

# REUNIONS SPOTTING

LE MAG ONLINE

L'ACTUALITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

F-OZSE  
EUGENE DAYOT



**BOEING 737**

**AS-565SA  
PANTHER**



**N°9 SEPTEMBRE 2008**

# EDITOTRIAL



Bonjour à tous,

**N**ouveau numéro de **REUNION SPOTTING MAG**, le magazine des spotters de l'Océan Indien. L'évènement de ce mois de septembre est bien évidemment l'arrivée du nouveau ATR72-500 d'Air Austral F-OZSE « Eugène Dayot ». **REUNION SPOTTING MAG** retrace pour vous ce magnifique vol de convoyage. Egalement **REUNION SPOTTING MAG** passe en revue les derniers ULM de l'île avec entre autre le Pipistrel Sinus. Petit descriptif du formidable hélicoptère Panther de l'armée française ainsi que le plus connu des moyens courrier de la région le Boeing 737.

Bonne lecture ...

*Reunion Spotting Mag*



# **AU SOMMAIRE**

**LA PHOTO DU MOIS**

**ZS-NKR**

**NOUVEAUX ULM**

**DEUX B767-300 AIR MADAGASCAR A GILLOT**



**F-OZSE EUGENE DAYOT**

**AS 565SA PANTHER**

**MAYOTTE EN IMAGES**

**BOEING 737**

**LES PLUS BELLES PHOTOS IN-FLIGHT**

# LA PHOTO DU MOIS



**PHOTOS © Mickael Payet**

**C**oucher de soleil sur l'Airbus A340-212 F-RAJB Msn 81 de la Cotam à Gillot (FMEE/RUN)



# ZS-NKR Piper PA-30-160 Twin Comanche



**L**e 18 août dernier, **REUNION SPOTTING MAG** a eu le plaisir de voir transiter sur le tarmac pour refueler, un petit avion sud africain en provenance de l'île Maurice pour Durban. Il s'agit d'un Piper PA-30-160 Twin Comanche ZS-NKR Msn 30-740. Construit dans les années 60 sur la base du mono moteur Piper PA-24, le PA-30 est un bimoteur équipé de Lycoming IO-320-B1A de 120 Kw (160hp). Possédant un taux de montée de 1000 ft/min, il peut parcourir jusqu'à 2190 km à une altitude de 18600 ft et une vitesse de croisière pouvant atteindre 200 kt. Il existe plusieurs versions du PA-30 Comanche. La version originale sur la base d'un PA-24 avait deux moteurs Lycoming IO-320-B1A montés sur nacelles, incluant des options comme des boots de dégivrage, des réservoirs de carburant séparés pour chacun. Le PA-30 Twin Comanche B quant à lui possède un troisième window supplémentaire et peut accueillir en option 5 à 6 sièges. Le PA-30 Twin Comanche C, possède un nouveau cockpit. Et enfin le PA-39 Twin Comanche qui possède deux moteurs Lycoming de 200 hp. Le PA-30 fut remplacé par le PA-39 Twin Comanche.

**PHOTOS © Mickael Payet**



ac de l'aéroclub Roland Garros  
it d'un Piper PA-30-160 Twin  
per PA-24 Comanche, le PA-30  
monter de 1460 ft/min le PA-30  
atteindre 330 km/h (178 kts).  
avec deux moteurs Lycoming IO-  
irs supplémentaires de 120 gal  
e de chaque côté de la cabine et  
30-200 Twin Comanche B qui  
anche C/R dans les années 70.





**O**n connaît déjà le Lightplanes FK-9 Mk.IV mais beaucoup moins le PIPISTREL SINUS. Conçu en 1994 par la société slovène Pipistrel à Ajdovscina. Le Sinus Avec 210 km/h en palier pour 46 CV (Rotax 503) et 200 km/h à 40% de puissance avec le Rotax 912, le Sinus est avec le Virus, l'ULM le plus rapide à puissance égale. En palier et plein gaz, le Sinus 912 dépasse déjà les 250 km/h. Pour parcourir 1000 km au FL75 avec le 912 à 200 km/h sans vent, il ne vous faudra que 31 kg d'essence sans compter la réserve. Le Sinus décolle et atterrit en moins de 100 mètres. La version tricycle est équipée d'un amortissement hydraulique à l'avant limitant le rebond qui est très appréciable sur terrain chaotique. Sa robustesse explique l'augmentation du poids. La version train tricycle peut être aussi équipée en option des roues brosses. Le Sinus est construit en carbone, verre et kevlar et cette fabrication high-tech pratiquée pour les planeurs les plus performants, lui confère une solidité à toutes épreuves (testé à rupture à +/- 11,2 G à pleine charge). Les ateliers composites ont acquis leur savoir-faire et leur technologie en fabriquant des planeurs certifiés.

# NOUVEAUX ULM

PHOTOS © Yves Jacquemin



# DEUX B767-300 AIR MADAGASCAR A GILLOT

PHOTOS © Vincent Timal





**S**uite un a problème technique du tout dernier **B767-3Y0ER 5R-MFJ Msn 26200** d'Air Madagascar, le vol **MD010** n'a pas pu effectuer la rotation **REUNION (RUN) - BANGKOK (BKK)**, c'est donc le second **B767-383ER 5R-MFG Msn 25088** de la compagnie malgache qui l'a effectué, l'occasion pour **REUNION SPOTTING MAG** d'immortalisé le **25 août 2008** cet événement qui restera rare, la présence à **Gillot** des deux **B767-300** d'Air Madagascar en même temps.

# F-OZSE EUGENE DAYOT



**P**arti de Toulouse Blagnac (LFBO/TLS) le 2 août dernier et après presque 56 heures, le tout nouvel ATR 72-212A F-OZSE Msn 813 (Eugène Dayot) s'est posé à Gillot le 4 août à 12h11 local. Ce vol de convoyage c'est donc réalisé sur 3 jours et en plusieurs étapes. Premier jour et première étape entre Toulouse Blagnac (LFBO/TLS) et l'aéroport international de Malte (LMML/MLA) en 3h20 de vol puis seconde étape en route vers l'Egypte et l'aéroport international d'Aswan (HESN/ASW) environ 5h15. Deuxième jour et troisième étape, L'ATR 72 quitte l'Egypte et vol en direction du Kenya et l'aéroport international Jomo Kenyatta de Nairobi (HKJK/NBO) en 7h00. Dernière étape du second jour en 3h50 entre le Kenya

**PHOTOS © Vincent Timal**



**et l'aéroport international de Mayotte Dzaoudzi Pamandzi (FMCZ/DZA). Troisième et dernier jour de ce superbe vol de convoyage avec l'étape finale entre l'île aux parfums et Gillot (FMEE/RUN) en 3h20. Le F-OZSE, dernière génération d'ATR 72 (voir RSM mai 2008), est donc le second appareil de ce type de la compagnie réunionnaise après le F-OHSF entré en service en 2000. Il va contribuer au développement du trafic régional en renforçant les rotations entre l'aéroport de Gillot et de Pierrefonds (FMEP/ZSE) ainsi qu'une augmentation quotidienne des mouvements entre La Réunion et l'île Maurice sans oublier Madagascar. Baptisé Eugène Dayot (1810-1852), nom du célèbre poète réunionnais, mort de la lèpre et qui a joué un rôle important dans l'évolution**



**P**etite particularité, à la différence du F-OHSF, le F-OZSE possède un poste de pilote de couleur bleu ...

**PHOTOS © Mickael Payet  
& Vincent Timal**

**de la société réunionnaise à une époque particulièrement difficile. Le F-OZSE offre le plus haut niveau de confort aux passagers dans sa catégorie avec l'installation de la vidéo qui permet la diffusion de magazines et de programmes lors des vols régionaux.**





F-02SE



- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

Keyboard with numeric keypad and function keys.



# REUNION SPOTTING

Le MAG ONLINE

L'ACTUALITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

SEPTEMBRE 2008

AIR AUSTRAL  
F-OZSE ATR72-212A Msn 813

"Eugène Dayot"  
Copyright © Vincent Timal

# AIR AUSTRAL



PHOTOS © Mickael Payet

# ATR 72-500

# REUNION SPOTTING



LE SITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

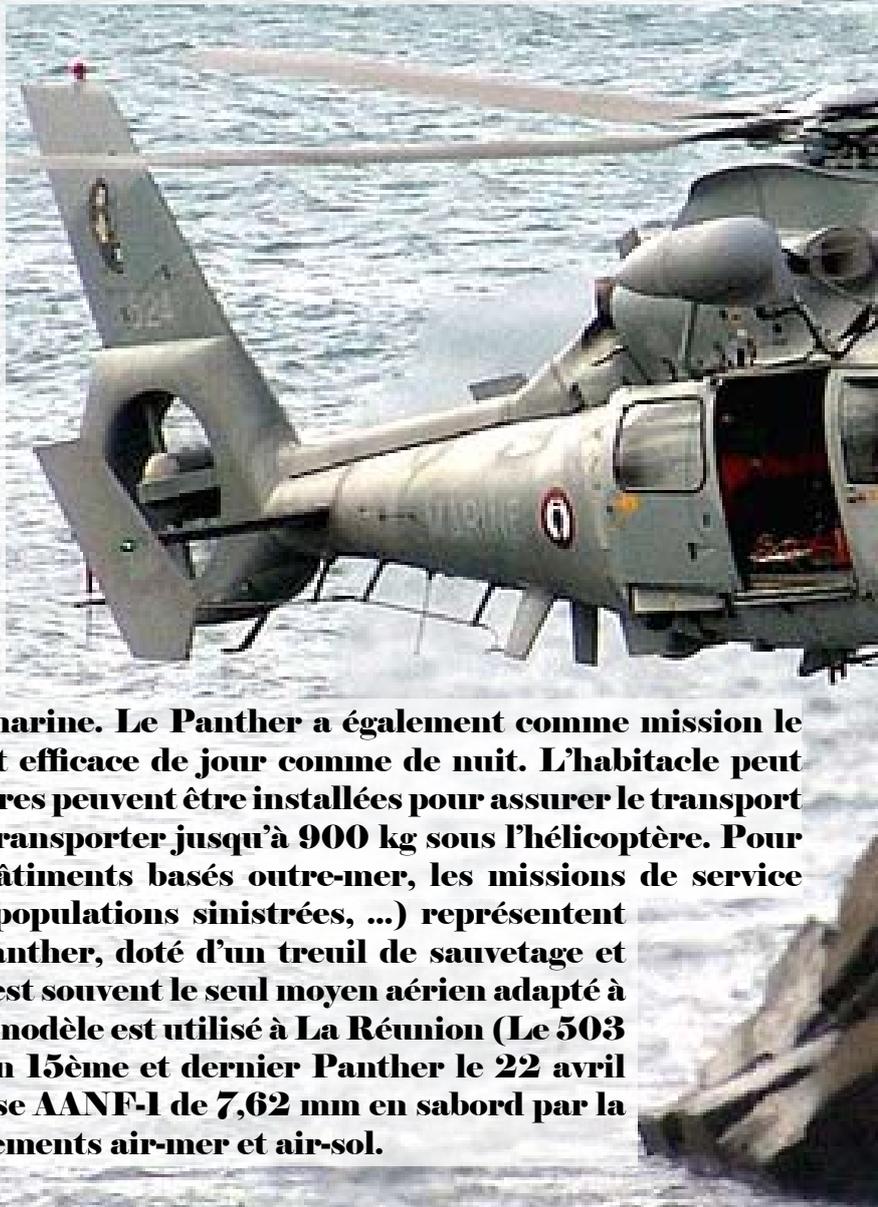
[WWW.RUNAVIATION.NET](http://WWW.RUNAVIATION.NET)

# AS 565SA PANTHER

**Le AS-365N Dauphin 2 est l'hélicoptère de chez Eurocopter le plus efficace et le plus largement utilisé dans les services médicaux d'urgence (EMS), la police, les médias, dans la recherche et de sauvetage dans le monde entier. Cet hélicoptère de taille relativement imposante, emportant une douzaine de passagers (entre 10 et 15 selon ses versions), était dès le départ très polyvalent. Ceci fit son succès, un succès de taille pour un hélico qui est toujours près de 30 ans après à la pointe de la technologie, de l'innovation, et de la liste des ventes d'Eurocopter.**

**Cette machine polyvalente appréciée tant dans les grandes armées (France, Royaume-Uni, Etats-Unis, Israël, Chine, Arabie Saoudite...) que dans les plus modestes (Fidji, Botswana, Burkina Faso...). L'Eurocopter AS-365N (anciennement Division Hélicoptère Aérospatiale) est une version améliorée de la version originale SA-365C Dauphin 2. Entré en service dans l'armée française en 1993, l'AS 565SA Panther est la version militaire aéronavale du SA 365F Dauphin 2. La mission principale du Panther est la lutte au-dessus de la surface : éclairage d'une force navale, désignation d'objectifs trans-horizon et soutien d'une opération de contrôle d'embargo. Le Panther a également la capacité d'opérer avec les commandos marine.**

**Le Panther a également comme mission le sauvetage en mer, rôle pour lequel il est efficace de jour comme de nuit. L'habitacle peut accueillir 5 personnes assises. Deux civières peuvent être installées pour assurer le transport de blessés. Il est également possible de transporter jusqu'à 900 kg sous l'hélicoptère. Pour les détachements embarqués sur des bâtiments basés outre-mer, les missions de service public (sauvetage, recherche, aide aux populations sinistrées, ...) représentent une part importante de l'activité. Le Panther, doté d'un treuil de sauvetage et capable d'opérer de jour comme de nuit, est souvent le seul moyen aérien adapté à ces missions dans les régions isolées. Un modèle est utilisé à La Réunion (Le 503 MSN 6503). La flottille 36.F reçoit son 15ème et dernier Panther le 22 avril 1998. Il peut être armé d'une mitrailleuse AANF-1 de 7,62 mm en sabord par la porte latérale et emplacement pour armements air-mer et air-sol.**



## Les équipements :

- **Radar météo semi panoramique ORB 32 (nez de l'appareil). Ce radar est un radar moyen porté de recherche (50 NM). Il est aussi utilisé sur Super Frelon. Ce radar possède des échelles 100 NM et 200 NM. Le radar est couplé au calculateur NADIR Mk2 (contrairement au Lynx, ce qui lui confère une utilisation tactique très intéressante). Il est également relié au TITUS.**
- **Treuil de 270 kg de masse maximale.**
- **Postes radio : 1 VHF/FM, 2 V/UHF compatible HQ II et cryptographie et, 1 HF.**
- **Calculateur NADIR Mk2 (modes de navigation DOPPLER ou VOR/TACAN).**
- **Instruments de radionavigation : 1 ADF, 1 VOR/ILS et 1 TACAN.**
- **Pilote automatique duplex 4 axes.**
- **Mise en stationnaire automatique (transition automatique couplée au calculateur).**
- **Dispositif de repliage du rotor principal.**
  - **Repliage de la queue.**
  - **Harpon.**
  - **Phare de recherche.**
- **Emport du système TITUS de liaison de données avec un bâtiment.**
- **La poutre de queue est étanche et participe à la flottabilité de l'appareil.**
- **Train d'atterrissage escamotable.**



**Le Dauphin est également utilisé par la Garde côtière américaine, sous la désignation HH/MH-65C Dolphin. Le Dauphin est aussi fabriqué en Chine le nom de Z-9 par la Harbin Aircraft Manufacturing Corporation et il est développé en versions militaire WZ-9 et WZ-9A-100. Plus de 800 AS365/366/565 ont été produites ou commandées, le 500e Dauphin (tous modèles confondus) a été livré en 1991.**



**PHOTOS © Vincent Timal**





PHOTOS © Mickael Payet



<b>Code</b>	<b>Appareil</b>	<b>Type</b>	<b>n°série</b>	<b>Unité</b>
<b>355</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6355</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>362</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6362</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>436</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6436</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>452</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6452</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>466</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6466</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>486</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6486</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>488</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6488</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>503</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6503</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>505</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6505</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>506</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6506</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>507</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6507</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>511</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6511</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>519</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6519</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>522</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6522</b>	<b>flottille 36.F</b>
<b>524</b>	<b>Panther</b>	<b>AS.565SA</b>	<b>s/n°6524</b>	<b>flottille 36.F</b>



**Bienvenue sur le port  
à l'île de la**



# aviation.fr

Le Mag

Forum



ail de l'aéronautique  
Réunion.





PHOTOS © F-GORA  
& Mathieu974

# MAYOTTE EN IMAGES



# BOEING 737



PHOTOS © Mickael Payet



**Les 737 peuvent être divisés en trois catégories. Le B737 « Original » composé des modèles -100, -200 et -200 Advanced. Le B737 "Classic" avec les modèles -300, -400 et -500. Le B737 NG Next Generation avec les -600, -700, -700ER, -800 et -900, -900ER. C'est en 1964 que Boeing décide de développer un nouvel appareil de 50 à 60 sièges en complément de son précédent avion déjà en service B727. Le succès commercial ne se fit pas attendre avant même son premier vol en avril 1967, avec la commande de 21 appareils pour la compagnie nationale allemande Lufthansa et de 40 exemplaires pour la compagnie américaine United Airlines. Les concurrents directs dans sa catégorie sont à l'époque le BAC 1-11, Douglas Dc-9 et le Fokker F28. Le premier des six prototypes B737-100 effectua son premier roulage en décembre 1966 et après 1300 heures de vol, le B737 fut le premier avion certifié pour les approches de CAT II. Lufthansa reçut son premier B737 le 28 décembre 1967 et devient ainsi la**

**première compagnie aérienne non américaine à lancer un nouveau Boeing. Le B737-200 est préféré au -100 par les compagnies qui ne seront construit qu'à 30 exemplaires. En 1968, une amélioration de l'inversion de poussée a été apportée. L'amélioration est devenue standard sur tous les avions après Mars 1969, et une adaptation a été prévue pour des avions. Boeing a introduit de nouvelles nacelles et carénages d'aile pour une amélioration de l'écoulement de l'air sur les volets et les bords de bord d'attaque.**

**La ligne de production a également présenté une amélioration du système de volets accentuant les performances pendant les phases de décollage et l'atterrissage. Tous ces changements ont donné de l'avion un coup de fouet à la charge utile et de gamme et l'amélioration de la performance. Mai 1971, après le 135ème avions, toutes les améliorations, y compris les moteurs plus puissants et une plus grande capacité de carburant, ont été incorporées dans le 737-200, ce qui lui donne une augmentation de 15% la charge utile et de gamme par rapport à l'original -200. Cela est devenu connu sous le nom de 737-200 Advanced, qui est devenu la norme de production en juin 1971. Suite à une crise financière et seulement 37 avions commandés en 1970 la chaîne de montage du B737 a failli s'interrompre définitivement. Boeing offre donc sa gamme de B737 avec le B737C (Convertible), une version cargo avec**

**une nouvelle porte cargo derrière le cockpit. Le B737QC (Quick Change) fait alors son apparition (Voir RSM Mars 2008). La production du B737-200 s'arrêta en 1988 avec 1114 avions. Le dernier a été livré à la compagnie chinoise Xiamen Airlines en août 1988. En 1980 le B737 se transforme radicalement avec la nouvelle version le B737-300. Il reçoit le tout nouveau moteur CFM 56 - 3B-1 qui va lui permettre un gain en carburant considérable. Le B737 gagne de la hauteur et en**

**diamètre. Il peut maintenant emporter jusqu'à 149 passagers. Le cockpit peut être équipé (en option) d'un EFIS (Electronic Flight Instrumentation System).**





En 1986, Boeing annonce la production d'une version plus longue le B737-400 avec une capacité de 170 passagers et son premier vol sera réalisé le 19 février 1988. Et enfin Boeing décide de remplacer le B737-200 par la version -500. Avec deux CFM56-3 il économise 25% de carburant par rapport au P&W du vieux -200. Après le succès du très moderne Airbus A320 en 1991, Boeing contre attaque avec un nouveau programme le B737NG (Next Generation) en 1993. La gamme de B737NG se compose des versions -600, -700, -800 et -900. Les performances de ces nouveaux avions sont impressionnantes par rapport aux B737 Classic. Equipé de CFM-56-7B le gain en carburant est de 7%. Certain B737NG sont équipés de Winglets de 8 feet

de haut en bout d'ailes qui permettent de réduire encore la consommation de carburant et l'usure des moteurs avec un vortex moins important. Le Boeing 737-600, lancé en 1995, est le remplaçant du B737-500. Scandinavian Airlines System fut la première compagnie à l'utiliser le 18 septembre 1998. Le B737-600 est le seul B737NG qui ne possède pas de winglets en option. Les concurrents directs sont l'Airbus A318, l'Embraer 195 et le futur Bombardier Cseries. Le Boeing B737-700, et le premier des B737NG, lancé par la compagnie américaine Southwest Airlines en 1998. Il a remplacé le Boeing 737-300 de la gamme Classic et son concurrent direct est l'Airbus A319. Il se compose d'une cabine de 132 passagers en deux classes ou 149 en mono classe économique. La marine américaine a lancé la version

**B737-700C (Convertible)** pax/cargo. Le Boeing 737-700ER (Extended Range), lancé par la compagnie japonaise ANA (All Nippon Airways) le 16 février 2007, est identique à la version BBJ1 (Boeing Business Jet) et B737-700IGW. Il

combine le fuselage d'un B737-700 et le train d'atterrissage d'un B737-600. Il peut parcourir une distance de 10205 Km (5510 Nm) avec 126 passagers en deux classes. Son concurrent direct est l'Airbus A319LR. Le C-40A Clipper est un 737-700C utilisé par l'US Navy pour remplacer le C-9B Skytrain II. Le C-40B et C-40C sont utilisées par l'US Air Force pour le transport des généraux et autres hauts dirigeants. Le Boeing 737 AEW & C est un 737-700IGW à peu près



semblable à la 737-700ER. Il s'agit d'un avion de détection lointaine et de contrôle (AEW & C). L'Australie est le premier client suivi de la Turquie et la Corée du Sud. Le Boeing B737-800 remplace le B737-400 de la gamme Classic et il a été lancé par Hapag-Lloyd Flug (maintenant TUIfly) en 1998. Le transporte 162 passagers en deux classes et 189 passagers en mono classe. Son concurrent direct est l'Airbus 320 et beaucoup de compagnies américaines ont remplacé leurs vieux B727 et McDonnell Douglas MD-80 et MD-90 par le B737-800. Le Boeing B737-900 est la plus longue version en service. Il possède les mêmes caractéristiques que le B737-800 avec 177 passagers en bi-classes et 189 passagers en

mono classe. Concurrent direct de l'Airbus A321, Alaska Airlines a reçu son premier exemplaire le 15 mai 2001. Le B737-900ER ou B737-900X est une version Extended Range du -900 avec un grand rayon d'action soit 5925 km (3200 Nm). Le BBJ (Boeing Business Jet) est similaire aux dimensions du B737-700 avec le renforcement des ailes et le train d'atterrissage de l'737-800, il a recours à des réservoirs de carburant supplémentaires. La première BBJ lancé le 11 août 1998 et a volé pour la première fois le 4 septembre 1998. Le 11 octobre 1999 Boeing a lancé le BBJ2. Sur la base du 737-800, il est 5,84 m plus long que le BBJ, avec 25% de plus d'espace cabine, mais un rayon d'action réduit. Il est également équipé d'un réservoir carburant auxiliaire central et de winglets. Le premier BBJ2 a été livré le 28 février 2001. Le BBJ3 de Boeing est basé sur le 737-900ER. Le BBJ3 possède 35% d'espace intérieur supplémentaire que le BBJ2. Il est aussi doté d'un réservoir auxiliaire de carburant, ce qui lui donne une portée maximale de 4725 Nm. Boeing a achevé le premier exemplaire en août 2008.

PHOTOS © Mickael Payet  
& Terence Li





297

110

12

TYPE  
RAMP

START



**Air Madagascar**  
**BEFORE TAKE-OFF**  
FLAPS \_\_\_\_\_ green light  
**AFTER TAKE-OFF**  
ENGINE BLEEDS \_\_\_\_\_ ON  
PROCS \_\_\_\_\_ AUTO  
LANDING GEAR \_\_\_\_\_ UP and OFF  
FLAPS \_\_\_\_\_ UP on light  
**DESCENT**  
RECALL \_\_\_\_\_ CHECKED  
AUTOBRAKE \_\_\_\_\_  
Landing Rate \_\_\_\_\_  
Approach braking \_\_\_\_\_  
**APPROACH**  
ALTIMETER \_\_\_\_\_  
**LANDING**  
ENGINE START \_\_\_\_\_  
SPEEDBRAKE \_\_\_\_\_  
LANDING GEAR \_\_\_\_\_  
FLAPS \_\_\_\_\_ green light

SELCAL 1    PUSH    SELCAL 2  
RESET

RT	RE	CR	RR	BD
ML	MR	BR	RR	RR
DEL	DEL	A	B	C
DEL	DEL	F	G	H
DEL	DEL	I	J	K
DEL	DEL	L	M	N
DEL	DEL	O	P	Q
DEL	DEL	R	S	T
DEL	DEL	U	V	W
DEL	DEL	X	Y	Z
DEL	DEL	0	%	/

START  
TRIP  
APL  
MODE  
COR  
AD  
PARKING  
BRAKE  
PULL



# REUNION SPOTTING

LE MAG ONLINE L'ACTUALITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN

SEPTEMBRE 2008

AIR MADAGASCAR  
5R-MFH B737-3Q8 Msn 26305

Copyright © Vincent Timal



# LES PLUS BELLES PHOTOS IN-FLIGHT

PHOTOS © F-GORA

**T**rès belle prise de vue aérienne du lagon de Mayotte lors de l'approche finale à Pamandzi (FMCZ/DZA) à bord d'un B777-200 d'Air Austral.

An aerial photograph taken from an airplane, showing a coastline at sunset. The sun is low on the horizon, casting a golden glow over the scene. The ocean is dark, and the land is silhouetted against the bright sky. A small bay or inlet is visible on the left side of the frame.

**M**agnifique prise de vue de Terence Li lors du virage à droite vers l'île de La Réunion après le décollage en piste 14 de l'aéroport international mauricien Sir Seewoosagur Ramgoolam SSR de Plaisance (FIMP/MRU) à bord du B737-33A F-ODZY Msn 27452 d'Air Austral UU109.

**LES PLUS BELLES  
PHOTOS IN-FLIGHT**

**PHOTOS © Terence Li**



**LE MOIS PROCHAIN**



**BEECH 200T  
DE LIGNE**

**REUNION**  
**SPOTTING**

**LE MAG ONLINE**

**L'ACTUALITE DES SPOTTERS DE L'OCEAN INDIEN**

**AIRBUS A330-200**

