

11-12-1945

## 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>

---

### Scholarly Commons Citation

Embry-Riddle School of Aviation, "Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-11" (1945). *Papel Pega-Mosca*. 68.

<https://commons.erau.edu/ua-papel-pega-mosca/68>

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

12 DE NOVEMBRO DE 1945

N.º 89

## O Major Brigadeiro Armando Figueira Trompowsky de Almeida é o novo Ministro da Aeronáutica Brasileira

Em consequência dos fatos ocorridos no dia 29 de outubro próximo findo, os quais vieram modificar a formação do Governo Brasileiro, assumiu a Pasta da Aeronáutica, em substituição ao Dr. Salgado Filho, o Major Brigadeiro Armando Figueira Trompowsky de Almeida, anteriormente Chefe do Estado Maior da Aeronáutica Brasileira.

O Novo Ministro da Aeronáutica é figura altamente representativa em nossos meios militares, com uma grande folha de serviços prestados à Marinha e à Aviação, de um modo geral.

Sua carreira militar, das mais brilhantes, atesta com eloquência o valor do homem em cujas mãos estão hoje colocados os interesses da nossa Aeronáutica que muito espera de sua capacidade realizadora.

Nascido no Distrito Federal a 30 de janeiro de 1889, com a idade de 17 anos, obediente a uma irresistível vocação pela causa da pátria, verificava praça na Escola Naval, onde, em 1909 grangeava o posto de Guarda Marinha. A 6 de janeiro de 1910 era promovido a 2.º tenente, tendo sido elevado 4 anos mais tarde ao posto de 1.º Tenente da Marinha. Estudioso e observador, o

As a result of the change in the organization of the Brazilian Government, Major Brigadier Armando Figueira Trompowsky de Almeida,

former Chief of Staff of the Ministry of Aeronautics, has replaced Dr. Salgado Filho and is now our new Air Minister.

Major Brigadier Armando Figueira Trompowsky de Almeida has an outstanding personality, is very well known in our military circles and has successfully performed all his duties both as a sailor and as an aviator.

His brilliant career speaks for itself most eloquently. He was born in Rio de Janeiro on January, 30, 1889. When he was 17, following an irresistible inclination for his country's service, he joined the Navy School where in 1909 he graduated as Midshipman. On January 6, 1910 he was promoted to Second Lieutenant from which, four years later, he was made



First Lieutenant of the Navy.

A good student with a keen mind, Brig. Trompowsky foresaw the role which fate had in store for aviation and soon was passionately devoted to it. He took the Navy aviation course and distin-

(continuação pág. 2)



(continuação da pág. 1)

Brig. Trompowsky previu o papel de relêvo que estava destinado à aviação, de que se tornou um dos maiores apaixonados com que o Brasil jamais contara. Fêz assim o curso da Aviação Naval, no qual muito breve se distinguia como um dos mais destacados pilotos de nosso país. Tanto os mares como os céus brasileiros deixavam de ter segredos para ele; e assim, quando finalmente o Ministério da Aeronáutica foi criado, estava ele automaticamente indicado, já pela longa carreira, já pelo devotamento ao trabalho e ao estudo de que dera provas, para ser a mais alta patente da aeronáutica brasileira.

No dia 1.º de abril, coroando muitos anos de diuturnos desvelos no exercício de suas funções, foi nomeado Major Brigadeiro do Ar em nosso país. Hoje, o Major Brigadeiro Trompowsky conta com 41 anos de serviços ininterruptos, sendo o oficial general mais antigo de toda a F.A.B. Possui várias condecorações, entre as quais a Medalha do Serviço Militar de ouro com passadeira de platina, concedida por proposta dos Conselhos das Três Ordens Nacionais (Ordem do Cruzeiro do Sul, Ordem do Mérito Militar e Ordem do Mérito Naval); é comendador da Ordem "Al Mérito" da República do Chile e Cav. da Ordem da Coroa da Itália. Sua transferência para a antiga aviação naval data de 1931, pouco antes de sua promoção a Capitão de Corveta.

Nosso novo Ministro pertence à Ordem da Aeronáutica e sendo empreendedor vigoroso, senhor da arte de manter sempre renovado o seu entusiasmo, muito vem fazendo em prol da aviação brasileira nesta fase para ela decisiva, crescendo a cada dia que passa o vultuoso caudal de excelentes serviços prestados.

guished himself as one of the most outstanding pilots in the country.

Both Brazilian seas and skies had no secrets for him. Therefore, when the Ministry of Aeronautics was created he was automatically appointed to the highest rank in Brazilian aeronautics.

On April first, 1945, crowning many years of devoted attention to his job, he was nominated the First Major Air Brigadier in our Country.

Today, Major Brig. Trompowsky has 41 years of uninterrupted service, having many hours of flight, one of the highest number of hours in the southern American continent. He possesses many decorations, among which is the Military Service Medal, of gold and platinum, awarded to those who have more than 40 years of good service; the silver medal of the commemoration of the Republic, awarded in accordance with the proposal made by the three Committees of National Orders (the Southern Cross Order, the Military Merit Order and the Navy Merit Order); the Order "Al Merito" of Chile; the Order of the Crown of Italy.

His transfer to aviation dates back to 1931, just before he received the "Captain" insignia.

Major Air Brigadier Armando Trompowsky is a member of the Aeronautic Order, and being strong and resourceful, he manages to maintain his enthusiasm and has done everything for Brazilian aviation to help it develop a decisive era.

To his already enormous list of excellent services rendered his country, he daily adds others just as important.



Equipamentos técnicos aperfeiçoados pela Força Aérea dos Estados Unidos durante a guerra, foram demonstrados aos alunos-instrutores da Escola de Instrutores de Aviação Riddle, sediada em Miami, numa seção do edifício Colonnade, em Coral Gables. A fotografia mostra-nos

um grupo de alunos-instrutores da Escola Riddle, estudando o material exposto.

Essa demonstração foi possível através da J. P. Riddle Company que organizou a Escola de Instrutores em Miami e a Escola Técnica de Aviação em São Paulo, para o Ministério da Aeronáutica do Brasil.

Técnicos abalizados da seção educacional da "A.A.F." deram instruções relativas aos aparelhos sob o comando do Cel. Arthur E. Boudreau, chefe do departamento de ligação civil, na sede da "A.A.F.", seção de treinamento "A.C.A.S." em Washington.

Technical aviation devices and equipment developed by the Army Air Forces during the war were demonstrated to instructor-students of the Riddle Aviation Instructors School of Miami, in a show in the Colonnade building, Coral Gables. A group of the Riddle Aviation School instructor-students is seen watching one of the equipment and material exhibits at the demonstration. The show was arranged through the J. P. Riddle Company, which operates the Riddle Aviation Instructors School in Miami and Escola Técnica de Aviação for the Brazilian Air Ministry in São Paulo, Brazil.

The demonstration was put on by a team of expert technicians of the AAF educational unit, under command of Col. Arthur E. Boudreau, chief civilian liaison branch, Headquarters AAF office of ACAS training, Washington.



## AULAS NOTURNAS DE INGLÊS

Sob a orientação de Miss Oma Jean Berry, o Departamento de Línguas continua dando à noite aulas especiais de Inglês aos alunos interessados.

Em abril deste ano muitos alunos pediram que lhes fossem dadas aulas de Inglês, uma noite por semana, aqui na Escola. A classe que se organizou contava, a princípio, com cerca de doze alunos mas já se registrou uma freqüência de vinte alunos. É uma classe de Inglês técnico, não sendo a sua freqüência obrigatória. No entanto qualquer aluno da Escola, não se levando em conta sua especialidade ou conhecimento de Inglês, será sempre bem-vindo às aulas. Quasi sempre as aulas são administradas em Inglês, durante todo o seu transcorrer, mas nós teremos prazer em dar explicações em Português, quando os alunos não compreenderem as lições. Há um controle de freqüência, simples rotina, pois não será dada falta ao ausente. Atualmente os alunos avisam antecipadamente ao professor, quando não podem comparecer.

Os alunos sugerem os tópicos a serem discutidos.

Já estudamos a organização civil e militar de uma escola técnica do Exército, teoria de vôo, aviões em geral, motor radial e em-linha, magnetos e sua correção, ferramentas, e Ordens Técnicas. Nós estamos no momento compilando um livro em Inglês técnico. Terá parágrafos técnicos em todas as especialidades da Escola, e muitos outros assuntos em relação à mecânica e força aérea. O livro terá parágrafos do fácil e do difícil, escritos em Português e Inglês, para o uso do Departamento de Inglês. Os alunos, são seus próprios professores, sendo supervisionados por Miss Oma Jean Berry, do Departamento de Inglês. Todos os alunos que desejarem tomar parte das aulas, estão desde já cordialmente convidados, comparecendo no anexo 16, das 20 às 21 horas, todas as quartas-feiras.

The English Department continues to offer special night classes in English for interested students under the orientation of Miss Oma Jean Berry.

In April of this year many of the students asked for a class in English to be taught in the school one night a week. The class was organized originally with about twelve students but as many as twenty have attended at one time.

It is a class in Technical English and is conducted on a voluntary basis. However any student in the school, regardless of his specialty, Instructor or English background, is welcome to attend the class. Generally, only English is spoken during the hour, but we are always glad to repeat in Portuguese when the students do not understand. A roll is kept of the students who attend but no one is ever marked absent. They usually inform the Instructor before class if they cannot

attend on a certain night. The students make suggestions as to the subjects they want discussed.

We have already studied the military and civilian organization of an Army technical school, theory of flight, airplanes in general, radial and inline engines, magnetos and trouble shooting on same, tools and Technical Orders. Now we are compiling a book on Technical English. It will consist of technical paragraphs on every specialty in the school and many other subjects pertaining to mechanics and the Air Force. The material for the book ranges from simple to difficult paragraphs written both in English and Portuguese for use in the English Department. The students are their own Instructor under the supervision of Miss Oma Jean Berry of the English Department. All students who care to participate in the class are cordially invited, from 8 until 9 o' clock on Wednesday nights only, on the second floor of Building 16.



Miss Oma Berry e alunos: Galvão (E-144), Lima (825), Escobar (1049), Oswaldo (E-131), Oliveira (1044), Goretkin (1357), Tavares (1358), Silva (1335), Almeida (1000), Silva (659), Assis (1001), Cohen (1224), De Bonis (1063).



## TÉCNICA E BELICISMO

Pelo 2.º Ten. J. C. Sérgio

Nenhuma organização é tão digna de ser admirada como a Escola Técnica de Aviação. Há uma dualidade perfeita e entrosamento extraordinariamente bem concatenado entre a preparação técnica do aluno e a sua educação bélica.



Faltassem-nos argumentos para provar esta asserção e estaria o desfile do dia 26 de outubro como demonstração patente do bom preparo militar da tropa que vive aquartelada no bom pedaço de terra desta piratininga cheia de vida.

São unânimes os conceitos de serem bons militares, os homens que transpõem os humbrais de saída da acolhedora Escola Técnica com as divisas de 3.º Sgt. da FAB. Vários oficiais pertencentes às forças armadas dos Estados Unidos, Inglaterra, Brasil e outros países Sul-Americanos, manifestaram sua impressão de autêntico espanto pelo trabalho gigantesco que se desenvolveu na Escola Técnica de Aviação.

Soldados de fibra, soldados crentes e cõscios dos seus deveres para com a Pátria, esta mocidade autêntica "forja de heróis", deixa todos admirados e a todos impressionados satisfatoriamente.



Já o Exmo. Sr. General Comandante da 2.ª Região Militar em ofício dirigido ao nosso Comandante, Sr. Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, assim se manifestou a respeito dos homens da nossa Escola: "Ficou plenamente positivado o elevado grau de instrução de Escola Técnica de Aviação, pelo garbo revelador de sadio entusiasmo como pela disciplina manifestada nos mínimos detalhes".

The Commanding General of the 2nd Military Region wrote a letter to our Commander, Lieut. Col. João Mendes da Silva, in which he said the following about the men of our School: "The high quality of instruction of Escola Técnica de Aviação was completely demonstrated by its fine appearance, wholesome enthusiasm and discipline".

(Continua na pág. 21).



## ESTAGIARIOS CIVIS NA E.T.A.V.

## ESTÃO AMPLIANDO SEUS CONHECIMENTOS AERONÁUTICOS NO DEPARTAMENTO DE LINK TRAINER

Além do grande número de sargentos especialistas já preparados pela E.T.A.V., dezenas de estagiários civis por aqui passaram, levando conhecimentos práticos e de imediata aplicação em todos os setores aviatórios de diversas das nossas entidades e unidades aeronáuticas.

Encontram-se atualmente fazendo o curso de Link Trainer, com os cursos suplementares de Navegação Aérea e Meteorologia os Srs. Dr. Romeu Corsini, Engenheiro do Instituto de Pesquisas Tecnológicas e ex-Diretor Técnico do Aeroclub de São Paulo; José de Oliveira Barros Junior, ex-Secretário do Aeroclub de São Paulo, atualmente na Cia. S. A. Cruzeiro do Sul, Cristiano George Corrêa, um dos diretores da Escola de Aeronáutica de São Paulo e Mário Vita, Instrutor de Aviação do A.C.S.P.

Aos quatro estagiários que aqui se acham, foi permitido pelo Comandante desta Escola fazerem os referidos cursos que tiveram a duração de 4 meses, em virtude dos conhecimentos que apresentaram. Procurados pela nossa reportagem, no Departamento de Link Trainer, atenderam-nos solícitamente, num intervalo dos trabalhos, dizendo que se acham satisfeitos, ao mesmo tempo que têm tirado o melhor proveito das aulas recebidas. O Dr. Romeu Corsini, é sobejamente conhecido nos meios aeronáuticos e já publicou vários artigos sobre aviação, estando no momento, organizando para "A Gazeta" um dicionário técnico de aviação e ante os nossos pedidos cedeu-nos um artigo, o qual publicamos nesta edição.



Fotografia de uma esquadrilha de Thunderbolts pousados no Campo de Cumbica. Ao fundo, no meio da pista, um A-20 preparando-se para decolar.



Os senhores Cristiano Corrêa, Dr. Romeu Corsini (no aparelho de Link), Mário Vita e José Barros Júnior, durante uma aula no Departamento de Link-Trainer.

Besides a great number of specialists sergeants already graduated from E.T.A.V., scores of civilian students have also passed through the School, taking with them practical knowledge for immediate use to nearly all flying sectors of our airclubs and air units.

Taking the Link Trainer and other courses in Meteorology and Air Navigation are to be found Dr. Romeu Corsini, Engineer of the I.P.T. and ex-Technical Director of São Paulo Aeroclub; Mr. José de Oliveira Barros Jr., ex-Secretary of the São Paulo Aeroclub and at the moment working for "Serviços Aereos Cruzeiros do Sul"; Mr. Cristiano George Corrêa, one of the Directors of the São Paulo Aviation School; and Mr. Mario Vita, instructor at the São Paulo Aeroclub.

The four civilian students who are here were invited by the School's Commander to take the aforementioned courses that lasted four months. When accosted by our reporter in the Link Trainer Department, between work, they declared they are pleased with the instruction received. Dr. Romeu Corsini, very well known in aviation circles and who already has published many articles about aviation is working at the moment on a Brazilian Technical Aviation Dictionary which is being published by the "Gazeta". Following our request Dr. Corsini has written a very interesting article which we are publishing in this issue.

### CARTA DE EDU CHAVES

Prezado amigo Cel. Mendes da Silva  
Profundamente sensibilizado pela gentil lembrança de um dia de tão patriótico civismo, para mim inesquecível, rogo-vos transmitir a meus jovens patrícios, a expressão de meu sincero reconhecimento.

Ao prezado amigo, assim como ao Capitão Bueno Brandão, os meus agradecimentos comovidos, por todas as gentilezas com que me cumpraram.

Com os meus cumprimentos  
tar a expressão de minha  
amizade.

queiram aceitar  
grande admiração e

Edú Chaves

Dear Col. Mendes da Silva,

Deeply moved by the kind remembrance of such a patriotic day which I shall never forget, I ask you to pass on my sincere appreciation to my young countrymen.

I would like to thank my dear friends, Col. Mendes and Captain Bueno Brandão for all the kindness which they extended to me.

With my compliments, I beg you to accept my admiration and friendship.

Edú Chaves.



# CALOUROS EM DESFILE



**CALOUROS DO DEPT. DE CHAPAS DE METAL**  
 Omar Ferreira Pullmann (1601) de São Paulo, Capital;  
 Paulo Soares de Rezende (1656) de Hervalia, Minas Gerais;  
 Rubens Gonzales (1653) do Distrito Federal.



**CALOUROS DO DEPT. DE RADIO**

A frente — Vinicius Reis (1649) de Ijuí, Rio Grande do Sul.  
 2º plano — Oscar José Miller (1632) de Rincão del Rey, Rio Grande do Sul; Antônio de Lourdes (1628) do Distrito Federal; Nagib Ayub (1650) de Aparecida do Norte, São Paulo; Danilo Florivaldo Gomes (1648) de Monte Alegre, Pará.

De pé — Aluisio Carlos Fabricio (1631) de Barra do Pirai, no Rio de Janeiro; Gerson Appel Krebs (1647) de Curitiba, Paraná; Arthur Carlos da Silva Bueno (1645) de Rincão, São Paulo; Roberto Kenicke (1646) desta Capital; Eduardo Rodrigues Peixoto, (1652) do Distrito Federal e João Augusto Sobreira (1622) de Aracati, Ceará.



**CALOUROS DO DEPT. DE AVIOES**

Albary Soares (1592) de Sta. Catarina, Joinville; Mauricio Fischein (1595) de Rio Grande, Rio Grande do Sul; Custidio Guerreiro Guimarães (1553) de Oriximiná, Pará; Casimiro dos Santos (1594) de São Paulo, Capital e Plinio Docklorn da Silva (1591) de Ijuí, Rio Grande do Sul.





#### CALOUROS DO DEPT. DE AVIOES

1º plano — Raymundo Nonato de Castro (1690) de Barra do Corda, Maranhão; Newton Goes Marques (1683) de Jaú; São Paulo.

2º plano — Onofre Garcia (1684) de Nova Aliança, São Paulo; Diocles Ribeiro da Silva (1687), de São Paulo; Flávio Oliveira Lima (1688) de São Paulo, Capital; Jerny Cassal Baimha (1674) de Urussanga, Sta. Catarina.

3º plano — Ernesto Ferreira Magnus (1654) de Osório, Rio Grande do Sul; Sebastião Gomes Fo. (1686) de Brasópolis, Minas Gerais; Antônio da Silva Gouvêla (1673) de Belém do Pará; Joel dos Santos (1630), de Belo Horizonte, Minas Gerais; Paulo Ferrete Gayoto (1689) de S. Paulo, Capital.



#### CALOUROS DO DEPT. DE INSTRUMENTOS

Ajoelhados — Edmilson Sobreira Caminha (1605) de Fortaleza, Ceará; Cyro Soares Ribeiro (1607) de Arroio Grande, Rio Grande do Sul.

Atrás — Mário Marcondes Arantes (1604) de Guaratinguetá, São Paulo; Walter Bueno (1606) de Mogi das Cruzes, São Paulo.

## WHAT'S COOKING?

Por "Spoiler"

- Um dos mais populares "Speakers" da AMS, ao anunciar "Rhum & Coca-Cola", cantado pelas "Andrew Sisters", teve um repente de "tradutor-juramentado" e "bombardeou-nos" com esta:

... e vamos ouvir agora, pelas Irmãs "Sisters"...  
(Não direi quem foi mas escreverci: foi o Musa, El Palito...)

- Lima (825):

— Maranhão, como é conhecida a capital dos EE.UU. por Nova York ou New York?

Maranhão (826), rapaz muito conhecido pela sua "sapiência" e que ocupa, "nas horas vagas", o "modesto" cargo de Presidente da Sociedade dos alunos:

— Então, você pensa que eu não sei que a capital dos Estados Unidos é Chicago?...

- O "Bom Moço" foi a Santos. Até aí, nada de mais. Mas, — o indefectível "mas" — nós todos sabemos que não é permitido andar trajado civilmente, menos que se tenha 5 anos de serviço, no "bom comportamento," se nós sabemos disso, imaginem o "Bom Moço"? Resultado: "Ele" tomou banho de mar, fardado e de quepi...

One of our most popular speakers of the "AMS" while announcing the fox "Rhum and Coca-Cola" by the Andrew Sisters, had an inspiration as a "good-translator" and bombed us with the following:

... we shall hear now, by the "Irmãs" Sisters...

(I Won't say who dood it, but shall I write it? It was Musa, so called "El Palito" (the toothpick)).

Said Lima (825)

— "Maranhão how is the capital of U.S.A. known -- as New York or "Nova Yorke"?

And Maranhão (826) who is very well known because of his "wiseness" and who holds in his spare time the position of President of the Student Society replied:

— "What do you mean! Do you think that I don't know that the Capital of U.S.A. is Chicago?..."

"Good-Boy" went to Santos. So far, so good. But... (there is always a but spoil things) we all know that it is prohibited to wear civilian clothes before completing 5 years of service on "good behaviour". As we know that imagine how much more "Good-Boy" knows it! Result "He" took a bath in the ocean wearing his uniform and with a cap too!...



# TEM FUTURO O "BICHINHO" ?

Pelo DR. ROMEU CORSINI

Engenheiro do I.P.T.



Nossa imprensa diária registrou com bastante destaque o aparecimento do "Bichinho" IPT-0 nos ceus bandeirantes. Sua história foi contada mais de uma vez; e mais de uma vez o paulista como bom brasileiro ha de ter perguntado porque não é tal avião utilizado em larga escala em nosso país para treinamento.

A esse respeito analisemos alguns aspectos; em primeiro lugar vejamos as qualidades diretamente ligadas à segurança. De fato, com as suas características é um avião de extraordinária utilidade para treinamento geral e principalmente para o vôo acrobático. Seus comandos são extremamente obedientes, mesmo a baixa velocidade. A velocidade de estol com carga normal, flaps abertos é de menos de 80 km/h (a calculada é 72 km/h); seu estol é suave com recuperação quasi que imediata. Sai do parafuso imediatamente depois que for dado o comando para isso. Sua decolagem não é difícil embora não seja igual à de um Taylorcraft, por exemplo, pois no Bichinho procurouse conseguir uma boa velocidade de cruzeiro.

Por outro lado, quanto à construção, é um avião muito robusto; seu sistema de construção semimonocoque, bastante provado, permite aliar grande resistência a formas aerodinamicamente convenientes.

O "Bichinho" é estável, estática e dinamicamente, o quanto pode sê-lo um avião de seu tipo.

Numa outra ordem de idéias, encarando o aspecto economico difficilmente se encontrará outro avião que iguale o Bichinho. Justifiquemos isso: — seu custo inicial é pequeno. Pensamos que, feito em série, com pequenas simplificações, com um motor americano de 65 HP Franklin, Continental ou Lycoming ele poderá ser vendido por 50 mil cruzeiros. Em grande série poderá sê-lo por menos. Mas o que surpreende é o custo de operação. Seu consumo horário de combustível é de 14 litros e o de óleo aproximadamente meio litro; isso aos preços atuais representa, no máximo, 35 cruzeiros. Como sua

Our "daily press" registered the appearance of "Bichinho" IPT-0 in our skies as a front page occurrence. Its story has been told over and over again and the "Paulista", who is a good Brazilian, again asked: "Why is it that such a plane isn't used as a training device in our country?"

Let us analyze certain views in this respect. First, we will look into its safety devices.

With its characteristics it is really an ideal plane for training and acrobatics. The controls are obeyed immediately even at slow speeds. With full load and flaps down its stalling speed is less than 80 Kms per hour (about 56 miles per hour). Its stall is smooth and it recovers instantly. It comes out of a spin almost as fast as you

can work the controls. The take-off is not very hard but for example, it is not the same as that of a Taylorcraft. We tried to give the "Bichinho" only a good cruising speed.

On the other hand its construction is that of a very strong plane. It is of semi-monocoque construction which adds great strength to its aerodynamic shape.

Statically and dynamically speaking the "Bi-



chinho" is as stable as any other plane of its type.

Studying the economical side of the question we will see that it is difficult to find another plane like the "Bichinho". Its initial cost is very small. We think that if it were powered with a 65 HP Franklin, Continental, or Lycoming engine and if it were made in series, it could be sold at 50 thousand cruzeiros. If it were built on a larger scale it would cost even less.

Its operational cost is surprisingly low. It burns about 15 litres of gas and about half a litre of oil per

(continua na pág. 9)



(conclusão da pág. 8)

velocidade de cruzeiro é de 216 km/h (medida em percurso de ida e volta com uma distância entre os dois pontos de 80 km) temos um custo de 16 centavos por quilômetro. Um automóvel comum gasta mais a uma velocidade cinco vezes menor. Convém aqui fazer uma comparação com outros aviões por meio de um valor que chamamos "índice de performance"; esse índice é adimensional e será dado pela expressão:

$$M = \frac{V_{max} \times P_u \times V_s \times A \times 60}{V_{min} \times P_t \times T}$$

sendo:  $V_s$  — velocidade de subida em m/min  
 $V_{mx}$  — velocidade máxima em km/h  
 $V_{min}$  — velocidade mínima em km/h  
 $P_v$  — peso útil em kg.  
 $P_t$  — peso total em kg.  
 $A$  — autonomia em horas  
 $T$  — teto de serviço em metros.

hour which would only amount to 35 cruzeiros. As its cruising speed is 216 Km p/h a kilometer would only cost 16 centavos. An automobile spends much more at a speed five times smaller.

We think it convenient to make a comparison with other light planes. We will use a value which we will call "performance index". This index is adimensional and will be given by the expression:

$$M = \frac{V_{max} \times P_u \times V_s \times A \times 60}{V_{min} \times P_t \times T}$$

being:  $V_s$  — velocity of climb in minutes  
 $V_{mx}$  — max. velocity in Km/ph  
 $V_{min}$  — min. velocity in Km/ph  
 $P_v$  — net weight in Kg  
 $P_t$  — gross weight  
 $A$  — range  
 $T$  — service ceiling in meters.

Avião	$V_{max}$	$P_u$	$V_s$	$A$	$T$	$M$
	$V_{min}$	$P_t$				
Piper .....	2,63	0,42	137,6	3,0	3657	7,4
Aeronca .....	2,57	0,37	167	3,0	4572	5,5
Taylorcraft .....	2,77	0,45	138	3,0	3352	9,2
Culver Cadet .....	3,1	0,43	243	3,9	5334	14,2
Bichinho .....	3,5	0,32	165	4,0	4250	10,4

Por esta tabela vemos que o "Bichinho" não fica mal colocado deante de outros aviões leves. Esse índice de performance não tem significado físico; apenas dá uma idéia da performance global.

É cogitação da Seção de Aeronáutica do IPT construir, logo que possível e conveniente, um outro Bichinho, uma especie de irmão mais velho do atual. Ele teria praticamente as mesmas linhas, sua potência seria de 130 HP (Gipsy) tendo além disso hélice de passo variavel e trem de pouso retratil. Sua finalidade seria o treinamento de pilotos militares. Sua velocidade máxima é estimada em 350 km/h e a de aterragem 100 km/h.

Tal avião poderia substituir, com muita vantagem os atualmente usados pela nossa Força Aérea; seu custo seria 6 a 8 vezes menor; sendo todo de madeira e plastico a facilidade de reparação será muito maior; seu peso total sendo quasi três vezes menor sua manobrabilidade será muito aumentada; e, por fim, nem se poderá comparar o consumo de tal avião com o dos atualmente usados.

Agora, cada qual que responda à pergunta que fazemos:

Tem futuro o "Bichinho"?

By this scale we can see that "Bichinho" is not very bad off compared to other light planes. This "performance index" has no physical significance and only serves to give us an idea of its global performance.

The Aeronautics Department of IPT has in mind building another "Bichinho" as soon as it is possible and convenient. It will be a kind of an elder brother to the actual one and would have practically the same characteristics. Its engine would be a 130 HP (Gipsy) and would also have a variable pitch propeller and retractable landing gear. It will be used for the training of military pilots. Its maximum speed is estimated at 350 Km p/h and landing speed at 100 Km p/h.

Such a plane could advantageously substitute the ones used by our Air Force at present. Its cost would be from 6 to 8 times less. Being made entirely of wood and plastics its repair work would be a great deal easier. Its gross weight would be reduced to almost one third and its maneuverability would be greatly increased. And finally, the plane would use less fuel than the planes used at present.

Now let each one of you answer this question: "Is there any future for the "Bichinho"?"

UMA AULA PRÁTICA EM CUMBICA:



O instrutor, Sr. Tynan e os alunos Emerald Bone (1116) e Jaques Gavronski (1115).



## FATOS INTERESSANTES DAS VIDAS DOS INSTRUTORES DA E.T.A.v.

### SR. JULES BARY

(Instrutor do Dept. de Rádio Comunicações).

Entre os instrutores norte-americanos que trabalham neste estabelecimento, tivemos o prazer de entrevistar o Sr. Jules Bary, do departamento de Rádio que teve experiências interessantes em sua carreira aviatória.

Descendente de franceses o Sr. Bary nasceu em Indiana nos Estados Unidos. Aos 9 anos de idade começou a aprender a tocar violino e já naquela época a telegrafia e locomotivas o fascinavam. Aos 13 anos estudava telegrafia e passou a ser rádio-operador na estrada de ferro Pennsylvania, não tendo, porém, abandonado a música. Continuou e terminou seu curso de violino no Conservatório Musical de Cincinnati passando a atuar nos melhores hotéis do Canadá, Bermuda e Estados Unidos. Foi também contratado pela "Paramount Publix" e pela "Schubert Theatres" como regente e diretor musical.

Estava na Florida, na temporada de verão, dirigindo sua orquestra quando a guerra começou. Sem perda de tempo resolveu trabalhar pelo seu país e passou a estudar Rádio durante o dia, continuando a apresentar sua orquestra à noite. Dissolveu a mesma em 1942, e ingressou como operador de rádio na "American Air Ferry Command" em Miami, Florida. Essa companhia foi depois orientada pelo Comando de transportes aéreos e mais tarde transferida para a "Pan American Airways" (Divisão Africa-Oriente) de acordo com o contrato do Comando de Transportes Aéreos do Exército Norte-Americano.

Após um curso de navegação aérea que durou 9 meses, na Pan American Airways, voou de Miami à Karachi na Índia, Chabua estrada de Burma, e Hump. Contando-nos algumas passagens interessantes de sua carreira o Sr. Bary disse-nos o seguinte: "Em uma de nossas viagens ficamos perdidos em um tufão perto das linhas japonesas, nas imediações do vale Chinwind, na Índia, e em inúmeras ocasiões corremos perigos devido ao mau tempo, mas a sorte e o rádio sempre nos favoreceram."

Voou em C-87 (Liberators) e C-54 (Douglas Skymasters) transportando cargas e tropas de Miami, Florida à Africa, Egito, Arabia e Índia. Voando nesta rota conheceu lugares interessantíssimos entre os quais o Palácio Mohata, em Karachi na Índia onde os tripulantes do Comando de Transporte do Exército norte-americano foram hospedados. Esse palácio notável pelas suas belezas e pela sua arquitetura, deixou indelevel saudade em quantos tiveram a felicidade de conhecê-lo.

Voou como navegador vários meses e depois trabalhou como instrutor no Departamento de Rádio da Escola de Transporte do Comando Aéreo, no Aeroporto de Miami sito à rua 36. Tendo essa escola encerrado suas atividades ingressou na Companhia Embry-Riddle, também como instrutor do departamento de Rádio, e foi transferido para o Brasil após ter terminado seu curso de Português.



Sr. Bary durante uma aula

Among our North-American personnel who have had colorful and interesting careers, we had the pleasure of interviewing Mr. Jules Bary of the Radio Department.

Mr. Bary was born of French parents in Indiana, U.S.A. He was always very fond of music and studied the violin, starting when nine years old. At that time he already was fascinated with trains and telegraphy, so at 13 years of age he studied to be a telegraph operator and worked on the Pennsylvania Railroad one year as telegraph operator and at the same time studied music. He received his musical education at the Cincinnati Conservatory of Music, and played at leading resort hotels in Canada, Bermuda and the U.S.A. for many years. He was also engaged by Paramount Publix and Schubert Theatres as concert-master and musical director.

When the war started, Mr. Bary had his orchestra in Florida for the summer season and immediately decided to get into war work. He studied radio in the daytime and played at night. He disbanded the orchestra in 1942 and joined the Pan American Air Ferry Command as Radio Operator flying out of Miami, Florida. Air Transport Command took over the Air Ferry a short time later, then transferred it over to Pan American Airways (African-Orient Division) under contract to Army Transport Command. After a nine months' navigation course with Pan American Airways he flew between Miami and Karachi, India, and also to Chabua on the Burma road and the Hump.

Among the interesting adventures which Mr. Bary experienced, was one in which he was lost in monsoon weather near the Jap lines near the Chinwind valley in India. Several close calls occurred in the closed-in weather in locating his destination but with luck and the use of the radio, a safe landing was made.

Mr. Bary flew in C-87 Liberators and C-54 Douglas Skymasters carrying cargo and army personnel from Miami, Fla. to Africa, Egypt, Arabia and India. While flying this route, he had the opportunity of visiting many interesting places in these countries. In Karachi, India all transport command crews stayed at the Mohata palace

which was a real treat after some of the other places where crews stopped overnight.

After a few months flying as Navigator, Mr. Bary was made Instructor of Radio at the Army Transport Command School at Miami's 36th Street Airport. When this closed he joined the Embry-Riddle Co. as a Radio Instructor, completed his Portuguese course and was sent to Brazil.



## Convidado o Capitão Zamir para Ajudante de Ordens do Novo Ministro da ★ ★ ★ Aeronáutica do Brasil ★ ★ ★

O Major Brigadeiro Trompowsky, que acaba de assumir o alto posto de Ministro da Aeronáutica do Brasil, ao organizar o seu gabinete, endereçou um convite ao Capitão Aviador Zamir de Barros Pinto, oficial do 1.º Grupo Misto de Instrução sediado nesta Escola, para servir como seu ajudante de ordens. Foi, sem dúvida, com imensa satisfação que o Capitão Zamir recebeu o honroso convite, fato que o "Pega-Mosca" registra com prazer.

Achando-se entre nós desde abril do corrente ano, exerce as funções de Chefe de Operações do 1.º G.M.I., em cujo cargo demonstrou mais uma vez sua capacidade e seu entusiasmo pela aviação. Sua maneira afável de tratar a todos, fê-lo sempre muito admirado e estimado nesta Escola, motivo por que lhe são augurados os melhores votos de completo êxito, no posto que brevemente irá assumir.

O Capitão Zamir é natural do Rio Grande do Sul, tendo nascido no dia 1.º de agosto de 1917. Sua carreira militar iniciou-se no dia 20 de abril de 1936, quando verificou praça; dois anos depois recebia as insígnias de aspirante. No dia 25 de dezembro de 1939, exatamente um ano após ter recebido aquele título, foi promovido a 1.º tenente e transferido, em 1941, para o Ministério da Aeronáutica; o dia 8 de agosto do ano passado trouxe-lhe a promoção ao posto de capitão. Possuindo larga folha de serviços prestados à nossa aeronáutica, é entre os oficiais da F.A.B. da sua idade, dos que contam com maior número de horas de voo: 3.500 horas, aproximadamente.

Durante a guerra participou da campanha anti-submarina no Atlântico, tendo tomado parte ativa no patrulhamento da costa nordeste do Brasil. Fêz vários cursos nos Estados Unidos, entre os quais o de campanha submarina da base aero-naval de Providence, em Rhode Island e Rocket Training em Key West Fla.

Noticiando este fato, "Papel Pega-Mosca" endereça ao Capitão Zamir seus cumprimentos pelo novo cargo, ao mesmo tempo que almeja muitas felicidades e boa sorte.



Cap. Av. Zamir de Barros Pinto

Major Brigadier Trompowsky, Brazil's new Air Minister, has invited Capt. Zamir de Barros Pinto of the First Mixed Instruction Group at E.T.A.V. to serve as his executive orderly. We feel sure that Capt. Zamir has received this honor with great personal satisfaction.

Capt. Zamir has been with us since last April in the capacity of Operational Chief of the First Mixed Group in which he has demonstrated great talent for work and enthusiasm for aviation. He is extremely popular in the School for his courteous and affable ways.

Capt. Zamir was born in Rio Grande do Sul on August 1, 1917 and began his military life on April 20, 1935. He received his ensign bars in 1938 and on Christmas Day, 1939, he was promoted to 1st Lieutenant. He was transferred to the Air Ministry in 1941 and promoted to Captain on August 8.

During the war he took part in the anti-submarine campaign and patrolled Brazil's northeast coast.

Capt. Zamir has studied in the U.S. including courses in submarine campaigns at Providence and rocket training at Key West.

The "Fly Paper" extends hearty congratulations to Capt. Zamir and wishes him all possible happiness in the future.



## UNIFORME 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 envergando 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.

Diciadamente 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.L. 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 há 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 agulha dourada, que vemos desfilar ao lado da bandeira de nosso país.

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

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 greetings 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 levelling 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.

(Continúa na pág. 21).



# Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda

## DONDE VIEMOS, QUE FAZEMOS, PARA ONDE VAMOS ?

Rui Rezende

É bastante conhecido aquêl preceito básico empregado pelo infante, para nos momentos difíceis da batalha livrar-se satisfatoriamente do perigo e dirigir coordenadamente a sua ação. Pequenas questões que êle faz a si mesmo e que o conduzem ao objetivo a salvo: Para onde vou; por que vou; como vou?

Plagiando, nós Alunos, podemos conscientemente interrogar a nós mesmos: Donde viemos; que fazemos; para onde vamos?

Cada pergunta tem a sua resposta que expressa claramente aquilo que na realidade somos e aquilo que representamos aos olhos da pátria

Donde viemos?

De todos os recantos dêste imenso Brasil, dos rincões áridos do norte e nordeste; das praias brancas dos Estados ribeirinhos; das ricas paragens mineiras; das grandes cidades industriais; desde as campinas verdes dos pampas até a sombra das florestas centrais; desde as longínquas plantações do interior até as capitais cosmopolitas. Somos todos brasileiros, filhos de uma só mãe, essa imensa e gloriosa pátria brasileira, que se agiganta a cada instante, lançando ao mundo inteiro os reflexos da potência adormecida que aos poucos desperta.

Que fazemos?

Lutamos para o engrandecimento da pátria estremecida, regando com o nosso esforço e nossa vontade indômita de vencer, com o nosso estudo e nosso trabalho, o imenso campo semeado, onde amanhã nascerão e frutificarão as boas sementes lançadas.

Batalhamos por um ideal; por aquêl pequeno "Demoiselle" de Santos-Dumont, hoje convertido nos poderosos engenhos de guerra que, em breve serão os mensageiros da Paz a riscar, em todas as direções, os céus azuis do Brasil.

Lutamos por um Brasil maior e mais forte, digno dos seus antepassados e exemplo para os seus filhos do futuro.

Para onde vamos?

Que importa para onde vamos, se tudo é a mesma terra e todos somos irmãos? Iremos para qualquer parte porque onde estivermos, conosco estará o coração da pátria.

Norte ou Sul, onde quer que estejamos o nosso fito será sempre o mesmo: continuar a obra encetada aqui, sob tão bons auspícios, levar sempre à frente o progresso, aperfeiçoar sempre a técnica, aumentar sempre a capacidade de trabalho especializado do povo brasileiro.

A nós compete mostrar ao mundo que não desmerecemos a herança do Pioneiro do Espaço nem a do Pai da Aviação. Compete-nos impôr a primazia brasileira na descoberta do mais pesado que o ar. Compete-nos fazer valer os nossos direitos sobre a autenticidade do valor de Santos-Dumont e da predestinação de nosso povo para a aviação. Compete-nos provar que "o avião conduz mais alto a Bandeira do Brasil" e, que quanto mais alto Ela estiver maior será o valor do querido rincão, maior será a nossa independência, maior será o nosso progresso e mais alto estará o nosso conceito de povo livre, forte e voluntarioso!

There is a well known basic rule used by the soldier to avoid danger and coordinate his actions. It is a series of little questions which he asks himself and which help him reach his objective safely. The questions are: Where am I going? Why am I going? How am I going?

Following this rule, we students can ask ourselves: From where did we come? What are we doing? Where are we going?

Each question has an answer which clearly indicates what we really are and what we represent to the country.

From where did we come?

From all corners of this immense country; from the arid regions of the north and east; from the white beaches of the State of riualeto; from the green fields of the pampas to the shadows of the central forests. From the rich mines; from the great industrial cities; from the distant plantations of the interior to the cosmopolitan capitals. We are all Brazilians, born of this immense and glorious motherland which becomes greater every moment and which throws upon the world the reflexes of its potentiality which was sleeping and is now awakening.

What are we doing?

We are endeavoring to make our country greater. With our efforts and our indomitable will to win, with our study and our work, we are tilling the soil where tomorrow the seeds will grow and bear fruit.

We are fighting for an ideal; for that small "Demoiselle" of Santos Dumont which has today been made into powerful war machines and which will soon be the messengers of peace crossing the blue skies of Brazil.

We are fighting for a stronger and greater Brazil, worthy of its ancestors and an example for its future sons.

Where are we going?

Who cares where we are going if all is the same country and we are all brothers? We will go anywhere for wherever we are the country's heart will be with us. Whether we be in the north or south our aim will always be the same: to continue the work which has been started so well over here, to carry forward and improve technique, to increase the Brazilian peoples's capability for specialized work.

It is up to us to show the world that we are worthy of the heirloom of the Pioneer of Space and Father of Aviation. It is up to us to support the Brazilian priority in the discovery of the heavier-than-air. It is up to us to enforce our rights on the authenticity of our people's predestination for aviation. It is to us to prove that "the plane carries the Brazilian flag higher" and the higher it is the greater will be the value of our dear country, the greater will be our Independence, the greater will be our progress and the higher will be our reputation as a free nation which is strong and willful.



# NOS FILMES EU VEJO TUDO

Chico Polidoro

"Uma aventura na Martinica" — Ele (1032) era um herói! Mas foi ela quem venceu a última batalha preferindo o outro!

"Evocação" — faz todas as noites o nosso colega de loja (Shinckar) para que um dia venha substituir o Ludovico que aliás, são arvorea da mesma espécie.

"Laços humanos" — Um dos vigilantes do hipódromo "acariciando" o carneiro.

"Mariposa Alegre" — o nosso colega Bom-Moço depois do "Preminho" de disciplina.

"Laura" — ou a Virgem dos lábios de mel que assucara o "narizinho" do Mascarado.

"Um sonho de domingo" — geralmente fica esquecido na leitura do boletim às sextas-feiras em impedimentos.

"Dúvida" — ou aprovam o "homem" ou ele não volta.

"Balas de papel" — as vezes furam mais que as verdadeiras.

"A Passage to Martinica" — He (1032) was a hero! But she won the last battle by preferring someone else!

"Evocation" — that is what our friend (Shinckar) does every night so that he may one day substitute Ludovico who, after all, is a tree of the same kind.

"Human Bondage" — One of the guards of the Jockey Club stroking a sheep.

"The Gay Moth" — Our friend the "Good Boy" after receiving the prize for discipline.

"Laura" — or the girl with the honey-like lips who "sugared" the nose of Mascarado.

"A Sunday's Dream" — it is generally forgotten when the detention list of the bulletin is read on Friday.

"Doubt" — if the man does not pass he won't come back.

"Paper Bullets" — they sometimes do more harm than the real ones.

## ENCERRAMENTO DA HORA DO SOLDADO

MARANHAO

Em homenagem aos heróis que no solo europeu souberam defender brilhantemente o nome e a integridade do Brasil, sob a direção do creador da hora do Soldado, Sr. Capitão Gomes Cardim, realizou-se nesta Escola, no dia 27 do corrente próximo passado, uma grandiosa festividade, onde contámos com a colaboração valiosa da Sociedade dos Alunos da Escola Técnica de Aviação.

Iniciando-se às 18 horas, precedeu o animado show, onde se fez representar um coro orfeônico de trezentas jovens, do Instituto Profissional Feminino, que entoaram hinos cívicos das nossas Forças Armadas, dando desta maneira, um cunho bem patriótico às solenidades. Logo após, o Sr. Arcebispo Metropolitano, S. Rev. D. Carlos Carmelo de Vasconcelos Mota e o Sr. Capitão Gomes Cardim usaram da palavra e em eloquentes e sinceras manifestações enalteceram a briosa ação dos nossos defensores, discenindo sobre a significação da homenagem prestada. Com prazer, notámos também a presença, às festividades, do sr. Ademar de Barros, que se fez acompanhar de sua comitiva.

Após os discursos, com o Hino Nacional, o coro orfeônico encerrou a abertura.

O show continuou com a concorrência dos artistas da Rádio Excelsior, Rádio Cultura e Rádio Globo do Rio de Janeiro que apresentaram Srta. Lourdes Donley, Zezinho de Lima, Nestor e seu conjunto Regional, Conjunto Regional de João da Mota. O já tradicional conjunto Estaviano Garotos do Ritmo colaborou também com alguns números.

Ao término do show, Otto Wey e sua orquestra moderna de danças — Ritmo da Cidade dos Arranha-céus deu início ao grandioso baile que se prolongou até às 24 horas.

Um as quatro mil pessoas superlotaram os dois grandes Salões da E.T.Av. e contámos com a presença de diversas autoridades civis e militares. As famílias dos braves expedicionários se destacaram nas recepções usando no braço uma faixa verde e amarela, e as Alunas do Instituto Profissional Feminino estavam uniformizadas para maior realce do nosso alegre ambiente.

Num dos salões dignamente ornamentado houve um coquetel para as autoridades e nesta ocasião o valoroso Expedicionário Fernandes Parcialano — atualmente aluno da E.T.Av. — fez entrega ao Sr. Capitão Gomes Cardim de alguns cartuchos que foram tomados do inimigo, nos campos de batalha, dando prova do valor do Soldado do Brasil que pelos princípios cristãos da liberdade sempre se bateu, derramando o seu sangue para o bem estar de seu povo.

On Oct. 27 a ceremony took place at the school as a tribute to the heroes who knew how to defend the name and integrity of Brazil. It was directed by Capt. Gomes Cardim, who created "The Soldier's Hour", and had the valuable cooperation of the Students' Society of Escola Técnica de Aviação.

It started at 6 P.M. and was preceded by an excellent show in which a choir made up of three hundred girls took part. The girls were members of the "Professional Institute for Women" (Instituto Profissional Feminino) who sang patriotic songs about our Armed Forces. Following this the Rev. Carlos Carmelo de Vasconcelos Mota, Metropolitan Archbishop, and Captain Gomes Cardim, made eloquent speeches in which they explained the ceremony. Dr. Ademar de Barros was also present at the festivities.

After the speeches the choir sang the National Anthem.

The show then continued and had the collaboration of Radio Excelsior, Radio Cultura, Radio Globo of Rio de Janeiro which presented Miss Lourdes Donley, Zezinho de Lima, Nestor and his band and the jazz of João da Mota.

The already well known jazz band of E.T.Av. also played a few pieces.

Otto Wey's "Rhythm of the City of Skyscrapers" started a great dance which continued up to midnight.

Some four thousand persons crowded the two great halls of E.T.Av. and civilian and military authorities were present.

The families of the expeditionary soldiers had green and yellow ribbons round their arms and the girls of the Professional Institute for Women were in uniform, adding glamour to our party.

Cocktails were served to the authorities in one of the decorated halls. On this occasion, expeditionary soldier Olimpio Fernandes Parcialano, who is now a Student at E.T.Av., gave Captain Cardim some shells which were taken from the enemy on the battle fields. He has demonstrated the value of the Brazilian soldier who has always fought and shed his blood to defend the Christian principles of liberty for the welfare of his people.



## "DESPEDIDA"

\*Adeus Sexta Esquadrilha!

Adeus, a ti e a todos os amigos que ficam honrando o grande nome desta já consagrada esquadrilha! Para ti, Sexta Esquadrilha, deixamos elementos capazes de elevar e honrar ainda mais o nome da nossa querida Escola, e de ti levamos recordações... recordações essas que jamais esqueceremos.

Despedimo-nos do Sr. Ten. Washington Luiz Santana, nosso comandante, que tão bem nos soube guiar para as lauréis da vitória, que hoje alcançamos, e que foi também um grande conselheiro e amigo.

Também, aos Srs. Sargentos Simão e Gustavo, deixamos as nossas sinceras despedidas, consignatários da nossa amizade, fortalecida pelos salutaris exemplos que nos deram como militares.

Aos "calçuros" que, infelizmente pouco conhecemos deixamos também o nosso voto de um progresso constante na E. T. Av., e que continuam fazendo da Sexta Esquadrilha, a melhor das esquadrilhas, como sempre procurámos fazê-la.

Adeus Sexta Esquadrilha! dizemos Victorino, Laudino, Fidos, Angella, Bartholomeu, Bueno, Paiva, Fluzza, Wladimir, Mendes, Dionisio e Piazza.

Hélio Luiz

Good-Bye sixth squadron!

Good-bye to you and those who remain here honoring your name!

We leave you, members who will elevate the good name of our School and we take with us memories... memories that we shall never forget.

We say good-bye to Lt. Washington Luiz Santana, our commander, who led us to victory, achieved today, and who was also our good friend and adviser.

We also say good-bye to Sergeants Simão and Gustavo, our sincere and faithful friends and whose military examples were dear to us.

To the "fresh" many of whom we don't know, we wish a successful stay at E.T.Av. and that you continue to maintain the 6th squadron as the best squadron as we always tried to keep it.

We bid you good-bye 6th squadron — Victorino, Laudino, Fidos, Angella, Bartholomeu, Bueno, Paiva, Fluzza, Wladimir, Mendes, Dionisio e Piazza.



A 30.ª turma de especialistas que deixou a Escola Técnica de Aviação, no dia 26 de Outubro pp.



### 30.ª TURMA DO DEPT. DE AVIÕES

(994) Mário Pinho Ferraz; (995) Manuel Pedro da Silva; (1003) José Bueno Jr.; (1001) José Mendes Fo.; (1005) Vicente de Angella; (1006) Ary Nery Laudino; (1007) Adelfo Dorta Mendonça; (1008) José Bartholomeu Alves da Silva; (1009) Hélio Luiz Vitorino; (1010) João de Oliveira Maia; (1011) Francisco Rafael Giudice; (1012) Roman José Fidos; (1013) Amaury Garcia dos Santos.

## A NOVA DIRETORIA DA SAETA

Em sessão realizada, no dia 29 de Outubro, sob a presidência do sr. ten. Landulfo, efetuaram-se as eleições para as vagas existentes na Diretoria da S.A.E.T.A., que ficou assim constituída:—

Presidente:— 956 Benedito Ruy Rezende

Vice-Presidente:— 1648 Danilo Florivaldo Gomes

Secretário:— 980 Hugo Maia de Souza

Tezoureiro:— 1181 Antônio Borges

Diretor de Esportes:— 1381 Wash. Emrich

Diretor de Propaganda:— 1930 José Wilson de Araujo

A session took place on 29th of October, presided by Lieut. Landulfo. An election was held to fill in the blanks in SAETA's managements and the results were as follows:

Aux. do Dept. de Propaganda:— 1308 Riberto Afonso de Chaves e Melo

Aux. do Dept. de Esportes:— 1416 Milton Barboza

Chefe do Conselho Deliberativo:— 1050 Arnaldo Teixeira da Silva Jr.

Membros:— 1917 Hélio F. Pimenta

1229 João Batista da Rocha.



## ACREDITE SE QUISER

Esta merece um minuto de silêncio:

Noite, ou melhor, quasi noite. 18 horas. Trovões ri-bombavam no firmamento e relâmpagos rasgavam o espaço. Na Estação "Roosevelt" um grupo de Sargentos recém-formados, aguardava o momento de embarcar para a "Cidade Maravilhosa." Nisso, desaba um aguaceiro danado. As chuvas haviam chegado...

Alguém disse então ao "Bom Moço":

— Que pena, Gaspar. Na noite de sua despedida chover desta maneira...

E o ex-437, num rasgo de "modéstia":

— Não, meu velho. É que na hora da minha partida até a natureza chora!...

Podem-nos desmentir:

"Para cessar, de uma vez por todas, com as "notícias" de que o almoxarifado está "pagando" canetas Parker "51", óculos "Ray-Ban", botas "comando", etc. declaramos categoricamente que tal fato não é verdadeiro. Esperamos que com este desmentido formal, os "bichos" não formem mais filas diante do "stock-room", clamando pela entrega dos referidos objetos.

Não! também não é verdadeira a informação de que a "cantina" teria sido transformada em sociedade anônima e que os alunos teriam direito a uma ação, cada um.

"Nesse caso, eu a encamparia", disse o Rodolfo, o "bar-man" de classe...

Auto-defesa:

"O contador de anedotas é um sujeito de boa memória que confia na falta de memória dos outros" (Do Reader's Digest).

This needs a minute's silence:

It's dark, well, nearly dark, about 6 p.m. Lightning and thunder overhead. At "Roosevelt Station", a group of freshly formed sergeants wait to board the train, leaving for the "Cidade Maravilhosa". Just then it began raining. The rains came.

Then somebody said to the "Good Boy", "What a pity, Gaspar, just as you are saying goodbye, it starts raining."

And ex-437, modestly replies,

"Not so my pal. When I say goodbye even nature weeps".

We were asked to contradict the following:

"To stop once and for all the rumours that our warehouses are giving out Ray Ban glasses, Parker 51's, and "Command boots", etc., we declare firmly that such is misinformation. We expect with this formal contradiction that the freshmen will not cue up any more at the stock-room, asking for these articles to be given them.

The information that the P. X. will turn into a company, the pupils holding a share each is not true either.

"If so I would buy all the stock", said Rodolfo the class "barman".

Self-Defense.

A joke teller is a chap with a good memory, who relies on the bad memory of others. (Reader's Digest).

## NOSSA AVIAÇÃO COMERCIAL

É o Brasil, na América do Sul, o país que mantém a liderança da navegação aérea comercial. Com um conjunto de poderosas companhias organizadas sobre as mais sólidas bases e dirigidas sob a orientação dos mais competentes administradores que se pôde conjugar, o Brasil tomou um impulso aeronáutico que, no continente, não foi igualado.

Desde o dia em que o primeiro avião da V.A.R.I.G., (a precursora da aviação comercial no país) cruzou nossos céus até hoje, não deixamos de progredir, aumentando o volume de nossos negócios aeronáuticos.

A última estatística sobre o assunto, referente ao ano de 1944, ofereceu o seguinte resultado:

Passageiros transportados	216.070
Bagagem — Ks —	3.394.653
Correio — Ks —	604.880
Carga — Ks —	2.827.829

Assim distribuídos:

Passageiros:

Cruzeiro do Sul	73.648	—	Panair do Brasil	68.773	—	V.A.S.P.	47.661
V.A.R.I.G.	14.933	—	N.A.B.	11.055	—	V.A.S.P.	576.253

Bagagem:

Cruzeiro do Sul	1.351.394	Ks. —	Panair do Brasil	1.108.719
V.A.R.I.G.	183.950	" —	N.A.B.	174.337

Correio:

Cruzeiro do Sul	304.101	Ks. —	Cruzeiro do Sul	155.621	—	V.A.S.P.	80.058
N.A.B.	47.131	" —	V.A.R.I.G.	17.969			

Carga:

Cruzeiro do Sul	1.183.280	Ks. —	Panair do Brasil	1.134.912	—	V.A.S.P.	286.879
V.A.R.I.G.	119.435	" —	N.A.B.	103.423			

Florivaldo Gomes (1.648 - 9.)

In South America the leading country in commercial aviation is Brasil. Great companies organized with solid basis and headed by competent administrators improved extraordinarily in Brasil and can not be compared with other countries of the continent.

From the early days when the (V.A.R.I.G.) the first aviation company of the country, crossed our skies, until now, we never stopped improving, always increasing our aviation business.

The latest statistics on the subject, regarding 1944, gives the following results:

Passengers	216.070
Baggage (Ks)	3.394.653
Mail (Ks)	604.880
Cargo (Ks)	2.827.829

Distributed as follow:



# ALUNADAS...

POR

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

Atenção!

"Rogo" aos meus prezados amigos, queiram fazer o especial obséquio de não mais me chamarem de "Mascarado", "Estrela do Norte", "Fantasma da Ópera", e "Outros Bichos". Se isto continuar... eu fico de mal com vocês. (a) Pinho (The North Star).

Foi-se o nariz... e com ele o Belem... "Adieu, Cyrano Bergerac!..."

Pensamento do dia: despertador que ATRAZA não ADIANTA e, se não lhe derem CORDA, de manhã não ACORDA...

Frota, o pontual

...afinal, não é porque ele cursa "Pára-quadras" que nós devemos chama-lo "Robert Taylor"...

O "Bom Moço à sua pequena:

— Amanhã nós iremos passear. Eu "prevejo" um dia ensolarado, com rajadas frescas. Um dia ideal.

No dia seguinte:

A "Good-Boy's Sweetheart" surge diante d'ele de galócha, capa e guarda chuva...

O Nélío (Araxóso) Neves, o impetuoso meia-direita do nosso quadro principal, estava se lamentando:

— Mas é incrível! Ficar detido por uma coisa que eu não fiz!

Sabem o que ele não fez? A instrução militar...

"Pinduca" (1516):

— Eu estou de "prontidão"...

"Carioca" (1261):

— Outra vez?

"Pinduca":

— Não. Você está enganado. Desta vez a "prontidão" é a que dura o mês todo e só termina no dia do pagamento...

I "beg" my dear friends the very special favor of not calling me "Mascarado", "Estrela do Norte", "Phantom of the Opera" and other "such animals". If this continues... I won't speak to you any more. (signed) Pinho ("The North Star").

The nose has gone ... and Belem went with it ... "Adieu, Cyrano of Bergerac!..."

Bright thought: an alarm clock which is slow is of little use and if it is not wound up it is of no use.  
Punctual Frota.

... after all, just because he is taking the Parachute course is no reason for us to call him "Robert Taylor"...

"Good-Boy" said to his girl:

— "I forecast a sunny day with fresh gust. An ideal day." The following day his sweetheart appears before him with rubber shoes, raincoat and umbrella...

Nélío Aroxóso" Neves, the intrepid right-center of main squadron, was complaining:

"This is unbelievable! I went to jail because of something I didn't do!

Guess what he didn't do? Military Instruction...!

Said "Pinduca" (1516)

— "I am on duty!

And "Carioca" (1261)

— What again?

And "Pinduca" replied:

"Yes, only this time it is K. P. duty!



Aspetto de uma aula no Dept. Adm. da Força Aérea, ministrada por Miss Stockwell.



Uma aula de precaução contra acidentes dada pelo Sr. Gallagher.



SE NÃO DIZEM PENSAM... Por O. Y. E.

Belem da 4.<sup>a</sup> — Deus meu! Será que o meu nariz não me vai atrapalhar nas águas termais de Cumbica?  
 Walter da 6.<sup>a</sup> — Já não se pode nem só menos sair quando se está detido...  
 Fitipaldi da 3.<sup>a</sup> — Enfim! Como sargento espero que não me chamem de Pif-Paf!!!  
 Maia da 1.<sup>a</sup> — Mas como? Ainda dizem que eu sou magro e baixo...  
 Sonéca da 6.<sup>a</sup> — É impossível acompanhar um balão piloto. Ele sobe muito depressa.  
 Baiano da 7.<sup>a</sup> — Esta "mamata" de Jazz vai acabar...  
 Santista da 5.<sup>a</sup> — O dia que eu me formar, "az" do quadro de Basket!?!  
 Florivaldo da 9.<sup>a</sup> — Não adianta quem tem sorte tem mesmo...  
 Bom Moço da 4.<sup>a</sup> — Ser crente é uma arte da qual scu a expressão máxima...  
 Gato preto da 9.<sup>a</sup> — Será que eu sou mesmo algum Gato Preto???

Belem of the 4th — I wonder if my nose is going to be in my way at the thermal waters of Cumbica?  
 Walter of the 6th — One can't even go out any more when one is in the guard house...  
 Fitipaldi of the 3rd — At last! As a sergeant I hope that they won't call me Pif-Paf!  
 Maia of the 1st — I don't understand. They still say that I am short and thin...  
 "Sleepy" of the 6th — It is impossible to follow a pilot balloon. It climbs too quickly...  
 Baiano of the 7th — This Jazz "goldbricking" is going to end...  
 Santista of the 5th — I pity the basket ball team when I graduate.  
 Florivaldo of the 9th — Its no use, he who is lucky is born lucky...  
 "Good Boy" of the 4th — I am the best example of the "eager beaver".  
 "Black Cat" of the 9th — I wonder if I am really a Black Cat?

COISAS ABSURDAS

ZÉ GABIROBA

— Você não prova que o meu cachimbo foi dado pelo expedicionário.  
 — Eu não falei nada, China!

—You can't prove that my pipe tobacco was given to me by the expeditionary soldier.  
 —I didn't say anything, China!

Noticias de última hora desmentem o boato de haver o Maranhão baixado ao C.M. logo que correu a notícia de prontidão. Ele de fato estava muito doente pois assim que o sgt. Melo cantou 826 em forma para o campo de Marte, ele, coitado, desmaiou.

The latest news withdraws the statement that Maranhão went to the Medical Center when he heard that he was on guard duty. It is true that he was very ill because when Sgt. Melo called out his number for special duty at Marte Field he ... fainted.

Pimentinha, você fuma?  
 Sim, fumo mas não trago.

Pimentinha, do you smoke?  
 Yes, but I don't inhale.

Como sempre o Borges 1181 arranhou uma namorada pelo telefone. Resultado, chegou, domingo na Escola, bufando com uma pressão de 700 libras.

As usual, Borges 1181 made a telephone acquaintance. Result: he arrived at the School on Sunday with the pressure at 700 lbs.

O repoter do maior matutino da cidade foi entrevistar o 186, França.

The reporter of the best newspaper in town interviewed França 186.

— Quais são as suas impressões da Escola, e o que leva?

—What are your impressions of the School and how are you getting on?

— Saio bem meu velho, pois sabe que a penicilina está dando dinheiro...

—I am all right, my boy, because, as you know, there is a lot of money in penigillin.



Mr. Mitchel e os Alunos: Ruy Teixeira de Oliveira (1046), José B. Aragão (1088), Walter Galvão de Souza Leal (1143), Mário Machado Ramonterri.



O Sr. Arthur Cowan dando uma aula no Departamento de Viaturas Motorizadas.





## PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

POR

Dover Fouts e William Koerner



Com a exceção da partida de baseball, realizada no Clube Pinheiros, os acontecimentos esportivos desta semana foram poucos e algo espaçados. Devido ao mau tempo e aos feriados, somente o programa de tennis foi realizado, tendo participado do mesmo, Saunders, Hull, Davis e Boddy.

Está despertando grande interesse o cartel esportivo desta semana. Principalmente a partida de volley-ball, a ser realizada quarta-feira à noite, entre as equipes dos Oficiais x Instrutores. O jogo de softball será disputado sábado próximo na Água Branca, entre os primeiros e segundos quadros do All Stars que querem tirar algumas dúvidas e desconfianças. O boliche prosseguirá na noite de domingo, entre Candidatos x Harmônicos e Motores x Aviões; estes jogos foram transferidos da última semana, devido aos feriados.

Os quinze primeiros colocados, que tomaram parte em dez ou mais partidas, terão que fazer mais três rodadas antes do encerramento do campeonato. Os disputantes com scores altos e baixos poderão ficar a luz do sol.

With the exception of the game at the Pinheiros Club, Athletic events have been few and far between this week. Holidays, inclement weather and such, allowed only the regular tennis schedule to be kept, Saunders, Hull, Davis and Boddy participating.

A great deal of interest is being shown in sports events of this week. Namely the volleyball games on Wednesday night — Officers Vs. Instructors. Softball game Saturday afternoon at Agua Branca with the All Stars first and second teams meeting to settle a few arguments and surmises. Bowling should get underway again Sunday night with the Candidates Vs. Harmonics and Engines Vs. Aircraft in contest that were postponed last week due to holidays.

We have the names and averages of the top fifteen bowlers who have bowled ten or more games, with only three more nights of kegling before the league closes and the men with high (and low) averages can bask in the light of their accomplishments.



Nome	Jogos realizados	Contagem
Rawlinson	20	173
Keenan	11	169
Rand	14	160
C. Cook	18	154
Pawelek	19	148
Hull	11	154
Bary	15	145
Nome	Jogos realizados	Contagem
MacDaniels	11	141
Pierce	15	138
Soukup	14	134
Mueller	11	131
Boultinghouse	16	131
Hall	10	130
Fouts	10	126
Karkeet	12	123



### VOLLEY BALL

Os jogos da Série "Gold Medal" entre o "Battlin Brilliants" e o quadro de oficiais capitaneado pelo Dr. Gonzaga, ser disputados novamente no próximo dia 7 de Novembro; a contagem é de 12 jogos ganhos favorável aos instrutores contra 8; estes próximos jogos serão os mais interessantes até a data presente.

### TENIS

Saunders, Hull, Pawelek e Setzer, estiveram 5.ª feira última na mais completa "Praça de Esportes" do continente Sul Americana, e se forem verdadeiros os rumores, o meninão Setzer, jogou a sua melhor partida de tennis, de muitas luas para cá.

### VOLLEY BALL

Play in the Gold Medal Series between Bill Boddy's "Battlin Brilliants" and the Officers team, led by Dr. Gonzaga, will be resumed on November 7th, with the count standing at 12 games to 8 in favor of the Instructors, these next games promise to be the most interesting to date.

### TENNIS

Saunders, Hull, Pawelek and Setzer enjoyed the facilities of the beautiful court at Pacaembú on last Thursday and if reports are true, "Our Boy" Setzer played his best game of tennis in many moons.



## UM TESTE PARA VOCÊ LEITOR INTELIGENTE DO "PEGA-MOSCA"

"Big Wolf"

- 1 — O "China Clipper" é também conhecido por: (a) Pilôto (b) Pirata (c) Pilantra (d) ...
- 2 — O aluno comumente chamado "Bom Moço" é o: (a) 1740 (b) 446 (c) 437 (d) 1177
- 3 — O aluno mais simpático da 4.ª é o: (a) 1557 (b) 1502 (c) 1206 (d) 983
- 4 — O Pinho (1557) é também conhecido por: (a) Beau Brumel (b) Apolo (c) Fantasma da Ópera (d) Ty Power
- 5 — O aluno mais sizado da 4.ª é o: (a) 1177 (b) 1124 (c) 1740 (d) 1685.

- 1 — "China Clipper" is also known as: (a) Pilot (b) Pirate (c) Pilantra (d) ...
- 2 — The student known as "Good Boy" is N°: (a) 1740 (b) 446 (c) 437 (d) 1177
- 3 — The most agreeable student in the 4th Sqdn. is: (a) 1557 (b) 1502 (c) 1206 (d) 983
- 4 — Pinho (1557) is also known as: (a) Beau Brumel (b) Apollo (c) Phantom of the Opera (d) Ty Power
- 5 — The "moodiest" student in the 4th Sqdn. is: (a) 1177 (b) 1124 (c) 1740 (d) 1685.

Se você acertar as 5 respostas pode considerar-se um gênio. Nesse caso vá à Cantina e tome uma "Coca-Cola", bem gelada... (é só pagar um cruzeiro, é claro...).

If you answer the five questions correctly you can consider yourself a genius. You may then go to the P.X. and have a nice cold "Coca-Cola"... (providing, of course, you don't forget to pay the one cruzeiro...).

## VOCÊ SABIA QUE...

Por Sylvio Bressane  
(Superintendência dos Alunos)

...o total de alunos matriculados já ultrapassou da casa dos três mil?

...nearly 3,000 students were enrolled in the school?

...o mês recordista, em número de graduados, foi março do corrente ano, com 174 alunos?

...174 students were graduated during the month of March, 1945? This has been so far, the highest number of students graduated in a single month?

...entre os graduados, a média final mais elevada foi 98,78, e que essa performance pertence a um aluno da Especialidade de Motores?

...according to recent statistics, among 1,000 students, only 47 were atheists?

...em estatística, elaborada recentemente, foi constatado que em 1000 alunos apenas 47 eram atêus?

...the Aircraft Department was the first speciality department to start instruction and had, during the month of February, 1944, a group of only 4 students?

...o primeiro curso a iniciar suas atividades foi o de Mecânico de Avião, tendo recebido sua primeira turma, constituída de 4 alunos, em 7 de fevereiro de 1944?

...enrollment figures went higher during July and August of this year, at which time 221 and 222 new students entered the school?

...as matrículas atingiram sua cifra mais elevada em julho e agosto deste ano, tendo ingressado na Escola durante os referidos meses, respetivamente, 221 e 222 novos alunos?

...the Basic School has already graduated 2112 students?

...o Curso Básico já graduou 2147 alunos?

...at the present time 764 students are in speciality courses?

...temos atualmente em curso, nas Especialidades, 768 alunos?

...a matrícula, do primeiro Estagiário da Fab, foi efetuado em abril de 1944?

...the first F.A.B. student to enroll arrived in April, 1944?

...do total de alunos que ingressaram na E.T.Av. até esta data, 59,42% procederam do Estado de São Paulo, 26,19% vieram do Norte do País e 14,39% oriundos dos Estados do Sul?

...from the total of students who entered E.T.Av. up to now, 59.42% are from the State of São Paulo, 26.19% from the North and 14.39% from the South?



(Continuação da pág. 12)

Poderíamos enumerar outras opiniões a respeito, ficamos porém neste ponto para irmos de encontro ao lugar de partida desta preparação militar. É ali, na IM-1, onde se trabalha com afinco para a consecução de um dos objetivos do desideratum: "formar bons soldados e bons técnicos".

Torna-se desnecessário encarecer a razão de se exigir muito espírito de disciplina por parte dos alunos quando lembramos que nenhuma atividade absolutamente perfeita no seu intimo, é possível quando há incertezas e dúvidas no cumprimento de uma ordem. O atraso no cumprimento de uma ordem pode, muitas vezes, constituir um verdadeiro descalabro administrativo ou de outra natureza qualquer. A indisciplina gera incerteza, dúvida e atraso. Este por sua vez conduz ao fracasso inevitável.

Por compreender bem esta verdade é que se exige muito a fim de se conseguir o necessário para a consecução de que se tem em mira. A educação dos homens que deverão garantir a vida dos pilotos deve ser perfeita e completa nos seus mínimos detalhes. Não sendo assim não se pode garantir nenhuma vida, nenhum avião, e a FAB deixará de ser este sonho tão docemente acalentado pelos abnegados que lutam por ela.

Vejamos portanto como se trabalha na IM-1.

Chefiada pelo 2.º Ten. Pêrsio Ribeiro Porto que têm como auxiliares de instrução os 2.ºs Tens. Paulo Cintra de Oliveira, Jesse Escobar Faria, Pedro Laurieri e Luiz Gonzaga Del Nero. O chefe e o sub-chefe e demais auxiliares são os instrutores, além de responderem pela existência moral e educacional dos recrutas — esta secção muito têm contribuído para o preparo militar do aluno. É a que inicia este encargo aqui na Escola. Depois de passar pela situação de Recruta (os "r" como se diz na gíria etaviana) o rapaz passa a ser considerado **aluno** propriamente dito.

É do período em que o jovem está na situação de "recruta" que fazemos esta reportagem.

Desfilaram aos nossos olhos como desfilarão diante da população de S. Paulo atônita de os ver tão garbosos, no dia 7 de Setembro e no dia 26 de Outubro, os "r" da E. T. Av.

We could mention other opinions on the matter but we would rather turn back and talk about the place where this military preparation begins. It is over there, in IM-1, that hard work is done to reach the desired objective of "making good soldiers and good technicians".

It is not necessary to talk about the demand for a high spirit of discipline among the students when we remember that no organization can be perfect if there are uncertainties and doubts as to the execution of an order. The delay in carrying out an order can many times constitute an administrative disaster. Lack of discipline brings forth uncertainty, doubt and tardiness which in turn result in inevitable failure.

It is because this fact is well understood that much is required for the accomplishment of our aim. The education of the men who will guarantee the pilot's lives must be perfect and complete to the minimum details. If it were not so, no lives and no planes could be guaranteed.

The FAB would cease to be this dream which is sweetly cherished by all those who sacrifice themselves for it.

Let us see, therefore the work of IM-1.

It is headed by 2nd Lieut. Persio Porto who is helped by Lieuts. Paulo Cintra de Oliveira, Jesse Escobar Faria, Pedro Lavieri and Luiz Gonzaga Del Nero. The head and helpers of the department are instructors and are responsible for the moral and educational assistance of the recruits. This Department has done a great deal for the military preparation of the students for it is there that their activities begin.

After passing the stage of Recruits (the "r's" as is said in the slang of E.T.Av.) the young man becomes a **student** in the true sense of the word.

It is of this recruit stage that we are writing.

The "r's" of E.T.Av. will march before our eyes as they marched gallantly before the eyes of the people of São Paulo on the 7th of September and on the 26th October.

(Continuação da pág. 1)

Evidentemente em uma coletividade como a E.T.Av. haverá funcionários que relutarão em usar o uniforme; há decerto alguns que não o usarão por circunstâncias especiais e o Comando 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.

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.



## O QUE VIMOS DE MELHOR

Sábado último em Pinheiros, tivemos o ensejo de apreciar uma das melhores partidas de baseball, disputadas até a presente data. Esta partida, foi uma espécie de introdução desta modalidade de esporte, aos fans brasileiros, na praça da esportes do Club Atlético Pinheiros. Aqueles que conhecem a volubilidade do baseball, entusiasmaram-se ao presenciar um jogo equilibrado entre dois conjuntos de capacidades iguais.

Uma das equipes, era composta quasi em sua maioria pelos cotadíssimos "All-Stars" com exceção de "Rugged" Gerard e "Bet a Million" Mayes. O adversário era composto dos melhores jogadores dos times restantes.

A peléja teve seu início, com Hull e Boddy para o "All-Stars", Thompson e Austin para o time misto. Ambos os times no primeiro rodizio executaram o mesmo em perfeita ordem. O quadro favorito, "acordou" na hora "H" quando Mayes, foi sacrificado, por uma jogada infeliz de Boddy. Os favoritos se avantajaram no marcador pelo "score" de 1-0. Com esta desvantagem inicial o time misto, conseguiu marcar pela altura do segundo rodizio. A equipe do "All-Stars", numa combinação bem engendrada por Hull, Jake Koerner, "Hive" Cowan; tendo "Tiny" Austin's, feito uma corrida ao centro do campo.

Foi efêmera a vantagem conseguida pelos "All Stars" (2-1); pois, os "Rover Boys" foram bafejados pela sorte, quando "Speed" Gerard ajudou Pawelek a fazer mais um ponto.

O quarto rodizio transcorreu sem maiores eventualidades e foi acompanhado por um quinto rodizio bastante calmo. Ah, sim, Boddy marcou mais um ponto logo após Pawelek ter alcançado a primeira "base". Não foi marcado ponto algum no sexto rodizio. Na segunda metade do sétimo rodizio a contagem era de 4 a 2 a favor do All-Stars.

Antes de continuar a escrever este artigo desejo comunicar que todos os donativos para evitar crueldade contra os jogadores do All-Stars deverão ser enviados ao Departamento de Pessoal.

Agora vejamos. No começo do sétimo rodizio o All-Stars vencia por 4 a 2. Os seguintes jogadores então fizeram rebatidas: Thompson, Jake, Cookie, Cowan, Austin, Setzer e Pierce. Tynan então ficou aborrecido e rebateu a uma bola para o alto e foi desclassificado. Neste meio tempo foram marcados mais quatro pontos o que colocou o quadro novo na dianteira pela contagem de 6 a 4. O All Stars não marcou ponto algum neste rodizio.

Apesar disto tudo, este foi um dos melhores jogos disputados até a presente data e devemos elogiar alguns jogadores como Larry Hull que jogou muito bem apesar da "gripe". Devemos também elogiar os juizes, sr. Sprague, sr. Ellis e sr. Durant, pela sua ótima atuação num jogo tão difícil e movimentado. Também temos Abbot (Pawelek) e Costello (Gerard) que demonstraram grande e mútua consideração pela habilidade de cada um no lado esquerdo do campo.

What was the best played ball game to date was held at Pinheiros last Saturday. This melee was an exhibition for the benefit of the Brazilian sport-lovers at the Pinheiros Athletic Club. And those who understood our game of baseball were thoroughly thrilled by a very evenly played game between two very evenly matched teams.

One of these teams with the exception of "Rugged" Gerard and "Bet a Million" Mayes consisted of the highly vaunted All-Star aggregation. The other club was one picked from the better players of the remaining teams.

Batteries were Hull and Boddy for the All-Stars and Thompson and Austin for the pick-up-team. Both clubs came up and went down in short order in the top and bottom of the first inning. But the sluggers showed their colors in the second when brother Mayes was scored by a sacrifice fly popped by father Boddy. This placed the favorites ahead 1-0. With their dander up, team number 2 teed off in the top half of the third square. "Pappy" Hull walked Jake Koerner who scored from second on a neat bunt tapped by his wily buddy "Hives" Cowan. "Hives" was in turn scored by "Tiny" Austin's fly to left field.

This 2-1 lead over the All-Stars was short lived, however, for the Rover Boys got lucky when "Speed" Gerard stretched a bunt into a four sacker and scored "Mite" Pawelek.

An uneventful fourth was followed by a quiet fifth. Oh yes, Boddy scored once more for this team when Pawelek steamed into first after a fielder's choice. Two big zeros also occupied both halves of the sixth inning. The score going into the top half of the seventh inning was 4-2 favor of the All-Stars.

Before continuing with this article I'd like to request that all donations for the prevention of cruelty to the All-Stars both living and dead will be accepted in the Personnel Office.

Now let's see. Oh yes, at the first of the seventh inning the All-Stars led, 4-2. First up for the little fellows was Thompson who walked. Then Jake, who hit. Then Cookie, who hit. Then Cowan who sacrificed. Then Austin, who hit. Then Setzer, who hit. Then Pierce who sacrificed. Then Tynan, who felt bad about the whole thing and flied out. In the interim four runs were scored, placing the "Little Fellow" ahead of the All-Stars 6-4. P. S. The All-Stars didn't score in their half of the inning.

To stop being nasty, which is really all in fun since everyone enjoyed one of the best games to date, a few compliments are in order. To L. Hull for pitching in spite of a bad case of grippe. To the umpires who did a swell job of umpiring a very close and difficult game. (Mr. Sprague, Mr. Ellis, and Mr. Durant). To Abbot (Pawelek) and Costello (Gerard) for the consideration of each others prowess out in left field. To Tynan for the beautiful cross body block thrown on Baggy when both went for the same ball in right field.

---

Tynan merece aplausos pelo bellissimo golpe de corpo contra Baggy quando ambos procuravam agarrar a mesma bola.





## WHAT'S FAZING

Jeanette Thede e John Treacy.



A turma da "Classe 8", ao completar seu primeiro ano no Brasil, celebrou a efeméride, com um jantar no Hotel Excelsior. Estiveram presentes ao ágape, George Davis, Chefe do Chapas de Metal, Al. Forgaard, Instrutor Assistente. La Verne Halverson, Administração de Aeronautica, John Manning, Chefe dos Instrutores, J. Arthur Vaughn, Chefe dos Veículos Motorizados. Esteve ausente Sr. Gill, devido estar enfêrma sua senhora. A Classe 8, já decidiu comemorar o seu 2.º aniversário, no ano vindouro.

Charlene Gould Maydwell ofereceu quarta-feira última, aos alunos e Instrutores uma lauta mesa de doces e refrigerantes no intervalo das aulas, em comemoração à passagem de seu natalício.

Sábado último trinta e duas instrutoras compareceram ao "pic-nic" na "Fazenda Swank-Bloedel-Carleton", sita à Av. Brasil. Tiveram um dia agradabilíssimo, sendo servido presunto frito, batatas escalope, etc. . . Para maior brilho foi oferecido um bolo de aniversário, a todos que fizessem anos, durante a semana vindoura, e Edyth Johnson, Charlene Maydwell e Rosemary Carleton entraram na berlinda. Depois da refeição, as mais preguiçosas tiraram a sua "pestanda" e as outras concentraram-se numa partida de bridge.

Aqueles que compareceram ao jogo de baseball, no Club Pinheiros, tiveram o ensejo de apreciar uma boa partida, inclusive os agrimações de Paul Tynan (Cumbica) e Ed. Bagdassarian no campo. Vocês estavam brincando de sela? Depois do jogo, o clube ofereceu refrigerantes aos integrantes do jogo.

Na semana passada o "Clube das Espôsas" da E.T.A.V. realizou um chá no Hotel Términus, tendo comparecido cerca de 50 espôsas. Mrs. Albert Graves e Mrs. Eugene Cooper, tiveram ao seu cargo a organização. A próxima reunião do "Club" terá a forma de um pic-nic e a data será oportunamente anunciada por esta coluna.

The members of Class 8 celebrated the completion of their first year in Brazil at a dinner at the Excelsior Hotel. Present were George Davis, chief of Sheet Metal, Al. Forgaard, Instructional Aids, LaVerne Halverson, Air Force Administration, John Manning, Chief of Teacher Training, J. Arthur Vaughn, Chief of Motor Vehicles. Mr. Gill was absent, due to the illness of Mrs. Gill. Class 8 has already decided to have a second year reunion next year.

Charlene Gould Maydwell treated the students and instructors of the English Dept. to cokes and doces at break time last Wednesday in celebration of her birthday.

Thirty-two women instructors attended the "picnic" last Saturday at the Swank-Bloedel-Carleton "Fazenda" on Avenida Brasil. A good time was had by all with lots of baked ham, scalloped potatoes, etc. to eat, topped off by a birthday cake for all the birthdays within the week which included Edyth Johnson, Charlene Maydwell, Mary Swank and Rosemary Carleton. After lunch, the lazy ones relaxed and the more serious-minded girls played bridge.

Those who attended the baseball game at the Pinheiros Club really saw a good game, including the antics of Paul Tynan (Cumbica) and Ed Bagdassarian in right field. Were you playing leap frog, boys? After the game, the club served refreshments to the ball players.

Last week the Wives Club of the E.T.A.V. had a tea at the Terminus Hotel with about 50 wives attending. Mrs. Albert Graves and Mrs. Eugene Cooper were in charge of arrangements. The next meeting of the group will be in the form of a picnic, the date to be announced later in this column.



Mr. Mitchel e os alunos: Antônio Carlos Marcondes de Almeida (1145), José A. A. Barbosa (1144), Luiz Lopes Villas Boas (1127), Josino Pereira Leite (1142).





**É JUSTAMENTE QUANDO MENOS ESPERAMOS,  
QUE OS ACIDENTES NOS SURPREENDEM!**

**OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO**

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

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

Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar

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

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

2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela — Secretário

*Escola Técnica de Aviação*

*Rua Visconde de Parnaíba, 1316*

*S. Paulo - Brasil*

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

**JOHN PAUL RIDDLE**

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

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

**REDATORES ASSOCIADOS**

Arman Williams ..... ARTISTA ASSOCIADO  
Vinícius 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) } Alunadas

Ariovaldo Corrêa Pinto (1185) ESPECIALIDADES  
Rui Rezende (956) ..... MÚSICA

Gregório Rodrigues Dias (826) S. A. E. T. Av.

Floralvaldo Gomes (1648) ..... NOTÍCIAS LITERARIAS