

ALTITUDE 195

HAWTHORNE SCHOOL

ORANGEBURG SOUTH-CAROLINA

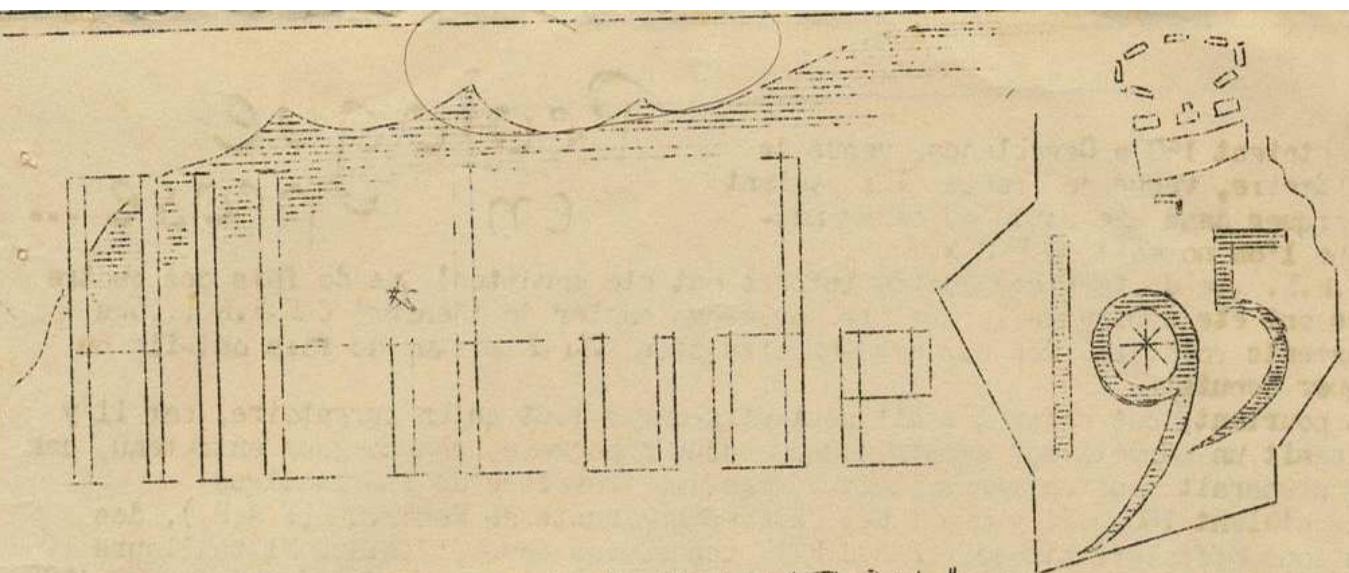
N° 1 17^e DETACHEMENT

VENDREDI 13 AVRIL 1945

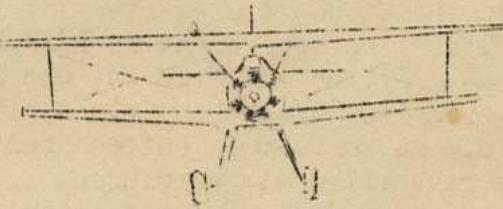
IL A ETE TIRE DE CE NUMERO VINGT EXEMPLAIRES
NUMEROTES DE 1 A XX RESERVES AUX HAUTES PERSON-
NALITES FRANCAISES ET AMERICAINES ET VINGT EXE-
MPIAIRES NUMEROTES DE 1 A 20 RESERVES AUX COL-
LABORATEURS DU JOURNAL AINSI QUE CINC EXEMPLAI-
RES RESERVES A LA PRESSE NUMEROTES DE PRESSE 1
A PRESSE V LESQUELS D'VARAINE CINC EXEMPLAIRES
CONSTITUENT L'EDITION ORIGINALE

EX. N°

Tous droits de reproduction, traduction
et adaptation reserves pour tous pays
y compris le Guatemala et les Etats-Pon-
tificaux, ainsi que ceux qui pourraient
naître de la Conference de San-Francisco



GAZETTE DE LA "PRIMARY"



Il y a quelque temps déjà que l'idée couvait.... Mais comme bien des projets, rien n'en laissait prévoir la réalisation quand, en moins d'une semaine (et quelle semaine que celle qui précède la "Graduation"!), ALTITUDE 195 a été conçu et mis au monde.

Scrit et illustre par les élèves-pilotes d'ETANGLUNG, le premier et modeste numero de cette gazette est dédié au 17^{ème} Detachement.

Cette revue n'est pas mensuelle, mais paraîtra à la fin de l'entraînement de chaque classe. Elle n'a pas d'autre pretention que celle de prouver que même dans une Ecole où les programmes sont très chargés, où l'on travaille dur, où l'on exige beaucoup de l'élève, la bonne humeur et l'esprit français n'ont pas perdu leurs droits.

Et pour ceux qui l'auront ardue et la reliront, j'espere qu'ALTITUDE 195 fera revivre quelques bons et joyeux souvenirs.... alors que les mauvais seront derris long temps déjà enterrés!

Ch^u Le Bourg^{de}

2

Prologue en prose...

Ils étaient 150 à Casablanca, venus de tout l'Empire, venus de France. Ils étaient 150, rangés dans une sorte de caravane-rail que l'on nommait C.F.P.N.

C.F.P.N. que de fois ces quatre lettres ont été maudites! que de fois ces quatre lettres ont été employées lorsqu'ils voulaient parler de l'enfer! C.F.P.N... Des baraquements sordides, des corvées abusives... C.I.D., que de fois ont-ils pu t'évoquer denus!

Et pourtant, cet enfer n'était peut-être après tout qu'un purgatoire, car il y fleurissait un merveilleux espoir, chaque jour renouvelé, chaque jour entretenu, car on s'y préparait pour un merveilleux voyage: la traversée de l'Atlantique.

Ils étaient 150... Il y avait des "Elevés aspirants de Réserve" (E.A.R.), des élèves sous Officiers pilotes (E.S.O.P.), des élèves sous Officiers mitrailleurs (E.S.O.M.). "Ils" avaient pris de bonnes habitudes de base. "Ils" venaient d'ALGERIE, de MINORIE ou MAROC, certains étaient Malgache ou L'A.C.T. D'autres habitaient la FRANCE ou en apportant et ayant connu de "Château en Espagne"... MIRANDA. "Ils" s'étaient fondus, métropolitains et africains, dans ce grand entrepot: C.P.P.N., et tous avaient pris la de bonne tradition: à l'œuvre.

Et puis un jour quelques officiers arrivèrent de FRANCE. Un sous-Lieutenant fut affecté aux E.A.R. deux aux E.S.O.P., et aux E.S.O.M. Des lieutenants eurent mission de les superviser et... en allèrent en permission visiter le Maroc.

Et les sous-Lieutenants, pleins de flamme, entreprirent de prendre en main les 150... Et il fallut faire les rassemblements en courant... Et il fallut "briguer" les chambres... Et il fallut, chaque après-midi, faire de l'instruction militaire... Certain sous-Lieutenant était particulièrement ferre sur cette question.

Et biffant, courant, marchant, balayant, vint un jour où l'on annonça: "Dans trois jours départ pour CPAN".

Alors on les consigna. Durant trois jours, ils travaillerent plus que de coutume, circulerent de bureaux en bureaux pour finalement, le Mercredi 5 Novembre 1944, se lever à 5 heures. Les sous-Lieutenants, à "grands coups de gueule" les chargerent dans les camions. Et l'on partit à la gare.

Et l'on roula deux et deux nuits, emballés dans des wagons à bestiaux. On roula encore une demi-journée. Et l'on fut enfin à la Denia. Chacun s'extirpa comme il put de son wagon. Les N.A.F. se rassemblèrent, les E.S.O.P. se rassemblèrent, les E.S.O.M. se rassemblerent... et tout ce monde partit vers la Base, par la route, encadré par les sous-Lieutenants.

Les 150 "Enlisted Men" furent installés dans un grenier poussiéreux, froid l'hiver chaud l'été, sans lumière. Ils ne purent sortir que tous les trois jours et les sous-Lieutenants étaient zélés, ou les "Enlisted Men" pas assez... vigilants, et certains ne purent plus sortir.

D'ailleurs planait sur les 150 hommes et 23 Officiers, la terrible menace de la S.M. Longtemps, la S.M. se fit attendre... Elle vint enfin... Sombre Dimanche, 13 Novembre... "Ils" restèrent 15.

Puis vint la S.M. américaine. "Ils" étaient 154 lorsque, le Mercredi 22 Novembre à 15 heures, ils embarquèrent.

Ils embarquèrent. Le "Thomas W. Hyde", à quai, leur paraissait comme un merveilleux paraïs. Bien sûr, on leur avait dit l'horreur du "LIBERTY SHIP"... Bien sûr, on leur en avait dit l'inconfort... Bien sûr, on leur en avait dit le lenteur... Mais pour eux, quelle merveille. Qu'embarqués, "Nous allons faire un beau voyage"... Finie l'horreur des corvées, des appels, des balayages, des rassemblements, des lèvres au petit jeu. Finis les repas servis à la gassille, les repas toujours froids, les repas mal préparés. Finie la culture physique matinale.

Tout commençait hélas!

(La suite au prochain numéro)

... et en vers
(?)

COMBIEN DE TEMPS
CA VA-T-IL DURER?

(ou L'Arrivée au C.P.P.N.)

Ben j'm'en vais vous la raconter
L'histoire de mon arrivée
En cet endroit si désiré
L'C.P.P.N. qu'en l'a nommé
A la gare j'avais débarqué
J'y ai longtemps poireauté
Et m'y suis bien... ennuyé.
Enfin on est venu m'chercher
A la Base me voilà case
Sans lumière sans un p'tit pucier
Tout' la nuit je m'suis tortillé
Ah! les garçons, ell' m'ont bien bouffé
Combien de temps qu'ca va-t-y durer'

Le lendemain je m'suis réveillé
A six heures, oh qu'ca claironnait
Avec des couacs, ca m'a épaté
Mes oreilles en sont déchirées
Et puis c'est le p'tit déjeuner
On appelle ça ... du café
Combien de temps qu'ca va-t-y durer.

Après ça, ce que j'ai pu m'trotter
Tous les bureaux à l'enfilée
Habillement, triage, trésorier
Enfin j'm'en suis bien tiré
Mais j'ai pas encore terminé
Combien de temps qu'ca va-t-y durer

J'ai été vachement bien sape
Des flingues, toutes neuves, qu'on m'a
donné
C'est p't' être pas très bien ajusté
Mais pour l'fric que ça m'a couté
Y'a vraiment pas d'quoi rouspeter.

-3-

3

Je suis appelle chez l'infirmier
Comme piquouses, qu'est-ce qu'il m'a
fourré

Je suis vraiment bien vacciné
Bien sur que jamais je n'claquerais
A moins que d'être escrabouillé
Combien de temps qu'ca va-t-y durer

Au C.I. on m'a expédié
Cabots, sous-offs m'ont enquiquiné
J'y ai appris à bagotter
La encore j'ai été bouffé
Mais pour c'qui est question d'jaffer
C'est un tringle que j'me suis fourré

A la Base on m'a renvoyé
J'y ai été encore re-bouffé
Punaises, puces se sont esgrimées
Pas d'cabots ni d'sous-officiers
Mais d'jeun's Aspis pour nous... guider
Combien de temps qu'ca va-t-y durer

Malgré tout, l'C.P.P.N. a d'bons cotés
Chaque mois nous donne une soirée...
C'est les copains qui vont calter...
Une perm, chouette, on va s'ballader
Mais il faut s'en aller à pied.
Heureusement pour s'en retourner
Nous avons les transports "Allies".
FFA c'est tout dire, nos yeux en sont
charmés

Fermons la parenthèse, il faut être
discret
Combien de temps qu'ca va-t-y durer

E.A.R. me v'là bazarde
Un examen pour ça j'ai passé
J'ai dit pourquoi, c'est c'qu'on m'a
demandé

Napoléon avait existé
Marat s'était suicidé
La carte de France n'était pas carrée
Et Boileau n's'était pas cuite
Les Maths m'ont plus ennuyé
4 et 4... 12 c'est décidé
Vers l'Amérique, je vais m'espigner
Du moins on m'l'a assuré
Combien de temps qu'ca va-t-y durer

Il y a six mois qu'ca s'est passé
Et depuis j'ai bien poireauté
Enfin c'coup la c'est arrivé
Je crois bien qu'on va s'tailler
Dans huit jours ou dans une année
Il faut bien toujours espérer
Combien de temps qu'ca va-t-y durer
Combien de temps qu'ca va-t-y durer

Permissions

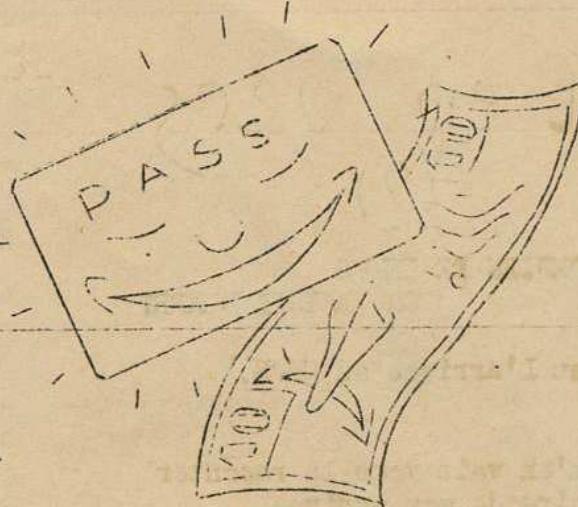
NOUVELLE-ORLEANS...

NEW-ORLEANS, vieille ville française. Telle est l'information où vous trouverez cartes, plans, guides, etc. Je ne suis pas le seul cadet à en avoir obtenu la certitude et plusieurs d'entre-nous ont pu goûter la sollicitude de ces Américains pour leurs compatriotes d'origine.

Ca n'est pas sans un petit frisson de contentement extérieur suivant le caractère et l'exubérance de chacun que l'on rencontre de vieux souvenirs du "Pays", comme on dit là-bas. Le nom d'une rue est écrit en français; le patron de la Cathédrale est notre vieux Roi LOUIS IX. Dans une rue du "Vieux Carré", un camelot fait la réclame devant la maison de JEAN LAFITTE le fameux corsaire, héros de l'histoire de la ville.

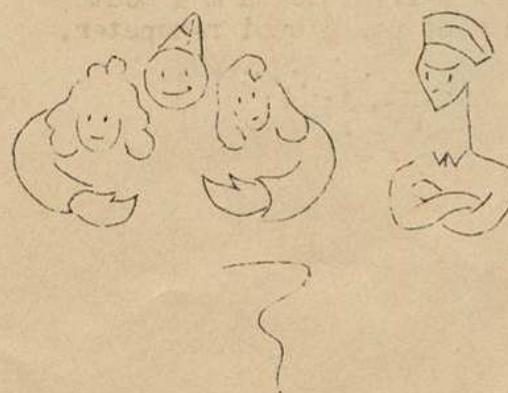


Ainsi quelque soit le coin où l'on dirige ses pas dans le dédale de petites rues qui n'ont aucune ressemblance avec la ville standard américaine, on trouve toujours des Français d'origine plus ou moins lointaine. Les uns crient de longue date, fiers de ne parler que français entre eux, mettent notre cerveau à la torture en exhibant un genre de sabir franco-anglo-espagnol où l'on ne trouvait qu'après de longues recherches le plus petit rudiment de grammaire. Les autres, plus frais emouus de Bourgogne, d'Alsace du Béarn ou de Paris, sont gendans ce musées, coiffeurs, ou bien même, jusqu'ils sont français, chefs



Cependant NEW-ORLEANS présente aussi le visage, peut-être le plus cosmopolite, du Sud des U.S.A. Au théâtre j'ai pour voisins deux charmants garçons de la R.A.F. venant des Bermudes. Mes deux cicerones dans la visite de la ville sont un matelot norvégien fier d'en être citoyen de passage depuis quinze jours, et un soldat canadien qui est heureusement la roue combler les nombreuses lacunes de mon vocabulaire. On rencontre des frères d'armes à tous les coins de rue: des cadets chinois sont à l'entraînement dans les environs!

Mais le comble c'est que les charmantes girl-friends que le comte nous avait octroyé étaient du Nicaragua et ne parlaient que l'espagnol! Mon camarade P. vit alors sa revanche: il ne savait pas l'anglais et avait sans cesse recours à moi; mais dans cette aventure-là, étant évadé de France il fut, souffrant de mes vains efforts, servir à son tour d'interprète. Mais l'animal, savourant son plaisir, prenait son temps, et le mien aussi.



a bon marché



AH! cette idée de nous donner une permission en fin de mois! Heureusement que nous sommes français et que nous nous trouvons aux U.S.A. Pas d'inquiétude. La preuve? Un petit voyage circulaire de 1000 milles en auto-stop, à la moyenne de 42,5 MPH, attentes sur le bord des routes comprises.

L'histoire commence à SELMA, à l'arrêt des bus.

Quel est le prix du ticket pour New-Orleans, s.v.p.?

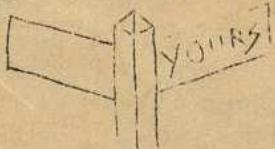
\$/7°±.?, sir.

Je regrette, trop cher.

Et le "French Cadet" part la tête basse. Il marche, marche, et débouche dans la highway qui va vers Meridian. Ma foi, puisqu'il est là, voilà sa route bien tracée. Mais il n'a pas eu le temps d'y penser qu'une PACKARD magnifique s'arrête à sa hauteur. Une voix lui demande:

Which way are you going, soldier?

Yours, sir! est la réponse immédiate, et il s'engouffre dans la voiture.



Peu à peu la conversation interalliée s'établit et au bout de quelques minutes le scrt en est jeté: le cadet ira à JACKSON, capitale du Mississippi.

Le lendemain matin, après qu'il se soit reposé du peu de fatigue de la veille, son chauffeur vient le chercher à l'hôtel pour le conduire à la sortie de la ville et lui donner de derniers conseils. Un voyage aussi bien commencé ne peut que bien continuer.

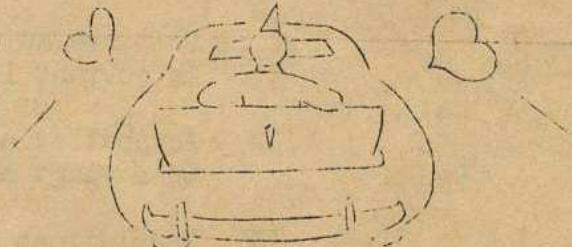


C'est pourquoi, après qu'une borne ait été rechauffée pendant cinq minutes, une BUICK cette fois-ci, dont l'équipage est constitué par une grosse dame et sa non moins grosse fille, enlève le voyageur et le conduit en longeant le Mississippi à BATON-ROUGE puis à la NOUVELLE-ORLEANS.

La, quelques jours de repos consacrés à la visite du "French - Quarter".

Mais il faut songer au retour. Notre permissionnaire se rend à la sortie de la ville et attend que "son" auto arrive. La voici, conduite par un marin qui va à PENSACOLA, et qui revient le même jour à MOBILE. C'est tout ce qu'il lui faut, et il pourra dire qu'il a vu la Floride.

Après avoir quitté le brave marin sur la route de BIRMINGHAM, il n'a pas le temps de finir un Coke qu'un couple de jeunes mariés l'emmène à toute allure,



entre petits baisers et doux propos, jusqu'à MARION.

De MARION, aucune difficulté, c'est si près de SELMA. Et bien, c'est là que l'attente fut la plus longue; dix bonnes minutes! Mais la jeune étudiante du collège voisin n'a pas manqué de se rendre à SELMA, et a eu pitié du G.I. d'Outre-Atlantique. Et celui-ci se retrouve, déjà hélas, sur le trottoir de l'U.S.O., en regardant avec regret s'éloigner la CHEVROLET qui lui a fait parcourir la plus petite et plus agréable étape de sa tournée.

Prix du voyage: 20 Cents.
(Autobus CRAIG-SELMA-CRAIG)

Marion

Hawthorne enfin

LES COMMANDEMENTS DE L'ELEVE PILOTE

- I. ton moniteur menageras
Afin de vivre longuement
- II. Ses conseils tu écouteras
Plus ou moins attentivement
- III. Scraped-wing, ground-loop ne feras
Pour qu'il ait son bracelet d'argent
- IV. Around tu ne lookeras
Qu'en des cas de vomissement
- V. Les "Gosports" tu débrancheras
S'il ne te parle chastement
- VI. Atterrissages ne feras
Que sur trois points, uniquement
- VII. Invieras au stage apercevas
En ouvrant les yeux grandement
- VIII. Acrobaties ne te paieras
Qui a vingt mille pieds suelement
- IX. Regulations observeras
Pour tout le moins de temps en temps
- X. La "leche" tu pratiqueras
Avant tout check soigneusement
- XI. Le Flight Surgeon visiteras
Qui en des cas de besoins urgents
- XII. Dispatchers ne regarderas
Que de très loin et rarement

REGULAT

YOUR HEART
OR
SOLO SHIP

'Tis a glorious thing to be a student at a flying school. You will find that in years to come there is nothing that will afford you more pleasure than the revival of reminiscences during your training at a primary flying school.

I remember most vividly my days spent in learning to fly an airplane at a primary school at Brooks Field, San Antonio, Texas. I remember the very strong desire that I had to learn to fly, and I remember the work and the stick to stickiness that it took to accomplish this desire. Also, I remember the feeling that I had after I had mastered the primary phase of training.

Flying is an individual responsibility in every sense of the word. Success is determined by each individual student's accomplishments. The program is carefully scheduled to account for every hour and every day of the ten weeks that you are here. One hour misused or one day wasted can easily make or break your future as a pilot. Mental attitude is probably the greatest prerequisite to flying training. Every duty must be entered into with a preponderance of vim, vigor and vitality, and a wholehearted interest in each and every task required by the curriculum. Gold-brickers and any other type of student who does not learn to use every minute of his training to the very best advantage is of the same value to this program as a bathing suit would be to an Eskimo.

Eagerness, coupled with good sense and sound judgment and that coupled with your maximum use of your capabilities and proper use of the twenty four hours each day will practically guarantee you to wind up a finished product on which will be stamped, "A job well done--my Comrade, we are proud of you."

This school is your school, and your records are our records. We feel that the job that has been done has been a good one. Let's keep it up and make it even better. The French supervisory personnel, the American supervisory personnel, and all the civilian personnel assigned this station are here for the sole purpose of giving to the student the best training possible. Hard work harmoniously administered is our watchword. Let's do our part to make our Alma Mater the best training school. Congratulations to you Mr. Student--I wish you the best of luck.

H. D. Riley Major A.C.

C'est une chose glorieuse que d'être élève à une école de pilotage. Vous ne trouverez, pendant les années à venir, rien qui vous donnera plus de plaisir que les souvenirs de votre entraînement de "primary".

Je me souviens bien nettement du temps que j'ai passé comme élève à une école primaire à Brooks Field, San Antonio, Texas. Je me rappelle du désir violent que j'avais d'apprendre à voler; du travail et de la tenacité exigés; aussi, du sentiment que j'ai eu après avoir maîtrisé la phase primaire du vol.

Le vol est la responsabilité de chaque individu dans tous les sens. Le succès dépend des accomplissements de l'élève lui-même. Le programme d'entraînement est soigneusement projeté afin d'utiliser au maximum chaque heure et chaque journée des dix semaines que vous passez ici. Un mauvais usage d'une heure ou le gaspillage d'une journée peut ruiner votre formation de pilote. L'attitude mentale est peut-être la chose la plus importante. L'élève doit faire chaque devoir avec une prépondérance d'élan et un complet intérêt dans chaque matière prévue au programme. Les tire-aux-culs et n'importe quel type d'élève qui ne peut pas utiliser au maximum chaque minute de son entraînement à la même valeur à ce programme qu'un caleçon de bain au fait à un Esquimaux.

Ardeur, aussi bien que bon sens et jugement, plus l'utilisation maximum de vos capacités et des 24 heures de chaque journée est votre meilleure assurance de compléter les stages de pilotage portant le cachet de succès: "Un travail bien fait--mon camarade, nous sommes fiers de vous."

Cette école est la vôtre et vos notes sont les nôtres. Nous croyons que le travail accompli a été bien fait. Continuons de la même façon et essayons de faire encore mieux. Le personnel superviseur français et américain, et tout le personnel civil affecté à cette base sont ici dans le but unique de donner à l'élève le meilleur entraînement possible. Du travail dur, harmonieusement administré, est notre devise. Il est tout notre possible de faire de notre Alma Mater la meilleure école de pilotage. Félicitations à vous, Monsieur Élève--et bonne chance!

LA GRANDE FEUR.

50 heures de vol! 4,000 riens! C.I. se sentait vraiment un "ilot nôtre" ce jour-là! et un tel nôtre déclenche réussi, lui donnant une irrésistible confiance l'inclina à passer un tourneau lent...

Mais quelle étrange sensation. Notre acrobate se sent soudain échoué de son siège, pour un habitue des tonnages lents, cela n'a rien d'inquiétant. Mais la sensation était si forte, ou instinctive, et, C.I. lâcha la manette de gaz et s'accrocha de la main gauche au manche. C'est alors que notre ami s'aperçut avec horreur que deux longues bandes blanches flottaient "au vent relatif".... Des yeux, il chercha la ceinture. Il ne vit que deux bandes de toile qui pendait lamentablement à côté de son siège. L'horreur de cette vision décupla ses forces, et c'est avec l'agonie du désespoir qu'il s'agrippa au manche tandis qu'il sentait tout son corps sortir du "cockpit".

Mais le P.T. 13 est le P.T. 13 et chacun sait qu'il n'aime pas la position inversée: Ne comprenant pas l'obstination de son pilote de le maintenir sur le dos, il prit sur lui de se redresser et, après avoir décrit une harmonieuse trajectoire presse sans doute de retrouver le sol, piqua vers lui plein gaz. Après une demi-seconde d'hésitation, son cavalier coupa la gomme, tira sur le manche et, lorsque le voile noir lui eut rendu ses esprits, s'empressa de rentrer au terrain..après avoir rebouclé sa ceinture.

Lorsqu'il raconta son aventure à son moniteur et à ses camarades, ceux-ci ajoutèrent à son émoi en lui disant que sur certains P.T.13, la poignée de caoutchouc du manche reste souvent dans la main du pilote...

G. Piette?



HISTOIRE QUI SONT DEVENUES VRAIES

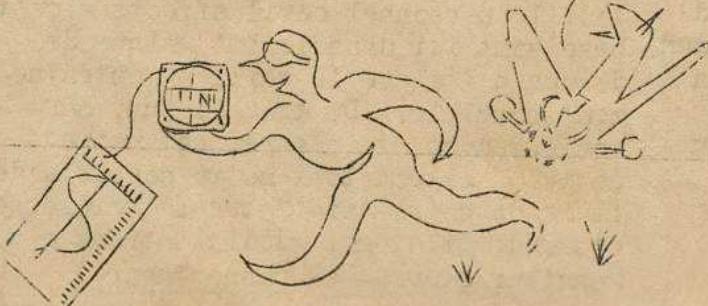
LES LOGS:

Le Commandant d'un G.M.I.T. vient de charger son adjoint à établir la liste des livres à l'acquisition à acheter pour l'année à venir. Celui-ci lui rapporte une longue liste avec les prix. Hélas! le total dépasse, et de beaucoup, les crédits alloués.

Le Commandant a répondu: Il faut réduire cette dépense au minimum. Nous ne sommes pas obligés d'acheter tous ces livres à l'état neuf. Il y a d'excellentes occasions chez Flammarion. Et puis, enfin mon ami, il faut être débrouillard, utiliser les moyens du bord. Ces tables de logarithmes, je suis sûr qu'au lard on pourra vous en faire d'excellentes en contreplaqué.

LE COMPAS:

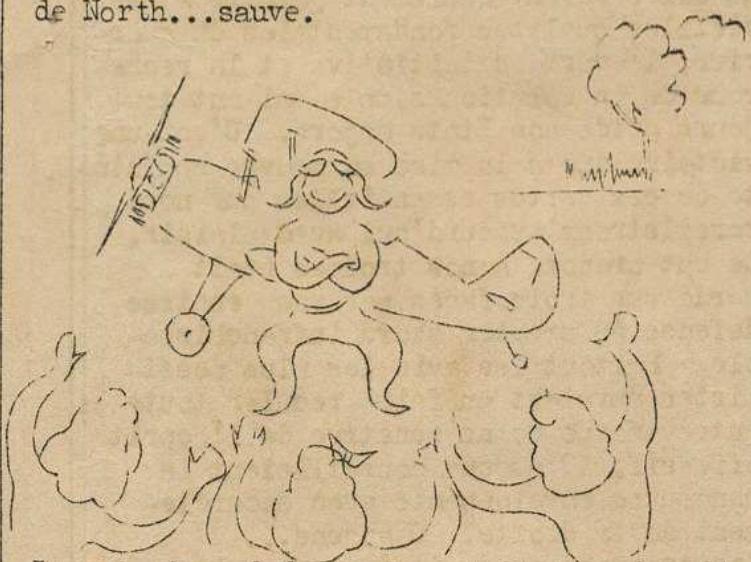
Un avion vient de s'écraser en bordure de piste. L'équipage est indemne mais l'avion est hors d'usage. Parmi les outils, un pilote s'apprête à ouvrir un boîtier intact. Avisant le mécanicien de l'apéritif, encore tout pris de son accident, "Dis donc, tu ne pourrais pas démonter ce compas ou le remettre dans le boîtier de protection sur mon avion?" a-t-il placé du ton qui a pu émettre terriblement hargne dans sa voix.



Forced Landings

Evidemment, c'est encore du pilotage... On en trouve toujours et partout. Mais le pilotage nous apporte parfois l'Aventure.

Par une belle matinee de Fevrier notre camarade T.G. decolla d'Hawthorne en solo. Les heures passaient... l'avion ne revient pas... le dispatcher s'affolait, les moniteurs commencaient a craindre le pire, les eleves se regardaient un peu genes. Enfin, le bureau des operations annonce: "L'eleve T.G. sur P T.13 N°... a fait un forced landing a VILLISTON. Comme tous ceux du 16^e, c'est un Hot Pilot. Comme tel, il s'adonna avec passion aux chandelles, lazy eight, vrilles. Mais il lui fallu songer au retour... il chercha le terrain des yeux. le terrain avait disparu. Il chercha... jamais il n'avait tant "Looked around". Il apercut enfin un petit triangle blanc, bien connu de tous comme etant le terrain de North... sauve.



Il vola donc Sud-ouest, car il connaissait a fond la region et sa carte oubliee lui etait inutile. Il vola.... Les minutes passerent sans qu'il vit la Base. Il apercut une voie ferree, la suivit, tourna a droite... rien. L'essence baissait, le "Forced landing" s'imposait. Un village etait proche. Un champ magnifique, un champ d'un vert tendre, dans le sens du vent. Deux ou trois fois il passa en rase motte pour s'assurer de l'etat du terrain. Il se posa trois points (Il n'avait jamais si bien fait).

9

Puis soucieux d'observer les regulations, il parqua son avion pres de la route remplie de "FOURME 1" mais ne put descendre de l'appareil car il fut litteralement arrache par vingt bras feminins qui, ayant vu il n'ait pu manifester la moindre velleite de resistance, l'entraînèrent dans une somptueuse automobile... une course rapide et notre pauvre T.G. encore empêtré dans ses lourds vêtements de vol se retrouva dans un college feminin ou en presence des autorites, il fut follement acclame par les eleves. Il reprit peu a peu ses esprits et c'est avec le plus grand plaisir qu'il repondit aux nombreuses questions dont l'accablaient les charmantes ecolieres. Apres avoir prevenu HAWTHORNE, il retourna vers ses admiratrices. Celles ci l'escorterent a son avion, "on" echangea des adresses, "on" promit de s'ecrire... mais... les moniteurs arriverent et T... du partir..... Depuis ce jour, on raconte que nombre de cadets revient de "FORCED LANDING". Dans l'espoir d'en faire un, l'un "oublier" de faire faire le plein d'essence, l'autre... perd un cylindre en vol... chaque fois, helas, ils se posent trop... court, et les High School sont loin.....

HISTOIRE COURTE

Son nom c'etait Coco,
Ou plutot son surnom,

Il s'etait envole vers le ciel
plein d'espoir
Revenant de tonneau lent, d'Immelman
et de gloire,
Mais sans mettre d'essence dedans le
reservoir.

Le cette triste histoire
Le resultat fut prompt:
Un "forced landing" tout plein mignon.

MORALITE

Creer la forme One A
n'est pas devoileree.

John C. Young

LE COIN DES "OLDS AU VEFT".

SUGGESTION: Tout moniteur qui garde ses quatre élèves et qui n'a pas d'accident durant la classe a droit à un bracelet d'argent.
Un élève ayant eu le courage de supporter le même moniteur durant deux mois n'aurait-il pas droit à un bracelet d'un métal plus précieux encore?

CHECK D'ELIMINATION: Un élève endosse courageusement son épingle et se hisse plus bravement encore dans un P.T. 13 ou l'attend un checkeur impatient.

Cinq minutes après le décollage, déjà loin de la base, "FORCED LANDING" L'avion descend en plane mais, manque de pot, ou de jugement, l'élève est trop long.

Hey, boy, crie le moniteur, you overshoot the field.

Yes sir.

What will you do now, stupid boy?
I'll use the brakes, sir.

Mr. CATRON A.O. Mr. Caton est à la tour, et c'est l'époque des laches dans la "lower class".

Traffic N.W. Un avion solo décolle, croise le TE tant qu'il est possible et fonce droit sur la tour. Impossible de lire le numéro.

Je l'aurai au tournant, se dit Mr. Catron qui sort par la porte de derrière, ses jumelles en main.

Quelques secondes... 600 pieds...
"GOD...", he leaves the traffic!

COCKPIT CHECK

Look at your R.P.Ms

R.P.M.s OK, sir

Look at your altimeter.

Altimeter OK, sir.

Look around.

L'élève rentre dans son cockpit, et réapparaît un instant après, l'air gêné.
Around OK, sir!



HISTOIRE VRAIE. Un élève vient de poser son tam à l'instant que le P.T.13 est en morceaux. Tourtant, de ces débris se détache le Form 1 A qu'il rapporte à la infirmerie. Celle-ci consulte la Norme, lousse un petit cri et apollie le malheureux moniteur du cadet en question.
Your student is crazy!
Why?
Look here:

I OK, LET BRAKE A LITTLE TOO EASY. X...F/S

DERNIERE HEURE

UNE BELLE VICTOIRE FRANCAISE

La tenacité et le mordant sont parmi les plus belles qualités de nos troupes d'élite actuellement à l'entraînement en Amérique. Nous constatons avec joie qu'elles savent également joindre à ces vieilles qualités fondamentales du guerrier, l'esprit d'initiative et la recherche de la solution simple qui ont toujours guidé nos Etats-Majors. C'est une victoire due à la mise en œuvre conjointe de ces vertus essentielles que nous enregistrons aujourd'hui avec plaisir. Le but proposé à nos troupes était gardé sur trois faces par une épaisse défense au premier abord infranchissable. Partout les avis les plus pessimistes auraient pu faire reculer toute autre troupe moins néeltre de l'esprit offensif. D'aucuns conseillaient la manœuvre enveloppante avec encerclement de la droite. D'aucuns... Nos troupes, en dépit de toutes les difficultés, et se rappelant que la ligne droite est le plus court chemin d'un point à un autre, foncèrent droit au but et investirent la place en enjambant les défenses adverses. Aujourd'hui la victoire est complète... On a déplacé les écriveaux, et un chemin direct "cross-grass" conduit de la Forêt à la Cantine.

KEEP OFF
GRASS
"J.V."

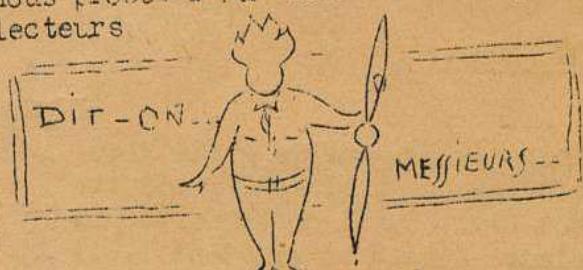
L.T. R.

Ground School

11

Mais heureusement pour nous consoler du pilotage il y a la "GROUND SCHOOL", laissez vos soucis et allez vite en salle 3 pour y passer un check "AVION" mais chut... une indiscretion nous a permis de nous procurer la "FORME X" du "QUIZ" avion N° 46... nous vous la lirons, chers lecteurs

- 1) LORSQUE L'AVION EST EN CROISIERE, L'HELICE EST MISE:
 - a) au pas cadence.
 - b) au pas de route.
 - c) au pas double.
- 2) ON CHANGE LE PAS DE L'HELICE.
 - a) Sur le pied gauche.
 - b) Sur le pied droit.
 - c) Au pied du mur.
 - d) Au commandement "Changez de pas... Marche."
- 3) ON MET L'HELICE EN DRAPEAU.
 - a) Pour passer une ligne de haute tension.
 - b) Au lever du soleil.
 - c) Aux defiles du 14 juillet.
 - d) Pour eviter que le moteur ne quitte l'avion.
- 4) L'HELICE A POUR BUT.
 - a) De rafraichir le pilote.
 - b) De creer le couple de renversement.
 - c) De souffler sur le Venturi.
- 5) POUR MESURER LE PAS GEOMETRIQUE DE L'HELICE, ON CALCULE SA TRAJECTOIRE.
 - a) Dans une matiere plastique.
 - b) Dans l'air vide.
 - c) Dans du fromage.
- 6) L'HELICE PAR SA FORME RESSEMBLE.
 - a) A une rame.
 - b) A un boomerang.
 - c) Aux fruits de l'erable.
- 7) LE RECOL DE L'HELICE EST DU
 - a) A la deflagration du melange dans les culasses.
 - b) A une action trop brusque des freins durant le vol.
 - c) A une contre attaque violente des molecules d'oxygene de l'air.



PROBLEME N° 1.

-o-

On sait que le recul est la difference entre le pas geometrique et le pas arithmetique. Nous avons deja vu que le pas geometrique se calcule par le trajectoire que trace l'helice dans une matiere non compressible comme du fromage. Le pas arithmetique se calcule par le trajectoire de l'helice dans l'air. D'apres ces donnees pouvez vous indiquer un moyen de mesurer directement le recul.

.....
(Voir solution en page 13)

THEORIE DU PILOTAGE

-o-

Nous allons etudier pour cette premiere lecon l'action du gouvernail de profondeur. L'avion etant en ligne de vol, R.P.M. 1800 tours, altitude 1800 pieds, poussez sur le manche. L'avion pique, la vitesse augmente, donc la portance ($P=CSV^2$) augmentant l'avion monte. Inversement tirez sur le manche; l'avion monte, la vitesse diminue, donc la portance, donc l'avion descend. Y-a-t-il des questions?.. Nous y repondrons dans notre prochain numero.

OURS SUR L'HELICE

-o-

L'insigneur.

Il a... le pas moyen de l'helice du P.T.

Il a... le pas moyen de l'helice du P.T.

L'Eleve.

C'est... le pas moyen de l'helice du P.T.

Il a... le pas moyen de l'helice du P.T.

Tres bonne question... Euh... Je ne puis vous l'assurer mais je crois que c'est centugal.



W 73.2

Chronique

CADET CLUB

Mondaine

Ne le cherchez pas sur le guide Bleu a la page Orangeburg, il est si modeste notre Cadet Club, qu'il ne supporterait pas le moindre éloge, et pourtant..... Cet ancien garage est devenu un oasis de paix et de tranquillité pour le pauvre cadet que les rigueurs de l'Open Poste contraintent a descendre en ville 2 soirs par semaine. Et c'est la que fuyant ses rues bruyantes et animées de la cité il vient chercher le silence et le calme.

Tout est fait pour charmer ses yeux: une grande salle aux murs rouge et blanc.. quelques photos.. des fauteuils confortables.. au centre une piste de danse entourée de chaises et de tables. Au fond le bar ou les esprits cafardeux cherchent a noyer leur chagrin dans un "COKE" (a la moda American).

Peut-être est-ce l'influence du coke, mais notre cadet se sent Americanisé, et comme l'orchestre attaque un Boogie-Woogie, il se sent soudain des fourmis dans les jambes et il se sent l'envie de danser.. cela lui est facile par un bataillon de jeunes filles qui enlève le cadet et l'entraîne, puis lorsque la danse a pris fin, ces charmantes enfants conduisent leur proie vers un fauteuil dans un coin retire ou elles pourront s'exercer a écorcher notre langage.

Filles s'en arracheront bientôt du reste car le chef A. fait sa démonstration l'atmosphère de danse. Ce soir, il nous démontre comment le "JITTER BUG" et la danse du ventre ont une parenté certaine. Tout le monde applaudi, le chef doit s'enfuir, sa timidité ne supportant pas de telle aversion.

Et toutefois que les danses reprennent, il va repartir le coin des "Banquiers râveurs" où se sont abattus sur les machines a sous. Ils sont là en bras de chemise, le visage tendu et ruisseasant de sueur, s'escrimant sur le Jeu, pour tenter de sortir quelques nickelés de l'appareil. Mais le "JACK POT" ne sera pas pour eux ce soir, et l'un d'eux en s'en allant montre d'un geste la l'infâme. Je viens à y laisser une paire de grâsses. Pas un coup de clakson...

Le Bus qui remonte a la Base s'impaticiente. Avant de partir, c'est pour nous un agréable devoir de remercier la charmante Mrs. BEST dont l'accueil souriant est tant apprécier de tous les "French Cadets"

TROIS CABALLEROS

HAWTHORNE'S COLIS FACTORY.

On nous a accusés d'être "rosses"; ce n'est pourtant pas vrai de tous nos écrits.

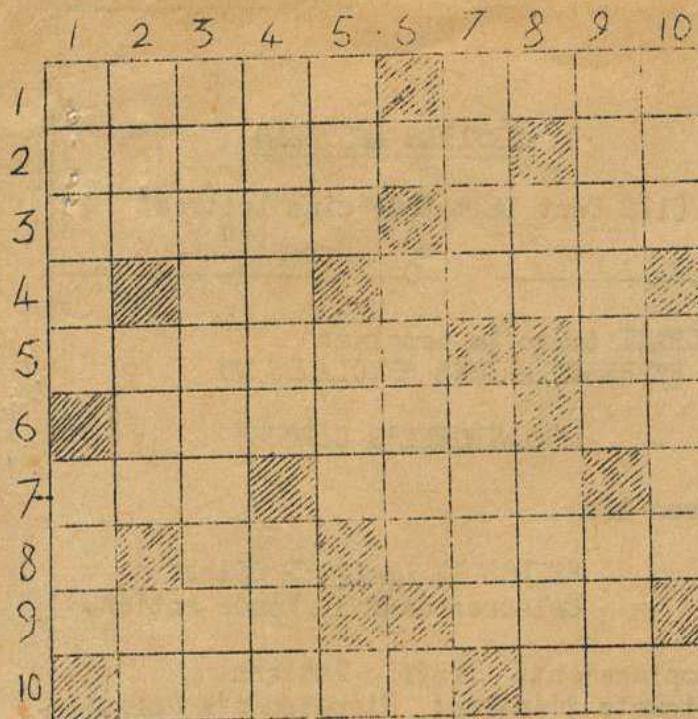
Je déclerai celui-ci en remerciements très respectueux a Madame T. DUNWODY, épouse de l'un de nos professeurs du Ground School qui, avec un dévouement et une patience a toute épreuve, est présente chaque soir dans cette petite étuve appeler "Post Office".

Elle résoud les problèmes (bien compliqués pour nous) d'achat de layettes de bas et autres articles féminins dont le choix n'est pas du ressort des "Students" mais qui ont leur place dans les colis que ceux-ci expédient en France.

Elle donne des conseils, fait des colis, et avec un sourire jamais lasse, se met toute entière a notre service.

Je crois donc me faire l'interprète de tous en lui disant ici un grand, très grand merci du fond du cœur.





HORIZONTALMENT

1. Quelquefois hermaphrodite - Mine.
2. La fin du départ - Modeste arrosoir.
3. Souvent belle, toujours vache. Avant les vacances.
4. Phonetiquement: Rompez les rangs.
De mère.
5. Les sandales du Fape le sont elles?
Phonetiquement: Soutien.
6. Faner - Brasero egyptien.
7. Inverse: Couleur - Invente par Essau.
8. Deux lettres de Anticonstitution-
ellement - Inverse: Fin de programme.
9. Sirènes romaines - Elu.
10. Au plurIEL: Catastrophes.
Phonet.: a oublié son pépin.

VERTICAMENT

1. Dans un bas - Saint portugais.
2. Caballero - Sur la tête - Se trouve.
3. Le moniteurs le sont.
4. Dans le retroviseur - Petale de rose.
5. Née de l'homme .. Inverse: Demi-
sommifère
6. Nourrie par l'Arc.
7. Nombré fatidique - Pièce de navire.
8. Vieux tremplin pour l'Amérique
Bases fondamentales.
9. L'ombrer - Menage.
10. Prenom - Pese le brut sans net.

LA RAPACTOL, désireuse de se faire pardonner, offrira un abonnement gratuit à toute personne envoyant la solution correcte avant le 10 MAI.

Jeux et Variétés

LE JEU A LA MODE ou COMMENT ILS VOIENT LES FILMS

Arrivée aux U.S.A.: Entrée des Artistes.
French Pool: Le Paradis Perdu.
Orangeburg: Le Monde où l'on s'ennuie.
La vie à Hawthorne: L'appel du Silence.
L'Administration: Derrière la façade.
Tenue réglementaire: L'habit vert.
Le Schedule: La cavalcade des Heures.
Dimanche à Hawthorne: Les inconnus dans la maison.

Double commande: Le Paradis de Satan.
Traffic pattern: La rue sans joie.
Let down area: La Kermesse héroïque.
Premier lache: Toute la ville en parle.
Solo slip: Carnet de bal.
Les bouts d'ailes: Le bois sacré.
Scrap-wing: La main du Diable.
Ground-Loor: L'inevitable M. DUBOIS.
Check d'elimination: Voyage sans espoir.
Le checker: L'homme à abattre.
Conseil d'elimination: Blanche-Neige et les sept nains.
Critique de vol: Autant en emporte le vent.
Stage d'atterrissements: Un jour aux courses.
Maxwell: Terre d'angoisse.
La graduation: La folle parade.
Le Gradue: Je suis un evadé.
Acrobaties: Altitude 3.200.
Le macaron: Fantôme à vendre.
P.T.: Les Dieux du Stade.
Les sonneries: La Symphonie fantastique.
Repas au Mess: Music for Millions.
Cadet Club: Hollywood Canteen.
Soiree au Cadet Club: Nuits de Prince.
Leurs femmes: La Veuve joyeuse.
Bolling-Field: La Porte du Large.
Le retour en France: Fantômes en croisière.

PROBLEME

Démontrer: vessie = lanterne.
(Solution en page 14)

SOLUTIONSPROBLEME SUR LE PAS DE L'HELICE

...Il suffit de faire tourner l'helice dans du fromage de gruyere.

VESSIE - LANTERNE

On pose:

TROIE = ILION (C'est de l'histoire)

ACHILLE = LION (C'est un dur)

VENT = VES (C'est du grec)

On a:

VENT = EXINCTION
LANTERNE

ACHILLE = EXTINCTION
TROIE

(C'est encore de l'histoire)

Donc:

VENT = ACHILLE
LANTERNE TROIE

VENT x TROIE = ACHILLE x LANTERNE

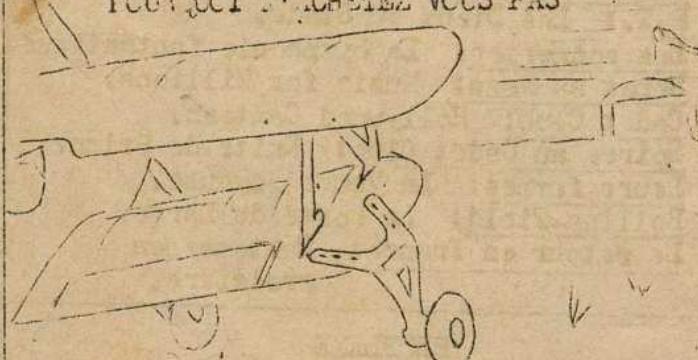
VES x ILION = LION x LANTERNE

VES x I = LANTERNE

GRANDE RECLAME !!!

TOUR JOI VOUS OBSTINEZ VOUS ?

TOUJOUR J'ACHETEZ VOS PAS



"ANTI-SU A MD- INC
te EGDG
en vente partout ASUIC"
10 francs

PETITES ANNONCES

(1/2 Cent le mot de cinq lettres)

-0-

DURANT toute la semaine:
REPRESENTATIONS SPECIALES DU

"HAWTHORNE'S CIRCUS"

Avec les

"SCIOS DE LA LOWER CLASS"

Celebres dans le Monde entier.

Emplacement: Traffic Pattern.

Tickets d'entree: Dispatcher's Office.

-0-

TOUS ATTERRISSAGES AU MOTEUR
S'adresser F/S PICARDAT,
Specialiste de CHICAGO
PYLONES sur commande

-0-

A VENDRE: Tenues Francaises, tres bon etat. Conviendrait a Sous-officiers du Cadre. S'adresser "Officiers-Eleves". Galons seront gardes a titre souvenir.

-0-

ECHANGERIONS AUTOMOBILES bon etat,
contre bicyclettes.
S'adresser Officiers-Eleves.

-0-

PERDU: Toutes illusions sur Magnetisme.
Rapporter Mr. DUNWODY, Ground School.

TROUVE: Courant Saccade.
Reclamer Lt. CADET.

-0-

mite fatiguée de la flanelle, recherche velours a cotes pour ascensions.

FRENCH-CADET grand, distingue, recherche blonde plutot grasse pour echanges intellectuels. Ecrire Bidasse, ALT I95