), Gonçalves (1252), Lima (1253) e Navarro (1254).

REVISTAS E JORNAIS O COLOCARÃO AO PAR DOS ÚLTIMOS ACONTECIMENTOS DO MUNDO. FREQUENTE A BIBLIOTECA DA ESCOLA!

MAGAZINES AND NEWSPAPERS WILL KEEP YOU INFORMED ON THE LATEST WORLD NEWS. USE THE SCHOOL'S LIBRARY!

TÓPICOS DA AVIAÇÃO BRASILEIRA

"CLIPPERS" DE VÁRIOS TIPOS SERÃO EMPREGADOS NO APÓS-GUERRA

Gigantescos aviões, voando a 545 quilômetros por hora, determinarão sensível redução das tarifas, permitido o transporte aéreo internacional em massa

Quatro tipos de "clippers" gigantescos serão postos em serviço no após-guerra pela Pan American World Airways, tendo o maior deles capacidade para transportar 204 passageiros em vôos de cruzeiro, a 8 quilômetros por minuto. Trabalhando intensamente em íntima cooperação com os mais destacados técnicos das grandes fábricas de aviação dos Estados Unidos, os engenheiros da Pan American completaram os planos para a construção das aeronaves destinadas ao transporte aéreo internacional a grande velocidade, como determinarão as exigências do futuro.

O "clipper" tipo 8, um quadrimotor Constellation construído pela Lockheed, poderá transportar 56 passageiros a 489 quilômetros por hora, com um raio de ação superior a 2.400 quilômetros. Será empregado nas linhas internacionais de maior percurso.

O quadrimotor DC-7, da Douglas Aircraft, recebeu a classificação de "clipper" 9. Sua capacidade será de 108 passageiros e a velocidade de 480 quilômetros por hora, com um raio de ação de mais de 4.000 quilômetros. Para as viagens nas linhas-tronco de longe distância será empregado o "clipper" tipo 10, o quadrimotor L-89, de duplo convés, também da fábrica Lockheed. Poderá transportar 128 passageiros e 11 tripulantes a uma velocidade de 480 quilômetros horários, sendo de 3.700 quilômetros o seu raio de ação. Essa grande aeronave disporá de nove cabinas de luxo, cada uma com dois leitos, além de doze leitos adicionais, 89 confortáveis poltronas, alguns toilettes e um serviço de cozinha e copa para os passageiros do enorme transatlântico do ar.

Será o "clipper" 11 o CV-37, de seis motores e cuja construção foi confiada à Consolidated Vultee. Virá a ser o maior avião comercial do mundo, com capacidade para 204 passageiros, podendo desenvolver uma velocidade de 545 quilômetros por hora. O CV-37, também de duplo convés, terá um raio de ação de 5.000 quilômetros e será capaz de fazer em nove horas a viagem de Nova York a Londres. Esse gigantesco "clipper" de após-guerra, cuja envergadura equivale ao tamanho de um edifício de 21 andares, poderá carregar 24 toneladas de carga útil, constituída pelos 204 passageiros e ainda por cerca de sete toneladas representadas por suas bagagens, malas

Four types of gigantic "clippers" will be used by Pan American World Airways after the war. The biggest of these will carry 204 passengers while cruising at around 5 miles per minute. The engineers of Pan American, working in close cooperation with the most outstanding technicians of the great airplane factories in the United States, have completed the plans for the construction of fast international transport planes as is necessary for the future.

The type 8 clippers, a four-engine Constellation built by Lockheed, will be able to carry 56 passengers at 300 miles per hour and has a range of over 1,500 miles. It will be used in the longest international routes.

The four-engine DC-7, Douglas, has been classified as "clipper-9". It will carry 108 passengers at a speed of 300 miles per hour and has a range of over 2,500 miles. The four-engined, double-decked, L-89 or "clipper 10", also built by the Lockheed Company, will be used on main-route long distance trips. It will carry 128 passengers and a crew of 11 at a speed of 300 miles per hour. Its flight range is 2,300 miles. This giant aircraft will have nine de-luxe cabins, each with two bunks, besides twelve additional bunks. It will also have 89 comfortable seats, some bath rooms and kitchen service for the passengers of the enormous transatlantic air liner.

The "clipper 11" CV-37, will have six engines and its construction was entrusted to Consolidated Vultee. It will be the biggest commercial plane in the world, carrying 204 passengers at a speed of 340 miles per hour. The CV-37, which also has two decks, has a range of 3,125 miles and will make the trip from New York to London in nine hours. This gigantic post-war "clipper" has a wing span equal to the height of a 21 story building and can carry a load of 24 tons made up of the 204 passengers plus 7 tons of baggage. As this gigantic aircraft will fly at 2,700 feet its interior will have normal atmospheric pressure through an elaborate scientific system of perfect air conditioning. The cabin divisions will be made of a special kind of wood and the floors will be covered with thick soft carpets.

(Continua na pag. 23)

MUITOS GASTAM SOMAS CONSIDERÁVEIS PARA POSSUIR UM BIBLIOTECA. VOCÊ, ALUNO DA E.T.AV., QUE TEM UMA DE GRAÇA, NÃO PERCA OS BENEFÍCIOS QUE ELA LHE OFERECE.

MANY PEOPLE SPEND CONSIDERABLE SUMS TO OWN A LIBRARY. YOU HAVE ONE FREE. STUDENTS OF E.T.AV. DO NOT NEGLECT THE BENEFITS IT OFFERS YOU.

NOTÁVEL PROGRESSO DO AERoclUBE D'E CAMPINAS

O Aeroclube de Campinas, que é a terceira cidade do Estado de S. Paulo em importância, vem desenvolvendo um trabalho notável em prol da aviação brasileira. Foi fundado em 1939, tendo logo criado o seu curso de pilotagem, que até o momento brevetou 126 eviadores. A mais recente de suas turmas, a décima, foi examinada no dia 28 de Julho, e era composta de 13 alunos, que se brevetaram perante uma Banca examinadora composta dos srs. coronel av. Cícero Mafra, Magalhães, ten. av. Ariovaldo Villela e exmo. sr. Dr. Marcondes Filho, Ministro do Trabalho e atual presidente daquela entidade.

Uma embaixada de Campinas esteve em visita às instalações da Escola Técnica de Aviação no sábado dia 4 do corrente. Era composta de elementos do Aeroclube, que tem como vice-presidente o dr. Afonso Ribeiro, tesoureiro Alvaro Rubens de Tela, Diretor de Camo, Mário Frazatto. A comitiva que aqui esteve era composta dos senhores José Mansur, José Israel Ortiz, Anísio de Oliveira, Alfredo Araujo Marques, Fioravante Berton, Rolando Battistete, Jairo de Castro e Gabriel Rebolla, tendo-se feito acompanhar pelo Instrutor sr. Bunn, em cujo departamento — o de Motores — os visitantes se demoraram com

Para se ter uma idéia da pujança do Aéro Clube campineiro, basta citar que possui atualmente nada menos de nove aviões, sendo 3 Piper Cub um Curtiss-Wright, um Waco F-5, um Moth-trainer, um Muni-7, um F.W.-44 e um Luscombe.

The Airclub of Campinas is accomplishing great work for Brazilian Aviation. Campinas, incidentally, is the third most important city in the State of São Paulo.

The Airclub was created in 1939 and has already graduated 126 pilots. The 10th group, which graduated recently, was examined on July, 28, and was made up of 13 students. The Examination Board was made up of the following: Colonel Cicero Mafra Magalhães, Lieut. Ariovaldo Villela, Dr. Marcondes Filho, Minister of Labor and present president of the Club.

A committee from Campinas visited the Department of Escola Técnica last Saturday. Several of the members of the Airclub were also present. The Vice-president of the Campinas Airclub is Dr. Afonso Ribeiro, the treasurer is Mr. Alvaro Rubens de Tela and the Field Director is Mr. Mário Frazatto. The committee was made up of the following: Mr. José Mansur, Mr. José Israel Ortiz, Mr. Anísio de Oliveira, Mr. Alfredo Araujo Marques, Mr. Fioravante Berton, Mr. Rolando Battistete, Mr. Jairo de Castro and Mr. Gabriel Rebolla. The visitors were taken through the departments by Mr. Bunn, Engine Instructor, in whose Department they showed special interest.

For one to have an idea on the strength of the Campinas Airclub it is enough to mention that it has no less than nine planes; three Piper-Cubs, a Curtiss-Wright, a Waco F-5, a Moth-Trainer, a Muni-7, a F.W.-44 and a Luscombe.

ENGENHEIRO DE VÔO

Ele é na realidade o terceiro homem a bordo. Nunca teve o Engenheiro de Vôo tanta responsabilidade como agora. O desenvolvimento do B-29 e sua enorme fonte de energia impossibilita o piloto de cuidar do vôo do aparelho e ao mesmo tempo vigiar os cem ou mais instrumentos, manetes e botões que regulam descolagens, navegação aérea, precisão do bombardeio e as aterrissagens.

No compartimento do piloto os fabricantes colocaram tudo o que é necessário para dominar o vôo do aparelho. Mas a verdadeira operação do aeronave é feita pelo Engenheiro, no caso da B-29, pelo Engenheiro de vôo.

É ele quem ajusta a mistura no carburador, afere o seu super-alimentador, regula-o em vôo desde o momento de levantar vôo até o pouso final. Está incumbido da fonte de energia e de todos os sistemas elétricos e mecânicos. Além disso, é o bombeiro do avião. Se qualquer motor pega fogo, tem que virar a chave que extinguirá o incêndio. Faz 32 inspeções antes de um motor entrar em funcionamento. Outras 16, entre o instante que o motor põe-se a girar e a descolagem. Mais quinze, quando de volta, para fazer os ajustes necessários ao pouso. Como se vê, um homem realmente ocupado.

much responsibility. The development of the B-29 and its huge power plant made it impossible for the pilot to handle the job of flying the plane and at the same time watch the 100 or more instruments, gauges and buttons which regulates take-offs, aerial flights, accurate bomb runs and landings.

In the pilot compartment the designers have placed all necessary gauges which are needed to check the plane's flight. But the actual operation of the plane is done by the engineer, in the case of the B-29, the flight engineer.

He's the man who sets the mixture control, checks its superchargers, and regulates it in flight from the moment it leaves the ground until the moment it lands. He is in charge of the power plant and all electrical and mechanical system controls. Besides these duties, he's the fireman on the switch which will extinguish the blaze. He just make 32 checks before starting a single engine. 16 other checks between the time the engines are started and the time of take-off. 15 more checks on the way home, to make adjustment for landing. As you see he is a busy man indeed.

TROTE NO DEPARTAMENTO DE INSTRUMENTOS

Um dos departamentos de atividades mais complexas na Escola é certamente o de Instrumentos, que tem um trabalho insano para se manter um dia com os novos aperfeiçoamentos da especialidade. Com efeito, não há dia em que os jornais não tragam notícias de novos inventos relacionados com o instrumentário de bordo, o giroscópio, o piloto automático, o horizonte artificial e outros tantos métodos tendentes a dotar a navegação aérea da maior segurança possível. E o Departamento de Instrumentos da E.T.Av. não se deixa ficar para trás, nessa verdadeira corrida técnica: ali se encontra sempre, visível e palpável, a última novidade do assunto.

Para compensar o exaustivo trabalho que representa essa vigilância contínua, nada melhor que um pouco de bom humor. Por isso, instituiu-se ali o uso do "trote" — os "bichos" são recebidos com todas as honras de estilo pelos veteranos. Ainda no sábado, tivemos ensejo de assistir a uma cerimônia deste gênero. Os novatos Washington Ramalho, Amaury Becker, Petronio de Andrade, Arlindo Silva, Demóstenes Buarque de Gusmão, passaram do Básico para a especialidade de Instrumentos. Após a primeira aula, deu-se início à complicada cerimônia de transmissão do cargo de "Pai dos Bichos". No seu discurso de "despedida", o "Pai dos Bichos" resignatário transmitiu os seguintes conselhos aos novatos:

"Ao entrarem pela primeira vez neste recinto, façam-no com o pé direito.

"Não cheguem nunca atrasados. É um privilégio que nem o Pai dos Bichos pode ter.

"Caso encontrem qualquer dificuldade, dirijam-se ao "Pai dos Bichos" e se ele não puder resolver, vão até o Instrutor.

"Prometam trazer o recinto onde trabalham sempre limpo, para que este Departamento continue a ter o elevado conceito de que goza, de ser um dos melhores de toda a Escola. Cuidem bem das ferramentas e das máquinas, para apagar o conceito de "espalha-brazas" que nós fazemos de vocês. E passem à turma vindoura todo o cerimonial que hoje foi praticado, para que a tradição criada por este Departamento não sofra nunca cessão de continuidade".

The Instrument Department is certainly the one which has the most complex activities in the School. It has to work very hard to keep up with the improvements which are made in the field of instruments. In fact, there is not a day in which the newspapers do not bring news of further inventions for the instrument panel; the gyroscope, automatic pilot, gyroscopic horizon and many other methods of making air navigation as safe as possible, and the Instrument Department of E.T.Av. is not left behind in this technical race. It always has the latest novelty.

There is nothing better than a bit of good humor to compensate for this tiring work of being constantly on the look out. For this reason the Department has adopted the practice of "initiating" the new students which are known as "bichos". The "bichos" are received with great style by the veterans. Last Saturday we had the chance of seeing one of these ceremonies. Freshmen Washington Ramalho, Amaury Becker, Petronio de Andrade, Arlindo Silva and Demóstenes Buarque de Gusmão passed from the Basic to the Instrument Department. After the first class, there took place the complicated ceremony of passing over the duties of the "Bichos' Father". In his farewell speech the resigning "Father of the Bichos" gave the following advice to the new men:

"When you enter this place for the first time, step in with the right foot."

"Never arrive late. This is a privilege which even the "Bichos' Father" cannot have."

"If you have any difficulty, go to the "Bichos' Father" and if he cannot solve it go to the Instructor."

"Promise to keep the place where you work clean so that this Department will maintain its reputation as the "swankiest" in the School. Take care of your tools and machines so that we may cease to consider you "ember-spreaders". And pass on to the group to come all the ceremony which has been held today so that the tradition created by this Department may continue forever."



Aspeto da interessante cerimônia estabelecida no dept. de Instrumentos, por ocasião da despedida de uma turma, e que consiste da passagem de cargo de "Pai dos bichos".

Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda
e Hylaria Corrêa

CESTA COLUNA



CONCURSO DE ARTIGOS SOBRE AS ESPECIALIDADES

Com o intuito de tornar cada vez maior o interesse pelos assuntos técnicos em cada campo de especialização, a Secção dos Alunos dará início a um "Concurso Técnico". Esse terá não só o fim de dar incremento ao interesse, mas à difusão de conhecimentos, ao intercâmbio técnico-cultural dentro da própria Escola.

Não serão exigidos, por certo trabalhos literários, entretanto, sendo cultural, o concurso espera trabalhos sobre assuntos técnicos, da melhor maneira apresentados.

Não será fácil, mas enquanto mais difícil a luta mais valer terá a vitória, e olhem... que essa vitória não será apenas honorífica (que é a principal, não é mesmo?). Ainda como símbolo, apenas, ela será materializada por prêmios que serão gentilmente ofertados pelo Comando da Escola.

Os regulamentos do Concurso serão publicados no próprio n.º mas, para que tenham uma idéia geral, diremos que os trabalhos deverão ser sintéticos (no máximo de 2 páginas de papel almaço). Mas dirão vocês: — "Como serão julgados tecnicamente os trabalhos?" Nós, contando de antemão, com a boa vontade dos Instrutores, (isto já é mais ou menos um apêlo) vamos pedir-lhes auxílio no julgamento.

Para que esse Concurso seja bem sucedido unamo-nos, porque na união está a força e para dar-lhe força, assim como a tudo que seja do interesse de nossos alunos, aceitamos sugestões de qualquer natureza (com referência ao concurso naturalmente...)

Portanto, mãos à obra; trabalhem com afinco, pois cedo ou tarde a recompensa virá e... não deixem de enviar suas colaborações.

NOTA: — Pedimos o comparecimento à Redação do "Pega-Mosca", dos alunos de números 1281 a 1300, 4.ª feira, e 5.ª feira de 1301 a 1320.

With the idea of incentivating the students' interest in technical subjects in each field of specialization, this Students' Section is starting a "Technical Contest". This contest is not only to increase the interest of the readers but also to spread knowledge and promote a "technical-culture" exchange inside the School.

We do not want literary work of course, but being a cultural contest we will publish work on technical subjects which are presented in the best manner.

It will not be easy, but the harder the battle the more valuable will be the victory, and this victory will not be only honorable (which is the main thing, isn't it?). Even if only as a symbol, prizes will be kindly offered by the Command of the School.

The rules of the contest will be published in the next number but so that you may have an idea we will say the following: the work has to be short, (not more than two sheets of paper). "How will the work be judged technically?" you will ask. We already count with the Instructors' willingness, (this is more or less a request) and will ask them to help us in the choosing.

Let us join our efforts to make this contest a successful one. Remember that strength lies in union and let's try to give strength to the contest. We accept any suggestions which refer to the same.

So let's go to work. Work hard because sooner or later you will receive your reward. And don't forget to send in your contributions.

We would like to see students 1281 to 1300 in our offices on Wednesday, and 1301 to 1320 on Thursday.

MISS BUTTERFLY

VOCÊ AÍ, CÂMERA FAN... ÁTICO

Tit: Hildebrando Cintra da Silveira (E T 27)

Com o desenvolvimento que, certamente, terá o Câmera Clube desta Escola, não são fora de propósito os conselhos gerais que compilamos, após longos e penosos anos de leitura depois do almoço.

Muitos, talvez a maioria dos amadores, já possuem conhecimentos vastos de fotografia. Outros, porém, como em nosso caso, têm idéias vagas do que seja a sétima arte, e intenções muito boas, realmente, mas técnicas — nenhuma.

With the development which the School's Camera Club will certainly have, it will not be superfluous if we give some general advice on the matter after long and arduous years of reading after lunch.

The majority of amateurs already know a great deal about photography. Others, however, as in our case, have only vague ideas about the seventh art. We have really very good intentions but no technique.

(Continua na página 19)

FRED SILVA



Fred Silva

Fêz parte da 24.ª turma graduada, o ex-aluno 606, hoje 3.º Sargento Fred Silva. Esteve na E.T.Av. durante mais de um ano, sendo a sua permanência marcada por duas fases distintas: uma no setor técnico, onde com brilho e grande aproveitamento cursou a especialidade de Motores, e outra no campo esportivo, em que sua atuação foi marcante. Fred era o jogador mais antigo do quadro de futebol etaviano, integrando-o quando os esportes na Escola ainda se esboçavam. Desde o primeiro jogo tornou-se por suas ótimas qualidades de grande jogador e de moral inquebrantável, o capitão do quadro, posto que ocupou sem interrupção até sua formatura. Exímio futebolista e esportista de escol, Fred soube capitanear e levar à vitória sua equipe em peléjas memoráveis. Foi, sem dúvida, a alavanca propulsora, a chave do triunfo, o orientador em campo, que conduziu os seus companheiros a resultados magníficos. Como capitão do quadro sabia dar o mais edificante exemplo de disciplina, bastando que se diga que em mais de um ano jamais faltou a um jogo ou treinamento. A sua partida veio abrir uma lacuna difícil de ser preenchida nos meios esportivos etavianos e, principalmente, no seu quadro de futebol. O Departamento de Esportes da E.T.Av. saúda e cumprimenta Fred, fazendo votos para que na Força Aérea Brasileira onde vai atuar como técnico, seja o mesmo capitão que sempre, nos levou à vitória.

Ex-student 606 who is today 3rd Sergeant Fred Silva graduated with the 24th group. He was at E.T.Av. for over a year and his stay was marked by two distinct phases: one in the technical sector, where he brilliantly pursued the Engine specialty, and the other in the field of sports in which he was outstanding. Fred made the E.T.Av. football team, when it first started and was the player who remained on it the longest time. Ever since the first game he became the Captain of the team on account of his exceptional playing and strong morale. He occupied this position up to the day on which he graduated.

As Captain, Fred knew how to lead his team to victory in many memorable games. He was without any doubt the key to triumph, the field director who took his companions to magnificent results.

As Captain, he knew how to give an excellent example of discipline and it is enough to mention that he never missed a practice game. His leaving has made a hole in the field of sports of E.T.Av. which will be difficult to fill, especially on the football team.

The Sports Department of E.T.Av. compliments Fred, and hopes that working in the Brazilian Air Force as a technician he will continue to be the same Captain who has always led us to victory.



QUADRA DE AZES

Capichaba, Fred, Baiano e Peixoto

CRUZ VERMELHA AMERICANA

A Cruz Vermelha Americana, está em grande necessidade de auxílio. 11.000 sacolas devem ser feitas para soldados convalascentes até dia 1.º de Novembro. Isto significa uma média de 2.500 por dia.

Pedimos às Senhoras da E.T.Av., que se dirijam à Cruz Vermelha, qualquer dia da semana entre segunda e sexta-feira.

The American Red Cross is in desperate need of workers. 11,000 kit bags have to be done for convalescent soldiers on the first of November. This means an average of 2,500 a day.

E.T.Av. wives are requested to report at the Red Cross any day, Monday through Friday.

COLABORADOR DO "PAPEL PEGA-MOSCA"

Veiu trazer-nos suas despedidas, por motivo de sua graduação na sexta-feira última, o sargento Edmundo Medeiros Gomes, especialista em Solda e nosso antigo colaborador.

Edmundo é um desses muitos exemplos de força de vontade de que a Escola Técnica de Aviação se orgulha de haver revelado. Orfão aos três anos de idade, foi internado num orfanato, de onde saiu na adolescência para ganhar a vida como ajudante de mecânico. Ao ouvir falar na E.T.Av., tomou livros emprestados, estudou intensamente à noite, e superando todas as dificuldades, conseguiu vencer nos exames de admissão. Na Escola, distinguiu-se pelo seu



amor ao estudo, vendo agora coroadas as energias que dispendeu com o ambicionado término do curso e conseqüente promoção.

Edmundo mostra-se bastante satisfeito pelos conhecimentos que adquiriu e que, segundo nos afirmou, pretende ampliar muito ainda, pois vê na carreira que abraçou novas

Sergeant Edmundo Medeiros Gomes, Welding specialist and Fly Paper's collaborator, graduated last Friday and for this reason came to say good bye to us.

Edmundo represents one of the many examples of will-power which Escola Técnica de Aviação has had the pride of being able to discover. He became an orphan at the age of three and was interned in an orphanage.

When he became old enough he left the orphanage to earn his living as a mechanic's assistant. Hearing about E.T.Av., he borrowed books, studied hard at night, and overcoming all difficulties passed the examinations necessary to enter the School. Here he became outstanding for his eagerness to learn. The energies which he used are now crowned by his termination of the course and consequent promotion.

Edmundo is very happy with the knowledge he has obtained and, as he told us, intends to improve it a great deal yet. In the career, he has chosen he sees new possibilities of progressing and of satisfying his desire to learn.

We hope that he will continue with his contributions and we thank him for the farewell visit he paid us.

possibilidades de progredir e satisfazer a sua vocação para os estudos.

Esperamos poder contar com a sua colaboração e agradecemos a visita de despedida que nos fez.

VOCÊ AÍ, CÁMERA FAN... ATICO

Dal o reunirmos pequenas regras para os que, principiantes, têm em mente ângulos, diafragmas, lentes, velocidades, fotômetros, etc.

Mas, para o começo, freiando um pouco sua mentalidade prática, é bom que o amador não aproveite o espaço vazio da máquina fotográfica para carregar o lanche ou o pacotinho de manteiga ou açúcar.

Outrossim, não é aconselhável o amador saltar do último andar do prédio do Banco do Estado, para depois contar "vantagens" dizendo ter tirado fotografias de avião.

Por outro lado, conquanto haja divergência sobre o assunto, fontes dignas de crédito asseguram não ser de alviore tirar fotografias, de frente, de autos de corrida. Claro, seria interessante a expressão do automobilista, com o carro a 150, vendo um fotógrafo no caminho. Entretanto, motivos mais ou menos plausíveis nos levam a condenar esses ângulos.

Idênticas são as razões de não aconselharmos as fotos emocionantes de trens aerodinâmicos, "caçados" em plano perpendicular, a 5 ou 10 metros de distância. Emocionantes, dissemos, sim, para o maquinista e o foguista do comboio.

E mais duas observações para terminar:

De fato, a carestia do material sensível é uma realidade e a falta dos mesmos, por causa da guerra, etc., etc., é grande. Isso não autoriza, dizemos baseados em pessoas geralmente bem informadas, não autoriza o amador a "bater" duas fotografias em cada chapa. Acontece que, devido a determinadas circunstâncias, é provável o não aproveitamento de nenhum dos instantâneos obtidos com esse sistema econômico.

Finalmente, conquanto filtros, parassois, telefotos e grandes-angulares auxiliem muito o amador, é importante, e fazemos questão de grifar este item, é importante não esquecer de carregar a câmara com o filme.

Se, obedecendo a estas regras, o principiante não obtiver resultados, experimente, apenas, olhar o assunto de costas para o sol, apertar o disparador e virar o filme. Só.

E boa caçada.

This is why we have gathered some small rules for the beginners who have their minds crowded with angles, diaphragms, lenses, speeds, photometers, etc.

But, to begin with, it would be a good thing for the amateur to keep his practical mind in check and not use the empty space in the camera to carry his lunch or a small parcel of butter or sugar.

It is not advisable, likewise, for the amateur to jump off the last floor of the "Banco do Estado" to boast later that he took pictures from an airplane.

On the other hand, some well informed circles, say that it is not a very good idea to take pictures in front of a racing car. There is, however, a difference of opinions on this matter. It would be very interesting to catch the driver's expression upon seeing a photographer in his path while speeding at 100 m.p.h.. Some more or less plausible reasons lead us to condemn these angles.

For the same reasons we do not advise thrilling pictures of streamlined trains which are shot in a perpendicular position from 5 to 10 yards distance. We said thrilling; yes, for the driver and stoker of the engine.

Two more observations before we finish:

It is true that the cost of material has gone up considerably and that there is a great lack of the same on account of the war and so on and so forth.

But according to persons who are generally well informed this does not authorize the amateur to take two shots on the same film plate. It happens that, through some determined circumstances, it is probable that neither of the two shots will come out with this "economical" system.

Finally, though filters, shades, telephotos and wide angles help the amateur very much, it is important, — and we made a question of underlining this item — it is important not to forget to put the film into the camera.

If the beginner does not obtain any results on following these rules he must try this: look at the subject with his back to the sun, press the button and turn the film. That's all.

And good hunting.



Jeannette Thede

O Departamento de Línguas está publicando um interessante folheto mimeografado, periódico, destinado a debater questões de linguagem relacionadas com o ensino de português e inglês. Na primeira edição, estampa entre outra matéria, "diferenças essenciais entre o português e inglês," revisito de livros, pequenos episódios humorísticos ocorridos em aulas, etc. Desejamos ao novo empreendimento uma vida longa e o mais completo êxito.

18 de Julho de 1945 — O Ten. Paulo Aquino "solou" numa Fortaleza Voadora B-17. O vôo teve a duração de uma hora. Parabens e felizes aterrissagens.

Campeão de xadrez — Bob Karkau, do Material de Instrução, é, segundo apurámos, um excelente jogador de xadrez. Bob derrotou o sr. Nash, Consul Geral Inglês em S. Paulo, que também é tido como "bamba". Bob acaba de desafiar Cook e Copland, os mestres enxadristas do Departamento de Aviação, para jogarem uma partida sem ver o tabuleiro — o que deverá ser uma partida dura de roer.

Kingsley St. John, Chefe do Dept. Hidráulico, tem um filhinho, Ronnie, de sete anos, que frequenta a Escola Britânica. Ronnie informou no outro dia o seu pai de que podia agora falar várias línguas. Interrogado pelo pai, que se mostrou duvidoso das habilidades poliglóticas de seu filho, replicou:

"Quando quero falar americano, digo: "É duro!"

"Quando quero falar português, digo: "É difícil".

"Quando quero falar inglês, digo: "Está um bocado difícil!"

A senhorinha Barbara Ellen Cline, filha do sr. Chuck Cline, Expedidor e segundo basebolista do Jockey Clube, reuniu um grupo de jovens em sua residência, à rua Oscar Freire, no sábado dia 4, comemorando assim o seu quarto natalício.

Ray Stewart, Chefe do Dept. Aviação, regressou para casa na quinta-feira vindo do hospital onde fez operação de apendicite. No dia seguinte, Tom Sharpe, do mesmo departamento, ingressou na hospital, para idêntica operação.



William Lehman

WHAT'S FAZING

POR

The Language Department is publishing an interesting periodic booklet named "Patent Applied For" with the idea of debating language questions related to the teaching of Portuguese in English.

These are some of the subjects which are printed in the first number of the booklet: essential differences between Portuguese and English, book review section, emusing class-room episodes and so on.

We are sure that "Patent Applied For" will be very successful.

July 8, 1945 — Lieutenant Paulo Aquino "soloed" a B-17 Flying Fortress. The flight lasted one hour. Congratulations and happy landings.

Chess champ — Bob Karkau of Instructional Material is, according to advanced publicity, a right fair chess player. Bob defeated Mr. Nash, the British Consul General in São Paulo, who is supposed to be quite a player also. Bob at present has laid down a challenge to Cook and Copland, the chess wizards of the Aircraft Department, to play them blindfolded — ought to be a rugged match.

Kingsley St. John, Hydraulic Chief, has a son Ronnie, age 7, who attends the Escola Britânica. Ronnie informed his father the other day that he could now speak three languages. When questioned further by his doubting father, he replied:

When I wish to speak American I say — "It is hard"

When I wish to speak Portuguese I say — "É difícil"

When I wish to speak English I say — "It's a bit difficult."

Miss Barbara Ellen Cline, daughter of Mr. Chuck Cline, Expeditor and Jockey Club catcher, entertained a group of the younger set at her home on Oscar Freire Saturday, Aug. 4th. The occasion was Miss Cline's 4th birthday.

Ray Stewart, Aircraft Chief, returned home Thursday from hospital after an appendectomy. The next day Tom Sharpe of the same department entered the same hospital in preparation for the same operation.

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

POR

Allan Pawelek e William Koerner



Como os leitores devem ter notado houve uma mudança de "comentadores de esportes".

O sr. Eugene Cooper voltará aos Estados Unidos onde permanecerá por algum tempo. Desejamos-lhe boa sorte e agradecemos-lhe os excelentes artigos, sempre escritos com grande estilo.

Os novos autores desta coluna são os srs. Allan Pawelek e William Koerner, que, como podemos ver, estão conservando o trabalho do sr. Cooper afim de fazer com que esta página seja interessante, informativa e divertida.

Domingo foi mais um dia maravilhoso para o jogo de bolas e bastões. Os amantes da natureza e dos esportes que para dizer a verdade eram, na maioria parte, as graciosas esposas dos participantes, assistiram dois jogos que constituíram uma verdadeira festa de "pauladas".

Entre as celebridades encontrava-se o jovem Milton Silva, filho de nosso Coronel, que promete ser um "crack" do baseball si levarmos em conta a maneira pela qual ele estava brincando de "pegador" com os experientes. E agora vamos fazer um pequeno retrospecto do jogo.

CLASSE 16 vs. ALL STARS

Cá entre nós, este jogo podia muito bem passar despercebido, mas o dever é sagrado. O All Stars conseguiu uma difficilima vitória sobre o Classe 16, como demonstra o resultado, 19 a 2.

Três fatores contribuíram para o resultado deste jogo de "bolas de gude". Um deles o jogo de Larry Hull que permitiu ao adversário rebater apenas cinco vezes as suas jogadas. O outro fator foi o ótimo auxílio prestado pelos seus companheiros que deixaram passar apenas dois erros. E finalmente, o maior fator foi o treino intensivo do Classe 16. Não se incomodem com o que os outros dizem, rapazes; contnuem a jogar o baseball.

EXERCITO vs. CUMBICA

Agora podemos falar sobre um jogo que esteve um pouco mais equilibrado.

Após um grande duelo o Cumbica sagrou-se vencedor por uma contagem de 15 a 5. Ah! então vocês não acham que o jogo esteve equilibrado?

Na verdade o jogo foi muito disputado até a 5.ª rodada quando Percy iniciou por Tynan, Baird, Conrad e Thompson que conseguiram desta forma fazer quatro "runs".

Este tipo de exercício foi repetido na rodada seguinte tendo o Cumbica marcado mais quatro pontos vencendo definitivamente o jogo.

As the readers have probably noticed there has been a change of "sports commentators".

Mr. Eugene Cooper is returning to the United States where he will stay for a short time. We wish him the best of luck and thank him for his excellent articles which were always written with great style.

The new writers of this column are Mr. Allan Pawelek and Mr. William Koerner who as you can see are keeping up Mr. Cooper's work to make this page interesting, informative and amusing.

Sunday was another super day for the game of balls and strikes. Two slugfests, and I do mean slugfests, were enjoyed by a considerable crowd of nature-lovers and sports-goers. Frankly most of them were the comely wives of the participants.

Among the celebrities was young Milton da Silva, son of our Coronel, who promises to be a star ball player some day if the way he was playing catch with some of the "cannon ball" experts in any indication. And now let's take a look at the games a little in retrospect.

CLASS 16 vs. ALL STARS

Between the reader and the writer this game could easily go unmentioned, but then duty is duty. The All Stars squeezed out a victory over Class 16, after a very close game, by the indicative score of 19-2.

There were three contributing factors to the outcome of this "marble game". One was the very nice five hit game pitched by Larry Hull. Another was the very neat backing up furnished by his team mates who allowed only two errors to slip through their "dedos". Finally, the major reason was the extensive training done by Class 16. Don't you care what anyone says, fellows. You just keep playing baseball.

ARMY vs. CUMBICA

Now we can review a game that was a little more evenly played. After dueling back and forth for seven short innings, Cumbica finally came out on the long end of a 15-5 tally. Oh, so you don't think it was even?

The game really was well matched up to the 5th inning when, with two men already benched, Percy began a rally which was continued by Tynan, Baird Conrad and Thompson until four counters had crossed the old home sack. There was a repetition of this type of exercise in the following inning when Cumbica scored four more times to really place the game in the little satchel.

do elegante esporte passou a exigir um novo Prado, mais amplo e com instalações modernizadas.

Datam daí as primeiras demarches para uma permuta de terreno e conseqüente construção do novo Prado de corridas que se instalou no Jardim Europa e foi inaugurado festivamente a 25 de Janeiro de 1941.

Parecia encerrada definitivamente a vida do Hipódromo da Moóca. Revertido ao patrimônio da Prefeitura Municipal, não se sabia ao certo que se ia fazer d'ele — se parque de diversões infantis, se estádio de um clube municipal — quando surgiu a Escola Técnica de Aviação, em 1943. Poucos meses depois, as vastas dependências do antigo prédio da Imigração se tornavam pequenas para todos os seus múltiplos serviços, e o estabelecimento foi fazendo "anchluss" do que pôde, pelas vizinhanças. A princípio, o anexo em frente, da rua Almeida Lima; depois outros; depois o velho Prado da Moóca. E eis-lo de novo, depois de três anos de inatividades, remoçando e cumprimentando a aviação como uma velha conhecida — uma conhecida que não via desde 1915...

Em 1912, veio para o Brasil o mais famoso dos aviadores franceses da época, Roland Garros, cujos vôos empolgaram a todos e levaram o governo a pensar em criar sua aviação militar sem mais demora. Do Rio, veio Garros para São Paulo, tendo no dia 11 de fevereiro daquele ano feito uma exibição no Prado da Moóca.

Outro dos muitos fatos de aviação relacionados com a vida do antigo hipódromo, foi a inauguração de sugestivo monumento — a Coluna Edú Chaves — comemorativo ao raide São Paulo-Rio realizado no dia 28 de abril de 1912. Vários motivos protelaram a inauguração desse marco, o que veio a se verificar no dia 13 de maio de 1915.

Quando Edú Chaves venceu a grande prova Rio-S. Paulo-Buenos Aires, a Associação dos Cronistas Esportivos de S. Paulo ofereceu uma placa a ser afixada ao pé do monumento, com os seguintes dizeres: "Raide S. Paulo-Rio-Buenos Aires. Glória a Edú Chaves. Associação dos Cronistas Esportivos. 29-12-1920". Além dessa, há outra placa com os seguintes dizeres: "Homenagem do povo paulista a Bartolomeu de Gusmão, Santos Dumont e Edú Chaves. Raide de S. Paulo-Rio. 28-4-1912 — inaugurado 13-5-1915". Em cima, a seguinte inscrição: "Sunt hic praemia audaciae ac laudi".

Muitos outros episódios dos tempos heróicos da aviação estão ligados à existência do velho Prado de corridas. Citamos os mais importantes.

Em nosso dias, funcionam ali os seguintes departamentos da Escola Técnica de Aviação: Aviação, sob a chefia do sr. Stewart; Trabalhos de Madeira, chefiado pelo Instrutor John Bordas; Meteorologia, chefiado pelo sr. Rand; Português, chefiado por miss Barbara Adams; e Contrôles de Torre, sob a chefia do sr. Ewing. Há também fases do curso de chapas de metal, sob a direção do sr. Balson; de Motores, a cargo do sr. M. D. Morris; e de Link pelo sr. Adragna, sendo este um curso avançado para oficiais e pilotos civis estagiários.

Uma linha de ônibus mantém durante todo o dia as comunicações entre o edifício principal e aquelas dependências. No velho hipódromo já se reconstruiu um avião, como o noticiamos em recente reportagem (Papel Pega Mosca n.º 74 de 23 de julho). Outros trabalhos importantes ali já se realizaram e continuarão a ser empreendidos, notadamente no campo das pesquisas meteorológicas, para o que o respectivo departamento dispõe de aparelhagem moderna e pessoal dedicado e competente.

and the consequent construction of the new track which was festively inaugurated in Jardim Europa on January 25, 1941.

The life of the old track seemed to have come to a definite ending. It was returned to the Municipal Government and nobody knew if it would be made into a playground for the children or a stadium for one of the Municipal Clubs. Then in 1943 came Escola Técnica de Aviação. A few months later the Immigrations Buildings became too small for its many activities and the School began to take in what it could around the neighborhood. At first came the "annex" in front of Almeida Lima and then came others. Later came the old Moóca Race Track. After three years of inactivity it is here again, greeting aviation as an old friend which it had not seen since 1915...

In 1912, the most famous of French flyers at that time, Roland Garros, came to Brazil. His flights had thrilled everyone and had led the government to think about creating its military aviation without delay. Garros came from Rio to São Paulo and on February, 11, made an exhibition at the Moóca Track.

Another of the many aviation facts related to the life of the old Race Track was the inauguration of a monument — the Edú Chaves Column — in memory of the first flight from São Paulo to Rio in April 28, 1912. The inauguration has held back for several reasons and only took place on May 13, 1915.

When Edú Chaves won the great contest, Rio-São Paulo-Buenos Aires, the Association of Sports Announcers offered a metal nameplate which was fixed to the foot of the monument. On it were written the following words: "São Paulo-Rio-Buenos Aires Flight. Glory to Edú Chaves. Association of Sports Announcers. 29-12-1920".

There is also another nameplate with the following words: "To Bartolomeu de Gusmão, Santos Dumont and Edú Chaves, a tribute from the people of São Paulo. São Paulo-Rio Flight. Inaugurated 13-5-1915". On top is the following inscription: "Sunt hic praemia audaciae ac laudi".

Many other chapters of the heroic days of aviation are joined to the life of the old Race Track. We have mentioned only the most important ones.

At present the following Departments of Escola Técnica de Aviação are functioning there: Aircraft, under Mr. Stewart; Woodworking, under Active Chief Instructor John Bordas; Meteorology, headed by Mr. Rand; and Control Tower, under Mr. Ewing. There are also phases of the Sheet Metal Course, directed by Mr. Balson; Engines, Headed by Mr. David Morris; and advanced Link Trainer Course, under Mr. Adragna, for Officers and Civilian Pilots.

A School bus keeps these Departments in communication with the main buildings during the entire day. A plane has already been rebuilt at the old Race Track (Fly Paper N.º 74 of 23rd, July). Other important work has been done and will continue to be done, especially in the field of meteorological research for which the respective Department has modern equipment and competent personnel.

Thus, the old Moóca Race Track, once again writes interesting chapters in the history of Brazilian Aviation.

E assim, mais uma vez o antigo Prado da Moóca fornece capítulos interessantes para a história da aviação brasileira.

SOCIAIS

Foi recentemente promovido ao posto de 2.º tenente, o aspirante aviador João Luiz Teixeira Jr. Ao novo 2.º tenente, nosso grande amigo, nossos melhores votos.

Asp. João Luiz Teixeira Junior, has been recently promoted to the rank of 2nd Lieutenant. To the new 2nd Lieutenant, our great friend, our best wishes.

ANIVERSÁRIO DO SR. HARRY GILL

que se destinava à Escola Técnica de Aviação. Em julho de 1944, o major Gill deixou o serviço ativo, passando para a reserva, quando então ingressou na Organização J. P. Riddle, sendo designado para vir ao Brasil organizar o curso de administração da aeronáutica. Em dezembro de 1944, passou a ser Diretor Assistente de Instrução, tendo ainda assim dado as aulas iniciais do curso de administração aeronáutica, para o primeiro grupo, durante três semanas, quando passou o cargo a miss Lucy Adams.

Mr. Harry Gill was born in Boston, Massachusetts and entered West Point Military Academy in 1924 where he graduated with brilliantism. After graduating, he entered journalism and worked in several newspapers, among which we can mention the "New York Times" and the "New York American". After Pearl Harbor, when all the reserve Officers were called into active duty, Mr. Harry Gill became a Captain and served in the A. Hq. in Washington, D.C. in the superintendence of the Training Division, under an ex-classmate, Brigadier General Robert W. Harper. In January 1943 he was promoted to the rank of Major and was in charge of the equipment which should be sent to E.T.Av. In July 1944 he left active service and entered J. P. Riddle Co. being designated to organize the course of Aeronautical Administration in Brazil. In December 1944 he became Acting Director for Instruction. But he still had time to give the first lessons in Aeronautical Administration, during three weeks, for the first group which then passed to the hands of Miss Lucy Adams.

TÓPICOS DA AVIAÇÃO

postais e encomendas. Como essa gigantesca aeronave voará numa altura de 8.000 metros, os seus interiores serão dotados de pressão atmosférica normal, mediante um sistema cientificamente elaborado e de ar condicionado perfeito. As divisões das cabines serão feitas de madeira especial e os pisos de cada convés cobertos por espessos e macios tapetes.

As instalações para o conforto dos passageiros foram projetadas tendo em vista as mais recentes conquistas da técnica moderna, constituindo uma característica particular o fato de que as poltronas, todas luxuosas e conversíveis, permitindo a maior inclinação desejável, serão providas de aparelho de rádio e de iluminação para leitura, destinados ao uso individual de seus ocupantes. Os "clippers" de amanhã da Pan American, já encomendados, permitirão sensível redução de tarifas, o que tornará realmente o transporte aéreo internacional em massa acessível, portanto, a uma quantidade cada vez maior de pessoas.

The comfortable installations were planned according to the latest conquests of modern technique. The seats are adjustable to any desired inclination and are equipped with radio sets and reading lights for each separate occupant. The Pan American clippers of tomorrow, which have already been ordered, will allow for a great reduction in fares.

International air transportation on a large scale will thus become a fact and will be within reach of an increasing number of people.

AOS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

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

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

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

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



Papel Pega Mosca

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

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

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

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

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

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

Lucy Bloom 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) } Alunas
Hugo Maia de Souza (980) }
Helio Luiz Victorino (1009) ESPECIALIDADES
Rui Rezende (956) MÚSICA
Gregório Rodrigues Dias (826) S. A. E. T. Av.
Archimedes P. Chirello (890) NOTÍCIAS LITERARIAS
Jairo Gavronski (843) ESPORTES