

12-10-1945

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-12

Embry-Riddle School of Aviation

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

Scholarly Commons Citation

Embry-Riddle School of Aviation, "Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-12" (1945). *Papel Pega-Mosca*. 69.

<https://commons.erau.edu/ua-papel-pega-mosca/69>

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

10 DE DEZEMBRO DE 1945

N.º 92

"Alunos da E.T. Av. sois a técnica de que o Brasil precisa para enfrentar e resolver seus problemas, adotando as soluções que representam verdade e acerto"

(Do discurso de S. Excia. o Major Brig. Armando Trompowsky, Ministro da Aeronáutica)



Em um dos anexos da E.T.Av., o antigo Jockey Clube de São Paulo, os alunos Tompson, n.º 1399 e Barros, n.º 1398 auxiliados pelo instrutor-chefe sr. Rand do Depto. de Meteorologia, fazem a leitura de um anemômetro.

"IN MEMORIAM" DAS VÍTIMAS DA INTENTONA COMUNISTA

PERANTE GRANDE MASSA POPULAR E AUTORIDADES CIVIS, REALIZOU-SE, AS 9 HORAS, NO VALE DO ANHANGABAÚ, A HOMENAGEM DAS FORÇAS ARMADAS EM MEMÓRIA DOS QUE TOMBARAM NO MOVIMENTO COMUNISTA DE 27 DE NOVEMBRO DE 1935. MILHARES DE PESSOAS PARTICIPARAM DA SOLENIDADE CÍVICA, NUM PREITO DE RECONHECIMENTO CÍVICO ÀS VÍTIMAS DA INTENTONA, SACRIFICADAS EM DEFESA DAS INSTITUIÇÕES DEMOCRÁTICAS.



No palanque oficial o Interventor Federal, Dr. José Carlos de Macedo Soares ladeado pelo Sec. da Justiça Prof. Francisco Morato, Gen. Amaro Bittencourt, Comandante da 2.ª Região Militar e Comandante da 4.ª Zona Aérea o Brig. do Ar Armando Ararigboia.



O General Amaro Bittencourt, Brigadeiro Armando Ararigboia e o CE-fe do Estado Major da 4.ª Z. Ae., Cel. Antônio Alberto Barcellos ao pronunciar sua alocução alusiva à data.



O contingente da E.T.Av. que tomou parte na impressionante cerimônia.

Funcionários brasileiros e norte-americanos recebem a
 ★ "azinha" simbólica ao completar dois ★
 ★ anos de serviços à E. T. Av. ★



- 1) Mr. Sprague, Diretor do Pessoal e Mr. Le May.
- 2) O Sr. Nestor Van Loon Bodé um dos primeiros funcionários da E.T.Av.
- 3) — Centro: Mr. Treff recebe a "azinha" do Capitão Joaquim Bueno Brandão.

- 4) O Sr. Gill cumprimenta o Sr. Cezar também "veterano" da E.T.Av.
- 5) Instrutores norte-americanos, Srs. Michel e Joseph Troxell.



"ALÔ, ALÔ! 8-2111? CENTRO DE CONTRÔLE, POR OBSÉQUIO"...



— "Congonhas? O Centro de Contrôlé, faça o favor."

— "Centro de Contrôlé? Quem fala? O encarregado? Aqui fala da Escola Técnica de Aviação. O sr. poderia fazer o obséquio de me dar o tempo do Rio?"

— "Pois não, mas já que falo com a Escola, gostaria de saber com quem estou falando, pois aqui quem fala, é um ex-aluno".

E depois de uma conversa, recebemos as informações precisas. "Receba o tempo do Aeroporto Santos Dumont às 10:00 — Claro, Ilimitado, Zero, Vento SE 10 kilómetros, Claro, Zero, Pressão agora 1021.1, Temperatura 28,3, condições do campo: Praticável, Pista grama: Interditada. Assinado: 3.º Sgt. René"

René? Quem seria René? Também ex-aluno da Escola, nos informaram. Não resistimos. Tomamos uma caminhonete e dirigimo-nos ao Campo de Congonhas a fim de observar o trabalho de nossos ex-alunos naquele Centro de Contrôlé, pois como é sobejamente conhecido, o Centro de Contrôlé é a secção principal de todo Aeroporto.

Primeiramente dirigimo-nos ao encarregado Chefe do Centro de Contrôlé, o sr. Antônio Corrêa Netto que gentilmente se prontificou a dar qualquer informação que perventura fosse necessária.

Entusiasmados, passamos a conversar com os nossos ex-alunos que ali trabalham.

São eles os 3.ºs Sargentos: Bolívio Di Palma, ex-572; Moacir Fernandes Garcia, 651; Odyr Teles Azevedo, 723; Walter Rodrigues Segond, 524; Orbe Cardoso Grubba, 647; Bruno Minioli, 722 e Rafael de Oliveira ex-aluno n.º 720.

Estão todos satisfeitos ainda que saudosos dos tempos de estudantes na E.T.Av. Falando com Odyr Teles Azevedo e Moacir Fernandes Garcia ouvimos o seguinte: "Depois de sairmos da Escola, em 25 de Maio do corrente ano fomos enviados ao Rio de Janeiro onde fizemos um estágio de 3 meses. Eramos quatro grande amigos componentes da 19.ª turma de especialistas e alimentávamos a esperança de poder continuar juntos. Infelizmente Walter Pivello e Roberto Brandão que até pouco tempo se encontravam no Rio, foram enviados para Natal. O 3.º Sgt. Bolívio Di Pal-

— "Congonhas? Get me the Control Center please."

— "Control Center? Who's speaking? This is the Escola Técnica de Aviação. Could you do me the favor of giving me the weather forecast for Rio?"

— "Certainly, but since I am speaking to the School I would like to know who is on the 'phone because I am an ex-student."

And after a chat we received the required information. "The weather at Santos Dumont Airport at 10:00 — Clear, unlimited, zero, wind SE 10 kilometers, clear, zero, pressure now 1021.1, temperature 28.3, field conditions: practicable, grass runway: obstructed. Signed, 3rd Sgt. René."

René? Who was René? They told us that he was also an ex-student. We could not resist the curiosity so we took a car and went to the Congonhas Airport to see our ex-students at work in that Control Center because, as everybody knows, the Control Center is a vital Department of the Airport.

First we went to the Chief of the Control Center, Mr. Antonio Corrêa Netto, who kindly offered to give us any information we might need. We began to talk enthusiastically with our ex-students who were working there.

They are: 3rd. sergeants Bolívio Di Palma, ex-572; Moacir Fernandes Garcia, 651; Odyr Teles Azevedo, 723; Walter Rodrigues Segond, 524; Orbe Cardoso Grubba, 647; Bruno Minioli; 722 and Rafael de Oliveira ex-student N.º 720.

They are all very happy and longingly remember the days they spent at E. T. Av. as students. We heard the following from Odyr Teles Azevedo and Moacir Fernandes Garcia: "When we left the School on May 25, we were sent to Rio de Janeiro where we were stationed for three months. We were four great friends in the 19th group of specialists and we were hoping that we would continue together. Unfortunately Walter Pivello and Roberto Brandão, who were in Rio until a short time ago,



ma e Walter Rodrigues Segond graduaram-se a 17 de Março de 1945, tendo o primeiro, contado o seguinte: "Após três meses de estágio no Rio de Janeiro no Aeroporto de Santos Dumont, tivemos a felicidade de ser escolhidos para um curso de aperfeiçoamento na Base Aérea de Natal, onde permanecemos durante três meses. Estivemos em contato direto com os norte-americanos daquela Base e adquirimos muitos conhecimentos sobre o Controle, Aproximação, Controle de Tráfego nas Aerovias, além de vários problemas de descida na Rádio Faixa e Torre de Controle propriamente dita. Recebemos o diploma e medalha correspondentes ao curso feito, além de termos aumentado consideravelmente o nosso cabedal de conhecimentos de lingua inglesa." Disse-nos ainda: "Quando de nossa volta, fomos designados para trabalhar no Centro de Controle do Aeroporto de São Paulo, onde desempenhamos nossas funções com muito entusiasmo, pois além de ser um serviço interessante, temos ainda o grande incentivo que é a expectativa da organização do Quadro de Oficiais técnicos de Controle de Voo, do qual esperamos fazer parte."

Eis mais uma das centenas de provas de que nosso trabalho produz os resultados esperados. O entusiasmo, eficiência e esperanças de nossos ex-alunos enchem-nos de justo orgulho.

Continuando nossa entrevista, procuramos saber quais eram as funções desempenhadas pelos sargentos formados pela E.T.Av., e ouvimos o seguinte:

"Recebemos de toda aeronave que decola do Aeroporto, a matrícula da mesma, hora de saída, projeto de voo e nome do comandante, bem como a frequência em que ela transmite. Depois das saídas as companhias nos fornecem, por intermédio do P.B.X., as posições da referida aeronave, 30 minutos antes da chegada ao Aeroporto de destino recebemos a posição provável, sendo que antes, o controlador de voo já fez o cálculo aproximado. 10 minutos antes de chegar ao aeroporto recebe a aeronave por intermédio do Centro de Controle, a seguinte mensagem: ALÔ, ALÔ! Vasp de São Paulo, n.º 48, Palavras 8, Data 3 de dezembro, hora 8:30, Vasp SPE, Inicie descida. Sendo que daí para diante entram em ação os controladores de voo da Torre de Controle do Aeroporto de São Paulo, que também são ex-alunos da Escola Técnica de Aviação.

Demos por terminada nossa entrevista, pois o movimento era intenso e não queríamos atrapalhar o serviço. Agradecemos ao sr. Antônio C. Netto e ex-alunos da Escola que nos deixaram devéras impressionados e a quem muito agradecemos pela gentileza da entrevista.

were sent to Natal. Third sergeant Bolívio Di Palma and Walter Rodrigues Segond graduated on March 17, 1945 and the former told us the following: "after having been stationed at the Santos Dumont Airport in Rio de Janeiro for three months we were lucky enough to be chosen for an advanced course at the Air Base of Natal where we remained for another three months. We were in direct contact with the North Americans of that Base having acquired a great deal of knowledge on Control, Approach, Air Traffic Control and several other problems on Blind Landing and the Control Tower itself."

"We received the diplomas and medals of the course besides having greatly increased our knowledge of the English language."

"When we returned" he continued, we were sent to work at the Control Center of the São Paulo Airport where we took over our functions with a great deal of enthusiasm because, besides being very interesting work, we are greatly encouraged by the thought that we might be included in the Flight Control Technical Officers' Staff which is going to be organized."

This is one more proof, out of the hundreds we could mention, that our work is attaining the expected results. The enthusiasm, efficiency and hopes of our ex-students make us justly proud.

Continuing our interview we tried to discover what were the duties performed by the sergeants of E.T.Av. and heard the following:

"We receive the number, time of departure, flight plan and pilot's name of every plane leaving the Airport as well as the frequency on which it transmits. After that the Airlines give us the position of the plane. Thirty minutes before arriving at its destination we receive its estimated position but before this the Flight Controller has made the approximate calculation. Ten minutes before it arrives at the Airport the plane receives the following message from the Control Center: "Vasp N.º 48 from São Paulo, Words 8, Date December 3, time 8:30, Vasp SPE, start the descent". From then on the Congonhas Airport Control Tower operators, who are also ex-students of Escola Técnica de Aviação, take over.

We ended the interview because traffic was heavy and we did not want to hinder the work. Mr. Antonio C. Netto and the School's ex-students left us very impressed and we thanked them for their kindness in giving us the interview.

CONHEÇA SUA ESCOLA

Quando se vóa em tempo chuvoso e a visibilidade é quasi nula, a vida de um piloto depcnde em grande parte do funcionamento **CORRETO** de seus instrumentos. Esses são usados para lhe dar a direção de voo, altitude, velocidade do ar, velocidade de subida etc.

Outros instrumentos informam ao piloto, o funcionamento do motor ou motores; tais com as rotações por minuto, pressão do tubo da distribuição, pressão do óleo, pressão da gasolina, temperatura do óleo e muitos outros indicadores.

É sobejamente sabido que os primeiros aviões não possuíam instrumentos. Os pilotos se encontravam atarefados em ensinar os rudimentos da arte de voar, e além de não ter tempo não conjeturavam da importância de certos dados que são hoje considerados essenciais.

Cada vez mais o homem se convence de que existem muitos aparelhos em um avião, capazes de revelar certos fenômenos que seus sentidos não percebem, mas que são necessários ao sucesso de sua missão. Atualmente o painel de instrumentos de um avião (tanto de transporte como militar) é literalmente coberto de indicadores; cada qual contribue em parte para a habilidade e conhecimento do piloto em trazer seu avião com segurança a uma aterrissagem desejada, ou avisá-lo quando deve executar uma aterrissagem de emergência.

De acôrdo com o acima exposto, os dois grupos principais consistem dos instrumentos de voo e de motores, em aditamento áqueles que são indicadores auxiliares, importantes no manço de um aeroplano moderno.

A teoria e a manutenção de todos esses instrumentos são ministradas no Departamento de Instrumentos. O maior número de alunos a estudar atinge cerca de 42. Este curso têm a duração de 32 semanas, sendo dividido em diversas fases.



Costa Filho (1478) aluno do dept. de Instrumentos sob a orientação de M. Frenchville.

O que se aprende no
Depto. de Instrumentos.
Finalidades dêsse
estudo. Sua aplicação.

While flying in bad weather and at all times when visibility is poor the life of the pilot depends to a large extent on the correct functioning of his instruments. They are used to give him his direction of flight, altitude, air speed, rate of climb etc. There are also other instruments that give the pilot information concerning the operation of his engine or engines, such as R.P.M. manifold pressure, oil pressure, fuel pressure, oil temperature and others.



Aspetto geral do Departamento.

When the first airplanes were flown, there were no instruments. Pilots were busy teaching themselves the rudiments of the art of flying and they had no time for, nor did they realize the importance of, certain data which today is considered absolutely essential.

Suffice it to say that man has more and more realized that there are many things about an airplane which his senses do not tell him, but which he must know. As a result, the instrument panel of a modern transport or military airplane is literally covered with dials, each of which contributes its part to the pilots knowledge and ability to bring his craft safely to a desired landing, or to warn him of the impending necessity of making an involuntary one.

As we have seen the two main groups of instruments consist of the flight and engine instruments. In addition to these there are certain other auxiliary indicators, which are important in the operation of the modern plane.

The theory and overhaul of all of the instruments are taught here in the "Instrument Department" and at present the maximum number of students studying at one time is forty-two. The course is for thirty-two weeks, divided into several different phases.

On entering the department the student has two

Ao ingressar no curso, o aluno tem duas semanas de estudos Fundamentais, onde conhece o uso do torno e outras ferramentas necessárias ao trabalho com instrumentos.

A partir deste momento, começa a fase de instrumentos mecânicos, que têm a duração de 10 semanas. Oito semanas são dedicadas aos instrumentos elétricos. A seguir cursam oito semanas estudando o giroscópio e após ter completado essas fases, os alunos são enviados a Cumbica, onde fazem um estágio de quatro semanas, trabalhando diretamente nos aviões.

Também a manutenção dos instrumentos é um serviço de alta precisão. Os instrumentos só deverão ser colocados no avião quando precisos e nunca é demais relembrar aos alunos que a vida de pilotos depende do perfeito funcionamento desses instrumentos.

O curso do departamento de instrumentos é dividido da seguinte maneira:

A — Curso Fundamental	2 semanas
B — Instrumentos Mecânicos	10 semanas
1 — Indicadores de pressão	
a) indicador de pressão do óleo	
b) indicador de pressão do combustível	
c) indicador de pressão do sistema hidráulico	
d) indicador de sucção	
e) indicador de pressão do tubo de distribuição.	
2 — Grupo Piloto-estático	
a) indicador da velocidade da ar	
b) indicador de subida e descida	
d) altímetro	
3 — Taquímetros mecânicos	
4 — Compasso Magnético	
C — Instrumentos elétricos	8 semanas
1 — Voltímetro	
2 — Amperímetro	
3 — Termômetros	
4 — Taquímetros	
5 — 5 Indicador a distância	
6 — Indicador de mistura	
D — Instrumentos Giroscópicos	8 semanas
1 — Indicador de curva e inclinação	
2 — Giro Direcional	
3 — Horizonte artificial	
4 — Piloto automático	
E — Manutenção de instrumentos em Cumbica	4 semanas
	32 semanas

weeks of Basic Training where he learns the use of small tools, the use of the lathe and other things necessary for instrument work.

From this phase he enters the mechanical instrument phase which continues for ten weeks. Eight weeks of work on electrical instruments is followed by eight weeks on the gyroscopic type. After the student has completed these phases he finishes the course with four weeks' work on the planes at the Cumbica airbase.

Overhauling instruments is very exacting work, and it is always impressed on the students that no instrument should be placed in the plane unless working correctly, as the life of the pilot may depend on its operation.

SILABUS

A — Basic	2 weeks
B — Mechanical Instruments	10 weeks
1 — Pressure gauges	
a) Oil Pressure Gauge	
b) Fuel Pressure Gauge	
c) Hydraulic Pressure Gauge	
d) Suction Gauge	
e) Manifold Pressure Gauge	
2 — Pilot Static Group	
a) Airspeed Indicator	
b) Rate Climb Indicator	
c) Altimeter	
3 — Mechanical Tachometers	
4 — Magnetic Compass	
C — Electrical Instruments	8 weeks
1 — Voltmeter	
2 — Ammeter	
3 — Thermometers	
4 — Tachometers	
5 — Remote Indicating Instruments	
6 — Fuel Air Ratio Indicators	
D — Gyro Instruments	8 weeks
1 — Bank and Turn Indicator	
2 — Directional Gyro Indicator	
3 — Artificial Horizon	
4 — Automatic Pilot	
E — Maintenance of Aircraft Instruments — Cumbica Airport	4 weeks
	32 weeks



Também querem pertencer à Força Aérea Brasileira

O serviço de Assistência a Menores do Ministério da Justiça apresenta jovens aos exames da Escola Técnica de Aviação

Considerando as possibilidades oferecidas pelos cursos especializados, mantidos pela nossa Escola, o Serviço de Assistência a Menores sob a direção do Dr. Alencar Neto, acaba de apresentar aos exames neste Estabelecimento de Ensino, um escolhido contingente de 38 rapazes.

O grupo de candidatos, que é integrado por jovens cujo comportamento exemplar mereceu uma especial atenção, foi apresentado ao Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Comandante da Escola Técnica de Aviação pelos Srs. Dr. Bento de Queiroz Barros Jr., Presidente da Comissão de Eficiência do Ministério da Justiça e Dr. Guilherme Marcondes Medeiros, Chefe da Seção de Colocação e Ajustamento, devendo, logo que terminado o curso pre-

Considering the opportune possibilities offered by the specialized courses given at our School, the Service of Assistance to Youngsters, directed by Dr. Alencar Neto, has just brought a group of 38 boys to take their entrance examinations here.

The group of candidates is made up of youngsters whose exemplary behavior has earned special attention. They were introduced to Col. Mendes da Silva, Commander of Escola Técnica de Aviação, by Dr. Bento de Queiroz Barros Jr., President of the Efficiency Committee of the Ministry of Justice and Dr. Guilherme Marcondes Medeiros, Chief of the Placing and Adjustment Department.



Atrás: O 2.º Ten. Carmine Roberto Landolfo, o Capitão Joaquim Bueno Brandão, Dr. Bento de Queiroz Barros Jr., Sr. John Paul Riddle, Presidente da E.T.Av., Dr. Guilherme Marcondes Medeiros, Ten Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Comandante da Escola e 2.º Ten. Ariovaldo Villela.

A frente: O grupo de candidatos.

paratório aqui feito, submeter-se aos necessários exames. O curso preparatório, que compreende um estágio de relativa duração, abrange ensinamentos de ordem cultural, social e disciplinar permitindo graças a um processo de especial preparo, ajustar o candidato às verdadeiras necessidades da vida escolar futura.

Continuamos interessados em amparar a mocidade brasileira amante da aviação, pois graças a essa nobre norma de trabalho podemos todos ter certeza que a aviação brasileira alcançará um sólido e justo progresso.

As soon as they finish their preparatory courses, which will be given here, the students will take the necessary examinations. The preparatory courses will cover cultural, social and disciplinary subjects and, through a special process of preparation, will enable the candidate to adjust himself to the real necessities of future School life.

We continue to support the Brazilian youths who love aviation because through this system of work we can all be sure that Brazilian aviation will attain a solid and just progress.

VISITA DOS ALUNOS DOS DEPARTAMENTOS DE HÉLICES E DE AVIÕES AS INSTALAÇÕES DA VASP

Acompanhados dos srs. Ray C. Scott, Chefe do Departamento de Hélices e instrutores Eugene E. Cooper, J. R. Knotts, R. Mac. Daniels, Paul Trich, Ross Kitzmiller e Howard Senior, 30 estudantes daquele Departamento e 7 do Departamento de Aviação visitaram, as modelares instalações da Viação Aérea São Paulo, localizadas no Aeroporto de Congonhas.

Magnífica foi a impressão colhida pelo pessoal da nossa Escola ao percorrer os diversos departamentos de reparos, podendo então verificar a perfeição do equipamento ali empregado.

Os visitantes, outrossim, puderam constatar que os equipamentos americanos, alemães e britânicos são usados em grande quantidade, observando igualmente que as hélices americanas são reguladas por instrumentos alemães, adaptando-se motores, da mesma procedência em aviões ingleses e germânicos, tudo executado por mecânicos brasileiros com a precisão necessária.

Tal variedade de equipamento, sem dúvida, torna prolixo o problema de "Manutenção" e muitas peças tais como pistões e rodas, têm de ser feitas em sua oficina mecânica.

Em palestra com a reportagem do "Papel Pega-Mosca" o engenheiro-chefe Sr. Luiz Larrabure, adiantou-nos que já foram encomendados nos Estados Unidos, os novos DC-3 que por certo, irão ao Rio, Goiás e outros pontos do país.

Devemos registrar, com satisfação que a visita em apreço revestiu-se de inteiro êxito e, destarte, nossos alunos puderam apreciar os esforços de uma companhia aérea nacional, que procura expandir-se dentro da órbita do progresso tal e qual como é encorajado pelos alunos o seu futuro dentro do campo aviatório.



O grupo de visitantes acompanhado pelo Engenheiro-chefe Sr. Luiz Larrabure.

Thirty students from the Propeller Department seven students from the Aircraft Department plus Ray C. Scott, Chief of the Propeller Department and Instructors Eugene E. Cooper J. R. Knotts, R. McDaniels, Paul Trich, Ross Kitzmiller and Howard Senior visited the Viação Aérea São Paulo at Congonhas Airport.

As the group passed through the various repair departments they were intrigued by the diversity of equipment. German, American and British equipment was present in large quantities and it was with interest that they watched U.S. propellers being checked on German balancing apparatus, U.S. engines being installed on German and British planes and Brazilian mechanics doing the job with a master's touch.

With such a variety of equipment, the problem of maintenance is more difficult and many parts such as pistons and landing wheels have to be fabricated in their machine shop.

Mr. Luiz Larrabure, Chief Engineer, told of the new equipment which had been ordered from the U. S. When it arrives, new DC-3's will be flown by VASP to Rio, Goiás, and other points in Brazil.

Everyone enjoyed seeing one of Brazil's expanding airlines which, like our students, has an eye to the future.

Grande foi o interesse demonstrado pelos alunos quando em visita à VASP.

Recebemos a seguinte mensagem da srta. Jacqueline Willenz, ex-secretária do sr. James Lunnon:

"Bruxelas, Bélgica
13 de Novembro de 1945.

Acabei de receber seis números do "Papel Pega-Mosca" e, já os li do começo ao fim. Tenho a certeza de que estes são os primeiros a serem recebidos na Bélgica e confesso que estou orgulhosa de ser a possuidora dos mesmos. A E.T.A.v. possuirá sempre um pedacinho de meu coração e, eu acompanho seu progresso com grande interesse.

Fico-lhe muito grata pelas revistas. Peço-lhe transmitir meus melhores votos a todos os amigos. Esta deverá chegar em tempo para desejar a todos vocês um Feliz Natal e Feliz Ano Novo.

(a) Jacqueline Willenz'

I have just received six copies of the "Fly Paper", and have read every word. I am sure they are the first to arrive in Belgium and I am quite proud to be the possessor. E.T.A.v. will always have a spot in my heart and I follow it's progress with much interest.

Thank you for the papers and please convey my best wishes to all my friends. This should reach you in time to wish everyone a Merry Christmas and a Happy New Year.

VIDAL BREDAS ESPERA SER INSTRUTOR DA E. T. Av.

DUAS PALAVRAS COM O DETENTOR DE 2 PRÊMIOS: OS DE APLICAÇÃO E DISCIPLINA — MAIOR EMOÇÃO — SEGUIU PARA A BASE AÉREA DE CANOAS ONDE PASSARÁ A SERVIR

Durou 48 horas a busca feita pela redatora para localizar o mais destacado graduado da 32.ª turma do corrente ano: o 3.º Sgt. Vidal Bredas, natural de Cotiporã, município de Alfredo Chaves, Est. do Rio G. do Sul.

Vidal nasceu aos 15 de Março de 1921, contando portanto 24 anos de idade e é certo que desde os primeiros alôres da sua infância vinha revelando fortes pendores para a carreira que abraçou.

"TUDO QUE EU CONSEGUI"...

Fomos ao alojamento da 7.ª Esquadrilha e trouxemos conosco o valoroso especialista 3.º Sgt. Vidal Breda. Foi com grande custo que conseguimos algumas palavras do entrevistado.

Muito modesto assim iniciou sua "primeira entrevista" conforme fez questão de frisar: — "Tudo que eu consegui foi naturalmente com grande esforço, tanto para obter o prêmio de aplicação como o de disciplina.

Especializei-me no Curso de Instrumentos de Avião tendo ingressado nesta Escola em 1.º de dezembro do ano passado. Convém dizer-lhe, todavia, que eu já estava servindo na FAB desde 1.º de novembro de 1942, no setor da Base Aérea de Santa Cruz, Distrito Federal. Logo que fui admitido para servir naquela Base, procurei ingressar na Escola de Especialistas da Capital da República, nada havendo conseguido entretanto, por ter sido acometido de sinusite. Depois de sério tratamento resolvi, posteriormente, não mais ir para aquele estabelecimento e sim para esta Escola."

PORQUE PREFERIU A E.T.Av.

— "A conselho médico — prossegue o 3.º Sgt. Vidal Breda — resolvi, em boa hora, tentar o curso desta Escola em virtude de algumas circunstâncias desfavoráveis que eu teria de deparar no ambiente carioca.

Quando ainda me achava na Base Aérea de Santa Cruz, diversos sargentos especialistas, que ali serviam, opinaram para que eu aqui viesse fazer o Curso de Instrumentos. Classificado em Hélices, após haver terminado o Curso Fundamental, fui reclassificado em Instrumentos, cuja especialidade mereceu minha escolha ao me ser apresentada a relação de praxe. Sem desfalecimentos, cumpri as 4 fases e o estágio em Cumbica, assim discriminadas: Oficina Básica, Instrumentos Mecânicos, Instrumentos Elétricos e Giroscópicos. Fiz, em seguida, o estágio regulamentar de 4 semanas naquela Base. Na minha opinião, continua o entrevistado — a fase mais interessante é a de Giroscópio e Piloto Automático."

O GRANDE DESEJO DE VIDAL BREDAS

Nesse instante a fisionomia do 3.º Sgt. Vidal Breda ilumina-se num largo sorriso e é com alegria quasi infantil que nos diz: "Sabe, o meu grande desejo é ser instrutor da nossa querida E.T.Av."

Our editor had quite a time during 48 hours trying to locate the best student of group N.º 32, 3rd. Sergeant Vidal Bredas of Cotiporã, municipality of Alfredo Chaves in the State of Rio Grande do Sul.

Vidal was born on March 15, 1921, being thus 24 years old and since an early age our hero said that he had a great inclination for his present career.

... "EVERYTHING I ACHIEVED..."

We found specialist and 3rd. Sgt. Vidal Bredas at the dormitory of the 7th. squadron.

With much reluctance he modestly made the following statements in his first interview.

"Everything I achieved I naturally owe to a great effort. I had to work hard to get both the application and discipline prizes."

"Instruments is my speciality. I entered the school on December 1st., of last year. However, I served the F.A.B. since November 1st., 1942, at Santa Cruz Air Base, at the Federal District. While at that Base I tried to enter the Specialist School of the Republic Capital but due to a sinusitis couldn't do it. After a serious treatment I resolved to come to this School instead of that one."

"WHY I CHOSE E.T.Av."

"At the doctor's advise I resolved, in good time, to try to take a course at this school as there were many circumstances against my staying in Rio.

While I was stationed at Santa Cruz Air Base several specialist sergeants suggested my taking the Instrument course here at the School. I was primarily classified in the Propeller Department after I finished the Basic School but was later re-classified in the Instrument Department according to the usual procedure of always following the candidates tendencies. Thus, without giving up, I went through the 4 required phases in the Instrument Dept. besides the final phase of practical work at Cumbica Field. During my course I studied the following: Basic Shop; Mechanic Instruments, Electrical Instruments and Gyroscope. After this I had the regular 4 weeks of practical work at Cumbica Field. "In my opinion" he said — "the most interesting phases are Gyroscope and the Automatic Pilot."

VIDAL BREDAS'S GREAT DREAM

He changed his expression as he said with a happy face: "You know, my great dream is to become an instructor at E.T.Av."

MAIOR EMOÇÃO

— "Tive-a quando, ao verificar a relação dos nomes dos colegas aprovados em instrução militar deixei de encontrar o meu, no primeiro instante, tal a grande emoção que me dominava. Convém dizer-lhe que o meu nome era dos primeiros da relação dos aprovados... Apossou-se de mim um pavor incompreensível de que não tivesse a felicidade de transpôr aquêle obstáculo à primeira vista insignificante."

VAI SERVIR NA BASE AÉREA DE CANOAS

— "Sigo amanhã para o meu Estado natal — diz ainda o laureado da 32.^a turma — onde passarei a servir na Base Aérea da Canoas, zona muito próxima de Pôrto Alegre. Não sei ainda quando poderei voltar a esta Capital, muito embora já esteja sentindo muitas saudades de tudo e de todos" — concluiu o veterano fundador da 7.^a Esquadilha da nossa Escola.

HIS GREATEST EMOTION

"I had it when the names of my colleagues that passed the Military instruction were read and my name was left out. I thought I didn't pass! I should be one of the first on the list. I thought I had failed on that examination that seemed to be easy at first sight."

HE WILL BE STATIONED AT CANOAS'S AIR BASE

"I shall leave tomorrow for my home state where I shall work at Canoas's Air Base, located near Pôrto Alegre. I don't know when I'll be back but I already miss everybody and everything," — said the veteran member of the 7th Squadron.

SALGADO FILHO E A ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Expressivo telegrama enviado ao Ten. Cel Av. Eng. Mendes da Silva — Homenagens significativas prestadas ao Ex-Ministro da Aeronáutica.

O Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, que como Ministro da Aeronáutica idealizou e tornou realidade a Escola Técnica de Aviação, convidado para assistir as cerimônias comemorativas do seu segundo aniversário, enviou ao Comando do Estabelecimento o seguinte telegrama:

"Impossibilitado por motivo de força maior de comparecer às solenidades comemorativas do segundo aniversário da instalação da Escola Técnica de Aviação, que hoje transcorre, quero, porém, congratular-me com o representante do Ministério junto a ela pois o grande êxito alcançado em prol dos especialistas dessa Escola, é também devido a sua lúcida compreensão, sua dedicação e esforços. Pela sua magnífica e eficiente colaboração renovo meus agradecimentos com as mais afetuosas saudações."

(a) SALGADO FILHO

Entretanto apesar de ausente, sua valorosa figura não foi esquecida, em seus legítimos méritos; no discurso pronunciado pelo Ministro Trompowsky, por ocasião do almoço que lhe foi oferecido naquela data, S. Excia. pronunciou as seguintes palavras:

"De início, não posso deixar de pedir aos presentes que prestemos, de logo, uma homenagem ao Dr. Salgado Filho que foi o realizador desta obra."

Telegram sent to Lieut. Col. João Mendes da Silva — Expressive tributes paid to the Ex-Minister of Aeronautics.

Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, who as Minister of Aeronautics made Escola Técnica de Aviação a reality, was invited to attend the ceremonies of its second anniversary. He sent the Commander of the School the following telegram:

"It was impossible for me to attend the ceremonies of the second anniversary of the founding of Escola Técnica de Aviação.

However, I wish to congratulate the representative of the Ministry at the School. The great success which this School has had in forming specialists is also due to his understanding, dedication and efforts.

I wish to thank him again for his magnificent and efficient collaboration."

(sign.) SALGADO FILHO

Though Dr. Salgado Filho was absent he was not forgotten nor were his legitimate merits.

Air Minister Trompowsky spoke at the banquet to pay tribute to Dr. Salgado Filho having accomplished this work.



Depois do almoço, uma "folguinha" no jardim da Escola.

TELEGRAMAS - TRANSCRIÇÃO DO BOLETIM

MAJOR BRIGADEIRO ARMANDO TROMPOWSKY
DE ALMEIDA
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
RIO DE JANEIRO
BRASIL.

"Envio-vos minhas sinceras congratulações e à Força Aérea Brasileira pelo segundo aniversário da Escola Técnica de Aviação. A excelência de vosso trabalho, preparando técnicos especialistas altamente graduados, fez-se sentir grandemente pela vitória aliada sobre o eixo. No breve período da fundação de sua Escola, porém, cheio de sucesso vossência atingiu a um grau de adiantamento que normalmente só é adquirido após anos de esforço. Esta realização demonstra a coesão de esforços tão essencial à vitória e é o reflexo de um espírito de que justamente se orgulham nossas duas grandes nações. Isto estabelece um fundamento sobre qual as nossas nações continuarão a cooperar durante os anos de paz.

Arnold.

MINISTRO DO AR, MAJOR BRIGADEIRO AR-
MANDO FIGUEIRA TROMPOWSKY DE ALMEIDA.
ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO
SÃO PAULO
BRASIL.

"Respeitosamente venho congratular-vos pelo segundo aniversário da Escola Técnica de Aviação. As realizações dessa instituição são surtorendentes. Este intercâmbio de informações técnicas é, creio, um exemplo inouar no mundo de hoje e através dessa familiaridade os nossos dois povos muito aprendem a se compreenderem mutuamente, a conhecerem seus gostos e desgostos, ideais e ambições, crear conhecimentos humanos e a conservar suas dignidades.

Deniz Chaves
Senador dos Estados Unidos."

MINISTRO DO AR MAJOR BRIGADEIRO AR-
MANDO TROMPOWSKY DE ALMEIDA
ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO
SÃO PAULO
BRASIL.

"Tenho seguido, com grande interesse, o progresso da Escola Técnica de Aviação. Envio as minhas mais sinceras congratulações pelo segundo aniversário. Esta perspectiva e a intrenidez do seu povo estão contribuindo para uma união duradoura entre nossas duas grandes nações através do conhecimento técnico. O excelente êxito alcançado pela Escola é uma prova eficaz da energia e longa visão dos cidadãos do Brasil.

Fred A. Hartley
Membro da Casa de Repre-
sentantes.
Congresso dos Estados Unidos

MAJOR BRIGADEIRO ARMANDO TROMPOWSKY
DE ALMEIDA
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
RIO DE JANEIRO
BRASIL.

"I congratulate you and the Brazilian Air Force on the occasion of the second anniversary of Escola Técnica de Aviação. Your excellent work in preparing specialist technicians was a great help in the victory of the Allies over the Ax's. In the short but very successful period since your School was founded you have attained a degree of perfection which is normally only attained after years of effort. This accomplishment demonstrates the cohesion so essential to victory and is the reflex of spirit which makes our two great nations justly proud. This establishes a foundation upon which our nations will continue to cooperate during the years of peace"

Arnold.

MINISTRO DO AR, MAJOR BRIGADEIRO AR-
MANDO FIGUEIRA TROMPOWSKY DE ALMEIDA

ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO
SÃO PAULO
BRASIL.

I respectfully congratulate you on the second anniversary of Escola Técnica de Aviação. The accomplishments of this School are amazing. I believe that this exchange of technical information is an unparalleled example in the world of today and through this familiarity our people will learn to understand each other, will know each other's likes and dislikes, ideas and ambitions, will create human relations and will know how to maintain their dignity."

Deniz Chaves
United States Senator

MINISTRO DO AR MAJOR BRIGADEIRO ARMANDO
FIGUEIRA TROMPOWSKY DE ALMEIDA.

ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO
SÃO PAULO
BRASIL.

"I have followed the progress of Escola Técnica de Aviação with great interest. I send you my sincere congratulations on its second anniversary. This undertaking and the boldness of your people are contributing for a lasting union between our two great nations through technical knowledge. The excellent success of the School is an efficient proof of the energy and foresight of the Brazilian citizens."

Fred A. Hartley
Member of the House of Representatives
United States Congress.



INSTRUMENTOS

O GIRO DIRECIONAL

por Sidney John Davidson, (1134)

O presente artigo, bem como outros assuntos técnicos, provavelmente são do conhecimento de muitas pessoas, mas também haverá muitas que não o conhecem. É para estas pessoas, que gostaríamos de conhecer nossas atividades do Departamento de Instrumentos, que escrevo este artigo. É somente um resumo do uso e finalidade deste instrumento. Espero pois, que desperte algum interesse.

Obrigado

O Giro Direcional, mostra ao piloto quando seu avião permanece na rota ou não. Isto é, suponhamos que o piloto ajuste este instrumento aos 90°. Então, observando constantemente a indicação de 90° na escala, saberá imediatamente quando o avião é afastado de sua rota original e o número de graus. Usando os controles, ele poderá fazê-lo voltar à rota normal.

Provavelmente saberão que o Giro-Direcional, é também usado para auxiliar o piloto a fazer curvas perfeitas. Como este instrumento funciona com qualquer influência magnética, indicará imediatamente toda a alteração feita no rumo do avião, como disse antes; e com precisão, em quantos graus a rota foi mudada. O piloto, tendo o avião executado a curva na soma de graus desejada, ajustará o instrumento aos 90° novamente, prosseguindo seu voo.

Vocês, possivelmente, estarão pensando agora:

— Porque há então no avião, uma Bússola Magnética? Pensamos que a mesma fosse usada para indicar as rotas e curvas do avião!



O Giro Direcional.

Bem, vocês estão quasi certos, mas ainda um pouco confusos. É fácil de explicar esse "porque". A Bússola Magnética, indica a direção geográfica ao avião, isto é, sua direção em relação à superfície da terra, e o Giro Direcional indica a sua direção no espaço. Estes dois instrumentos trabalham em conjunto, ou melhor, são utilizados juntos durante o voo. Sim, porque quando o avião executar uma curva, de 10° suponhamos, a Bússola Mag-



Note:

The following subject, as well as many other technical matters, is probably quite well known to many people. But, it still can be unknown to a lot of other people. It's to those who wish to know a little about the work we do in our Instrument Department that I'm writing this. It is only a resume of the use and purpose of this instrument. So, I only hope that it will be of some interest.

Thank you.

The Directional Gyro shows the pilot whether his plane is keeping "on course". That is, suppose the pilot set this instrument on 90°. Then, by watching the 90° indication on the card he knows immediately when the plane is diverted from its original course and the amount of degrees. Using the controls, he will be able to put it back on normal course.

As you probably know, the Directional Gyro is also used to help the pilot to make perfect turns. As this instrument works without any magnetic influence, it will indicate immediately, as I said before, and with precision, how many degrees the course was changed. The pilot, now that his plane has completed the turn he wanted in the amount or degrees, sets the instruments on 90° again and continues to fly.

At this time, you are probably thinking:

— "And why does the airplane have a Magnetic

nética a indicará também, é claro. Esta indicação, todavia, é mais lenta e algumas vezes sofre a influência de outros campos magnéticos.

Muito importante também, é o fato de ser difícil e muitas vezes impossível, ler-se a Bússola Magnética corretamente no número exato de graus, quando executando curvas ou voando com ventos fortes ou tempo tempestuoso, devido aos balanços e oscilações da mesma. É de necessidade primordial ao piloto, ter as leituras o mais depressa possível. O Giro Direcional, elimina este inconveniente, fornecendo ao piloto as leituras mais rapidamente e sem oscilações.

Vocês pensarão agora:

"Como funcionará? Como poderá indicar a direção de um avião no espaço?"

Tenho a certeza que vocês, já sabem o que é um giroscópio. O Giro Direcional, contém um giroscópio. Seu rotor gira à velocidade de 10.000 revoluções por minuto e está adaptado a um sistema de anéis, a fim de poder permanecer fixo e apontado a qualquer indefinido e distante ponto no espaço, quando o avião gira em torno de seu eixo vertical. Tentando ser mais explícito: o estójo do instrumento, no painel de instrumentos, move-se com o avião, enquanto o mecanismo ou o giroscópio fica imóvel. Assim pois, sup-nhamos que este instrumento indique 90°. O avião vira-se 90° para a esquerda; como o estójo se move a indicação seria 0° (a escala consta um outro anel dividido em graus).

Mas, se invés de para a esquerda o avião tivesse virado para a direita, qual seria a leitura? Eis o ponto! A leitura seria 180°. Quando o avião virar para a direita, as indicações da escala aumentarão no número de graus e baixarão se o avião virar para a esquerda.

Não há força para mover o giroscópio de sua posição, quando o avião estiver subindo ou descendo, se a mesma direção for observada.

A próxima pergunta será:

— Como pode o giroscópio ficar imóvel no espaço?

Em física, este fenômeno é chamado "Rigidez Espacial". Com a definição de Rigidez, dizem: "Toda a massa, que gira a alta velocidade, tende a manter seu eixo em uma direção fixa no espaço, para a qual tenha sido apontado".

Pode-se, pois mudar a direção geográfica do giroscópio, e ele manterá a mesma direção no espaço.

Pela simplicidade de uso e sua exatidão o Giro Direcional é de grande necessidade na navegação aérea moderna. Com modificações, o princípio do Giro Direcional é usado para controlar o leme de direção do avião nas instalações do Piloto Automático.

Algumas semanas atrás, li nos jornais sobre um novo instrumento que, pelo nome designado, presumo que inclua estes dois princípios: magnetismo e o princípio de giroscópio. Dizem que o mesmo pode ser usado em vôos de longa distância com 100% de precisão. É a Bússola Giro-Magnética, a qual estaria sendo usada pela R.A.F. Esperamos que logo nos seja possível aprender algo sobre esta nova Bússola, aqui em nosso Departamento de Instrumentos.



Compass? I thought it was used to indicate turns and headings of the airplane?"

Well, you are not wrong at all, just probably a little confused. It is easy to explain why. The Magnetic Compass indicates the geographic direction of the airplane; that is, its direction in relation to the earth's surface while the Directional Gyro indicates its direction in space. These two instruments work together or it might be much better to say that they are used together during the flight. Yes, because when the plane makes a turn of 10°, the Magnetic Compass will indicate it too of course. But this indication is slow and is sometimes influenced by other magnetic fields. And what is important, it is quite hard and sometimes impossible to read the Magnetic Compass perfectly, in amount of degrees, when making turns or flying in rough air and stormy weather because the card swings and oscillates too much. It is necessary for the pilot to have the reading as fast as possible. The Directional Gyro eliminates the "guess-work" and gives the readings formerly set.

Now, you will be thinking:

— "How does it work? How can it indicate the space direction of an airplane?"

I'm sure that you already know what a gyroscope is. The Directional Gyro contains a gyroscope. Its rotor spins at 10,000 revolutions per minute and is adapted to a system of rings to remain fixed in space when the airplane is inclined and still remain fixed and pointed toward any indefinitely distant point in space when the plane turns around its vertical axis. Trying to be more clear, the case of the instrument, on the instrument panel, turns together with the airplane but the mechanism or the gyroscope doesn't move. So, suppose this instrument is set on 90°. The plane turns 90° to left and as the case, and not the mechanism turns, the reading would be 0°. (The card is another ring, divided in degrees) But, if instead of left, the plane had turned to right, which would be the reading? That's the point! It would be 180°. When the plane turns to the right the readings will increase in amount of degrees and decrease when turning to the left. There isn't any force to divert the gyroscope of the Directional Gyro from its position, when the plane is going up or down, if the same direction is kept.

— "How does the gyroscope remain fixed in space?" — is next question!

In physics this phenomenon is known as "rigidity in space". As to a definition of rigidity: they say "Any mass rotating at high speed, tends to maintain its spin axis in one fixed space direction toward which it has been set". You may change the geographic direction of a gyroscope and it will maintain its space direction.

Because of the simplicity of using it and its exactness, the Directional Gyro is a necessity in modern aerial navigation. With modifications, the Directional Gyro principle is used to control the rudder in Automatic Pilot installations.

A few weeks ago, I read something in the newspapers about a new instrument, which by the name they call it, I presume will include these two principles: magnetism and the principle of the gyroscopes. They say it can be used in long distant flights with 100% precision. It is the Gyro-Magnetic-Compass which is being used by the R.A.F. Let's hope we may soon be able to learn about this compass here in our Department of Instruments.



Homenagem do "Papel Pega Mosca" ao Sr. Theodore R. Treff, Diretor Interino para Administração, que completou dois anos de serviços na E.T.Av.



O Sr. Ted Treff em sua mesa de trabalho.

Na alta administração civil da nossa Escola, já por seus esplêndidos méritos de dirigente de escol, já pela magnífica aureóla de prestígio e simpatia que desfruta entre quantos cooperam para o seu engrandecimento moral e material, cumpre destacar, sem dúvida alguma, como "primus inter pares" o Sr. Theodore R. Treff, Diretor in-

terino para Administração deste estabelecimento de ensino que desde os primeiros dias de existência da vitoriosa E.T.Av. vêm prestando sua mais decidida boa vontade e esforço no sentido de manter bem alto o renome da nossa Escola. "The right man in the right place!"

VISITANTES



Acompanhados pela redatora do Papel Pega-Mosca os ilustres visitantes Cap. E. J. Lanigan (à direita) e Ten. C. T. Miller, quando de sua partida, no Campo de Congonhas.

Em 29 de novembro p.p. tivemos o prazer da visita do Capitão E. J. Lanigan da Reserva da Marinha Norte-Americana. O Capitão Lanigan é o Comandante do pessoal norte-americano estacionado na Base Naval do Rio de Janeiro. Fez-se acompanhar durante sua visita pelo Ten. C. T. Miller também da Marinha Norte-Americana bem como do piloto da "Beechcraft" em que vieram o Ten. John Hopper e o Operador de Rádio Sr. Leon Cash.

On November 29th, we had the pleasure of the visit of Captain E. J. Lanigan of the United States Navy Reserve. Captain Lanigan is the Commander of the United States Navy personnel stationed at the Rio de Janeiro Naval Base. He visited our School with Lt. C. T. Miller of the United States Navy, Lt. John Hopper, pilot of the Beechcraft in which they came over and radioman Leon Cash, also of the United States Navy Reserve.

CALOUROS E



I



III



IV



VI



(Legendas na pág. 17)

EM DESFILE



II



V



VII

(na seguinte)

I

Deitados — Dario da Silva (1777) de Presidente Prudente, S. Paulo; Ruy de Souza (1716) de Uberlândia, Minas Gerais. Ajoelhados — Luiz Gonzaga Leite Fo. (1718) de Itú, São Paulo; Domingos Alziro (1723) de São Paulo, Capital; Durvalino de Oliveira Cardoso (1760) São Paulo, Capital; Benedito de Oliveira (1793) de Mogi Mirim, São Paulo De pé — João de Jesus Bueno (1719) de São Paulo, Capital; Geraldo Simões Subtil (1794) de Mogi Mirim, São Paulo; Antônio Bezerra Campelo (1773) de Rio de Janeiro; Luiz Segura Fernandes (1726) de São Paulo, Capital.

II

A frente — Francisco J. Schaeppi (1766) de Salvador, Baía; Dante Santana Fachinette (1800) de São Paulo, Capital; Humberto Melo Lima (1790) de Salvador, Baía; Nelson Farias (1781) de Salvador, Baía. Atrás — Paulo Vila Nova Nascimento (1783) de Salvador, Baía; Evaldo de Andrade Pereira (1763) de Salvador, Baía; João da Mata Lima (1787) de Salvador, Baía; Victor Hugo Schmiöt das Neves (1768) do Rio Grande, R. G. do Sul; Hubert Pagels Lima Verde (1764) de Santa Cruz, Distrito Federal; Fernando Cabral Cony (1769) de Porto Alegre, R. Grande do Sul.

III

Sentados — Haroldo Seobar Libanio (1702), do Rio de Janeiro; Benedito Menezes Rosa (1725) de S. Paulo, Capital. Ajoelhados — Aleio Lobo D'Avila (1770) de Porto Alegre, R. G. do Sul; Sérgio Mori (1724) de Dona Catarina, São Paulo; Nelson Soares Monteiro (1760) de Penápolis, São Paulo. Atrás — Célio Camargo Talavera (1772) de Amparo, São Paulo; Hamílcar de Souza (1722) de São Paulo, Capital; Celso Motta (1721) de São Paulo, Capital; Décio Marques dos Santos (1739) de Valparaíba, São Paulo; João Graef Fo. (1785), de Dois Córregos, São Paulo.

IV

A frente — José Faria (1753) de São Paulo, Capital; Francisco da Silva Loureiro (1776) do Distrito Federal; Benedito Natal (1761) de Osasco, São Paulo. Atrás — Joaquim Dias da Silva (1738) de Teófilo Otoni Minas Gerais; José Cirilo de Campos (1799) de Lages, Santa Catarina; Romulo Macedo Gutierrez (1795) de Curitiba, Paraná; Joaquim Carneiro Barbosa (1750) de Volta Redonda, Rio de Janeiro; Elisio Vieira da Silva (1757) de São Paulo, Capital.

V

1º plano — Antônio Amaral Cassal (1735) de Curitibaanos, Santa Catarina; Walter Beroni da Silveira (1782) de Porto Alegre, R. G. do Sul. 2º plano — Renato B. Sarniva (1753) de Cafelândia, São Paulo; Arnaldo Guedes Paraguassú (1706) de Belém do Pará; Eduardo Pinheiro de Oliveira (1710) de Rio Grande, Rio Grande do Sul. 3º plano — Luiz O. de Moura Bentes (1705) de Belém do Pará; Jandiro de Oliveira Lima (1703) de Fortaleza, Ceará; Walter Bertolini (1704) de Limeira, São Paulo; Heio Campos (1714) de Rio Grande, Rio Grande do Sul; Augusto de Azevedo Vasconcelos (1708) de Belém do Pará.

VI

A frente — Rubem José de Lira Castro (1484) de Belém, Pará; Vitor Pinto de Magalhães (1474) de Distrito Federal. Atrás — Hélio Wohlers (1494) de São Paulo, Capital; Antônio Moreira Machado (1471) de Belém, Pará; Geraldo Luiz Bortolotto (1498) de Amparo, São Paulo; Sulo Antunes de Carvalho (1623) de São Paulo, Capital.

VII

1º plano — Armando Luizari (1775) de Presidente Prudente, São Paulo. 2º plano — Florival de Oliveira Campos (1778) do Rio de Janeiro; Heitor B. Marinho da Cunha (1797) do Distrito Federal; José Cesar Peduti (1694) de Botucatu. Milton Santa Cruz de Souza (1756) de São Paulo, Capital; Altamiro Teixeira (1712) do Distrito Federal; José Carlos F. Salgueirinho (1796) de Niterói, Rio de Janeiro; Gerson Berlink da Silva (1791) do Rio de Janeiro. 3º plano — Ariovaldo Gouveia (1876) de Araponga, Paraná; Nilson de Oliveira (1786) do Distrito Federal; José P. Cintra de Pinheiro (1758) de São Paulo, Capital; Geraldo Leite Nogueira (1788) do Rio de Janeiro; Sílvia Cotrim (1720) de São Paulo, Capital.



Este "gigantesco" veiculo é destinado ao Transporte de instrumentos na E.T.Av. Trata-se de um triciclo guiado pelo aluno n.º 1.247, Loureiro.

FATOS INTERESSANTES DA VIDA DOS INSTRUTORES DA E.T.A.v.

O SR. JAMES LUNNON

Chefe do Departamento de Engenharia

— "O Brasil é um país maravilhoso.

Tem sido notável seu progresso nos últimos quinze anos. O trabalho esplêndido dos engenheiros brasileiros construindo edifícios ultra-modernos quando não era possível obter aço, é extraordinário. As construções são tão rápidas que fazem de São Paulo a cidade de maior crescimento mundial na atualidade.

Chegando dos Estados Unidos onde todas as construções estão paralizadas em virtude da guerra achei tudo em crescimento relâmpago, apesar da escassez de matéria prima."

Foram estas as impressões, do Sr. James Lunnon, engenheiro-chefe da Escola Técnica de Aviação. O Sr. Lunnon nasceu em Cambridge, Inglaterra mas naturalizou-se cidadão americano há muitos anos.

Contando-nos algumas das numerosas experiências de sua carreira, transportou-nos à primeira guerra mundial, da qual é veterano, dizendo: "Em 1913 era aprendiz na Rolls-Royce Company em Derby, Inglaterra. A noite estudava arte e consegui uma bolsa de estudos em Slade, Londres. Cursei depois a Julien Academy de Paris na primavera de 1914. Quando a guerra iniciou voltei à Inglaterra, mas em Dezembro do mesmo ano retornei à França com a Artilharia Britânica. Em 1917 fui transferido para o Real Serviço Aéreo Naval (Royal Navy Air Service) estacionado em Dunquerque."

Trabalhou também em Varsóvia, Polônia, e em Viena, Austria, para a Administração de Assistência Anglo-Americana (Anglo-American Relief Administration). Dois anos após, porém, em 1919, voltou, não só para Londres, mas para a Rolls-Royce onde permaneceu por alguns meses.

— "Tornei-me então o chefe de experiências do Depósito da Rolls-Royce em Londres", declarou-nos.

— "Trabalhou também para a Rolls-Royce Co. em algum outro lugar?" — perguntamos.

— "Sim, em Montreal, Canadá, para fundar e supervisionar a seção canadense da companhia."

Continuou, relatando-nos, como foi para os Estados Unidos em 1927 trabalhar para a Rolls-Royce em Springfield, Massachusetts, como engenheiro de provas.

— "Em 1929 fui inspetor de pontões e trens de atracagem para o Departamento Naval em Nova York." No ano de 1938, em Miami, trabalhou como químico-chefe dos estúdios Fleisher."

— "Que fez na segunda conflagração mundial?"

— "Experimentei ingressar na Marinha e nada conseguindo tornei-me efetivo no "United States Power Squadron." Em tempos de paz este esquadrão é considerado como auxiliar da Marinha. A esse esquadrão e aos patrulheiros da costa, ensino de navegação. Antes de vir para o Brasil fui comandante do esquadrão de Miami durante 2 anos, e em 1942 ingressei na Embry-Riddle Company."

Sabendo que Mr. Lunnon é um famoso pintor de retratos procuramos fazê-lo discorrer sobre seu passatempo favorito.

— "Pintar é meu "hobby" predileto, foi sua pronta resposta.

— "Estudei arte em Nova York na Liga dos Estudantes de Arte, (Art Student League) com Bridgeman e Gottlieb." Foi também aluno do célebre retratista, Weyman Adams.

É presidente da Associação de pintores de Flórida e da Blue Dome Fellowship, a mais antiga associação de arte de Flórida.



— "Brazil is an amazing country."

— "The rapid strides it has made within the last 15 years have been tremendous. And the wonderful way the Brazilian engineers have gone to work and built ultra-modern large buildings when steel was practically unobtainable is remarkable. The way construction work is going on in São Paulo makes it the most rapidly growing city in the world at the moment."

— "Coming from the United States where all construction was stopped because of the war, I found everything going full blast in spite of material shortages."

— These words were spoken by Mr. James Lunnon, the Chief Engineer of Escola Técnica de Aviação. Mr. Lunnon was born in Cambridge, England but became an American citizen many years ago.

Telling us some of his numerous experiences during his career he started way back before the first World War of which he is a veteran, and told us the following: "In 1913 I was an apprentice in the Rolls-Royce Company at Derby, England. I studied art at night and got a scholarship to Slade, London. From there I went to Julien Academy, Paris, in the spring of 1914. When the war broke out I returned to England and was sent back to France again in December 1914, with the British Armored Cars. In 1917 I was transferred to the Royal Navy "Air Service stationed at Dunkirk."

Mr. Lunnon was sent to Warsaw, Poland and Vienna, Austria to work for the Anglo-American Relief Administration after he went back to England in 1919, where he was a few months with Rolls-Royce again. After two years out of his country he went back to London as he had contracted typhus.

After that, he said: "I became the head tester of the London Depot of the Rolls Royce Company."

— "Did you work somewhere else for the Rolls Royce Company?" we asked.

— "Yes, I was sent to Montreal in Canada to open up and supervise the Canadian Branch of the Company."

— He went on telling us how he went to the United States in 1927 to work for the same company in Springfield, Massachusetts as experiment engineer.

Mr. Lunnon lastima que a Escola não esteja localizada em Santos; é o que se deduz do que nos disse a seguir: "Velejar é minha segunda predileção".

Soubemos que Mr. Lunnon cursou arquitetura e engenharia mecânica e fez o curso de extensão na Universidade de Purdue. Sua capacidade técnica é notável.

É interessante notar que Mr. Lunnon vóou muitas vezes na "Royal Flying Corps" e na "Royal Navy Air Service" que se fundiram em 1918, formando a mundialmente famosa RAF — Real Força Aérea Britânica.



— "In 1929, he said, I was an inspector for the Rolls Royce in New York on pontoons and retractable landing gears for the Navy Department. I went to Miami in 1938 and there I was Chief Color Chemist for Fleisher's Studios."

— "What did you do when World War II started?"

— "I tried to get in the Navy but they wouldn't have me and so I became active in the United States Power Squadron. This squadron in war time is considered a Navy auxiliary and I taught navigation for them and the Coast Guard. Before coming down to Brazil I was the Commander of the Miami Squadron for two years. I joined the Embry-Riddle Company in 1942."

Knowing that Mr. Lunnon is a famous portrait painter we tried to get him to speak about his favorite pastime.

— "Painting is my favorite hobby." He promptly answered.

"I Studied art in New York at the Art Student League with Bridgeman and Gottlieb."

He also said that he studied with Weyman Adams, the famous portrait painter.

As a painter he was Chairman of the Florida Painters Association and President of the Blue Dome Fellowship which is the oldest art association in Florida.

Mr. Lunnon's great regret is that the School is not in Santos. "Boating is my next favorite hobby," he said.

Amazed by the architectural capacity of Mr. Lunnon we found out that he had studied very hard at nights in architectural and mechanical engineering courses and also took extension courses at Purdue University.

It is interesting to know that Mr. Lunnon flew very much while in the Royal Flying Corps and the Royal Navy Air Service as these two Air Forces joined in 1918 and became the world famous English Royal Air Force.

"... Ehl colega, essa é muito velha..."



Departamento de Rádio — Instrutora Srta. Anna Everno e alunos Ferreira (E-118) e Moura (E-129).



Aspeto do Departamento de Instrumentos

O pessoal norte americano da Escola Técnica de Aviação bem representado no jantar especial do Dia de Graças na "American Graded School"

Não havia prenúncios de neve, nem folhas de outono de brilhante colorido, mas ainda assim era um pedaço dos Estados Unidos em São Paulo, quando na noite de 5.ª feira, 150 ou talvez 175 norte-americanos da Escola Técnica de Aviação e suas famílias, sentaram-se à mesa para um jantar de Graças, à "moda antiga", com peru e todos os "complementos de estilo", oferecido pelas senhoras de "Fellowship Community Church" e realizado no auditório da "American Graded School".

Compareceram 400 pessoas a este jantar anual, instituição tradicional da colônia Americana de São Paulo. Nosso grupo da Escola além de auxiliar a consumir os 25 perus deliciosos, contribuiu grandemente para abrilhantar a reunião. Nas diversas mesas onde dois perus apetitosamente dourados davam a nota alegre, viam-se vários Instrutores da Escola luzindo o branco profissional. Com método e perícia técnica trincharam as aves e serviram os convivas esfaimados com um estilo que fazia inveja ao próprio "Longchamps". O "reporter" observou cuidadosamente em torno para descobrir qual dos técnicos atucou com mais brilhantismo, mas não houve escolha possível. Não se viu nenhum peru cair, nenhuma torta de maçã virar no colo de incauta dama e nem ao menos um prato se quebrou.

Entre a turma americana da Escola, que com tanta destreza maneja a faca e serviu a ambrosia, achavam-se os srs: — John Rand, George Hall, John Marciniak, George Brown, Victor Regin, Sidney Quigley, Vernon Molye, Paul Evans, Clayton Seeley, Melvin Maxwell, Lawrence Nichols, Joseph Troxell, Peter Stielstra, Raymond Scott, H. Everett Wede e Harry Allison. Viam-se também presentes ao banquete alunos da Escola devidamente uniformizados, convidados pelo sr. Dominic Tartaro. A questão da noite era como pessoas tão satisfeitas poderiam participar do número de canto que se seguiria ao banquete.

Antes da festa houve um Culto em Ação de Graças na "Fellowship Community Church", que contou com a presença do sr. Cecil Cross, cônsul geral. Nosso maestro sr. Clayton Seeley apresentou um número especial de solo, acompanhado pelo coro do qual é diretor.

There was no threat of snow — neither were there any brightly colored Autumn leaves in evidence on last Thursday night, but just the same there was a little bit of the United States of America in São Paulo when 150 to 175 of Escola Técnica de Aviação's North American personnel and their families sat down to a real old fashioned Thanksgiving Dinner with turkey and "all the fixins", given by the ladies of the Fellowship Community Church and held in the auditorium of the American Graded School.

In all there were 400 people in attendance at this annual and traditional dinner which is now an institution among São Paulo's American colony. Our Escola Técnica de Aviação group not only helped to consume their fair share of the 25 turkeys with gobs of delicious brown gravy, but also took a prominent part in making the affair a successful community project. At each of the various tables on which reposed two golden brown roasted turkeys, one could see many Escola Técnica de Aviação instructors garbed in professional white. Methodically but yet with technical expertness they carved the birds for the hungry throng and then served it up in a style that would even be the envy of Longchamps. This reporter looked carefully in order to try and discover which of the technicians did his job most brilliantly but it was impossible to choose from among such a gallant crew — not a single turkey slid on the floor, no apple pie was dropped in anyone's lap and not even a dish was broken.

Among those Escola Técnica de Aviação Americans who so expertly wielded a knife or served up the ambrosia were Srs. John Rand, George Hall, John Marciniak, George Brown, Victor Regin, Sidney Quigley, Vernon Molye, Paul Evans, Clayton Seeley, Melvin Maxwell, Lawrence Nichols, Joseph Troxell, Peter Stielstra, Raymond Scott, H. Everett Wede and Harry Allison. Also present at the banquet were several uniformed Escola Técnica de Aviação students as guests of Mr. Dominic Tartaro. The only question of the evening was how people with such full stomachs could enter so lustily into the community singing which followed the banquet.

Prior to the Thanksgiving feast the Fellowship Community Church had a special service of Thanksgiving. Consul General Cross participated in the service and our own maestro Clayton Seeley did the solo part in a special number rendered by the choir of which he is Director.



FATOS EM REVISTA

Gloser escreveu para "PEGA-MOSCA"

— "Quem se lembra do Sr. Nelson Pitzele? Todos, é lógico."

— Bem, atualmente ele se encontra em Rochester, Estado de Minnesota, submetendo-se a operação cirúrgica. Desejamos-lhe rápida convalescença.

— "E o popularíssimo, alegre e trabalhador Sandy Saunders? Onde está?"

— Bem melhor, ouvimos dizer. — Volte logo, Sandy, sentimos muito sua falta."

Ouvimos com prazer que a Srta. Arline Vasconcellos Villela, secretária do Sr. Gill, está melhor. Arline foi operada mas já está passando bem. Desejamos-lhe melhoras, Arline."

— Who remembers Mr. Nelson Pitzele? — Everyone, of course.

— Well, we hear Mr. Pitzele is right now undergoing a serious operation in Rochester, Minnesota. We all wish him a speedy recovery.

— And our popular, gay and hardworking Sandy Saunders? Where is he?

— Improving, we hear. — Come back soon Sandy we all miss you.

We heard good news regarding Miss Arline Vasconcellos Villela, Mr. Gill's secretary. She also went through a serious operation but is now much better. We all wish you a speedy recovery, Arline.

ANIVERSÁRIOS

E' com prazer que damos abaixo a lista dos aniversariantes desta semana, desejando a todos muitas felicidades.

Dia 3 — Mr. Clayton Seeley — Instrutor do Depto. de Hidráulica e Mr. Arthur Cowan do Depto. de Veículos Motorizados.

4 — 2.º Ten. Carlos Fromzi.

5 — 2.º Ten. Olavo Castro Fontoura, oficial do 1.º Grupo Mixto de Instrução e Srta. Jean Wellepp Instrutora do Depto. de Rádio Comunicações.

6 — Srta. Esther Davidson, secretária do Sr. John Paul Riddle e Crescencio Palumbo da AM-5.

8 — Asp. Luiz Górzaga Del Nero.

10 — Cap. Méd. Av. Fernando Martins Mendes, estimado Chefe do Centro Médico da E.T.Av., e Sr. Roland A. McDaniels, Instrutor do Depto. de Hélices.

12 — Albert Williams, Gerente do Depto. de Com-

pras, Galen Johnston e Sidney Quigley.

14 — 2.º Ten. Benedito Leilis e Lawrence Holmes, instrutor do Depto. de Idiomas.

15 — Noticiamos também com satisfação o transcorrer do aniversário do Major Av. Hildegardo da Silva Miranda, DD. Comandante da Base Aérea de São Paulo, ao qual o pessoal da E.T.Av., juntamente com o Papel Pega-Mosca, cumprimenta, desejando-lhe felicidades.

16 — Melvin J. Goecke, Instrutor Chefe do Depto. de Trabalhos de Madeira e John Wanner, do Depto. de Aviação.

17 — John Thompson e E. N. Featherstone.

18 — Robert Lichliter.

19 — Srta. Eugenie Garvin.

20 — Theodore Hogan.

21 — Paul Trfch

22 — Edith Johnston.

ENLACE VISSOTTO - THEODORO

Constituiu um acontecimento de marcante e expressiva significação social, o enlace matrimonial do 2.º ten. av. rix. conv. Arnaldo Vissotto, ex-integrante da Esq. de Ligação e Observação e atual Chefe da Seção de Manutenção do 1.º Grupo Mixto de Instrução da nossa Escola, com a gentil senhora Nair Martins Theodoro, de tradicional família da próspera cidade de Baurú.

A cerimônia religiosa foi realizada às 11 horas de sábado p. findo, dia 8 do corrente, na Matriz de N. S. Aparecida de Baurú, tendo aquéle templo se apresentado com magnífica ornamentação.

O jovem oficial aviador que tão destacada atuação teve nos céus da Itália como integrante da nossa gloriosa FAB, em cujas arrojadas esquadilhas sagrou-se verdadeiro herói, reside nesta Capital e descende, também de distinta família bandeirante.

Ao ilustre par, "Papel Pega-Mosca" augura os melhores votos de perene felicidade.

The marriage of 2nd Lieut. Arnaldo Vissotto to Miss Nair Theodoro took place at 11 a.m. on November 8, at the "N. S. Aparecida" Church in Baurú, which was magnificently decorated. He was a member of the Liaison and Observation Squadron and at the moment is Maintenance Chief of the First Joint Instruction Group in our School. She belongs to a traditional family in the prosperous town of Baurú.

The young Air officer played an outstanding part in the skies of Italy as a member of the glorious FAB and in its daring squadron he became a real hero. He lives in this city and is also descended from a distinguished family of the State of São Paulo.

"Fly Paper" wishes them the best of luck.

Secção dos Alunos — Sob direção da S. A. E. T. Av.

O ZÊ ENGRENAGEM

Texto e Desenho de Zê Gabiroba.

APRESENTAÇÕES

Sempre que surge algo de novo as apresentações se tornam necessárias. Já que há mesmo necessidade de tal absurdo ocupemos o espaço, o nosso tempo e trabalho e cumpramos da maneira mais simples e lacônica os itens da Etiqueta: "Alunos e colegas, tenho o imenso prazer de apresentar-lhes o "O Alicate", semanário ilustrado e independente, destinado a "tucamar" a paciência de todos vós e que por certo não desmentirá o título que lhe demos; aproveitando a oportunidade, aqui está o Zê Engrenagem, personificação do individuo corriqueiro, capaz de dar bons e maus conselhos, mas que no entanto (como vocês terão oportunidade de ver), só dá os maus.

Esperamos que vocês tenham tido muito prazer em conhecê-lo.

NOSSO DICCIONARIO

- Abacaxi** — Aquêlê "treco" que nenhuma esquadrilha quer receber.
- Anjinho** — um "bichinho" que tôda vez que vón cal no "galho".
- Amigo** — quando não é da onça" às vezes serve.
- Aspas** — dois risquinhos que nos permitem escrever muita cousa "bôba".

MISCELANEA

O Aluno entrou no Gabinete Odontológico e foi logo dizendo: "Só deixo arrancar o dente com injeção de anistia".

E conta-se também daquele Aluno que, de tão "crente", dormia na posição de sentido.

Hoje não falaremos nada sobre o Mascaraço.

Os gaúchos estiveram no Pacaembú. A grama levará pelo menos três meses para tornar a crescer.

E há também o caso daquele aluno que era tão "amador" (Um rapaz da 2.ª Esqdn.) que às três horas da madrugada foi àquêlê famoso incêndio só para amoiçar.

INTRODUCTIONS

Every time that something new appears it is necessary to make introductions. As there is really no need for such an absurd thing we will save space, time and work by obeying the rules of etiquette in the most laconic and simple manner. Students and colleagues, I have the great pleasure of introducing you to "The Pliers", a weekly illustrated and independent newspaper which has the effect of "annoying" all of you. We feel certain that it will be worthy of its name.

We take the opportunity of also introducing "Zê Engrenagem" a very vulgar fellow who is capable of giving good and bad advise but who (as you will see) only gives the bad.

We hope that you are glad to meet them.

OUR DICTIONARY

- Pintaple** (abacaxi) — Something which no Squadron wants to receive.
- Little angel** (anjinho) — An "insect" which falls into trouble every time it tries to fly.
- Friend** — When he is not a "false friend" he is sometimes useful.
- Annotation marks** — Two little marks which allow us to write a lot of "crazy" things.

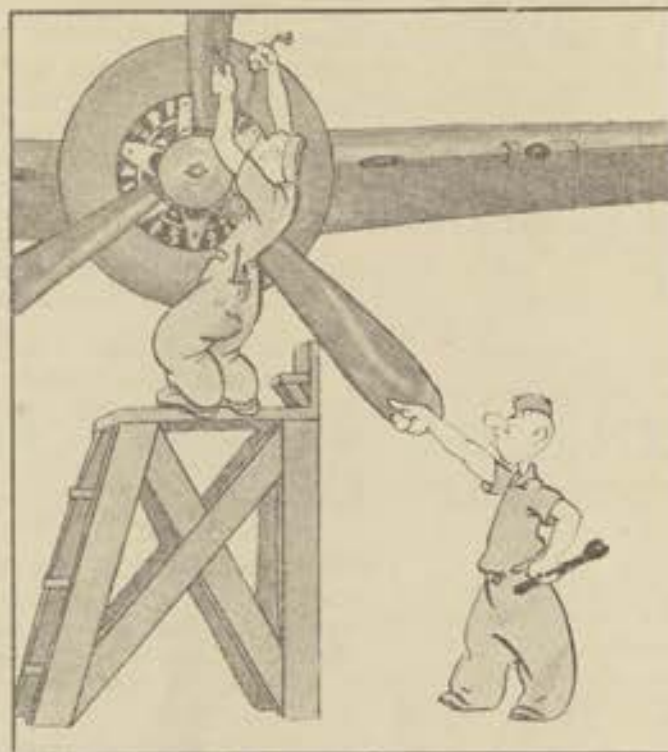
MISCELLANY

The student entered the dentist's saying: "I'll only let my tooth be drawn if I am given an "anisty" injection.

Today we will not say anything about Mascaraço.

The "gauchos" were at Pacaembú. The grass will take at least three month to grow again.

There is also the story of that fellow who was such a "gold-brick" (a student of the 3rd. Sqdn.) that he went to that famous fire at 3 a.m. just to "goldbrick".



Zê Engrenagem — Dê um passo para traz que você poderá trabalhar melhor!

HISTÓRIA SEM FIM

Ele — O famoso Capichaba...
 Ela — Aquilo que na gíria se chama "um peixeão".
 Ele ia muito cheio de si de baratêia e quêpi branco.
 Ela vinha muito "pilas cabiceiras" e de vestido ramado.
 Ele olhou para ela.
 Ela olhou para ele.
 Ela tornou a olhar para ele.
 Ele tornou a olhar para ela.
 Dez passos adiante ele girou sobre os calcanhares e voltou.
 Ela, dez passos mais adiante girou também sobre os calcanhares e também voltou.
 Ele tornou olhar para ela.
 Ela tornou olhar para ele.
 Ele sorriu. Ela também.
 Dez passos adiante ele girou novamente e voltou.
 Ela também, e assim ficaram os dois horas inteiras indo e vindo, na Avenida.

A STORY WITHOUT END

He — The famous Capichaba.
 She — What is commonly referred to as "what a gal!"
 He was strutting around proudly inside his blue uniform and white cap.
 She was dressed in a beautiful dress and had a fancy hair-do.
 He looked at her.
 She looked at him.
 Ten steps further on, he turned on his heels and walked back.
 She took ten steps and also turned on her heels and also walked back.
 He looked at her again.
 She again looked at him.
 He smiled. So did she.
 Ten steps further he turned and walked back again.
 So did she, and they spent hours coming up and going down the Avenue.

DO "PULO" À "QUITANDINHA" VAI SOMENTE UMA "PARTE"

ALUNADAS...



Carlos Maia de Souza (1212)

Hugo Maia de Souza (980)

Um dos "amigos da onça".

E.T.Av. vs. Escola de Aeronáutica

Magnífica esta competição esportiva, na qual os nossos rapazes nada ficaram a dever ao pessoal da Cidade Maravilhosa.

Perdemos no "voley", ganhamos no "basket" e empatamos no futebol.

Logo, estamos "mano a mano", como diria o uruguaio Don Calvo.

O baile que a S.A.E.T.A. fez realizar em comemoração ao II aniversário da Escola alcançou estrondoso sucesso.

E a pensar que a turma fez tanto barulho "por...tão" pouca coisa...

O Jazz E.T.Av. está afinadíssimo.

A rapaziada de fato entende da arte de Glenn Miller e não há nomes a destacar no conjunto.

Contudo, a julgar pelas aparências, o Biagione (1365) que é pandeirista, é o que tem melhor ouvido prá música...

O que vai pelo Hipódromo.

Contam que o Escobar (1049) é conhecido pelos seus comandados (ele comanda um pelotão) pela alcunha de "O Carrasco".

Com todo aquê tamanho...

A matrícula do aluno 2.000 marca o início da 3.ª geração da Escola.

A primeira foi compreendida entre os alunos de 1 a 1.000 que com raras exceções já se encontram nas bases desse imenso Brasil; a 2.ª é a que na sua maioria ainda se encontra nos bancos das Especialidades e que vai de 1.000 a 2.000; a 3.ª que ora se inicia, dá os seus primeiros passos no básico.

Bem, quer dizer... por hoje é só; é, só, porque o "Maíão" (1212) se acha baixado no Centro Médico. Sim senhores, ele vai bem obrigado.

E.T.Av. vs. Escola de Aeronáutica

This sports program was magnificent. Our boys are not inferior in any way to the fellows of the "Wonderful City."

We lost the volley ball match won the basket-ball and tied the football matches.

We are therefore "mano a mano" (hand-in-hand) as the Uruguian Don Calvo would say.

The dance given by the SAETA in honor of the School's second anniversary was a great success.

The E.T.Av. Jazz is pretty sharp.

The boys really understand Glenn Miller's art and we cannot mention any outstanding names.

Nevertheless, judging by looks it seems that Biagione (1365), who is the "pandeiro" player, has the best "ear" for music...

"Goings-on at the Jockey Club."

They tell us that Escobar (1049) is known by his subordinates (he commands a flight) as "o Carrasco" (the hangman). And he is such a small fellow...

The enrollment of student N.º 2.000 marked the beginning of the School's 3rd. generation.

The first is made up of the students from 1 to 1000 and with a few exceptions is already at the air bases of this immense country. The majority of the second, which goes from 1000 to 2000, are still in the Specialty courses. The third, which is beginning now, is taking its first steps in the Basic School.

Well, I mean... that's all for today. That's all because "Maíão" (1212) is in the sick-room. Yes sirs, he's doing all right thank you.

★ A COLABORAÇÃO DA SAETA EM FACE DO II ANIVERSÁRIO DA E. T. Av. ★

PARIS (1930)

As solenidades programadas para comemorar a passagem da magna data da nossa Escola, realizadas a 22 do mês p. findo, serviram para dar expressão e testemunhar de maneira eloquente o trabalho honesto e consciencioso da sua Direção. Outro detalhe significativo e que serviu para aferir da verdadeira compreensão e espírito de disciplina reinante no nosso meio, foi o de formatura da tropa que S. Excia. o Major-Brig. do Ar, Armando Figueira Trompowsky de Almeida, DD. Ministro da Aeronáutica, passou em revista e cujo desfile causou a melhor impressão. Esse é, com efeito, o resultado da obra dinâmica e incansável do sr. ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva, nosso ilustre comandante, coadjuvado pelos srs. Instrutores norte-americanos, também merecedores de sinceros elogios.

No ambiente social, colaborando para maior brilho das festividades, a Sociedade dos Alunos da Escola Técnica de Aviação (SAETA) promoveu, sob a presidência do sr. Ministro da Aeronáutica, elegante sarau dansante cujo transcurso foi a nota destacada da reunião. Figuras de relêvo ali compareceram, ressaltando-se a presença como convidado de honra do sr. cel. Cristiano Klingelhofer, do Gabinete do sr. Secretário da Segurança Pública do Estado, que se fez representar por sua ilustre família. Outro motivo de júbilo e contentamento para nós, foi traduzido pela presença do sr. Brigadeiro do Ar Armando Ararigboia, Comandante da 4.ª Zona Aérea-E, assim, dentro de um alto espírito de cordialidade, confraternizando a sociedade pelos seus mais expressivos elementos com uma plêiade de valorosos moços da FAB, da qual somos minúscula parcela, foi celebrada a passagem de mais um aniversário da nossa Escola. Finalmente o comparecimento de Exmas. Senhoras e gentis senhoritas, exibindo lindos e encantadores modelos, foi mais um traço de cativante harmonia e enlêvo para os nossos olhos.

Destarte, continuaremos na senda laboriosa para que possamos festejar alegremente as futuras datas aniversárias da nossa Escola.

Isso reafirmará o desejo da SAETA de, sem sofrer qualquer solução de continuidade, trabalhar denodadamente para o bem-estar de seus associados e amigos em geral.

The ceremonies held on the 22nd of last month in celebration of one of the greatest days in the history of our School served to demonstrate in an eloquent way the honest and conscientious work of its Directors. Another significant detail which showed the true understanding and spirit of discipline to be found amongst us was the troop which was reviewed by His Excellency Major Brigadier Amando Figueira Trompowski de Almeida, Minister of Aeronautics. This is in fact the result of the dynamic and untiring work of Licut. Col. João Mendes da Silva, our distinguished Commander, helped by the North American Instructors who also deserve our sincere praises.

Adding greater brightness to the festivities the Students' Society of Escola Técnica de Aviação (SAETA) organized an elegant dance which was presided over by the Minister of Aeronautics and which was the outstanding factor in the celebrations. It was attended by important persons and the guest of honor was Col. Cristiano Klingelhofer, of the Secretary of Public Safety, who was represented by his family. Another reason for joy was the presence of Air Brigadier Ararigboia, Commander of the 4th Air Zone. And thus the outstanding personalities of our society cordially fraternized with a group of young men of the FAB, of which we are a small part, to celebrate another anniversary of the School. And finally the ladies with their beautiful dresses added a great deal of charm to our dance.

In this manner we will continue to work hard so that we may joyfully celebrate the future anniversaries of our School.

This will strengthen the desire of the SAETA to work steadily for the well-being of its association and friends in general.



" NOS FILMES EU VEJO TUDO "

SPOILER

- Ouro do céu — Melhor do que isso, só as férias de Dezembro
- É difícil ser feliz — Com uma Sabatina Militar semanalmente... é impossível
- Vivo para cantar — Então porque não aprendes, Nagib (1650)?
- Toureiros — Com Don. Melo (1178) no papel principal. Os três mosqueteiros — Com Capixaba, Foginho e Djalma. Potro selvagem — O Moreira (1220) no Hipódromo.
- Nós voltaremos — Mas voltaremos hein?... É o que dizem os formados da 32.ª Turma
- O Clube dos Namorados — O tal que se reúne diariamente na Cantina...
- Código desconhecido — Com o Beicola do Dept. de Rádio Comunicações.
- Caprichos do destino — E o Avenir (1461) foi parar em Cumbica...
- Os amores de Suzana — O Arlindo (1346) e sua "girl".
- Gold from Heaven — Better than this, only the December holidays.
- It is Difficult to be Happy — with a military test every week... it is impossible.
- Can't Help Singing — Then why don't you learn how to — Nagib (1650)?
- Bull Fighters — With Don. Melo (1178 as the principal actor.)
- The Three Musketeers — Capixaba, Foginho and Djalma.
- The Wild Horse — Moreira (1220) at the Jockey Club.
- We Will Return — "Like — we will!" is what the graduates of the 32nd group say.
- The Unknown Code — With Beicola of the Radio Communication Department.
- The Whims of Destiny — And Avenir (1461) went to Cumbica...
- The Affairs of Susan — Arlindo (1346) and his girl.

Atividades esportivas de nossos alunos

Festivamente recebida a Delegação Esportiva dos "Cadetes do Ar" do Rio



Nossos convidados.

Como veio formada a luzida caravana da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos — Várias disputas esportivas contra as turmas da E.T.Av.

A fim de participar das festas comemorativas da passagem do 2º aniversário da nossa Escola, ocorrido a 22 do mês passado, chegou a esta Capital, desembarcando na Estação "Presidente Roosevelt", a luzida delegação do Departamento de Educação Física do Corpo de Cadetes do Ar, da Escola de Aeronáutica do Rio de Janeiro. O motivo desta honrosa visita para nós, é o estreitar cada vez mais os laços de amizade que une os cadetes do ar das duas grandes metrópoles.

A DELEGAÇÃO CARIOCA

Depois de receber os cumprimentos do Ten. José Cabral Amazonas, em nome do Sr. Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Comandante da nossa Escola, a delegação visitante foi conduzida para a sede da E.T.Av. onde já lhes haviam sido reservados aposentos.

A comitiva da Escola de Aeronáutica foi a seguinte:



O quadro da E.T.Av.

The group from the Escola de Aeronáutica at the Campo dos Afonsos — Several games played against the E.T.Av. teams.

Last Thursday the representatives of the Physical Education Department of the Air Cadet Corp of the Escola de Aeronáutica in Rio de Janeiro arrived at "President Roosevelt" Station in this Capital to take part in the celebration festivities of our School's second anniversary, which took place on the 22nd of last month.

The reason for this visit, which is a great honor to us, is to tighten the bonds of friendship between the air cadets of the two great capitals.

THE GROUP

After being greeted by Lieut. José Cabral Amazonas in the name of Lieut. Col. João Mendes da Silva, Commander of our School, the group was taken to E.T.Av. where quarters had already been reserved for the men.

The group from the Escola de Aeronautica was made up as follows: Chief, Major Jerônimo Bastos; Doctor,



Os dois times



Confraternização

Chefe, Major Av. Jeronimo Batista Bastos; Medico, Cap. Dr. Paulo Eugênio Machado Soares; Auxiliares, Ten. Av. Rocha Maia e Sub-Oficial João José Vieira; Atletas: 1os. Sargentos, Aladim Ribeiro da Silva, José Leite Machado, Miguel Barbosa da Silva e Ubaldo Bento Lopes; 2os. Sargentos, José Wanderley Nóbrega, Walter José dos Santos, Alfredo Giaquinto, Alberto Franco Ferreira, José Pereira do Nascimento, Abud Calil, Ferdinando Muniz de Faria e Gil Lessa de Carvalho; 3os. Sargentos, Fernando Taumaturgo de Azevedo Dreux, Fred Silva, Literjá José dos Santos, José Oliveira Maia, Waldyr Vilas Boas, José de Castro Netto, Marcelino Pereira da Silva e Hugo Mais. Encarregado do material, Cabo Júlio Vitorino de Almeida.

Captain Paulo Eugenio Machado Soares; Assistants, Lieut. Rocha Maia and Warrant Officer João José Vieira; Athletes, 1st. Sergeants Aladim Ribeiro da Silva, José Leite Machado, Miguel Barbosa da Silva and Ubaldo Bento Lopes; 2nd Sergeants, José Wanderley Nóbrega, Walter José dos Santos, Alfredo Giaquinto, Franco Ferreira, José Pereira do Nascimento, Abud Calil, Ferdinando Muniz de Faria and Gil Lessa de Carvalho; 3rd. Sergeants, Fernando Taumaturgo de Azevedo Dreux, Fred Silva, Literjá José dos Santos, José Oliveira Maia, Waldyr Vilas Boas, José de Castro Netto, Marcelino Pereira da Silva, Literjá José dos Santos, José Oliveira Maia, Waldyr Corporal Júlio Vitorino de Almeida.

EMPATADO O DESFECHO DOS JOGOS ENTRE A E.T.Av. E A E. Aer. DO RIO

Auspicioso início do intercâmbio esportivo aeronáutico São Paulo-Rio. Como transcorreram as refregas de voleiból, bola ao cesto e futebol realizadas no ginásio da Atlética e no campo do C. A. Ypiranga — Finais emocionantes e magnífica disciplina — Outros detalhes.

Já se pode considerar plenamente vitorioso o início do magnífico intercâmbio esportivo entre as Escolas Técnica de Aviação e a de Aeronáutica do Rio de Janeiro, tendo ambas as representações demonstrado invejável preparo físico e técnico durante as esplêndidas jornadas esportivas aqui realizadas. Tudo concorreu para que se registrasse o melhor êxito não só do ponto de vista espetacular como no de disciplina, dado o cavalheirismo sempre reinante entre as duas turmas. Nas três competições realizadas sucessivamente no ginásio da Associação Atlética São Paulo e no gramado da rua dos Sorocabanos, sob os aplausos de incentivo das grandes torcidas local e visitante, o entusiasmo e espírito de luta dos quadros em confronto, foi a nota saliente e destacada.



Aspetto da torcida.

3 "SETS" A 2 EM VOLEIBÓL, PARA OS VISITANTES

Esta peléja apresentou duas fases das mais sugestivas, brilhando de início os rapazes de nossa Escola para, depois, perder terreno e serem superados pelo quadro visitante. A contagem final 3 "sets" a 2 para os cariocas — diz melhor do que foi o equilíbrio reinante em todo decorrer do encontro.

Foram as seguintes as contagens verificadas: 1.º "set" — E.T.Av. 15 vs E. de Aer. 13; 2.º "set" — E.T.Av. 11

The beginning of the aeronautical sports program between São Paulo and Rio. — The volley ball, basketball and football games at the "Atlética" gymnasium and "C. A. Ypiranga" field.—Excellent results and magnificent discipline—Other details.

The beginning of the sports program between Escola Técnica de Aviação and the Aeronautical School of Rio de Janeiro can be considered as very successful. Both teams demonstrated enviable physical and technical preparation during the splendid contests which took place here. The program was very successful due to the discipline and sportsmanship of the two groups.

The enthusiasm and fighting spirit of the players was very apparent in the three competitions held at the gymnasium of the Athletic Association of the São Paulo and on the football field at the "rua dos Sorocabanos". The teams were greatly applauded by their local and visiting supporters.

THE VISITING TEAM WINS 3 OUT OF THE 5 VOLLEY BALL GAMES

This competition presented two interesting phases. Our boys played better at the beginning but lost ground and were defeated by the visiting team. The final score of 3 sets to 2 in favor of the "Cariocas" is a clear indication of how the competition was well balanced.

The scores were as follows:

	E.T.Av.	E. de Aer.
1st game	15	13
2nd "	11	15
3rd "	15	9
4th "	6	15

It was finally necessary to play off the 5th game to see who would be the victor and this game was won by the visiting team. The score: 3-2. As we can see the first set was very well balanced and our school had greater fighting spirit. The visitors reacted bravely in the following set but lost the 3rd. However, they came back strong in the fourth and defeated the School once more.

THE TEAMS

E. de Aer. — Aladim, Mattos, Barbosa, Jorge, Carvalho and Fernandes. Mr. Ismar was a very good referee.

The teams were made up as follows:

E.T.Av. — Rand, Carrasco, Dionísio, Abrão, Lima and Paulo.

vs E. de Aer. 15; 3.º "set" — E.T.Av. 15 vs E. de Aer. 9; 4.º "set" — E.T.Av. 6 vs E. de Aer. 15, e, finalmente, tendo sido necessária a "melhor de 5" para decidir a vitória, no derradeiro "set" triunfou o quadro visitante por 3 a 2. Como facilmente depreendemos bastante equilibrado foi o "set" inicial, tendo a nossa Escola apresentado maior combatividade. Mais decisivos que os nossos, os visitantes reagiram bem no "set" seguinte, vindo entretanto a perder o 3.º "set" e ganhar o 4.º.

OS QUADROS

As duas turmas estavam assim formadas: E.T.Av. — Rand, Carrasco, Dionisio, Abrão, Lima e Paulo, E. de Aer. Aladim, Mattos, Barbosa, Jorge, Carvalho e Fernandes. A arbitragem esteve confiada ao Sr. Ismar Lettra, cujas decisões foram julgadas a contento geral.

EXPRESSIVA VITÓRIA DA E.T.Av. EM CESTOBOL

A pelêja de bola ao cesto foi travada no mesmo local da partida anterior, isto é, às 20.30 h. no ginásio da A. A. São Paulo, na Ponte das Bandeiras. Público numeroso ali esteve, destacando-se o contingente de nossa Escola com seu hinos e seus vibrantes "aleguás". Iniciando a partida com muito entusiasmo, os visitantes lograram vencer no primeiro tempo pela contagem de 25 a 22, não obstante os esforços do "quinteto" local. Vimos, todavia no período final, reação magnífica da nossa Escola, que, exercendo a marcação por zona, logrou manter-se na dianteira até os instantes finais do choque, quando os visitantes conseguiram empatar.

A PRORROGAÇÃO

Emocionantes e quasi dramáticos foram os 5 minutos regulamentares da prorrogação da partida.

Os dois "quintetos" atiraram-se decididamente ao ataque, contra-atacando quando havia ensejo, até que os nossos bravos rapazes, assumindo a ofensiva, lograram abater o forte quadro visitante por 54x51. A arbitragem esteve confiada ao veterano e competente "crack" Sr. Jacome Nigri, irmão do técnico instrutor Romeu Nigri, ora dirigindo o preparo do "five" da nossa Escola, o qual recebeu merecidas felicitações por sua correta atuação.

QUADROS E MARCADORES

Os dois quintetos estavam constituídos da seguinte forma: E.T.Av. — Nigri, (cap. 21), Hélio (13), Santista (6), Deodato, Newton (14), Caiafa e Caldeira.

E. de Aer. — Walter (cap. 19), Hugo (12), Wanderley, Lessa (4), Franco (10), José (4), Jajá (2) e Ubaldo.

MOVIMENTO TÉCNICO

Foi registrado o seguinte movimento técnico: E.T.Av. — Faltas pessoais, 9; técnicas, 0; faltas desclassificantes não houve. E. Aer. — Faltas pessoais, 11; técnicas 1; faltas desclassificantes, não houve.

A arbitragem, como dissemos linhas atrás, esteve a cargo de Jacome Nigri, auxiliado pelos seguintes "oficiais": Anotador, 1.º Sgt. Aladim, cronmetrista, 3.º Sgt. Célio Cruz Silveira, Martins; fiscal Donato Gaeta e representante da mesa, Sgts. Florêncio e Salgado.

E.T.Av.'s GREAT VICTORY IN BASKET-BALL

The basket-ball match was held at 8.30 p.m. in the same place as the previous game, namely at the gymnasium of the "A. A. São Paulo" at the "Ponte das Bandeiras". A great number of people attended the game and the School's supporters sang and cheered. The game began with a great deal of enthusiasm and the visitors managed to lead the first half by the close score of 25 to 22 in spite of the efforts of the local team.

In the second half our players used the "zone defense" system and managed to remain ahead up to the final instants of the game when the visiting team tied the score.



O quadro da Esc.-in.

THE EXTRA TIME

The regulation extra 5 minutes were very thrilling and almost dramatic.

The two teams threw themselves into the battle with all their might and main, attacking and counter-attacking until our game boys took the offensive and beat their opponents by the score of 54-51.

The game was refereed by the old-time star player Mr. Jacome Nigri brother of coach Romeu Nigri who is now training the E.T.Av. "five". He deserves our compliments for his excellent refereeing.

TEAMS AND SCORES

The teams' players and their respective scores were the following:

E.T.Av.	E. de Aer.
Nigri (capt.) 21	Walter (capt.) 19
Hélio — 13	Hugo — 12
Santista — 6	Wanderley — 4
Deodato — 14	Lessa — 10
Newton — 14	Franco — 4
Caiafa — 2	José — 4
Caldeira — 2	Jajá — 2
	Ubaldo — 2
54	51

TECHNICALITIES

The technical register of the game was as follows: E.T.Av. — Personal fouls — 9, technical fouls — 0; there were no disqualifying fouls.

2 A 2 NO PRELÍO DE FUTEBOL

A pelêja de futebol foi realizada no campo do C. A. Ipiranga, às 10 horas de domingo, dia 25, apresentando-se as dependências do "veterano" da "Colina Histórica", bastante concorridas, com regular assistência. Viu-se em campo movimentação e boa técnica empregando-se os dois conjuntos com muito entusiasmo e vontade de acertar. O resultado da 1.ª fase foi empate em 1 tento, tendo os rapazes da nossa Escola, por intermédio de Fraga, aos 25 minutos, aberto a contagem. Aos 32 minutos entretanto, depois de boa avançada o extrema esquerda visitante, Franco, assinala o empate.

2 A 1 PRO' E.T.Av.

Os dois conjuntos voltam para disputar os 40 minutos finais, dispostos a todo custo a quebrar o empate. Assim, aos 20 minutos do período final, Marrom que estava substituindo o ponta esquerda Peixoto que saiu contundido, marcou o 2.º tento com oportuno golpe de cabeça. Mas estava escrito que não ganharíamos o jogo. Infortunadamente aos 32 minutos, há um "cchilo" por parte da nossa defesa, o que redundou no tento de empate dos visitantes, muito bem marcado por Carioca.

OS QUE SE DESTACARAM

Entre os nossos elementos merecem destaque especial, pela segurança com que atuaram, os seguintes: Nêlio e Ramos, respectivamente meia direita e meia esquerda, vítimas de lamentáveis acidentes que nos privaram de seu concurso na parte final do encontro. A defesa mui sólida com o trio Joãozinho, João Pinto e Mário num dia de gala. Dos visitantes, justo se torna destacarmos: o trio final com José, Vilas Bôas e Walter; o médio direito Aladim e o centro avanço Castro Neto.

OS QUADROS

Os dois quadros apresentaram a seguinte formação:

E.T.Av. — Joãozinho, João Pinto e Mário; Diamante, Apolinário e Lagreca; Mascote, Nêlio (depois Djalma), Fraga, Ramos (depois Capichaba) e Peixoto (depois Marrom).
E. de Aer. — José, Vilas Bôas e Walter; Aladim, Fred

E. de Aer. — Personal fouls — 11; technical fouls — 1; there were no disqualifying fouls.

As we said before, the referee was Mr. Jacome Nigri, who was helped by the following "officials": score-keeper, 1st. Sgt. Aladim, time-keeper, 3rd. Sgt. Cêlio Cruz Silveira Martins, examiner Domato Gaeta, board representatives Sgts. Florencio and Salgado.

FOOTBALL MATCH ENDS IN A TIE

The football match was held at the field of the Ipiranga Athletic Club at 10 a.m. Sunday, 25. The stands of the field at the "Historic Hill" were quite crowded. The game was pretty fast and the players demonstrated very good technique and tried very hard to open up the score.

After 25 minutes of a hard game Fraga scored for our School but at the 32 minute mark Franco, the visiting team's outside left, tied the score.

E.T.Av. LEADS BY 1 GOAL

The teams entered the field to play off the remaining 40 minutes and each was firmly determined to break the tie. Thus, after 20 minutes of the second half-time Marrom scored the second goal with his head. He was substituting for Peixoto the outside left who had been hurt and had to leave the field. Unfortunately after 32 minutes of play our defense was caught "napping" and this resulted in a very well scored goal by Carioca of the visiting team.

THE OUTSTANDING PLAYERS

Among the players of our team the following were outstanding: Nêlio and Ramos half-right and half-left respectively. Having been hurt by an unfortunate accident these two men were unable to give their help in the final part of the game. The solid defense made up of the "trio" Joãozinho, João Pinto and Mario was in one of its best days. The star players of the visiting team were the "trio", José, Vilas Bôas and Walter; the inside-right Aladim and the center-forward Castro Neto.

THE TEAMS

The lineup of the teams were as follows:

e Giacinto; Literja, Marcelino, Castro Neto, Maia e Franco (depois Carioca). A atuação imparcial e correta do Sr. Antonio Garcia Filho, foi de molde a merecer elogios.



A "horinha" do café



Instrução militar teórica, ao ar livre.



WHAT'S FAZING

Jeanette Thede e John Treacy.



Em comemoração ao segundo aniversário da chegada ao Brasil, da terceira turma de instrutores realizou-se um jantar no "Roof do Excelsior". A turma conta presentemente com os seguintes elementos: E. N. Featherstone e Bill Boddy do Departamento de Solda. Bill Lehman e Gordon "Prince" Olmstead do Departamento de Aviação. Donald Sprague gerente do Departamento do Pessoal. Bill Stockley, do Departamento de Electricidade. John "Buck" Setzer do Departamento de Instrumentos. Dover Fouts do Departamento de Auxílios de Instrução e esposa de Mr. MacWilliams do Departamento de Compras.

Uma das atrações da festa, foi sem dúvida alguma os cartões de posse (idéia de Dover Fouts) com as caricaturas de cada um executadas pela pena de ouro de Armand Williams.

O "Clube das Espôsas", realizou em 21 de Novembro (quarta-feira) um pique-nique a Interlagos. A organização esteve a cargo de Mrs. Ted Treff e Mrs. John Thompson. Todas as pessoas que compareceram ao mesmo, foram unânimes em afirmar que o pique-nique foi um verdadeiro sucesso. Este "clube" oferece às espôsas recém-chegadas uma oportunidade de entrarem em contato com a "Família" E.T.A.V.

Nosso objetivo esta semana não é tão feroz como seu retrato leva a crer: como qualquer moça poderá afirmar



Thursday evening, Nov. 29th., the 3rd. group of Instructors to arrive at E.T.A.V. celebrated their second anniversary by having a dinner party at the "Excelsior Roof". The nine remaining members are as follows, E. N. Featherstone and Bill Boddy both of Welding. Bill Lehman and Gordon "Prince" Olmstead of Aircraft, Donald Sprague, Personnel Manager. Bill Stockley, Electricity, John "Buck" Setzer of Instruments, Dover Fouts, Training Aids and Mrs. Marie Williams, formerly of the English Department and wife of Mac Williams., Purchasing Agent.

One of the highlights of the party was the clever place cards idea by Dover Fouts, artistry by Armand Williams. Each place-card was a 6 inch caricature, cleverly done.

Mrs. Ted Treff and Mrs. John Thompson were in charge of the Wives Club picnic held Wednesday, Nov. 21st. at Interlagos. From all reports a good time was enjoyed by all. This organization offers an excellent way for newly-arrived wives to get acquainted with the rest of our E.T.A.V. "family".

Our subject this week is not nearly as ferocious as his portrait would lead you to believe; as almost any girl will affirm, he is unusually sweet and gentle. However, as to physique — he's a veritable Bernard Mac Fadden.

Born in Buffalo, coasting through boyhood and the early school years, he is to be found some years later matriculating at the University of Rochester, specializing there in mechanical engineering and sundry collegiate pastimes. A star footballer, he played tackle for the varsity, and on the side, coach and halfback for a semi-pro outfit — thus becoming one of the rare college players ever to realize any material gain from the pig-skin ellipsoid... Summer vacations from college found him experimenting in electricity at the expense of Eastman Kodak.

As time unreeals we find him as a trouble-shooting representative for Bell Aircraft, alma mater of many another Escola instructor. Chasing P-39's over the States and Mexico, he chanced to witness the initial flight of the first B-29 produced in Wichita, and its narrow escape from disaster by fire... Six months for Bell in the mysterious everglades of Florida occasioned trouble-shooting more for mosquitos than for airplanes, except for one bad crash in an almost impassable swamp. Four days were spent in trudging but three miles through the goocy mcrass. (We really shouldn't tell things like this about Florida.)

During training in Coral Gables these same mangrove swamps held another adventure for our man. While wading and pushing a small boat through a shallow bayou along the Gulf coast, he felt his leg grasped by the slimy tentacle of a giant squid as it attempted to drag him into deep water. With a file furnished by his

ele é extraordinariamente afável e gentil. Embora, quanto ao físico... é um verdadeiro Bernard MacFadden.

Nasceu em Buffalo, onde passou sua infância e primeiros anos escolares e vamos encontrá-lo alguns anos mais tarde matriculado na Universidade de Rochester, especializando-se em engenharia mecânica e vários períodos escolares.

"Crack" em futebol, atuou como avante na Universidade. Como "bico" era treinador e "halfback" num quadro semi-profissional, tornando-se assim um dos raros jogadores colegiais capazes de auferir lucros com a pelota...

Nas férias escolares achamo-lo treinando em eletricidade às custas da Eastman Kodak.

Com o correr dos tempos é encontrado como um dos retificadores da Bell Aircraft, alma mater de muitos instrutores da Escola. Pilotando um caça P-39, nos céus dos Estados Unidos e México, teve a oportunidade de testemunhar o vôo experimental do B-29 construído em Wichita e sua quase destruição pelo fogo. Durante seis meses quando trabalhava para a Bell nos misteriosos pântanos de Flórida, "atava" mais mosquitos que defeitos em aviões, com exceção de um desastre num dos pântanos mais indecifráveis. Gastou quatro dias "andando" três milhas no grudento lamaçal. (Realmente, não devíamos contar cousas assim sobre Flórida).

Durante o treino em Coral Gables estes mesmos charcos proporcionaram outra aventura a nosso homem:

girl companion as a scanty weapon he plunged again and again into the head and eyes of the monster until man, beast and water were dyed an inky black and the tentacle loosed its deadly hold. As recounted in Coral Gables, the story raised a few jaded eyebrows — but it's certified grade — A truth.

Now a local leader in sports, our dragon slayer is seen frequently in the company of three other well known village wits; and is linked romantically with a certain Brazilian lass... His favorite color, of course: brunette.

Passava a vácu, empurrando um pequeno barco num trecho raso da costa do Golfo quando sentiu sua perna agarada por viscoso tentáculo de um gigantesco polvo que procurava arrastá-lo para a profundidade das águas. Tendo como arma um simples furador de papel, fornecido pela moça que o acompanhava, golpeou uma vez, mais outra, a cabeça e os olhos do monstro, até que, homem, besta e águas ficaram tintos de negro e o tentáculo soltou sua presa de morte. Contada em Coral Gables a história suscitou certa dúvida, mas foi classificada, grau A-verdade.

Agora, "leader" local em esportes, nosso matador de dragão é visto frequentemente em companhia de três bem conhecidos sabichões da cidade; está também encadeado romanticamente a certa senhorita brasileira... Seu tipo predileto, sem dúvida: morena.

REPORTAGEM DO ENCONTRO DE VOLEIBOL ENTRE AS EQUIPES DO SÃO PAULO F. C. E

FUNCIONÁRIOS DA E.T.A.V.

Por HERNANI VELOSO BRAGA

Func. 179 da AM-4.

Sob o patrocínio da "A GAZETA", realizou-se no dia 28 do corrente na quadra, do Floresta, o encontro de Voleibol entre as equipes do São Paulo F. C. e de funcionários da Escola Técnica de Aviação.

O quadro de funcionários, organizado três dias antes do cotejo, foi na verdade um fácil adversário para o valeroso sexteto do São Paulo F. C., que possui um conjunto homogêneo e treinado.

Apesar do grande entusiasmo e força de vontade com que lutaram, os rapazes da E.T.A.V., tiveram de capitular ante a superioridade técnica de seus adversários por 2 a 0 (15 x 0 e 15 x 5).

O escore não diz por si o que foi a partida; foi disputadíssima até o seu último minuto, e, se os nossos rapazes não conseguiram abater o forte conjunto são-paulino, foi apenas por falta de treino em conjunto; isto ao invés de constituir motivo de desânimo aos bravos funcionários, apenas serviu-lhes de estímulo, pois, começarão a treinar todas as terças e sextas-feiras em nossa quadra, porquanto desejam desferrar o revés.

Na equipe de funcionários não há nomes a salientar; todos cooperaram na medida do possível, empregando o máximo de suas energias e conhecimentos para a conquista da vitória.

O quadro Etaviano alinhou-se da seguinte maneira: Lauro (Capitão — Velloso — Toledo — Rubens — Cesar e Jorge.

Antes de ser iniciado o encontro, o Sargento Cabral proferiu breves palavras salientando o significado da partida e fazendo a entrega ao São Paulo F. C. de uma flâmula da E. T. Av. Agradecendo, disse o capitão da equipe tricolor: "É para o São Paulo F. C. uma honra ser distinguido com a flâmula da E.T.A.V., e podem estar certos de que, vencido ou vencedor, o São Paulo F. C. colocará esta lembrança entre os muitos troféus conseguidos pelo "Mais querido da cidade" num lugar de real destaque."

Sponsored by the "Gazeta", a volley ball match between the teams of the São Paulo Foot-ball Club and employees of Escola Técnica de Aviação took place on the 28th. at the court of the Floresta.

The employees' team was organized three days before the game and was really an easy opponent for the strong team of the São Paulo F. C., which is homogeneous and well trained.

In spite of the great enthusiasm and fighting spirit of the E.T.A.V. boys they were defeated by the technical superiority of their opponents by the score of 2 sets to 0. (15x0 and 15x5).

The score is not a true indication of the game. It was very well balanced up to the last minute and if our boys were not able to beat the São Paulo team it was only through lack of training and team-work. This was a great encouragement to the employees for they will begin to train every Tuesday and Friday at our court so that they may develop good form.

There were no outstanding players on the employees' team for they all cooperated to the extent of their possibilities using all their energy and knowledge to obtain victory.

The E.T.A.V. team was made up as follows:—

Lauro (capt.) - Velloso - Toledo - Rubens - Cesar e Jorge.

Before the start of the game Sergeant Cabral spoke a few words and gave an E.T.A.V. pennant to the São Paulo F. C.. Thanking him, the captain of the latter team said: "It is a great honor for the São Paulo F. C. to receive a banner of E.T.A.V. and you may be sure that, win or lose, we will keep this remembrance in a special place among the many trophies which this Club has received."



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 Hortiz — Comandante do Grupo Mixto de Instrução.

Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar

Capitão Med. Aer. Fernando Martins Mendes — Chefe do C. M.

2.º Ten. Av. Arivaldo 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

Ten. Av. Arivaldo Villela REDATOR ASSIST.
Mary Wickerhauser REDATORA-CHEFE

REDADORES ASSOCIADOS

Arman Williams ARTISTA ASSOCIADO
Vinicius Piazza ARTISTA ASSOCIADO
Dover Fouts e W. Koerner..... SECÇÃO ESPORTIVA

Jeannette Thede }
John Treacy } **WHAT'S FAZING**

Ilka Bruck Lacerda..... SECÇÃO DOS ALUNOS

REDADORES ALUNOS:

Carlos Maia de Souza (1212) } Alunadas
Hugo Maia de Souza (980) }
Arivaldo Corrêa Pinto (1185).. ESPECIALIDADES
Rui Rezende (956) S.A.E.T.A.
Florivaldo Gomes (1648)..... NOTÍCIAS LITERARIAS
Antônio B. Musa (1685) ESPORTES