

REUNION SPOTTING

LE MAG ONLINE

L'ACTUALITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

EN PARTENARIAT AVEC

AntillesSpotting 

L'ATR 72-500



REUNION SPOTTING
A L'ILE MAURICE



EDITORIAL



Bonjour à tous, voici le cinquième numéro de **REUNION SPOTTING MAG** avec de plus en plus de superbes photos. Ce mois-ci encore beaucoup de belles surprises au programme de **RS MAG**, avec la découverte de l'île sœur et son trafic international, la visite de l'A380 chez nos amis des Antilles, un nouvel appareil de conception soviétique à Gillot, l' Antonov An 124 et la belle histoire d'une lune de miel de passage à Pierrefonds.

Encore un **GRAND** merci pour tous vos commentaires et à la participation des nombreux Spotters de l'île qui font le succès de ce magazine pour faire de l'Océan Indien la plus belle des destinations.

Bonne lecture ...

Reunion Spotting Mag



AU SOMMAIRE

LA PHOTO DU MOIS

ON FREQUENCY

EN BREF

REUNION SPOTTING A PLAISANCE

SSR INTERNATIONAL AIRPORT

AIR MAURITIUS

LE TRAFIC A PLAISANCE

REUNION - MAURICE- REUNION EN ULM

L'A380 EN GUADELOUPE

ANTONOV DESIGN BUREAU

LE TOUR DU MONDE EN HONEY MOONEY

LA REUNION SOUS LA NEIGE

L'ATR 72-500



LA PHOTO DU MOIS

Merci à Yvan Panas pour cette superbe photo de l'A330-202 3B-NBM Msn 883 prise à Toulouse lors d'un vol test sous son immatriculation F-WWKK.





PHOTOS © Yvan Panas

ON FREQUENCY



PHOTOS © Vincent Timal

La ligne MRU – JNB (Afrique du Sud en générale) est décidément très chargée. Pendant tout le mois d’Avril, on a pu entendre beaucoup d’immatriculations en ZS-*. Exemple ZS-VAM, ZS-BCE, ZS-PYY (Gulfstream II SP Cn 26), ZS-PKR (Falcon 2000 Cn 114), FDR502 (Federal Air, South Africa), D2-EVZ, 3D-AVC, ZS-GSG, AFZ716 (Air Force of Zimbabwe), ASM731 (Awesome Flight Services (PTY) Ltd., South Africa), ZS-VEO, ZS-PTL (Learjet 45 Cn 45-181).**

Beau trafic, mais qui ne se pose pas chez nous ! On peut donc s’attendre à de plus en plus de trafic de ce genre dans le ciel réunionnais avec le nouvel aéro-gare pour jet privé à Maurice.

REUNION SPOTTING



LE SITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

WWW.REUNION-SPOTTING.SUP.FR

EN BREF



Reprise des vols du nouvel hélicoptère de la Gendarmerie Nationale, l'Eurocopter EC145 F-MJBO (ex. D-HMBT). On a eu le plaisir de l'observer pendant sa phase d'entraînement (autorotation, etc.) sur la bande en herbe de Gillot. Superbe spectacle.



Belle surprise avec le passage du SE313 Alouette II F-GLXL de l'association Petits Yabs à Gillot.



Nouveau venu dans la base de données de REUNION SPOTTING avec ce super Robinson R22BETA F-GGFL.





Comme annoncé précédemment le B767-3SIER 5R-MFF (Msn 25221) a quitté la flotte d'Air Madagascar pour rejoindre la compagnie Brésilienne VARIG (PR-VAI) à compter du 1 mai. Air Madagascar devrait retrouver un autre B767-300 au mois de juin. Il devrait provenir de la compagnie Israélienne EL AL et motorisé de CF6.



Après un long moment d'absence, le Cap 10B F-ODNL a repris ses vols acrobatiques à l'Aéroclub Roland Garros.

On a observé quelques passages des compagnies EVASAN malgache avec TOA (TNR/ZSE/RUN/TNR) avec son Piper PA-31-350 Chieftain (5R-MHR), ainsi qu'Aéromarine avec son Cessna T310L (5R-MLJ).

REUNION SPOTTING A PLAISANCE



PHOTOS © Mickael Payet



**LES PLUS BELLES
PHOTOS IN-FLIGHT**

Sir Seewoosagur Ramgoolam



Construit en 1945, L'aéroport de Plaisance (FIMP/MRU) a pris de l'ampleur au cours de la Seconde Guerre mondiale et a été largement utilisé par la Royal Air Force. L'aéroport de Plaisance a été rebaptisé Sir Seewoosagur Ramgoolam International Airport en 1987. Certains des projets ont été achevés récemment avec la création d'une classe Premium Lounge à l'arrivée, le réaménagement et l'ajout de comptoir d'immigration pour les arrivées et les départs et d'un nouveau réseau routier pour faciliter l'accès à l'aéroport. C'est une société publique, Airports of Mauritius Co. Ltd (AML), créée en mai 1998 qui est le propriétaire et exploitant de Sir Seewoosagur Ramgoolam International Airport. Le gouvernement de Maurice est le principal actionnaire d'AML.

Une nouvelle phase de construction est en cours avec la réalisation d'un terminal exclusivement réservé aux jets privés et la possibilité d'accueillir jusqu'à neuf jets et trois hélicoptères. Tous les services possibles y seront offerts avec un service d'immigration, transferts, etc.

n International Airport

PHOTOS © Terence Li





Air Mauritius a été créée le 14 juin 1967. Il a commencé modestement opérations aériennes en août 1972 avec un Piper PA-31 Navajo de six places loués auprès d'Air Madagascar sur un vol en provenance de Maurice à la Réunion.

Avec le symbole du Phaeton Rubicola, le légendaire oiseau communément appelé Paille-en-Queue, Air Mauritius a tracé de nouvelles voies internationales qui ont commencé en 1977 en utilisant un Boeing 707 loué à British Airtours.

La compagnie est aussi l'une des rares compagnies aériennes dans le monde (Aeroflot, British Airways et Air Sahara) qui combine avion plus vols en hélicoptère, en utilisant des appareils de type Bell 206B-3 JetRanger III (3B-NZD Msn 4464, 3B-NZE Msn 4465 et 3B-NZF Msn 4496).

En 1988, l'un des deux Boeing 767-23BER (3B-NAL baptisé «Ville de Port-Louis») a établi un nouveau record de distance de vol twinjets commercial d'Halifax, en Nouvelle-Écosse, à l'île Maurice. La distance parcourue est 8727 milles (14042 km). Durée du vol était de 16 heures 27 minutes.



Durant les années 1970 et 1980, la compagnie aérienne a exploitée des Boeing 707 et des Boeing 747 SP (Spécial Performance). Air Mauritius a remplacé tous les B747SP par des Airbus A340 à partir de 1994, les Boeing 767 sont introduit en 1988, et l'ATR 42 en 1997, l'ATR 72-500 (72-212A, 3B-NBG Msn 690 et 3B-NBK Msn 595) est introduit en 2002 pour les liaisons inter îles et l'Airbus A319-112 (3B-NBF Msn 1592 et 3B-NBH Msn 1936) sur les vols régionaux et le continent africain. Air Mauritius a été la première compagnie de l'hémisphère sud à utiliser l'A340.

Air Mauritius a lancé son nouvel Airbus A340-313E (3B-NBI Msn 793 et 3B-NBJ Msn 800) vers Londres Heathrow et à Hong Kong en décembre 2006. Le rétrofite de tous les autres Airbus A340-313X de la flotte est effectué en 2007. Air Mauritius a ajouté deux Airbus A330-202 (le premier 3B-NBM Msn 883 livré en novembre 2007, le second est en commande) pour remplacer le B767-23BER à la fin de 2007 et qui seront utilisées pour exploiter des vols sur l'Inde, la Malaisie, Singapour et Perth.

Aujourd'hui, après 40 ans d'activité, le transporteur mauricien propose plus de 25 vols directs vers plusieurs pays européens, asiatiques, africains et régionaux destinations. Air Mauritius contribue activement au développement économique de Maurice. Il investit actuellement dans le but d'atteindre l'objectif qui a été fixé par le gouvernement mauricien de 2 millions de touristes en 2015.



**PHOTOS © Mickael Payet
Terence Li
Jonathan Grondin**



PHOTO COPYRIGHT © MICKAEL PAYET



LE TRAFIC A PLAISANCE

Le trafic à plaisance est très impressionnant comparé aux autres îles des Mascareignes. Une multitude d'appareils privés et commerciaux s'y côtoient.

Le trafic privé entre l'île Maurice et l'Afrique du Sud est assez important, beaucoup d'avions immatriculés ZS-*** passent au dessus de Saint Denis. Le trafic commercial quand à lui est composé de vols réguliers et charter. L'une des dernières compagnies à s'y être installé est Corsair. Le trafic international est composé :

Air Austral (UU/REU)

Air France (AF/AFR)

Corsair (SS/CRL)

Comair (MN/CAW)

Virgin Atlantic (VS/VIR)

British Airways (BA/BAW)

Emirates (EK/UAE)

Malev Hungarian Airlines (MA/MAH)

Air Madagascar (MD/MDG)

South African Airways (SA/SAA)

Eurofly (GJ/EEZ)

LTU (LT/LTU)

Volare Airlines (VE/VLE)

Air Seychelles (HM/SEY)

Travel Service (QS/TVS)

Condor (DE/CFG)

Transaero Airlines (UN/TSO)



**PHOTOS © Mickael Payet
Terence Li
Jordi Steeno**





Vendredi 4 avril 2008, une nouvelle page est écrite dans l'histoire de l'aviation Réunionnaise. En effet le club Papangue ULM a effectué la traversée Réunion – Maurice – Réunion en ULM, onze ans (5 mai 1997) après la première traversée en ULM biplan. Il est 6h15 (et avec un intervalle de cinq à six minutes) quand le premier ULM quitte le tarmac de Roland Garros, avec un temps idéal, pour l'île sœur. Composé de six appareils dont un Fk-Lightplanes FK-14 912S Polaris (F-JMBK), le plus rapide (vitesse max 290KM/h), qui a effectué la traversée vers Maurice en 1h15. Les autres appareils qui ont participé à l'aventure : deux Fk-Lightplanes FK-9 Mk.IV (F-JMBE et F-JMDD), un ULM biplan Fk-Lightplanes FK-12 Comet (F-JMBS), un Flight Design CTSW (F-JXNZ) ainsi qu'un avion de voltige Dyn'aero CR-100 (F-PEJH). La navigation s'est réalisée à l'aide de GPS et c'est entre 7 h 30 et 8 h 30, avant d'atterrir sur la piste de l'aéroport Sir Seewoosagur Ramgoolam que la flotte a survolé Plaisance. Après une nuit dans un grand hôtel de l'île c'est le dimanche 6 avril que le vol retour a été effectué en 1h25. Cet aventure fut un succès total et sera renouveler d'ici la fin de l'année.

REUNION - MAURICE - REUNION EN ULM



L'A380 EN GUADELOUPE

EN PARTENARIAT AVEC

AntillesSpotting 

L'Airbus A380, le plus gros avion commercial du monde a atterri en Guadeloupe.

Il est près de 14h, ce samedi 14 janvier 2006, quand tous les regards se tournent vers le ciel pour l'arrivée de l'A380. L'oiseau blanc, le F-WWDD Msn 4, se pose sur la piste II de Pôle Caraïbes accueilli par la population guadeloupéenne qui s'est déplacée en masse pour l'occasion. Les principales routes ont été bloquées par les automobilistes afin d'être au plus près pour voir l'avion.

Arrivée en provenance de Medellin en Colombie, l'A380 fit un passage non prévu par l'aéroport de la Guadeloupe car il s'agit du seul aéroport des DOM-TOM ayant répondu aux exigences particulières liées à l'accueil

de ce type d'aéronef.

En effet, l'aéroport a élargi ses parkings, renforcé les taxiways mais également prévu l'extension de l'aérogare et de doubler ses satellites au parking A380.

Ainsi, ce passage sur l'île a permis de conclure une série d'essais moteurs « en temps chaud » au niveau de la mer.

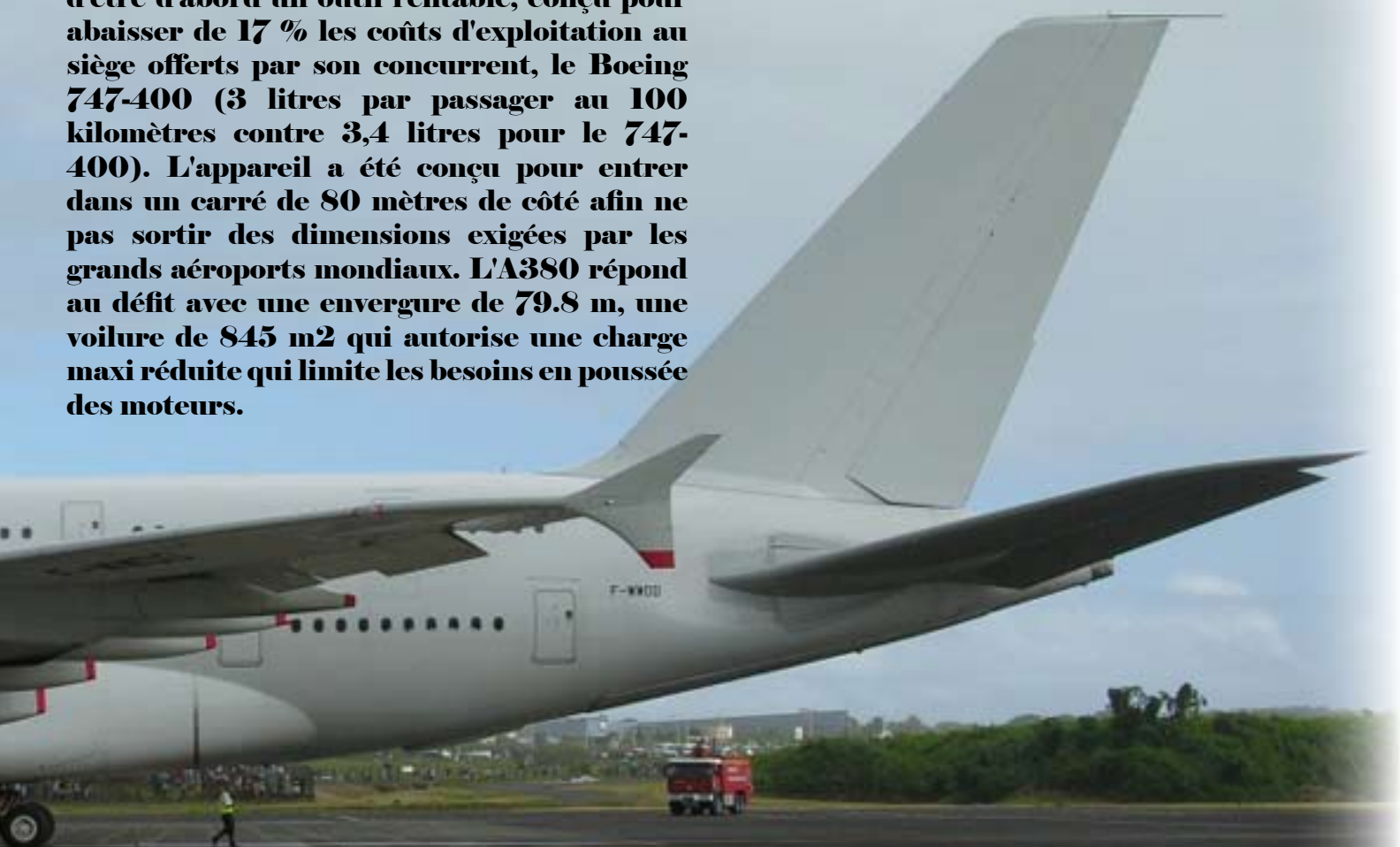
A noter, que l'avion a également fait un passage de quelques minutes à la Martinique pour des raisons de courtoisie et ne pas envenimer le différent Guadeloupe Martinique.



PHOTOS © Cyril Delchaye

L'A380 a donc effectué des essais techniques le dimanche 15 janvier, parmi lesquels trois décollages et atterrissages, avant de quitter l'île le lundi dans la matinée pour Toulouse. L'A380-800, peut accueillir plus de 550 passagers, plus 30 tonnes de fret sur une distance franchissable de 16.000 km. Equipé de deux ponts, l'A380 se doit d'être d'abord un outil rentable, conçu pour abaisser de 17 % les coûts d'exploitation au siège offerts par son concurrent, le Boeing 747-400 (3 litres par passager au 100 kilomètres contre 3,4 litres pour le 747-400). L'appareil a été conçu pour entrer dans un carré de 80 mètres de côté afin ne pas sortir des dimensions exigées par les grands aéroports mondiaux. L'A380 répond au défi avec une envergure de 79.8 m, une voilure de 845 m² qui autorise une charge maxi réduite qui limite les besoins en poussée des moteurs.

Reste à connaître les enjeux économiques pour les DOM après l'annonce de la signature d'A380 pour la filiale de la compagnie réunionnaise.



ANTONOV

DESIGN BUREAU

Le 23 avril dernier Gillot a encore accueilli, pour notre plus grand plaisir, un nouvel avion de conception soviétique. Cette fois il s'agit d'un Antonov An-124-100 Ruslan immatriculé UR-82007 (cn 19530501005/105) d'Antonov Design Bureau. On a pu déjà observer en mai de l'année dernière un autre An-124-100 Ruslan UR-82027 (cn 19530502288/208) de la même compagnie cargo pour transporter vers Madagascar d'impressionnantes turbines. Antonov Airlines (Antonov Design Bureau) est une compagnie cargo basée à l'aéroport de Gostomel Kiev, Ukraine. Elle fonctionne en vols charters internationaux et offre ses services dans le monde. La compagnie a été créée et a commencé ses activités en 1989 en codeshare avec Air Foyle. Les vols charters cargo ont commencé avec un Antonov An-124 à travers le monde entier avant de devenir Antonov Design Bureau et obtenir son propre certificat d'exploitation. La flotte est composée de 11 Antonov An-12, 9 Antonov An-124, 2 Antonov An-22, 1 Antonov An-26, 1 Antonov An-74, 1 Antonov An-225.



**PHOTOS © Mickael Payet
Vincent Timal**



LE TOUR DU MONDE EN HONEY MOONEY



Le 18 avril 2008, s'est posé sur l'aéroport de Pierrefonds un Mooney M20E pas comme les autres immatriculé en Suisse (HB-DVN s/n 807). C'est le Honey Mooney (lune de Miel), nom de baptême de cet appareil qui participe à une magnifique aventure autour du monde qui a commencé en 1991. Ce Mooney M20E a été livré en août 1965 à Kerrville, TEXAS (USA) avec un moteur Lycoming IO-360-A1A de 200 ch. Il a été très vite basé en Suisse avec son immatriculation actuelle. C'est en 1980 que Flemming PEDERSEN a acquis le HB-DVN. Avec des modifications du moteur et des améliorations aérodynamique sur l'appareil, le HB-DVN effectue son premier vol fin décembre 1981 vers Nairobi au Kenya. En 1991 c'est vers la Californie via l'Islande et le Groenland que s'envole le petit coucou. 1996 révision du moteur et le HB-DVN commémore la première traversée de l'Atlantique Sud en 1922 au Brésil. En 2001 premier tour du monde qui débute à Genève le 29 octobre. Il passera entre autre via la Grèce, Barhein, (...), Katmandu, Singapour, (...), Bali, (...), Auckland, (...), Les îles Samoa, (...), Hawaii, (...). En 2005 – 2006, C'est l'Amérique Latine qui est traversé (Brésil, Venezuela, Pérou, (...)). Et depuis 2007 – 2008 c'est le continent africain qui est visité avec des étapes dans notre région (Mayotte, Madagascar, Réunion, Maurice, Rodrigue).

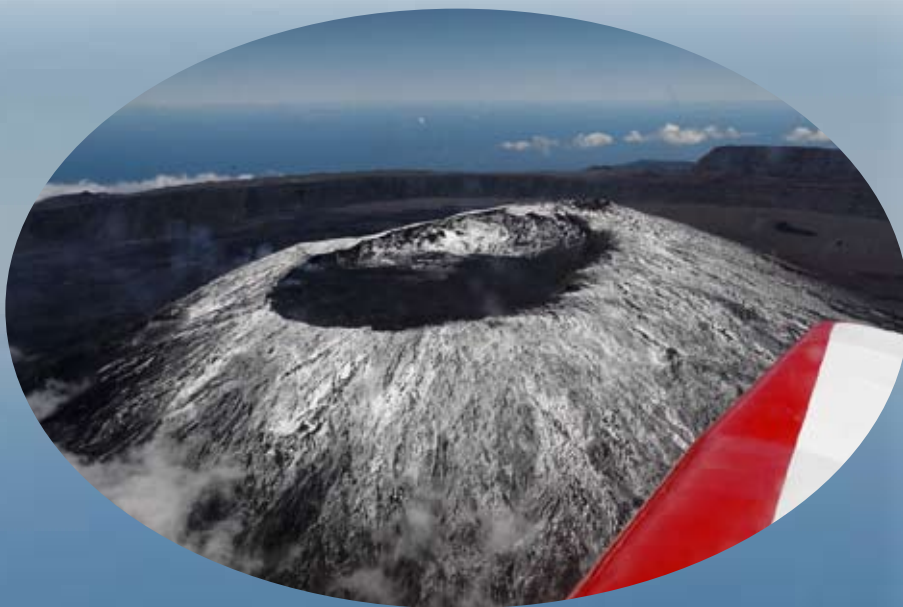
PHOTOS © Jonathan Grondin





**LES PLUS BELLES
PHOTOS IN-FLIGHT**

PHOTOS © Frédéric Caillé





**LES PLUS BELLES
PHOTOS IN-FLIGHT**



PHOTOS © Frédéric Caillé

LES PLUS BELLES PHOTOS IN-FLIGHT

PHOTOS © Frédéric Caillé





L'ATR 72-500

A la fin des années 70, le secteur des avions régionaux de l'ordre de 40 à 100 places intéresse particulièrement les constructeurs, car il est en pleine expansion (surtout aux Etats-Unis) et ne bénéficie que d'appareils dépassés ou inadaptés. L'ATR (Avions de Transport Régional) 72-500, la version allongée de l'ATR 42, a été conçu pour répondre à la demande croissante des compagnies aériennes en termes d'augmentation de la capacité de transport des avions régionaux. L'ATR 72-500, qui a la même section de fuselage, le même cockpit et les mêmes systèmes de base que la série

Le cargo : en plus des ATR42 et 72 passagers, ATR propose depuis 2002, de convertir d'anciens appareils en version cargo. Le premier client était Farnair en Suisse, en juillet 2002 (1 exemplaire). Puis, en octobre 2002, Federal Express a fait connaître son intérêt pour une trentaine d'avions destinés



des ATR 42, peut transporter jusqu'à 74 passagers.

En cabine, ces appareils peuvent être équipés d'un système de divertissement en vol (IFE). Le In-Flight Entertainment (IFE) permet de diffuser des DVD et des CD, de la publicité et tout message provenant des membres de l'équipage.

Les versions cargo : le Quick Change. Ce système permet à une compagnie de faire voler son avion en configuration passager ou cargo, à sa guise. Il lui suffit de retirer ou d'ajouter les sièges de la cabine, lorsqu'elle le désire. Les ATR QC ont été proposés très rapidement dès l'origine, d'autant que les avions bénéficient d'une porte et d'un compartiment cargos avant, utilisable simultanément avec la version passager.

à ses filiales exploitant actuellement des Fokker F27.

Le client a le choix entre conserver la porte cargo d'origine (1,60 m x 1,30 m) ou de faire installer une porte plus large (2,95 m x 1,80 m). La conversion s'accompagne du renforcement du plancher, du remplacement de l'équipement cabine par des structures de manipulation du fret, et la condamnation des hublots.

Les ATR42 peuvent emporter 5,3 tonnes de fret et les ATR72 8,1 tonnes.

**PHOTOS © Vincent Timal
Mickael Payet**



PHOTO COPYRIGHT © VINCENT TIMAL

REPORTER SPOTTING

ATR	42-300	42-500	72-200	72-500
<i>1er vol</i>	16/08/1984	16/09/1994	27/10/1988	19/01/1996
<i>Mise En Service</i>	09/12/1985	10/11/1995	27/10/1989	31/07/1997
<i>Envergure (m)</i>	24,57	24,57	27,05	27,05
<i>Longueur (m)</i>	22,67	22,67	27,22	27,22
<i>Hauteur (m)</i>	7,58	7,58	7,65	7,65
<i>Surface alaire (m²)</i>	54,5	54,5	61	61
<i>Masse à vide (kg)</i>	10.600	11.250	12.500	12.950
<i>Masse maximale (kg)</i>	16.700	18.600	21.500	22.000
<i>Masse maximum à l'atterrissage (kg)</i>	16.400	18.300	21.850	21.850
<i>Fret (kg)</i>	4.600	5.450	7.000	7.050



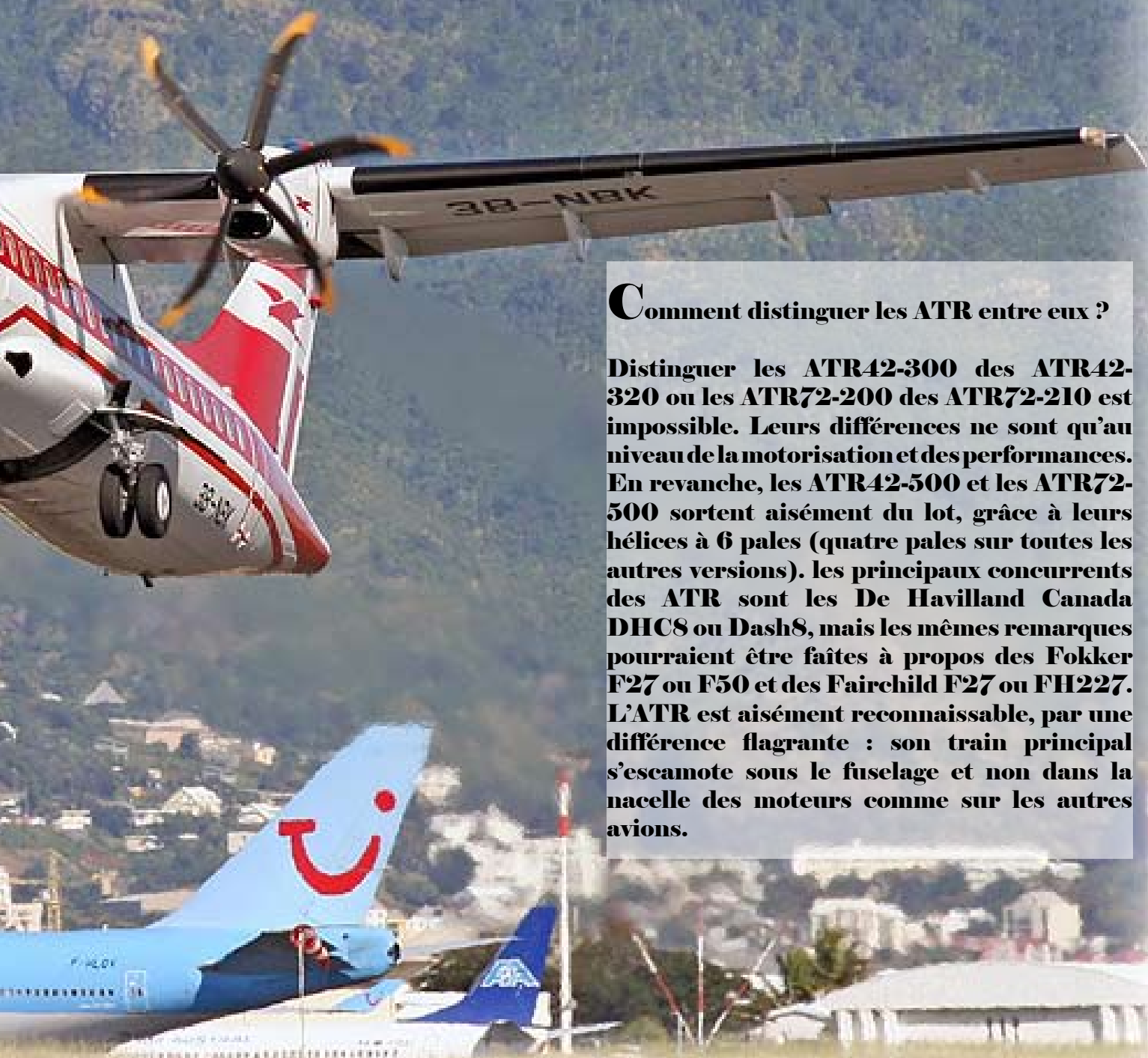
ATR	42-300	42-500	72-200	72-500
<i>2 Moteurs</i>	PWC 120E	PWC 127E	PWC 124B	PWC 127F
	1.340 kW	1.610 kW	1.610 kW	2.052 kW
<i>Masse de carburant (kg)</i>	4.500	4.500	4.500	5.000
<i>Vitesse maximale (km/h)</i>	500	556	526	565
<i>Passagers</i>	48	48	74	74
<i>Plafond pratique (m)</i>	7.620	7.620	7.620	7.620
<i>Autonomie (km)</i>	1.580	1.580	1.600	1.600



PHOTOS © Vincent Timal



PHOTO COPYRIGHT © MICHAEL PATET



Comment distinguer les ATR entre eux ?

Distinguer les ATR42-300 des ATR42-320 ou les ATR72-200 des ATR72-210 est impossible. Leurs différences ne sont qu'au niveau de la motorisation et des performances. En revanche, les ATR42-500 et les ATR72-500 sortent aisément du lot, grâce à leurs hélices à 6 pales (quatre pales sur toutes les autres versions). Les principaux concurrents des ATR sont les De Havilland Canada DHC8 ou Dash8, mais les mêmes remarques pourraient être faites à propos des Fokker F27 ou F50 et des Fairchild F27 ou FH227. L'ATR est aisément reconnaissable, par une différence flagrante : son train principal s'escamote sous le fuselage et non dans la nacelle des moteurs comme sur les autres avions.



REUNION

Le MAG ONLINE SPOTTING

L'ACTUALITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

MAI 2008

AIR AUSTRAL
F-OHSF ATR72-212A Msn 050
Copyright © Vincent Timal



LE MOIS PROCHAIN



CORSAIRFLY

BOEING 747-400

