

REUNION SPOTTING

LE MAG ONLINE

L'ACTUALITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

**ASECNA
ATR42**

TRANSALL C160

**BOEING 747-400
CORSAIR**

N°6 JUIN 2008

EDITORIAL



Bonjour à tous,

Sixième numéro de **REUNION SPOTTING MAG**, le magazine des spotters de l'Océan Indien. Encore un numéro rempli de superbe photos de nos spotters avec ce mois ci de nouveau un An-124-100 de la compagnie Antonov Bureau Design de passage sur notre île, il va finir par faire devenir une ligne régulière (lol). Le passage remarqué de l'ATR 42 d'Asecna pour un calibrage de l'ILS Rwy 14 et du VOR de PRF et pour finir nous passerons en revue l'aventure Corsair, le B747-400 et le C-160 Transall.

Bonne lecture ...

Reunion Spotting Mag

AU SOMMAIRE



LA PHOTO DU MOIS

COMMENT DECRYPTER LES CODES BOEING & AIRBUS ?

EN BREF

UR-82009

ASECNA

FLASH BACK

DE CORSE AIR INTERNATIONAL A CORSAIR

CORSAIRFLY

BOEING 747-400

C-160 TRANSALL

LA PHOTO DU MOIS



Merci à Mike KIDZA-RASOANIRINA pour cette magnifique photo de l'avion présidentiel malgache (Republic of Madagascar) le B737-3Z9 5R-MRM Msn 24081 lors de son départ de Roissy Charles De Gaulle pour Madagascar après une visite à Paris de son Président.



PHOTOS © Mike KIDZA-RASOANIRINA

Comment décrypter les codes Boeing & Airbus ?

Par Renaud Fontaine

Certains d'entre vous se sont peut être demandé, en cherchant des informations sur la flotte d'une compagnie, ou sur un appareil en particulier, la signification de la désignation des types d'appareils. Un type d'appareil bien précis ne se limite pas à la désignation **B747-400** ou alors **A330-200**. Que signifient alors ces numérotations telles que « **B747-428** » ou encore « **A330-243** » ?

Chez Boeing

Chaque compagnie aérienne ou compagnie de location possède un « code client » chez Boeing : c'est ce dernier qui est utilisé pour la désignation du type d'appareil sous la forme **Bxxx-vec** : La mention **xxx** désigne le type d'avion : **747** par exemple, la mention **v** désigne le premier chiffre de la version : **4** pour **747-400**, et les deux lettres **cc** correspondent au code client attribué par Boeing. (voir la liste a cette adresse : <http://www.airlinecodes.co.uk/boeing.asp>).

Ainsi un **747-400** acheté par Air France (code client **28**) sera désigné « **747-428** ». Par ailleurs, il est à noter que les désignations des appareils ne changent pas une fois que l'appareil est vendu à une autre compagnie aérienne. Les Boeing **747-400** de Corsair sont donc désignés « **747-422** » car ils sont issus de United Airlines, premier exploitant de ces avions.

De même le **F-GIXT B737-39M** qui vol actuellement pour Europe Airpost est l'ancien **F-ODZZ** dont Air Austral fut le premier acquéreur et exploitant ;

Ajouté à cela, on trouve des mentions caractéristiques telles que **ER**, pour « Extended Range », **ERF** « Extended Range Freighter », **LCF** « Large Cargo Freighter », **BCF** « Boeing Converted Freighter » ou encore **LR** pour « Long Range », avec par exemple les **B777-2QS/ER** d'Air Austral (loués à ILFC)

Chez Airbus

Contrairement à son concurrent américain, Airbus désigne les appareils non pas par des codes clients, mais en fonction de la motorisation qui équipe l'appareil en question, sous la forme **Axxx-vint**. La mention **xxx** désigne, comme pour Boeing, le type d'avion : **330** par exemple, la mention **v** indique le premier chiffre de la version **2** pour **330-200**, et les lettres **m** et **t** désignent respectivement le constructeur du moteur et le type du moteur. (Voir la liste des constructeurs ci-dessous)

Numéros de constructeurs

- 0:** General Electric
- 1:** CFM
- 2:** P&W
- 3:** IAE
- 4:** Rolls-Royce
- 6:** Engine Alliance

Ainsi, un Airbus **A330-243** est donc équipé de moteurs Rolls-Royce (chiffre **4**), et le chiffre **3** désigne un type de moteur bien précis équipant les **A330** (en l'occurrence deux Trent 772B).

Chez Airbus, on trouve en plus dans cette désignation, le cas échéant, la lettre **X** (désignant les versions modifiées des **A330-300** et **A340-300**, ayant pour caractéristique une **MTOW** (masse maximale au décollage) plus importante), ou encore la lettre **E** (désignant l'introduction d'une avionique plus moderne).

REUNION SPOTTING



LE SITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

WWW.REUNION-SPOTTING.SUP.FR

EN BREF



Le 20 mai dernier est arrivé sous le callsign French Navy 5012 un Falcon 50 numéro 36 pour une campagne d'exercice dans notre zone.



Nouveau Transall C-160R immatriculé 61-ZP pour la base aérienne de notre île.



Triste nouvelle, on apprend le crash de l'An-12 RA-12957 près de la ville de Chelyabinsk (Russie) le 26 mai de la compagnie aérienne Kosmos Aviation qui avait fait escale sur notre île l'année dernière.



Petite surprise avec le passage sur le parking de l'aéroclub Roland Garros d'un F 172 N F-OKLN. Cet appareil est basé à Mayotte.



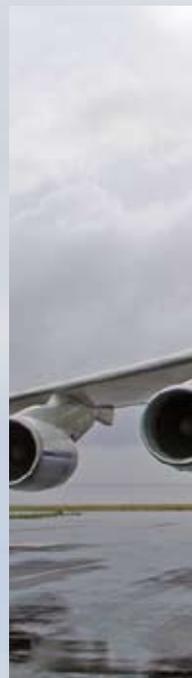
Nouveau passage de l'A340-212 F-RAJA Msn 75 de la Cotam le 18 mai.



L'aventure continue pour le « petit suisse » le Honey Mooney HB-DVN, après un périple vers l'île Maurice et Rodrigues, et un petit séjour sur notre île le HB-DVN c'est envolé pour les Seychelles.

UR-82009

UR-82009 c'est l'immatriculation d'un Antonov An-124-100 Ruslan Msn 19530501007 de la compagnie Antonov Bureau Design qui une fois de plus est passé en escale sur notre île ce vendredi 30 mai. Cet Antonov An-124-100 Ruslan a la particularité de posséder des moteurs ZMKB Progress (Lotarev) DIST turbofans avec des « exhaust » de turbine haute et basse pression en forme de dents de requin (« shark tooth »). Tout comme le futur Boeing B787-800 ces bords dentelés appelés chevrons ont pour but de réduire le bruit à la sortie de la tuyère d'échappement du moteur.





PHOTOS © Vincent Timal

**ANTONOV
DESIGN BUREAU**

ASECNA



ASECNA (Agence pour Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et Madagascar) a été créée le 12 décembre 1959 par une convention signée à Saint-Louis du Sénégal, remplacée par la convention de Dakar le 15 octobre 1974 où il siège et regroupe 17 états membres (Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Comores, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Bissau, Guinée Equatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, République du Congo, Sénégal, Tchad, Togo). Dans ces régions, elle assure le contrôle de la circulation aérienne, le guidage des avions, la transmission des messages techniques et de trafic, l'information de vol, ainsi que le recueil des données, la prévision et la transmission des informations météorologiques. Elle gère un espace aérien de 16 100 000 km² réparti en 6 régions d'informations de vol et supervise également 25 aéroports internationaux, 76 aéroports nationaux et régionaux, 57 tours de contrôle, 10 centres de contrôle régionaux répartis sur 17 États africains. Avec son ATR 42-300 6V-AFW Msn 117, l'agence réalise la calibration en vol des aides de navigation aérienne pour de nombreux états africains non membres, notamment en Afrique de l'est, au Maroc, Aux Seychelles, à l'île Maurice, à La Réunion ainsi que dans la zone des Caraïbes. On peut l'apercevoir environ deux fois par an sur notre île. Sa dernière visite date du 12 mai dernier.



PHOTOS © Vincent Timal

FLASH BACK



Flash Back sur le **CONCORDE F-BTSC Msn 203** de passage à l'île de La Réunion lors de la visite du président de la république **Giscard D'Estaing** en octobre 1976. Merci à **Jean-Claude PELOILLE** pour cette superbe photo de collection.

PHOTOS © Jean-Claude Peloille



FLASHBACK



Merci à Philippe Legrain qui nous offre des photos prises en 1995 à Gillot par William Childéric. On peut y voir l'atterrissage en piste 14 d'un DC-30 F-GNDC Msn 47849 d'AOM sous la pluie, en attente sur la bretelle Charlie un B747-206B F-GLNA Msn 20399 de la compagnie Corsair ainsi que le fokker 28 F-ODZB d'Air Austral au parking.

PHOTOS © William Childéric



De Corse Air International à Corsair

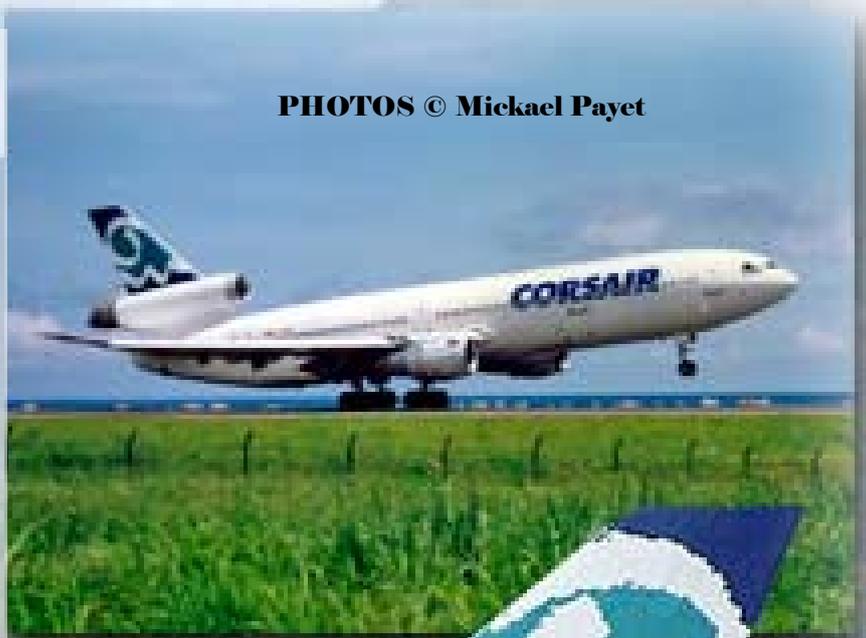
L'actuel Corsairfly (SS/CRL), basé à Paris Orly (ORY/LFPO), est une compagnie aérienne régulière française qui fut créé en 1981 par une famille corse sous le nom de Corse Air International. Elle dessert principalement les aéroports du bassin méditerranéen et exploite 5 Sud SE-210 Caravelle VI-N, 6N et 10B3 Super B (F-BVSF "Golfe de Porto Vecchio / Cecile" Msn 241, F-BVPZ "Golfe du Valinco" Msn 218, F-GEPC "Golfe de Porto Marina" Msn 184, F-BYAT Msn 205, F-BYCY Msn 233) un B337-3Y0 (F-GLTF Msn 23684) et B747-121 LX-FCV (Msn 19658) jusqu'en 1986 en exerçant des vols Charters pour le compte de tour opérateurs, de comités d'entreprises et associations. En 1990, Corse Air International est repris par

le tour opérateur Nouvelle Frontière et devient Corsair. La compagnie est dirigé par le très emblématique et médiatique Jacques Maillot dont la motivation principale était d'exercer des prix bas et de permettre à des familles modeste de voyager en proposant des vols Charter sec ou des forfaits Avion + Hôtel. Corsair multiplie donc les destinations et fait face à la concurrence de l'époque d'AOM, Air Liberté et Air France. Sa flotte se compose majoritairement de Boeing de type B737-3MSF (F-GFUI Msn 24023), B737-4B3 (F-GFUG Msn 24750, F-GFUH Msn 24751), B747-121 (F-GKLJ Msn 19660), B747-128 (F-BPVD Msn 19752, F-BPVE Msn 20355, F-BPVG Msn 20377), B747-206B (F-GLNA Msn20399, F-GPJM Msn



20427), de l'unique B747SP44 en service en Europe (F-GTOM Msn 21253 qui est actuellement stocké à Châteauroux CHR), B747-312 (F-GSUN Msn 23030, F-GSEA Msn 23032, F-GSEX Msn 23028, qui rappelle la célèbre chanson de Serge Gainsbourg SEA SEX and SUN), DC10-30 (OO-JOT Msn 46850, OO-LRM Msn 46998) et également deux Airbus A330-243 (F-HCAT Msn 285, F-HBIL Msn 320). La compagnie propose également le leasing de ses appareils comme par exemple le B747-312 F-GSUN pour la compagnie Indonésienne Garuda Indonesia et qui est passé par notre île. Durant la haute saison il fait appel à d'autres compagnies comme par exemple à European Air-charter avec les B747-236B (G-BDXE Msn 21350 G-BDXF Msn 213551) ou encore un Airbus A330-322 (F-GJSV Msn 171) de SkyService.

PHOTOS © Mickael Payet





PHOTOS © Vincent Timal
Mickael Payet



Depuis 2000 le groupe est fragilisé par la concurrence et à des difficultés internes. C'est donc le plus grand groupe de tourisme au monde allemand TUI (Touristik Union International) qui reprend progressivement Corsair jusqu'au contrôle total en septembre 2002. Corsair renforce sa flotte de deux nouveaux B747-312 en 2001-02 (F-HJAC Msn 23243, F-GSKY Msn 23244). La compagnie devient par ce biais une compagnie régulière sur les DOM et ambitionne le rôle de première compagnie touristique française. Le 1 avril 2005 c'est l'entrée en service du premier B747-422 F-GTUI Msn 26875. L'appareil appartenait à la compagnie américaine United Airlines N186UA qui était stocké dans le désert à Victorville (USA - Californie). L'appareil arbore également les nouvelles couleurs bleu ciel du groupe

TUI. Pour la petite histoire le F-GTUI était peint à l'origine avec le logo de Corsair sur la dérive ainsi que l'inscription CORSAIR.FR avant de revenir « aux normes » de TUIFLY avec le logo « sourire » de TUI. Corsairfly possède aujourd'hui une flotte de six B747-422 (motorisation : PW4056) avec une configuration cabine de 582 sièges dont 24 en pont supérieur pour la classe Grand Large. Les Boeing 747-400 ont remplacé progressivement les cinq B747-312. C'est le F-GSKY qui a quitté le dernier la flotte de 747 Classic le 31 mars 2007. Corsairfly poursuit l'exploitation des deux A330-243 avec une configuration cabine de 350 sièges dont 18 en classe Grand Large. Les Boeing 737 ont été quand à eux retirés de la flotte en 2004 et 2006 car Corsairfly est une des compagnies du groupe TUIfly (TUIfly Nordic (Suède),



Hapagfly et HLX (Allemagne), Jetairfly (Belgique), Thomsonfly (Angleterre), Arkefly (Hollande), Jet4you.com (Maroc)) et par ce fait les lignes moyen-courrier en Europe et Afrique du nord du groupe ont été redistribuées. Corsairfly est donc la compagnie long courrier du groupe TUI et propose des vols réguliers et charter vers l'Amérique du nord et central, Afrique et dans notre région La Réunion, Madagascar (Antananarivo, Nosy Be), Mayotte et la dernière ligne récemment ouverte l'île Maurice. Corsairfly a également fait appel à des appareils en leasing pendant les périodes de haute saison et loué ses appareils comme le F-HSUN pour Garuda Indonesia.

LA FLOTTE CORSAIRFLY

IMMAT	TYPE	MSN
F-HLOV	B747-422	25379
F-HKIS	B747-422	25380
F-GTUI	B747-422	26875
F-HSEA	B747-422	26877
F-HSEX	B747-422	26878
F-HSUN	B747-422	26880
F-HCAT	A330-243	285
F-HBIL	A330-243	320

BOEING 747-400

Lancé en octobre 1985, le Boeing 747-400 est le gros porteur le plus vendu de la gamme des 747. Il est toujours en production à Everett mais se tourne maintenant principalement vers la version cargo de l'appareil. Le B747-400 vola pour la première fois le 29 avril 1988 et sa certification le 10 janvier 1989 avec des moteurs Pratt & Whitney PW 4000, le 18 mai 1989 avec des General Electric CF6-80C2 et le 8 juin 1989 avec des Rolls



Royce RB211-524G. Le premier B747-400 a été livré à la compagnie américaine Northwest Airlines le 26 janvier 1989 et entra en service le 9 février 1990. Le B747-400 possède le même fuselage que son prédécesseur le B747-300 mais a subi une évolution technologique considérable avec une « digitalisation » de son cockpit et la suppression du mécanicien navigant. Effectivement cet appareil a annoncé la fin de ce poste. Dorénavant le B747 se pilote à 2 (on ajoute un troisième pilote pour la relève lors des long-courrier), et la multitude de contrôleurs, computers remplacent le mécanicien navigant. Dans cockpit tous les instruments traditionnels sont remplacés par six larges écrans (CRT) ou GLASS COCKPIT avec deux PFD (Primary Flight Display),

deux ND (Navigation Display) d'un ECAM (Electronic Centralised Aircraft Monitor) et d'un EICAS (Engine Indications and Crew Alerting System). Toute la cinématique des circuits électriques, pneumatiques, hydrauliques, etc. y sont représentés. Seul les instruments STANDBY sont restés traditionnels. L'ajout du FMCS (Flight Manager Computer System) en remplacement des bons vieux INS (Inertial navigation system) et MFC (Multi Fonction Computer). Autre évolution technologique, pour la première fois sur un avion de ligne, l'ajout de WINGLET au bout des ailes permettant une meilleure stabilité de l'avion et d'économiser du fuel.



De nouveaux matériaux composites et d'alliage d'aluminium sont utilisés pour la fabrication des ailes. Un Trim Tank (ou réservoir de queue) est également rajouté. Le Boeing 747-400 possède des moteurs plus économiques et performant permettant un grand rayon d'action impressionnant de 14205 Km (7670 Nm) avec un MTOW allant jusqu'à 396895 Kg (875000 Lb) et une configuration classique de 420 passagers réparti en trois classes. Sa vitesse maximale est de 939 Km/h (507 kt).



Le Boeing 747-400 se décline en plusieurs versions : Le B747-400F (Freighter) qui est entièrement consacré au transport de fret. Il a la particularité de posséder le fuselage du B747-200F. Le premier vol eut lieu le 4 mai 1993 et est entré en service chez la compagnie luxembourgeoise Cargolux Airlines le 17 novembre 1993. Cargolux a desservi La Réunion pendant 1 an lors la période des fruits sur l'île mais c'est arrêté très rapidement pour une raison de rentabilité. Le B747-400M est une version Combi passager/fret sur le même pont. Il possède une large porte cargo SUD (Stretched Upper Deck) à l'arrière gauche de l'appareil. Le premier exemplaire fut livré à la compagnie hollandaise KLM et entra en service le 12 septembre 1989. Le B747-400D (Domestic) a été spécialement conçu et optimisé pour répondre à la demande de marcher du trafic domestique du Japon. Ce modèle possédait la plus grande densité de sièges au monde avant la venue de l'Airbus A380.

Il se différencie aussi par l'absence de Winglet réduisant ainsi le stress sur les ailes dû aux nombreux décollages/atterrissages. Le -400D sont utilisés principalement par deux compagnies japonaises JAL (Japan Airlines) et ANA (All Nippon Airways). Le premier vol eut lieu le 18 mars 1991 et entra en service le 22 octobre 1991 chez Japan Airlines. Le B747-400ER (ER pour Extended Range) a été lancé le 28 novembre 2000 et peut emporter une masse supérieure sur une distance plus longue que la version -400 soit un MTOW augmenté de 15870 Kg (35000 Lb) pour 805 Km supplémentaire. C'est la compagnie australienne Qantas qui reçut la première version du -400ER le 31 octobre 2002. Sa version Cargo le -400ERF fut lancé le 30 avril 2001 et livré à ILFC (International Leasing Finance Corporation) pour Air France le 17 octobre 2002. Le B747-400BCF (Boeing Converted Freighter) est la conversion du B747-400 passagers en version tout cargo.



Le projet a été lancé en 2004 et la première version fut lancée en décembre 2005 pour la compagnie chinoise basé à Hong Kong Cathay Pacific. Et enfin le B747-400LCF DreamLifter (Large Cargo Freighter), une version spécialement modifier d'un B747-400 pour le transport de partie de fuselage du futur B787 de Boeing. Basé sur le concept de l'Airbus A300-600ST BELUGA, Boeing a acquis des B747-400 de seconde main pour la modification. Deux B747-400-LCF sont en service actuellement (N747BC Msn 25879 ex B-2462 B747-4J6 Air China, N780BA Msn 24310 ex B-162 B747-409 China Airlines) et les ont modifié à Taiwan chez Evergreen Aviation Technologies Corporation et partenariat avec Evergreen Group's EVA Air et General Electric. Deux autres B747-400 seront également modifiés. A La Réunion seul Corsairfly avec ses B747-422 et Air France avec ces -400BCF et ERF desservent l'île actuellement.

Air France a confirmé son intention de retirer les 23 B747-400 de sa flotte. 14 B744 passager et 10 B744 Cargo. Le F-GUIF va retourner à KLM en septembre 2008 pour être remplacé par le premier des ses B777F.

- F-GEXB sera retiré en Mars 2009

- F-GITC en Avril 2009

- F-GISA (récemment converti en BCF) sera retiré en novembre 2009

- F-GISF retournera à son loueur en décembre 2009.

Tous les B744 passager seront remplacés avant l'été 2012 un par un avec des B77W qui ont été commandés l'année dernière.





REUNION SPOTTING

LE MAG ONLINE

L'ACTUALITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

JUIN 2008

CORSAIRFLY

F-GTUI B747-422 Msn 20875

Copyright © Vincent Timal



C-160 TRANSALL

Le C-160 Transall est un appareil de transport militaire en service au sein de l'armée française depuis 1965. Deux appareils en moyenne sont basés à Gillot sur la base militaire ISL. Fabriqué par un consortium franco-allemand (Nord-Aviation, Weser Flugzeugbau (WFB) et Hamburger Flugzeugbau (HFB), le Transall (Transport Allianz) a volé pour la première fois le 25 février 1963. 169 exemplaires sont construits dont une partie fut exportée en Turquie et Afrique du sud.

Une seconde série est lancée fin 1970 par l'Aérospatiale, Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) et Vereinigte Flugtechnische

Werke (VFW) avec le C-160NG (Nouvelle Génération) qui se voit doté d'une avionique modernisée, de deux réservoirs carburant supplémentaires ainsi qu'un système de ravitaillement en vol. Le premier C-160NG a volé pour la première fois le 9 avril 1981 et 29 exemplaires sortiront en France dont quatre C-160H ASTARTE (Avion Station Relais de Transmissions Exceptionnelles) destinés à un servir de relais de transmission et deux C-160G GABRIEL pour l'écoute

électronique. A partir de 1994 et jusqu'en 1999 tous les C-160 Transall de l'armée française ont été rénovés avec une amélioration de l'avionique et l'addition d'un système de contre-mesures anti-missiles. Les C-160F ont été ainsi renommés C-160R (Rénové). La Luftwaffe a également suivi le même programme d'extension de vie chez BAE Systems.

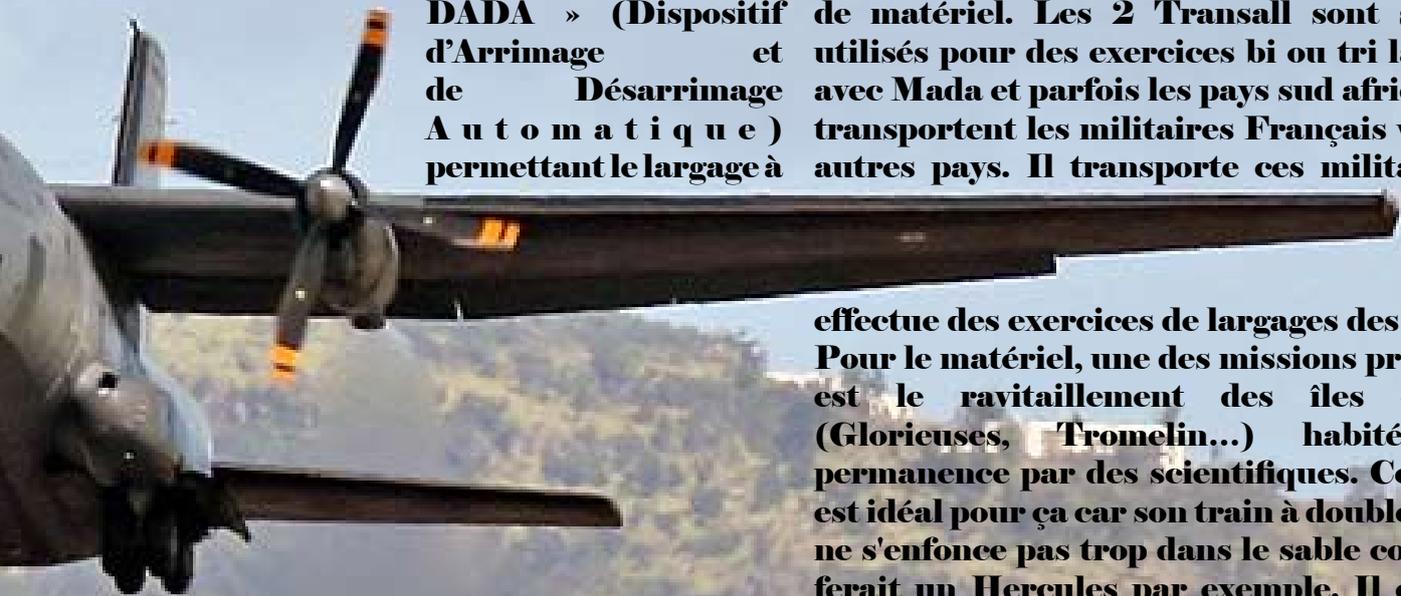
Pour les caractéristiques le C-160 Transall est un appareil qui a le défaut d'être sous motorisé, il possède deux moteurs Rolls-Royce Tyne-22 de 5665 ch chacun ce qui limite souvent la masse transportée malgré une soute très volumineuse. On atteint très souvent le MTOW (Maxi Take Off Weight)

bien avant de remplir entièrement la soute contrairement au C-130 son concurrent direct. Sa vitesse maxi est de 510 Km/h (Mach 0,43) et plafonne à 7800 mètres (FL260). Mais cet avion de transport offre une polyvalence



importante avec deux portes latérales arrières, escamotables pour le largage de parachutiste équipés de sangles SOA (Sangles d'Ouverture Automatique) et d'un ensemble de porte et rampe axiale à l'arrière permettant le chargement du fret et le largage de matériel ainsi que les sauts en chute libre. Plusieurs configurations sont possibles avec la configuration « lisse » pour le transport de véhicules et d'objets divers arrimés au sol, la configuration « passagers » avec des sièges en toile permettant de transporter jusqu'à 91 personnes ou 87 parachutistes, la configuration « Evasan » (Evacuation Sanitaire) avec 62 civières superposées et enfin la configuration dite « DADA » (Dispositif d'Arrimage et de Désarrimage Automatique) permettant le largage à

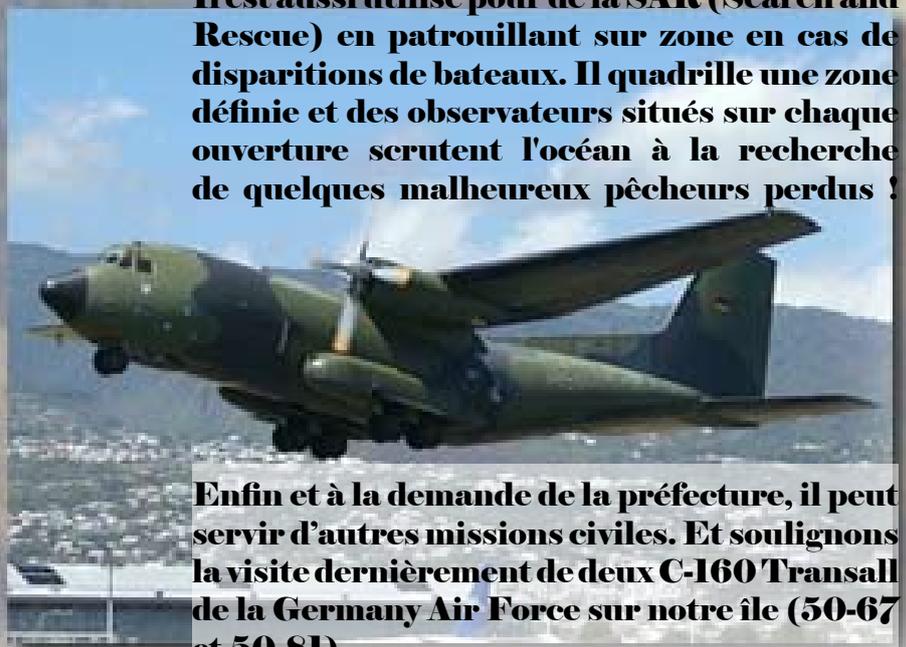
en effectuant des décollages et atterrissages courts (1000m et 600m). Les transall vieillissent bien, et leur durée de vie a été revue à la hausse. En 2002, la moitié de la flotte avait atteint 30 ans, soit déjà cinq de plus que la durée initiale prévue. En France et en Allemagne le retrait a déjà commencé et devrait se terminer en 2015 en attendant les premières livraisons d'Airbus A400M qui lui succèdera. Dans notre région, les missions du Transal à la Run sont ordonnées par le COMSUP, le général commandant le FAZSOI (Forces Armées de la Zone Sud de l'Océan Indien). Ses missions principales sont des missions de transport de militaires et de transport de matériel. Les 2 Transall sont souvent utilisés pour des exercices bi ou tri latéraux avec Mada et parfois les pays sud africains et transportent les militaires Français voir des autres pays. Il transporte ces militaires et



très faible hauteur (3 mètres entre la rampe arrière et le sol). Le C-160 Transall peut se poser sur des terrains sommaires

effectue des exercices de largages des paras. Pour le matériel, une des missions première est le ravitaillement des îles éparses (Glorieuses, Tromelin...) habitées en permanence par des scientifiques. Cet avion est idéal pour ça car son train à double boogie ne s'enfonce pas trop dans le sable comme le ferait un Hercules par exemple. Il effectue cette liaison régulière environ une fois par mois.

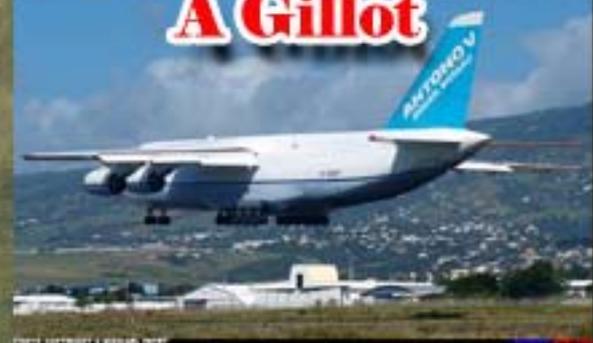
Il est aussi utilisé pour de la SAR (Search and Rescue) en patrouillant sur zone en cas de disparitions de bateaux. Il quadrille une zone définie et des observateurs situés sur chaque ouverture scrutent l'océan à la recherche de quelques malheureux pêcheurs perdus !



Enfin et à la demande de la préfecture, il peut servir d'autres missions civiles. Et soulignons la visite dernièrement de deux C-160 Transall de la Germany Air Force sur notre île (50-67 et 50-81)

LE MOIS PROCHAIN

Les Avions Russes A Gillot



REUNION SPOTTING A MAYOTTE



AIR BOURBON