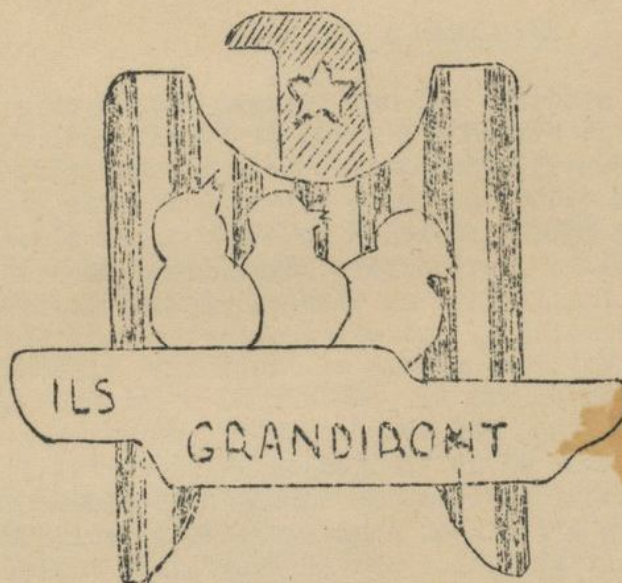


ALTITUDE 195

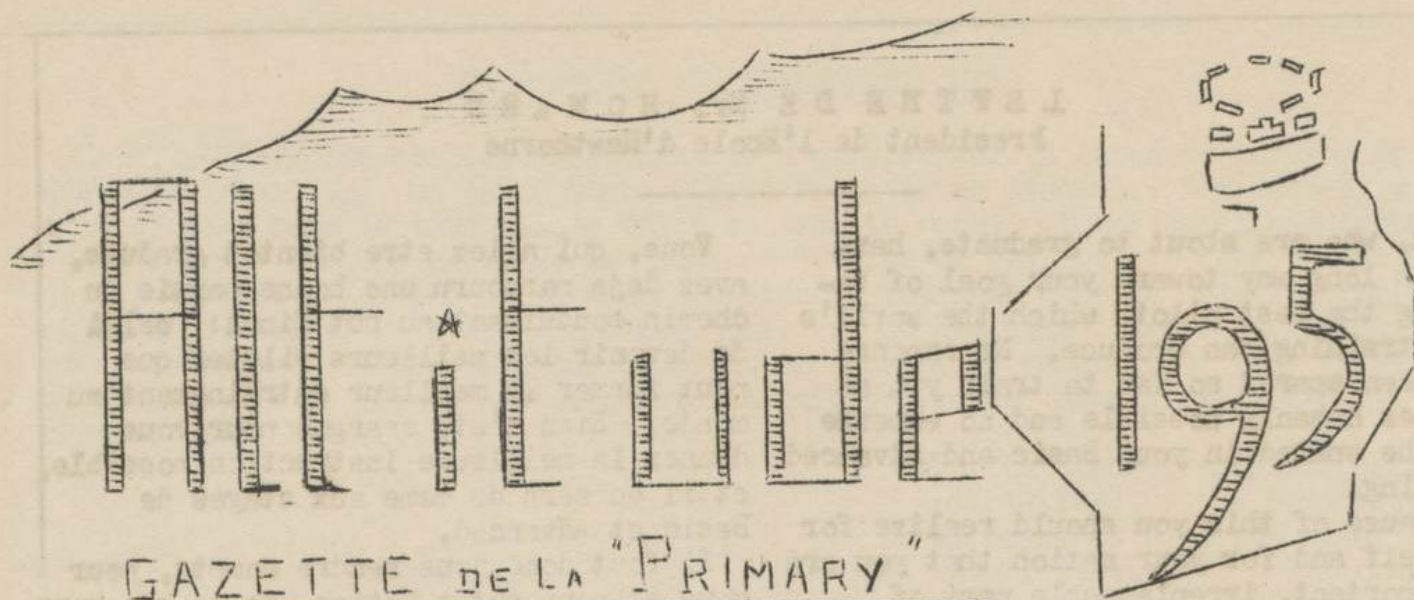


HAWTHORNE SCHOOL

ORANGEBURG, SOUTH CAROLINA.

NO. 2. 18^e DETACHEMENT

MARDI, 22 MAI 1945



LE 8 MAI A HAWTHORNE

C'est dans la plus grande dignité que fut célébrée à Hawthorne l'annonce de la Victoire. Dès l'appel des sirènes, à 9 heures du matin, le vol et le Ground School furent interrompus, et les Detachements Français rassemblés rapidement, en tenue de sport, pour écouter les premiers ordres du jour.

Succéssivement, le Major RILEY et Monsieur HOWARD prirent la parole pour nous dire leur joie de voir l'Allemagne s'effondrer, et féliciter les Français de la part qu'ils ont prise dans le combat, en travaillant de tout leur cœur à leur entraînement. Ils insistèrent ensuite sur la nécessité de poursuivre tous les efforts afin d'obtenir rapidement la grande Victoire totale sur le Japon.

En l'absence du Capitaine LE BOUEDEC, le Capitaine CONSTANT nous parla ensuite. En Français qui a combattu, et vu de près les souffrances de notre pays, il rappelle que s'il est juste de se rejouir en ce jour, il ne faut pas oublier pourtant de nous associer en pensée au deuil de la France qui pleure aujourd'hui ses morts innombrables, face aux ruines dont cette guerre a jonché notre sol.

Les Elèves allèrent ensuite se livrer à la griserie des jeux du stade, et à la fin de la matinée ils se rassemblèrent de nouveau, en tenue militaire cette fois, pour une parade. Ils défilèrent allègrement devant les drapeaux Américain et Français qu'entouraient les autorités du camp.

Pour clore cette belle matinée - détail non négligeable - une bonne demi-pinte de bon vin fut servie à chacun au repas qui suivit; et cela ajouta à la gaieté générale.

Au cours de l'après-midi, les Cadets Français, consignés au camp, eurent tout le loisir de méditer sur le grand événement de la journée, et déjà, dans leurs cogitations, ils entrevoyaient l'aureole de vraie gloire qui les coiffera tous, soyons-en sûrs, un jour prochain, par delà la mer Pacifique.

LETTER DE Mr. HOWARD
President de l'Ecole d'Hawthorne

You, who are about to graduate, have come a long way toward your goal of becoming the best pilots which the world's best training can produce. No expense has been spared so far to train you as well as humanly possible and no expense will be spared in your Basic and Advanced training.

Because of this you should realize for yourself and for your nation that you are an important, irreplaceable part of France's growing air power.

When you go to Basic and later to Advanced Schools, you will enter a new and fascinating part of your training - you will become finished, fighting pilots. You will also be entering a more dangerous phase of your flying. Not because the airplanes are more dangerous, nor the training more perilous, but more because of yourself.

By now, you are at home in the air. The AT-6 and its beautiful flight characteristics will soon give you an even greater feeling of exhilaration in the air. Then is the time to watch out. Few pilots have ever learned to fly without going through a dangerous period during which they think they know all there is to know about flying.

There is an inescapable urge to show off, to exceed the limits of both the airplane and yourself. Unfortunately, for too many this urge has been fatal. And, of interest to you, this urge comes when you have between 100 and 200 hours in the air.

Experienced pilots, who have learned by their own foolish stunts or those of their friends, will tell you that the more you fly, the more you realize there's always something more to learn.

Flying regulations are manifestations of bitter and fatal experiences of the past. They are issued for only one reason: your safety and the safety of your crew.

Wait until you have five thousand hours and ten years experience before you think you're a "hot pilot".

Vous, qui allez être bientôt gradues, avez déjà parcouru une bonne partie du chemin conduisant au but final: celui de devenir les meilleurs pilotes que peut former le meilleur entraînement au monde. Rien n'a été épargné pour vous donner la meilleure instruction possible, et il en sera de même aux stages de Basic et Advanced.

Il faut donc vous rendre compte, pour vous et pour votre Nation, de ce que vous êtes un élément important et irremplaçable de la puissance croissante de l'Armée de l'Air Française.

Aux Ecoles Basic et Advanced, vous entamerez des phases d'entraînement nouvelles et séduisantes qui termineront votre perfectionnement comme pilotes de combat. Et aussi, le vol deviendra plus hasardeux. Ce danger ne provient pas des appareils ni du programme d'entraînement, mais de vous-même.

Vous êtes actuellement chez vous en l'air. Bientôt l'AT-6 et ses caractéristiques de vol vous donneront un plus grand sentiment de jouissance en l'air. C'est pendant ce temps-là qu'il faudra vous méfier de vous-mêmes. Il y a peu de pilotes qui, au cours de leur entraînement, n'aient pas traversé une période dangereuse pendant laquelle ils se croyaient des "cracs".

Vous éprouverez un inévitable besoin de vous faire remarquer, de dépasser les limites de votre habileté et les capacités de votre avion. Malheureusement, pour trop de pilotes, ce besoin a été fatal. Et à titre d'indication, sachez que ce besoin se fait sentir entre 100 et 200 heures de vol.

Les pilotes expérimentés, instruits par leurs propres audaces et par celles de leurs amis, vous diront que plus on vole, plus on se rend compte qu'il reste beaucoup à apprendre.

Les règlements de vol sont le fruit des expériences amères et fatales du passé. Ils n'ont qu'un seul but: votre sécurité et celle de votre équipage.

Attendez d'avoir 5,000 heures de vol et 10 années d'expérience, pour vous croire un "hot pilot".

Un P.T.-13 rapide et bien arme vient de s'arreter sur la ligne de parking de HAWTHORNE Field...: un jeune Eleve-Pilote Francais en descend. Ses gestes, son allure, sont ceux de tout pilote qui a ca dans la veau: il marche en sourslesse, decontracte. Par une habitude de prudence devenue un reflexe, il regarde autour de lui tout en se dirigeant vers la dispatcher, ruminant dans sa tete les verifications rituelles, en langue anglaise, qui, prononcees dans l'ordre reglementaire et precedees du mot "Madam", lui vaudront en recompense ce signe de tete amical, ce sourire, et ce clin d'oeil...americain qui, en France, signifierait tant de choses. Ici, hélas.....



Sur un dernier sourire, notre pilote rejoint ses camarades, et commence a parler avec volubilité:

"Tu parles si j'ai enjoué mon premier solo hors du trafic. La dispatcher me file le 14 Dash, un tatin qui a la réputation de faire des forced landings.

Je m'installe dans le cockpit, apres avoir siffle un bougnoul pour qu'il vienne me tourner le crank. En lisant la checklist, je t'assure que je faisais gaffe. Par habitude j'ai meme connecte les ressorts. Je checke les mags, et je commence a taxier tout en lookant bien around: jusque la tout est O.K.

Au moment de decoller, je t'avoue que j'etais pas trop relax. Aussi, avec le cross wind, la drift et le torque, j'ai recolle cross-tee, meme que si j'avais eu moniteur j'aurais morfle un bon coup de stick dans les guibelles. "Relax", que je me dis. A 600 pieds, je level off, trime le tab, et au bout de 2 miles je look around et je pars en climbing turn. Comme je devais faire des stalls et de spins, je monte a 6200 pieds, c'est plus safe. Je fais mes clearing turns: O.K. Mais juste au moment ou mon ship commençait a staller, je look un gazier qui spinnait exactement au-dessus de moi. J'ai degage l'area en divant si fort que mon R.P.M. a bien du monter a 2400...En tous cas, je me suis retrouve a 800 pieds. "C'est juste la minimum altitude pour faire des S turns" que j'me dis. Et comme c'etait aussi dans mon schedule, je me mets a chercher une ligne de reference. Manque de pot, je n'ai pas pu trouver la moindre highway ou la moindre rail road track dans ce secteur. Tout juste si au bout d'une demi-heure j'ai aperçu une power line qui m'a semble etre a peu pres cross wind. Seulement je me souvenais plus si c'etait unwind ou downwind qu'il fallait shallower la bank. "Alors, que j'me dis, tu ferais mieux de rentrer, surtout que tu as encore du boulot pour une bonne demi-heure a checker le %, faire ta let down, et entrer le trafic. Et pour peu que tu mettes au bout de temps a retrouver le terrain, il te restera plus guere de gasoline dans le tank."

Bref, ça a ete O.K. jusqu'a l'atterrissage. Dans ma base leg, je m'aperçois que je drifte. "Tu vas encore te poser cross wind, que j'me dis; oublie pas qu'il faut dropper une aile". Je droppe l'aile gauche, vu que je regarde toujours de ce cote-la, alors c'est plus commode pour surveiller le wing-tip. Mais y a quelque chose qu'a pas du gazer apres ca, vu que j'ai gete le scraned-wing. Et au retour, mon moniteur, qui m'attendait au parking, m'a encore dit que j'etais crazy... y sait dire que ca. J'y ai encore rien compris a tout ca.

En tous cas, pour le look around, j'l'ai un peu en mains, j'te l'dis.

A la suite de la fermeture de l'Ecole de HAWTHORNE, les moniteurs americains du Groupe II, devenus simples G.I., sont tous incorpores dans la Navy, ou leurs superieurs ont tache de les utiliser...pas toujours selon leur competence. Ils sont tous embarques sur le International Aircraft Carrier "Hawthorne", ou se trouvent rassembles, - O ironie du sort -, les anciens eleves du Groupe II du 18^e detachement, pilotes de Super-Corsairs.

Monsieur ROGERS, embarque comme correspondant de guerre sur le meme bateau, nous envoie par cable special, le recit suivant: "Nous naviguions sous bonne escorte, du cote de...(censure)... par une journee tranquille, lorsque rentit le signal d'alerte. Le sailor SCHREINER, de quart dans la hune de vigie avait apercu au loin des points noirs de nationalite douteuse, et avait aussitot declenche les sirenes. Ce fut l'affolement general, tant la perspective de se voir entoures par des super-avions-suicides Japonais emplissait de terreur tous les esprits.

Sur la passerelle de commandement, le Captain HOWARD, et son second le Commander CATRON, se mettent a dicter rapidement leur ordres au sailor PATTERSON, qui avait charge de les faire entendre de tout le personnel du bord. Et il y parvint si bien que l'on vit a l'instant surgir sur le pont d'envol les pilotes deja harnaches. Rassembles rapidement, ils se dirigerent au pas cadence, au chant de "C'est le troubadour...", vers les Lieutenants HARMON et ANDERSON, qui leur prodiguerent les habituels conseils de prudence,...cependant que l'avion meteo (P.T. 13 n°. 55), pilote par la roigne puisante du Lieutenant-Commander KITTRELL, deco lait pour checker le vent et le plafond. Puis, sur le commandement de "Rompez vos rangs, au travail", ce fut la ruée vers la dispatcher du bord, la Lieutenant CARL WRIGHT (B.B. chez les Waves*. Emportant son dernier sourire comme un viatique, les pilotes coururent ensuite aux avions, qu'astiquaient avec febrilite les sailors GRIFFIN, HEMMER, KELLY, TOURIGNY, WINSTON, KIRK, BETTEN, MUNDY, MUNN, PETRICK, REEVES, et SEXTON, sous le controle severe des midshipmen WANNAMAKER et MELONE.

Bientot les moteurs tournerent; on n'attendait plus que le retour de l'avion meteo. Mettant a profit ce delai, Monsieur AUSTIN, Chaplain du bord, monta majestueusement au sommet du grand mat, d'ou, de sa voix toujours sereine, il prononca les paroles ri-

After the close of Hawthorne School, the American instructors, now mere G.I. have all been inducted into the Navy, where their superiors have tried to use them...not always in their own field. They are all aboard the International Aircraft Carrier "Hawthorne", where, Oh! irony of fate, the old students of Group II of the 18th Detachment are assigned, pilots of the Super-Corsairs. Mr. ROGERS, war correspondent on the same ship cabled us the following story: "We were being convoyed peacefully along near (censored)...on a beautiful day when the alarm sounded. From the crow's nest, seaman SCHREINER spotted several black spots of doubtful nationality in the distance, and immediately started the sirens. There was a general uproar, everyone terrified at the possibility of being surrounded by the super-suicide planes of the Japs.

On the bridge, Captain HOWARD, and his second in command, Commander CATRON, rapidly began to dictate their orders to seaman PATTERSON, who was responsible for transmitting them to all of the personnel on board. He succeeded so well in this, that immediately the pilotes, already rigged out in flying dashed onto the flight deck. Falling in rapidly, they marched, singing the "Troubadour Song", toward Lieutenants HARMON and ANDERSON, who squandered on them their usual advice about being careful...meanwhile, the weather ship (P.T. 13 No. 55) directed by the powerful fist of Lieutenant Commander KITTRELL, took off to check the wind and the ceiling. Then, with the command "Fall out and get to work!" all dashed madly toward the dispatcher, Lieutenant CARTWRIGHT of the WAVES. Carrying her smile as a last sacrament, the pilots ran toward the planes which were being feverishly polished by seamen GRIFFIN, HEMMER, KELLY, TOURIGNY, WINSTON, KIRK, BETTEN, MUNDY, MUNN, PETRICK, REEVES and SEXTON, under the harsh direction of midshipmen WANNAMAKER and MELONE.

Soon, the motors were turning over; the only thing holding them back was the return of the weather ship. Taking advantage of this delay, Mr. AUSTIN, the Chaplain, climbed majestically to the top of the mainmast from whence he pronounced, in his serene voice, the

tuelles de la benediction que de sa main droite il repandait sur ceux qui allaient au combat. Le sailor HERRING profita de cette diversion pour raconter discrettement quelques bonnes histoires cependant que le sailor DEFOLO, son grand bonnet de cuisinier flottant au vent, distribuait a chacun le casse-croute d'avant la bataille, tout en fredonnant son hymne de guerre: "Let's go to the cantenn".

A ce moment une lueur verte eblouit tout le monde; le sailor DAWSON donnait l'autorisation d'atterrir a l'avion meteo qui revenait en battant des ailes. Ce fut alors la debandade, malgre les cris du speaker SCHREINER, auquel il ne resta d'autre ressource que de briser son microphone d'un coup de poing terrible. DAWSON ne savait plus ou donner du drapeau blanc... et le P.T. Officer HADWIN n'en finissait plus de noter des "E" pour tous les decolages catastrophiques.

Tous les avions decollerent...le calme revint enfin. On n'entendait plus que la voix fluette de Mrs. CARTWRIGHT, epelant les noms des "ronchy pilots" que la tour de vigie lui avait signales comme ayant contrevenu aux regulations.

Sur le pont desert, les anciens moniteurs d'Hawthorne School of Aeronautics restaient la, muets, un peu emus en pensant a l'heureux temps ou ils volaient eux aussi.

Le cuistot s'approcha du sailor qui rentrait ses drapeaux et ses lumieres... "Hey, DAWSON, give me a cigarette...", et il ajouta: "C'mon, let's go to the canteen".

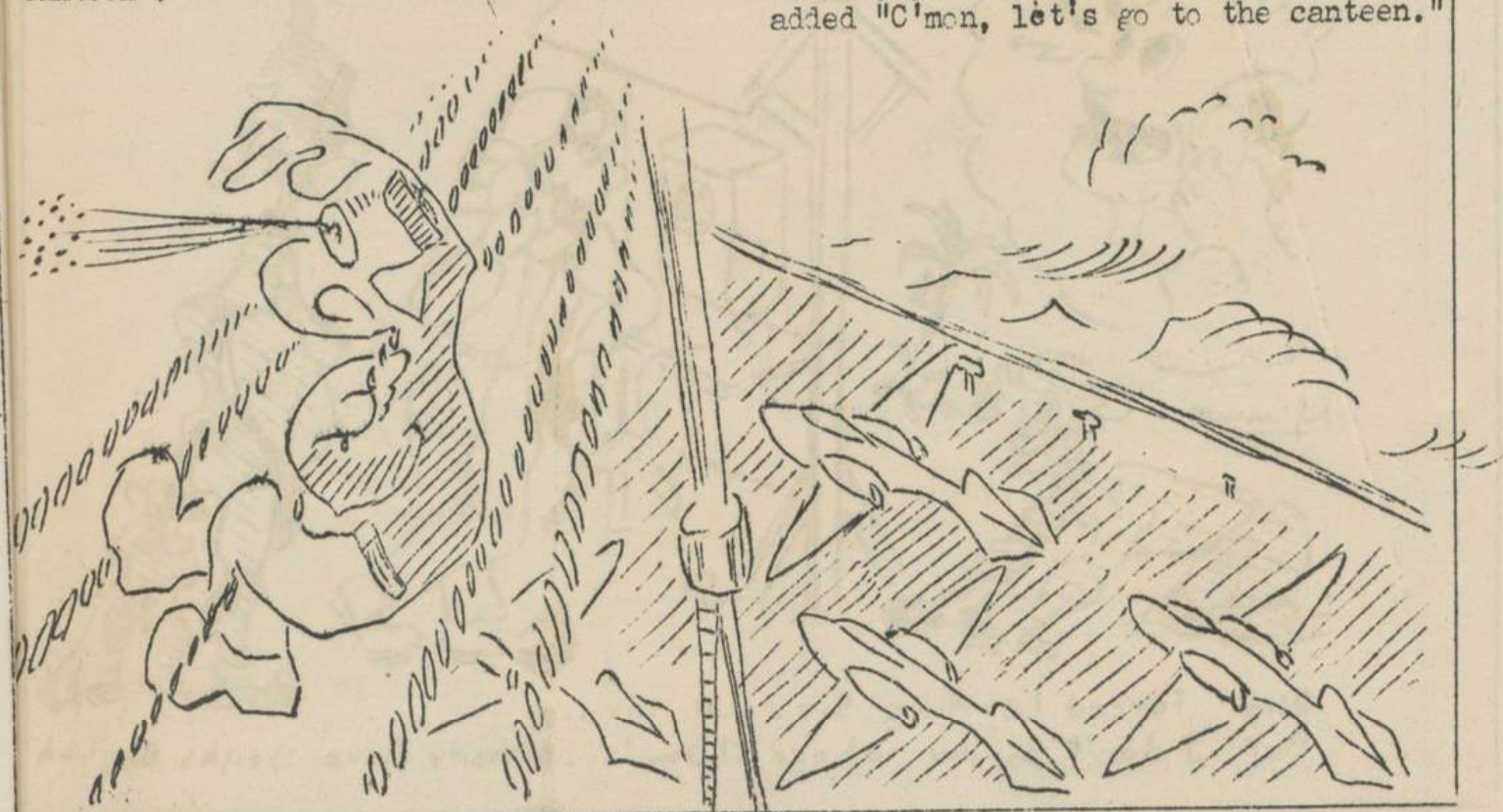
usual words of the benediction as he sprinkled those who went into combat with his right hand. Seaman HERRING took advantage of this diversion to discretely tell several good stories, while sailor DEFOLO, his big chef's cap flotting in the breeze, gave out a little "before the battle" snack to each person, humming his battle hymn: "Let's go to the canteen".

At that moment, a green light dazzled everybody; seaman DAWSON was clearing the weather ship which came in with its wings heating the air. Then began the stampede in spite of the cries of speaker SCHREINER, whose only recourse was to break his microphone with a mighty blow of his fist. DAWSON no longer knew where to wave the white flag...and the P.T. officer HADWIN was overwhelmed trying to mark down all of the "E's" for the terrible take-offs.

All of the planes took to the air... and finally calm prevailed anew. You could hear only the soft voice of Mrs. CARTWRIGHT, spelling the names of the "ronchy pilots" that operations had given her for having broken regulations.

On the deserted bridge, the old instructors of Hawthorne School of Aeronautics stood, silent, a little moved thinking of the happy times when they too flew.

The cook approached a sailor who was bringing in his flags and lights... "Hey, DAWSON, give me a cigarette...", and he added "C'mon, let's go to the canteen."



Ca commence au milieu d'un Imelmann qui promettait d'être magnifique. Mon moteur s'était ivrogné à l'air pur, et il me le dit en bon français: paf paf.. paf paf paf.. Je patientai un moment, ne pouvant me résoudre à croire que ce vieux corain allait me lâcher comme ça, alors que dans quelques heures à peine nous allions nous quitter pour toujours. Mais l'ingratitude se rencontre chez les moteurs comme chez les humains. Me rendant à la triste évidence, je titillai toutes les manettes, roussant même la conscience jusqu'à remettre la montre le bord à l'heure... On ne sait jamais... Les moteurs sont des êtres tellement capricieux. Et, ma foi, il sembla se rendre à la raison et consentir à tourner de nouveau. Je décidai donc à rentrer normalement, et, tee and tower checked, je commençai ma let down.

Ce fut le commencement de la fin, car, comme j'essayai de lui éclaircir la voix, mon moteur se mit à faire des rots épouvantables. Résigné à l'inévitable, je me mis à évoquer mon moniteur absent, et les bons principes qu'il s'efforçait de m'inculquer: je pick-upai un grand champ, et me mis en quête d'une vache pour déterminer le sens du vent. J'en trouvai une dans un pre.... elle était

assise. Heureusement, un train passait. Je notai la direction de la fumée, la vitesse probable du train, tirai de ma poche le compteur qui ne me quitte jamais et divisant les données par 57, je trouvais le résultat exact: le vent venait de l'Est. M'orientant dans cette direction, je courai tout et me posai "comme un chef" sous l'œil paternel de ma vache qui daigna enfin se lever, et se diriger vers moi d'un air mi-curieux, mi-severs. Sa route était incontestablement est-ouest, d'où je deduisis que je m'étais posé dans le bon sens, ce qui me fut tout de même une grande satisfaction morale. Sitôt descendu, je me souvins de ces récits des temps héroïques, ou de malheureux pilotes, contraints d'atterrir en campagne, se posaient inmanquablement sur la pelouse d'un château accueillant ou d'un collège sympathique. Aussi bien m'apprêtai-je à tendre les mains vers l'essaim des jolies filles qui ne tarderaient, pensai-je, à se précipiter... Hélas, je restai seul avec ma vache qui, silencieusement, lèche l'huile de mes cylindres. Cependant, timidement, surgirent dans le lointain quelques formes humaines, parmi lesquelles un jeune fermier des environs qui, fort obligeamment, téléphona à la Base pour



Allo! Forced Landing, Sir - O.K Sir...
But I don't know where I am!... Nobody here speaks English

demander les premiers secours. Pendant ce temps, un bougnoul s'approchait de mes plans, un couteau a la main, avec l'intention bien nette d'en decouper un morceau a titre de souvenir. Je lui expliquai alors negligeamment que j'avais atterri parceque mon moteur menacait d'exploser...: sur quoi il partit a toutes jambes.

Sitot de retour au camp, je n'oublai pas, une fois n'est pas coutume, de checker in, et pensais deja retrouver l'air pur des altitudes. Mais j'avais compte sans Mrs. Cartwright, dont le sourire et les lunettes vertes dissimulent un sens du devoir particulièrement acere. D'un geste prompt, elle me tendit un "message" pour le Flight Surgeon. En vain tentai-je de balbutier quelques mots pour lui faire comprendre que c'était le moteur, et non moi, qui avait besoin de ses bons effices...Rien n'y fit.

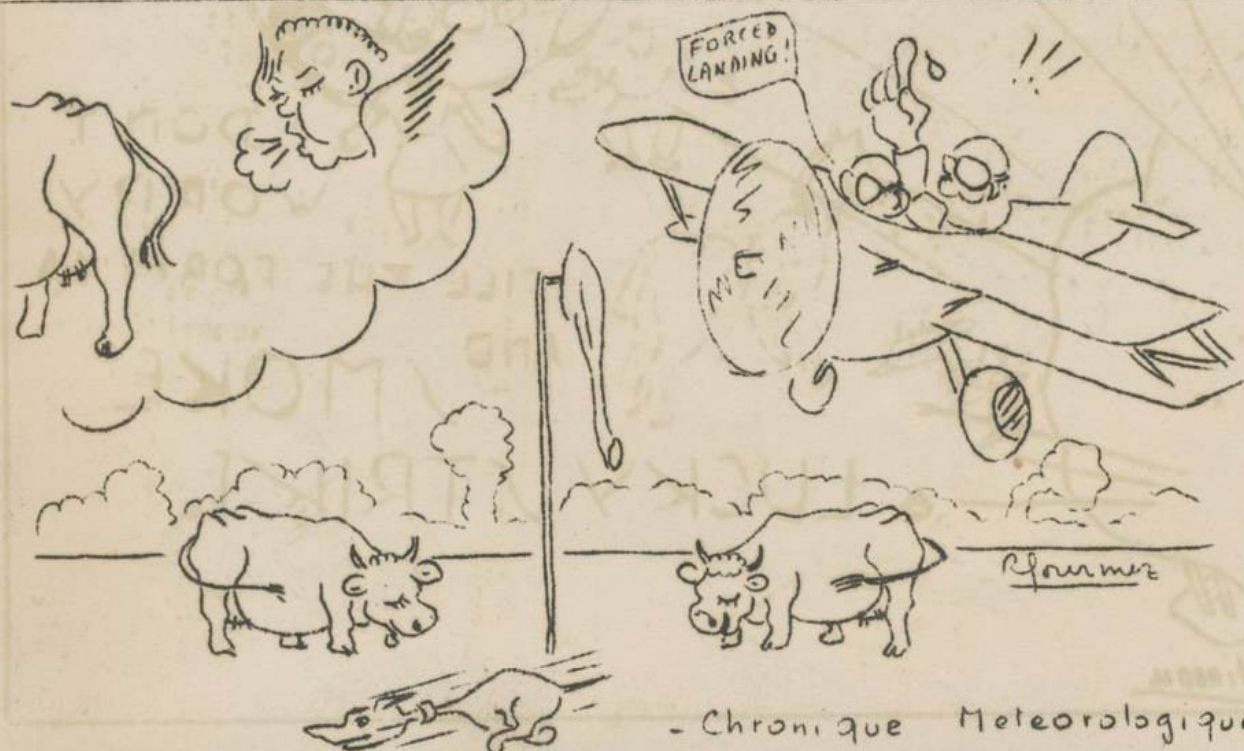
Chez le Doctor, je fus en un clin d'oeil deshabile, epouille, fly-toxe, ausculte, puis, ma temperature dument checkee, on me fit ingurgiter un comprimé de sulfamide... Mais tout cela ne serait rien si le toubib, avant de me donner ma clearance, n'avait profite de l'occasion pour m'administrer un lavement.

Carreau casse indiquerait cette fois la direction precise du vent.

Il pourrait paraître simple d'utiliser les biroutes, ces vieilles "windsocks"... (J'adore ce terme, ce terme de "sock": tout y est, meme le trou au bout...) Helas, il y en a deux, et lorsqu'elles seront paralleles, il n'y aura plus de Coca-Cola en Amerique. Ah, plaignons le pauvre "T" mobile: "T" il n'est plus...Mobile on ne le rend, que si le vent est dans son axe.

Le pauvre "T" mobile a perdu l'usage de l'un de ses bras. Mauvaise coordination: lorsqu'il leve le bras droit, il abaisse le gauche, et inversement. Et ainsi, oh decadence, le pauvre "T" est devenu un "L", un pauvre "L" cul sur tete. Son bras renlie, cote taxiage, semble une derniere defense contre son ennemi personnel, le cross tee, tandis que de son autre bras, il voudrait indiquer, a 45 degres pres, le chemin de la let down area, l'endroit smart du cote d'Orangeburg. Car on "fait" sa let down area, comme on fait le Boul'Mich ou les Champs Elysees. (Un jour peut-etre, Altitude 195 publiera "En remontant la let down area...")

Mais avec autant de precision qu'il indique le cote du terrain ou l'on peut trouver a peu de frais son "lot of fun", le bras vaillant du T indique aux intimes l'azimut ou il y a des chances que se trouve le vent. Car une chose est sure: le vent n'est pas dans le sens du T. Et il en sera ainsi tant que Monsieur Harmon n'aura pas installe dans la tour un modele reduit faisant les tournants a 45 degres. Le premier



10/
HEROIQUE PLANTON

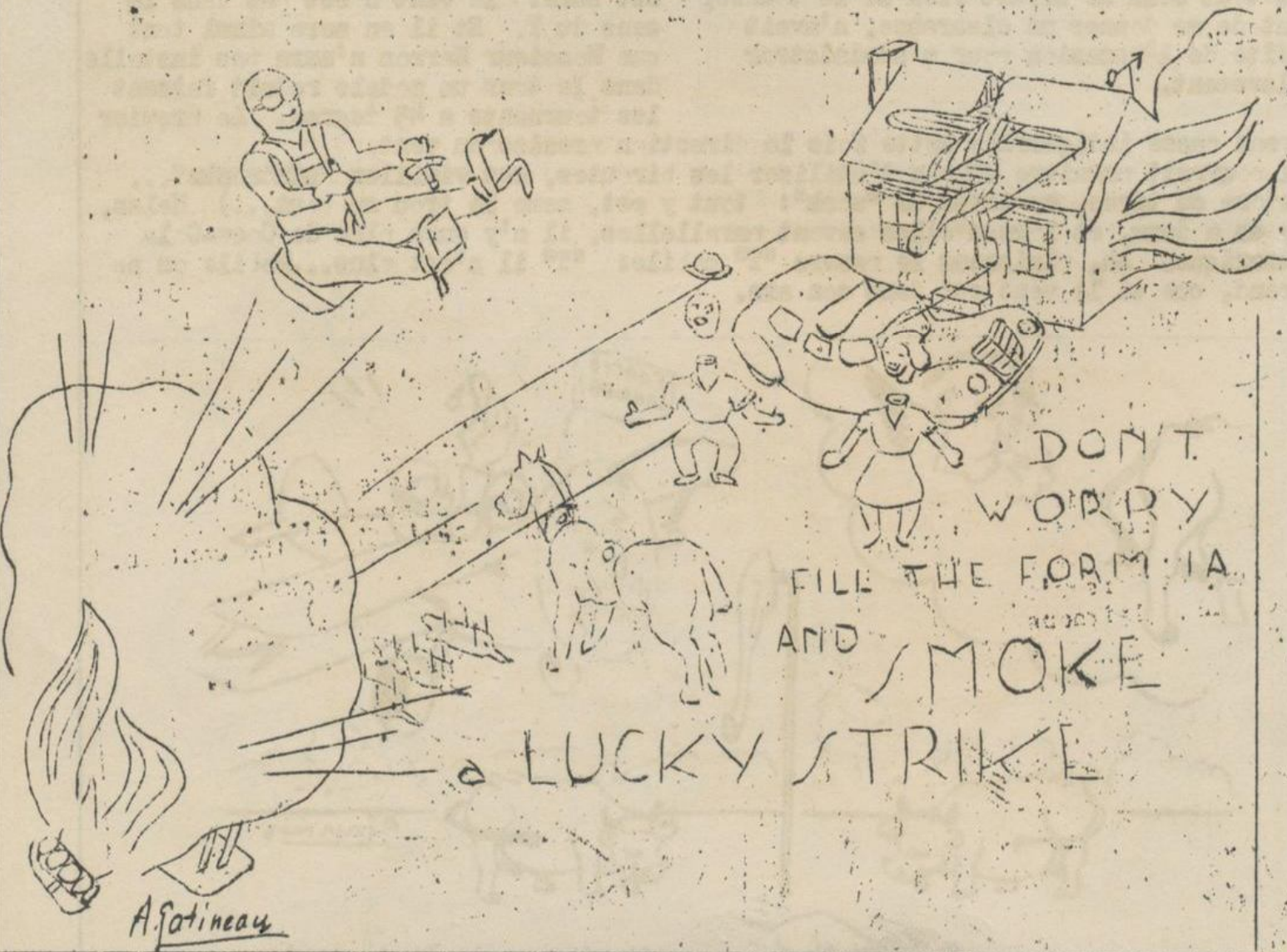
Planton, brave Planton, ta tache est claire et nette:
Si tu ne veux faillir, fais donc ce qu'il se doit;
Tu as a ton service - oh reve - une sonnette,
Et pour tout ministere une pression de doigt.

Comme tes fiers aieux l'ont deja fait naguere,
Reste fidele au poste, et nargue le teuton:
Tout doit contribuer a l'issue de la guerre;
Tu en es un facteur, heroique Planton.

Malheur a toi, pourtant, si tu en es indigne
Et si coupablement tu oublies ta fonction:
Tu merites la mort. Que dis-je? la consigne...
Et Dieu seul sait l'horreur de cette punition.

Entends ce timbre frais qui grandit et s'elance...
Par toi seul en ce camp tout marche et tourne rond.
O Plantons, mes amis, souffrons tous en silence.
Comme on souffre en Plantons, en Plantons nous mourrons...

André S...



VOLER ENCOR...

C'est l'heure où les drapeaux descendent en silence,
Encore tout frissonnants de soleil et de vent;
Ou le pilotaillon emmûnt à sa cadence
Le rythme sourd d'un chant qu'il compose en revant.

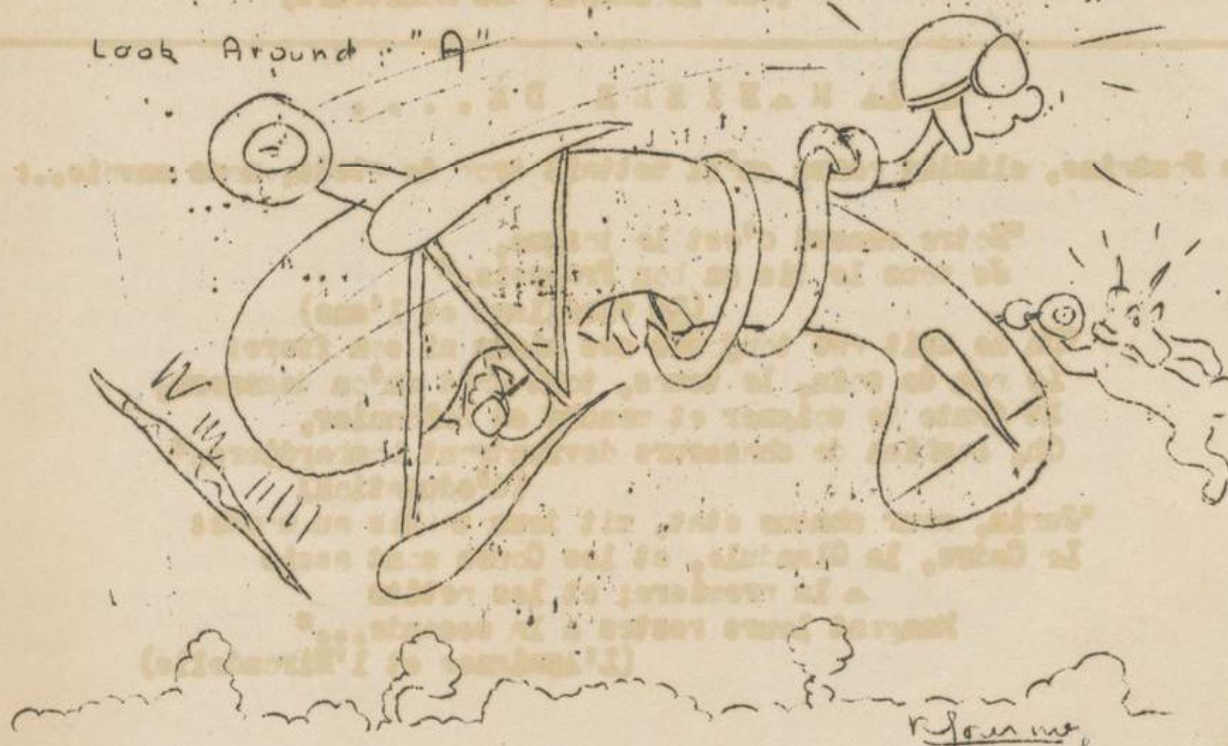
Las d'un venible jour qui ajoute une pierre,
Une pierre fragile au céleste chemin,
Chacun sent la fatigue arruyer sa navire.
Qu'importe? Ah, si ce soir pouvait être demain.

Le ciel est vide, hélas, et si triste l'espace.
Les moteurs vrombissants se sont tous déjà tus...
Quoi, un oiseau? C'est le dernier oiseau qui passe.
Soleil, astre éternel, pourquoi te couches-tu?

L'étendard a claqué: le mat est solitaire;
L'avion a volé: le pilotaillon dort;
Il dort, et dans son rêve il quitte cette terre:
Dans une immense aurore il vole, il vole encor...

André S.

Look Around "A"



L'Entraînement en Chansons...

SCHEDULE: "La ronde des Heures."
LA DISPATCHER: "Donnez-moi l'avion, Mam'selle...et ne dites rien..."
AVION METEO: "J'ecoute le vent..."
LE P.T. 17: "C'est un vieux moulin qui jase..."
LA TOUR: "Mon anse qui veille sur moi..."
DUAL: "Toi tu tires, et moi je rousse..."
LE MONITEUR: "Un jour je te dirai..."
LOW APPROACH: "J'ai saute la barriere..Hop la..."
CROSS WIND: "Le vent du soir soufflait dans l'autre sens..."
LA DERIVE: "Je ne suis pas ce que l'on pense..."
LUMIERE ROUGE: "Vous qui passez sans me voir..."
ATTERRISSAGE: "Boum..."
GROUND LOOP: "Ah, viens, viens ma Nenette..."
FORCED LANDING: "Un champ, je n'ai qu'un seul champ..."
PREMIER SOLO: "Je suis le Maitre a bord..."
SOLO HORS DU TRAFIC: "Je tire ma reverance, et m'en vais au hasard..."
VRILLE SOLO: "J'y vas-t-6,...j'y vas-t-y pas..."
ACRO SOLO: "Je les sens contre moi si petites..."
LE CHECKER: "Il s'appelait HARMON Y MALALEZ Y CORDOCOU...."
CHECK DE 20 HEURES: "Premier rendez-vous."
CONSEIL D'ELIMINATION: "Le ranz des vaches..."
ELIMINE: "Catron n'a pas voulu..."
DEPART POUR MAXWELL: "Ce n'est qu'un au revoir..."
CELUI QU LA RAMENE: "Tout va tres bien, Madame la Marquise..."
LE GRADUE AVEC "A": "Envoi de fleurs..."
LA 65° HEURE: "Heure exquise..."
LES AILES: "Ce n'est qu'un reve..."
BOLLING FIELD: "Ca sent si bon la France..."
GROUND SCHOOL: "Au Lycee Panillon."
EDISTO GRILL: "La ou y a des frites..."
CADET CLUB: "Le sam'di soir arres l'turbin..."
LA FERMETURE DE HAWTHORNE SCHOOL OF AERONAUTICS: "Tiens voila la quille..."
(par le chœur des Moniteurs)

A LA MANIERE DE

Le F/S La Fontaine, elimine parce qu'il mettait tron de peds, nous envoie..:

"Notre ennemi c'est le torque,
Je vous le dis en bon Français."

(Le vieillard et l'ane)

"On ne suit pas toujours ses aieux ni son frere:
Le peu de soin, le temps, tout fait qu'on degenere,
Et faute de soigner et manche et balonnier,
Oh, combien de chasseurs deviendront bombardiers."

(d'education)

"Jupin, pour chaque etat, mit deux tables au monde:

Le Cadre, la Glandule, et les Copes sont assis

A la premiere; et les petits

Mangent leurs restes a la seconde..."

(L'Araignee et l'Hirondelle)

(Pour avoir une silhouette tres feminine... et bien parisienne.)

NOUVELLES DE PARIS. La mode se porte tres ample aux epaules et a la jupe. Les couturiers accentuent encore les amples fronces a la taille, et plus que jamais les jupes d'ete se porteront, plissees et larges, avec ou sans empiement. D'apres les journaux americains, la riche France peut se permettre ces exuberances vestimentaires, tandis que les couturiers americains devront se contenter du style "fourreau de parapluie".

RECETTE POUR CHAPEAUX CHICS.

Prenez un vieux chapeau a votre mar. Madame, et decoupez habilement la calotte de facon a avoir au moins une portion de sphere dont le diametre de section soit egal aux deux cinquiemes du diametre apparent de votre tete. Vous y cousez du tulle, ou toute autre matiere vaporeuse, avec de gros points de ficelle rouge ou verte. Plantez 2 ou 3 plumes, un oiseau avec ou sans son nid, quelques metres de ruban...et voila un chapeau simple et de bon gout pour vos sorties du dimanche.

Le gigot de mouton a l'Americaine.

Prenez un boeuf. Apres lui avoir enleve les cornes, la queue et les sabots, faites-le entrer dans une marmite de taille suffisante et mettez a feu doux jusqu'a ebullition. Ajoutez du sucre, des poivrons et un bouquet garni. Ecumez plusieurs fois.

Quand l'appareil est bien a point, ce qui se voit lorsque toute la viande tombe en lambeaux, mettez le tout dans le hachoir, et reduisez en fragments haches menu comme chair a rate. Roulez en boulettes de taille moyenne que vous coupez ensuite en tranches. Assaisonnez le tout de "Flavor", et servez tiède, ou frotte froid, avec du riz bien collant. C'est un regal pour vos invites et un triomphe pour la cuisiniere....

Menageres...

POUR LA SANTE DE VOS CAFARDS

"Si le "Roach Killer" employez, Des cafards gaillards vous aurez."

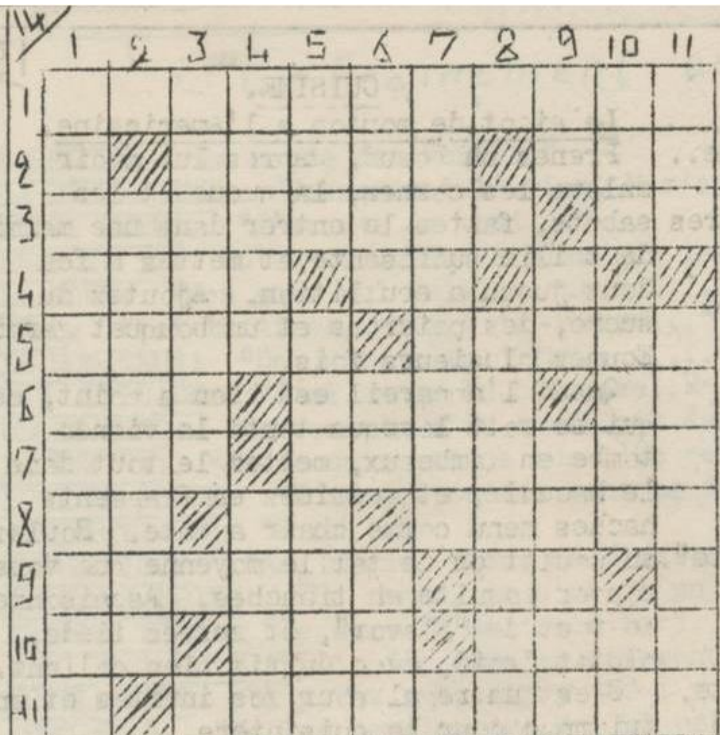
(En vente dans tous les Drugs-stores)

CARNET MONDAIN

Le Lieutenant Paul PESCHEUX, Chef du 18^e Detachement, type de sang A, a celebre dignement, le dimanche 22 Avril 1945, le premier anniversaire de son mariage. Empêchée, Madame Pescheux n'a pu assister a cette touchante ceremonie...Les deux vivent en parfaite entente.

Le Lieutenant Antoine RIDARD, type de sang O, et le Sergent ESPECE, type de sang A, ont donne le jour dans le courant de ce mois, a deux enfants du sexe masculin pesant respectivement 10 lb 4 oz et 3 lb 9 oz. Ils ont reçu au baptême les pre-noms respectifs de VINCENT et MARCEL. Nos felicitations aux heureux parents, qui sont en parfaite sante, et qui, courageusement, continuent leur entrainement.





HORIZONTALEMENT.

1. Art, science ou crime, suivant votre gout.
2. La cuisine americaine n'en est pas - art ou crime.
3. Elle est brutale en general - Maillet en fit un celebre.
4. Partie d'une phrase italienne celebre - Phonet.: prenom.
5. Vieux neuple - Sa chasse passe pour etre plus difficiles.
6. Titre - La recuperation de son voile amena la perte d'une virginite. Phonet.: pas aujourd'hui.
7. Trois lettres de "torseurs". Ne rends pas ta belle ainsi: tu pourrais t'en repentir.
8. La Reine Jeanne en dit un. Habit de ver. S'amollissent en vieillissant.
9. Fit ce que des parlementaires interdirent mais firent quand meme. Chez les nobles etait soldat (Phonetiquement).
10. (Phonet.): toute amoureuse le fait. Passe pour etre difficile a boire. Inspirera un grand poete.
11. Elles font la difference entre deux plats du sud de la France.

VERTICALEMENT

1. Acceptait de discuter avec un brutal, mais pas avec un sourd.
2. Seconde partie d'un souhait liturgique.
3. Son expansion est tres discutee depuis quelques temps.

4. Type de bateau. Prenom d'un heros roman.
5. Auxiliaire. Chaumes poetiques.
6. L'Edisto en comte une fort jolie. Parait plus court avec l'age. Presage le succes de son rossesseur, quand il est multicolore.
7. Les rivantes americaines le sont en general.
8. Ont charme bien des oreilles.
9. Phonet.: de nombreux blesses le furent. Specialite d'un de nos chefs. Ordre qui prononce par une jolie bouche, promet d'heureux moments.
10. A remplace les esprits animaux. C'est un souffle, dit la chanson. Fin de particule.
11. Il avait une bonne plate-forme. Arlanes.

SI VOUS N'ETES PAS GRADUE "A"...

DEMANDEZ LE

"PILOTAGE PAR CORRESPONDANCE"

Excellent pilote, bon pedagogue... propose lecons.

(S'adresser Officiers-Eleves 18^e Det.)

A PARAITRE:

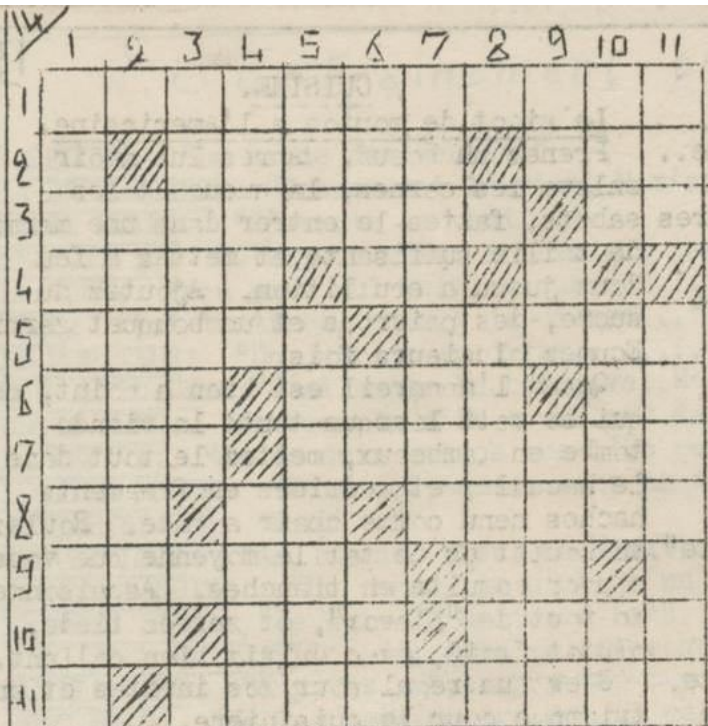
"These sur la coordination".
par l'Aspirant CASTIS (10 volumes)
(Reduction pour Taurins eprouves)

5^e COLONNE.

On a remarque, l'autre jour, sur le terrain d'Hawthorne, un chef d'escadrille faisant du solo en place arriere.

L'enquete suit son cours.





HORIZONTALEMENT.

1. Art, science ou crime, suivant votre gout.
2. La cuisine americaine n'en est pas - art ou crime.
3. Elle est brutale en general - Maillet en fit un celebre.
4. Partie d'une phrase italienne celebre - Phonet.: prenom.
5. Vieux peuple - Sa chasse passe pour etre plus difficiles.
6. Titre - La recuperation de son voile amena la perte d'une virginite. Phonet.: pas aujourd'hui.
7. Trois lettres de "torseurs". Ne rends pas ta belle ainsi: tu pourrais t'en repentir.
8. La Reine Jeanne en dit un. Habit de ver. S'amollissent en vieillissant.
9. Fit ce que des parlementaires interdirent mais firent quand meme. Chez les nobles etait soldat (Phonetiquement).
10. (Phonet.): toute amoureuse le fait. Passe pour etre difficile a boire. Inspirera un grand poete.
11. Elles font la difference entre deux plats du sud de la France.

VERTICALEMENT

1. Acceptait de discuter avec un brutal, mais pas avec un scuri.
2. Seconde partie d'un souhait liturgique.
3. Son expansion est tres discutee depuis quelques tems.

4. Type de bateau. Prenom d'un heros roman.
5. Auxiliaire. Chaumes poetiques.
6. L'Edisto en comte une fort jolie. Parait plus court avec l'age. Presage le succes de son rossesseur, quand il est multicolore.
7. Les rivantes americaines le sont en general.
8. Ont charme bien des oreilles.
9. Phonet.: de nombreux blesses le furent. Specialite d'un de nos chefs. Ordre qui prononce par une jolie bouche, promet d'heureux moments.
10. A remplace les esprits animaux. C'est un souffle, dit la chanson. Fin de particine.
11. Il avait une bonne plate-forme. Arlanes.

SI VOUS N'ETES PAS GRADUE "A"...
DEMANDEZ LE
"PILOTAGE PAR CORRESPONDANCE"
Excellent pilote, bon pedagogue...
propose lecons.
(S'adresser Officiers-Eleves 18^e Det.)

A PARAITRE:
"These sur la coordination".
par l'Aspirant CASTIS (10 volumes)
(Reduction pour Taurins eprouves)

5^e COLONNE.

On a remarque, l'autre jour, sur
le terrain d'Hawthorne, un chef
d'escadrille faisant du solo en place
arriere.
L'enquete suit son cours.



ENVOI

Heureux, qui, comme Ulysse, a fait un beau voyage,
Ou comme cestuy-la qui conquiert la toison,
Et puis est retourné, plein d'usage et raison,
Vivre entre ses parents le reste de son âge.

Quand revoiray-je, hélas, de mon petit village
Fumer la cheminée, et en quelle saison
Revoiray-je le clos de ma pauvre maison,
Qui m'est une Province, et beaucoup d'avantage?

Plus me plaît le séjour qu'ont basti mes ayeux,
Que des palais Romains le front audacieux;
Plus que le marbre dur me plaît l'ardoise fine

Plus mon Loyre Gaulois, que le Tybre Latin,
Plus mon petit Lyre, que le Mont Palatin,
Et plus que l'air marin, la douceur Angevine.

Joachim Du Bellay.

