

7-7-1944

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

7 DE JULHO DE 1944

N.º 23

COMEMORAÇÕES DO DIA 4 DE JULHO

The 168th anniversary of the Independence of the United States of America was solemnly celebrated by E.T.Av. At 8:45 A.M. all students were formed on the main garden, as well as there were present all employees and instructors of the School. Around 9 o'clock both flags of Brazil and the United States were raised at the sound of the respective national anthems sung by everyone present. The ceremony was attended by the following military authorities: Av. Col. Americo Leal, chief of staff-office of the 4th Air Zone, representing Brig. A. Appel Neto, Av. Lieut. Col. Anisio Botelho, Commander of the São Paulo Air Base, Av. Lieut. Col. C. Mafra, Av. Lieut. Col. Lincoln Torres and Lieut. Col. Av. Eng. J. Mendes da Silva, Commander of E.T.Av. After these preliminary ceremonies the bulletin relative to the date was read by Lieut. Col. Av. Eng. J. Mendes da Silva. After that 89 students, the school's first group in the air reserve pledged allegiance to the flag. The troops marched to salute both flags and the authorities present. Following these ceremonies a solemn session was held at the students' Mess Hall under the presidency of Hon. Cecil M. P. Cross, General Consul of U.S.A. in S. Paulo and guest of honor of E.T.Av.

Mr. Donald Sprague presented the speakers. The first speech was delivered by Mr. Edwin P. Stahl, Acting Director of E.T.Av. The second speaker was the student Aziz Elias who, in the name of his colleagues, gave a brief account of the American independence. The next speaker was Lt. Ariovaldo Villela who spoke of the friendship existing between the two great nations. Finally the guest of honor, Mr. Cecil M. P. Cross, American Consul in S. Paulo, in brief and convincing words showed the importance of aviation in the world and particularly in Brazil which, according to the speaker is a country especially suited for the development of aeronautics.

In the next number of the program the winners of the Poster Contest recently instituted by the School, received their prizes. Mr. Cecil Cross handed an envelope containing the first prize of 1.000 cruzeiros to Ramires M. Gomes; Mr. Edwin P. Stahl handed the second prize of 500 cruzeiros to Mr. Hornúnio Moura Neto; the third prize of 250 cruzeiros was won by Sidney Rodrigues and his envelope was handed by Av. Lieut. Col. Anisio Botelho, Commander of the Air Base.

The last ceremony consisted in the delivery of the "Santos Dumont" cup, won by the football team of E.T.Av. in its game against Escola Técnica Getúlio Vargas, to Lieut. Col. Av. Eng. J. Mendes da Silva who, in a few words expressed his thanks and encouraged the E.T.Av. boys to do their best to keep the trophy in the command quarters of

A Escola Técnica de Aviação festejou condecoradamente o dia 4 de julho, data em que se celebrou o 168º aniversário da Independência dos Estados Unidos da América do Norte. Às 8,45 horas estavam formados no jardim principal, todos os alunos, e reunidos todos os funcionários e instrutores da E.T.Av. Cerca das 9 horas, com a presença das seguintes autoridades militares: Cel. Av. Americo Leal, chefe do Estado Maior da Quarta Zona Aérea e representante do Brigadeiro A. Appel Neto, Ten. Cel. Av. Anisio Botelho, Comandante da Base Aérea de São Paulo, Ten. Cel. Av. C. Mafra, Ten. Cel. Av. Lincoln Torres e Ten. Cel. Av. Eng. J. Mendes da Silva, Comandante da Escola Técnica de Aviação, foram hasteadas as bandeiras do Brasil e dos Estados Unidos da América do Norte, ao som da marcha batida, e cantados os hinos brasileiro e norte-americano. Após essas cerimônias preliminares, foi lido o boletim alusivo a data pelo Ten. Cel. Av. Eng. J. Mendes da Silva. Em seguida, 89 alunos, formando o primeiro contingente de reservistas da aeronáutica, pela Escola Técnica de Aviação, prestaram seu compromisso ao pavilhão nacional. Toda a tropa desfilou em continência às bandeiras brasileira e americana, e às autoridades presentes. A seguir realizou-se no refeitório dos alunos uma sessão solene, presidida pelo Sr. Cecil M. P. Cross, Consul Geral Norte-Americano em São Paulo, e convidado de honra da Escola Técnica de Aviação.

Usando da palavra, o Sr. Donald Sprague, se encarregou de apresentar os oradores. O primeiro discurso foi proferido pelo Sr. Edwin P. Stahl, Diretor Interino da Escola Técnica de Aviação. O segundo orador foi o aluno Aziz Elias que, em nome de seus companheiros, discorreu sobre a Independência dos Estados Unidos da América do Norte. O orador seguinte foi o Tenente Ariovaldo Villela que falou sobre a amizade existente entre as duas grandes nações. Falou por último, o convidado de honra, Sr. Cecil M. P. Cross, Consul Norte-Americano em S. Paulo, que em breves e convincentes palavras fez ver a importância da aviação no mundo, principalmente no Brasil, que de acordo com Sua Senhoria, é um país especialmente apropriado ao desenvolvimento da aeronáutica.

Um dos números mais interessantes do programa foi a entrega dos prêmios aos vencedores do concurso de cartazes, recentemente instituído pela Escola Técnica de Aviação.

O primeiro prêmio coube ao jovem Ramires M. Gomes, que recebeu das mãos do Sr. Cecil

AIRCRAFT COURSE COVERS MANY SUBJECTS

BY RAYMOND STEWART

The aircraft course is by nature the most comprehensive taught. It takes in the entire airplane, from the spinner to the tail cone.



Raymond Stewart

To the aircraft mechanic goes the responsibility of "Keeping them Flying". It is his duty to perform pre-flight and daily inspections, and to pull the periodic inspections as they fall due. He must know how to warm up an engine, to check instruments,

propellers for looseness and for tracking, and to keep the hydraulic system full and free of defective lines and leaks. The aircraft mechanic must inspect, adjust and keep in proper operation all control system of the aircraft. The well-being of all miscellaneous equipment such as life rafts, oxygen equipment and fire extinguishers is his responsibility.

The aircraft mechanic must be ready and able to make all minor repairs necessary to the airplane on the line. Into this class fall repairs such as tears in fabric, redoping, painting and lettering. In stress skin airplanes it is often necessary to make minor skin patches both of the metal and plywood variety.

In airplanes constructed of wood the aircraft mechanic must be able to repair damaged spars, compression members, wing tip bows, and to build and repair wooden ribs. With the technical improvements in plywood and with Brazil's natural resources of wood almost unlimited, a thorough knowledge of the maintenance and repair of this type of constructions will be necessary to aircraft mechanics.

Approximately 25% of all accidents during take off and landings are the result of faulty landing gear. With modern airplanes taking off and landing at faster and faster speeds it is necessary to give more and more attention to the proper inspection and maintenance of tires, wheels, brakes, shock units and retracting mechanisms.

The electric systems should be thoroughly understood by the aircraft mechanic. Without a knowledge of the complicated and intricate wiring setups on modern aircraft the mechanic would find himself unable to perform such duties as changing various electrical units such as installing new generators, replacing worn magnetos and the timing of the magnetos to the engine. Aircraft batteries need constant attention. Carelessness and neglect are the two worst enemies of batteries. The aircraft mechanic must make thorough inspections of batteries at required intervals. With many airplanes using as many as forty or fifty electric motors per airplane and with manufacturers using electri-

O Curso de Aviões é, por natureza, o que compreende uma maior extensão de ensino. Ele estuda o avião todo, desde o nariz até o cone da cauda.

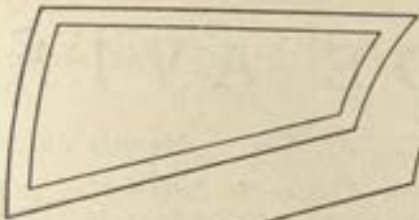
Sobre o mecânico do avião recái toda a responsabilidade do proverbio "Mantenha-os em vôo". É sua atribuição proceder aos vôos prévios e às inspeções diárias, assim como as inspeções completas periodicas quando chega a ocasião. Ele deve saber como aquecer o motor, como verificar os instrumentos, funcionamento livre da helice, e manter o sistema hidráulico cheio e livre de canalizações defeituosas e de vasamentos. O mecânico de aviões deve inspecionar e manter em operação adequada todos os sistemas de controle do avião. O funcionamento adequado de todo o variado equipamento como o salva vidas, e equipamento de oxigenio e o extintôr de incêndio está sob sua responsabilidade.

O mecânico de aviões deve ser rapido e capaz de fazer pequenos consertos necessários ao avião em vôo. Nesta classe acham-se os consertos tais como costura da entelagem, passar o dope novamente e pintar as letras. Em aviões em que o revestimento é fortemente apertado, muitas vezes é necessário fazer pequenos remendos, seja nos aviões de metal, seja nos de madeira compensada.

Em aviões de madeira, o mecânico de aviões deve estar preparado para consertar longarinas danificadas, membros comprimidos, pontas de asa entortadas, assim como improvisar ou reparar nervuras de madeira da estrutura. Com o desenvolvimento técnico da madeira compensada e com os recursos praticamente ilimitados do Brasil em madeiras, um conhecimento aprofundado da manutenção e dos consertos desse tipo de construção será necessário aos mecânicos do avião.

Cerca de 25% de todos os acidentes que se dão durante a decolagem e a aterrissagem são o resultado de defeitos no trem de aterrissagem. Com os aviões a decolarem e a aterrissarem a velocidade cada vez maiores é preciso que se dê maior atenção à inspeção adequada dos pneus, rodas, freios, aparelhos contra choque e o mecanismo de retração do trem.

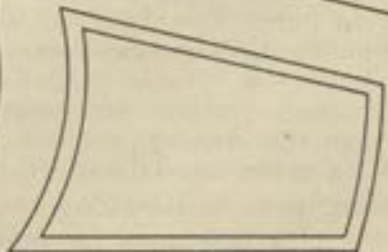
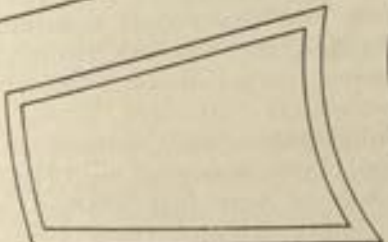
Os sistemas eletricos devem ser compreendidos pelo mecânico de avião. Sem um conhecimento dos complicados arranjos de fios nos aviões modernos, o mecânico seria incapaz de se encarregar da troca de varias unidades eletricas, tais como a instalação de novos geradores, substituição de magnetos gastos e o ajuste dos magnetos ao motor. As baterias necessitam de atenção constante. Descuido e negligência são os dois maiores inimigos das baterias. O mecânico de aviões deve fazer inspeções completas das baterias, periodicamente. Com muitos aviões utilizando motores eletricos em numero de 40 ou 50 por avião e com os fabricantes a usar eletridade em lugar de sistemas hidráulicos, o co-



AIRCRAFT
DEPARTMENT



DEPARTAMENTO
DE AVIÕES



ESPECIALISTAS DE AVIÃO

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

O presente numero é consagrado aos Especialistas de Avião.

O avião, uma das maravilhas do século XX, deve ser considerado sob vários aspectos, para que os Especialistas de Avião, ou sejam os técnicos especializados nessa "maravilha", possam bem avaliar o seu papel no mundo e particularmente no Brasil.

Os Campos para os Especialistas de Avião são quatro:

- 1) — Campo Militar, na Força Aérea Brasileira.
- 2) — Campo Comercial, nas linhas comerciais.
- 3) — Campo Turístico (nos aeroclubes).
- 4) — Campo Industrial, para aqueles que se destinam á construção aeronáutica.

CAMPO MILITAR — Nascido no 1.º decenio do século XX, a primeira Guerra Europeia pegou-o na sua infancia; quando a mesma foi declarada em 1914, si bem que em outros países a produção de aviões fosse um pouco maior, nos Estados Unidos apenas oito eram os aviões existentes para 16 Officiais, 177 Especialistas e serventes.

Trinta anos depois, 350 aviões são fabricados diáriamente no mesmo país e uma Força Aérea de quasi 2.500.000 homens representa o poderio militar aéreo americano.

Jamais invento algum mostrou tamanho desenvolvimento em trinta anos de existencia passando do transporte de alguns quilos de bombas em 1914 ao de dezenas de toneladas em 1944; passando de 64 quilometros á hora de velocidade maxima a 750 quilometros á hora e de um raio de ação 200 quilometros para 5.000 quilometros.

Em 1938, ao começar a segunda guerra europeia, que foi uma terrivel mola de impulsão do avião no Campo Militar, essa "maravilha" apresentou-se capaz de revolucionar os meios da guerra moderna, diferente da que se processou ha vinte anos atrás.

O avião trouxe a destruição e o desassocego para tudo e para todos na frente da batalha, nos pontos de concentração, nas industrias e na lavoura; éle provoca a ruptura completa da vida na frente e na retaguarda dificultando o trabalho do soldado na frente e imobilizando na retaguarda a máquina industrial que supre a frente.

Os exemplos da guerra moderna são por demais numerosos e convincentes sobre o tremendo poder da Força Aérea e a campanha da Polonia, a campanha da Noruega, a campanha da Suecia e finalmente a Invasão iniciada a 6 de Junho último jamais poderão ser esquecidas.

A guerra classica, ortodoxa, sem a interferencia do avião, encerrou-se em 1918.

Uma nova modalidade de guerra começou em 1939 com esse novo fator que de agora em diante só tende a progredir com os seus meios de destruição e alcançar a vitória para aquele que tiver a superioridade aérea.

The present number is devoted to the Aircraft Specialists.

The airplane, one of the marvels of the twentieth century, must be considered under various aspects, so that the Aircraft Specialists, i. e., the specialized technicians in this marvelous machine, can better understand their work in the world and particularly in Brasil.

There are four branches of Aircraft Specialists:

- 1) — Military Branch, in the Brazilian Air Force.
- 2) — Commercial Branch, in the commercial lines.
- 3) — Tourist Branch, in the aero clubs.
- 4) — Industrial Branch, for those destined for aeronautical construction.

MILITARY BRANCH — born in the first decennial of the twentieth century, the first European War caught it in its infancy; when the war was declared in 1914, although in other countries the production of airplanes was a little higher, in the United States there were only 8 airplanes existing for 16 officers, 177 Specialists and employees.

Thirty years later, 350 airplanes are manufactured daily in the same country and an Air Force of almost 2,500,000 men represent the American military air power.

Never has any invention shown such development in 30 years of existence, transporting a few pounds of bombs in 1914 to the hundreds of tons in 1944; passing from 40 m.p.h. of maximum speed to 466 m.p.h. and a range of 124 miles for 3,107 miles.

In 1939 at the beginning of the second European war, which was a terrific forward impulse of the Aircraft in the Military Branch, that "Marvel" was able to revolutionize the means of the modern war, different from the one we had 20 years ago.

The airplane brought destruction and restlessness to everything and everybody in the battle front, in the concentration points, in industries and in agriculture; it provokes the complete break down of life in the front and in the rear, creating difficulties for the work of the soldier in the front and paralyzing in the rear the industrial machinery that supplies the front.

The examples of the modern war are much too numerous and convincing of the tremendous Air Force Power and the Polish campaign, the Norwegian campaign, the Swedish campaign and finally the Invasion started on June 6th will never be forgotten.

The orthodox classic war, without the interference of the airplane, was over in 1918.

A new mode of war fare started in 1939 with this new factor which from now on has only to develop with its means of destruction and to reach the victory for the country having superiority in the air.

CAMPO COMERCIAL — A aviação comercial constrói uma parte daquilo que a aviação militar destrói; ela encurta distâncias e liga cidades afastadas, em tempo curto; ela transporta rapidamente o material necessário ao reabastecimento e espalha o progresso por toda parte, aproximando os homens, as ciências e as artes.

O Brasil é um país fadado a ter uma grande rede comercial.

As nossas poucas linhas de estradas de ferro e estradas de rodagem são um incentivo ao desenvolvimento desta rede de aviação comercial que será a nossa verdadeira "marcha para oeste"; o maior exemplo do progresso espantoso que espera as redes de aviação comercial no futuro é o nosso Correio Aéreo Nacional que começou em 1931 com trezentos e sessenta (360) quilômetros e abrange hoje mais de 47.000 kms. ou seja uma extensão correspondente a mais de uma volta completa ao Globo.

Sucedará no Brasil o mesmo fenômeno que aconteceu em outros países onde o trem, o caminhão e o automóvel, se bem que excelentes meios de transporte para a média do povo tornaram-se insuficientes para uma elite, cujo tempo é extremamente precioso e para certo tipo de carga cujo valor em relação ao volume justifica o transporte por avião.

CAMPO TURISTICO — Como meio de transporte e de recreio não há nenhuma dúvida que o avião terá grande desenvolvimento. Os automóveis não podem competir em velocidade nem com as facilidades de trânsito que oferece o avião e seus derivados. Por conseguinte a tendência será a se dispor de um automóvel de asas, o avião de turismo, no futuro.

NO CAMPO INDUSTRIAL — onde os aviões serão fabricados e reparados, inúmeros são os locais para os Especialistas em avião nas várias fases da construção e da reparação e já se delineiam no Brasil quatro fabricas iniciando o seu desenvolvimento no presente momento.

COMMERCIAL BRANCH: Commercial Aviation builds a part of that which military aviation destroys; it shortens distances and connects cities, which are far apart, in a short time; it transports swiftly the necessary material for provisions and spread progress all over, approaching men, the sciences and the arts.

Brazil is a land destined to possess a great commercial airline net work.

Our few railways and roads are an invitation to the development of that airline net work which will really be our "March Westward"; the most outstanding example of the amazing progress which awaits the Commercial Airline net work in the future, is our National Air Mail which started out in 1931 with 360 Kilometers and today it covers over 47,000 Kilometers or more than the distance of a whole turn around the world.

The same phenomenon will take place in Brazil which was observed in other countries where the train, the truck and the automobile, though excellent means of transportation, for the average people but insufficient for those whose time is extremely precious and for certain types of cargo that justifies air transportation in view of its value considered in relation to its weight.

TOURIST BRANCH: As a means of transportation and recreation, the airplane will undoubtedly have great development. The automobiles will never be able to compete in speed and traffic facilities with the airplane and other vehicles derived from it. Consequently, the tendency will be that of making use of an automobile with wings, the touring airplane, in the future.

INDUSTRIAL BRANCH: Therein where the airplanes are built and repaired, the aircraft specialist will find numberless applications in the various phases of construction and repairing and four factories are already beginning their development in the present moment.

(Continuação da página 1)

COMEMORAÇÕES DO DIA 4 DE JULHO

Cross um envelope contendo o prêmio de mil cruzeiros; o Sr. Edwin P. Stahl entregou o segundo prêmio de quinhentos cruzeiros ao Sr. Hormínio Moura Neto; o terceiro prêmio foi entregue a Sidney Rodrigues, contemplado com duzentos e cinquenta cruzeiros, pelo Ten. Cel. Av. Anísio Botelho, Comandante da Base Aérea de São Paulo.

A última cerimônia consistiu na entrega da taça "Santos Dumont", conquistada pelo quadro de futebol da Escola Técnica de Aviação em seu jogo contra a Escola Técnica Getúlio Vargas, ao Ten. Cel. Av. Eng. J. Mendes da Silva, que em breves palavras agradeceu, concitando os rapazes da E.T.Av. para que se esforcem afim de

E.T.Av., for its definite possession depends on a series of victories.

After the solemn session a great fraternal luncheon ended the ceremonies of the day which were an expressive confirmation of the existing friendship between Brazilians and Americans.

que o referido troféu não saia jamais da Sala de Comando da E.T.Av., pois a sua posse definitiva depende de uma série de vitórias.

Depois dessa sessão solene, um grande almoço de confraternização encerrou as solenidades do dia, constituindo tais comemorações uma expressiva confirmação da cordialidade reinante entre brasileiros e norte-americanos.

Secção dos Alunos

Editada Por
Jeannette M. Credick

A O J O S E' H I L A R I O

Por: M. J.

José Hilario, meu amigo,
Mecê istá diferente!
Di branco, assim vistido,
Inté parece Tenente?

Na Praça do Paíriarca
qui foi ondi li révi,
juro pru Nossa Senhora
qui quaji num li cumbeci.

Di branco tudo inteirinho,
da cabeça inté nos pé,
e nas mão tinha umas luva
in veis di masso di papé.

Di faca, navaia, arfinete,
num si ve mai sombra, não.
Ele agora é cadete
da Técnica da Aviação!

Quando li vi na rua
não foi uma só veis.
Seu número como cadete
é duzentos e trinta e seis.

Gostei muito da taudança.
Cum a farda ninguém pôde...
Só num gostei de ùa coisa...
Foi cum a farda òo bigóde!

O L A V O B I L A C

"Afronta da negação da Patria, a injúria do desdém, e ainda a frivolidade e a ironia, e até a indiferença e a abstenção, no que se refere à Patria, são crimes igualmente graves. A Patria é o grande "feitico", o inviolavel "tabú", que deve ser adorado cégamente, sem ser tocado."

MANDAMENTOS CIVICOS

- 1) — Honra a Deus amando a Patria sobre todas as cousas por nô-la haver Ele dado por berço, com tudo o que nela existe de esplendor no céu e de beleza e fortuna na terra.
- 2) — Considera a bandeira como a imagem viva da Patria, prestando-lhe o culto do teu amor e servindo-a com todas as forças do teu coração.
- 3) — Honra à Patria no Passado: sobre o tumulo dos heróes; glorifica-a no Presente: com a virtude e o trabalho; impulsiona-a para o Futuro: com a dedicação, que é a Fôrça da Fé.
- 4) — Instrue-te, para que possas andar por teu passo na vida e transmite aos teus filhos a instrução que é dote que se não gasta, direito que não se perde, liberdade que se não limita.

- 5) — Pugna pelos direitos que te confere a Lei, respeitando-a em todos os seus princípios, porque, da obediencia que se lhe presta resulta a Ordem, que é a Fôrça suave que mantem os homens em harmonia.
- 6) — Ouve e obedece aos teus superiores, porque sem disciplina não pôde haver equilibrio. Quando sentires o tentador refugia-te no trabalho, como quem se defende do demonio na fortaleza do altar.
- 7) — Previne-te na mocidade, economisando para a velhice, que assim prepararás de dia a lampada que te ha de alumiar á noite.
- 8) — Acolhe o hospede com agasalho, oferecendo-lhe a terra, a água e o fogo, sempre, porem, como senhor da casa: nem com arrogancia que o afronte, nem com submissão que te humilhe, mas serenamente sobranceiro.
- 9) — Ouve os teus, que têm interesse no que lhes é proprio, reservando-te com os de fóra. Quem sussurra segredos é porque não pôde falar alto, e as palavras cochichadas na tréva são sempre rebuços de idéas que se não ousam manifestar ao sól.
- 10) — Ama a terra em que nasceste e á qual reverterás na morte. O que por ela fizeres por ti mesmo farás que és terra, e a tua memoria viverá na gratidão dos que te sucederem.

COELHO NETTO.



AOS HOMENS DE VALOR NOSSO CULTO DE ADMIRAÇÃO

Escreveu: **Gaúcho.**

Quando falamos dos inumeros beneficios que a Escola Técnica de Aviação tem recebido e vem, recebendo, dois nomes não podem ser esquecidos; estes são sem dúvida alguma: Mr. C. Kent Englund, superintendente dos alunos, e Mr. Joseph M. Le May, classificador dos alunos. Formando na galeria de honra dos nossos grandes amigos, no Panteão da E. T. Av.

Figuras que souberam dignificá-la e prestigiá-la, desde os primeiros momentos de sua fundação. Formaram, na testa dessa pleiade de homens ilustres, que deram à E. T. Av. num curto período de existência, uma grande história.

Na fase primária de sua organização, os lemes de controle foram entregues a figuras que trouxeram como credenciais um carater retilíneo, a experiência de manejar moços, cultura e uma larga folha de serviços à sua Pátria.

Entre esses tantos, vieram Mr. Englund e Mr. Le May, homens que conseguiram arrojados ainda mais a vontade de vencer no grande empreendimento que o Brasil e os EE. UU. haviam definido como solução aos problemas de técnicos especializados em aviação.

A responsabilidade da direção dos alunos foi entregue aos gênios controlativos de Mr. Englund e Mr. Le May. A direção conjunto de atomos da E. T. Av. o corpo que ganhou grandes chefes foi feliz, a evolução continuava, o numero aumentava de semana em semana, de mês em mês, mais parecia metamorfosear-se numa multiplicação...

Eles continuaram debruçados, por sobre as folhas de papel, sobre os gráficos que subiam, não em variações termométricas, mas numa escala sempre crescente.

Agora o cérebro da máquina, o dinamo que impulsiona todo este mecanismo complicado, que gira ao redor de uma sala, estará cheio de sua alegria, a felicidade que tem o perfume de vitória, continuará vendo passarem ante sua imaginação como num desfile de heróis, moços que serão os continuadores de sua obra, de uma mensagem de "boa vontade" a todos os cantos da terra.

"Eles souberam ver o valor do corpo tanto como nós o do cérebro."

E na síntese de suas ordens sempre temos em mente "o melhor para o melhor ainda".

Nas figuras inegaláveis de Mr. Englund e Mr. Le May veremos sempre "técnicos de vontade", homens que estão na galeria dos que lutam pela E. T. Av.

Aos homens de sua tempera nada se pede, nada se exige, tudo se dá.

PARAQUEDISTAS

Em certo país foi creada uma divisão de paraquedistas, os quais não primavam muito na questão de ilustração. Na primeira instrução que lhes foi dada, ensinaram-lhes a usar o paraquedas. "Conta-se até 10 e puxa-se a alça" disse o instrutor.

— "Mas como — reclamaram os alunos — se nem todos aqui sabem contar?"
O instrutor então resolveu que seria mais simples mandá-los pronunciar uma frase facil de de-

corar, cuja duração levasse o mesmo tempo que a contagem de 1 a 10. A frase escolhida foi a seguinte: "Viva nosso país! salve nosso Governador!"

No dia do primeiro exercicio foram os bravos paraquedistas saltando sem novidades. Em dado momento, porem, entre dois paraquedistas que desciam lentamente, passou como uma bala um infortunado colega cujo paraquedas ainda não abriera. Um dos dois reconheceu o infeliz e disse para o outro:

— "Coitado, lá vai o gaguinho..."

UMA SUGESTÃO

Por **A. Gagliardi.**

Não desejo ser julgado pretencioso. Acostumado nos meios turbulentos e de grandes agitações, não senti grande diferença da vida da caserna do Exército, onde servi alguns anos, para o ambiente de uma escola como esta, onde ha muita cousa em comum com o Exército. Somente, peço permissão para aqui, mui respeitosamente, dar minha sugestão.

Creio que posso dizer, em nome de todos os alunos desta escola **AQUI NADA NOS FALTA**. Mas... ha uma cousa que sentimos carencia, isto é, sentimos falta de **MUSICA**, de **NOTÍCIAS**...

No Exército, em cada Companhia, ha um rádio para que os soldados, nas horas de descanso, ouçam noticias e matem a monotonia do tempo, ouvindo musicas...

Nós, entretanto, não temos e somos estudantes de uma escola bem militar. Estamos sempre sequiosos por saber tudo o que for útil e interessante; praticamente dispomos somente de duas horas, que é das oito às 10 da noite e por isso sugiro a ideia de um bom radio no **CASSINO**.

Poderíamos ouvir, das oito às nove horas da noite, noticias de nosso país e dos Estados Unidos (ha um comentario de 15 minutos, diariamente, durante a "Hora do Brasil", diretamente dos Estados Unidos, muito interessante). Depois ouviríamos um sambinha, um fox, um tango, etc...

Que tal a ideia?

PARA VOCÊ, ZINGARA.

Por: **Joanito.**

Zingara, você conhece aquela poesia que diz assim:

"Mas quanta ilusão continha
A trama que o destino nos teceu,
Pois tu nunca foste minha
E eu também jamais fui teu!"

É, em verdade, uma apoteose às paixões tão comuns da nossa mocidade, onde em tudo se reflete a pura ilusão de uns sonhos doirados.

Você amou alguém, não é verdade?

Porem, se não foi correspondida, porque lembrar esse amor? Porque sofrer assim, quando bem poderia aproveitar a primavera da vida de uma maneira bem diferente? Pense, Zingara, Reflita no erro que você está cometendo e... recomece a viver! — O passado? — Que importa! — O presente? — Vamos desfrutá-lo! — O futuro? — Que horror!!!

THE WORLD'S FIGHTING AIRPLANES

By ROBERT E. HOOSE

O piloto elevava o seu avião em espiral. A cada volta completa o altímetro registrava um aumento de altitude. No principio a proporção de subida era mais rápida. Depois de 7.500 mts. a proporção se tornou mais vagarosa.

Finalmente atingiu 12.000 mts. Deu mais uma volta em circulo enquanto observa o quadro dos instrumentos á sua frente. Ajustou com gesto ligeiro a sua mascara de oxigênio, respirou profundamente e apontou o nariz do avião em direção á terra.

A sua concentração ao trabalho em que estava empenhado não lhe dava tempo para preocupações. Mas durante a ascensão parecia uma eternidade o tempo que tinha para pensar nos perigos que enfrentava. Um mergulho a uma velocidade muito superior a qualquer outra atingida até então, significava um esforço do avião muito além do que o suportado em qualquer outro tempo. Estava sendo tentado o mergulho, baseado meramente nos cálculos matemáticos do desenhista que afirmava que suas equações demonstravam que o avião suportaria o esforço. Esse esforço tremendo iria quebrar uma asa? Uma rachadura iria ocasionar uma falha na estrutura? Será que as superficies de controle suportariam a prova?

Mas agora a sorte já estava lançada. A medida que se aproximava da terra ele dava mais gasolina. Tornou-se parcialmente conciente de um tremendo rugido em seus ouvidos. Seus olhos fixavam-se constantemente nos instrumentos, no painel á sua frente. Um golpe de vista com a duração da fração de um segundo indicava-lhe aquilo que estava acontecendo. O ponteiro do altímetro girava rapidamente. Indicava 10.600 mts., depois 9.100 mts. No entanto ele deveria ter em vista o retardamento do instrumento. Na realidade ele estava mais proximo da terra do que o instrumento indicava. Uma camara cinematográfica girava registrando, em frações de segundo, as modificações verificadas no painel de instrumentos.

Agora, porem, chegava o momento da verdadeira prova, — a saída do mergulho. A força era demasiada para se usar as superficies de controles primários. O altímetro registrava 6.100 mts. O piloto alcançou uma pequena ródia e fê-la girar firmemente. Esta fez mover os compensadores das superficies horizontais de controle. Durante um angustiante momento, nenhuma reação se verificou. Seria a força demasiada para permitir que a corrente de ar reagisse sobre os controles? De repente o som do ruido modificou-se ligeiramente. Ele teve a sensação de que suas carnes estavam sendo arrancadas de seus ossos. Em seguida, completa escuridão — perda de sentidos. Isto foi momentaneo. Ao recobrar os sentidos olhou para o altímetro que indicava 7.600 mts. Mas no ponto mais baixo de sua descida ele havia chegado a 3.000 metros.

Um record mundial havia conseguido á velocidade inacreditavel de 1.255 kms. p.h. Era uma velocidade superior á do proprio som. Não havia sido tentada como uma disputa. O avião era

The pilot wound his airplane slowly in spirals. With each complete turn, his altimeter

registered an increase in altitude. When he started, his rate of climb was rapid. But after 25,000 ft. it became much slower.



Robert E. Hoose

Finally he reached 40,000 ft. and leveled off. He circled again while he checked the maze of instruments before him. Then he gave a final adjusting pat to his oxygen mask, breathed deeply, and headed the nose of the airplane toward the earth.

His concentration on the job at hand gave him no chance for worrying. But on the way up there seemed an eternity of time to think of every danger that confronted him. A power dive at a speed far in excess of anything attained to that time. It meant forces on the airplane far beyond any yet applied. It was being attempted merely on the mathematical calculations of the designer who said his equations showed it would stand up. Would this tremendous force tear off a wing? Would a flutter develop and cause a structural failure? Would the control surfaces stand up under the punishment?

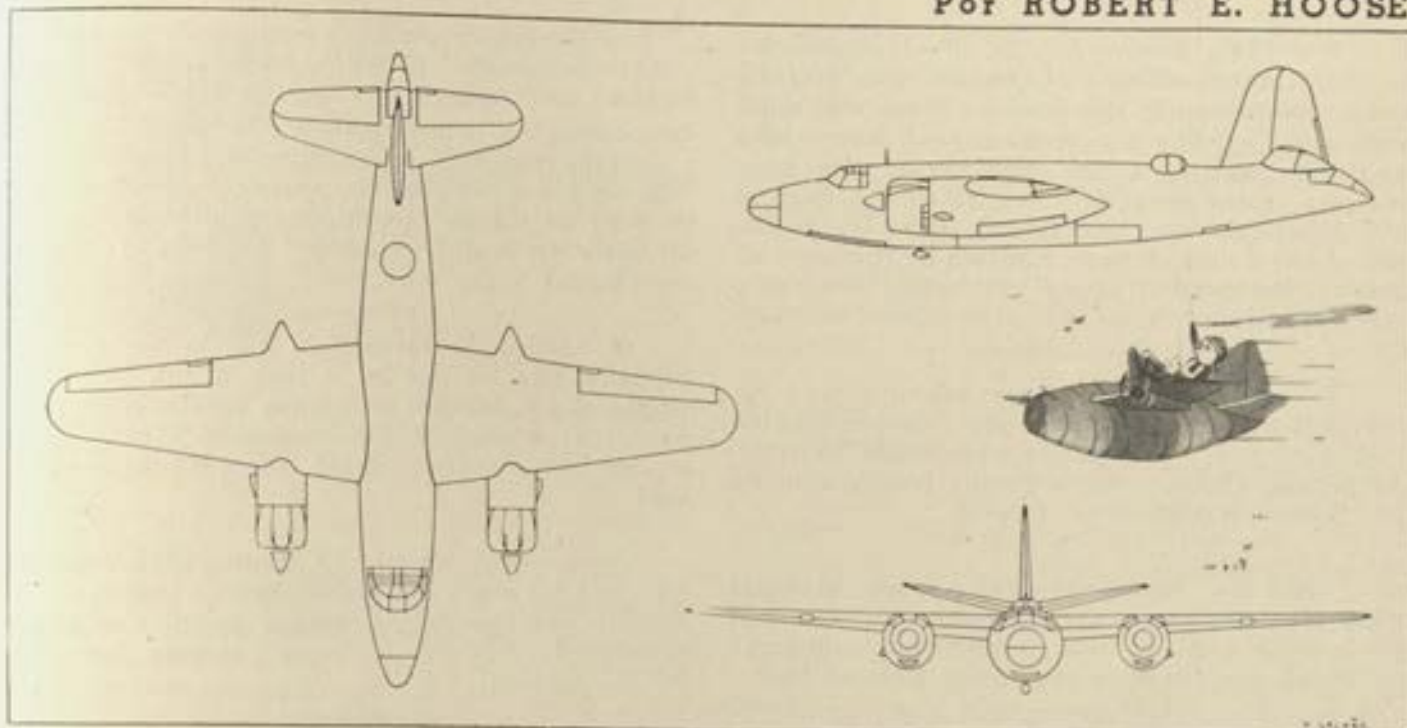
But now the die was cast. As he nosed toward the earth, he advanced throttle rather sharply. He became partly conscious of a tremendous roar in his ears. His eyes poured constantly over the instruments on the panel before him. The split-second glance at each told him just what was happening. The altimeter needle was spinning rapidly. It showed 35,000 ft. then 30,000. Yet he must appreciate the lag in the instrument. He was actually nearer the earth than it showed. A moving picture camera was grinding, taking split second recordings of the instrument panel.

But now came the real test — the pull out. The force was far too great to use the primary control surfaces. The altimeter read 20,000 ft. He reached for a small wheel at his side and turned it steadily. This moved the small trim tabs on the horizontal control surfaces. For a sickening instant he felt no reaction. Was the force too great to allow the air current to react on the controls? Then the sound of the roar changed slightly. He felt as though all his flesh was being torn from his bones. Then the black-out — unconsciousness. But this was momentary. As he came to again, he glanced at his altimeter and it read 25,000 ft. But at the lowest point of the arch of his pull-out, he was at 10,000 ft.

A world record was established at the unbelievable speed of 780 miles per hour. This was faster than the speed of sound. But it was not done as a contest. The airplane was the P-17, Thunderbolt, of the United States Air Force, a single engine, low wing monoplane. This test pilot risked his life so that other pilots might be

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

Por ROBERT E. HOOSE



- 1) O avião ilustrado é: 1) Americano, 2) Britânico, 3) Alemão?
- 2) Sua asa é: 1) baixa, 2) média, 3) alta?
- 3) Seus motores são: 1) refrigerados a ar, 2) refrigerados a líquido, 3) em linha ou radiais?
- 4) Um avião, para aterrisar vagarosamente, deveria ter: 1) grande carga de asa, 2) pequena carga de asa?
- 5) Vira-se um avião para a direita ou para a esquerda, (curva em redor do eixo vertical), usando-se o: 1) aileron, 2) leme de direção, 3) compensadores?
- 6) Para fazer com que o nariz do avião levante e abaixe, deve-se usar: 1) aileron, 2) leme de direção, 3) leme de profundidade?
- 7) Executa-se uma volta num avião usando-se o: 1) aileron, 2) leme de direção, 3) ambos?
- 8) A nova "Super-Fortaleza" é designada como o: 1) B-29, 2) B-34, 3) B-38?
- 9) O avião dos aliados com a asa de gavota de cabeça para baixo, é o: 1) Tiphon, 2) P-47 Thunderbolt, 3) F4U-Corsair?
- 10) O Mosquito, é um bombardeiro classificado como: 1) leve, 2) médio, 3) pesado?

RESPOSTAS AS PERGUNTAS DA SEMANA PASSADA:

- (1) monoplano, (2) refrigerado a ar, (3) Americano, (4) liga de alumínio, (5) de tela, (6) no nariz, (7) duas asas, (8) quatro motores, (9) Americano, (10) bombardeiro médio.

O P-47, Thunderbolt, da Força Aérea dos Estados Unidos, um monoplano de asa baixa e de um só motor. Este piloto de provas arriscou a sua vida para que outros pilotos pudessem ser salvos e para que as melhores qualidades do avião pudessem ser usadas contra o inimigo.

O Thunderbolt foi desenhado para grande altitude, para o ataque de bombardeiros inimigos a grande altura e para a escolta de bombardeiros Aliados em suas missões. Um motor Pratt & Whitney de 2.000 HP., radial, foi utilizado. Para atingir a grande altitude foi adicionado um turbo-supercompressor. Tudo isto era extremamente pesado e exigia um avião grande. Também, para se obter melhores resultados a grande altura, é necessário uma grande superfície de asa, com uma carga de asa pequena.

O resultado final foi o mais pesado avião de combate do mundo, com quasi 6.200 quilos. Envergadura: pouco mais de 12 metros. Comprimento: quasi 11 metros. O motor radial dá-lhe um nariz achatado e uma aparência atarracada. É conhecido por "Garrafa de leite voadora".

Entrou em ação sobre a Europa e no Sudoeste do Pacífico. Não tem igual quanto à velocidade e manobrabilidade a grandes altitudes.

saved and the best performance of the airplane be used against the enemy.

The Thunderbolt was designed for high altitude, for attacking high flying enemy bombers and for escorting Allied bombers on their missions. A 2.000 HP. Pratt & Whitney radial engine was used. To attain the altitude they added a turbo-supercharger. All this was extremely heavy and called for a big airplane. Also to get the best performance at great heights requires a large wing surface with a low wing loading.

The final result was the heaviest fighter in the world — 13,600 lbs., span 41 ft., length — 36 ft. The radial engine gives it a blunt nose and a general stubby appearance. It is called the "flying milk bottle".

It went into action over Europe and the Southwest Pacific. It has no equal in speed and maneuverability at great altitudes. It is now used extensively to escort daylight bombers, and with special auxiliary tanks has a range of over 1.500 miles.

A new version of the P-47 has just been announced. An improved Pratt & Whitney engine gives about 2.200 HP., and uses water injection

(Continúa na página 15)

ALUNADAS...

POR

J. PONTUAL e AZIZ ELIAS

The 168th anniversary of the Independence of the United States of America was magnificently celebrated in this School. There was much enthusiasm during the ceremony of flag raising and the beauty of the sky gave even more majesty to the scenery. And when the flags of the America's two best friends went up to the top of the pole and were caressed by the morning breeze, the symbol of an everlasting friendship was evident.

The football team of the School played for the first time on June 30th and obtained its first victory, 3 x 0. The points were made by Aziz, Artur and Chain. We hope the trophy won by the School remains here forever.

After the June 30th game many students were seen writing on their note-books. Was that the game's score or was it telephone numbers? After all, our feminine supporters were so kind...

There is always "a drama in every life". Mecenas, 23, is now troubled by a terrific doubt. He wants to know why the girls look at him only when he is wearing uniform. The problem is really hard, Mecenas.

The new name of the squadron was very well received and it is voiced by all that our pilot's life is getting better.

If you haven't seen yet the Welding Department don't miss the chance. There everything is activity and if not that, there is also the pair Ga-ga and Go-go, that it is worth while seeing.

Could you think that our old friend Nr. 40 bought now a pair of rubber gloves "so as not to spoil his hands..." It is true Aristides, sometimes hands talk too much!

When the students saw the installation of that platform in the Mess Hall, they thought it would be another ball. They waited, waited and are still waiting...

Next day, after the game, a student received a little note and an orange... "... this orange is to pay for the one I dropped and as for our date, wait for me Saturday. Don't stand me up!

The Mürbach, 25, feels that after the flag pledge, his military life is going to be much better. It is true, he is already a reservist and after all 225 is 225!

That is all for today. Be good and so long. And to avoid accidents keep that in mind: "Don't "brinque" with fire!"

Foi magnificientemente comemorado na Escola o 168º aniversário da Independência dos Estados Unidos. Na formatura e desfile houve garbo e entusiasmo e a beleza daquele céu veio completar o cenário magestoso. E quando as bandeiras dos dois melhores amigos das Americas tremularam no tope do mastro onduladas pelo brisa fresca, ali pôde ser visto o simbolo de uma amizade duradoura!

O quadro de futebol da Escola jogou pela primeira vez no dia 30 e teve a sua primeira vitória, 3 x 0. Marcaram para a Escola, Aziz (1), Artur (1), e Chain (1). Veio assim para a Escola um lindo troféu; oxalá permaneça sempre aqui.

Após o jogo do dia 30, muitos alunos tomaram nota em seus caderninhos. Seria o resultado do jogo ou números de telefones o que eles estavam anotando? Ademais a "nossa" torcida feminina foi tão amavel...

Há sempre "um drama em cada vida", pois imaginem que o Mecenas, 23, anda agora com uma dúvida terrível. Ele deseja saber porque é que só o olham as meninas quando usa seu uniforme baratêia. O problema é duro mesmo, Mecenas.

Foi muito bem acatada a nova denominação de Esquadilhas e é voz geral que "nossa vida de piloto está melhorando".

Si vocês ainda não foram ao Departamento de Soldagem, aproveitem a primeira oportunidade. Ali tudo é atividade e não fóra isso, há também a dupla Ga-ga e Go-go, que vale a pena ser vista.

Imaginem vocês que o nosso velho conhecido, o 40, trouxe agora um par de luvas de borracha "para não estragar as mãos..." É verdade Aristides, as vezes as mãos falam demais!

Quando os alunos viram a instalação daquele estrado no refeitório, pensaram que seria um outro baile. E esperaram, esperaram e continuam esperando...

Um aluno recebeu no dia seguinte ao do jogo um bilhete e uma laranja. "... esta laranja é para pagar a sua que deixei cair, e, como havíamos combinado espere-me no sabado; não vá "mancar" ein?

O Mürbach, 25, sente que desde o seu juramento à Bandeira a vida vai-lhe correr muito melhor. É verdade, já é reservista e afinal de contas 225 são 225!

É só por hoje. Passem bem, até logo. E para prevenir acidentes guardem bem este conselho: "Não play com fogo!"

WHAT'S FAZING By JACK MATA



Jack Mata

Surprise — the baby shower given for Jo Le Gaye, wife of Rocky, at the Guarany apartment of Mrs. Saunders. Never knew babies needed so many little things — after all the guests had arrived the place looked like a baby shop.

Seen around school, Capitão Joaquim Bueno Brandão accepting congratulations on his birthday, Monday.

Birthdays greetings were also in order for Dave Thomas.

Razzle — Dazzle — our old friend "Scoop" Lichliter getting some cheese cake art of the Aircraft Department. The one of Cook and Goecke was the beat of the lot.

Carioca — After 10 days in Rio on work in connection with her department, Ann Thilmoney of Parachutes is back with us again. Is that a slight carioca accent you have acquired?

Strictly on the q. t., if you like your eggs only slightly done, see Featherstone he has an in with the waiter in the School Mess Hall.

(Ed. note: "He would!")

Guarujá Sunday.

The feature attraction of the day was the guitar playing of Mr. Wight. We don't need a radio in the bus now — we get the real thing.

Pony Express — The instructors riding up the beach in their pony carts: — some fun!

Chuck Larimer and George Campbell joy walking on the streets of Santos.

The spotlight of the week fell on the Independence Day ceremonies held at the school. The special guest of honor was our friend Mr. Cecil M. P. Cross consul general of the United States in São Paulo. I say old Boy! — happy Fourth of July.

Most interesting news item of the week was to learn that Will Clews of Basic Department was for 10 years a Scripps-Howard newspaperman.

Flash — our school football team won their first silver cup. They received a beautiful trophy for their 3 to 0 win over the Escola Técnica Getulio Vargas. The proudest student in School this week was Luiz Souza, who captained our team to victory.

The Bounding Basque couldn't talk the Mrs. into going to the Boxing bouts at Pacaembú Wednesday night — reason, their wedding anniversary.

Surpresa: a festa de crianças oferecida a Jo Le Gaye, senhora de Rocky, no apartamento da snra. Saunders, no Guarany. Nunca vi tanta coisa para bebê — depois da chegada de todos os convidados o apartamento parecia uma verdadeira loja.

Vimos pela escola, o Capt. Joaquim Bueno Brandão sendo felicitado pela passagem do seu aniversário, na segunda-feira.

Dave Thomas também recebeu parabens pelo seu aniversário.

Razzle — Dazzle — o nosso grande amigo "Scoop" Lichliter tirou fotografias do Aircraft Department e as de Cook e Goecke foram as melhores de todas.

Carioca — Depois de 10 dias no Rio em viagem a serviço pelo seu departamento, Ann Thilmoney, dos Paraquedas, acha-se outra vez entre nós. Será por isso que ela adquiriu aquele sotaque?

Si você gostar de ovos ligeiramente fritos, procure Featherstone, pois ele tem um entendimento com um dos garçons do Refeitório.

(Nota do Editor: "Mas ele fritou, sim!")

Guarujá Domingo.

A atração principal do dia foi o violão tocado por Mr. Wight. Agora, não mais precisamos de rádio no ônibus — a musica vai conosco.

Charrette expressa — Os instrutores passeando de charrette na praia; uma delicia!

Chuck Larimer and George Campbell gostam muito de andar nas ruas de Santos.

A grande sensação da semana foram as cerimônias do dia da Independência realizadas na escola. O convidado de honra foi o nosso amigo Sr. Cecil M. P. Cross, Consul Geral dos Estados Unidos, em São Paulo. "Felicidades pelo 4 de Julho, meu caro!"

Uma das notícias interessantes da semana foi sabermos que Will Clews, do Departamento Basico, foi jornalista do Scripps-Howard, durante 10 anos.

Atenção — O time de futebol da nossa escola ganhou a sua primeira taça de prata. Ele recebeu um lindo trofeu pela vitória de 3 x 0 contra a Escola Técnica Getulio Vargas. O estudante mais orgulhoso da escola nesta semana, foi Luiz Souza que chefou o nosso time para a vitória.

"Bounding Basque" não conseguiu convencer sua senhora para ir assistir a luta de Box no Pacaembú quarta-feira à noite — motivo: era seu aniversário de casamento.

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

POR SANDY SAUNDERS

BOWLING

Sunday night, July 2nd, bowling was held as usual at the Scandinavo Club. There was a small turnout but some very close games were rolled. Cline had high series for the evening with 426. Soukup was second with 410 and Chandler third with 393. High game for the evening was rolled by Bordas with 162. Chandler had a very lusty 161 for second high with Cline's 157 a close third. Miss Humble had high game for women with 77 and Mrs. Whitney close behind with 76.



Sandy Saunders

There are only two Sundays left of bowling to complete this league, then the rollofs for the championships. There are still six teams with a mathematical chance to reach the final rollofs. The next two Sundays will determine the finalists. Sunday nights scores were as follows:

	TOTAL
Karkeet	112 — 93 — 110 — 315
Chandler	109 — 161 — 123 — 393
Mrs. Whitney	66 — 76 — 53 — 195
Boltinghouse	117 — 90 — 135 — 342
Soukup	141 — 134 — 135 — 410
Bordas	94 — 162 — 92 — 348
Humble	77 — 72 — 74 — 223
Cline	138 — 131 — 157 — 426
Michel	76 — 126 — 128 — 330
White	89 — 76 — 69 — 234

BASKETBALL

There is no news for our basketball team or their supporters. We are still making every effort to obtain Pacaembu gymnasium for our boys to train in but so far have had no results. We are making every effort and hope to have a favorable reply any day. It is rumored that another Navy team from Rio will make the trip here to compete against us again in the very near future in basketball as well as softball.

We instructors of Escola Técnica de Aviação, wish to take this opportunity to sincerely congratulate each and every one of our students who compose the football team here representing the school, for their magnificent victory over Escola Técnica Getulio Vargas 3 to 0. They entered this game with very little preparation and came out victors over a team which we all thought would have no trouble in defeating them. I hope that this victory will be the beginning of a very successful sport program for our school and may they always be the winner. I wish at this time to bring to their attention a saying we have in North America which I hope they will long remember: "No matter whether you win or lose it's how you play the game".

With Lang probably in the United States now it's rumored that Dover Fouts has really taken

BOLICHE

Realizou-se domingo à noite, dia 2 de Julho, o jogo de boliche no Clube Escandinavo. O torneio foi pequeno, mas foram jogadas algumas partidas excelentes. Cline obteve a maior contagem da noite com 426 pontos. Soukup, em segundo lugar com 410 e Chandler em terceiro com 393. Bordas jogou muito bem, marcando 162 pontos, Chandler 161 pontos e em terceiro lugar Cline com 157 pontos. Miss Humble, entre as senhoras, foi a que conseguiu os melhores pontos com 77 e Mrs. Whitney logo a seguir com 76.

Teremos apenas mais 2 domingos para jogar boliche e terminar o torneio, ficando as partidas seguintes para o campeonato.

Temos 6 times com oportunidade de chegarem às finais. Os proximos dois domingos decidirão quais os finalistas.

As contagens dos jogos dos domingos à noite, são as seguintes:

	TOTAL
Karkeet	112 — 93 — 110 — 315
Chandler	109 — 161 — 123 — 393
Mrs. Whitney	66 — 76 — 53 — 195
Boltinghouse	117 — 90 — 135 — 342
Soukup	141 — 134 — 135 — 410
Bordas	94 — 162 — 92 — 348
Humble	77 — 72 — 74 — 223
Cline	138 — 131 — 157 — 426
Michel	76 — 126 — 128 — 330
White	89 — 76 — 69 — 234

BOLA-AO-CESTO

Não temos noticia nenhuma quanto ao nosso jogo de Bola-ao-cesto, ou dos seus torcedores. Estamos fazendo todo o esforço possível para conseguir o ginásio do Pacaembu, onde os nossos rapazes possam treinar, porem até agora não obtivemos resultado positivo. Esperamos uma solução favoravel dentro de poucos dias.

Ouviu-se dizer que um outro time da Marinha do Rio, virá até aqui para jogar basketball e softball conosco, dentro em breve.

Nós, os instrutores da E. T. Av., aproveitamos a oportunidade para felicitar cada um dos alunos que compõem o time de futebol que representou a escola, pela sua magnifica vitoria de 3 a 0, contra a Escola Técnica Getulio Vargas. Eles estavam muito pouco preparados e saíram vitoriosos contra um time que todos nós pensavamos estar apto a derrotar nosso time.

Esperamos que essa vitoria seja o começo de um programa esportivo de sucesso para a nossa escola e que sejamos sempre os vencedores.

Chamamos a sua atenção para um dito que temos nos Estados Unidos e que deve ser sempre lembrado: "Pouco importa ganhar ou perder o jogo, o que vale é a maneira de jogar."

Com a ida de Lang para os Estados Unidos agora, ouvimos dizer que Dover Fouts realmente tomou a peito as dificuldades do time e está sinceramente empenhado em se pôr em forma para

our softball teams troubles to heart and is earnestly getting out and trying to round up in shape to pitch for our soft-ball team. Matolin who trained with him last Saturday told me Fouts was really working hard to pull us out of the hole we are in due to Lang's absence.

Boddy our mainstay behind the plate took the cast off his arm Tuesday and promises to be available soon. He insists he will not shy from any runner coming in to the plate in the future. All the gang would be interested in knowing who the "Ruth" was who autographed the cast on his arm.

T E N N I S

The tennis team had two nights of practice last week. On Monday night they tried a good many combinations. Setzer and Goecke winning from Troy and Fouts, Fouts and Setzer won from Troy and Goecke and Fouts and Goecke losing to Troy and Setzer. Setzer is playing fine tennis and Troy's knee still bothers him. On Thursday night Mata and Setzer opposed Cook and Saunders who had a one set advantage at the end of the evening. Mata continued his fine play of the week before and played top notch tennis.

B A D M I N T O N

Badminton was held as usual on Tuesday night with the same players from Escola Técnica present. Many close contests were witnessed and those present had an enjoyable evening. Present Miss Knott, Kochler, the Matas and the Saunders.

"pitch" pelo nosso time de soft-ball. Matolin que treinou com ele no ultimo sabado, disse-me que Fouts está se exercitando duramente para nos tirar do buraco, devido à ausencia de Lang.

Boddy, o nosso braço forte, tirou a tipóia terça-feira e prometeu voltar a jogar dentro em breve. Ele insiste que nunca mais fugirá de nenhum jogador que venha em sua direção. Toda a turma se interessará em saber que "Ruth" foi aquele que autografou a tipóia no seu braço.

T E N I S

O time de tennis praticou duas vezes, à noite, na semana passada. Segunda-feira, também à noite, eles experimentaram umas combinações muito boas. Setzer e Goecke venceram Troy e Fouts. Fouts e Setzer venceram Troy e Goecke e Fouts e Goecke perderam para Troy e Setzer. Setzer está jogando muito bem e Troy ainda está meio atrapalhado com o seu joelho. Na noite de quinta-feira, Mata e Setzer jogaram contra Cook e Saunders que tiveram a vantagem de 1 set no fim da noite. Mata continua com o seu ótimo jogo da semana passada dando uma bela exibição de tennis.

B A D M I N T O N

Realizou-se quinta-feira à noite, o jogo de Badminton, com os mesmos jogadores da E. T. Av. Presenciamos muitas partidas bem equilibradas e todos os presentes tiveram uma noitada muito agradável. Estavam presentes Miss Knott, Kochler, os Matas e os Saunders.

AIRCRAFT COURSE COVERS MANY SUBJECTS

(Continuação da página 2)

city in place of hydraulic systems the knowledge of electricity is vital to the aircraft mechanic of today's multi-engined airplanes.

Aircraft mechanics are often called upon to perform engine change. To change the engine the mechanic must also know how to remove and install all types of propellers. Engine change itself consists of all work necessary to remove one power plant and install another, and to connect all lines and controls. The proper starting of the engine and a check of its ground operation is the duty of the mechanic that makes the engine change. To perform this job the mechanic must have a thorough knowledge of engines and their principles of operation as well as an understanding of such engine accessories as carburetors, magnetos and starters.

In summary the aircraft mechanic must not only be man of natural mechanical ability but have a sound knowledge of all parts of the airplane. And it is because of this wide general knowledge that the airline companies are looking to the field of aircraft specialists in choosing the flight mechanic necessary for the operation of today's large four engine transport airplanes.

Beside his natural ability and technical knowledge an aircraft mechanic must also be a man of thorough personal integrity as the safety in flight of airplane, crew passengers and cargo falls heavily up on his shoulders.

nhecimento de eletricidade é vital a todo mecânico de aviões multimotores de hoje.

Muitas vezes um mecânico de avião é chamado para uma troca de motor. Para isso o mecânico deve saber também como remover e instalar todos os tipos de hélices. A troca de motor em si, consiste em todo o trabalho de remoção de uma fonte de força e a instalação de outra, com a consequente ligação de todos os fios e controles. O mecânico que faz a troca deve verificar o funcionamento do motor em terra. Para fazer isso ele deve ter um conhecimento completo de motores e seus princípios de operação, assim como uma compreensão dos acessórios dos motores tais como carburadores, magnetos e motores de arranque.

Em suma, o mecânico do avião deve não apenas ser homem de habilidade mecânica natural mas precisa também ter um bom conhecimento de todas as peças do avião. E é por causa desse conhecimento extenso que as companhias de navegação aérea procuram escolher entre os especialistas de aviões os mecânicos de voo necessários à operação de seus enormes aviões quadrimotores de transporte.

Além de sua natural habilidade e de seu conhecimento técnico, o mecânico de aviões deve possuir integridade pessoal, pois sobre os seus ombros recai pesadamente toda a segurança em voo do avião, da tripulação, dos passageiros e da carga.

THE STUDENTS' KEYHOLE

BY MARIE AND FLORENCE WILLIAMS

TRADUZIDO PELO ALUNO WILSON RUIZ

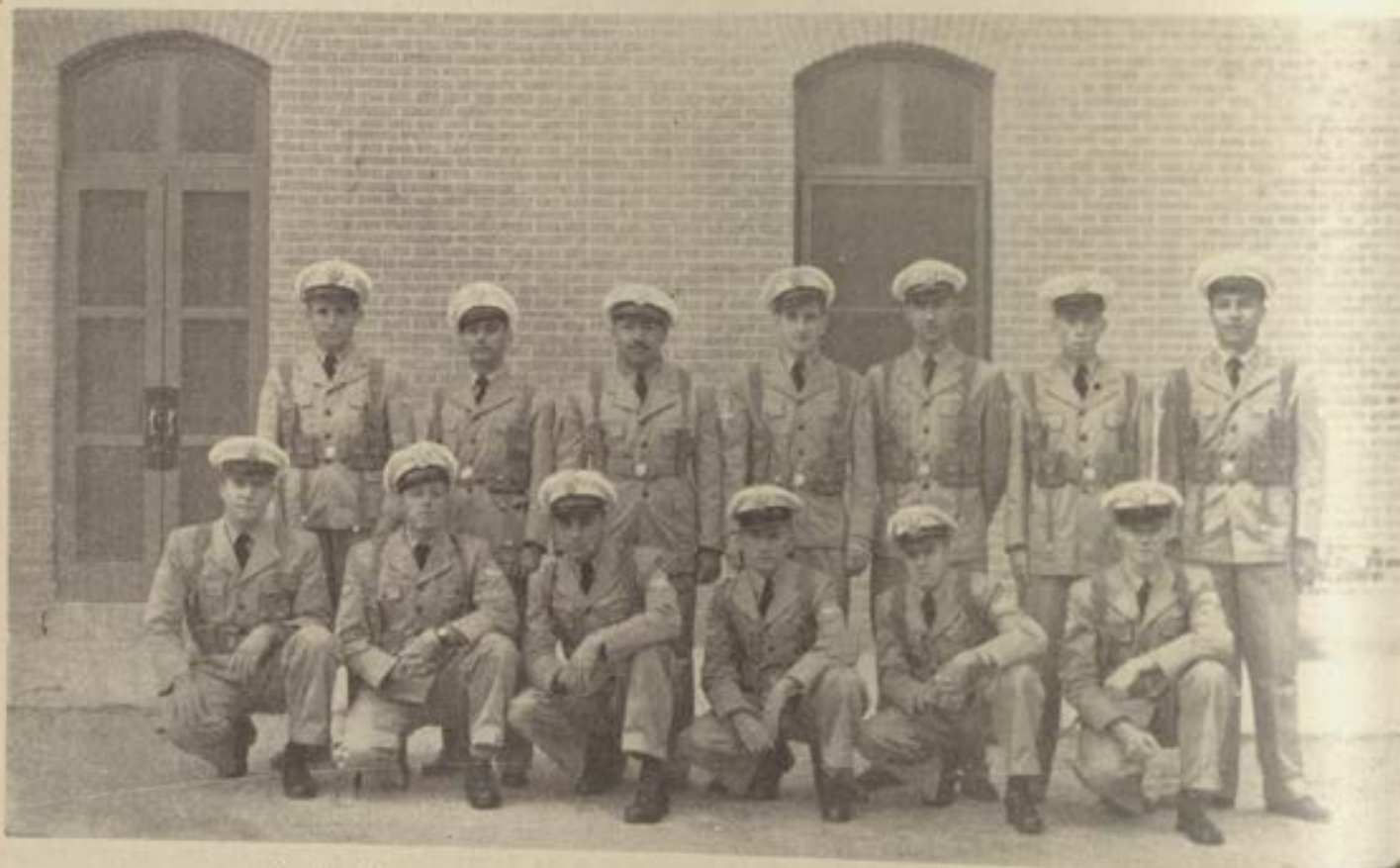
Fernando Fraga Moreira Pigeard, Student Number 288, is a Paulista. Before coming to E.T.Av. he studied in the Ginásio Paulistano. His ambition is to be an aeronautical technician. Fernando's favorite amusements are hunting and fishing.

José Manoel Ugarte Azurza, Student Number 289, is from São Paulo. He has received military training in the Bateria Quadros, 6th. Grupo de Artilharia de Dorso, having been promoted to the rank of third Sergeant. José enjoys sports, especially horseback riding, swimming, and basketball. He also is fond of country life and spends his vacations there. He is interested in learning to speak English correctly.

Fernando Fraga Moreira Pigeard, Aluno número 288, é Paulista. Estudava no Ginásio Paulistano antes de vir para a E. T. Av. Sua ambição é ser um técnico aeronáutico. As diversões favoritas de Fernando, são caçar e pescar.

José Manoel Ugarte Azurza, Aluno número 289, é de São Paulo. Recebeu treinamento militar na Bateria Quadros, 6.º Grupo de Artilharia de Dorso, tendo sido promovido a 3.º sargento. José aprecia esportes especialmente equitação, natação e bola-a-cesto. Ele também é amante da vida de campo, onde passa suas férias. Está interessado em aprender a falar o Inglês corretamente.

GROUP 19 B



No 1.º plano — PINHEIRO, MOTTA, SASSI, TROMBE, NAUFEL, M. MOTTA
Atrás — SALGADO, GALANTE, GUEDES, AZURZA, MALUF, PIGEARD, MENEZES.

Antonio Lopes Pinheiro, Student Number 290, is from Jacarezinho, Paraná. He is anxious to serve the F.A.B. when he completes his course here. Some day he hopes to become a test pilot. Antonio likes tennis, volleyball, football, cricket, and dancing.

Ruy Junqueira Trombe, Student Number 291, came here from Rio Claro where he studied in the Colegio Estadual. He is very happy here, for he has always wanted to study aviation. Sports interest him greatly, chiefly swimming and tennis.

Sebastião Pinto Salgado, Student Number 292, has served about a year in the F.A.B. and is

Antonio Lopes Pinheiro, Aluno número 290, é de Jacarezinho, Paraná. Quer servir a F.A.B. quando completar seu curso aqui. Algum dia, quer chegar a piloto de provas. Antonio gosta de tenis, volleyball, futebol, cricket e de dansar.

Ruy Junqueira Trombe, Aluno número 291, veio de Rio Claro onde estudou no Colégio Estadual. Está muito contente aqui uma vez que sempre desejou estudar aviação. Os esportes lhe interessam muito, principalmente natação e tenis.

Sebastião Pinto Salgado, Aluno número 292, serviu por um ano na F.A.B. e está estudando para melhorar seu conhecimento sobre aviação.

here studying to improve his knowledge of aviation. He is enjoying his stay here, for he is interested in aviation and military life. Sebastião is a Paulista.

Milton Motta, Student Number 293, is from this capital. He studied in the Colégio Estadual de São Paulo. Milton's ambition is to travel throughout Brazil. He would like to be a radio technician. His favorite sport is football, but he also enjoys camping.

Haisar Maluf, Student Number 294, is a Paulista. He served in the C.Q. do 6.º R.I. as a reservist, and enjoyed his stay there. He had a shop where glass objects were manufactured. Haisar studied music. He is very anxious to excel in his studies here at E. T. Av.

José E. Motta, Student Number 295, comes from Itaperuna. He studied before coming here. José would like to be a Link operator. Volley Ball, Basket Ball, and rowing are his favorite sports.

Oswaldo Sassi, Student Number 296, is from this capital. Before entering E. T. Av., he belonged to Serviço de Transmissão da Força Policial of São Paulo. Since he is an experienced radio operator, he would like to study radio maintenance. Oswaldo also worked as an accountant. Although he likes all sports, he prefers hunting and fishing.

Mariano de Mello Galante, Student Number 297, is a Paulista. He worked as a mechanic in the "VASP" before coming here. Mariano is familiar with some types of aircraft engines, but is eager to become an expert in this field. He is enjoying the study of English, and is fond of reading.

Lincoln Naufel, Student Number 298, is from Morrinhos, in the state of Goiás. He studied here before coming to E. T. Av. His greatest ambition is to become an aircraft specialist.

Abijar Luiz de Menezes, Student Number 299, is interested in studying aerial navigation. He has always been interested in aviation. Abijar worked at night and continued his studies at night, just before entering E. T. Av.

Second Sergeant Hemeterio Raymundo Guedes, Special Student 2-E, is from Manaus in the state of Amazonas. He has served the Aeronautica for twelve years, eight of them being in the Parque de Aeronautica dos Afonsos, later he served in the Escola de Especialistas de Aeronautica, finally being transferred to Base Aerea de São Paulo. He is very happy here studying to perfect his mechanical ability and so be better fitted to serve his country.

Está gostando daqui porque se interessa pela aviação e pela vida militar. Sebastião é paulista.

Milton Motta, Aluno número 293, é desta capital. Estudou no Colégio Estadual de São Paulo. A ambição de Milton é viajar pelo Brasil. Gostaria de ser um rádio-técnico. Seu esporte favorito é o futebol, mas também gosta de fazer acampamentos.

Haisar Maluf, Aluno número 294, é paulista. Serviu no C.Q. do 6.º R.I. como reservista e gostou de sua estadia lá. Possuía uma oficina onde eram manufaturados objetos de vidro. Haisar estudou música. Está muito ansioso por sobressair-se nos seus estudos aqui na E. T. Av.

José E. Motta, Aluno número 295, veio de Itaperuna, no Rio. Estudava antes de vir para cá. José gostaria de ser operador de Link. Volleyball, bola-ao-cesto e remo são seus esportes favoritos.

Oswaldo Sassi, Aluno número 296, é desta capital. Antes de entrar na E. T. Av. pertencia ao serviço de transmissão da Força Policial de São Paulo. Uma vez que é rádio-operador gostaria de estudar rádio-manutenção. Oswaldo também trabalhou como contador. Ainda que goste de todos os esportes, prefere caçar e pescar.

Mariano de Mello Galante, Aluno número 297, é Paulista. Trabalhava como mecânico na "Vasp" antes de entrar aqui. Mariano está familiarizado com alguns tipos de motores de aviões, e está ansioso por se especializar naquele campo. Gosta de estudar Inglês e é amante de leituras.

Lincoln Naufel, Aluno número 298, é de Morrinhos, no Estado de Goiás. Estudava aqui antes de entrar na E. T. Av. Sua grande ambição é ser um especialista em aviões.

Abijar Luiz de Menezes, Aluno número 299, está interessado em estudar navegação aérea. Sempre se interessou pela aviação. Abijar trabalhava e estudava pouco antes de entrar para a E. T. Av.

Segundo Sargento Hemeterio Raymundo Guedes, Aluno especial número 2-E, é de Manaus, no Estado de Amazonas. Serviu à Aeronáutica por 12 anos, sendo oito deles no Parque de Aeronáutica dos Afonsos. Mais tarde serviu na Escola de Especialistas de Aeronáutica, sendo finalmente transferido para a Base Aérea de São Paulo. Está muito contente aqui onde está se aperfeiçoando em sua habilidade mecânica para melhor servir a seu país.

THE WORLD'S FIGHTING AIRPLANES

É muito utilizado atualmente na escolta de bombardeiros diurnos e com tanques auxiliares especiais tem um alcance de mais de 2.400 quilômetros.

Foi agora anunciada uma nova versão do P-47. Um motor Pratt & Whitney melhorado desenvolve 2.200 HP. e utiliza injeções de água para casos de velocidade de emergência. Está armado de oito metralhadoras de calibre 50 e como é usado para bombardeios, pode carregar

for emergency bursts of speed. It carries eight 50 cal. machine guns, and being used for bombing, can carry two 1.000 lb. bombs. A new "bubble" canopy of plexiglass for better pilot visions is used and a four-bladed "butler paddle" propellor adds greatly to its climbing speed.

duas bombas de 453 quilos. Uma carlinga coberta de "plexiglass" dá ao piloto uma visão melhor e a hélice de quatro pás aumenta grandemente sua velocidade de ascensão.

Continuação da pag. 9)



"COM OS CUMPRIMENTOS DE S. M. O IMPERADOR"

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 Rocco
- 2.º Ten. Med. Aer. Marcelo Pio 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 REDADORES — Temporário

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

REDADORES ASSOCIADOS

- Arman Williams ARTISTA ASSOCIADO
- Will H. Clews ARTISTA ASSOCIADO
- Robert E. Hoose OS AVIOES DE COMBATE DO MUNDO
- Sandy Saunders SECÇÃO ESPORTIVA
- Jack Mafa WHAT'S FAZING
- Marie Williams } CANTINHO DOS ALUNOS
- Florence Williams }
- J. Pontual } ALUNADAS
- Aziz Elias } ALUNADAS
- Jeannette Chedick SECÇÃO DOS ALUNOS