

10-15-1945

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-10

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.

Alair
magnifico

Papel Pega-Mosca

"STICK WITH IT"

VOL. II

15 DE OUTUBRO DE 1945

N.º 86

Fascinante é o Ensino de Contrôlo do Tráfego Aéreo Ministrado pelo único Departamento Existente, no Gênero, no

* * * Brasil * * *



Aspecto do Departamento de Controlador de Voo

Instrutores Mr. Sterling e Mr. Eller e alunos: Roberto Fernandes de Rezende (823), Plínio Martins (1160), Onésimo Araujo (1158), Alair Campos do Amaral (1157) e Gregório Rodrigues Dias (826), em aula

TEXTO NA PAGINA 11

CÉLEBRE PARAQUEDISTA FRANCÊSA VISITA A E. T. Av.



Antes de deixar a Escola Louise de Montre Reynaud deixa gravados suas impressões no "Livro de Ouro" da E.T.A.V.

A E.T.A.V. recebeu em 4 de Outubro a visita de Louise de Montre Reynaud, capitã do Exército de Maquis da França. Foi ela recebida pelo Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Major Parreiras Horta, Capitão Brandão, Capitão Mendes, e outros oficiais, bem como pelo corpo de Diretores Norte-Americanos e Chefes de Departamentos.

Durante a guerra, na qual tomou parte muito ativa, passou a Cap. Reynaud por notáveis experiências. Paraquedista, pulou inúmeras vezes em territórios que se achavam em guerra, inclusive a Alemanha. Quando os E.E.U.U. entraram em guerra, ela vôou junto com os primeiros paraquedistas ocorrido nessa ocasião, fato esse que provou mais uma vez a tradicional cortesia Americana e Inglesa, contou-nos ela que no momento de se atirar do avião, um oficial americano deu um passo atrás, e inclinando-se disse: "As senhoras primeiro", tendo ela então pulado. Contou-nos também que com grande espanto, encontrou esse mesmo oficial no ano passado andando por uma das ruas de N. Orleans.



Louise de Montre Reynaud, ao receber da srta. Mary Wickerhauser, um distintivo da E.T.A.V.



Instantâneo de Louise de Montre Reynaud no dept. de Paraquedas.

Captain Louise de Montre Reynaud, of the Maqui Army in France visited E.T.A.V. on Oct. 5. She was received by Lieut. Col. João Mendes da Silva, Major Parreiras Horta, Captain Brandão, Captain Mendes and other military officers of the School as well as the North-American Directors and Heads of Departments. Captain Reynaud has had many remarkable experiences during the war in which she took a very active part.

She is a parachutist and jumped several times in war territory, including Germany. When America entered the war she flew over with the first American officers to bail out. As an example of the traditional American and British gallantry and courtesy an American officer stepped back before bailing out saying: "Ladies First" and, of course, she jumped. To her amazement, last year walking down a street in New Orleans she met the same officer again. Captain Reynaud, went through several departments of E.T.A.V. and while at her favorite one, the Parachutes Department, remarked that she had never heard of any accidents with a nylon parachute and being a woman, also remar-



A capitã Montre Reynaud, quando de passagem pelo Centro Médico.

Cap. Reynaud visitou conosco diversos departamentos da Escola e quando se achava no seu departamento favorito que é o de Pára-quedas, disse-nos que nunca ouviu falar de algum acidente ocorrido com pára-quedas feitos com NYLON, e sendo mulher, aproveitou a ocasião para comentar que estava aguardando com ansiedade que novamente iniciassem a fabricação de meias Nylon.

A primeira vez que se atirou de um pára-quedas foi no ano de 1941. Depois disso voou da Alemanha com Oficiais Americanos e Ingleses. Em Novembro de 1944 foi ferida, depois do que foi enviada pelo Ministério de Relações do Exterior da França, aos EE.UU. numa missão política. Nessa ocasião teve ela, o prazer de conhecer pessoalmente o Presidente Roosevelt, o qual veio a falecer 8 dias depois desse encontro. Esteve presente à conferência de S. Francisco depois da qual, embarcou para o Brasil com a missão de reiniciar a cadeia de relações culturais entre o Brasil e a França. Ao voltar à França levará consigo alguns jornalistas de destaque, representantes da imprensa Brasileira. Infelizmente, não poderá permanecer no Brasil por mais de um mês, devido a deveres relacionados com o "INTERNATIONAL MAGAZINE" revista publicada em Londres e N. York, da qual ela é redatora-chefe.

ked that she was looking forward to, and anxiously awaiting, the appearance of "nylon" stockings.

She jumped for the first time in 1941. She flew from Germany together with American and British officers. She was wounded in November, 1944, and after that was sent by the French Minister of Foreign Affairs to the U.S.A. on a political mission. She had the pleasure of meeting President Roosevelt. He died 8 days after the meeting. She went to the São Francisco conference after which she came to Brazil on a public relation mission and to start again a chain of cultural exchanges



A capitã Louise de Montre Reynaud, do Exército Maqui em França, ocupa o microfone, ao lado de Mr. Gill.

between Brazil and France. She is taking several prominent Brazilian newspaper representatives back to France with her.

Unfortunately she will not be able to remain in Brazil for more than one month, because of her duties in connection with a magazine in Paris. The "International Magazine", published in London and New York, of which she is editor in chief.



Grupo de estudantes do curso de Engenharia do Mackenzie College.

No dia 10, 4. feira, a Escola Técnica de Aviação teve o grato prazer da visita de um grupo de 47 estudantes do Colégio Mackenzie, acompanhados pelo professor dr. Mário Barros do Amaral;

Expressaram-se com admiração pela obra intensamente construtiva do futuro aeronáutico do Brasil, que aqui se está realizando.

E.T.Av. was visited by a group of 47 students of the Mackenzie College on Oct. 10. They were accompanied by Professor Mário Barros do Amaral and went through the most important departments of the School. They left with words of praise for the work done here for the future of Brazilian aviation.

ESPECIALISTAS DA E.T.AV. ENVIADOS AOS ESTADOS UNIDOS

Onofre Cardim e Jorge Pontual especialistas em Hidráulica e Instrumentos, respectivamente, foram enviados aos E.E.U.U. para aperfeiçoarem seus conhecimentos técnicos.

Foi-lhes oferecida esta maravilhosa oportunidade por se haverem destacado como ótimos alunos na E.T.Av.

Ambos ficaram bastante emocionados com a sua ida aos Estados Unidos. Onofre Cardim foi escolhido em virtude de seus excelentes trabalhos em Hidráulica. Foram recebidos, uma noite, em casa do Sr. Riddle onde, entre hóspedes, também se encontravam o sr. Carl Anderson, vice-presidente da companhia, e o sr. Joseph Troxell, Instrutor-chefe do departamento de linguas, que estavam visitando as escolas norte americanas afim de obterem novas informações para o seu departamento.

A fotografia foi tirada por ocasião de uma pescaria no pitoresco Gulf Stream de Miami. Tiveram bastante sorte neste passeio pois conseguiram pescar muitos peixes "tuna" e "bonita", especialmente o sr. Troxell que conseguiu pescar uma "tuna" de tamanho excepcional.

Ao meio dia tiveram um ótimo almoço e em seguida os dois alunos visitaram a escola de Miami, onde conversaram com os Instrutores, dirigindo-lhes palavras elogiosas sobre a E.T.Av..

Jorge Pontual teve uma aventura bastante interessante na sua primeira noite em Miami. Em um "night club" os dois foram entrevistados por alguns reporteres. Quando perguntaram a Jorge si conhecia alguém nos Estados Unidos respondeu que não conhecia pessoa alguma a não ser uma moça com quem se correspondia quando era aluno da E.T.Av.. Imagine sua surpresa quando uma moça que se encontrava entre a multidão disse que o conhecia muito bem.

O sr. Riddle então pediu uma ligação interurbana e Jorge teve a oportunidade de conversar por telefone com a moça com quem se havia correspondido.



Jorge Pontual e Onofre Cardim em companhia de Mr. Troxell e amigos, em Gulf Stream, Miami, Fla.

A wonderful opportunity was given to Onofre Cardim, Hydraulic specialist and Jorge Pontual, Instruments specialist who were chosen to go to the U.S.A. because of their fine work and excellent record here at E.T.Av. There they will be given the opportunity to study all the latest developments in each of their specialities.

Both were thrilled to be in the U.S.A. They were entertained at Mr. Riddle's home one night and among the guests was the Vice-President of the Company, Mr. Carl Anderson and Mr. Joseph Troxell, Chief Instructor of our Language Department, at the time visiting American School gathering the latest developments for his department.

The picture above was taken of the fishing trip out in Miami's beautiful Gulf Stream. This trip was successful as they caught many tuna and bonita. The highlight of the fishing trip was a noon day luncheon and a specially large bonita caught by Mr. Troxell. These two E.T.Av. students went through the Miami school and talked to all instructors about E.T.Av. with words of appreciation.

Jorge Pontual had a very interesting experience on his first night in Miami. While at a night club they were interviewed by some reporters and when asked if he knew anybody in the States he said he knew no one except a girl with whom he had exchanged correspondence while a student at E.T.Av.. To his amazement he found that one of the girls of the crowd knew her very well and Mr. Riddle arranged for a long distance telephone call giving him the opportunity to speak to the young lady with whom he had exchanged correspondence.



A popular "Furiosa", Jazz dos alunos da E.T.Av.

VISITANTES



Ten. Col. Jones; Mr. Gill e Col. Kenneth Gleszer.

A convite da E.T.Av. chegou a esta Capital a 10 do corrente, o Dr. Fernando Lobo, Conselheiro da Embaixada Brasileira em Washington. O ilustre visitante foi recebido no aeroporto de Congonhas pelo Brigadeiro Ararigboia, comandante da 4.ª Zona Aérea, Major Parreiras Horta, Capitão Bueno Brandão, demais oficiais da E.T.Av. e representantes da imprensa.

O Dr. Fernando Lobo disse estar ansioso por conhecer a E.T.Av. pois teve o prazer de acompanhar os desenvolvimentos deste estabelecimento, na America do Norte.



Dr. Fernando Lobo, capitão Joaquim Bueno Brandão e Brigadeiro Armando de Souza e Melo Ararigboia.

On October 10, Dr. Fernando Lobo, Official Adviser at the Brazilian Embassy in Washington, arrived in São Paulo on invitation of Escola Técnica de Aviação, Brigadier Ararigboia, commander of the 4th Air Zone, Major Parreiras Horta, Captain Bueno and other school officers, as well as press representatives, received him at Congonhas Airport.

Dr. Lobo, was very anxious to know E.T.Av. because while in the States he had had the opportunity of following its progress, from its inception to its present state.



Quando de sua passagem pelo dept. de Páraquedas, os visitantes foram fotografados em companhia de Mrs. Hoose, instrutora daquele dept.

De passagem por São Paulo, em viagem para os Estados Unidos, honraram-nos com sua visita os srs. engenheiro Elbio Fernandez Goyechea e José Antônio Pinón. E' o sr. Ingeniero, Diretor Técnico da Cia. de Aviação P.L.U.N.A. (Primeiras Linhas Uruguaias de Navegação Aérea), chefe da Divisão de Telefones do Governo do Uruguai; é piloto civil e está tratando da criação dos transportes aéreos no Uruguai, e o sr. Pinón ocupa o alto cargo de secretário da mesma Cia.

The School was visited by Messrs. engineer Elbio Fernandez Goyechea and José Antônio Pinón, who are on their way to the United States. Mr. Ingeniero, is the Technical Director of the Uruguaiian Air Lines, and head of the Uruguaiian Telephone Company and is going to the States to study the development of his country's Air Transportation. Mr. Pinón is the secretary of the same company.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Teve lugar no dia 5, na sala de comando desta Escola, simples mas tocante homenagem de despedida ao Cel. Av. Américo Leal que acaba de ser transferido para a Chefia do E. M. da 3.ª Zona Aérea cargo correspondente ao que vinha exercendo no Q. G. desta capital.

Evidencia-se nesse ato, ao qual estavam presentes: — Brig. Armando Ararigboia, novo comandante da 4.ª Zona; ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva, comandante da E.T.Av. e Coronéis Cícero Mafra, Marcio de Souza Melo, Delfino Rezende, Majores Fleury e Alberto Gomes, capitães Joaquim Bueno Brandão, Fernando Martins Mendes e Zamir Pinto, Srs. Theodore Treff e Harry Gill, do corpo Administrativo da Escola, instrutores, e

A simple but touching ceremony took place on the 5th of October, honoring Col. Américo Leal, who had just been transferred to the General Staff of The Third Air Zone from a similar position which he occupied in the General Staff of this Capital.

The high esteem in which this well known official of the FAB is held by those under his command and by his superiors, was evident to those present, which included Brig. Armando Ararigboia, commander of the 4th Air Zone; Lieut. Col. Av. Eng. João Mendes da Silva, commander of E.T.Av. and Colonels Cícero Mafra, Marcio de Souza Melo, Delfino Rezende, Majors Antônio Fleury and Alberto Gomes, Captains Joaquim Bueno Brandão, Fernando Martins



Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Ten. Cel. Cícero Mafra, Cel. Av. Américo Leal ao ser brindado por ocasião da homenagem que lhe foi prestada e Brig. Armando de Souza e Melo Ararigboia.

o eng. Henrique Bonança e muitos outros oficiais da FAB, o alto conceito em que o distinto oficial de nossa FAB é tido entre seus comandados e superiores.

Usou da palavra o Brig. Armando de Souza e Melo Ararigboia atual comandante da 4.ª Zona Aérea, que pôs em relêvo as excepcionais qualidades do homenageado. A seguir S.S. respondeu agradecendo e oferecendo seus préstimos no novo posto que vai ocupar no Rio de Janeiro.

Terminada a cerimônia, todos os presentes acompanharam o cel. Leal até seu automovel, sempre num ambiente de acatamento e simpatia no que foi acompanhado por quantos trabalham nesta Escola, que muito deve à colaboração do veterano aviador de quem ora nos vemos afastados.

Mendes and Zamir Pinto, Mr. Theodore Treff and Mr. Harry Gill of the Administration of E.T.Av.; Instructors; eng. Henrique Bonança and many other officers of the FAB.

Colonel Armando de Souza and Melo Ararigboia, the present Commander of the Fourth Air Zone, highlighted in a brief speech the exceptional qualities of Colonel Leal. Colonel Leal in turn, spoke words of thanks and offered to them, the services of his new post which he will occupy in Rio de Janeiro.

After the ceremony all of those present accompanied Colonel Leal to his car. In this atmosphere of cordiality and friendship, he was again assured of the debt the Escola Técnica de Aviação owes him for the work he has accomplished in its behalf.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

O BRIGADEIRO ARARIGBOIA e o "TUIUTY"

Entre outros fatos que ilustram a brilhante fé do officio do cel. av. Armando de Souza Melo Ararigboia, novo Comandante da 4.ª Zona Aérea, sabemos que se destaca um verdadeiro milagre ocorrido há alguns anos atrás, no Campo dos Afonsos — ninho tradicional das primeiras asas da nossa Aeronáutica.

Em 12 de Maio de 1930., importante missão no estrangeiro, devia ser desempenhada por uma tripulação, que era a fina flôr da então "5.ª arma" do Exército. Alçado o vôo num ambiente de fervoroso entusiasmo, verificou-se logo depois, que a máquina não chegaria ao seu longo destino.

Regressou então o Gigantesco "Lioré-Olivier", com forças apenas para alcançar o campo de onde pouco antes partira.

Com a exitação própria de quem se atrazou para um compromisso de honra, apresentou-se num repente um novo pássaro de aço, que escondia no seu ventre um defeito ainda maior do que o outro.

O piloto cap. Mesiat, 2.º piloto cap. Quadros, observador major Ararigboia e dois mecânicos, sgts. Dario e Diocessio, em momentos lá estavam nos seus postos para nova tentativa.

Roncaram os motores e o "Tuiuty" correu pelo gramado, elevando demais a frente para o ar. Largou o chão e levantou-se "cabrado", mas não se manteve naquele ângulo exagerado, baixando uma das asas para cair em seguida como um corpo desgovernado. A um estrondo se sucederam as labaredas, que em poucos minutos o esqueleto da velha aeronave franceza. Todos os officiais presos ao arcabouço, morreram carbonizados, com excessão do mecânico Diocessio e um outro mais que havia sido atirado à distância, sem que nada lhe ocorresse. Era o jovem chefe de tôdas as unidades da 4.ª Zona Aérea e creador da simpatia de brasileiros e americanos do norte da Escola Técnica de Aviação.

Among other facts that illustrate the brilliant career of Brig. Armando de Souza Melo Ararigboia, new Commander in Chief of the 4th Air Zone, we know that a miracle occurred a few years ago at Campo dos Afonsos — traditional nest of our first wings in Aeronautics.

On the 12th of May, 1930, an important mission to a foreign country was to be undertaken by a crew, the fine flower of the then "5th Arm" of the Army. The flight started with fervent enthusiasm but a few minutes later they all knew that the plane would never reach its destination.

The gigantic plane, "Lioré-Oliveira", had just enough power to land at the same field which it had left only a few minutes before. During the excitement, knowing that they were going to be late for an appointment, they took off in another plane which had a bigger defect than the first plane, all of which unknown to the crew which consisted of Captain Mesiat, pilot, Captain Quadros 2nd pilot, Major Ararigboia observer and Sergeants Dario and Diocessio two mechanics.

The engines of the "Tuiuty", the other plane started and as plane he took off, the pilot put it into a steep climb which caused the ship to slip off on one wing and crash. After the crash a big fire started leaving nothing more than fuselage of the old French airplane. All the officers were killed with the exception of Sergeant Diocessio and another officer because they were thrown out of the plane when they crashed.

That officer is today the New Commander of the 4th Air Zone. The greeting's and best wishes of all Brazilians and North-Americans of the Escola Técnica de Aviação go with him in this new work.



DEPARTAMENTO DE RADIO

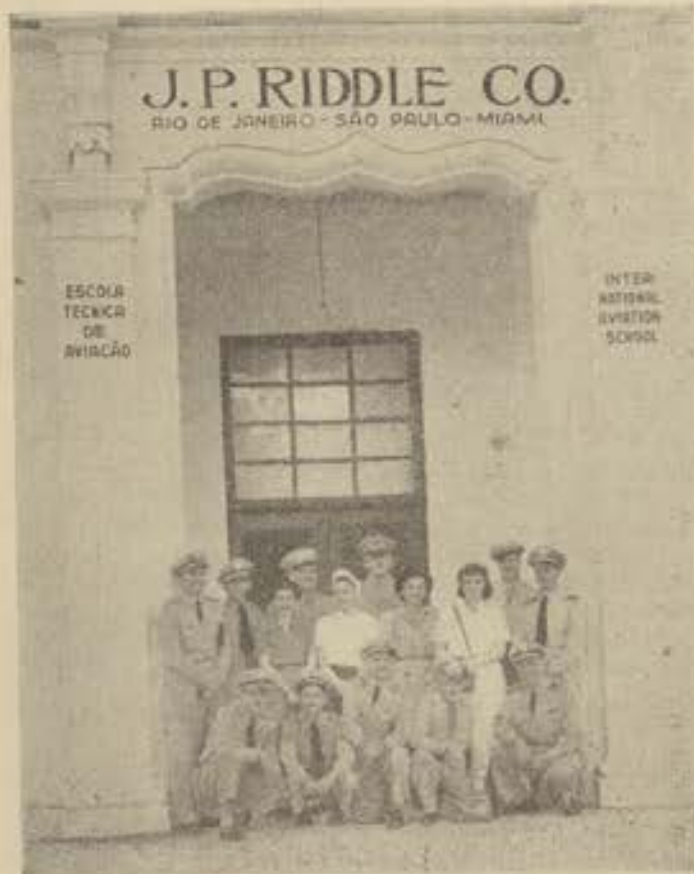
Sr. Lawrence Nichols, instrutor daquele dept. e o aluno Monteiro (H54).



DEPT. DE AD. AERONAUTICA

Instrutora Miss Rosemary Draughn e alunos Moraes (1254), Fernandez (1564), Veiga (1503), Guajará (140-E), e Gonçalves (1502).

O DIA 7 DE SETEMBRO COMEMORADO PELA ESCOLA RIDDLE EM MIAMI



Na sexta-feira, dia 7 de Setembro foi comemorado o dia da Independência do Brasil na Escola Riddle de Aviação (Riddle Aviation School) de Miami, tendo nesta data o Cel. Armando Pinheiro de Andrade, da Força Aérea Brasileira, proferido um discurso no qual exaltou os sentimentos de amizade entre os Estados Unidos e o Brasil.

O cel. Andrade e outros elementos de destaque da Força Aérea Brasileira, que estão cursando a escola de oficiais superiores especialistas de aviação da força aérea do exército norte-americano de Orlando, Flórida, foram apresentados pelo sr. Carl R. Anderson, vice-presidente da companhia J. P. Riddle.

Aos alunos-instrutores, que estão treinando a fim de lecionarem na Escola Técnica de Aviação, o cel. disse que a amizade da América era de importância vital para o futuro do Brasil e dos Estados Unidos.

O segundo orador da tarde foi o Coronel Henrique de Fontenelle, comandante da Escola de Aeronáutica do Brasil.

"O Brasil têm uma dívida sempre crescente para com os Estados Unidos por colocar seus maravilhosos conhecimentos e um exército de técnicos ao nosso dispor, principalmente no campo de atividades aeronáuticas" declarou o Cel. Andrade.

"No começo das hostilidades a deficiência do Brasil no campo de conhecimentos técnicos era ressentida. Com o auxílio das Forças Aéreas do Exército Norte-Americano e dos técnicos civis enviados ao nosso país por homens como o Sr. John Paul Riddle, chefe da Escola Riddle de Aviação, o Brasil

Ceremonies marking Brazil's Independence Day were held at the Riddle Aviation School in Miami on Friday, September 7, at which the friendship of the United States and Brazil was emphasized in an address to the student body by Col. Armando Pinheiro de Andrade of the Brazilian Air Forces. Colonel Andrade, and the other members of the Brazilian Air Forces party, enrollees at the AAF senior officers aviation specialist school at Orlando, Fla., were introduced by Carl R. Anderson, vice-president of the J. P. Riddle Company.

Colonel Andrade told the student-instructors, who are in training for teaching posts at Escola Técnica de Aviação, that America's friendship was vital to the future of both Brazil and the United States.

A second speaker at the ceremonies was Col. Henrique de Fontenelle, commandant of the Brazilian Aeronautical School.

"Brazil owes an ever-growing debt to the United States for having made available its wonderful 'know how' and the assistance of an army of technical men, especially in the field of aviation," Andrade declared. "Brazil's great lack at the start of hostilities was in technological fields. Through the United States Army Air Forces and through the civilian technicians who were sent to our country by such men as John Paul Riddle as head of the Riddle Aviation School, Brazil has been able to take giant steps forward, but still must call upon your nation



Da esquerda p/direita: Ten. Cel. Ernani Perosa Hardman, Ten. Cel. Armando Serra de Menezes, Maj. R. F. Potts, Cel. Gordon Armes, Cel. H. E. Eads, e Cel. Armando Pinheiro de Andrade.

Senhoras: Menezes, Menescal, Pinheiro, e Fontenelle. Ajoelhados: Ten. Cel. Lauro Menescal, Ten. Cel. João de Almeida, Ten. Cel. José Souza Prata, Cel. J. D. Gillett, e Cel. Henrique de Fontenelle.



Fase de Carburadores do dept. de Motores. Testando um carburador "Stromberg" de injeção no banco de provar, vêm-se os alunos Luiz Novais (1300 à direita) e Kalife (EE-116, à esquerda).



Aspetto de aula na fase de Estruturas Primárias do dept. de Aviação, que focaliza os alunos Dinário Corrêa de Freitas (1277) e Alvaro Rodrigues Pereira (1279) e o Instrutor Mayes.

O DIA 7 DE SETEMBRO COMEMORADO PELA ESCOLA RIDDLE EM MIAMI

deu um grande passo à frente, mas tornou-se mister que ainda recotramos à grande nação a fim de que nos auxilie a desenvolver a nossa indústria preparando para isto, homens e mulheres que nos auxiliem no desenvolvimento de nossa indústria.

A grande admiração que tínhamos pelos EE. UU. tornou-se agora ainda maior.

O grupo de alunas potentes brasileiras era composto também dos seguintes oficiais: Ten. Cel. José de Souza Prata, Ten. Cel. Lauro Menescal, Ten. Cel. João de Almeida. Estavam também presentes os seguintes oficiais da Força Aérea do Exército dos EE.UU.: Cel. John G. Gillete, Cel. Gordon Armes do escritório de investigações da "A.A.F." em Miami e seu auxiliar, Major Roy Potts; e o Ten. Cel. Harold E. Eads, A.A.F.

As cerimônias culminaram com o cântico do Hino Nacional Brasileiro pelo corpo de alunos, que estão estudando intensamente a língua nacional do Brasil.

for men and women who can help us grow industrially.

"Our admiration for the United States which has always been of the highest order now has become immeasurable."

Others in the Brazilian party were Lt. Col. José de Souza Prata, Lt. Col. Lauro Menescal, Lt. Col. Ernani Perosa Hardman, Lt. Col. Armando Serra de Menezes and Lt. Col. João de Almeida.

Also at the ceremonies were: Col. John G. Gillette, AAF; Col. Gordon Armes of the AAF Intelligence Office, Miami, and his aide, Major Roy Potts; Lt. Col. Harold E. Eads, AAF.

The student-body of the school, all of whom are enrolled in intensive courses in Portuguese, Brazil's national language, climaxed the ceremonies by singing the Brazilian anthem in that tongue.



George H. Nichols ("Nicholção", na coluna Sports Comments) instrutor do dept. de Rádio e os alunos: Grochoski (EE-105), Monteiro (1047), Lour (EE-93).



ASPETO DO DEPT. DE VIATURAS MOTORIZADOS. Barcelos (EE-191), Santos (EE-96), Kleber (EE-186), Ranulfo (EE-171) e Monteiro, instrutor formado pela E.T.Av.

CALOUROS EM DESFILE

CALOUROS DO DEPT. DE RADIO



A frente — Osmar Amaral (1518) de Antônio Prado, Rio Grande do Sul; Nelson R. Sartorelli (1536) de São Paulo, capital; Frederico Branco (1532) de São Paulo, capital; Nicou C. Oliveira (1524) de S. Vitória dos Palmeiras, Rio Grande do Sul e Casimiro V. Jeziorowsky (1520) de Mallet, Paraná.

Atrás — Renato de O. e Silva (1535) de Goiânia, Goiás; aluno 1567; Otto Keppler (1533) de São Paulo, capital e Adrião da Silva Martins (1534) do Distrito Federal.

CALOUROS DO DEPT. DE MOTORES



A frente — Raymundo Góis (1523) de Parintins, Amazonas; Rudolph R. Ramos (1550) de Campos, Rio de Janeiro; Wilson G. Karl (1547) de Paraíba do Sul, Rio de Janeiro e José F. Rodrigues (1528) de Salvador, Baía.

Atrás — Alceu Soares Santos (1549) de Paranaguá, Paraná; João B. de Almeida (1546) de Rio Grande, Rio Grande do Sul; Alvare A. de Azevedo (1548) de Belém, Pará; Leopoldo M. dos Santos F. (1545) do Distrito Federal e Floraventi Felitti (1544) de Jacutinga, Minas Gerais.

APÓS EFICIENTE PREPARO TÉCNICO RECEBIDO NO CURSO DE METEOROLOGIA, ESSES GRADUADOS QUE CONSTITUEM A 1.ª TURMA DE PREVISORES E OBSERVADORES, SERÃO INCORPORADOS A NOSSA FORÇA AEREA.



Mr. Rawlinson e os alunos: Rubens de Oliveira Campos (459); Gláncio Lopes (567); Oswaldo Fernandes I; Paulo Nilson (569); J. D. Píchl (284); José Moreira Fo. (570); Lillo B. P. de França (186); Gaspar A. Barros (437).



Instrutores: Miss Shull, Mr. Hall, Mr. Gardner e Mr. Cook e alunos: Adair Bonilha (1029); Luiz Soares Silva (1269); José Antônio Pereira (1071); Aluisio Coelho Gomes (1270); João Paluskievlez (1266); Wladimir Siqueira Campos (1267); Archimedes Thurler (1030); Américo Ernesto de Oliveira (1268); Miguel Mascarenhas Dincópulos (1272); Lépido Vettore (1265).

CONTRÔLE DE TRÁFEGO AÉREO

Onésimo F. Araujo Filho. Aluno 1158

Mesmo para os que se dedicam à aeronáutica, o contrôle do tráfego aéreo parece ser uma especialidade pouco conhecida e que nem sempre é devidamente ou melhor, completamente interpretada.

Quando se ouvem as expressões "Contrôle de Torre" ou "Contrôle de Voo" ficam-se pensando, sem razão de ser, em cousas ligadas estreitamente com a máquina volante (o avião) quando na verdade tal não se dá. Ambos os "contrôles" (de voo e de torre) são partes integrantes do que denominamos "CONTRÔLE DO TRÁFEGO AÉREO" e têm por fim zelar pela segurança da vida, da propriedade e das aeronaves em voo ou nas áreas de aterragem e decolagem.

É de criação recente, e por isso mesmo, pouco conhecido pelos leigos em matéria de aviação, o "Contrôle do Tráfego Aéreo" ou como gostam alguns de chamar, "Contrôle de Voo".

Em 1935, reuniram-se na cidade de Newark New Jersey, perto de New York, vários diretores de companhias de aviação comercial para estudar a questão do tráfego aéreo.

Por esse tempo, o contrôle do tráfego era feito individualmente pelas companhias de modo que, as dificuldades surgidas com seus horários davam margem a demandas por eventuais atrasos sofridos por aviões de determinadas companhias em favor de outras, etc.

Outro fator debatido nessa reunião, foi o da segurança das aeronaves voando em condições de mau tempo, usando altitudes idênticas às de aeronaves de outras companhias dando lugar a colisões e conseqüente perda de material humano e aéreo.

Estabeleceu-se então que o governo tomasse em suas mãos o contrôle do tráfego unificando os esforços esparsos de todas as companhias aéreas.

Destarte todo o movimento do tráfego aéreo no território americano ficou sendo controlado por um escritório central que tinha somente 3 filiais por todo o país garantindo um contrôle seguro e eficaz do movimento aéreo no território da União.

Em 1942 foram instalados 25 Centros de Contrôle que dia e noite fornecem às aeronaves voando em condições de bom ou mau tempo, relatórios de posição de aeronave para outra aeronave, boletins meteorológicos de hora em hora, fixam altitudes de voo, estabelecem e coordenam horários de chegada e partida para que não venham congestionar o tráfego nos aeroportos.

Nos Estados Unidos os trabalhos de coordenação do tráfego aéreo estão afetos ao Civil Aeronautics Administration C.A.A. repartição do "Department of Commerce".

Durante a guerra atual os serviços do C.A.A. vieram mostrar de forma insofismável o seu valor.

Com o aumento das operações aéreas (tanto civis como militares) a importância do contrôle do tráfego aéreo aumentou.

Even to those who devote themselves to aviation, Air Traffic Control seems to be a specialty which is little known and not always thoroughly understood.

When one hears the expressions "Control Tower" or "Airway Control" one starts to think, without reason, about things which are closely connected to the airplane, and this is not correct. Both controls (Airway and Tower) make up what is known as "Air Traffic Control" the purpose of which is to take care of the safety of the aircraft while in flight or upon landing and taking off.

Air Traffic Control, which some like to call "Flight Control" came into being only recently and is therefore little known to laymen. The first book written covering this subject has just been published this year. In 1935 several Directors of commercial airlines held a meeting in the city of Newark, New Jersey, near New York, to study the problem of "Air Traffic Control".

At that time the controlling of air traffic was done by the airlines individually. The difficulties brought about by their schedules resulted in certain airlines suing others because, for some reason or other, their planes happened to be late.

Another question which was debated at this meeting was on the safety of aircraft flying in foul weather conditions at the same altitude as planes of other airlines. This resulted in collisions and a consequent loss of lives and equipment.

It was decided that the Government should take the matter into its hands and unite the separate efforts of all the airlines.

In this manner all air traffic in the U.S. began to be controlled by one central office which had only 3 subsidiaries throughout the country. It provided safe and efficient control over the air traffic in the country.

Twenty five Control Centers were set up in 1942. They are in contact, day and night, with airplanes flying in good or bad weather conditions. They transmit information on the position of other planes and hourly meteorological bulletins. They establish and coordinate hours of arrivals and departures with the air traffic at airports.

In the United States the work of coordinating air traffic is done by the C.A.A. (Civil Aeronautics Administration) which is a Division of the Department of Commerce.

During the War the services of the C.A.A. demonstrated their value in an undisputable manner.

With the increase of air operations (military and civilian) the importance of Air Traffic Control has become even greater.

Dia e noite aviões de todos os tipos sobrevoaram os Estados Unidos de costa a costa, conduzidos diretamente da fábrica para os campos de batalha.

As linhas comerciais, apesar de seus aviões terem sido em grande parte requisitados, aumentaram seu movimento de tráfego no transporte de tropas, material e pessoas a serviço do governo.

Em consequência, mais pessoas foram recrutadas e selecionadas para arcar com as responsabilidades do novo serviço. Pilotos veteranos das linhas comerciais que já não podiam voar foram contratados para esse árduo serviço e o C.A.A., em 13 de Novembro de 1944, fundou a primeira escola com a finalidade de treinar pessoas capazes para a nova empresa.

O Brasil, como país que necessita da aviação para o seu progresso, não poderia deixar de tirar da lição americana, os frutos melhores.

A Diretoria de Rotas Aéreas à qual está afeto o serviço de segurança nas rotas aéreas do Brasil, logo compreendeu a necessidade da criação de um serviço moldado no da grande nação do norte.

Assim é que, quando da fundação da Escola Técnica de Aviação foi lembrada como requisito de primeira necessidade a instalação do Departamento de Controle do Tráfego Aéreo.

Nesse Departamento aprendemos ambas as modalidades de controle aéreo: o controle do tráfego nas rotas aéreas (controle de voo) e o controle do tráfego nos aeroportos (ou controle de torre).

A diferença básica entre um e outro reside no seguinte: O controle do tráfego nos aeroportos (controle de torre) a uma zona de 3 quilômetros de raio com centro no aeroporto. O controle do tráfego nas rotas aéreas (controle de voo), abrange 30 kms. de largura, em média, designada pelo Ministério da Aeronáutica, e cujo limite é fixado de acordo com a maior ou menor intensidade de tráfego existente. Dentro dessa área podem-se encontrar vários aeroportos.

A área sob a jurisdição do aeroporto (a de 3 Kms.) denomina-se "zona de controle do aeroporto" enquanto que a outra maior, denomina-se "área de controle" e está sob a jurisdição de um "Centro de Controle da Rota-Aérea".

Dentro da zona de controle, todos os movimentos de aeronave decolando, aterrando ou rolando dentro da área de aterragem são controlados por uma "TORRE", situada em ponto vantajoso e adequado sob o ponto de vista da visibilidade.

Dentro da área de controle todos os movimentos de aeronave cruzando as rotas aéreas são controlados pelo "CENTRO DE CONTROLE" ficando dessa maneira qualquer entidade civil ou militar capacitada a saber dos movimentos de suas aeronaves a qualquer momento, desde que essas tenham contato, pelo rádio, com as estações de terra.

Ficam assim, bem esclarecidas as duas funções distintas do "CENTRO" e da "TORRE" de controle.

Muito fascinante é o ensino de controle do tráfego aéreo ministrado pelo único Departamento existente, no gênero, no Brasil.

Neste curso os alunos aprendem Navegação, Código Morse, Identificação de Aviões, Meteorologia, Link Trainer (somente o necessário para pôrem em prática seus conhecimentos de navegação e avaliar os problemas da pilotagem), Caligrafia e

Night and day, planes of all types fly over the United States from coast to coast. They are taken from the factories directly to the battle fields.

In spite of the fact that the airlines have had a great number of their planes requisitioned, they have increased their traffic movements transporting troops, material, and persons on Government work.

As a consequence more people were selected and called upon to bear the responsibility of the new service. Veteran airline pilots who could no longer fly were taken for this arduous work and the C.A.A. founded the first school for the purpose of training capable personnel for this new task on November 13, 1944.

As a country which needs aviation for its progress, Brazil can greatly profit by the North American lesson.

The Directory of Air Routes" which is in charge of the safety of aircraft in Brazil soon saw the necessity of creating a service along the same lines as that of the sister nation of the north.

Thus, when Escola Técnica de Aviação was founded, the necessity of creating an Air Traffic Control Department was considered a prime necessity.

In this Department we learn both types of air traffic control: the control of traffic on the air-routes (Airways Control) and the control of traffic at the airports (Control Tower).

The basic difference between one and the other lies in the following: the control of traffic at the airport is limited to a zone of 3 kms. radius, having the airport as a central. The control of traffic along the airways covers a larger area, indicated by the Ministry of Aeronautics as 30 kms. in width and its limits are determined by the intensity of existing traffic. Many airports may be included in this area.

The area which is under the Jurisdiction of the Control Tower (the 3 km area) is called "Airport Control Zone" The other larger area is called "Control Area" and is under the jurisdiction of the "Airway Traffic Control Center".

All aircraft within the Control Zone, landing, taking off or taxiing, are controlled by a "Tower" which is situated on a point which offers the best possible visibility. All aircraft within the "Control Area" are controlled by the "Control Center" and any military or civilian organization may know the position of its aircraft, at any time, as long as they have radio contact with the ground stations.

Thus the separate and distinct functions of control "Tower" and "Center" are clear.

The teaching Air Traffic Control, which is given here by the only department of instruction in this field in Brazil, is very fascinating.

In this course the students learn Navigation, Voice Technique, Aircraft Morse code, Meteorology, Link Trainer (only that part which is necessary to put identification and their knowledge of navigation into practice and to study the problems of piloting) Air Traffic Regulations, Control Tower and Control Center procedures and practices.

Regulamentos de tráfego aéreo do Centro de controle, da Torre de Controle e Prática.

Pelas matérias, pode-se ajuizar o trabalho intenso e o grau de conhecimento que cada aluno possuirá quando deixar esta Escola, a fim de por em prática os ensinamentos ministrados pelos mestres, sempre empenhados no preparo adequado de seus pupilos.

Sob a Direção de Mr. Robert Ewing e com a assistência de Mr. Leonard Sterling, Mr. Francis De Bra, Mr. Harry Jones e Mr. Robert Eller e mais ainda Mrs. Barbara Adams e Srta. Olga Dória, os alunos se enfrontam nos intrincados problemas do tráfego aéreo, para amanhã bem servir à Pátria Brasileira.

From these subjects one can readily imagine the hard work and degree of knowledge which each student will have upon leaving the School. They will then be able to put into practice the knowledge which they obtained from their instructors who are always ready to give their students adequate information.

Under the direction of Mr. Robert Ewing, assisted by Mr. Leonardo Sterling, Mr. Harry Jones, Mr. Robert Eller, Mrs. Barbara Adams and Miss Olga Dória, the students can cope with the problems of Air Traffic so that tomorrow they will be capable of serving their country in an efficient manner.

A SRTA. RAINES E A AVIAÇÃO

A senhorita Hazel Raines, do Básico, que está no momento lecionando Teoria de Vôo, possui um relatório de vôo muito interessante. Começou sua carreira em 1937 na sua cidade natal em Macon, Georgia, onde recebeu seu treinamento inicial.

Recebeu sua licença comercial como instrutora de aviões de um motor e aviões de 4 motores de 800 H.P. Terminou seu treinamento em 1938 e continuou como instrutora até Janeiro de 1942. A senhorita Jackeline Cochran, a melhor piloto dos Estados Unidos, recrutou 25 moças norte-americanas para servirem como pilotos da RAF em 1942, sendo a senhorita Raines também escolhida. Elas foram enviadas ao Canadá afim de receberem treinamento avançado em aviões AT-6. Foram em seguida mandadas à Inglaterra como pilotos de transporte da RAF. Pilotavam todos os tipos de aviões, caças, bombardeio, etc., que saíam das fábricas e oficinas a fim de serem transportados a diversos aeroportos da Grã-Bretanha.

Em agosto de 1943 a senhorita Raines regressou aos Estados Unidos e em Novembro do mesmo ano ingressou no W.A.S.P. tendo ido para Sweetwater no Estado de Texas a fim de receber mais treinamento. Lá permaneceu até Abril de 1944 e aprendeu a pilotar o Cessna UC-78. Uma de suas tarefas era a de rebocar alvos com uma B-26 em Kingman, estado de Arizona.

Com a desmobilização da W.A.S.P. foi à cidade de Oklahoma onde permaneceu até Abril de 1945. A senhorita Raines quebrou o recorde de altitude em 1940 em um hidro-avião e também tomou parte nas "Competições Aéreas Nacionais". Seu avião favorito é o "Spitfire" Britânico. Possui 3.200 horas de vôo e estava pensando em fundar uma escola de pilotagem mas achou que um emprego na América do Sul seria mais interessante e ingressou na Companhia John Paul Riddle.

Miss Hazel Raines of the Basic School, now teaching Theory of Flight, has a most interesting aviation record. In 1937 she started her aviation career in her home town, Macon, Georgia where she had her initial training. She received her commercial license with an instructor rating in Single and Multi-Engine H. P. 4,800. In 1938



she finished her training and taught flying from that time to January, 1942. Miss Jackeline Cochran, the top women pilot in the United States, in 1942, recruited 25 American girls to go to England to fly for the Royal Air Force. Miss Raines was one of the girls chosen. They were sent to Canada for further training in AT-6. They were then sent to England as ferry pilots for the R.A.F. Their job consisted of flying planes of all types, fighters, bombers, etc., from factories and repair stations to different aerodromes in the British Isles. In August 1943 Miss Raines returned to the States. In November of the same year she joined the W.A.S.P. and was sent to Sweetwater, Texas for further training and was stationed there until April, 1944. At that time she became pilot on UC-78 Cessnas and low-target pilot in Kingman, Arizona on a B-26. After the W. A. S. P. was inactivated she went to Oklahoma City where she stayed until April 1945. Miss Raines won the world's altitude record on a sea plane in 1940; she also has flown in the National Air Races. Her favorite plane is the British Spitfire. She has completed 3,200 hours of flying time and had planned to start a flying school but decided that a job in South America would be much more interesting and joined the J. P. Riddle Company.

Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda
e Hylaria Corrêa

BIBLIOTECA

Relação das revistas recebidas pela Biblioteca entre 1 e 5
de outubro.

REVISTAS RECRATIVAS AMERICANAS

The American — February.
Collier's — January 27.
May 12.
Coronet — August.
September.
Fortune — August.
Liberty — January 27.
Life — April 30.
May 14.
July 23.
August 13.
Look — May 29.
Newsweek — September 3.
Redbook — January.
The Saturday Evening Post — January 20.

May 19.
September 8.
September 15.

REVISTAS RECREATIVAS BRASILEIRAS

Atalaia — Número especial.
A Careta — 29 setembro.

O Cruzeiro — 29 setembro.
Fon-Fon — 29 setembro.
Revista da Semana — 29 setembro.
Vitória — 30 setembro.

REVISTAS RECREATIVAS ARGENTINAS

El hogar — 24 agosto.
Estampa — 3 setembro.
Para ti — 21 agosto.

REVISTAS DE AVIAÇÃO

Avião — julho.
The Bee-Hive — August.
U. S. Air Services — August.
Revista Aerea latino-Americana — agosto.

REVISTAS TÉCNICAS

Brazilian Business — August.
Electrical World — August 18.
August 25.
Engineering News Record — August 23.
Máquinas e Construções — agosto.
The Model Craftsman — September.

WHAT'S COOKING?

Por "Spoiler"

O "Copinho" anda desgostoso da vida. Seu pensamento vive voltado para os EE. UU. Um conselho: (Procure o "Giló" e ele lhe dirá algumas palavras de consolo...)

O "Soneca" (1518) só usa sabonete "Feno" de Chiméne. "Será que ninguém pegou?!..."

O "Bom moço" ("néo" Gaspar de Barros), outro dia estava com frio; sabem o que ele fez? Botou o cinto de guarnição (?)...

O dept. de classificação acertou em cheio. O Pinho "F.O." (Fantasma da Ópera) foi classificado em Solda. (Mr. Koerner comentou: "Economizamos uma máscara"...).

Sabem porque o Jimmy Durant é famoso? É porque o Belém (vulgo "Long nose") nunca foi aos EE. UU.

Na porta do Rancho.

Um recruta apresentando-se ao oficial.

— ... e acontece que estou com uma fome de dois "cavalos-vapor".

— Sinto muito meu velho; diz o oficial, você tomou o bonde errado; a secção de combustíveis não fica aqui.

Os cumprimentos, gentilezas, elogios, etc. etc., usualmente trocados entre o Acióli (986) e Frota (1132) já são raros. Será que o Acióli já se acostumou com a beleza do Frota?...

"Copinho" seems to be unhappy. He is always thinking of the United States. Here goes some advice: "Giló" would be the one to comfort you...)

"Soneca", No. 1518, is using the "Feno" soap trade mark. Don't you know why?.

"The good boy" (néo, Gaspar de Barros), feeling cold the other day, solved his problem by wearing his guard belt.

Congratulations to the classification department. "Pinho", also known as the Opera Ghost, was classified into the Welding Dept. (Mr. Koerner remarked: "Swell, we can save a mask".)

Do you know why Jimmy Durant is famous? Because Belém (also known as "Long Nose"), never went to the States.

Entering the Mess Hall, a student said to the officer: "It so happens that I am as hungry as two "steam-horses".

"I am sorry", said the officer, "you are in the wrong place. This is not the fuel department".

VITORIOSA EXCURSÃO A VALINHOS



Aspecto de solenidade antes do Jogo — O Ten. Amazonas saúda A. A. Valinhense — Ao seu lado o Prefeito da cidade Sr. Higino Costato, diretores e jogadores.

A convite da A. A. Valinhense a representação oficial de futebol da E.T.Av. visitou a pitoresca e renomada cidade de Valinhos, a fim de enfrentar a forte equipe local. A comitiva etaviana chefiada pelo Tenente Amazonas e tendo a assistência dos Tenentes Persio, Walter, Biffi e Nelson, partiu da Escola às 7 horas, em dois ônibus, tendo chegado à conhecida estância de águas térmicas por volta das 10 horas. Festiva e entusiasta recepção nos estava reservada na sede da A. A. Valinhense, tendo este clube acolhido os seus visitantes condignamente, sendo realçada a presença do Sr. Higino Guilherme Costato, prefeito da cidade.

Depois de uma ligeira visita à cidade, foi-nos porporcionado um passeio à Fonte Sônia, que se prolongou até às 12 horas, tendo toda a comitiva etaviana admirado a prodigalidade da natureza para com esse deslumbrante recanto. Finda a visita o distinto clube que nos hospedou ofereceu-nos um lauto almoço, que transcorreu num ambiente de intensa camaradagem.

A parte esportiva propriamente teve início às 14 horas, com o encontro entre os quadros secundários. Já a essa hora considerável assistência letava quasi completamente o estádio da A. A. Valinhense. A partida foi arduamente disputada, sagrando-se vencedora a agremiação local por dois tentos a um. Os dois conjuntos se equivaleram sendo a vitória obtida já no ocaso da partida.

Debaixo de grande expectativa entraram no gramado as equipes principais, sob as ordens do Sr. Oswaldo Felzener, juiz da Federação Paulista de Futebol. As equipes alinharam-se assim constituídas:

E. T. Av.: — Joãosinho - Baiano - João Pinto - Ciro - Fred - Lagreca - Capichaba - Nélio (depois Apolinário) Fraga - Gaiola - Peixoto.

A. A. Valinhense: — Renato - Giopato - Armando - Adolfo - Pagode - Gilio - Miro - Spadacia - Lucas - Baqueta e Mário.

Desde os primeiros momentos notou-se que teríamos uma grande peléja, em virtude da movimentação que se observava no gramado. Lances variados e empolgantes se sucediam, e os minutos transcorriam sem que nenhum dos quadros abrisse a contagem. E assim terminou a primeira fase. Nesse período apenas um fato quebrou o bri-

After a challenge from A. A. Valinhense, the official representatives of the E.T.Av. football team visited the renowned and picturesque city of Valinhos and met their number one team. The E.T.Av. players headed by Lt. Amazonas and assisted by Lt. Persio, Walter, Biffi and Nelson left school at 7 A.M. in two buses and arrived at the well known springs about 10:00 A.M. We were pleasantly surprised with the enthusiastic welcome that we received at the Club House where the presence of Mr. Higino Guilherme Costato the town's mayor was observed. We all went for a nice trip to the "Fonte Sonia" and afterwards we toured the town where we visited until 12:00. The E.T.Av. team marvelled at the wonderful scenery of Valinhos and when they came back the members of the A. A. Valinhense Club offered us a very nice lunch which was eaten in an atmosphere of cordial friendship.

The first part of the sport program began at 2:00 P.M. with a football game played by the second teams of the E.T.Av. and Valinhense Club. The A. A. Valinhense Stadium at that time was already crowded and the game was hotly contested ending with a brilliant victory for the local club by a score of 2 to 1.

Finally under the supervision of Mr. Oswaldo Felzener, the Federação Paulista of Foot-Ball judge, the first teams appeared on the field. The teams were composed of the following players:

E. T. Av.: — Joãosinho - Baiano - João Pinto - Ciro - Fred - Lagreca - Capichaba - Nélio (depois Apolinário) Fraga - Gaiola - Peixoto.

A. A. Valinhense: — Renato - Giopato - Armando - Adolfo - Pagode - Gilio - Miro - Spadacia - Lucas - Baqueta e Mário.

As soon as the game began it was realized that we were seeing a great game due chiefly to the great action that took place on the field.

Time passed quickly by us many exciting attempts were made to score. During that period one very exciting event took place. Nélio, the vigorous E.T.Av. forward after fooling the entire enemy defense players in a brilliant attempt, bumped against Renato and was badly hurt and had to leave the field.

At the second half of the game E.T.Av. won one goal and after that our students enthusiastically moved down the field with extraordinary precision helped by the defense and another goal was made by Fraga. The "Valinhenses" started a strong attack and the game be-



Visita da delegação à Fonte Sônia.

lho da luta. Nêlio, o vigoroso dianteiro etaviano, chocou-se com o arqueiro Renat, e contundiu-se seriamente tendo de abandonar a partida.

O segundo tempo iniciou-se com as mesmas características da fase anterior, sendo, entretanto, notada uma leve superioridade etaviana. A defesa Valinhense forçada por todos os setores, capitulou pela primeira vez após uma belíssima jogada que terminou com insidioso tiro de Apolinário. Com um a zero a seu favor a E.T.Av. começou a movimentar-se com extraordinária precisão, bem amparada pela defesa em tarde luminosa. Em seguida a uma espetacular intervenção do mestre Baiano, que salvou tento certo, Fraga assinalou de perto o segundo goal. Os Valinhenses não se dão por vencidos e empreendem grande reação, marcando após várias escaramuças o seu primeiro tento de autoria de Mário, ao receber um passe de Miro. A peléja a essa altura toma aspetos sensacionais, sendo a equipe local fortemente incitada pelo enorme público. Os etavianos resistem desesperadamente e tem, então, um dos lances mais espetaculares da tarde: Capichaba ao receber uma bola, corre isoladamente pelo seu certo e próximo à linha de fundo centra muito bem, dando a oportunidade a Peixoto que vinha em desabalada carreira cabecear e entrar com a pelota dentro das redes adversárias. Era o terceiro tento! Apenas um minuto havia passado quando, num lance imprevisto, os nossos adversários fazem novo tento, ainda de autoria de Mário. Os Valinhenses buscam o empate, e a partida já se encontra em seus minutos finais. Os etavianos procuram garantir a sua vantagem, sendo esses momentos revestidos de intensa dramaticidade. Quando já se esperava pelo término da luta, Fraga arranca com uma bola às alturas da linha média contraria e sofre violenta carga dentro da área. Pena máxima indiscutível! Fred cobra-a muito bem e assinala o quarto tento. E com a contagem de quatro tentos a dois finda o embate. Essa vitória foi conquistada com a aliança da fibra e da técnica. A A. A. Valinhense há cerca de quatro anos achava-se invicta em seus domínios, cabendo à equipe da E.T.Av. a glória de quebrar-lhe a invencibilidade. O triunfo etaviano constitui um feito de larga repercussão no setor esportivo do Estado.

Os vinte e dois jogadores desempenharam-se brilhantemente, não havendo nomes a destacar.

came sensational. The local team was intensely cheered by the public. E.T.Av. resisted and Capichaba and Peixoto were the highlight of the game when the later in a desperate attempt made one goal. One minute went by and another unexpected goal was made by the enemy. The local team fought intensely to tie the game but our students intended to win assured victory in the last few minutes when Fred made the fourth goal. The final score was of 4 to 2 with the E.T.Av. victory.

This victory was a great accomplishment. The A. A. Valinhense has been the champion for four years and E.T.Av. broke their invincibility. This victory meant a lot and gave a lot of credit to our team all over the State, in all sport circles. Our twenty two students played very brilliantly with no exception.



M. Robert L. Richard e Chicre Simão (1942) em um aspecto no dept. de Rádio.

DIZEM QUE...

CHINELLO

...na próxima sabatina, será feita uma pergunta sobre "prontidão"... (com bota ou sem bota?)
 ..."alguém" foi bombardeado por contrariar a senha do dia...
 ...um "gaúcho" confundiu o capacete com bolo de luhá...
 ...o "boquinha" espantou muita gente quando guardava o Campo de Marte, pois, tomaram-no por japonês...!!!
 ...o "tarzan" (346), foi saltar de um galbo e este era tão frágil que... rompeu-se.
 ..."China", atração máxima do onibus Cumbica, já trabalhou no circo.
 ...a conversa predileta do 1009, é feno e cavalariças.
 ...o "suburbio" exalta-se de possuir um modelar INSTITUTO DE BELEZA (raspa-côco).
 ...a maior desventura do "16" é de formar-se com o aluno "1001".

... in next week's test there will be a question on guard duty... (with or without boots?)

... "somebody" was shot for not knowing the password...
 ... a "gaucho" mistook a helmet for a cake...

... "big mouth" scared a lot of people when he was on guard duty at the "Marte Field" because they thought that he was a pap...

... "China", the main attraction of the Cumbica bus, has already worked in a circus.

... the favorite topic of conversation of 1009 is horses and hay.

... "suburb" prides himself on having an excellent beauty parlor (head scraper).

... the greatest misfortune of "186" is the fact that he will graduate with student "1001".

"NOS FILMES EU VEJO TUDO"

CHICO POLIDORO

"Encontro em Berlin" — Jamais desejaremos
 "Arco Iris" — Só possuímos o da Velha
 "As chaves do reino" — Estão em nosso poder as do Xilindrô de Cumbica
 "Perdidos num harem" — O "Mascote" e o "Mascarado" da 4.ª Esquadrilha
 "A vida por um desejo" — É o que o "Bom-Moço" está realizando com a crença
 "Filhos de Tio Sam" — A Escola está repleta
 "Milagre da fé" — Temos o da penicilina
 "Du Barry era um pedaço" — A "Maria Aviação" também é
 "Gerra escarlate" — Gaúcho só usa verde
 "Noite de ronda" — o dia da "paizanada"
 "O bom pastor" — Aquêlê que pasta muito no campo
 "Turbilhão" — Basta deixar só uma entrada no rancho
 "Em busca de ouro" — Encontrou cadeia
 "Serei sempre tua" — Muito agradecido querida
 "Banquete da Morte" — Um certo aniversário...
 "A bomba" — Até o momento não sabemos ainda se é atômica ou anatômica.

"Rendezvous in Berlin" — We don't want one.
 "The Rainbow" — We only have an old one.
 "The Keys of the Kingdom" — We have those of the Cumbica guard house.
 "Lost in a Harem" — That's what's happening to the "Good-Boy".
 "Son's of Uncle Sam" — The School is full of them.
 "The Miracle of Faith" — We have the miracle of penicillin.
 "Du Barry was a Lady" — So was "Maria Aviação".
 "The Scarlet Claw" — "Gaúcho" has a green one.
 "Nighth of Fun" — When we go out in plain clothes.
 "The Good Pastor" — The one who cuts grass for a "pestime".
 "Whirlwind" — that's what happens when only one door is open to the mess hall.
 "In Search of Gold" — He found the jail.
 "I Shall Always Be Yours" — Thanks a lot, darling.
 "The Banquet of Death" — A certain birthday party.
 "The Bomb" — Up to now we do not know if it is atomic or anatomic.

VENENOS E CAVEIRAS...

DR. ABOBORA

Como você chama 11.º?
 — 11.º Porque?
 Porque "alguém" chama "ônzima" sentido!

Sabe, um "bicho" chegou, viu e ficou besta.
 — Como?
 Viu escrito INSTRUMENTOS neste Departamento e perguntou na Cantina se havia também Saxofone.

Levanta o pano:
 Convido-o para uma festa de aniversário
 — Quanto devo pagar?
 — Nada.
 — E onde será a comemoração?

No Bar Franciscano
 Baixa a cortina... porque toda gente está presa!



POISON IN SMALL DROPS

DR. ABOBORA

How do you call the 11th Squadron?
 Eleventh. Why?
 Because "somebody" calls it the "eleveneth".

Do you know a "bicho" arrived and was astonished?
 Why?
 He saw "Instruments" written outside this Department and asked if they also had saxophones.

Curtain rises:
 I am inviting you to a party.
 How much?
 For free.
 Where is the party?
 At the Franciscano Bar.
 The curtain falls — Everybody is taken to jail.



CALOUROS DO CURSO DE AD. AERONAUTICA:

Henrique F. Panacini (1504) de Campinas, São Paulo;
 Saturnino de Souza (1505) de Cassio, Minas Gerais;
 Dirceu de Souza Lima (1506) do Distrito Federal; Wilson
 Veiga (1503) de São Paulo, capital e Renato F. Gonçalves
 (1502) de Uberlândia, Minas Gerais.

FATOS EM REVISTA

Fêz anos no dia 1.º de Outubro o 2.º Ten. Moacyr Rodrigues, jovem oficial da Reserva do Exército recentemente promovido a este posto e que ingressou nesta Escola no mês de setembro p.p. a fim de trabalhar na IM-1.

É também com prazer que registramos os seguintes nomes e datas de aniversários natalícios de funcionários da E.T.Av.

No dia 4 Antônio Francisco T. Lopes funcionário da AM-7.

No dia 5 Francisco Rodrigues da Costa, Maria J. Marcos e Wilson de Castro todos da AM-7.

No dia 6 Cornt. Antônio Matias Costa e Alvaro Augustini da AM-7.

October first, was the birthday of 2nd Lt. of the Army Reserve, Moacyr Rodrigues, recently promoted to this rank. Lt. Rodrigues entered the School last September to work for the "IM-1".

We also have the pleasure of drawing attention to the birthday of the following E.T.Av. employees:

On the 4th — Antonio Francisco T. Lopes from the "AM-7"

On the 5th — Francisco Rodrigues da Costa, Maria J. Marcos and Wilson de Castro all working at the "AM-7".

On the 6th — Bugler Antonio, Matias Costa e Alvaro Augustini from the "AM-7".

BODAS DE PRATA

No dia 3 de outubro do corrente ano, Nestor Guilherme Van Loon Bodê e sua esposa D. Maria Marota Van Loon Bodê, mandaram celebrar uma Missa em Ação de Graças pelo 25.º aniversário do seu casamento. Parabens ao casal pela auspiciosa data.

SILVER ANNIVERSARY

On October third a mass was said for Mr. Nestor Guilherme Van Loon Bodê and his wife, Mrs. Maria Marota Van Loon Bodê, to celebrate the 25th anniversary of their marriage. We congratulate the couple for this happy event.

APRESENTAÇÃO DE OFICIAIS

Apresentaram-se para servir nesta Escola, no quadro de oficiais do 1.º Grupo Mixto de Instrução, os 2.ºs Tens. Avs. Res. Conv. Paulo Novais de Souza Campos e Arnaldo Vissoto. O primeiro veio transferido da Base Aérea de Curitiba para esta Escola e o segundo depois de haver feito a campanha na Itália como parte integrante do 1.º Grupo de Caça, veio da 1.ª Esquadrilha de Ligação e Observação no Rio de Janeiro.

The officers, Paulo Novais de Souza Campos and Arnaldo Vissoto, reported at this school for duty with the 1st. Joint Group of Instruction.

Lt. Paulo Novais de Souza Campos came from Curitiba's Air Base and Lt. Arnaldo Vissoto, a veteran of the First Pursuit Squadron in Italy, came directly from the First Liaison and Observation Squadron in Rio de Janeiro.



Entre as visitas realizadas esta semana à Escola Técnica de Aviação, nota-se o de 4 destacados elementos da Educação nos Estados Unidos. São eles: Dr. John Englekirk, Diretor da Divisão de Educação, do Escritório dos Assuntos Inter-americanos, no Rio de Janeiro que está estudando o problema da alfabetização em massa, no Brasil, à esquerda de Mr. Englund; srta. Mary Wickerhauser; Dr. Rone Amorim secretário da O.I.A.A.; sr. Louis Beres funcionário da Divisão de Educação Industrial, do Ministério de Educação e sr. Frank Oram, Diretor-assistente da O.I.A.A.

RECÉM-CHEGADOS

ROCKWELL S. BOYLE, nasceu em Bragança, Estado de São Paulo, Brasil. Durante 5 anos lecionou inglês em diversos colégios nos Estados Unidos. Foi Instrutor de terra do curso de "Treinamento para Pilotos Civis" (C.P.T.) passando a ser instrutor-chefe na Escola de Aviação de Piedmont Winston Salem, Carolina do Norte. Ensinau navegação celestial e desenho de engenharia aos candidatos a oficiais da aviação naval no Colégio Hampden Sydney em Virgínia. Entrou para a J. P. Riddle Co. no dia 1º de Junho de 1945 e até esta data trabalhava no Departamento de Engenharia de Manutenção da Companhia Glenn L. Martin onde estava preparando o manual de manutenção do Martin "Mars". Veiu para cá a fim de lecionar Teoria de Vôo na E.T.Av.

HARRY C. ALLISON, é natural de Concord, N.C. Colou grau na Universidade de Carolina do Norte em 1932 e lecionou física e química em diversos ginásios. Foi instrutor de navegação e instrumentos no campo de treinamento militar de "Georgia Aero Tech." em Augusta, Estado de Georgia. Possui os seguintes diplomas do C.A.A.: navegação, instrumentos, teoria de vôo e de motores. De Setembro de 1944 a Maio de 1945 foi diretor de treinamento civil na Base Aérea do Exército, Morris Field em Charlotte, Estado de Carolina do Norte. Ingressou na J. P. Riddle Co. no dia 7 de Maio de 1945 e foi destacado para lecionar física aqui na E.T.Av.

DOMINIC BARCA TARTARO, nasceu em Yonkers, New York. Era professor ginásial em diversas escolas públicas em Bridgeport no Estado de Connecticut. Trabalhou como engenheiro de ligação e recuperação da Consolidated-Vultee Aircraft Corp. (Departamento de Miami). Trabalhou com a Chance Vought Aircraft Corporation em Strafford, Estado de Connecticut onde trabalhava em chapas de metal, era instrutor de problemas de oficinas, e exercia as funções de desenhista de plantas e engenharia de pesos. Possui as seguintes credenciais: grau de bacharel em artes da universidade de Cornell, Ithaca, Estado de New York e certificado de engenharia do colégio de engenharia da Universidade do Estado em Connecticut. Ingressou na J. P. Riddle Co. no dia 18 de Maio de 1945 e vai ensinar análise de plantas e trabalhos em Chapas de Metal aqui na E.T.Av.

ROCKWELL S. BOYLE was born in Bragança, State of São Paulo, Brazil. He taught college English for 5 years. From 1939 to 1944 he was "Civil Pilot Training" Ground School Instructor and became Chief Ground Instructor at Piedmont Aviation School, Winston Salem, N.C. He taught Celestial Navigation and Engineering Drawing to Navy Officer Candidates at Hampden Sydney College in Virginia. He joined J. P. Riddle Co. on June 1, 1945, and until then he worked in the Service Engineering Department of the Glenn L. Martin Co., preparing the maintenance manual on the Martin "Mars". He is teaching Engine Theory at E.T.Av.

HARRY C. ALLISON is a native of Concord, N.C. He graduated from the University of N. C. in 1932 and taught high school physics and chemistry. He was a Ground School Instructor at Georgia Aero Tech Army Flying School, Augusta, Georgia, where he taught Navigation and Instruments for two years. He holds the following C.A.A. ground school ratings: Navigation, Instruments, Theory of Flight and Engines. From September, 1944, to May, 1945, he was Director of Civilian Training at Morris Field Army Air Base, Charlotte, N.C. He joined J. P. Riddle Co. on May 17, 1945, and is teaching Physics here at E.T.Av.

DOMINIC BARCA TARTARO was born in Yonkers, New York. He was a high school teacher in the Bridgeport Public Schools, Bridgeport, Conn. and was a liason and salvage engineer with the Consolidated-Vultee Aircraft Corp. (Miami Division). From 1940 to 1943 he worked with the Chance Vought Aircraft Corporation of Strafford, Connecticut, as a sheet-metal worker, Instructor in Shop Problems, Draftsman and Weight Engineer. He has the following credentials: A.B. from Cornell University, Ithaca, New York, and Engineering Certificate from the Engineering School of the University of the State of Connecticut. He joined J. P. Riddle Co. one May 18, 1945, and will teach Aircraft Blueprint reading and Sheet-Metal in that Department of E.T.Av.



Rockwell Boyle



Harry Allison



Dominic B. Tartaro

ALUNADAS...

POR

Hugo Maia de Souza (980)

Carlos Maia de Souza (1212)

O aniversário da S.A.E.T.A.

Transcorreu no dia 13 do corrente, o 1º aniversário da Sociedade dos Alunos da Escola Técnica de Aviação.

Não seria exagero dizer-se que o dia 13 de Outubro representa o Dia do Etaviano, tal a importância do papel desempenhado pela nável agremiação na vida do aluno desta grande Escola.

Um ano de vida que é bem um ano de trabalho, um ano de glórias.

Parabéns S.A.E.T.A.!

Que a data se prolongue pelos tempos afora.

Na entrada da cantina. Hora de muito movimento.

O Acioly (983), perfeito conhecedor do idioma de Shakespeare, saiu-se com esta, a uma Instrutora que ia entrar ao mesmo tempo que ele:

— "Between, miss! Between, please!..."

Aviço da S.A.E.T.A.

Pedimos a certos alunos que andam desaparecidos, não sabemos porque (mas não sabemos, hein?!...) o obsequio de comparecerem à Sede da Sociedade, afim de conferenciarem com o Borge\$, sobre assuntos "musical\$ (Gaita\$, etc.).

O "China Clipper" fica "danado da vida" quando alguém o chama de Pi...lôto.

Será que ele não sabe que isto é uma pi...ada?...

Em Cumbica:—

Oscar (1157): "Alto! Quem vem lá?..."

— (Silêncio).

Oscar: "Avance a senha!"

— (Silêncio).

Nisso, ouve-se um disparo.

Na manhã seguinte, um boi foi encontrado com uma "azclitona" entre os chifres.

Instrutores: Miss Swank, Miss Smith, Miss Bell e Mr. Brayton, Cowan e O'Brien, e os alunos:

DE PÉ:

Herdade (1227); Marien (1226); Santos (1233); Souza (1230); Pacheco (1039); Souza (1035); Astolfo (1236); Moreira (1220); Castilho (1231); 3.º Sg. Azzolla.

AJOELHADOS:

Lima (1234); Pires (1217); Santos (E-118); Carvalho (1223); Ary (1240); Fautinolo (1287).

SENTADOS:

Sebastião (1220); Girão (1238); Feliciano (1225); Rubens (1218); Lima (1214); Rocha (1229); Silva (1221); Gersosimo (1232).

The Anniversary of SAETA.

The first anniversary of the Society of Students of Escola Técnica de Aviação (SAETA) took place on the 13th of this month.

We are not exaggerating when we say that October 13 can be considered as the day of the students of E.T.A.V. on account of the important part which this organization plays in their lives at this great School.

One year of life, which is one year of work and one year of glory!

Many happy returns SAETA!

At the entrance of the P. X. on a rush hour:

Acioly (983), a perfect master of Shakespearean English said the following to an Instructor who was entering at the same time as he:

— Between, miss! Between, please!...

SSAETAS NOTE

We ask certain students who have disappeared for some unknown reason (if it unknown...?) the favor of going to the Society's office to talk to Borge\$ about some musical matter\$ (nctc\$ and so on.).

"China Clipper" gets sore when anybody calls him a pilot.

I wonder if he can't take a joke? (I don't get it).

Place: Cumbica.

Oscar (1157): "Halt! Who goes there?..."

— (Silence)

Oscar: — "Say the password!"

— (Silence)

Suddenly a shot rings out.

Next morning a bull is found with a "slug" between its horns.





Jeannette Thede

WHAT'S FAZING

POR



William Lehman

O sr. e a snra. Cecil Cook estão aguardando a chegada de seu filho Joe que no momento está a caminho do Brasil, via Taca. Joe fez o curso ginásial em Coral Gables e vai encontrar-se com seus pais após mais de um ano de separação.

Mr. and Mrs. Cecil Cook are awaiting the arrival of their son, Joe, who is at this writing enroute to Brazil via Taca. Joe, who has been attending high school in Coral Gables, is joining his parents after a separation of more than one year.

O primeiro grupo de mecânicos de aviões do Básico encontra-se agora no Departamento de Aviões. Entre os alunos deste grupo está Roy Real que por mais de um ano foi secretário do Chefe Stewart. Roy diz que a correspondência do Departamento de Aviões era bem mais fácil que as sabatinas do mesmo departamento.

The first Basic Aircraft Mechanic Group is now in the Aircraft Department. Among the students in this group is Roy Real who was secretary to Chief Stewart for more than a year. Roy says that the Aircraft Department correspondence was much easier than the aircraft department "sabatinas".

Ernest Nelson, que foi "emprestado" ao Departamento de Trabalhos de Madeira passa suas horas vagas procurando material de instrução para o curso de Especialistas em Armamento que deverá ser iniciado dentro em breve.

Ernest Nelson, on loan to Sr. Goecke's Woodworking Department, is spending his spare time arranging instructional material for the Armament Specialist Course which is scheduled to begin operation in the near future.

Emily King Scott do Departamento de Inglês irá dentro em breve para os Estados Unidos. Ela recebeu um radiograma de seu marido, um piloto naval que se encontra no Pacífico, dizendo que ele estará em casa para o Natal.

Emily King Scott of the English Department is leaving soon for the USA. She received a radiogram from her husband who is a Navy Pilot in the Pacific, saying that he would be home for Xmas.

Francis Chomyszak, do departamento de Link Trainer voltou da Base Aérea de Natal aonde fora estudar as instalações e sistema de operação de chegadas de aviões por instrumentos.

Franco Chomyszak, Link Trainer Instructor, has returned from a visit at the Army Air Base in Natal where she studied intensively the installation and operation of the Army Air Force Instrument Approach system.

Realizar-se-á no Clube Escandinavo no dia 20 do corrente um baile do clube dos instrutores com a orquestra de Luiz Vitor.

There will be an Instructors' Dance on Saturday night, the 20th of October; the dance will be held at the Scandinavian Club and the music will be furnished by Walter Guilherme and lead by Luiz Vitor.

O baile começará às 8:30 e terminará às 3:00 da manhã. Traje a passeio.

The dance will be semi-formal and will commence at 8:30 and end at 3:00 a.m.

Os instrutores que contribuíram com os Cr.\$ 20,00 mensais terão direito ao convite. Os convites poderão ser adquiridos com a Srta. Luiza do Dept. de Serviços Pessoais, Dna. Marieta da correspondência e Sr. Wm. Koerner do departamento de solda.

Those Instructors who have paid dues of Cr.\$ 20,00 will be entitled to an invitation. The invitations will be available Monday the 15th of October with Dona Luiza of Personal Service; Dona Marieta in the Mail Room and Wm. J. Koerner in the Welding Department.

"Última Hora"! A série mundial de jogos entre Detroit e Chicago está empatada.

Last minute flash—the world series between Detroit and Chicago all tied up at one game each!



PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

FOR

Alan Pawelek e William Koerner



ATLETA DA SEMANA

Apesar de ter chegado há pouco tempo ele já se fez credor do respeito e admiração de todos os esportistas da Escola Técnica de Aviação. Sua coragem, bom humor, entusiasmo e completo apoio ao programa de atletismo, mereceram os maiores elogios. Apesar de ter tido que aprender recentemente a usar o lado esquerdo de seu corpo em vez do lado direito ele joga de uma maneira incrivelmente natural. No sábado passado, jogando contra o campeão All Stars, ele conseguiu pegar a bola duas vezes apenas com uma das mãos. Na noite de domingo destacou-se ao vencer o poderoso quadro de boliche do Básico. Foi o único jogo que este quadro perdeu.

Nós o saudamos, Robert Meek, pelo seu espírito de luta e esportividade. Você merece, acima de tudo, os mais altos elogios e a nossa indicação como o Atleta-da-semana, desta Escola.

BOLICHE

BÁSICO vs. CANDIDATOS

Fieis às expectativas, o trio do Básico, composto do Capitão Boultinghouse, Soukup e Bordas venceu dois dos três jogos contra os Candidatos na noite de domingo passado no Clube Escandinavo. Após ter perdido o primeiro jogo aos Candidatos Karkeet e Meek, que fizeram pontos acima de suas médias, o Básico reagiu energicamente e venceu os últimos dois jogos por uma contagem que não deixou nenhuma dúvida. Soukup, que era um dos melhores, mostrou sua antiga forma ao conseguir 167-154 pontos; setenta pontos acima de sua média costumeira. Este fato, combinado com os jogos consistentes de Boultinghouse e Bordas, foi mais do que suficiente para apagar todas as esperanças que os Candidatos possam ter tido sobre a primeira colocação.

RÁDIO vs. HARMÔNICO

O quadro do Rádio venceu dois jogos com relativa facilidade e estava bem encaminhado para uma terceira vitória sobre o Harmônico quando apareceram "Nicholzinho", Nichols e "Wee Willy" Deister. Estes, gabando-se (?) de suas médias de 116 e 103 respectivamente, terminaram seu último jogo com um total de 283 pontos.

Este total fez com que conseguissem o número suficiente de pontos a fim de colocar ao menos um jogo na coluna dos "ganhos."

ATHLETE-OF-THE-WEEK

Although he is a relatively recent arrival, he already has won the respect and admiration of all sports enthusiasts connected with Escola Técnica de Aviação. His courage, sense of humor, enthusiasm and whole hearted support of the athletic program have won for him the highest commendations. Although handicapped recently by having to use his left instead of the right side of his body, he bowls and plays ball in an unbelievably natural manner. Last Saturday, playing against the Champion All Stars, he made two beautiful one handed catches in the field and batted faultlessly. Sunday night he was instrumental in beating the strong Basic Bowling Team in the one game that they lost.

We salute you, Robert Meek, for your fighting spirit and good all around sportmanship in every endeavor. You, above all, deserve the highest praise and are our choice for the school's Athlete-of-the-week.

BOWLING

BÁSICO vs. KANDIDATES

True to expectations, the Basic Trio composed of Captain Boultinghouse, Soukup and Bordas won two out of the three games with the Candidates last Sunday night at the Scandinavian Club. After losing the first start to Candidates Karkeet, and Meek, who bowled high over their averages, Basic came back to win the last two by imposing margins. Soukup, who used to be one of the better bowlers in past tournaments, showed some of his lost form to attain games of 167-154, seventy pins above his current average. These, coupled with the consistent bowling of Boultinghouse and Bordas, were more than enough to retire any hopes that the Candidates may have had to place themselves in the first division.

RÁDIO vs. HARMONICS

Radio won the first two easily enough and were well on their way toward a third victory over the Harmonics when apparitions in the form of "Nicholzinho" Nichols and "Wee Willy" Deister appeared. The latter men, boasting (?) averages of 116 and 103 respectively, ended their last game in a flurry of strikes and spares to garner 283 pins between them. This total gave them that necessary margin to place at least one game in the win column.

Pelas contagens parece que o Básico e o Rádio terão que disputar a quarta colocação no campeonato. O "Aviões" deverá certamente colocar-se em terceiro lugar (de acôrdo com os meus cálculos) enquanto que o Motores e o Meteorologia estão se preparando para o jôgo final no qual será disputado o cobiçado título de campeão. (Isto é tudo palpite).

CONTAGEM

Quadro	Ganhos	Perdidos
Meteorologia	10	5
Motores	9	3
Aviões	7	5
Rádio	7	8

PALPITES

Na semana passada, de acôrdo com os palpites, Básico ganhou dois dos três jogos contra os Candidatos. O Rádio derrotou o Harmônico — errei apenas por um jôgo — enquanto que o All Stars amarrotou o Cumbica por 10-3 vencendo o Campeonato Sul Americano de soft-ball. Se houver alguma dúvida sobre isto é só falar com "Sandy" Saunders.

Ó, se eu fosse um apostador. Palpites iguais a estes jamais foram vistos — não me desanimem, cavalheiros, deixem-me viver em meu paraíso de tolos.

Já me disseram muitas vezes que "o orgulho precede a queda" mas o que tenho a perder? Gene Cooper voltará brevemente para tomar conta da coluna de esportes de maneira que o meu prestígio não pode cair muito — ou será que pode? Estou gabando-me novamente, bem pelos meus cálculos escreverei só mais uma vez para esta seção e mesmo no caso de todos os palpites falharem minha média estará bem acima de 750%!

Vou agora apresentar aos meus presados leitores (si ainda os tenho) meus palpites sobre as atividades esportivas da próxima semana.

O Motor ganhará dois jogos contra os Candidatos. Estou dando um jôgo aos Candidatos contrariando a crença geral porquanto o Motores é um quadro realmente poderoso. Mas é que faço votos que os "quebradores" do capitão Karkeet ganhem ao menos um jôgo e espero que sejam dois.

O Avião vencerá a série contra o "Harmônico" mas sómente após ter perdido um jôgo.

As the scores stand now, it looks as if Basic and Radio will "battle it out" for fourth place in the league. Aircraft is certain to win third (according to my figures) while Engines and Meteorology are staging a final curtain drive for the coveted championship. (These are Predictions).

THE STANDING

Team	Won	Lost
Meteorology	10	5
Engines	9	3
Aircraft	7	3
Radio	7	8

PREDICTIONS

Last week, as per prediction, Basic won two out of three from the Kandidates. Radio beat the Harmonics in their series — I missed the margin by one game — while the All Stars battered Cumbica to the tune of 10-3, winning the Soft Ball Championship of South America. Are there any arguments to the latter statement? If so, see "Sandy" Saunders.

Oh, were that I were a betting man. Such forecasting of sporting events has never been seen or heard of before — don't disillusion me, Gentlemen, let me live in my fool's paradise. "Pride goeth before a fall" has been quoted to me often, but what have I to lose? Gene Cooper will be back to take over the Sports Column soon so my prestige can not drop very far — or can it? Am I gloating again? Well, the way I have it figured out, I will write just one more time for this column and even if all the remaining predictions lose, the batting average will still be well over 750%!

For the coming week then, allow me to present to you dear readers (if there are any left now) my predictions for the future sporting events:

Engines will win two from the Kandidates. This is giving the Kandidates one game out of the series which is contrary to popular belief since the Engines are really a powerful aggregation. But I surely hope that Captain Karkeet's "Krackers" can win at least one and I am hoping for two!

Aircraft will win the series from the Harmonics but only after losing one game.

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).



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 REDADORES — Temporário

Lucy Bloem Redatora Chefe (Licença Autorizada)
 Ten. Av. Ariovaldo Villela Redator Assist.
 Mary Wickerhauser REDATORA
 Henrique Lefevrê Filho REDATOR

REDADORES ASSOCIADOS

Arman Williams ARTISTA ASSOCIADO
 Vinicius Piazza ARTISTA ASSOCIADO
 A. Pawelek e W. Koerner SECÇÃO ESPORTIVA

Jeannette Thede } WHAT'S FAZING
 William Lehman }
 Ilka Bruck Lacerda } SECÇÃO DOS ALUNOS
 Hilário Corrêa }

REDADORES ALUNOS:

Sansão Shinckar (1156) ... } Alunas
 Hugo Mala de Souza (980) . }
 Hélio Luiz Victorino (1009) ... ESPECIALIDADES
 Rui Rezende (956) MÚSICA
 Gregório Rodrigues Dias (826) S.-A. E. T. Av.
 Antônio F. Trindade (1519) ... NOTÍCIAS LITERÁRIAS
 Florivaldo Gomes (1648) ESPORTES