

5-12-1944

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1944-05

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 1944-05" (1944). *Papel Pega-Mosca*. 88.

<https://commons.erau.edu/ua-papel-pega-mosca/88>

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 Pêga - Mosca

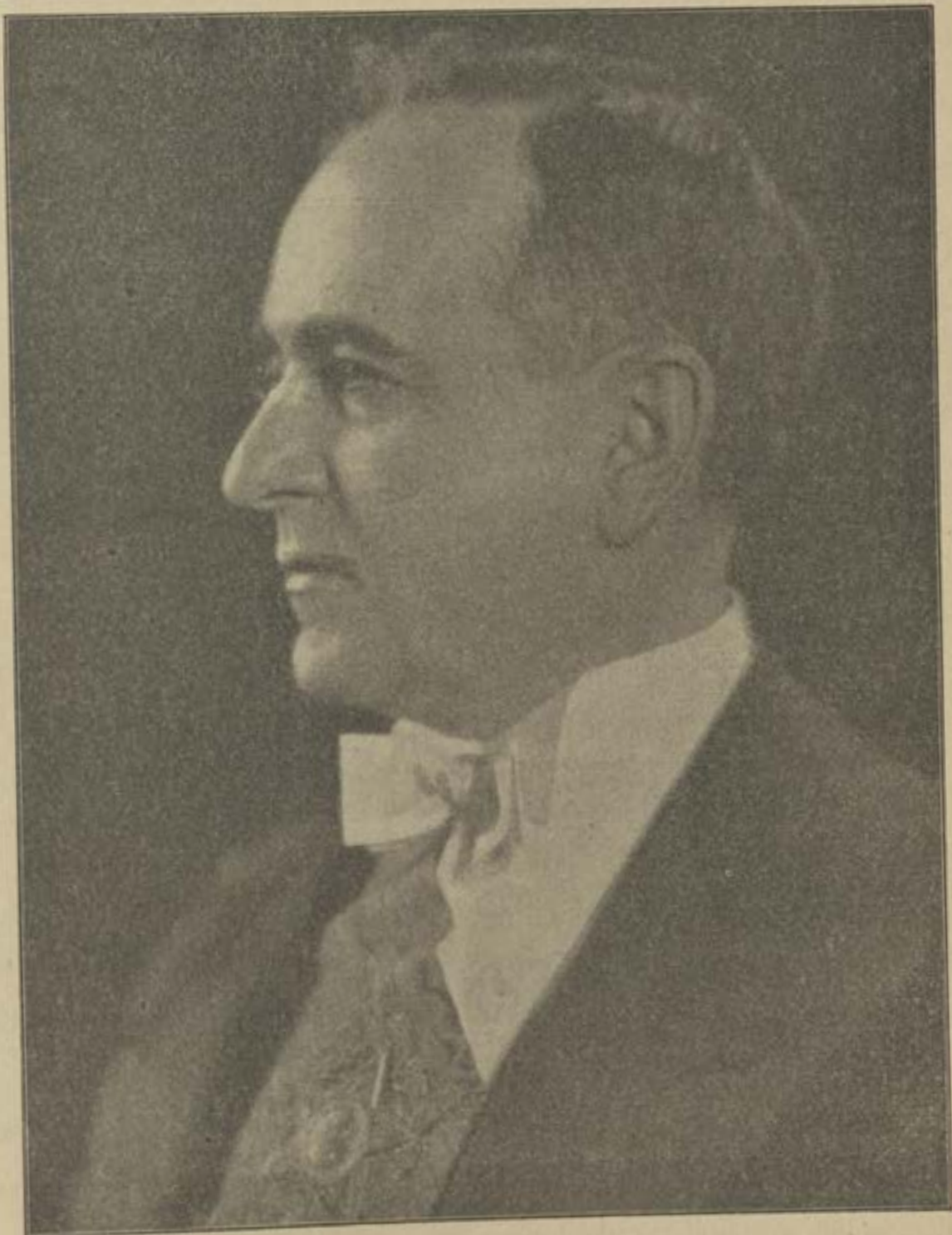
STICK WITH IT

VOL. 1

12 DE MAIO DE 1944

N.º 15

★ ★ ★ *Special Inauguration Edition* ★ ★ ★



SUA EXELENÇIA DR. GETULIO VARGAS

PRES. VARGAS INAUGURATES ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

With impressive ceremonies, the Technical School of Aviation of São Paulo was formally inaugurated on Tuesday, May 2, 1944 in the presence of Sua Ex. Dr. Getulio Vargas, President of Brasil and high ranking Brazilian officials; Mr. John Paul Riddle and his administrative staff and corps of instructors, together with the entire student body of cadets, Brazilian personnel and many distinguished guests.

It was a colorful and beautiful scene that unfolded itself as President Vargas entered the main portal in front of the school at 10:45 a.m. Immediately in front was an honor guard of cadets, standing at attention with military alertness; to the right, the entire group of North American instructors and instructoresses; to the left, a covered stand in which were the Brazilian officials, military, aviation and naval officers; the clergy, United States Army Air Forces officers and the civilian guests. Immediately in front of the stand and to the rear of the student honor guard stood the administrative staff of the school headed by the director, James E. Blakeley, who held a standard from which floated the Brazilian national flag.

In the back ground was the school building, resplendent and shining in the sunlight, profusely decorated with flowers, palms and many tropical plants.

The President was met at the gate by Major João Mendes da Silva, military commandant of the school and John Paul Riddle and made an inspection of the honor guard which was in command of Capt. Joaquim Bueno Brandão. He was then escorted to the stand and intently viewed the ceremonies which followed.

At this point Mr. Riddle, received from Mr. Blakeley the Brazilian flag and advanced with it to a place in front of the stand where the colors were blessed by Monsenhor José Maria Monteiro, vicar general of the chapter of São Paulo.

Following this rite Mr. Riddle presented the colors to Major Silva saying:

"Your Excellency, Mr. President, Mr. Air Minister, Brigadeiro Appel Netto and Major Mendes da Silva.

It is indeed a great privilege and a great honor to be called upon and allowed to carry on the work which is being undertaken here.

At this time, the most critical time in civilization, it is more important that our two great nations keep together than ever before.

The great people of Brasil and the people of North America have a single ideal and for this ideal we will continue to fight.

The peoples of these two Nations may have to continue to fight to keep the liberty and the civilization as we know it on this earth.

Much will depend on the Brazilian Air Force, not only in the history of this country but in the future history of this continent and the history of the world.

The Air Forces have held the tide of battle

Segunda Feira, dia 2 de Maio de 1944, foi marcado pela empolgante cerimonia realizada por ocasião da inauguração oficial da Escola Técnica de Aviação de São Paulo com a presença de Sua Excia. Dr. Getulio Vargas, Presidente do Brasil, e grande representação da oficialidade, Sr. John Paul Riddle, a administração e corpo de instrutores, com todo o corpo de alunos, o pessoal Brasileiro, e muitos convidados.

A entrada do Presidente Vargas na Escola as 10.45 teve início uma cena verdadeiramente empolgante. Em frente ao portão achava-se a guarda de honra formada de estudantes, em continência e com garbo militar. A direita da entrada localizava-se todo o grupo de instrutores Norte Americanos. A esquerda estava armado um palanque destinado a oficialidade Brasileira, formada de representantes do exercito, aviação e marinha, dos representantes do clero, os oficiais das Forças Aereas do exercito dos Estados Unidos, e os convidados civis. Defronte ao palanque e a retarguarda da guarda de honra achava-se a administração da Escola, cujo Diretor, Sr. James E. Blakeley, foi portador do pavilhão nacional.

Toda essa cena teve como fundo o predio central da Escola, imponente e resplandescente ao sol, artisticamente ornamentado, numa profusão de flores, palmeiras e plantas tropicais.

O chefe da nação foi recebido, quando de sua chegada a Escola, pelo representante do Ministerio da Aeronautica, o Major João Mendes da Silva e Sr. John Paul Riddle. Após as apresentações sua excia. passou em revista uma companhia formada por alunos do estabelecimento e comandada pelo Capitão Joaquim Bueno Brandão, sendo acompanhado até o palanque por altas patentes da aeronautica, de onde acompanhou a cerimonia.

A seguir Sr. Riddle recebeu a bandeira Brasileira do Sr. Blakeley, e avançou até defronte do palanque, onde foi abençoada por Monsenhor José Maria Monteiro, vigario capitular de São Paulo.

Continuando a cerimonia, o Sr. Riddle apresentou a bandeira ao Major Mendes da Silva dizendo:

A sua excelencia Sr. Presidente, Sr. Ministro do Ar, Brigadeiro Appel Netto e Major Mendes da Silva.

É um grande privilegio e uma grande honra ser chamado e permitido continuar com o trabalho que está sendo feito aqui.

Neste momento mais critico da civilização, é

(Continued on next page)



ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

(Continued from page 2)

and turned the enemy back, and now with two great men, Dr. Salgado Filho and General H. H. Arnold thoroughly familiar with the problem and seeing eye to eye we predict a great future for the Brazilian Air Force.

Ladies, Gentleman, Friends, and Students, it is a great honor and privilege to present this flag of your great country to the Escola Técnica de Aviação. I hope that it may be ever a symbol of progress and an incentive for the student body.

I present to the commanding officer Major Mendes da Silva for the school, the flag of Brasil."

In accepting, Major Silva thanked Mr. Riddle for the great honor bestowed.

Major Silva then turned to the color guard in command of Lt. Ariovaldo Villela and passed the banner to Lt. Villela where it took its place alongside the school flag, and the escort then joined the main body of the honor guard amid flourishes from the cadet drum and bugle corps.

The entire assemblage, Brazilian cadets and North American personnel alike, joined in singing the American and Brazilian national anthems.

Major Silva then invited President Vargas to inspect the school and conducted him and his staff to the front entrance of the main building where a ribbon in the Brazilian colors, held taught by two cadets at opposite sides of the portal, was stretched across the opening. The President

importantissimo que as nossas duas grandes nações conservem se juntas mais do que nunca.

O grande povo do Brasil e o povo da America do Norte tem um unico ideal e por esse ideal continuaremos a lutar.

Os povos dessas duas nações talvez tenham que continuar a lutar para conservar a liberdade e civilização como a conhecemos nesta terra. Muito dependerá da Força Aérea Brasileira não somente na historia deste pais mas na futura historia deste continente e do mundo.

As forças aéreas conteram a maré de batalha e rechassaram o inimigo, e agora com dois grandes homens como Dr. Salgado Filho e General H. H. Arnold completamente familiarizados com o problema e vendo olho-á-olho nós prevemos um grande futuro para a Força Aérea Brasileira.

Senhoras, senhores, amigos e estudantes. É uma grande honra e privilegio presentear esta bandeira do seu grande pais á Escola Técnica de Aviação. Eu espero que será sempre um simbolo de progresso e um estimulo ao corpo de estudantes.

Eu entrego ao Oficial Comandante Major Mendes da Silva para a Escola, a bandeira do Brasil.

Na aprovação, o Major Mendes da Silva agradeceu o Snr. Riddle pela grande honra dispensada. O Major Mendes da Silva passou então

(Please turn to page 4)

(Continued from page 3)

proceeded to cut the ribbon and thus was symbolized the formal opening of the school.

The official party then made a tour of inspection of the various classrooms of the school, terminating in the students' recreation room where six pictures covered with Brazilian flags, were unveiled. Air Minister Salgado Filho removed the banner from the picture of Pres. Vargas; Pres. Vargas unveiled the picture of Pres. Franklin D. Roosevelt; Mr. Riddle, the pictures of Air Minister Salgado Filho and Brigadeiro Appel Neto; Brigadeiro Appel Neto proceeded to unveil the pictures of Gen. H. H. Arnold, commander of the U. S. Army Air Forces and the picture of John Paul Riddle.

The Air Minister, Salgado Filho made a glowing speech describing the origin and growth of the Technical School of Aviation. The full text of the Air Minister's address will be found elsewhere in this issue.

At the conclusion of the remarks of the Air Minister, Pres. Vargas made a further tour of inspection of the classrooms which terminated at the office of the commandant, Major Silva where the "Book of Gold" of the School was inscribed by the President, who wrote therein as follows:

"I am motivated by great pleasure in seeing the inauguration of the Technical School of Aviation, knowing that the government is making every effort to expand the competence of the aeronautical arm, so highly desired by all air minded people."

After Pres. Vargas affixed his signature the other members of the official party did likewise.

Maj. Silva then escorted the President to the main gate of the school where he and his party were roundly applauded by the assembled crowd as the automobiles drove away at 12:10 p.m.

EXERCISES CONTINUE AFTER LUNCH

In the afternoon, the ceremonies were continued in the Cadets' Recreation Room at a gathering presided over by Maj. Silva. The Major introduced Mr. Riddle to the assemblage and he then unveiled pictures of Santos Dumont, known to all Brazilians as the "Father of Aviation", and General H. H. Arnold, commanding general of the United States Air Forces.

James E. Blakeley then delivered a speech in Portuguese on the life of Santos Dumont and Lt. Ariovaldo Villela gave a discourse in English on the lives of Wilbur and Orville Wright. The full text of both speeches will be found in another section of this issue.

Later there was dancing in the Cadets' dining hall to the music of Otto Wey and a buffet supper was served the guests by caterer Carlos Valle, under the supervision of George Thum.

The administrative staff of the school is as follows:

James Blakeley — Director
Dale L. Allen — Asst. Director
James Koger — Purchasing Agent
Donald F. Peck — Personnel Director
Fred B. Foote — Administrator
Theodore Treff — Chief Accountant
Guy Dasher — Technical Coordinator

a guarda da bandeira ao comando do tenente Ariovaldo Villela entregando-lha. A bandeira tomou então seu lugar ao lado daquela da Escola, e o acompanhamento unido a principal parte da guarda de honra, entre o esplendor dos tambores e clarins dos estudantes.

Toda a assistência, estudantes Brasileiros e pessoal Norte Americano agrupou-se cantando os hinos Brasileiro e Norte Americano.

Logo após sua excia. o Presidente Vargas, foi convidado pelo Major Mendes da Silva, para inspecionar a Escola, sendo conduzido, juntamente com a comitiva oficial, á entrada principal do prédio central, onde a fita com as cores do Brasil, era mantida por 2 cadetes, atravessando a entrada. O Presidente procedeu a inauguração oficial da escola, pelo ato simbolico da ruptura da fita.

Ao fim da visita teve inicio a festa, oferecida pela Escola Técnica, magnificamente iniciada com uma taça de champagne, para este fim, com o maximo gosto artistico, foram ornamentadas varias salas da Escola e o grande salão de recreação. Neste ultimo havia seis quadros, cobertos com bandeiras Brasileiras. O Snr. Salgado Filho, Ministro da Aeronáutica descobriu o do Presidente Vargas e Sua Excia. o do Presidente Franklin D. Roosevelt; o Snr. Riddle descobriu o do Snr. Salgado Filho, Ministro da Aeronáutica e do Brigadeiro Appel Neto procedendo este último a remoção das bandeiras de sobre as fotografias do General H. H. Arnold, comandante das Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos e do Snr. John Paul Riddle.

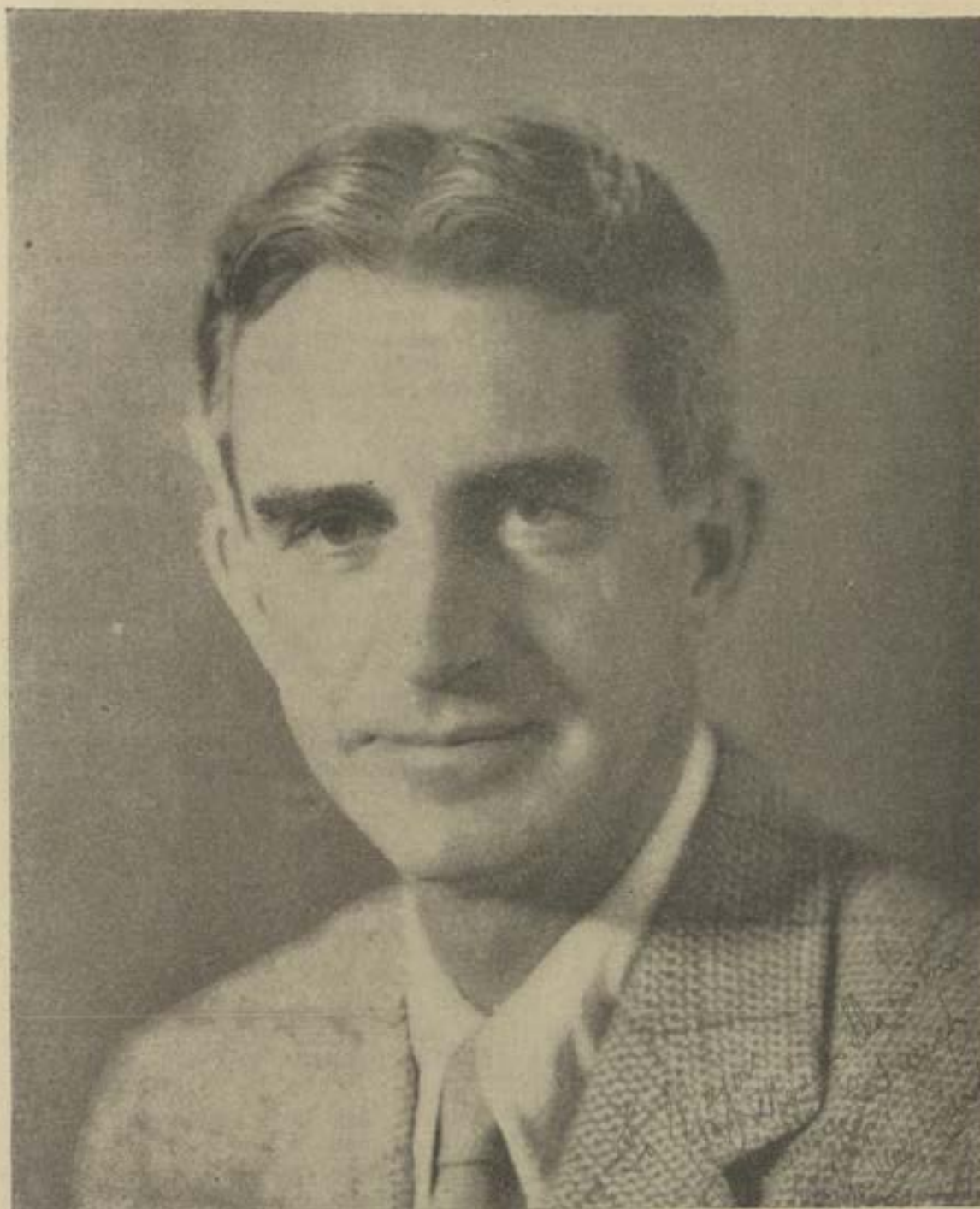
O Ministro da Aeronáutica, Snr. Salgado Filho fez um vibrante discurso descrevendo a origem e o desenvolvimento da Escola Técnica de Aviação. O texto completo do discurso do Ministro do Ar encontra-se em outra pagina desta edição.

Logo após a conclusão das observações do Ministro da Aeronáutica, o Presidente Vargas fez uma inspeção as diversas dependencias do estabelecimento, que foi terminada com a chegada a sala do Comandante, Major Mendes da Silva, onde se achava o "Livro de Ouro" da Escola, escrevendo nele, o Presidente Vargas, o que segue:—

"É um motivo de grande satisfação para mim, assistir a inauguração da Escola Técnica de Aviação, a boa vontade do Governo pelo engrandecimento da Aeronáutica e pela competencia e dedicação dos aviadores."

Esta impressão no "Livro de Ouro" da Escola, foi assinada não só pelo Presidente Vargas, mas pelos convidados de honra da festa oficial. Sua Excia., quando de sua partida da Escola, as 12.10 foi acompanhado pelo Major Mendes da Silva, sendo, juntamente com sua comitiva, entusiasticamente aplaudida pela numerosa assistência.

(Continued on page 5)



JOHN PAUL RIDDLE

(Continued from page 4)

James Lunnon — Chief Engineer
George Thum — Manager of Mess & Housing
Kent C. Englund — Supervisor of Students

Donald Sprague, Supervisor of Training, was absent on a business trip to the Embry Riddle Company at Miami, Fla.

A tarde, as cerimônias continuaram no salão de divertimentos dos cadetes presididas pelo Major Mendes da Silva. O Major apresentou o Sr. Riddle aos presentes e depois descobriu os retratos de Santos Dumont, conhecido por todos os Brasileiros como "Pae da Aviação", e do General

H. H. Arnold, General Comandante das Forças Aereas dos Estados Unidos.

O Sr. James E. Blakeley então pronunciou um discurso em Portugues sobre a vida de Santos Dumont, e o Tenente Ariovaldo Villela fez-se ouvir em Inglez falando sobre as vidas de Wilbur e Orville Wright. O texto completo dos dois discursos são encontrados em outra parte desta edição.

Mais tarde, sob a batuta de Otto Wey, houve um baile no salão de refeitório dos cadetes e foi servido um buffet aos convidados sob a direção do Sr. Carlos Valle e fiscalização do Sr. George Thum.

Following is a list of the guests:

Exmo. Snr. Dr. Marcondes Filho
 Exmo. Snr. Dr. Fernando Costa
 Exmo. Snr. Dr. Firno Freire
 Exmo. Snr. Major Brig. Armando F. Trompowsky
 Exmo. Snr. Brig. Antonio Appel Netto
 Exmo. Snr. Brig. Ivan Carpenter Ferreira
 General José Assis Brasil
 Dr. Gofredo Silva Telles
 Exmo. Snr. Dr. Mello Moraes
 Exmo. Snr. Dr. Sebastião Nogueira de Lima
 Exmo. Snr. Dr. Gonçalves Barbosa
 Exmo. Snr. Dr. Alfredo Issa
 Dr. Roberto Simonsen
 Dr. Walter Belhan
 Exmo. Snr. Dr. Adriano Marrey Junior
 Snr. Robert Smallbones
 Snr. Domingos Laurito
 Cap. Amilcar Dutra de Meneses
 Dr. Prof. Motta Filho
 Tenente Coronel Alvaro de Araujo
 Tenente Coronel Ignacio Loyola Daher

Major José Kahl Filho
 Major Homero Souto de Oliveira
 Tenente-coronel Cicero Mafra
 Majores Prist e Muller

Cel. Gaudie Ley
 Conego Rolim Loureiro
 Gilberto Cockraft de Sá
 Segadas Vianna
 Alvaro Guimarães Filho
 Mario Centola e Nelson Luiz do Rego
 Paulo Cleto Bezura de Freitas
 Armando de Oliveira Carvalho
 Martim Carlos
 José Gonçalves Casal

(Continued from page 5)

Ministro do Trabalho
 Interyentor Federal em São Paulo
 Chefe da Casa Militar de Pres. da Rep.
 Chefe do Estado Maior Aeronáutica
 Comandante da 4.ª Zona Aérea
 Diretor Geral do Material da Aeronáutica
 Presidente do Dep. Administrativo do Estado
 Secretario da Agricultura
 Secretario da Educação
 Secretario da Viação e Obras Publicas
 Secretario da Segurança
 Presidente da Federação das Indústrias
 Superintendente da Cia. Antartica
 Secretario da Justiça
 Consul Geral da Inglaterra
 Consul do Mexico
 Diretor Departamento Imprensa Propaganda
 Dir. Depto. Estadual Imprensa Propaganda
 Comandante da Base Aerea do Galeão
 Diretor do Centro de Preparação de Officiais da
 Reserva da Aeronáutica
 Base Aerea do Galeão
 Base Aerea de Porto Alegre
 Chefe do Estado Maior da 4.ª Zona Aérea
 Adidos ao Ministerio da Aeronáutica dos E. U.
 junto à embaixada americana no Rio de
 Janeiro
 Comandante da Fôrça Policial do Estado
 Chanceler do Arcebispado

Delegado
 Aviação Filme
 Auxiliar do gabinete do ministro da Aeronáutica
 Encarregado do serviço da imprensa do M. Aer.
 Fotografo do D. I. P.

LISTA DOS OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Major Av. Eng. João Mendes da Silva
 Capitão Assistente Joaquim Bueno Brandão
 1.º Ten. Med. Aer. Dr. Fernando Martins Mendes
 2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela
 Asp. Of. Med. Dr. José Gonsaga Ferreira de
 Carvalho

Asp. Of. Med. Dr. José Camargo
 Asp. Of. Med. Dr. José Carlos D'Andretta
 Asp. Of. Med. Dr. Ruy de Carvalho Braga
 Asp. Of. Med. Dr. Alfredo Rocco
 Asp. Of. Med. Dr. Marcelo Pio da Silva

DECRETO-LEI N.º 5.983

De 10 de Novembro de 1943.

Aprova termo de ajuste entre o Governo Brasileiro e cidadão Norte Americano, para instalação da Escola Técnica de Aviação.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição, decreta:

Artigo único. Fica aprovado o termo de ajuste assinado a 29 de Setembro do corrente ano pelo Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica, em nome do Governo do Brasil, e pelo cidadão Norte Americano John Paul Riddle, para a cessão, organização e manutenção de uma Escola Técnica de Aviação, no Estado de São Paulo, nos moldes da Embry Riddle School of Aviation, existente na cidade de Miami, Estado da Florida, Estados Unidos da América do Norte.

Rio de Janeiro, 10 de Novembro de 1943, 122.ª da Independência e 55.ª da República.

Joaquim Pedro Salgado Filho

GETULIO VARGAS.

PAPEL PÉGA-MOSCA

Publicado para os interesses dos estudantes, instrutores, graduados e auxiliares da Escola Técnica de Aviação.

JAMES BLAKELEY

Diretor

Temporário

CORPO DE REDATORES

Donald F. Peck Redator
 N. B. Durant Redator Assist.

REDATORES ASSOCIADOS

Dorothy Goggin ESCOLA DE INSTRUTORES
 Sandy Saunders SECÇÃO ESPORTIVA
 Jack Mala COMENTÁRIOS ESPORTIVOS
 Marie Williams

•
 Florence Williams CANTINHO DOS ESTUDANTES
 Nelson Pitzele OS INOCENTES NO EXTRANHEIRO
 Jorge Pontual NOTÍCIAS DOS ESTUDANTES
 Jeannette Chedek SECÇÃO DOS ESTUDANTES

AIR MINISTER DR. SALGADO MAKES STIRRING INAUGURATION ADDRESS

"Mr. President. It may seem strange that your Excellency is inaugurating this establishment after it is already functioning, but in Aeronautics everything has to be done in anticipation. And so, while in other services one inaugurates the job to be finished, here, many times we act differently. Aviation has to march ahead, and this has happened in our country even now, in which, following your Excellency's directions, we anticipated sending our forces outside of national territory, to fight at the side of our Allies, for the good of the salvation of the world.

This school is the greatest event which could happen for the progress and strengthening of national aviation.

An Air Force which has no mechanics to maintain it is an Air Force destined to stay at its base. Therefore the importance of this realization, which was only possible to realize, now, in Brazil is due to your foresight. What is being accomplished in this school, thanks to the North American cooperation and to the efforts of General Arnold in lending us the material, is extraordinary. The material is worth more than 4 million dollars (80 million cruzeiros) and what we see at present, is only the beginning of what is arriving in two ships with 664 volumes, apart from high powered four engined planes, which, with the equipment, also brought us a total of 130 instructors.

It is a school which, having a minimum amount of theory, has the object of giving practical instruction so that the pupils leaving here may immediately and with efficiency, work in their profession. One of the greatest needs is not only in aeronautics, but also in national industries, although it is true that in the first few years it will not be possible for us to furnish mechanics, who have graduated from here, because the necessities of our aviation are exacting a far greater number than we are preparing annually; later on there will be that possibility. As a beginning we will graduate 600 technicians but we are planning to raise that number to one thousand; even so, we are far below the number we need. In comparison with our regular school in which more emphasis is put upon theory, any mechanics have a two years course in certain specialized courses, where here 28 weeks are sufficient for perfection. In the beginning we are going to form specialists in 16 branches, including parachutists. We know that accidents may occur due to the imperfection of folding the parachutes. Here people are being trained not only in the upkeep of the material but also in the protection of human beings and in the use of equipment indispensable today in modern aviation, which is of service to pilots and parachutists.

This school, Mr. President, Professor Brotero told me a short time ago, is an example of the rapidity in installation from the moment when first talked of, the signing of the contract

(Please turn to page 8)

"Senhor presidente. A critica poderá parecer estranho que inaugure v. excia. este estabelecimento depois de estar em funcionamento mas, na Aeronáutica tudo tem que ser feito com antecipação. E assim, enquanto em outros serviços se inaugura a obra por acabar aqui muitas vezes procedemos diferentemente. É da própria arma; a aviação tem que andar avançada, e isso tem acontecido em nosso país, ainda mesmo agora, em que, seguindo as diretrizes de v. excia. antecipou-se na remessa de forças, que fora do território nacional, seguiram a lutar ao lado dos nossos aliados, em bem da salvação do mundo."

"Esta escola é o maior empreendimento que poderia agora ser levado a efeito pelo progresso e fortalecimento da aviação nacional.

Força aérea que não tem mecânicos para assistí-la é aviação destinada a ficar em terra. Daí a relevância desta realização que, só com o descortino de v. excia. seria possível concretizar-se agora no Brasil, porque realmente o que estamos fazendo nesta escola, graças à cooperação norte-americana, ao esforço do general Arnold em nos ceder o material, é extraordinário. Esse material vai a mais de quatro milhões de dólares (80 milhões de cruzeiros) e o que presentemente vemos é, tão só, o início do que está chegando em dois navios com 664 volumes, além de possantes aviões quadri-motores, que com os aparelhamentos nos trouxeram também os instrutores em número de 130. É uma escola que, tendo uma parte cultural mínima, objetiva, dar uma instrução prática, para que os alunos daqui saídos possam exercer imediatamente, com eficiência a sua profissão das mais necessárias, não só à Aeronáutica, como também, à indústria nacional, porque se é certo que nos primeiros anos não nos será permitido dispensar mecânicos, aqui formados, porque as necessidades de nossa aviação estão a exigir número muito superior aos que preparamos anualmente, mais tarde haverá essa possibilidade. De início, formaremos 600 técnicos, mas já projetamos elevar esse número a mil, mesmo assim ficando aquém dos elementos de que vamos precisando. Ao lado da nossa escola regular em que a parte cultural é mais aprimorada, pois levam ali os mecânicos dois anos no curso aqui em certas especialidades, serão suficientes 28 semanas como em outras de menor exigência para o aperfeiçoamento. De início vamos formar especialistas de 16 ramos, inclusive para dobrar paraquedas. Sabemos que podem ocorrer acidentes precisamente pela imperfeição do seu dobramento. Aqui estão sendo adestrados alunos não só para a conservação do material, como, também no resguardo das criaturas, na utilização dos aparelhos hoje indispensáveis à aviação moderna de que se servem os pilotos e os contingentes de paraquedistas."

"Esta escola, sr. presidente, ainda há pouco me dizia o professor Brotero, é um exemplo de rapidez em instalação a contar das conversações sobre o empreendimento, assinatura do contrato

(Continued from page 7)

and the present reality began in July, and in September everything was ready. Thanks to the offer of General Arnold in a short time a complete school was able to leave the United States for operation in Brasil.

I must say that I was afraid because of our susceptibilities, of bringing foreigners to teach technical subjects in our country but I found out that it was impossible to obtain technicians among us to undertake the most modern advancement in American industry; we also needed instructors to give instruction in radio in the specialist school of Galeão. This realization was impossible because there were no technicians ready to teach this specialty. Therefore, it was necessary, thanks to the dedication and efforts of our officers, to withdraw some of them from the troops to teach those pupils. It is not possible to get an instructor in radio at short notice. At your Excellency's advice aviation officers were sent to the United States and are still there taking a course of two years. Today, with blind flight there is absolute necessity of perfect knowledge of the radio. Our old "olhometro" of our aviation of "arco e flexa" had to be abandoned to give way to the technical demands of actual aviation.

We must confess that in that specialty unfortunately we only had those who were curious. We brought those technicians here when they were offered by General Arnold. Upon speaking to me on this matter he referred to Mr. Paul Riddle, taking the opportunity of telling me that this gentleman was one of the first in the development of North American Aviation. Because of his preparation, because of his character, because of his dedication, he was a saviour, because in the United States in spite of its advancement, like here, there was a need of technicians.

We must remember that in 1940 that Nation only had 6,500 men in the Air Force; in 1942 those 6,500 were transformed into 600,000 and in 1943 to the surprise of the world they presented the marvellous spectacle of an air force of two million five hundred thousand technicians and aviators, who saved the world from the German massacre.

That is the reason why, Mr. President, by listening to the advice of my technicians and conversing with General Arnold I brought to your Excellency the results of my trip to the United States; and your Excellency with your deep vision at once decided that the installation among us of a school for the perfection of technicians would be crowned with success and indispensable to our aviation and Brazilian industry. Our machines were becoming paralyzed in spite of the good will and the efforts of the mechanics and machinists that we had. It is not possible to change old material for new or to replace it without the continual presence of true technicians, with perfect knowledge of modern methods, exerting care for their functioning and conservation. The American technicians who are here are surprised at the attitude shown by our men, sur-

(Continued on next page)

e a presente realidade principiando em julho, já em setembro tínhamos tudo preparado. Graças ao oferecimento do general Arnold, em tão pouco tempo pôde sair dos Estados Unidos uma escola completa para funcionar no Brasil.

Devo dizer que eu tinha receio, pelas nossas susceptibilidades, em trazer estrangeiros para o ensino técnico em nosso país; mas verifiquei que era impossível obtermos técnicos entre nós para esse aparelhamento, o mais moderno da indústria americana; precisavamos também dos instrutores. Ao termos de dar instrução de rádio na Escola de Especialistas do Galeão, houve impossibilidade material dessa realização, por não existir um técnico perfeito em condições de ministrar essa especialidade. Foi preciso para isso, graças à dedicação e ao esforço dos nossos oficiais, retirar alguns deles da tropa para ensinar aqueles alunos. Aprimoraram-se no estudo cultural, para preparar os técnicos de que precisavamos. Não é possível improvisar um instrutor de rádio. A conselho de v. excia. foram mandados oficiais aviadores para os Estados Unidos, que ainda lá estão fazendo um curso de dois anos. Hoje, com o vôo cego, há necessidades absoluta do perfeito conhecimento do rádio. O antigo "olhometro" da nossa aviação de "arco e flexa", teve de ser abandonado para ceder lugar às exigências técnicas da atual aviação.

"Devo-se confessar que, nessa especialidade infelizmente só tínhamos curiosos. Trouxemos esses técnicos para aqui e quando nos foram oferecidos pela gal. Arnold, ao falar-me sobre o assunto, referiu-se ao sr. Paul Riddle, tendo oportunidade de me dizer que esse homem fôra um elemento primordial no desenvolvimento da aviação norte-americana. Pelo seu preparo, pelo seu caráter, pela sua dedicação foi um salvador, porque nos Estados Unidos, apesar do seu adiantamento, como aqui, havia carência de técnicos.

Sabe v. excia. que não sou homem de louva-minhas; sempre digo com sinceridade aquilo que sinto."

"É's porque, sr. presidente, ouvindo os conselhos dos meus técnicos e conversando com o general Arnold trouxe a v. excia. os resultados de minha viagem aos Estados Unidos; e v. excia. com sua profunda visão desde logo constatou como seria coroadada de êxito a instalação entre nós de uma escola de aperfeiçoamento de técnicos, indispensáveis, como disse não só à aviação, como à indústria brasileira. Nossas máquinas paralizavam, apesar da boa vontade e do esforço dos mecânicos e maquinistas que tínhamos, porque uns e outros não se improvisam. E não é possível a transformação de um material velho em novo ou a sua substituição sem a assistência contínua de verdadeiros técnicos, com o conhecimento perfeito das realizações modernas, exigindo cuidados para o seu funcionamento e conservação. Os técnicos americanos, que aqui se encontram estão admirados com a inclinação para as especialidades demonstrada pelos nossos homens, assombrados com a sua dedicação, sua inteligência, sua curiosidade. Mas o ensinamento era indispensável e eles o estão ministrando."

"Esta escola, senhor presidente, iniciada com

(Continued from previous page)

prised at their dedication, their intelligence and their curiosity.

This school, Mr. President, which began with the registration of 1918 pupils, now has almost 400 enrolled, 20 pupils being selected weekly. It is to be pointed out that manual labor in our country is no longer considered humiliating. Fortunately, through the evolution that is taking place in Brasil we can see that every kind of laborer is given consideration and is as worthy as an educated person. The one who makes a material effort deserves the same respect, the same consideration that you, Mr. President, gave him at the beginning of your Government, when you promised to each and everyone the same security of existence in old age and protection for their children and families.

The Brazilian workers recognized you for this fact yesterday at the huge celebration here in São Paulo. Manifestations of this nature are not improvised but are a result of the enthusiasm and gratitude, which only your great work or your mere presence can cause.

The dedication of your picture in this temple of work is not just a formality, either; it is a recognition of the gratitude from those interested in Brazilian aeronautics which you brought from the Army and Navy, where our pilots worked without uniformity. You united them into one great body that has reached today the development we are now witnessing. You created the Ministry of Aeronautics for the enlargement of this branch to the service of our country, which on account of its immense territory needs the shortening of distances, as you many times insisted, creating thus a better means of defense to our independence and integrity.

The pilots of the Brazilian Air Force have responded to the trust you put in them, doing their most in the defense of our coast, and sinking submarines of the aggressors who have come here, treacherously, to destroy the lives of our people.

National aviation owes this advance to you: The education of pilots inside and outside our territory and also the training of its technicians and mechanics.

It was to São Paulo that you wished to bring this school because São Paulo is the greatest industrial center of Brasil. São Paulo is the leader of our states for its greatness, for the effort of its sons and only you, Mr. President, without feelings for regionalism, were capable as a Brazilian citizen, to create in São Paulo the Escola Técnica de Aviação. By transferring this school of aeronautics to São Paulo and thereby organizing this greatest center of aviation in Brazil, disregarding all jealousies that might arise, you have rendered to the enterprising spirit of the sons of Brasil and to the patriotism of Paulistas a great homage.

We, of the Air Corps, are certain that this was the greatest step taken toward an outstanding air arm and you may rest assured that these aviators, trained in Brasil, and the United States, are united in the thought that it is a guarantee for the security of our country and for the progress of Brasil."

uma inscrição de 1918 alunos já conta com quase 400 matriculados pela seleção semanal que aqui se faz de vinte alunos.

É de salientar que agora as profissões braçais não são mais em nossa terra considerada humilhantes. Felizmente, pela evolução que se está operando no Brasil, podemos verificar que o trabalhador de qualquer espécie se considera e é tão digno quanto o cultural; o que se esforça materialmente merece o mesmo respeito, a mesma consideração, essa que v. excia. senhor presidente, lhe tem conferido desde os primórdios do seu governo, desde a sua plataforma prometendo-lhes dando todas as garantias, a uns e a outros as mesmas seguranças de existência na velhice, amparando-lhes os filhos, a família.

Os trabalhadores brasileiros bem o reconhecem e ainda ontem assistimos aquele espetáculo grandioso, presenciado aqui em São Paulo, o que milhares e milhares de proletários renderam a v. excia. a justa homenagem que merecia e de todo espontânea manifestações dessa natureza não se improvisam, resultam do entusiasmo e da gratidão, e só mesmo a obra grandiosa que v. excia. realiza, pode, com a sua simples presença provocar.

"A inauguração do retrato de v. excia. também neste templo de trabalho não é um ato formalístico; é exigência do reconhecimento da gratidão que deve a Aeronáutica brasileira a v. excia. que unindo-a trazendo-a do Exército e da Marinha, onde os nossos aviadores trabalhavam sem a precisa uniformidade, cada qual das organizações dando o melhor dos seus esforços, mas de maneira exparsa, apresentam hoje o grau de desenvolvimento em que a vemos. V. Excia. criou o Ministério da Aeronáutica para o engrandecimento dessa arma no serviço da nossa Pátria que, pela extensão do território exige o encurtamento das distâncias, cada vez mais, ficando assegurada a unidade brasileira, da qual v. excia. é grande paladino, dando, assim, maior meio de defesa à nossa integridade e soberania.

Os aviadores da Força Aérea Brasileira têm sabido corresponder à confiança de v. excia. dobrando-se em esforços para o resguardo do litoral, pondo a pique os indignos e perversos agressores que aqui vieram roubar, traiçoeiramente, a vida de nossos compatriotas.

Foi para São Paulo que v. excia. quis trazer esta Escola, porque é São Paulo o maior parque industrial do Brasil; é São Paulo o líder de nossos Estados, pela sua grandeza, pelo esforço de seus filhos. E só v. excia. sem regionalismos era capaz, como cidadão brasileiro, de criar em São Paulo, a Escola Técnica de Aviação, para aqui transferir a Escola de Aeronáutica e instalar o maior Parque Aeronáutico do Brasil, pouco ligando a ciúmadãs que pudessem surgir, mas rendendo esta homenagem devida ao Estado, ao espírito empreendedor de seus filhos, ao patriotismo dos paulistas.

Estamos, nós da Aviação, seguros e certos de que este foi a maior etapa vencida para que pudessemos ter uma aviação condigna. E pode v. excia. ficar convencido de que esses aviadores, formados no Brasil e formados nos Estados Unidos estão coesos com um só pensamento, que é a garantia da nossa Pátria, do progresso do Brasil."

THE LIFE OF SANTOS DUMONT

BY JAMES E. BLAKELEY

DIRECTOR ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO
(DELIVERED IN PORTUGUESE)

Nada mais justo e mais significativo para os americanos e brasileiros, do que a homenagem que hoje prestamos aos pioneiros da aviação, colocando os seus retratos nas paredes de uma mesma sala, numa escola trazida dos Estados Unidos. Santos Dumont e Irmãos Wright, não importa, para nós neste momento, quando estes e aqueles fizeram as suas experiências e a quem pertence a maior contribuição para a construção de aviões na fase incipiente. Essa missão fica para os historiadores e biógrafos.

Como Diretor da E.T.Av. tenho a grande satisfação de fazer aqui o elogio da obra de Alberto Santos Dumont, homem extraordinário que dedicou toda a sua mocidade às investigações em torno do vôo mecanizado.

Nascido em pequena vila mineira, tornaram-se seus pais abastados com o advento da cultura do café em terras paulistas e isso permitiu-lhe ir estudar em Paris, onde realizou as suas experiências. Começou construindo um balão esférico ao qual chamou de "Brasil" evocando sua patria. Ao segundo deu o nome de "A Musica" e do terceiro em diante deu o seu nome a uma série, lançando assim o "Santos Dumont" 1, 2 e 3, este equipado com pequeno motor que girava uma hélice de 4 metros cada pá, a 180 rotações por minuto.

Como os anteriores, avariou-se de encontro ao solo.

O "Santos Dumont" 4, com a forma de um charuto, foi o que trouxe maior sucesso ao inventor, pois foi com ele que tentou conquistar o premio "Deutsch" de 100.000 francos instituido para quem fizesse um giro em torno da Torre Eiffel. Fez o vôo entretanto em cinco minutos mais do que o tempo estabelecido no regulamento.

Poz-se em brios e construiu o "Santos Dumont" 5 com o qual insistiu em realizar a citada prova.

Mais uma vez a sua execução foi arguida de incompleta.

Pertinaz e ousado voltou pela terceira vez a realizar a prova com o "Santos Dumont" 6 em 1901 em presença de numerosa assistencia.

O seu direito ao premio continuou motivo de intensa polemica, intervindo então o doador a favor da sua entrega ao piloto brasileiro.

Santos Dumont no proposito de mostrar que não eram os proveitos materiais o objetivo do seu grande esforço, distribuiu a quantia entre os seus operarios.

Depois de tantas investigações no terreno dos dirigiveis, Santos Dumont passou a dedicar-se ao aeroplano, construindo então depois de sucessivos melhoramentos, um aparelho mais pesado do que o ar, que voou no campo de Bagatelle 220 metros, sob controle oficial do Aero Club.

Essa foi a sua principal demonstração feita no dia 23 de Outubro de 1906, com o seu 14-Bis, sob estrondosos aplausos do povo.

Santos Dumont nunca descansou como se

WRIGHT BROS., AIR PIONEERS

BY LT. ARIIVALDO VILLELA

ADJUTANT ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO
(DELIVERED IN ENGLISH)

Among the heroic figures in aviation history none have so richly earned their place as the Wright Brothers, Wilbur and Orville. Representative of midwestern American training and background, the turn of the century found the two brothers intent on early experiments in heavier than air craft.

From a youthful interest in gliders, the Wright Brothers turned with intense devotion to the establishment of new conceptions of flight and man's ability to maintain himself in the air with safety and certainty.

The last decade of the nineteenth century had been marked with persistent attempts by men of almost every nation to perfect a means by which man could propel himself thru the air. Ranging all the way from ungainly craft with flopping wings to gas-filled balloons, propelled by hand-driven propellers, mankind was definitely trying to take its place in the air.

In their little bicycle repair shop in Dayton, Ohio, the Wright brothers had long pondered and calculated over the confused and limited data that was man's record of his early conquest of the air. Applying their knowledge of mechanics, gained in earning a living, to their fond dream of flying, the two men finally discarded all preconceived notions of flight. Spurred on by Lilienthal's experiments with gliders, Wilbur successfully demonstrated his theory that a glider with a fixed center of gravity could be controlled by changing the angle of the wings and trailing surfaces.

The study of air currents and varying pressures necessitated some reliable means of deciding the intensities of these pressures, so the Wright Brothers in 1901 set up the first "wind tunnel" in which they were able to measure and demonstrate "Lift and Drag" on surfaces and to accurately calculate and evolve definite mathematical formulae covering the various phases of flight.

The next step was to develop an engine capable of providing power sufficient to maintain movement in the air. Here again, the Wright Brothers deviated from accepted theories and advocated an engine that required only $\frac{1}{4}$ to $\frac{1}{2}$ the power that others thought necessary for succesful flight. The result was a four-cylinder gasoline engine that produced 12 horsepower and was light in weight by comparison with existing engines. The engine, airplane and pilot on the first notable flight weighed only 750 pounds.

On December 17, 1903, at the controls of this crude flying machine, Orville Wright sailed into space to prove that man could control flight mechanically. Four succesful flights were made that day at Kitty Hawk, North Carolina, the longest flight lasting 59 seconds over a distance of 852 feet.

With the same intentness of purpose that carried them through early disappointments the Wright Brothers continued their experiments and hazardous flights and another advance was marked three years later when Wilbur Wright flew one of his planes around a 24-mile circular course. This flight lasted 38 minutes and clearly demonstrated that

(Continued next page)

(Continued from previous page)

vê. Mesmo depois de velho a sua imaginação continuou trabalhando pelo bem da humanidade. Os seus últimos dias passou-os na ilha de Guarujá, onde morreu aos 59 anos, consagrado pela admiração, respeito e gratidão de seus compatriotas.

Simples e modesto como em vida, aqui ficará Santos Dumont, para inspirar a todos os que trabalham ou estudam na Escola Técnica de Aviação, o esforço desinteressado para a conquista de novos e melhores recursos para a vida humana.

Nothing could be more just and significant to both Americans and Brazilians than the homage we are paying to-day to the pioneers of aviation in hanging their pictures on the walls of the same room in a school brought from the United States. It is not so important to us at this time whether Santos Dumont or the Wright Brothers gave the greatest development to aviation at its inception nor where they conducted their experiments. This task is left for the historians and biographers.

As the Director of Escola Técnica de Aviação I have the pleasure of praising the work of Alberto Santos Dumont, an extraordinary man who devoted all his youth to the investigation of mechanical flying.

Born in a little village in Minas Gerais, his parents became rich with the success of their coffee plantations in the State of São Paulo and this enabled him to study in Paris where he conducted his experiments. He first built a spherical balloon which he named "Brasil". The second balloon was called "The Music" and from the third on he gave his own name to a whole series, Santos Dumont 1, 2 and 3, the latter being equipped with a small engine attached to a propeller 8 meters long revolving at 180 revolutions per minute.

Like the others, it crashed.

The "Santos Dumont" N° 4 in the form of a big cigar, brought great success to its inventor. With it he tried to win the "Deutsch" prize of 100,000 francs, awarded to anyone who could fly around the Eiffel Tower. He flew around the tower but took five minutes longer than the specified time mentioned in the regulations.

He then built "Santos Dumont" N° 5 with which he insisted on repeating the experiment. Once again it was incomplete. Persevering and daring he tried a third time, with "Santos Dumont" N° 6, in 1901 before a large crowd.

His right to the prize gave cause to an intense discussion, in which the donor himself intervened in favor of the Brazilian flyer. Santos Dumont, to show that he did not aim to make money, distributed the prize among his workmen.

After many investigations regarding dirigibles Santos Dumont began studying airplanes and he built one, after various trials, heavier than air, which flew 220 meters, in the Bagatelle field, under the control of the officials of the Aero-Club.

That was his greatest demonstration made on October 26, 1906, with his 14-Bis before a big crowd who applauded him noisily.

the Wright Brothers had eliminated the great hazard of tail spins that formerly shadowed any attempts at turning a plane in the air.

In the period following 1905 the Wright Brothers expanded their activities to produce satisfactory airplanes, to interest governments in the possibilities of aviation, to found the company which today bears the proud name of Wright, one of the greatest of all manufacturers of airplanes and engines. Military aviation became a reality in 1912, when the United States gave the Wright Brothers the first contract for military planes, following successful demonstrations at Fort Meyers, Virginia. From country to country, the success and fame of the Wright Brothers spread and today, four decades later, we have come to accept as commonplace the fantastic possibilities of flight of man that Wilbur and Orville Wright whispered to each other as they worked in their little bicycle shop.

Men like the Wright Brothers, like Santos Dumont and Leonardo da Vinci were men of vision, men of mechanical genius and men devoted to the ideals of progress.

To the memory of these men, to the young men who will work and learn here, and to the men of great vision who have made this school possible — the Escola Técnica de Aviação will be an enduring tribute.

Entre as figuras heróicas na historia da aviação, nenhuma conquistou o seu lugar de forma tão saliente como os Irmãos Wright, Wilbur e Orville. Representantes da cultura e da tradição americana do "middlewest" o novo seculo veio encontra-los grandemente absorvidos nas primeiras experiências com aparelhos mais pesados do que o ar.

De um interesse em planadores, os Irmãos Wright dirigiram-se com grande devoção ao estabelecimento de novas concepções de voo e à habilidade do homem de manter-se no ar, com segurança e certeza.

A ultima década do século 19 foi marcada com as persistentes tentativas pelos homens de quasi todas as nações em aperfeiçoar os meios de locomoção pelo ar. Desde o desleigante aparelho de asas moveis até os balões cheios de gaz, propellidos por helices movidas a mão, a humanidade muito se tem esforçado para conseguir o seu lugar no ar.

Na sua pequena oficina de reparos para bicicleta, em Dayton, Ohio, os irmãos Wright vinham ponderando e calculando sobre os confusos e limitados dados de que dispunham nas suas mais remotas conquistas do ar.

Aplicando o seu conhecimento como mecanicos, ganharam o seu sustento para a realização do seu querido sonho em voar.

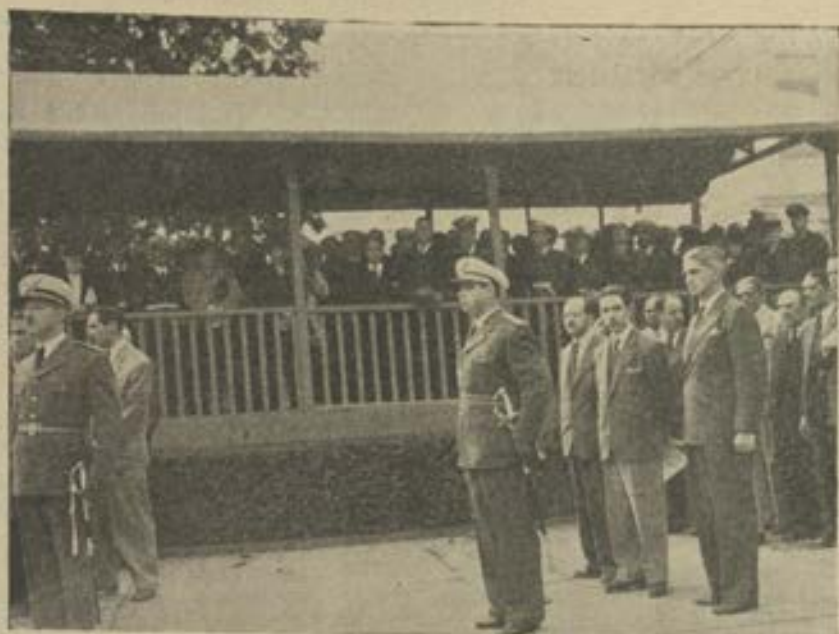
Finalmente desafiaram-se de todas as nações preconcebidas a certas do voo.

Estimulado pelas experiências de Filienthal em planadores William demonstrou, com grande sucesso, a sua teoria afirmando que um planador com um centro de gravidade fixo poderia ser controlado pela mudança do angulo das asas e das superficies de arrastos.



John Paul Riddle and James Blakeley inspect instructors.
 Brigadeiro Appel Netto talks with Mons. José M. Monteiro.
 Salgado Filho — Pres. Vargas — Marcondes Filho — Major Silva —
 Fernando Costa.

The North American Personnel
 Pres. Vargas about to enter
 The Cadet Honor Guard.



gather for the ceremonies.
"Palanque".

At attention during the national anthems.
Pres. Vargas arrives at School.
Mr. Riddle bids the President God-speed.

SANTOS DUMONT

Santos Dumont, as you see, never stopped experimenting. Even in his old age his imagination kept on working for the welfare of mankind. His last days were spent on the island of Guarujá, where he died at the age of 59, surrounded by the admiration, respect and gratitude of his fellow citizens.

Plain and modest as in life, Santos Dumont will remain here to inspire, all those who work and study in Escola Técnica de Aviação with the great effort for the conquest of new and better resources for human life.

William Deister Latest Arrival from Miami

The latest instructor to arrive from Miami, is William A. Deister, a specialist in radio. He is



Wm. A. Deister

a native of the State of Kansas and an alumnus of Dodge City Junior College, located in Dodge City, of the Sunflower State. Following his graduation, Mr. Deister became associated with Mid-Continent Airlines as a radio operator. With the outbreak of the war, he qualified as an instructor of radio with the Signal Corps of the U.S. Army, teaching at several

service schools, notably the radio school at Kansas City for W.A.C.S.

He is a keen student, and already "fala português bem."

O último instructor a chegar de Miami, foi o Sr. William A. Deister, especialista em radio. Ele é filho do Estado de Kansas e ex-aluno de Dodge City Junior College, da cidade de Dodge no Estado dos girásoes. Após graduar-se, o Sr. Deister associou-se ao "Mid-Continent Airlines" como operador de radio. Ao rebentar a guerra, qualificou-se como instrutor de radio com o Corpo de Sinais do Exército Norte Americano, dando aulas em várias escolas de serviço, notadamente a Escola de Radio em Kansas para a W.A.C.S.

É um estudioso, e já "fala bem o português."

My sincere appreciation and thanks are extended to the following who were extremely helpful in assisting in the arrangement incident to the inauguration of Escola Técnica de Aviação.

James E. Blakeley
Diretor

- | | | |
|---------------------|-------------------|------------------|
| Richard Atwood | Gregory Gallagher | Claude Miller |
| William Boody | Joe Graham | J. V. D. Perrine |
| Maurice Braxton | Robert House | Howard Senior |
| George Campbell | Merle Lang | J. Setzer |
| Robert Chandler | Charles Larimer | Albert Spies |
| Joe Ellis | Joseph Le May | Charles Soukup |
| Elbert Featherstone | William Lehman | W. C. Stokley |
| Howard Field | Luis Mata | David Thomas |
| Ralph Finn | Louis Matalin | A. J. Troy |
| Duvec Fouts | Charles Maxwell | Joseph Troxell |
| Guy Dasher | Fred Mueller | A. M. Williams |
| William Clewes | David Morris | Charlene Gould |

WRIGHT BROS

O estudo sobre as correntes de ar e das variadas pressões necessitam meios de confiança para decididas sobre a intensidade dessas pressões. Assim, os Irmãos Wright, em 1901, construíram o primeiro "tunel de vento" no qual eles foram capazes de demonstrar o modo pelo qual o vento poderia levantar e arrastar, as superfícies lisas, conseguiram calcular rigorosamente e desenvolver formulas matematicas definidas, cobrindo, assim, as varias fases do vôo.

O proximo passo foi o de desenvolver um motor capaz de produzir força suficiente para manter movimento no ar. Mais uma vez, os irmãos Wright desviaram-se das teorias em vôgas e defenderam um motor que requeria sómente de 1/4 a 1/2 de força que os outros pensavam ser necessario para que um vôo obtivesse sucesso. Como resultado surgiu um motor a gasolina de 4 cilindros que produzia 12 cavalos de força e muito leve em comparação com os motores já existentes. O motor, e avião e o piloto do primeiro vôo notavel pesavam sómente 340 kilos e 200 grms.

Em 17 de Dezembro, na direção de uma rustica machina voadora Orville Wright, provou que o homem poderia combater o vôo mecanicamente. Quatro vôos foram feitos com sucesso, aquele dia no Kitty Hawk, na Carolina do Norte, e, o mais demorado durou 59 segundos acima de 852 pés.

Com a mesma força de vontade com que atravessaram os primeiros desapontos, continuaram eles com as suas experiências e arriscados vôos e um outro passo foi dado três anos mais tarde, quando Wilbur Wright voou um dos seus aviões num curso circular de 24 milhas. Esse durou 38 minutos e demonstrou claramente que os Irmãos Wright tinham eliminado o grande risco da cauda que anteriormente muito atrapalhava as suas manobras no ar.

Num periodo que se seguiu em 1905, os Irmãos Wright expandiram as suas atividades, produzindo aviões satisfatorios e interessando os governos sobre as possibilidades da aviação, fundando uma companhia que hoje ostenta o orgulhoso nome dos Wright. E' uma das maiores fabricações em aviões e motores. A aviação militar tornou-se uma realidade em 1912, quando os Estados Unidos assinaram com os Irmãos Wright o primeiro contrato para aviões militares, em seguida as suas esplendidas demonstrações em Fort Meyer, na Virginia.

Espalhou-se de pais em pais a fama e o sucesso dos Irmãos Wright e, hoje, quatro decadas mais tarde, aceitamos como coisa comum a fantástica possibilidade de se poder voar que Wilbur e Orville Wright segredavam um a outro quando ainda trabalhavam na sua pequena oficina de bicicletas.

Homens como Santos Dumont, como os Irmãos Wright e Leonardo da Vinci, foram homens de visão, homens de génio na mecânica e homens devotados aos ideais de progresso.

A memória desses homens, aos jovens rapazes que trabalharão e aprenderão aqui, e aos homens de grande visão que tornaram possível esta Escola — a Escola Técnica de Aviação — será um tributo duradouro.

Secção dos Cadetes Estudantes

EDITADO POR
JEANNETTE M. CHEDICK

"NOTAS FOLKLORISTICAS"

(Continuação do n.º anterior)

"CÍCLO DOS VAQUEIROS"

(Continuação)

Veja-se a arrogancia contida nestes versos da variante dos versos acima, denominada a "Onça Massaróca", da mesma coleção:

Eu sou, a celebre onça,
Massaróca e destemida,
Mais de 500 poldrinhos,
Eu sangrei por esta vida!
Se não é isto verdade,
Tenho a memoria perdida.

A caça aos "barbatois", bois tresmalhados e criados nas selvas, ou tambem para elas levados quando novinhos, tornando-se, assim ferozes, para que deles fizessem os trovadores nas suas cantigas, foi tambem, origem de grande copia, de cantares. Dou abaixo alguns fragmentos da cantilena do:

"BOI MISTERIOSO"

Faziam desesseis anos
Que o boi estava sumido.
Até por muitas pessoas,
Ele já estava esquecido.
Quasi todos já pensavam,
Que ele tivesse morrido.

O coronel Sizenando
Tinha como devoção
Festejar todos os anos,
A imagem de São João.
Todo o ano era uma festa,
Não havia excessão.
Uma noite de São João,
Na fazenda Santa Rosa,
Só a noite de Natal,
Seria tão venturosa,
Porque em todo o sertão,
Aquela era a mais garbosa.

Duas classes ali dansavam,
Em redobrada alegria:
No salão da casa grande,
Os "Lords" da freguezia,
Em latada de capim,
A classe pobre que havia.

Depois de longa descrição da festa, com elogios rasgados, á pessoa do coronel Sizenando, conclúe o bardo.

Meia noite, mais ou menos,
Pôde o povo calcular,
O galo, pai do terreiro,
Estava perto de cantar,

Quando viram um touro preto,
No pateo se apresentar.

Meteu os cascos na terra,
Cobriu tudo com poeira,
Soltou um grito tão grande,
Que ouviu-se em toda a ribeira,
Deixou em cima da casa,
Todas as brasas da fogueira!!!

Dos cachorros da fazenda,
Nenhum siquer acudiu,
O gado urrava com medo,
Parte do povo fugiu.
O coronel Sizenando
Foi o unico que saiu.

Inda viu o vulto dele,
Que pelo páteo ia andando,
Chamou os cachorros todos,
Esses fugiam uivando!
O povo todo em silencio,
Já muitos se retirando!...
Então acabou-se a festa,
O povo se debandou,
Dos moradores de perto,
Lá um ou outro ficou,
Aquele clarão garboso,
Em escuro se tornou.

Longa é a serie de produções desse tipo. Preferimos as coligidas por Gustavo Barrôso por serem inéditas até a publicação do seu primoroso livro e pela rigorosa seleção com que foi elaborada a sua coletânea.

(Continua no proximo n.º)

"LEO NAM"

"UMA SUGESTÃO"

No dia primeiro de Maio, ouvindo dois alunos da Escola, tocando — e muito bem — um deles piano e o outro, violino, tive uma ideia e aqui vai a sugestão, mas espero que ela seja aceita depois do necessario julgamento; seria otimo se formassemos em nossa Escola, um conjunto de ritmos, igual aos muitos existentes em varios collegios, daqui mesmo do Brasil e tambem da America do Norte, desse admiravel e empreendedor povo Americano.

Não sei se nos Estados Unidos, existem conjuntos ritmicos nas escolas militares, mas que, nas Universidades e outras escolas, há sempre um pequeno grupo de rapazes que tocam varios instrumentos, formando assim, pequena orchestra, não há quem não saiba disso.

Gostaria, como grande apreciador da musica, que a minha sugestão não seja considerada ousada e descabida para que possa ser realizada.

"DO ALUNO — 330 —"

(Continuação da página 15)

"UMA CARTINHA EXTRAVIADA"...

"Sweet heart", estando em aula, estando a sós, esse nome não me sai do pensamento, soando docemente em meu ouvido. Onde quer que esteja sempre me aparece sua figura a me contemplar docemente com seus olhos melancolicos que em seu "habitat", falem em silencio. Hoje devagando na aula, absolutamente alheio a tudo que me rodeia surge repentinamente sua **imagem**.

Minha memoria divagando me transporta a um lugar maravilhoso, altos rochedos que entram pelo mar irado por esse avanço em seus dominios arrebenta suas ondas de encontro as pedras, produzindo grandes estrondos. Ligeira selva cobre as pedras e nessa selva é que eu sou levado por minha imaginação fertil. Contemplando a magnitudade da tarde que vem caindo, o mar querendo no horizonte alcançar o ceu. Não noto sinão quando perto, a **figura da pessoa que ultimamente, tomou conta de todo meu ser**. Por entre o ruido das ondas ouço uma clara voz que chama por meu nome. Admirado por ser encontrado em um lugar tão solitario e pouco frequentado fico calado, apenas observando.

Ela surge, senta-se ao meu lado e em silencio, fica admirando tambem a grandeza do dia em seu descanbar. Nesse interim a tarde chega ao fim o sol torna-se de um vermelho purpueo como que, mostrando seu poderio abalado ante o monte negro da noite que promete ser linda. Lançando seus últimos raios mais fortes como num desesperado adeus o disco vermelho desaparece no horizonte. É o término do dia, a noite aos poucos vem caindo e com ela surge a lua acompanhada de suas estrelas.

Ela ainda está ao meu lado.

Ponho o braço na pedra, **ela** encosta e, nesta posição, damos inicio a conversa "**recordando nossa historia**." A noite cai, o enorme disco prateado surge clareando tudo e todos. Com a lua, o barulho do mar e nos, o ambiente torna-se romancico e então damos vazão aos nossos sentimentos calorosos, influenciado pela poesia da noite. Fecho os olhos e sinto-me só, porem o contacto de seu corpo em meu braço faz-me ciente que **ela** está ao meu lado. Em dado momento sinto um movimento de sua parte, pensei que **ela** fosse embora, mas contra minhas expectativas, se aproxima para mais perto como se estivesse sentindo frio, procurando abrigo e quando quase o roçar em meu rosto, para instintivamente a proximo o rosto ao **dela** e, o roçar de meus labios nos dela resulta um prolongado beijo. Depois com seu rosto colado ao meu permanecemos longo tempo em silencio sem nada comentar.

Mas tarde **ela** diz que precisa ir e assim parte, a realidade vem voltando e acho-me novamente na classe, tendo perdido quasi toda a aula. Fico abismado como a minha, **inocencia, ingenuidade**, e a minha imaginação concebe coisas **tão realistas**.

"ZINGARA"

(Continúa na página 21)

"IMITAÇÃO DOS PASSAROS"

Porque, onde está o homem, há de estar sempre o inimigo do homem, se onde está o passaro, está sempre o amigo do passaro?

Compara um pouco a força que Deus te deu, com a fragilidade das avesinhas e, penitencia-te do teu erro!

Chegará o dia em que seremos todos irmãos, como essas criaturinhas aladas?... Dependerá de ti apenas esse milagre. Mas, para isso, é preciso que, desde já, te despojas de teu orgulho de ser homem. Os passaros deixariam de ser passaros, se tivessem semelhante sentimento. O que eles sentem apenas, é que são obras de criação e como tal, devem colaborar na universal harmonia.

Os passaros louvam a Deus nos seus cantos, mas os teus labios continuam a insultar aquele que te deu vida, ar, lús, e alegria de seres homem.

Os passaros não têm palacios ou tesouros, nem escravos ou armas para atacar os seus irmãos, mas o homem, continúa insistindo em possuir tudo isso.

Passaros não aprisionam outros passaros, nem transformam os seus ninhos em luxo ou vaidade. Eles são felizes, mesmo quando o homem os prendem em gaiolas ou o temporal os afugenta na mata, porque eles sabem que os outros passaros são seus irmãos e isto os recompensa e conforta de todos os sofrimentos, na terra!...

"UM ALUNO"

"SAUDADE"

Ela nos procura sempre que estamos sós... Vem chegando de mansinho, sorrateiramente e quando percebemos, é tarde para conte-la. Ela nos fala então de um passado proximo ou distante, da infancia alegre e despreocupada; recorda-nos festas, reuniões familiares ás quais, compareceram tantos dos que já se foram; lembra alegrias, tristezas, pessoas distantes, amigos ausentes...

As feridas já cicatrizadas pelo tempo, **ela** as reaviva, fazendo sangrar...

Desfilam então, os fantasmas que o tempo deixou distante; reconstroem-se as cénas que passaram.

É quando recordamos, quando sentimos os tempos idos. Tudo, no entanto, se dissipou como a nuvem que foge; tudo morreu... só ficando a saudade a nos definhar...

Porque será que a Saudade é sempre assim? Chega sem a gente perceber, lembra tanta coisa e se vai depois...

É quando se reflete sobre o passado, procurando esquece-lo, para poder viver o presente e o futuro.

Mas... será que a saudade existirá tambem no futuro?...

"ACOS"

"C'est pour voir de plus belles choses que souvent on ferme les yeux."

E. PONTIAC.

Muitas vezes, fechamos os olhos para vermos coisa mais belas.

THE INSTRUCTORS' SCHOOL

BY DOROTHY GOGGIN

Well, here we are again, after a weeks time out, and we do mean out. Many things have happened since the last time we were in print, but since this is still a column for the instructors I shall get technical again. More stuff has come to my notice that you might be interested in. And, by the way, if you feel that your department is being slighted by this column, come around and tell us and we'll hunt up some stuff for you too.

To eliminate possibility of internal leaks a new fixed spline gasket is to be installed in all Aeroproducts at the time of inspection or overhaul. It retains the same parts number but is gray instead of brown. They have also made changes in some of their hubs.

Flying personnel can now switch lenses in goggles as lighting conditions change. The new type aviation goggle has interchangeable lenses to condense flight equipment, and the kit now contains two clear, four green, and two yellow lenses. Green lenses decrease glare, are used when encountering powerful lights to offset momentary blindness and aid in watching tracer firing. Yellow lenses, worn on dark hazy days, increase visibility. A T.O. is coming out soon on this.

How much clearance should a bushing have for a "loose-running" fit?

How much oversize should be allowed to drive a flange bolt into a reamed hole?

Will a five inch sleeve valve run hot and stick with 0.002 inch clearance?

A machinist faces many such questions daily. If he is able and has time, he can find the answer in the formula: clearance equals the cube root of diameter divided by 1728. Or, he may use the doubtful "cut and try" method. To enable him to save time and increase production, Associated Equipment Maintenance Section has charted these allowances for eight classes of fits on dimensions from $\frac{1}{4}$ inch to 7 inches.

A brake servicing machine made of salvaged material is used for servicing hydraulic brake systems (especially in dusty or sandy regions). Incorporating a cuno oil filter, it provides means for filtering and separating air from fluid before entering the master brake cylinder, and also performs the bleeding of the entire brake system in less than thirty minutes.

There has been developed a power screwdriver to break loose corroded or frozen screws. The tool is placed on the head of the screw and given a sharp blow with a mallet. Cam slot of screwdriver changes downward force into torque in the desired direction, depending on the direction the pin follower is set. Tool can be used in heavy work, and also on nuts in tight places by attaching sockets.

All for now, see you next week. Please let me have any suggestions as to what you want in this column and I'll hunt it up for you.

Aqui estamos, novamente, depois de varias semanas de silencio. Muitas coisas aconteceram desde a última vez que aparecemos em letra de forma, mas desde que esta é uma coluna dedicada aos instructores voltarei a ser técnica outra vez. Notei muitas coisas que talvez lhe interessem. Por falar nisso si vocês acham que o seu departamento esta sendo negligenciado, por esta coluna, diga-nos que haveremos de encontrar alguma cousa para vocês também.

Para eliminar a possibilidade em vasamentos internos, uma nova junta entalhada fixa será instalada em todos aeroproductos por ocasião de inspeção ou revisão. Essa junta entalhada retém o mesmo número das peças mas é cinzenta em lugar de marron. Foram feitas também modificações em algumas das suas calotas.

Os aviadores podem agora mudar as lentes dos oculos quando as condições de luz se modificam. O novo tipo de oculos para aviação possui lentes susceptíveis de serem trocadas e o estojo contém duas lentes claras, 4 verdes e 2 amarelas. As lentes verdes diminuem o clarão e são usadas para enfrentar luzes poderosas e para evitar cegueira momentanea. As lentes amarelas, usadas em dias escuros, aumentam a visibilidade. A este respeito, aparecerá logo uma ordem técnica.

Qual a fôlga deve ter uma bucha que se móve frouxamente?

Que largura deve ter a cabeça do parafuso para ser introduzido n'um buraco fôlgado? Poderá uma válvula manga de 5 polegadas aquecer e se ajustar com 0,002 de polegada de fôlga?

Varias destas perguntas assaltam diariamente um maquinista. Si ele for capaz e tiver tempo ele poderá encontrar a resposta na formula: a fôlga é igual a raiz cubica do diâmetro dividido por 1728. Ou, ele poderá usar o duvidoso metodo de "cortar e experimentar". Para permitir que o maquinista economize tempo e aumente a produção, a Seção de Manutenção do Equipamento classificou essas fôlgas em oito classes de "ajustes", de dimensões que variam entre $\frac{1}{4}$ " a 7".

Uma máquina para serviços em freios, feita de material usado, está sendo usada para sistemas hidráulicos de freios (especialmente em regiões muito poeirentas ou arenosas). Usando-se um filtro de oleo "Cuno", obtem-se um meio de filtrar e separar ar do liquido antes deste entrar no cilindro principal do freio e, ao mesmo tempo, permite a expulsão de todo o liquido do sistema em menos de trinta minutos.

Foi aperfeiçoado uma poderosa "chave de parafuso" para virar parafusos que estejam duros, em virtude da ferrugem, ou por estarem gelados. A ferramenta é colocada sobre a cabeça do parafuso e a ela se aplica um forte golpe de malho. A força batida é transformada em movimento de torção, na direção desejada. A ferramenta pode ser usada em serviço pesado, mas também em porcas apertadas, por meio de soquetes.

É tudo, por hoje. Ver-nos-emos na proxima semana. É favor enviarem-me sugestões e perguntas.

THE WORLD'S FIGHTING AIRPLANES

BY ROBERT E. HOOSE

POR ROBERT E. HOOSE

From a material point of view, the battle of Dieppe was a dismal failure for the Allies. The men and equipment lost was far greater than the destruction they caused to the German installations on the northern coast of France. But its true value must be measured in an entirely different light.

The Allies learned the type and strength of the enemy defenses and how their own tactics should be employed against them. They put into use many weapons that were hitherto untried. One of them was a low wing, single seat fighter plane, designed to fly at low altitudes only. It was in action for the first time. Its name — P-51 Mustang.

It proved to be a great success. The British immediately named it the number one choice to lead the invasion of Europe. An entirely new airplane, fresh from the designing boards, it was created to do a certain job, on the basis of the battle experience to that time. Flying at tree-top altitude, it was to attack troops, tanks, supply trains, and any other ground installation or objective.

It is small, a span of 37 feet and a length of 32 feet. It is light in weight, under 6000 pounds. It was designed and built in the incredible time of 100 days. The engineers who designed it gave no thought to looks, but arrived at all dimensions by purely mathematical calculations. The shape that resulted is long and slim, quite graceful, with a tendency toward angularity. The wing tips are squared, as is the tail, a typical design of its maker, the North American Aviation, Inc.

Its top speed is well over 400 miles per hour. It is about as maneuverable as the Spitfire, and is extremely rugged (one Mustang returned from a raid minus three feet of its wing). In a single raid it may be called on to attack troops, a gas depot, a factory, tanks and trucks, power plant and even a freighter on its return across the English channel. It may cover many hundreds of miles and never fly above 100 feet.

One of the tasks assigned to it has been to destroy railroad engines over Europe. This helps further complicate the already serious transportation problem confronting the Nazis. Their tactics are quite simple. They will first fly the full length of the train, allowing the engineer to stop and the crew and passengers to get out. Then they make a swoop from the side and fire into the tank of the engine, which will invariably explode.

An interesting point concerning the wing of the Mustang. The airfoil is from the famous Davis calculations, the nearest to perfect that have yet been devised. The thickest point of a wing, from front to back, is usually well forward, at about what is known as the 30% station, that is, 50% of the chord length back from the leading edge. The thickest point of the wing of the Mustang, however, is back past the 50% station.

(Continued on next page)

Do ponto de vista material, a batalha de Dieppe foi um fracasso para os Aliados. Os homens e o equipamento perdidos foram muito maiores do que a destruição que eles causaram nas instalações germânicas, no norte da costa da França.

Porém, o seu verdadeiro valor deve ser considerado de uma maneira inteiramente diferente.

Os aliados aprenderam de como era o tipo e a força das defesas inimigas, e de como eles deveriam usar a sua própria tática contra eles.

Puseram em uso muitas armas que até então não tinham sido experimentadas. Uma delas foi o avião de combate, de um só lugar, com asa baixa, designado para voar somente a pequenas alturas. Esteve em ação pela primeira vez.

O seu nome é — P-51 Mustang.

Provou ser um grande sucesso. Os ingleses imediatamente puseram-no entre o número dos aviões escolhidos para chefiar a invasão da Europa.

Um avião inteiramente novo, pouco depois de ter saído das mesas de desenhos, foi creado para desempenhar um determinado papel, com base na experiência de batalha, daquela ocasião. Foi destinado a voar a pequena altura, pouco acima da linha das arvores com o fim de atacar de surpresa, tropas, tanques, trens de abastecimento, ou qualquer outro objetivo, instalações terrestres.

É pequeno, com uma envergadura de 37 pés e um comprimento de 32 pés. É um avião leve, sendo o seu peso inferior a 6.000 libras. Foi desenhado e construído no incrível período de 100 dias. Os engenheiros que o desenharam não se preocuparam com a sua aparência, somente se preocupando com os cálculos matemáticos. A sua forma é comprida e delgada, bastante graciosa e ligeiramente angulosa. As pontas das asas são quadradas, assim como a sua cauda, um típico desenho do seu fabricante, a North America Aviation, Inc.

A sua velocidade máxima está acima de 400 milhas por hora. É tão manejável quanto um Spitfire e é extremamente violento. (Certa ocasião, de volta de uma incursão aérea, um Mustang tinha 3 pés de menos nas suas asas).

Numa única incursão aérea poderá ser destinado a atacar tropas, depósito de gasolina, fábricas, tanques e caminhões, usinas de forças e mesmo um cargueiro na sua volta pelo canal da Mancha. Poderá cobrir centenas de milhas sem sequer voar acima de 100 pés.

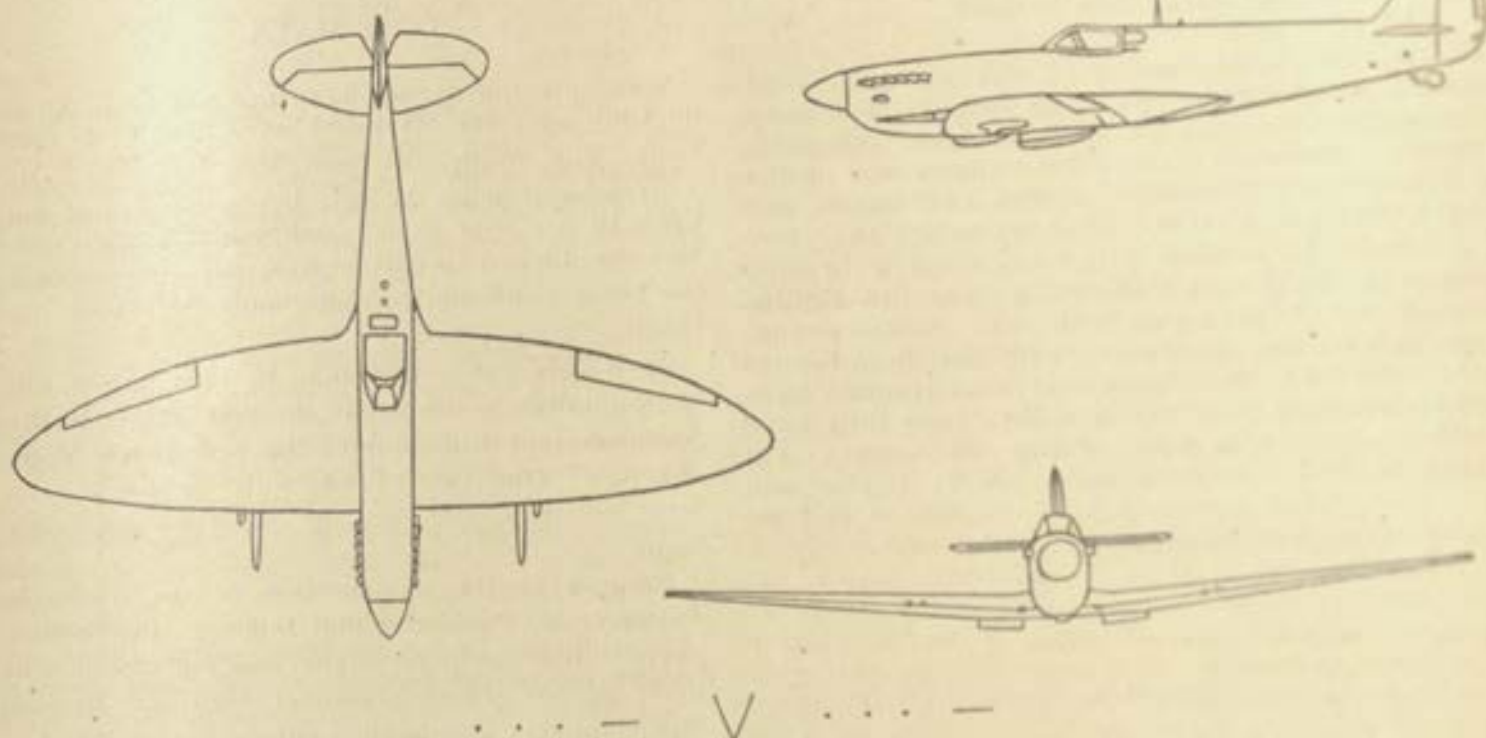
Uma das tarefas destinadas a ele foi a de destruir as locomotivas de estradas de ferro por toda a Europa, isso auxilia a complicar, o já sério problema de transporte, que os nazis enfrentam. Sua tática é muito simples. Eles primeiramente voam sobre o trem no sentido longitudinal, permitindo que o maquinista pare e que a tripulação e passageiros desçam. Então eles voam de lado e atiram sobre o tanque da locomotiva, que explodirá inevitavelmente.

Há um ponto interessante no que se refere ao Mustang: O é de famosos cálculos de Davis, o que mais se aproxima da perfeição, até agora conseguido.

O ponto grosso da asa, da frente para trás, está geralmente colocado bem para a frente, apro-

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

Por ROBERT E. HOOSE



- 1) O avião acima é: 1) Americano, 2) Inglês, 3) Alemão.
- 2) É famoso por sua execução: 1) de baixa altitude, 2) de alta altitude, 3) de altitude variável.
- 3) Seu motor é um: 1) Motor Allison refrigerado a líquido, 2) Rolls Royce refrigerado a líquido, 3) Daimler Benz refrigerado a líquido.
- 4) Todos menos um são bombardeiros Britânicos de quatro motores: 1) Bleinheim, 2) Lancaster, 3) Halifax.
- 5) A velocidade máxima alcançada em aviões até hoje, é maior que a da: 1) luz ou do 2) som.
- 6) O Junkers JU 87 Alemão ou Stuka, é famoso como: 1) avião de combate, 2) de bombardeio, 3) de transporte.
- 7) O helicóptero é: 1) planador, 2) movido a jato, 3) sustentado por pás giratórias.
- 8) (Um destes está errado). O P. 40 é variavelmente conhecido por: 1) Sky Hawk, 2) Kitty Hawk, 3) War Hawk.
- 9) O P. 40 é presentemente movido por um motor Wright Cyclone (sim ou não?).
- 10) O Zero é o mais rápido avião de combate Germânico (sim ou não?).

RESPOSTAS AS PERGUNTAS DA SEMANA PASSADA:

- 1) P. 51 "Mustang" Norte Americano — 2) Refrigerado a líquido — 3) D. 40 "Curtiss" Tomahawk — 4) Mosquito De Havilland — 5) C. 46 Curtiss "Comando" — 6) Hawker "Tufão" — 7) B. 25 Mitchell Norte Americano — 8) Não — 9) Não — 10) Sim.

(Continued from page 18)

Of all the American air planes, the Mustang is one of the most popular among the pilots, because of its ease of handling, its maneuverability, its tremendous speed and its capability of taking much punishment. There has been developed from this a plane for attack and dive bombing known as the A-36 that has compared well with the performance of the P-51. Both of these have been powered with an Allison in-line engine. But in construction now is one that will be capable of doing the job of both of the above and will have a supercharger to enable it to fly at high altitudes. According to current information, this one will be using the new American version of the Rolls Royce Merlin 61 engine.

The future of the Mustang will no doubt be long. Its design has proven sound and its adaptability to many uses is hardly equalled. When the history of this present war is finally written, ranking high among the allied aircraft that helped to destroy the world's oppressors will be the name of the sturdy, fast, dependable Mustang.

ximadamente a 30 % da sua largura. No Mustang este ponto espesso está bem além dos 50 % de sua largura.

De todos os aviões Americanos, o Mustang é um dos mais populares entre os pilotos, por causa de sua facilidade de manejo, sua manobrabilidade, sua extraordinária velocidade, e sua capacidade de resistência. Deste derivou-se um outro avião para ataque e bombardeio de mergulho, conhecido como A-36, cujo comportamento tem sido comparado ao D-51. Ambos estão equipados com motores Allison em linha. Acha-se agora em construção um avião que alia as qualidades de ambos, acima descritos, que terá uma supercarga capaz de voar a grandes altitudes. De acordo com as informações correntes, este usará a nova versão do motor Rolls Royce Merlin 61.

O futuro do Mustang sem dúvida será duradouro, seu desenho demonstrou ser sólido e sua adaptabilidade a muitas finalidades, dificilmente, serão igualados. Quando a história dessa guerra for finalmente escrita, o rápido Mustang figurará no lado dos aviões aliados que ajudaram a destruir os opressores do mundo.

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

BY
SANDY SAUNDERS

Sunday April 30th we had another good turnout for our school bowling league. The gang was all present and all had a most enjoyable evening. Team N° 7 won two games and lost 1 to team N° 6. Team N° 5 won two games and lost 1 with team N° 8. High game for the evening, which I am sure will be a surprise to him, was rolled by Chuck Larimer, a lusty 146. Bordas had second high game with 143. Boultinghouse had high set for the evening with 404. John Bordas next with 369. Mrs. Foote and Miss Humble have both increased their average each time they have rolled so there is now telling where they will reach to if they continue to bowl. Mr. Barker and Mr. Cline were newcomers in the league and we all enjoyed having them.

Standing to date:

Team	Won	Lost	Team	Won	Lost
8	10	5	3	8	7
5	9	6	4	6	9
1	8	7	7	6	9
2	8	7	6	5	10

As you will note, team N° 8 is holding the lead by a very narrow margin and will have to keep winning to stay up there. The teams are well matched and a close race is expected. Next Sunday May 7th at 6.45 P.M. Team N° 1 rolls team N° 4 and team N° 2 rolls team N° 3. Teams N° 1, 2 and 3 are all tied for the lead of their division so some hot matches should result. Those due to bowl are Mr. Foote, Mr. Peck, Mr. Allen, Mr. Blakeley, Miss Gould, Mrs. Foote, Mrs. Koger, Mr. Helm, Mr. Cook, Mr. Goecke, Miss Conard, Mrs. Perrine, Mr. Michel, Mr. Thum, Mr. Matolin.

Domingo passado, dia 30 de Abril, tivemos outro bom jogo da nossa liga de boliche. A turma estava toda presente e todos tivemos uma noite muito agradável. O quadro N° 7 venceu 2 jogos e perdeu 1 a favor do quadro N° 6. O quadro N° 5 venceu 2 jogos e perdeu 1 a favor do quadro N° 6. Uma das melhores jogadas da noite, foi o de Chuck Larimer, a qual estou certo constituiu uma surpresa para ele, com a contagem de 146. O segundo foi o Sr. Bordas com a contagem de 143. O Sr. Boultinghouse ocupou a mais alta posição da noite com 404; o seguinte foi John Bordas com 369. Sara, Foote e Sarta, Humble aumentaram suas medias cada vez que jogaram, porisso nem é possível dizer a que ponto chegarão si continuarem a jogar.

Sr. Barker e Sr. Cline principiaram na liga e muito nos alegramos em te-los conosco.

Quadro	Ganhos	Perdidos	Quadro	Ganhos	Perdidos
8	10	5	3	8	7
5	9	6	4	6	9
1	8	7	7	6	9
2	8	7	6	5	10

BY
JACK MATA

Seen enjoying the tennis at the São Paulo Athletic Club over the week-end were Jim Troy, Cecil Cook, Bill Boddy, Mr. and Mrs. Saunders. Mr. Troy proved to be the sure bet as he teamed with Cook to win over Boddy and Saunders; then came Mrs. Saunders as a partner and again he won from the "Big Bill" Boddy and Sandy Saunders combination.

As if this was not enough, he then played with Mr. Saunders to out-stroke the best efforts of Mrs. Saunders and Bill Boddy; the last match of the day saw "Our Boy" Cook with the big help of Mrs. Saunders win over the Saunders and Boddy team.

Because of the inauguration of the school on Tuesday and the dance that followed, the badminton on that particular night was not attended by many of the school personnel. However, Mr. and Mrs. Saunders upheld the name of the Escola Técnica and played their usual good game.

This past Thursday night again saw the tennis team members out in full force for their weekly play at the stadium. Those members that played included: Messers Troy, Lehman, Saunders, Cook and Mata. The Feature matches of the evening were the 7-5 win by Lehman and Troy over Cook-Mata; the Saunders-Cook combination out-stroking Troy and Mata to the tune of 6-4; and the one in which Lehman and Saunders had Troy-Mata 4 love only to try and play the score and finally lose out by the count of 6-4.

The Basketball team played again on Thursday night and had the misfortune to be on the short end of a 50 to 46 score. It was a close game throughout but the boys could not overcome the half time lead of 32 to 14 which the São Paulo Athletic Association built up during the first half of the Game. Better luck next time, fellows!

Sportsmen side-lights... Brazilian students practicing their ping pong with thought in mind of taking on the instrutors... Bill Lehman, "Tree Chopping Champion", checking out the latest magazines from the school library... Santos cleaners have voted Goecke their favorite client; São Paulo cleaners please note... Ray Stewart, chancellor of the aircraft department, has had to go back to wearing tennis shoes... "Our Boy" Cook had inside information and had his dark suit ordered well in advance for the school inauguration by President Vargas of Brasil... The "Bounding Basque", since fooling around with that B-18, has his friends calling him "Santos Goecke"... Till next week — Até logo and 30.

(Continued from previous page)

Como se pode ver, o quadro N° 8 está na dianteira por uma pequena diferença e terá que continuar vencendo para manter esse posto. Os quadros estão jogando bem e espera-se uma partida muito disputada no proximo dia 7 de Maio, domingo, às 6,45. O quadro N° 1 enfrentará o N° 4 e o N° 2 enfrentará o N° 3.

Os quadros 1, 2 e 3 estão muito bem preparados á frente de suas respectivas divisões, do que se espera resultarem interessantes partidas. Os jogadores de boliche á jogarem são os seguintes: Sr. Foote, Sr. Peck, Sr. Allen, Sr. Blakeley, Srta. Gould, Srta. Foote, Srta. Koger, Sr. Helm, Sr. Cook, Sr. Goecke, Srta. Conard, Srta. Perrine, Sr. Michel, Sr. Thum, e Sr. Matolin.

(Continuação da pag. 16)

"CREPUSCULO DE DÔR"

Jamais se me apagará da memoria a lembrança pungente do nosso último e doloroso adeus.

Momento triste da minha alma amargurada e o meu olhar tristonho traduzia uma vibrante expressa de máguá, naquele momento supremo, quando nossas mãos se separaram...

Não percebeste o sofrimento acerbo que me dilacerava, nem reparaste a minha voz que era velada e cheia de tristesa...

É que a tua alma jamais se identificou com a minha... com a minha alma que tão bem compreendia a tua!...

A vida é sempre assim; cheia de desenganos... Lagrimas e Sofrimento!...

A felicidade é uma encantadora miragem que seduz e foge...

Sómente a dôr é positiva... Verdadeira... Humana...

Como tenho sofrido pensando em nosso amor... Nesse sonho de ventura, que o Destino friamente arrebatou!...

O mundo se me apresenta agora, uma imensa paisagem que se perde de vista á harmonia das flores com reflexo das luses... O contraste das sombras...

A vida é um espetaculo que me não desperta a emoção ou o interesse; os dias se sucedem vãos e estereis... as noites monotonas e tristes...

Uma força irresistivel impele o meu coração numa luta contra a Fatalidade, fazendo-o sentir toda a amargura de um ideal irrealizavel...

Como é triste a morte de um grande amor... De um amor cheio de ternura, de ilusão, de mentiras e de sofrimentos tambem...

Agora que estás longe, bem longe... quando sentires a brisa te acariciar de mansinho, escuta-a, sou eu cantando baixinho aos teus ouvidos, a badalada triste dos meus beijos, ao compasso ritmico de teus soluços...

Quando o Sol te aquecer as faces, não busque afasta-lo, sou eu que te envio todo o calor de minha vida, todo o calor de meus beijos...

Quando a Aurora despertar, risonha e bela, lembra-te de que assim foi tambem o alvorecer feliz do nosso amor, tão belo e que veio agora se aproximar da hora tristissima do seu ocaso, onde mergulha um "CREPUSCULO DE DÔR."

"LIMA".

Apreciando o jogo de tenis, neste fim de semana, no Clube Atlético São Paulo, encontramos os snrs. Jim Troy, Cecil Cook, Bill Boddy, sr. e srta. Saunders. O sr. Troy, tendo como parceiro o sr. Cook, mostrou-se invencivel, vencendo a dupla Boddy e Saunders; depois, jogando de parceria com a srta. Saunders, derrotou outra vez o "Big Bill" Boddy e Sandy Saunders.

Como se isso não bastasse, jogou com o sr. Saunders contra a srta. Saunders e Bill Boddy, vencendo-os, apesar dos seus grandes esforços; no ultimo jogo do dia apreciamos "our boy" Cook que com a grande ajuda da srta. Saunders venceram Saunders e Boddy.

Devido a inauguração da escola, na terça-feira, e ao vespéral que se seguiu, muitos elementos da escola deixaram de comparecer ao jogo de Badminton. Entretanto, o sr. e a srta. Saunders, representando a escola, jogaram bem como de costume.

Nesta ultima quinta-feira, á noite, pudemos constatar que os membros do time de tenis estavam em óptima forma para os seus jogos semanais no Stadium. Dentre os membros que jogaram, achavam-se os snrs. Troy, Lehman, Saunders, Cook e Mata. As partidas mais importantes da noite foram a de 7-5 ganhos por Lehman e Troy contra Cook-Mata; a dupla Saunders e Cook contra Troy e Mata, que Lehman e Saunders estavam ganhando de Troy derrotando-os pela contagem de 6-4; e aquela em e Mata por 4-0, perdendo finalmente pela contagem de 6-4.

O time de Basket-ball jogou outra vez, quinta-feira, á noite, e teve a infelicidade de perder pela contagem de 50-46. Foi um jogo muito equilibrado, porem no primeiro tempo os nossos rapazes não conseguiram melhorar a contagem de 32-14 que a Associação Atletica São Paulo havia marcado na primeira metade do jogo. Melhor sorte na proxima vez, rapazes!

A margem dos esportes... Os estudantes brasileiros estão praticando ping-pong com a intenção de derrotar os instrutores... Bill Lehman, "campeão das cortadas" emprestou uma das ultimas revistas da biblioteca da escola... Os tintureiros de Santos elegeram Goecke como o seu cliente favorito; os tintureiros de São Paulo precisam tomar nota disso... Ray Stewart, chancellor do dpt. de aviões, teve que voltar a calçar os seus sapatos de tenis... "Our boy" Cook, obtendo informação interna, encomendou, com antecedencia, o seu terno preto para a inauguração da escola pelo Presidente Vargas, do Brasil... O "Bounding Basque" pelo fato de andar ás voltas com esse B-18 seus amigos lhe chamam de "Santos Goecke"... Até a proxima semana... Até logo e 30.

WELCOME VISITORS

We were pleased this week by a visit paid to the Fly-Paper by the following officers who were accompanied by Major Mendes da Silva. They were: Lieut. Cel. Alvaro de Araujo — Commander of the Galeão Air Base, Lieut. Cel. Ignacio Loyola Daher, of the Aeronautics Headquarters in Rio, Major José Kahl Filho, of the Galeão Air Base, Major Homero Souto de Oliveira, of the Porto Alegre Air Base.

THE STUDENTS' KEYHOLE

TURMA 14

Evaldo Faria, Cadete número 180, was always a great enthusiast of aeronautics, and travelled eighteen hours to come to São Paulo, from Lins, in order to register in E. T. A. Before coming to School he was in business but his ambition was to be a mechanic.

Anibal José Gomlevsky, Cadete número 181, is a Paulista. His greatest ambition was to become a radio technician. Anibal intends to continue his studies after the war and become a radio engineer.

José Francisco Dezotti, Cadete número 182, wants to be a mechanic officer. He used to spend his holidays fishing and hunting, his favorite sports. He also loves the fields and jungles of this great country.

Renato Pellegrini Lencioni, Cadete número 183, he says that before coming here, he was going to Commercial School at night in spite of this being contrary to his wishes. He wanted to be a mechanic-pilot. He intends to do his best to become a good mechanic.

João Leonel Toledo Nobrega, Cadete número 184, has the ambition to become a mechanic officer. He wishes to go to the battle front to help his country's allies.

Joel Yong Hardeman, Cadete número 185, wants to become an FAB pilot. He likes reading, hunting, fishing and movies. He has been hunting in northern Parana, southern Mato Grosso and also on the Bolivian border.

Lelio B. P. del Franca, Cadete número 186, wishes to take the engine course, which is what he likes. Before knowing of E.T.A.'s existence he planned to study mechanics at Mackenzie College.

José Moraes, Cadete número 187, wants to become an aircraft mechanic. When E.T.A.'s doors opened he had his chance to study to be a mechanic and thus serve beloved Brasil.

João Roberto Bueno de Souza, Cadete número 188, likes aviation and was a member of the Jaboticabal Aero Club when he read in the papers that the E. T. A. was being established in Brasil. He registered as soon as possible and it is with pleasure that he is now a E. T. A. student.

Francisco Drezza, Cadete número 189. His greatest ambition is that of becoming a mechanic-pilot. Before coming here he was working as industrial mechanic. He likes swimming and football.

Antonio Orlando, Cadete número 190, wants to become a good radio mechanic. Before entering E.T.A. he was practising radio. Antonio intends to take seriously the responsibility the government bestowed upon him.

Humberto Victorio Fattori, Cadete número 191, comes from São Caetano. His greatest ambition is to become a good aircraft mechanic. He used to work at his father's workshop and thus became acquainted with machines.

Artemio Bottene, Cadete número 192, studied and instructed piloting at the Piracicaba Aero Club. There are six pilots in his family and he

(Please turn to page 23)

TURMA 14

Evaldo Faria, Cadete número 180, sempre foi apreciador da aeronáutica. Fez uma viagem de dezoito horas para vir de Lins a São Paulo, afim de se inscrever na E.T.A. Antes de vir para esta escola era comerciante, porém sua ambição é ser um bom mecânico.

Anibal José Gomlevsky, Cadete número 181, é um Paulista. Sua maior ambição é tornar-se técnico em rádio. Anibal pretende continuar a estudar depois da guerra, e tornar-se engenheiro de rádio.

José Francisco Dezotti, Cadete número 182, quer ser oficial mecânico. Ele passava seus dias de folga caçando e pescando, esportes dos quais gosta muito. Também gosta muito dos campos e das matas deste Brasil Grandioso.

Renato Pellegrini Lencioni, Cadete número 183, diz que antes de vir para cá estudava a noite numa escola de comércio, apesar de seu desejo não ser esse. Queria ser piloto mecânico. Pretende esforçar-se ao máximo para ser um bom mecânico.

João Leonel Toledo Nobrega, Cadete número 184, tem muita vontade de ser oficial mecânico. Pretende ir para a frente de batalha ajudar os aliados do seu país.

Joel Yong Hardeman, Cadete número 185, quer ser piloto da F.A.B. Gosta muito de ler, caçar, pescar, e de cinema. Esteve caçando no norte do Paraná, sul do Mato Grosso, e também nas fronteiras da Bolívia.

Lelio B. P. del Franca, Cadete número 186, deseja fazer o curso de motores que é o que ele mais gosta. Antes de saber da existência da E.T.A. pretendia estudar mecânica no Mackenzie.

José Moraes, Cadete número 187, quer ser mecânico geral do avião. Quando as portas da Escola Técnica de Aviação se abriram, apresentou-se então a oportunidade para estudar e ser técnico mecânico, afim de melhor servir a seu extremado Brasil.

João Roberto Bueno de Souza, Cadete número 188, gosta muito de aviação e estava frequentando o Aéro Club de Jaboticabal, quando leu no jornal a notícia da vinda da E.T.A. dos Estados Unidos para o Brasil. Fêz logo a sua inscrição e é com prazer imenso que hoje frequenta, como aluno, esta escola.

Francisco Drezza, Cadete número 189. Sua maior ambição é ser mecânico aviador. Antes de vir para cá, trabalhava como mecânico industrial. Gosta muito de praticar natação e futebol.

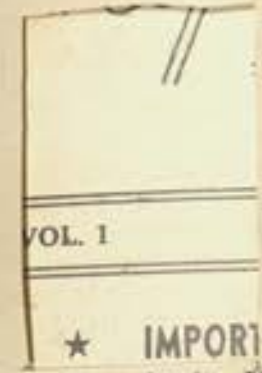
Antonio Orlando, Cadete número 190, deseja tornar-se um bom mecânico em rádio. Antes de ingressar na E.T.A. praticava rádio. Antonio pretende fazer juz à responsabilidade que o governo lhe confiou.

Humberto Victorio Fattori, Cadete número 191, é de São Caetano. Sua maior ambição é tornar-se um bom mecânico de aviões. Trabalhava na oficina de seu pae e desde este tempo vem aprendendo a lidar com máquinas.

Artemio Bottene, Cadete número 192, estudava e dava instrução de pilotagem no Aéro Clube de Piracicaba. É de uma família onde há seis

MISS SUMMERS ARRIVES FROM STATES

Latest arrival from the States, but one, is Miss Harriet Summers, who is here in the capacity of secretary to the Personnel Manager of Escola Técnica de Aviação, Donald F. Peck. Miss Summers has lived alternately in Miami and New York. For the previous year and a half she was engaged in secretarial work in Nassau in the Bahamas. She is a graduate of Hunter College and Columbia University of New York.



A senhorita Harriet Summers, é a penultima pessoa a chegar dos Estados Unidos, tendo vindo para exercer o cargo de secretaria do Sr. Donald F. Peck, Diretor do Pessoal da Escola Técnica de Aviação.

A senhorita Summers tem morado alternadamente em Miami e New York. Previamente por um ano e meio trabalhou como secretaria em Nassau nas Bahamas.

É graduada pelo Colegio Hunter e pela Universidade de Columbia de New York.

AN EXPRESSION OF APPRECIATION

I wish to heartily congratulate the entire student body on the excellent conduct and appearance of each student cadet on the day of inauguration of this school.

In particular, I wish to commend the students who comprised the Guard of Honor for their neatness of appearance and precision of military carriage and drill.

James Blakeley

Desejo, sinceramente, congratular o corpo de estudantes pela excelente conduta e pela presença de cada um no dia da inauguração desta escola.

Em particular, felicito os alunos que compunham a Guarda de Honra, pela sua elegância, pela maneira que se conduziram e pelo garbo militar.

James Blakeley

(Continued from page 22)

is one of them. He is going to do his best to be a good engine mechanic.

Deusedith Soares Pinto, Cadete número 193, wants to be a mechanic-officer. Before knowing that E. T. A. existed he was studying odontology.

Adelino Borgueti, Cadete número 194. Before entering the E. T. A. he had already done the civil pilot course and now wishes to take the engine course. He is going to do his best to become a good technician.

Alceu Rocha, Cadete número 195, is a Paulista. He was studying at night and working in the day time. He wishes to become a good aircraft mechanic. He always enjoyed military life. He registered as soon as he learned of E. T. A.

PARABENS

After two sections of this issue of "Papel Péga-Mosca" had gone to press we learned that Major Mendes da Silva had been promoted to higher rank. His new title is: Tenente Coronel Engenheiro João Mendes da Silva. Congratulations and felicitations, Coronel, from the staff of "Papel Péga-Mosca", in which we are joined, we are sure, by every person at Escola Técnica de Aviação.

We regret, that the paper being practically made up, we are unable to blazon the good news in headlines, but any deficiency in that direction is made up by our sincerity in extending the Coronel every wish for his future success.

Our congratulations also to the several doctors promoted, whose names we are unable to mention because of space limitations.

Editor.

EXTRA! SPECIAL! NOTICE!

On Saturday evening May 20, the personnel of the Escola Técnica de Aviação will have their first subscription dancing party. Tariff for men Cr\$ 20,00, for women Cr\$ 10,00. It will be permissible to invite friends not connected with school at above tariff rate. Tickets will be on sale at school by all members of instructor council.

VISITANTES BEMVINDOS

Estiveram, esta semana, em visita a nossa redação do Papel Péga-Mosca, acompanhados do Major Mendes da Silva, os snrs. Tenente Coronel Alvaro de Araujo — Comandante da Base Aérea do Galeão, Tenente Coronel Ignácio Loyola Daher do Estado Maior da Aeronáutica no Rio de Janeiro, Major José Kahl Filho, da Base Aérea do Galeão, Major Homero Souto de Oliveira, da Base Aérea de Porto Alegre.

Em ligeira palestra, tiveram oportunidade de expressar o seu entusiasmo pela organização, pela competência, carinho e espírito de colaboração que todos emprestam para o melhor desenvolvimento da Escola.

pilotos sendo ele um deles. Fará todo o possível para se tornar um bom mecânico de motores.

Deusedith Soares Pinto, Cadete número 193, quer fazer o curso de oficiais mecânicos. Pretendia seguir o curso de Odontologia quando soube da fundação da E. T. A.

Adelino Borgueti, Cadete número 194, deseja fazer o curso de motores. Tendo feito o curso de pilotagem civil, entrou para esta escola afim de se especializar em mecânica. Fará todo o possível para se tornar um bom mecânico.

Alceu Rocha, Cadete número 195, é Paulista. Estudava a noite e trabalhava de dia. Sua maior ambição é tornar-se um bom mecânico de aviação. Alceu sempre gostou da vida militar. Logo que soube da E. T. A. veio fazer sua inscrição.

o 180, sempre foi uma viagem de São Paulo, afirmas de vir para em sua ambição

ete número 181, ção é tornar-se nde continuar a ar-se engenheiro)

CUIDADO!

NUNCA APONTE UM SOLDADOR PARA ALGUÉM



*1095 - Capa Livro
Papel*