

REUNION SPOTTING

LE MAG ONLINE

L'ACTUALITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

EN PARTENARIAT AVEC

AntillesSpotting 



BOEING 737
QUICK CHANGE



Lockheed
L-1011-500
Tristar

LES PLUS BELLES
PHOTOS IN-FLIGHT

REUNION SPOTTING
A SINGAPOUR



N°3 MARS 2008



L ' E D I T O



Bonjour à tous, je voudrais tout d'abord vous remercier pour l'intérêt que vous portez à **REUNION SPOTTING MAG** au travers des commentaires du forum **REUNION AVIATION**. Pour ce troisième numéro **REUNION SPOTTING MAG** vous emmène à Singapour pour un petit trip sympa en compagnie de **REUNIONBYSAT**. Il faut noter aussi le partenariat avec nos amis d' **ANTILLES SPOTTING** (www.antillesspotting.com) qui nous feront partager leurs plus belles expériences dans les caraïbes et nous verrons comment évolue les Airbus A320 d'Air France avant leurs mises en service dans l'océan indien. Egalement au sommaire de ce mois de mars 2008 les plus belles photos In-Flight dans l'océan indien, flash back sur le passage sur l'île du mythique L-1011 Tristar et le fameux B737 Quick Change, le premier vol du EC-145 de la Gendarmerie Nationale et quelques surprises.

Bonne lecture ...

FAIRE DE
L'OCEAN INDIEN ...



... LA PLUS BELLE
DES DESTINATIONS

AU SOMMAIRE

EN BREF

AVIENT ILYUSHIN II-76

LE B737 QUICK CHANGE

LES PLUS BELLES PHOTOS IN-FLIGHT

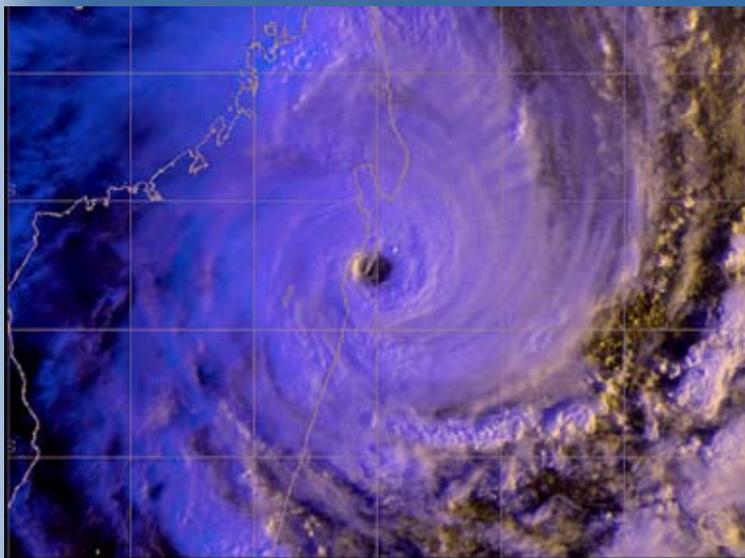
L'EC-145 DE LA GENDARMERIE

L'A320 AIR FRANCE & LES DOM - TOM

REUNION SPOTTING A SINGAPOUR

LOCKHEED L-1011-500 TRISTAR

EN BRIEF



Quelques perturbations ont été provoquées par le passage du cyclone IVAN en formation depuis le 7 février dernier sur le trafic aérien. IVAN, au moment de son intensité maximale, est devenu cyclone tropical intense de 930 hPa avec des rafales enregistrées à 261 km/h (141 Kts) le 16 février. Les routes pour l'Europe ont dû être modifiées avec par exemple au début du phénomène des arrivées via Tananarive et le waypoint UNKIK. Les départs vers l'Europe passaient par les Seychelles via Maurice. Avec ce cyclone quelques compagnies ne fréquentant pas habituellement notre secteur mais Maurice ont survolé Saint-Denis comme Virgin Airways ou Malev. Vous pouvez suivre toute l'actualité cyclonique sur www.mtotec.com et www.meteo.fr/temps/domtom/La_Reunion/



Le 28 janvier 2008, les travaux de la raquette du seuil de la 14/32 ont débuté, fermant totalement cette piste. Les spotters de l'île ont donc une nouvelle fois l'occasion de faire de belles photos rares. Effectivement comme l'ILS de piste 14 est inutilisable, les avions volant se poser à Gillot doivent effectuer une procédure d'approche particulière. L'approche VOR/DME LOC 14 suivi d'une MVI (Manœuvre Visuelle Imposé) sur la piste 12. Les appareils s'alignent sur le localizer 14 et font un superbe virage sur la droite, au niveau du barachois, en final pour s'aligner sur la piste 12.

En février un important dispositif militaire a été mis en place dans l'enceinte du Sir Seewoosagur Ramgoolam International Airport pour le compte des Américains. L'aéroport accueille un Boeing 747 spécial transportant pas moins de 80 passagers, principalement des militaires américains aguerris à des missions spéciales d'intervention rapide en territoires étrangers. Ce dispositif à Maurice s'inscrit dans le cadre de la tournée du président des Etats-Unis, George W. Bush dans cinq pays d'Afrique de la région. Un C-17 est également à Plaisance avec des équipements et accessoires de télécommunications. Peut-être qu'un spotter aura la chance de le photographier. Autre appareil aperçu à Plaisance, un B767-338ER VH-OGU Msn 29118 de la compagnie nationale australienne Qantas.





Enfin ! Et oui enfin il entre dans la base de donnée de **REUNION SPOTTING**. Après l'avoir louper plusieurs fois, le F-RAJA A340-212 Msn 75 de la Cotam a été photographié sur la 12.



Jendredi 21 février, belle surprise à Gillot avec l'atterrissage du vol EK 701 B777-31H Msn 32702 d' Emirates. Suite au mauvais temps sur l'île sœur Emirates ne pouvait pas attendre que la visibilité s'améliore et il a préféré dérouter vers La Réunion pour le plaisir des spotters.



Photos © Mickael Payet



AVIENT ILYUSHIN II-76

Ce début d'année 2008 est décidément riche en nouveauté pour les spotters de La Réunion. Le 6 février dernier un magnifique Ilyushin Il-76TD a effectué un court transit à Gillot. Il s'agit du EW-263TH qui vole pour la compagnie AVIENT (SMJ/Z3). Créé en 1993 à Harare au Zimbabwe, Avient a débuté ses opérations en effectuant des vols humanitaires au Rwanda et la lutte d'incendie de forêt en Afrique du sud. En 1996 Avient fit l'acquisition de deux Boeing 707 et McDonnell Douglas DC8-55 en ACMI (Aircraft, Crews, Maintenance, Insurance) pour répondre à la forte demande de l'export vers l'Europe et l'élevage pour l'extrême-orient. 1997-2000 c'est l'Ilyushin Il-76 qui entre en service toujours pour satisfaire une forte demande en cargo. 2002 c'est un L1011-100 passager converti en cargo pour effectuer la liaison Lagos et Entebbe. En octobre 2004 c'est l'arrivée du premier DC10-30CF Z-ARL Msn 47907. En 2005 Avient effectue des vols hebdomadaires dans 7 pays africain. En septembre 2006 second DC10-30CF Z-AVT Msn 46590 et du Z-ALT Msn 47818 en juin 2007. Avient propose aussi chaque année des vols de support logistique en Antarctique et sa région pour les expéditions et recherches scientifiques.



Les dimensions de l'Ilyushin 76

Envergure	50,50 m (165 ft 8 in)
Longueur	46,59 m (152 ft 10 in)
Hauteur	14,76 m (48 ft 5 in)

De conception soviétique et conçu à l'origine pour une utilisation militaire, l'Ilyushin Il-76, surnommé « Candid » a été conçu pour remplacer le turboprop An-12. Développé en 1967, le premier vol fut exécuté le 25 mars 1975

et la production en série débuta en 1975 et c'est Aeroflot qui reçut le premier exemplaire civil. Les versions civiles sont l'Il-76T qui possède quatre moteurs Aviadvigatel D30KP turboprop de 117,7 kN (26455 lb), l'Il-76TD l'équivalent à la version militaire Il-76MD, l'Il-76TD-90VD qui lui possède quatre Aviadvigatel PS-90 de 156,9 kN (35275 lb). L'Il-76TF et l'Il-76P la version « Canadair ». Les versions militaires, Il-76D, Il-76M, Il-76MD, Il-76MD-90, Il-76MF version plus longue de 6 mètres emportant jusqu'à 60 tonnes de charge, Il-76PP, Il-76MKI version tanker de l'Indian Air Force, Il-76 Phalcon Version AWACS de l'Indian Air Force et pour finir la version AWACS chinoise le KJ-2000.



Flotte En Service

Immat	Type	MSN
Z-ARL	DC10-30CF	47907
Z-AVT	DC10-30CF	46590
Z-ALT	DC10-30CF	47818
EW-263TH	IL-76TD	?



LE B737 QUICK CHANGE

En juin 2005, le F-ODZZ B-737-39M Msn 28898 quittait définitivement Saint-Denis pour Paris et rejoindre Europe Airpost (ex Aéropostale) sous sa nouvelle immatriculation F-GIXT. **REUNION SPOTTING MAG** revient sur ce B737-300 un peu particulier qui a permis de désenclaver Mayotte en augmentant la capacité en fret vers l'archipel des Comores, Maurice et ainsi optimiser sa flotte régionale.

Le « Zulu Zulu », troisième Boeing 737 d'Air Austral, est arrivé en juillet 1997 sur l'île en version Quick Change. C'est la société PEMCO, pionnier et leader dans la conception et la transformation de B737 en cargo, qui est en charge de modifier les B737-300/400 en version « Full Freighter », « Quick Change » ou « Combi ».

Depuis 40 ans PEMCO World Air Services a transformé plus de 300 appareils en « Passenger to Cargo » ou QC (Quick Change) sur plus d'une vingtaine de model. Maintenant, PEMCO propose 5 configurations différentes de cargo sur les appareils de seconde génération 737-300/400.



Suivant la version souhaité par la compagnie, PEMCO procède à une modification importante de la cellule de l'avion et de la cabine pour les versions Full Freighter et Quick Change en ajoutant une porte cargo (140" x 86.5") à l'avant gauche du B737 et de l'installation de rails et de plus de 50 fixations pour les palettes (cargo ou sièges) et containers sur la version -300.

Généralement les compagnies, qui possèdent des QC, utilisent ces avions en version « pax » le jour et « cargo » la nuit. Il faut environ 30 minutes pour passer d'une version à l'autre. Le QC peut contenir 8 containers ou palettes (88" x 125" ou 88" x 108") en version cargo et transporter jusqu'à 147 passagers en version commerciale. La version Full Freighter du -300 peut lui contenir 9 containers ou palettes avec une charge maxi de 42,500 Lb.

Sur le B737-400 le Full Freighter peut charger 10 containers et 9 dans sa version QC. Autre option du -400 le Combi qui associe 4 containers ou palettes pour une charge de 24,000 Lb et 72 passagers sur le même vol.



Autre Quick Change, le F-GIXG B737-382QC de la compagnie Axis Airways, aperçu à Gillot.





LES PLUS BELLES PHOTOS IN-FLIGHT







**LES PLUS BELLES
PHOTOS IN-FLIGHT**

LES PLUS PHOTOS

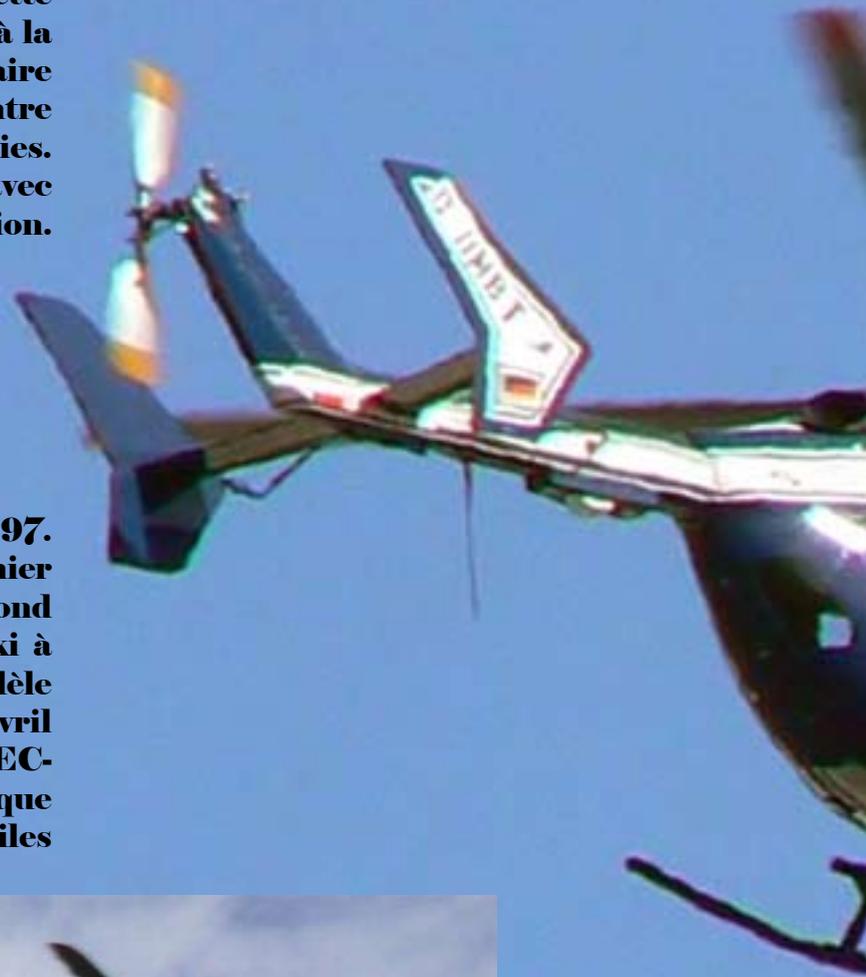


US BELLES IN-FLIGHT



L' EC-145 DE LA GENDARMERIE

Voici donc les toutes premières images de **REUNION SPOTTING MAG** du tout nouvel appareil de la Gendarmerie Nationale le EC-145 qui est arrivée dans un B744BCF d'Air France. Encore sous son immatriculation d'usine D-HMBT (F-MJBO), l'EC-145 vient d'exécuter ses premiers vols d'essais sur l'île. Programmé pour remplacer, après 30 ans de loyaux services, l'Alouette III de la section aérienne de la gendarmerie (SAG) d'ici fin avril. L'Alouette III finira sa carrière à Lyon avant de finir à la marine. L'EC 145 est un bimoteur utilitaire léger développé conjointement entre Eurocopter et Kawasaki Heavy Industries. Il peut transporter jusqu'à 9 passagers avec 2 membres d'équipage, selon la configuration. L'hélicoptère est commercialisé pour le transport de passagers, les entreprises de transport, des services médicaux d'urgence (SMU), recherche et sauvetage, etc ... Initialement appelé le BK 117 C-2, l'hélicoptère a été sélectionné par l'armée française et la sécurité civile pour les missions de secours aérien, en décembre 1997. La première BK 117 C-2 a achevé son premier vol à Donauwörth, le 12 juin 1999 et un second avion a été construit à l'usine de Kawasaki à Gifu. Eurocopter a dessiné le nouveau modèle de l'EC-145 avec le troisième prototype en avril 2000 et a été certifié en décembre 2000. L'EC-145 a été présentée au Salon de l'aéronautique de Paris en 2001 et plus de commandes civiles ont suivi. L'EC-145 est motorisé par deux Turbomeca Arriel 1E2 turbine. Ses dimensions, 13 m de long, 3,95 m de haut et 2,4 m de large. Avec une masse maxi au décollage de 3585 Kg (7,905 Lb) et il peut voler jusqu'à 268 km/h (145 kts). L'EC-145 est équipé d'un glass cockpit (MEGHAS).





D-HMBT EC-145 © Chetak & Mickael Payet



L'A320 AIR FRANCE & LES DOM-TOM

On a appris depuis quelques mois l'arrivée sur le réseau régional de l'Océan Indien de deux A320 d'Air France en 2008. **REUNION SPOTTING MAG**, en partenariat avec **ANTILLES SPOTTING**, s'est intéressé aux liaisons des A320 Air France existantes aux Caraïbes.

Depuis le mois de novembre 2007, Air France propose trois nouvelles destinations sur son réseau régional Caraïbes : Paramaribo, Saint-Domingue et Saint-Martin (Princess Juliana). Le réseau régional Caraïbes qui comprenait les escales de Cayenne, Fort-de-France, Miami, Port-au-Prince et Pointe-à-Pitre, est aujourd'hui desservi par deux Airbus A320 d'une capacité de 171 sièges et équipés des cabines Alizé et Tempo. Après l'introduction en mai 2006 des Boeing 777-300ER de dernière génération sur les vols transatlantiques entre la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et Paris, Air France affirme une fois de plus son engagement dans la zone Caraïbes en doublant son offre régionale. Ces nouvelles liaisons permettront de développer les possibilités de correspondance de et vers l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud et l'Europe et renforceront encore davantage l'offre du groupe AIR FRANCE



AntillesSpotting 



KLM et de l'alliance **SkyTeam** sur ces marchés. Les rotations sont l'Amérique du sud avec Paramaribo, aéroport Zanderij International, desservi 2 fois par semaine en direct au départ de Cayenne. Aux Antilles, Saint Domingue, aéroport Las Americas, desservi 1 fois par semaine (2 fréquences au départ de Pointe-à-Pitre). Saint Martin, aéroport Juliana, desservi 3 fois par semaine. En plus de ces trois nouvelles destinations, Air France étudie l'opportunité d'en ouvrir d'autres, en particulier Panama.

Air France renforce les dessertes sur Miami et passe de 3 à 4 fréquences hebdomadaires (7 fréquences au départ de Pointe à Pitre), Port-au-Prince passe de 3 à 4 fréquences hebdomadaires (7 fréquences au départ de Pointe à Pitre), Pointe-à-Pitre passe de 7 à 9 fréquences hebdomadaires, Fort-de-France passe de 7 à 9 fréquences hebdomadaires.

1947 - 2007 : Air France fête ses 60 ans de présence aux Antilles et en Guyane.

Le réseau régional d'Air France a été créé en août 1947. En 1967, la Caravelle est mise en ligne et le réseau régional s'étend jusqu'à Miami via Pointe-à-Pitre, San Juan et Saint-Martin. 1970 voit la création d'Air Guadeloupe qui renforce et complète les dessertes de proximité assurées jusque-là par la compagnie nationale. Air France participe à 45 % du capital d'Air Guadeloupe. Le centre régional d'entretien de Pointe-à-Pitre est créé la même année. La modernisation du réseau se poursuit de manière continue avec l'arrivée en 1973 du

Délivré le 10 juillet 2001 à Air France, il est quasi-immédiatement intégré au réseau régional Caraïbes après avoir effectué quelques vols de style « navette ». Le second F-GKXG A320-214 Msn 1894. Délivré le 21 janvier 2003, l'avion ne sera pas utilisé avant le 19 juillet 2004, Air France préférant le stocker. L'avion sera affecté à l'aéroport de Paris-Orly même si quelques rares fois, il fera des vols au départ de Paris-CDG selon les besoins de la compagnie.



En parallèle, la compagnie Air Caraïbes a également intégré un ERJ190 (F-OSUD) dans sa flotte afin de remplacer l'ERJ175 (F-OFLY) pourtant arrivé 1 an auparavant.



Boeing 737, en 1980 du Boeing 727, en 1991 du Boeing 737-300 et en 2001 de l'A320. En 2007, le réseau régional dessert, du Nord au Sud : Miami, Port-au-Prince, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Cayenne. En novembre 2007 Air France renforce son réseau régional en mettant en ligne un deuxième A320 et en ouvrant 3 nouvelles destinations. Les deux avions en service aux Antilles sont des A320. Le premier F-GKXC A320-214 Msn 1502

Par conséquent, la compagnie régionale dessert en plus de Belém au Brésil, Paramaribo au Venezuela, renforçant ainsi sa présence en Amérique du Sud. Aussi, afin de renforcer la concurrence vis-à-vis d'Air France, la compagnie a prévu l'achat de nouveaux ATR72.

Air Antilles Express, actuellement composée de 2 ATR42, essaye également de se positionner et se renforcer sur l'axe Fort-de-France / Pointe-à-Pitre / Saint-Martin en achetant également deux ATR.



Pour ceux qui ont la possibilité d'écouter la fréquence de la tour de Gillot, on peut entendre certaines compagnies qui malheureusement ne font que transiter par La Réunion. Les plus connus sont Singapore Airlines (SQ/SIA, Callsign : Singapore), Qantas (QF/QFA, Callsign : Qantas), South African Airways (SA/SAA, Callsign : Springbok), Malaysia Airlines (MH/MAS, Callsign : Malaysian), Comair (MN/CAW, Callsign : Comair), Cathay Pacific (CX/CPA, Callsign : Cathay) et dernièrement on a entendu sur la fréquence la compagnie russe Transaero Airlines (UN/TSO, Callsign : Soviet) qui effectue la liaison SVO – MRU – JNB. Les points d'entrées et de sorties de la zone sont principalement les waypoints GERAG et SOBAT.



OVER HEAD SDG VOR



Photos © Mickael Payet

REUNION SPOTTING A SINGAPOUR

Lors d'un voyage en Asie, **REUNION SPOTTING** MAG vous fait partager une petite séquence de spotting à Singapour. Singapour est un pays insulaire situé à l'extrémité sud de la péninsule malaise. Elle se trouve 137 kilomètres (85 miles) au nord de l'équateur, au sud de la Malaisie et dans le nord de l'Indonésie. D'une superficie de 704,0 km² (272 sq mi), il est un des rares villes états dans le monde et le plus petit pays d'Asie du Sud-Est. Singapura Le nom vient du mot malais singa ("lion") et pure ("ville"). La Compagnie britannique des Indes orientales établit un comptoir commercial sur l'île en 1819. Elle a été occupée par les Japonais pendant la Seconde Guerre mondiale. Singapour revient à la domination britannique en 1945. Singapour devint un État autonome au sein de l'Empire britannique en 1959. Elle a déclaré unilatéralement l'indépendance de la Grande-Bretagne en août 1963, elle a fusionné avec Malaya, Sabah et Sarawak pour former la Malaisie. Moins de deux ans après la dissolution de la fédération elle est devenue une république indépendante, le 9 août 1965.



BOAT QUAYS SINGAPOUR © Vincent Timal



Singapore Changi Airport (SIN/WSSS) est une importante plaque tournante en Asie, en particulier dans la région de l'Asie du Sud, et est le principal aéroport de Singapour. Situé dans Changi sur 13 km² (5,0 sq mi). L'aéroport est exploité par l'Autorité de l'aviation civile de Singapour (CAAS), et le siège de Singapore Airlines, Singapore Airlines Cargo, SilkAir, Tiger Airways, Jetstar Asia Airways, Valuair et Jett8 Airlines Cargo. Elle constitue une importante plaque tournante pour Garuda Indonesia et Qantas. En juin 2007, il y a environ 4186 vols hebdomadaires opérés par 81 compagnies aériennes pour plus de 185 villes dans 58 pays. Un important contributeur à l'économie de Singapour, 13000 personnes sont employées à l'aéroport. En 2007, l'aéroport a traité un record avec 36,7 millions de passagers, soit une augmentation de 4,8% sur l'exercice 2006, ce qui le place au 22eme rang mondial et le cinquième en Asie par le trafic voyageurs. En plus d'être une importante plaque tournante du trafic de passagers, l'aéroport est l'un des aéroports de fret les plus actifs dans le monde, avec 1,89 millions de tonnes de marchandises en 2007.





Le gouvernement avait deux options: étendre l'actuel aéroport de Paya Lebar ou construire un nouvel aéroport à un autre endroit. Après de longues études, il a été décidé en 1972 de garder l'aéroport de Paya Lebar. Des plans ont été créés pour la construction d'une deuxième piste et d'un vaste réaménagement et l'agrandissement de l'aérogare passagers. Un an plus tard, les plans sont revus à la baisse en raison de la crise pétrolière de 1973. Il a commencé en juin 1975. Il a fallu combler une superficie importante de marais, de terre et le fond marin pour la construction. Tous ces travaux ont été achevés en mai 1977. Depuis le Terminal 1 a commencé ses activités le 1er juillet 1981, il a subi une importante rénovation qui a coûté 170 millions de SGD et a été achevée en 1995. Le terminal 1 possède 29 passerelles et une capacité annuelle de 21 millions de passagers. Les opérations dans le terminal 2 ont commencé le 22 novembre 1990 et le terminal a été officiellement inauguré le 1er juin 1991.

Terminal 2 a reçu un lifting qui s'élève 240 millions de SGD. Terminal 2 possède 35 passerelles et dispose d'une capacité annuelle de 23 millions de passagers. Le Terminal 3, qui est prévu pour s'achever en 2008, coûte 1,75 milliards SGD et aura une capacité annuelle de 22 millions de passagers ce qui porte le total de l'aéroport Changi de la capacité de traitement (y compris Budget Terminal) à 70 millions de passagers par an. Il se distingue avec un éclairage naturel, des vues externes, de nombreux systèmes automatisés uniques de lucarnes qui permettent à la lumière naturelle d'entrer dans l'aérogare 3. Le Budget Terminal est inauguré le 26 mars 2006. Avec 25000 m² composé de 2 bâtiments adjacents unique, d'étages de départ et d'arrivée. Le budget du terminal comprend 10 portes d'embarquement, 18 comptoirs d'enregistrement, et 3 tapis arrivés des bagages. Le terminal dispose d'une capacité de traitement d'environ 2,7 millions de passagers.

SINGAPORE AIRLINES

Singapore Airlines (SQ/SIA) créé en 1947 (à l'époque Malaysian Airways) est la compagnie aérienne nationale singapourienne, basée à l'aéroport de Changi, elle est considérée comme une des meilleures et des plus grandes du monde depuis quelques années. La compagnie a été élue Compagnie de l'Année au World Airlines Awards de Skytrax, devant Thai Airways et Cathay Pacific. Elle est membre de la Star Alliance et dessert 64 villes dans 35 pays à travers tous les continents excepté l'Amérique du Sud. La compagnie possède plusieurs compagnies filiales. Silk Air, qui effectue les vols régionaux principalement à destination de la Chine, la Malaisie et l'Indonésie. Singapore Airlines Cargo pour le fret et possède aussi une part de 49 % chez Tiger Airways, une compagnie aérienne low-cost également basée à Singapour. Le Groupe Singapore Airlines (SIA Group), composé de Singapore Airlines, Silkair et Singapore Airlines Cargo est la plus grande compagnie aérienne du monde par la capitalisation boursière, ayant dépassé Southwest Airlines en 2006, et se trouve dans les 15 premiers rangs en terme de revenu par passager et par kilomètre parcouru.





Les premiers Boeing 777-200 avaient été commandé en vue de remplacer les Airbus A340-300 Le geste avait été assez mal vu par Airbus puisque ses A340-300 n'avaient été délivré flambants neufs que quelques années plus tôt à Singapore Airlines et se sont vus rapidement remplacés par la compagnie. D'ailleurs 2 des 17 Airbus A340-300 délivrés à Singapore Airlines n'ont jamais volé pour la compagnie et ont été immédiatement revendus à Boeing Aircraft Holding Company, qui en échange leur fournissait des Boeing 777-200.

Le groupe était la 8e plus grosse compagnie aérienne asiatique en terme de passagers servis en 2006, et 8e mondialement pour ce qui est du transport passager international. Singapore Airlines a effectué le premier vol commercial de l'Airbus A380 le 25 octobre 2007, à destination de Sydney (Australie).



Les sièges du vol se sont vendus sur eBay et l'argent sera redistribué à des œuvres caritatives. La flotte de Singapore Airlines est l'une des plus jeunes du monde avec un âge moyen de 6,6 ans. Toutefois, la flotte est en cours de renouvellement et les Boeing 747 sont continuellement remplacés par des Boeing 777-300. La flotte est actuellement constituée d'uniquement 4 types principaux d'appareil. Des Boeing 747 (Megatop) avec 33 appareils, des Boeing 777-200/300 (Jubilee) avec 69 appareils, des Airbus A340-500 (Leadership) avec 5 appareils et 2 Airbus A380-841 (9V-SKA, 9V-SKB). Singapore Airlines est la compagnie qui opère le plus de Boeing 777 au monde avec ses 69 appareils de ce type. Une fois tous les Boeing 777s délivré, leur nombre sera de 77 appareils.

Le premier Boeing 777-300ER est entré au service de la compagnie le 5 décembre 2006 sur la liaison Singapour - Paris. L'appareil, qui a été commandé en 19 exemplaires, s'est vu dotée du nouvel aménagement de la classe économique, business, et première. Les nouveaux aménagements équiperont les futurs avions de la compagnie, à savoir le Boeing 787 et l'Airbus A350. Singapore Airlines pense à convertir les Airbus A340-500 en Business Class uniquement, puisqu'ils effectuent des liaisons ultra longues et la clientèle principale est du domaine des affaires.

Lockheed L-1011-500 TriStar

Tous les spotters de La Réunion se souviennent du fameux Lockheed L1011-500 TriStar. **REUNION SPOTTING MAG** revient sur cet événement de l'année 2004 avec le leasing de deux TriStar des compagnies charters portugaises Yes Linhas Aereas Charter (YY/YSS) et Euro Atlantic Airways (MM/MMZ). Yes Air Charter, qui a cessé ses activités en avril 2006, était venu avec le CS-TMX un L-1011-500 Msn 1206. Le CS-TMX est actuellement stocké à Lisbonne. Son premier vol fut effectué le 21 septembre 1981 sous les couleurs d'Air Canada (C-GAGG). Euro Atlantic Airways, qui est toujours en activité, était venu à Gillot avec le CS-TEB L-1011-500 Msn 1240. Avec deux B757-200, un B767-300 et un L-1011-500 TriStar, Euro Atlantic Airways parcourt la planète pour des tours opérateurs ou d'autres

compagnies (Air Bourbon et Air Austral pour la RUN). La compagnie charter a été fondée le 25 août 1993 sous le nom de Air Zarco puis Air Madeira jusqu'au 17 mai 2000 avant de devenir Euro Atlantic Airways. Le CS-TEB effectua son premier vol le 8 mars 1983 pour TAP Air Portugal sous la même immatriculation.



Le Lockheed L-1011-500 TriStar est un avion long courrier de petite taille. Avec une capacité maximale de 330 passagers la version 500 peut parcourir 11260 Km (6100 nm) soit 2000 Km de plus que son prédécesseur le L-1011-200. Il est propulsé par trois moteurs Rolls-Royce RB211-524B ou 525B4 de 222,4 Kn (50000 Lb). Lancé en août 1976, le L-1011 TriStar innove dans sa conception avec une dérive et le moteur N°2 intégrés dans le fuselage. Il est parmi les premiers appareils à être équipé d'auto-brakes et d'auto manettes.

Le Premier TriStar 500 est sorti le 16 octobre 1978 et en service commercial chez British Airways en May 1979. En décembre 1982 la RAF (Royal Air Force Britannique) transforme six TriStar 500 de la compagnie British Airways en Tanker Transporteur combinant une version cargo de 45385 Kg de fûel permettant en vol.



PHOTO COURTESY OF MICHAEL BAYET

BRUNO SPOTTING



REUNION SPOTTING

Le MAG ONLINE

L'ACTUALITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

MARS 2008

Yes Linhas Aereas Charter
CS-TMX L1011-500 TrisStar Msn 1206
Copyright © Vincent Timal



110.30

GL-87

110.30

110.30

110.30

110.30

1-301

1-301

LE MOIS PROCHAIN



Welcome to
ST. MAARTEN



BOEING 747-200