

7-14-1944

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1944-07

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

14 DE JULHO DE 1944

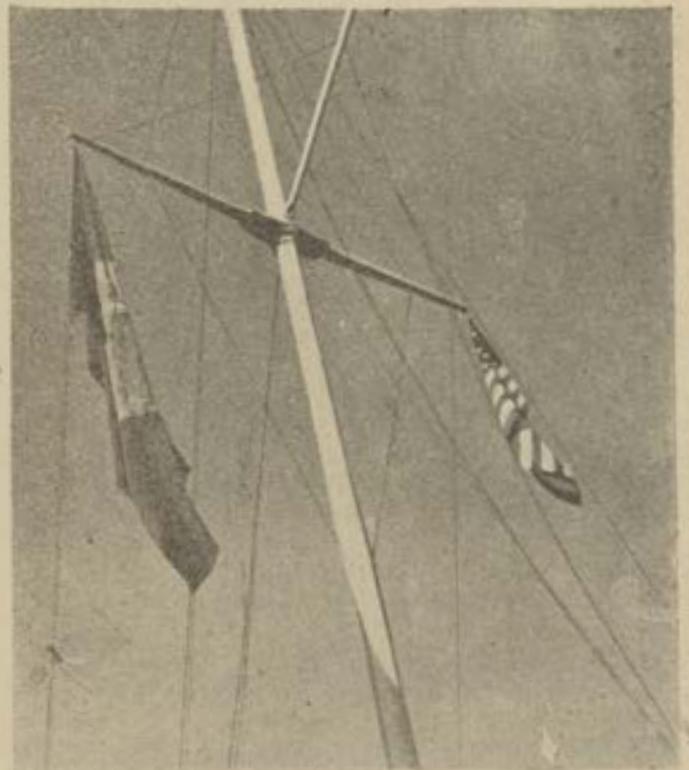
N.º 24

★ ★ ORDEM DO DIA ★ ★

Alusiva à Independência dos Estados Unidos e lida pelo Ten. Cel. Av. Eng. J. Mendes da Silva

Na data de hoje, 4 de Julho, prestou compromisso à Bandeira o primeiro contingente de alunos prontos para o serviço e sendo preparados como especialistas nesta Escola Técnica de Aviação.

Reservistas, hoje é um grande dia em vossa vida militar. A partir de hoje, data em que declarastes solenemente defender a vossa Pátria e suas Instituições, com sacrifício da própria vida, a cada um de vós incumbe uma missão sagrada que é a defesa do sólo pátrio, legado pelos nossos antepassados e que nos cumpre transmitir intáto aos nossos filhos e netos; a cada um de vós incumbe a defesa da Nação isto é, a defesa da população brasileira que habita neste território da America do Sul, que fala a lingua portuguesa e que guia o seu próprio destino, sob a égide do amor à paz e anseios de progresso. Incumbevos igualmente o engrandecimento da Aeronáutica Brasileira e em particular à Força Aérea Brasileira, a nova arma de guerra que tem defendido as nossas costas e que será a sentinela avançada do patrimônio moral que carregamos como povo civilizado e respeitador de suas tradi-



As a symbol of the Brazilian-American friendship, we depict above the two flags which, under the same blue sky and caressed by the same breezes, lead firm and united to the same ideal: Democracy.

On today's date, July 4th, the first group of students, ready for service and in preparation as aviation specialists in this school, pledged allegiance to our flag.

Reservists! Today is a great day in your military life. Starting today, the date on which you have solemnly sworn to defend your country and its institutions with the sacrifice of your own life, a sacred mission rests upon your shoulders and that is the defense of the land that was left you by your ancestors and which you must pass on to your children and grand children intact; everyone of you must answer for the defense of the Nation, that is, the defense of the Brazilian population who lives in this part of South America, this Portuguese-speaking people that leads its own fate, inspired by sentiments of love and peace. You are also charged with the development of Brazilian Aeronautics and particularly the Brazilian Air Force, the new war weapon that has defended our coast and which will be the forward sentry of the moral

(Continúa na página 2)



Ten. Cel. Av. Eng. J. Mendes da Silva

B R E V E A L O C U Ç Ã O

Do Comandante do Corpo de Alunos, na Sessão Solene [do Dia 4

"Mr. Consul, Ladies and Gentlemen.

My order of the day as of July 4th could never be complete if I would not mention that it was chosen today, for this ceremony you are seen, as a tribute of friendship and appreciation for the country you represent.

July the 4th I shall say, is not an American date only; it belongs to the history of the whole world; the flame of freedom that started with the French Revolution, came across the seas to this Continent by the way of the U.S.A. in a 4th of July and, from there spread all over the Continent making free men in free countries; your country had contributed to keep alive this flame by teaching lessons to the other countries and building up yourselves under the symbol of the Statue of Liberty.

Today, time came to make the way back to the European Continent to free people and to tell some of them how well we all learned their lessons; and, you are doing a magnificent job which will remain in history; together with your Armed Forces are going our own Armed Forces defending our ideals.

I wish to express my gratitude to you Mr. Consul for accepting to honor this ceremony with your presence; there will be, however, no words enough from me, to express my thankfulness to the Government of the U.S.A. for allowing Mr. Riddle to come to Brazil with his deputies, Instructors and Employees to organize the Escola Técnica de Aviação, where Americans and Brazilians work together, the pride of the Ministry of Aeronautics and in which a hope is deposited by the Força Aérea Brasileira for its glorious trajectory.

Viva os EE. UU.!"

Minha homenagem ao dia 4 de Julho, nunca seria completa si não mencionasse que foi escolhido este dia para a cerimonia que estais presenciando, como um tributo à amizade e admiração ao país que representais.

Tenho a dizer que, 4 de Julho, não é somente uma data Americana; ela pertence à historia de todo o mundo; a flamula da liberdade, iniciada com a Revolução Francesa, veio através dos mares a Continentes em direção aos Estados Unidos da America do Norte no dia 4 de Julho e de lá, espalhou-se por todo o Continente, fazendo homens livres em países livres; vosso país tem contribuido para conservar esta flamula com vida, dando lições aos outros países e formando um povo sob o simbolo de Estatua da Liberdade.

Hoje chegou a hora de voltarmos ao Continente Europeu para libertar os povos, e mostraf a alguns deles como aprendemos bem suas lições. E vós estais fazendo um magnifico trabalho, o qual permanecerá na Historia; junto com vossas Forças Armadas seguem as nossas para defender nossos ideais.

Desejo expressar minha gratidão ao Sr. Consul dos Estados Unidos por ter accito o convite, honrando esta cerimonia com sua presença; não haverá, contudo, palavras que possam expressar minha gratidão ao Govérno dos Estados Unidos por ter consentido que o Sr. Riddle viesse ao Brasil, com seus auxiliares, instrutores e empregados, para organizar em conjunto com os brasileiros a Escola Técnica de Aviação, orgulho do Ministério da Aeronáutica e na qual a Força Aérea, em sua gloriosa trajetoria, deposita grandes esperanças.

(Continuação da página 1)

ções e dos compromissos assumidos. A Força Aérea Brasileira, em que acabais de ingressar, já está indicando em terra estrangeira, qual o rumo que tendes a seguir quando fordes diplomados e que a vossa oportunidade de lutar não houver ainda passado. Lembro-vos que a tarefa é difficil, exigirá sacrificios, esforços, estudos e devoção constantes, exigirá o afastamento da familia e dessa sociedade em que nascestes e que tendes vivido até o presente momento; lembrai-vos tambem de que coube à Força Aérea a primazia entre as Forças Armadas Brasileiras de ser enviada às zonas de operações onde vingamos o sangue derramado pelos nossos irmãos atacados, sem possibilidade de defeza, por torpedos traiçoeiros e submergidos no oceano imenso. Nada fizemos contra a arrogancia e o orgulho de um inimigo que não provocamos, mas denodadamente com as características do povo brasileiro aqui es-

heritage we carry as a civilized and respected people, of its traditions and of the obligations we assumed. The Brazilian Air Force which you have just entered is showing in far off fronts which is the direction you will have to follow when you graduate, and when your chance for fighting has not yet passed. May I remind you that the task is a hard one — it will demand sacrifices, great efforts, studies and constant devotion; you will have to be away from your family and from the society in which you were born and with which you have always lived up to now. Remember also that the Air Force had the privilege of being sent first among the Brazilian Armed Forces to the operating fronts where we are avenging the blood shed by our defenseless brothers attacked by treacherous torpedoes, and submerged in the immense ocean. We did nothing against the arrogance and the pride of an enemy we did not provoke, but here

BRIGADEIRO DO AR IVAN CARPENTER FERREIRA

Descendant of a traditional family of military lineage, son of General Carpenter Ferreira, Air Brigadier Ivan Carpenter Ferreira to whom this homage is paid, belonged to the group who graduated from Military School in 1918.

Soon after his career began he showed inclination towards the new and dangerous weapon the first world war had just tried.

Side by side with many great aces of our experimental aviation, such as Rubens de Mello Souza, Haroldo Borges Leitão and others, Lieut. Ivan was very promising and time has come to confirm his value. In 1926 he went to France in a study trip and for three years he attended the courses of the Superior School of Aeronautics. Returning to Brazil he was charged with the organization of the Parque Central da Aeronautica at the Campo dos Afonsos. This job he executed with the expected success. He made several trips to the United States and later was Superintendent of the Lagôa Santa plant.

When the Ministry of Aeronautic was created, he was nominated for the job he is now holding where he was promoted to the Generalship as the Government's acknowledgement of his devotion to the public cause. The Brazilian Air Force still sees in him the fearless pilot of yesterday even though he displays the insignia of his high rank and directs one of the most important departments of the Ministry of Aeronautics.

Descendente de tradicional familia de militares, pois é filho do General Carpenter Ferreira, pertenceu o nosso homenageado de hoje, à turma de oficiais de 1918 da Escola Militar.

Mal havia iniciado a sua carreira, revelou logo vocação para a nova e perigosa Arma que a guerra mundial vinha de aprovar.

Ao lado de outros grandes azes da nossa aviação de experiencia, como Rubens de Mello Souza, Haroldo Borges Leitão e outros, figurou o então Tenente Ivan, como um valor e uma promessa que o tempo não desmentiu. Em 1926 realizou uma viagem de estudos à França, onde cursou durante três anos a Escola Superior de Aeronautica. Regressando ao Brasil, foi no ano seguinte encarregado de organizar o Parque Central de Aeronautica, no Campo dos Afonsos, missão que executou com o exito que se esperava. Entre outras comissões de relevo, fez algumas viagens aos Estados Unidos da America do Norte, tendo sido tambem superintendente da Fabrica de Lagôa Santa.

Com a organização do Ministerio da Aeronáutica, foi distinguido com a importante função que ainda hoje exerce, na qual o Governo foi levar-lhe os bordados do generalato, como justa recompensa à sua dedicação à causa pública. A Fôrça Aérea Brasileira ainda vê nesse elemento de sua velha guarda, o piloto destemido de outrora, embora ostentando as insignias do seu alto posto e dirigindo uma das mais importantes diretorias do Ministerio da Aeronáutica.

(Continuação da pag. 2)

tamos prontos para combater-lo e participarmos da vitoria.

Quando o inimigo fór subjugado e que vós fór permitido voltar aos vossos lares à terra patria, onde quer que estejais, mesmo que não continueis na vida militar, lembrai-vos sempre de que a Fôrça Aérea Brasileira é e ha de ser importantissimo fator no progresso do Brasil, pois sobre esta coluna mestra se apoiará a nossa Aeronáutica futura; encontra-la-eis portanto qualquer que seja o ramo onde empregardes vossas atividades.

Ao declarar-vos prontos para o serviço da F.A.B. como praças mobilisaveis, tenho a imensa satisfação de verificar que novos lutadores se vem juntar aos já existentes aumentando o número daqueles que darão em qualquer circunstancia, na guerra e na paz a sua vida em holocausto à causa que é no dizer de S. Excia. o Presidente Getulio Vargas, a **predestinação historica do povo brasileiro**: a Aeronáutica.

we are fearless with all the characteristics of the Brazilian people ready to face him and to share victory.

When the enemy is finally defeated and you are allowed to return to your homes in your native country, even if you don't continue in the military life, remember always that the Brazilian Air Force is and will be a most important feature in the progress of Brazil for on it our future aeronautics will rest. Wherever you exert your activities you will find it no matter what our branch may be or where your speciality may lead you.

In declaring you ready for the Brazilian Air Force I have the great satisfaction to notice that new fighters will be added to the ones already in existence increasing the number of those who will give in any circumstance, in war or in peace, their lives for the cause which is, in the words of His Excellency, the President Dr. Getulio Vargas, the **historical predestination of the Brazilian people**: Aeronautics.

GENE TUNNEY NA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Gene Tunney former heavyweight champion of the world, the never beaten defeater of Jack Dempsey and who now is a Full Commander of the United States Navy, visited E. T. Av. on July 6th. Commander Tunney is Physical Education Supervisor of The U. S. Navy.

He was given all the honours he is entitled by his rank and accompanied by Lieut. Col. Av. Eng. J. Mendes da Silva, Hon. Cecil M. P. Cross, Consul General of the United States, in S. Paulo, officers of E. T. Av. and many American employees, was conducted about all the departments of the school witnessing its dynamic activities.

As a homage to the undefeated champion, the third Sergeant Vladimir Cabral de Araujo, Physical Education Monitor and the guard Miguel Basilio engaged some boxing and "capoeira" exhibitions which were very pleasing to Gene Tunney and he expressed his admiration for that sort of defense typically Brazilian.

Commander Tunney noticed that the gloves used in the fight of 6 ounces only, were too light, a proof of their courage and resistance.

Three students also took part in the exhibition: Guilherme Alberto Moore, N.º 217, Antonio Lucio Falcão Waldeck, N.º 215 and Dario Campregher, N.º 257.

After observing minutely the many departments of E. T. Av., Commander Tunney accompanied by the Directors of E. T. Av. went to the Commandants' head quarters where he signed the Book of Gold. When he left he had words of praise for the work is being done here.



Quando da visita de Gene Tunney à E.T.Av. foi apanhada esta foto que o focaliza ao assinar o "Livro de Ouro", tendo a sua direita o 2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela, e à esquerda Ten. Cel. J. Mendes da Silva, Cap. J. Bueno Brandão, 1.º Ten. Med. Aer. F. Martins Mendes e Mr. Edwin P. Stahl.



Gene Tunney entre: Mr. Edwin P. Stahl, Cecil M. P. Cross, Ten. Cel. J. Mendes da Silva, autoridades militares, funcionários e instrutores.

Gene Tunney, ex-campeão mundial de boxe, o vencedor de Jack Dempsey, o boxeur nunca vencido, que agora ocupa o alto posto de Capitão de Fragata (Full Commander) das Forças Navais dos Estados Unidos da America do Norte, esteve, no dia 6 de Julho, em visita à Escola Técnica de Aviação. O Comandante Tunney é o supervisor de Educação Física da Marinha de Guerra Norte-Americana.

Foi recebido com todas as honras a que tem direito pela sua alta patente e, acompanhado pelo Ten. Cel. Av. Eng. J. Mendes da Silva, Sr. Cecil M. P. Cross, Consul Geral dos EE. UU. em São Paulo, oficiais de E. T. Av. e varios funcionarios americanos, percorreu todas as dependencias deste estabelecimento, tendo tido occasião de apreciar a dinamica atividade desta Escola.

Em homenagem ao invicto campeão, o Terceiro Sargento Vladimir Cabral de Araujo, Monitor de Educação Física e o Vigilante Miguel Basilio, fizeram algumas exibições de boxe e de "capoeira" que muito agradaram a Gene Tunney, tendo ele expressado sua admiração por essa especie de luta tipicamente brasileira.

O homenageado fez notar que as luvas usadas nas lutas de boxe, de seis onças apenas, eram muito finas, muito justas às mãos dos rapazes, o que provava sua resistencia e coragem.

Nesses jogos tomaram parte ativa, tambem, três alunos que são: Guilherme Alberto Moore, N.º 217, Antonio Lucio Falcão Waldeck, N.º 215 e Dario Campregher, N.º 527.

Depois de ter observado minuciosamente os varios departamentos da Escola Técnica de Aviação, o Comandante Tunney, acompanhado dos dirigentes da E. T. Av., dirigiu-se à Sala de Comando, onde teve a honra de assinar o Livro de Ouro, retirando-se em seguida, sempre com as mais expressivas demonstrações de simpatia.

VISITAS ILUSTRES

On June 27th the E.T. Av. received a visit of a caravan of teachers and pupils from Escola Técnica Getúlio Vargas, headed by Professor Alfredo de Barros Santos, director of that reputed establishment.



Alunos da Escola Técnica Getúlio Vargas.

Accompanying the 80 students were Messrs José Zanqueta, Professor of Electrotechnics, Osmar Figueiredo, professor of Physical Education and Salvador Martim, professor of Technology and Practice.

The pupils who belong to the courses of Mechanics, Electrotechnics and Drafting were conducted about the departments of the E.T. Av. accompanied by their teachers, by Lieut. Ariovaldo Villela and Messrs Antonio Costa and Candido Motta.

No dia 27 de Junho proximo findo, a Escola Técnica de Aviação recebeu a visita de uma caravana de professores e alunos da Escola Técnica Getúlio Vargas, chefiada pelo sr. Professor Alfredo de Barros Santos, diretor daquele conceituado estabelecimento.

Acompanhando os alunos, que vieram em numero de oitenta, estavam os srs. José Zanqueta, professor de eletrotécnica, Osmar Figueiredo, prof. de Educação Física, e Salvador Martim, prof. de Tecnologia e Prática.

Os alunos, que pertencem aos cursos de mecânica, eletrotécnica e desenho, percorreram todas as dependências da Escola Técnica de Aviação, acompanhados pelos seus professores, Tenente Ariovaldo Villela, srs. Antonio Costa e Candido Motta.

Os visitantes tomaram lanche em companhia dos alunos da E.T. Av. e muito gabaram o almoço servido.

Cada um recebeu um exemplar do ultimo numero do "Papel Pega-Mosca", do qual tiveram a melhor das impressões.

Após o almoço, retiraram-se os visitantes, tendo antes se despedido do Ten. Cel. Aviador-Engenheiro João Mendes da Silva, que agradeceu, sensibilizado, a visita.

The visitors had luncheon with the pupils of E.T. Av. and had words of praise for it.

Each one received the latest number of "Fly-Paper" and had the very best impression of it.

After lunch and before they left Lieut. Cel. J. Mendes da Silva thanked them for their visit.

Visita do Prof. Barbosa Corrêia

No dia 27 do corrente, Terça-feira, estiveram em visita à Escola Técnica de Aviação, os snrs. Prof. Barbosa Corrêia, lente catedrático da Escola Paulista de Medicina, Carlos Barbosa Corrêia, Aspirante Ribeiro do Vale e João de Ataliba Nogueira.

Acompanhados pelo Tenente-Coronel João Mendes da Silva e capitão Bueno Brandão, percorreram os visitantes as diversas dependências da Escola, externando-se durante toda a visita com sinceras expressões de interesse e admiração.

Recebidos no Centro Médico pelo Ten. Med. Fernando Martins Mendes, detiveram-se demoradamente, tendo ali ocasião de apreciar suas perfeitas instalações, bem como os cuidados médicos dispensados aos alunos.

No refeitório da escola, ladeados pela oficialidade e funcionários, participaram do almoço diário, retirando-se logo após para o gabinete do Ten. Cel. João Mendes da Silva, onde mais uma vez referiram-se com admiração ao esforço do Ministro da Aeronáutica, empenhado em forjar grande número de técnicos para a aviação brasileira.

Tuesday, June 27th, the school was honored with the visit of Prof. Barbosa Corrêia, cathedraic of the Escola Paulista de Medicina, Snr. Carlos Barbosa Corrêia, Aspirante Ribeiro do Valle and João de Ataliba Nogueira.

Accompanied by Lieut. Cel. Av. Eng. J. Mendes da Silva and Capt. Bueno Brandão they went through the various departments of the School, and expressed during the visit their sincere interest and admiration.

In the medical center they were received by Med. Lieut. Fernando Martins Mendes and had the opportunity to observe its perfect installations as well as the medical attention given by the doctors to the pupils.

In the Mess Hall of the School, together with the officers and employees, they had the daily luncheon, going afterward to the Lieut. Cel. Av. Eng. J. Mendes da Silva's office where once more they referred with admiration to the effort of the Air Minister engaged in forging great number of technicians for the Brazilian Aviation.

A Homenagem Dos Alunos Na Palavra

De Aziz Elias

In these days of anguish and trouble for the free people engaged in the most tremendous struggle registered by History, there could be no more opportune moment to talk about Independence, moreover when it is the Independence of such a friend of our country as it is the United States of America. At this moment, when that Nation, our sister by deep and unbreakable ties of friendship, sacrifices in the field of Europe, in seas which are not so small as to hide treachery, when its soldiers fight in the far off islands of the Pacific or in inhospitable lands of the Indies, it also sacrifices the best of its youth and all that which represents new blood and progressive life. Never as today, Independence and Freedom were worth so much, because they were never so near collapse before the avalanche carefully prepared by the men of prepotence. To speak of Independence at such an appropriate occasion is not easy but I hope you will not judge me too severely. Forgive the colorlessness of my language and remember I am not a speaker but a simple soldier.

The History of the Independence of the United States is like that of the other countries of the American Continent. Its people always desired a government of its own and the rights of which they were imbued. It was not mainly the wish to separate from the metropolis that made the thirst for freedom appear in the hearts of the Americans. They just wanted to be represented in the British Government; to have a representative to voice their desires and their ideals.

The Independence of the United States however was only recognized in 1783. At that occasion a most important Document came to light: the Constitution. It was signed by 55 members of the Assembly. That document maintained that "all men were created alike and the Creator gave them certain inalienable rights such as Life, Liberty and that of being Happy"... "that government was instituted among men to insure these rights"... "that their power derived from the governed" and "...that when any form of government becomes destructive to those objectives it is a right of the people to alter or abolish that form of government and base its fundamentals on such principles, organizing its powers in such a way that it will not jeopardize its security". After these declarations were read, a great list of abuses followed to confirm that the Metropolis had not granted these rights.

The greatness of the declaration of those rights are not only based on its originality, but also in the fact that it included theories of state in a simple language and because its author, (Jefferson) was not merely a student of political theories, but a great exponent of the spirit of the Americas, a

Nestes dias de transe e perturbação para os povos livres que se acham empenhados na mais formidável contenda armada que a Historia registra, não poderia haver um momento mais oportuno para se falar de Independencia, sobretudo quando esta Independencia é a de um país tão amigo do nosso como os Estados Unidos da America do Norte. Atualmente quando esta nação, irmã pelos profundos e indissolúveis laços da amizade, sacrifica em campos da Europa, em aguas do mar que nunca são demasiadas pequenas para ocultar perfidias, quando seus soldados pelejam nas ilhas longinquoas do Pacifico ou nas terras hostis das Indias, ela sacrifica tambem a fina flor de sua mocidade e tudo aquilo que para um país representa sangue novo e vida progressiva. Hoje como nunca, Independencia e Liberdade valeram tanto, porque jamais estiveram tão próximas de succumbir ante uma avalanche cuidadosamente preparada pelos senhores da prepotencia. Portanto falar sobre Independencia neste momento tão azado não é facil, mas espero que não me julgueis severamente. Perdoai-me o descolorido da linguagem e lembrai-vos de que não sou orador, mas um simples soldado.

A Historia da Independencia dos Estados Unidos é como todas as historias de Independencia dos países do continente americano. O seu povo sempre aspirou um governo próprio e os direitos de que se achavam imbuidos. Não foi principalmente o desejo de separar-se bruscamente da Metrópole que fez brotar no coração dos americanos a sede da autonomia. Eles queriam ter na corte Britanica um representante que fosse o porta-voz de suas aspirações e de seus ideais.

Mas a Independencia dos Estados Unidos só foi reconhecida em 1783. Veio então a luz um precioso documento: a Constituição. Foi assinada por 5 membros da Assembleia. Essa descrição rezava que "todos os homens foram creados iguais e o Creador deu-lhes certos direitos inalienaveis como o de Vida, Liberdade e ser Feliz", que "para assegurar esses direitos, os governos foram instituidos entre os homens", derivando seus justos poderes dos que são governados, que quando qualquer forma de governo tornar-se destrutiva a esses fins, é do direito do povo alterá-lo, ou aboli-lo e alicerçar seus fundamentos em tais principios organizando seus poderes de tal forma, que não venham alentar contra sua segurança". Após a sua leitura, uma grande lista de abusos foi lida em confirmação de que a Metrópole não havia lhes assegurado estes direitos.

A grandeza da declaração destes direitos não se fundamenta somente em sua originalidade, mas no fato de incluir teorias de Estado numa linguagem simples e falar o seu autor (Jefferson) não meramente como estudante de teoria politica, mas

ALFIO VIEIRA

No dia 11 deste mês a Escola Técnica de Aviação, e todos os que nela trabalham ou estudam, perderam um ótimo elemento na pessoa de Alfio Vieira, inesperadamente roubado ao convívio de seus amigos.

Alfio Vieira nasceu em Curitiba, no Estado do Paraná, em 5 de Fevereiro de 1919. Depois de terminar aqui o curso superior, foi para os Estados Unidos da America do Norte aprofundar seus estudos. Em Newark, no Estado de New Jersey, estudou Mecânica Aeronáutica na "Casey Jones School of Aviation".

Frequentou durante um ano as aulas de meteorologia aeronáutica na Universidade de Vanderbilt, em Nashville, Tennessee.

Possuía também, o certificado de Instrutor de Meteorologia de Aeronáutica, emitido pela "Civil Aeronautics Administration" de Washington, D. C.

Durante quatro mezes trabalhou na "Embry-Riddle School of Aviation" em Miami, na Florida, como professor de português, de onde veio para São Paulo, ocupando aqui o cargo de professor de português e instrutor de meteorologia aeronáutica. Nesta função foi que pôde cativar desde logo a simpatia e a admiração de todos nós, pela sua alegria contagiante, sua lealdade e espírito de cooperação.

Por isso, causou profunda consternação a infausta notícia que recebemos na manhã do dia 11, sobre a morte prematura de Alfio Vieira, que assim ficará vivendo para sempre em nossa lembrança.



Alfio Vieira

On Tuesday, July 11th, Escola Técnica de Aviação and all those who work and study in it lost an excellent companion, Alfio Vieira, removed unexpectedly from the midst of his friends.

Alfio Vieira was born in Curitiba, Paraná, on February 5th, 1919. After finishing his studies here he went to the United States to complete his education. In Newark, New Jersey, he attended the course in aeronautical mechanics at the "Casey Jones School of Aviation".

For the period of one year he attended the classes of aeronautical meteorology at the "Vanderbilt University", in Nashville, Tennessee.

He received also a certificate of Instructor in Meteorology issued by the "Civil Aeronautic Administration" of Washington, D.C.

For four months he worked at "Embry Riddle" in Miami, Fla. as Portuguese teacher, and from there came to S. Paulo where he taught Portuguese and was assistant instructor in aeronautical meteorology. From the very beginning he won the esteem and admiration of all of us for his cheerful personality, his loyalty and his spirit of cooperation.

The unfortunate news caused deep sadness and consternation and in spite of his premature death, Alfio Vieira will live for ever in our hearts.

spirit to which the people was used for 150 years! And today, U.S.A. and England are united. Differences and antagonisms were forgotten; they fight as Allies overseas, arm in arm, and the blood of their wounds blend on the earth. Before such magnificent example the world does not remain indifferent. We, Brazilians, look at our Northern Ally and notice "that the strength that pushes the Nation forward rests on the ideal purpose that gives it life, made effective by the national free and tolerant will, tolerant but that never faints". We look at the United States, we march side by side for the fight against the common enemy and we notice that "united we must keep lighted in this continent the flame of the human liberties, of reason, of democracy and of all noble things that exist and must be preserved for a future world".

como um expoente do espírito da America, do espírito a que o povo se acostumara desde 150 anos! E hoje, Estados Unidos e Inglaterra estão unidos. Foram esquecidos os antagonismos e as divergências; lutam como aliados no alem-mar, batalham ombro a ombro e, feridos, seu sangue se mescla na terra. Ante tamanho exemplo, o mundo não permanece indiferente. Nós brasileiros olhamos para o nosso aliado do norte e notamos "que a força que impulsiona uma nação, repousa no propósito ideal que a anima, tornado efetivo pela vontade nacional livre e tolerante, mas que nunca desfalece". Olhamos para os Estados Unidos, marchamos lado a lado para a luta contra o inimigo comum e notamos "que unidos é que devemos conservar acesas neste continente, as chamas das liberdades humanas, da razão, da democracia e de todas as coisas nobres, que são e devem ser preservadas para um mundo futuro."



Esta é uma das 1.ªs turmas, preparadas pela E. T. Av., para satisfazer às exigências da aviação brasileira. É a 1.ª de Especialistas de Motores a ser graduada, e seus componentes são: Geraldo Pires de Campos (N.º 31), José Walter (N.º 53), Clayton Luiz Prado (N.º 55), Irineu Motta (N.º 57), Jalme Ginsburg (N.º 59), Leopoldo Oliveira Figueiredo (N.º 61), Henrique Burquinsky (N.º 64). Foi apanhada durante o estágio de 2 semanas no Campo de Marte, Base Aérea de São Paulo, dirigido pelos instrutores: James Hodeck e Albert Spires.



A NOVA ARMA SECRETA
O CAVALO "MOTORIZADO"

OSWALDO MIRANDA

NOBREZA DE SARGENTO

When the 1932 revolution started here in São Paulo, there was only a small group of the military aviation on the Campo de Marte, headed by the then Lieut. Casemiro Montenegro (today Lieut. Col. Av. Eng. Chief of the Technical Sub-Directory of Aeronautic).

He was arrested, together with his soldiers because he did not agree with the revolution. Among his soldiers there were some sergeant mechanics.

One day Lieut. Montenegro received the visit of a revolutionary pilot officer, a friend of his, who asked him:

— How do you think we could get some mechanics for the revolution?

— Opening that door (said Lieut. Montenegro, pointing to the sergeants' jail) and taking my mechanics!

— But do you think that...

— Yes, you may give them the airplane maintenance without any fear of sabotage!

And it was thus that Sergeants Barros, Amaro and others rendered loyal services during the rest of the revolution to their own enemies.

Quando estalou a revolução de 1932 aqui em São Paulo, havia apenas um destacamento da aviação militar no Campo de Marte, comandado pelo então Tenente Casemiro Montenegro (hoje Ten. Cel. Av. Eng. Chefe da Sub-Diretoria Técnica da Aeronáutica).

Por não aderir ao movimento, foi ele preso juntamente com seus comandados, entre os quais estavam alguns sargentos mecânicos.

Certo dia o Tenente Montenegro recebeu a visita de um oficial aviador revolucionário mas seu amigo, que lhe perguntou:

— Como acha você que podemos conseguir mecânicos para a revolução?

— Abrindo aquela porta (disse o Tenente Montenegro, apontando para a prisão dos sargentos) e levando os meus mecânicos!

— Mas você acha que...

— Sim, pôde entregar-lhes a assistência dos aviões sem medo de sabotagem!

E dessa forma foi que os Sargentos Barros, Amaro e outros prestaram leais serviços durante o resto da revolução, aos seus próprios adversários de então.



GRUPO DE FUNCIONARIOS DA E. T. Av.

Atrás: Cesar Leal Ferreira, Alcino Fonseca, Luiz Oliveira, Nestor Bodê. — Na Frente: Srgto. Rubens, Naldo Vieira, Waldemar Eleuterio, Antonio Costa e Srgto. Carneiro, todos a serviço da Administração Militar.



Aqui vemos os Los sargentos 1-E — Aurelio Brandani e 2-E — Hemeterio Raimundo Guedes; São eles alunos estagiários da E. T. Av., tendo sido designados, o 1.º para a Especialidade de "Instrumentos de Voo" e o 2.º para a de "Motores". Pertencem à Base Aérea de São Paulo (Campo de Marte), para a qual levarão, depois de graduados, os conhecimentos adquiridos nesta Escola.

THE WORLD'S FIGHTING AIRPLANES

By ROBERT E. HOOSE



Robert E. Hoose

A group of scientists, some years ago startled the world by proving that the bumble-bee could not fly. They determined this by careful mathematical calculations, such as the weight of the bee, the area of its wings, and how fast the wings fluttered to sustain it in flight. One of two things must have been wrong. Either calculations of the scientists were off, or the bee was too stupid to

know any better, and just went on flying anyhow.

When the B-26-Martin Marauder of the USAAF was introduced, many people likened it to the bee. It had a wing span of 65 ft. and length of 58 ft. and a weight of over 30,000 lbs. But it, like the bee, flew on, and was the fastest bomber of any size at that time. Its wings looked pitifully small, jutting from a large cylindrical fuselage, which tapered toward each end. The effect is somewhat of a giant cigar with the lighted end represented by the plexiglass nose. So it became known as the "flying cigar". The fuselage is all metal with a circular cross section of monocoque construction.

The wing loading of an airplane is determined by dividing the square foot area of the wing into the weight of the airplane. The result tells us how many pounds each square foot of the wing must support. The wing loading of the B-26 was amazingly high. Now this meant the advantage of great speed. It was planned for medium altitude bombing (8,000 to 13,000 ft.) where the average interceptor performs the best. But to get this extra speed, there are two disadvantages. First with the small wing, it is not as maneuverable, that is, it cannot turn in as tight a circle as a larger wing airplane. And secondly with such a high wing loading, it must land and take-off at high speeds.

Rumors of the great difficulty of flying the airplane began to circulate among the pilots. At that time a story came to me that I cannot substantiate. It was of a B-26 that landed on the wide, hard, flat salt shore line of Salt Lake, in the United States. No attempt was made to slow the airplane and it was permitted to roll to a stop. Before finally stopping it had covered 8½ miles.

At any rate it was found poorly adapted to the small, temporary run ways in the Southwest Pacific. So the wing span was increased by 6 ft. to 71 ft. This increased the wing area from 525 ft. to 664 ft. (including ailerons), and by reducing the wing loading gave it more maneuverability and slower take-off and landing speeds.

The airplane established a wonderful record in North Africa and Italy, being teamed with the slower

Um grupo de cientistas, ha alguns anos atraz espantou o mundo provando que o zangão não podia voar. Eles determinaram isso por meio de cuidadosos calculos matematicos, tais como o peso da abelha, a área das asas, a velocidade do movimento delas para sustenta-la no ar. Uma das duas coisas deveria estar errada: ou o calculo dos cientistas não valia, ou a abelha era por demais estúpida para tomar conhecimento deles e simplesmente continuava a voar de qualquer forma.

Quando o B-26-Martin Marauder das Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos foi apresentado, muitas pessoas lembraram-se da abelha. Tinha uma envergadura de 19,8 mts., comprimento de 17,75 mts. e peso de mais de 13.600 kgs. Mas ele, como a abelha, continuou a voar e tornou-se o mais veloz bombardeiro de qualquer tamanho e em qualquer tempo. Suas asas pareciam minúsculas, surgindo de uma fuselagem grande e cilíndrica com as extremidades terminando em ponta. O aspecto era mais ou menos o de um gigantesco charuto, sendo a extremidade acesa representada pelo nariz de vidro sintético. Ficou porisso, conhecido pelo nome de "charuto voador". A fuselagem é toda de metal, com uma seção circular de construção de "monocoque".

A carga de asa de um avião se obtém dividindo-se a área em pés quadrados da asa, pelo peso do avião. O resultado diz-nos quantas libras cada pé quadrado da asa pôde suportar. A carga de asa do B-26 é surpreendentemente grande. Isso significava, porém, a vantagem de grande velocidade. Foi planejado para bombardeio a altitude média (de 2.432 mts. a 3.950 mts.) onde o interceptor comum tem o maximo de eficiência. Mas essa velocidade adicional foi obtida á custa de duas desvantagens. Em primeiro lugar, com a asa pequena, não é tão manobrável, isto é, não pode fazer curvas tão apertadas quanto os aviões de asas maiores. Em segundo lugar, com uma carga de asa tão alta, só pode decolar e aterrisar a velocidades muito elevadas.

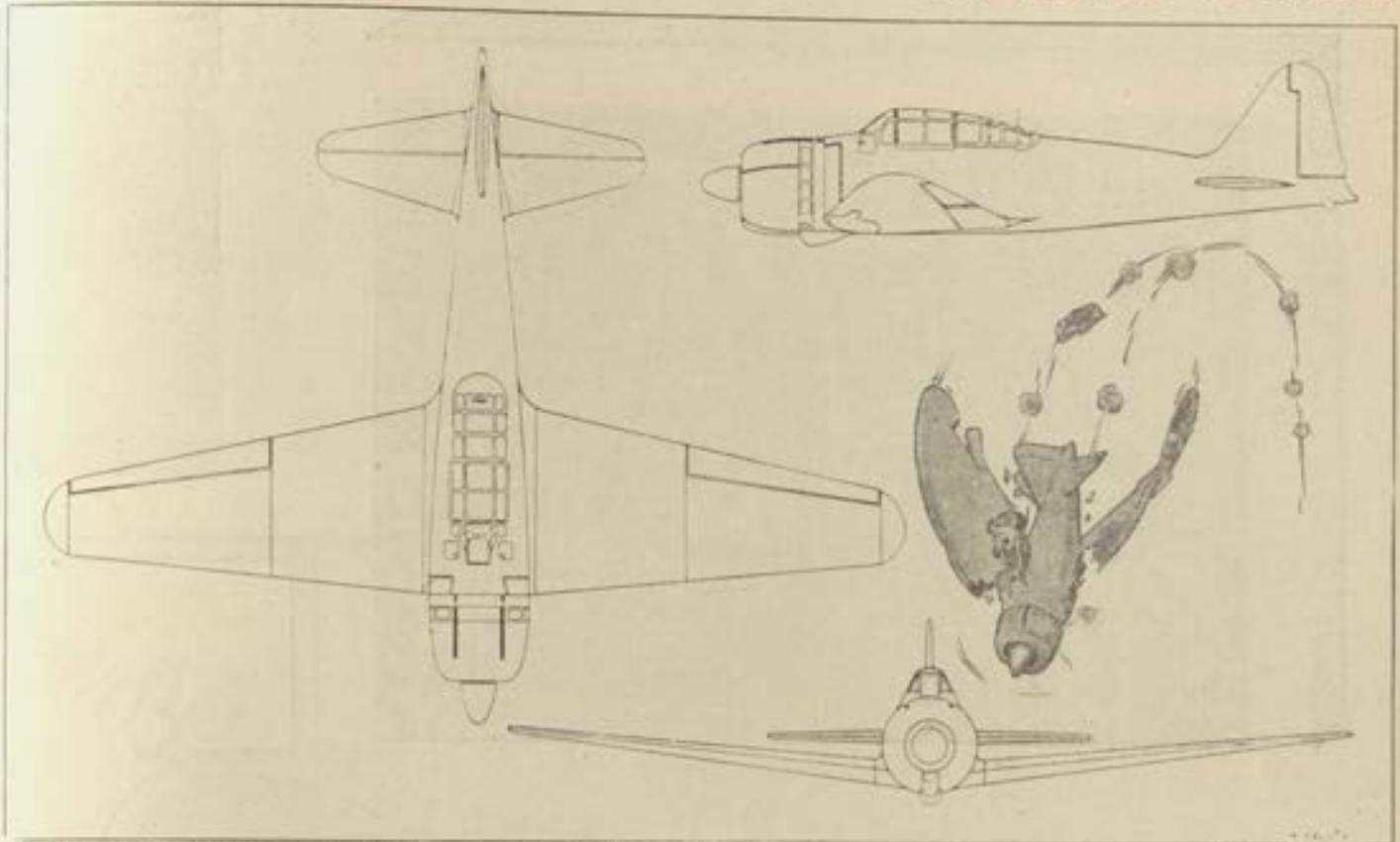
As dificuldades de voo do avião correram de boca em boca entre os pilotos. Naquela ocasião ouvi uma historia cuja veracidade não posso garantir. Era de um B-26 que aterrisara num campo de sal, largo, firme e plano, proximo a Salt Lake, nos Estados Unidos. Nenhuma tentativa teria sido feita para diminuir a velocidade do avião e ele pôde correr até parar completamente. Antes de o fazer completamente, havia percorrido nada menos que 13,700 kms. de distância.

De qualquer forma, verificou-se que não se adaptava nos campos de pouso pequenos e provisórios existentes no Sudoeste do Pacifico. Porisso a envergadura foi aumentada de 18 mts., ficando portanto com 21,400 mts.. Isto aumentou a área da asa, de 160,600 mts.² para 201,850 mts.² (inclusive os ailerons) e, com a redução da carga de asa, o avião ganhou em manobrabilidade, podendo também aterrisar e decolar em velocidades menores.

O avião obteve esplendido record no Norte da Africa e na Italia, sendo enviado em ação junto com o B-25, Mitchell, menos veloz. Tem grande

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

Por ROBERT E. HOOSE



- 1) O avião ilustrado é: 1) Alemão, 2) Japonês, 3) Britânico?
- 2) É um: 1) hidroplano, 2) monoplane, 3) helicóptero?
- 3) Tem uma: 1) asa cantilever, 2) asa elítica, 3) asa com avançamento negativo?
- 4) Em geral, um avião com uma grande área de asa e baixa carga de asa tem uma: 1) aterrissagem vagarosa, 2) aterrissagem rápida?
- 5) Um avião com pequena área de asa (alta carga de asa) é: 1) mais rápido, 2) mais vagaroso que outro com uma grande área de asa (baixa carga de asa)?
- 6) Um avião com grande área de asa é: 1) mais manobrável, 2) menos manobrável do que outro com uma pequena área de asa?
- 7) Um avião com uma pequena área de asa tem, a grandes altitudes, um: 1) comportamento superior, 2) comportamento inferior a um com uma pequena área de asa?
- 8) O avião conhecido como "garrafa de leite voadora" é o: 1) P-51, 2) Spitfire, 3) P-47?
- 9) O avião que tem dois motores é o: 1) Stirling, 2) Halifax, 3) Manchester?
- 10) O avião que não é tido como sendo de transporte é o: 1) Mars, 2) Constellation, 3) Ventura?

RESPOSTAS AS PERGUNTAS DA SEMANA PASSADA:

- 1) Americano, 2) média, 3) refrigerados a ar, 4) pequena carga de asa, 5) leme de direção, 6) leme de profundidade, 7) ambos, 8) B-29, 9) F4U-Corsair, 10) médio.

B-25-Mitchell. It has great fire power, with 50 cal. machine guns in the nose, tail, and dorsal turret, and has been used as a torpedo airplane and attack airplane with great success.

But its final triumph came when it was placed under a special command in England and was given a variety of assignments. The command devised special flying techniques to utilize the strong points of the airplane. The result has been a record of operation not even remotely approached by any other airplane of World War II. At last published report, the record showed well over fifty enemy airplanes destroyed for each Marauder lost. The bumble bee cannot only fly, but has quite a sting as well.

The first version of the B-26 used two 18 cylinder radial air cooled Pratt & Whitney engines (R-2.800) of 1.850 HP. The present engines have 2.000 HP. each. The top speed is near 350 mph. The design is sound and the Marauder should look forward to much more service.

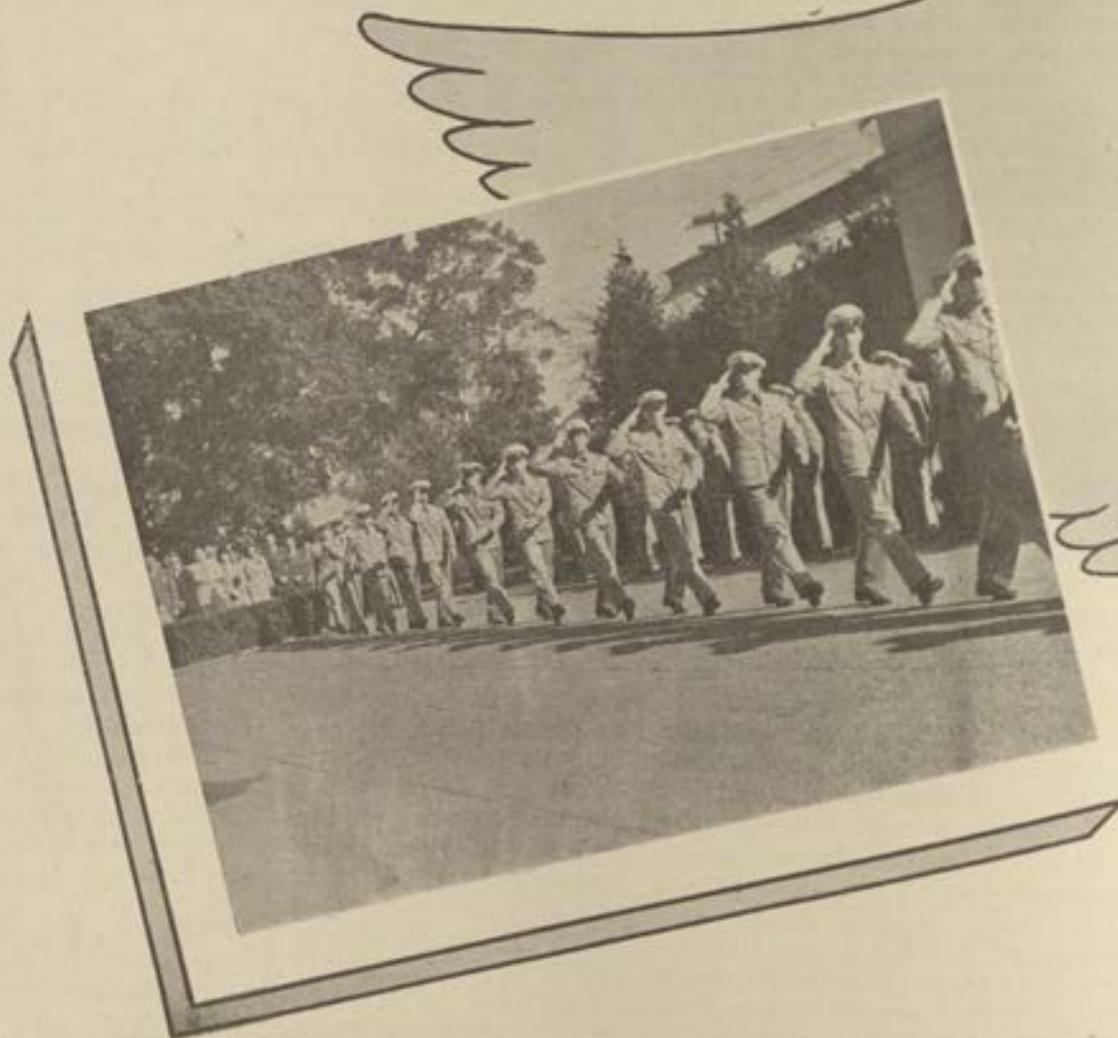
potência de fogo, com metralhadoras de calibre 50 no nariz, na cauda e na torre dorsal, e tem sido utilizado como avião-torpedo e de ataque com grande sucesso.

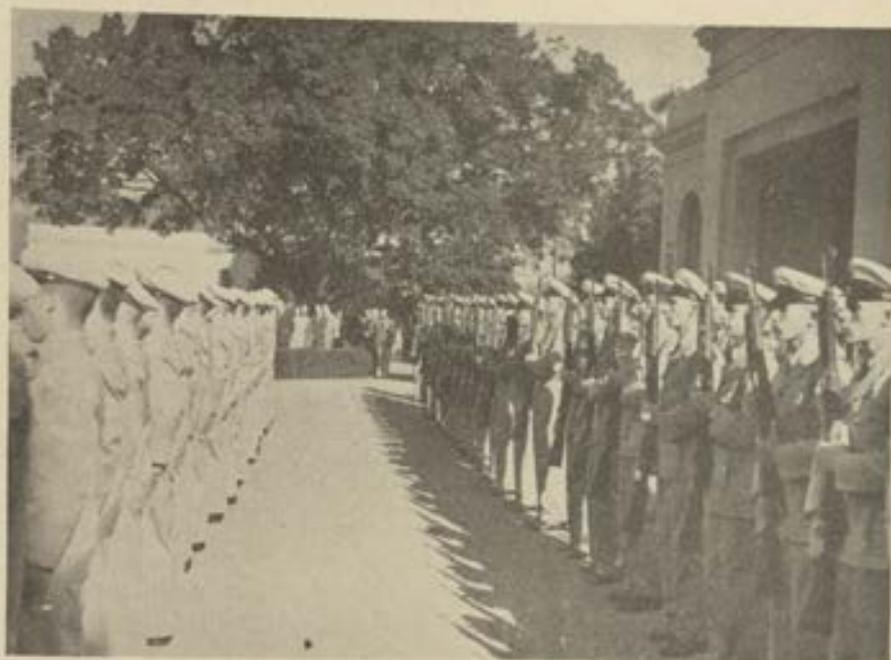
Mas o seu triunfo final surgiu quando foi colocado sob um comando especial e designado para várias missões. O comando determinou técnicas de voo especiais com as quais se utilizariam melhor os pontos fortes do avião. O resultado foi um record de operações que não foi aproximado pelo de nenhum outro avião da II Guerra Mundial. Os últimos relatórios publicados indicam que mais de 50 aviões inimigos foram destruídos para cada Marauder perdido. A abelha não somente vóu mas tem uma ferroada terrível.

A primeira versão do B-26 utilizava 2 motores radiais Pratt & Whitney, de 1.850 HP. (R-2.800) refrigerados a ar. Os motores atuais têm 2.000 HP. cada. A velocidade máxima é de 563,150 kms. por hora. O desenho é excelente e o Marauder deverá prestar ainda enormes serviços.

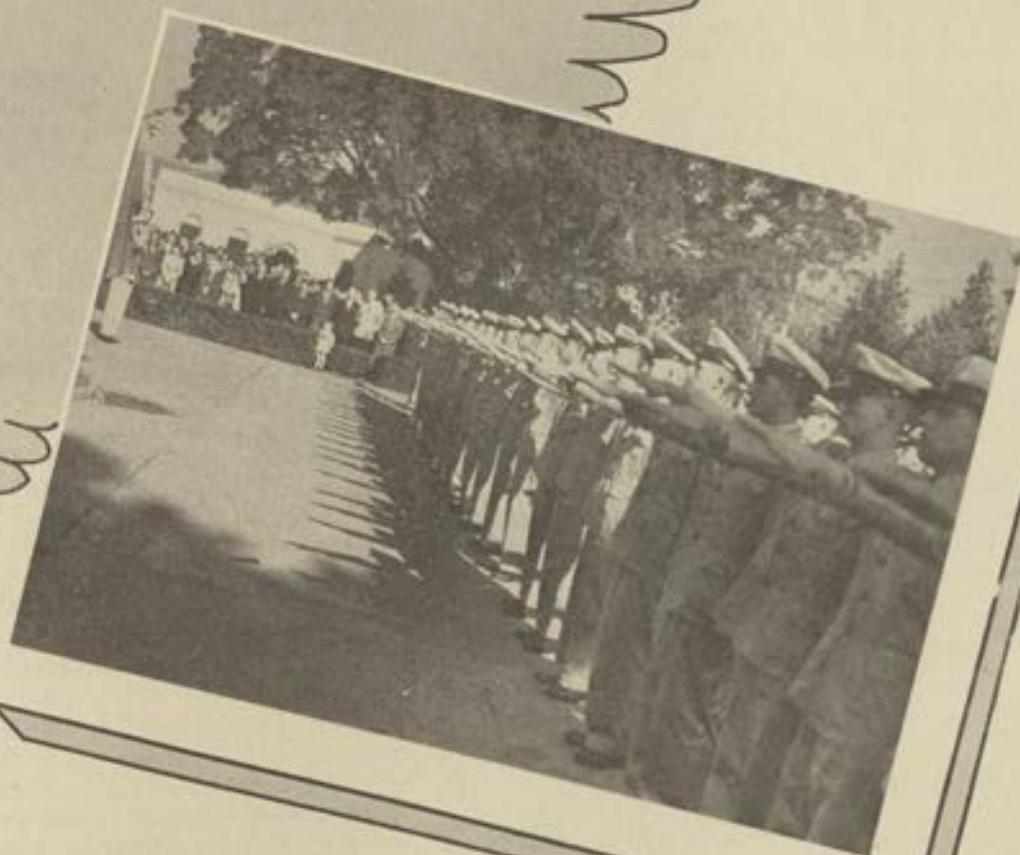
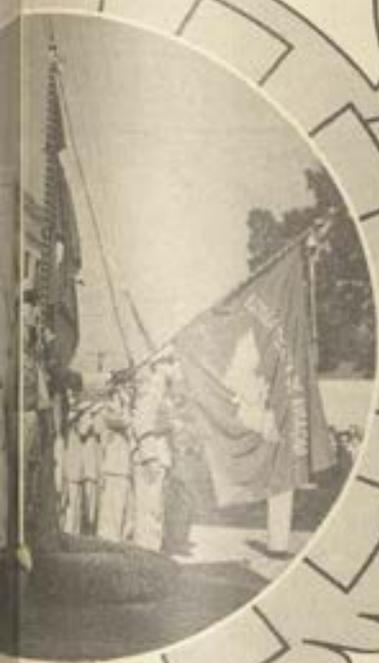


COMEMOR
4 D





ACÇÕES DO DIA
11 JULHO



Secção dos Alunos

Editado Por

Jeannette M. Chedick

NO MUNDO DOS MOTORES

Por Wilson Ruiz.

A ALLISON PRODUZ O MOTOR MAIS POSSANTE DO MUNDO

Todos que gostam e entendem um pouco de aviação, conhecem o celebre motor Allison V-1710, seus feitos e suas boas qualidades.

Em adição ao que se sabe correntemente há diversas outras características que são mais familiares aos que lidam com motores de aviões.

O motor Allison é novo, é um esforço recente da "Allison Division of General Motors Corporation" em prol da vitória das democracias. É um motor em linha, tipo V, com dois bancos de seis cilindros cada. Refrigerado por um líquido especial, possui uma camisa de circulação do mesmo, de tal forma que, o motor pôde suportar mudanças bruscas de temperatura. Essa característica é particularmente notável durante combates, onde o avião em poucos minutos, sobe a grandes alturas.

Sendo um motor de alta compressão, produz grande potencia e grande velocidade do eixo-manivela. Essa grande velocidade do eixo-manivela deve ser diminuída, ou não será aproveitada pela hélice, uma vez que vai a 3.000 R.P.M. aproximadamente. Para que a hélice gire com velocidade adequada, o motor possui uma engrenagem de redução de 2:1, na maioria dos tipos, e que lhe aumenta a potência.

A admissão de mistura combustível e a exaustão da carga queimada são melhoradas por meio de valvulas duplas de entrada e de saída.

Atualmente os motores Allison estão sendo usados nos aviões Lockheed P-38 Lightning, Bell P-39 Airacobra, Curtiss P-40 Warhawk e no North-American P-51 Mustang. Esses aparelhos usam um só motor, menos o P-38 que é um caça de dois motores.

Para melhor clarividência do que segue vejamos o que é um motor direito e um motor esquerdo.

Chama-se motor direito àquele cuja hélice gira para a direita, e esquerdo quando a hélice gira para a esquerda, sempre encarando-se o motor por detrás. A característica especial do Allison, usando essa alternância, é que ele pode ser direito ou esquerdo sem auxilio de peças adicionais, lembrando que todos seus acessórios continuam a girar no mesmo sentido. A vantagem principal dessa inversão é que as mesmas máquinas fabricam peças em massa para motores Allison, que podem ser direitos ou esquerdos apenas de acordo com o modo de montá-los.

Tomemos um P-38, caça de dois motores; para se adquirir um balanceamento perfeito e mínima torção colocou-se nele dois Allison, um direito e um esquerdo.

Essa Companhia produziu um tipo especial de motores, de tal modo que se pôde fazer com que um canhão atirasse pelo centro do eixo da hélice. O artifício usado foi o seguinte: envez do motor ser montado no nariz do avião, foi montado na fuselagem, atrás da cabina do piloto. Um eixo de

nove pés de comprimento, suportado em sua parte média por um mancal de esferas, conduz a energia para uma engrenagem de redução, situada no nariz do aparelho. Como a engrenagem de redução é simples pôde-se usar o eixo da hélice ôco e aberto nas duas extremidades; é por intermédio desse eixo que o canhão atira. Essa notável combinação é o Bell P-39 Airacobra, que tantas dores de cabeça tem dado aos alemães.

No que se refere à potência, os motores Allison atuais desenvolvem 1150 e 1325 HP., adaptando-se aos caças porque são finos permitindo um nariz ponte-agudo ao avião.

Agora que já foi esclarecido o que é e quais são as boas qualidades de um Allison, torna-se uma revelação o novo produto daquela fabrica: "o novo Allison V-3420 de 3.000 HP. aproximadamente!"

A noticia foi publicada por um jornal norte-americano, editado em Indianopolis, onde está situada a fabrica da General Motors, e diz o seguinte:

"Um novo motor para aviação "o mais poderoso do mundo", que dará a maior potencia a qualquer aeronave em qualquer lugar, está sendo produzido agora pela Allison Division of General Motors, e agora está a serviço das Forças Aéreas Norte-Americanas.

O novo motor, que é refrigerado a liquido, tem uma potencia homologada de aproximadamente 3.000 HP. e poderá ser usado tanto em caças como em aviões pesados. O novo motor foi submetido a provas no Campo Wright, em Junho de 1943, e foi considerado o mais poderoso dos que passaram por esses rígidos ensaios. Desde aquela época sua potencia foi novamente aumentada. Sua instalação em aviões ainda constitue segredo militar.

O novo Allison designado como o V-3420 é um motor de 24 cilindros com o dobro do deslocamento dos pistões do presente Allison standard de 12 cilindros.

A produção em massa desses motores aqui em Indianopolis está assegurada porque em virtude de seu desenho simplificado, 97% de suas peças são as mesmas que as do V-1710. Assim sendo, este é um motor novo, que ocupa as mesmas peças já existentes nos depositos das Forças Aéreas e que não requer estudos mais aprofundados dos mecânicos e técnicos que já conhecem o antigo Allison.

Enquanto o Allison standard presente tem uma forma geral de "V" o novo modelo é quasi um "W" com 4 bancos de 6 cilindros cada. A área frontal aumentada é minima comparada com a potência aumentada.

O arranjo feito de dois eixos-manivela no poderoso V-3420 assegura possibilidades de instalações novas em aviões, e, como resultado desse desenho acha-se possível construir um motor que não causa reação de torção na aeronave.

O trabalho neste tipo de motores começou em 1937, e, desde então ele tem passado por toda sorte de provas antes de ter sido aceito para o serviço das Forças Aéreas Norte-Americanas.

Nós, aqui de longe obscuramente desejamos que, com esta fase do novo e mais potente motor, surja também a fase da vitória final, para a qual temos trabalhado.

MARINHA DO BRASIL

Grande é a fibra desta força armada do Brasil, eterno guia daqueles que procuram defender o Brasil.

Não é preciso dizer o que foi a marinha no passado; para isso basta que olhemos o presente, para que possamos ter uma ideia perfeita do que foi a marinha. Seus homens, valentes e audazes, dedicam a sua vida por tão nobre incorporação, o que aliás, não fazem sem razão. O navio é para ele a sua verdadeira felicidade, ama-o com tanto carinho, porque ele sabe que aquele simples barco é um pedaço do coração da marinha. Agora mais do que nunca vemos o valor dos seus homens, ora patrulhando as enormes costas brasileiras, ou dando caça aos inimigos da liberdade.

Seu valor sempre foi demonstrado, sua coragem nunca faltou nas horas em que o Brasil precisou. O certo é que bem sabemos o que a marinha tem feito pelo engrandecimento de nossa patria; a tenacidade de seus homens tem assegurado a soberania, nos mares, dando ao litoral do Brasil, a maior segurança.

Seu valor, como bons marinheiros que são, faz da armada uma primorosa incorporação; de tal fato, podemos dar como resultado, o alto grau de camaradagem e profundo conhecimento da arte nautica, como também o verdadeiro conhecimento de suas responsabilidades. Toda a segurança da vastíssima costa brasileira depende 100% do traquejo destes marujos.

Seus comandantes são dotados de um nível de conhecimentos e camaradagem que atraem os seus comandados.

Por outras palavras a figura de Tamandaré revive na memoria de seus homens, como guia supremo de suas horas amargas, inspirando-lhes confiança, coragem, força e o eterno amor à patria, como também ao seu navio.

Assim sendo, podemos formar uma ideia concreta de que todo marujo é um bom brasileiro.

O navio, que para nós nada representa, para ele é o livro aberto dos ensinamentos civicos e rurais, ensinamentos estes que concretizam a figura do marinheiro, este nobre e corajoso defensor dos bravios mares da nossa terra, intrepido defensor da patria.

Grande! todos sabem o que a marinha é; porem, muitos não sabem que maior é o valor do marujo do Brasil.

MUITO OBRIGADO!

Nós os alunos da 17.ª turma, que dia a dia, no contato cotidiano com os nossos instrutores que a grande Republica do Norte, nossa irmã em sentimentos e fraternidade nos mandou, mais aprendemos a estima-los, pagamos aqui o nosso tributo de gratidão a duas das mais marcantes personalidades de nossa Escola.

Mr. C. Kent Englund e Mr. Joseph Le May merecem sobejamente o adjetivo sinão mais, pela clareza e justiça com que selecionaram nossas especialidades, nossos futuros e, talvez, também o porvir da nossa 5.ª arma.

Sobremaneira ficamos satisfeitos por vermos concretizado aquilo que teceramos em imaginação, e, embora já esperassemos, isso confirmou o tato e a ponderação, nunca desmentidos, de Mr. C. Kent Englund e Mr. Joseph Le May, que assim rasgaram para nossas vistas um horizonte menos estreito.

Injustiça inqualificavel seria olvidar o nome do Snr. Mario Estrella, cuja lhaneza e alta compreensão dos nossos mais intimos problemas e aflições já se tornaram lendarias. A ele, o nosso medico espiritual o nosso muito obrigado. Mas para que haja uma compensação de lado a lado nós vos prometemos Mr. C. Kent Englund, Mr. Joseph Le May e toda essa pleidade de abnegados instrutores; estudaremos até quando o limite da vontade humana cesse, jamais remetendo ao ostracismo aquilo que tão diligentemente nos ensinai, para mantermo-nos à altura da expetativa, e para que o Brasil, esse Brasil que ocupa todos os rincões e desvãos do nosso coração, orgulhosamente mantenha a cabeça erguida, e o seu nome refulgindo limpido e brilhante na constelação da ordem e da disciplina; e mais ainda: prometemos dar ao Brasil, já rico de tradições e glorias impereciveis, o melhor do nosso esforço no sentido de que este se enriqueça em todos os quadrantes do saber humano, para que quando as azas da jovem, mas gloriosa F.A.B. cortarem o espaço em busca da amplidão dos céus onde fulge o Cruzeiro do Sul, e nossos filhos orgulhosamente exclamarem, Brasil! esse nome ecõe de Norte a Sul, de quebrada em quebrada acordando o infinito...

Pela 17.ª Turma
Célio Cruz Silveira Martins



A CESAR O QUE É DE CESAR.

Voltemos ao tempo em que o nosso alojamento ficava em cima do atual departamento de Eletricidade. Numa das noites quentes de Dezembro lá chegou um americano com quem logo simpatisamos.

Seu nome era C. Kent Englund. Curiosos, fizemos logo um grupinho ao redor dele, enquanto um nosso colega, que entendia inglês, ia nos traduzindo suas palavras.

Jovial e comunicativo, ia o Snr. C. Kent Englund nos explicando a respeito do nosso futuro. Respondeu evidentemente à pergunta que predominava no nosso subconsciente. Explicou-nos que teríamos um futuro muito promissor e que teríamos tudo o que precisássemos aqui na Escola. Por isso podíamos estar descançados que ele se encarregaria. Algum tempo depois, chegou um outro senhor, o qual não poderíamos dizer se era americano ou brasileiro, pois sua aparência era mais de brasileiro, pelos seus cabelos negros e o "moustache" característicos. Dele nos lembramos muito bem quando nos explicava sobre como devíamos encher a famosa folha da escolha da especialidade. Seu nome é Joseph Le May, — aliás um homem culto e bondoso que muito tem feito pelos alunos desta Escola, pois, é ele quem designa a especialidade de cada um. Um dia, 15 de Março, entrou em nosso Departamento o Snr. Mario Estrella, que era o recentemente nomeado Conselheiro dos Alunos e, vinha nos trazer aquelas chapinhas amarelas de retirada do material. Disse-nos então que procuraria obter a simpatia dos alunos. Agora que já o vemos aqui há algum tempo, podemos assegurar: ele a obteve.

Naqueles dois escritórios perto da porta da entrada podemos ver pelo vidro da porta trabalhar aqueles homens, que cumpriram o que prometeram que não receberão medalhas, mas que contribuem para o engrandecimento da nossa aviação.

A MENINA DOS OLHOS DA F. A. B.

Escreveu: Cabral.

Não há estabelecimento militar que não seja norteado por ideal fascinante que lhe dê força, ânimo e alegria de viver. Pois bem, a vontade unânime de viver o esporte, vem de há muito alvoçando a coletividade Etaviana, impelindo-a para a frente, para as conquistas radiosas do "Querer é Poder". Sim, do "Querer é Poder", porque, como bem disse Pitágoras, o poder habita ao pé da necessidade, e, como todos sabem podemos praticar a ginástica em todas as modalidades, mesmo com o pouco tempo que dispomos. Um exemplo dignificante, está no treino de futebol de domingo passado, no qual pude observar alguns valores individuais. Era de admirar os nossos rapazes, no controle da pelota como que tivessem recebido instrução de um "Friedenreich".

"OS ULTIMOS SERÃO OS PRIMEIROS"

Como as pombas dos pombais, transpõem os alunos, aos sabados, os humbrais do magestoso edificio da E.T.Av. e se dispersam pelos quatro cantos da cidade. Onde vão eles?

Interessante buscar, em inquerito, resposta a esta pergunta.

Eu, por exemplo, após os seis dias da semana que consagro inteiramente à escola, dirijo-me, nesse dia, para a casa de meus pais, que moram proximo ao Edificio Guarani.

Revejo-os, bem como aos manos e entre eles distraio o meu intelecto, tão impregnado de sábias lições dos sabios mestres.

E faz bem ao cerebro esse descanso. Por isso, gosto dos sabados.

Gostarão, igualmente, dos sabados, todos os meus colegas?

Não é impropriedade esta pergunta e merece tambem inquerito, porquanto a maior parte deles não tem a felicidade de rever os entes queridos, distantes que estão, até mesmo lá pelo Pará ou Rio Grande do Sul.

Julgo mesmo que, para alguns 50 o sabado, em vez de dia festivo, constitue dia de pesadelo. Não sabem que rumo tomar e, perambulando de rua em rua ou de cinema em cinema em vez de descansar, congestionam ainda mais o cansado cerebro. Que fazer então?

Sugeria que todo o aluno cuja familia resida nesta capital, num gesto de camaradagem, convidasse, em cada sabado, um colega em condições tais, que fosse como hospede de honra.

Eu, por exemplo, proporcionaria ao colega succulentas refeições, durante as quais seria forjado o "programa" dos passeios e das visitas.

Garanto mesmo que fará papai questão de gastar, com o gentil convidado, nababescamente, 100 ou 200... minutos de boa prosa.

Quem quer ser o primeiro convidado?

Luiz Olyntho Capovilla

Já aqui abro um parentesis para, particularmente, falar do Zanata, que desafiou as investidas adversárias com um riso de mofa aos lábios. E todos, enfim, demonstrando boa vontade aliada a uma impecavel educação esportiva, fizeram desaparecer por completo o argumento da ameaça tacanha que comumente assistimos nas grandes peléjas futebolísticas. Parabens, pois, aos jovens que abriam precedentes ao esporte das multidões em nosso meio, como que fazendo um apelo para os demais, no sentido de que seja este Educandário o exemplo na prática da cultura fisica por este Brasil a fóra.

Eis o que precisamos compreender, toruando-nos dignos desta Pátria, no âmbito da Escola Técnica de Aviação de São Paulo, que será a menina dos olhos da força aérea que altaneiramente defende os nossos céus e, consequentemente, os nossos tétos.

AÇÃO DO EXERCÍCIO FÍSICO

O coração das pessoas que praticam o esporte, e mórmente daqueles que o praticam como atletas, é diferente do coração de uma outra pessoa qualquer.

Até há pouco tempo, e ainda hoje, os médicos que nada tinham que ver com o esporte, achavam que o coração do atleta nada mais era que um coração doente e cansado, pois que, na verdade sendo o coração o músculo mais extraño e extraordinário do organismo humano — o coração esportivo ou coração do atleta, é um órgão ainda mais complicado.

O coração é comparado a uma bomba aspirante-premente, agindo automaticamente em virtude de possuir dentro de si próprio, substâncias vitais fornecidas por diversos meios ao seu trabalho. Essa bomba é uma das maiores e mais possantes do mundo, porque trabalha desde o começo do ser humano sem intervalo, sem descanso e sem concerto, até a última contração "ante-morte". Mantendo em condições normais, um ritmo igual de trabalho, regulado por meio de nervos, — em condições diferentes o coração consegue assimilar ótimamente sua função à intensificação do trabalho, e quasi nunca falha. Quando falha é dando de si tudo e quasi sempre, esse momento significa a morte.

O coração envia sangue, contendo todos os principais componentes elementares indispensáveis ao organismo, mandando-os às maiores células, eliminando por seu turno os produtos de queima, os detritos prejudiciais que aparecem durante o trabalho. O trabalho efetuado pelo coração é gigantesco. O coração contraindo-se normalmente oitenta vezes por minuto, durante um dia efetua 115.200 contrações, e no espaço

de um ano o número de contrações será de... 42.048.000 (EICHORST).

Durante qualquer esforço ou exercício, afim menos uns 17 barris de sangue ou seja, cada barril contendo 70 baldes mais ou menos (KONCZALOWSKI).

Durante qualquer esforço ou exercício, afim de contrabalançar a necessidade do oxigênio no corpo que trabalha, o coração aumentará o ritmo do seu trabalho, contraindo-se não mais 70 ou até 80 vezes por minuto como normalmente, e sim 150 até 250 vezes por minuto (REICHEROWNA). Vemos por aí que na prática esportiva, principalmente sob a forma de competição, o trabalho do coração ganha uma grande aceleração, aparecendo primeiramente sob a forma de um grande aumento das pulsações. De um modo geral, devemos salientar que o aumento das pulsações em virtude do esforço, dependerá primeiramente, do tempo e intensidade.

Assim por exemplo, depois de uma corrida de 100 metros, a volta da circulação à normalidade levará, segundo o gráu de treinamento, de 40 minutos até 2 horas, ao passo que depois de uma corrida de 3.000 metros a volta à normalidade variará de 3 até 10 ou 15 horas segundo Boigey e Herxheimer. Em segundo lugar, durante um trabalho sistemático e racional, o coração, aliás como qualquer músculo que trabalha, torna-se maior, aumentando assim a sua força e facilmente poderá efetuar um trabalho maior. Um tal aumento do músculo é sinal da sua adaptação, e fazendo-se a si próprio melhores condições de trabalho, uma adaptação mais econômica a esse aumento de trabalho do que o aumento do ritmo (DEIETLEN).

(Continúa na próxima semana)

DUAS TURMAS DE ALUNOS



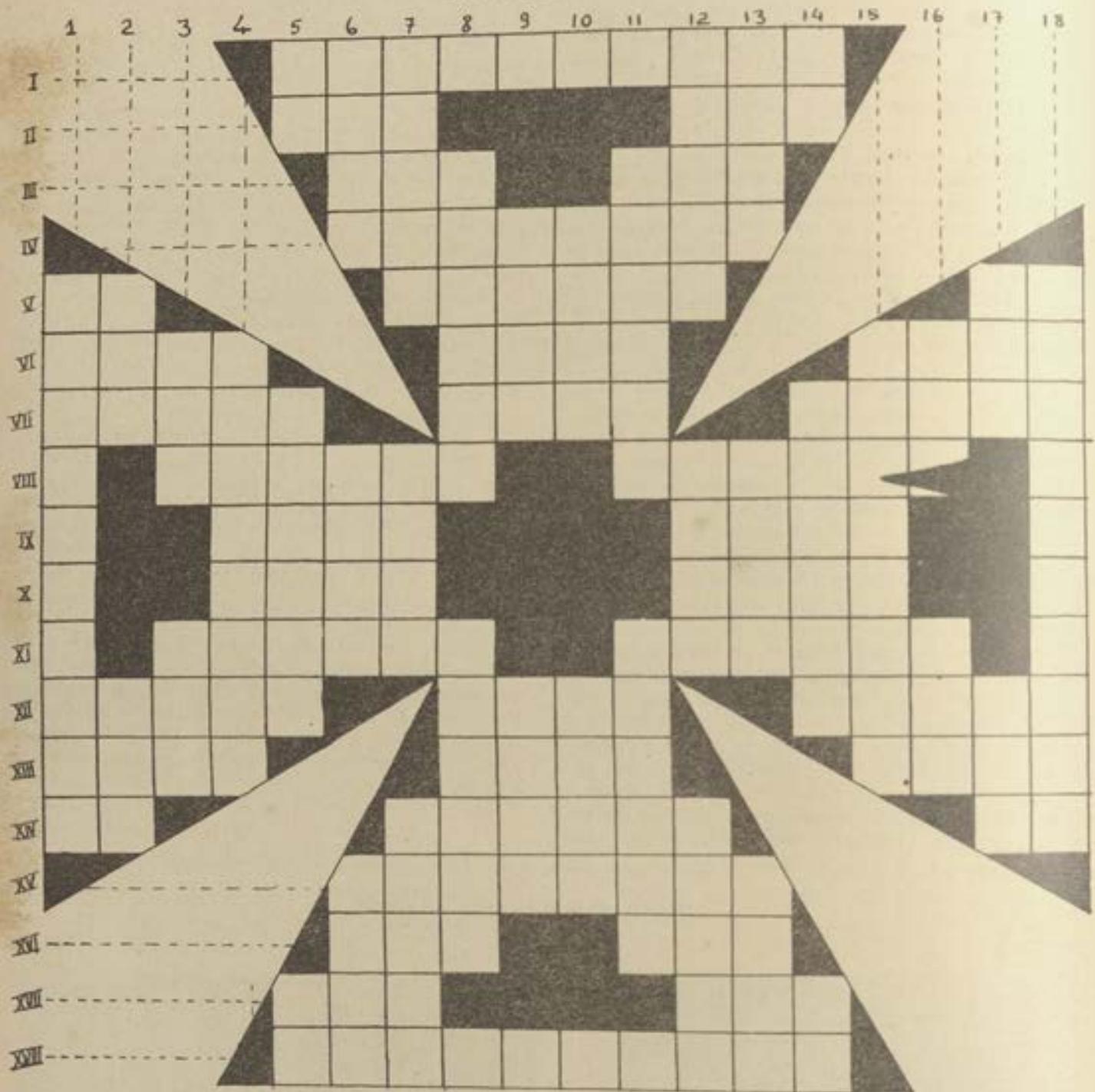
DURANTE O EXERCÍCIO MILITAR NO PÁTIO DA ESCOLA



Com o garbo característico dos alunos da E. T. Av., aqui vemos mais um grupo deles, apanhado por ocasião das comemorações do "4 de Julho".

PROBLEMA "CRUZ DE MALTA"

POR "CARREIRA"



VERTICAIS

- 1 — Garanhão
- 2 — Baiva — Corrente
- 3 — Rio de Mato Grosso — Fruta (sem a última)
- 4 — Capa
- 5 — Do verbo haver — Herança — Nota (inv.)
- 6 — Instrumento ofensivo — Pecado capital — Remédio
- 7 — Grande — Legar (inv.) — Engordar
- 8 — Pobre — Enfrenta
- 9 — Diluída — Falta (inv.)
- 10 — Elos — Canal africano (com a última trocada)
- 11 — Armas árabes — Chegar
- 12 — Prado de corridas (inglês) — Têta (inv.) — Lança
- 13 — Legar — Roda — Impera (inv.)
- 14 — Preposição — Zona Européia — Artigo espanhol (inv.)
- 15 — Avidez
- 16 — Sufixo — Cidade da França
- 17 — Une — Suspende
- 18 — Revisor

HORIZONTAIS

- I — Arte
- II — Pedra de Altar — Ruído
- III — Eu — Resumo
- IV — Arremessador
- V — Sorri — Falhar — Adverbio (inv.)
- VI — Estaque (inv.) — Sorvo (inv.) — Animal doméstico
- VII — Substituto do pergaminho — Plana — Andar na água (inv.)
- VIII — Na música (sem a segunda) — Calmo
- IX — Animal fêmea — Senhora
- X — Escasso — Entusiasmo (galicismo)
- XI — Vila — Cór
- XII — Realiza — Adjet. possessivo feminino (sem a penúltima) — Falarla (inv.)
- XIII — Ferramenta (sem a primeira) — Símbolo católico — Nójo
- XIV — Letra Grega — Máscara — Gás
- XV — Canção
- XVI — Ovo — Orgão humano
- XVII — Baiva — Lista
- XVIII — Vagabundagem

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

POR SANDY SAUNDERS

At last we are to announce the securing of the tremendous Pacaembú gymnasium for training. We have been allotted Wednesday and Saturday nights from 8 until 10 P.M. This gymnasium is very large and we hope to develop interest in our personnel so that we have a crowd for these nights. We expect to practice basketball and other gymnasium sports. This is a most cordial invitation to all of our people to take advantage of this opportunity. We sincerely hope that many of our new gang will come out and help us in forming teams. Among those we are counting on we have Ellis, Thomas, Troy, Setzer, Fouts, Treff, Cook, Boddy, Austin, Marsh, Slough, Pawelek, Saunders and many others. Remember this is for all of you so come out and help us and yourself. Many things are possible if we get the desires of all of you. For further information contact Sandy Saunders.



Sandy Saunders

At last we are to announce the securing of the tremendous Pacaembú gymnasium for training. We have been allotted Wednesday and Saturday nights from 8 until 10 P.M. This gymnasium is very large and we hope to develop interest in our personnel so that we have a crowd for these nights. We expect to practice basketball and other gymnasium sports. This is a most cordial invitation to all of our people to take advantage of this opportunity. We sincerely hope that many of our new gang will come out and help us in forming teams. Among those we are counting on we have Ellis, Thomas, Troy, Setzer, Fouts, Treff, Cook, Boddy, Austin, Marsh, Slough, Pawelek, Saunders and many others. Remember this is for all of you so come out and help us and yourself. Many things are possible if we get the desires of all of you. For further information contact Sandy Saunders.

BADMINTON

Badminton continues to grow in popularity and some new players were out namely Leonie and Jim Hodeck. The Matas, Stella Knott and Harry Koehler were on hand for two spirited sessions, Friday of last week and Tuesday evening, July 11 th, of this week. The players are all improving and the games are becoming more interesting each week.

BOWLING

Sunday evening, July 9th, decided the finalists who would represent their half of bowling league. The number three team composed of Cook, Goecke, Helm, and Miss Conard were the winners. They will bowl the winners of next Sundays league for the championship.

The number 4 team composed of Mrs. Perrine, Michel and Matolin finished second in the league so will bowl 2nd place team from other division.

Helm had high game and high set for the night a 197 game and a 511 set. Second was a newcomer Austin who rolled a nice set of 446. Chandler had a nice 166 game but the sensation of the evening was Patty Koger a 50 average bowler rolling a 303 set with high game of 120. Mrs. Perrine had her high set of season. Nice rolling girls.

Next Sunday will determine the two teams who meet the above mentioned teams. The team composed of Larimer, Soukup, Bordas and Humble and the team composed of Mueller, Keenan, and Cline are tied with 15 wins and 9 losses. Unfortunately they are not playing each other but will play other two teams in their division with the number 1 spot to the team most successful that night.

Finalmente temos a satisfação de comunicar que arranjamos o formidável ginásio do Pacaembú para os nossos treinos. Foi-nos concedido às quartas-feiras e Sabados à noite, das 8 às 10. Esse ginásio é enorme e esperamos aumentar o interesse do nosso pessoal para que possamos ter uma grande assistência nesses jogos à noite. Esperamos praticar basketball e outros esportes de ginásio. Este é um convite cordial a todo o nosso pessoal para que tire proveito dessa oportunidade. Esperamos, também, que toda a turma recém-chegada venha assistir aos jogos e nos ajude a formar os times. Contamos com a presença das seguintes pessoas: Ellis, Thomas, Troy, Setzer, Fouts, Treff, Cook, Boddy, Austin, Marsh, Slough, Pawelek Saunders e muitos outros. Lembrem-se que isto é para todos e por isso, não deixem de comparecer. Muitas coisas poderão ser conseguidas si nos transmitirem suas sugestões e para qualquer outra informação procurem Sandy Saunders.

BADMINTON

Badminton continúa aumentando a sua popularidade e os novos jogadores são os seguintes: Leonie e Jim Hodeck. Os Matas, Stella Knott e Harry Koehler estiveram presentes a duas sessões movimentadas, sexta-feira, da semana passada e terça-feira, dia 11 desta semana. Os jogadores estão melhorando e as partidas estão se tornando cada semana mais interessantes.

BOLICHE

No jogo de domingo à noite, ficou decidido quais os finalistas que representarão o seu time no torneio de boliche. O time N.º 3 composto de Cook, Goecke, Helm e Miss Conard, foi o vencedor. Eles jogarão com os vencedores do torneio do próximo domingo, para o campeonato.



O time N.º 4, composto de Mrs. Perrine, Michel e Matolin tirou o segundo lugar no torneio e jogará com o time que tirar o segundo lugar da outra divisão.

Helm conseguiu os mais altos pontos da noite com 197 e uma contagem final de 511. Em segundo lugar foi o recém-chegado Austin, que marcou a bela contagem de 446. Chandler conseguiu 166 pontos, porém, a sensação da noite foi Patty Koger que fazia uma média de 50 pontos e que conseguiu o belo jogo de 303 pontos, com a alta contagem de 120. A Sra. Perrine jogou a sua melhor partida da temporada. Belas jogadas, senhoras!

No próximo domingo decidiremos os dois times que enfrentarão os times acima mencionados. O time composto de Larimer, Soukup,

STEWART EXPERIENCED AIRCRAFT INSTRUCTOR

MR. RAYMOND STEWART, chief instructor of Aircraft Department, whose article "Aircraft Course Covers Many Subjects" appeared in last week's issue of *Papel Pega-Mosca*, is from Paterson, New Jersey, U.S.A.



Raymond Stewart

He was graduated by the Miami High School and has always been interested, since his childhood, in everything which refers to the mechanical field. At first he worked with automobile engines in his father's garage in Texas, and later in Miami.

Five years before Pearl Harbor, he worked for important Miami firms as a supplier of Dutch glazed tiles, for building purposes. He was also graduated in Aeronautic Mechanics by Embry Riddle School in Miami, and was the fourth instructor to be employed by that school. He also worked for "New York Stock Exchange" in Miami.

Mr. Raymond Stewart, Chefe do Departamento de Aviação, que no último número do "*Papel Pega-Mosca*" escreveu o artigo intitulado "Aircraft Course Covers Many Subjects", é da cidade de Paterson, no Estado de New Jersey, U.S.A.

Estudou na High School de Miami, onde se graduou. Sempre, desde os mais tenros anos, sentiu-se atraído por tudo que se refere à mecânica. A princípio lidou com motores de automóveis, numa garagem que seu pai tinha em Texas, e mais tarde em Miami.

Cinco anos antes de Pearl Harbor, trabalhou em grandes casas de Miami, em fornecimento de azulejos para vários fins. Estudou Mecânica Aero-náutica na Embry-Riddle School e possui seu diploma. É o quarto instrutor na organização "Embry-Riddle". Trabalhou também, na "New York Stock Exchange" de Miami.

(Continuação da página 19)

TENNIS

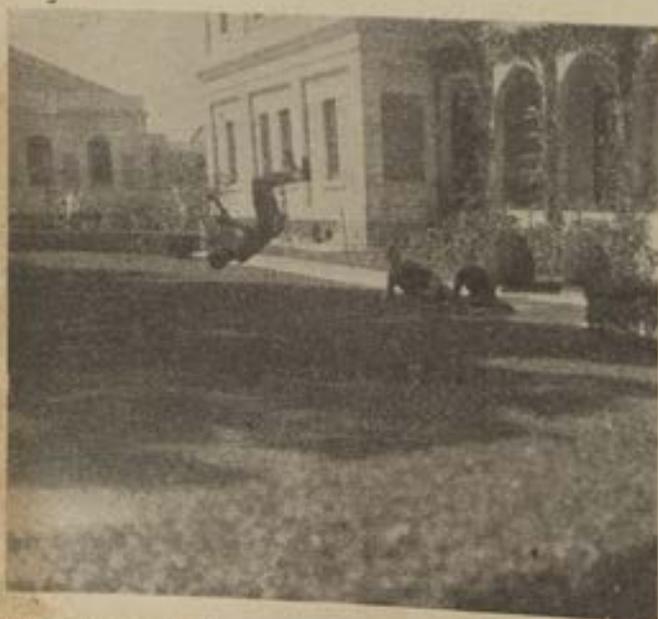


The tennis team had practice Monday and Thursday nights at Pacaembú tennis court. The team is rapidly rounding into first class form and games will be sought in the very near future with the adjacent clubs. Many ideas have been proposed for inter-school competition and a workable plan is still being sought. All the boys feel that such an idea would promote more spirited competition and improve the team play as well as the individual plays. We hope to have photos in an early issue of "*Papel Pega-Mosca*".

Bordas e Humble e o formado de Mueller, Keenan e Cline, estão empatados com 15 partidas ganhas e 9 perdidas. Infelizmente eles não estão jogando um contra o outro, mas enfrentarão o vencedor entre dois outros times de sua divisão.

T E N I S

O time de tênis treinou nas noites de segunda e quinta, na quadra do Pacaembú. O time está rapidamente adquirindo forma de primeira classe e muito breve poderá enfrentar os clubes vizinhos. Muitas ideias têm sido propostas para competições inter-escolares e estamos para encontrar um plano a respeito. Todos os rapazes acham que tal ideia promoveria competições mais renhidas e melhoraria o jogo do time, assim como a habilidade individual de cada um. Esperamos publicar fotografias muito em breve.



Demonstração atlética e pugilística feita a Gene Tunney



Vega Ventura que lutou no teatro europeu, pertencente atualmente ao equipamento da E.T.Av.

ALUNADAS...

POR
J. PONTUAL e AZIZ ELIAS

In every week-end the student's life is enriched with new emotions. They are radiant souls that go after a week of anxious waiting and come back later almost peevish... At last, there are hopes that come true or fade for ever. Many of them come true, because the peach flowers are in blossom...

There are things that cannot be brought to this column because it is impossible. But, one thing that would please all of you would be seeing Carlos' face, N.º 38, when Mr. Sprague announced him on 4th of July celebration.

There is a group of pilots in our school and each one of them has a "terrific story" about their brevet. The latest one is that Nobrega, N.º 2 is thinking of going to Europe to serve as a test pilot for pilotless airplanes.

It is strange that our football team, that had such an enthusiastic beginning would fall in a state of lethargy. It may be good not to forget that the silver cup we won must remain here.

Sunday night, when Eduardo, N.º 20 arrived, he looked worried. He had gone to a futuristic art show. He didn't like it. And he gave the following description of his impression:

* * * * *

"Well, I was walking on the street, tripped over a corpse, and fell with my head in the gutter. I grabbed on a rat's tail and as I was getting near the Station a flying bomb came along and blew up in the keyhole leaving everything in the dark. At a corner of the painting there was an opened frightened eye."

* * * * *

We heard the above explanation and strange as it may seem it really has great resemblance with futuristic painting... where order and coordination reign!

We were getting closer and very slowly and we heard the 84 say: "It is a pity, really a pity, if this cold goes on I will not be able to wear my white uniform! And without it I don't want to see "her".

If you get near a students' group and hear someone talking you may get closer and you will hear this: "O quebra-galho" telling one of his many romantic adventures.

A cada fim de semana a vida do aluno se enriquece com novas emoções. São almas radiosas que partem depois de uma semana de ansiosa espera e voltam depois quasi acabrunhadas... Enfim, são esperanças que se realizam ou que murcham de vés. Muitas delas nasceram, porque estamos nos dias em que os pessegueiros se cobrem de flôr!...

Há coisas que se não podem trazer para esta coluna por serem impossíveis de fixar. Mas uma coisa que agradaria muito era ver a fisionomia do Carlos, 38, quando Mr. Sprague o anunciou na festa do dia 4.

Há uma turma de pilotos em nossa Escola e cada um deles tem uma "história formidável" sobre o seu brevet. A mais recente delas é que o Nobrega, 2, está cogitando na sua ida para a Europa para servir como piloto de provas do avião sem piloto...

É de causar estranheza como o nosso futebol que tão aureamente começou, viesse a cair assim num estado de letargia. Convém não esquecer que a taça que ganhamos deve permanecer aqui!

Domingo à noite quando o Eduardo, 20, chegou, aparentava uma grande preocupação. Havia ido a uma exposição de quadros futuristas. Não gostára. E o rapaz acha que um quadro futurista assemelha-se a essa sua descrição:

* * * * *

"Bem, eu vinha pela rua e tropecei num cadaver, caí com a cabeça no boeiro e segurei-me na cauda de uma ratazana e quando estava chegando na Estação veio uma bomba voadora, explodiu no buraco da fechadura deixando tudo escuro. No canto do quadro estava um olho aberto e assustado".

* * * * *

Ouvimos atentamente a explicação acima e por mais paradoxal que pareça, ela tem mesmo grande semelhança com quadros futuristas... onde prima a "ordem e a coordenação"!...

Chegamos devagarinho, devagarinho e ouvimos o 84 dizer: "Vai mal, muito mal, se este frio continuar assim, não poderei usar minha farda branca! E sem ela eu não quero ir vê-"la".

Você ao avistar uma roda de alunos e alguem falando no meio dela, pode aproximar-se e verá mais ou menos isto: O "quebra-galho" contando uma das suas várias aventuras romancescas!

WHAT'S FAZING By JACK MATA



Jack Mata

The surprise visit last week of Commander Gene Tunney of U.S. Navy. The former world heavyweight champion came to S. Paulo from Rio for a benefit Red Cross Boxing match. He didn't arrive in time to attend our 4th of July ceremonies at the School but was able to come the following day and gave us all a big thrill.

Take a look at Messers Durant, Olmstead, Austin and Helm; their lively step and broad smiles couldn't have anything to do with that telegram they received, could it? From what we hear the good word is that their wives have left via boat for Rio.

According to Lou, Matolin the Helice Department has finally found a lugar across the railroad tracks. Chief Betz hopes everything goes O.K. and they can move shortly.

Snr. Troxell is now walking on air due to the family arrival last Monday.

Caught out at the English Club — Jimmy Hodeck trying to work off that newly acquired bay window by playing badminton.

An interesting sports item was to learn that Tom Austin, of Motor Vehicle Department captained the University of Michigan's great football team of 1934.

Guarujá Sunday.

Mrs. Hoose and Mrs. Mata hugging the bus windows to see all and marvel at the 2,000 ft. descent that is made by the winding road.

Playing football on the beach — Hopkins, Seeley and Bob Hoose. The boys can really kick that ball around.

Places to see — the old Jockey Club and the way the Aircraft Department is converting it into a flying (?) field New equipment is arriving every day.

Nelson Pitzelle will celebrate his birthday this Saturday. By the way, Pitz has given up hotel life and has moved in with genial house keeping Jack Devery. Many happy returns of the day, Nelson.

Of all things, Jim Lannon looking all over town trying to find a place he can buy a full length leather coat.

Beware — Jimmy Koger trying to get his matrimonial Bureau under way.

Na semana passada tivemos a surpresa da visita do Comandante Gene Tunney, da Marinha dos Estados Unidos. O campeão mundial de peso pesado veio do Rio a São Paulo para um jogo em beneficio da Cruz Vermelha. Ele não chegou a tempo para assistir as comemorações do dia 4 de Julho, na escola, porém veio no dia seguinte, o que foi uma grande sensação.

Reparem nos senhores Durant, Olmstead, Austin e Helm; os seus passos vivazes e as suas fisionomias sorridentes poderiam ter alguma cousa a ver com os telegramas que eles receberam? Pelo que ouvimos, a boa noticia é que as suas senhoras embarcaram, via maritima, para o Rio.

De acordo com as informações de Lou, Matolin o Departamento de Helices achou, finalmente, um lugar ao lado da estrada de ferro. Chefe Betz espera que tudo corra O.K. e que eles possam mudar dentro em pouco tempo.

O Snr. Troxell anda "abafado" devido a chegada da sua familia na segunda-feira passada.

Foi apanhado no Clube Ingles Jimmy Hodeck, jogando Badminton para ver se consegue sumir a sua barriga.

Uma interessante noticia esportiva foi saber-mos que Tom Austin, do Departamento de Veiculos Motorizados, chefiou o grande time de football da Universidade de Michigan, em 1934.

Guarujá Domingo.

A Sra. Hoose e Sra. Mata debruçadas na janela do ônibus para melhor apreciarem a maravilhosa descida de 2.000 pés que é feita pela estrada de rodagem.

Vimos Hopkins, Seeley e Bob Hoose jogando futebol na praia. Eles pareciam jogar muito bem.

Lugares a serem visitados — O Jockey Club e a maneira pela qual o Departamento de Aviões se transformou em campo de voo, com novo equipamento chegando todo o dia.

Nelson Pitzelle festejará o seu aniversário este sábado. A propósito, Pitz desistiu da sua vida de hotel e se mudou para a genial casa de Jack Devery. — Muitas felicidades, Nelson!

Entre muitas outras cousas, vimos Jim Lannon procurando por toda a cidade um lugar onde ele possa comprar um casaco de couro.

Tomem cuidado — Jimmy Koger está tentando organizar um escritório para matrimonios...

NEW ARRIVAL



Porque o senhor não fala em inglês? Eu trabalhei em Brooklyn.

Desejo expressar o meu agradecimento a todo pessoal da Escola Técnica de Aviação pelas lindas flôres que recebi quando estava no hospital.

As flôres foram recebidas com grande satisfação e eu mais uma vez agradeço.

Joe Graham.

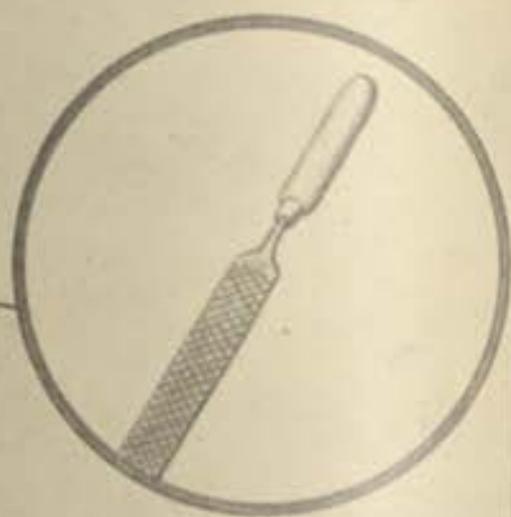
In acknowledgment of the beautiful flowers I received while in the hospital, I want to thank the entire personnel of the Escola Técnica de Aviação. The flowers were received with much enthusiasm and gratitude.

Joe Graham.

"PREVINA ISTO"



AS LIMAS DEVEM SEMPRE SER PROVIDAS DE CABOS



SCOTT & BOWNE

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
- 2.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 Pin da Silva
- Asp. Of. Med. Aer. Olavo da Motta Cardoso

Papel Pega-Mosca

Publicado Para Interesse dos Alunos, Instrutores e Auxiliares da Escola Técnica de Aviação, São Paulo, Brasil.

JAMES BLAKELEY — Diretor

EDWIN P. STAHL — Diretor Interino

CORPO DE REDATORES — Temporário

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

REDATORES ASSOCIADOS

- Arman Williams ARTISTA ASSOCIADO
- Will H. Clews ARTISTA ASSOCIADO
- Robert E. Hoose OS AVIOES DE COMBATE DO MUNDO
- Sandy Saunders SECCAO ESPORTIVA
- Jack Mata WHAT'S FAZING
- Marie Williams } GANTINHO DOS ALUNOS
- Florence Williams }
- J. Pontual } ALUNADAS
- Azia Elias } ALUNADAS
- Jeanette Chedlek SECCAO DOS ALUNOS