



L'aérodrome de Moulines-Avermes en 1938.
(coll. Yves Soudit)

QUELQUES CORRECTIONS AUX PRÉCÉDENTS COURRIERS

« Meilleurs vœux pour 2021 !

Je vous signale deux erreurs dans le Courrier des Lecteurs du n° 238 :

-Page 4, la reproduction du Ju 87 est un A et non un B.

-Page 5, Les avions britanniques aux couleurs françaises... le correspondant a indiqué que la photo d'AVIONS 236 page 38 a été prise à Moulines-Montbeugny. C'est faux, l'aérodrome à l'époque était à Moulines-Avermes ! Cf. photo ci-jointe de cet aérodrome en 1938...
Cordialement »

Yves Soudit

LES WESTLAND LYSANDER DANS LA CAMPAGNE DE FRANCE

« Dans le numéro 238 de la revue AVIONS, j'ai découvert l'intéressant et copieux article relatif aux Lysander en 1939-1940. En pages 20 et 21, j'ai été intrigué par le cas du Lysander *serial* P9064 du No 4 *Squadron*. En effet, j'ai mis ce fait en relation avec une photo communiquée par un ami il y a plusieurs années et prise en 1940 sur l'aérodrome de Saint-Omer-Wizernes. Une épave de Lysander avec un reste de *serial* (P9 et 64) y est vue en compagnie de celle du Potez 63-11 n° 237 du GAO 552 ayant effectué un atterrissage forcé le

18 mai 1940. S'agirait-il de ce P9064 dont l'équipage est porté disparu et qui aurait été abattu près de Bruxelles ? J'ai remarqué qu'au 15 mai 1940 le No 4 *Squadron* avait déménagé sur le terrain de Lille-Ronchin, que ce terrain n'était qu'à environ 62 km à vol d'oiseau du terrain de Saint-Omer-Wizernes et que, si le pilote du P9064, le F/O Wood est décédé au *General Hospital* de Dieppe, son acheminement de Saint-Omer-Wizernes à Dieppe serait bien plus logique que depuis Bruxelles. L'épave semble avoir été plus sabordée que détruite en combat mais l'un n'empêche pas l'autre. Le Lysander a pu en effet être posé endommagé à Wizernes avant d'être incendié lors de l'évacuation de l'aérodrome. Ce n'est bien sûr qu'une supposition mais j'espère néanmoins avoir ainsi apporté un début d'explication à ce petit mystère. »

Michel Debever

« Merci M. Debever pour les deux photos. Ce genre d'article ne peut tout résoudre mais jette des bases pour les chercheurs qui viendront. Chacun, comme vous, peut ainsi apporter une pierre à l'édifice... Je peux moi-même fournir quelques informations supplémentaires concernant les No 4 et No 13 *Squadrons* :

Les annexes de l'ORB du No 4 Sqn confirment que l'évacuation de Clairmarais s'est déroulée en deux temps. Un premier convoi terrestre est parti dans la nuit du 21 au 22 mai pour être embarqué à Dunkerque ; il est arrivé à Douvres le 22 à 21h30. Les avions, répartis en deux *flights* placés sous les commandements du F/Lt Edward Camp-



Deux vues du Lysander détruit sur le terrain de Saint-Omer-Wizernes en compagnie du Potez 63-11 n° 237 du GAO 552.
(via Michel Debever)





L'épave calcinée d'un Lysander perdu durant la campagne de France est examinée par un soldat allemand.
(coll. Jean-Louis Roba)

bell-Voullaire et du F/Lt John Fuller, ont décollé le 22 mai à 06h30 pour Hawkinge.

Le reste du *Squadron* est parti par la route le 24 mai avant l'aube, les avions restants, commandés par le F/Lt Wallace Barton, décollant de 04h15 à 04h30 pour Dunkerque où ils ont attendu de nouveaux ordres. Une fois le convoi arrivé à Dunkerque, le Sq/Ldr Guy Charles est retourné avec un officier à Clairmarais où les deux hommes ont incendié les réserves de carburant et un DH89. À leur retour à Dunkerque, l'évacuation immédiate étant ordonnée, le personnel au sol a embarqué sur le destroyer HMS *Wild Swan* et les avions ont décollé pour Hawkinge.

Concernant le No 13 Sqn, deux rapports de combat conservés par les *National Archives* à Kew permettent d'en savoir plus sur les revendications de victoire du *Squadron*.

La première (AIR 50/7/2) a été faite à l'issue d'un combat s'étant déroulé le 12 mai 1940 de 15h50 à 16h00 au sud de Louvain, entre le Lysander L1260 (en réalité N1260) et

quatre Bf 109. L'équipage se composait du F/Lt William Blackwood et du Cpl George Watts. Ce dernier a tiré une rafale de quinze balles sur un Bf 109 qui a rompu le combat après avoir été touché au ventre. L'équipage du Lysander, touché par une seule balle, a réclamé une *possible* perte ennemie, c'est-à-dire une victoire non confirmée.

La seconde revendication (AIR 50/7/6) a concerné un combat qui a eu lieu le lendemain 13 mai 1940 de 12h55 à 13h00, à nouveau au sud de Louvain. Le F/O John Hurndall et le Cpl J.A. Booth, à bord du L4764, ont été attaqués par une formation de neuf Bf 109. Le pilote a tiré quarante-deux balles, le mitrailleur cent vingt, leur avion étant lui-même touché par un obus et vingt balles. À l'issue de l'attaque, l'équipage n'a vu que sept Bf 109 se remettre en formation, réclamant donc *par supposition, une ou deux* pertes ennemies. Sans aucun témoin, il est fort probable qu'aucune homologation n'a été accordée. »

Jean-Louis Roba



En fonction du *serial* partiellement visible sous son aile droite, ce Lysander abattu en 1940 pourrait être le N1219 du No 13 Sqn détruit le 17 mai 1940.
(coll. Jean-Louis Roba)

Octobre 1941, dans le ciel mortel d'Afrique du Nord



Deux Messerschmitt Bf 109 E-7 du I./JG 27 en vol sur le désert vers mai-juin 1941. Les avions ont reçu un camouflage à base de peintures italiennes : surfaces supérieures jaune sable (*giallo mimetico*) tachetées de vert olive (*verde mimetico*), surfaces inférieures et flancs en bleu-gris (*grigio azzurro chiaro I*).

(coll. Jean-Louis Roba)

Par Andrew Arthy (traduction de Jacques Druel)

Trente-quatre pilotes de chasse britanniques et du *Commonwealth* décollèrent le matin du 12 octobre 1941 pour des missions dans les cieux d'Afrique du Nord, mais tous ne devaient pas rentrer au bercail car ils allaient se faire étriller par les Bf 109 E du I./JG 27... Étonnamment, leur seule victime en retour n'était pas n'importe qui puisqu'il s'agissait du Lt. Hans Joachim Marseille, la future « étoile d'Afrique » !

INTRODUCTION

Le ciel du désert nord-africain était un endroit particulièrement dangereux pour les pilotes de chasse alliés durant l'automne 1941... Un exemple frappant des dangers encourus arriva dans la matinée du 12 octobre. Trois *squadrons* de Curtiss P-40 Tomahawk décollèrent pour deux missions vers le front, où ils se heurtèrent aux expérimentés pilotes de la Luftwaffe. Un de ces aviateurs allemand était un jeune as en train de se forger un nom dans le ciel du désert, Hans Joachim Marseille. À l'issue des combats de la matinée, douze Tomahawk furent abattus ou endommagés, avec deux pilotes tués et quatre blessés. Malgré ces lourdes pertes, les Alliés auraient dû s'estimer heureux de ne pas avoir été corrigés plus

sévèrement s'ils avaient su qu'ils venaient de rencontrer l'un des meilleurs et plus complets pilotes de chasse de l'histoire de l'aviation...

LES FORCES EN PRÉSENCE

À ce moment de la campagne d'Afrique du Nord, les deux côtés se préparaient à lancer chacun une offensive terrestre, leurs armées rassemblant unités et ravitaillement dans l'optique de combats autour de Tobrouk et de la frontière entre l'Égypte et la Libye. Le support aérien étant vital pour celui qui lancerait l'offensive en premier, chaque camp essayait ainsi d'obtenir la supériorité aérienne au-dessus du champ de bataille.

No 258 Wing, 12 octobre 1941

Air Headquarters, Western Desert (auparavant No 204 Group)

No 258 Wing (positionné pour attaque au-dessus de la Cyrénaïque)

| | |
|--------------------|-----------------------|
| No 112 Squadron | Curtiss P-40 Tomahawk |
| No 250 Squadron | Curtiss P-40 Tomahawk |
| No 2 SAAF Squadron | Curtiss P-40 Tomahawk |
| No 3 Squadron RAAF | Curtiss P-40 Tomahawk |



Des mécaniciens de la No 107 Maintenance Unit déchargent le fuselage d'un Curtiss Tomahawk Mk.IIB à Kasfareet (Égypte) en 1941. (DR)

Du côté britannique, l'état-major aérien du *Western Desert* (qui devait devenir un peu plus tard la fameuse *Desert Air Force*) comprenait dix-neuf escadrons, dont quatre de chasseurs du 258^e Wing opérationnels en Égypte pour des actions de chasse libre, des escortes de bombardiers et autres. En ce matin du 12 octobre 1941, la majorité des acteurs alliés venaient d'Australie. Ces pilotes et leurs unités d'appartenance formaient une part essentielle du No 258 Wing : de ses quatre *squadrons*, le No 3 RAAF venait d'Australie et deux des *squadrons* britanniques (No

112 et No 250) avaient de nombreux Australiens dans leurs rangs. Tous les escadrons du 258^e Wing étaient équipés de Curtiss P-40 Tomahawk. Cet appareil américain était plus performant que le Hawker Hurricane, principal chasseur en dotation côté allié sur ce théâtre d'opérations, mais il ne pouvait en aucune façon rivaliser avec les Messerschmitt Bf 109 de la Luftwaffe... Malgré leur enthousiasme et un niveau d'expérience correct, les pilotes alliés devaient encore lutter pour pouvoir se mesurer à égalité avec les pilotes allemands qui leur étaient opposés.

Ordre de bataille du *Fliegerführer Afrika* le 11 octobre 1941

| Unité | Base | Type | Dotation | Équipages | Commandant |
|----------------------------|------------------------|------------------------|----------------|----------------|----------------------------|
| I./JG 27 | Ain el Gazala | Bf 109 | 22 (12 dispo.) | 22 (15 dispo.) | Major Eduard Neumann |
| II./JG 27 | Ain el Gazala | Bf 109 | 40 (17) | 40 (18) | Hptm. Wolfgang Lippert |
| I./St.G 1 | Derna | Ju 87 | 39 (26) | 39 (35) | Hptm. Helmut Sorge |
| II./St.G 2 | Tmimi | Ju 87 | 31 (26) | 39 (32) | Hptm. Leonhard Busselt |
| 8./ZG 26 | Derna | Bf 110 | 12 (8) | 12 (10) | Oblt. Fritz Schulze-Dickow |
| III./LG 1 | Benina | Ju 88 | 32 (14) | 33 (21) | Hptm. Bernhard Nietsch |
| 2.(H)/14 | Martuba et Bir el Gabr | Bf 110, Hs 126, Fi 156 | 21 (16) | 16 (9) | Oblt. Herbert Wiese |
| 1. <i>Wüstennotstaffel</i> | Derna | Fi 156 | 9 (7) | 3 (3) | Hptm. Heinz Kroseberg |



Le théâtre des combats du 12 octobre 1941. (infographie Jean-Baptiste Delcambre)

KURT BÜHLIGEN : Jusqu'au bout avec la JG 2



Évreux, été 1943. Le *Kommandeur* du II/JG 2 Kurt Bühligen ne semble pas très satisfait de la discussion qu'il a avec le chef de la 4. *Staffel*, le Lt. Werner Beckers. Beckers (13 victoires) sera tué en combat le 8 septembre suivant, Bühligen remportant quant à lui sa 85^e victoire le même jour ! (toutes les photos : coll. Jean-Louis Roba, sauf autre mention)

Le jeune *Obergefreiter* Bühligen pose fièrement avec son badge d'aviateur avant-guerre.

Par Philippe Saintes, avec la participation de Christophe Cony (profils d'Éric Schwartz)

Jeune pilote prometteur après avoir été *Wart* (mécanicien) dans la *Luftwaffe* durant près de deux ans, Kurt Bühligen a gravi tous les échelons jusqu'à devenir le *Kommodore* de la JG 2, unité à laquelle il restera fidèle jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Spécialiste du vol à voile, il se révélera rapidement comme l'un des pilotes les plus doués de la « Richthofen ». Sa formidable carrière reste pourtant assez peu connue.

LES DÉBUTS

Kurt Bühligen voit le jour le 13 décembre 1917 à Granschütz, en Saxe-Anhalt. Sa famille déménage cependant une dizaine d'années plus tard à Tollwitz. Jeune garçon débrouillard, Kurt devient apprenti chez un serrurier de Lützen pour payer ses cours de vol à voile, une discipline dont il devient rapidement un spécialiste. Durant ses temps libres, il s'intéresse aussi à la mécanique et aide occasionnellement à la maintenance d'avions de sport. À l'automne 1936, il postule pour la nouvelle force aérienne allemande (*Luftwaffe*) et est envoyé à la *Flieger-Ersatz-Abteilung* 23 d'Oschatz le 13 octobre. Mais le désir de voler du *Gefreiter* Bühligen n'est pas tout de suite exaucé, puisqu'il est tout d'abord versé à la KG 153 comme mécanicien au sol... En 1938, il commence son écolage de pilote à la *Flieger-Ersatz-Abteilung* 24. Il poursuit à la *Jagdfliegerschule* 5 de Vienne-Schwechat le 2 mars 1940, où il côtoie notamment les futurs as « africains » Hans-Joachim Marseille et Werner Schroer. Le 1^{er} juin, il est transféré dans une escadrille d'école de la *Jagdgeschwader* 2 pour compléter sa formation. L'*Obergefreiter* Bühligen est finalement envoyé en juillet à Beaumont-le-Roger, dans l'Eure, principale base de la JG 2. Il est assigné à la 2. *Staffel* menée par l'Oblt. Karl-Heinz Greisert, un vétéran de la *Legion Condor*. Ce dernier prend

Kurt comme ailier pour son baptême du feu lors de l'« Aldertag » le 13 août 1940.





L'Uffz. Kurt Bühligen dans son Bf 109 E « 2 noir » de la 2./JG 2 camouflé sous des branchages à Beaumont-le-Roger fin juillet 1940. Le futur as va débiter sa carrière comme ailier de l'Obfw. Erich Rudorffer lors de l'opération « Seelöwe ». C'est d'ailleurs avec l'aide de son *Rottenführer* qu'il décrochera un premier succès aérien le 4 septembre 1940.

DANS LA BATAILLE D'ANGLETERRE

Le 4 septembre, la Luftwaffe se lance à l'assaut d'usines de production de matériel aéronautique de l'Angleterre. Les trois *Gruppen* de la JG 2 participent à ces opérations et revendiquent sept victoires dans les affrontements de la matinée qui visent Eastchurch, Lympne et les barrages de ballons de Douvres. L'Uffz. Kurt Bühligen, qui effectue son 18^e vol à l'ennemi en tant qu'ailier de l'Obfw. Erich Rudorffer, ouvre son palmarès. Sa première victime est un Hurricane du No 253 Sqn abattu dans la Manche près des collines de Douvres : *Une cible facile* selon le pilote allemand, qui indiquera dans son rapport que le chasseur britannique volait tout droit au milieu d'un combat tourbillonnant... Une semaine plus tard, le 11 septembre, le mauvais temps empêche toute intrusion d'importance. Engagée dans des missions

d'escorte vers Southampton, la « Richthofen » revendique quand même neuf victoires sans subir de perte. Désormais pilote à la 6. *Staffel* et officier technique du 11./JG 2, à la demande du Hptm. Greisert qui est devenu *Kommandeur*, Kurt Bühligen abat son deuxième Hurricane à 16h35.

Le 26 septembre, la JG 2 au complet sert de chaperon à la KG 55 au cours d'un raid sur les usines Supermarine de Southampton. Le *Fighter Command* perd sept appareils dans les combats de fin de journée. Un Hurricane du No 234 Sqn tombe sous les coups de l'Uffz. Bühligen, qui identifie son adversaire comme un « Spitfire ». Le 30, la Luftwaffe envoie ses chasseurs en nombre sur Londres. Le 11./JG 2, est chargé de protéger les Bf 110 de la ZG 26, revendique onze victoires ; Kurt se voit cette fois confirmer un Spitfire à 12h28 au nord de Portland.



Moment de détente pour l'Uffz. Bühligen et le Fw. Siegfried Schnell (de la 4./JG 2) à Beaumont-le-Roger au cours de l'été 1940.

Fritz Rumey, Otto Könnecke et Josef Mai :



le trio en or de la Jasta 5

Le Fokker D.VII(OAW)
4598/18 rayé de noir et de
blanc que partageaient les
Lt. Otto Könnecke et Josef
Mai en octobre 1918.
(coll. Greg van Wyngarden)

Par Norman Franks et Christophe Cony (traduction du texte anglais originel de Jacques Druel et profils d'Éric Schwartz)

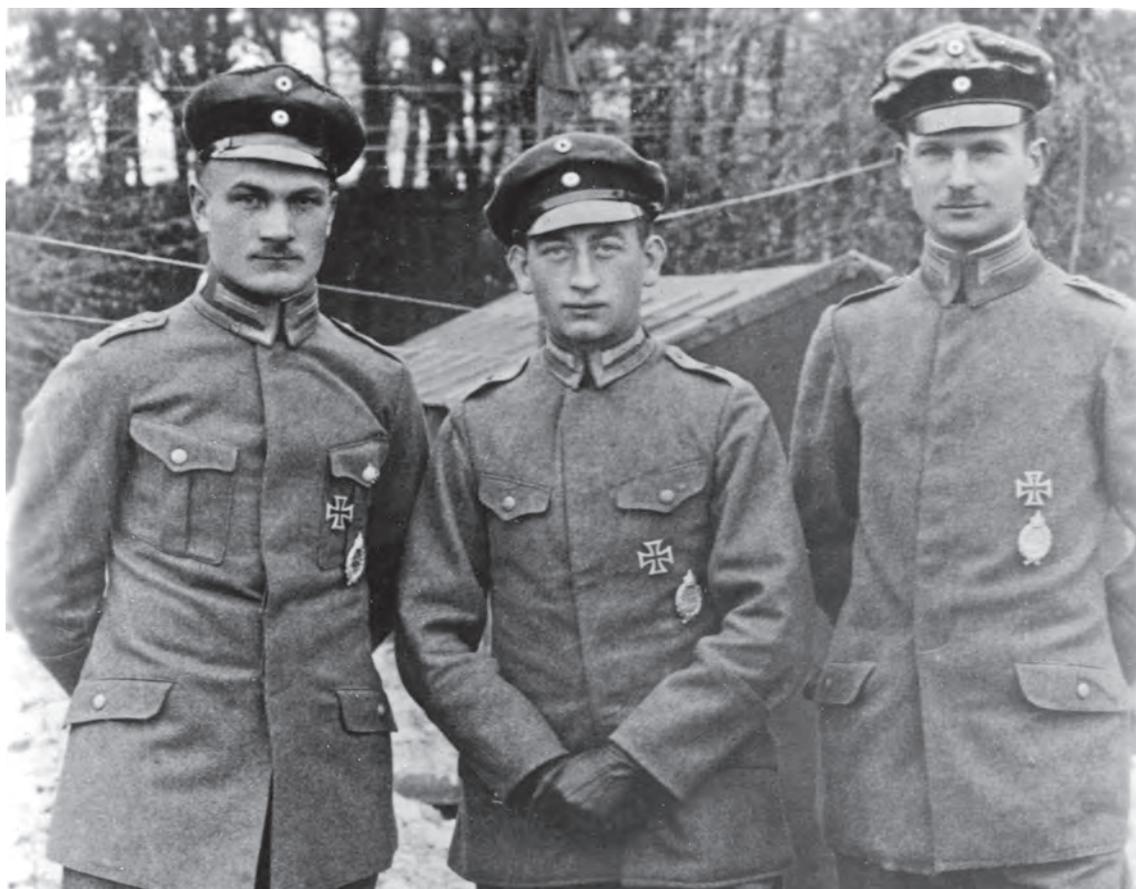
Il n'y a pas de comparaison possible entre les effectifs d'une Jagdstaffel (Jasta) et ceux d'un Squadron du Royal Flying Corps ou, plus tard, de la Royal Air Force. Une unité britannique était généralement composée de trois Flights avec huit pilotes par flight, plus un squadron commander. Une Jasta comprenait généralement un nombre inférieur de pilotes, se situant entre un Flight et un Squadron britannique. Un certain nombre de Jasta pouvaient avoir plusieurs pilotes titulaires de victoires, bien que très souvent on ne comptait dans leurs rangs qu'un ou deux de ces pilotes exceptionnels, secondés par les autres. Ces pilotes de premier plan n'étaient pas nécessairement le commandant de la Jasta ou un officier d'active. Au fil du temps, ceux qui commencèrent à accumuler le plus de victoires aériennes furent considérés comme ayant « la manière » et ainsi furent laissés conduire les attaques contre les avions britanniques ou français, pendant que les équipiers protégeaient leurs arrières.

Les douze premières Jasta apparurent fin 1916, suivant les indications de l'as Oswald Boelcke ; leurs chefs étaient les survivants des *Kampfeinsitzer Kommando* (Kek), unités chargées de la protection des biplaces de reconnaissance et de réglage d'artillerie, souvent équipées avec le monoplan Fokker Eindecker. Grâce à la clairvoyance de Boelcke, les chasseurs des Kek furent autorisés à ajouter des patrouilles plus agressives à leurs missions d'escorte et ainsi, vers la fin 1916, naquirent les *Jagdstaffeln* qui passèrent de l'escorte pure aux opérations offensives. Boelcke lui-même, pilote aux nombreux succès sur Fokker, se vit donner le commandement de la Jasta 2, créée en août 1916, alors qu'il avait déjà engrangé un total de 19 victoires.

La Jasta 5 fut créée à partir du Kek Avillers le même mois, sous la conduite de l'*Oberleutnant* Hans Berr dont le tableau de chasse ne comportait alors que deux victoires. Les escadrilles de chasse allemandes entamèrent avec succès leurs opérations sur le front français. Généralement équipées avec des Albatros

D.I et D.II, puis D.III, elles disposaient d'un matériel plus performant que leurs homologues britanniques ou françaises au même moment. Ce fut tellement vrai que les nouvelles Jasta dominèrent la scène des combats aériens sur le Front Ouest jusqu'au printemps 1917, particulièrement dans le secteur tenu par les Britanniques. À la fin de 1916, la Jasta 5 avait revendiqué plus d'une vingtaine de victoires et elle doubla ce score en avril 1917, mois qui vit l'aviation anglaise subir d'énormes pertes pendant la Bataille d'Arras. Deux pilotes avaient commencé à émerger du lot grâce à leurs victoires : le *Leutnant* Renatus Theiller, qui comptabilisa douze succès avant de tomber sous les coups des Sopwith 1½ Strutter du No 70 Squadron le 24 mars et le *Leutnant* Heinrich Gontermann dont le tableau de chasse s'établissait à dix-sept succès à la fin avril, avant qu'il soit muté à la Jasta 15.

Ces deux premiers as furent suivis par d'autres, dont le talentueux Werner Voss, transféré de la Jasta 2 avec un score de vingt-huit victoires, et qui



Le « triumvirat en or » de la Jasta 5 : Fritz Rumei, Otto Könnecke et Josef Mai. 110 victoires homologuées à eux trois !
(coll. Greg van Wyngarden)



La Croix Militaire du Mérite en or était la plus haute décoration prussienne réservée aux sous-officiers. Elle est à l'origine du surnom du trio d'as de la Jasta 5.
(DR)

allait en ajouter six autres avant d'être propulsé par Manfred von Richthofen au commandement de la Jasta 10 en août. Début 1917 la Jasta 5 était basée à Gonnelieu, près de Cambrai, sur le front de la Première Armée allemande, mais elle fit mouvement le 11 mars vers Boistrancourt, dans le secteur de la Deuxième Armée, face au front britannique.

L'ARRIVÉE DU TRIO

Le 21 mars 1917 arriva le premier des trois fameux sous-officiers pilotes de la Jasta 5, l'*Offizierstellvertreter* (adjutant-chef) Josef Mai. On lui affecta

comme première monture l'Albatros D.II 1765/16 codé « 9 ». Né à Ottorowo, Posen, le 3 mars 1887, Mai était alors âgé de trente ans. Élevé à Berlin, il avait rejoint l'armée en 1907 et, avec le 10^e régiment de lanciers, avait participé à la poussée initiale vers Paris, puis combattu aux alentours de Varsovie et du fleuve Dniestr et par la suite à Verdun. Il incorpora les rangs du Service Aérien allemand en mai 1915. Breveté pilote le 28 juillet 1916, il servit tout d'abord avec la Kasta 29 de la KG 5 avant de s'entraîner comme pilote de chasse début 1917. Il allait cependant devoir attendre le mois d'août pour abattre son premier adversaire...



Les aviateurs de la Jasta 5 posent sur les marches du château de Boistrancourt en avril 1917. De gauche à droite au premier rang : von Hünerbein, Gontermann, Schneider, Neisen, Vorländer et Nebel. Au second rang : non identifié, Mai, Nathanael, Dahlmann, Sturm et Löwensen.
(coll. Greg van Wyngarden)

AIR FORCE ONE :

Une flotte toujours à la pointe et toute une histoire !



Image rare des deux Boeing VC-25A à Hickham Field (Hawaï) en octobre 2003.

Le 28000 est déjà au sol tandis qu' « Air Force One », qui transporte le Président George W. Bush, est en finale d'atterrissage.

(USMC)

Par Jan Bedrich, avec la participation de Christophe Cony

D'après la chaîne d'informations CNN, dans un article du 7 septembre 2020, l'US Air Force envisagerait d'acquérir un modèle d'avion supersonique comme transport présidentiel. Plusieurs contacts ont déjà été pris, notamment avec les sociétés Exosonic en Californie ou Orpheus à Atlanta qui travaille sur un transport supersonique et envisage un avion Mach+5 pour cette mission. La mise en service pourrait avoir lieu en 2025. En attendant, plus concrètement, la firme Boeing a débuté en mars 2020 les travaux pour les nouveaux avions présidentiels sur deux VC-25B, extrapolés à partir de Boeing- 747-8i.

L'USAF et la Maison Blanche ont entrepris en 2014 de remplacer les deux avions existants, mis en service en 1990. Boeing a proposé la modification de deux appareils destinés à la compagnie russe Transaéro, en faillite en 2015. Ces nouveaux avions ont été choisis par l'administration Obama. Avant même son arrivée au pouvoir, le Président Trump avait déclaré en décembre 2016 vouloir rogner sur le budget annoncé, 4 milliards de dollars, pour remplacer les deux avions. De son côté l'US Air Force ne semblait pas vouloir négocier car le remplacement des actuels VC-25A est une évidence, de fait de leur âge et de la nécessaire mise à niveau des systèmes

embarqués, certains très secrets, ainsi que des mesures de protection renforcées. Le budget semble avoir été maintenu et les modifications acceptées. Avec six mètres de longueur supplémentaires, de nouvelles portes, contre-mesures, capacités médicales, blindage électronique, ces appareils sont très différents des avions initiaux.

Anecdote amusante : en juin 2019, sur la chaîne ABC, le Président a révélé la livrée souhaitée pour ces nouveaux avions, livrée plus « patriotique » rompant avec les deux tons de bleu, avec dessous du fuselage en bleu sombre, large bande rouge sur

Le projet de transport supersonique proposé par la société EXOSONIC. (EXOSONIC)





La compagnie HERMEUS fait partie de l'appel d'offres pour l'avion supersonique. (HERMEUS)



Vue d'artiste du nouvel avion présidentiel, avec la livrée proposée par le Président Trump. (DR)

Le Boeing 757 privé de Donald Trump, inspiration évidente de la livrée prévue pour les VC-25B présidentiels. (DR)