

5-19-1944

## Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1944-05

Embry-Riddle School of Aviation

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

---

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

# Papel Péga-Mosca

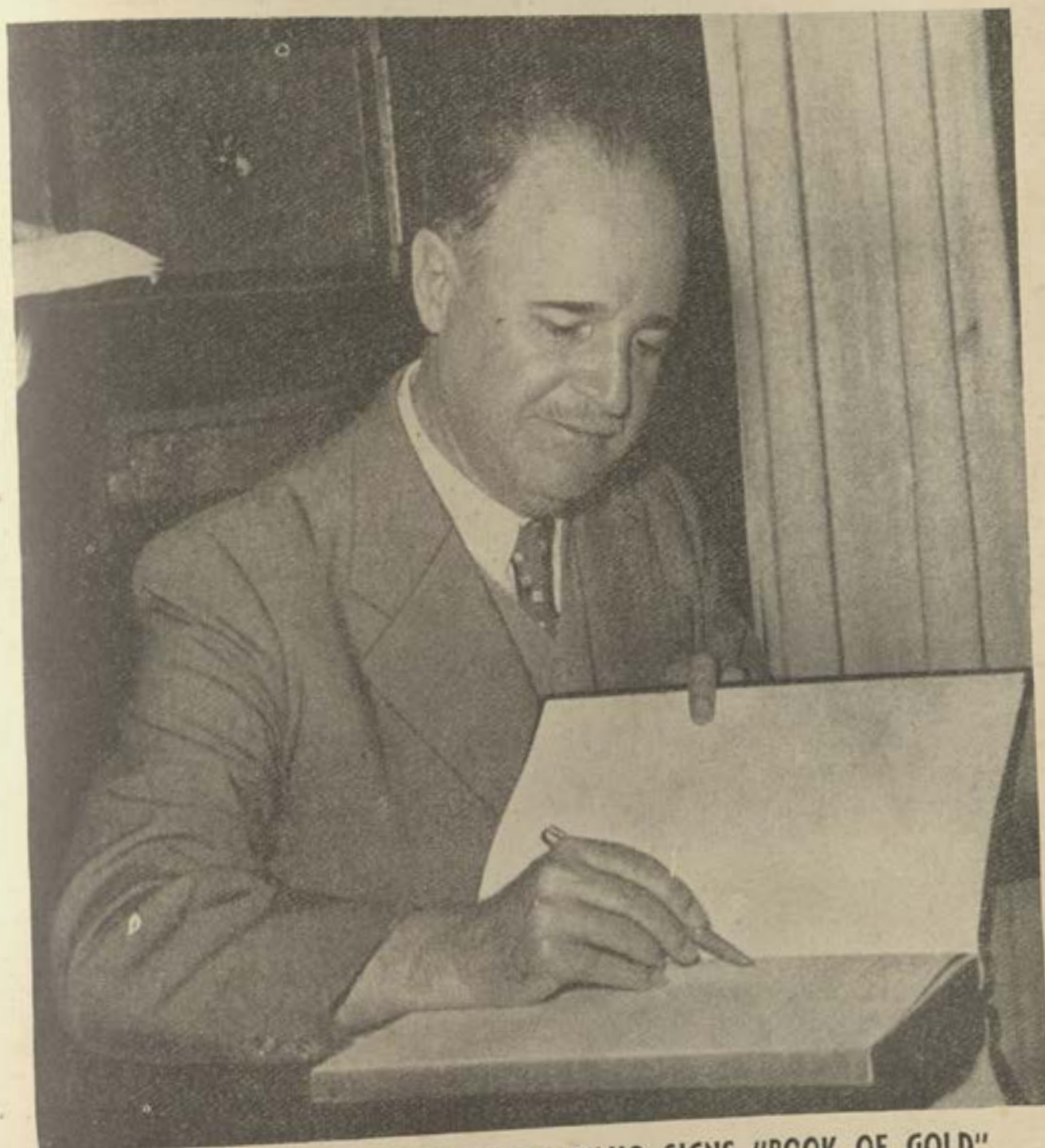
STICK WITH IT

VOL. 1

19 DE MAIO DE 1944

N.º 16

★ IMPORTANT EVENT IN HISTORY OF ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO ★



AIR MINISTER DR. J. P. SALGADO FILHO SIGNS "BOOK OF GOLD"

STORY ON PAGE 2



# AIR MINISTER'S FORESIGHT BUILDS FORMIDABLE BRASILIAN AIR FORCE

POR TEN. ARIIVALDO VILLELA

Nomeado 1.º titular da pasta da Aeronáutica, recém-criada em princípios de 1941, revelou S. Excia. desde logo surpreendente compreensão dos problemas que se relacionam com a nossa força aérea e transportes pelo ar. Cercou-se de auxiliares escolhidos entre a oficialidade integrada na realidade brasileira e com eles traçou um programa que vem executando coerente e progressivamente.

Quando se achava apenas há um ano e meio em sua jornada, eis que a nação se vê forçada a formar ao lado das democracias, na luta contra a opressão nazista. E foi desde então que S. Excia. pôde melhor demonstrar o quanto se acha empolgado pela cruzada aeronáutica. Uma cooperação estreita e benéfica para ambas as nações resultou logo de seu trato com as autoridades norte-americanas, recebendo assim notável impulso a nossa jovem arma aérea. Reorganizou a F.A.B. aumentando-lhe os quadros e criando novas unidades.

A formação da reserva, que já estava iniciada por ocasião da declaração de guerra, corporificou-se com centenas de jovens que foram fazer seus cursos na grande nação aliada do setentrião americano. Elevado número de aviões modernos veio consolidar a nossa organização aéro-militar. Nossos pilotos se familiarizaram com o material de guerra ao ponto de podermos manda-los cooperar efetivamente na luta. A repressão da F.A.B. aos submarinos eixistas que atuavam no Atlântico Sul, foi tão eficiente que já podem os nossos barcos transitar livremente, levando e trazendo mercadorias.

No setor da formação de novos pilotos S. Excia. aumentou a capacidade da Escola de Aeronáutica, criou o C.P.O.R. Aer., difundiu a aviação civil através dos Aero-Clubes e da Companhia Nacional de Aviação.

A construção de novos estabelecimentos mereceu também sua atenção, destacando-se as do Parque Aeronáutica em São Paulo, as da Escola de Pirassununga, além das Bases de grande envergadura que se espalham pelo nosso litoral.

A vida do Ministro Salgado Filho estará futuramente, ligada à própria história da aviação brasileira, tais os serviços que a esta vem prestando S. Excia.

Como órgão de confraternização brasi-norte-americana da E.T.Av., o "Papel-Pega Mosca" aponta S. Excia. como merecedor da admiração de todos os patriotas do Tio Sam, em cuja pátria aliás, já teve o nosso homenageado ocasião de receber as mais expressivas demonstrações de simpatia e apreço.

Appointed as the titular head of the Aeronautic Bureau, created in the beginning of 1941, Dr. Salgado Filho has revealed a surprising comprehension of the problems which relate to our Air Force and transportation by air. He surrounded himself with assistants chosen from officers knowing the Brazilian realities and with them built up a program which is being executed with coherence and progress.

When he had been there only a year and a half of his tenure of office, the nation was then obliged to take part on the side of the democracies, in the fight against Nazi oppression. It was then that Dr. Salgado Filho was able to demonstrate better how much his enthusiasm was responsible for the crusade for an expanding air force. The close cooperation was of mutual benefit for both nations, resulting soon thereafter in his contacting the North American authorities and thus receiving a notable impulse for our young air arm. Reorganizing the F.A.B. he enlarged the squadrons and created new units.

The formation of the reserve, which had already been started at the time of the declaration of war, was incorporated with hundreds of young men who were sent to take courses in the United States of America. A great number of modern airplanes were consolidated with our military air forces. Our pilots familiarized themselves with the materials of war to the point where they were able to cooperate effectively in the war. The sinking of Axis submarines by the FAB in the South Atlantic was so effective that our boats are now able to travel freely, bringing and taking merchandise.

As far as the formation of new pilots are concerned he augmented the capacity of the Aeronautic School, created the C.P.O.R.Aer., and encouraged civilian flying through the Aero-Clubs and the Companhia Nacional de Aviação.

The construction of new establishments also received his attention, among which we discern the Parque de Aeronautica de São Paulo, the Escola de Pirassununga. In addition, large bases were built and expanded along our coast line.

The life of Air Minister Dr. Salgado Filho will be in the future connected with the history of Brazilian aviation, because of the outstanding service he has rendered.

As an organ of fraternal interests among the Brazilian-North American personnel and students of Escola Técnica de Aviação, Papel Péga-Mosca points with pride to His Excellency as worthy of admiration from all subjects of Uncle Sam, in whose land he had the occasion of receiving the most expressive demonstration of sympathy and esteem.



# SCHOOL COMMANDANT RECEIVES MERITED ADVANCE IN RANK



TENENTE CORONEL AV. ENG.  
JOÃO MENDES DA SILVA

## CEL. MENDES DA SILVA HAS NOTABLE MILITARY RECORD POR TEN. ARIIVALDO VILLELA

A propósito da justa promoção da maior figura da Escola Técnica de Aviação, pedimos vênica para publicar as notas abaixo.

Em Maceió, capital do Estado de Alagoas, nasceu o nosso biografado no dia 24-6-1907; lá mesmo fez os seus estudos de humanidades, durante os quais revelou pendores pela carreira militar. Ingressou na tradicional Escola de Guerra do Realengo, de onde saiu para a Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, na qual concluiu curso em

In connection with the just promotion of the major figure of Escola Técnica de Aviação, we take the liberty of publishing the notes below.

The subject of our biography was born in Maceió, Capital of the State of Alagoas, on June 24, 1907; there he began his studies during which he revealed inclinations toward a military career. So he entered the traditional War School of Realengo from whence he went to the Campo dos Afonsos

(Please turn to page 4)



(Continued from page 3)

fiis de 1930, sendo então declarado aspirante da então 5.ª arma do Exército, do qual a aviação militar fazia parte integrante.

Atuou como piloto do Correio Aéreo Militar no desbravamento dos sertões brasileiros; como instrutor de pilotagem e como oficial do Parque Central de Aeronáutica, chegando em poucos anos ao posto de capitão. Em 1936 foi escolhido para fazer o curso de engenheiro na Escola de Aeronáutica de Paris, no qual se distinguiu de modo honroso para a nossa Pátria, concluindo em 1939, quando foi designado para servir junto à Comissão de Compras em Washington. Lá esteve até meados de 1943, quando regressou ao Brasil para ficar adido à Sub-Diretoria Técnica. Em 11 de Novembro de 1943, foi nomeado representante do Ministério da Aeronáutica junto à Escola Técnica de Aviação, cargo que vem desempenhando com grande êxito para a Aeronáutica e para a nação. A missão de que está o Cel. Mendes investido atualmente, é de especial importância no momento. Nela vem podendo esse distinto oficial, evidenciar as suas qualidades de técnico profundamente culto e de chefe inflexível e energético. Graças à sua atuação delicada e esclarecida junto ao Sr. John Paul Riddle e ao corpo de instrutores norte-americanos, vem sendo possível a perfeita harmonia de vistas e de trabalho, que está levando às suas altas finalidades, a iniciativa da Escola Técnica de Aviação.

Nesse particular tem sido S. S. um verdadeiro diplomata. Neste ponto culminante de sua brilhante carreira, em que vem de ser promovido por merecimento ao posto de Tenente Coronel Aviador Engenheiro, deseja o "Papel Pega-Mosca" associar-se ao grande numero de manifestações de regosio que tem recebido, prestando-lhe esta modesta mas sincera homenagem.

Aeronautics School where he concluded his course at the end of 1930, being then declared an aspirant of the then 5th branch of the Army, of which, military aviation was an integral part.

Acting as a pilot of the military air mail service in clearing the Brazilian interior; as a pilot instructor and as an officer of the Central Parque of Aeronautic, in a few years he arrived at the post of Captain. In 1936 he was chosen to take the engineering course at Escola de Aeronautica de Paris, in which he distinguished himself to the honor of his country, finishing in 1939, when he was designated to serve with the Purchasing Commission in Washington. There he remained until the middle of 1943 when he returned to Brasil, becoming an attache of Sub-Diretoria Técnica. On November 11th, 1943 he was appointed the representative of the Ministro da Aeronautica at the Technical School of Aviation, where he is carrying on with grand success the aviation program of the nation. Actually, the office with which Lieut. Col. Mendes is invested, is of special importance at the moment. He has become a distinguished officer as evidenced by his qualities of profound technical knowledge as well as an energetic and unbending leader. Thanks to his enlightened actuation, together with Mr. John Paul Riddle and the corps of North American Instructors, we have come to perfect harmony of views and of work, which is being carried to its highest finality as indicated by Escola Técnica de Aviação. In this particular Lieut. Col. Mendes da Silva has been a veritable diplomat. In the culminating point of his brilliant career, to which he has just been promoted by merit to the high post of Lieutenant Colonel Aviation Engineer, "Fly-Paper" wishes to be counted among those who are paying this humble but sincere homage.

#### PROMINENT OFFICIALS ATTEND PRES. VARGAS ON INAUGURATION DAY



Ministro do Ar — Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, Tenente Coronel Av. Faria Lima, Brigadeiro do Ar Antonio Appel Netto, Tenente Coronel Av. Eng. João Mendes da Silva, Capitão Joaquim Bueno Brandão, James Blakeley, Major Av. Parreiras Horta, 2º Tenente Med. José Carlos Andreta, 1º Tenente Med. Fernando Martins Mendes, 2º Tenente Av. Arivaldo Villela.



Capitão Joaquim Bueno Brandão, Tenente Coronel Av. Eng. João Mendes da Silva, Tenente Med. Fernando Martins Mendes, John Paul Riddle.

Are here shown at the Main Gate of Escola Técnica de Aviação on Inauguration Day waiting for the arrival of President Dr. Getúlio Vargas.



# Secção dos Cadetes Estudantes

Editado Por Jeannette M. Chedick

## "NOTAS FOLKLORISTICAS"

(Continuação do n.º anterior)

### "CICLO HEROICO"

Todos os povos do mundo tiveram a sua literatura sagrada e a sua poesia epica. A Índia legou á posterioridade os "VEDAS", que descrevem os deuses então adorados, celebrando-os. Esses livros que são os primeiros da literatura indú, datam de quinze seculos antes de Cristo. Com o advento de Buda, isto é, quinhentos e cinquenta anos antes da era cristã, essa literatura se ampliou, aparecendo os notaveis poemas épicos do "MAHABARATA" e o "RAMAYANA". Desconhece-se o outro de "MAHABARATA", sabendo-se porem que o autor de "RAMAYANA", foi poeta Walmiki.

A Grecia nos deu os poemas. "ILLIADA" e "ODISSEIA", em que tantos feitos heroicos são celebrados.

Em Roma se notabilizaram os "ANAI", de Enio e a **Encida** de Vergilio, alem de outros poemas secundarios.

Na França, destacam-se as "CANÇÕES de GESTAS" e a "CANÇÃO DE ROLDÃO" e outros.

A Alemanha concorre com "NIBELUNGEN", do seculo XII, provavelmente em que se glorificam os feitos da raça, sendo a mais antiga produção literaria germanica, depois dos cantos de "HILDEBRANT", que se supõe escritos no seculo IX, afóra outras produções de menor valor.

A Italia apresenta o poema épico teologico que é a "LA DIVINA COMEDIA", dividido em três cantos: INFERNO, PURGATORIO e PARAISO. Mais tarde "LA GERUSALEMME LIBERATA", de Torquato Tasso, sucessor digno dos louros colhidos pelo primeiro citado, que foi o imperecível Dante Alighieri.

A Hespanha tem "CID" e "ROMANCEIRO".

Portugal enriqueceu a literatura Universal com os seus "LUSIADAS", monumento erigido por Camões aos gloriosos feitos dos nossos avo-angos.

Mais pobre, o Brasil tem como principais poemas épicos o "URUGUAI" e o "CARAMURÓ".

Mas, os sertanejos na falta de herois que merecessem celebração, por isso que não somos um povo guerreiro, tendencia que, nos ultimos tempos, vem pondo fervuras patrioticas no sangue dos pretensos reformadores, os sertanejos, diziamos, volveram suas vistas para os bandoleiros e outros fujitivos da justiça e lhes dedicou grande numero de seus labores poeticos. Dentre esses façanhudos aventureiros, sem duvida, Antonio Silvino, de sanguinaria memoria. Lamento não ter em mãos nenhum exemplar de canções dedicadas a "LAMPEÃO", (conhecido bandoleiro), pois que as que me foram enviadas se perderam e não mais pude encontra-las, o que me

força a privar o leitor do seu conhecimento. Outro tanto se não dá com referencia a

### ANTONIO SILVINO

Em mil novecentos e um  
A dezenove de Fevereiro,  
Chegaram a Santa Luzia  
Uns bandos de desordeiros,  
Que andam no mundo roubando  
Com nome de cangaceiros.

Chegaram perto das ruas  
E o chefe Antonio Silvino  
Mandou logo em conferencia  
Chamar o padre Jovino,  
Porque, temendo a entrada  
Respeitava a espingarda  
Dum soldado Ubaldino.

Disse o Silvino ao padre:  
Perdoe a minha ousadia,  
Que eu lhe mandei chamar  
Para pedir garantia  
Se isto me prometer,  
Passarei sem ofender  
Esta sua freguezia.

O padre mandou na rua  
Contar o que era passado,  
Pedir comida e dinheiro  
Para dar a esse malvado.  
Foi assim que o Bom Pastor,  
O seu rébanho livrou  
Desse lobo esfaimado!

Foram-se embora os cangaceiros,  
Ficou o povo a pensar  
Dizendo: Eles ainda voltam,  
Aqui a este lugar!  
Até que no outro dia,  
Chegou quem os perseguia  
Com o fim de os acabar.

Era um tenente que vinha,  
Trazendo ordem bastante  
Para fazer o trabalho  
Dum delegado volante  
Entrando em qualquer Estado  
A perseguir os culpados  
Com ordem do Comandante.

Aqui reforçou a turma,  
Com quatro praças valentes  
Que inteirou-se vinte e cinco  
Contados pelo tenente.  
Saiu daqui cauteloso,  
Em uma noite perigosa,  
Com dois paisanos na frente.



(Continued from page 5).

Andaram em diligencia  
O correr da noite inteira  
Noutro dia bem cedo  
Foram subir na pedreira,  
Onde estavam os velhacos,  
Que quando viram os macacos  
Foram fazendo carreira.

Ai se travou a luta  
Bala vai e bala vem;  
Um dos paisanos que ia  
Fazia fogo também.  
Mataram "PILÃO DEITADO"  
Que é o nome mais frexado  
Que nos cangaceiros tem.

Morreram na retaguarda  
Os dois sargentos guerreiros  
Istolano e Nestor,  
Que atiraram primeiro  
Foram quem recebeu a ofensa,  
Da morte a dura sentença,  
Das balas do cangaceiro.

No outro dia se ouviu  
Do sino a tristonha voz  
Quando fizeram o enterro  
Daqueles bravos herois  
Que na luta mais temida,  
Perderam ambos a vida  
Pela defeza de nós

(Continua no proximo número)  
"LEO MAN"

### MÃE

Para todos os sofrimentos a paciência de Job. As lágrimas só têm valor e encanto nos olhos da mulher que se ama, e nos grandes momentos de amor... Nos olhos dos homens, nunca. Ou são hipocrisia ou covardia. O homem não pode, não deve chorar. Esse direito de aliviar sentimentos não lhe foi concedido. Quando tua mãe morrer — é essa a mais horrível saudade da vida — não choras, não fala não sorri... Deixa tua alma gritar no silêncio do teu coração. E quando não mais sentires os brados de sua angústia, esconde tuas lágrimas na consciência e sorri, então. Nessa hora, o sorriso é o poema de dor, que a angústia da vida escreve no livro dos nossos destinos. E até a Natureza, no perfume das flores e na música das brisas, se comoverá diante da tua tortura, sem causa, sem fim e sem nome.

A humanidade, porém, por um princípio de dever humano, ficará indiferente à tua tragédia sentimental...

Fala com tua mãe como se falasses a uma Santa... Ama-a mais do que é possível amar como humano. Ela é a única mulher que em toa vida, não se perde no momento das mentiras. Dentro da lama, sofre, na riqueza da felicidade, sofre ainda. Mártir na vida, mesmo que haja desgraçado um homem e manchado com a nódoa do destino, o teu nome. Dentro da tragédia da

vida ela é a única glória sentimental e divina no nosso destino.

"Ser mãe, é andar chorando num sorriso  
Ser mãe, é padecer num paraíso.  
Ser mãe, é ter um mundo e não ter nada".

Nesses versos de Coelho Netto está tudo o que se possa escrever sobre mulher mãe.

Se tens mãe, tens tudo. A benção materna é a luz de Deus a guiar nossos passos. É a luz da nossa própria consciência. Quando ela morrer, não creias mais firmemente, ora possibilidade de uma ventura completa.

Abençoado pela tua mãe, enfrentas o mundo, desafia a maldade dos homens, sofre, luta e vive, na certeza de que Deus está contigo.

CADETE N.º 339

### DIVAGANDO...

Ao escrever estas linhas, estive imaginando este ambiente, os fatos comuns a nós, ou do nome de chefes paradigmas como o maior de todos, o Sr. Riddle nosso amigo, cuja ação de entrar na fila e se sentar na mesa com os alunos ainda é para nós o que a democracia é para ele — uma realidade. Por fim, as razões de ser da festa a E.T.Av. e sobre a E.T.Av. vai e vem das famílias simpáticas e dignas — o comparecimento pessoal das altas autoridades civis e militares al-candoradas com o homem predestinado pela Providencia — o operario n.º 1 do Brasil S. Excia. Dr. Getulio Vargas — tudo isso botou por terra o vulgarizado aforismo de que no nosso Planeta não ha felicidade completa. Há, sim, se bem que efêmera.

Por tudo, nessa verdade berlinda, depois de muito pensar, é que pude escrever. Escrever o que devia escrever: as divagações em resumo como que delirando com o dia 2 de Maio de 1944, que sabemos inesquecível e perene.

(Continued on page 7)

The new British dive bomber, the "Fairy Barracuda" airplane in the act of unloading bombs on a Nazi battleship.



O novo bombardeiro de mergulho, Britânico, o "Fairy Barracuda" no momento de lançar bombas sobre os navios de guerra Nazistas.



## RESPONDA-ME NO SILÊNCIO DAS AMARGURAS

Vem, pelo silêncio das coisas  
no mutismo das minhas ânsias  
a saudade emocionante do teu sonho.

Lá distante, na distância infinita dessa ausência  
O sofrimento da tua alma me comove,  
a tortura da tua máguia me entristece

E eu não choro. Rio. É preciso ser forte.

E vivo de cabeça erguida  
Como que vendendo ventura  
E colhendo esperanças  
Entre a coluna de aço dos maldizentes.  
Que me olham invejosos do meu modo exquisito  
[de viver.

## THE CADET HONOR GUARD



WON PRAISE AT INAUGURATION

E no meio dessa gente tôda, que não compreende  
a minha maneira de encarar o destino,  
eu te procuro, cheio de fé, repleto de esperanças  
sobrecarregado de amarguras  
e não te vejo.

Onde estás, visão do meu ideal?  
Eu que padeço do mundo  
escondeste teu sonho,  
feito das minhas ânsias,  
ornamentadas pelos meus caprichos,  
policromisados pelos meus desejos?

Onde estás?

Pelo silêncio das coisas  
no mutismo completo das minhas ânsias,  
me responde, como um soluço de preces,  
a saudade emocionante do meu sonho.

(Continued from page 6)

## "ILUSÃO"

Pequeno Conto de Abilio Lima  
"Especial para o "Papel Pega Mosca"

Um dia exausto de tanta dor e amargura  
que me dilaceravam a alma, sofrimentos suces-  
sivos e acabrunhadores que formavam a minha  
vida, eu me pús com proposito desesperado de  
me desvencilhar das dores que me rodeavam e  
fui a procura da felicidade.

No tráfego infindo que fiz, por lugares soli-  
tarios, onde jamais outro homem pisou, por re-  
cantos do globo, onde a maldade humana ainda  
não visitou, nem sequer sinais da querida Fada  
encontrei...

Mas, continuei o meu caminho, com um de-  
sejo insano de entre sonhos vencer, formando  
castelos de felicidade e alimentando ainda uma  
esperança de encontrar a dama que todo o  
mundo ambiciona: "A ILUSÃO!"

De um momento para outro, apareceu no  
extremo do horizonte uma nuvem negra que au-  
mentava pouco a pouco de volume, até que ga-  
nhou todo o firmamento. De repente, uma  
claridade subita, via-se distintamente uma lin-  
gua de fogo em zig-zag baixar das nuvens e  
um vento impetuoso soprava sobre as árvores,  
quebrando galhos e até desraizando-as. Nesse  
momento olhei para o céu e vi uma faixa cor de  
cinza que descia das nuvens verticalmente á ter-  
ra, vindo em minha direção. Aquela lista escura  
era um ciclone e por onde ele pasava destruí-  
a tudo. Vinha se aproximando. Aproximava-se  
mais ainda. Naquela aflição, naquele tormento,  
procurei um lugar seguro para me salvar daquele  
terrível destruidor, mas foi inutil. Cambaliando  
aqui e ali, sem poder ficar de pé, cai pesadamen-  
te no solo. Senti que a minha cabeça girava co-  
mo um enorme pião, seguida de uma tontura  
terrível! Procurei levantar-me, mas senti uma  
fraqueza nas pernas, uma fraqueza tão gos-  
tosa, que deu-me vontade de ficar ali deitado pa-  
ra sempre! Procurei mais uma vez erguer o meu  
corpo e desaparecer daquele campo magnetico,  
mas as forças que fiz, foram vãs e comecei a  
dormir...

Não sei por quanto tempo fiquei sem sentido,  
nem sei se estive sonhando ou coisa parecida. Só  
sei quando voltei a mim, estava em uma planície  
florida, cortada por uma larga estrada, cujo leito  
era forrado com tijolos de todas as cores, forman-  
do desenhos característicos. Aquela estrada era  
tão comprida que se ia perder de vista ao termi-  
nar no cimo de uma grande montanha fronteira.  
Era um espetaculo maravilhoso! Tudo ali era  
fantastico, misterioso e ao mesmo tempo embria-  
gador! Coisa que eu nunca havia visto no mundo  
em que vivemos! Aquele lugar encantador, era  
capaz de fazer qualquer mortal se transportar  
até a divindade! A natureza ali parecia magne-  
tizada: uma leve brisa soprava, embalando aque-  
las flores silvestres, fazendo despregar-se daque-  
le oceano de rosas um perfume embriagador!



# THE WORLD'S FIGHTING AIRPLANES

Por Robert E. Hoose.

O avião voava alto e com grande velocidade. O piloto estava atento, debruçado sobre os seus controles, concentrando-se sobre uma linha de pontos pretos a sua frente. Voando a uma velocidade de 350 milhas por hora, os pontos pretos, a sua frente, aumentavam rapidamente de tamanho, parecendo vir em direção a ele.

A sua mão enluvada apertava levemente o manche e o polegar tocava o botão da metralhadora. A paisagem ia variando com uma velocidade espantosa. Em lugar de pontos pretos, verificou que eram aviões de combate dispostos em fileiras. Na fileira de baixo distinguiram-se muitos bombardeiros. Mais um pouco e ele atirar-se-ia de cabeça entre a linha dos aviões de combate, que cresciam de tamanho como por magia.

Os seus olhos estreitaram-se, os lábios apertaram-se, quando ele empurrou para a frente o manche. O avião mergulhou dirigindo-se para atacar o avião inimigo pelo flanco, da formação chefe dos bombardeiros. Na sua passagem abriu fogo sobre ele. Colocando o avião em posição, novamente, começou a subir, dirigindo-se, desta vez, para o avião que se encontrava no lado de fora da última formação. Mais uma vez abriu fogo sobre este. Outra vez livre colocou o seu avião em meio-loop, rodopiando desde cima n'um mergulho entre os dois últimos aviões da última formação, abrindo fogo sobre cada um deles.

Três longos rolos de fumaça caíram em direção à terra. "Boa caçada." Três bombardeiros inimigos tinham sido inutilizados e por um só avião de combate.

Isto aconteceu não só uma vez, porém muitas vezes nas batalhas da Inglaterra, em 1941. A manobra foi muito difícil e perigosa. Foi, porém, sucedida com êxito porque ótimos pilotos estavam defendendo os seus lares contra o inimigo e, porque estavam pilotando o que havia, naquele tempo, de melhor em aviões de combate do mundo, o "Spitfire" (Cuspidor de fogo), fabricado por Vickers-Supermarine Co.

Devido aos longos anos de pesquisas esse avião era um dos melhores. Já em 1925, o sr. Reginald Mitchell construiu um hidroplano para corridas. Na sua primeira corrida de experiência, porém, espatifou-se todo. Sem desanimar, passou mais um ano construindo outro melhor, que também não venceu nenhuma corrida. Finalmente, em 1931, conseguiu construir um que voava mais depressa do que qualquer avião daquela ocasião, ganhando o prêmio "Schneider Cup". Esse recorde, porém, foi logo superado pois outros aviões foram construídos mesmo mais velozes do que aquele.

Em 1936, o governo britânico pediu-lhe que desenhasse um avião de combate para a RAF. Tomando como base os desenhos que ele tinha usado, até então, para os aviões de corrida, construiu o "Spitfire". Como homem, ele era de temperamento quieto, cuidadoso e conservativo. Quando desenhou o seu avião, transmitiu essas mesmas qualidades às suas linhas. Sereno, elegante, sem nenhuma superfluidade, ele se apresentava com graciosas linhas.

The airplane was flying high and fast. The pilot was intent, hunching over his controls, concentrating on two rows of black specks directly ahead. His feeling was not of speed, despite his 350 miles per hour, but the black specks ahead rapidly grew larger, seemingly rushing toward him.

His gloved hand tightened slightly on the stick and his thumb touched the gun button. The picture ahead was changing with amazing speed. Instead of black specks, the top row now showed as formations of fighters. The bottom row was behind these and could be distinguished as many elements of bombers. Another moment and he would crash head-on into the line of fighters, swelling in size as if by magic.

His eyes narrowed, he pursed his lips as he shoved forward on the stick. The airplane dove at an angle, heading for the flanking plane of the leading element of bombers. He gave it a burst of fire as it passed. He pulled from his dive and started to climb, heading for the outside plane of the last element. He gave it a burst from his guns on passing. Once clear, he yanked his airplane into a half-loop, half-rolled at the top and came down in a dive on the remaining two planes of the end formation, giving each a burst.

Three long streaks of smoke headed toward the earth. "Good hunting!" Three enemy bombers down and by one lone fighter.

This did not happen once but many times in the Battle for Britain in 1941. The maneuver was very difficult and dangerous. It was done successfully because very good pilots were defending their homes against an enemy, and because they were flying what was at that time the finest fighter plane in the world, the Spitfire, made by the Vickers-Supermarine Co.

This airplane was the best because of years of research put into it. Back in 1925 a Mr. Reginald Mitchell built a seaplane for racing. In its first trial race it crashed and was destroyed. So he spent a year making another and better one. But it didn't win any races. Finally, in 1931, he had built one that flew faster than any airplane had to that time, winning the Schneider Cup Races. But his record did not stand, for immediately others built airplanes even faster than his.

In 1936 the British government asked him to design a fighter for the RAF. He took the same basic design that he had used in his racing airplanes and made from it the Spitfire. As a man he was quiet, exact and conservative. He designed clean, neat, without any superfluities, it has these same qualities into the lines of his airplane, sweeping graceful lines.

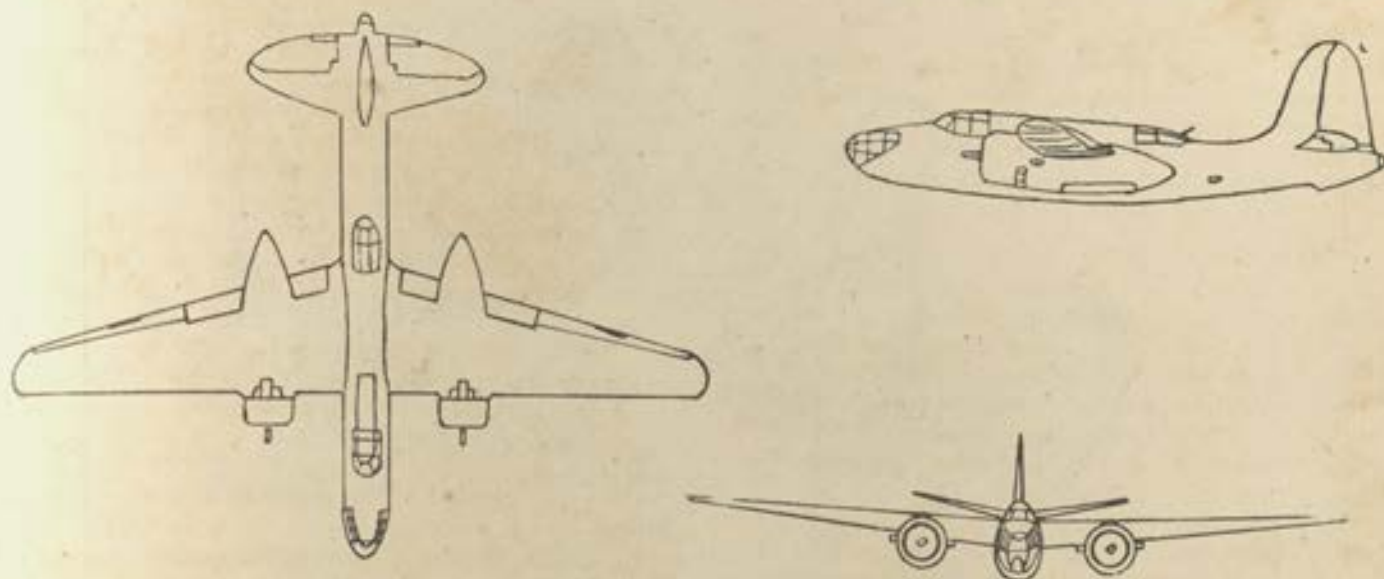
The present Spitfire, the Mark IX, has undergone many changes. Inside there is no part that hasn't been improved many times. But the outward design remains the same as the first one that was made. Its wing span is 37 feet and its length is 30 feet. Today it is the best airplane the allies have for fighting at both low and high

(Continued on page 9)



# OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

Por ROBERT E. HOOSE



- 1) O avião ilustrado, mostra a sua cauda com: (1) diedro, (2) cantilever, (3) asas em flecha.
- 2) E' classificado como: (1) monoplano de asa baixa, (2) monoplano de asa média, (3) monoplano de asa alta.
- 3) E' (1) Japonês, (2) Alemão, (3) Americano.
- 4) O avião americano B-17, Fortaleza Voadora, é classificado como um: (1) bombardeiro leve, (2) bombardeiro médio, (3) bombardeiro pesado.
- 5) Qual desses aviões alemães têm 4 motores? (1) Focke-Wulf FW 200, Kurier, (2) Heinkel He 177, (3) Junkers Ju 88.
- 6) Qual destes bombardeiros americanos deverá entrar no conflito pela primeira vés muito breve, (1) B-26, (2) B-29, (3) B-24.
- 7) A envergadura da asa do B-19 experimental americano é: (1) 112 pés, (2) 162 pés, (3) 212 pés.
- 8) O A-36 americano é uma adaptação do: (1) P-51, (2) P-40, (3) A-20.
- 9) O P-51 Mustang foi originalmente desenhado com um turbo-supercompressor para trabalho de grande altura. Certo ou errado?
- 10) Em comparação com o P-51 Mustang, a envergadura da asa do P-40 Warhawk é (1) aproximadamente a mesma, (2) maior, (3) menor?

## RESPOSTAS PARA AS QUESTÕES DA SEMANA PASSADA:

- 1) Inglês, 2. altitude variável, 3. Pells Royce refrigerado a líquido, 4. Blenheim, 5. Velocidade do som, 6. bombardeiro de mergulho, 7. sustentado por pás giratória, 8. Sky Hawk, 9. não, 10. não (o Zero é um avião dos japoneses.)

(Continued from page 8)

O atual "Spitfire", Mark IX, passou por muitas mudanças. Não existe dentro nenhuma parte que não tenha sido melhorada. Porém, o lado exterior conserva ainda a mesma estrutura de quando foi desenhado. A envergadura da sua asa é de 37 pés e sua extensão de 30 pés. E' hoje um dos melhores aviões que os aliados possuem para combater a pequena e grande altura. O mais recente tem o motor do Rolls Royce Merlin 61 que dá uma velocidade de mais de 400 milhas por hora.

Recentemente os alemães desenharam o JU 88, com cabines próprias para aguentar pressão a grande altura, pensando ir além das possibilidades dos aviões de combate britânicos. Esses aviões foram bombardear Londres. Os "Spitfires" sem nenhuma cabine especial para aguentar grandes pressões foram ao seu encontro e conseguiram destruir dois a 45.000 pés. Até então não se tinha imaginado isso possível.

Sim, o Spitfire (Cuspidor de fogo) como os outros famosos aviões de guerra dos Aliados, tem mais do que um justo nome. Ele não foi construído por mero acaso, porém a custa do resultado de longos anos de experiência e aperfeiçoamento. Não resta duvida, que é uma grande realização e pode-se contar com ele sempre que dele precisamos. Tem tanta personalidade quanto um ser hu-

man. E todos aqueles que estão perto dele, aqueles que o constroem, que nele voam, que o reparam, dedicam-lhe respeito e admiração.

altitudes. The newest one has the new Rolls Royce Merlin 61 engine that gives it a speed of well over 400 miles per hour. Recently the Germans designed several Ju 88's with pressurized cabins to fly at high altitudes, thinking to go too high for the British fighters. They were sent over to bomb London. Spitfires without any pressurized cabins were sent up to meet them. With their new four bladed constant speed propellers, they succeeded in destroying two at 45,000 feet. Until then this was not thought possible.

Yes, the Spitfire, like others of our famous Allied war planes, is more than just a name. It did not occur by accident. It is the result of long development and constant refinement. It is a thoroughbred. It carries itself gracefully and well and can be counted on for its best when needed most. It has a personality just as definitely as do humans. And those who are near it, the ones who make it, fly it and repair and service it, all respect and love it.

-----  
 mano. E todos aqueles que estão perto dele, aqueles que o constroem, que nele voam, que o reparam, dedicam-lhe respeito e admiração.





CONSERVE  
 OS FIOS ELÉTRICOS  
 EM *Boas Condições!*

THE ADMINISTRATIVE STAFF OF ESCOLA  
 TÉCNICA DE AVIAÇÃO



Ist row: James Blakeley — Director, Dale L. Allen — Asst. Director, James Koger — Purchasing Agent, Donald F. Peck — Personnel Director, Fred B. Foote — Administrator  
 2nd row: Guy Dosher — Technical Coordinator, Theodore Treff — Chief Accountant, Charles Purinton — Asst. Chief Accountant, George Thum — Manager of Mess & Housing, James Lannon — Chief Engineer, Kent C. England — Supervisor of Students.



Ten. Col. Mendes da Silva is presented flag by John Paul Riddle



# IN WHICH WE TAKE A TRIP TO CALDAS

BY ISABELA A. SCHLITTLER

Easter Vacation was indeed a wonderful excuse for the personnel of Escola Técnica de Aviação to exercise their wings. Some had real long flights, took on wings and went to Santos, Guarujá, Rio de Janeiro, Serra Negra, Porto Epitacio (on the boundary with Mato Grosso), Belo Horizonte, capital of Minas, and two lucky ones ventured so far as the Iguassú Falls on the boundary between Argentina and Brasil. Talking about crossing borders, well, we did it too! and I will tell you who were the "Bandeirantes" of the 20th century: — Mr. and Mrs. Albert M. Williams, Mr. J. Troxell, Mr. R. Young, Mr. J. Le May and we, the Schlittlers.

It might be interesting to know that the word "Bandeirantes" means "pioneers" — those who in the early days got together in groups called "Bandeiras" and went forth from São Paulo to discover the country, suffering all sorts of risks and privations. Many cities and towns in Brasil have their origin in these early excursions of the "Bandeirantes". But, nowadays the fascinating part of being a "Bandeirante" is that you find your way already open and instead of riding for days on horse back, in canoes or just by plain foot, you mount an "iron horse", on a "charrete" or on just plain "wings" furnished by the Escola Técnica de Aviação and there you go!

With all equipment checked the "Bandeirantes" departed to Poços de Caldas on Sunday morning, April 2nd. By 11:30 we arrived at Campinas where we had to change trains and take a narrow gauge railroad. There our fun began! Only three of us had pullman seats which meant a struggle for places for the rest of the group. Remember, we all had "wings", but only in Campinas did they actually work. Before one could even take a breath, Mr. Williams takes off in a wonderful flight — he goes thru a train window and lands on an emergency field... in a wrong car!... By this time Mr. Troxell was flying high also and thought he would be wise to try his parachute, so in a lucky jump he went thru another window landing in a comfortable seat big enough for himself and Mr. Young.

Finally with the rustling of wings fading away the "Bandeirantes" settled down for the remainder of the trip. Around 4:30 we reached Prata, next to the last station in the state of São Paulo. Prata, 818 mts. high, is something like Serra Negra, Lindoia, Caxambú etc., for its mineral water springs are especially good for stomach troubles. It is situated in a lovely valley surrounded by forests of rare beauty with cascades rolling down the mountain side. In this resort people find, not only rest from the hustle and bustle of city life, but also a fountain of health in its springs of mineral water, which compare advantageously with those of Vichy, France.

From São Paulo to Prata we climb very little — 68 mts. — but from now on we leave the plateau to enter the beautiful mountainous scenery of the state of Minas.

As férias da Páscoa constituíram uma ótima desculpa para o pessoal da Escola Técnica de Aviação exercitar suas asas e alguns voarem a plagas bem distantes! De posse de suas "asas" foram a Santos, Guarujá, Rio de Janeiro, Serra Negra, Porto Epitacio (na fronteira com Mato Grosso), Belo Horizonte, capital de Minas e dois mais corajosos aventuraram até às "Quedas de Iguassú" na fronteira entre Argentina e Brasil. Em falar a respeito de atravessar fronteiras, lembra-me que nós os "Bandeirantes" do "Século XX" também atravessamos fronteiras e lhes direi agora quem foram esses bravos aventureiros — Sr. e Sra. Albert M. Williams, Sr. J. Troxell, Sr. R. Young, Sr. J. Le May e nós, os Schlittlers.

Talvez seja interessante lembrarmos o que significa a palavra "Bandeirantes", — quer dizer: — pioneiros — aqueles que nos primórdios da nossa história reuniram-se em grupos, bandos, chamados "Bandeiras" e que partindo de São Paulo desbravaram a nossa terra arrastaram toda a sorte de perigos e privações. Varias cidades e vilas no Brasil devem sua origem ao espirito empreendedor e destémido dos "Bandeirantes". Hoje em dia no entanto, o encanto de ser Bandeirante e que já se acha as estradas construídas e em lugar de andar-se a cavalo dias a fio, ou em canoas ou apenas andar a pé, monta-se "num cavalo de ferro", anda-se numa charrete ou faz-se uso das "asas" fornecidas pela Escola Técnica de Aviação.

Com todo o equipamento em ordem, os "Bandeirantes" seguiram rumo a Poços de Caldas na manhã de 2 de Abril de 1944. As 11,30 chegamos a Campinas, onde fizemos baldeação para a "Mogiana", iniciando-se aí a nossa epopéia. Somente três de nós conseguimos "pullman", o que significou luta por lugares para os demais componentes do grupo. Convém lembrar que todos nós estávamos munidos de "asas", porém somente em Campinas elas realmente entraram em ação. Num abrir e fechar de olhos o Sr. A. Williams alça suas asas e em vôo magestoso passa por uma das janelas do trem e aterrissou num campo de emergência — num vagão errado!!... O Sr. Troxell que nesse momento já voava também por grandes alturas teve curiosidade em experimentar seu paraquedas sendo felicíssimo na descida, pois passou por entre a janela e foi cair num banco grande e confortável do qual se apoderou, tendo por companheiro de lugar o Sr. R. Young.

Aos poucos o bater de asas foi-se amortecendo e os Bandeirantes finalmente se acomodaram para o término da viagem. As 16,30 chegamos em Prata que é a penúltima estação no estado de São Paulo. Prata a 818 mts. de altitude assemelha-se a Serra Negra, Lindoia, Caxambú, etc., pelas suas fontes de água mineral altamente recomendadas para doenças de estomago. Está situada num vale saudável, cercada de matos pujantes de rara beleza e tendo como véu, lindas cascatas que ornaram as encostas das montanhas. É uma estação onde se encontra não somente o repouso para os nervos abatidos, de quem mora nas grandes cidades, como também é um manancial de saúde pelas suas fontes de água mineral comparadas somente a Vichy na França.



# THE STUDENTS' KEYHOLE

BY MARIE AND FLORENCE WILLIAMS

**Levy Gopfert, Cadet number 196**, worked as a designer in the Empresa Melhoramentos de Goiás-Goiania. Out of several ambitions has risen one major ambition — to work in the field of aviation. He enjoys good music and boating.

**João Baptista da Silva, Cadet number 197**, worked and studied before coming to E.T.A. He hopes to become a good technician in motors so that he will be better able to serve his country and therefore contribute to the final victory of the United Nations.

**Glenn Oswaldo Cole, Cadet number 198**, studied mechanics and came to this school with the hope of specializing in aviation mechanics. Glenn likes sports especially tennis sailing, and rowing.

**Faud S. Hossri, Cadet number 199**, was studying in the Colegio Paulista when he heard of the opening of this school. He was delighted with the opportunity to make himself an efficient aircraft technician so he will be of value to his country.

**João da Matta Silva Junior, Cadet number 200**, has set his goal at becoming a topmost specialist in aviation motors. In the past he enjoyed attending football games, lectures, and moving picture shows but now he is turning his efforts toward his studies.

**Joaquim Marques Santos, Cadet number 201**, was a telegraph operator and studied at night. He is very proud to be in this school and to have the opportunity of realizing his desire, which is to become a pilot in the F.A.B. and to be able to serve his country in this branch of the service.

**Darcy Briadatto, Cadet number 202**, was learning to fly a glider before he entered E.T.A. He wants to take a course in electricity. He enjoys hunting and spending his leisure time in the contry on fazendas.

**Wilson Germano, Cadet number 203**, took a pilots course before he entered this school. Wilson always admired things of a practical nature therefore his ambition turns toward aviation. He expects his course here to open new horizons.

**José Batista de Oliveira, Cadet number 206**, is very interested in flying. He hopes to become a good aviation mechanic. José enjoys piloting a plane and is also interested in sports.

**Alvaro Toledo Barros, Cadet number 207**, wants to study aerial navigation. He lived some years on a fazenda where he enjoyed hunting and fishing.

**José Ubirajara de Castilho, Cadet number 208**, has always liked military training and aviation. This school has given him the advantage of both. He hopes to follow aviation as a career and perfect himself in this field.

**Márcion Bastos Pereira, Cadet number 209**, is from Mundo-Novo in Baía. Hé is turning his efforts toward becoming an officer in the Air Force of Brasil.

**Levy Gopfert, Cadet número 196**, trabalhava como desenhista na Empresa Melhoramentos Goiás-Goiania. Acima de todas as suas ambições, tinha uma — trabalhar num campo de aviação. Gosta muito de música e de lidar com barcos.

**João Baptista da Silva, Cadete número 197**, trabalhava e estudava antes de vir para a E.T.A. Espera tornar-se bom técnico em motores para melhor servir o seu país e contribuir para a vitória final das Nações Unidas.

**Glenn Oswaldo Cole, Cadete número 189**, estudava mecânica e veio para esta Escola com o fim de se especializar em mecânica de aviação. Glen gosta de esportes especialmente tenis, de velejar e de remar.

**Faud S. Hossri, Cadete número 199**, estava estudando no Colégio Paulista, quando soube da abertura desta Escola. Ficou satisfeito com a oportunidade de tornar-se um eficiente técnico em aviações; assim ele será de valor para seu país.

**João da Matta Silva Junior, Cadete número 200**, tem o firme propósito de tornar-se um ótimo especialista em motores de aviação. Antes, gostava de assistir jogos de foot-ball e de ir ao cinema, porém agora está empregando todos os seus esforços em benefício de seus estudos.

**Joaquim Marques Santos, Cadete número 201**, era telegrafista e estudava à noite. Está muito orgulhoso de pertencer à Escola e de ter oportunidade para realizar seu desejo, que é, ser um piloto da FAB, para melhor servir o seu país.

**Darcy Braidatto, Cadete número 202**, estava aprendendo a voar em planadores, antes de entrar para a E.T.A. Quer seguir o curso de electricidade. Gosta muito de caçar e tem passado o seu tempo de fôlga, em fazendas, no interior.

**Wilson Germano, Cadete número 203**, Fêz um curso de pilotagem antes de entrar para esta Escola. Sempre gostou de cousas de natureza prática, por isso sua ambição dirigiu-o para a aviação. Espera que o seu curso aqui lhe abra novos horizontes.

**José Baptista de Oliveira, Cadete número 206**, Está muito interessado em vôo. Espera tornar-se um bom mecânico de aviação. Gosta muito de pilotar e está, também, muito interessado em esportes.

**Alvaro Toledo Barros, Cadete número 207**, quer estudar navegação aérea. Morou muitos anos em uma fazenda, onde costumava ir caçar e pescar.

**José Ubirajara de Castilho, Cadete número 208**, Sempre gostou de exercício militar e aviação. Esta Escola deu-lhe oportunidade para praticar ambos. Espera seguir aviação como uma carreira e se aperfeiçoar nesse campo.

**Marcion Bastos Pereira, Cadete número 209**, é de Mundo Novo, Baía. Está fazendo todo o possível para ser um oficial da Força Aérea do Brasil.



# PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

POR SANDY SAUNDERS

On Thursday May 4th our basket ball team swung into action again and one of the most thrilling contests of the season resulted. Associação Atletica São Paulo 50, Escola Técnica de Aviação 49. The second half resulted in the most exciting basketball to-date. Our squad were on the small end of a 34 to 14 score at the end of the first half. This was the first time we had used any of our students as players. We had 4 of them on the squad Kudlinski, Zeca, Euclides and Heveraldo. Kudlinski and Zeca played exceptionally well and will be a very helpful addition to the team. Fouts was our high scorer for the evening with 17 points, Kudlinski next with 11 and Boddy, who captained the team on account of Joe Ellis being absent, made 10 points. Zeca, another student, scored 3 field goals for 6 points. Treff had continual hard luck with the hoop but played an outstanding floor game. There was a noticeable lack of supporters and with this brand of basketball you are missing a good evening's entertainment.

ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO			ASSOCIAÇÃO ATLÉTICA SÃO PAULO				
	F.G.	F.T.	TOT.		F.G.	F.T.	TOT.
Fouts	7	3	17	Sposito	3	0	6
Kudlinski	5	1	11	Pilão	1	0	2
Boddy	5	0	10	Albano	1	0	2
Euclides	0	0	0	Neto	2	0	4
Setzer	1	0	2	Angelo	3	1	7
Lang	1	0	2	Archimedes	2	0	4
Treff	0	0	0	Ruy	8	1	17
Zeca	3	1	7	Leni	4	0	8
			49				50

Contagem no final do primeiro tempo:  
 Associação . . . . 34 Escola . . . . . 14  
 Contagem final:  
 Associação Atletica . 50 Escola Técnica . . 49  
 Marcador de pontos: Matolin  
 Cronometrista: Hopkins

## BOWLING

Sunday May 7th was our regular night for our bowling league. We had a good turnout and welcomed some new bowlers Mr. & Mrs. Hodeck, Mr. Doshier & Mr. Duncan. Team n° 1 headed by Miss Gould won three games. Team n° 3 headed by Miss Conard won 2 out of 3 games from team n° 2, headed by Patty Koger. Patty Koger needed 8 pins to win the last game and proving her ability in the pinch she mowed down 9 pins, winning the last game for her team. It is the intention to have this league finish June 25th when each team will have rolled 27 games. Then on July 2 high team from group 1 will roll high team from group 2 for the championship and 2nd high team from group 1 will roll 2nd high team from groups 2 for the consolation prize. We will then end our first league with a banquet and start a new league on July 9, 1944.

(Please turn to page 14)

## BASKET-BALL

Uma das mais emocionantes disputas de basket-ball, da temporada, teve lugar no dia 4 de maio, quinta-feira. Associação Atlética São Paulo com 50 pontos e Escola Técnica de Aviação com 49. Tivemos, no segundo tempo do jogo, uma das mais empolgantes partidas presenciadas até agora. No final do primeiro tempo o nosso grupo conseguiu, apenas, a contagem inferior de 34-14. Esta foi a primeira vez que os nossos estudantes tomaram parte como jogadores. Tínhamos no nosso grupo, 4 deles: Kudlinsky, Zeca, Euclides e Heveraldo. Kudlinsky e Zeca jogaram excepcionalmente bem e serão uma ótima ajuda para o time. Fouts obteve a marcação mais alta da noite, com 17 pontos. Em seguida, Kudlinsky com 11 e Boddy, que era o capitão do time, em virtude da ausência de Joe Ellis, com 10 pontos. Zeca, outro estudante, marcou 3 "goals" fazendo 6 pontos. Treff estava de azar com os jogos altos, porém se salientou com o jogo rasteiro. Notou-se grande falta de torcedores e com um estilo de basket-ball tão bem jogado estão perdendo umas noites muito divertidas.

## BOLICHE

Domingo, dia 7 de maio, realizou-se a nossa noite de boliche. Tivemos um bom torneio e damos boas vindas a alguns dos novos jogadores: sr. e sra. Hodeck, sr. Doshier e sr. Duncan. O time n° 1, encabeçado pela srta. Conard, ganhou 2 dos 3 jogos do time n° 2, encabeçado por Patty Koger. Patty Koger precisava de 8 pontos para ganhar o último jogo e mostrou a sua habilidade removendo 9 garrafas e ganhando o último jogo para o seu time. Pretendemos estar com este torneio terminado no dia 25 de Junho, quando cada time tiver realizado 27 jogos. No dia 2 de Julho, então, o time que melhor se salientar do grupo n° 1 jogará com o melhor do grupo n° 2 para o "campeonato" e, o segundo time colocado do grupo 1, enfrentará o segundo time do grupo 2, como prêmio de consolidação. Terminaremos o nosso primeiro torneio com um banquete e iniciaremos um outro no dia 9 de Julho, 1944.

No domingo, à noite, tivemos Helm com a bela contagem de 166 pontos, num total final de 491. Entre as senhoras, Conard conseguiu 99 pontos e uma contagem final de 251. Sra. Perrine marcou 96 e Miss Gould 94. A sra. Hodeck está nos dando a impressão de que será difícil vencê-la depois de um pouco de prática. Requisitamos o sr. Doshier por toda a noite e ele foi muito amavel. Temos certeza que ele se divertiu bastante. O Sr. Boullinghouse, sempre obsequioso, preencheu o lugar de um ausente.

Temos também a contagem de 17 jogadores que não conseguiram 5 jogos. Nenhum prêmio será dado a qualquer individuo que não tenha jogado 13 jogos até o fim do torneio.

## TENIS

No dia 4 de Maio, tivemos outro torneio de tenis no Pacaembú. Muitos não compareceram devido



(Continued from page 13)

Sunday nite Helm had high score 166 and high set 494. For the women Conard had high game 99 and high set of 251. Mrs. Perrine had a nice 96 and Miss Gould 94. Mrs. Hodeck looks as though she will be hard to beat after a little practice. We drafted Mr. Doshier for the night and he was very gracious and surely enjoyed himself. Mr. Boultinghouse also filled in for an absentee.

Standing and average to date  
Situação dos times até 7 de maio.

Grupo 1			Grupo 2		
Time	Ganhou	Perdeu	Time	Ganhou	Perdeu
1	11	7	8	10	5
" 3	10	8	" 5	9	6
" 2	9	9	" 7	6	10
" 4	6	12	" 6	5	10

Medidas individuais e jogos realizados até 7 de maio.

Lista dos jogadores que realizaram 5 jogos ou mais.

Jogos Médias		Jogos Médias	
Boddy	8 156	Scukup	6 118
Goecke	13 156	Larimer	12 116
Helm	14 155	Johnson	11 116
Keenan	5 144	Thum	5 115
Cook	5 143	Mueller	13 112
Thomas	7 140	Peck	11 110
Setzer	11 138	Chandler	12 108
Lang	8 136	Karkeet	10 101
E'House	16 131	Whitney	6 95
Bordas	13 130	Miss Humble	6 76
Fouts	13 128	Mrs. Perrine	13 72
Graham	12 127	Mrs. Foote	14 68
Foote	6 126	Miss Gould	7 68
Mata	7 126	Miss Conard	13 66
Stewart	6 119	Mrs. Whitney	7 61
Harlan	8 118	Mrs. Koger	8 51

We also have record of 17 bowlers who have not rolled 5 games. No prizes will be awarded to any individual who has not rolled 13 games when the league finishes.

**LISTA DOS OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO**

- Ten. Cel. João Mendes da Silva — Comandante
- 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
- 1.º Ten. Med. Aer. José Carlos D'Andreta
- 2.º Ten. Med. Aer. Ruy de Carvalho Braga
- 2.º Ten. Med. Aer. Alfredo Bocca
- 2.º Ten. Med. Aer. Marcelo Pio da Silva
- Asp. O. Med. Aer. Olavo da Motta Cardoso.

**TENNIS**

On Thursday May 4th the tennis team had another hard practice session at Pacaembú. We did not have a large turnout due to a basket ball game the same evening, which was attended by some of our best players. We are in quite good condition now and would relish some matches with local clubs. We had a spirited session Thursday eve and some hard played matches resulted.

On Sunday May 7th at the São Paulo Atletico Clube we had a Club tennis tournament. Representing the school were Boddy, Cook, Mata, and the Saunders. Cook came within one point of winning the tournament which was a handicap affair. All of our representatives made a good showing. Mid-day, a delicious luncheon was served by the women club members and it sure hit the spot. Real home cooked food.

**BADMINTON**

On Tuesday May 4th another session of Badminton was held at São Paulo Atletico Clube. The evening was enjoyed by all the players and many a close game featured the evening's play.

Um jogo de basket-ball realizado na mesma noite, que foi assistido por muitos dos nossos jogadores. Estamos em ótimas condições agora e nos deleitaremos com algumas boas partidas, com Clubes locais. Muitas boas partidas foram jogadas quinta-feira, à noite.

Domingo, dia 7 de Maio, no Club Inglês, realizou-se um torneio interno de tenis. Representando a escola eram os seguintes: Boddy, Cook, Mata e Saunders. Cook, por um ponto, quasi ganhou o torneio. Todos os nossos representantes deram bom espetáculo. Ao meio dia, um delicioso almoço foi servido, pelas senhoras sócias do clube e, foi um verdadeiro sucesso! Comida caseira!

**BADMINTON**

Realizou-se, dia 4 de maio, terça-feira, mais um jogo de Badminton no Clube Inglês. Todos os jogadores muito se divertiram e tivemos uma noite com jogos muito equilibrados.

**PAPEL PEGA-MOSCA**

Publicado para os interesses dos estudantes, instrutores, graduados e auxiliares da Escola Técnica de Aviação, de São Paulo, Brasil.

**JAMES BLAKLEY**  
Diretor

Temporário

**CORPO DE REDATORES**

- Donald F. Peck ..... Redator
- K. R. Durant ..... Redator Assist.
- Ten. Ariovaldo Villela ..... Redator Assist.

**REDATORES ASSOCIADOS**

- Robert E. Hoose ..... OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO
- Dorothy Goggin ..... ESCOLA DE INSTRUTORES
- Sandy Saunders ..... SECÇÃO ESPORTIVA
- Jack Mata ..... COMENTÁRIOS ESPORTIVOS
- Marie Williams

- &
- Florence Williams ..... CANTINHO DOS ESTUDANTES
- Jorge Pontual ..... NOTÍCIAS DOS ESTUDANTES
- Jeanette Chedick ..... SECÇÃO DOS ESTUDANTES



# LT. VILLELA BECOMES MEMBER OF PAPEL PEGA-MOSCA STAFF

Papel Péga-Mosca takes particular delight in announcing that Lt. Ariovaldo Villela, secretary of the military staff of Escola Técnica de Aviação, has consented to become assistant editor.

Despite the fact that his military duties are many, he has found time to venture into the literary field occasionally and this week contributes stories on



LT. ARIIVALDO VILLELA

the Air Minister, Dr. Salgado Filho and Lt. Col. Mendes da Silva. Recently, he delivered a speech in English on the Wright Brothers at the inauguration exercises of Escola Técnica de Aviação and before that an excellent address upon the occasion of the birthday of Brazil's President, Dr. Getúlio Vargas.

Lt. Villela is an experienced pilot, having earned his wings in 1932 when he was certified by the Aéro-Clube de São Paulo. He was director-secretary of the same club for five years. He founded and is still an associate of Empresa Nacional de Fotografias Aereas, a commercial enterprise engaged in aerial mapping, the first of its kind in Brazil; he has also founded numerous aero-clubs in the interior of Brazil; is an honorary president of Aéro Club de Piracicaba and was formerly an examiner of civil pilots for the Department of Civil Aeronautics.

He was commissioned in the Força Aérea Brasileira June 2nd, 1942 for active service as an aspirante aviator and assigned the mission of ferrying airplanes from the United States to Brazil. He spent considerable time in the States visiting factories and studying American methods. Upon one occasion he flew a PT-19 Fairchild monoplane from Hagerstown, Maryland to Rio de Janeiro in 112 hours flying time, making 27 stops on the way.

He then became an attache in the Base Aérea de São Paulo as a pilot instructor of C.P.O.R. Av. November 11, 1943 he was promoted to second lieutenant of aviation and upon the request of Lt. Col. Mendes da Silva came to Escola Técnica de Aviação in January of 1944, as secretary of the military administration.

O Papel Péga-Mosca tem o prazer de comunicar que o Tenente Ariovaldo Villela, secretário do corpo militar da Escola Técnica de Aviação, é agora um dos nossos redatores assistentes.

Apezar das suas inúmeras obrigações, conseguiu arranjar tempo para se aventurar no campo literário, contribuindo, ainda esta semana, com dois artigos, um sobre o Ministro do Ar, Dr. Salgado Filho e outro sobre o Tenente Coronel Mendes da Silva. Recentemente, na inauguração da Escola Técnica de Aviação pronunciou um discurso em inglês, sobre os Irmãos Wright e antes desse outro por ocasião da passagem do aniversário do Presidente do Brasil, Dr. Getúlio Vargas.

Tenente Villela é um piloto que traz consigo muitos anos de experiência, tendo tirado seu brevet em 1932, pelo Aéro-Clube de São Paulo, onde ocupou o cargo de diretor-assistente por 5 anos. É também o fundador e sócio da Empresa Nacional de Fotografia Aérea (ENFA), primeira e única organização deste genero no Brasil. Fundou, ainda, vários clubes aéreos no interior do Brasil, sendo presidente honorário do Aéro Clube de Piracicaba, tomou parte em diversas comissões examinadoras de pilotos civis, como representante do Departamento de Aeronáutica Civil. Foi convocado em 2-6-42 para o serviço ativo da Força Aérea Brasileira, como aspirante aviator, sendo-lhe, em seguida, confiada a missão de buscar aviões nos Estados Unidos para o Brasil. Passou algum tempo na América visitando as fábricas e estudando os métodos americanos. Nessa ocasião, fez a viagem pilotando um monoplane PT-19 "Fairchild", saindo de Hagerstown, estado de Maryland para o Rio de Janeiro, em 27 etapas e 122 horas de voo. Depois ficou adido a base Aérea do Galeão, de onde foi transferido para a base aérea de São Paulo, passando à função de instrutor de pilotagem do C.P.O.R.A. Em 11 de Novembro de 1943 foi promovido a Segundo Tenente Aviator e desde Janeiro deste ano vem prestando serviços como secretário da Administração militar a convite do Tenente Coronel João Mendes da Silva.

## SCHOOL DANCE SATURDAY NIGHT

The first monthly dancing party for the personnel of Escola Técnica de Aviação will be held Saturday evening May 20th. Dancing will begin at 9.30 p.m. at the Scandinavian Club, Rua Nestor Pestana, 189. This is the party we have all been waiting for so your attendance will help to make it a success.

## BAILE DA ESCOLA, SABADO À NOITE

O primeiro baile mensal para o pessoal da Escola Técnica de Aviação, realizar-se-á Sábado a noite, dia 20 de Maio, iniciando-se às 9.30, no Club Escandinavo, à Rua Nestor Pestana 189. Esta é a festa que nós tanto temos esperado e será presença ajudará o sucesso.



# PRESIDENT SHOWS FAMOUS SMILE UPON RETURN TO WHITE HOUSE

Returning to Washington from a month's vacation in South Carolina, the most extended rest he has taken during his eleven years in office, President Franklin D. Roosevelt appears well and fit to cope with the many important matters that will inevitably come before him in the next few history-making months.

Vice Admiral Ross T. McIntire, the president's personal physician said, "I am perfectly satisfied with his physical condition. He is in excellent shape. He is as strong as he was a year ago".



PRESIDENT FRANKLIN D. ROOSEVELT

Voltando de Washington depois de um mês de férias na Carolina do Sul, as mais longas até agora gozadas durante os seus 11 anos de trabalho, o Presidente Franklin D. Roosevelt veio disposto para tratar dos muitos e importantes assuntos que inevitavelmente se lhe apresentarão no decorrer dos próximos históricos meses.

O Vice Almirante Ross McIntire, médico particular do Presidente, disse: "Estou perfeitamente satisfeito com seu estado físico. Está em excelentes condições e tão forte como há um ano atrás.

## SEVERAL WIVES ARRIVE

Several wives of instructors arrived this week by boat, and the unanimous verdict is a "most enjoyable trip". Their accounts are reminiscent of the days of luxury West Indies cruises, with eight and ten course dinners, wines and liquors, swimming pool, entertainment and sports.

And the inevitable "Neptune" party crossing the equator.

The cuisine was excellent and the prices of beverages very reasonable.

Medical service was very satisfactory with a doctor, nurse and hospital aboard ship.

Those arriving: Mrs. James M. White, Mrs. Kingsley B. St. John, Mrs. Eugene Duncan, Mrs. Charles C. Cline, Mrs. Carl Anderson and Mrs. Robert R. Lichliter.

Welcome to São Paulo! May your stay here be as pleasant as the trip.

## DONALD SPRAGUE RETURNS FROM MIAMI

Donald Sprague, Supervisor of Training, returned this week from a business trip to the Embry Riddle Company at Miami, Florida.

Mr. Sprague talked at two meetings of instructors on the Brazilian program and at a dinner meeting of the wives. Much interest was evinced and it was evident from various discussions that all concerned are looking forward with pleasure to their arrival and sojourn in Brasil.

Donald Sprague, Superintendente de Instrução, regressou esta semana de sua viagem de negócios à Embry Riddle Company, Miami, Florida.

Sr. Sprague falou em duas reuniões de instrutores, sobre o programa brasileiro, assim como em um jantar-reunião de suas respectivas esposas. Foi demonstrado grande interesse pelas várias discussões, tornando-se evidente que todos contemplam com prazer as suas estadias no Brasil.