



Supermarine Spitfire Mk.IXB « AU-M » serial MA831 du Sq/Ldr Robert McNair,
421 « Red Indian » Sqn RCAF, Kenley octobre 1943.

Buck McNair

(AVIONS 191)

Un changement précipité de mise en page nous a fait couper en deux le profil du Spitfire de cet as canadien lorsqu'il commandait le 421 Sqn ! Voici l'appareil correctement représenté, avec toutes nos excuses...

Capitaines :

Frédéric Eclancher (pilote) ; Michel Hugon ; André Lemaître ; Louis Bellissant (officier d'administration) ; Arthur Olivain (pilote) ; Georges Bollon (pilote) ; Fernand Bonneton (pilote) ; Georges Vincent (pilote) ; Pacquet, Trouver ; Jean Lavidalie (pilote) ; Louis Sollier (pilote) ; Marcel Parteau (pilote) ; Jules Delattre ; Marc Terrasson (pilote) ; Mennier ; Bovidier (?) ; Péron ; René Lété (pilote) ; Stanislas Avril (pilote) ;

Lieutenants :

Pierre Dufaur de Gavardie de Monclar (pilote) ; Lapeyrotte ; Léon Lienemann (pilote) ; Jean-Marie Henin (pilote) ; Georges Teppe (pilote) ; Joseph Buisson (pilote) ; Marcel Hott (pilote) ; Elave (?) ; Birkel (?) ; François Gibon-Guilhem (pilote) ; Lacôme (Lancôme ?) ; Granville Pollak (pilote) ; Frédéric Geille (pilote) ; Maurice Haegelen (pilote) ; Goraguer (?) ; Pierre Boucher (pilote) ; Emmanuel Corso (pilote) ;

Sous-lieutenants :

René Schürk (pilote) ; Robert Bulteau (pilote) ; Cabella (?) ; Cottier ; Philippe Simoni (pilote) ; Paul Vachet (pilote) ; André Darmaillacq (pilote).

L'aviation française en Pologne

(AVIONS 190 et 192)

Grâce au forum de l'excellent site Pages 14-18 : <http://pages14-18.mesdiscussions.net/> et aux contributions de « Marc64 » ainsi que de notre ami Lucien Morareau, nous pouvons à présent fournir une liste des officiers ayant fait partie de la mission d'aviation française en Pologne de 1919 à 1920. L'orthographe des noms n'est pas garantie !

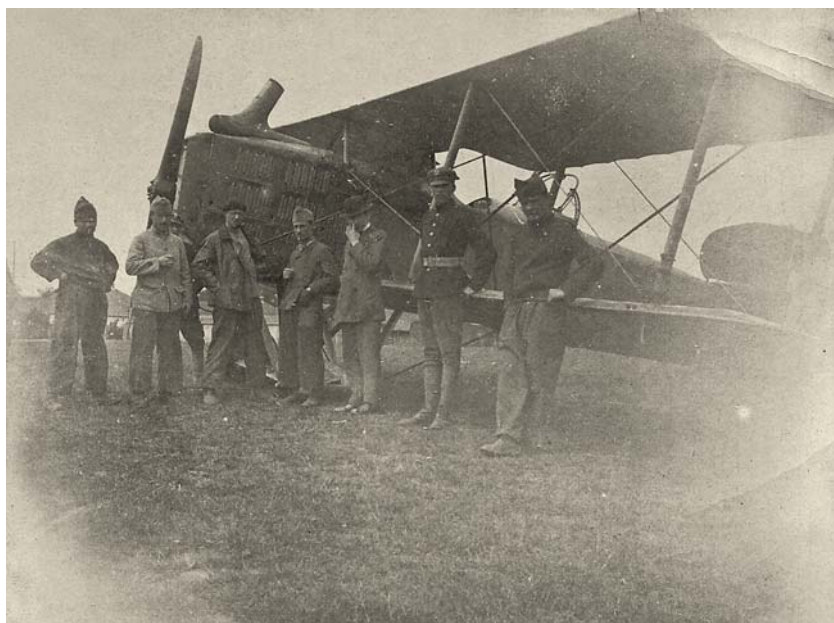
Lieutenant-colonel :

François de Vergnette de la Motte (pilote) ;

Commandants :

Marcel Tétu (pilote) ; Antoine Chapelet (pilote) ; Antoine de Maisonneuve ; Mesoniat (?) ; Charles Nardin (pilote) ; Rochefort ; Louis Mauger de Varennes (pilote) ; Pons de Pierre de Bernis (pilote) ; Louis de Chivré (pilote) ;

« Souvenir de mon séjour en Pologne. Kracovie le 2 juillet 1919. À mes parents. Georges »
(coll. P. Bentesque)



Soukhoï 27

(AVIONS 192)

« Je vous félicite pour l'article que vous venez de publier sur le Su-27 Flanker. Cet avion est vraiment impressionnant ! Mais comment faites-vous pour vous y retrouver visuellement dans les variantes Su-27 (Su-27S), Su-27SM et Su-27 SM3 ? En ce qui me concerne je suis bien incapable de les différencier. »

Claude Cusset

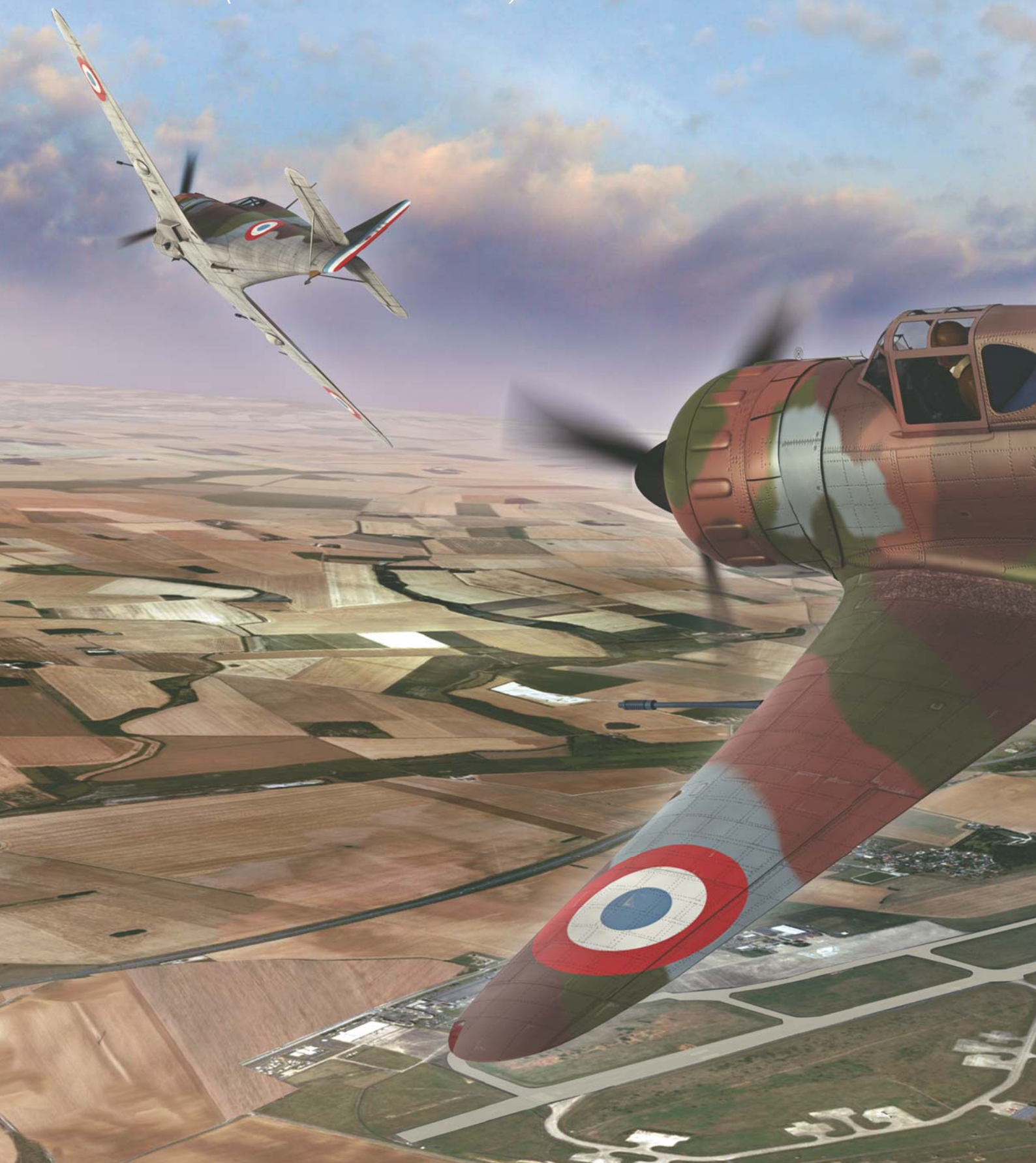
MANIFESTATION

29-30 juin 2013 : 1^{er} salon de la maquette à Gap (Hautes-Alpes). C'est au boulo-drome de la ville (près du centre ville, rocade Est), sur 1 300 m², que se déroulera cette manifestation réunissant toutes les disciplines : maquettes, figurines, poupées, miniatures, réseaux ferroviaires, cirques, dioramas. Un espace aérien accueillera avions et hélicoptères tandis qu'un bassin de 80 m² recevra les bateaux et les sous-marins. Un espace commercial comprenant magasin de modélisme, outillage, produits, librairie spécialisée et une importante bourse aux jouets anciens et modèles réduits seront également de la partie. Horaires : samedi 14h00-18h00 ; dimanche 10h00-18h00. Entrée adulte 4 euros, enfant 6-12 ans 3 euros. Pour tout renseignement, contacter François Colomb au 04.90.62.69.65 (fax 04.90.62.73.34). Colomb.françois@aliceadsl.fr

Le Cne Caël en couverture de l'usine SNCASO de Châteauroux-Déols dans les derniers jours de la campagne de France.
(J.-M. Mateo)

DERNIERS JOURS

*Par Matthieu Comas,
avec la participation de Christophe Cony pour la biographie de Jean Caël
(vue 3D de Jean-Michel Mateo)*





« FLANKER » DANS LE MONDE

Les Soukhoï Su-27 et Su-30 en service dans 18 forces aériennes et aéronavales

Deuxième partie, par René Francillon

Le Su-35S devrait être la dernière version monoplacement du « Flanker » pour l'aviation militaire russe.

(DR, coll. R.-J. Francillon)

LES « FLANKER » EMBARQUÉS

Dès 1971, alors que la conception du T10 dans sa configuration initiale venait tout juste de commencer et six ans avant que cet appareil n'effectue son premier vol, le bureau d'études Soukhoï avait envisagé le développement d'une version embarquée. À l'époque ce projet était prévu pour être catapulté de manière conventionnelle et arrêté à l'atterrissage au moyen d'une crosse, tout comme

l'étaient les appareils embarqués en service dans les marines occidentales. Ces études préliminaires sont restées sans suite jusqu'en 1982, quand le projet a été ressuscité sous une forme modifiée afin que l'appareil puisse décoller à partir d'un pont incliné (sans avoir recours à une catapulte) selon la procédure mise au point en Grande-Bretagne. En juillet 1982, afin de vérifier le bien-fondé de cette méthode, le **T10-3**, le troisième prototype du nouveau Soukhoï, a effectué des essais au centre aéronaval Nitka, à

Version embarquée du « Flanker », le Su-33 est équipé d'une crosse d'appontage et sa voilure est repliable. Celui-ci, vu en approche à Saki-Novofedorovka (Ukraine) le 27 août 2010, est le « 86 rouge » de la 2^e escadrille du 279^e régiment de chasse embarqué.
(Igor Boublin)



CENTRE DE RECHERCHES GROMOV

Le Su-27 « 595 » de l'équipe de présentation du Centre de recherches Gromov en septembre 1993.

(DR, coll. R.-J. Francillon)



Le Su-27 « 598 » aux couleurs de KNAAPO photographié à Ambri le 19 août 1995.

(Mauro Ottogalli)

KNAAPO



« FAUCONS RUSSES »



Vue de dessous, un Su-27 de la patrouille acrobatique « Faucons russes » basée à Lipetsk expose ses rails pour missiles montés en tandem en point central ainsi que ses deux dérives ventrales. (Vitaly Kouzmin)

Le « Cobra », considéré comme l'une des figures de voltige aérienne les plus difficiles à réaliser, a été révélé au public par le pilote d'essai soviétique Viktor Pougatchev lors du Salon du Bourget en 1989. Près d'un quart de siècle plus tard, le Su-27 est toujours le seul avion militaire de série au monde à pouvoir la réussir ! Utilisée en combat aérien, cette manœuvre freine brusquement l'avion, empêchant l'adversaire de verrouiller sa cible voire l'obligeant à passer devant ; le pilote peut alors remettre son appareil en vol horizontal et faire feu. Effectué sans la post-combustion, afin de réduire la force G et ne pas monter en flèche, le « Cobra » est rendu possible grâce à une combinaison de caractéristiques propres au « Flanker » : contrôle du tangage, bonne stabilité, efficacité des moteurs et des entrées d'air à angle d'attaque très élevé.

« CHEVALIERS RUSSES »



Le Su-27 « 01 » des « Chevaliers russes » en août 1999.
(Michael Gruenfelder)



Lancelot et le Dragon

Par Paolo Varriale (traduction de David Méchin ; profil de Thierry Dekker)

Une histoire de légende, qui n'est pas celle du héros de la chanson de Chrétien de Troyes mais celle d'un pilote italien, Giovanni Ancillotto (Lancelot, en français) qui détruisit avec bravoure un dragon (*Drachen* en allemand) vivant au-dessus des tranchées au front de l'Isonzo...

UN JEUNE PILOTE DE VÉNÉTIE

Giovanni Ancillotto, surnommé « Giannino » ou « Nane » durant son enfance (diminutifs de son nom en italien et en dialecte vénitien), vient au monde le 18 décembre 1896 à San Donà di Piave, un petit village paisible qui est loin de se douter de l'enfer qui va s'abattre sur lui quelques vingt années plus tard. Son père est un riche propriétaire terrien ouvert aux idées nouvelles en cette fin du 19^e siècle : fervent partisan du progrès scientifique, il est la première personne en Italie à extraire et exploiter le méthane. « Nane » montre durant ses jeunes années un goût marqué pour la mécanique et mène des études d'ingénieur à la prestigieuse école polytechnique de Turin.

L'Italie ayant déclaré la guerre à l'Autriche, il se porte volontaire pour l'aviation le 4 novembre 1915. Il suit une courte formation militaire à Mirafiori puis gagne le 5 décembre l'école Gabardini de Cameri où il obtient son brevet de pilote civil en avril 1916, dans la même promotion que deux autres futurs as : Guglielmo Fornagiari (7 victoires homologuées) et Antonio Chiri (6 victoires homologuées). Transféré en mai dans l'école de perfectionnement de Busto Arsizio où il passe son brevet militaire en juin, puis dans celle de Malpensa, il est affecté le 25 juin à la 30^a *Squadriglia*, une unité de reconnaissance engagée sur le front Nord où elle fait face depuis Vérone aux



Les chasseurs de la 77^e *Squadriglia* photographiés sur le terrain d'Aiello au printemps 1917. Au mois de mai, l'unité dispose des Spad VII n° 3121, 4695 et 4696, des Nieuport XVII n° 2613, 3135, 3136 et 3137 ainsi que des Nieuport XI n° 1627, 1680, 2113 et 2132. Le premier Spad, sur l'aile duquel un pilote a posé sa combinaison de vol fourrée, arbore l'insigne au cœur rouge de l'escadrille.
(coll. Aeronautica Militare)



Un Yakovlev Yak-2 de début de série en vol dans le courant de l'automne 1940. (toutes les photos : coll. de l'auteur)

YAKOVLEV YAK-2/YAK-4 : Comment le « Mosquito » soviétique fut brisé par la guerre

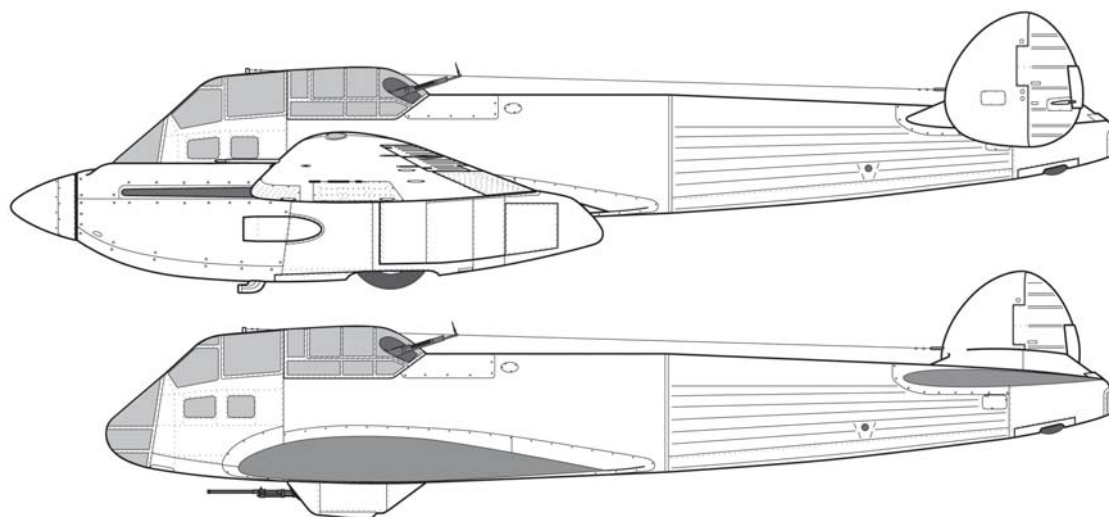
Première partie, par Mikhaïl Maslov

(plans et profils couleurs d'Andreï Yourgenson ; traduction de Christophe Cony)

PRÉFACE

L'avion conçu en 1938 par le bureau d'études de Yakovlev est connu sous les noms de BB-22 et de Yak-4. Selon les témoignages et les documents existants, le BB-22 est toujours présenté – souvent de façon enthousiaste – comme un avion expérimental réussi. Mais le Yak-4, relatif aux avions de série, a par contre laissé une impression largement négative. Cette différence d'appréciations est si grande qu'on a parfois l'impression d'avoir affaire à deux appareils totalement différents ! Il faut savoir qu'en réalité près d'une dizaine de projets, de versions ou de modifications ont concerné ce bimoteur. Dans l'ordre chronologique, ils ont porté les désignations suivantes : *Istrebitel' presledovaniya* (**avion de chasse**), **avion n° 22**, **avion 22**, **BR** (*Blijnii Razvedchik* : avion de reconnaissance tactique), **BB-22** (*Blijnii Bombardirovchtchik* : bombardier tactique), **avion n° 23**, **R-12**, **PBB-22**, **I-29**, **Yak-2** et **Yak-4**.

Le premier avion de combat de Yakovlev fut développé avec comme principal objectif d'atteindre la plus grande vitesse possible. Ne répondant pas à une demande de l'état-major soviétique, le projet enthousiasma pourtant celui-ci par ses caractéristiques, assurant ainsi à Yakovlev une place privilégiée par rapport à l'ensemble de ses concurrents. Le n° 22, fruit des travaux d'un bureau d'études jeune et peu fourni, « bluffa » littéralement les équipes bien plus expérimentées que menaient des hommes comme Toupolev, Polikarpov et Ilyouchine. À tel point que personne ne prêta attention au fait que lorsqu'elles développaient un avion de combat, ces mêmes équipes s'assuraient dès le départ que leur appareil serait bien capable d'emporter la masse composée de son armement et de ses équipements militaires...



**Plan du Yakovlev Yak-2
KABB-MV.**

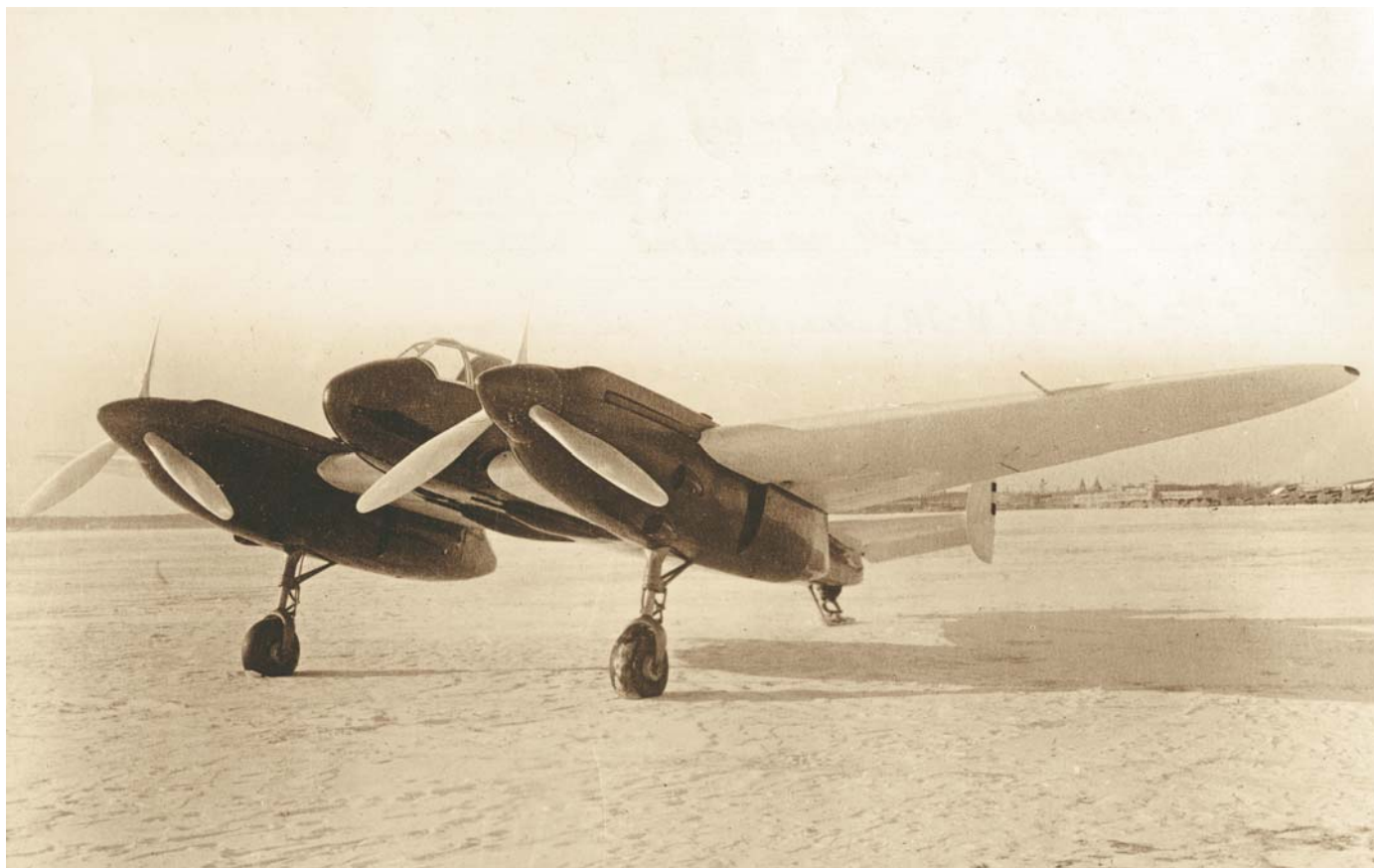
IL NE FUT JAMAIS CONSTRUIT : LE CHASSEUR I-29

Le bureau d'études de l'Usine n° 115 entama l'étude du monoplace de chasse bimoteur **I-29** au cours du second semestre 1940. Cet appareil armé de deux canons ChVAK de 20 mm devait être équipé de moteurs M-105. Bien qu'on le retrouve régulièrement mentionné à l'automne 1940 dans la correspondance du NKAP, sa construction n'avait toujours pas commencée à la fin de l'année. Pourtant, dès le mois de décembre, cette version aurait effectué son premier vol selon certains ! La vérité est qu'aucun document ni aucune photo du monoplace I-29 n'a jamais été découvert, et ce pour une raison très simple : le Comité à la défense ne donna jamais l'ordre de le fabriquer...

La confusion régulièrement répétée depuis 70 ans – y compris dans le propre livre de souvenirs de son créateur Alexander Yakovlev – vient du fait qu'il existe une photo présentée comme celle du « chasseur I-29 » car elle montre bien deux canons de 20 mm dans un petit carénage sous le fuselage. Ce cliché présente en fait le premier prototype n° 22 lors d'un de ses multiples essais de combinaison d'armement, en l'occurrence deux maquettes de canons ChVAK dont les casiers à munitions devaient être placés en soute. L'appareil effectua plusieurs vols dans cette configuration.

À suivre...

**La fameuse photo du
mystérieux chasseur
I-29... En fait une
vue de l'avion n° 22,
le premier prototype,
emportant une gondole
d'armement factice lors
de l'hiver 1939-1940.**





Les Dewoitine 520 de la 1^{re} escadrille du GC I/2 alignés sur le terrain de Châteauroux – la Martinerie au cours de l'été 1941. Le « 3 » (n° 246) est l'avion d'Hubert de Chézelles.
(photo R. Lombaert, coll. M. Souffan)

HUBERT DE CHÉZELLES : LE PREUX CHEVALIER

Par Bernard Philippe (profil de Thierry Dekker)

[1] À partir de sa nomination au grade de S/Lt.

UNE VOCATION : SERVIR

Hubert Le Sellier de Chézelles est né le 5 avril 1914 à Grandcourt, une commune de 600 habitants située dans le département de la Loire-Atlantique (à l'époque Loire Inférieure).

Il est le fils du vicomte Charles et de Marie, née Hecquet d'Oval ; sa très ancienne famille – qui reçoit régulièrement le duc de Westminster – descend en droite ligne du roi Hugues Capet ! Après avoir fait ses études au lycée Hoche de Versailles puis passé trois années dans une école d'enseignement supérieur, il s'engage le 1^{er} octobre 1935 comme volontaire, en qualité d'élève-officier, pour une durée de six ans [1] à l'intendance militaire de Versailles. Il entre à l'école de l'Air le 4 novembre suivant, à 21 ans. Sa promotion baptisée « Georges Guynemer » est la première de cette institution nouvellement créée. Parmi ceux qui, comme lui, vont être admis dans la chasse se trouvent les futurs officiers de l'Armée de l'Air nommés Éric Audemard d'Alençon, Marius Baizé, Serge Bouton, Pierre Michel, Luc Provansal, Claude Lancrenon, Paul Costey, Michel Dorance, Albert Préziosi, Jean-Louis Tariel, Loïc Le Saulnier et Yves Vié.



Hubert de Chézelles (1914-1941).
(photo de Chézelles, coll. B. Philippe)



Élève-pilote avec son moniteur (à gauche).
(photo Rollet, coll. B. Philippe)

« L'Écrevisse » de Moisant à Issy-les-Moulineaux en 1910.
(toutes les photos : SAFARA, coll. J. Moulin)



PIONNIERS (13) : L'ÉCREVISSE DE MOISANT

Par Jacques Moulin et Christophe Cony

Né près de Chicago le 25 avril 1873, l'architecte américain John B. Moisant acquiert une certaine fortune au cours d'une vie d'aventurier en Amérique Latine. Arrivé en France en août 1909, il découvre l'aviation au cours de la Grande semaine de Reims-Bétheny et décide aussitôt de fabriquer lui-même un appareil avec l'aide du mécanicien Filleux. Baptisé « le Corbeau » en raison de sa forme d'oiseau, ce monoplan [1] est testé par son créateur à Issy-les-Moulineaux au mois de novembre mais il s'écrase au sol dès le premier vol. Nullement découragé, l'inventeur qui s'est tiré sain et sauf de l'accident récupère une partie des pièces de l'épave pour construire au premier semestre 1910 une deuxième machine, baptisée cette fois « l'Écrevisse » au vu de sa structure étrange. C'est cette fois un sesquiplan entièrement en aluminium – le premier avion métallique au monde – muni d'ailes en tôle ondulée, avec des empennages à l'arrière et à l'avant. Équipé d'un moteur Gnome rotatif de 50 HP, il pèse 250 kg à vide et dispose d'une surface alaire de 24 m². Il semble que « l'Écrevisse » n'a jamais réussi à s'envoler...

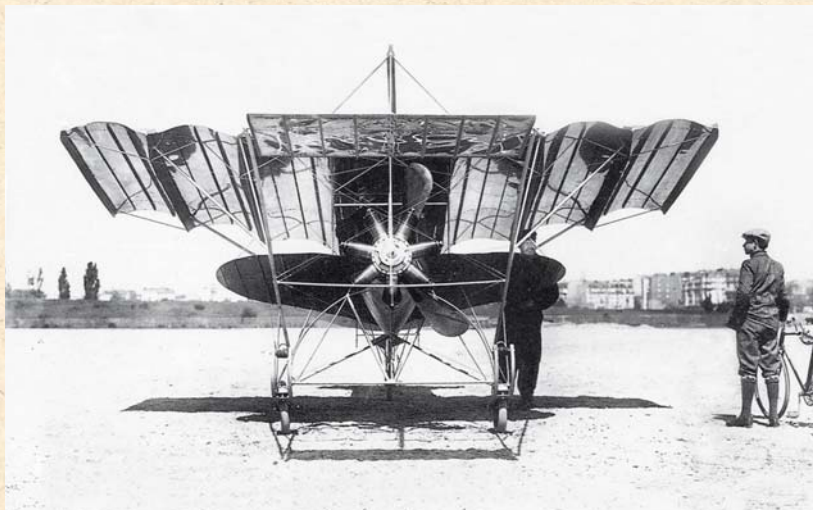


John Moisant aux commandes du « Corbeau » en 1909.



Devant le peu de succès de ses créations, John Moisant achète en juillet 1910 un monoplan Blériot 50 HP à bord duquel il traverse pour la première fois la Manche avec un passager (son mécanicien) le 16 août. Rentré aux USA en octobre, il y crée avec son frère aîné Alfred la société « Moisant International Aviators Ltd », une troupe d'acrobates aériens qui va se produire partout dans le pays ; parmi ses pilotes figurent plusieurs Français dont en particulier Roland Garros à l'aube de sa grande carrière... C'est durant l'une de ces exhibitions que John Moisant se tue le 31 décembre 1910 à la Nouvelle Orléans. La société dirigée par Alfred J. Moisant perdurera quelques années à travers la « Moisant Aviation School » fondée en mai 1911 à Hempstead Plains (Long Island).

Remerciement à Thierry Matra et à Jean-Luc Dessenne.

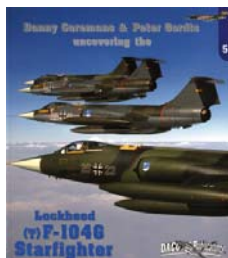
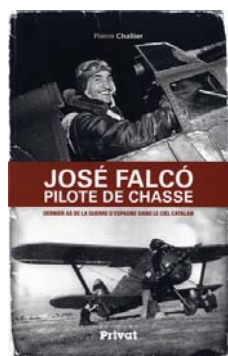
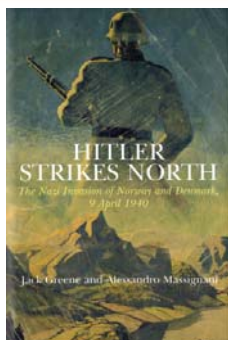


[1] De construction mixte : aluminium, bois et toile.



INFO-LOISIRS

Par Michel Ledet



NOUVEAUTÉS CHOROSZY MODELBUŁ

Le fabricant polonais crée toujours la surprise et c'est avec plaisir que nous ouvrons les boîtes envoyées. Il s'agit cette fois de trois modèles différents du Caudron G.III : l'un avec moteur rotatif Le Rhône de 80 cv, le second avec moteur en étoile Anzani et le troisième avec moteur en ligne Renault. Ces maquettes sont d'une extrême finesse, au sens propre comme au sens figuré, et des doigts de fée seront sans aucun doute nécessaires pour manipuler les différentes pièces ; les ailes sont presque aussi fines qu'une feuille de papier et les pièces minuscules sont abondantes. Le plus grand soin sera donc exigé lors du montage. Je dois avouer que j'ai rarement vu des pièces d'une aussi grande finesse ! Une planche de pièces photo découpées complète chaque boîte, avec roues à rayons... Rappelons que le G.III fut en service dans de nombreux pays pendant et après la Première Guerre mondiale.

Quatrième et dernière boîte reçue, le Fiat BR.1 est le premier bombardier léger développé en Italie après la Première Guerre. Là encore, les pièces de cette maquette sont d'une grande finesse et les petites pièces – très fragiles – sont en nombre important. La documentation sur cet appareil ne court pas les rues mais comme nous disposons d'un plan, la comparaison fut aisée et réussie.

En conclusion, ces maquettes ne feront pas le bonheur de ceux qui vouent une haine tenace aux biplans mais par contre, pour les autres, essayez, avec beaucoup de soin et de patience !

HITLER STRIKES NORTH

The Nazi Invasion of Norway and Denmark 9 April 1940

Par Jack Greene et Alessandro Massignani, chez Pen & Sword

Les ouvrages détaillant les opérations en Scandinavie en 1940 sont peu courants et c'est dommage. Celui-ci comble donc un vide en relatant ce que les auteurs décrivent comme la première opération combinée de la Seconde Guerre mondiale. En effet, les forces allemandes furent à ce moment unies sous un même commandement pour l'opération *Weserübung*, mettant en œuvre simultanément la Kriegsmarine, la Heer et la Luftwaffe avec le succès que l'on sait, en affrontant les forces armées de quatre nations qui ne surent jamais unir leurs efforts de manière efficace. Le livre décrit donc en détail toutes les opérations allemandes et les réactions des forces armées danoises, norvégiennes et Alliées (franco-britanniques). Le seul point à déplorer est le manque de photographies. Il eut été fort judicieux d'en utiliser un plus grand nombre car cette campagne est rarement bien illustrée. Cependant, ne boudons pas notre plaisir, même s'il ne s'agit pas d'un livre uniquement « aérien », ce genre d'ouvrage est indispensable à toute personne désirant comprendre les événements en question.

JOSÉ FALCO PILOTE DE CHASSE

Par Pierre Challez, aux Éditions Privat

José Falco est l'un des rares pilotes de l'aviation républicaine espagnole encore parmi nous. Il a été le sujet d'un article dans *AVIONS* n° 154 par David Méchin, que le pilote a reçu à plusieurs reprises. Cet ouvrage est un témoignage très précieux de ce que fut la vie de ce vétéran à qui le roi Juan Carlos est venu serrer la main il y a quelques années. En toute modestie, José Falco a ouvert sa mémoire

et ses archives à Pierre Challez pour lui raconter comment il vécut cette aventure de pilote mais aussi de réfugié en France, lui qui n'a jamais pu reprendre l'air malgré son expérience et ses victoires. Un livre qui se lit comme un roman au sujet d'un personnage bien réel que l'on découvre et qui se livre avec beaucoup d'humilité.

LOCKHEED F-104G STARFIGHTER

Par Danny Coremans & Peter Cordts, chez Daco Publications

Si vous voulez tout connaître ou tout avoir pour construire votre maquette de F-104, alors cet ouvrage est bien celui qu'il vous faut. Qu'ajouter sinon que l'avion est dévoilé sous tous ses aspects, littéralement mis à nu par des centaines de photographies en couleur tout au long des 160 pages, l'ensemble étant même agrémenté de plans au 1/48° ! Un livre qui s'adresse à tous les fans de cet avion mythique et surtout aux maquettistes.

LES AS DU JUNKERS JU 87 STUKA 1936-1945

Par Jean-Louis Roba, chez ETAI

Après un ouvrage dédié aux as de la chasse de jour allemande, Jean-Louis Roba nous propose cette fois-ci un ouvrage sur le célèbre Ju 87 Stuka et ses équipages, dont certains remplirent les pages de revues de la propagande allemande de l'époque au travers de reportages des fameux *Kriegsberichte*. En 192 pages, l'auteur est parvenu à nous faire découvrir ce que fut réellement ce légendaire avion d'un genre relativement nouveau et instrument de la non moins célèbre *Blitzkrieg*, la guerre éclair, écorchant d'ailleurs au passage le mythe développé autour de l'avion. Le texte met également l'accent sur les équipages qui firent la réputation de cet appareil à l'allure pataude avec son imposant train fixe. Abondamment illustré grâce à l'importante collection de l'auteur, ce livre provoquera sans aucun doute des passions et fera découvrir aux plus jeunes ce que fut cet appareil tant redouté à son époque. Disponible chez Lela Presse.

FOKKER G-1 JACHTKRUISER (2^e partie)

Par F. Gerdessen, K. Kalkman, C. Oostveen et W. Vredeling, chez Lanasta

Parue il y a plus d'un an, la première partie de cet imposant travail promettait d'être suivie par un second volume plus passionnant encore puisqu'il nous fait découvrir la carrière opérationnelle de cet appareil quelque peu mythique, en tous cas pour nos amis néerlandais. Et tel est bien le cas ! Avec les D.XXI, les chasseurs G-1 défendirent le ciel des Pays-Bas contre l'envahisseur allemand en mai 1940. Certes, ils ne « durèrent » que quelques jours mais leur lutte fut intense et des succès furent enregistrés malgré des pertes au sol importantes. La carrière au sein de la Luftwaffe est une réelle découverte et les auteurs sont parvenus à rassembler, pour notre plus grand bonheur, de très nombreuses photographies de ces avions aux triangles orange qui portèrent ensuite des croix noires. Très intéressante également, la seconde version, le G-1B, moins connue et initialement construite pour l'aviation républicaine espagnole, jamais livrée suite à la fin de la guerre civile et dont les exemplaires disponibles furent envoyés au combat. Un réel bonheur mais qui s'adresse aux néerlandophones car il n'y a guère qu'un résumé en anglais très modeste à la fin de l'ouvrage, mille fois hélas. Nous vous le recommandons néanmoins car les ouvrages sur cet avion sont peu courants.