

11-3-1944

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1944-11

Embry-Riddle School of Aviation

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

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

Papel Pega-Mosca

"STICK WITH IT"

VOL. 1

3 DE NOVEMBRO DE 1944

N.º 40

CONSTRÓI AERONAVES PARA A GRANDESA DO BRASIL

PLANADORES CONSTRUÍDOS PELO INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS
A PERSONALIDADE DO DR. FREDERICO BROTERO, PRESIDENTE DO AÉROCLUBE DE S. PAULO

In 1934, among the works presented to the 1st Brazilian Aeronautical Congress, a thesis called the attention of the relator, then Lieut-Col. Antonio Guedes Muniz, today Air Brigadier and Director of the Fábrica Nacional de Motores. It was a curious study on wood for aeronautical purposes, presented by the engineer Frederico Abrantes Brotero, who then made his first contact with aviation — a contact that never was lost thenceforth.

Brotero, however, was not a name unknown in the Brazilian engineering world. After having graduated from the Escola Politécnica de São Paulo, where he completed a brilliant course, he entered the Instituto de Pesquisas Tecnológicas to lend there his creative talents. In December 1931 he published the paper "Suggestions for a Better Knowledge of our Woods. Physical and Mechanical Properties of Peroba Rosa". In March of the following year he developed his studies with another paper, "Study of the Physical and Mechanical Characteristics of Wood", and continued in July 1933 with two studies: "Contribution on 'Flambagem' and Experiment on Simple Compression".

After that, aviation took hold of him definitely. As director of the Clube Paulista de Planadores (Gliders Club), he managed the work shop.

In 1936 he was elected counselor of the S. Paulo Aeroclub. For six uninterrupted years he

Em 1934, entre os trabalhos apresentados ao 1.º Congresso Brasileiro de Aeronáutica, uma tese chamou logo a atenção do relator, o então Tenente Coronel Antonio Guedes Muniz, hoje Brigadeiro do Ar e diretor da fábrica Nacional de Motores. Era um curioso estudo sobre madeira para fins de aeronáutica, assinado pelo engenheiro Frederico Abrantes Brotero, que assim iniciava seu contato com a aviação — o contato que daí por diante nunca mais foi perdido.

Mas o engenheiro Brotero não surgia como um nome desconhecido no cenário da engenharia nacional: formado pela Escola Politécnica de S. Paulo, depois de um curso brilhante a denunciar o realizador de tantos empreendimentos fecundos, entrara para o Instituto de Pesquisas Tecnológicas — o I.P.T., como se popularizou no decorrer dos tempos — para emprestar o concurso de sua grande capacidade criadora. Em dezembro de 1931, publicava o seu trabalho "Sugestões para o melhor conhecimento de nossas madeiras. Propriedades físicas e mecânicas da Peroba Rosa" e em março do ano seguinte, desenvolvia o estudo com um novo trabalho "Estudo dos caracteres físicos e mecânicos das madeiras", que teve uma continuação no mês de ju-



Dr. Frederico Abrantes Brotero

lho de 1933, com dois estudos, a saber: "Contribuição sobre a flambagem; ensaio de compressão simples".

served the club whose members, in recognition of his efforts, elected him president.

The Aeroclub then entered a new period of its life. Piloting lessons were developed and during the presidency of Col. Av. Julio Americo dos Reis the parachute course was given a forward push.

This year when his term was finished he was reelected by an overwhelming majority.

The facts as well as the prosperous state of the Aeroclub speak loudly for his administration.

At the board of director's meeting on July 23 of this year, when the new members of the Deliberative Council were installed, the bill headed by Dr. Frederico A. Brotero won with 80% of the votes. After the yearly report was read a vote of confidence was cast for the Directory.

During the social year 1943-1944 the airplanes of the club flew 4.801 hours and landed 17,473 times, covering 28,000 kilometers, since January of this year.

His activities at the I.P.T. are not less valuable. Besides the works already mentioned, he published "Some Applications of Wood Flooring", "Wood in Aviation" and "Data on the Manufacture of Wooden Propellers" in October 1938; "Gliders in Primary Instruction" in 1942, besides other essays and newspaper articles.

The department he held at I.P.T. produced 7 types of gliders:

I.P.T. — 1 — glider "Grasshopper";

I.P.T. — 2 — glider "Aratinga", which is being shown in Rio;

I.P.T. — 3 — Primary glider "Saracura", several models of which are in use throughout Brazil. A small series of this glider was built by Comp. Aeronáutica Paulista;

I.P.T. — 4 — Training airplane "Planalto", also manufactured by C.A.P., is now being shown in Rio;

I.P.T. — 5 — Two-seat glider "Jaraguá".

I.P.T. — 6 — High performance glider "Stratus".

I.P.T. — 7 — Junior Airplane, two-seats side by side, now being tested and shown at Rio Aeronautical Exposition.



Depois... A aviação conquistou-o definitivamente. Como diretor do Clube Paulista de Planadores, dirigiu a oficina. Em 1936, ingressava no corpo de Conselheiros do Aeroclub de S. Paulo. Por seis anos ininterruptos, serviu a máxima entidade aviatório-civil paulista, até que, coroando os seus esforços quotidianos os sócios elegeram-no presidente. O Aeroclub entra então em nova fase: recrudescem os cursos de pilotagem, imprime-se orientação definitiva ao curso de paraquedismo criado durante a gestão do Cel. Av. Julio Americo dos Reis, de que o engenheiro Brotero soube ser um digno continuador. E no ano corrente, ao findar sua gestão, u'a maioria esmagadora promovia a sua reeleição.

Do que tem sido a sua administração, falam bem alto os fatos e situação próspera do Aeroclub de S. Paulo. A assembléa de 23 de julho do corrente ano, ao renovar o terço do Conselho Deliberativo, sufragou com oitenta por cento dos votos a chapa encabeçada pelo Dr. Frederico Abrantes Brotero, tendo após a leitura do relatório do ano social que findava dado um voto de confiança à diretoria. Durante o ano social de 1943-1944 os aviões daquele grêmio voaram 4.801 horas e praticaram 17.473 aterrissagens, tendo atingido o total de 28.000 quilômetros a distância percorrida pelos aviões desde janeiro do corrente ano.

Não menos valiosa tem sido a sua atuação no I.P.T. Além dos trabalhos já citados, publicou mais "Algumas aplicações de madeira, soalho, madeira para a aviação, dados sobre a fabricação de hélices de madeira", em outubro de 1938; "Planador para instrução primária", em 1942, além de muitos outros ensaios e artigos para a imprensa, de que é colaborador assíduo e admirado.

A secção por ele chefiada já produziu sete protótipos de aeronaves, a saber:

I.P.T. - 1 — Planador "Gafanhoto".

I.P.T. - 2 — Planador "Aratinga", atualmente em exposição no Rio.

I.P.T. - 3 — Planador primário "Saracura", do qual existem vários exemplares em uso por todo o Brasil. Foi construída pequena série pela Companhia Aeronáutica Paulista.

I.P.T. - 4 — Avião de treinamento "Planalto", também fabricado em série pela C.A.P. atualmente em exposição no Rio.

I.P.T. - 5 — Planador de dois lugares "Jaraguá".

I.P.T. - 6 — Planador de alta performance "Stratus".

I.P.T. - 7 — Avião Junior, de dois lugares lado a lado, atualmente em experiência e exposto na exposição de Aeronáutica do Rio.

Dr. Frederico Abrantes Brotero, presidente do Aeroclub de São Paulo e engenheiro-chefe do I. P. T.

O IPT-7, a mais recente criação do Dept. do Dr. Brotero no I. P. T., no dia de seu primeiro vôo. As experiências foram satisfatórias.

NOTÍCIAS DA F. E. B.

It is worth while knowing part of a letter received by Lieut. Col. Av. Eng. J. Mendes da Silva, from his brother Major Luiz Mendes, who has been in Italy over a month.

"I already gave you an idea of the first phase of our journey; the second was awful but is over and we are now in Italy, a heap of ruins.

"Fortunately, many art masterpieces were preserved, but I don't know when this poor country will be able to rise to its feet again, such is the cruelty of both material and moral destruction.

"What our soldiers have done here is something gigantic, taking into consideration what we brought with us.

"We have been able to equal any soldier in the world and I only ask God to spare us to the utmost, so that we can give back to our beloved country, the maximum of the backbone with which this group of men is being able to place very highly the name of Brazil."

As one can see in that letter, our countrymen are inspired by a patriotic sentiment that is most pure. This fact makes us very proud and reminds us of that phrase of the Paraguayans when they defeated Antonio João troops: "If Brazil has many soldiers as good as those, the invasion of Matto Grosso will not be a mere military walk as we have been told..."

Vale a pena conhecer-se um trecho da carta recebida pelo Ten. Cel Av. Eng. J. Mendes da Silva, de seu irmão Major Luiz Mendes que se acha na Itália, há mais de um mês.

"Dei já um esboço da primeira fase de nossa viagem; houve uma segunda, que foi uma coisa terrível, porém passou e já estamos em plena Itália, transformada num montão de ruínas.

Felizmente muitas obras d'arte foram conservadas, porém não sei quando poderá este pobre país reerguer novamente a cabeça, tal é a crueldade da destruição material e moral.

O que o nosso soldado tem feito aqui, é alguma coisa de gigantesco em relação ao que trouxemos.

Temos nos equiparado a qualquer soldado do mundo e só peço a Deus para que nos poupe ao máximo, afim de que possamos devolver à nossa querida Pátria, o máximo dessa fibra com que este punhado de homens tem sabido valer o nome do BRASIL!"

Como se vê por essa carta, os nossos patriotas estão animados pelo mais puro sentimento patriótico. Este fato nos enche de orgulho e nos recorda aquela frase dos paraguaios quando venceram os comandados de Antonio João: "Si o Brasil tiver muitos iguais a estes, a invasão de Mato Grosso não será um simples passeio militar como nos disseram..."

O VÔO ATRAVÉS DAS ÉRAS

A primeira história conhecida do voo humano

The First Known Story of Man's Flight

Desde a madrugada da civilização, o homem tem sonhado com o voo através do espaço. Os antigos atribuíram a suas divindades a capacidade de voar e, esparsas pelos contos sobre estes deuses, encontramos histórias fantásticas de homens que imaginaram partilhar aquele privilégio com os entes sobrenaturais.

Os historiadores que pesquisaram as ruínas da Babilônia antiga desenterraram a primeira história conhecida sobre o voo humano, narrada em caracteres cuneiformes — o alfabeto daquele tempo. Algumas das inscrições ali descobertas datam de 3.500 anos antes de Cristo.

A história nos fala de Etana e seu voo nas costas de uma águia. Era ele pastor numa aldeia cuja população houvera incorrido na ira dos deuses e, como consequência, nenhuma criança jamais ali nasceu. Procurando uma herva que possuísse as virtudes de fazer sua esposa tornar-se mãe, Etana encontrou uma águia ferida, à qual proporcionou tratamento capaz de fazê-la sarar. retribuindo a sua generosidade, a águia levou Etana à deusa dos nascimentos Ishtar. Mas, irritada com a audácia do pastor, Ishtar arrojou-o de seu altíssimo palácio e ele veio a perecer na queda.

No próximo número: Nas crônicas da China legendaria.

From the very dawn of civilization man has dreamed of soaring through the air. The ancients endowed their deities with the ability to fly and interspersed in the tales about these gods are fantastic stories of men who sought to share that privilege with the supernatural. Historians delving into the ruins of ancient Babylon have unearthed the first known story of man's flight inscribed in cuneiform writing — the alphabet of that day. Some of the inscriptions date back as far as 3500 B. C.

The story told is that of Etana and his flight on the back of an eagle. He was a shepherd in a village that had incurred the wrath of the gods and, as a result, no children were being born. In his quest for a plant that was capable of restoring birth, he found an injured eagle which he nursed back to health. In return for his kindness the eagle carried Etana to the goddess of birth, Ishtar. But incensed at Etana's audacity, the goddess Ishtar had him hurled from her palace and he was killed in the fall.

BRASIL AERONÁUTICO

Pelo Coronel Aviador Lysias Rodrigues

Editor's Note — Colonel Av. Lysias Rodrigues is a well known author, and newspaperman specialized in aviation methods. He has already published many books, such as, "História da Conquista do Ar" (History of the Conquest of the Air), "Brasileiros Pioneiros do Ar" (Brazilians, Pioneers of the Air) and a book of travels written when the author was in charge of studying an air route for the national air mail through central Brazil. As a newspaperman he is the director of the magazine "Avião" and collaborates on various São Paulo and Rio newspapers. He is one of the most enthusiastic propagandists of aviation methods. A recent article of his, published by more than 500 newspapers all over the world in several languages, attracted to him the hatred of the Berlin official radio station which, taking advantage of the opportunity, showered our F. A. B. with insults. The best answers to the Nazi mouthpieces are now being given by the Brazilian pilots fighting in the Italian skies who have exploded Hitler's myth of an "inferior race".

—o—

In Brazil, like in every new country, patriotism is based on individualism, and on the belief that the nation represents a great tradition and is the symbol of an idea that must be defended. One should look upon the future rather than upon the past, which is brilliant but without great historical prospects. This lesson of Fernando de Azevedo was given greater significance by Boutmy when he observed that new countries cannot love their nation like a venerable ancestor because they watch it grow before their eyes and even mold it with their own hands.

Likewise, Brazilian aeronautics is growing before our eyes and we are molding it with our own hands in an effort to create a masterpiece. This does not mean, however, that Brazil has not had an aeronautical past. No!

It is enough to bear in mind that the basic chapters of the history of the conquest of the air are the same as the aeronautical history of Brazil. So intimate is the interdependence that, like in the example of Nesso's tunic, it is impossible to separate them.

It is not without a feeling of great and justified pride that the Brazilians acknowledge that the most glorious and noble feat of human genius — the conquest of the air — is due to their countrymen.

There is no doubt about the remarkable predestination that enabled the Brazilians to invent the hot air aerostat, the assymetrical fusiform balloon, to give dirigibility to balloons and at last to crown that magic series of inventions by giving birth to the airplane with which man could excel the birds themselves, as far as speed and maneuverability are concerned.

N. da R. — O Cel. Av. Lysias Rodrigues é um conhecido escritor e jornalista especializado em assuntos de aviação, tendo já publicado diversas obras, de que destacamos "História da Conquista do Ar", "Brasileiros, Pioneiros do Ar" e um livro de viagens, escrito quando o seu autor foi incumbido de estudar a rota do Brasil Central para o Correio Aéreo Nacional. Como jornalista, é diretor da revista "Avião" e colabora em diversos diários de São Paulo e da Capital Federal, sendo um dos mais entusiastas propagandistas dos assuntos aéreos. Recente artigo seu, publicado por mais de quinhentos jornais do mundo inteiro e em várias linguas, atraiu contra ele as iras da rádio emissora de Berlim, que se valeu do ensejo para cobrir de baldões a nossa gloriosa F.A.B. A melhor resposta aos corneteiros do nazismo está sendo dada agora pelos aviadores brasileiros que combatem nos céus da Itália e desfizeram o mito hitlerista da "raça inferior".

—o—

No Brasil, como em todos os países novos, o patriotismo apoia-se sobre o individualismo, e alimenta a crença de que a nação representa uma grande tradição e encarna uma idéia que é preciso defender, voltando-se mais para o futuro do que para o passado, com brilhantes mas sem largas perspectivas históricas. Esta é a lição de Fernando de Azevedo, que Boutmy realça, quando observa que os países novos não podem amar sua nação como um antepassado venerável, visto que eles a veem formar-se sob seus olhos e por assim dizer, a modelam com suas mãos.

Da mesma forma, a aeronáutica no Brasil está se formando sob nossos olhos e nós a moldamos com nossas mãos, pretendendo fazer dela uma obra prima. Isto não significa porém que o Brasil não tenha um passado aeronáutico. Não! Basta dizer que os capítulos básicos da história da conquista do ar são os mesmos da história aeronáutica do Brasil. Tão íntima é a interligação que entre elas existe, que, como no exemplo da túnica de Nesso, é impossível separar uma da outra sem destruir ambas.

Não é sem um sentimento de grande e justificado orgulho que os brasileiros verificam ter sido a mais nobre e gloriosa proeza do gênio humano — a conquista do ar — conseguida por seu patrícios.

Não há negar que é uma predestinação notável essa, que galardoa os brasileiros, que lhes permitiu descobrir o aerostato a ar quente, que criou o balão fusiforme assimétrico, que deu a dirigibilidade aos balões e que por fim, culminando essa série mágica de inventos preciosos, dá ao mundo o avião, com o qual pôde o homem superar as próprias aves em velocidade e capacidade manobreira!

We are a young nation, yes, and if we do not possess a long past which would enable us to look back into great historical prospects, the little it has is so brilliant and fascinating that it justifies the pride we have in our historical predestination in aeronautics.

If we look into the future it is because we see an immense task to be performed — that of building a strong, cultured and great nation and that of making tremendous efforts to make up for the time that may have been lost on the way, so as to take us to a point where we will not be ashamed of the glorious past we have inherited.

We can rightfully say that our aeronautical history admits two very clear and distinctive periods:

The past which contains the periods of the first aeronautical conquests, the first aerostat, the hot air balloon of the priest Bartolomeu Lourenço de Gusmão, the first flying machine, the airplane of Alberto Santos Dumont; — present in which an already airminded people as a whole contribute to the creation of a powerful air force capable of permitting Brazil to conscientiously sit among great world powers.

Between those two periods was an interval during which Brazil acknowledged the hugeness of the aeronautical problem of the country. It is a period during which the aeronautical seed, planted on the Brazilian conscience, germinated.

Somos uma nação jovem, sim, mas si não temos um longo passado que nos permita descortinar largas perspectivas históricas, o pouco que temos é tão brilhante, tão fascinante, que justifica o orgulho de nossa predestinação histórica na aeronáutica. E si nos voltamos para o futuro, é porque vemos a imensa tarefa que é construir uma nação forte, culta e grande, e desdobramos em esforços ingentes, capazes de nos fazerem recuperar algum tempo, porventura perdido no caminho, e levar-nos a um ponto em que não nos envergonhemos do passado glorioso que nos foi legado.

Podemos dizer que nossa história aeronáutica comporta dois períodos nítidos e distintos:

— O passado — que engloba o período das conquistas aeronáuticas do primeiro aerostato, o balão de ar quente do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão, ao primeiro aparelho capaz de voar, o avião de Alberto Santos Dumont.

— Um presente, onde o país já com mentalidade aeronáutica, em péso concorre para a criação de uma força poderosa, capaz de permitir-lhe assentar-se conscientemente entre as grandes potências mundiais.

Entre os dois, um interregno, que é a tomada da consciência da grandeza do problema aeronáutico do Brasil. É o período da esperada germinação da semente aeronáutica plantada na consciência do povo brasileiro.

CANTINHO DA BIBLIOTÉCA

Últimas aquisições:

MATEMÁTICA:

- Agricola Bethlem. **Matemática**; 1.ª série. Porto Alegre, Globo, 1937.
 Agricola Bethlem. **Matemática**; 2.ª série. Porto Alegre, Globo, 1937.
 Agricola Bethlem. **Matemática**; 3.ª série. Porto Alegre, Globo, 1937.
 Agricola Bethlem. **Matemática**; 4.ª série. Porto Alegre, Globo, 1937.
 Agricola Bethlem. **Matemática**; 5.ª série. Porto Alegre, Globo, 1937.
 Léo Bomfim. **Matemática**; 1.ª série. São Paulo, Clássico científica, s.d.
 Léo Bomfim. **Matemática**; 2.ª série. São Paulo, Clássico científica, s.d.
 Léo Bomfim. **Matemática**; 4.ª série. São Paulo, Clássico científica, s.d.
 Luiz Cavalheiro. **Matemática para a primeira série do ginásio**, São Paulo, Publicações Brasil, 1944.

FÍSICA:

- Alvaro Magalhães. **Elementos de física para o 3.º ano seriado**. Porto Alegre, Globo, 1939.
 Alvaro Magalhães. **Elementos de física para o 4.º ano seriado**. Porto Alegre, Globo, 1939.

AERONÁUTICA:

- New York. Aviation research associates. **How planes fly**. New York, Harper, c 1943.
 John R. Hoyt. **Manual for aviation cadets**. New York, McGraw-Hill, 1943.

Lysias Rodrigues. **Brasil aeronáutico**. Rio de Janeiro, D.I.P. 1944.

Rio de Janeiro. Ministério das relações exteriores. **Documentos e depoimentos sobre os trabalhos aeronáuticos de Santos Dumont**. Rio de Janeiro, Imprensa nacional, 1941.

Rio de Janeiro. Ministério da aeronáutica. Diretoria de aeronáutica civil. **Boletim**. Rio de Janeiro, Imprensa nacional, 1944.

Roberto Deirello. **Aeromodelismo**. Buenos Aires, Editorial Albatrós, 1942.

GEOGRAFIA:

Afonso Guerreiro Lima. **Atlas escolar**; terceira parte: Globo terrestre. Porto Alegre, Globo, 1944.

BIOGRAFIA:

Salvador de Madariaga; trad. de Godofredo Rangel. **Cristovão Colombo**. Rio de Janeiro, Editora Vecchi, 1944.

HISTÓRIA:

Will Durant; trad. de Gulnara de Moraes Lobato. **História da civilização**. São Paulo, Editora nacional, 1944.

Rocha Pombo. **Historia do Brasil**. 5v; São Paulo, Jackson, 1942.

Visconde de Taunay. **Império e república**. São Paulo, Melhoramentos, 1928.

P. Fr. Fidelis M. **Capuchinhos em terras de Santa Cruz**. s.l.p. s.c.p. 1940.

Francisco Adolfo Varnhagen. **História da independência do Brasil**. Rio de Janeiro, s.l.p. s.c.p. s.d.

MAYSA A. DE AGUIAR

A ESCOLA NA PRIMEIRA EXPOSIÇÃO DE AERONÁUTICA BRASILEIRA

Realizou-se esta semana, no edifício do Ministério da Educação, Esplanada do Castelo, na Capital Federal, a Primeira Exposição de Aeronáutica Brasileira, como parte integrante das comemorações da Semana da Asa. Entre as entidades que concorreram ao certame, figurou a Escola Técnica de Aviação, com um interessante "stand" que atraiu a atenção dos numerosos visitantes.

Dos motivos expostos, destacou-se um motor colocado a trabalhar em movimento lento, tal e qual se usa neste estabelecimento para instrução dos alunos. Também figuraram muitas fotografias, bem como exemplares do "Papel Pega-Mosca".

A exposição, que foi patrocinada pelo Ministério da Aeronáutica, teve como organizador o conhecido piloto civil José Garcia de Souza, ex-presidente do Aero Clube do Brasil e autor de diversas obras sobre aviação.

At the Ministry of Education building at the Esplanada do Castelo, in Rio de Janeiro, the First exposition of Brazilian Aeronautics was held as part of the Wing Week celebration programs. Among the contestants was E. T. Av., with an interesting "stand" which attracted the attention of great number of visitors.

A cut away engine at work, similar to the ones used at the school for the students' instruction, attracted considerable attention. Several pictures were also shown, as well as copies of our "Pega-Mosca".

The show was sponsored by the Ministry of Aeronautics and was organized by the well known civil pilot José Garcia de Souza, former president of the Aero Club of Brazil and author of several books on aviation.



A. D. GRAVES



R. KARKAU



R. NORTHERN



J. T. HOMPSON



R. O. LEWIS

EM BUSCA DE NOVOS HORIZONTES

This is the air age — the age of flight. Aviation has come of age. The fledgling has become an eagle with strong wings soaring to new horizons.

The airplane has become a symbol of fast transportation. It has cut a road through the skies to become a lifeline to an ally in the war for democracy. It has become an angel of mercy to the victims of earthquake and tornado. It has carried and is carrying men and supplies to many war fronts. It is a great arm of commerce reaching through the clouds.

When the smoke of battle clears and men again live in peace, great new planes will come from the factories to take part in a great program of mass transportation, bringing journeys to far off places within the reach of the average man and woman.

Fares announced under the Latin American expansion program and more recently for the post-war service to Hawaii will make it practical for the everyday citizen to plan a trip to a foreign land within the limits of his two-week vacation.

Commenting on the Latin American expansion program, President Juan T. Trippe, of Pan American Airways, said:

"The United States and all the American republics are hoping for a large expansion of trade after the war. Any substantial volume of international trade with our sister nations to the south is impossible without swift, economic and adequate transportation.

"Air transportation will move boldly ahead in the post-war period, however, and to provide mass transportation for the business man and tourist at low rates unique in air transportation.

"We are confident that both trade and travel volume will come, if we provide comprehensive air service within the reach of every business, both large and small, and within the means of the average man and woman."

Esta é a idade do ar — a era do vôo. A aviação entrou na maioridade. O filhote implume transformou-se em águia com asas fortes voando em busca de novos horizontes.

O avião tornou-se o símbolo do transporte rápido. Traçou uma estrada através dos céus para tornar-se um apóio e um aliado na luta em prol da democracia. Transformou-se num anjo de misericórdia para as vítimas dos terremotos e dos furacões. Conduziu e está conduzindo homens e abastecimentos a muitas frentes de guerra. É um grande braço do comércio se alongando através das nuvens.

Quando clarear a fumarada das batalhas e os homens voltarem a viver em paz, grandes e novos aviões sairão das fábricas para tomar parte num imenso programa de transporte, tornando as jornadas distantes, ao alcance do homem ou da mulher.

As excursões anunciadas sob o programa de expansão latino-americana e mais recentemente para o serviço de após guerra ao Hawaii praticamente virão possibilitar a cada cidadão planejar uma visita à país estrangeiro, ao alcance do homem do povo e dentro dos limites de sua quinzena de férias.

Comentando o programa de expansão latino-americana, disse há pouco tempo o Sr. Juan T. Trippe, presidente da Pan American Airways:

"Os Estados Unidos e todas as repúblicas americanas estão esperançosas em uma ampla expansão de comércio após a guerra.

O comércio internacional com as nações nossas irmãs do sul torna-se impossível si não houver um transporte rápido, económico e adequado.

O Transporte aéreo caminhará com ousadia para a frente, no período de após guerra e proporcionará transporte em massa ao homem de negócios e ao turista, com preços baixos de passagens e únicos no transporte aéreo.

"Estamos certos de que tanto o volume de comércio como o de viagens, não só grande como pequeno, chegará ao seu destino, si proporcionarmos um serviço aéreo razoável e ao alcance de todos os ramos de comércio, e dentro do alcance do homem comum."

VISITANTES

Visitaram a nossa Escola na semana transada o Dr. Edgard A. de Amaral engenheiro civil, diretor da Companhia Auxiliar de Viação e Obras Públicas; Dr. Roque Nogueira de Lima, Srs. Albert L. Dawson e W. O. Kallman, da Barlier Asphalt Corporation.

Last week we received the visit of Dr. Edgard A. de Amaral, civil engineer and director of the "Companhia Auxiliar de Viação e Obras Públicas". Also visiting our school were Dr. Roque Nogueira de Lima, Messers Albert L. Dawson and W. O. Kallman, of the Barlier Asphalt Corporation.



Secção dos Alunos

Editado Por
Jeannette M. Chedick

COMO FOI FUNDADA A S. A. E. T. A. UM LIVRO QUE...

Por Walter A. Vianna

Eu tenho a pretensão de que irei contar em síntese a história de uma sociedade que nasceu por assim dizer de um desses comentários sem malícia e que não visam lucros nem efeitos. Foi numa manhã de 11 de outubro que um rapaz comentou a sociedade dos ex-alunos e seu comentário deu origem à nossa S.A.E.T.A. Sua idéia não era de separativismo; a missão da nova sociedade tendia em seus projetos congregar os ex e os atuais alunos. Várias conferências, muitas caminhadas pela E. T. Av. muitos contrasensos, folhas e mais folhas de papéis rasgados, cansaço, discórdia, contratempos, porém sempre coragem, sempre esperanças, sempre o "ideal".

Apóio restrito do comando, remodelação dos Estatutos, chapa da Diretoria, uma reunião tardia, alunos entusiasmados, aplausos e posse.

Tanta coisa em apenas três dias... E, A TREZE DE OUTUBRO DE 1944, sobem ao panteão da sociedade, trinta rapazes, dezoito deles chamam a si toda Diretoria, um só, toda responsabilidade.

GERALDO JOSÉ BARBOSA DA COSTA, é o primeiro presidente eleito da S.A.E.T.A. o primeiro e um grande presidente, compreendeu de logo a responsabilidade que lhe pesava nos ombros, e encarou a missão que lhe haviam confiado, com destemór, poucas vezes sobrepujado. Três horas apenas dispunha por dia, para estender a força de sua missão, três para elaborar um regulamento, que deveria erguer a sociedade para sempre. Ele porém não olhou o tempo, não mediu as oito horas de estudo nem as duas ou três de instrução militar, nem os oito dias que o separavam da graduação de mais trinta e quatro colegas. Olhou sómente o lado positivo da questão compreendeu a responsabilidade, chamou a si o auxílio dos colegas da diretoria, e transformou as três horas diárias em seis, estavam esmagados os "contras", sociedade contava sómente com os "prós", porque eles estavam encarando a situação em suas verdadeiras possibilidades!

Elaborou o regulamento interno, as inscrições para sócios foram abertas e em 2 horas, 300 rapazes foram inscritos.

GERALDO JOSÉ BARBOSA, não parou aí. Apenas 24 horas separavam-no da graduação de mais uma turma de colegas, muito havia sido feito para o futuro da Sociedade, pouco relativamente para a festa. O tempo era escasso, porém a ele não importava o tic-tac do relógio, não importava que nada estivesse preparado. Veio a este seu colega e em poucas palavras pôs a descoberto um "plano". Qual foi este? Pouco interessa, a coisa fundamental foi que eles se graduaram e a S.A.E.T.A. estava sem salão, sem orquestra, sem bebidas, sem convites, sem avisos... sobretudo isso pairava numa onda nebulosa; pode-

ria Geraldo alcançar tudo isso em apenas duas horas? Poderia? Para mim sinceramente! "NÃO"; para ele categoricamente: "SIM"! E ele alcançou. Chegaram os convites, três rapazes encarregaram-se de lhes dar um destino prudente e conseguiram. Em cinco minutos o salão foi arranjado. Neste momento surge um nome que jamais será esquecido por todos nós que apreciamos o desenrolar dos acontecimentos nele tocando parte ativa; esse nome é: NESTOR BODÊ. Todos vocês que com sua presença nos honraram, tiveram por certo uma palavra de elogio para a ornamentação de nosso casino? Pois foi Nestor Bodê que providenciou e dirigiu. Observaram a ordem de serviço no buffê? Foi também ele que lá emprestou sua inegalável competência. Resumindo, em toda parte que brilhou nossa festa, em todo lugar esteve Nestor Bodê. A ele pois em nome de todos os companheiros da S.A.E.T.A., o nosso preito de gratidão, os nossos mais sinceros agradecimentos. Retrocedo a esta narração para falar-vos de como foi conseguida a orquestra, essa mesma que conseguiu aplausos unânimes e por justiça bem merecida. Foi lá no longínquo SUMARÉ que encontramos, Sylvio Mazzucca. O telefone já nos havia posto em comunicação com o jovem e famoso diretor da rádio orquestra da Tupi. A caminhonete da E. T. Av. chispou para a Cidade do Rádio. Alguns minutos de conversa e apresentou-se Sylvio Mazzucca. Seus compromissos para com as Associadas, detinham-no domingo em seus microfones famosos, porém seu pianista, possuidor de um conjunto invejável de rapazes de boa vontade, prontificou-se tocar para os alunos e convidados da E.T.A.V. Chico Dorsey chegou, tocou e agradou (Plageando Júlio Cezar) e o baile teve início, as flores emprestavam um colorido vivo ao salão, a tarde linda de domingo, o céu límpido e o ambiente sereno. Em toda parte reinava alegria, nenhuma no entanto poderia superar a de Geraldo Barbosa Nestor Bodê, eles estavam incontíveis em seu entusiasmo. Aqui abro um parêntesis para uma noção de reconhecimento a uma seção da E.T.A.V. Falarei da A.M.S. 4 dirigida por um jovem oficial dotado de grande tino de organização: emprestou desde logo a co-opeção de seus homens, os mesmos que se distinguiram de maneira tão surpreendente em nossa festa. Falo do Sr. Tenente Paulo Spitzer e seu Corpo de Vigilantes, a missão foi espinhosa porém levada a cabo com êxito surpreendente. A todos eles a S. A. E. T. A. sinceramente agradece.

Chegámos finalmente ao baile, muita música, muita alegria, em toda parte, as horas voam; e nós tanto que desejavamos nunca chegassem ao fim, mas como para a luta da organização, voaram, para a da Vitória também assim devia suceder. É findo o primeiro baile organizado pela S.A.E.T.A., ela foi superior ao tempo, leal adversário; muito mais porém, em qualidade e quantidade prometemos para o futuro.

"ELA É UM LIVRO QUE... JAMAIS TERÁ SEU FIM!"

A ANGUSTIA DE TODAS AS ALMAS: FELICIDADE...

Óra, dizia o filósofo — eu estudei tanto, quarenta anos de profunda meditação e, até hoje, não cheguei a nenhuma conclusão com relação à origem e à finalidade do homem, do viver, enfim!

Centenas de teorias, princípio da Compensação, do Determinismo, da Harmonia, tudo apenas levou-me a concluir pouco, cheguei sómente ao círculo vicioso da Idéia.

Pensei sobre a realidade, retroagi meus pensamentos e em nada avancei... Mas enfim, qual será o desfecho deste profundo drama no qual representamos o objeto?

Reuni então as obras mais completas e edifiquei os melhores propositos e resolvi indagar da felicidade. Quem sabe si por ela chegaria ao final de meu desejo?

Segui Nietzsche, Platão, J. J. Rousseau e muitos mais, os grandes pensadores da História, e, coisa estranha, avancei em humilde texto que dizia somente, como paráfrase: "que os extremos se chocam".

Fiquei impressionado, deduzi, sonhei, resolvi que:

— Que seria a felicidade?

Seguindo ainda os pensamentos de August Comte, as Ciências se classificam "segundo a complexidade crescente e a generalidade decrescente", adotando isto numa forma geral, então, entrei no terreno da observação em que tive a oportunidade da lógica...

E, então, onde enfim se acharia a felicidade?

Persegui a Natureza do alto ponto em que me achava e reparei a eterna transformação (dans la Nature tout se transforme, des rien nous originons, des rien nous perdons) e a luta contínua, leis, demais, leis entrelaçando-se, formando aquele todo orgânico, em projeção de círculo ou triângulo; (seria a Relatividade, seria a magna filosofia dos três?)

Observei mais, observei que, para que existisse o Bem, deveria haver o Mal, para que houvesse uma ação deveria haver uma reação igual e de sentido contrário, para que existisse o homem deveria existir a mulher...

E outra vez os extremos se chocaram...

— Si há, entretanto os electrons e os protons, entre as moléculas, entre todo organismo (ou sociedade, por analogia) uma força natural de coesão, entre os espiritos ela se chama amor...

O amor é pois esta força de ligação, cultivá-lo é aumentar o seu valor, sua intensidade.

Faz-se mister, porém, que sempre haja os extremos, os já ditos momentos; a igualdade (a que se compreende por isto) implica na diferença porque a perfeição só subsiste onde impera a filosofia primeira...

— Como corolário, consequentemente à interpretação do amor, a naturalidade, a simplicidade e, quem sabe, mesmo a ignorância inocente são os elementos que ainda entram na composição do nectar espiritual.

Sim, porque até a Verdade tem sido relativa, obedecendo ao princípio do "point de vue", e somente interpretações, as mais perigosas e falsas, têm sido propaladas sem que o destino do homem se mude e sem que algo se saiba.

Por consequência, talvez que o individuo ignorante esteja mais próximo da realidade (da essência, por assim dizer) de que os sábios que, pensando aproximar-se dela mais e mais se afastam...

Sê natural, inocentemente ignorante, ama, cultúa o teu amor e serás feliz! Porque a felicidade (e o filósofo vislumbrava ao longe aquela pequena casa de que evolavam nuvens de fumaça, em que o risco despreocupado das crianças tudo ocupava) pertence sómente àqueles que não se preocupam em procurá-la, àqueles cujos corações se devotam mais nobremente à causa comum, desfazendo assim um tanto do egocentrismo natural.

E recordando a face inocente da criança o filósofo encaminhou-se a quem, sem destino certo, trazendo porém nos lábios o sorriso dos que acertaram. Sim, porque naquele instante ele vira que tanto se esforçara atrás de uma dedução e que a tinha constantemente junto, estampada no reflexo infantil das sonoras gargalhadas, no reflexo doce de seus olhares!

E aprendendo um pouco mais, o sábio teve um desejo: — retroagir, e quis ser criança para trazer estampada na face o indício da felicidade, simplicidade, despreocupação e ignorância...

"A ENKANO"

Meu kapeza stá toto keprato
Komo foi? Eu fai kontarr
E' un coiza muinto zimpler
E fazil te esplikarr

Tepois te un pruto farra
Te matrukada eu fai prá kása
Kon muinta chopes no parriga
Eu fai ke non enxérga nata!

Numa poste eu enkostou
Parra a ponde esperrarr
Maz alí non estafa a ponto
Ke a ponde defia parrarr

Correndo elle aparrece
Parra a palaustre estendo o mon
Non pekei nata, vi tuto fermelho
Erra uma ponde "kamarron".



Miss Curie, do Dept. de Instrumentos, instruindo um de seus alunos sobre particularidades deste curso.

C E S T A - C O L U N A

Neste setor responderemos a todas as consultas rasoáveis que nos forem formuladas pelos alunos da E. T. Av., bem como diremos do destino dado a suas colaborações. Também procuraremos orientar os que desejarem escrever para a secção de alunos, indicando-lhes temas, regras de estilística, métodos de redacção — tudo enfim que se enquadre dentro das finalidades deste órgão, que são acima de tudo, educativas e visam concorrer para o robustecimento da mentalidade aeronáutica no país e no continente. Não se arreceiem de expor suas ideias e de oferecer a sua contribuição: lembrem-se de que vocês, alunos, uma vez deixados os portões desta Escola, terão muitos ensejos de propagar, pela palavra escrita ou falada, os ideais da aviação nacional. Todo ensaio que se fizer neste estabelecimento, não será, pois, perdido. E não tenham medo do tamanho da cesta: um futuro membro da F. A. B. é um homem destemido, que enfrenta alegremente todas as circunstâncias para chegar finalmente à vitória.

D. — Seu soneto "Amazonas" está perfeito. Métrica boa, bom português. Alterámos um tanto a última estrofe do segundo quarteto: espero que tenha gostado. Continúe e disponha.

ALUNO 664 — Recebido seu trabalho. Vamos lê-lo com todo carinho. Vá escrevendo outros, "para adiantar o expediente".

L. R. — Bravos! Seus conceitos sobre a coragem vale como filosofia prática e como poesia, sem se contar a comparação moderna do avião com a vida. Matéria desse teor merece preferência neste jornal, que como sabe, concede "prioridade" a assuntos relacionados com a aviação. Mande outros no gênero, que jamais farão "aterrissagens" na cesta.

V. C. B. — As composições sentimentais, delicadas, com uns toques "verlainescos", são como arroz-doce: pouco, é gostoso; muito, é enjoativo. O seu trabalho "Era uma vez" satisfaz a esse requisito literário e... culinário. É curto e bem escrito.

SANTO 269 — Seu "cartãozinho de despedida" ao Baianinho 270 tem também essa qualidade do arroz-doce e dos perfumes caros: é pequenino e bom. Dessas gotinhas de essência de delicadesa não prescindimos em nossas colunas.

W. A. V. — V. não plagiou Cesar: parafraseou o grande cabo de guerra romano — o que não é a mesma coisa. Seu interessante trabalho, conquanto algo longo, vai ser aproveitado, por se tratar de assunto de interesse da Escola e dos alunos. Seja mais "aero-dinâmico", isto é, procure ser mais conciso. E teremos muito prazer em sua visita assídua, com a qual contamos.

TENDLER 397 — Não está de acordo conosco, em como já se escreveu muito, no mundo, sobre "histórias infelizes de amores felizes"? Não quer aproveitar a sua invejável aptidão para escrever, dando-nos histórias alegres, que estimulem a alegria de viver e que elevem a disposição de ânimo de nossa genie? Se concorda com este ponto de vista, escreva-nos. Se discorda, escreva-nos do mesmo jeito. Não nos zangamos com a franquesa dos amigos.

B A T U Q U E N A R O Ç A

Escreveu: Maranhão (407)

Luar bonito no sertão. Ouve-se ao longe, o som mavioso do pife (instrumento musical feito dum pedaço de bambú) bastante popular no interior dos Estados do Norte do Brasil. É o prelúdio duma grande comemoração: o levantamento do mastro de São Sebastião. (Mastro — é um caule mais ou menos reto da maior árvore de toda a redondeza, que os caboclos encontraram, depois duma vasta pesquisa pela mata agreste. Depois de lavrado e encebado com sêbo de carneiro, prega-se na ponta mais fina do mastro uma bandeira branca bordada com a imagem do santo padroeiro da localidade).

A vila está engalanada com bandeirinhas multicores e latadas de patis (tipo de palmeira abundante no Norte) cruzam o terreiros das casas.

O dono dos festejos sacrifica muitas rezes, leitões e aves para o banquete. Caboclas vestindo chitões estampados dão um aspeto atraente à festa.

Em sua maioria, os casamentos no interior são realizados nesta ocasião, quando o Reverendo passa pelo lugarejo fazendo a "desobriga".

O viajante ao aproximar-se da casa festiva, nota em primeiro lugar, a orquestra que é por demais típica e compõe-se de 4 instrumentos musicais: pife, armónica (fole, assim chamado na linguagem sertaneja), bombo e réco-réco.

A ronqueira dá estrondosos estampidos, quando levantam o mastro.

A festa, que começa sábado pela manhã, prolonga-se até o amanhecer de segunda-feira.

O vasto salão é iluminado a candéias. A dança é típica: frêvo ou baião.

Os convidados são servidos durante as noites festivas com café e bolo branco e, às vezes, para rebater o suor, um aperitivo: a pinga. Alegria é o apanágio do salão.

A pedido a orquestra executa o baião:

"Morena bela
Cór de canela
Tô perto dela
Tô sentindo o calô dela"...

No último dia de festa os convidados se retiraram para acompanhar os recém-casados e seguem atrás destes, montados em seus cavalos, gritando na retaguarda: Viva os noivos! Vivó!

É este o estilo de festa que essa gente boa que chamamos "caboclos", promove num ambiente sadio e simples, no seio das matas brasileiras — guardiãs das riquezas naturais deste Brasil!

MARANHÃO (407) — O seu "batuque na roça" é o modelo exato do que desejamos para a nossa secção "conheça o Brasil". Linguagem simples, assunto leve, uma fotografia perfeita de um recanto bem caboclo, bem brasileiro. E que tal, se um dia, casando o pitoresco antigo ao moderno, aliando as tradições de nosso povo ao espírito de progresso, as "desobrigas" contarem com o auxílio do avião? É uma ideia, não acha?

Miss Butterfly

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

FOR SANDY SAUNDERS

BOWLING

BASIC FINISHES IN 3rd PLACE



Sandy Saunders

Sunday, October 28, the Basic team after leading E.T. Av. bowling league for many weeks was pushed down to 3rd place by the Electrical team which finished its schedule in a first place tie with Motor Vehicles team. It was a very exciting evening and at the end of the second games the same three teams were still tied for 1st place so it wasn't until the last ball was thrown that Basic was definitely eliminated.

In the Motor Vehicles and Propellers match, Motor Vehicles won their first game then lost second game so the pressure was on and they came through with a sensational 515 game against Propellers 440 which would have won any other game. For the winners Austin rolled 529 with high game of 206. His series was 2nd high of league. Mac Vicar rolled in his improved form a fine 451 set while Le Gaye rolled a steady 354 set. Their final game is a definite indication that they must be made favorites in their roll off with Electrical team for the championship. For the losers the "wanderlust" Matolin proved by a 481 set that his team missed him while he was away. Foote, Bary and Cooper were in there trying with 256, 243 and 212 respectively for 2 games each.

In the Basic and Electrical games Basic started off with a real championship effort and appeared unbeatable but in the second game they faltered and the fighting Electrical team came through the victors. This defeat seemed to stun the Basic group for they went on and lost the last and final game. They did not offer an alibi but were without the services of Larimer who was home ill. Bordas injured a finger very painfully and it affected his games materially.

For the winning Electrical team Rand was high with a 406 set but in his last game rolled three strikes to clinch the game for his team. Pawelek had a 405 set while Young rolled a 395 set. Only 11 pins difference in all three men.

For Basic Boltinghouse was high with a 462 set and a fine game of 200 his first 200 game in São Paulo. Soukup had 458 and Bordas a 364 set. There will be one more Sunday, November 5, of regular league competition with the Hydraulics rolling Radio-Link and the Engines team rolling Aircraft. That will end the regular league compe-

BOLICHE

O Básico termina o campeonato em terceiro lugar

No domingo, dia 28 do passado, o quadro do Departamento Básico, depois de haver liderado o campeonato de boliche da E. T. Av. por muitas semanas, passou para a terceira colocação, com a vitória do time do Departamento de Eletricidade e terminou os seus compromissos em primeiro lugar, juntamente com o quadro do Departamento de Veículos Motorizados. Foi uma tarde bem emocionante e no final do segundo jogo, os mesmos três times estavam ainda de posse da primeira colocação, assim continuando até que a derradeira bola fosse arremessada e o Básico definitivamente eliminado.

O time do Departamento de Veículos Motorizados ganhou o primeiro jogo e perdeu o segundo, no seu encontro com o time do Departamento de Hélices, até que, arrebatou a vitória no terceiro jogo com a sensacional contagem de 515 contra 404 do time do Departamento de Hélices, que teria ganho de qualquer outro. Dos vencedores, Austin obteve 529 com um belo jogo de 206. Sua série foi a segunda do campeonato. Mac Vicar conquistou, em seu jogo melhorado, a bela contagem de 451, enquanto Le Gaye rapidamente perfêz 354. Seu jogo final é um indicio definitivo de que o quadro vencedor deverá ser o favorito na réfrega com o time do Departamento de Eletricidade, para a decisão do título máximo. Quanto aos derrotados, o "impulsivo" Matolin provou com uma contagem de 481, o que seu quadro perdeu enquanto ele esteve ausente. Foote, Bary e Cooper conseguiram 256, 243 e 212 pontos respectivamente, para cada um dos jogos.

Nos jogos entre o time do Departamento Básico e o de Eletricidade, o primeiro iniciou um esforço digno do campeonato e pareceu inquebrantável, mas esmoreceu na segunda partida e o combativo time do Departamento de Eletricidade venceu o jogo. Essa derrota parece que abateu o time do Departamento Básico, que foi diminuindo sua combatividade no encontro final. Os vencidos não ofereceram uma desculpa. Mas é de notar que se ressentiram com a falta de Larimer, que se achava recolhido ao leito por doença. O fato de Bordas ter machucado um dedo, afetou o jogo seriamente.

Dos vencedores, Rand foi a melhor figura em campo com um total de 406, mas a partida final, com três bolas certas, assegurou o jogo para seu quadro. Pawelek fêz 405 enquanto que Young atingiu os 395. Houve apenas uma diferença de 11 pontos em todos os três jogos.

Quanto ao time do Departamento Básico, Boltinghouse foi o melhor jogador com 462 pontos e um belo jogo de 200 — o seu primeiro jogo de 200 pontos em São Paulo. Soukup fêz 458 e Bordas 364. Haverá mais uma rodada do campeonato regular no domingo, dia 5, com o time do Departamento de Hidráulica enfrentando o de Rádio-Link e o de Motores lutando com o de

tion for the present league. Then, on November 12, the Motor Vehicles team composed of Austin, Le Gaye and Mac Vicar will compete with the Electrical team composed of Pawelek, Rand and Young with the Electrical team receiving a handicap of 18 pins a game. This contest will be of 3 games and will decide the championship of the league 1st and 2nd place. It will be played on both alleys and consequently will be over quite early. Starting time 7:00 P. M. This will be an opportunity for our employees to see the champion team and also the winner of 2nd place. Seats will be available for spectators. Some time between November 16 and 23, (the date to be determined later) we will have our 2nd bowling banquet and then the prizes will be awarded. Another league will be formed and play will begin as soon as possible.

SCORES OCTOBER 28

Motor Vehicles	420	399	515
Propellers	380	420	440

STANDINGS

	Won	Lost
Electrical	15	6
Motor Vehicles	15	6
Basic	14	7
Hydraulics	7	11

A special feature of Sundays bowling was the visit of our own Lieut. Col. Av. Eng. J. Mendes da Silva and Cap. Joaquim Bueno Brandão. After being enthusiastically received by all the bowlers, they watched the bowlers and decided to try it themselves. It would not surprise me to see them form a team and bowl with us in the near future for they both did remarkably well. Needless to say, we all enjoyed the visit and do hope they will accept the invitation to come again and often.

WOMEN'S BOWLING

Large Group of Women Attend Bowling

Due to the enthusiasm of the fair sex, all the teams in their league have been increased to 4 women each. They still expect more so an effort has been made to obtain another afternoon each week.

On Thursday, October 26, team N.º 1 lost their first game losing 1 and winning 1 with team N.º 2. Team N.º 3 lost 1 and won 1 with team N.º 4. There is no doubt that the bowling league has become a must with our women bowlers. There has been a rumor that two teams of our women bowlers are going to challenge their husbands to a handicap match for a prize to be announced later.

The women had some fine scores. The ones rolling over a hundred were Mrs. Moller, 122; Mrs.

Aviões. Assim terminará o atual campeonato de boliche. Então, no dia 12 do corrente, o time do Departamento de Veículos Motorizados, cujo quadro é composto de Austin, Le Gay e Mac Vicar, competirá com o quadro do Departamento de Eletricidade, composto de Pawelek, Rand e Young, com o time do Departamento de Eletricidade dando vantagem de 18 pontos por jogo. Este encontro será pelo sistema melhor de três, visando decidir o título de campeão e vice-campeão. Será jogado de ambas as alas, de forma que terminará muito cedo. Hora marcada para o início, 7 horas da noite. Será uma oportunidade para o nosso pessoal, ver o quadro campeão e também o detentor do segundo lugar. Haverá cadeiras para a assistência. Num dia a ser determinado, entre 16 e 23 do corrente, realizar-se-á nosso segundo banquete de boliche, quando será feita a entrega dos prêmios. Outro campeonato será organizado e os jogos terão início tão logo quanto seja possível.

CONTAGEM — 28 DE OUTUBRO

Basic	462	411	409
Eletrical	391	425	435

SITUAÇÃO DOS JOGOS

	Ganhos	Perdidos
Engines	7	11
Propellers	8	13
Radio-Link	6	12
Aircraft	6	12

Um aspeto especial de nossos encontros de boliche aos domingos foi a visita de nosso Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva e do Cap. Joaquim Bueno Brandão. Depois de terem sido entusiasticamente recebidos por todos os esportistas, assistiram aos encontros e ensaiaram por fim as jogadas. Não será de surpreender que venham a formar um time e disputar conosco, em futuro próximo, pois ambos fizeram jogadas dignas de nota. É desnecessário afirmar que todos apreciaram bastante a visita e alimentam a esperança de que eles aceitarão o convite para voltar com frequência.

BOLICHE FEMININO

Cresce a assistência feminina aos jogos de boliche

Dado o entusiasmo do belo sexo, todos os times foram aumentados com mais quatro senhoras cada um, aguardando-se ainda novas participantes e, à vista disso, estão sendo empenhados esforços no sentido de obter outra tarde de jogo por semana. Na quinta-feira, 26 do passado, o quadro N.º 1 perdeu o seu primeiro jogo, tendo ganho um do quadro N.º 2. O quadro N.º 3 perdeu um e ganhou um, perante o quadro N.º 4. Não ha dúvida que nosso campeonato de boliche já se tornou uma obrigação de nossas praticantes desse esporte. Correm boatos de que dois quadros femininos estão prontos para desafiar os maridos para um encontro com vantagens iniciais para o sexo fragil, sendo dados prêmios que oportunamente serão anunciados. As senhoras

Saunders, 121 and 175; Mrs. Olmstead, 113; Mrs. Helm, 129 and 129; Mrs. Cline, 102; Mrs. Duncan, 102; Mrs. Austin, 114; Mrs. Betz, 121; and Mrs. Cook, 102. The scores for 2 games were as follows:

Mrs. Moller, 191, Mrs. Saunders 296,
Mrs. Brayton 122, Mrs. Olmstead 191,
Mrs. Bordas 177, Mrs. Helm 258,
Mrs. Cline 173, Mrs. Duncan 163,

TENNIS

On Monday, October 30, the new tennis group was increased to eight and some very interesting tennis was played. Those attending were Cooper, Davis, Field, and Pawelek who composed one doubles and Mac Williams, Karkeet, Duncan and Betz were another doubles. The boys were all enthusiastic about the tennis and will continue playing on Mondays.

BADMINTON

Many of the E.T. Av. personnel enjoyed the weekly badminton matches at the English Club. Among the players were Stella Knott, J. Hodeck, the Matas, McCormack, Elizabeth Conard, and Koehler. Everybody had a wonderful time.

SWIMMING

We have been accorded the privilege of using the Pacaembú pool on Friday nights from 8:30 P.M. to 10:30 P.M. each week. It will be necessary for our personnel to procure a card of entrance and also to obtain health cards. We feel that this should be one of our most enjoyable nights in the next few months and we do hope to see many members of our personnel take advantage of this magnificent pool for which permission for its use was procured after much effort.

COMMITTEE OF SPORTS

A slight error was made in publishing the newly formed committee members in our last issue. The lineup of members and the sport they will head are as follows:

Basketball — Dover Fouts
Bowling — Eugene Cooper
Soft-ball — Mel Goecke
Tennis — Cecil Cook
Volley-ball — Wm. Boddy

Due to the ability of this committee we expect a lot from these men so let's all give them our help to make these sports a success.

TENNIS

Fouts Continues on to Championship

Fouts' eleventh victory was recorded the past week in the Harmonia Club tennis tournament. We all know you will win Dover but get it over in a hurry so that you can rejoin our Thursday night group.

têm obtido algumas belas contagens, estando acima de cem pontos as seguintes: Sra. Moller, 122; Sra. Saunders, 121 e 175; Sra. Olmstead, 113; Sra. Helm, 129 e 129; Sra. Cline, 102; Sra. Duncan, 102; Sra. Austin, 114; Sra. Betz, 121 e Sra. Cook 102. As contagens para dois jogos são as seguintes:

Mrs. St. John, 117, Mrs. Austin, 201,
Mrs. Hogan, 145, Mrs. Betz, 210,
Mrs. Cook, 181, Mrs. Page, 150,
Mrs. Mede, 205, Mrs. Le Gaye, 123.

TENNIS

Na segunda-feira, dia 30 p.p., o novo grupo de tennis foi aumentado para oito elementos e algumas partidas muito interessantes foram disputadas. Os participantes foram Cooper, Davis, Field, Pawelek, que formaram partidas de duplas contra Mac Williams, Karkeet, Duncan e Betz, que compunham as duplas adversárias. Os rapazes mostraram-se muito entusiasmados e continuarão a jogar nas segundas-feiras.

BADMINTON

Boa parte do pessoal da E. T. Av. aderiu ao badminton semanal no Clube Inglês. Entre os jogadores se incluem Stella Knott, J. Hodeck, os Matas, McCormack, Elizabeth Conard e Koehler. A noite foi muito agradável para todos.

NATAÇÃO

Foi-nos concedido o privilégio de usar a piscina do Pacaembú todas as noites de sexta-feiras, das 8,30 às 10,30. Será necessário que o nosso pessoal procure seus cartões de ingresso e que obtenha também certificado de saúde. Temos a certeza de que desfrutaremos de ótimas noites esportivas nos meses seqüentes e temos a esperança de ver muita de nossa gente procurando tirar proveito da magnífica piscina, uma vez que não poupámos esforços para obter a permissão para o seu uso.

COMISSÃO ESPORTIVA

Houve um ligeiro engano em nossa última publicação quanto à comissão recém-formada para orientar as atividades esportivas, engano que retificamos publicando novamente os nomes integrantes da dita comissão:

Dada a capacidade desta comissão, muito esperamos dos seus componentes, e é necessário que prestigiemos a sua ação para que a iniciativa seja coroada de franco êxito.

TENNIS

Fouts continúa na vanguarda do campeonato

Registou-se na semana passada a undécima vitória de Fouts, no campeonato de tennis do Clube Harmonia. Todos nós sabemos que você sairá vencedor, Dover, mas formulamos votos que isso aconteça depressa, afim de que possa voltar a se reunir ao nosso grupo, nas noites de quinta-feira.

(cont. na pag. 13)

WHAT'S FAZING

BY JACK MATA



Jack Mata

Keeping up with the world — From Miami comes word that P. A. A. has made the first round-trip flight from Miami to Belgian Congo, when the "Leopoldville Clipper" landed on Biscayne Bay October 3rd.

Marriage — Last Week, Grace Taylor to Ed. Cornell. Congratulations folks!

Holiday — School was closed Thursday to observe "Dia dos Mortos", a church holiday.

News behind the news — Mel Goecke spent last Sunday night by his radio listening to the news about that great naval battle off the Philippines. First over the air waves came London's B.B.C., then San Francisco and lastly Tokyo. The Jap version was given by "Tokyo Rose", who had it that our whole fleet was sunk; well, according to last reports, our fleet (the one the Japs say was sunk) was still chasing the Nipponese navy into the darkest corners of their own backyard.

Progresso — Ed Alfsen has just completed his first ten days of "Pensão Life". Ed moved into a pensão with the idea that it was the best way to learn Portuguese; his improvement speaks for the soundness of his reasoning.

Married — Mrs. Schlittler's sister was married last week and the wedding was attended by some thirty of the school's personnel.

Guarany circuit — Wil Betz has set up a miniature movie in his living room, where he shows all the little children in the Guarany movies. Mrs. Duncan helps out by making the popcorn the kids eat during the show.

Proficiency test — Howard Field will be the speaker at the graduation exercises this Saturday of the next class to leave the E.T.Av.

For your information — This week a new class for North American personnel was inaugurated by Major Harry Gill West Point class of '24. First to attend this new course, "Military Courtesy", will be the Administrative group, to be followed by the Instructors.

Strictly on the s. t. — Did you know that our friend Clarence Boltinghouse while at Indiana State Teachers College in 1925, high jumped 6 ft. 2 1/8 in., which was then just 1 1/8 in. short of the world's record held by the famous Harold Osborne. B'house is continuing his sporting prowess on the bowling allies, where last Sunday, he bowled his first 200 game.

Acompanhando a marcha do mundo — De Miami chegam-nos notícias de que a Pan American Airways fez a primeira viagem de ida e volta, de Miami ao Congo Belga, quando o "Leopoldville Clipper" amerrissou na baía de Biscaina, dia 3 de outubro passado.

Epitalzímio — Na semana passada, casaram-se Grace Taylor e Ed Cornell. Nossos votos de felicidade ao novo par!

Feriado — Quinta-feira, dia de Finados, a escola permaneceu de expediente encerrado, visto ser dia santo de guarda.

Notícias sobre notícias — Mel Goecke passou a noite do último domingo ao pé de seu rádio ouvindo as notícias sobre a grande batalha naval ao largo das Filipinas. Primeiro chegaram as ondas herzianas da B.P.C. de Londres; depois as de S. Francisco e finalmente as de Toquio. A versão nipônica dizia que toda a esquadra norte-americana, fôra a pique; mas, de acordo com as últimas notícias, nossa esquadra (a mesma que os sobrinhos de Hiro-hito disseram que estava no fundo do mar) ainda estava dando caça à frota nipônica nos mais longínquos recantos de sua própria retaguarda.

Progresso — Ed Alfsen acaba de completar seus dez primeiros dias de "vida de pensão". Ed trasladou-se para uma pensão com a idéia de que ali era melhor para aprender o português; o melhoramento notado no seu linguajar diz bem do acerto de seu raciocínio.

Esponsais — A irmã da Sra. Schlittler casou-se na semana passada; as bodas foram assistidas por umas trinta pessoas do quadro da Escola.

Circuito Guarani — Wil Betz criou um cinema em miniatura no seu "living-room" — o "Cinema Guarani" — a que comparecem todas as crianças do prédio. A senhora Duncan auxilia, arrebatando pipocas que a "gurisada" come durante e exibição.

Test de Eficiência — Howard Field será o orador na formatura deste sábado agora, quando a nova turma de graduados deixar a E.T.Av.

Para sua informação — Esta semana foi inaugurada uma nova aula para o pessoal norte-americano, pelo Major Harry Gill, da turma de 1924 de West Point. O primeiro a frequentar o curso, sobre cortesia militar, será o grupo da Administração, a ser seguido pelos instrutores.

Rigorosamente confidencial — Vocês sabiam que...? Nosso amigo Clarence Boltinghouse, quando estava no Colégio de Professores do Estado de Indiana em 1925, fez um salto da altura de 6 pés e 2 1/8 polegadas, o que representa apenas 1 1/8 polegadas menos do que o recorde mundial batido pelo famoso Harold Osborne. Boltinghouse está continuando suas atividades esportivas no torneio de boliche, onde, no jogo passado, conseguiu a sua 1.ª partida de 200 pontos.

V O L L E Y - B A L L

Oficiais Gain Lead for Championship
(Continuação da pag. 13)

The Oficiais and the Instructors opened their 15 game match for the championship by the Oficiais winning 2 games and losing 0.

The games were delayed due to work of an emergency nature which Lieut. Gonzaga and Lieut. Rui were called upon to perform. The remaining time being short, only 2 out of a scheduled 5 games were played. Once again the Oficiais displayed their superiority over the Instructors by a clear cut victory in the 2 games. The Instructors were slightly disorganized but promise to build an improved team under able leadership of Boddy. For the Oficiais Lieut. Rui and Gonzaga again were the standouts with all the team giving a good exhibition of teamwork.

For the Instructors the whole team showed need of practice. The lineups were for the Oficiais: Lieut. Rui, Lieut. Gonzaga, Lieut. Marcelo, Lieut. Bocco, Lieut. Nosé, and Asp. Cardoso. For the Instructors: Boddy, Blakeley, Pawelek, Fouts, Cook, Setzer, and Saunders. This group will definitely improve in their playing.

BRAZILIAN CHAMPIONSHIPS

It was my good fortune to be an honor guest at the 1944 Brazilian championships at Clube Tietê. I was amazed to witness the ability of the Brazilian athletes both male and female. They compare very favorably with our North American athletes. I especially wish to congratulate the officials for their expert handling of this huge event in which participants were entered from all over Brazil. To give you a faint idea of their proficiency here I will give you a few times for comparison the World's records, and the South American records for the same events.

100 meter race	Brazilian record: 10,4 — World's record: 10,2
200 meter race	Brazilian record: 21,2 — World's record: 20,3
400 meter hurdles	Brazilian record: 53,3 — World's record: 50,6

I also saw one of the greatest girl athletes I have been privileged to see Elizabeth Clara Müller.

V O L E I B Ó L

Os Oficiais ganham a liderança do campeonato.

Os Oficiais e os Instrutores abriram sua série de 15 jogos para o campeonato, havendo os Oficiais ganho duas partidas sem perder nenhuma. Devido ao chamado de emergência que o Ten. Gonzaga e o Ten. Rui precisaram atender, os jogos ficaram um pouco atrasados. Com a redução do quadro, apenas dois dos cinco jogos foram disputados. Uma vez mais os Oficiais exibiram sua superioridade sobre os Instrutores com uma nítida vitória em dois encontros. Os Instrutores ficaram ligeiramente desorganizados, mas prometem apresentar um quadro melhorado sob a competente direção de Boddy. Dos Oficiais, Ten. Rui e Gonzaga outra vez foram os melhores e o quadro exibiu um belo trabalho de conjunto. Quanto aos Instrutores, o quadro inteiro demonstrou a necessidade de treinamento. Os times entraram na cancha assim formados:

Oficiais — Ten. Rui, Ten. Gonzaga, Ten. Marcelo, Ten. Rocco, Ten. Nosé e Asp. Cardoso.
Instrutores — Boddy, Blakeley, Pawelek, Fouts, Cook, Setzer e Saunders.

Este grupo certamente irá aperfeiçoar o seu jogo.

CAMPEONATOS BRASILEIROS DE ATLETISMO

Tive a desvanecedora fortuna de ser convidado de honra para o Campeonato Brasileiro de 1944, realizado no Clube de Regatas Tietê. Foi-me grato testemunhar a capacidade dos atletas brasileiros, tanto homens quanto mulheres. Podem mesmo ser comparados aos nossos atletas norte-americanos. Desejo especialmente me congratular com as autoridades esportivas pela sua acertada orientação neste grande acontecimento de que participaram jovens vindos de todos os recantos do Brasil. Quero dar uma ligeira idéia da sua eficiência aqui, ao fornecer alguns tempos alcançados, em comparação com os recordes sul-americanos e mundiais:

100 metros — recorde brasileiro — 10'4";	recorde mundial — 10'2".
200 metros — recorde brasileiro — 21'2";	recorde mundial — 20'3".
400 metros — recorde brasileiro — 53'2";	recorde mundial — 50'6".

Vi também alguns das mais formidáveis atletas, entre as quais, foi-me agradável localizar Elizabeth Clara Müller.

A O S C A N D I D A T O S À E . T . A . v

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

- Altura mínima, 1,50 m.
- Não ter defeitos físicos;
- Ter todos os dentes tratados;
- Apresentar condições normais de saúde, comprovadas mediante atestado médico.

Documentos necessários à inscrição:

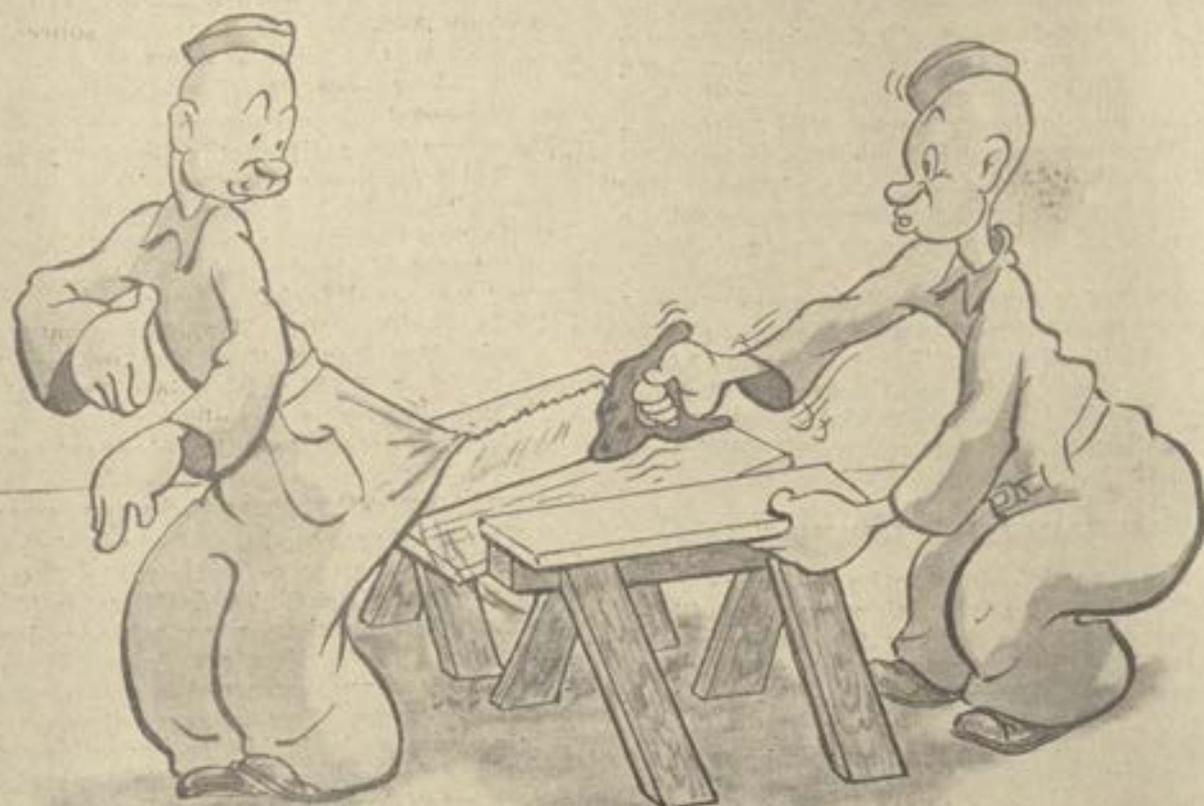
- Certidão de nascimento ou carteira de reservista;

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

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

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

É PERIGOSO USAR SERROTES
VIRADOS PARA CIMA



Papel Pega-Mosca

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E. T. Av.
e Comte. do Corpo de Alunos

TEN. CEL. AV. ENG. J. MENDES DA SILVA

Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar
1.º Ten. Med. Aer. Fernando Martins Mendes — Chefe do C. M.
2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela — Secretário
2.º Ten. Med. Aer. José Gonzaga Ferreira de Carvalho
2.º Ten. Med. Aer. José de Moraes Camargo
2.º Ten. Med. Aer. José Carlos D'Andreta
2.º Ten. Med. Aer. Ruy de Carvalho Braga
2.º Ten. Med. Aer. Alfredo Rocco
2.º Ten. Med. Aer. Marcelo Pio da Silva
2.º Ten. Pedro Celestino dos Santos
2.º Ten. José Cabral de Almeida Amazonas
2.º Ten. Clodoaldo Motta Aecioy
2.º Ten. Antonio José Nosé
2.º Ten. Paulo Spitzer
2.º Ten. Martinho de Castro Machado
Asp. Med. Aer. Olavo da Motta Cardoso
Aspirante Of. Eurico Lacerda
Aspirante Of. Bertholdo Costa Junior

Publicado para interesse dos alunos, instrutores e auxiliares.

A Escola Técnica de Aviação de São Paulo, funciona conforme
contrato do Ministério da Aeronáutica com:

JOHN PAUL RIDDLE

JAMES BLAKELEY — Diretor
CORPO DE REDATORES — Temporário

Donald F. Peck	Redator
Lucy Bloem	Redatora Assist.
Ten. Ariovaldo Villela	Redator Assist.

REDATORES ASSOCIADOS

Arman Williams ...	ARTISTA ASSOCIADO
Will H. Clews	ARTISTA ASSOCIADO
Sandy Saunders	SECÇÃO ESPORTIVA
Jack Mala	WHAT'S FAZING
J. Siqueira }	ALUNADAS
P. Zaniboni }	
Jeannette Chedick	SECÇÃO DOS ALUNOS