

4-14-1944

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1944-04

Embry-Riddle School of Aviation

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

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

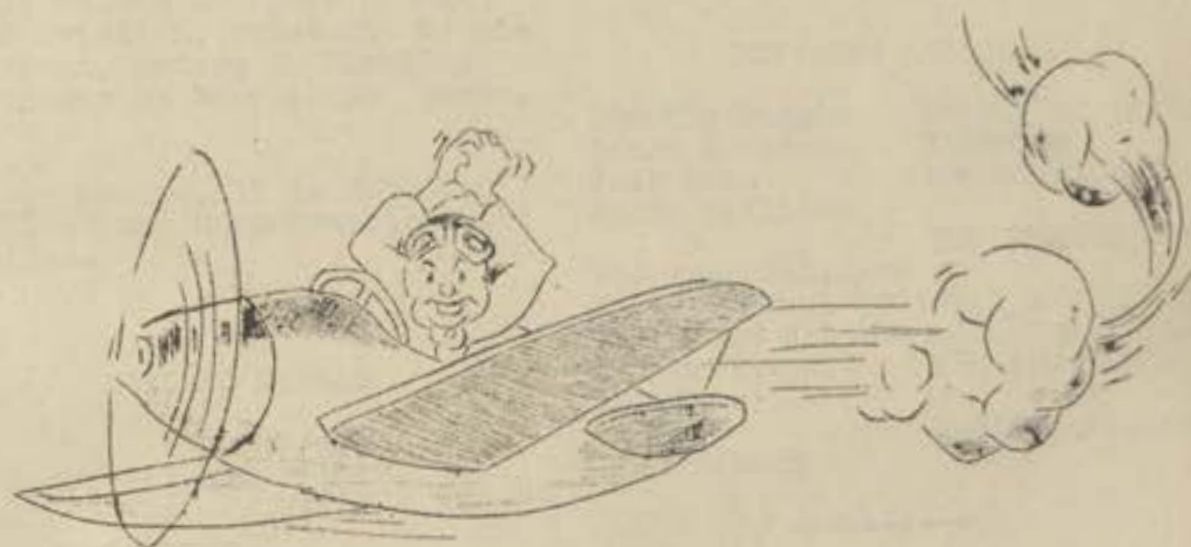
STICK WITH IT

VOL. 1

14 DE ABRIL DE 1944

Nº 12.

BONS MECANICOS
FAZEM BONS AVIÕES



DECRETO-LEI N. 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 Republica, 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 Negocios da Aeronautica, 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 America do Norte.

Rio de Janeiro, 10 de Novembro de 1943, 122º da Independência e 55º da Republica.

GETULIO VARGAS

Joaquim Pedro Salgado Filho

PAPEL PEGA-MOSCA

"Stick with it"

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

JAMES BLAKELEY

Director

Temporario

CORPO DE REDATORES

Donald F. Peck
N. R. Durant

Editor
Editor Ass't.

EDITORES ASSOCIADOS

Dorothy Goggin
Sandy Saunders
Jack Mata
Marie Williams
&

ESCOLA DE INSTRUTORES
ESPORTES
COMENTARIOS ESPORTIVOS

Florence Williams

THE STUDENTS' KEYHOLE

Jorge Pontual NOTÍCIAS DOS ESTUDANTES
Jeannette Chedick SECÇÃO DOS ESTUDANTES
Nelson Pitzelo THE INNOCENTS ABROAD
Wil Betz

FAMÍLIA GUARANY

&
Bill Lehman

MILITARY AVIATION IN BRASIL

The Bureau of Public Relations of the Ministry of War has authorized the following article, released by the United Press under a Washington date line of March 4, 1944:

"For the first time in the history of inter-American aviation, a powerful nation in South America called for the material and technical help of the United States in order to expand its Air Force rapidly and to be able to keep its men flying in combat against the Axis. The Ministry of War has made known that at the request of Dr. Pedro Salgado Filho, Minister of Aeronautics in Brazil and with the confirmation and cooperation of General H. H. Arnold, Commander in Chief of the United States Air Forces, Mr. John Paul Riddle, President of the Embry-Riddle School of Aviation in Miami, Florida, has established a Technical School of Aviation for the Ministry of Aeronautics in the City of São Paulo. At this school trained personnel and an organization of approved efficiency, with equipment furnished with Lend-Lease are being utilized in teaching to Brazilians, on their own soil, the complicated mechanism of the most modern engines and airplanes.

Col. Vasco A. Sacco, Chief of the Brazilian Air Delegation with the Joint Defense Commission of Brazil and the United States referred to the Escola Técnica de Aviação of São Paulo as a continuous proof of the intimate cooperation and friendship between the democracies. "The United States accomplished many great things, but the project which has been recently initiated by Dr. Salgado Filho is one of the greatest.

Our very young Air Force which was born in 1941, at the beginning of the war, had a shortage of pilots and very little material, but the United States were very quick in deciding to help us and to furnish us modern airplanes for technical and training purposes.

O Bureau das Relações Públicas do Ministério da Guerra autorizou a publicação do seguinte artigo, publicado em Washington, em 4 de março de 1944 e, distribuído pela United Press.

"Pela primeira vez na história da aviação inter-americanas uma poderosa nação da América do Sul recrutou o auxílio dos Estados Unidos em material técnico para a rápida expansão de suas Forças Aéreas e poder conservar seus homens voando em combates contra o Eixo. O Ministério da guerra informou que a pedido do Dr. Pedro Salgado Filho, Ministro do Ar do Brasil, e com a aprovação e cooperação do General H. H. Arnold, Comandante em chefe das Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos, o sr. John Paul Riddle, Presidente da Escola de Aviação Embry-Riddle, em Miami, Florida, estabeleceu uma Escola Técnica de Aviação para o Ministério do Ar na cidade de S. Paulo. Ali, possui adestrado o um programa de organização de comprovada eficiência, com aparelhamento fornecido de acordo com a lei de Empréstimo e Arrendamento, estão sendo utilizados no ensino aos brasileiros, em seu próprio solo, do complicado mecanismo das mais modernas máquinas e aviões.

O Col. Vasco A. Sacco Chefe da Delegação aérea brasileira a Comissão Conjunta de Defesa do Brasil e dos Estados Unidos, exaltou o estabelecimento da Escola Técnica de Aviação de São Paulo, como uma contínua prova de íntima cooperação e amizade entre as democracias. "Os Estados Unidos, disse, fizeram muitas grandes coisas, mas o projeto recentemente iniciado pelo Dr. Salgado Filho apoiado pelo General Arnold, é uma das maiores.

Nossa muito jovem força aérea, nascida em 1941, no começo da guerra, tinha escassos pilotos e pouco material, mas os Estados Unidos foram muito rápidos na decisão de auxiliar-nos e fornecer-nos aviões modernos para nossas necessidades técnicas e de treino. Nosso programa de adestramento foi ultimamente completado com os arranjos concluídos visando o alistamento de pilotos brasileiros e técnicos na Escola de Aviação dos Estados Unidos.

(cont. em page 4)

Our training program has recently completed arrangements by which Brazilian pilots and technicians can enlist for training at the aviation schools in the United States. The United States helped us to transport the planes, stimulating the young pilots and furnishing us material, workshops, etc., in Brazil in order to keep the planes going. The big problem, however, is still to be solved and that is the problem of mechanics.

The problem of teaching the Brazilian boys the technical methods of the modern science of aviation is one of the biggest in the opinion of Col. Sacco, because Brazilian boys do not grow up playing with mechanical toys and are not accustomed to repairing cars as Americans are.

"However, Brazil is rich in manual labor and has a high level of culture, but her industries are still very young," said Col. Sacco, continuing: "With the decision to expand our factories in order that an Expeditionary Force can utilize aviation, there is an urgent need for thousands of mechanics, fitters, welders, hydraulic experts, radio technicians, repairers of instruments, maintenance of engines; that is to say, clever mechanics for airplanes and engines".

This was the problem when Brazil asked for the help of the United States. When Dr. Salgado Filho accepted the invitation to go to the United States in 1943, he saw the solution of that problem. When he arrived in Miami, he visited the Embry-Riddle School of Aviation which has trained pilots and mechanics for the American Air Forces since 1941. When inspecting the different departments of the establishment, Dr. Salgado Filho said: "This is the type of school we should have in Brazil". A rapid friendship with Mr. Riddle, President of the Embry-Riddle School, followed this visit, and after consulting General Arnold, Dr. Salgado Filho invited Mr. Riddle to come to Brazil for the purpose of organizing a similar establishment.

Os Estados Unidos nos ajudaram a transportar os aviões, estimulando os jovens aviadores e fornecendo-nos material, ferramentas e oficinas de montagem no Brasil, afim de que os aparelhos se conservassem no ar; o único grande problema, porém, ainda deve ser resolvido: o dos mecânicos".

O problema do ensino aos rapazes brasileiros dos métodos técnicos da moderna ciência da aviação é um dos maiores, na opinião do Col. Sacco, pois os meninos brasileiros não cresceram brincando com brinquedos mecânicos, nem estão acostumados a consertar automóveis, como os americanos.

O Brasil, embora rico em mão de obra e dotado de um alto nível de cultura, é ainda muito pouco industrialmente", acrescentou o Col. Sacco, dizendo ainda: "Com a decisão de expandir nossas fábricas e usinas para que uma força expedicionária possa utilizar a aviação, surge a necessidade urgente de milhares de trabalhadores, mecânicos, fundidores, soldadores, especialistas hidráulicos, técnicos de rádio, consertadores de instrumentos, conservadores de máquinas, - enfim mecânicos habéis para toda sorte de aviões e motores".

Este foi o problema apresentado aos Estados Unidos ao solicitar o Brasil o seu auxílio. O Dr. Salgado Filho aceitando o convite para visitar a América no começo de 1943, viu a solução. Ao chegar em Miami visitou a Escola de Aviação Embry-Riddle que desde 1941 serve para instruir os pilotos e os mecânicos das Forças Aéreas dos Estados Unidos. Percorrendo as dependências do estabelecimento o Dr. Salgado Filho exclamou: "este é o tipo de escola que devemos ter no Brasil". Realizou-se a seguir uma rápida reunião com o sr. Riddle, Presidente da Escola Embry-Riddle e depois de consultar o General Arnold, o Dr. Salgado Filho convidou o sr. Riddle para ir ao Brasil organizar um estabelecimento similar.

Em poucas semanas, diversos instrutores conhecedores da língua portuguesa chegaram para São Paulo onde imediatamente começaram a trabalhar. Muitas toneladas de material dos armazéns dos Estados Unidos foram cedidas ao Brasil, nas condições estabelecidas na lei de empréstimo e arrendamento e,

(cont. on page 5)

In a few weeks, several instructors who knew the Portuguese language flew to São Paulo where they immediately started their work. Many tons of material from the United States were sent to Brazil under conditions established in the Lend-Lease Law and since then many more have arrived here by air.

"The courses vary between 16 and 32 weeks. The same rapidity which characterized the program of instruction is used in Brazil. A school for 500 students will be built immediately and will be enlarged later on. The cadets are carefully chosen and are taught by the same methods with which 7,000 North American specialized technicians have been taught by the Embry-Riddle School of Aviation in less than 2 years. The School now occupies the buildings of the old Immigration headquarters in São Paulo, but soon it will move to its permanent headquarters at the new base at Cumbica. For us it means that we will have technicians for our patrols and for the Air Forces which fight the submarines along our coast as well as for the defense of the vital bases", said Col. Secco. "We will also have technicians for our Expeditionary Forces which are being instructed now. It means the employment of thousands of trained men or specialized technicians which Brazil never had before and for your country it means the magnificent help of numerous technicians teaching in Brazil, American methods with the help of American interests. And this is why I affirm that this project is one of the greatest things the United States has accomplished in Brazil. This was only brought about, by a happy combination of spirit and foresight of President Vargas and Minister Salgado Filho with the approval and enthusiasms of your General H. H. Arnold, Commander in Chief of the United States Air Forces".

Always, since the beginning of the expansion of the Air Forces, the Command in charge of the instruction received the Latin American students with pleasure as part of the training program. Many Brazilians who were

desde então muitas outras seguiram por via aérea. Os cursos variam entre 16 e 32 semanas. A mesma rapidez que caracteriza esse programa de instrução emprega-se no solo brasileiro. Uma escola para 500 alunos será construída imediatamente e ampliada mais tarde. Os cadetes são cuidadosamente escolhidos e ensinados pelos mesmos métodos empregados pela Escola de Aviação Embry-Riddle que já formou 7.000 técnicos especializados para os Estados Unidos em menos de 2 anos. A Escola ocupa agora o antigo edifício da Imigração em S. Paulo, mas muito breve mudará para sua futura sede permanente na nova base aérea de Cumbica. "Para nós o estabelecimento da Escola significa que teremos técnicos para nossas patrulhas e para as forças que combatem os submarinos ao longo da costa, bem como para a defesa das bases vitais" declarou o Cel. Secco, "significa que disporemos de técnicos para nossas forças expedicionárias que agora estão sendo instruídas. Significa para o Brasil o emprego de milhares de homens treinados, ou de técnicos especializados como nunca tivemos e para o seu país significa o auxílio magnífico de numerosos técnicos ensinando no Brasil por meio de métodos e aparelhamentos americanos. É por isso que afirmo que este projeto é uma das maiores coisas que os Estados Unidos fizeram no Brasil. Isso só foi possível graças a uma feliz combinação do espírito de providência do Presidente Vargas e do Ministro Salgado Filho com o entendimento técnico e o entusiasmo do seu General H. H. Arnold, comandante em chefe das Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos.

Sempre desde o início da expansão dessas Forças, o Comandante de Instrução recebeu com agrado os estudantes da América do Sul, como parte do seu programa de treino dos cadetes. Muitos alunos brasileiros preparados por pilotos e técnicos americanos regressaram ao Brasil, tornando-se instrutores e chefes mecânicos na nova Força Aérea Brasileira. Quando irrompeu a guerra o Brasil adotou um programa próprio de treino, obtendo algumas centenas de aviões e estabelecendo aero-clubes. Hoje, como nos Estados Unidos, há um serviço civil de transportes aéreos e uma Força Aérea militar. A FAB (Força Aérea Brasileira) demonstrou ser um meio vital de defesa contra os submarinos do

(cont. on page 6)

taught by American pilots and technicians came back to their country and became instructors and chief mechanics in the new Brazilian Air Force. When the war broke out, Brazil adopted her own program of training, receiving some hundreds of airplanes and establishing aero-clubs. Today, there is a civil air transport service and a military Air Force, the same as in the United States. The FAB (Força Aérea Brasileira) proved to be a vital factor in the defense against submarines of the Axis and as patrol along the long Brazilian coast which is so important for the protection of the western hemisphere.

Mr. Riddle, who was chosen to organize, fiscalize and administer the new Aviation School of the Ministry of Aeronautics in Brazil, has an outstanding record in his long and arduous career, being a pioneer of aviation. He became interested in aereal mechanics in 1920 when he could not enroll in the Air Force because there were no vacancies for pilots, so he enlisted in a school for mechanics and became one of the first pilots specialized in this branch. Later, he received the degree of air cadet from Carlstrom Field in Florida and became interested in the teaching of pilots and founded the Embry-Riddle School of Aviation in Cincinnati. Today, Mr. Riddle has 5 training fields in the United States besides the School in Sao Paulo. There are 4 in Florida and one in Tennessee. (Many Brazilians were students of the Embry-Riddle School of Aviation in the United States). Some years ago, Mr. Riddle founded one of the principal air lines which was later incorporated into the "American Airlines". In 1940, Embry-Riddle made a contract with the United States Air Forces to teach pilots and later on the technicians.

After Pearl Harbor, Mr. Riddle decided to speed up the instruction and this determination has a new meaning through Escola Técnica de Aviação in S. Paulo of the Ministry of Aeronautics in Brazil.

Exito e para as missões de patrulhamento ao longo da grande costa do Brasil, tão importante para a proteção do hemisfério ocidental.

O sr. Riddle, que foi escolhido para organizar, fiscalizar e administrar a nova Escola de Aviação do Ministério do Ar do Brasil, prestou relevantes serviços à aviação no decurso de sua longa e proveitosa carreira, sendo um dos pioneiros da navegação aérea. Ele tornou-se interessado na mecânica aérea em 1920, quando, não encontrando vaga para ingressar como piloto nos corpos aéreos do Exército, matriculou-se em uma escola mecânica, tornando-se um dos principais pilotos especializados nesse ramo da aeronautica. Mais tarde recebeu o brevet de cadete de ar em Carlstrom Field, Florida, e depois mostrou-se interessado na instrução dos pilotos, fundando a Escola de Aviação Embry-Riddle em Cincinnati. Hoje, o sr. Riddle tem 5 campos nos Estados Unidos, além do estabelecimento em S. Paulo. Há quatro na Florida e um em Tennessee. (muitos brasileiros foram alunos da Escola de Aviação Embry-Riddle dos Estados Unidos. Há alguns anos o sr. Riddle também estabeleceu uma das principais linhas aéreas, que mais tarde foi incorporada as American Airways! Em 1940 a organização Embry-Riddle concluiu um contrato com as Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos para fornecer instrução aos pilotos e depois aos técnicos.

Depois do Pearl Harbor, Mr. Riddle procurou outra meta para a instrução e essa determinação assume agora nova significação com o estabelecimento da Escola Técnica de Aviação da cidade de São Paulo, do Ministério do Ar do Brasil.

NEWS AND VIEWS IN SANTOS AND GUARUJÁ

By Merle Lang

In one of my weaker moments in Santos last week I accepted the responsibility of writing an article for the "Papel Pega Mosca" about what happened in Santos and Guarujá during vacation. Well you asked for it so here goes.

First, I am sorry to say that due to strict censorship I am unable to write about the hottest news flash of the week. Hoh, Mr. Anderson! Besides money talks and "Eu estou pronto".

Who's who in Santos during vacation, where everybody, as Fred Mueller would say, "was as sharp as a marble". Staying at the Hotel Atlantico were Mr. & Mrs. Sandy Saunders, Mr. & Mrs. Bill Boddy and Lynda of course; Mr. & Mrs. Ted Treff, Mr. & Mrs. J. Van Perrine, Mr. & Mrs. J.B. Whitney, Mr. & Mrs. Jim Koger, Mr. & Mrs. Galen Johnston, Mr. & Mrs. Jim Hodeck, Lucile Foote, Hazel Humble, Evelyn Bell, Fred Mueller, Ralph Finn, Buck Setzer, Bill "Rosebud" Stokley, Dick Atwood, Carl Anderson, on business he says, Harold Hopkins, Al Spiros and myself. Also staying in Santos, but at various other places were Mr. & Mrs. Jack Hamm, Srtas. Lacerda, Idalinda Sirin, Leda Brasil, Gladys Ford, Diana Ford, and Snr. Don Smith.

Names found on the Grande Hotel register in Guarujá were Mr. & Mrs. E.N. Featherstone, Mr. & Mrs. Kent Englund, Mr. & Mrs. Bob Carlisle, Dottie Wells, Ann Thilmony and Ulla Tysklind.

From all appearances everyone had a good time, got some sun tan and just in general relaxed for the work we have ahead of us.

OVERHEARD OR SEEN IN SANTOS

It seems that Ted Treff and Ralph Finn received a wonderful surprise when they tried to use their electric razors last Monday morning.

(Cont. on page

N'um dos meus momentos de fraqueza na semana passada, em Santos, eu aceitei a responsabilidade de escrever um artigo para o Papel Pega Mosca sobre o que aconteceu em Santos e no Guarujá durante as férias. Bem vocês pediram por isto e aqui vai.

Em primeiro lugar sinto dizer que devido a severa censura não poderei escrever sobre certas cousas interessantíssimas que aconteceram. Heim, Snr. Anderson! Além disso fala o dinheiro e "Eu estou pronto".

Durante as férias em Santos as "notabilidades" que lá se encontravam, estavam como diria Fred Mueller - afiadas como navalhas. No Atlantico Hotel encontramos as seguintes pessoas; Snr. e Snra. Sandy Saunders, Sr. e Sra. Bill Boddy e Lynda naturalmente; Sr. e Sra. Ted Treff, Sr. e Sra. J. Van Perrine, Sr. e Sra. J.B. Whitney, Sr. e Sra. Jim Koger, Sr. e Sra. Galen Johnston, Sr. e Sra. Jim Hodeck, Lucile Foote, Hazel Humble, Evelyn Bell, Fred Mueller, Ralph Finn, Buck Setzer, Bill "Rosebud" Stokley, Dick Atwood, Carl Anderson, a negocios - diz ele, Harold Hopkins, Al Spiros e eu. Em varios outros lugares, tambem em Santos, se encontravam o Sr. e Sra. Jack Hamm, Srtas. Lacerda, Idalinda Sirin, Leda Brasil, Gladys Ford, Diana Ford e Sr. Don Smith.

Encontramos no registro do Grande Hotel, no Guarujá o Sr. e Sra. E. N. Featherstone, Sr. e Sra. Kent Englund, Sr. e Sra. Bob Carlisle, Dottie Wells, Ann Thilmony e Ulla Tysklind.

Pelas apparencias, creio que todos se divertiram muito, voltaram bronzeados e bastante descansados para enfrentar o trabalho que temos à nossa frente.

O QUE VI E OUVI EM SANTOS

Parece-me que Ted Treff e Ralph Finn receberam uma maravilhosa surpresa quando eles experimentaram usar os seus aparelhos de barba electrico, 8)

Santos uses 220 V. As the story goes "Greybeard" Finn finally surrendered after 3 days and spent one hour explaining to the hotel barber how to use a straight edge. The actual operation only took 5 minutes so the once more "Smooth Shaven" Finn closed the deal by tipping the shop boy 5 cruzeiros to sweep up the filings. The story behind the story is that Ralph has used nothing but an electric razor for the past ten years.

Our own librarian eating "sorvete" at 11:50 P.M. at the Casino São Vicente.

Who is the "One Man Dancer"? He has more rhythm in his soul, than his feet can control.

The fluorescent glow when they dim the lights at the Casino is like the sunrise on the beach at Guarujá.

Definition of the holidays: It is Saturday night and all of a sudden it is a week from Monday.

Everyone except the "fishermen" had enough by Wednesday or Thursday and returned to São Paulo to rest-up; however, a fishing party made up of Ralph Finn, Buck Setzer, Jack Hamm, and one of their Brazilian friends from Santos stayed on until Sunday. From all reports they had a swell time and caught lots of fish but I have yet to see the proof of their fish stories. Anyone who likes deep sea fishing and is planning on going to Santos in the near future can obtain the information about where to go and who to see from Ralph Finn.

Could it be true that something else attracted Buck Setzer's attention to Guarujá besides the beautiful beach?

Who occupied half of the floor "jitter-bugging" while the orchestra played a "samba" at the Hotel Grande in Guarujá?

It seems as though the Featherstone's and "Rosebud" Stokley didn't find enough excitement at Santos so returned to São Paulo on Wednesday and then scurried off Thursday for Serra Negra, a quiet little village and recommended to anyone.

na segunda feira de manhã. Santos usa a voltagem 220. Dizem as más linguas que "Greybeard" Finn finalmente rendeu-se depois de 3 dias e passou uma hora a explicar ao barbeiro do hotel o uso de uma navalha. A operação durou 5 minutos e assim, mais uma vez, "Smooth Shaven" Finn fechou o negocio dando 5 cruzeiros de gorjeta para o menino da barbearia para varrer a sua barba. Atraz dessa história é que Ralph durante os ultimos 10 anos só tem usado o aparelho elettrico de barbear.

A nossa bibliotecaria estava tomando sorvete às 11 e 50 da noite no Casino São Vicente.

Quem é o homem que dança sózinho? Ele tem mais ritmo na alma do que seus pés podem controlar.

A luz fluorescente, quando diminuem as luzes do casino, parece uma aurora na praia do Guarujá.

Definição de feriados: É um sábado a noite e de repente percebe-se que a semana passou.

Todos, menos os pescadores estavam saturados quarta ou quinta e voltaram para São Paulo para descansar. Entretanto, um grupo de pescadores composto de Ralph Finn, Buck Setzer, Jack Hamm e um dos seus amigos brasileiros, de Santos, ficou até domingo. Pelo que dizem, divertiram-se a valer e pescaram montes de peixes, mas eu ainda tenho de ver a prova dessa "historias de pescarias". Todos aqueles que gostam de pescaria de alto mar e tencionam ir a Santos brevemente poderão obter informações de Ralph Finn sobre onde e com quem ir. Será verdade que alguma coisa mais atraiu a atenção de Buck Setzer para o Guarujá, além da sua linda praia?

Quem ocupava metade do salão dançando o "jitter-bug" enquanto a orquestra tocava um samba, no Grande Hotel do Guarujá?

Parece que os Featherstones e o "Rosebud" Stokley não encontraram bastante divertimento em Santos e por isso voltaram a São Paulo na quarta-feira, seguindo na quinta-feira para Serra Negra, uma pequena e quieta cidadezinha do interior. Pelo o que dizem é um ótimo lugar recomendado para os proximos feriados.

THE WORLD'S FIGHTING AIRPLANES

Robert E. Hoose

Aviation is young. The history of accomplished flight covers only the period since the beginning of the 20th century. Many of the early pioneers are still alive to relate their exciting and dangerous experiences.

We have taken giant strides in improving and perfecting our new-found skill. The road travelled from those early flying machines of Santos-Dumont and the Wright brothers down to our present day airplanes is both long and glorious.

Compare, for example, the engine of the first airplane of 12 horsepower with our present powerplants of 2,500 h.p. and with a promise of even 4,000 h.p. in the near future. Compare also the speed of the earliest flight of 31 miles per hour with the present performance of the best of our military aircraft of a maximum of nearly 450 mph in level flight and just short of 800 mph in a dive (faster than the speed of sound). We might think of the distance traveled in man's first flight of 120 feet with that of the huge flying boat, the Martin Mars, from New York to Natal, over 4,000 miles with enough fuel and power to go even farther. Then the weight carried in that first heavier-than-air flight was that of a single man, the pilot; whereas now we think nothing of 100 passengers and considerable cargo.

Yes, the advance is great, and all in forty years time. You cadets of Escola Técnica de Aviação, together with other young men the world over, are starting with a rich heritage. The way has been SHORT in Time but LONG in Progress. Many thousands before you have made it possible, through their efforts, for you to acquire in a short time what it took them many years to discover and perfect. In your chosen field of aviation you are associated with a development of man that is revolutionizing the world. Yours is the opportunity to take a part in that development.

A aviação é jovem. A história dos vôos notáveis cobre um período que se inicia no princípio do século vinte. Muitos dos mais remotos pioneiros ainda estão vivos e podem narrar suas experiências empolgantes e perigosas.

Passos gigantesco foram dados no sentido de aperfeiçoar e melhorar a nova descoberta. O caminho percorrido desde primitivas máquinas de vôo de Santos Dumont e dos Irmãos Wright até os aviões de nossos dias é longo e cheio de glória.

Compare-se, por exemplo, os motores de 12 HP dos primeiros aviões com nossas verdadeiras usinas de força de 2500 HP com perspectivas de até 4000 HP em futuro próximo. Compare-se também a velocidade dos primeiros vôos, de 31 milhas por hora, com o comportamento de nossos melhores aviões militares que chegam a alcançar a alcançar quasi 450 milhas por hora em vôo horizontal e pouco menos de 800 mph em mergulho (mais rápido que a velocidade do som). Imagine-se a distancia percorrida no primeiro vôo do homem, de cerca de 120 pés, e compare-se com a viagem do gigantesco hidroavião, o "Mars" (Marte), de fabricação Martin, que realizou um vôo direto de New York a Natal, cerca de 4,000 milhas ainda podendo ir além, pois para isso levava gasolina bastante. O peso carregado pelo primeiro aparelho mais pesado que o ar era o de um só homem, o piloto; hoje, porém, fala-se francamente em 100 passageiros mais uma carga considerável.

Sim, o avanço, é imenso, e tudo em apenas 40 anos. Vós, cadetes da Escola Técnica de Aviação, juntamente com outros jovens de todo o mundo, estais iniciando com uma herança considerável. O caminho tem sido CURTO em Tempo, mas LONGO em Progresso. Muitos milhares antes de vós possibilitou por seus esforços a aquisição em curto tempo daquilo que para eles levou muito anos para descobrir e aperfeiçoar. Na carreira que escolhestes - a aviação - estareis associados com um desenvolvimento do homem que esta revolucionando o mundo. É vossa a oportunidade de tomar parte neste desenvolvimento.

(cont. on page 10)

Until now the airplane was merely a means of travel and commerce within countries and with neighboring states. But since the beginning of this present war, it has broken down the barriers of all frontiers. Today any place on the earth can be reached from São Paulo by a direct route in less than 36 hours flying time by our more advanced airplanes. That means that our neighbors are no longer limited to Rio de Janeiro, Santiago, Lima and others. But we are now in easy reach of China, Europe and North America for trade and commerce as well as for better friendship and understanding.

But you must not be satisfied. This Air Age is what you inherit, and in the light of the past it is a greater start than any earlier group of young men had. It is wise to appreciate what has been accomplished by those who have gone before you, applying not only their energies and intelligence, but in many cases their lives so that aviation could progress to its present stage of development.

Remember the present day airplane was not completely invented in the early part of this century. It was the result of years of trial and error. Many before you had tried and failed in the main effort but they would leave to the next man some amount of knowledge on which he could base his attempt.

When this accumulation of knowledge had become great enough, it remained for someone to put the final piece in the puzzle and the flight of man was the result. But true credit belongs to all those who went before as well as those who have advanced in many other fields of science that do not relate directly but that have contributed their share.

This is not the end of the road. Progress in aviation has not stopped, but in reality has just started. The plane that is the biggest or the fastest or that can fly the farthest has not yet been built. We have not yet flown around the world non-stop. We cannot yet fly, except momentarily, (Cont. on page 16)

Até agora o avião foi utilizado principalmente como meio de transporte e de comércio dentro dos países e com países vizinhos. Mas desde o início da guerra atual ele quebrou as barreiras de todas as fronteiras. Hoje, qualquer ponto do globo pode ser atingido de S. Paulo por uma rota direta em menos de 36 horas de voo pelos nossos aviões mais modernos. Isso quer dizer que os nossos vizinhos não estão mais limitados ao Rio de Janeiro, Santiago, Lima e outros, mas agora estamos próximo da China, da Europa e da América do Norte para o nosso inter-câmbio e comércio, assim como para melhor amizade e compreensão.

Mas deveis ficar satisfeitos. Esta idade do ar é o que herdais e a luz do passado é a maior base que teve qualquer grupo remoto de jovens. É bom que se avalie o que foi feito por aqueles que se foram antes de nós, aplicando não somente suas energias e inteligência, em muitos casos suas vidas de modo a que a aviação pudesse progredir até o seu estado atual de desenvolvimento.

Lembrai que o avião dos nossos dias não tinha sido completamente criado nos primeiros anos deste século. Foi resultado de anos de experiências e de erros. Muitos antes de vós tentaram e fracassaram em seus esforços, mas eles passaram para a próxima geração alguma soma de conhecimento com a qual esta pudesse basear a SUA tentativa.

Quando esta acumulação de conhecimento atingiu uma proporção suficiente restava a alguém colocar a última peça do problema e o voo humano foi o resultado. O crédito verdadeiro porém, pertence a todos aqueles que se foram antes, assim como aqueles que têm progredido em muitos outros campos da ciência que não se relacionam diretamente mas que tem contribuído com o seu quinhão.

Este não é o fim da jornada. O Progresso da Aviação não cessou, mas de fato apenas se iniciou. O avião maior, mais veloz ou de maior alcance ainda não foi construído. Ainda não vamos a volta do mundo sem escalas. Até agora não conseguimos voar a altura superior a 30.000 pés, a não ser por alguns momentos. A capacidade do

HOTEL QUITANDINHA

By Dover Fouts

Holidays are over---but let me make a suggestion for your next ones Hotel Quitandinha, Petropolis and the country thereabouts. The trip is about one hour and fifty minutes from Rio de Janeiro by bus. (Only ten cruzeiros) The scenery is beautiful and the road is probably one of the best in Brazil. The town of Petropolis is very unique and picturesque (having no bondes). In the town there is a museum of the Relics of the Royal Family of Don Pedro II. The museum contains some very beautiful and costly articles and will be completed in November.

The hotel is built in a valley entirely surrounded by beautiful mountains of the type one would expect to find in northern Europe... somewhere in the Balkans. And this is just fitting for the type of architecture of the hotel... strictly Bavarian on the outside... white, trimmed in brown, with the overhanging balconies and eaves and cornices that make a seemingly painted picture against the background.

Once inside the hotel, you seem to be in some dream of modernity, of perfect color combinations, indirect lighting, polished floors, carpets inches thick, leather upholstered furniture, winding stairways, sliding doors of highly polished glass and uniformed attendants that would remind one of some military school on dress parade. The apartments are furnished to the "nth" degree in completeness... telephones in each, radios ready to be installed in each, furniture almost as soft as the eider-down of fairy stories, floor length drapes, really soft beds, baths tiled from top to bottom, separate room for showers and all this in the most perfect of colors. And the best thing is that prices start as low as one hundred-forty cruzeiros including laundry and breakfast.

And now that we're speaking of food let's go down to one of the grills, the one built apart from the hotel, down by the artificial lake. It's a picture of imagination with lots of woodwork, hanging lamps with globes made from milk bottles, a huge ship's wheel in the center

Acabaram-se os feriados...mas aceitem um palpite para os que hão de vir...Hotel Quitandinha, Petropolis e suas adjacencias. A viagem do Rio a Quitandinha leya cerca de uma hora e 50 minutos (só custa 10 cruzeiros). A paisagem é maravilhosa e a estrada, provavelmente uma das melhores do Brasil. Petropolis é uma cidade muito original e pitoresca (nao tendo bondes). Existe na cidade um museu de reliquias da familia real de Don Pedro II, contendo peças muito ricas e bonitas pertencentes a familia do Imperador. Este museu estará pronto em Novembro.

O hotel foi construido n'um vale inteiramente cercado por montanhas de aspéto que se esperaria encontrar no Norte da Europa...ou em algumas regiões dos Balcans. Isto vem a combinar com o tipo de arquitetura do hotel...estritamente bavaro na parte externa...branco, com madeiramento pardo escuro, rodeado de balcões e cornijas...e, com aquele fundo, mais parece uma pintura.

Entrando-se no hotel, parece que se mergulha n'um sonho de modernidade, de combinações perfeitas de cores, luzes indiretas, assoalhos espelhantes, tapetes espessissimos, mobílias estofadas em couro, escadarias serpenteantes, portas de cristal polido que desaparecem nas paredes e empregados em vistosos uniformes fazem lembrar uma parada de escola militar em dia de gala. Os apartamentos são completos: a enesima potência...telephones em em todos eles, radios prontos a serem instalados em cada um, mobiliário tão macio como os dos contos de fada, cortinados do tecto ao sólo, camas realmente macias, banheiros inteiramente ladrilhados, chuveiros separados dos banheiros, tudo dentro da mais linda combinação de cores. O melhor de tudo é que os preços são a partir de 140 cruzeiros por dia, com café da manhã e roupa lavada.

Já que estamos falando de comida, vamos até um dos "grills" construido em edificio separado do hotel, as margens do lago artificial. É uma pintura creada pela fantasia, coberta de madeira entalhada tendo lanternas feitas de garrafas de leite, uma enorme roda de leme de navio do centro do tecto do salão, tudo trazendo reminis-

(Cont. on page 12)

of the ceiling... all in all reminding one of some tavern in old France. Now for the food... it's truly the most tasteful that I've eaten since I came here... steaks, vegetables, French foods by a real French chef, and the service is overwhelming and prices very reasonable. By the way, there is a small grill in the hotel that seats only two thousand eight hundred people... hard to believe, but just listen to this... in the gaming room there are seventeen roulette tables besides the numerous card tables and two small lounges. Its huge circular room with a dome ceiling of dark blue, and a beautiful grey inlaid floor. They toss fifty dollar chips around like fifty cent ones.

In the main dining room of the hotel is where one sees the floor shows, good music and a dream of a dance floor. Speaking of shows, I'll mention a few of the people there that I met and some of the highlights. There was Miss Baby, Embaixatriz of Swing, from the Urca in Rio. A charming girl with a pleasing voice and a personality just as pleasing... and I'm not kidding. Another vocalist, Dick Farney, whose voice is of the Crosby type gives way to hit American tunes as does Miss Baby. Two more vocalists who held to the popular Brazilian tunes were Lily Morena and Leo Albano. (Leo is a native Paulista.) Then there was Madeline Rosay, balarina of no mean talents and a pair of educated feet. Another singer of the more sophisticated of the South American songs was Imma Sumak from Peru. Three orchestras graced the ears of patrons with music hot, music sweet, sambas, tangos and I must mention at the top of this list Ray Ventura, a good band and a good show. Next should come Orchestra de Chiquinho and that of Carlos Machado. And by the way, this fellow Machado is almost as good as the two comedians, Millionarios de Ritmo, in that he likes to heckle the vocalists by playing with the microphone and sound hookups during their performance. It was pretty noticeable at times, but I suppose someone put a stop to it, because I noticed it less toward the latter part of my stay. If you ever go there don't mind him as he is just the assistant to the assistant of somebody. All-in-all, a perfect spot for a vacation.

cencias de uma taverna da antiga França. A comida é realmente a mais saborosa que provei desde que aqui cheguei... bifes, vegetais, cozinha francesa dirigida por um "chef" francez, tudo excelentemente servido e a preços mui-razoáveis. Não devemos esquecer um pequeno "grill" no edificio do hotel, com capacidade para dois mil e oitocentas pessoas apenas. Ouça isto agora... parece incrível... nos salões de jogo existem dezessete mesas de roleta além de numerosas mesinhas para jogo cartado e duas pequenas galeatas de descanso. É um vasto salão circular com o teto em forma de domo, pintado de azul escuro e um lindo assoalho cor de cinza. Ali as fichas de mil cruzeiros correm como se valessem apenas "10 tostões".

É no salão de jantar do hotel que se pode apreciar os "shows", ouvir boa musica e dançar como n'um sonho. Por falar em "shows", mencionarei algumas pessoas que lá encontrei. Miss Baby, Embaixatriz do swing vinda da Urca, do Rio. Uma pequena encantadora com uma voz muito agradável e uma personalidade mais agradável ainda... e olhem, eu não estou brincando. Outro cantor, Dick Farney, cuja voz é do tipo de Bing Crosby, interpreta musicas americanas de sucesso, como Miss Baby. Dois outros cantores, interpretes de musica popular brasileira, são Lily Morena e Leo Albano (Leo é paulista de nascimento). Havia também Madeline Rosay, bailarina talentosa com pés agilissimos. Outra cantora interprete de canções típicas sul-americanas, é Imma Sumak, peruana. Tres orquestras deliciam os ouvidos dos frequentadores com musica ritmada, musica suave, sambas, tangos e, devo mencionar encabeçando a lista, Ray Ventura. Ótima orquestra e esplendido "show". Em seguida a orquestra de Chiquinho e a de Carlos Machado. Por sinal que este camarado Machado é quasi tão engraçado quanto os 2 comicos, Milionarios da Ritma, quando brincava com o microfone, enquanto os cantores davam seu espetáculo. A principio isto era bem evidente, mas no fim da minha estadia já alguem o havia mandado parar.

Se alguma vez vocês forem lá não se incomodem com ele, pois ele é sempre o auxiliar do auxiliar de alguem. De qualquer forma Quitandinha é o lugar ideal para passar umas férias.

"THE INNOCENTS ABROAD"

By "Pitz"

It has been our iron-clad rule in writing "Innocents" to check each story with the person or persons, but we were sorely tried this week not to break this rule.

The reason? So many good stories evolved from the holiday and your reporter wore out his soles on the cobblestones gadding about trying to get an OK on some of those side-splitting anecdotes, alas, the sum and substance of our attempts to get confirmation of the stories amounted solely and mostly to this: --- "Pitzelo, if you write that about ME --- I'll ---".

So it remained for Charles Larrimer to save the day, just one hour before this week's column was due. Seems like "Chuck" visited Paraguay, Argentina, and points south on his eight-day jaunt.

His prize yarn (he swears it was told to him in Portuguese, Spanish and English) concerns the hundreds of monkeys he saw down south. Small, agile and curious, the monkeys are universally kept as household pets. Intrigued by their antics "Chuck" tried to buy one to bring back, but no one would sell him one.

In desperation "Chuck" inquired where he could get one. The reply was "Go catch one yourself". Tender soul that he is the thought of one of the cute little jungle beasts struggling in a trap was too much for our hero and he stated his point of view in no uncertain terms.

The answer to that was the Brazilian equivalent of "Nuts, you dope - the way to catch a monkey is to get a ripe melon, cut a very small hole in it and set it outside the house."

"Nuts to you ... senor ... how'll that ever catch a monkey?" - snaps Larrimer

Temos tomado como norma férrea, ao escrever esta coluna, ler a pessoa ou pessoas envolvidas em nossas histórias a parte a eles referentes, antes da publicação. Desta vez, porém, fomos sorrentemente tentados a quebrar esta norma.

A razão? Surgiram tantas histórias interessantes, com os feriados, que o reporter gastou suas solas tratando de obter aprovação para publicar algumas dessas divertidíssimas anedotas e, em suas tentativas só teve como resposta isto: "Pitzelo, si voce escrever sobre mim --- eu terei de --- !!".

Só consegui obter algo com Charles Larrimer apenas uma hora antes de entregar este artigo a redação.

Parece que "Chuck" visitou o Paraguai, Argentina e outras regiões meridionais na sua jornada de 8 dias.

A sua melhor piada (e ele jura que lhe foi contada em português, espanhol e inglês) se refere às centenas de macacos que ele viu lá pelo Sul. Pequenos, ágeis e curiosos, os macaquinhos eram considerados animais de estimação nas várias casas. "Chuck" fez o possível para arranjar um para trazer de volta, mas ninguém lhe quis vender.

Desesperado, indagou "Chuck" onde ele poderia obter um. A resposta foi " Vá no mato e pague você mesmo". Terno como é, a simples ideia de pobre animalzinho das selvas a debater-se n'uma armadilha era por demais dolorosa para o nosso herói e este ponto ele defendeu com ardor.

A resposta recebida foi mais ou menos assim: "Bôlas, seu bobo" - para se apanhar um macaquinho, pega-se um melão maduro, faz-se um buracozinho nele e deixa-se em frente da casa".

"Bolas coisa alguma!" De que forma o macaquinho é apanhado, assim?

(cont. on page 21)

SANDY SAUNDERS' SPORTS SECTION

BOWLING

Bowling was not scheduled for April 2nd or April 9th due to the holidays. I'm sure all the enthusiasts of that sport are looking forward to next Sunday, April the 16th for the resumption of competition and the fun that goes with that popular pastime. Let's have a good turnout and enjoy some of the refreshments served as well as the bowling. The standings of the teams and individual averages of bowlers with number of games rolled are listed below as of April 9th.

BOLICHE

Não foi marcado nenhum jogo de boliche para dia 2 ou 9 de Abril, em vista dos feriados. Estou certo de que todos os entusiastas desse esporte estão esperando com interesse o proximo domingo, 16 de Abril, pelo prosseguimento do torneio e de tudo que acompanha esse popular passatempo. Esperamos por uns bons jogos e vamos nos deliciar com os refrescos que são servidos durante os megnos. Damos abaixo um quadro da situação dos teams e as medias individuais dos jogadores, com o numero das partidas jogadas ate 9 de Abril.

STANDINGS OF TEAMS (Situação dos teams)

	WON (Ganhou)	LOST (Perdeu)
Nº 3 Team	8	4
Nº 8 Team	6	3
Nº 2 Team	6	6
Nº 1 Team	5	7
Nº 4 Team	5	7
Nº 7 Team	4	5
Nº 6 Team	4	5
Nº 5 Team	4	5

AVERAGES OF BOWLERS (Medias dos jogadores)

	Games (Jogos)	Average (Media)		Games (Jogos)	Average (Media)
Boddy	8	156	Johnston	5	115
Goecke	13	156	Mueller	9	115
Helm	11	153	Stokley	3	115
Troy	3	146	Peck	9	111
Cook	5	143	Harlan	2	110
Thomas	7	140	Chandler	7	105
Setzer	11	138	Betz	3	101
Leng	8	136	Kerkeet	7	101
Bordas	9	134	Allen	1	98
Fouts	10	132	Blakeley	2	97
Keenan	2	128	Whitney	6	95
Michel	4	128	Mrs. Perrine	8	71
Graham	9	127	Miss Humble	3	67
Foot	6	126	Mrs. Koger	3	63
Thum	3	126	Miss Conrad	10	61
Mrs. Thomas	2	125	Mrs. Foote	7	61
Hata	7	121	Miss Gould	4	61
Boultinghouse	4	119	Mrs. Whitney	7	61
Stewart	6	119	Miss Goggins	1	59
Larimer	9	118	Mrs. Johnston	3	21
Soukup	6	118			

(Cont. on page 15)

NOTE: It is a pleasure to point out that we have had 42 people actually bowling at one time or another in our league, proving the popularity of that sport; this is quite a representation when it is considered our personnel is around 120 people.

The sports column is necessarily short this week due to the holidays. We seemed, from all reports, to have scattered in all directions for varying distances. Many interesting tales are in store for the many readers of our paper. As I was one of the Santos visitors, I'm sure one of my contemporaries will report on many of the events of the sojourn.

PING PONG

Our ping pong tournament, which attracted such a fine turnout of our personnel, has necessarily been curtailed during the holidays and no doubt will be completed during the week. Some mighty fine matches have been witnessed and many upsets have featured the tournament so far. It is going to be hard to determine the winner with so many of the star performers still surviving. We have Williams, Cook, Boddy, Troy and Lang left and some mighty tough matches are in the making.

An old, old, sport was revived at Santos for many of our personnel when bicycle riding was one of the main attractions offered. The bicycles were very good English made models and the sandy beach a delightful place to ride. Many an interesting ride was enjoyed by all of us and we only wish that we could do it more often. The bicycles were priced reasonably and plenty were on hand for everybody.

NOTA: Verificamos com grande prazer que tivemos 42 jogadores em nossa liga realmente em atividade, demonstrando a popularidade desse esporte: é uma magnífica porcentagem quando se considera que o total de funcionários da escola é de cerca de 120 pessoas.

A coluna esportiva desta semana terá de ser necessariamente curta em virtude dos feriados. Parece que nosso pessoal se espalhou em todas as direções e varias distancias. Muita coisa interessante terá ainda de ser contada aos nossos leitores. Naturalmente alguns dos meus colegas que estiveram em Santos, como eu, relatarão os fatos interessantes da temporada.

PING-PONG

Nosso torneio de Ping-Pong que atraiu tantos dentre nosso pessoal, teve de ser interrompido durante os feriados mas será, sem duvida terminado por toda esta semana. Assistimos durante este torneio a partidas magnificas e excelentes jogadores se têm revelado. Vai ser difficil determinar qual será o vencedor com tantos astros ainda invictos. Temos Williams, Cook, Boddy, Troy e Lang ainda por decidir e algumas partidas emocionantes se delinham.

Um esporte antigo, muito antigo, foi revivido em Santos, com o ciclismo como atração das mais importantes. As bicicletas eram muito boas, de fabricação inglesa e a praia uma delicia para se passear. Fizemos passeios interessantissimos de bicicleta e se sentimos não poder fazer isto mais a miudo. Havia bicicletas suficientes para todos e o aluguel muito razoavel.

SPORTS COMMENTS

By Jack Mata

Due to School Easter holidays there is nothing to report on the sports front. Next week, however, we will pick up again where we left off and keep you all posted on the news from the sports doings of the Escola Técnica de Aviação.

Devido aos feriados da semana Santa não ha nada a relatar no front esportivo. Na proxima semana, entretanto, continuaremos de ponto onde paramos e poremos todos vocês ao par dos acontecimentos esportivos da Escola Técnica de Aviação.

above 30,000 feet where the conditions for flying are the nearest to ideal. Our payloads of passengers and cargo are much too small. In short, no performance of any airplane begins to measure up to what it should and will be.

And this is your challenge. Every phase of aviation is crying for improvement. The opportunities are limitless. Keep in mind that our present day airplane is a composite of efforts and skills in many phases. Today there is no one man capable of planning, building or maintaining an airplane. It must be the combined knowledge and effort of innumerable persons. There is no single part of the earliest airplanes that have not gone through changes and improvements.

Nothing in aviation is perfect. The best rivet is not yet made. The best skin covering has possibly not even been thought of. The same for the best airfoil, the best power plant, the best brake system, the best radio equipment, etc. Today there are many thousands of the world's best technicians attempting to develop a better system of carburation. Hydraulics as used in airplanes is in its infancy. Electrical systems are just beginning to be practical and efficient in airplanes. An example of this is the new improved B-17-G, Flying Fortress, of the United States Army Air Forces which operates most of its auxiliary equipment in this manner. The list is endless, as are the opportunities.

Your generation will do much to make these advances. Whether a fair share of them will be accomplished by Brazilians remains to some extent in your hands. The chance is yours, but with it a certain responsibility. It may well be that the future success of Brazil can rest to some great extent in its development of aviation. It is even more so in view of Brazil's peculiar geographical problem, with vast distances and much rough and uncultivated terrain through which railroads and highways can hardly be built.

(CONTINUED NEXT WEEK)

passageiros e de carga dos aviões é ainda muito pequena. Dentro de pouco tempo o que se consegue hoje é muito pouco, em compensação com o que se deveria conseguir e certamente se conseguirá.

É este o vosso desafio. Todas as fases da aviação estão pedindo melhorias. As oportunidades são ilimitadas. Não vos esqueçais que o avião atual é um composto de esforços e habilidade de várias fases. Hope não existe um homem capaz de planejar, construir e manter um avião. Deve ser o conhecimento combinado e o esforço de inúmeras pessoas. Não há uma só peça dos primitivos aviões que não tenha passado por modificações e melhorias.

Nada na aviação é perfeito. O melhor rebite ainda não foi produzido. O melhor envoltório ainda não foi sequer imaginado. O mesmo se poderá dizer do melhor sistema de freios, do melhor aparelhamento de rádio, etc. Existem hoje milhares dos melhores técnicos do mundo tentando desenvolver o melhor sistema de carburação. A hidráulica, como ela deveria ser utilizada na aviação, ainda está em sua infância. Sistemas elétricos estão apenas começando a ser práticos e eficientes nos aviões. Um exemplo disto é a nova fortaleza voadora aperfeiçoada, a B-17-G, das forças aéreas do Exército Americano que opera a maior parte de seu equipamento auxiliar dessa forma. A lista é infinita, assim como o são as oportunidades.

A vossa geração muito fará no sentido de avançar para a frente. Quanto ao quinhão que caberá aos Brasileiros, isto está em grande parte em vossas mãos. A oportunidade é vossa, e, com ela, alguma responsabilidade. Poderá bem ser que o sucesso do Brasil dependa do desenvolvimento da aviação. É mesmo muito provável que assim seja em vista do problema geográfico peculiar do Brasil, com suas distâncias imensas, seus territórios incultos e ásperos através dos quais as estradas de ferro e rodagem dificilmente poderiam ser construídas.

(CONTINUE NA PROXIMA SEMANA)

THE STUDENTS' KEYHOLE

By Marie C. Williams
Florence Williams

Portuguese edited by Cadet Wilson Ruiz

Group 11

Bruno Lekevieux, Cadet Number 132, enjoyed two years of service in the Base Aérea of São Paulo. He would like to be a military pilot, as he loves to fly. Bruno is well pleased with his course here and hopes to be a good technician in order to serve Brazil through the F.A.B.

Dorotheu Souto Gimenez, Cadet Number 133, was studying radio communications here in São Paulo before coming to this school. But now that he is here, he feels that his dream has been realized and he is on the way to serving his great country.

Reynaldo Farah, Cadet Number 134, is from Guaxupe, in Minas Gerais. He realizes the great future of aviation in Brazil, and is eager to make this his career. Reynaldo feels that he is getting exactly the course he needs here at E.T.A.

Aldo Schmidt, Cadet Number 135, is interested in aviation not only as a pilot, and a technician, but also as a great industry. After the war Aldo hopes to have the opportunity of working in a great aircraft factory.

Moacyr Borin, Cadet Number 136, came from Serrana to São Paulo to study at the Escola de Mecânicos para Aviação Santos Dumont. He studied aviation there for two years.

Oscarlino Zanatta, Cadet Number 137, worked as a book-keeper, though his foremost interest has always been aviation. He is most appreciative of the opportunity this school is offering him to follow a career in this field. Oscarlino enjoys sports, especially football.

Francisco Dias Martins, Cadet Number 138, is very much interested in engineering and mechanical design having studied and worked in these fields. Francisco hopes to become

Grupo 11

Bruno Lekevieux, Cadete Número 132, tem dois anos de serviço na Base Aérea de São Paulo. Ele gostaria de ser piloto militar, uma vez que gosta de voar. Bruno é muito agradecido a este curso, e, espera ser um bom técnico afim de servir o Brasil pela F.A.B.

Dorotheu Souto Gimenez, Cadete Número 133 estudava rádio comunicações aqui em São Paulo, antes de vir para a Escola. Porém, agora que ele está aqui, e, que seu sonho se realizou, ele está a caminho de servir seu querido país.

Reynaldo Farah, Cadete Número 134, é de Guaxupe em Minas Gerais. Avalia claramente o grande futuro da aviação brasileira e está ansioso por fazer disto sua carreira. Reynaldo sente que aqui está aprendendo tudo o que queria.

Aldo Schmidt, Cadete Número 135, está interessado na aviação não somente como um piloto, mas também como uma indústria. Depois da guerra Aldo pretende trabalhar numa grande fábrica de aviões.

Moacyr Borin, Cadete Número 136 veio de Serrana para São Paulo para estudar na escola de Mecânicos para Aviação Santos Dumont. Lá, ele estudou aviação por dois anos.

Oscarlino Zanatta, Cadete Número 137, trabalhava como guarda-livros porém seu interesse predominante tem sido sempre a aviação. Gostou muito da oportunidade que a escola lhe ofereceu afim de seguir esta carreira. Oscarlino gosta de esportes, especialmente foot-ball.

Francisco Dias Martins, Cadete Número 138, está muito interessado em engenharia e desenho mecânico tendo já exercido atividades nesse campo. Francisco pretende ser engenheiro

(Cont. on page 18)

THE STUDENTS' KEYHOLE (Cont. from
page 17)

an aeronautical engineer after the war. Meanwhile he is exerting all of his efforts toward the F.A.B. which he says will be the pride of the sons of the land of "Southern Cross".

João Baptista Consolmagno, Cadet Number 139, has wanted to study aviation since he was a child. He is from Piracicaba where he attended schools. During his vacations he helped his father who is a Goldsmith. João's favorite sports are hunting and fishing.

Irineu Dias de Andrade, Cadet Number 140, is from Santa Cruz do Rio Pardo. He worked in an office there and took an active part in athletics at school. His dream has always been to be an aviator or an expert in aviation, and he sees a great opportunity in this school.

Ralpho Costa Ferreira, Cadet Number 141, studied at night and worked during the day before coming to Escola Técnica de Aviação. He has always enjoyed aviation and hoped to make it his life work. Ralpho is very enthusiastic about his course here and feels he will be well fitted to serve Brazil.

Reinaldo Pinto Rosa, Cadet Number 142, had completed his studies in Campinas and had come to São Paulo to locate himself just when this school opened. Reinaldo found exactly what he was looking for here, for he is working toward victory. He hopes to become an officer in the C.O. Mecânicos.

Luiz Gonzaga Zucchi La Farina, Cadet Number 143, appreciates the opportunity that is being offered him at Escola Técnica de Aviação. He is eagerly anticipating a career in aviation and being part of the Brazilian Air Force.

Furio Tonso, Cadet Number 144, is from Jacarezinho, Paraná. Furio has always been attracted to the study of physical sciences and wished to

aeronáutico quando terminar a guerra. Nesse espaço, ele está empregando todo seu esforço através da F.A.B., que ele diz, será o orgulho dos filhos da terra do Cruzeiro do Sul.

João Baptista Consolmagno, Cadete Número 139, queria estudar aviação desde criança. É de Piracicaba onde estudava. Durante as férias ajudava seu pai, que é um joalheiro. Seus esportes favoritos são a pesca e a caça.

Irineu Dias de Andrade, Cadete Número 140 é do Sta. Cruz do Rio Pardo. Trabalhava em um escritório e tomava parte em disputas atléticas na escola. Sua grande ambição sempre foi ser um piloto ou um técnico da aviação, e, vê sua grande oportunidade nesta escola.

Ralpho Costa Ferreira, Cadete Número 141, trabalhava durante o dia e estudava a noite antes de vir para cá. Sempre gostou da aviação e espera fazer dela o trabalho de toda sua existência. Ralpho está entusiasmado com seu curso e quando for graduado então estará pronto para servir o Brasil.

Reinaldo Pinto Rosa, Cadete Número 142, completou seus estudos em Campinas e veio colocar-se em São Paulo quando a escola foi aberta. Reinaldo acha que isto é o que ele procurava, uma vez que está trabalhando pela vitória. Pretende graduar-se oficial pelo C.O. Mecânicos.

Luiz Gonzaga Zucchi La Farina, Cadete Número 143 aprecia a oportunidade que lhe foi oferecida na Escola Técnica de Aviação. Está ansiosamente esperando sua carreira em aviação para fazer parte da F.A.B.

Furio Tonso, Cadete Número 144 é de Jacarezinho, Paraná. Furio sempre sentiu-se atraído pelas ciências físicas e desejava ser eletricitista.

(Cont. on page 19)

THE STUDENTS' KEYHOLE (Cont. from
page 18)

be an electrician. He hopes that here at Escola Técnica he will realize his ambition and become an aircraft electrician.

Isaac de Oliveira, Cadet Number 145, has a good background for this technical course because he has had experience in shop before coming here. Isaac finds his course here very interesting and his ambition is to become a good technical mechanic.

Pedro A. Borges de Almeida, Cadet Number 146, is exerting all of his efforts at present toward completing this course to the best possible advantage. He has always been attracted to aviation and finds that this offers him an opportunity to serve his country.

Jorge Reiegger, Cadet Number 147, is from Araras in the state of São Paulo where he belonged to the Aero Club. Jorge has always been interested in aviation and is a civilian pilot. He is happy to be here in the Escola Técnica de Aviação, being a part of the development of aviation in Brazil.

Deseja realizar sua ambição na escola e tornar-se um eletricista de avião.

Isaac de Oliveira, Cadete Número 145 tem boa base para seu curso técnico porque já trabalhou em oficina antes de vir para a escola. Isaac acha o curso interessante, e quer ser um bom mecânico técnico.

Pedro A. Borges de Almeida, Cadete Número 146, está empregando todo seu esforço para completar o curso com todas as vantagens. Sempre esteve interessado em aviação e acha que esta é a oportunidade para servir seu país.

Jorge Reiegger, Cadete Número 147 é de Araras no estado de São Paulo onde era associado ao Aero-Club. Jorge sempre se interessou pela aviação como piloto civil. Está contente por ser da Escola Técnica de Aviação, fazendo parte do desenvolvimento da aviação no Brasil.

AN ANNOUNCEMENT

The editor of Papel Pega-Mosca announces with deep regret that owing to the illness of Miss Jeannette M. Chodick, Editor for the Section of the Cadet Students, that feature will not appear in this week's issue.

Miss Chodick has by her untiring efforts established and fostered an extremely important department of Papel Pega-Mosca; one that is widely read not only by Cadets but by their families and friends as well, to their great interest and enjoyment.

Her sincerity and pleasant personality have produced admirable results and the staff of Papel Pega-Mosca and the Cadet Students join in wishing her a speedy recovery and a quick return to her duties.

UMA NOTICIA

O editor do Papel Pega-Mosca anuncia, com profundo pesar que, devido a doença da Srta. Jeannette M. Chodick, editora da "Seção de Cadetes" esta não será publicada neste numero.

A Srta. Chodick criou e dirige um departamento de grande importância do Papel-Pega-Mosca; essa seção é grandemente apreciada e lida não somente entre os alunos como também pelas suas famílias e amigos.

A sua sincera e agradável personalidade tem produzido admiráveis resultados e o corpo de redatores do Papel Pega-Mosca assim como os cadetes-estudantes desejam-lhe um rápido restabelecimento e breve retorno às suas atividades.

"Well, when the monkey sees the melon he'll reach in the hole, grab a fistful of seeds ... and he's trapped, because he'll never undouble his fist and let go of the seeds!"

Now ask "Chuck" to tell you the one about "How to catch mice!"

And if it weren't for our fear of (what's the Brazilian equivalent of being boiled in oil?) we'd tell you more about who went where. Instead, let's just say we are tickled to death that everyone had a good time and got back with nothing worse than sunburn, a twisted ankle or two, a couple of sprained backs ... plus a grim determination never to look another train schedule in the face.

Who? US? Heck, we spent the holiday working down to fighting trim.

So long and "30"

Pitz

BANKING INFORMATION

Bank officials have requested that Travellers Checks be presented at local banks by the payee in person to satisfy the requirement of being countersigned in the presence of the payor, and to eliminate second party endorsements.

Travellers Checks will be cashed at the current rate of exchange by Brazilian and foreign banking institutions, with charges held to a minimum.

Remittances to the United States are subject to approval by the Brazilian Government and the total cost approximates 8 per cent of the sum transmitted.

"Óra, quando o macaco vir o melão enfiará o braço pelo buracoinho e segurará um punhado de sementes e, como ele não abrirá a mão para retirar o braço afim de não largar as sementes ficará facilmente preso!"

Peça agora a "Chuck" que lhe diga "como apanhar camundongos"!

Si não fosse o receio de deixar muita gente "queimada" contaríamos muita coisa sobre pessoas que passaram os feriados fora! Em lugar disso diremos apenas que ficamos satisfeitos em saber que todos se divertiram muito e voltaram apenas "bronzeados" ou com torcedura de tornozelo, ou com as costas doloridas --- além de absolutamente decididos a nunca mais consultarem um "Horário de trens", na vida.

Quem? Nós? Qual nada, passamos os feriados trabalhando a valor.

Até logo e 30

Pitz

INFORMAÇÃO BANCARIA

Os funcionarios bancários pedirão-nos para solicitar que os cheques para viajantes sejam apresentados pelo proprio beneficiado para satisfazer a exigencia de endossá-lo pessoalmente na presença da Caixa, evitando assim a necessidade de um segundo endossante.

Os cheques para viajantes serão pagos ao câmbio corrente adotado pelas instituições bancárias brasileiras e estrangeiras, com despesas bancárias mínimas.

As remessas para os Estados Unidos estão sujeitas à aprovação do governo brasileiro, sendo as despesas calculadas em aproximadamente 8% do total remetido.