

11-19-1945

## Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-11

Embry-Riddle School of Aviation

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

---

This Book is brought to you for free and open access by the Newspapers at Scholarly Commons. It has been accepted for inclusion in Papel Pega-Mosca by an authorized administrator of Scholarly Commons. For more information, please contact [commons@erau.edu](mailto:commons@erau.edu).

# Papel Pega-Mosca

"STICK WITH IT"

VOL. II

19 DE NOVEMBRO DE 1945

N.º 90

## A SEMANA QUE PASSOU

Recebido na E.T.Au. o Major General Robert  
L. Walsh - Gradua-se a 31ª turma - 15 de  
★ Novembro - Atividades de nossos alunos ★



DUAS BANDEIRAS E UM IDEAL



## "Aviação não existe sem manutenção eficiente"

Interessante oração pronunciada pelo paraninfo da 31.ª turma - A história do bancário e do piloto - "Esta turma está O. K.!"



O orador da turma 3.º srgt. Onésimo Ferreira de Araujo Filho.

Consul Americano em São Paulo, Sr. Ivan Pereira da Cunha, da Campanha Nacional da Aviação, Sr. Carlos Samartin, da Caixa Econômica do Rio de Janeiro, Sr. Sotto Mayor e Sra. Sra. Costa Leite, Dr. Gabriel Penteado, Presidente do Aéroclub de São Paulo e representantes da imprensa.

Tiveram início as cerimônias com o toque de silêncio, seguindo-se o hasteamento das

Constituiu, como sempre, uma festa revestida de brilhantismo impar, a formatura da 31.ª turma de alunos desta Escola, realizada no dia 9 do corrente, às 15,30 horas no pátio da E.T.Av., com a presença de altas autoridades, oficiais, instrutores, funcionários e alunos.

As solenidades foram presididas pelo Dr. Roberto Pimentel, Presidente do Aéroclub do Brasil, e assistidas pelo Brigadeiro do Ar Armando de Souza e Melo Ararigboia, Comandante da 4.ª Zona Aérea, Cr. Cecil Cross,

The graduation of the 31st group of students of E.T.Av. was, as usual, a very brilliant ceremony. It was held on the 9th of this month at 9.30 p.m. on the School grounds and was attended by high authorities, officers, instructors, employees and students.

The ceremonies were presided over by Dr. Roberto Pimentel, President of the Airclub of Brazil and witnessed by Air Brigadier Armando de Souza e Melo Ararigboia, Commander of the Fourth Air Zone, Mr. Cecil Cross, North American



O orador norte-americano Sr. Henry W. Young.

Consul, Mr. Ivan Pereira da Cunha of the National Campaign of Aviation, Mr. Carlos Samartin, of the "Caixa Econômica" of Rio de Janeiro, Mr. and Mrs. Sotto Mayor, Mrs. Costa Leite, Dr. Gabriel Penteado, President of the Airclub of São Paulo and representatives of the press.

The ceremonies were started by the bugle call for silence, followed by the raising of the Brazilian and North American flags, the singing of the national anthems and the reading of the bulletin of the day.

Captain Joaquim Bueno Brandão spoke to the graduates after having greeted the sponsor and outlined his personality.

After this, speeches were made by Instructor Henry W. Young, student Onésimo Ferreira de Araujo Filho, who spoke in the name of the graduates, and the sponsor, Dr. Roberto Pimentel from whose speech we took the following interesting excerpt:

"A long time ago I read an article in a North American magazine. I found the subject so interesting and appropriate that I translated it and had it mimeo-



O Presidente do Aéroclub do Brasil, Dr. Roberto Pimentel.



Bandeiras Brasileira e Americana, canto de hinos patrióticos e Leitura do Boletim do dia.

O Capitão Assistente Joaquim Bueno Brandão dirigiu a palavra aos formandos, tendo antes saudado o paraninfo, de cuja personalidade esboçou leves traços.

Fizeram depois uso da palavra o Instrutor Henry W. Young, o aluno Onésimo Ferreira de Araujo Filho que falou em nome dos graduandos, e o paraninfo Dr. Roberto Pimentel, de cuja oração destacamos o seguinte interessante trecho:

Li, ha muito tempo, um artigo, em revista norte-americana, cujo assunto julguei tão interessante e apropriado, que o traduzi e mimeografei, e, sempre que, no D.A.C., emito uma CARTA DE MECANICO, anexo-lhe uma cópia, como que pedindo a atenção do novo profissional.

Em resumo é a seguinte a história:

Em uma vila do interior do País é instalada uma agência de casa bancária. O seu dirigente, precisando inicialmente distribuir dinheiro para o "giro", isto é: para fazer dinheiro, procura cercar-se de certas garantias.

Aparece-lhe, determinado lavrador, alegando dispor de pequena área de terreno e de boa qualidade, apropriada à plantação de batatas, faltando-lhe, porém, recursos para fazer frente às primeiras despesas. Péde-lhe um financiamento, dando o terreno como penhor, além da sua palavra.

O agente bancário, vai ao local, e se bem que nada entenda de agricultura, confia na palavra do lavrador. Seu aspeto simples e a sua maneira séria, inspiram-lhe confiança, e, nisto baseado, e no terreno como garantia, é-lhe proporcionado o empréstimo pleiteado, de bem poucas centenas de dollars. — Finda a safra, que foi satisfatória, veio realmente o devedor saldar o compromisso assumido.

— Agora, prossegue o articulista: um piloto recebe a missão de realizar certa travessia urgente, sobrevoando rota mal balisada e de floresta virgem.

Vai ao serviço de manutenção da pequena base em que serve e pede providências.

Pouco depois, assumindo o comando da aeronave e já com o motor quasi aquecido, pergunta, do bordo, ao encarregado da manutenção, que se encontra em terra com um extintor nas mãos:

TUDO O.K. ?

Ao que o interpelado, levantando o polegar da mão direita responde também sinteticamente:

SIM. — TUDO O.K.!

E a aeronave inicia o taxi, para em seguida de colar e o piloto empreender a arriscada viagem.

— Pergunta, então, o articulista:

Quem arriscou mais?

1) O bancário, que emprestou algum dinheiro ao lavrador, sujeito no pior caso a perder parte do dinheiro, pois tinha o terreno em garantia?

ou,

2) o piloto, que arriscou sua vida, e sua missão, confiando apenas na palavra do mecânico?

— Esta, é a história que ofereço a vossa meditação.

— Se, porém, algum leigo me interpelar sobre a eficiência da vossa turma, da vossa pericia, da vossa técnica e da vossa responsabilidade, podeis crer, jovens Graduandos e meus amigos, que sem correr qualquer risco, porque conheço esta Casa, responderei, sinceramente o de prouto:

ESTA TURMA ESTA O.K.!

Tenho dito.

graphed. And now, every time I hand out a Mechanic's License at the Directory of Civil Aeronautics (D.A.C.) I enclose a copy of the article to be read by the new professional. In short, the story is as follows:"

"A bank's agency was set up in a village in the interior of the country. Its Director had to set the money in circulation but to do so he tried to obtain certain guarantees. A certain farmer came to him saying that he had a small area of land which was of good quality and was appropriate for the planting of potatoes but that he did not have the money for the initial expenses. In exchange for the loan of the money he offered his word and his land as guarantee."



A 31.ª turma de especialistas, ao entoar o Hino Nacional

"The bank's agent went to the locality and, though he did not know anything about agriculture, he trusted the farmer's word. The farmer's serious manners and the guarantee of the land won the agent's confidence. He lent the money which amounted to a few hundred dollars.— At the end of the harvest the debtor went over to the agent and paid off his debt."

—"Now," continues the writer: "a pilot has a certain mission to perform. He has to make an urgent flight over dense jungles on a route which is not very well known."

"He goes over to the Maintenance Department of the small base and asks the men to prepare his plane."

"A short time later he takes over the controls and when the engines are warmed up he asks the person who is in charge of the maintenance:"

—"Is everything O.K.?"

"The mechanic, who is on the ground with a fire extinguisher on his hands, raises the thumb of his right hand and answers."

—"Yes. Everything is O.K."

"The plane starts taxiing and takes-off a short while later. The pilot is on his dangerous flight."

"The writer then asks:"

—"Who risked more?"

1) "The banker, who lent the farmer some money and who, if the worst came to the worst, would



## O PARANINHO DA 31.ª TURMA

Figura sobremaneira conhecida nos meios aeronáuticos brasileiros, o Dr. Roberto Pimentel que presidiu as solenidades de formatura de mais essa turma da E.T.Av., é Presidente do Aéroclub do Brasil, tendo exercido quasi todas as chefias do antigo Departamento da Aeronáutica Civil, subordinado ao Ministério da Viação. Na actual Diretoria de Aeronáutica Civil ocupa o elevado cargo de Chefe da Divisão de Operações.

Aviador honorário, conhece todos os campos de aviação de nossa pátria, nos quais aterrou em "teco-teco", e em possantes aeronaves comerciais. Uma das características do Dr. Pimentel é o interesse pelas causas da aviação e dos aviadores civis, das quais se faz advogado espontâneo, motivo por que se torna ainda mais admirado e estimado.

S. S. é engenheiro civil especializado em assuntos ligados à infra-estrutura da aviação; desde os primórdios da nossa aviação civil, tanto de turismo como comercial, vem prestando o melhor de seus esforços a tão nobre causa. Por tudo o que tem feito nos meios aviatórios e pelos seus dotes de bondade, não há quem, ligado por qualquer motivo à aviação militar ou civil, não conheça e não venere a figura simpática do Dr. Roberto Pimentel.

## ENTREGA DAS DIVISAS, DIPLOMAS E PREMIO

Após o discurso do paraninfo que foi bastante aplaudido, efetuou-se a entrega de divisas pelas madrinhas dos novos sargentos; seguiu-se então a entrega dos diplomas e prêmios aos alunos que se distinguiram durante o curso, e que são, a saber:



A passagem da Chave Simbólica, feita pelo 3.º sargento Roberto Fernandes de Rezende ao aluno Amaury Faria Gusmati.

## MINISTERIO DA AERONÁUTICA (Aplicação):— 3S

Luiz Maia Clemente

F. A. B. (Disciplina):— 3S Alair Campos do Amaral

Especialistas em Operador e Manutenção de link-trainer:— 3S Luiz Maia Clemente

Viaturas motorizadas:— 3S Hermano Antônio Aguiar

Controlador de voo:— 3S Onésimo Ferreira de Araujo Filho

Marceneiro de avião:— 3S Jorge Bronzeri

Motores:— 3S Ruy Polonio de Oliveira

Observador meteorológico:— 3S Américo Ernesto de Oliveira

Estagiário que mais se destacou:— 3S Fausto Suzzara.

only lose part of the money because he had the land as guarantee?

or,

2) "the pilot who risked his life and his mission trusting only the word of the mechanic?"

"This is the story about which I would like you to think."

"However, if some layman should question me on your efficiency, on your skill, on your technique and on your responsibility, you can be sure my friends, that without running any risk, for I know this School, I will answer promptly and sincerely."

"This group is O.K.!"



O Dr. Roberto Pimentel quando falava aos alunos ladeado pelo Dr. Joaquim Penteado e Brigadeiro Armando Ararigboia.

## THE SPONSOR OF THE 31st GROUP

Dr. Roberto Pimentel, who presided over the graduation ceremonies at E.T.Av., is a very well known person in the Brazilian aeronautical world. He is the President of the Airclub of Brazil and has occupied most of the important positions of the old Civil Aeronautical Department which was subordinate to the Ministry of Public Works. In the present Civil Aeronautics Department he occupies the high position of Chief of the Operations Division.

He is a flyer and knows all the landing fields in our country, having landed in them in small training planes as well as in powerful commercial planes. One of Dr. Pimentel's characteristics is his interest for the cause of aviation and of the civilian pilots to whom he acts as a spontaneous lawyer thus making himself admired and esteemed even more. Dr. Pimentel is a civil engineer having specialized in matters connected to airplane structures. Ever since the early days of our civil aviation he has been putting his best efforts into such a noble cause. Owing to his accomplishments in the aeronautical world and due to his kindness, Dr. Pimentel is admired by all those who are connected in any way to military and civil aviation.

## AWARDING THE PRIZES AND DIPLOMAS

After the sponsor's speech, which was greatly applauded, the godmothers pinned the stripes on the blouses of the new Sergeants. The diplomas were then given out and the prizes were awarded.



**PASSAGEM DA CHAVE SIMBÓLICA**

Durante as solenidades da formatura da 31.ª turma, tivemos oportunidade de assistir à cerimônia da passagem da ferramenta simbólica, feita pelo aluno mais antigo da turma que sai, ao mais antigo dos que aqui ficam. Desta vez, coube ao aluno Amaury Faria Gusmati, da 3.ª Esquadilha, receber das mãos do aluno Roberto Fernandes de Rezende, da 2.ª Esquadilha e componente da turma diplomada.

Logo após, o 3.º, Sargento Gregório Rodrigues Dias usando da palavra, ofertou em nome dos seus companheiros, uma lembrança ao paraninfo, tendo este agradecido.

Depois do habitual desfile dos graduados em continência ao Pavilhão Nacional, e de toda a tropa em continência às autoridades, encerraram-se as solenidades que marcaram a graduação de mais um contingente de técnicos especializados para a Força Aérea Brasileira.

Damos a seguir, uma relação completa dos componentes da 31.ª turma:

**GRADUADOS EM 9 DE NOVEMBRO DE 1945****ESPECIALISTAS EM OPERADORES E MANUTENÇÃO DE LINK-TRAINER**

Luiz Maia Clemente  
Hugo Teixeira de Assis  
Luciano Pantaleão Pereira  
Jefson Romero de Camargo  
Walter Fernandes Moraes  
Benedito Leovaldo Thomazini  
Benone Macedo Fitipaldi

Marceneiro de avião:— 3S Jorge Bronzeri  
Motores:— 3S Ruy Polônio de Oliveira  
Observador Meteorológico:— 3S Américo Ernesto de Oliveira  
Estagiário que mais se destacou:— 3S Fausto Suzzars

**HANDING OVER THE SYMBOLIC KEY**

During the graduation of the 31st. group we had the opportunity of witnessing a ceremony in which the oldest student of the departing group handed over the symbolic key to the oldest student who will remain in the School. This time, student Amaury Faria Gusmati, of the 3rd. Squadron, received the key from the hands of student Roberto Fernandes de Rezende, of the 2nd Squadron.

After this, 3rd. Sergeant Gregório Rodrigues Rodrigues Dias made a speech and offered a gift to the sponsor who thanked him.

The customary parade in which the graduates saluted the flag and the troops saluted the authorities ended the ceremonies which marked the graduation of another group of specialists for the Brazilian Air Force.

The following is the complete list of names of the students who made up the 31st group:

**RELAÇÃO DOS ALUNOS E ESTAGIARIOS****ESPECIALISTAS EM VIATURAS MOTORIZADAS**

Hermano Antonio Aguiar  
José Petroni  
Walter Miralha Alves

**ESPECIALISTAS CONTROLADORES DE VOO**

Onésimo Ferreira de Araujo Filho  
Plinio Barbosa Martins



Alunos premiados da 31.ª turma.

Page  
112/576  
11/42



Roberto Fernandes de Rezende  
 Gregório Rodrigues Dias  
 Oscar Santiago  
 Sansão Shiekar  
 Alair Campos do Amaral  
 João Ferreira Lima

**ESPECIALISTAS MARCENEIROS DE AVIAO**

Jorge Bronzeri  
 Estevam Alves Lima

**ESPECIALISTAS EM MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE RÁDIO**

Severino Alves da Silva

**ESPECIALISTA EM SISTEMAS ELÉTRICOS**

Alfredo Pinheiro Cyrino Junior

**ESPECIALISTAS OBSERVADORES METEOROLÓGICOS**

Américo Ernesto de Oliveira  
 Miguel Mascarenhas Diacópulos  
 Alcysio Coelho Gomes



Ao olhar a bandeira da Pátria, os diplomandos juram defendê-la com o risco da própria vida, mostrando-se filhos valorosos deste imenso Brasil!

**ESPECIALISTAS EM AVIOES**

Ary Nery Laudino  
 Mário Pinho Ferraz  
 José Dib

**ESPECIALISTAS EM MOTORES**

Ruy Polonio de Oliveira  
 José Antonio de Andrade Barbosa  
 Jesino Carlos Pereira Leite  
 José Benedito Aragão  
 Antonio Carlos Marcondes de Almeida  
 Mário Machado Ramondini  
 Oswaldo Gomes de Oliveira  
 Walter Galvão de Souza Leal  
 Alfeu da Costa Ferreira  
 Luiz Lopes Vilas Boas

**ESTAGIÁRIOS**

**ESPECIALISTAS EM VIATURAS MOTORIZADAS**

Fausto Suzzara  
 José Ruitai Gonçalves  
 Sebastião Ferreira dos Santos

**ESPECIALISTAS SOLDADORES**

Alfredo Eduardo Itaquí  
 Marcino da Silveira Nunes

**ESPECIALISTAS EM SISTEMAS ELÉTRICOS**

Hélio Faria  
 Francisco Esperidião Nogueira  
 Adão de Souza Vianna  
 Antonio Paiva Mello  
 Arides Alves Pinto



## "Estou simplesmente admirado com esta Escola" Declarou o Major General Robert L. Walsh por ocasião de sua visita a São Paulo, no dia 9 do corrente

Almoço oferecido em sua homenagem na E. T. Av.

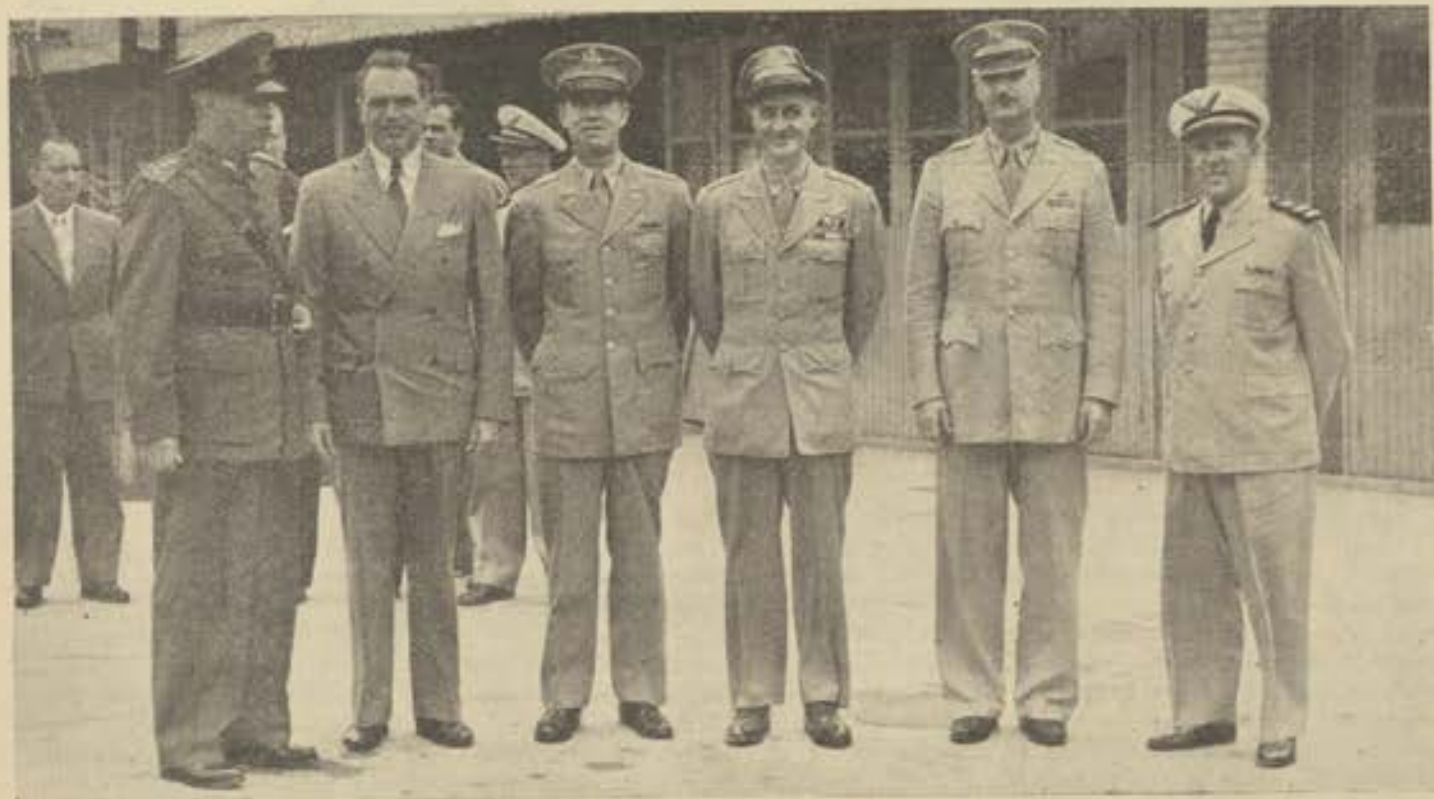
São Paulo teve a grata satisfação de receber mais uma vez a visita do Major-General Robert L. Walsh, no dia 9 do corrente. Oficial bastante conhecido entre nós, tem o seu nome ligado a grandes realizações aeronáuticas em todo o mundo, tendo pertencido também ao Estado Maior do General Arnold. Durante um dos mais importantes períodos da batalha do Atlântico, comandou o "Ferry Comand" das Forças Aéreas Americanas no Atlântico Sul e ao terminar a guerra exercia o posto de chefe do Comando Oriental da Força Aérea de Tio Sam, com base na Rússia. O ilustre oficial foi sempre muito amigo do Brasil, tendo contribuído de maneira evidente para o bom entendimento entre as forças brasileiras e americanas sediadas no Nordeste, durante a guerra. Enquanto esteve entre nós como Comandante, recomendou aos seus soldados o estudo da língua portuguesa e o reforçamento do sentimento de amizade no seio do povo aliado dos Estados Unidos.



A chegada do Major General Robert L. Walsh.

On the 9th of this month São Paulo had the great pleasure of again receiving a visit from Major General Robert L. Walsh. This officer is very well known to us and his name is connected with great aeronautical achievements all over the world. He also belongs to General Arnold's General Staff.

He commanded the A.A.F. "Ferry Command" during one of the most important periods of the battle of the South Atlantic and when the war ended he was the Head of the Oriental Command of Uncle Sam's Air Force in Russia. This distinguished officer has always been a friend of Brazil and has contributed greatly towards the good understanding between the Brazilian and North American forces stationed in the Northeast of Brazil during the war. While he was among us as a Commander he recommended that his soldiers study the Portuguese language and that they try to



Da esquerda para a direita o Capitão Brandão, Sr. Harry Gill, Cel. Wood, Major General Robert L. Walsh, Cel. Lewis, e Major Parreiras Horta.



O Major-General Walsh foi um dos pioneiros no desenvolvimento da Força Aérea dos Estados Unidos desde a primeira Guerra Mundial, tendo sido agraciado nesta segunda Guerra Mundial, com a Legião do Mérito, pelo seu destacado trabalho na organização das escolas de treinamento utilizadas na construção da atual poderosa aviação norte-americana.

A famosa técnica dos bombardeiros de "ida e volta" foi aplicada em alta escala pelo Gen. Walsh quando comandou na Rússia, as forças aéreas do seu país em guerra.

#### A CHEGADA DO GEN. WALSH E SUA COMITIVA

As 11 horas e 15 minutos, pousa no Campo de Congonhas possante avião da Força Aérea Norte-Americana, conduzindo além de S. Excia., os seguintes oficiais que o acompanharam nessa visita à Capital Bandeirante: Cel. R. C. Lewis, Cel. Wood T. n, Cel. C. P. Brown, Major J. D. Nichols, Major W. Law, Major Luiz Sampaio, da F.A.B.,

strengthen the friendship between the North American and Brazilian people.

Major General Walsh was one of the pioneers in the development of the North American Air Force in World War I. In World War II he was awarded the Legion of Merit medal for his outstanding work in the organization of training schools which helped to build the powerful Army Air Force of today.

The famous "return trip" bombing technique was applied on a large scale by General Walsh when he commanded the Air Forces of his country in Russia.

#### THE ARRIVAL OF GENERAL WALSH AND HIS RETINUE

At 11:15 a.m. the powerful airplane belonging to the American Army Air Forces landed at Congonhas Field. Besides the General, it brought the following officers who were accompanying him on this visit to São Paulo: Col. R. C. Lewis, Col. Wood Lieut. Col. C. P. Brown, Major



O almoço oferecido ao Major General Robert Walsh.

Capitão Gates, Sr. V. S. Myers Engenheiro da Wright Co., Sr. David Beaty III, Sargentos A. Leavy e J. Clark.

No aeroporto foram recebidos por altas autoridades militares e civis e representantes da imprensa, entre os quais, o reporter do "Pega-Mosca".

#### VISITA À ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Logo após o desembarque e os cumprimentos, dirigiu-se o Gen. Walsh para esta Escola onde em companhia do Brigadeiro Armando Ararigboia Comandante da 4.ª Zona Aérea, Gen. João Pereira de Oliveira, Comandante da 2.ª Região Militar, Major Av. Parreiras Horta, Capitão Bu. no Brandão e demais oficiais, percorreu um a um todos os departamentos deste Estabelecimento. À entrada de cada departamento especializado, a famoso General fazia interessantes comentários sobre o que ali se estudava, mostrando assim, além de um conhecimento aprofundado em matéria de aviação, o espírito vivo e alegre que caracteriza os americanos do norte.

Luiz Sampaio of the Office of the Air Ministry Major W. Law, Captain Gates, Mr. V. S. Myers, Engineer of the Wright Co., Mr. David Beaty III Sergeant A. Leavy and J. Clark.

They were received at the Airport by high military and civilian authorities and representatives of the press, among whom the "Fly Paper's" reporter was to be found.

#### A VISIT TO ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Soon after having landed, General Walsh came to the School and visited its Departments in the company of Brigadier Armando Ararigboia, Commander of 4th. Air Zone, João Pereira de Oliveira, Commander of the Second Military Region, Major Parreiras Horta, Captain Bueno Brandão and other officers. Upon entering each Department the General would make interesting comments on what was being taught. He thus demonstrated his profound knowledge of aeronautical subjects and the lively and gay spirit which is characteristic of the North American people.

(Cont. na pág. 12)



# *A proclamação da República no Brasil, marcou o início de uma nova era política, com a dinastia imperial deposta e o sistema monárquico extinto.*

Por Antônio Costa



O Marechal Manoel Deodoro da Fonseca.

"15 de Novembro de 1889: o Marechal Manoel Deodoro da Fonseca é proclamado pelo povo, Exército e Armada, chefe do governo provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, por ter sido, nessa data, pela mesma proclamação, decretada a deposição da dinastia imperial e a extinção do sistema monárquico".

O nome do Marechal Deodoro da Fonseca, está intimamente ligado à palavra **República**, pois foi ele o seu principal realizador. Allás, o prestígio militar emprestou muita força à propaganda contra o regime monárquico que imperava no Brasil, antes do memorável 15 de Novembro. Mais tarde, o Exército e a Marinha, aliando-se aos republicanos civis, armaram o golpe decisivo contra a monarquia, cujos chefes de nada suspeitaram até o momento culminante.

15th. of November 1889: Marshal Manoel Deodoro da Fonseca was proclaimed by the people, army and navy as Chief of the provisional government of the Republic of the United States of Brazil, as on that day and by the same proclamation the Imperial Dynasty and the monarchy had become extinct.

The name of Marshal Deodoro da Fonseca is intimately related to the word Republic, as he was the principal driving force in its realization. Military prestige lent much force to the anti-monarchistic propaganda rapidly spreading at that time in Brazil, just before the 15th. of November. Some time later both the army and the navy, allying themselves to the civilian republicans, were able to plan the stunning blow without allowing any of the plans to be known.



O dia da proclamação da República passou a figurar em nosso calendário como uma das datas mais importantes para os brasileiros. E é por isso que nesse dia, todos os anos, há festas e há comemorações diversas. A cidade toda embandeirada e alegre, celebra o feito glorioso do Marechal Deodoro da Fonseca, auxiliado por Floriano Peixoto e outras grandes figuras.

De há muito tempo os conspiradores do movimento republicano procuravam convencer a Deodoro de que ele deveria auxiliá-los nessa campanha. Em sua própria residência, Deodoro deu a tão cobiçada adesão, declarando: "Façamos a República. Benjamin e eu cuidaremos da ação militar; o Sr. Quintino e os seus amigos que organizem o resto".

Foi numa tarde, grande massa de povo enchia o edifício da Câmara Municipal; ambiente carregado; ansiedade em todos os ânimos; fisionomias acentuadamente preocupadas. Ali mesmo, antes que acontecimentos imprevistos pudessem barrar a marcha dos trabalhos, foi solenemente proclamada a República.

Dois dias depois, D. Pedro II e toda sua família, embarcavam de regresso a Portugal, consumando-se assim a mudança do regime em nosso país.

Com muita razão todos nós veneramos a figura do Marechal Deodoro da Fonseca. Ele não foi somente o herói de inúmeros feitos; foi, acima de tudo, o líder do movimento republicano. Seu nome pertence à história e está imortalizado. No seu túmulo, no Rio de Janeiro, podem-se ler estas palavras, testemunho evidente do seu valor e do nosso reconhecimento: "Deodoro e sua esposa. Ele não morreu; está vivo."

This day of the proclamation of the Republic became one of the most important dates on our National calendar, and so for this reason each year on this day there are always, celebrations and parties. The whole city in its most festive outlay with flags flying to celebrate the glorious work of Marshal Fonseca helped by Floriano Peixoto and other great figures.

For some time preceding this, the conspirators had tried to convince Deodoro that he should come in with them in the secret campaign; and it was in his own home that he gave in and decided to throw in his lot declaring "We shall have a Republic!"

"Benjamin and I shall take care of the military action while Quentín and his friends organize the rest".

In the afternoon a tremendous crowd invaded the Municipal Hall, a tense atmosphere, animated spirits overcoming anxiety present amongst all, and right there and then before any other happenings could spoil their chances the Republic was solemnly declared. Two days later Peter II and all his family were on their way to Portugal thus proving to all the change in political regime.

Thus it is only fitting that we should remember the imposing figure of Marshal Deodoro da Fonseca. Not only is he the hero of innumerable episodes but also he was the leader of the Republican movement and for this reason his name will go down in history. On his tombstone in Rio is the following inscription:

"Deodoro and spouse. He did not die; he is alive!"

## ALUNADAS

O Corrêa (446) considera a maior emoção de sua vida o que lhe ocorreu há alguns dias. Ele estava dirigindo um "Jeep" (Ele é de viaturas...) e já tinha ultrapassado o limite máximo do velocímetro. Apesar disso, ainda fazia força para "encostar o pé na tábua". Ao chegar no topo de uma ladeira, com um sorriso maquiavélico nos lábios alcançou seu objetivo: o pobre do "jeepinho" dava o que tinha, não poderia correr mais do que corria.

Nisso, vinda de trás, ele ouviu uma "vozinha" esganada gritar:

— Pare! Pare, pelo amor de Deus!

Assustado, pois julgava estar só, parou, mas perguntou:

— Quem está aí?

E a "vozinha", num misto de medo e recriminação:

— É o seu anjo da guarda, mas eu vou descer, porque não sou besta!...

Mudando de assunto: Os alunos que tiverem pendôr para serem "Amigos da Onça" e que desejarem "comentar" alguma coisa engraçada ocorrida com seus "Amigos", devem cooperar conosco, para que esta secção possa continuar a ser o que sempre foi: uma sucursal do Butantã... de outra forma, a não ser em raras ocasiões, teremos que nos conformar com a adaptação de "piadas" que, na maioria das vezes, nada têm a ver com as nossas atividades. Assim sendo, depois de termos sido francos, esperamos que os nossos caros "colegas" atendam a este apêlo "desesperado" e nos enviem colaborações, sobre todos e sobre tudo...

Elas devem ser entregues na 4.ª esquadrilha, para qualquer dos "Maia" (980 ou 1212), com o nome, n.º e esquadrilha do autor. As que forem publicadas levarão os pseudônimos dos autores. As que não forem... AZAR...

Obrigado, "Os Maia" (Não os de Eça...)

The greatest thrill that Corrêa (446) has had in his life happened a few days ago. He was driving a "jeep" (he belongs to the Motor Vehicles Dept.) and had already exceeded the limit of the speed indicator. In spite of this he was doing his best to make his foot touch the floorboard. When he got to the top of a hill, with a Macchiavelian smile on his lips, his foot was almost going through the floor. The poor jeep was giving all it had. It couldn't go any faster than it was going.

Suddenly he heard a shrill voice from behind shouting:

— "Stop! For Heaven's sake, stop!"

Scared, for he thought he was alone, he stopped and asked:

— "Who's there?"

And the "voice" answered in a mixture of fear and recrimination.

— "It's your guardian angel but I'm getting out 'cause I ain't no sucker!"

To change the subject. The students who are inclined to be "False Friends" and would like to write something about their "Friends" should cooperate with us so that this column will continue to be what it always has been—a subsidiary of the snake farm at Butantã. If this does not happen we will have to be content in adapting jokes which in most cases have nothing to do with our activities. Thus, having been frank, we hope that our dear "colleagues" will answer this "desperate" appeal and send us their contribution about everybody and everything...

They should be handed in to any of the "Maia" (980 or 1212) at the 4th Squadron and should have the writer's name, number and squadron. The contribution which are published will bear the author's pseudonym. The ones which are not published... well... TOO BAD! Thanks. "The Maia".



## ENFIM OS PRIMEIROS RESULTADOS

UMA TARDE MOVIMENTADA NO AEROPORTO DE CONGONHAS E UMA CONVERSA CONFORTADORA COM SARGENTOS FORMADOS PELA E. T. Av., A VIDA É MELHOR DO QUE SE PENSA, SAUDADES DOS TEMPOS DE ESCOLA E NOVOS HORIZONTES

Podemos dizer que um dos mais movimentados aeródromos do Brasil, é sem dúvida o de Congonhas; em suas pistas aterrizam aviões das mais importantes rotas do continente. Possuindo em suas instalações o que de mais moderno se produziu em matéria de campos de pouso, recebeu há pouco mais de quatro meses a moderníssima torre de controle, construída sob moldes da Administração da Aeronáutica Civil dos E. E. U. U. e que logo foi entregue aos cuidados dos especialistas preparados pela Escola Técnica de Aviação. A torre, que tem original aspeto, sendo mais ampla em cima que em baixo, possui também sensíveis e aperfeiçoados aparelhos de observação e comunicação apresentando, graças à eficiência do pessoal encarregado do controle, excelentes resultados.

O grupo de ex-etavianos que atualmente cuida de seu funcionamento, antes de iniciar suas atividades neste novo setor, fez proveitosos estágios de aperfeiçoamento em diversas unidades aéreas do norte e sul do país, capacitando-se assim para cuidar com mais conhecimentos náuticos, deste novo serviço. A torre, que tem o significativo característico de ser a única de controle civil, dirigida por militares diretamente subordinados à FAB, está sob direção do 3.º srgt. Umberto Fattori, auxiliado por mais meia dúzia de técnicos também preparados pela E.T.Av. São eles o 3.º srgt. Francisco Dreza, Milton Cruz, Adolfo Krasilehik, Jair de Barros Ferreira, Fleury Bottene e Renato Lencione.

A Redação do Papel Pega-Mosca, que visitou pormenorizadamente todas as instalações do campo, teve o feliz ensejo de observar o entusiasmo profissional, orgulho e camaradagem que tão bem expressaram as normas de trabalho dos alunos da E.T.Av.

Um dia chuvoso, conforme esclarecimentos prestados pelos técnicos, apresentava-se mais propício para confirmar a eficiência dos trabalhos da torre, pois é principalmente com mau tempo que os mesmos podem empregar com mais largueza seus conhecimentos.

Informando sobre a responsabilidade que lhe é atribuída, referiram-se ao considerável movimento de 10.000 passageiros mensais do Campo, ficando ao encargo do pessoal da torre, controle do tráfego aéreo, transmissão e informes para aviões em voo, aprovação de planos de voo, licença de taxi, número para decolagem, destinos, tipos de tráfego, etc.

Sob os característicos essenciais da nova torre, que pode ser considerada a mais bem montada do Brasil sobemos ter capacidade de comunicação radiofônica até 80 kms, transmitindo em frequência de 209 Kilociclos e recebendo em ondas de 4495, 6310 e 2870 kilociclos.

We can say that Congonhas is without doubt one of the busiest airports in Brazil. Airplanes of the most important routes on the continent land on its runways. It was installed along modern lines and its equipment is of the very best. A little more than four months ago it

received the very modern control tower which was built in accordance with specifications of the United States Civil Aeronautics Authorities. A little later the tower was handed over to the care of specialists who had been trained at Escola Técnica de Aviação. It has a unique appearance as it is wider at the top than at the bottom. It has very sensitive and highly developed observation and communications equipment and has had excellent results, due to the efficiency of the personnel in charge of its operation.

The group of ex-students which is taking care of the tower at the moment was stationed at several aeronautical bases in the North and South of the country. The students thus had the opportunity of improving their knowledge and experience before starting their activities in this new sector. The tower is characteristic in that it is the only civilian control tower which is run by F.A.B. personnel. It is under the direction of 3rd Sergeant Umberto Fattori who is helped by half a dozen technicians also prepared by E.T.Av. They are: 3rd Sergeants Francisco Dreza, Milton Cruz, Adolfo Krasilehik, Jair de Barros Ferreira, Fleury Bottene and Renato Lencione.

The "Fly Paper's" representative visited all the installations of the field in detail and had the opportunity of observing the professional enthusiasm, pride and comradeship which characterizes the work of the students from E.T.Av.

A rainy day according to the technicians, would be the best day to prove the efficiency of the work done at the tower because it is chiefly in bad weather that they can use their knowledge to a greater extent.

Talking about their responsibilities, they said that 10.000 passengers go through the field every month. The control tower personnel are in charge of all air traffic. They have to give out information to flying planes, approve flight plans, give permission for taxiing take off numbers, destinations, types of traffic and so on.

The tower is considered the best in Brazil. Its radio has a range of 80 Kms. and transmits on a frequency of 209 kilocycles. It receives on the frequencies of 4495, 6310 and 2870 kilocycles.



Três especialistas formados pela E.T.Av. — São eles: Adolfo Krasilehik, Renato Lencione e o Chefe da Torre de Congonhas, SS Umberto Fattori.



Referindo-se à nova vida que veem desfrutando como técnicos formados pela E.T.Av., declararam ter tido oportunidade de confirmar o valor de seus diplomas, bastando para isso apontar o significativo fato de estarem os mesmos servindo nessa nova torre, talvez a primeira no gênero, montada no Brasil.

A responsabilidade atribuída a estes valerosos ex-alunos da E.T.Av. é para nós razão de justo orgulho e para todos os estudantes motivo de grandiosas esperanças no dia de amanhã.

Talking about the life they are leading as technicians who graduated from E.T.Av., they declared that they have had the opportunity of demonstrating how much their diplomas were worth. This was shown by the significant fact that they were working in this new tower which is perhaps the first one of this type to be erected in Brazil.

The responsibilities which are carried by the valuable ex-students of E.T.Av. make us justly proud and the students have reason to feel very enthusiastic about the future.



(continuação da pág. 8)

#### ALMOÇO DE HOMENAGEM

Já estava preparado, nesta Escola, um almoço íntimo de homenagem ao ilustre cabo de guerra, tendo sido o mesmo servido nos salões da nossa Biblioteca, com o comparecimento de autoridades especialmente convidadas. A nossa reportagem anotou, além do Brig. Armando Ararigboia, Gen. João Pereira de Oliveira e membros da comitiva do Gen. Walsh, os nomes do Major Parreiras Horta, representando o Comandante desta Escola Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Major Luiz Sampaio, Cap. Méd. Dr. Alípio Pernet, Chefe do Centro Médico do Parque de Aeronáutica de São Paulo, Sr. Signor, do Consulado Americano, Sr. Frank Oram da Coordenação de Assuntos Inter-americanos, jornalista Assis Chateaubriand e demais representantes da imprensa. O ágape decorreu num ambiente de franca cordialidade, tendo também dele participado oficiais e convidados especiais.

#### O REGRESSO A CAPITAL FEDERAL

A visita do Gen. Walsh a São Paulo, caracterizou-se desta vez pela extrema rapidez com que foi feita, pois negócios urgentes o aguardavam no Rio de Janeiro. A permanência do General e sua Comitiva nesta Capital, durou cerca de 90 minutos apenas, quasi todos eles passados na E.T.Av.

Antes da saída, procuramos abordar o General visitante, pedindo-lhe algumas palavras para o "Pega-Mosca", ao que ele respondeu: "Estou simplesmente admirado com esta Escola. Vocês não podem calcular o quanto ela representa para o desenvolvimento da aviação no Brasil".

A comitiva deixou São Paulo às 14:00 horas, partindo de Congonhas com destino à Capital da República, onde o General Walsh deveria participar, no mesmo dia, de uma conferência entre altas autoridades americanas.

#### LUNCH IN HONOR OF THE GENERAL

A banquet had been prepared at the School in honor of the distinguished General. It was served in the halls of our Library and was attended by Brigadier Armando Ararigboia, General João Pereira de Oliveira and members of General Walsh's staff, Major Parreiras Horta, representing Lieut. Col. João Mendes da Silva, Commander of the School, Major Luiz Sampaio, Captain Dr. Alípio Pernet, Chief of the Medical Center of the Aeronautical Depot of São Paulo, Mr. Signor, of the North American Consulate, Mr. Frank Oram of the Office of Inter American Affairs, journalist Assis Chateaubriand and other representatives of the press. The banquet was very pleasant and was also attended by officers and guests who had been especially invited.

#### THE RETURN TO THE FEDERAL CAPITAL

This time the visit of General Walsh to São Paulo was characterized by his short stay in this town due to the fact urgent business called him back to Rio de Janeiro. General Walsh and his retinue stayed in this Capital for only about 90 minutes and most of this time was spent at E.T.Av.

We tried to interview the General before his departure and asked him to say a few words for the "Fly Paper." "I have great admiration for this School" he said. "You cannot imagine how much it represents for the development of aviation in Brazil."

The group left São Paulo at 2:00 p.m. from Congonhas Field and flew to the Capital of the Republic where, on that same day, General Walsh attended a conference among high authorities of the United States.



**Atenção! Alarme Aéreo! Alarme Aéreo!**  
*... e a Teco - Tecos, Ingenualmente Voava, Voava ...*

*História interessante contada por um piloto da Esquadrilha de Ligação e*  
 ★ ★ ★ *Observação na Itália* ★ ★ ★

Entre os pilotos brasileiros que lutaram no "front" europeu, tivemos o prazer de entrevistar o 2.º Ten. Av. Conv. Darcy da Rocha Campos, presentemente servindo no Parque de Aeronáutica de São Paulo que efetuou 69 missões quando serviu na Esquadrilha de Ligação e Observação. Essa esquadrilha chegou à Itália em setembro de 1944 e depois de efetuar quasi 2.000 missões, e de ter rechassado o inimigo voltou ao Brasil, após um afastamento de 11 meses da pátria.

Contou-nos o Ten. Darcy que cada piloto da esquadrilha realizou uma média de 60 missões, todas elas de 15 quilômetros dentro das linhas alemãs. Disse-nos ainda: "Sempre voavamos com uma cobertura de "cerca aliada" e com a proteção da escolta que nos prevenia de

Among the Brazilian pilots on active duty we had pleasure of interviewing Lt. Darcy da Rocha Campos, at present stationed at the Parque de Aeronautica de São



Paulo, who took part in sixty nine missions while on duty with the Liaison squadron. This squadron arrived in Italy in September of 1944 and having effected nearly 2.000 missions over enemy territory returned to Brazil having been overseas for 11 months.

Lt. Darcy went on to tell us how each pilot carried out an average of about 60 missions, all of them at least 15 kilometers into German territory. He went on explaining:

"We always flew with an allied "Cover protection" and the protection of the air

aproximação de aviões inimigos. Era comum durante o voo, recebermos avisos da aproximação de aviões inimigos quando o rádio comunicava "ALARME AEREO, ALARME AEREO". A esse aviso os "Teco-Tecos", desciam rapidamente, atingindo o limite de velocidade e segurança capaz de ser suportado pelo avião. Nada nos impressionava, naquele momento. Queríamos era descer! E o mais rapidamente possível! Dessa maneira, nós dos Teco-Tecos, nunca tivemos o prazer de entrevistar um "Boche". O aviso do rádio era por nós religiosamente observado".





Falando-nos de passagens interessantes ocorridas durante as missões contou-nos essa: "Uma vez decolei com um elemento do Exército para cumprir uma de minhas missões, sendo-nos permitido voar somente a 90 kilometros por hora. Esquentei o motor tirando o óleo do Carter e colocando-o em "Banho-Maria"; essa operação era feita diariamente, devido a temperatura ser sempre de 10 graus abaixo de zero. Feita essa operação decolei e enquanto ganhava altura o meu companheiro começou a fazer tentativas a fim de entrar em contato com a bateria. Após infrutíferos esforços, descobri que o rádio estava em "Panne" mas continuei minha subida para alcançar os 2.500 metros de altura em que devia ser feita a observação. Depois de 40 minutos de ascensão chamei o meu companheiro e sugeri que descêssemos, dadas as condições de nosso rádio, pois arriscávamos muito voando sem o mesmo. Os alarmes eram dados com muita frequência; ele, porém, disse-me que não era necessário, pois conseguiria consertar o aparelho sem muita demora. Depois de muitos esforços conseguiu pô-lo em funcionamento novamente e qual não foi o nosso espanto quando ao ligarmos o aparelho ouvimos as seguintes palavras: ATENÇÃO, ATENÇÃO, ACABOU O ALARME AÉREO" "ESQUADRI-LHA DE LIGAÇÃO, GANHE ALTITUDE" Tinhamos voado ingenuamente 40 minutos dentro do "ALARME AÉREO"! Pertinho dos "boches" a 2.500 metros de altitude e sem o sabermos! Nem é preciso dizer que apesar de já ter passado o alarme descemos a toda para recuperar o fôlego. Quasi enfrentamos um "Heinke"... e de Têco-Têco!



O Ten. Av. Conv. Darcy da Rocha Campos, Chefe de Operações e Tráfego Aéreo do Parque de Aeronáutica de São Paulo.



raid squad which always gave the warning of approaching planes. Quite commonly during a mission we would hear over the radio — "Attention all planes, air raid-warning air-raid warning!!!" and very promptly all the small liaison planes start a dive for the cover and safety of the ground, often diving the planes above the permitted maximum diving speeds. We never had the pleasure of a surprise visit from the Boches!!!"

He told us how during a large part of the campaign they could not make emergency take-offs as the weather was exceedingly cold, often reaching 10 below zero so that the oil had to be heated up outside the plane in large pans.

Among other details of the various missions he told us that the cruising speed for observation trips was 90 Km. per hour, and also how once upon taking off without having checked his radio he found that it was not functioning correctly; the infantry lieutenant along on the trip said that he could quite easily and quickly correct the trouble, so rather than lose time by returning to the home-field, Lt. Darcy continued climbing and upon reaching the correct altitude which was 7.500 feet headed out over enemy territory. The observation officer continued to fiddle with the radio so after 40 minutes flying he suggested returning as contact with the guiding battery was impossible, however just then he managed to get a few faint signal over the radio and you can imagine their horror when they heard "Attention all planes air-raid over, air raid over" you may return to your designated altitudes" Well he said: "even if it was over we got down fast to catch our breath and think over meeting a Heinke in a flying jeep!!!"



## CONHEÇA SUA ESCOLA

### O Aluno 1185 Ariovaldo Corrêa Pinto, do Departamento de Link Trainer fala sobre sua especialidade

— Eramos doze e estávamos à porta do Departamento de Treinador Link, a espera do sinal. Alguns minutos mais e Mr. Michel, chefe do departamento, nos conduziu a uma sala onde esperamos ansiosos as primeiras palavras acerca do curso que iríamos iniciar.

De nossa atitude própria de calouros, curiosos e receiosos fomos arrebatados pelas primeiras palavras do mestre, dissertando como de praxe na primeira aula sobre toda a atividade que iríamos desenvolver dentro das 36 semanas de curso.

— "Este departamento têm como finalidade formar instrutores competentes em todas as fases de instrução e de voo pelos instrumentos, dentro das limitações do aparelho utilizado para tal, padronizar os métodos e processos de instrução nas diferentes utilizações do aparelho, permitir aos instrutores tirar o melhor rendimento possível do aparelho treinador, não só na fase básica como na avançada da instrução com auxílio de rádio.

É denominado Link, porque têm esse nome o inventor de tão útil aparelho.

Este curso compreende seis fases, formando dois grupos principais. A Manutenção e a Operação. Na fase de Manutenção vocês terão como Instrutor Mr. Chase e quando iniciarem a fase de voo então será Miss Dorothy Mackay. Nas duas fases finais um instrutor em cada. Os cursos de Manutenção, no início e no fim, serão feitos no Jockey Club (Hipódromo) onde existem 7 treinadores em condições de voar. Vocês contarão com a assistência de 5 instrutores e 5 instrutoras além de um outro somente para califasia.

Na primeira fase vocês aprenderão a compreender bem o treinador. Aprenderão que ele se compõe de cinco conjuntos principais: base, otôgno giratório, fuselagem e mesa. Depois também a nomenclatura de todas as peças contidas em cada conjunto. O otôgno giratório, a fuselagem e o registrador automático na mesa simulam o avião em voo, e a mesa simula a torre de controle. Três princípios básicos regem o funcionamento do Link: Vácuo, Mecânico e Elétrico, um complementando o outro. É necessário também manter o aparelho em condições de voo, e para isso é necessário inspecioná-lo: diariamente antes dos voo, às 50, 100 e 500 horas de voo. Essa fase durará 6 semanas.

Após uma troca de olhares, uma piadinha, o mestre continuou.

— "Na segunda fase é que vocês iniciarão o mais interessante do curso. É a fase dos voo. Suas matérias serão: voo básico, teoria de voo, regulamentos aéreos e navegação calculada. Em voo básico vocês irão familiarizar-se com o sistema de painel, com os preparos para o voo, subidas, descidas, e curvas padrões. Manter e corrigir rumos altitudes e velocidades com calmaria e com ar agitado, glissagens, derrapagens, perda de velocidade, parti-

There were twelve of us at the Link Trainer Department's door awaiting the bell-call. A few minutes later Mr. Michel, head of the Department, took us to a room where we anxiously and expectantly waited to hear all about the course which we were just about to enter.

Being freshmen, our attitude was that of shyness and curiosity all in one but we were thrilled by the first words of our teacher who gave us an explanation of our 36 weeks training.

— "This department will form competent instructors in all instrument flight phases, within the limits of the



O Departamento de Link-Trainer.

trainer used. It will create standard processes and methods of instruction on different uses of the trainer so that the Instructors may have the best results, not only in the basic phase, but also in the advanced training with Radio Aids.

The trainer is named "Link", after the inventor of this useful instrument.

This course is divided into six distinct phases, forming two principal groups: Operation and Maintenance. In the Maintenance phase you will have Mr. Chase as your Instructor and later Miss Dorothy Mackay who will be your Flight Instructor. There will be an Instructor in each of the two final phases. The beginning phase and final phase of the Maintenance course, will be held, at the Jockey Club (Hippodrome) and will have seven trainers in flying condition.

You'll be assisted by five Instructors and five women Instructors, and one for speech training.

In the first phase you will begin to understand the trainer. You will learn that it is divided into five principal



fuso, reataques de emergência etc. Em teoria de vôo, aprenderão aerodinâmica, efeitos de velocidade, altitude e carga, ângulos, ilusões sensoriais, etc. Em regulamentos aéreos serão ensinados os regulamentos para tráfego nas aerovias, nas zonas de controle altitudes corretas de vôo e os procedimentos do piloto em diversas situações. Na interessantíssima parte de Navegação Aérea vocês adquirirão conhecimentos sobre: terra, latitude, longitude, tempo, projeções mapas e cartas aeronáuticas, uso do computador, cálculos sobre ventos e rotas aéreas, parte muito importante pois em vôo pelos instrumentos, visto que se houver referência, será muito vaga. Estudarão alguma coisa sobre o funcionamento de alguns instrumentos do painel do avião, e depois de mais 6 semanas nesses estudos verão terminada mais uma fase."

— Mas sup-nhamos que o aluno não se dê bem com o curso? perguntou um dos colegas.

— Bem. Esse é o ponto "pivot" do curso. É preciso que tenhamos alunos vivamente interessados nele. Qualquer dificuldade deve ser revelada para ser removida visto a grande responsabilidade arcada sobre seus ombros.

— "A terceira fase de seu curso versará sobre exercícios de vôo avançado. Meteorologia e rádio-navegação. Ai vocês aplicarão o que aprenderam na fase anterior e aprenderão mais a simular e utilizar o rádio com a navegação aérea. Por exemplo: o aeroporto de Santa Cruz no Rio de Janeiro possui rádio-faixa, isto é, quatro torres que transmitem sinais nítidos N e A. Haverá portanto uma zona de bi-sinal, onde os sinais começam a se encontrar, e outra zona onde o sinal é um som contínuo misto de N e A, chamada faixa. Vocês aprenderão a seguir essa faixa que conduzirá o avião à estação do aeroporto. Porém para isso o avião terá que seguir regras de tráfego aéreo fazendo determinadas curvas (procedimentos) que serão ensinados com vôo avançado.

— Mas como irei ouvir esses sinais?

— Na realidade eles são transmitidos automaticamente pelas torres. Aqui porém iremos simular usando o rádio na gaveta central das mesas. Portanto vocês formarão duplas para voar. Um será o piloto que voará o outro o instrutor que controlará o rádio e o vôo.

Na quarta fase vocês irão usar o rádio-bússola. Os seus exercícios serão de sintonizar uma estação do aeroporto ou qualquer outra, mesmo difusora comercial, e então voar para essa estação seguindo o som ou um instrumento que indicará ao piloto a marcação da estação. Sa-



...Há também os bons momentos de descanso...

partir: base, revolving octogon, fuselage and Desk. Afterwards you will learn the nomenclature in each principal part. The revolving octogon, fuselage and the automatic recorder on the desk simulate a plane in flight and the desk simulates a control tower. Three principal forces control the Link's performance: Vacuum, Mechanical and Electric, each of which helps the other. To keep the trainer in flying condition it is necessary to inspect it daily, before flight, at 50, 100 and 500 hours. This phase will last six weeks."

Before continuing, our teacher looked around and cracked a joke.

— "The most interesting part of the course will be in the second phase. It's the flight phase. The subjects are: basic flying, theory of flight, air regulations and dead reckoning navigation. In basic flying you will become familiar with the instrument panel and will learn how to climb, descend, make standard curves, maintain correct courses, altitudes and speeds, in calm or rough air conditions. You will become familiar with slips, skids, stalls, spins, emergency pull-ups etc. In theory of flight, you will study aerodynamics, speed effects, altitude and weight, angles, sensorial illusions, etc. In air regulations, you'll learn airway traffics regulations, control zones, the correct flight altitudes, and pilot procedures, in various situations. In the very interesting part of air navigation, you will study: earth, longitude, latitude, time, map projections, and charts, use of the computer, air routes and wind calculations. This is a very important part in instrument flying because even if there are any visual references, they will be very vague. You'll also learn something about the working of the instruments on the plane's panel. And after studying these things for six weeks, another phase will have ended.

— "But suppose a pupil can't get used to it", one of the fellows asked.

— "Well. This is the "pivot joint" of the course. A pupil will have to put his mind entirely on the course. If any difficulty, is found it must be brought out, so that we may remove it, because you will have a great responsibility.

— "The third phase of this course is on advanced flying, Meteorology and Radio Navigation. Here you'll all apply what you've learned in the last phase and will learn how to simulate and use the radio with air navigation. For instance: Sta. Cruz airport, at Rio has a radio beam i.e. four towers that send out clear signals A and N. There will be a "bi-signal" zone, where the signals begin to meet, and another zone where the signals A and N blend to form a continuous sound. This is called the beam. You will learn how to follow this beam until you reach the radio station at the airport. Beside this, the plane will have to obey air-traffic regulations, performing certain curves that will be taught in advanced flying.

— But how will I hear those signals?

— They will be really transmitted automatically by the towers. Here we will simulate them, using the radio in the central drawer of the Desk.

— "You will be paired for flights. One of you will be the pilot, while the other will be the instructor and will control the radio and flight.

On the fourth phase, you will be using the radio-compass. Your first lessons will be in tuning to an airport Radio station or even a commercial station and then



berão depois localizar a posição do avião usando duas ou três estações de rádio. Aprenderão ainda diversos sistemas de aterragens por instrumentos em diversos aeroportos e terão aplicações práticas de vôos de cruzeiros em várias rotas do país como por exemplo, Rio-São Paulo. O final do curso será um vôo através do Brasil, em treinador Link, sob diversas condições.

As duas últimas fases serão uma recapitulação em detalhes do aprendido nas primeiras. A penúltima será um estudo minucioso sobre todo o sistema elétrico do treinador, e sobre o dispositivo rádio.

Então a desmontagem e montagem do treinador, pesquisas de desarranjos, suas causas e defeitos, imitações de rádio faixa, modificações do aparelho assinalarão o final do curso.

Depois de tudo isso a aprovação final nos exames marcará o fim de suas vidas de alunos nesta grande Escola, e de nossos discípulos neste departamento. Até lá seremos grandes amigos e nos será difícil separar porque estaremos acostumados a labutar juntos quotidianamente. Mas assim terá que ser. Vocês transmitirão os ensinamentos aqui aprendidos a centenas de pilotos brasileiros nas diversas bases aéreas deste imenso país. É aí que se inicia a sua missão, justamente no ponto em que terminamos a nossa."

flying to this station following the null or following an instrument which will show the pilot the station's location.

Afterwards you will learn how to find the plane's position by using two or three radio stations. You will learn various systems of instrument landing and then practical applications to certain Cross Country flights, as for example: Rio-São Paulo.

The two last phases will be a sort of detailed recapitulation of the previous phases. The second to last will be a very detailed study on the trainer's electrical system and radio equipment.

Then assembling and disassembling the trainer, studying its defects and what causes them, miniature Radio Range modifications of the trainer, will be the ending of the course.

After all this, the final exams will be the ending of your student life in this great school and in this department. We will be great pals, and it will be difficult for us to say good bye after working together for so long. But it has to be so. You'll pass on to hundreds of Brazilian pilots in various air bases in this immense country, the knowledge which you have obtained here. Your mission will begin as our's ends."



DEPARTAMENTO DE AVIÕES

Os alunos: Boni (1116) e Godoi (907) durante uma aula.



# CALOUROS EM DESFILE



**CALOUROS DO DEPARTAMENTO DE PARA-QUEDAS**  
 A frente — José Antônio da Silva (1655) de Bragança, Pará;  
 Plauto Avelino Paim (1639) de Vacaria, Rio Grande do Sul;  
 Waldemar Toniette (1558) de São Paulo, Capital.  
 Atrás — João Peralta Montes (1637) de Bragança, São

Paulo; Iran Marcelos (1419) de São Paulo capital; Deolindo  
 Lopes de Oliveira (1044) de Blumenau, Santa Catarina;  
 Paulo Borges Valin (1418) de São João da Boa Vista, São  
 Paulo; Nello Gomes Ribeiro (1320) de Pouso Alegre, Minas  
 Gerais.



**CALOUROS DO DEPARTAMENTO DE VIATURAS  
 MOTORIZADAS**

José Macedo de Arruda (1706) de Pau d'Alho, Pernambuco;  
 João Alves (1704), de Cametá, Pará; Luiz Gonzaga C.  
 Nóbrega Fo. (1708), de São Paulo, Capital; Ozi da Silva  
 Bica (1707), de Piuéri, município de Encruzilhada, Rio  
 Grande do Sul; Walter Medeiros de Souza (1705), de Pôrto  
 Alegre, capital do Rio Grande do Sul; Ageo Ferreira de  
 Camargo Fo. (1507), de São Paulo, capital; Francisco das  
 Chagas (E-158).





CALOUROS DO DEPARTAMENTO DE MOTORES

Geraldo Santana (1561) de Rio Preto, S. Paulo; Teófilo Rielopo Fo. (1609) de Uberaba, Minas Gerais; Manuel Atenas Rodrigues (1612) de Santos, S. Paulo; José Maria Gois Franco (1615) de Fortaleza, Ceará; Raymundo N. Mota Martins (1613) de Belém, capital do Pará.

Atrás — Walter Pepe (1611) de S. Paulo capital; Carlos Alberto Costa Maestrello (1662) de Ribeirão Preto, São Paulo; Walter Arnaldo Kupper (1692) de Itapeva, S. Paulo; Aziz Aun (1616) de S. Paulo capital; Benedito Santos (1610) de Borda da Mata, Minas Gerais; Hermínio Matoso Moreira (1563) de São Paulo capital.



CALOUROS DO DEPARTAMENTO DE SISTEMAS ELÉTRICOS

A frente — Afonso Pacheco (1703) do Distrito Federal; José Prado de Oliveira, (1728) de Araçatuba, São Paulo. Atrás — Edgard Muniz de Souza Oliveira França (1702) de Santa Rita do Passa Quatro, S. Paulo; Sarkis Calagian (1727) de S. Paulo, Capital; Hildebrando Ribeiro da Silva (1699) de S. Gonçalo dos Campos, Baía; Ivo Rodrigues da Silva (1790) de Maceió, capital de Alagoas.



CALOUROS DO DEPARTAMENTO DE SISTEMAS HIDRAULICOS

1º plano — José Armentano Pacheco (1776) de Baurú, São Paulo; Harold Brega (1777) de Sorocaba, S. Paulo.

2º plano — Reginaldo Nelson Ribeiro (1743) de S. Paulo, capital; Alvaro Leite Fo. (1774) de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul; Bernardo Floriano Schemin (1773) de Itaquí, Rio Grande do Sul; Dinaldo Lima Machado (1742) de Maceió, capital de Alagoas.





Hettie L. Brewer

**HETTIE LUCILLE BREWER**, nasceu em Tchula, Mississippi. Foi diretora da Escola Elementar e mestra de treinamento. Em setembro de 1942 começou a trabalhar para o Exército, havendo prestado serviços por dois anos na base aérea de Hobbs, Novo México, após o que foi para Keesler Field, Miss., como Instrutora civil e conselheira. Ingressou na E.T.Av. a 1.ª de junho deste ano e leccionará inglês aqui na E.T.Av.

**SARAH E. BOULWARE**, nasceu em Calhoun, Kentucky. Frequentou o Colégio Judson em Marion, Alabama, e recebeu os graus A e B do Colégio de Bowling Green, Kentucky. Após isto, cursou a universidade George Washington, na capital norte-americana. Foi a Diretora do Colégio de Comércio de Owensboro, Kentucky, e chefe do Departamento Comercial de High Point, N. C. Mais tarde, foi Assistente-chefe do General Ajudante do Treinamento Civil, sediado no Pentagon Building, Washington, onde recebeu elogios pelo programa que traçou e que foi adotado por vários departamentos do governo. Ingressou na J. P. Riddle Co. a 17 de maio deste ano e aqui leccionará taquigrafia e datilografia no curso de Administração de Aeronáutica da E. T. Av.

**CHESTER WARNER HAWLEY**, nasceu em Shuntefu, China. Esteve durante dois anos a serviço da Material Planing, na Consolidated-Vultee Aircraft Corp. Ensinau Química e Matemática em Miami e Boca Grande na Flórida, pelo espaço de cinco anos. Também foi por três anos, gerente auxiliar da seção de vendas, da Hoover Electric Cleaner Co. Ingressou na J. P. Riddle em 15 de Julho último; ensinará na E.T.Av. Matemática & Heliografia.

**EDMUND ANDREWS WATERS**, nasceu em Glencoe, Wisconsin. Foi instrutor em Rádio Comunicações no Army Air Force Technical School, Sioux Falls, South Dakota por três anos. Ingressou na J. P. Riddle em 7 de Julho deste ano. Será instrutor do Departamento de Rádio Comunicações da E.T.Av.



Chester W. Hawley

## Recém - Chegados



Sarah E. Boulware

**HETTIE LUCILLE BREWER**, was born in Tchula, Mississippi. She was Director of Elementary Education and Teacher Training. In Sept. 1942 she started working for the army and worked for two years at Hobbs Army Air Base, Hobbs, New Mexico, after which she went to Keesler Field, Miss., as Civilian Instructor and Employee Counselor. She joined the Riddle School on June 1, 1945 and will teach English here at E.T.Av.

**SARAH E. BOULWARE**, was born in Calhoun, Kentucky. She attended Judson College at Marion, Alabama and received an A. B. degree from the College of Commerce at Bowling Green, Kentucky. After that she did graduate work at George Washington University, Washington, D. C. She was Principal of the Owensboro Business College, Kentucky and Head of the Commercial Department, Senior High School, High Point, N. C. Later she was Assistant Chief of the Adjutant General's Office of Civilian Training, located in the Pentagon Building, Washington D. C., where she was given a meritorious award for setting up a skills program which was followed by several government agencies. She joined the J. P. Riddle Co. on May 17, 1945 and will teach shorthand and typewriting in Air Force Administration at E.T.Av.

**CHESTER WARNER HAWLEY** — was born in Shuntefu, China. He has had two years service in Material Planning at Consolidated-Vultee Aircraft Corp. He taught Math & Chemistry in Miami and Boca Grande, Fla. He was salesman and assistant manager at Hoover Electric Cleaner Co. in Miami for three years. He joined the J. P. Riddle organization on July 15, 1945 and will teach Math & Blueprints at E.T.Av.

**EDMUND ANDREW WATERS** — was born at Glencoe, Wisconsin. He was an Instructor in Radio Communications at the Army Air Force Technical School, Sioux Falls, South Dakota, for three years. He joined J. P. Riddle's staff on July 7, 1945 and will be an Instructor in the Radio Communications Department at E.T.Av.



Edmund A. Waters



## FATOS INTERESSANTES DA VIDA DOS INSTRUTORES DA E.T.Av.

### O SR. JOHN DEVERY

(Instrutor do Dept. de Electricidade)

O Sr. Devery, nasceu em Hastings, sobre o Hudson, Nova York, em 31 de Agosto de 1891. Iniciou seus estudos nas escolas públicas, daquela cidade. Em 1921 entrou para a Engenharia Civil, empregando-se na construção de túneis sub-fluviais e estradas de ferro subterrâneas, na cidade de Nova-York, enquanto se aperfeiçoava em Engenharia na Universidade de Colúmbia e City College de Nova-York. Quando os Estados Unidos entraram na primeira "Grande Guerra", em 1917, alistou-se na Seção de Aviação do Corpo de Sinais dos Estados Unidos. Naquele tempo a aviação não era uma arma independente, mas somente auxiliava no "Corpo de Sinais". Contudo, devido ao impulso, tornou-se independente do exército, sendo chamado primeiramente "Serviço Aéreo", e mais tarde o "Corpo Aéreo do Exército dos Estados Unidos".

Foi enviado à Inglaterra, para treinamento de voo, sob o comando do Major Leslie McDill (há atualmente na Flórida um campo de voo com seu nome) e com Ten. La Guardia, hoje o prefeito da cidade de Nova York. Sua organização estava sediada nos seculares colégios da cidade Universitária de Oxford, tendo ali recebido suas primeiras instruções sobre aviação.

Mais tarde foi transferido para uma esquadilha de defesa passiva, perto de Londres. Depois de passar por vários postos subalternos e testes exigidos pelos Reais Corpos Aéreos foi comissionado primeiro tenente, recebendo o brevet de piloto.

Curso também as Escolas de Artilharia, Bombardeio, Telegrafia e Acrobacias de Combate; ao completo destes estudos, foi enviado à França, onde integrou o "Primeiro Grupo de Bombardeio Diurno". Este grupo era equipado com os aviões De-Havilland-4. Estes aviões levavam o piloto e um observador, quatro metralhadoras e também podiam carregar algumas centenas de libras em bombas.

Sendo muito modesto, o Sr. Devery recusou-se contar suas atividades no "front", mas conseguiu descobrir que foi citado pelo General Pershing, "Comandante em Chefe" das Forças Americanas, além do General "Billy" Mitchell, Comandante do Serviço Aéreo, que o condecorou por excepcional galhardia e devotamento ao seu dever. Foi promovido a capitão. Serviu depois do Armistício, no Exército de Ocupação na Alemanha, voltando aos Estados Unidos em 1919. Ali esteve em diversos campos de aviação, até 1933.

Em 1921, voltou novamente a servir com seu antigo comandante o General Mitchell, em Longley Field, no Virginia. Ali participou de diversas manobras de bombardeios, usando para esse fim velhos cruzadores e couraçados alemães para resolverem a pendência em relação à supremacia do avião e o navio de guerra.

Em 1922, frequentou a "Escola de Comunicações do Corpo Aéreo", em Fort Sill e ao formar-se passou a ensinar "Comunicações no Corpo Aéreo" na "Escola Técnica do Corpo Aéreo", na Base de Chanute. Ficou nesta base onde ocupou o cargo de secretário daquela "Escola Técnica", por cinco anos.

Quando o pára-quedas foi adotado, pelo "Corpo Aéreo



O Sr. John Devery

Mr. Devery was born at Hastings on Hudson, New York, on Aug. 31, 1891 and received his early education in the public schools of that town. In 1912, he began to work at his chosen profession of Civil Engineering, being employed in the construction of river tunnels and subways around New York City and attending extension courses in Engineering at Columbia University and City College of New York. When the U.S. entered the First World War in 1917, he enlisted in the Aviation Section of the U.S. Signal Corps. At that time, aviation had not attained the distinction of being a separate arm of the services, it being merely an auxiliary of the Signal Corps. However, with the continued growth of aviation it became an independent branch of the army, known as the Air Service and later as the U.S. Army Air Corps.

He was sent to England for flight training, under the command of Major Leslie McDill, for whom McDill Field in Florida is named, and Lieut. Fiorello La Guardia, who at present is Mayor of New York City. His organization was billeted in the old colleges of the University city of Oxford and it was there that he received his first instruction in aviation. He was later transferred to a Home Defense Squadron, just outside London, where after passing through the various enlisted grades and passing the required Royal Flying Corps tests he was commissioned a First Lieutenant and received his pilot's wings.

He then was sent to various gunnery, bombing, telegraphy and Combat Acrobatic Schools and upon completion of these courses he went to France, joining the First Day Bombardment Group. This group was equipped with the De Havilland-4 Airplane which carried a pilot and observer, was armed with 4 machine guns and could carry a bomb load of a few hundred pounds.



reos" ele incentivou o uso de tropas-paraqueedistas, e para mostrar as vantagens desse sistema de ataque, executou diversos saltos em pára-quedas. Deixando o Exército, passou a dirigir uma escola para pilotos civis, em Maryland local onde o General Arnold principiou seus vôos.

Passou depois para a indústria de automóveis, que deixou quando começou a segunda guerra mundial, entrando então para a Embry Riddle Company" como instrutor do "Sistemas Elétricos em aviões", e "treinamento de mecânicos em avião"; em Miami. Depois de ter completado este empreendimento foi transferido para o "Departamento Brasileiro de J. P. Riddle Co. e veio para o Brasil com o primeiro grupo de instrutores, no dia 13 de Novembro de 1943.

Colaborou na organização e inaugurou as primeiras classes na E.T.Av., que começou em 22 de novembro de 1943. Trabalhou como Chefe do Curso Fundamental, até a chegada do sr. Boultinghouse. Presentemente suas atividades na Escola, abraçam as seguintes funções: Instrutor Chefe do Departamento de Sistemas Elétricos, e Presidente da Organização dos Instrutores Chefe, Também ajudou a organizar o Esquadrão Americano, sendo seu comandante temporário.

É vice-comandante da sede local da "American Legion" sendo o mais antigo da Organização dos Veteranos de Guerra, Norte-Americano.

Sempre intimamente ligado à causa da aviação, tem plena certeza que as possibilidades aviatórias do Brasil são incomensuráveis, e as oportunidades da mocidade, que entra na aviação brasileira, não comparam as de qualquer país do mundo. Pede aos alunos que procurem aproveitar os ensinamentos aqui ministrados; ensinamentos esses indispensáveis ao bom andamento dessa campanha que certamente colocará o Brasil lado a lado com as Forças Aéreas Mundiais.

He very modestly declines to discuss his work at the front but he was cited by General Pershing, the American Commander-in-Chief, and by General "Billy" Mitchell, the Air Service Commander for exceptional gallantry in action and for devotion to duty. He was promoted to Captain and after the armistice served in the Army of Occupation in Germany, returning to the U.S. in 1919. He served at numerous flying fields in the U.S. until 1933.

In 1921, he again joined his old Commander, General Mitchell at Langley Field, Virginia, where he participated in the bombing maneuvers, using surrendered German battleships and cruisers to try to settle the question of the relative merits of the airplane and the battleship.

In 1922, he attended the Air Corps Communications School at Fort Sill and upon graduation, he taught Air Corps Communications at the Air Corps Technical School at Chanute Field. He remained for five years at Chanute Field in the capacity of Secretary of the Technical School.

Upon the adoption of the parachute by the Air Corps he was a strong advocate of the use of paratroopers and made many exhibition jumps to demonstrate the feasibility of the use of parachute troops. On leaving the Army, he operated a civilian flying school at College Park, Maryland the scene of many of General Arnold's early flying exploits.

He later entered the automobile business and upon the outbreak of the second World War left his business and joined the Embry-Riddle Company as Instructor in Aircraft Electrical Systems in connection with the training of Air Force Mechanics at Miami. Upon the completion of that program he was transferred to the Brazilian Division of the J. P. Riddle Co. and came to Brazil with the first group of Instructors on November 13, 1943.

He helped organize and inaugurate the first classes in the E.T.Av. which began on November 22, 1943 and acted as Chief Instructor of the Basic Department until the arrival of Mr. Boultinghouse. His present school activities embrace the following:— He is Chief Instructor of the Electrical Department, he is Chairman of the Chief Instructors Organization, he helped organize and is temporary Commanding Officer of the "Esquadrão Americano", the North American Instructor Marching Unit and he is temporary, Vice-Commander of the local Post of the American Legion, the largest of the U.S. Veteran's Organizations.

He has been intimately connected with the growth of aviation, and he feels assured that the possibilities of aviation in Brazil are unlimited and that the opportunities for young men who enter Brazilian Aviation are without equal anywhere in the world. He urges all of our students to make the most of the training offered here and become an indispensable part of the irresistible movement which is certain to place Brazil among the foremost of the Air Powers of the World.





# UNIFORMES DE CIVIS NA E.T.Av.

Pelo Ten. Cel. Av. Eng. JOAO MENDES DA SILVA

Um funcionário da Escola consultou-me sobre o modo de como deveria fazer suas saudações quando se achasse convergendo o uniforme da E.T.Av.

A resposta é muito simples e como diz respeito a um milhar de pessoas resolvi escrever as palavras abaixo que respondem não só ao caso acima mas também a todos os outros que se poderão apresentar.

Diariamente os funcionários da E.T.Av. vêem o Comandante da Escola, o do 1º G.M.I. e demais Oficiais em seus postos devidamente uniformizados; aqueles que os saudam — não são todos como manda a mais elementar noção de cortezia e de bom senso — recebem dos mesmos como resposta não importa o posto, a continência individual que consiste em levar a mão espalmada à pala do boné; é assim que cumprimentam os militares entre si ou que respondem os militares aos cumprimentos e continências que lhes são devidas; a minha continência — que é a minha demonstração de cortezia e de respeito — recebem-na como resposta o Sr. Maj. Av. Comandante do 1º G.M.I., os oficiais, os funcionários que me cumprimentam, os alunos e todas as praças inclusive alunos da Escola.

Dizem os regulamentos militares que quando dois militares se encontram e a hierarquia não está — à primeira vista — perfeitamente definida, cada qual procura fazer a sua continência em primeiro lugar como prova de educação e de respeito; não somente os postos estabelecem essa hierarquia mas também os vencimentos, no caso de funcionários civis.

Após as considerações acima passamos a analisar o caso dos funcionários da E.T.Av. Em nossa Escola ha funcionários e funcionárias; estas não usam cobertura; aqueles usam.

No caso das funcionárias sua saudação deve ser — para cumprimentar ou responder cumprimentos — a normal dos civis: um aceno de cabeça; nas saudações à bandeira o cumprimento está previsto na lei dos símbolos para todos os civis: levar a mão direita aberta ao peito do lado esquerdo enquanto dura a continência.

No caso dos funcionários que usam cobertura — gorro sem pala — com seu uniforme, sua saudação quando uniformizados é a mesma que a dos militares em qualquer situação: a continência individual consistindo em levar a mão direita espalmada ao gorro sem pala, como os militares fazem.

Enorme influência moral espero obter com a introdução obrigatória do uniforme para os funcionários da Escola Técnica de Aviação. O desenvolvimento entre os funcionários e instrutores da Escola, desse mesmo "esprit de corps", que faz das classes armadas o símbolo da unidade e integridade nacionais, é o primeiro resultado dessa influência.

Certamente que sem querer, mas por questão psicológica, todos os funcionários passarão a amar um pouco mais a E.T.Av., vestindo o seu uniforme e assim veremos maior número de funcionários assistindo às cerimônias que aqui se passarem, cuidando com mais zelo de bem representar a E.T.Av. cujo engrandecimento resultará do trabalho de cada um. Em segundo lugar continuará melhor a Escola Técnica de Aviação a desempenhar com carinho a sua função cívica que presentemente já existe entre seus alunos: a nivelção de todos os funcionários em suas categorias, sob o seu estandarte azul com aguias douradas, que vemos desfilar ao lado da bandeira de nosso país.

Além dos aspectos citados acima há a considerar a vantagem de ordem material, mas que certamente representa muito, da economia que trará a adoção do uniforme para todos.

Evidentemente em uma coletividade como a E.T.Av. haverá funcionários que relutarão em usar o uniforme; ha decerto alguns que não o usarão por circunstâncias especiais e o Comandante examinará cada caso especial.

Afinal haverá também aqueles que serão proibidos de usar o uniforme e para os quais a melhor solução então será pedir demissão da E.T.Av. Faço rogos, entretanto, que jamais tenha de dar ordem de proibição a quem quer que seja.

I was consulted by an employee on how to greet a person while wearing E.T.Av's uniform.

The answer is very simple and as it concerns one thousand persons I resolved to write about it answering not only the above question but others that may arise.

Employees of E.T.Av. see the Commander of the School, the Commander of the 1st. Joint-Instruction Group and officers in uniform daily. Those who greet them — and not all do as common courtesy demands — receive from them an answer regardless of rank, which is an individual salute that consists of raising your hand to your forehead with fingers together; this is the way military personnel greet each other or respond to the greetings and salutes according to the ranks — my salute — which is my demonstration of courtesy and respect — is received as a response by the Commander of the 1st. Joint-Instruction Group, officers, employees who greet me, students and enlisted men of the School.

Military regulations specify that when two military men meet and the ranks are not definitely known — at first sight — each one tries to salute first, thus showing his background and respect; not only rank establishes this preference in saluting but also salary in the case of civilian employees.

After the above considerations let us analyze the case of the employees of E.T.Av. In the school there are men and women employees; the men's uniforms includes a cap the women's does not.

In the case of women employees their greetings should be the normal civilian greeting either to greet or respond a greeting; a nod with their heads; to salute the flag according to the law of symbols for all civilians they should raise their right hand on to the heart while at attention.

In the case of male employees wearing a cap without a visor, while in uniform, their greeting should be the same as the military salute in any circumstance — an individual salute which consists of raising the hand to the forehead, fingers together.

I expect to increase the morale with the mandatory introduction of the uniform for the employees of Escola Técnica de Aviação. The betterment of the relations between the employees and instructors of the school and the "esprit de corps" which makes the military classes a national asset, will be the first result of this influence.

Certainly, without even noticing it, according to psychological reasons, the employees of the school, after wearing their uniforms will become more attached to the school and we shall see more employees attending the ceremonies held at the school grounds, and taking more care of better representing E.T.Av. whose progress will be a result of the work of each individual. In the second place the school will continue its beneficial functions, already existing among the students of leveling all employees according to categories, under the blue flag of golden eagles which we see parading besides the flag of our country.

Beside the moral angles considered above there are the material advantages, which certainly represent much, because of the economy the introduction of the uniform will bring to all.

Evidently in an organization as E.T.Av. many employees will resent wearing uniforms; there are some employees who, because of special circumstances, will not wear uniforms, however those cases will be carefully examined by the Commander.

There will also be those who will be prohibited of wearing uniforms and for them the best solution would be to resign from their jobs at E.T.Av. I wish, however, that I shall never be forced to prohibit anyone wearing the uniform.



## Professores e alunos do Colégio "Cesário Mota" de Campinas visitaram a E. T. Av. no dia 8 do corrente.

Retribuindo a visita feita pelos alunos desta Escola, aqui esteve no dia 8 do corrente uma caravana de professores e alunos do Colégio Cesário Mota, de Campinas. Os visitantes foram recebidos na estação da Luz pelo Tenente Amazonas e vários alunos da Escola, tendo sido para cá transportados em ônibus especiais postos à sua disposição pelo nosso Comandante. Além dos 70 rapazes e moças, integravam a caravana visitantes o Diretor daquele Colégio, Dr. Carlos Alberto Ribeiro e os Professores: Jair de Moraes Neves, Antonio Marques da Fonseca Junior, Silvino Chinellato, Sebastião de Castro Serra, Moacir Santos e Sra. Silvano Lopes de Castro, Cesar Frazzato, Lucy Sim Bueno, Lucy de Castro Mundt e Dra. Margarida Cardoso Ribeiro, Diretora da Secção Feminina daquele estabelecimento de ensino.

Depois de serem recebidos pelo Comando, os caravanistas iniciaram uma visita detalhada à Escola, acompanhados por vários oficiais, alunos e funcionárias. As 12 horas foi-lhes oferecido um almoço no salão de cinema, durante o qual usou da palavra o Ten. Amazonas que agradeceu a visita e enalteceu a amizade existente entre os dois estabelecimentos. Falou em seguida o Prof. Marques da Fonseca sobre a boa acolhida que aqui tiveram e a ótima impressão causada em todos pela visita; entregou depois ao Ten. Amazonas uma flâmula daquele Colégio, para que fosse guardada como recordação da visita.

Terminado o almoço prosseguiu a visita a todos os departamentos da E.T.Av., até às 17 horas quando foi servido um lanche aos caravanistas que se retiraram em seguida, tendo embarcado às 18 horas com destino a sua cidade.

O "Papel Pega-Mosca" registrando essa visita, têm ainda o prazer de mencionar o nome do Sr. Plinio Amaral, redator chefe do "Diário do Povo" de Campinas, que acompanhou a caravana estudantina.



Aspetto do almoço oferecido aos visitantes

Returning the visit of the students of this school, a caravan of teachers and pupils of Colégio Cesário Mota, of Campinas, were here on 8th. The visitors were received at the Luz station by Lieut. Amazonas and several students of the school and were brought here in special busses placed at their disposal by our Comander.

The caravan was headed by Dr. Carlos Alberto Ribeiro, Headmaster of the college and these teachers: Jair de Moraes Neves, Antonio Marques da Fonseca Junior, Silvino Chinellato, Sebastião de Castro Serra, Moacir Santos, Mrs. Silvano Lopes de Castro; Cesar Frazzato, Lucy Sim Bueno, Lucy de Castro Mundt and Mrs. Margarida Cardoso Ribeiro, head-mistress of the "Feminine Department" of the college and seventy boys and girls.

After being received by the Commander they began a detailed visit of the school in the company of several officers, pupils and members of the staff. At 12 o'clock (noon) luncheon was served in the auditorium during which Lieut. Amazonas addressed the guests, speaking very highly of the friendship existing between the two schools. Prof. Marques da Fonseca spoke about the fine reception given them and the excellent impression produced by the visit. He presented Lieut. Amazonas with a school pennant as a memento of the visit.

After lunch they proceeded to the different departments of E.T.Av. till 5 p.m., when refreshments were served them before their departure at six o'clock for their own town.

The "Fly Paper" in reporting this visit is pleased to mention the name of Mr. Plinio Amaral, chief editor of "Diário do Povo" who took part in the visit.

O Sr. Johnston e um grupo de alunos em uma aula prática na Base Aérea de Cumbica



# FATOS EM REVISTA

Gioser escreveu para "PEGA-MOSCA"

Novamente em presença de todos, "depois de um longo e tenebroso inverno", "Fatos em Revista", esta seção que foi criada graças a uma boa idéia da Srta. Mary, aparece para focalizar alguma coisa que se relacione com o meio etaviaco. Festas, aniversários, notícias de noivado ou casamento, promoções e outras coisas serão publicadas neste cantinho social. Basta que os interessados enviem suas notícias para "Papel Pega-Mosca" a "Gioser".

## ANIVERSARIOS

Fizeram anos no dia 11 do corrente o 2º Ten. Martinho de Castro Machado e o Sr. William Thomas. O primeiro é chefe da AM-1, Casa das Ordens, onde tem prestado relevantes serviços à E.T.Av. no controle diário das ordens emanadas do Comando a fim de serem publicadas. Oficial de excelentes dotes intelectuais aliado a um cavalheirismo exemplar, é o Ten. Martinho benquisto no meio de seus superiores e colegas, e subordinados, bem como no meio do funcionalismo da Escola.

O segundo é um dos assistentes o Sr. Treff que apesar de se achar há pouco tempo entre nós, já conquistou a amizade de todos.

No dia 12 fez anos o 2º Ten. Eurico Lacerda, que foi chefe da AM-4, seção encarregada do controle do material, da carga e respectiva escrituração da mesma na E.T.Av. Atualmente é Cmte. da 1ª esquadilha onde com boa vontade e entusiasmo cumpre os deveres inerentes a uma função de comando.

No dia 13 fez anos o Sr. Joseph LeMay encarregado da classificação dos alunos no Departamento de Superintendência dos Alunos.

Desejamos a todos muitas felicidades.

## NOIVADO

Temos satisfação de anunciar o noivado, no dia 11 do corrente, do 2º Tte. Av. C.nv. Darcy da Rocha Campos, desta Capital, com a Srta. Norma Junqueira Prado, da cidade de Monte Azul neste Estado.

O Tte. Darcy, atualmente servindo no Parque de Aeronáutica de S. Paulo, teve a gentileza de nos ceder a entrevista sobre suas atividades na Itália, que hoje publicamos. O Papel Pega-Mosca, deseja aos noivos muitas felicidades.

"Facts in Review", the column which owes its creation to the good-will of Miss Mary, is here again "after a long and gloomy winter", to throw the spotlight on a few things which happen at the School. Parties, birthdays, engagement and wedding news, promotion and other such matters will be published in this social corner. Those who are interested in having anything published in this column should send their news to "Gioser" at the "Fly Paper's" office.

## ANNIVERSARIES

The birthdays of Lt. Martinho de Castro Machado and Mr. William Thomas, took place on the 11th. The former is the Chief of AM-1 where he has done outstanding work for E.T.Av. in the daily control of the orders sent out by the Commander to be published. Lieut. Martinho is admired by his superiors, colleagues, subordinates and employees of the School.

Mr. William Thomas is one of Mr. Treff's Assistants who has been with us only for a short time but already conquered our friendship.

On the 12th Lieut. Eurico Lacerda had his birthday. He was the Chief of AM-4, which is in charge of the control of material and the accounting of same at E.T.Av. He is now the Commander of the 1st Squadron where he performs his duties with enthusiasm and good will.

The 13th was the birthday of Mr. Joseph LeMay who is in charge of the classification of the students under the department of the Supervisor of Students.

Our best wishes of good-luck to all.

## ENGAGEMENT

We have the pleasure of announcing the engagement of Flight Lt. Darcy da Rocha Campos, from this city, to Miss Norma Junqueira Prado, of Monte Azul, S. Paulo, on the 11th. inst.

Lt. Darcy, who is stationed presently at the Parque de Aeronáutica, was interviewed by "Fly Paper", on his war activities in Italy, which we are publishing in this issue. "Fly-Paper", offers its congratulations to the couple.

Vamos contar o que se passou com o "Bordado" (1275) da 3ª esquadilha!

Ele sonhou que tinha sido raptado pelo "Mascarado", da 4ª. Este levou-o para longe, bem longe da escola, até o momento que, cansado, parou. Depositou o pobre do "Bordado" no chão e esboçou um dos seus "sorrisos" tipo "Perroud" da 8ª, isto é, "Cavalar". O "Bordado", apavorado, só teve força para perguntar:

— Que pretendes fazer de mim, ch, Filhote de Dracula?

E o "Estréla do Norte", com voz cavernosa:

— Isto eu não sei! Você é quem está sonhando...

(Pano rapidíssimo).

Let me tell you what happened to "Bordado" (1275) of the 3rd squadron.

He dreamed that he had been kidnapped by "Mascarado" of the 4th Squadron. The latter took him to a very, very long distance away from School until he got tired and stopped. He "deposited" poor "Bordado" on the floor and grinned like "Perroud" of the 8th, that is, like a horse. "Bordado", scared out of his wits, found strength enough to ask:

— "What are you going to do with me, oh, son of Dracula!?"

And the "North Star" answered in a cavernous voice:

— "I don't know! You are the one who's having the dream."

(The curtain falls).





# WHAT'S FAZING

Jeannete Thede e John Treacy.



Os dias 2 e 3 de Novembro, foram de Morgan Trott (Motores) em Santos, "gastando" a canoa que comprou. Morgan que é um grande pescador teve a sorte de fisgar um peixe-espada.

The 2nd and 3rd of November found Morgan Trott (Engines) in Santos making good use of the dug-out canoe he bought. Morgan is quite a fisherman and had the good fortune to hook a sword-fish.

Em 13 de Novembro último, foi comemorado o segundo aniversário da chegada da primeira turma de instrutores da E.T.A.V. Os remanescentes da turma, celebraram não grata efeméride, com um jantar no Club Inglês. Parabens ao sr. Ted Treff e senhora, Dorothy Goggin, Elisabeth Conard, Charles Purinton, James Lannon e esposa; C. E. Larimer, John Devery e senhora; Eugene Wentworth, Claude Miller, Ray Stewart, e a todos que irão principiar seu terceiro ano entre nós.

November 13th marked the second anniversary of the arrival of the first group of instructors here at E.T.A.V. The remaining members celebrated with a dinner party at the English Club. Congratulations to Ted Treff, Dorothy Goggin, Elisabeth Conard, John Devery and wife, Eugene Wentworth, Claude Miller, Ray Stewart, Charles Purinton, James Keennon and wife, and C. E. Larimer, and Charles Purinton who are starting their third year at the school.

Devemos também mencionar os integrantes da "Classe 10", que celebraram seu primeiro aniversário no Brasil, comemorando-o com um jantar no "Roof" do Excelsior, no dia 13 de Novembro, são os seguintes os "aniversariantes": Lela Watts, Mrs. Dorothy Scott, Rosemary Draughon, Jeannete Thede, Robert Hall, Harry Rhoaden, Bill Clock, Clifford Del Plain e Frank Loeman, que já iniciaram o seu segundo ano de E.T.A.V.

Not to go without mention are the members of Class 10 who celebrated their 1st. anniversary in Brazil by meeting at the Excelsior Roof for dinner also November 13th. They are Lila Watts, Mrs. Dorothy Scott, Rosemary Draughon, Jeannette Thede, Robert Hall, Harry Rhoades, Bill Clock, Clifford Del Plain and Frank Lowman all of whom have now started their second year in São Paulo.

Um dos mais cômicos incidentes ocorridos ultimamente, foi o caso, em que teve como protagonista, Mrs. Swank (mãe de Mary); ela estava na Av. Brasil a procura da "American Graded School". Vendo uma outra senhora aproximar-se, Mrs. Swank, pediu-lhe em seu melhor português, as informações necessárias. E a outra (também em seu português domingueiro), disse: Fala inglês? Ambas divertiram-se bastante com o caso, pois a outra era Mrs. MacLaughling, esposa de Mr. MacLaughling.

One of the funnier incidents recently is the story about Mrs. Swank, Mary's mother, walking down Avenida Brasil and looking for the American Graded School. Meeting another lady, Mrs. Swank, in her very best Portuguese, asked directions. The other lady (also in her, very best Portuguese) answered and then said, "Fala inglês?" Both enjoyed a good laugh because the other woman was Mrs. Jim MacLaughlin.

O grupo internacional no Guarujá composto: dos Don Spragues, Larry Hulls, Arnold e Dorothy Frey e muitos outros; passeavam pelo novo e luxuoso "Casino Guarujá", especulando os intrincados problemas da Estrada de

The international set at Guarujá: the Don Spragues, Larry Hulls, Arnold and Dortha Frey and a host of others

## PRIMAVERAS NO BRASIL



... a nossa é a primeira...



... já estamos na segunda...



Ferro, — apreciando aquele incansável jogador que é Jules Bary, com lapis e papel em punho procurando descobrir um sistema para "Abafar a Banca". Até os "antigos", não sabem quando parar. Rhoda Hopson e o namorado Jim, estavam "charreteando" avenida abaixo... Na praia os Lowes e seus cinco rebentos. Os Bodys, Fergusons, Stokleys, Hulls, etc., etc., também ali estavam com suas respectivas próles... Chet Hawley, bancando ama-seca, enquanto os pais foram ao casino deixar suas economias... Na descida da "Serra", Ed Beck e outros fotofans, viajavam à frente da locomotiva ou debruçando-se sobre precipícios, subindo em cavaletes, a fim de apanharem os espetaculares cenários... Na volta, uma das turmas quasi que perde o trem por trinta segundos, devido a certas peripécias do ônibus ou chofer. Todos unanimemente proclamaram o Sant'Ana, pelos esforços despendidos em proporcionar-nos um lindo fim de semana...

#### PERSONAGENS EM DESFILE

Claude Coulanges, morou em diversos países e acha que Paris, ainda oferece combinação de uma vida agradável e meios de ganhá-la (lembram-se?), mas admite que o também oferece... Chet Hawley, antigo adorador do "Sol", em Miami, nasceu na China. Não sabemos o que estava fazendo ali... Ann Kverne, veio ao mundo em Bergen, na Noruega... Muitos dos nossos instrutores, já moraram na América do Sul: Bob Meek no Peru e na Bolívia... Wendell Sheffer, no Brasil e Peru... Ray Lucas no Brasil e não se sabe onde mais... Howard Field, nasceu na Bolívia e morreu na Argentina e no Peru... George Campbell, morou na Guiana Britânica, na América Central e nas Índias Ocidentais... Francis De Bra em diversos pontos da América Central e do Sul... Adele Lain, ensinou inglês, por mais de dez anos no Colégio Batista de Porto Alegre e seu Homônimo de Recife... Estes são alguns dos muitos... Yvonne Corrigan, foi campeã de natação; antes da guerra, ensinava natação e saltos em diversos colégios da Flórida... Peter Marshall, formou-se pela famosa H.I.T... Harry Mattos, foi campeão de futebol pelo Colégio de St. Marys' tornou-se mais tarde profissional, jogando para os Jersey Giants... George Ricilli ensinou, na Marinha e no Exército Americano...

strolling about the luxurious new Casino Guarujá, speculating on the intricacies of "Chemin de Fer" — watching perennial gamester Jules Bary, with pencil and pad, figure his system for breaking the bank. Even the old-timers don't know when to stop... Rhoda Hopson and boyfriend Jim whisking down the avenida in a charrete... On the beach it was a family affair with the Lowes and their 5 lively youngsters, Bandys, Fergusons, Stokeleys, Hulls, etc. etc., surrounded by the younger set... Chet Hawley doing yeoman service as a baby watcher for the casino-bound parents... Coming down the Serra, Ed Beck and other photofans hooking a ride in front of the locomotive and leaning out over precipices and trestles for shots of the spectacular scenery... Coming home, delayed by an errant bus (or driver), one gang all but missed the train, dashing into the station without 30 seconds to spare... Everyone hooraying Sant'Ana for his tireless efforts toward a fine weekend.

#### PESSOALITIES ON PARADE

Claude Coulanges, having lived in many parts of the world, still thinks Paris offers the choicest combination of "joie de vivre" and making a living (remember?), admits Rio has possibilities along the same line... Chet Hawley, former Miami sun worshipper, was born in China. We don't know what he was doing there at the time... Ann Kverne first saw the northern lights in Bergen, Norway... Many instructors have lived before in South America: Bob Meek in Peru and Bolivia, Wendell Sheffer in Brazil and Peru, Ray Lucas in Brazil and who-knows-how-many other places, Howard Field, born in Bolivia, and has lived in Peru and Argentine. George Campbell in British Guiana, Central Americas and West Indies, Francis DeBra in several locations in South and Central America, Adele Lain, who taught English for more than ten years at Colegio Batista in Porto Alegre and Colegio Batista in Recife—these are just a few of many more... Yvonne Corrigan was a star swimmer and before the war taught swimming and diving at several schools in Florida... Peter Marshall is a graduate of famed M.I.T... Harry Mattos was a star football player at St. Mary's College and later turned pro with the Jersey City Giants... George Ricilli taught for both U.S. Army and Navy...



Oficiais da RAF que visitaram a escola no dia 9 do corrente — Da esquerda para a direita os Srs. Murrís, Harry Gill, Linsell, Mc Woolen, LeMay e McQuillen.



Instantâneo tirado por ocasião da posse do novo Interventor de São Paulo o Dr. José Carlos de Macedo Soares. O Brigadeiro do Ar Armando Ararigboia, Comandante da 4.ª Zona Aérea cumprimenta-o.





**OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO**

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

Major Av. Afonso Celso Parreiras Horta — Comandante do  
Grupo Misto de Instrução.

Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar

Cap. Av. Zamir de Barros Pinto — Chefe de Operações

Capitão Med. Aer. Fernando Martins Mendes — Chefe do C. M.

2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela — Secretário

*Escola Técnica de Aviação*

Rua Visconde de Parnaíba, 1316

S. Paulo - Brasil

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

**JOHN PAUL RIDDLE**

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

Ten. Av. Ariovaldo Villela ..... Redator Assist.  
Mary Wickerhauser ..... REDATORA-CHEFE

**REDATORES ASSOCIADOS**

Arnan Williams ..... ARTISTA ASSOCIADO  
Vinicius Piazza ..... ARTISTA ASSOCIADO  
Dover Fouts e W. Koerner ..... SECÇÃO ESPORTIVA

Jeannette Thede ..... }  
John Treacy ..... } WHAT'S FAZING

Ilka Bruck Lacerda ..... SECÇÃO DOS ALUNOS

**REDATORES ALUNOS:**

Carlos Maia de Souza (1212) }  
Hugo Maia de Souza (980) } Alunas

Ariovaldo Corrêa Pinto (1185) ESPECIALIDADES  
Rui Rezende (956) ..... MUSICA  
Gregório Rodrigues Dias (826) S. A. E. T. Av.

Florivaldo Gomes (1648) .... NOTÍCIAS LITERARIAS