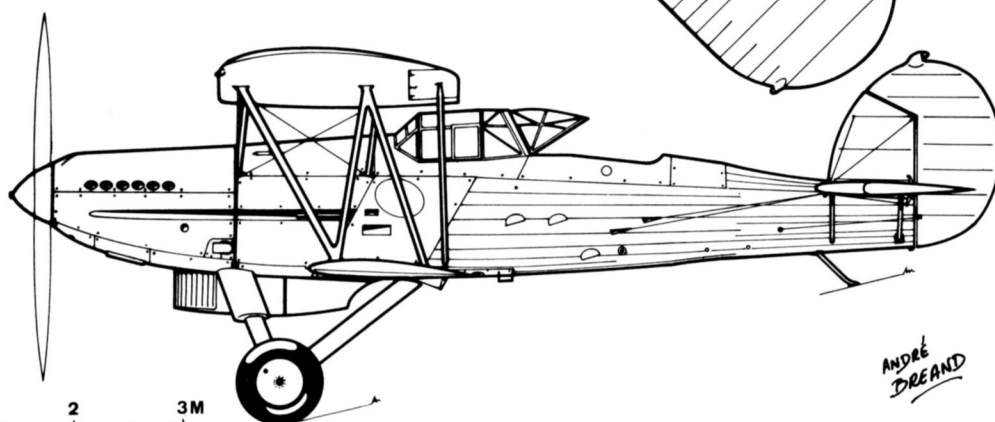


FAIREY "FOX" III C



0 1 2 3M

ANDRÉ
DREAND

En 1932 avions "à-tout-faire" de l'aviation belge...



...ils se retrouvèrent, en 1940, " chasseurs " de Me-109 !

LES FAIREY "FOX" (1)

TRES élégant, fin, bien dessiné et rapide, le « Fox » I prit son premier envol le 3 janvier 1925. Cet avion fut enfanté par le futur Sir Richard Fairey. Celui-ci avait été très impressionné par l'hydravion de course Curtiss du Trophée Schneider de 1923, vainqueur avec une vitesse de 283,808 km/h. Sir Richard Fairey acquit les droits anglais sur ce moteur, sur l'hélice Curtiss-Reed métallique, le radiateur noyé dans le profil de l'aile ainsi que sur la section aérodynamique de l'aile. Toutes ces acquisitions furent extrapolées et montées sur le prototype d'un biplan de bombardement

En 1930 la mode était aux avions biplans, et l'Aéronautique Militaire belge ne faisait pas exception à la règle en vigueur dans les autres aviations mondiales. L'aviation belge à cette époque était équipée de Bréguet XIX (bombardement) et Nieuport 29 (chasse), matériels français, et d'Avia BH-21 (chasse), matériel tchécoslovaque. Ces trois types d'avions commençant à être nettement déclassés en 1930, l'Etat-Major de l'aviation belge se mit en quête de nouveaux appareils. Pour remplacer les Bréguet XIX, on cherchait un avion moderne et rapide « à-tout-faire » pour la reconnaissance et l'observation, le bombardement étant relégué au second plan. La décision d'acheter les futurs avions fut entérinée par un Etat-Major aux vues assez incohérentes. A cette époque l'Aéronautique Militaire belge était commandée par un ancien artiller, le général Gillieaux, dont la première qualité semble avoir été le fait qu'il obtint son brevet de pilote militaire à l'âge respectable de 57 ans. Celui-ci lança un avis de concours militaire belge en 1930. Les firmes devant présenter un avion au concours devaient naturellement se plier aux conditions du programme belge. Ces conditions pour y postuler étaient draconiennes, c'est ainsi que la firme Nieuport se vit obligée, en 1928, de ramener la puissance d'un moteur Hispano de 567 à 550 chevaux... Chaque avion devait subir un test de cent heures de vol, mais aucun des concurrents en présence ne fit l'objet d'une commande pour rééquiper l'Aé.M. Les Anglais n'étaient pas invités à présenter d'avion...

de jour d'une finesse aérodynamique assez exceptionnelle. En fait, il est incontestable que le « Fox » I marquait un jalon très important dans l'affinement des avions modernes anglais et par la suite de tous les avions modernes du monde.

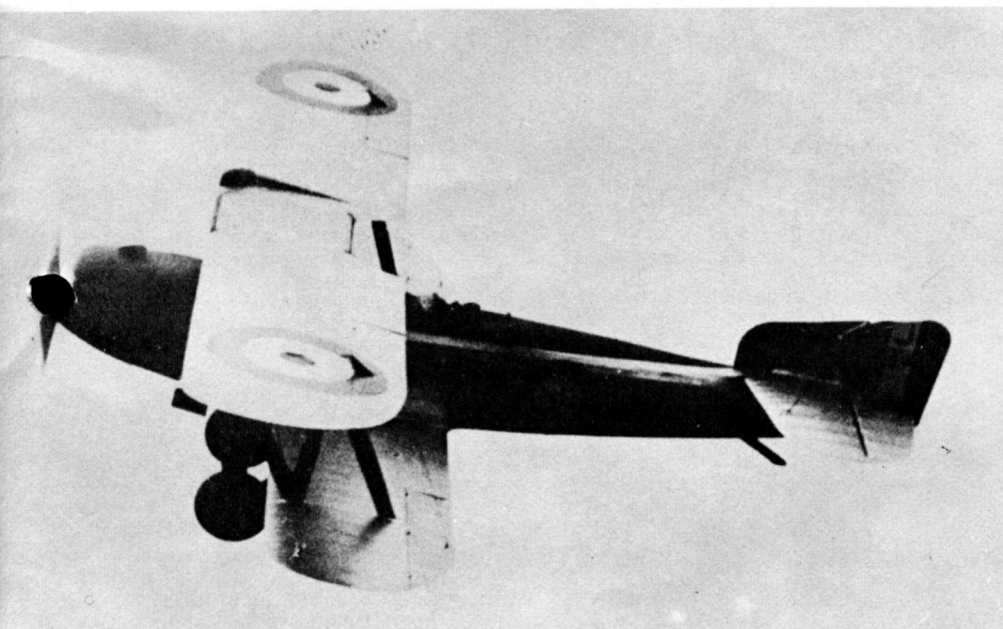
L'intérêt de ce nouvel avion (numéro de série du prototype du « Fox » I : J 7491), ne fut toutefois pas compris tout de suite, toujours est-il qu'une démonstration devant le Maréchal de l'Air en chef, Sir Hugh Trenchard, fut organisée par Fairey, dont le siège était à Hayes, Middlesex. Il en résulta une commande suffisante pour équiper à partir d'août 1926

le 12^e Squadron de bombardement de la R.A.F. L'avion était d'ailleurs si plaisant qu'il suscita bien des jalousies au sein des autres formations de la Royal Air Force. Ce « Fox » I ayant une vitesse de 80 km/h supérieure aux anciens Fairey « Fawn » du 12^e Bomber Squadron, mais, par suite de restrictions budgétaires, la commande n'excéda jamais le chiffre de 28 appareils. Ces « Fox », du type I biplace de bombardement de jour, étaient tous équipés du moteur Curtiss D.12 Felix de 340 ch. Ce moteur fut remplacé ensuite par le moteur Rolls-Royce Kestrel IB de 480 ch et l'avion devint ainsi le

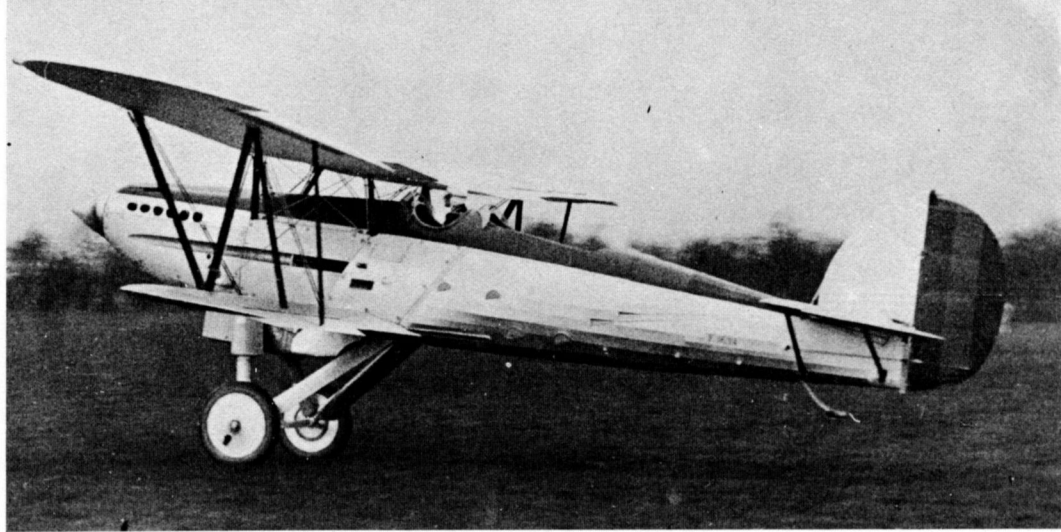
« Fox » IA. Mais Fairey ne s'en tint pas là, et apporta bientôt des modifications et des améliorations importantes à l'avion. Il en résulta un avion entièrement redessiné qui reçut la dénomination de « Fox » IIM, « M » pour métallique, car si le « Fox » I était de construction bois, le nouveau Fox était construit entièrement en tubes d'acier rivés et entoilés. Le prototype du « Fox » IIM (serial F1138) décolla pour la première fois en 1929 sous la forme d'un monoplace et fut modifié en biplace en 1931.

Le début de 1931 vit l'apparition d'un second appareil immatriculé F1139. Et c'est ici que vient s'inscrire l'événement du concours de l'Aé.M. belge de 1930 qui n'aboutit à aucun résultat valable. Mais l'agent de Fairey en Belgique connaissait son affaire, il sut profiter de certaines faiblesses de l'Etat-Major belge et fit tant et si bien qu'on autorisa Fairey à présenter le « Fox » IIM à Evèrè près de Bruxelles. Aux commandes de l'avion, le Flight Lieutenant Chris Staniland, pilote de démonstration et d'essais de la firme de Hayes, fit une démonstration éblouissante. Il en résulta qu'une commande pour douze avions fut sur le champ passée au profit de l'Aé.M., et quoique les autres avions du concours belge dussent subir 100 heures d'essais poussés, il semble que le « Fox » ne fit que 15 heures de tests. Ces douze appareils devaient

Ci-contre, un des trois « Fox » IIM construits en Angleterre et ramenés de Hayes à Evèrè le 10 janvier 1932. Cet avion, le 0-3 numéro de série F1641, n'avait pas encore reçu ses immatriculations et ses insignes d'escadrille. Ci-dessous, un « Fox » I de la Royal Air Force, équipé d'un moteur Curtiss-Fairey D.12 Felix. Cet appareil, qui ressemblait assez peu au « Fox » IIM, appartenait au Squadron n° 12 de Bombardement Léger..



être livrés montés par Fairey, mais il était stipulé dans le contrat qu'une éventuelle commande supplémentaire serait construite en Belgique. En 1930, il y avait surtout une usine importante de construction d'avions en Belgique, la S.A.B.C.A., Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques, dont le siège se trouve toujours à Haren près de Bruxelles, la S.A.B.C.A. avait construit nombre d'avions ayant équipé l'Aviation Militaire belge depuis 1919, dont l'Avro



Probablement le premier « Fox » IIM belge construit en Angleterre, n° de série F 1639.

504 N, le DH-9, le Bréguet XIX et bien d'autres. Le gouvernement belge de 1930 recherchait la possibilité de construire une usine autre que la S.A.B.C.A. afin d'utiliser de la main-d'œuvre belge, et un terrain fut acheté à Gosselies près de Charleroi, par M. Tips, agent de Fairey en Belgique. L'usine commença à tourner dès 1932, un an après le début des travaux. La filiale belge de Fairey Angleterre prit nom de Société Anonyme des Avions Fairey S.G.D.A. Mais, bien sûr, les premiers « Fox » belges furent cons-

ment ses possibilités quand le capitaine Kervyn de Lettenhove, pilote à la 1^{re} Escadrille de chasse en 14-18, accomplit des prouesses pendant une éblouissante démonstration au Meeting de Bruxelles en juin 1932. Quelques semaines plus tard, le 8 juillet 1932, le capitaine Vanderlinden et le lieutenant Servais remportèrent en Suisse, aux commandes d'un IIM, le premier prix du Circuit International des Alpes, ils couvrirent une distance de 366,400 km en 85 minutes et 45 secondes à une vitesse de 257,600 km/h. Fin 1932, et malgré ces belles performances, plusieurs firmes aéronautiques étrangères, qui auraient voulu obtenir une partie du marché belge et avaient été évincées par le choix du « Fox », laissèrent courir des bruits selon lesquels les pilotes belges n'étaient pas satisfaits des performances de leurs nouveaux avions. En fait, il paraîtrait que la vitesse maximum sur papier du « Fox » IIM était garantie à 280 km/h, et il semble que l'on ne parvint jamais à atteindre cette vitesse avec ce type de « Fox ». L'Etat-Major, comme pour faire taire les mauvaises langues, commanda à la Société belge Avion Fairey de Gosselies, une tranche de 28 « Fox » supplémentaires, dans cette série, il y eut 2 « Fox » IIS double-commandes.

Ces avions équipèrent les escadrilles du 1^{er} Régiment Aé. Le premier « Fox » IIM construit en Belgique (0-13/AF 6001) fut livré le 21 août 1933. Il semble que le 40^e « Fox » belge, appareil construit à Gosselies, ait été envoyé à Hayes, où l'on y monta un Armstrong-Siddeley Serval en étoile puis un Fairey Prince en ligne. L'avion ainsi équipé accomplit divers essais et fut renvoyé en Belgique. A Gosselies, on y monta un Rolls-Royce Kestrel IIMS de 525 à 600 ch ; l'avion devint ainsi le « Fox » IIS et sortit des ateliers le 4 avril 1934. Vers le mois de juin 1934, Gosselies avait terminé une série de cinq « Fox » IIS, quand le « Fox » IIC fut mis en chantier. Le « C » signifiant « avion de combat ». Quelques modifications furent apportées à la cellule, 1^o : le poste de pilotage fut recouvert d'une verrière assez compliquée qui recouvrait les trois quarts du poste d'équipage ; 2^o : l'apport d'une mitrailleuse fixe supplémentaire sur le flanc du capot à droite. Le moteur restait inchangé.

Mais revenons à la verrière, celle du pilote basculait vers la droite, par contre celle de l'observateur basculait vers l'avant et vers le haut, ce qui devait per-

truits à Hayes et 3 pilotes belges, les capitaine Guillaume, adjudant Caryn et adjudant Verboomen prirent livraison des trois premiers IIM le 10 janvier 1932. Ces 12 premiers « Fox » furent livrés aux Etablissements Aéronautiques à Evèrè, et peu après à la 9^e Escadrille du 5^e Groupe de Reconnaissance du 1^{er} Régiment Aéronautique où ils furent décorés de l'insigne du Dragon, insigne de la 9/V/1Aé.

Au cours de mars 1932, la livraison fut complétée et le « Fox » montra rapide-



Ci-dessus, un bel alignement des nouveaux « Fox » II M, décorés de l'insigne du Dragon, avec au premier plan le « Fox » II M 0-5 n° de série F 1643. Ci-dessous, une autre vue du « Fox » II M n° de série F 1643. Noter la finesse de l'hélice métallique licence Curtiss-Reed, ainsi que le capotage de protection obturant l'arrière du poste de l'observateur.

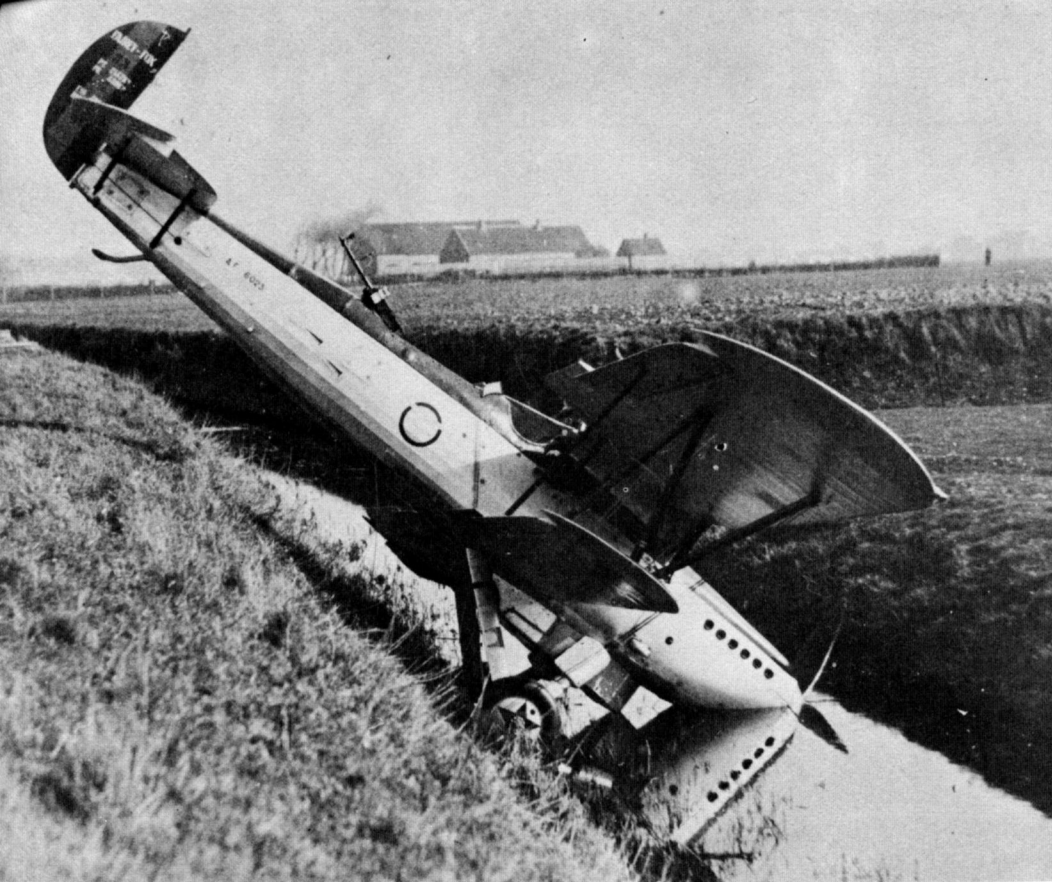


Ci-dessous, le « Fox » II, numéro de série AF 6022, qui fut équipé expérimentalement, à Hayes en Angleterre, d'un moteur Fairey Prince. De retour en Belgique, après divers essais, il fut équipé du moteur Rolls-Royce Kestrel II MS et devint ainsi le « Fox » III S.



mettre à ce dernier de se tenir debout et de manipuler sa mitrailleuse à l'abri du vent relatif. De septembre 1939 à mai 1940, des verrières similaires furent montées sur les « Fox » IIM construits en Angleterre et sur les « Fox » II et III de manufacture belge. Le dernier « Fox » de la série de 12 IIIC sortit des chaînes de montage en mai 1937, amenant le total des IIIC à 50 avions comprenant un biplace double commandes « Fox » IIICS destiné à l'Ecole de Perfectionnement créée en 1933 à Wevelgem près de Courtrai. Les 12 derniers « Fox » IIIC avaient le Rolls-Royce Kestrel V avec compresseur, hélice en bois bipale, qui donnait 600 ch à 3.000 m et 460 ch à 4.500 m. A Gosselies, le 31 décembre 1934, l'assemblage d'une nouvelle version fut terminé. Il s'agissait en fait d'un fuselage de « Fox » III dans lequel on avait monté un moteur Hispano Suiza 12 Ybys de 775 ch, 12 cylindres en ligne à refroidissement par liquide qui donnait 860 ch à 4.000 m. Cette nouvelle version au fuselage allongé se reconnaissait non seulement au numéro d'immatriculation à partir de 100, mais aussi par les échappements espacés du moteur Hispano. Cette nouvelle version devint le « Fox » IV. Le premier « Fox » IV fit le voyage d'Angleterre après ses essais en vol et à Hayes, on lui monta la verrière du « Fox » III ainsi que des carénages de roues, l'avion fut rebaptisé « Fox » V et on lui assigna le rôle de chasseur à grand rayon d'action, rôle qu'il devait remplir en tant que monoplace. Après essais intensifs à Hayes, l'appareil revint à Gosselies où on lui enleva les pantalons du train d'atterrissage. A ce moment-là, on monta un nouveau moteur Hispano Suiza 12 Ybys au lieu du 12 Ybys, ce qui donnait une puissance de 830 ch au décollage et 860 ch à 3.000 m. Une nouvelle désignation lui fut accordée, cette fois en tant que « Fox » VIR, le rôle de reconnaissance justifiant le préfixe « R ».

L'avion possédait des performances bien supérieures au « Fox » III équipé du moteur Kestrel de 640 ch et atteignait 363,200 km/h à 4.000 m. Le « Fox » VIR décollait en 50 m et grimpait à 6.000 m en 8 minutes 30. La cellule était allongée et passait de 9,08 m à 9,37 m. L'essence de 77 octanes brûlée par les Kestrel fut remplacée par une essence de 87 octanes exigée par les moteurs Hispano. La capacité des réservoirs restait inchangée sauf en ce qui concerne le réservoir d'huile



« C'est l'heure où les « Fox » vont boire »... Celui-ci, du type IIM n° de série AF 6023, appartenait aux Mouettes de la 1/1Aé. Noter la mitrailleuse mobile Lewis de 7,62 mm et l'étoile rouge sur le flasque de roue, une étoile identique figurait sur la casserole d'hélice.

qui passait de 31.801 l. à 54.516 l. Après démonstration devant l'Aé.M. la commande faisant l'objet du « Fox » VIR fut passée en 1934 pendant que le IIC était encore en production. Une commande de 24 « Fox » VIR de reconnaissance sortant à la cadence de 3 par semaine en 1935 allait équiper la 7^e Escadrille du IV Groupe du 1^{er} Régiment Aé., décoré de l'insigne du Diable ou Méphisto, à Gossoncourt près de Tirlemont. Pratiquement tous les « Fox » livrés jusqu'en 1934 équipaient surtout les escadrilles du 1^{er} Régiment Aé.

A la fin de 1935 on commença à voir des « Fox » équiper les escadrilles du 3^e Régiment Aé. nouvellement formé pour les missions de reconnaissance, d'observation et de bombardement. Le rôle de bombardier fut joué par les Fairey « Battle » en 1939-40. A la fin de 1935 également, on assista à la création de la Défense Aérienne du Territoire (D.A.T.), et on envisagea l'augmentation du nombre des escadrilles de chasse. C'est ainsi que, par suite d'une politique à courte vue, le « Fox » fut appelé à remplir le rôle de chasseur, en plus de toutes les fonctions auxquelles il était déjà destiné. Nous avions vraiment là, la définition exacte de la demande de l'Etat-Major de l'Aéronautique Militaire qui recherchait en 1930 un avion « à-tout-faire »...

A Gosselies, on avait déjà étudié une version de monoplace de chasse du « Fox » VIR, rapidement transformable en biplace, sur lequel on avait reculé le radiateur plus en arrière sous le fuselage, et, pour améliorer la puissance de feu, on avait en plus monté 2 mitrailleuses fixes FN-Browning 7,62 mm noyées dans le bord d'attaque de l'aile supérieure.

Le nouveau « Fox », dénommé « Fox » VII « Kangourou » ou « Monofox », parce

que monoplace, fut construit à deux exemplaires et atteignait une vitesse de 372,800 km/h à 4.500 m. Il grimpa à 5.500 m en 7 minutes. Un des deux « Kangourou » fut utilisé par l'as des as belge de 14-18, Willy Coppens de Houthulst qui avait commandé durant six mois, quelques temps auparavant, la 3/II/1Aé., « Feuille de Houx » à Tirlemont et qui volait sur le « Fox » III 0-44 emblasonné de ses armoiries personnelles, il commandait maintenant le groupe des « Cocottes », les 3 et 4^e Escadrilles du II/2Aé. à Nivelles. Ces deux escadrilles de chasse étaient équipées du chasseur Fairey « Firefly ». Willy Coppens a noté d'assez nombreux vols à bord du « Kang » sur son carnet de vol. L'as était amputé de la jambe gauche, des suites de son ultime attaque d'une « saucisse » d'observation allemande au-dessus de la Forêt d'Houthulst en Flandres, au cours de laquelle il reçut dans le tibia une balle explosive qui mit prématurément fin à ses exploits.

Willy Coppens, du fait de sa jambe artificielle, avait naturellement des difficultés

à s'installer dans le poste de pilotage exigü d'un « Firefly », c'est pourquoi, quand on lui proposa un des 2 « Fox » VII, il l'accepta avec joie, surtout que le « Kangourou » était équipé du moteur Hispano de 830 ch plus puissant que le Kestrel IIMS de 600 ch qui équipait les monoplaces « Firefly », ce qui n'était pas pour lui déplaire...

Malgré les performances améliorées du « Kangourou », l'Etat-Major commanda une nouvelle version du « Fox » VI qui devint le « Fox » VIC destiné à la chasse biplace et dont une des seules modifications importantes était l'installation d'une radio à bord. Cinquante-deux avions de ce type furent délivrés par Gosselies, le premier sortant de la chaîne de montage le 21 septembre 1935. Le VIC équipa le III/2Aé. des « Eperviers » à Nivelles, ainsi qu'en plus petit nombre, aux « Diables » à la 7/IV/1Aé. de Tirlemont.

En août 1938 éclata la crise de Munich, et l'Etat-Major était toujours en retard pour moderniser son aviation. Au lieu de se tourner immédiatement vers un avion résolument moderne, monoplane rapide de chasse, l'Etat-Major pencha une fois de plus vers le « Fox ». Ce n'est qu'en mars 1939 que l'on se décida, enfin, à acheter une vingtaine de Hawker « Hurricane » Mk.1, qui arrivaient déjà trop tard... La crise de Munich aboutit dans l'immédiat à la commande de 15 « Fox » VIII. Cette ultime version apportait quelques modifications inutiles sur cet avion déjà complètement démodé.

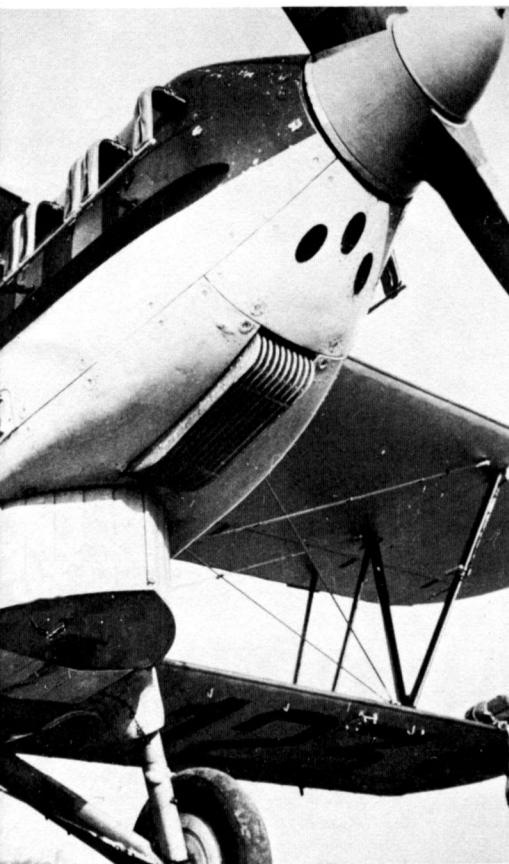
Les premiers « Fox » VIII qui sortaient d'usine avaient pour propulseurs les mêmes moteurs Hispano 12 Ydrs, une hélice en bois semblable à celle des « Fox » III et VI, mais elle fut rapidement remplacée par une hélice tripale métallique. L'hélice tripale métallique en tôle emboutie Reed fut essayée sur le 0-174, un « Fox » VIC, mais on monta définitivement l'hélice tripale Ratier de type classique sur les 15 « Fox » VIII, et sans doute sur d'autres « Fox » plus anciens, car il existe une photo du « Kangourou » 0-152, des Eperviers, équipé de cette hélice. Le 0-176, un des premiers exemplaires du VIII qui fit partie de la 7/III/3Aé. d'Evere fut observé également équipé de l'hélice tripale emboutie Fairey-Reed.

IMMATRICULATIONS

L'Aéronautique Militaire belge utilisa donc 189 « Fox » et les immatriculations allaient très probablement de 0-1 à 0-189. De 0-1 à 0-12, les « Fox » construits en Angleterre et du type IIM. Les 0-13 à 0-40 sont les premiers « Fox » construits

Le « Fox » III C, numéro de série AF 6065, de la 9/V/1Aé., arborait l'insigne du Dragon. Ce profil montre bien la verrière assez complexe qui était adoptée sur les « Fox » III C.





Ci-dessus, un des avions royaux, le « Fox » III C (AF 6078) aux armes de Léopold III. Remarquer la répétition de l'immatriculation sous la verrière, le dessin des chiffres était souvent différent de celui adopté sur la dérive. Ci-contre, gros-plan sur le capotage du moteur du « Fox » IV 0-123. Noter les échappements qui ne furent pas généralisés.

à Gosselies et sont sans doute tous des avions du type IIM, sauf deux appareils qui sont des « Fox » IIS, les 0-41 à 0-99 sont sans doute des « Fox » III, les derniers à moteur Rolls-Royce, et les 0-100 à 0-174 sont des « Fox » IV et VI à moteur Hispano, il y a dans cette série les deux « Monofox » ou « Kangourou » « Fox » VII, dont nous connaissons le 0-152. De 0-175 à 0-189, ce sont les « Fox » VIII, les derniers construits.

Il faut croire qu'à l'aube de la déclaration de guerre, l'Etat-Major de l'Aé.M.

crut bon de changer quelques immatriculations des « Fox », car on découvre avec un peu d'étonnement les photos des 0-305 et 0-306 (le 0-305 est un « Fox » à moteur Kestrel). On cherche vainement les raisons de ces changements dans les immatriculations, une solution serait peut-être tout simplement que l'on cherchait à dérouter l'ennemi sur le nombre total des « Fox » de l'Aéronautique Militaire Belge. L'effet escompté ne fut sans doute pas percutant car la « déroute » ne vint pas du côté espéré...

CARRIERE OPERATIONNELLE

Malgré leur matériel désuet, les pilotes belges firent preuve de leur vaillance et de leur courage, car il fallait du cran pour partir devant l'ennemi sur ces « Trapanelles »...

L'invasion éclair qui attaqua la Belgique à l'aube du 10 mai 1940 surprit une Aéronautique Militaire équipée dans sa plus grande partie de Fairey « Fox » complètement déclassés, poussifs, maniables certes, mais tellement lents par rapport

aux ultra modernes Messerschmitt Bf-109 et 110 de la toute puissante Luftwaffe. On n'avait même pas songé à déclasser les vieux « Fox » IIM qui volaient depuis 1932. La désuétude de leurs avions n'empêcha cependant pas les pilotes des « Fox » d'accomplir quelque 65 opérations contre un ennemi acharné et conscient de sa supériorité.

Le « Fox » n'équipait pas moins de 10 escadrilles au sein de l'Aé.M. qui se composait de 3 Régiments d'Aéronautique. Le premier Régiment se composait de six groupes, chacun formé d'une escadrille d'avions et d'une escadrille de maintenance dénommée « Dépôts et Parc ». Chaque groupe du 1^{er} Régiment Aé. comptait donc une escadrille de dix à quinze avions. Au deuxième Régiment Aé., on comptait trois groupes et six escadrilles d'avions, chacune doublée d'une escadrille de « Dépôts et Parc ». Au troisième Régiment Aé., on comptait également trois groupes et six escadrilles.

(A suivre)

Hervé de VINCK

● la bibliothèque du fanatique ● la bibliothèque du fanatique ● la bibliothèque du

LES BALADINS DU CIEL par R. J. Roux - France-Empire

POUR écrire « les Baladins du Ciel » notre ami Robert J. Roux n'avait qu'à puiser dans l'énorme stock d'anecdotes et d'aventures qu'il a accumulé en vingt-cinq années d'aviation. L'envers des meetings et des grandes manifestations aériennes est peu connu du grand public. L'auteur depuis plus de vingt ans a organisé et présenté plus de 200 meetings et y a même présenté parfois des avions. Du meeting de campagne à celui du Bourget, il existe un monde que Robert J. Roux nous décrit avec beaucoup de minutie et d'humour en orfèvre qu'il est. Et puis il y a aussi les pilotes, les parachutistes, tous ceux qui apportent l'essence même du meeting, ceux qui créent l'émotion dans une foule qui semble de plus en plus blasée et qui pourtant est prête à s'enthousiasmer encore par moments lorsque le spectacle est de classe. Il fallait aussi décrire les émotions de ces participants, décrire le spectacle vu du ciel. L'auteur a partagé pendant toutes ces années la vie des Baladins, qu'ils soient artistes comme le chevalier d'Orgeix, pilote de ligne comme Michel Berlin ou, pilote d'une escadre de chasse intégré à une patrouille nationale. Robert J. Roux, grâce à ses nombreuses activités dans l'industrie aéronautique et dans le journalisme technique, a pu

voler parfois dans certaines patrouilles acrobatiques militaires, il est aussi un des rares pilotes civils français à avoir eu la chance de voler sur de nombreux avions bisoniques comme les F-104, F-105 « Phantom » « Crusader », etc. Tout cela méritait un livre qui n'avait jamais été écrit sur ce milieu. Remercions l'auteur d'y avoir pensé et de nous avoir donné un document émouvant, riche et coloré.

Tous les lecteurs du Fana devront lire les « Baladins du Ciel », surtout en cette période du Salon du Bourget qui a si bien été décrite dans un des chapitres du livre.

AIR ENTHUSIAST

UNE nouvelle revue anglaise est née. Publiée sous la direction du grand spécialiste britannique William Green en collaboration avec Gordon Swanborough, le n° 1 de cette revue, paraît au Salon du Bourget (comme un certain Album du Fanatique...). On la trouve à la librairie internationale du Salon. Ce mensuel comprend de l'actualité, des études historiques, des plans, des photos inédites. Ce « sursaut » britannique était attendu depuis la disparition de l'ancien Flying Review International. Soyons sûrs que la nouvelle revue ne commettra pas les erreurs de l'ancienne...