

6-23-1945

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-06

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. II

23 DE JUNHO DE 1945

N.º 70

“COMBINA A ENERGIA DO CHEFE E À GENEROSIDADE DO AMIGO”

TRANSCORRE AMANHÃ O NATALÍCIO DO COMANDANTE DA E. T. Av.
RÁPIDOS TRAÇOS DA PERSONALIDADE DO ANIVERSARIANTE

No S. João de 1906, o lar do casal Maria Cacilda — Agnelo Mendes da Silva, em Maceió, capital do Estado de Alagoas, recebia um presente régio dos ceus: um robusto menino, cuja vivacidade já denunciava o futuro dominador dos espaços.

— Que nome receberá?

O nome estava determinado pelo santo do dia: João, o suave precursor, o companheiro de infância do Messias...

Tal é o acontecimento que amanhã os numerosos amigos e admiradores do Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva comemoram com imensa satisfação. Nem é para menos o regosijo: o aniversariante é dessas pessoas que, pelo seu fino trato, cativam logo à primeira vista. Sua carreira tem sido das mais brilhantes, mercê das qualidades de amor ao estudo e rígido cumprimento do dever que o caracterizaram desde o verdor dos anos. Ingressado na Escola Militar a 24 de Abril de 1924, aos 24 anos iniciava o oficialato. No natal de 1931, casou-se com D. Alice Deiró.

No posto de capitão, foi designado para fazer o curso de Engenharia na Escola Superior de Aeronáutica de Paris, e da França foi incumbido de missão da FAB nos Estados Unidos. Em dezembro de 1941 foi promovido a major aviador, já em plena vigência do Ministério da Aeronáutica, que fôra criado onze meses antes.

Ao voltar dos Estados Unidos, serviu na Sub-Diretoria de Técnica, quando a Escola Téc-

On "St. John's Day" in 1906, at the home of Maria Cacilda and Agnelo Mendes da Silva in Maceió, capital of the state of Alagoas, a boy was born. His vivacity pointed him out as a future conqueror of the skies.

— What should be his name?

The answer to this question was given by the date. The name would be John, in honor of the Messiah's childhood companion.

It is this date that the great number of friends and admirers of Lieut. Col. João Mendes da Silva will commemorate tomorrow with great satisfaction.

The Colonel's career has been very brilliant on account of his great love for studies and the strict sense of duty which has characterized him from his youth. He joined the Military School on April 24, 1924 and became an officer at the age of 24. On Christmas 1931, he married Miss Alice Deiró.

As a Captain he was sent to Paris where he took an engineer's course. From France he went to the U.S. with the rank of Major. The aeronautical Ministry had been

created eleven months before.

Returning from the U.S. he served in the Technical Sub-Directory and when E.T.Av. was founded he was chosen by Minister Salgado Filho as his representative and commander of the Students Corps.

His work can be better demonstrated by facts than words: here is the School with little

(Continúa na pág. 3)



TEN. CEL. AV. ENG. JOAO MENDES DA SILVA,
COMANDANTE DA E. T. Av.

OFICIAL BRASILEIRO CONDECORADO POR SEUS RELEVANTES SERVIÇOS NA AVIAÇÃO

WASHINGTON — (S.I.H.) — Uma ambiciosa citação por serviços relevantes na aviação foi outorgada ao tenente-coronel Rubem Canabarro Lucas, piloto veterano brasileiro, com mais de 4.600 horas de voo.

Numa cerimônia simples mas impressionante, o coronel Oliver H. Stout, Comandante da Base aérea do Exército em Greenville, na Carolina do Sul, colocou seu próprio distintivo de Comandante na blusa do oficial Brasileiro.

A citação autorizava este privilégio raramente concedido a oficiais de outras forças aéreas — ostentar a Insignia do Comando da Força Aérea Norte-Americana. A autorização foi dada pelo General Henry H. Arnold, Comandante das Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos, de acordo com o pedido do coronel Stout.

A incomum cerimônia teve lugar na sede do comando da Base tendo o coronel Stout declarado sentindo-se muitíssimo orgulhoso em apresentar a bem merecida citação. "Sinto-me particularmente grato — acrescentou — por ter esta oportunidade aparecido quando nós, na base aérea de Greenville, sentimos-nos honrados por estar contribuindo com pequena parcela para o treinamento de oficiais e praças brasileiros, que estão lutando ombro a ombro com nossas próprias forças armadas, em prol de um objetivo comum".

O coronel Lucas cursou a Escola Militar do Brasil, donde saiu aspirante em 1930, tendo servido, desde então, na Força Aérea Brasileira. Em 1943 deu início às suas atividades com a A.A.F. tendo servido como oficial de ligação e observador na Argélia, na Córsega e na Itália o combatido em Anzio e em Perugia.

Após haver-se desobrigado de suas missões no ultra-mar, o tenente coronel Lucas esteve no campo de treinamento aéreo do Exército em Pampas, no Texas, onde recebeu o distintivo de piloto da A.A.F., das mãos do oficial comandante daquela base, em fevereiro deste ano. No mesmo mês, foi transferido para a Base de Greenville afim de assumir as funções de oficial comandante dos 24 oficiais e praças brasileiros que ali se encontram em treinamento.

WASHINGTON — (S.I.H.) — The much prized citation for outstanding Services was bestowed upon Lieut. Col. Rubem Canabarro Lucas, veteran Brazilian pilot who has more than 4.600 hours of flight to his credit.

At a simple but very impressive ceremony, Colonel Oliver H. Stout, Commander of the Army Air Base in Greenville, South Carolina, placed his own Commander's Badge on the Brazilian officer's blouse.

The citation authorized the privilege, very rarely given to officers of other air forces, of using the A.A.F.'s Command Badge. The privilege was given by General Henry H. Arnold, Commander of the Army Air Forces, at Colonel Stout's request.



Ten. Cel. Rubem Canabarro Lucas

The unusual ceremony was held at the Base Command's Headquarters and Col. Stout declared that he was very proud to present the well-earned citation. "I am especially grateful", he added, "that this opportunity appeared just when we are having the honor of contributing with a small part of the training given to the Brazilian officers and soldiers, who are fighting together with our armed forces, for the sake of a common objective".

Colonel Lucas went through Brazil's Military School from which he was graduated as an officer in 1930. Ever since then he has served in the Brazilian Air Forces (F.A.B.) and in 1943 he started his activities with the A.A.F. He served as a Liaison Officer and Observer in Argelia, Corsega and Italy. He fought at Anzio and Perugia.

After having completed his overseas missions, Col. Lucas went to Pampas Army Air Training Center, Texas, where, in February, he received the A.A.F. pilot's wing from the Base's Commanding Officer.

He was transferred, that same month, to the Greenville Air Base where he assumed command over the 24 Brazilian Officers and soldiers who are stationed there for training purposes.

A COOPERAÇÃO DA E. T. Av. COM A MOTO-MECANIZAÇÃO DO EXÉRCITO NACIONAL

O general de Divisão Milton Freitas de Almeida, grande amigo da E. T. Av., enviou o seguinte officio ao ten. cel. av. João Mendes da Silva:

"Ao afastar-me das funções de Diretor da Moto-Mecanização aprez-me agradecer-vos a colaboração de real valor prestada pela Escola Técnica de Aviação a esta Diretoria. As facilidades que sempre encontrei para as diversas medidas que no interesse da Moto-Mecanização vos foram solicitadas, especialmente no que diz respeito ao funcionamento de cursos para os praças do Exército, são bem um indice do alto espirito de cooperação de que, para maior grandesa das Forças Armadas do Brasil, estão embuidos igualmente o pessoal do Exército e da Força Aérea Brasileira".

General Milton Freitas de Almeida, who is a great friend of E. T. Av., has sent the following note to Col. João Mendes da Silva:

"As I am now leaving the direction of the Motorized Division, I take the greatest pleasure in thanking you for the valuable collaboration which has been given by E. T. Av. The readiness with which you have answered the requests of the Motorized Division, especially in relation to the functioning of courses for the army soldier's, is a sign of the highly cooperative spirit which exists between the Army and Air Force. It is this spirit of cooperation that will, without doubt, help to develop the Brazilian Armed Forces.



Aspetto de Estruturas Primárias, dept. de Motores, que focaliza o instrutor Pierce e os alunos Costa (1173), Boeta (1179) e Rosa (1175).



No dept. de Motores, fase de Estruturas Primárias. Sob a orientação de Mr. Mayes, vemos os alunos Zocca (1183) e Borges (1181).

COMBINA A ENERGIA DO CHEFE A GENEROSIDADE DO AMIGO

(cont. da página 1)

nica de Aviação foi criada, tendo sido designado pelo Ministro Salgado Filho como seu representante e comandante do Corpo de Alunos. Do que tem sido sua atuação, melhor do que as palavras, dizem os fatos: aí está o nosso estabelecimento que em pouco mais de um ano de existência, já grangeou um renome internacional, estando a prestar serviços relevantes à causa da aeronáutica brasileira e à politica de solidariedade continental.

O Ten. Cel. Av. Eng. Mendes, sabendo aliar a enèrgia do comandante, a justiça do chefe de serviço e a bondade do amigo, faz portanto jus a todas as manifestações de aprêço que no dia de amanhã aviadores militares e civis, autoridades, funcionários e alunos lhe promovem, e às quais,

more than a year of existence. It has already created international fame. It is giving Brazilian aeronautics a big impulse and is helping the continental friendship policy.

Lieut. Colonel Mendes is able to combine the energy of a commander with the kindness of a friend. He is well deserving of all the manifestations of esteem which will be given him tomorrow by military and civilian pilots, authorities, employees and students.

The Fly Paper has the pleasure of adding to all others its wishes of "Ad multos annos!"

"Papel Pega-Mosca", excusando-se por publicar estas notas à sua revelia, vem associar-se prazerosamente. "Ad multos annos!"

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

By ROBERT E. HOOSE

Por seis longos e tumultuosos anos, pesadas nuvens de guerra pairaram sobre grande parte do mundo. Os pensamentos e a energia dos povos da terra foram amplamente empregados na continuação desta guerra. Agora, as potências do "eixo" jazem prostradas no chão da Europa, e com sua derrota, uma réstea de luz atravessa os bulhões.



ROBERT HOOSE

Este raio luminoso simboliza a esperança — esperança no futuro, que vive no coração dos homens civilizados, que mais uma vez podem respirar um ar puro e livre, e contemplar acima de suas cabeças um céu azul.

Talvez nos seja permitido vislumbrar alguma coisa neste futuro. Que este prometido mundo de amanhã nos trará? E a aviação, esta nova força dinâmica da sociedade dos homens, para onde se dirigirá? Como afetará nossas existências?

As respostas a tais perguntas podem ser apenas conjecturas. Contudo, alguns indícios reveladores podem ser obtidos das fotos e descrições cuja publicação acaba de ser permitida, de um novo avião de passageiros, fantásticamente enorme. Este gigantesco pássaro feito por mãos humanas é dotado de asas que de ponta a ponta equivalem à altura de um edifício de 21 andares. Tem doze vezes o tamanho do atual avião de passageiros tipo padrão, bimotor, atualmente empregado pela navegação comercial. Seu peso é de 145.000 quilos.

Seis enormes motores tocam este aparelho e geram uma força em HP igual à de 353 motores de automóveis. Para evitar a perturbação da corrente de ar sobre a borda de ataque das asas, estacadores de força foram localizados na borda de fuga e dotados de hélices do tipo invertido.

Na vasta fuselagem em forma de convés deste avião, há lugar para 204 passageiros e a tripulação, ficando ainda espaço para 6.500 quilos de bagagem, correio e encomendas.

Comparamos estes dados com a capacidade de carga dos gigantescos aviões de carreira construídos pouco antes da guerra e usados para serviço entre as Américas e na travessia do Oceano. O "Stratoliner" Boeing conduzia 33 passageiros. O "Clipper" Boeing, muito maior, tinha espaço para 68 passageiros e tripulantes. A primeira versão comercial do transporte da Força Aérea do Exército dos EE.UU., o C-54, levava 52 passageiros.

Vãos sem escala podem ser efetuados entre Miami, Flórida — nos EE. UU. — e o Rio de Janeiro, com a tremenda autonomia de voo deste novo Clipper. Suas dimensões são pouco mais de duas vezes as da Fortaleza Voadora, com uma envergadura de 70 metros e um comprimento de 55 metros e meio.

For six long and tortuous years heavy war clouds have hung over much of the world. The thoughts and the energy of the peoples of the world have been largely taken up in the prosecution of this war. Now the axis powers lay prostrate in Europe, and with their defeat a shaft of light is seen in the overcast.

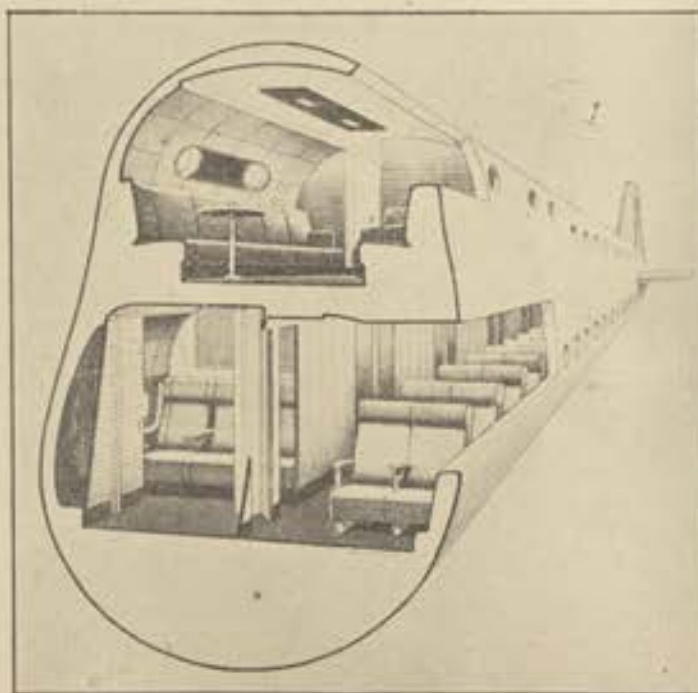
This beam of light symbolizes hope — a hope for the future in the heart of civilized mankind, that once again he can breath clean, free air and above him see a blue sky.

Perhaps we may permit ourselves a look into this future. What does this promised world of tomorrow hold for us? And aviation, this new dynamic force in the society of man, where is it headed? How will it affect our lives?

Answers to these questions can only be guessed. However a revealing hint is obtained from the pictures and story just released of a fantastically huge new passenger plane. This gigantic man-made bird has wings that from tip to tip are the equivalent of a 21 story building. It is twelve times the size of the present standard twin-engined passenger planes now in service with the airlines. It weighs 320,000 pounds.

Six huge engines power this craft and generate a horsepower equal to 353 average automobile engines. To avoid the disturbance of the even flow of air over the leading edge of the wings these powerplants have been located on the trailing edge and mount pusher type propellers.

In the vast, two decked fuselage of this plane is room for 240 passengers and the crew, and space left for 15,300 lbs. of baggage, mail and express.



Corte transversal que nos dá uma idéia clara do que é o interior do gigante.

UMA CARTA DO GENERAL H. H. ARNOLD

O general H.H. Arnold, Comandante das Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos, enviou ao ten. cel. av. Eng. João Mendes da Silva a seguinte carta:

"Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva
Comandante Escola Técnica de Aviação
São Paulo, Estado de São Paulo

Caro Coronel Mendes da Silva:

Acabo de receber os belos albums contendo fotos tanto da minha visita à Escola Técnica de Aviação, como outras mostrando as várias atividades de vossa escola.

É para mim um grande prazer possuir essas recordações tão magnificamente preparadas. Desejaria que transmitissem a minha apreciação a todos os que participaram da sua confecção. Muitos agradecimentos pela vossa bondade em me enviando estes albums.

Sinceramente,
H. H. ARNOLD
General Comandante da A.A.F."

General Arnold, Commander of the Army Air Forces, has sent Lieut. Colonel João Mendes da Silva the following letter:

"Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva
Comandante da Escola Técnica de Aviação
São Paulo, Estado de São Paulo

Dear Coronel Mendes da Silva:

I have just received the beautiful albums containing pictures taken during my visit to the Escola Técnica de Aviação and others showing various activities at your school. I am delighted to have these beautifully prepared souvenirs and I wish you would pass along my appreciation to all those who had a part in their preparation.

Many thanks for your own kindness in sending these albums to me.

Sincerely,
H. H. ARNOLD
Commanding General, Army Air Forces"

Numerosos destes gigantes aéreos estão sendo construídos pela Consolidated-Vultee Aircraft Corp., dos Estados Unidos, para a Pan American Airways. O plano não é sonho de visionários. Um modelo em tamanho natural ficou pronto e a companhia aguarda apenas que se alivie a escassez de material devida à guerra, para iniciar a construção.

Um corte transversal deste aparelho mostra as disposições interiores para os 204 passageiros. De acordo com os dados publicados, "o convés superior é dividido em duas seções para passageiros, com uma espaçosa sala de repouso e uma cantina separando-as. O convés inferior contém beliches e confortáveis poltronas móveis, que são dotadas de rádios, luzes individuais para leitura e outros confortos."

A Consolidated Vultee é a criadora do famoso PBV (Catalina), do PB2Y (Coronada) e do B-24 (Liberator), bem como do novo bombardeador gigante, ainda secreto, o B-32. Seus engenheiros acumularam muita experiência na construção de grandes aparelhos. Neste ciclópico novo "Clipper", acumularam sua vasta soma de conhecimentos.



O novo e gigantesco Pan-American Clipper.

Compare this with the load-carrying ability of the giant airliners built just prior to the war, and used for service between the Americas and across the oceans. The Boeing "Stratoliner" carried 33 passengers. The much larger Boeing "Clipper" had room for 68 passengers and crew. The first commercial version of the U. S. Army Air Force transports, the C-54, carried 52 passengers.

Non-stop service can be effected between Miami, Florida, in the United States and Rio de Janeiro with the tremendous range of this new Clipper. Its dimensions are somewhat larger than twice the size of the Flying Fortress, with a span of 230 ft. and a length of 182 ft.

A large number of these aerial giants are being built by the Consolidated-Vultee Aircraft Corp., of the United States, for the Pan American World Airways. The plane is not a visionary dream. A full scale model has been built, and the company awaits only the release of war-scarce materials to begin construction.

The cutaway view of this new Pan American Clipper shows the interior arrangement for the 204 passengers. According to the report released, "the upper deck is divided into two passenger sections with a spacious lounge, rest rooms and a pantry separating them. The lower deck contains staterooms and comfortable reclining seats which are equipped with radios, individual reading lights and adjustable headrests".

Consolidated Vultee is the maker of the famous PBV, "Catalina", the PB2Y, "Coronada", and the B-24, "Liberator", as well as the still secret giant new bomber, B-32. They have accumulated much know-how in large plane construction. In this giant new Clipper they have incorporated this vast sum of knowledge and experience.

ENTROU EM FUNCIONAMENTO A TÔRRE DE CONTRÔLE DO AEROPORTO DE CONGONHAS

Depois de árduos trabalhos e dando seqüência aos planos de melhoramento do aeroporto de S. Paulo, entrou em funcionamento na terça-feira, com um selecionado grupo de técnicos especialistas, a moderna tórre de contrôle montada sob a supervisão do dr. Geraldo Homem de Melo, Diretor da Sociedade Técnica Paulista. A tórre foi construída segundo os moldes do tipo-padrão da Administração Aeronáutica Civil dos E.E. U.U., funcionando de início com os técnicos que na Escola Técnica de Aviação fizeram o curso de "Tórre de Contrôle".

Um dos instrumentos mais interessantes ali instalados é o rádio-farol, aparelho usado para fins de localização e que, numa frequência de 55", irradia seu prefixo a todos os aviões que demandam aquêle aeroporto. É montado em tórre metálica, com pára-sol, possuindo na antena 1.000 Watts moduláveis.

Os primeiros ensaios foram feitos com um avião da Cruzeiro do Sul, tendo-se confirmado o alcance da emissora, que é de 80 kms. Também se fez uma prova com o avião militar B. T. 15-43, primeiro avião militar a entrar em contato com a tórre.

Para acompanhar os trabalhos, veio do Rio de Janeiro o técnico da Diretoria de Rotas Aéreas do Ministério da Aeronáutica sr. Alberto Ferreira da Costa. É o seguinte o quadro de especialistas formados pela E.T.Av. que iniciaram os trabalhos da nova tórre: Sargento Tácito José Grubba, Fleury Bottene, Francisco Drezza, Milton Cruz, Renato Lencioni e Adolpho Krasilchik. Estes ex-alunos terminaram seu curso dia 3 de março dêste ano, integrando a 14.ª turma que teve como paraninfo o Brigadeiro do Ar Ivo Borges.



After a great deal of hard work and following the plans of improvement of the São Paulo Airport, the modern Air-Traffic Control Tower is functioning under the supervision of Dr. Geraldo Homem de Melo, Manager of the "Sociedade Técnica Paulista". A fine group of specialists will be the crew of this tower. The tower was built according to the standard type of the Civil Aeronautics Administration of the U.S.A. At first it will work with technicians graduated by E.T.Av. in the Air Traffic Control specialty.

One of the most interesting instruments used is the radio beam used to locate planes. It works in the frequency of 55". It broadcasts its call signs to all airplanes that approach the airport. It is mounted in a metallic tower, with a cover and has 1,000 modulating watts.

The first experiments were made with an airplane of the "Cruzeiro do Sul". The scope of the station was confirmed to be of 80 Kms. Another experiment was made with a B.T. 15-43 military plane, the first to get in touch with the tower.

Mr. Alberto Ferreira da Costa, technician of the "Diretoria de Rotas Aéreas" of the Air Ministry in Rio de Janeiro, came to inspect the work. The following specialists compose the crew of the new tower: Sergeants Tácito José Grubba, Fleury Bottene, Francisco Drezza, Milton Cruz, Renato Lencioni and Adolpho Krasilchik. These ex-students graduated on May 3, being part of the 14th group that had Air-Brigadier Ivo Borges as sponsor.

VISITA À E. T. Av.

— Na segunda-feira última, visitou-nos o capitão Antonio Astorga, professor da Escola Preparatória de S. Paulo, Oficial do Exército, atualmente na reserva, faz parte do quadro do magistério. O visitante teve ensejo de examinar os métodos didáticos aqui aplicados, tendo feito referências altamente lisonjeiras ao ensino que se ministra na Escola Técnica de Aviação.

Somos gratos pela gentileza.

Last Monday the School was visited by Captain Antonio Astorga, a São Paulo Preparatory School teacher. He is a Reserve Officer of the Army and also a member of the Educational Board. The visitor had the opportunity of examining the teaching methods used here at E. T. Av.

We are grateful for the compliments bestowed upon the School by the visitor.

O TENENTE CORONEL AV. NELSON WANDERLEY VISITOU A E. T. Av.

O tenente coronel av. Nelson Lavenere Wanderley — um dos mais jovens oficiais de sua patente na FAB, pois conta com apenas 35 anos, dos quais cerca de vinte dispendidos em servir às forças armadas brasileiras — esteve na terça-feira última em companhia de sua Exma Senhora D. Sofia Helena Wanderley e do major médico av. Dr. Antonio Fleury em visita a este estabelecimento.

O distinto aviador militar é natural do Distrito Federal, tendo verificado praça como cadete do Exército a 1. de abril de 1927. Entre os diversos cursos especializados que possui, conta-se o do Air Corps Training Center nos Estados Unidos. Já no ano passado contava com cerca de 2.000 horas de voo. É atualmente o Comandante do Segundo Regimento sediado em Cumbica, onde também serve o major médico Antonio Fleury.

Os visitantes percorreram a Escola, acompanhados pelo ten. av. Ariovaldo Villela e a redatora do "Papel Pega Mosca", tendo demonstrado vivo interesse pelo trabalho que aqui se processa. Demoraram-se mais acuradamente no Departamento de Motores, onde o coronel Wanderley palestrou com os instrutores e alunos.

Somos gratos pelas amáveis referências feitas ao nosso estabelecimento.



NO DEPT. DE MOTORES — Aspetto da visita do Col. Wanderley em palestra com o Instrutor Sr. Spier.

Lieutenant Colonel Nelson Lavenere Wanderley, accompanied by his wife, Mrs. Sofia Helena Wanderley and Major Antonio Fleury of the F.A.B., visited the School last Tuesday.

Colonel Wanderley, who is 35 years old, is one of the youngest officers of his rank in the F.A.B. He was born in the Federal District and started his military career as an army cadet on April 1, 1927. Among the many speciality courses which he took was that of the Air Corps Training Center in the U.S.A. Last year he already had nearly 2,000 flying hours. He is now the Commandant of the Second Regiment with headquarters at Cumbica where Major Antonio Fleury, is also stationed.

Lieutenant Ariovaldo Villela and the "Fly Paper's" Editor took the visitors through the School's departments. The visitors demonstrated very great interest in the work which is being accomplished at E.T.Av. and the Colonel stopped in the Engines Dept. to talk to the instructors and students.

We are grateful for the compliments bestowed upon E.T.Av. by the visitors.

PROMOVIDO O CHEFE DA SECCÃO DE ESTATÍSTICA

Acaba de ser promovido ao posto de segundo tenente da arma de Infantaria o Asp. da Reserva Conv. Joaquim Cruz Sérgio Ferreira, atual chefe da Secção de Estatística (S.M.8) da E.T.Av.

Tenente Sérgio já foi Assistente do Departamento de Economia da Federação das Indústrias de S. Paulo, havendo cursado a Escola Livre de Sociologia de S. Paulo, onde se bacharelou em Ciências Políticas e Sociais. Antes de ser convocado, exercia o magistério, tendo lecionado matemática em diversos estabelecimentos de ensino, notadamente o Mackenzie College. Foi um dos ideadores da campanha pelo povoamento do Oeste brasileiro, que se caracterizou pelo lema "Rumo ao Oeste", tendo de há muito verificado a necessidade premente de se utilizar a aviação naquelas plagas.

Este ano, dados os seus conhecimentos especializados no assunto, foi designado pelo Comandante da Escola para chefiar a Secção de Estatística.

Sua recente promoção encheu de júbilo os meios civis e militares deste estabelecimento.

Officer candidate (aspirante) Joaquim Cruz Sérgio Ferreira, of the Infantry Reserve and head of the Statistics Department of E.T.Av., has just been promoted to the rank of 2nd Lieutenant.

Lieutenant Sérgio has served as Assistant of the Economy Department of the São Paulo state's Industry Federation. He studied at the São Paulo's Free School of Sociology where he obtained a degree in political and social sciences. Before entering the Army, he taught mathematics in several schools, notably Mackenzie College. He was one of the promoters of the campaign for inhabiting the western part of Brazil and has for a long time seen the great necessity of using aviation for the purpose.

This year, owing to his knowledge of the subject, he was given the job of chief of the Statistics Department.

The news of his recent promotion was received with joy by everyone here at E.T.Av.

TÓPICOS DA AVIAÇÃO BRASILEIRA

A poucos quilômetros da capital paulista, inicia-se em extensa planície a zona chamada do "Vale do Paraíba", por onde a Central do Brasil faz a ligação ferroviária entre Rio e S. Paulo, as duas maiores cidades do país. Será ali, no município de Mogi das Cruzes, que se erguerá em breve a maior base de planadores da América do Sul. O volovelismo tem aliás recebido um impulso notável nos últimos tempos, graças em parte aos esforços do Instituto de Pesquisas Tecnológicas, cuja secção de aeronáutica tem construído vários modelos pelo eng. Frederico Brotero, e em parte ao Clube de Planadores, onde os volovelistas do Brasil encontram o estímulo e o entusiasmo do engenheiro Romeu Corsini.

A Federação Brasileira dos Escoteiros do Ar — cujo Comissário em S. Paulo é o ten. cel. av. Eng. João Mendes da Silva — deverá realizar na capital do país a prova máxima do Campeonato Brasileiro de Aero-modelismo, no dia 30 do corrente. De S. Paulo seguirão vários grupos para participar do certame, que reunirá aeromodelistas de todos os Estados e classificará os campeões nacionais.

Os receptores de frequência modulada já podem receber os sinais sem interferência de estática. O R.D.C. — aquela secção do governo americano que cuida da borracha no Brasil — tem instalado num avião um equipamento moderno para esse fim. Há pouco tempo, em Belém do Pará debaixo do maior ruído possível, esse avião conseguiu fazer-se ouvir pela torre de controle, que também possuía equipamento idêntico. É uma experiência que abre possibilidades novas ao debatido problema da proteção ao voo dispensada por meio de aparelhos de rádio.

A few miles from the capital of São Paulo we find the "Paraíba Valley" through which Brazil's Central Railway (Central do Brasil) joins the two largest cities in the country, Rio and São Paulo. It is in this valley at a place called "Mogi das Cruzes" that the largest glider base in South America will soon be built. Gliding has, incidentally, received a big impulse due in part to the efforts of the Technological Research Institute. The aeronautical department of this Institute has built several models designed by engineer Frederico Brotero. Part of the impulse is also due to the Gliders Club where Brazil's glider pilots find the encouragement and enthusiasm of engineer Romeu Corsini.

The Brazilian Federation of Flyer-Scouts — whose Commander in São Paulo is Lieut. Col. João Mendes da Silva, will hold the final competition of the Brazilian Aeronautical Models' Championship on the 30th of this month. Several groups will leave São Paulo to take part in the contest which will unite the airplane model makers of all the states and will classify the national champions.

The modulated continuous wave receivers can now get signals without static interference. R.D.C., an American concern dealing in rubber in Brazil, has equipped a plane with a modern device for the purpose. A short time ago, in Belem, Pará, under the utmost noise possible this plane made itself heard by the control tower which had identical equipment. This experience opens new possibilities in furthering the protection given to aircraft by radio communication.

HOMENAGEADOS OS ENGENHEIROS BRASILEIROS DE REGRESSO DOS ESTADOS UNIDOS

Realizou-se na quinta-feira dia 14 do corrente, às 17 horas, um coquetê oferecido pelo Escritório do Coordenador dos Negócios Inter-americanos em homenagem a um grupo de engenheiros brasileiros que acabam de regressar de uma viagem de estudos aos Estados Unidos. A comitiva que fora à grande república do norte por iniciativa da Comissão de Fomento Inter-americano, era composta dos seguintes professores de Engenharia: Mauricio Joppert da Silva, Ruy Mauricio de Lima e Silva, Alano Leon da Silveira, Paulo Guimarães Fonseca, Homero Barbosa de Assis Brasil.

A reunião decorreu em ambiente de grande cordialidade, tendo contado com a presença de numerosas autoridades e pessoas de relêvo em nosso mundo cultural e social. A Escola Técnica de Aviação compareceu, na pessoa de seu Comandante Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva,

Last Thursday at 5 p.m. a cock-tail party was given by the Inter-American Business Coordinator to honor a group of Brazilian Engineers who have just returned from a course of studies in the U.S.A. The group went to the U.S. because of the initiative of the Inter-American Commission and was made up of the following engineering professors: Mauricio Joppert da Silva, Ruy Mauricio de Lima e Silva, Alano Leon da Silveira, Paulo Guimarães Fonseca, Homero Barbosa de Assis Brasil.

A great number of authorities and outstanding personalities of our cultural and social world were present at the reunion. The E.T.Av. was represented by its Commander, Lieut. Col. João Mendes da Silva,

Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda
e Hylaria Corrêa

CESTA COLUNA



Chamamos a atenção de nossos leitores para duas novidades da Secção de Alunos. Uma delas, a tradução de todos os artigos para o inglês, atendendo assim aos muitos pedidos que nos vinham do exterior, de gente desejosa de saber como pensam e que fazem os alunos da E. T. Av. e esbarrava diante da dificuldade linguística. Assim, com suas colaborações, vão concorrer ainda mais para que a Escola Técnica de Aviação seja compreendida e admirada lá fora. E todo renome de que desfrutar no exterior nossa querida Escola, reverte em pró do Brasil, cujo engrandecimento é o nosso objetivo comum.

Em segundo lugar, as modificações sofridas pelo quadro de alunos redatores. Para substituir os que se graduaram e deixaram a Escola, foi mister escolher novos elementos. Para tal escolha, valemo-nos dos mais assíduos colaboradores. São eles: Hugo Maia de Souza e Sansão Shinckar, nas "Alunadas"; Archimedes P. Ghirello (890), em substituição ao sargento Edward Sinisgalli; e Jairo Gavronski (843), na secção de esportes.

Archimedes Ghirello já era jornalista lá fora, antes de ingressar na E. T. Av.; não encontrará dificuldade em acertar o passo e concorrer para o brilhantismo da secção. Jairo Gavronski é o encarregado de esportes da S. A. E. T. Av., estando portanto naturalmente indicado para tratar da matéria.

We call the attention of our readers to the two novelties of this students section. One of them is the translation into English of all the articles, to meet many requests that came to us from other countries, from people who wanted to know what the students of E. T. Av. do and think and have difficulty in reading Portuguese. Thus, you and your articles will help E. T. Av. to be understood and known outside. This will, in return, be of great value to Brazil which we want to see growing more and more.

The other is the change in our student editors line. To replace those who had graduated, we had to choose new ones. Our most constant collaborators helped us in the search. The new editors are: Hugo Maia de Souza and Sansão Shinckar, in "Alunadas"; Archimedes P. Ghirello (890) in Sergeant Edward Sinisgalli's place and Jairo Gavronski (843) in Sports.

Archimedes Ghirello was a newspaper man before entering E. T. Av. He will find no difficulties in his work here. Jairo Gavronski is in charge of Sports at the S. A. E. T. Av. and is therefore the best man to take care of this subject.

ANIVERSÁRIOS:

- Dia 24 — aluno Ivo Telxeira;
25 — aluno José Messias Nascimento;
aluno Roberto Belli;
26 — Afonso Matarazzo Filho;
28 — o instrutor Robert B. Pierce, do Departamento de Aviação;
Diogo Marcilio — funcionário 36
29 — aluno Pedro Rodrigues de Andrade.

Miss Butterfly.

NOS FILMS EU VEJO TUDO

Chico Polidoro

- "Alma cigana" — Possuia a cachorrinha da 4.ª Esquadilha.
"Perola Negra" — O avião de caça F. O.
"Super-homens" — Os alunos que estudam no hipódromo.
"Navio Negreiro" — A 5.ª Esquadilha.
"Dois no céu" — Os recém-chegados do Paraguai.
"Vivendo de brisa" — A 4.ª Esquadilha.
"Minha mulher é um anjo" — Mas é... hein, Sansão?
"Cantina dos Vaqueiros" — A dos gaúchos estudando depois das 22 horas, no refeitório.
"Ronda da morte" — A patrulha da Escola.
"O diabo disse não!" — Quando iniciaram as sabinas de Instrução Militar.
"Justiça a muque" — A da 4.ª Esquadilha.

- "Gipsy Soul" — Had the dog of the 4th Squadron.
"Black Pearl" — The fighter F. O.
"Super-Men" — The students of the "Jockey Club".
"Slave-Ship" — The 5th Squadron.
"Two in heaven" — The new arrivals from Paraguay.
"Living on a Breeze" — The 4th Squadron.
"My wife is an angel" — You don't say... Sansão.
"Cow-boy Canteen" — The "gauchos" studying in mess room after 10 o'clock.
"Death's Guard" — The School's patrol.
"The Devil said No" — "When the Military Instruction Exams began."
"Forced Justice" — That of the 4th Squadron.

BOLA AO CESTO

Com a realização de mais duas rodadas, o Campeonato de Bola ao Cesto inter-esquadrilhas está de tal modo que já se pode saber quais as esquadrilhas que se sagrarão campeã e vice-campeã respectivamente. Inegavelmente a 5.ª e 4.ª, não só pelas suas atuações de conjunto como pelo valor individual de seus elementos, possuem as maiores possibilidades de decidir entre si o cetro que com tanto ardor vem sendo disputado por todos os concorrentes.

A 14 do corrente pelejaram 2.ª vs. 8.ª e 4.ª vs. 1.ª Os dois jogos primaram pelo equilíbrio reinante entre as equipes proporcionando bons espetáculos. No primeiro jogo a 2.ª venceu a 8.ª pela contagem de 28 a 21.

No segundo jogo da noite foi preciso uma prorrogação para decidir a contagem, pois o tempo regulamentar terminou havendo empatado a partida entre a 4.ª e 1.ª. E nessa prorrogação a 4.ª sobrepujou sua adversária por diferença mínima, 33 a 32 foi o "score". Embora a 1.ª esquadrilha perdesse esse jogo o mesmo demonstrou enorme progresso. Gostamos de ver o entusiasmo e dedicação de seus defensores. Na 4.ª como sempre, Musa sobressaiu-se bastante, sendo o elemento decisivo da vitória.

Na noite seguinte novamente tivemos um empate, desta vez entre a 2.ª e a 7.ª. Foi um jogo espetacular, talvez o maior de todos até agora realizados, e unicamente por ter sido um de seus componentes desclassificado, viu-se a 2.ª inferiorizada na prorrogação. Mas mesmo assim lutou heróicamente. Por 54 a 42 venceu a 7.ª esquadrilha.

Finalizando a noite cestobolística, a 5.ª venceu a 8.ª por 42 a 33.

QUADROS E RESULTADOS DO CAMPEONATO

1.º JOGO

2.ª ESQUADRILHA		8.ª ESQUADRILHA	
Almeida	9	Newton	9
Gabi	10	Jesus	7
Deodato	8	Ildefonso	3
Rubens	1	Renato	2
Toufic		Navarro	
Bulamarque		Izo	
Sartorelli		José	
Marcondes			
28		21	

2.º JOGO

4.ª ESQUADRILHA		7.ª ESQUADRILHA	
Musa	15	Caiaffa	15
Belém	4	Amadeu	7
Cyro	1	Milano	3
Machado	3	Wilson	7
Coutinho	5	Rahal	
Gonçalves	2	Silva	
Lima		Boris	
Pinto	3	Porchon	
33		32	

A equipe da 6.ª Esquadrilha, que vem desenvolvendo boa atuação no Campeonato de Bola ao Cesto inter-esquadrilhas. Da esquerda para a direita, em pé: David (R-1154), Pessoa (1261), Nilson (569), Ten. Sant'Ana, Edmar (1382), Matarazzo (1282) e Sgt. Vieira. — Ajoelhados: Silva (611), Glaucio (567) e Olavo (565).

Upon the completion of two more games in the inter-squadron basketball league, competition has now reached the point at which we can definitely say that the 4th and 5th squadrons appear to be the teams to battle it out for the championship. Both of these teams have excellent team work combined with individual scoring powers which accounts for their league standings.

On May 14 the 2nd and 8th squadrons and the 4th and 1st met in two hard-fought games that were thrilling up to the final whistle. The second game ended in a tie and an extra period had to be played with the 4th squadron winning by one point.

On the next night, the 2nd and 7th squadrons played one of the most spectacular games seen up to the present. This game also ended in a tie and the extra time gave the 7th the victory but only because one of the 2nd's players was disqualified, 54 — 42 was the final score.

Closing the basket ball night, the 5th beat the 8th, 42-33.

QUADROS E RESULTADOS

3.º JOGO

2.ª ESQUADRILHA		7.ª ESQUADRILHA	
Gabi	20	Plinio	19
Almeida	10	Rocha	24
Deodato	10	Bonilha	0
Sartorelli		Waldir	2
Rubens	1	Amoroso	3
Bulamarque	1	Petrone	
42		54	

4.º JOGO

5.ª ESQUADRILHA		8.ª ESQUADRILHA	
Caldeira	19	Newton	11
Jalce	12	Jesus	12
Edyr	8	Boliger	8
Osório	1	Mancuso	2
Alexandrino	2	Ildefonso	
Paiva		Pessoa	
Gomes		Navarro	
		Papi	
42		33	



CONTRÔLE DE VÔO

REZENDE (823)

Chama-se "Contrôle de Vôo" a arte de controlar, de terra, um avião em vôo.

O controlador de vôo fornece ao piloto as informações precisas que ele necessita para dirigir com segurança um aparelho.

É desta escola que estão saindo os primeiros controladores de que tanto necessitamos no presente momento, visto o aumento, em grande escala, de aeroportos em todo o Brasil.

Três métodos principais orientaram no começo o controle de vôo. O sistema de vôo cego Lorentz, bem conhecido, é baseado em sinais luminosos e no método padrão anterior à guerra, de aproximação cega, porque é a chegada que se torna difícil.

Os pilotos podem obter os rumos com toda facilidade, pelo rádio, e, voando a uma altura conveniente, não terão muita dificuldade — até que se esgote a gasolina.

Os outros dois sistemas são muito menos conhecidos. O da "descida através das nuvens" combina a achada de direção com a comunicação direta com o avião — tão inteligentemente organizado, que pode ser posto em prática num segundo.

Além desses existe enfim o sistema "ZZ", assombrosamente eficaz, usado quando a visibilidade está abaixo de 1.000 jardas e as nuvens abaixo de 150 metros. É um aperfeiçoamento do método de descida através das nuvens, que se utiliza de descobertas feitas depois da guerra passada.

O Contrôle de Vôo não só é valioso na paz, como também na guerra. Imagine-se um avião, digamos um quadrimotor, duramente atingido sobre território inimigo, um motor sem funcionar, grandes buracos na fuselagem, o primeiro piloto ferido, o navegador morto e fogo a bordo; isto, e muito mais acontece diariamente com muitos aparelhos nesta guerra.

A gasolina está escapando e o avião lá vai coxeando, com o segundo piloto a cuidar dos aparelhos de controle, alguns dos quais devem ter sido provavelmente arrebentados pelos tiros da defesa inimiga. Voando baixo, eis que se lhe deparam bancos de nevoeiro, espaços claros, nuvens densas. Perto do ponto de chegada, com gasolina para talvez meia hora de vôo, chama a base pelo rádio, unicamente para verificar que as condições de aterrissagem são quasi impossíveis. Com 99% de probabilidade de morte, se tentarem descer.

O controle de vôo é notificado. Localiza o avião pelo rádio e seu piloto recebe rapidamente as instruções sobre o rumo a seguir e a altura, para conferir as que lhe fornece o seu quadro de instrumentos e é conduzido sem erro possível sobre um aeródromo pré-determinado.

Ali, dizem-lhe para voar em certo rumo durante tantos minutos e a uma certa velocidade, fazer determinada volta, reduzir a altura, virar de novo, seguir firmemente para a frente.

A algumas centenas de pés abaixo dele, acha-se o controlador, com um microfone portátil na mão, mandando friamente as instruções para meia dúzia de homens e um avião que vale um quarto de milhão de libras, tão imperturbavelmente como se estivesse falando a um principiante num avião de treino.

"Aterrissar diretamente" diz ele ao se aproximar o avião em direção certa e num ângulo certo. Confiante, sem esforço, o gigante do ar mergulha e pára, depois de rolar algum tempo, com pequenos saltos.

As mensagens são enviadas num código indecifrável, sempre mudado com intervalo de algumas horas. Esta é, pois, a função do controlador de vôo. Nêles confiam os pilotos e passageiros, e deles dependem a vida de

Air Traffic Control is the name given to the job of directing from land the planes still in the air.

The Air Traffic Controller gives all the information the pilot needs to pilot his plane safely.

This School is releasing the first air-traffic controllers we need so much, due to the great increase in the airfields of Brazil.

There were three principle methods of air traffic control in the beginning. The well-known Lorentz blind-flying system, based on the light signal is the pré-war standard method of blind approach, because the landing is the difficult part.

The pilots may find their course by radio easily and flying at a convenient altitude, will find no difficulty until they're out of fuel.

The other two systems are less known. The system of "descent through the clouds", combines the direction finding with direct communication with the airplane, and is so well organized that it can be put into practice in a second.

Besides those methods we find the "ZZ" method astonishingly efficient, used when visibility is under 1,000 yards and the clouds under 150 meters. It is the development of the method of descent through the clouds that uses the discoveries since the last war.

The Flight Control is valuable both in peace and in war. Let us imagine a plane, a four engine plane, badly damaged over enemy territory, one dead engine, big holes in the fuselage, the first pilot wounded, the navigator dead, the plane on fire. This, and a lot more, has happened to planes in this war.

The plane is losing gas and the second pilot is working with the control instruments, many of which might have been blown up by enemy fire.

Flying low, he runs into fog formations, open spaces and heavy clouds. Near home with gas for only half an hour, he calls the base by radio, just to know if the landing is possible. He has a 99% chance of dying, if he tries it.

Flight Control is notified. The plane is located by radio and its pilot gets instructions of the course and altitude, to check them with what its instruments indicate and is conducted with no possible error to a predetermined airfield.

There he is told to fly in a certain course at a certain speed, to make a certain turn, reduce altitude, turn again and go firmly ahead.

The controller is a few hundred feet below, using a portable microphone, giving instructions to half a dozen men and a airplane, as firmly as if he was speaking to a beginner in a training plane.

"Land directly", he says when the ship approaches, "in a certain direction and in a certain angle." Confidently, with no effort, the air giant dives and stops, after rolling a few seconds, with little jumps.

Messages are sent in code which is always changed with in a few hours. This is, therefore, the duty of the Air Traffic Controller. Pilots and passengers rely on them for their lives and for the safety of the ship.

This School has been releasing the first Air Traffic Controllers in Brazil. Many others will come for the improvement of Brazilian Aviation.

muitas pessoas e a segurança do aparelho em que voam.

Desta Escola saíram os primeiros controladores de vôo do Brasil. Muitos outros sairão ainda, para maior engrandecimento da Força Aérea Brasileira!

NOSSOS IRMÃOS DE ALÉM-FRONTEIRA

ANTONIO FERNANDES al. 1519
8.ª Esquadilha

Cooperando para maior harmonia dos ideais pan-americanos, vem a nossa Escola convidar filhos de outras nações sul-americanas para compartilhar conosco dos mesmos privilégios educacionais prestados à Nação Brasileira pela Escola Técnica de Aviação.

Assim, já há dias que temos em nosso meio, sargentos e sub-oficiais paraguaios e uruguaios, que aqui vieram aperfeiçoar os seus conhecimentos técnicos. Logo no início mostrou-se a franca camaradagem, apregoada e sobejamente demonstrada entre os filhos das nações vizinhas para com aqueles que nasceram no solo brasileiro. Os nossos irmãos de além-fronteira, foram como deviam ser, carinhosamente recebidos não somente pelos nossos superiores, assim como, pelos alunos que desde o primeiro momento cercaram os nossos hospedados de todas as atenções possíveis, sendo retribuídos nas suas manifestações de apreço com igual cortesia pelos nossos delicados hóspedes que demonstram serem portadores de um elevado grau de cortesia e camaradagem. Há mesmo entre nós alunos, uma correria para ver quem acompanhará os paraguaios e uruguaios ao passeio na cidade aos sábados e domingos, afim de mostrar-lhes todos os recantos da Capital Bandeirante. Ao anoitecer, após o término do expediente, nota-se no alojamento destinado aos estagiários estrangeiros, mais conhecido humoristicamente por "República de los paraguaios e uruguaios", uma procura constante por parte dos alunos que se dispõe ao "bate-papo" que quasi sempre versará sobre as terras de além-Brasil. Não fóra a necessidade de uma recapitulação das aulas diárias por certo que a "República de los paraguaios e uruguaios" ficaria superlotada de alunos que vêm, mesmo, de outras esquadilhas, para conhecer e palestrar com os nossos hóspedes.

Segundo estamos informados, mui breve nós teremos também conosco, bolivianos, chilenos enfim, filhos das demais nações sul-americanas que conosco quiserem colaborar para o maior engrandecimento dos laços fraternais que unem os povos da América na magnífica política de união pan-americana. A esses, da mesma forma, esperaremos de braços abertos e de coração amigo, pois em nós brasileiros pulsa um coração hospitaleiro que sabe retribuir as atenções dos países vizinhos, nossos irmãos, e, para que sempre haja uma perfeita compreensão e solidariedade nas Américas, para a concretização de um futuro de paz, liberdade e progresso.

Wishing to add greater harmony to Pan-American ideals, our School has invited citizens of other South American countries to share the educational privileges bestowed upon the Brazilian nation by the Technical

School of Aviation. Thus it is that we have in our company several Paraguayan and Uruguayan sergeants who have come here to improve their technical knowledge.

Right from the start the friendship, which has been preached so many times between the natives of the neighboring nations and those of Brazil, was truthfully and completely demonstrated. Our South American brothers were, as it was natural they should be, very heartily received, not only by our superiors but also

by the students who did their best to help them in every possible manner. The visitors, who proved to be very courteous, returned our manifestations of friendship with equal warmth.

There is a big rush among the students to see who will get the chance of showing them our city on Saturdays and Sundays.

In the evening, after the day's work, a steady flow of students can be seen entering the Paraguayan and Uruguayan quarters better known as "Paraguayan and Uruguayan Republic", to chat about the neighbor countries. If it were not for the necessity of reviewing what had been taught in the classes the "Paraguayan and Uruguayan Republic" would be overcrowded by students who come, even from other squadrons, to talk and get acquainted with our guests.

We have been informed that before long we shall also have with us Chileans, Bolivians and citizens of the other South American countries who are willing to help us in tightening the existing bonds of friendship among the American peoples.

When they come, we shall receive them with outstretched arms and shall do our best to return the friendship shown by our brother-countries so that there may always be perfect understanding amongst us, and so that we can build a future of lasting peace, freedom and prosperity.



1.º PLANO — (alunos paraguaios) Ricardo Gregor, Gerardo Schussmuller, Simon Acosta.

2.º PLANO — (alunos uruguaios) Aldo Garcia Calvo, Jarvis Mario Benedetto, Antonio Fernandes (brasileiro), Pedro Vitor Ocampo e Carlos Segundo Têmpera.

SECÇÃO ARTÍSTICO-MUSICAL

Ruy Rezende (956)

"RECRUTAS EM DESFILE"

Após muitos dias de espera ansiosa, os alunos viram finalmente satisfeita a sua curiosidade, tendo tido ensejo de assistir ao primeiro programa de "Recrutas em desfile", que aliás agradou em cheio.

Na verdade, pode-se dizer que se esperava mais e de fato, a propaganda em torno do programa fazia antever mais alguma coisa. Cumpre notar porém que se "Recrutas em Desfile" deixou algo a desejar, a culpa não cabe à organização, mas à realização um tanto inesperada. Sim, porque tudo só ficou assentado na mesma sexta-feira algumas horas antes de seu início.

Como todos sabem, o programa foi ideado pelo ten. Costa, ora ausente, e realizado pelo ten. Sérgio, que embora puzesse toda a sua prática e boa vontade à disposição do mesmo, não pôde em tão curto lapso enfiar-se na organização deixada pelo chefe da AM 8. Isto entretanto não desmerece em absoluto o trabalho do ten. Sérgio, cuja atuação foi marcante para o êxito de "Recrutas em desfile".

Quanto ao programa em si, foi muito bom. Entre os numerosos candidatos, alguns "viraram sorvete" na Hora H, talvez com medo do auditório. Na prova de fogo, saiu vencedor o aluno Francisco Pregnotato, da Sétima Esquadrilha, que obteve de seus colegas uma verdadeira consagração, pelo modo bizarro e gozadíssimo com que se apresentou. O segundo prêmio coube ao Segundo sargento estagiário da FAB, Salvador Pereira da Rocha, que declamou uma impressionante poesia — "A Lenda dos Afonsos".

"Recrutas em desfile" contou ainda com a colaboração de um bem afinado regional, composto de sargentos estagiários e alunos, chefiados pelo segundo sargento Corrêa Melo, da FAB.

Para os próximos programas, esperamos igual ou maior sucesso, pois a amostra deve ter agradado a todos os que lá estiveram.

ALVARENGA E RANCHINHO

Quando da realização do programa, uma surpresa agradável contribuiu para o brilho da noite. Alvarenga e Ranchinho, a dupla calpira mais querida em todo o Brasil, apresentou-se em nosso auditório para nos divertir com suas canções cheias de verve. Foi, e não resta dúvida, uma contribuição valiosa para o êxito do programa, que, com a apresentação do conjunto vocal "Garotos da Paulicéia", quase se transformou num pequeno e improvisado "show". Queremos aqui reiterar nossos agradecimentos a Alvarenga e Ranchinho, augurando-lhes um breve regresso aos nossos "shows", bem como aos Garotos da Paulicéia, que nos deliciaram com seu ritmo e conjunto.

After many days of anxious waiting the students finally had their curiosity satisfied by the chance of seeing the first "Frosh on Parade" program.

The program was pretty good though the propaganda built around it made us expect a little additional "something". We must note, however, that if something was lacking in "Frosh on Parade" it was not the organizers' fault. The decision to present the program was made unexpectedly on that same day, only a few hours before its opening.

As everyone knows, the ideas for the program were given by Lieut. Costa who is now away. It was put into effect by Lieut. Sérgio who, though he put all his experience and willingness into the job, could not in so short a period get acquainted with all details of the organization left by the chief of AM 8. This does not, by any means, lessen Lieut. Sérgio's work. He contributed greatly towards "Frosh on Parade"'s success.

Some of the program's many candidates, probably afraid of the audience, disappeared into thin air when the time came. The winner was Francisco Pregnotato of the Seventh Squadron, who received a great ovation from his colleagues for his bizarre and amusing way of acting. The 2nd place was won by 2nd Sergeant Salvador Pereira da Rocha of the FAB who recited a very impressive piece of poetry called "The Legend of Afonsos" (A Lenda dos Afonsos).

"Frosh on Parade" had also the collaboration of a well-tuned jazz hand made up of Sergeants and students and directed by second Sergeant Corrêa Melo.

For the next program we expect an equal or greater success as the "try-out" was a very satisfactory one.

ALVARENGA AND RANCHINHO

A pleasant surprise was added to the program with the appearance of "Alvarenga and Ranchinho" the best comic double in all Brazil. They amused the audience very much with their comic songs and together with the "Garotos da Paulicéia" vocalists, almost transformed the program into a small "show". We thank "Alvarenga and Ranchinho" and the "Garotos da Paulicéia" and hope that they will soon have the opportunity of reappearing in our "shows".



Mr. Mayes e os alunos Boeta (1179), Fogo (1177) e Costa (1173) no dept. de Estruturas Primárias.

O FIM DO PRINCÍPIO

Pouco falta, para a Vitória ficar totalmente forjada.

Para proteger os seus semelhantes os Aliados lutam valorosamente contra obstáculos tremendos, enfrentam imperturbáveis, a própria morte e não conhecem perigos quando se trata de derrotar o inimigo.

Não é em vão, que o sangue brasileiro corre no solo europeu.

Esse sacrifício de tantos bravos frutificará num Brasil melhor dentro de um mundo mais justo.

Os homens que em toda esta guerra, vêm cumprindo notáveis performances em violências e assassinios de gente inermes, como recurso de guerra, esses bárbaros que torpedearam os nossos inofensivos navios, repletos de pacíficos e indefesos passageiros, de mulheres e crianças que nem sequer estavam envolvidos no conflito, estão sendo varridos merecidamente, da face da Terra.

A Força Aérea Brasileira, empenhada na luta pela Vitória cresceu e cobriu-se de glórias nos céus da velha Europa ensanguentada. Resta agora a 2.^a e última parte da destruição do mal.

Desempenhando um papel de suma importância tanto no conflito atual como para o futuro do País a Escola Técnica de Aviação de São Paulo adquiriu uma personalidade da qual nos devemos orgulhar. É uma casa franca, saudável, humana ativa e inflexível nos seus propósitos. Aqui, todos encontram atenção para as suas idéias, encontram oportunidades para as suas iniciativas.

Aeroportos e campos de pouso para todo o Brasil é o programa que levaremos à prática no futuro.

E quando terminar a guerra, quando as fábricas de aviões puderem atender aos numerosos pedidos de todas as classes do mundo, compreender-se-á melhor, a necessidade de especialistas e de haver em cada cidade um ou mais campos de Aviação.

Estamos no fim de tormenta mundial que infesta o mundo com o seu hediondo morticínio e com as suas calamitosas ruínas e também, no princípio de um Novo-Mundo.

Total victory is near.

The United Nations have struggled bravely to protect their fellowmen from tremendous obstacles; they face death and defy the peril when it comes to defeat the enemy.

Brazilian blood has not been shed in vain on European soil.

The sacrifice of our brave men will build a better Brazil in a better world.

Those who have killed innocent people, who used violence as a method of war, the barbarians who sank our harmless ships, filled with defenseless and peaceful men, women and children who were not even involved in the conflict are being now wiped from the face of the earth.

The Brazilian Air Force developed and covered itself with glory in this struggle for victory.

The second and last part of this fight is still to come.

Participating in a task of vital importance to the war and to the future of this Country, E. T. Av. can be proud of the work it has accomplished. It is a frank, human, healthy and active institution with inflexible purposes. Everyone can find kindness and opportunity here.

Our task for the future is the building of air-ports and landing fields throughout Brazil.

When this war ends, when airplane factories are able to meet the requirements of the entire world, we will understand better the need for specialists and for landing fields in all the towns and cities.

We are at the end of the world torment that storms the world with killing and ruin, but we are only at the beginning of a new world.

PENSAMENTOS

Existem amizades que suportam tudo; os maus e os bons momentos. Podemos qualificar as que atingem esta última condição de Amizades Sinceras.

...

Não existem almas completamente gêmeas; há entretanto muitas que vivem dos mesmos pensamentos e com as mesmas aspirações.

...

Quando os pensamentos chegam, devemos anotá-los, pois assim será mais difícil que nos fujam ou fiquem esquecidos.

...

Devemos, quando queremos as coisas, querê-las com vontade; concretiza-las, não as deixando a rodopiar no ar como folhas ao vento.

Hélio Luiz (1009)

A real friendship can support everything: the bad and good moments.

...

There are no twin souls; but we can find many who think and wish the same.

...

When thought comes we must write it down, making it impossible to forget.

...

When we want something we must work for it; build it and not leave them as leaves in the wind.



Sansão Shinckar
(1156)

Transcorre amanhã, dia 24, o aniversário natalício do Tenente Coronel Eng. João Mendes da Silva.

Figura largamente relacionada nos meios civis e militares do país, graças às suas qualidades de homem e militar, fez-se o nosso distinto comandante, credor da estima e admiração de quantos passaram e de quantos militam nesta já tradicional casa de ensino técnico, cujo prestígio em toda a América, a ele muito se deve.

Alunadas, jubilosamente, faz-se porta-voz do corpo de alunos, pede vênia para enviar ao ilustre aniversariante, as suas calorosas felicitações e sinceros votos de felicidade pessoal, por motivo de tão grata efeméride.

Há dias tivemos a oportunidade de assistir um filme sobre a Escola.

Trata-se de um filme muito bem feito e que é na verdade, um apanhado geral da vida nesta grande casa de ensino técnico, pois mostra os alunos nos vários departamentos, no refectório, no alojamento e também pilotando... o "famoso" F. O. . .

E em resumo, o que poderá dar aos brasileiros, uma ligeira idéia sobre o que é esta forja de técnicos que se chama Escola Técnica de Aviação.

Na 4.ª houve um concurso para se apurar qual o mais mentiroso da Esquadrilha.

O Stanchy disse que a sua "branca" era de linho irlandez, afirmou que o seu Ray-Ban não era "made in almozarifado" e só não venceu o concurso, porque o Teco-Teco chegou a jurar que vira o Canini em baixo do chuveiro...

ALUNADAS...

POR

Maia de Souza
e Sansão Shinckar



Hugo Maia de Souza (980)

Tomorrow the 24th, is the birthday of Lieut. Colonel João Mendes da Silva.

Our Commander, who is very well known both in military and civilian circles, has made himself loved and admired by all those who have passed through this School as well as by those who are still in it.

To him is due a great deal of the prestige of this already traditional establishment of technical learning.

Alunadas are glad to wish the Colonel a very happy birthday in the name of all the students of this School.

...

A few days ago we had the opportunity of seeing a picture about the School.

It is a very well made picture and is a general outline of the life led in this great School of technical learning. It shows the students in the several departments, in the mess-hall, the quarters and also "piloting" the "famous" F. O. (rifle).

It is, in short, a picture that can give the Brazilians a slight idea of this forging of technicians which is called Escola Técnica de Aviação.

...

There was a contest in the 4th Squadron to see who was the biggest story-teller.

Stanchy said that his white uniform was of Irish linen and that his "Ray-Ban" was not "made in the almozarifado". He only lost the contest because "Teco Teco" swore that he saw "Canini" having a shower bath.



Da esq. p/ a dir. — (1083) Oliveira, (1095) Breda, (1122) Redorat, (1123) Lazaro, (867) Lima, (254) Amaral, Roberto Ziegert e os instrutores Mr. Featherstone, Mr. Clews e Mr. Boddy, do dept. de Soldagem.



Novos representantes do Corpo de Alunos Redatores, Sansão Shinckar (1156), Jairo Gavronski (843), Archimedes P. Ghirello (890) e Hugo Maia de Souza (980).

CONTRÔLE DE TORRE

Encaminhada pelo instrutor R. C. Ewing, recebemos a interessante poesia abaixo, em inglês, versando sobre o trabalho de Contrôle de Torre, sem dúvida alguma um dos mais fascinantes da aviação moderna. A tradução para o português por seu turno foi confiada a um ex-controlador de torre, brasileiro, afim de que o poema nada perdesse de sua força de sentimento no original.

Para os leigos no assunto, esclareçamos que as expressões QAA e QAB que figuram na versão portuguesa, são as combinações do código Q internacional significando respectivamente "hora provável de aterrisagem" e "levantamento de voo".

Ao alto da torre, por todos os lados
vigiando os espaços, ficamos sentados.
Que importam calor, frio, chuvas ou ventos
se envoltos em vidro, ficamos atentos?

Trabalho "cacete" nos cabe é quando
pergunta o piloto: "Posso ir decolando?"
Resposta: "Meu velho, por ora desista:
vem outro avião lá na ponta da pista!"

Piloto impaciente! Apertando o contróle,
"Despacha-te, torre, e que o outro se amole!"
Mas nós não fazemos justiça parcial:
quem chegue ou quem saia, atenção por igual.

Vem do alto uma voz: e um piloto curioso
pergunta o que houve com seu trem de pouso.
Diz outro: "em meu rádio não ouço mais nada"
e aguarda luz verde ou luz encarnada...

As vezes é duro: um motor pegou fogo,
e a nossa eficiência entra lesta no jôgo.
Um pouso forçado... uma reza... e que eu peça
o carro-socorro e a ambulância, depressa!

E a torre domina com toda prestesa
os casos como êsses, que vêm de suprêsa.
Que a sorte proteja os QAD e os QAA,
Que Deus faça o visto dos nossos OK!

Pergunta o piloto: onde posso pousar?
que curva — à direita ou esquerda — tentar?
Planando do azul em serena descida
que gôsto, saber que a missão foi cumprida!

A torre jamais supreendeu-se dormindo.
Contrôle de torre! Trabalho mais lindo!
Não troco a beleza de que te revestes
por toda a beleza das rotas celestes!

We received from Chief Instructor, R. C. Ewing, the interesting poem below. It is about the work at a Control Tower which is without doubt one of the most fascinating in aeronautics. The translation into Portuguese was given to a Brazilian ex-control tower operator so that the poem would not lose its original meaning.

For the layman we wish to explain that the expressions QAA and QAB which are to be found in the Portuguese version are combinations of the international Q signals and mean respectively "estimated time of arrival" and "taking off".

Away up in our tower high
We sit all day and watch the sky
Mid heat or cold or sleet or rain
Beating on our window pane.

"May I take off?" the pilot asks,
Tis one of our most unlikely tasks
To say "There are ships on base leg,
Hold your position, we humbly beg."

The pilots are impatient all
"Come on, tower, get on the ball."
But we try always to be fair
To ships aground and in the air.

"I want you to look at my wheels and say
If they're up or down or just halfway,
My receiver is not working right,
So I'll watch for a red or a greenish light."

"One engine's out. It's catching fire,
My need for aid is really dire.
I'm coming in on a wing and a prayer,
Have the crash truck and the ambulance there".

But they always seem to make it OK
It's all in the course of events of a day.
Luck rides with the pilots of the Allies, it seems,
God keeps them on all of the various "beams".

The pilot asks "Am I cleared to land,
How is the traffic — right or left hand?"
He comes right down out of the blue,
His mission done, his work all through.

When watching over all these ships,
The tower operator never slips.
He wouldn't trade his job "for fair"
For all the blue that's way up there.

SOLUÇÃO DA CHARADA DE SÍLABAS, DA SEMANA PASSADA

CHARADA DE SÍLABA

Por um lapsus do paginador, na charada de sílabas que publicamos em nosso número passado, e cuja solução ora publicamos, deixou de figurar a seguinte nota: "O autor desta charada que hoje oferecemos aos nossos leitores, toda ela baseada em assuntos de aviação, é o conhecido ARCO, pseudônimo dum redator especializado em quebra-cabeças que dirige várias secções do gênero na imprensa diária e periódica de nosso país".

SANTOS DUMONT

S pitfire
A litmetro
N zvoeiro
T nque
O este
S ocórro

D colagem
U niverso
M ccânico
O xigênio
N atal
T axi

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

Por EUGENE COOPER

SOFT BALL



O All Stars, Jockey Club e Classe 16 estão todos empatados em primeiro lugar com duas vitórias e uma derrota na primeira metade do campeonato de soft ball. Cumbica com uma vitória e uma derrota também tem uma boa oportunidade. O Exército não conseguiu obter uma única vitória após a perda de seu "pitcher", capitão Criswell.

ALL STARS vs. EXÉRCITO NORTE-AMERICANO

Onze a quatro foi a contagem final tendo o All Stars marcado pontos em todas as rodadas alcançando assim fácil vitória sobre o Exército. As boas rebatidas caracterizaram o jogo do All Stars. O "home run" de Bill Boddy na segunda rodada, e as quatro rebatidas consecutivas de Pawelek, Fouts, Cook e Koerner na quarta, deram cinco "runs" para o All Stars o que constituiu uma ampla margem.

Dois passes de Stubbs para Fant e para Hardison auxiliaram o Exército.

JOCKEY CLUBE vs. CLASSE 16

No fim da segunda rodada o Jockey Clube tinha marcado oito "runs" o que é o suficiente para vencer qualquer jogo comum, e por mais que tentasse o Classe 16 não conseguiu alcançá-lo.

Gerard do Jockey Clube brilhou ao pegar sensacionalmente uma bola na terceira rodada. Depois disto, o Classe 16 preferiu errar as rebatidas ao invés de mandá-las na direção de Gerard.

Austin também auxiliou a causa do Jockey Clube com dois "home runs".

Cowan do Classe 16 fez um "home run" na quinta rodada completando desta forma dois "runs".

Veja o quadro de avisos para o programa dos jogos do próximo domingo.

BOLICHE

Como resultado dos jogos do último domingo, 3 quadros ficaram empatados em primeiro lugar e o mesmo número em segundo. Isto quer dizer que os 9 jogos restantes para cada quadro, serão decisivos.

TRANSPORTES vs. HÉLICES

Os jogadores do Transporte ainda descansam no fundo do campeonato, mas depois de terem perdido para o Hélices os dois primeiros jogos, conseguiram uma grande vitória no último.

Mac Daniels liderou os jogadores do Hélices com jogadas de 156, 149 e 137 pontos para fazer o total de 442. Pelo Transporte, Boddy, "estourou" com 166 pontos no último jogo o que fez com que vencesse a aposta com Knotts. Ele havia apostado em 2 a 1.

SOFT BALL

The All Stars, Jockey Club and Class 16 are all tied for first place with two wins and one loss in the first half of the current soft ball league. Cumbica also has a chance with one victory and one defeat. The Army, since the loss of their pitcher, Captain Criswell, has been unable to win a game.

ALL STARS vs. U.S. ARMY

Eleven to four was the final score with the All Stars scoring in almost every inning to cop an easy victory over the Army. Good hitting characterized the playing of the All Stars. Bill Boddy's home run out center field way in the second inning and four consecutive hits by Pawelek, Fouts, Cook and Koerner in the fourth, accounted for five runs in the All Stars ample margin.

Two double plays, from Stubbs to Fant to Hardison helped the Army.

JOCKEY CLUB vs. CLASS 16

At the end of the second inning the Jockey Club had scored eight runs, enough to win any ordinary ball game and try as they did Class 16 couldn't catch them.

Gerard starred for the Jockey Club, climaxing his outstanding play by a sensational bare-handed catch to retire the side in the third inning.

After this bit of fielding, Class 16 decided they would rather strike out than hit the ball to Gerard. Austin also helped the cause for the Jockey Club with two long home runs.

For Class 16 Cowan hit a nice home run in the fifth inning to account for two runs.

Watch the bulletin board for the schedule of next Sunday's games.

BOWLING

As the result of last Sunday's games, three teams are tied for first place and the same number tied for second, which means that each team's remaining nine games will be "champion deciders".

TRANSPORTATION vs. PROPELLERS

The Transportation keglers are still resting at the bottom of the league but after losing the first two games to Propellers, they came through with a decisive victory in the final contest.

Mac Daniels lead the Propeller team bowlers with games of 156, 149 and 137 for a 442 set. For Transportation, Boddy went wild and knocked down 166 pins in the last game which proved adequate protection for his 2 to 1 bet with Knotts of Propellers.

(Continua na pág. 19)



Jeannette Thede

Ajudando — Houve um grande "espêto" no ônibus do Jardim América outro dia. O Sr. Dave Morris que trabalhou muito com muito equipamento pesado de automovel, antes de vir para a Aviação, decidiu ajudar o motorista em trocar a roda trazeira do ônibus na sua vinda para a Escola.

Jogadores que eram "duros" de abandonar do time de soft-ball do All School: George Davis, na 3.ª, Bill Boddy, arqueiro, e Dover Fouts na 2.ª base. Nossa opinião sobre o mais vallozo jogador para o seu time — Austin do Cumbica e Gerard do Jockey-Club.

Esta coluna deseja boa sorte ao recém-formado Club de Fotografias e que tem regularmente realizado reuniões. Os interessados deverão procurar notícias no quadro de avisos.

Noticias dos Estados Unidos dizem que Ed Stahl compareceu à formatura de seu filho Larry, na Escola Naval de Annapolis.

Ray Stewart tem estado muito ocupado em cumprimentar seus amigos após sua viagem de negócios aos Estados Unidos.

Todos os funcionários da Escola têm apresentado pêsames a Charlene Maydwell, Instrutora de Motores pelo súbito falecimento, em Miami, de sua progenitora.

O campo de Congonhas foi cenário de reuniões de família na última segunda-feira. Os parentes de Frank Lowman, do Básico; Howard Campbell, do Manutenção de Aviões; Larry Hull, do Rádio; Carl Hamrick, do Instrumentos; Bob Eller, do Contrôle de Vôo; Henry Young, do Línguas e Ray Mc Intosh, do Hidráulica, que aqui chegaram em um avião especial, vindos do Rio. A Srta. Jean Devery, filha de John Devery, do Eletricidade, Sra. J. A. Hogan, progenitora de Ted Hogan, do Básico e Nelson Vaughn, filho de Art Vaughn, do Veículos Motorizados vieram no mesmo avião. A família de Jack Ferguson, do Instrumentos, aqui chegou na quarta-feira, pela VASP. Sejam bem-vindos a São Paulo. Esperamos que vocês gostem daqui tanto quanto nós.

Despedimo-nos de Andrey McNamara, do Básico, quando ela partiu, no sábado passado, para reunir-se ao seu esposo que está em férias, nos EE.UU. depois de longo tempo em serviço com a Marinha no sul do Pacífico.



William Lehman

WHAT'S FAZING

POR

Lending a helping hand—There was wheel trouble on the Jardim America bus coming in to School the other morning. Mr. Dave Morris who worked with plenty of heavy automotive equipment before coming into the Aviation field gave the motorista a helping hand in securing the rear wheel for the completion of the journey to the School.

Players who were hard to leave off last week's All School soft-ball team: George Davis at third, Bill Boddy, Catcher, and Dover Fouts at 2nd base. Also our nominations for the most valuable player to his team — Austin of Cumbica and Gerard of the Jockey Club.

This column wishes good luck to the new Camera Club wich has been formed and is holding regular meetings. Interested personnel should watch the bulletin boards for announcements.

Word comes from the States that Ed Stahl attended the graduation of his son, Larry, from the U.S. Naval Academy at Annapolis.

Ray Stewart, Aircraft Chief, has been busy greeting his many friends after his return from a business trip to the U.S.

Our entire personnel extends condolences to Charlene Maydwell, Engine Instructor, on the sudden death of her mother in Miami.

Congonhas Airport was the scene of family reunions on Monday when the families of Frank Lowman, Basic, Howard Campbell, Aircraft Maintenance, Larry Hull, Radio, Carl Mamrick, Instruments, Bob Eller Air Traffic Control, Henry Young, Language, and Ray Mc Intosh, Hydraulics, arrived in a special plane from Rio. Miss Jean Devery, daughter of John Devery, Electricity, Mrs. J. A. C. Hogan, mother of Ted Hogan, Basic, and Nelson Vaughn, son of Art Vaughn, Motor Vehicles, arrived on the same plane. The family of Jack Ferguson, Instruments, came in on Wednesday by VASP. Welcome to São Paulo, folks, and we hope you enjoy it here as much as we have.

We all said goodbye to Andrey McNamara, Basic, last Saturday, when she left to join her husband who is on leave in the States from long duty with the navy in the South Pacific.

EXTRANHO ACIDENTE

Um piloto de um Lightning teve o acidente mais curioso jamais registrado nos anais da AAF. De acôrdo com informações do Maj. Ivor M. Campbell, Ms, AUS, contidos num número recente do Jornal de Medicina da Aviação, o Oficial Aviador Blank voava através uma pesada nuvem, a 35.000 pés quando subitamente seu avião foi levado a 40.000 pés por um pé de vento.

Possivelmente a altitude foi maior que 40.000 pés, o que não se pode afirmar por não terem os instrumentos registrado devidamente a altura. Neste ponto, a cauda do Lightning foi violentamente arrancada. O piloto soltou o cinto de segurança, abriu a nacele e levantou-se. Repentinamente sua cabeça foi alvo de uma verdadeira chuva de pedras que quase o arrebentou.

O piloto sentiu-se novamente, impossibilitado de levantar-se por causa da Fôrça centrífuga produzida pela "fôlha-sêca". A 25.000 pés a "fôlha sêca" abrandou e o piloto pode saltar. Ele caiu em queda livre, através das nuvens e somente abriu o pará-quadras a 5.000 pés.

An unnamed Lightning pilot, flying a photographic mission over enemy-held territory in August, 1943, had one of the most unusual accidents ever recorded in AAF annals. According to Maj. Ivor M. Campbell, MS, AUS, in a recent issue of The Journal of Aviation Medicine, Flight Officer Blank was flying in a heavy cloud formation at 35,000 feet when his plane was suddenly carried up to 40,000 feet by a violent updraft.

Possibly the altitude was higher than 40,000 feet because of instrument lag. At this point, the Lightning's tail assembly was violently wrenched off by the turbulence. The pilot released his safety belt, pulled back the hood and stood up. Suddenly his forehead was struck so heavily by hail stones that it was a mass of bruises.

The pilot sat back on the seat and was unable to stand up because of the violent centrifugal force of the spin. At 25,000 feet the spin had slowed enough for him to ditch the plane. He descended by free fall through the cloud and pulled the rip cord at about 5,000 feet.

SPORTS COMMENTS

RÁDIO vs. CORPO DE VACA

O Rádio, mercê de suas possibilidades deverá constituir-se em um perigoso concorrente nos jogos restantes. Bary, Hull, Rhodes e Cowan derrotaram o Corpo de Vaca nos 2 primeiros jogos, mas falharam no último, o que resultou em uma vitória de 2 a 1.

Rhodes e Hull lideraram no Rádio, com as contagens de 186 e 178 respectivamente. Goecke permaneceu próximo à chave dos 150 pontos tornando o jogo mais interessante.

CONTAGENS

	Ganhos	Perdidos
Corpo de Vaca	6	6
Propellers	6	6
Hydraulics	4	8
Transportation	2	10

PROGRAMA PARA O DIA 24 DE JUNHO DE 1945

Básico vs. Hidráulica
Meteorologia vs. Motores.

RADIO vs. CORPO DE VACA

With their potential pin power, Radio will be a dangerous foe in the remaining games. Bary, Hull, Rhodes and Cowan defeated Corpo de Vaca in the first two games, but slipped a bit in the last game to give a two to one division of games.

Rodes and Hull starred for Radio with games of 180 and 178 respectively. Goecke remained near the 150 bracket to help the Corpo make things interesting.

STANDINGS

	Won	Lost
Basic	8	4
Engines	8	4
Meteorology	8	4
Radio	6	6

SCHEDULE JUNE 24, 1945

Basic vs. Hydraulics
Meteorology vs. Engines

AOS CANDIDATOS À E.T.Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

- Altura mínima, 1,60 m.
- Não ter defeitos físicos;
- Ter todos os dentes tratados;
- Apresentar condições normais de saúde, comprovadas mediante atestado médico.

Documentos necessários à inscrição:

- Certidão de nascimento ou carteira de reservista;

- Licença do Pai ou Tutor, si o candidato for menor de 18 anos;

- Atestado de boa conduta passado por autoridade policial ou por 2 Oficiais das Forças Armadas;

- Declaração do Pai ou Tutor, provando que o candidato é solteiro e não constitui arrimo de família;

- Requerimento dirigido ao Sr. Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E.T.Av., solicitando inscrição.

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

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



Papel Pega-Mosca

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

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

Major Av. Afonso Celso Parreiras Horta — Comandante do Grupo Mixto de Instrução.
Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar
Cap. Av. Zamir de Barros Pinto — Chefe de Operações
Capitão Med. Aer. Fernando Martins Mendes — Chefe do C. M.
2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela — Secretário

Escola Técnica de Aviação
Rua Visconde de Parnaíba, 1316
S. Paulo - Brasil

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

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

Lucy Bloem Redatora Chefe
Ten. Av. Ariovaldo Villela Redator Assist.

REDATORES ASSOCIADOS

Arnan Williams ARTISTA ASSOCIADO
Vinicius Piazza ARTISTA ASSOCIADO
Eugene E. Cooper SECÇÃO ESPORTIVA

Jeannette Thede }
William Lehman } WHAT'S FAZING

Ilka Bruck Lacerda }
Hilário Corrêa } SECÇÃO DOS ALUNOS

REDATORES ALUNOS:

Sansão Shinckar (1156) } Alunadas
Hugo Maia de Souza (980) }
Archimedes P. Chirello (890) } ESPECIALIDADES
Gregório Rodrigues Dias (826) } MUSICA
Rui Rezende (956) } S. A. E. T. Av.
Rubens Peixoto Freire (705) } NOTÍCIAS LITERARIAS
Jairo Gavronski (843) } ESPORTES