REUNION SPOTTING

LE MAG ONLINE

L'ACTUALITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

GE 90-115B

REUNION SPOTTING AUX SEYCHELLES

Selebre Sesel

Le Retour

Air pullmantur

N°2 FEVRIER 2008

L'EDITO

Bonjour, voici le second numéro de REUNION SPOTTING MAG, le magazine d'actualité des spotters de l'Océan Indien. Au mois de janvier le trafic aérien de l'île de La Réunion nous a encore réservé de belles surprises. Avec Air Pullmantur de retour en B747-300 pour un nouveau leasing . Après un petit moment d'absence le passage d'un A310-300 de la Cotam. Un Canadair CL-604 Challenger de la Rega - Swiss Air Ambulance de passage à Pierrefonds. Nous passerons en revu le premier anniversaire du B777-328ER d'Air France à Gillot et son fameux moteur GE 90-115B. Pour finir en beauté REUNION SPOTTING MAG vous fait partager quelques jours de spotting dans un lieu de rêve les Seychelles sur deux îles paradisiaques Mahé et Praslin.

Le site http://www.reunion-sotting.sup.fr est enfin disponible pour le plus grand plaisir de tous. La mise à jour est de nouveau en cours. N'oubliez pas également les sites http://runaviation.sup.fr et http://www.reunionbysat.com pour discuter et suivre l'actualité aéronautique de notre île...

Bonne lecture...

AU SOMMAIRE

EN BREF

REGA - SWISS AIR AMBULANCE A ZSE

GE 90-115B & B777-328ER AIR FRANCE

AIR PULLMANTUR LE RETOUR

LA FLOTTE D'AIRBUS DU COTAM

REUNION SPOTTING AUX SEYCHELLES

EN BREF

Durant ce mois de janvier, voici quelques news en bref et particularités qui ont été observées à Gillot. Tout d'abord pour les amateurs de petits détails, l'A340-312 3B-NAU Msn 76 a été observé avec un radome tout blanc.

Aperçu pour la première fois en décembre dernier, night stop à Gillot du 5R-MHR le Piper PA-31-350 Chieftain de la compagnie malgache TOA – Trans Ocean Airways (http://www.toa.mg), on aura l'occasion de reparler de ce nouveau venu dans les mois à venir.

Les difficultés d'Air Madagascar se confirment au mois de janvier. Faute de trouver un B767-300ER en leasing pour remplacer le 5R-MFF (B767-381 Msn 25221), Air Mad doit revoir les rotations de certaines destinations à la baisse avec deux vols sur trois par semaines sur Paris à partir d'avril jusqu'en octobre. Milan sera suspendue dès le mois de février jusqu'en mai. Marseille et Bangkok via La Réunion en partenariat avec Air Austral est maintenu.

Catovair devient Air Mascareignes, la nouvelle compagnie aérienne de l'île Maurice vient de voir le jour. Air Mascareignes prévoit d'ouvrir des lignes comme Maurice – Seychelles, Maurice – Afrique Du Sud cette année et Maurice – Bangkok en 2009. A suivre …

S7-IDC Beech 1900D © Vincent Timal

Petite surprise avec l'atterrissage à Roland Garros le 16 janvier du Beech 1900D S7-IDC Msn UE-212 d' Islands Development Company. Déjà spotter à l'aéroport de Pierrefonds par les photographes du sud, ce Beech 1900D venu des Seychelles est un bimoteur propulsé par des Pratt & Whitney PT6A67D turboprops capable de parcourir avec 10 passagers une distance de 2776 Km (1498 nm) une vitesse de 533 Km/h.

Et pour finir, soulignons le passage d'un Dornier 228 de la Mauritius Coast Guard.

REGA - SWISS AIR AMBULANCE A ZSE

HB-JRA Canadair CL-604 Challenger
© Jonathan Grondin

Le 21 janvier 2008, nouvelle belle surprise cette fois-ci à Saint-Pierre Pierrefonds (ZSE/FMEP), la venu d'un magnifique Canadair CL-604 Challenger HB-JRA Msn 5529 de la compagnie Rega – Swiss Air Ambulance. La fondation la Rega a créé en 1974 la Swiss Air Ambulance qui est un pionnier dans l'histoire de l'aviation pour effectuer des vols de rapatriement sanitaires à travers le monde. Elle exploite trois Canadair CL-604 Challenger (HB-JRA Msn 5529, HB-JRB Msn 5530, HB-JRC Msn 5540) et des hélicoptères bi turbines comme l'Eurocopter EC 145 et le A 109 K2. Le siège et la base de la Rega sont situés à l'aéroport de Zurich Kloten. Le premier Canadair CL-604 Challenger fut mis en service en janvier 1996. Equipé de deux CF-34-3B de 41,0 kN (9220 Lb), c'est un jet pouvant atteindre 851 Km/h en croisière et certifié pour voler au FL410. Avec 19,61 m d'envergure, 20,85 m de long et 6,30 m de haut, il a un max take-off weight à 21863 Kg et peut parcourir 6500 Km (3500 nm). Le Canadair CL-604 Challenger de la Swiss Air Ambulance peut accueillir quatre patients couchés et possède un équipement médical à bord remarquable. Un moniteur multi paramètres (tensiomètre, Surveillance de l'activité cardio vasculaire, Oxymètre de pouls et capnographe), un Respirateur, une centrale d'oxygène, Pousse seringue et pompe à perfusion, défibrillateur, stimulateur cardiaque externe, aspirateur de mucosités, etc…

GE 90-115B & B777-328ER AIR FRANCE

Le 24 janvier 2007, la compagnie nationale française a mis en service pour la première fois un B777-328ER (F-GSQS Msn 32962) sur la ligne Orly–Réunion en remplacement du B747-428, c'est l'occasion pour REUNION SPOTTING MAG de revenir sur cet évènement du début d'année 2007. Air France compte actuellement 24 Boeing 777-300 dans sa flotte long courrier divisé en deux secteurs distinctes, le secteur international (ou « Les Nouveaux Espaces du Voyage ») et le secteur COI (Caraïbes Océan Indien).

F-GSQR B777-328ER © Mickael Payet

Le secteur international est composé de 17 B777-328ER qui vont du F-GSQA à QM, F-GSQU et QV, QY ainsi que le tout dernier sortie des chaînes de montage de Boeing Field le F-GZNA. Sur ce secteur la configuration cabine est constituée de 3 classes : 8 sièges sur deux rangés pour « l'espace première», 67 sièges (2-3-2) pour « l'espace affaires » et 235 sièges (3-3-3) pour la classe « tempo » soit un total de 310 sièges.

Le secteur COI est composé de 7 B777-328ER, F-GSQN à QP, QR à QT et le dernier F-GSQX. La cabine est également constituée de 3 classes : 14 sièges (2-3-2) pour « l'espace affaires », 36 sièges (3-3-3) pour la classe « alizé » et 422 sièges (3-4-3) pour la classe « tempo » soit un total de 472 sièges.

On a observé dernièrement une version internationale à Gillot le F-GSQA Msn 32723.

Comparé à un B747-100/200 le B777-300 peut emporter le même nombre de passagers sur une distance identique mais en consommant trois fois moins de carburant.

En juin 1995 Boeing a annoncé lors du salon du Bourget le projet de développement du B777-300 qui fut un succès immédiat avec 31 commandes fermes de compagnie comme All Nippon, Cathay Pacific, Korean Airlines et Thai Airways. Le premier vol du B777-300 est effectué le 16 octobre 1997et fut certifié, par les administrations américaine et européenne de l'aviation civile ETOPS 180 min et entre en service au mois de juin 1998 chez Cathay Pacific. Le B777-300 possède des caractéristiques impressionnantes. Longueur 73,86 m, Hauteur 18,51 m, Envergure 60,93 m. Les motorisations Pratt & Whitney PW-4090 turbofans 400 kN (90000 Lb), PW-4098s 436 kN (98000 Lb), Rolls-Royce Trent 892s 409 kN (92000 Lb), General Electric GE90-92Bs 409 kN (92000 Lb).

F-GSQR B777-328ER © Mickael Payet

La version ER (Extanted Range), dont le premier vol fut réalisée le 14 novembre 2002 et livré à Air France en Mars 2004 (B777-328ER F-GSQA Msn 32723), est le bi moteur le plus puissant au monde avec le General Electric GE90-115B. Avec une poussée de 512 kN (115300 Lb) ce monstre de presque 8,3 tonnes pour 3,43 m de diamètre est inscrit dans « The Guinness Book of World Records » comme le moteur le plus puissant au monde pour un avion commercial en atteignant une poussée record de 569 kN (127900 Lb). Autre particularité du 115B les pales (blades) qui le composent. Fabriquer par la société CFAN (société créée par Snecma et General Electric) basée à San Marcos, Texas, est le fournisseur exclusif des pales en composite.

Ce type de pale convient particulièrement bien au GE90-115B doté d'un large diamètre et d'une vitesse de rotation peu élevée. Chaque pale pèse un peu moins de 23 Kg (un moteur de même dimension doté de pales métalliques pleines pèserait 300 Kg de plus) et possède un bord d'attaque et un bord de fuite en titane, pour mieux distribuer les efforts en cas d'impact. Chaque pièce est faite de plusieurs centaines de plis de tissus pré imprégnés qui sont posés un à un pour en fin de compte donner à la pale sa forme complexe. Une pale de la version GE90-115B a été transformée en œuvre d'art et est exposée au Museum of Modern Art de New York aux Etats-Unis.

Le GE90-115B équipe aussi la version LR (Long Range) du B777-200.

On attend maintenant avec impatience les deux nouveaux B777-300ER d'Air Austral, qui seront équipés également de GE90-115B, livrables en février et mars 2009.

Air France (AF/AFR)

BOEING 777-328 ER COI

Immatriculation	c/n	Livraison
F-GSQN	32960	Mai 06
F-GSQO	32961	Juin 06
F-GSQP	35676	Juin 06
F-GSQR	35677	Août 06
F-GSQS	32962	Janvier 07
F-GSQT	32846	Février 07
F-GSQX	32963	Juin 07

F-GSQR B777-328ER © Mickael Payet

AIR PULLMANTUR LE RETOUR

Pour la seconde fois un B747 Classic d'Air Pullmantur (EB/PLM) s'est posé sur le tarmac de Gillot. Les spotters courageux, qui sous une pluie battante, ont pu admirer cette fois l'un des deux B747 de la compagnie le EC-IOO B747-341 Msn 24106 surnommé « Illusions » qui a atterri le 9 janvier dernier pour le compte de la compagnie réunionnaise. L'année dernière lors d'un précèdent leasing, c'était le EC-JHD B747-228B Msn 23676 « Dreams » ex Air France F-GCBI (que les photographes de l'île connaissent bien) qui nous a rendu visite.

EC-IOO B747-341 © Vincent Timal

C'est PULLMANTUR CRUISES une compagnie de transport maritime qui commercialise des croisières dans les caraïbes, qui décide de créer sa propre compagnie aérienne en 2003 Air Pullmantur. Son souci majeur était d'acheminé ses clients, en majorité espagnole, vers les caraïbes. En novembre 2006, Royal Caribbean Cruise Line, une compagnie de transport maritime norvégienne a finalisé l'achat de Pullmantur Cruises à Madrid pour créer de nouvelles lignes de croisière. Au printemps 2008 c'est la clientèle française qui sera visé avec un nouveau bateau le « bleu de France ». La clientèle allemande n'est pas oubliée car Royal Caribbean a conclu un accord avec TUI AG pour des croisières. TUI et Royal Caribbean collaborent déjà dans le marché britannique, comme TUI AG a acquis 50% de First Choice Holidays (connu des spotters de l'île avec le G-OOBA B757-28A (ET) Msn 32446)

Air Pullmantur possède un troisième jumbo le EC-JFR B747-228B Msn 22272 qui se nomme « Fantasy » autre ex Air France F-GCBB qui lui est stocké à Châteauroux depuis mai 2007. EC-IOO est équipé de quatre CF6-80C2B1 d'une poussée de 252,2 kN (56700 Lb) et il peut transporter 404 passagers (12 en « Grand Class », 44 en « Comfort Class » et 346 en « Coach Class » sur une distance de 11600 km.

AIR PULLMANTUR EN IMAGES

EC-100
Air
pullmantur
Air
pullmantur

REUNION SPOTTING

LE MAG ONLINE

L'ACTUALITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

FEVRIER 2008

AIR PULLMANTUR
EC-100 B747-341 Msn 24106
"Illusions"

Copyright © Vincent Pisani

LA FLOTTE D'AIRBUS DU COTAM

Le 10 Janvier 2008 un A310-304 le F-RADB Msn 422 de la CoTAM (FM/CTM) décollait en piste 32 de Gillot à direction de Paris Charles-De-Gaules (CDG/LFPG). L'occasion pour REUNION SPOTTING MAG de revenir sur sa flotte d'Airbus. CoTAM est un sigle, qui est utilisé pour le callsign, signifiant Commandemant du Transport Aérien Militaire en France. Commandement existant de février 1962 (succédant ainsi au GUAS (Groupement d'Unités Aériennes Spécialisées) transport) au 11 mars 1994 (où il devient CFAP, Commandement de la Force de Projection).

F-RADB A310-304 © Vincent Timal

La CoTAM possède trois A310-304 dans sa flotte. F-RADA Msn421, ex Royal Jordanian Airlines F-ODVD, en service dans l'armée de l'air depuis le 5 novembre 1993. F-RADB Msn 422, ex Royal Jordanian Airlines F-ODVE, en service à la même date. Le dernier de la série des Airbus A310 est le F-RADC. Son premier vol fut effectuer le 3 mars 1987 sous les couleurs de Wardair Canada puis est passé par Canadian Airlines le 15 janvier 1990, GIE-Charly Bail le 19 juillet 1991, Sudan Airways le 29 mars 1992, et pour finir le 19 mai 1996 chez THY Turkish Airlines avant d'intégrer l'armée française le 7 janvier 2001.

Viennent s'ajouter 2 Airbus A319-115X neufs, F-RBFA Msn 1485 le 8 février 2002, F-RBFB Msn 1556 le 30 avril 2002. Les spotters du sud ont eu l'occasion de pouvoir shooter le F-RBFA à Pierrefonds (ZSE/FMEP).

F-RBFA A319-119X © Mickael Payet

F-HBFA
AIRBUS A319
REPUBLIQUE FRANCAISE
PHOTO COPYRIGHT © VINCENT TIMAL

F-RAJB A340-212 © Loïc Rivière

Et pour finir les deux derniers de la flotte des Airbus A340-212 provenant de la compagnie nationale autrichienne Austrian Airlines. Le premier mis en service le 11 mai 2006 le F-RAJB Msn 81 (ex OE-LAH), le second le 25 janvier 2007 F-RAJA Msn 75 (ex OE-LAG) qui est venu l'année dernière mais malheureusement personne n'a encore réussi à le prendre en photo. Espérons le revoir prochainement pour l'ajouter à notre collection.

REUNION SPOTTING AUX SEYCHELLES

En ce mois de Février REUNION SPOTTING MAG vous fait découvrir l'un des plus beaux sites de spotting au monde Les Seychelles. Malgré un trafic un peu limité Mahé et Praslin sont des îles paradisiaques et idéales pour spotter. Si vous avez l'occasion de faire l'atterrissage au cockpit vous serez émerveillé par la beauté des paysages de l'archipel lors de la phase d'approche sur Seychelles International Airport (SEZ/FSIA).

PHOTO COPYRIGHT © VINCENT TINAL

PHOTO COPYRIGHT © VINCENT TINAL

La République des Seychelles est constituée de 155 îles sur une superficie de 451 km². Située dans l'Océan Indien au nord est de Madagascar et à environ 1600 km à l'est du Kenya. Composé de 42 îles granitiques REUNION SPOTTING MAG a fait escale dans les deux plus grandes îles Mahé et Praslin.

Praslin © Vincent Timal

Mahé est la plus grande île des Seychelles avec 155 Km² avec une population d'environ 72000 habitants. Avec sa capitale Victoria, l'aéroport international n'est pas très accessible pour les spotters. Les meilleurs endroits sont les salles d'embarquement international et régional. On peut aussi spotter rapidement sur le tarmac en accédant à son avion car l'aéroport est dépourvu de passerelle télescopique. La piste 13/31 de 2987 x 46 mètres accueil un petit trafic où l'on peut y voir entre autre la compagnie nationale Air Seychelles, Air Austral, Condor Airlines, Air Mauritius, Qatar Airways. Il faut donc passer obligatoirement par Mahé pour rejoindre les autres îles.

PHOTO COPYRIGHT © VINCENT TIMAL

PHOTO COPYRIGHT © RAPHAEL MALET

PHOTO COPYRIGHT © VINCENT TIMAL

Il existe une liaison régulière entre Mahé et Praslin qui s'effectue en Short 360 ou en Twin Otter. Les autres liaisons comme Frégate, Bird Island, Denis Island, Desroches, Alphonse, North Island et Silhouette sont effectuées principalement à la demande des hôteliers en hélicoptère ou en avion. Depuis mai 2007 après seize mois de travaux l'aéroport international des Seychelles a été entièrement rénové et offre des zones départ et arrivée plus étendues que précédemment, avec un plus grand nombre de Duty-free shops, de nouveaux guichets douane et immigration et une infrastructure sanitaire moderne. Le niveau départ comprend un étage de plus où un lounge a été aménagé pour les « Commercially Important Passengers ».

Mahé © Vincent Timal

Praslin la seconde plus large île de l'archipel avec 38 Km² est à 44 Km au nord de Mahé. Avec une population d'environ 6500 habitants le trafic entre ces deux îles, qui est exécuté exclusivement par Air Seychelles, est assez important avec plus de 20 vols quotidien. Sa piste 15/33 est de 1316 x 32 mètres permet de spotter dans un cadre unique les Short 360 et Twin Otter de la compagnie nationale seychelloise. Au seuil de la 33 il y a une particularité très intéressante pour obtenir des photos exclusives. La route principale menant au petit aéroport de Praslin (PRA/FSPP) est collée au seuil de piste. Séparé par une magnifique bordure de fleurs, la route est stoppée par un feu tricolore qui oblige les automobilistes à s'arrêter lors de l'atterrissage d'un trafic. Un mini Sain Maarten ... L'aérogare qui est splendide ressemble a une grande case créole avec sa splendide charpente en bois. On peut admirer a la sortie de l'aérogare une jolie fontaine représentant le symbole des Seychelles le coco de mer (male et femelle) et plus communément appeler « coco fesse ».

Praslin © Vincent Timal

PHOTO COPYRIGHT © VINCENT TIMAL

S7-AAF

Air Seychelles (HM/SEY) « Flying The Creole Spirit » est la compagnie nationale des Seychelles. A partir de Mahé, elle dessert, Francfort, Johannesburg, Londres, Maurice, Milan, Singapour, Rome et Zurich. Elle effectua ses premiers vols sous le nom de Lignes Aériennes Seychelloises – LAS en 1977 et utilise plusieurs types d'appareils tels que le DC10, B707-320. On donna le nom d'Air Seychelles en 1979. En 1983 elle ouvre la ligne Mahé – Francfort – Londres en DC10. En 1985 la compagnie nationale loue au près d'Air France un Airbus A300B4-203 F-BVGM Msn 78 durant près de 3 ans. 1987 C'est l'ouverture de la Ligne Mahé - Paris. Air Seychelles achète son premier Boeing B767-2Q8ER S7-AAS Msn 24448 en 1989 et le garde jusqu'en mai 2001. Suivra l'acquisition d'un B757-28A S7-AAX Msn 25622 en 1993 qui sera remplacé le 3 décembre 1996 par le premier B767-37DER S7-AHM Msn 26328 de la compagnie. 1997 sera l'année de collaboration en code share avec Air Mauritius sur Mahé – Plaisance et Air France sur Mahé – Paris CDG. Air Seychelles utilise ses propres appareils pour effectuer les vols.

En 1999 un accord commercial a été trouvé avec Air Austral pour la ligne Mahé – Saint Denis. Suivra une courte location de 5 mois d'un B767-33AER VH-NOE Msn 25535 a compté du 5 mai 2000. En 2001, deux nouveaux Boeing rejoignent la flotte. Un B737-7Q8 S7-SEZ Msn 30727 et un B767-3Q8ER S7-ASY Msn 29386. C'est l'occasion pour Air Seychelles d'inaugurer des nouvelles lignes à Malé aux Maldives, Mumbai, Mayotte et les Comores. En avril 2005 Air Seychelles retire le B737-700 et réorganise son réseau. Pour la petite histoire ce B737-700 vol maintenant en Inde à Air Sahara sous l'immatriculation VT-SJE. Dernièrement la compagnie s'est dotée d'un B767-204ER S7-EXL Msn 204013 avec de nouvelles couleurs. Cet appareil provient de XL Airways G-BNYS. Les deux B767-300 comptent 24 sièges business « Pearl Class » (2-2-2) et 222 sièges Economique (2-3-2). La classe Affaire a été rénovée en juin 2007. La version -200 est exploité en tout Economique jusqu'en mai 2008, date à laquelle il sera converti en version classique HM avec 24 sièges business et une large cabine Y. La compagnie a eu quelques problèmes sur deux de ses B767 immobilisés à la suite d'incidents. Le premier à Roissy a percuté un mur le 24 décembre lors d'un tractage et le second a du faire demi tour après avoir percuter des oiseaux dans un moteur au décollage de Johannesburg le week-end de fin d'année. On estime une perte de six à dix millions de dollars pour Air Seychelles.

Pour ce qui est de la flotte régionale Air Seychelles possède deux Short 360 de 36 sièges S7-PAL « Ile de Palme » et S7-PRI «Isle of La Digue» propulsés par des Pratt & Whitney PT6A67R à 6 pales. De trois DHC-6 Twin Otter de 20 sièges S7-AAF « Isle of Praslin », S7-AAJ « Isle of Desroches » et S7-AAR « Isle of Farquhar ». S7-AAJ arbore une splendide peinture multi couleurs fleuri d'hibiscus célébrant le 30 ème anniversaire de l'indépendance de l'archipel. On peut lire sur la dérive « Selebre Sesel » (Célébration des Seychelles). Pendant les périodes de haute saison touristique Air Seychelles utilise également un Beech 1900D S7-IDC Msn UE-212 d' Islands Development Company. En 2010, Air Seychelles remplacera ses B767-300 par le nouveau Dreamliner B787. Elle sera la compagnie de lancement du B787 pour la société américaine de leasing ILFC (International Lease Finance Company). Classé comme l'appareil le plus écologique

S7-AHM B767-37DER © Vincent Timal

de sa catégorie, Dreamliner est un choix logique pour la compagnie aérienne de l'un des pays les plus attentifs à l'écologie.

LE MOIS PROCHAIN