

ALTITUDE 195

HAWTHORNE SCHOOL

ORANGEBURG SOUTH-CAROLINA

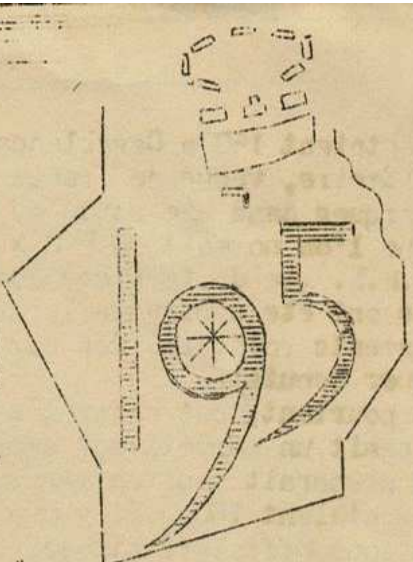
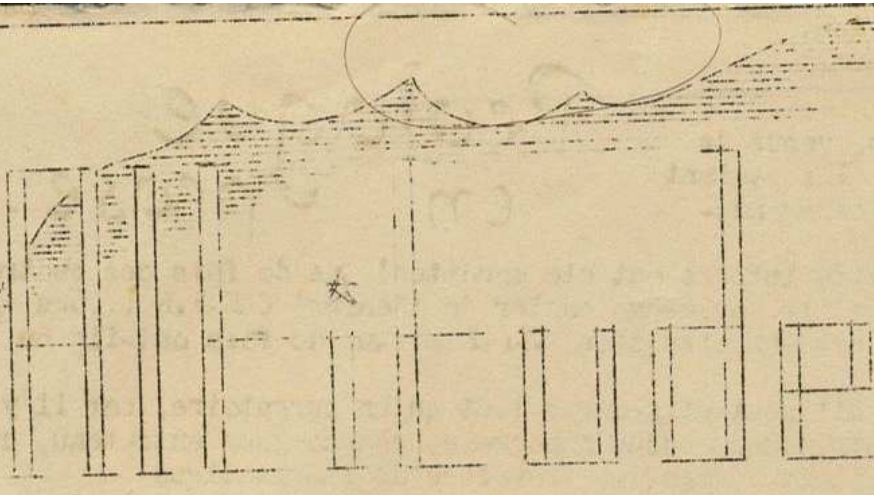
N° 1 17^e DETACHEMENT

VENDREDI 13 AVRIL 1945

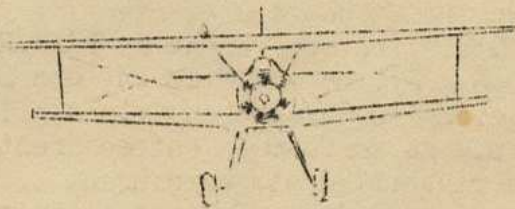
IL A ETE TIRE DE CE NUMERO VINGT EXEMPLAIRES
NUMEROTES DE I A XX RESERVES AUX HAUTES PERSON-
NALITES FRANCAISES ET AMERICAINES ET VINGT EXE-
MPIAIRES NUMEROTES DE 1 A 20 RESERVES AUX COL-
LABORATEURS DU JOURNAL AINSI QUE CINQ EXEMPLAI-
RES RESERVES A LA PRESSE NUMEROTES DE PRESSE I
A PRESSE V LESQUELS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

EX. N^o

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.

Écrit et illustré par les élèves-pilotes d'CRANGENBURG, le premier et modeste numéro 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 prétention 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 lue et la reliront, j'espère qu'ALTITUDE 195 fera revivre quelques bons et joyeux souvenirs.... alors que les mauvais seront depuis longtemps déjà enterrés!

Ché Le Bonheur

Prologue en prose...

Ils étaient 150 à Casablanca, venus de tout l'Empire, venus de France. Ils étaient 150, rangés dans une sorte de caravanseraïl 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 corridors abrutissants. C.F.P.N. que de fois ont-ils pu t'évoquer denuis!

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 "Élèves 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 paresse. "Ils" venaient d'ALGERIE, de TUNISIE du MAROC, connaissaient MADRAGAN ou LA CAÏE. D'autres habitaient la FRANCE ou en amenant et avaient connu de "Giboulées en Espagne"... MIRANDA. "Ils" s'étaient fondus, Métropolitains et Africains, dans ce grand entrepôt: C.F.P.N., et tous avaient pris la de bonnes traditions de discipline.

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

Et les sous-Lieutenants, pleins de flamme, entreprirent de prendre en main les 150... Et il fallut faire des 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 fier sur cette question.

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

Alors on les consigna. Durant trois jours, ils travaillèrent plus que de coutume, circulèrent 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 chargèrent dans les camions. Et l'on partit à la gare.

Et l'on roula deux et deux nuits, entassés dans des wagons à bestiaux. On roula encore une demi-journée. Et l'on fut enfin à la Base. Chacun s'extirpa comme il put de son wagon. Les E.A.R. se rassemblèrent, les E.S.O.P. se rassemblèrent, les E.S.O.M. se rassemblèrent, 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 toiture. 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, 19 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 apparaissait comme un merveilleux paradis. 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 la lenteur... Mais pour eux, quelle merveille. Qu'embarquait, "Nous allons faire un beau voyage"... Finie l'horreur des corvées, des appels, des balayages, des rassemblements, des levés au petit jour. Finis les repas servis à la gamelle, 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
ÇA VA-T-IL DURER ?

(ou L'Arrivée au GPFN.)

Ben j'm'en vais vous la raconter
L'histoire de mon arrivée
En cet endroit si desiré
L'C.P.P.N. qu'on 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 casé
Sans lumière sans un p'tit pucier
Tout' la nuit je m'suis tortillé
Ah! les garces, ell' m'ont bien bouffé
Combien de temps qu'ça va-t-y durer?

Le Lend'main je m'suis réveillé
A six heures, Oh qu'ça claironnait
Avec des couacs, ça 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'ça va-t-y durer.

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

J'ai été vachement bien sapé
Des fringues, toutes neuves, qu'on m'a
donné

C'est p't'être pas très bien ajusté
Mais pour l'fric que ça m'a coûté
Y'a vraiment pas de quoi roupeter.

roupeter

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

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

Au C.I. on m'a expédié
Cabots, sous-offs m'ont enquiné
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 escrimees
Pas d'cabots ni d'sous-officiers
Mais d'jeun's Aspis pour nous... guider
Combien de temps qu'ça va-t-y durer

Malgré tout, l'C.P.P.N. a d'bons côtes
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
charmes

Fermions la parenthèse, il faut être
discret

Combien de temps qu'ça va-t-y durer

E.A.R. me v'la bazardé
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'esbigner
Du moins on m'l'a assuré
Combien de temps qu'ça va-t-y durer

Il y a six mois qu'ça s'est passé
Et depuis j'ai bien poireauté
Enfin c'coup là 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'ça va-t-y durer
Combien de temps qu'ça va-t-y durer

Permission

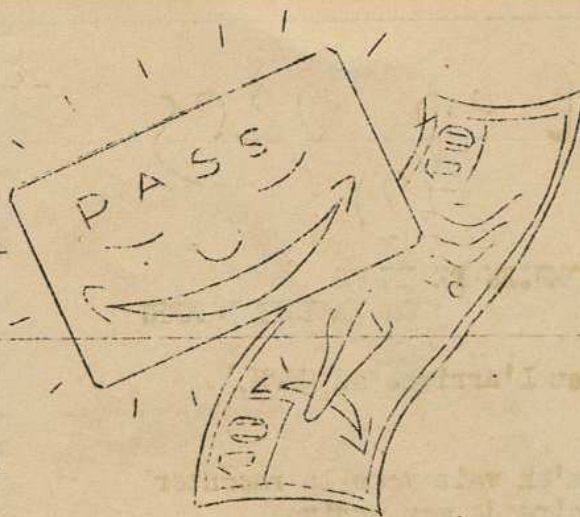
NOUVELLE-ORLEANS...

NEW-ORLEANS, vieille ville française. Telle est l'information que vous donnent 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 exteriorisé 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 Carre", 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 créoles 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 trouverait qu'après de longues recherches le plus petit rudiment de grammaire. Les autres, plus frais émoulu de Bourgogne, d'Alsace du Béarn ou de Paris, sont gardiens de musées, coiffeurs, ou bien même, puisqu'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'être citoyen de passage depuis quinze jours, et un soldat canadien qui est heureusement là pour combler les nombreuses lacunes de mon vocabulaire. On rencontre des frères d'armes à tous les coins de rue: des cadets français sont à l'entraînement dans les environs!

Mais le comble c'est que les charmantes girl-friends que le sort vous avait octroyé étaient du Nicaragua et ne parlaient que l'espagnol! Mon camarade P. prit 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 put, souriant 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 idee de nous donner une permission en fin de mois! Heureusement que nous sommes francais et que nous nous trouvons aux U.S.A. Pas d'inquietude. La preuve? Un petit voyage circulaire de 1000 milles en auto-stop, a la moyenne de 42,5 MPH, attentes sur le bord des routes comprises.

L'histoire commence a SELMA, a l'arret des bus.

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

\$/°±.?, sir.

Je regrette, trop cher.

Et le "French Cadet" part la tete basse. Il marche, marche, et debouche dans la highway qui va vers Meridian. Ma foi, puisqu'il est la, voila sa route bien tracee. Mais il n'a pas eu le temps d'y penser qu'une PACKARD magnifique s'arrete a sa hauteur. Une vois lui demande:

Which way are you going, soldier?

Yours, sir! est la reponse immediate, et il s'engouffre dans la voiture.



Peu a peu la conversation interalliee s'etablit et au bout de quelques minutes le sort en est jete: le cadet ira a JACKSON, capitale du Mississippi.

Le lendemain matin, apres qu'il se soit repose du peu de fatigue de la veille, son chauffeur vient le chercher a l'hotel pour le conduire a la sortie de la ville et lui donner de derniers conseils. Un voyage aussi bien commence ne peut que bien continuer.

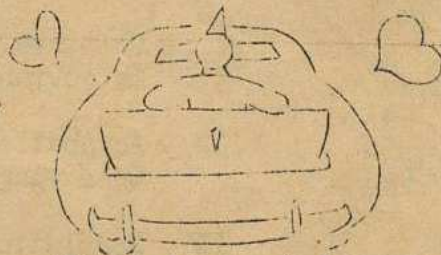


C'est pourquoi, apres qu'une borne ait ete rechauffee pendant cinq minutes, une BUICK cette fois-ci, dont l'equipage est constitue par une grosse dame et sa non moins grosse fille, enleve le voyageur et le conduit en longeant le Mississippi a BATON-ROUGE puis a la NOUVELLE-ORLEANS.

La, quelques jours de repos consacres a la visite du "French - Quarter".

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

Apres avoir quitte le brave marin sur la route de BIRMINGHAM, il n'a pas le temps de finir un Coke qu'un couple de jeunes maries l'emmene a toute allure,



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

De MARION, aucune difficulte, c'est si pres de SELMA. Et bien, c'est la que l'attente fut la plus longue; dix bonnes minutes! Mais la jeune etudiante du college voisin n'a pas manque de se rendre a SELMA, et a eu pitie du G.I. d'Outre-Atlantique. Et celui-ci se retrouve, deja helas, sur le trottoir de l'U.S.O., en regardant avec regret s'eloigner la CHEVROLET qui lui a fait parcourir la plus petite et plus agreable etape de sa tournee.

Prix du voyage: 20 Cents.

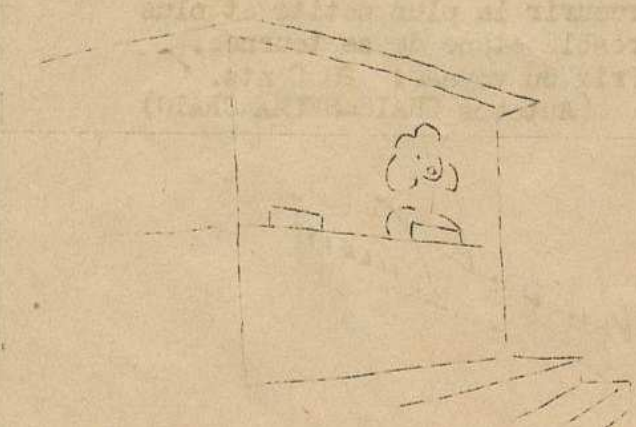
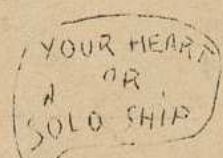
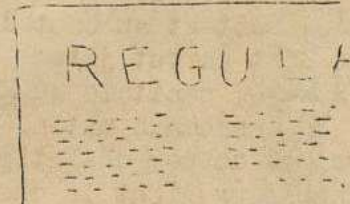
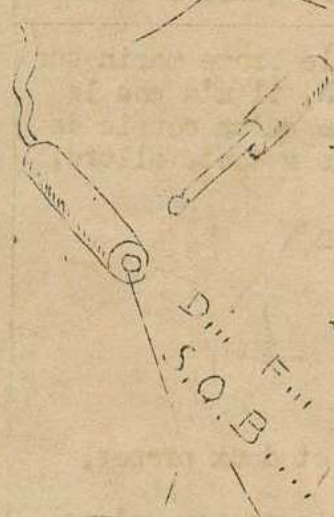
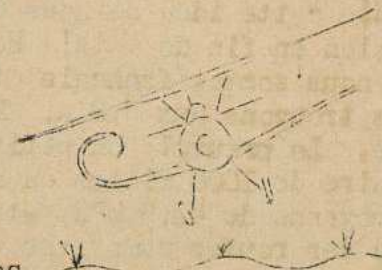
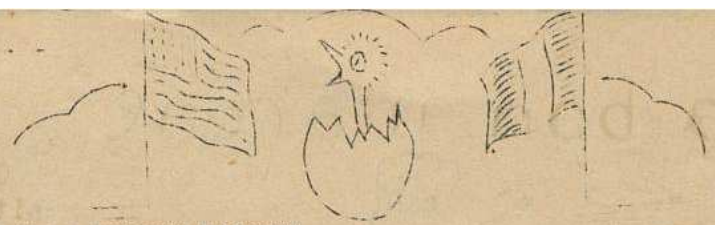
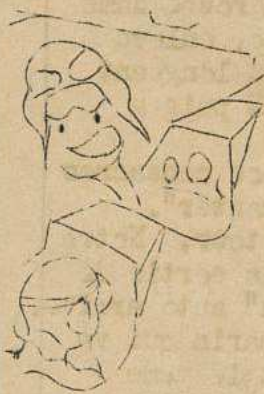
(Autobus CRAIG-SELMA-CRAIG)

Maureen Vincent

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 debrancheras
S'il ne te parle chastement
- VI. Atterrissages ne feras
Que sur trois points, uniquement
- VII. L'umieres au stage apercevras
En ouvrant les yeux grandement
- VIII. Acrobaties ne te paieras
Qu'à 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
Qu'en des cas de besoins urgents
- XII. Dispatchers ne regarderas
Que de tres loin et rarement



'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 itiveness 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 upon with a preponderance of vim, vigor and vitality, and a wholehearted interest in each and every task required by the curriculum. Cold-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.

W.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 ténacité 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 a la même valeur à ce programme qu'un caleçon de bain aurait 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. Faisons tout notre possible de faire de notre Alma Mater la meilleure école de pilotage. Félicitations à vous, Monsieur Élève—et bonne chance!

LA GRANDE PEUR.

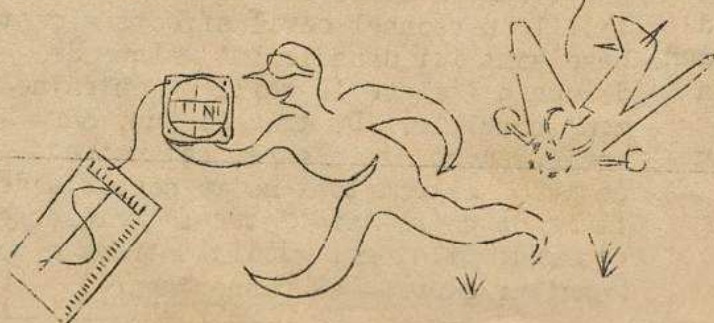
50 heures de vol! 4,000 ronds! C.I. se sentait vraiment un "rot pilot" de journal! et un tonneau déclenche ressort, lui donnant une irresistible confiance l'incita à passer un torniquet lent...

Mais quelle étrange sensation. Notre acrobate se sent soudain décoller de son siège. Pour un habitué des tonneaux lents, cela n'a rien d'inquiétant. Mais la sensation était si forte, qu'instinctivement, 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 pendaient misérablement 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 rétablir 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 d'établir la liste des livres d'instruction 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 au lieu de... 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 lieu de nous en faire d'excellentes en contrefaçon.

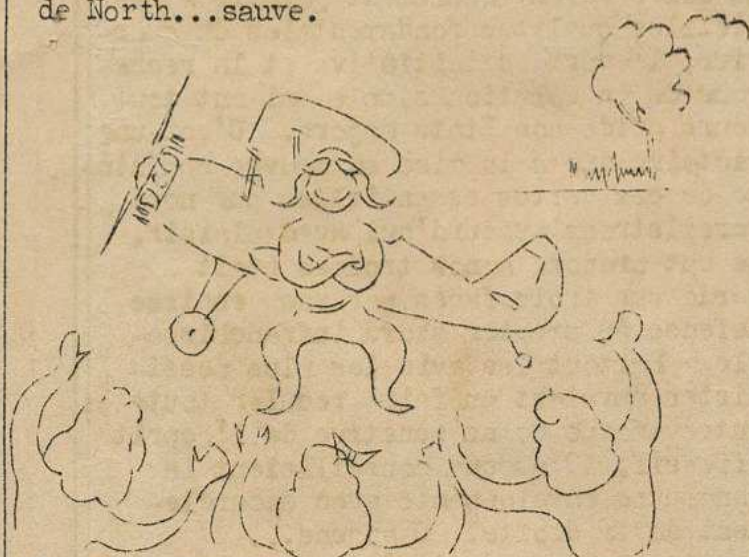
LE COMPAS:

Un avion vient de s'écraser en bordure de piste. L'équipage est indemne mais l'appareil est hors d'usage. Parmi les cadavres, un pilote s'approche et aperçoit un boîtier intact. Avisant le mécanicien de l'appareil, encore tout entier de son appareil, "Dis donc, vieux, pourrais-tu demander ce compas ou le remplacer avec la coupe de régulation qui nous appartient à la place du avion qui a pu être terriblement blessé d'être en panne."

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 matinée de Février notre camarade T.G. decolla d'Hawthorne en solo. Les heures passaient... l'avion ne revient pas... le dispatcher s'affolait, les moniteurs commençaient à craindre le pire, les élèves se regardaient un peu genes. Enfin, le bureau des operations annonce: "L'élève T.G. sur P.T.13 N°... a fait un forced landing a VILLISTON. Comme tous ceux du 16°, 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 "Look 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).

Puis soucieux d'observer les regulations, il parqua son avion pres de la route remplie de "FORME 1" mais ne put descendre de l'appareil car il fut litteralement arrache par vingt bras feminins qui, avant qu'il n'ait pu manifester la moindre velleite de resistance, l'entrainerent dans une somptueuse automobile...une course rapide et notre pauvre T.G. encore empetre dans ses lourds vetements de vol se retrouva dans un college feminin ou en presence des autorites, il fut follement acclame par les élèves. Il reprit peu a peu les 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 revent de "FORCED LANDING". Dans l'espoir d'en faire un, l'un "oublie" 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 envolé vers le ciel
plein d'espoir
Revenant de tonneau lent, d'Immelman
et de gloire,
Mais sans mettre d'essence dedans le
reservoir.

De cette triste histoire
le resultat fut prompt:
Un "Forced landing" tout plein mignon.

MORALITE

Prenez la forme One A
Si vous ne le voulez pas.

John Langley

LE COIN DES "OLDS AU VIEUX".

SUGGESTION: Tout moniteur qui garde ses quatre élèves et qui n'a pas d'accident durant la classe a droit a un bracelet d'argent.

Un élève ayant eu le courage de supporter le même moniteur durant deux mois n'aurait-il pas droit a un bracelet d'un métal plus précieux encore?

CHECK D'ELIMINATION: Un élève endosse courageusement son pepin 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, crosse le T₀ 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.M.s

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 gene.

Around OK, sir!

HISTOIRE VRAIE. Un élève vient de poser son tail fin brusquement que le P.T. 13 est en morceaux. Pourtant, de ces débris, il sort le Form 1 A qu'il rapporte à la dispatcher. Celle-ci consulte la Norme,ousse un petit cri et appelle le malheureux moniteur du cadet en question.

You student is crazy!

Why?

Look here:

I OK, LEFT 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 garde 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 pénétrée 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 écriteaux, et un chemin direct "cross-grass" conduit de la Forêt à la Cantine.

KEEP OFF GRASS

L.R.

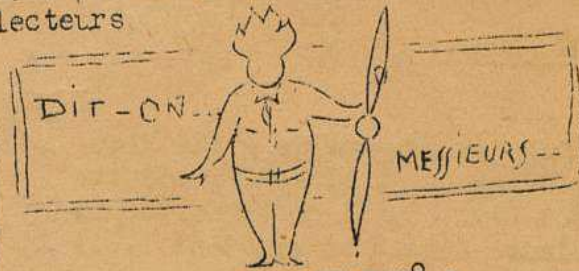


Ground School

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 lisons, 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 o 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 RECU 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.

COURS SUR L'HELICE

-o-

L'instructeur.
Demande le pas moyen de l'helice du P.T.
13 est la p.
L'eleve.
Certains de la Tarehe.
L'instructeur.
Très bonne question...Euh...Je ne puis vous l'assurer mais je crois que c'est centrifugal.

Handwritten signature and scribbles at the bottom left of the page.

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 eloge, et pourtant..... Cet ancien garage est devenu un oasis de paix et de tranquillite pour le pauvre cadet que les rigueurs de l'Open Poste contraignent a descendre en ville 2 soirs par semaine. Et c'est la que fuyant ses rues bruyantes et animees de la cite 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 Americana).

Peut-etre est-ce l'influence du coke, mais notre cadet se sent Americanise, 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 enleve 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 ecorcher notre langage.

Elles s'en arracheront bientot du reste car le chef A. fait sa demonstration habilement de danse. Ce soir, il nous demontre comment le "JITTER BUG" et la danse du ventre ont une parente certaine. Tout le monde applaudi, le chef doit s'enfuir, sa timidite ne supportant pas de telles ovations.

Pt bien que les danses reprennent, il va reprendre le coin des "Banquiers verveux" qui se sont abattus sur les machines a sous. Ils sont la en bras de chemise, le visage tendu et ruisselant de sueur, s'accrochant sur le levier pour tenter de sortir quelques nickels 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 las l'infame. Je viens d'y laisser une paire de gâteaux. Mais un coup de clacson...

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

TROIS CABALLEROS

HAWTHORNE'S COLIS FACTORY.

On nous a accuses d'etre "rosses"; ce n'est pourtant pas vrai de tous nos ecrits.

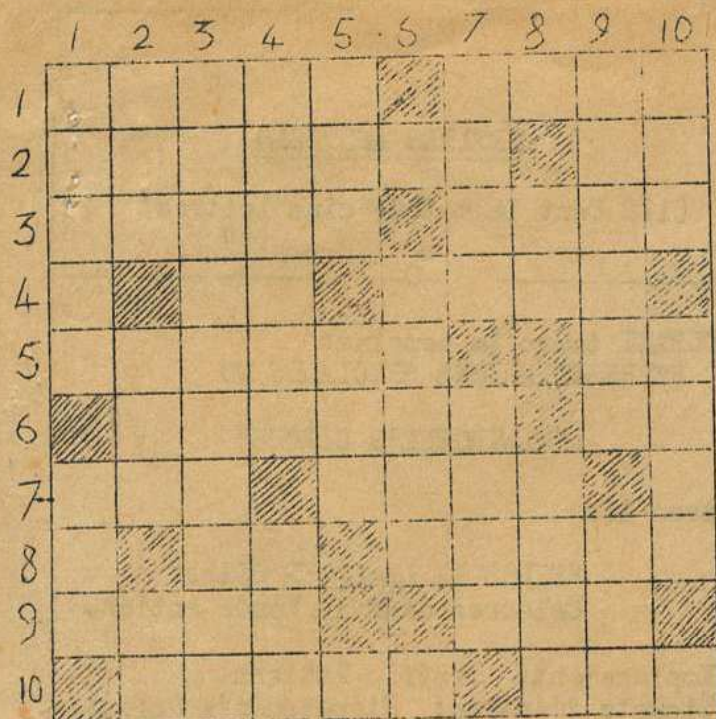
Je dedierai celui-ci en remerciements tres respectueux a Madame T. DUNWODY, epouse de l'un de nos professeurs du Ground School qui, avec un devouement et une patience a toute encreute, est presente chaque soir dans cette petite etuve appelee "Post Office".

Elle resoud les problemes (bien compliques pour nous) d'achat de layettes, de bas et autres articles feminins dont le choix n'est pas du ressort des "Students" mais qui ont leur place dans les colis que ceux-ci expedient en France.

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

Je crois donc me faire l'interprete de tous en lui disant ici un grand, tres grand merci du fond du coeur.





HORIZONTALEMENT

1. Quelquefois hermaphrodite - Mine.
2. La fin du depart - Modeste arrosoir.
3. Souvent belle, toujours vache. Avant les vacances.
4. Phonetiquement: Rompez les rangs. De mere.
5. Les sandales du Fape le sont elles? Phonetiquement: Soutien.
6. Faner - Brasero egyptien.
7. Inverse: Couleur - Invente par Essau.
8. Deux lettre de Anticonstitutionnellement - Inverse: Fin de programme.
9. Sirenes romaines - Elu.
10. Au pluriel: Catastrophes. Phonet.: a oublie son pepin.

VERTICALEMENT

1. Dans un bas - Saint portugais.
2. Caballero - Sur la tete - Se trouve.
3. Le moniteurs le sont.
4. Dans le retroviseur - Petale de rose.
5. Nes de l'homme - Inverse: Demi-conniffere
6. Nourrie par l'Arc.
7. Nombre fatidique - Piece de navire.
8. Vieux cremlin pour l'Amerique Pages fondamentales.
9. L'emporter - Menage.
10. Prenom - Pese le brut sans net.

LA RADACTIOI, desireuse de se faire mardonner, offrira un abonnement gratuit a toute personne envoyant la solution exacte avant le 10 MAI.

Jeux et Varietes

LE JEU A LA MODE ou COMMENT ILS VOIENT LES FILMS

Arrivee aux U.S.A.: Entree des Arti: es.
French Pool: Le Paradis Perdu.
Orangeburg: Le Monde ou l'on s'ennuie.
La vie a Hawthorne: L'appel du Silence.
L'Administration: Derriere la facade.
Tenue reglementaire: L'habit vert.
Le Schedule: La cavalcade des Heures.
Dimanche a Hawthorne: Les inconnus dans la maison.

Double commande: Le Paradis de Satan.
Traffic pattern: La rue sans joie.
Let down area: La Kermesse heroique.
Premier lache: Toute la ville en parle.
Solo slip: Carnet de bal.
Les Bouts d'ailes: Le bois sacre.
Scrap-wing: La main du Diable.
Ground-Door: L'inevitable M. DUBOIS.
Check d'elimination: Voyage sans espoir.
Le checker: L'homme a abattre.
Conseil d'elimination: Blanche-Neige et les sept nains.
Critique de vol: Autant en emporte le vent.
Stage d'atterrissages: Un jour aux courses.

Maxwell: Terre d'angoisse.
La graduation: La folle parade.
Le Graduate: Je suis un evade.
Acrobaties: Altitude 3.200.
Le macaron: Fantome a 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: Fantomes en croisiere.

PROBLEME

Demontrer: vessie = lanterne.

(Solution en page 14)

SOLUTIONSPROBLEME SUR LE PAS DE L'HELICE

...Il suffit de faire tourner l'hélice dans du fromage de gruyère.

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 = EXTINCTION
LANTERNE

ACHILLE = EXTINCTION
TROIE

(C'est encore de l'histoire)

Donc:

VENT = ACHILLE
LANTERNE TROIE

VENT x TROIE = ACHILLE x LANTERNE

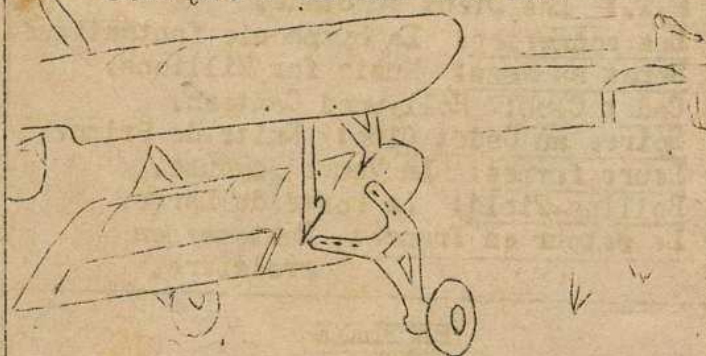
VES x ILION = LION x LANTERNE

VES x I = LANTERNE

GRANDE RECLAME !!!

POUR VOI VOUS OBSTINEZ VOUS ?

POUR VOI VOUS ACHETEZ VOUS PAS



" L'ANTI-COMMUNISME "

te EGDG

En vente partout

10 p rose

ASTUCE "

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 ATTERISSAGES AU MOTEUR

S'adresser F/S PICARDAT,

Specialiste de CHICAGO

PYLONES sur commande

-0-

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

-0-

ECHANGERIONS AUTOMOBILES bon etat,
contre bicyclettes.

S'adresser Officiers-Elevés.

-0-

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

TROUVE: Courant Saccadé.
Reclamer Lt. CADET.

-0-

MITE fatiguée de la flanelle, recherche
velours a côtes pour ascensions.

FRENCH-CADET grand, distingue, recherche
blonde plutot grasse pour échanges
intellectuels. Ecrire Bidasse, ALT 195