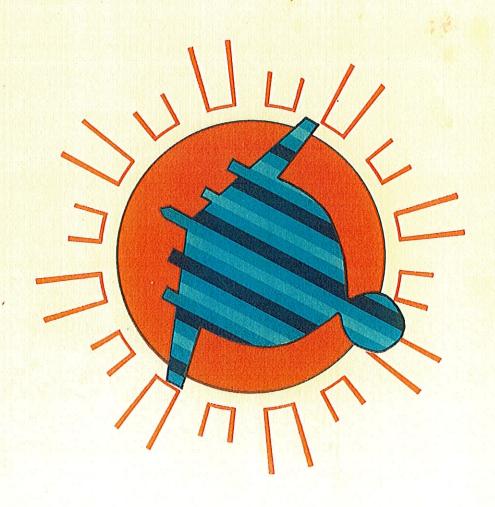
MANUREUA

Bulletin de liaison de l'Auiation Civile



S O M M A I R E

~	EDITORIAL			
-	I / LE DOSSIER DU TRIMESTRE /	A		1
	II / CHRONIQUE AERONAUTIQUE DU 2ème TRIMESTRE 1979 /	В	-	1
	III / ACTIVITES DE L'AVIATION CIVILE /			
	3.1 Trafic aérien	C	-	1.
	3.2 Personnel de la Direction du Service de l'Aviation Civile	С		8
	3.3 Activités des Services de l'Aviation Civile			
	3.3.1 Dans les centres d'exploitation			
	A - Centre de Contrôle Régional (CCR)	C		11
	B - Centre de Coordination de Recherche et de Sauvetage (CCS)	С	-	13
	3.3.2 Sur les aérodromes			
	A - Aérodrome international de Tahiti-Faaa	C		18
	B - Aérodromes d'Etat Extérieurs	C		26
	C - Aérodromes Territoriaux et Privés	C		26
	3.3.3 Activités diverses			
	A - Section Administrative	C	~	27
	B - Service de l'Infrastructure Aéronautique	С		31
	C - Service de la Météorologie	С		34
	D - Service de la Navigation Aérienne			36
	3.4 Activités du Concessionnaire (Sétil/Aéroports)	С	-	3 9
	IV / INFORMATIONS DIVERSES /	D		1
-	V / NOTE DE LECTURE /	E		1

or examples

//- DITORIAL

En phase d'expansion ou en période d'opulence, lorsque les ressources sont suffisamment importantes au regard des objectifs à atteindre, il n'est nullement nécessaire de se préoccuper de bonne gestion.

Mais, en période de "vaches maigres" lorsque les ressources deviennent rares et que menace la récession, il devient essentiel d'assurer de manière optimale la répartition de la pénurie.

L'Administration n'échappe pas à cette règle que connaissent bien les entreprises privées qui sont soumises à la dure loi du profit, surtout lorsqu'elles sont placées dans un environnement concurrentiel.

Depuis quelques années déjà, l'Administration Française en prenant exemple sur le PPBS (Planning, Programming, Budgeting System) américain, a lancé la RCB (Rationalisation des Choix Budgétaires).

Dans le cadre du Ministère des Transports, la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) s'est préoccupée parallèlement d'introduire les méthodes modernes de gestion au sein de ses organismes, services extérieurs y compris.

Pour sa part, le Service de l'Aviation Civile en Polynésie Française s'est attaché à mettre en place un outil de gestion adapté à son environnement particulier : la comptabilité générale et la comptabilité analytique.

Le BLAC, dans son numéro de ce trimestre, se propose de présenter à ses lecteurs l'historique de cette mise en place en formulant le souhait que les responsables de l'Aviation Civile sauront en faire un usage judicieux pour mieux remplir les missions particulières de cette administration malgré des dotations budgétaires de plus en plus limitées.

* * *

A passe of a finite of a passe of the control of the

I - / LE DOSSIER DU TRIMESTRE / -

LA MISE EN PLACE DE LA COMPTABILITE GENERALE ET ANALYTIQUE AU SEIN DU SERVICE DE L'AVIATION CIVILE

-0-

Les "dossiers du trimestre" qui ont eu les honneurs des bulletins parus jusqu'à ce jour portaient sur des thèmes susceptibles d'intéresser vivement l'ensemble des personnels de l'Aviation Civile et même le grand public peu au fait des activités et problèmes du service.

Après avoir donné dans les précédents numéros un aperçu sur la variété des services rendus et les importantes réalisations accomplies par l'Aviation Civile ces récentes années, le présent article invite le lecteur à prendre connaissance d'une opération plus modeste, baptisée "Introduction des méthodes modernes de gestion" et qui, malgré une mise en place fort discrète, a méanmoins nécessité un travail de longue haleine de la part des agents investis de cette mission.

Avant d'étudier les modifications apportées par ces nouvelles méthodes de gestion, voyons d'abord très schématiquement comment s'effectue la gestion d'un Service comme l'Aviation Civile, étant entendu que nous ne parlerons pas ici de la gestion des personnels qui fera l'objet d'un prochain article mais uniquement de la gestion des crédits. Ce dernier terme devrait attirer l'attention des lecteurs du Service puisqu'ils incluent les rémunérations qui constituent de loin le poste de dépenses le plus important du Service. C'est ainsi qu'en 1978, plus de 618 millions de FCP ont été consacrés à la rémunération des personnels pour seulement 50 millions aux dépenses de fonctionnement et d'entretien et 267 millions aux opérations d'investissement. Gérer des crédits implique un certain nombre d'opérations consistant principalement à formuler des demandes de crédits, surveiller leur consommation une fois qu'ils sont mis en place, et enfin rendre compte de leur utilisation.

- a) La demande de crédits s'effectue en début de gestion par l'établissement d'un rapport faisant apparaître :
 - le montant des dépenses effectuées durant l'année écoulée (mesures votées) ;
 - les crédits à prévoir pour faire face aux besoins nouveaux du service (mesures nouvelles);

. . .

La somme de ces deux postes donne le montant global des crédits nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du service durant l'année.

Ce document est transmis au Ministère des Transports pour les dépenses sur le Budget Etat et aux autorités locales pour les dépenses sur le Budget Territorial.

En ce qui concerne l'établissement de ce rapport, si le relevé des dépenses de l'année écoulée ne pose aucun problème, l'évaluation un tant soit peu précise des besoins nouveaux est par contre plus délicate du fait de l'intervention d'un nombre important de données la plupart du temps difficilement chiffrables. En l'absence d'éléments précis, il faut se contenter de chiffres approximatifs, avec une certaine tendance à surévaluer légèrement les besoins.

- b) En cours d'année, l'attention doit être portée d'une part sur la destination correcte des dépenses, et d'autre part sur l'approvisionnement suffisant des différents postes de dépenses.
- c) En fin d'année, le Service rend compte de l'utilisation des crédits et éventuellement procède au reversement des montants non utilisés. Un tel reversement est à l'heure actuelle rarissime et ceci résulte non pas d'un affinement des prévisions, mais d'une diminution des dotations budgétaires...

0 0

Pour l'ensemble des opérations décrites ci-dessus, le recours à la seule comptabilité budgétaire "classique" s'attachant aux dépenses de l'Etat et ayant pour objet de les classer soit par nature, soit par destination, selon une nomenclature prévue dans les documents budgétaires, aurait été suffisant.

Cette procédure est toujours utilisée à l'heure actuelle, mais parallèlement, le Service de l'Aviation Civile a mis en place un autre système de comptabilité qui doit lui permettre de faire face aux nouvelles exigences apparues depuis une dizaine d'années.

1/ En effet, à partir de 1970, les installations et services en route mis en oeuvre par la France Métropolitaine donnèrent lieu à perception de redevances auprès des différentes compagnies aériennes utilisatrices de l'espace aérien français. Ces redevances devaient être calculées sur la base des coûts réels supportés par l'Etat, les différents éléments de coût étant soumis à l'application

de règles et recommandations édictées par un groupe constitué par les 7 Etats membres d'EUROCONTROL auxquels s'étaient associés 4 autres Etats d'Europe. Ces règles devaient permettre de déterminer de la manière la plus précise possible les coûts réels des installations et services en route.

2/ D'autre part, si l'Aviation Civile ne rencontrait pas de difficulté majeure de gestion, il y a quelques années encore les crédits accordés étant d'un volume largement suffisant pour couvrir les dépenses courantes de l'année, il n'en est plus de même à l'heure actuelle. Les coûts ont beau accuser une hausse constante et les activités du Service se développer, les dotations attribuées par l'administration centrale et le Territoire, ne progressent que très faiblement et à un niveau en tout cas inférieur aux prévisions les plus réalistes du service. Un simple suivi des dépenses ne suffit désormais plus. Il faut faire des choix et au sein de chaque organisme déterminer les secteurs prioritaires dont l'activité d'autres secteurs. Il est évident qu'une telle décision ne peut être prise à la légère et doit reposer sur des données précises.

3/ Enfin, du fait de l'insuffisance des crédits nos demandes de prévisions sont désormais soumises à des arbitrages très sévères au niveau de l'adminis-tration centrale. Il importe en conséquence de présenter des prévisions reposant non plus sur des vagues estimations de dépenses mais sur des données aussi exactes et précises que possible. Il est à signaler également que la présentation des budgets en Métropole s'est modifiée puisque l'on est passés d'une présentation par nature de dépenses à une nouvelle présentation intitulée "Budget de programme" dans lequel les crédits sont affectés en fonction des objectifs à atteindre. Or le recours à cette nouvelle présentation n'est possible que si l'on connait le coût des différents secteurs d'activités du service.

En définitive, les 3 objectifs suivants s'étaient imposés à notre administration centrale et aux services extérieurs de l'Aviation Civile à partir de 1970 :

- définir le coût exact des installations et services en route ;
- mesurer et améliorer l'efficience interne de la gestion ;
- préparer l'établissement de rapports annuels et des budgets programmes.

Il s'agissait de rechercher un cadre comptable pouvant répondre à ces objectifs et c'est tout naturellement que la D.G.A.C. se tourna vers un système qui avait déjà fait ses preuves dans le secteur privé, à savoir la comptabilité analytique et liée à celle-ci la comptabilité générale.

a.- Comptabilité générale

Cette dernière a pour objet, d'une part de recenser l'ensemble des dépenses et des recettes de l'entreprise, de manière à en mesurer le profit (ou la perte) et d'autre part, d'évaluer les actifs et les dettes de l'entreprise, afin de suivre la composition du capital et son évolution.

Elle fait apparaître différents comptes parmi lesquels des comptes de situation (immobilisation, stocks ...) et des comptes de gestion (charges par nature, produits par nature).

b.- Comptabilité analytique

La comptabilité analytique, elle, a pour objet de faire apparaître les éléments de calcul du coût des services rendus ou du prix de revient des biens et produits fabriqués.

Après une nécessaire adaptation à la structure particulière des services administratifs, cette comptabilité, fut adoptée par le Secrétariat Général à l'Aviation Civile (appellation antérieure de la D.G.A.C.).

Les premières expériences de mise en place furent tentées dès 1967 en Métropole dans la région aéronautique du Sud-Est, puis progressivement elles furent étendues aux deux autres régions (Nord et Sud-Ouest) ainsi qu'aux différents organismes de l'administration centrale et des services extérieurs.

En ce qui concerne le Service de l'Aviation Civile en Polynésie Française, l'opération de mise en place fut plus tardive principalement pour les raisons suivantes :

- n'étant pas concerné par les redevances en route, le besoin de connaître le coût exact des services rendus était moins pressant ;
- du fait de son éloignement de l'administration centrale où s'étaient déroulées les nombreuses réunions préparatoires, les responsables du service étaient peu renseignés sur cette opération jusqu'en 1973;
- enfin on hésitait à imposer aux chefs de service et aux comptables déjà très sollicités par la gestion courante le supplément de travail que n'allait pas manquer d'engendrer dans un premier temps la mise en place de ce nouveau système qui, il convient de le préciser, n'a pas supprimé encore l'ancienne comptabilité mais s'y ajoute.

. . .

L'introduction du nouveau système comptable en Polynésie s'est réalisée en 3 grandes étapes :

- mise en place du système ;
- perfectionnement du système ;
- remise en cause et modifications.

1.- Mise en place du système 1973 - fin premier semestre 1974 -

La mise en place de ce système impliquait au préalable :

- la formation du personnel :

M. LEGUILLOU, agent contractuel de 2ème catégorie, recruté au début de l'année 1973 fut chargé de la délicate mission d'initier à cette nouvelle discipline les comptables et responsables des services (METEOROLOGIE, INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE, NAVIGATION AERIENNE).

- adaptation du système métropolitain à notre service :

La comptabilité générale et analytique fonctionnant déjà depuis plusieurs années dans les services métropolitains, on aurait pu penser qu'il suffisait de profiter de leur expérience et d'introduire sans adaptation ce système déjà opérationnel en Polynésie Française. Très vite, il fallut déchanter car la structure particulière du service interdisait le recours à cette facilité. En effet, la Direction de l'aviation Civile en Polynésie Française se différencie des directions métropolitaines sur deux points importants :

- elle intègre dans son service la Météorologie et l'Infrastructure Aéronautique qui en Métropole ne font pas partie des directions aéronautiques régionales;
- en plus des crédits délégués par la D.G.A.C., le service gère également des crédits provenant des Ministères de l'Environnement, de la Défense Nationale ainsi que des crédits territoriaux.

Il fallut en conséquence procéder à une adaptation de la plupart des documents utilisés en Métropole et notamment le découpage du service en organismes et en sections comptables (cf. annexe).

Enfin, une fois le personnel formé et le cadre comptable défini, il fallut choisir le mode de traitement de cette comptabilité. Compte-tenu de toutes les opérations et écritures comptables que ce système allait engendrer et en raison

des effectifs disponibles il n'était pas concevable de le faire traiter manuellement. Il fat: décidé en conséquence de recourir à l'informatique à l'instar d'ailleurs des services métropolitains. Naturellement, il n'était pas question d'acquérir un ordinateur propre à l'Aviation Civile et l'on fit appel aux services du bureau informatique du CEA pour le traitement sur ordinateur, la programmation étant réalisée séparément.

A la fin de l'année 1973, l'opération pouvait démarrer.

2.- Perfectionnement du système

Les premières expériences ne furent guère concluantes.

Il fallut se rendre à l'évidence que d'une part le programme mis en place un peu hâtivement était trop élémentaire et que d'autre part les renseignements fournis par les comptables des services étaient trop souvent erronés.

En conséquence, la décision fut prise, d'une part de centraliser le traitement de cette comptabilité à la section administrative, les services n'ayant plus qu'un minimum de renseignements à fournir et d'autre part, de recruter un analyste pour 6 mois qui serait chargé de la mise sur pied d'un programme de comptabilité élaboré.

A la fin du premier semestre 1974, le nouveau programme était en place et dès la fin de cette même année, une balance de comptabilité générale soitait de l'ordinateur, dont les résultats après vérifications se révélèrent corrects.

L'année 1975 fut consacrée essentiellement à l'affinement des résultats, à la rectification de certaines petites lacunes et à la prise en compte progressive des immobilisations dont l'inventaire était confié à chaque service. A la fin de la gestion 1975, le service était en possession d'une balance générale, dans laquelle apparaissaient toutes les dépenses des services et organismes durant l'année écoulée.

L'effort se concentra ensuite sur l'établissement de la balance analytique et pour cela, la section administrative devait intégrer des dépenses effectuées par d'autres organismes administratifs métropolitains notamment et obtenir des trois services de la Direction de l'Aviation Civile des clés de répartition pour les dépenses touchant plusieurs sections.

Ces opérations furent finalement menées à bien et en juillet 1976 une première balance analytique était disponible. Néanmoins, son étude révéla que les résultats n'étaient pas très fiables du fait de l'imprécision de la plupart

des clés de répartition. Il serait nécessaire de les affiner d'année en année, mais il se révéla qu'une réforme plus profonde devait être opérée.

3.- Remise en cause du nouveau système et perspectives nouvelles

Si depuis 1976 la section administrative produisait tous les trimestres de beaux états qui une fois vérifiés et rectifiés étaient transmis aux services, il fallut se rendre à l'évidence que ces documents n'étaient guère exploités au point que l'on mit en doute leur utilité.

Les causes de ce manque d'intérêt semblaient principalement résider dans :

- la non compréhension des documents ;
- l'important décalage entre la date de sortie des états annuels (mars) et la période d'élaboration des rapports annuels (janvier) au moment où le recours à ces résultats aurait été nécessaire ;
- inadaptation des résultats aux besoins des services.

Cette remise en cause n'était d'ailleurs pas propre à l'Aviation Civile locale puisque l'administration centrale était secouée par une vague de scepticisme analogue.

Localement l'occasion de faire le point sur cette question fut donnée lors d'un stage organisé par la SIPCA/PROMOTION en juillet 1978 et auquel participaient tous les cadres de l'Aviation Civile.

Au cours de cette session, les divers chefs de service, après une présentation très pratique de la comptabilité analytique, furent invités à réfléchir sur ce qu'elle pouvait réellement apporter au service.

A l'issue du stage, cette question fut approfondie au sein des services de la Météorologie et de la Navigation Aérienne qui se prononcèrent pour une modification du sectionnement comptable. Les responsables du service de la Météorologie adoptèrent un nouveau sectionnement qui devrait permettre l'obtention de renseignements utiles à la connaissance du coût de certains services rendus.

Le sectionnement du Service de la Navigation Aérienne pour sa part est en voie d'achèvement. Quant à celui du Service de l'Infrastructure Aéronautique, aucune modification n'y a été apportée pour l'instant, car le Directeur a souhaité étudier préalablement une restructuration éventuelle de ce service. L'adaptation du système comptable aux besoins de l'Aviation Civile se poursuit petit à petit. Parallèlement, il conviendra que soit résolu le problème épineux du délai de traitement des résultats comptables. En effet à l'heure actuelle, les états ne peuvent être transmis aux divers services que deux mois environ après la période concernée et de ce fait leur utilité est considérablement réduite, notamment en fin de gestion, au moment justement où ils devraient être disponibles pour l'élaboration des rapports annuels. Ce retard provient principalement des délais imposés par le prestataire de services informatiques retenu par l'Aviation Civile. Un espoir de solution apparaît puisque le Territoire doit acquérir un nouvel ordinateur qui, en rendant possible un traitement et des contrôles rapides, permettra aux services de disposer des résultats au moment où ils en auront besoin.

0 0

Comme on le voit, depuis 1973 le Service de l'Aviation Civile s'est doté d'un nouvel outil de gestion qui, s'il n'est à l'heure actuelle ni complètement achevé, ni pleinement exploité devrait donner à ses responsables dans un proche avenir les moyens de surmonter les difficultés qu'ils ne manqueront pas de rencontrer du fait de la conjoncture économique difficile que le monde traverse actuellement.

* * *

TABLE DES ORGANISMES ET SECTIONS DU SERVICE DE L'AVIATION CIVILE

I.- ORGANISMES

		000
N o	L I B E L L E	008 008
 1000	: Direction - Section Administrative	10m 00aa
1000	: Logements - Cité de l'Air"	
1010	: Service de la Navigation Aérienne	
1100	: Service de la Navigation Aerienne : Navigation Aérienne	
1101	: Navigation Aerienne : Air Traffic Service/Search and Rescue (ATS/SAR)	
1102		
1103	: Centre Régional de la Navigation Aérienne	
1400	: Direction de la Météorologie d	
1401	: Moyens généraux de la Météorologie	
1402	: Maintenance de la Météorologie	
1403	: Météo CEP	
1404	: Réseau auxiliaire pluviométrique	
1405	: Centre d'Analyse, de Prévisions et de Transmission	
1406	: Climatologie	
1700	: Armées	
1701	: Sétil-Aéroport de la	
1702	: Clients météo extérieurs	
1703	: Marine Marchande	16.16
1704	: Gendarmerie des Transports Aériens	
1705	: Aérodromes Privés Mandaland Sandaland Sandaland	ONER
1.706	: Phares et Balises Mallagivan grand approved the	
1709	: Autres clients extérieurs	
1800	: Infrastructure Aéronautique	
2200	: Aérodrome de Tahiti-Faaa	
2300	: Aérodrome de Moorea	IVII)
3200	: Aérodrome de Bora-Bora	
3201	: Aérodrome de Raiatea	
3300	: Aérodrome de Huahine	
3301	: Aérodrome de Maupitino Delvihono e symptomic son del	
4200	: Aérodrome de Rangiroa de l'ultralide de mantione de la financia de l'acceptant de la financia del financia de la financia de la financia del financia de la financia del la financia de	
4300	: Aérodrome de Manihi do salvaballa - sautoud les de la	
4301	: Aérodrome de Takapoto	
4302	: Aérodrome de Anaa	
4303	: Aérodrome de Napuka (sassagé) (les les les les les les les les les les	
4304	: Aérodrome de Makemo	
4305	: Aérodrome de Tikehau	
4306	: Aérodrome de Puka-Puka	
4307	: Aérodrome de Apataki	
4308	: Aérodrome de Pukarua	
4309	: Aérodrome de Reao	
4310	: Aérodrome de Tatakoto	
4311	: Aérodrome de Fangatau	
4312	: Aérodrome de Kaukura	
4313	: Aérodrome de Arutua	
4314	: Aérodrome de Fakarava	
4314	: Aérodrome de Nukutavake	
4316	: Aérodrome de Nakutavake : Aérodrome de MaruteaSud	
4310	· Net out one de Mat deed-buil	

```
: Aérodrome de Tubuai
5300
                     : Aérodrome de Rurutu
5301
                     : Aérodrome de Raivavae
5302
                     : Aérodrome de Ua-Huka
6300
6301
                     : Aérodrome de Atuona (Hiva-Oa)
                     : Aérodrome de Nuku-Hiva (Terre Déserte)
6302
                     : Aérodrome de Ua-Pou
6303
                     : Aérodrome de Totegegie
7300
                     : Station météorologique de Tahiti-Faaa
2500
                     : Station météorologique de Bora-Bora
3500
                     : Station météorologique de Mopélia
3501
                     : Station météorologique de Takaroa
4500
                     : Station météorologique de Héréhérétué
: Station météorologique de Rangiroa
4501
4502
                     : Station météorologique de Puka-Puka
: Station météorologique de Rikitéa
4503
4504
                     : Station météorologique de Rapa
5500
                     : Station météorologique de Tubuai
5501
6500
                     : Station météorologique de Atuona
            SECTIONS COMPARED TO BE AND THE SECTION OF THE SECT
                     : Dépenses commissions de fonctionnement - commandement -
9100
9130
                     : Magasin
                     : Garage - atelier
: Réseau électrique (1886 - Mandalande )
9131
9132
                     : Maintenance régionale navigation
9140
                     : Maintenance locale navigation
9145
                     : Maintenance électrique navigation
9147
                     91.50
                     : Dépenses communes aux sondages
9170
                     : Télécommunication sol/sol météo
9171
                     : Satellite météo
: Radar panoramique
: Bureau d'études
9172
9173
9180
                     : Infrastructure - Subdivision 1
9181
                     : Infrastructure - Subdivision 2
9182
9183
                     : Infrastructure - Subdivision 3
9184
                     : Infrastructure - Parc et moyens généraux
9190
                     : Logements
                     : Centre de Contrôle Régional
9200
                     : Bloc technique
9210
9211
                     : Aérogare
                     : Bureau d'information aéronautique (BIA)
9220
                        Bureau de Piste (BDP)
9221
                        Bureau Notam International (BNI)
9222
9223
                     : Informations météorologiques
                     : Sécurité Incendie (SSIS)
9224
                     : Tour de Contrôle (TWR)
9225
                     : Aires de trafic et de stationnement des aéronefs
9230
9231
                     : Zone d'aviation générale
                     : Piste et voies de circulation
9232
                     : Balisage d'aérodrome et d'approche
9240
```

:		
:	9241	: I.L.S.
:	9242	: Radiobalise locator
:	9243	: N.D.B.
:	9244	: D.M.E.
:	9245	: V.O.R.
:	9246	: Bureau central de télécommunications (BCT)
:	9250	: Centre de réception déporté (CRD)
:	9251	: Centre d'émission déporté (CED)
	9252	: Mont Marau - Emission VHF déportée
:	9253	: Emission réception locale fixe
:	9254	: Emission réception local mobile
:	9260	: Transports Aériens (T.A.)
:	9261	: Search and Rescue (SAR)
:	9262	: Formation Aéronautique (SFACT)
:	9271	: Observations synoptiques
:	9272	: Observations aéronautiques
:	9273	: Sondages théodolites
:	9274	: Sondages Radiovent (radar et radiothéodolites)
:	9275	: Radiosondages Eider
:	9276	: Climatologie
:	9277	: Assistance générale
:	9278	: Assistance aéronautique
:		
:		
:		
:		
:		
:		

convey (Pinthermon disposition (CED)	
	1500
(serial decides the complex) servetters equations	

Li

2.1.- EVENEMENTS MARQUANTS

- 1er avril:

Retour en Métropole de M. Richard NAZARETIAN, IEEAC/VAT en fin de séjour.

- 5 avril:

Départ de M. Pierre EYCHENNE, IM, en congé de fin de séjour.

- 11 avril :

M. RAIFAUD, Directeur du Cabinet du Haut-Commissaire visite les installations de l'aéroport.

- 11 avril :

Le Conseil de Gouvernement de Polynésie Française ddopte le projet de construction d'un bateau de 20m pouvant transporter 60 passagers, destiné aux Marquises et qui permettra entre autres d'améliorer la liaison entre l'Aérodrome de Terre Déserte et TAIOHAE.

- 15 avril:

Le Capitaine MATHEWS, Chef pilote de la PAN AM visite les installations de l'aéroport.

- 13 avril:

Mission de M. YEUNG à SEOUL pour participer à la 28ème Conférence de la PATA.

- 30 avril:

M. VELLUTI, Directeur du Service de l'Aviation Civile, termine son séjour. M. YEUNG, Directeur adjoint, assure l'intérim.

- 4 mai :

M. KIPPENBERGER, Directeur de l'Aviation Civile Néo-Zélandaise visite les installations de l'aéroport.

- 5 mai :

En congé administratif depuis le 30 avril, M. VELLUTI, Directeur du Service de l'Aviation Civile en Polynésie Française quitte le Territoire.

- 5 mai :

Arrivée de M. BLUM Michel, ITPE, affecté au Service de l'Infrastructure.

- 25 mai :

En fin de séjour, M. MARCEL, Directeur du Service de l'Aviation Civile en Nouvelle Calédonie fait escale à FAAA.

- 5 juin:

Par décision de la FAA, toute la flotte des DC 10 est immobilisée au sol et le survol ou l'atterrissage aux Etats-Unis de ces appareils est interdit. Touchée par cette mesure, la Compagnie UTA remet en ligne des DC 8, UTA ou affrêtés.

- 10 juin :

Départ en congé administratif de M. PAUREAU Georges, Commandant d'aérodrome à FAAA.

- 18 juin :

En fin de congé administratif, M. CAUCHARD, IDTM, est de retour sur le Territoire.

- Juin:

La Marine Nationale commande 5 "Mystère 20H" pour assurer la surveillance des zones maritimes françaises d'Outre-Mer. La Polynésie Française verra donc prochainement les "Neptune P2H" remplacés par ce type d'appareil.

- 29 juin :

M. YEUNG est nommé Directeur du Service de l'Aviation Civile en Polynésie Française.

- 7 juillet:

M. LE GOFF Guy, IM, arrive à FAAA pour succéder à M. EYCHENNE en congé de fin de séjour.

- 11 juillet:

MM. SIMPSON et HUTCHINSON de la Direction de l'Aviation Civile Néo-Zélandaise visitent les installations de l'aéroport de FAAA.

- 10/11 juillet:

Le Service de l'Aviation Civile est tenu informé en permanence de la progression de SKYLAB et de son retour en atmosphère terrestre en vue de prendre les mesures éventuelles pour éviter tout incident aérien. Finalement SKYLAB se désintègre le 11 juillet vers 1630 Z dans l'Océan Indien au Sud-Ouest de l'Australie.

- 16 juillet:

Par décision de la FAA, les DC 10 immobilisés au sol depuis le 5 juin sont réautorisés au survol et à l'atterrissage aux Etats-Unis. Le premier DC 10 UTA atterrit à Tahiti le 19 juillet au matin.

- 15/16 juillet:

Mission de MM. YEUNG et GOYAT à Rarotonga pour mise au point des liaisons ATS.

- 20 juillet:

Arrivée à FAAA de MM. POLDERMAN et BOMPART en mission pour le STNA.

- 26 juillet:

Départ de M. PASTUREL Jean, ITM, en congé administratif.

- 27 juillet:

Départ de M. VINCENTI B., ITM, en congé administratif.

- 25 juillet : Par arrêté en date du 25/7/79, M. Christian FOILLARD est nommé à compter du 17/9/79 - Directeur de la Région Aéronautique du Sud-Ouest.

2.2.- PASSAGES DE PERSONNALITES CIVILES ET ETRANGERES

- 1er avril:

M. SHIBAYAMA, Directeur de la Japan Air Lines, son adjoint M. VISHIO, un groupe de journalistes et d'agents de voyage arrivent à FAAA par le premier "charter" de la JAL.

- 15 avril:

Une quinzaine d'agents de voyage chiliens arrivent par le vol régulier LAN CHILE afin de découvrir et faire connaître TAHITI.

- 19 avril :

En visite privée, S.E. l'Ambassadeur de Chine aux FIDJI arrive à FAAA par le vol régulier UTA.

- 1er juin :

M. Aymar ACHILLE-FOULD, Président de la Commission Interministérielle de la Mer, arrive de NOUMEA pour un séjour de travail en Polynésie Française qui durera jusqu'au 7 juin.

- 18/21 juillet:

Le Président de la République, Monsieur Valéry GISCARD D'ESTAING effectue une visite officielle en Polynésie Française. Venant de Nouméa via Wallis et Futuna, la caravelle présidentielle atterrit à FAAA le 18 juillet à 22 heures locales. Le Président accompagné de son épouse et de Messieurs Paul DIJOUD, Secrétaire d'Etat aux DOM/TOM, Daniel HOEFFEL, Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de la Sécurité Sociale et Jacques PELLETIER, Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Education va se rendre successivement à Papeete, Moorea, Raiatea, puis sera accueilli par les Maires des principales communes de Tahiti.

Le 21 juillet, départ de Monsieur Valéry GISCARD D'ESTAING à destination de Moruroa et Hao.

Madame GISCARD D'ESTAING se rend le même jour à Rangiroa puis rejoint le Président à Hao d'où le DC 8 présidentiel décolle à destination de la Métropole.

M. Lionel STOLERU, Secrétaire d'Etat à la Condition des travailleurs manuels et immigrés, arrive à FAAA pour une visite privée et séjournera une quinzaine de jours sur le Territoire.

Doport do M. VIHTERTE H., 17M, an compé administration

Substitutible (B)AAA109 mare in D. W. (C)Ab is not used in a Affirm that is a finitely 25 a

CHENDRALTA DE ENLANTRACION DE LA CONTRACTA DE CONTRACTA - C

OTATAW M dwlatba was modelf with wheel allows manages for any waying a

un groupe de journal avea et d'agente de voyinge un l'eint à rAAA pur le premier

d Lieve VI

Und galmanan a'nganta de veyaga enalema arravena par le vol regalitat

En visits privos, S.S. L'Antanandour de Chine aux Ellis arrive à l'AAA

ining wat .

N. Aymer Addille-Colle, Debeloung & le Commission interministable Le

ning V we'mpaul orbin

and the contract of the contra

en visto com la la la Pelyadeta regorales vistament de Monde visto el Pero el Pero el Pero el Pelyade el Pelya

and and let i tribalide by a completely die ear iippung et de lesseleurs Prud 1812/000. In 1918-betrad et VII sat envi 1947/000, Dendel 1888 VII., steppentye dibloei van Navi

le in doctribut de la Sécurité Sociale et Jacques (chiefils), éscribique d'éser. Narée de Almignes dy l'odportion vi le require éponsonité (chiefils)

salates, esta rece encresiti par tra Hebres des gritariantes communes de Tabili.

III - / ACTIVITES DE L'AVIATION CIVILE /

3.1.- TRAFIC AERIEN

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL (Période du 01/01 au 30/06/79) :

010 0/0	1 ,	NON REGULIER			REGULIER				:			% VARIATION
COMPAGNI		VOLS	PAX.	TRA:	: vols:	PAX	TRANSIT DIRECT	s.o.	CMR	en Kg	en : Kg :	1978
UTA	A D T	5 :	180:	241:	179:	31365: 32964: 64329:	5133	45094	:84,4:	178815:	60889:	PAX + 0,7 FRE + 5,3 POS + 28,3
PAN AM	A D T			:				20841	:40,2:	22444:	6280:	PAX + 40,1 FRE + 95,3 POS x 2,6
AIR NEW ZEALAND	A D T				113: 113:	11038	8913	28 6 26 57264	:66,7:	1028189:	8495:	PAX 2,18 FRE - 26,3 POS - 7,0
LAN	A D T	:			61: 61: 122:	4005	: 1377	9472	62,2 56,1	6144: 8274:	1376:	PAX + 23,8 FRE - 7,1 POS + 52,4
JAL	D	: 17 :	1655 1627 3282	0:			deste (estes) (63)	1 (100) 1 - 1 - 1 - 1 - 1 2 - 3 (0.1) 2 - 3 (0.1)		, 4 (1) = 1 (4) = 1 = 1 (1)	894) -16301493 -26301	1 7000 1 0 0 <u>1</u> 00 1603 0 100 0 100 0 1 1 1000 0 1
ΡW	A D T	: 8	1194: 1375: 2569:	: 0 :	:					(N. O); (S. 10);	# 1(35)	
TIA	D	: 14	3742 3960 7702	:290:		eletetet		efetetek	:		(116) (1170) 2-14	1 ANGO 1 1 ANGO 1 ANGO 1 ANGO 1 1 ANGO 1 ANGO 1 ANGO 1
w A	D	: 01 : 01 : 02	372	0 :	imir ir						2088/4 2-1-1-2-1 2088/4	.
PTC	D			: 0 :				: 11 /033 : 0104	: 100		:	
TOTAL TRAFIC INTERN.	D	: 46	: 7603	: 428:	405:	54575 55534	: 15526 : 15423	:104122 :103999	:67,3 :68,2	: 2142564 : 217374	: 192086 : 77040	PAX + 6,0 FRE - 9,0 POS + 30,0

A = Arrivée

TRA = Transit

D = Départ

PAX = Passagers

SO = Sièges offerts

CMR = Coefficient moyen de remplissage.

TRANSPORTS AERIENS									
EXPLOTTANT" ou PROPRIETATRE	IMMATRI- CULATION	CONSTRUCTEUR	TYPE	AUTÆS APPELLATIONS	PUISSANCE MOTEURS	MASSE MAXI. DECOLLAGE (tonne SUP.)	ANNOTATION CON	EQUIPEMENT:	OACI
AIR POLYNES IE	: F ODBN :	II II DE HAVILLAND	F 27 A: F 27 A: F 27 J: DHC6200:	" " TWIN OTTER 200 " " 300	2 x 620 :	20 20 20 6 6	: Tpp1 : " : " : TpB2 : Tp#2	IFR II II II II II II II II II	FA 27 " " " DH6 DH6 BN2
AIR	: F OCFJ : F OCCY : F OUFA : F OCIT :	: DE HAVILLAND : BEECHCRAFT : PIPER : PIPER : PIPER	DHC6-200:	TWIN OTTER 200 SUPER H 18 : AZTEC	2 x 260 :	:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-	: Tpp2 : " : " : " : " : " : " : Tpp3	-:-:-:-:-:- IFR " " " " VFR	DH6 , BE 85\$ PA 23 PA 23 PA 23 PA 23 BN 2
<u>TAHITI</u> -:-:-:-:-:-:-:- TAHITI AIR	: F OCMO : : F OCOY : : F OCGU : : F OCGU : : F ODCT :	: " " : " " : CESSNA :	: " " : : " " : : C 206 :	n 	: 2 x 260 : 2 x 260 : 260 : 260 : : : : : : : : : : : : : : : : : : :	3 3 2 2 	: " : Tpp2 : " : Travail : aérien :-:-:-:-:-:-:-:-:	:	BN 2 BN 2 BN 2 C 206 BE 8S
TOUR SERVIC	E: F OCRV : F OCAB : F OCYK : F ODHT	: ":-:-:-:-:-::::::::::::::::::::::::::	: D 95 A : -:-:-:-: :PA 28-180: :PA 28-140:	TRAVELAIR TRAVEL	: 2 x 180 : -:-:-:-:: : 180 :	2 -:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:	: Tpp2 :-:-:-:-:-:-:-:-:-: : PRIVE : " : "	: IFR :-:-:-:-:-: : VFR : VFR : VFR de nuit	
CERCLE AERONAUTIQU de TAHITI	F OCPR	u u PIPER	:F 150 :F 150 :PA 28-140 :PA 32	SKYLANE AEROBAT COMMUTER CHEROKEE 140 SIX		2 2 2	: PRIVE : " : " : " : " : " : " : " : " : " :	: VFR :VFR de nuit : VFR : VFR : IFR	: C1 182 : C 150 : C 150 : PA 28 : PA 32
AERO-CLUB U.T.A.	: F OCAY	: JODEL	:D 150 :DR 200		: 101 : 101	: 2	: PRIVE : "		
des ISLV		: CESSNA	:C 172			: 2 -:-:-:-:-:-:-:-	: PRIVE : " :-:-:-:-:-:-	: VFR : VFR	: PA 18 : C 172
IEJENNE J.F. INTERFLY *TAHITI PERLE KLIMA (A.T) ETAT *POLYN.PERLES LEJEUNE M. BRES CHANTELOUP PICCOT M. TOUITOU/JANY	F AZAG, F OCZC S: F ODBU F ODAP F OCHS F OCTQ F OCLJ F OCLJ F OCZB F OCIA	: NORTH AMERICA : BEECHCRAFT : " : PIPER : " : " : " : " : ROBIN	:F 51D :D 50 :D 50 :PA 34 :PA 31-310 :PA 31-350 :PA 32 :PA 30 :DR 250 :HR100210	HUSTANG TWIN BONANZA " " SENECA II NAVAJO " CHIEFTAIN CHEROKEE SIX TWIN COMMANCH	: 1500 : 2 x 290 : 2 x 290 : 2 x 200 : 2 x 310 : 2 x 350 : 260	: 4 : 3 : 3 : 3 : 3 : 3 : 2 : 2 : 2	PRIVE n n n n n n n n	: VFR : VFR : IFR : IFR : IFR : IFR : VFR : VFR : VFR : VFR	BE 50 BE 50 PA 434 PA 31 PA 31 PA 31 PA 32 PA 30 DR 25 HR 21 BH 13

^{*}TAHITI PERLES (WAN)

^{**}POLYNESIE PERLES (BROUILLET)

(+) / MENTION D'EMPLOI / :

- TPP 1 : Tout avion multimoteur, quelle que soit sa masse, possédant un CDN de type et les équipements pour les vols aux instruments, les vols de nuit et les vols en conditions givrantes.
- TPP 2 : Tout avion multimoteur, masse inférieure ou égale à 5.700 Kg possédant 1 CDN de type et les équipements pour les vols aux instruments et les vols de nuit.
- TPP 3 : Tous les monomoteurs ou multimoteurs, masse inférieure ou égale à 5.700 Kg, régime VFR exclusivement.
- <u>IFR</u> : Règles de vol aux instruments.
- VFR : Règles de vol à vue.

- TRAFIC INTERINSULAIRE (Période du 01.04.79 au 30.06.79) -

AIR POLYNESIE : TRAFIC COMMERCIAL

VERLINER	:Nombre de :mouvements	:Heures:	PASSAGERS	: Sièges/Km : réels	Sièges/Km offerts	C M R
: F 27 A	: 2 423	: 1 664:	49 334		20 684 000	
TWIN 300	995	446	9 036	1 248 000	1 669 000	74,8 %:
: TWIN 200	: 1 147	: 300:	12 073	: 496 000	803 000:	61,8 %:
BRITTEN	962	169	5 266	102 000	168 000	60,7 %
: TOTAL	: : 5 527 :	: 2 579: : 2 :	75 709	: : 14 279 000 :	23 324 000	61,2 %:

AIR TAHITI : TRAFIC COMMERCIAL

: AERONEF	:Nombre de :mouvements	:Heures:	PASSAGERS	:		: Sièges/Km : offerts :	CMR
: AZTEC	: : 194	: : 297:	510	:	191 000	332 600:	57,4 % :
BEECH	28	37	93	:	25 200	59 900	42,0 %
: BRITTEN	: 4 241	: 696:	25 816	:	563 500	738 700	76,2 % :
: TWIN	: 1 283	203	15 366	:	342 600	556 850	61,5 %
: TOTAL	: 5 746 :	: : : : : : : : : : : : : : : : : : :	41 785	:	1 122 300	1 688 050	66,4 %

TOTAL DU TRAFIC COMMERCIAL INTERINSULAIRE DES DEUX COMPAGNIES

COMPAGNIES	:Nombre de :mouvements	:Heures: PASSAGERS	: Sièges/Km : Siège : réels : offe	s/Km : CMR :
: : A. P.	: 5 527	: : : : : : : : : : : : : : : : : : :	: 14 279 000: 23 32	: : : : : : : : : : : : : : : : : : :
: A. T.	: 5 746 :	: 1 233: 41 785 : :	: 1 122 300: 1 68	8 050: 66,4 %:
: TOTAL	: 11 273	: 3 812: 117 494 : :	: 15 401 300: 25 01	2 050: 61,6 %:

EVACUATIONS SANITAIRES (EVASAN)

Durant le 2ème trimestre 1979, les avions des Compagnies AIR TAHITI, AIR POLYNESIE et l'avion d'Etat F.OCHS ont effectué 38 évacuations sanitaires (MOOREA exclue) qui se répartissent comme suit :

- Iles-sous-le-Vent	16
- Tuamotu-Gambier	16
- Marquises	04
- Australes	02

ACTIVITES des AERO-CLUBS de POLYNESIE FRANCAISE

(2ème Trimestre 1979)

				-
1	AERO-CLUB	de	TAHITI	1

- Type d'aéronef	Immatriculation	Heures de vol	Distance	km)
PA 28	F.OCAB	148	26.600	
PA 28	F.OOYK	270	40.500	
PA 28	F.ODHT	235	37,600	
		653	104.700	
/ CERCLE AERONAUTIQUE				
FRA 150	F.OCTB	177	31.100	
C 150	F.ODFC	232	37,100	
C 182	F.OCMJ	96	21.000	
PA 28	F.OCPR	120	22.800	
PA 32	F.OCMV	72	15.900	
		697	127.900	
/ AERO-CLUB CIP/UTA /				
DR 150	F.OCAY	122	17.100	
DR 22	F.OCKA	_	-	
		122	17.100	
/ AERO-CLUB DES ILES-	SOUS-LE-VENT_/			
PA 18	F.OBOJ	_	-	
C 172	F.OCNX	81	13.000	
		81	13.000	

TOTAL Heures de VOL : 1.553

TOTAL Distances (km) : 262.700

. . .

TITRES DE PILOTES NON PROFESSIONNELS

obtenus au cours du 2ème Trimestre 1979

: : T I T R E :		Aéro-Club U.T.A.		Cercle Aé- ronautique		TOTAL :
: Cartes de stagiaires	: 1	2	7	: : 3	0	13 :
: Licences élémentaires	: 0	. 0	0	4	0	4 :
: Brevets de pilotes privés : :	: 2 : 2	: : 0 :	3	3	2	10 :
: TOTAL	: 3	2	10	10	2	27 :

3.2.- PERSONNEL DE LA DIRECTION DU SERVICE DE L'AVIATION CIVILE

- / MOUVEMENTS de PERSONNEL / -

DEPARTS ENREGISTRES AU COURS du 2ème TRIMESTRE 1979

- PERSONNEL RAPATRIE EN METROPOLE -

: DATE	: NOMS et Prénoms :	CORPS et GRADES	SERVICE :
. 00 /// 22	: EYCHENNE Pierre	I.M. 2e Cl	: METEO :
: 06 Avril : 21 Avril	BREMESSE Marcel BLANDIN Christian	TSAC TAC	: SNA/Bora :: SNA/Rangiroa:
16 Avril	NADAL Marcel	ESA/1ère C1.	: SNA/3
: 05 Mai	: VELLUTI Max	: ICAC	: DIR :
: 10 Mai	CUSSAC Jean	TCESMAC	: SNA/3

- PERSONNEL BENEFICIAIRE D'UN CONGE ADMINISTRATIF -

: DATE	: NOMS et Prénoms :	: CORPS et GRADES	SERVICE :
: 10 Juin : 21 Juin : 24 Juin	: GRIMAL Roger PAUREAU Georges : TESTA Christian MARTIN Yves : BLONDEL Jacques	IPEEAC	SNA/3 SNA/NTTT METEO/CEP SNA/CCR SNA/TWR

- DE MISSION -

: DATE	: NOMS et Prénoms	: CORPS et GRADES	: SERVICE	: :
: ler Avril	: TIARE Céline	: : AC/5 :	: ADM	: :

ARRIVEES ENREGISTREES AU COURS DU 2ème TRIMESTRE 1979

- PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE -

: DATE	: : NOMS et Prénoms :	: CORPS et GRADES :	SERVICE :
: 13 Mai	BLUM Michel	ITPE	SNA/NTTT : SIA/S2 : SNA/3 :

- RETOUR DE CONGE ADMINISTRATIF -

: DATE	: NOMS et Prénoms	: CORPS et GRADES	: SERVICE :
: 18 Juin	: CAUCHARD Georges	: IDTM	: METEO/CEP :

RECRUTEMENT

: DATE	: NOMS et Prénoms :	CORPS et GRADES	SERVICE :
: ler Juin	: MARIASSOUCE Diana	: : AC/5e Catégorie :	: SNA/3 :

MUTATIONS

: : :	DATE :	NOMS et Prénoms	: CORPS et GRADES	Venant de	Allant à	: :
:		and the cost when facilities and cost cost and other spin of the side of the cost cost and cost cost cost cost		:		:
:	14 Mars :	PAEPAETAATA Tetutamaite	: AC/3è Catégorie	:METEO/FAAA:	MOPELIA	:
:	11 Avril :	MOU Frédéric.	: TAC CEAPF	: SNA/NTTT :	RANGIROA	:
:	17 Avril :	REY Olivier	: TAC CEAPF	: SNA/NTTT :	RAIATEA	:
:	12 Mai :	RUPEA Valente	: AC/3e Catégorie	:METEO/FAAA:	MOPELIA	:
	15 Juin :	RICHMOND Christian	: TM CEAPF	:METEO/FAAA:	RAPA	:
	15 Juin :	TIAIHO Juliette	: AC/5e Catégorie	: SNA/3 :	ADM	:
	30 Juin :	DESROCHES Albert	: AC/3e Catégorie	: RANGIROA :	FAAA	:
	1er Juillet:	KILIAN Conrad	: AC/3e Catégorie	:METEO/FAAA:	RANGIROA	:
:	1er Juillet:	NOUVEAU Daniel	: TM CEAPF	:METEO/FAAA:	FAAA	:
:	:			<u>: :</u>		:

- RESULTATS DE CONCOURS ET EXAMENS -

Ont été brillamment reçus :

- au concours externe d'OCCA : Melle LEU Véronique, TAC CEAPF Stagiaire.
- au concours interne d'OCCA : M. TAEA Lawrence, TM CEAPF.

Toutes nos félicitations pour ces succès.

- STAGES -

1º/ En métropole :

A participé aux stages ci-après organisés par la Météo :

- M. HANDERSON, CTM: actinométrie du 02 au 11.05.79 EIDER du 14 au 23.05.79.

2°/ Localement :

- Stage de préparation au concours interne de TAC. Ce stage a réuni 19 agents dont 5 gendarmes des Transports Aériens.

- STAGES PREVUS -

En Métropole:

- 12 stages d'anglais à l'ENAC Toulouse entre le 17 septembre 1979 et le 28 mars 1980.
- L'admission a ces stages est subordonnée aux résultats d'un test permettant de déterminer le niveau de connaissance des candidats.

- ACTION DE PREPARATION -

- Au concours de Technicien d'encadrement, organisée par SPG/Form limite d'inscription : 29 Juin 1979.
- Au concours d'Agents Techniques de Bureau, organisée par SPG/Form limite d'inscription : 13 Août 1979
- Au concours de Commis des Services Extérieurs, organisée par SPG/Form limite d'inscription : 23 Juin 1979.

3.3.- ACTIVITES DES SERVICES (2ème trimestre 1979)

3.3.1.- Dans les Centres d'Exploitation

- / Centre de Contrôle Régional / - (C.C.R.)

Statistiques mensuelles de trafic "en route"

: : MOIS	•	OUVEMENTS ERINSULAIRES	MOUVEMENTS INTERNATIONAUX		: : TO :	TOTAUX	
ranksu vo 15	: :Nombre	Temps de con- tact (heures)	: :Nombre	Temps de con- tact (heures)	: :Nombre :	Temps de con- tact (heures)	
AVRIL	: 1 276	: : 1 107	: 183	420	: 1 459	1 527	
MAI	: 1 335	1 043	: 220	527	1 555	1 570	
JUIN	: 1 274 :	1 023	: : 176 :	456	1 440	1 479	
TOTAUX TRIMESTRIELS	: 3 885 :	3 173	: 579	1 403	: 4 454	4 576	

- 709 mouvements de plus qu'au cours du 2ème trimestre 1978 soit une augmentation de trafic de 19 %.

Temps de contact moyen par avion intérinsulaire : 49 minutes

Temps de contact moyen par avion international : 2H26 minutes

Le temps de contact est le temps pendant lequel le CCR a en compte l'aéronef et demeure en liaison avec lui.

Ce temps représente le temps "en route" depuis l'instant où l'avion est transféré au CCR Tahiti, soitdun CCR voisin, soit par une tour d'un aérodrome de Polynésie Française, soit par l'aéronef lui-même, jusqu'à ce qu'il soit transféré à un autre organisme de circulation aérienne (CCR ou tour) ou qu'il ait clôturé son vol.

- PHASES D'URGENCE :

Au cours du 2ème trimestre 1979, le CCR a déclenché 2 phases d'alerte (ALERFA) :

- la lère au profit d'un Fairchild F.27 A d'Air Polynésie sur le trajet RURUTU/FAAA suite à la mise en drapeau du moteur gauche une minute après passage du point équitemps. L'appareil a poursuivi son vol sur un moteur durant 1H05 minutes et a atterri normalement à FAAA où le Service de Sécurité avait été mis en place.
- La 2ème ALERFA au profit d'un Neptune P2H de l'Aéronavale rentrant à sa base sur un moteur ; atterrissage normal à FAAA. Service de sécurité en place.

- INCIDENTS EN ROUTE :

14 compte-rendus d'incident ont été rédigéspar le CCR. Ces incidents ont eu pour conséquence 6 demi-tours vers l'aérodrome de départ et 2 déroutements.

Ils avaient pour cause :

- mauvaises conditions météorologiques 2
- incident technique à bord 12

A noter qu'un monomoteur d'un Aéroclub a dû terminer son vol à la façon d'un planeur (moteur en panne) durant 4 minutes. Délai trop court pour déclencher une phase d'alerte.

Autre fait à signaler : un message émanant de Los Angeles avisait que des débris de pneus du train droit d'un DC.8 de l'Armée de l'Air avaient été relevés après son décollage de Los Angeles. Le Service de Sécurité de l'Aéroport de FAAA était mis en alerte pour l'atterrissage de l'appareil, conformément au Plan de Sécurité de l'Aéroport, d'une part pour prévenir tout incident ou accident, d'autre part pour tester la rapidité et l'efficacité des moyens mis en oeuvre. Atterrissage normal de l'appareil à FAAA.

* * * * * *

- / Centre de Coordination de Recherche et de Sauvetage / - (C.C.S.)

- ACCIDENTS :

Aucun accident n'est à signaler au cours de ce 2ème trimestre 1979.

- OPERATIONS SAR :

- 100 mai :

Le CCS est informé que le bateau de plaisance à moteur "RAMA", avec six touristes américains à bord est en panne de barre entre la pointe Sud de Moorea et la passe de Taapuna (TAHITI).

Un navire de la Marine Nationale est prêt à appareiller lorsqu'une information nous parvient disant que le "RAMA" a été pris en remorque par le "TUMATA".

- 8 mai :

Un pêcheur de marara, parti le 7 mai, n'est pas rentré au port. L'alerte est donnée et un neptune de l'Escadrille 12S décolle afin de ratisser la zone de pêche présumée : résultats négatifs. Le 9 mai, un second neptune se prépare à poursuivre les recherches, mais un bonitier a entre temps, retrouvé l'embarcation et le pêcheur sain et sauf.

- 24 mai :

Le JRCC Honolulu est sans nouvelles du bateau de plaisance américain "RIGIL KENT" parti de SAN DIEGO (Californie) pour Tahiti via les Marquises où il comptait arriver le 14 mai. Après enquête, le CCS Tahiti peut rassurer le JRCC, le bateau ayant fait escale comme prévu à HIVA-OA (Marquises) et navigant d'une île à l'autre de l'archipel.

- 5 juin:

Le Service des Affaires Maritimes de Papeete informe le CCS qu'un speed-boat avec trois personnes à bord a quitté AKI-AKI le 3 juin à 08H00 pour se rendre à Vahitahi où il n'est pas arrivé. Le 5 juin, un neptune décolle de FAAA à 10H30, est sur zone à 14H35 et repère le bateau à la dérive à 17H03 à quelques milles au sud-ouest de AKI-AKI. Un container de vivres est largué et les secours maritimes alertés permettent au speed-boat de rentrer à bon port.

- 15 juin :

Un radio-amateur de Honolulu capte un message du Yawl "BOLERO" informant qu'un hublot de la cabine est brisée et que l'eau pénètre dans le bateau. La mer est forte, creux de 12 pieds et le vent 35 à 45 Kts. La position du Yawl 147 20 W 1600 S le 15 à 0400 Z le situe à environ 40 milles au sud de l'atoll de Rangiroa. Il y a 2 personnes à bord.

Le JRCC de Honolulu alerté par le radio-amateur transmet ces renseignements au CCS de Tahiti. Le Service des Affaires Maritimes est avisé à son tour.

Quelques heures plus tard et par le même circuit, le Yawl fait savoir que l'état de la mer s'est amélioré et qu'il ne se trouve plus qu'à 40 milles de la Pointe Vénus (Tahiti). Finalement, il entre au port le 16 à 15H00 locales.

- 19 juin:

Le Consul d'Australie à Wellington (N-Z) est chargé de faire des recherches au sujet du yacht australien "SECHAPPER" dont on est sans nouvelles. Il fait part de cette demande de renseignements aux CCS voisins, dont Tahiti.

Enquête effectuée, le CCS Tahiti informe Wellington que le yacht n'a jamais relâché en Polynésie Française.

Le 25 juin, Wellington informe le CCS de Tahiti que le "SECHAPPER" est arrivé le 1er juin à Rarotonga (Iles Cook) où il a l'intention de séjourner.

- 30 juin :

Le CCS de Tahiti est alerté par l'Administrateur des Tuamotu-Gambier relayé par le Chef de la Protection Civile qu'un speed-boat ayant quitté Marokau le 28 à 18H00 pour Hao n'est pas arrivé à destination. Il y a 4 personnes à bord.

Le Service des Affaires Maritimes décide de faire entreprendre les recherches. Un neptune décolle de Moruroa à 12H00 pour quadriller la zone comprise entre Hao et Marokau. Résultats négatifs après 2H23 de recherches radar et visuelle.

Un second neptune est programmé pour continuer le ratissage le ler juillet.

Dans l'après-midi du 30, un message parvient au CCS annonçant que l'embarcation a été retrouvée à Hikueru, tous les passagers étant sains et saufs.

- ASSISTANCE MEDICALE :

- 17 mai:

Un message en provenance de Wellington (N-Z) demande au CCS Tahiti de contacter le propriétaire du yacht américain "CHIDIOCK"TICHBOURNE" navigant en Polynésie Française, afin de l'informer que sa grand'mère est gravement malade.

M. Webb CHILLES, dont le bateau est ancré à Huahine en est informé et maintient le contact avec sa famille via la Brigade de Gendarmerie de Huahine.

- 17 mai :

Un message de détresse capté par un radio-amateur américain et relayé par le JRCC Honolulu signale au CCS Tahiti que le Capitaine du sloop "SIVADA" souffre de douleurs abdominales aiguës. Le bateau a quitté l'île Fanning à destination de Bora-Bora avec 4 personnes à bord.

La dernière position connue date du 15 mai à 2200Z et situe le sloop par 158 40 W et 0258 S, soit à quelques 900 milles nautiques au NW de Bora-Bora. Pas d'autres communications radio depuis.

Le CCS Tahiti consulte les autorités maritimes et les documents AMVER et fait savoir à Honolu qu'aucun navire de commerce ou de la Marine Nationale ne se trouve dans les parages. Par ailleurs, il est demandé à la Brigade de Gendarmerie de Bora-Bora de bien vouloir aviser le CCS dès l'arrivée du "SIVADA".

Le même jour 17 mai, un autre message émanant du JRCC Honolulu fait savoir que l'état du malade s'est amélioré, qu'il poursuit sa route vers Bora-Bora et qu'il ne demande pas d'assistance médicale.

Finalement le sloop arrive à bon port le 27 mai, le Capitaine complètement rétabli.

- PHASES D'URGENCE :

Au cours du trimestre, le CCS n'a eu à traiter qu'une seule phase d'urgence (ALERFA) déclenchée par Nandi (FIDJI) au profit d'un Mystère 20 effectuant le trajet Honolulu/Pago-Pago.

3.3.2.- SUR LES AERODROMES

- / LISTE DES AERODROMES DE POLYNESIE FRANCAISE au 30.06.79 / -

ARCHIPEL							
ARCHIPEL U.S.A.G.E cn. service Couv.CAP drome dro		:	commet by m	Date mise :	nuni ormanm :	Contrô-	Longueur
ARRODROMES D'ETAT	The same of the sa	: ADCHIDEL	USAGE		EXPLOITANT:	le aéro	piste (M)
SORA_BORA_Motu—Mute Société (ISLV):	STATUT	: Altonin bii				drome	
SORA_BORA_Motu—Mute Société (ISLV):	and and our risk had that and and and and any part was too one one and and and and any over any		and may have mad may with home may been fired algot along				
BORA-BORA/Motu-Mute	AERODROMES D'ETAT		Ouront à la		AND PRINCIPLE AND		:
BORN-BORN/Motu-Muce		· ·			DSAC :	X	: 1 500
RAIATEA/ULIPOSA RANGEROA TAHITI-FAAA SOCIÉTÉ (IDV)						X	: 1 400
ABRODROMES TERRITORIAUX APATAKI				•	DSAC :		
AERODROMES TERRITORIAUX COUVERT À 1a COUVERT À			. 11			X	: 3 416
Ouvert â la : A940 A941	TAHITI-FAAA			:			:
Ouvert â la : A940 A941	ARDODDOMES TERRITORIALLY			: :	A STATE OF THE STA		•
APATAKI	AERODROMES TERRITORIZAGA		:Ouvert à la	:			:
ANAA ANAA ANAA ANAA ANAA ANAA ANAA ANA	ΛΡΛΤΛΚΤ	: Tuamotu	: C.A.P.	: 06.12.77 :			
ATTONA/HIVA-OA			.uo em 200 s				
Tuamotu		: Marquises	:Us.Restreint				
MARIMAF Société (ISLV)		The Art of	: C.A.P.				
MAKEMO			: "				20 CAN SERVICE STREET
MANTHI Société (IDV) 15.09,69 DSAC - 1.200 MANTHI Société (IDV) 10.07.72 DSAC - 815 MAUPITI Société (IDV) 10.07.72 DSAC X 880 MOREA/Temae Société (IDV) 10.07.72 DSAC X 880 NAPUKA Tuamotu 16.05.77 DSAC - 1.250 PUKA-PUKA Tuamotu 19.03.79 DSAC - 900 PUKA-PUKA Tuamotu 19.03.79 DSAC - 900 PUKARUA Tuamotu 19.03.79 DSAC - 900 REAO Tuamotu 19.03.79 DSAC - 900 REAO Tuamotu 19.03.79 DSAC - 900 TAKAPOTO Tuamotu 19.03.79 DSAC - 900 TATAKOTO Tuamotu 19.03.79 DSAC - 900 TATAKOTO Tuamotu 19.03.79 DSAC - 900 TOTEGEGIE Gambier 19.03.79 DSAC - 900 TOTEGEGIE Gambier 19.03.79 DSAC - 900 TOTEGEGIE Gambier 19.03.79 DSAC - 1.250 TUBUAI/Mataura Australes 19.29.06.77 DSAC X 1.250 TUBUAI/Mataura Australes 19.27.06.72 DSAC X 1.250 TUBUAI/Mataura Australes 19.27.06.72 DSAC X 1.250 TARAPOU Marquises Us.Restreint 29.01.73 DSAC X 1.250 TARATIKA Marquises Us.Restreint 25.11.76 DSAC X 775 ARRODROMES PRIVES Sté Perles ARATIKA Tuamotu 19.03.76 Sté.Pol.Perl - 680 FAKARAVA Tuamotu 19.03.76 Sté.Pol.Perl - 680 FAKARAVA Tuamotu 19.03.76 Sté.Pol.Perl - 800 FAKARAVA Tuamotu 19.03.76 Sté.Pol.Perl - 800 FAKARAVA Tuamotu 19.03.76 Sté.Pol.Perl - 1.200 MARUTEA/SUD Tuamotu 19.03.76 Sté.Pol.Perl - 1.200 MARUTEA/SUD Tuamotu 19.03.76 Commune - 1.200 MARUTEA/SUD Tuamotu 19							
MAUPITI		: Tuamotu	: "	: 15.09.69		: -	
MOOREA/Temae		:Société (IDV)	: "	: 10.07.72			(T)
NAPUKA			: "	: 06.10.67		: X	
PUKA-PUKA			: "	: 16.05.77		: -	
Tuamotu		The contract of the contract o	: "	: 19.03.79		: -	18.1
RURUTU : Australes : ": 07.04.76 : DSAC : X : 1 500 REAO : Tuamotu : ": 30.01.79 : DSAC : - : 900 TAKAROTO : Tuamotu : ": 29.06.73 : DSAC : - : 900 TAKAROTO : Tuamotu : ": 30.01.79 : DSAC : - : 900 TATAROTO : Tuamotu : ": 30.01.79 : DSAC : - : 900 TATAROTO : Tuamotu : ": 30.01.79 : DSAC : - : 1 250 TIKEHAU : Tuamotu : ": Mil.Conc : DSAC : X : 1 250 TOTEGEGIE : Gambler : "Mil.Conc : DSAC : X : 1 250 TUBUAI/Mataura : Australes : ": 27.06.72 : DSAC : X : 1 500 UA-HUKA : Marquises : Us.Restreint: 29.01.73 : DSAC : X : 775 UA-POU : Marquises : Us.Restreint: 25.11.76 : DSAC : X : 775 ARRODROMES PRIVES : Sté Perles : ARATIKA : Tuamotu : Us.Restreint: 21.05.75 : ARATIKA : - : 800 ARUTUA : Tuamotu : " : 11.02.73 : Sté.Pol.Perl: - : 680 ARUTUA : Tuamotu : " : 14.04.77 : M KLIMA : - : 900 HIKUERU : Tuamotu : " : 19.03.76 : Sté.Pol.Perl: - : 800 KAUKURA : Tuamotu : " : 07.05.75 : Gooding/Klima: - 700 KAUKURA : Tuamotu : " : 07.05.75 : Gooding/Klima: - 700 MATAIVA : Tuamotu : " : 04.09.75 : Sté.Pol.Perl: - : 1 200 MATAIVA : Tuamotu : " : 04.09.75 : Sté.Pol.Perl: - : 1 200 MATAIVA : Tuamotu : " : 04.09.75 : Sté.Pol.Perl: - : 1 200 MATAIVA : Société (IDV) : " : 31.07.73 : M. BRANDO : - : 660 TUPAI : Société (ISLV) : Privé : - : Sté TUPAI : 790 AERODROMES MILITAIRES : Tuamotu : Militaire : - : Armées : - : 2 000 AAROUGES MILITAIRES : Tuamotu : Militaire : - : Armées : X : 3 450 ARROTAUA : Militaire : - : Armées : X : 3 450			: "	: 19.03.79	E. Davis - Marie - Mar	*	
REAO			: "	: 07.04.76	•	: X	
TAKAPOTO			: "	: 30.01.79		: -	
TATAKOTO			: "	: 29.08.73	: DSAC	: -	
TIMEMAU : Tuamotu : " : 29.06.77 : DSAC : - : 1 250 TOTEGEGIE : Gambier : " : Mil.Conc. : DSAC : X : 1 250 TUBUAI/Mataura : Australes : " : 27.06.72 : DSAC : X : 1 500 UA-HUKA : Marquises : Us.Restreint : 29.01.73 : DSAC : X : 775 UA-POU : Marquises : Us.Restreint : 25.11.76 : DSAC : X : 775 ARATIKA : Tuamotu : Us.Restreint : 25.11.76 : DSAC : - : 833 ARATIKA : Tuamotu : " : 11.02.73 : Sté Perles : : ARATIKA : Tuamotu : " : 11.02.73 : Sté.Pol.Perl : - : 680 ARUTUA : Tuamotu : " : 14.04.77 : M. KLIMA : - : 900 HIKUERU : Tuamotu : " : 19.03.76 : Sté.Pol.Perl : - : 800 KAUKURA : Tuamotu : " : 07.05.75 : Gooding/Klima : - : 700 KAUKURA : Tuamotu : " : 04.09.75 : Sté.Pol.Perl : - : 1 200 MATAIVA : Tuamotu : " : 01.09.76 : Commune : - : 1 000 MATAIVA : Tuamotu : " : 01.09.76 : Commune : - : 1 000 MATAIVA : Société (IDV) : " : 31.07.73 : M. BRANDO : - : 660 TUPAI : Société (ISLV) : Privé : - : Sté TUPAI : 790 AERODROMES MILITAIRES FANFATAUFA : Tuamotu : Militaire : - : Armées : - : 2 000 AAROGE : Tuamotu : Militaire : - : Armées : X : 3 450 HAO : Tuamotu : Militaire : - : Armées : X : 3 450		A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH	: "	: 30.01.79	: DSAC	: -	
TOTEGEGIE Gambier "Mil.Conc.: DSAC X 1 250 TUBUAI/Mataura Australes "27.06.72: DSAC X 1 500 UA-HUKA Marquises Us.Restreint: 29.01.73: DSAC X 775 UA-POU Marquises Us.Restreint: 25.11.76: DSAC X 775 ARATIKA SUBUAI/Mataura Us.Restreint: 25.11.76: DSAC X 775 ARATIKA Tuamotu Us.Restreint: 25.11.76: DSAC - 833 AERODROMES PRIVES SUB.Restreint: 21.05.75: ARATIKA - 800 ARATIKA Tuamotu "" 11.02.73: Sté.Pol.Perl: - 680 FAKARAVA Tuamotu "" 14.04.77: M. KLIMA - 900 HIKUERU Tuamotu "" 19.03.76: Sté.Pol.Perl: - 800 KAUKURA Tuamotu "" 07.05.75: Gooding/Klima: - 700 KAUKURA Tuamotu "" 04.09.75: Sté.Pol.Perl: - 1 200 MATAIVA Tuamotu "" 01.09.76: Commune - 1 000 MATAIVA Tuamotu "" 31.07.73: M. BRANDO - 660 TUPAI Société (ISLV): Privé - Sté TUPAI 790 AERODROMES MILITAIRES Tuamotu Militaire - Armées X 3 450 HAO Tuamotu Militaire - Armées X 3 450			: "	: 29.06.77	: DSAC		
TUBUAI/Mataura Australes			: "	:Mil.Conc.	: DSAC	: X	: 1 250
TUBUAI/Mataura UA-HUKA UA-HUKA UA-POU Marquises US.Restreint: 29.01.73 : DSAC : X : 775 UA-POU Marquises US.Restreint: 25.11.76 : DSAC : - 833 AERODROMES PRIVES ARATIKA ARUTUA Tuamotu : Us.Restreint: 21.05.75 : ARATIKA : - 800 FAKARAVA Tuamotu : " : 11.02.73 : Sté.Pol.Perl: - 680 FAKARAVA Tuamotu : " : 14.04.77 : M. KLIMA : - 900 HIKUERU KAUKURA Tuamotu : " : 19.03.76 : Sté.Pol.Perl: - 800 HIKUERU KAUKURA Tuamotu : " : 07.05.75 : Gooding/Klima: - 700 MATAIVA Tuamotu : " : 04.09.75 : Sté.Pol.Perl: - 1 200 MATAIVA TUAMOTU : " : 01.09.76 : Commune : - 1 000 MATAIVA TETIAROA Société (IDV) : " : 31.07.73 : M. BRANDO : - 660 TUPAI AERODROMES MILITAIRES FANFATAUFA Tuamotu : Militaire : - Armées : - 2 000 MATATUA TUAMOTU : Militaire : - Armées : X : 3 450 HAO HILITAIRES Tuamotu : Militaire : - Armées : X : 3 450 HAO HILITAIRES KETUPAI : Armées : X : 2 400	TOTEGEGIE		•	:Territoire	:	:	:
UA-HUKA : Marquises :Us.Restreint: 29.01.73 : DSAC : X .775 UA-POU Marquises :Us.Restreint: 25.11.76 : DSAC : - 833 AERODROMES PRIVES : Sté Perles : : ARATIKA : Tuamotu : Us.Restreint: 21.05.75 : ARATIKA : - 800 ARUTUA : Tuamotu : " " : 11.02.73 : Sté.Pol.Perl: - 680 FAKARAVA : Tuamotu : " " : 14.04.77 : M. KLIMA : - 900 KAUKURA : Tuamotu : " : 19.03.76 : Sté.Pol.Perl: - 800 MARUTEA/SUD : Tuamotu : " : 04.09.75 : Sté.Pol.Perl: - 1 200 MATAIVA : Tuamotu : " : 01.09.76 : Commune : - 1 200 MATAIVA : Société (IDV) : " : 31.07.73 : M. BRANDO : - 660 TUPAI : Société (ISLV) : Privé : - : Sté TUPAI : - 2 000 AERODROMES MILITAIRES : Tuamotu : Militaire : - : Armées : X : 3 450 FANFATAUFA : Tuamotu : Militaire : - : Armées : X : 2 400	Motouro	· Australes	, "	: 27.06.72	: DSAC		The state of the s
MARQUES Us.Restreint: 25.11.76 DSAC - 833 AERODROMES PRIVES Sté Perles Sté Perles - 800 ARATIKA Tuamotu " " 11.02.73 Sté.Pol.Perl: - 680 ARUTUA Tuamotu " " 14.04.77 M. KLIMA - 900 FAKARAVA Tuamotu " " 19.03.76 Sté.Pol.Perl: - 800 HIKUERU Tuamotu " " 07.05.75 Gooding/Klima: - 700 KAUKURA Tuamotu " " 04.09.75 Sté.Pol.Perl: - 1 200 MARUTEA/SUD Tuamotu " " 01.09.76 Commune - 1 000 MATAIVA Tuamotu " " 31.07.73 M. BRANDO: - 660 TUPAI Société (IDV): " " 31.07.73 M. BRANDO: - 660 TUPAI Société (ISLV): Privé - Sté TUPAI: 790 AERODROMES MILITAIRES Tuamotu Militaire - Armées - 2 000 HAO Tuamotu Militaire - Armées X 3 450	A TOTAL CONTRACTOR OF THE CONT	5. LESSON STRUCTURE DECOMPONENTS	:Us.Restrein	t: 29.01.73	: DSAC	: X	
ARATIKA						: -	: 833
ARATIKA	UA-POU	·	:	:	:	:	
ARATIKA	AEDODDOMES DRIVES		Michael and Carlo	:		1 (*)	: .
ARATIKA ARUTUA Tuamotu "" 11.02.73 :Sté.Pol.Perl: - : 680 FAKARAVA Tuamotu "" 14.04.77 M. KLIMA - : 900 HIKUERU Tuamotu "" 19.03.76 :Sté.Pol.Perl: - : 800 KAUKURA Tuamotu "" 07.05.75 :Gooding/Klima: - 700 MARUTEA/SUD MATAIVA Tuamotu "" 04.09.75 :Sté.Pol.Perl: - : 1 200 MATAIVA Tuamotu "" 01.09.76 : Commune - : 1 000 TETIAROA TETIAROA Société (IDV): "" 31.07.73 : M. BRANDO: - : 660 TUPAI AERODROMES MILITAIRES FANFATAUFA Tuamotu Militaire Armées X 3 450 HAO Militaire Armées X 2 400	AERODROMES PRIVED		•	:	• 1	:	:
ARUTUA : Tuamotu : " : 11.02.73 : Sté.Pol.Perl: - : 680 FAKARAVA : Tuamotu : " : 14.04.77 : M. KLIMA : - : 900 HIKUERU : Tuamotu : " : 19.03.76 : Sté.Pol.Perl: - : 800 KAUKURA : Tuamotu : " : 07.05.75 : Gooding/Klima: - : 700 MARUTEA/SUD : Tuamotu : " : 04.09.75 : Sté.Pol.Perl: - : 1 200 MATAIVA : Tuamotu : " : 01.09.76 : Commune : - : 1 000 TETIAROA : Société (IDV) : " : 31.07.73 : M. BRANDO : - : 660 TUPAI : Société (ISLV) : Privé : - : Sté TUPAI : 790 AERODROMES MILITAIRES :	AD ATTI A	: Tuamotu	:Us.Restrein	t: 21.05.75		: -	
FAKARAVA : Tuamotu : " : 14.04.77 : M. KLIMA : - : 900 HIKUERU : Tuamotu : " : 19.03.76 : Sté.Pol.Perl: - : 800 KAUKURA : Tuamotu : " : 07.05.75 : Gooding/Klima: - : 700 MARUTEA/SUD : Tuamotu : " : 04.09.75 : Sté.Pol.Perl: - : 1 200 MATAIVA : Tuamotu : " : 01.09.76 : Commune : - : 1 000 TETIAROA : Société (IDV) : " : 31.07.73 : M. BRANDO : - : 660 TUPAI : Société (ISLV): Privé : - : Sté TUPAI : 790 AERODROMES MILITAIRES :				: 11.02.73	:Sté.Pol.Perl	L: -	
HIKUERU : Tuamotu : " : 19.03.76 : Sté.Pol.Perl: - : 800 KAUKURA : Tuamotu : " : 07.05.75 : Gooding/Klima: - : 700 MARUTEA/SUD : Tuamotu : " : 04.09.75 : Sté.Pol.Perl: - : 1 200 MATAIVA : Tuamotu : " : 01.09.76 : Commune : - : 1 000 TETIAROA : Société (IDV) : " : 31.07.73 : M. BRANDO : - : 660 TUPAI : Société (ISLV): Privé : - : Sté TUPAI : 790 AERODROMES MILITAIRES : - : Armées : - : 2 000 HAO : Tuamotu : Militaire : - : Armées : X : 3 450 HAO : Tuamotu : Militaire : - : Armées : X : 2 400			: " "	: 14.04.77		: -	
KAUKURA : Tuamotu : "			: 11 11	: 19.03.76	:Sté.Pol.Perl	l: -	
MARUTEA/SUD : Tuamotu : "			. 11 11	: 07.05.75	:Gooding/Klima	a: -	
MATAIVA : Tuamotu " " : 01.09.76 : Commune - : 1 000 TETIAROA : Société (IDV) : " " : 31.07.73 : M. BRANDO : - : 660 TUPAI : Société (ISLV) : Privé - : Sté TUPAI : : 790 AERODROMES MILITAIRES : : : : : : : : : : : : : : : : : : :			. 11 11	: 04.09.75	:Sté.Pol.Per	l: -	
TETIAROA :Société (IDV): " 31.07.73 : M. BRANDO : - 660 TUPAI :Société (ISLV): Privé : - : Sté TUPAI : 790 AERODROMES MILITAIRES : : : : : : : : : : : : : : : : : : :			: 11 11	: 01.09.76	: Commune	: -	
TUPAI :Société (ISLV): Privé - : Sté TUPAI : 790 AERODROMES MILITAIRES :			. 11 11	: 31.07.73	: M. BRANDO	: -	
AERODROMES MILITAIRES FANFATAUFA Tuamotu Militaire - Armées - 2 000 HAO Militaire - Armées X 3 450 Armées X 2 400): Privé	: -		:	: 790
FANFATAUFA : Tuamotu : Militaire : - : Armées : - : 2 000 HAO : Tuamotu : Militaire : - : Armées : X : 3 450	TUPAI	.0001000 (1004	:	:	:	:	:
FANFATAUFA : Tuamotu : Militaire : - : Armées : - : 2 000 HAO : Tuamotu : Militaire : - : Armées : X : 3 450	APPODDOMES MILITERIDES		•	:	:	:	:
FANFATAUFA : Tuamotu : Militaire : - : Armées : X : 3 450	VERODROMES MILITATRES		•	:	:	:	:
HAO : Tuamotu : Militaire : - : Armées : X : 3 450	TO DATE A COLOUR A	· Tuemotu	: Militaire	: -	: Armées	: -	
HAO : Idamott : Militains : Armées : X : 2 400				:	: Armées	; X	
MORURUA				-	: Armées	: X	: 2 400
	MORUROA	:	:	:	:	:	:

- / AIDES RADIOELECTRIQUES 海 LA NAVIGATION / -

AIDES RADIO CIVILES (au 30.06.79)

:::::::::::::::::::::::::::::::::::::::	STATION	•	Indi-	:	FREQUE	NCE :	Puis		:	Porté notifi		:	HORAIRE	:	UTILISATION	: :
:	A AND 1-70 T-70 T-70 T-70 T-70 AND AND AND STATE AND	:		:		:			:	0.5	D. T. A. F.	:	11.04	•	L	
:	ANAA	:	AA	:	332,5		25	W	:		MM	:	H.24			
:	ATUONA	:	HV	:	383	KHZ:	100	399	:		NM	:	O/R	•	NDB	
:	BORA-BORA	:	BB	:	384	KHZ:	25	W	:		NM		H.24		L	
	HUAHINE	:	HH	:	345	MHZ:	25	W	:		MM		H.24	:	L	
	MAKEMO	:	MK	:	383	KHZ:	25	W	:	20	NM	:	LS/CS	:	L	
	MANIHI	:	MH	:	284,5	KHZ:	100	W	:	120	MM	:	0600/2200	:	NDB	
	NAPUKA		NP	:	272	KHZ:	400	W	:	250	MM	:	LS/CS	:	NDB	:
	RAIATEA		RU		372	KHZ:	50	W	:	50	MM	:	H.24	:	L	
	RANGIROA		OA		358	KHZ:	25	W	:	20	NM	:	H.24	:	L	:
•	RANGIROA		RAN			MHZ :		W	:	50	NM	:	H.24	:	VOR	:
	RURUTU		RT			KHZ :		W	:	100	MM	:	O/R	:	NDB	:
	TAHITI	:	FXI		The state of the s	KHZ :		W		250	NM	:	H.24	:	NDB	;
			PW			KHZ :		W		20			H.24	:	L	:
•	TAHITI	•			PARTIES DE LA COMPA	KHZ :		W		20	NM		H.24		L	:
:	TAHITI	•	TS	•	THE RESERVE OF THE PARTY OF THE		200		•	200			H.24		VOR	:
:	TAHITI	:	TAF	:	112,1			W		200			H.24		DME	
:	TAHITI	:		: 0	hannel	58 X		T.J		100			LS/CS		NDB	
:	TAKAPOTO	:	TP	:	349	KHZ :							H.24		L	
:	TOTEGEGIE	:	MG	:	341	KHZ			:	100	MM				NDB	
:	TUBUAI	:	TB	:		KHZ :			:	150	MM		O/R			
:	UA-HUKA	:	UK	:	372	KHZ	400		:	200		:	O/R		NDB	
:	UA-POU	:	PO	:	352,5	KHZ	25	W	:	20	NM	:	O/R	:	L	
:		:		:					:			:		:		<u>-</u>

AIDES RADIO MILITAIRES (au 30.06.79)

-	•					•		:			:		:		:
: HAO		HA		367	KHZ	:	5	KW:	400	NM	:	H.24	:	NDB	:
: HEREHERETUE		НТ		379	KHZ	:	25	W :	25	NM	:	H.24	:	L	:
: MURUROA	and the	MU		400	KHZ	:	50	W :	80	MM	:	H.24	:	L	:
: REAO		RE	:	327,5	KHZ	:	50	W :	25	NM	:	H.24	:	NDB	:
: TUREIA		TR	:	355	KHZ	:	50	W :	25	MM	:	H.24	:	L	:
			:			:		:	Market (May)		:		:		:

AIDES RADIO ETRANGERES (au 30.06.79)

: AITUTAKI :	AI	: : 320 KHZ:	: 250 NM	O/R	NDB
RAROTONGA	RG	: 352 KHZ:	250 NM	H.24 ACC/ NANDI	NDB
: RAROTONGA	RG	: 113,5 MHZ : :	: 150 NM	H.24 ACC/ NANDI	VOR
RAROTONGA	RG	Channel 58 X	150 NM	H.24 ACC/ NANDI	DME

A - / AERODROME INTERNATIONAL DE TAHITI-FAAA /

TRAFIC COMMERCIAL DES COMPAGNIES LOCALES (Période du 01.01 au 30.06.79)

	TRAFIC	INTE	RIEUR	
COMPAGNIE	: : : : : : : : : : : : : : : : : : :	· (TARE) ·		TE % Variation même Kg période 1978
AIR POLYNESIE	A: 4299: 76511:113537 D: 4300: 69742:113629 T: 8599:146253:227166	: 61,4: 1	190069 : 216	64 : FRE + 16,5 43 : POS - 12,6
AIR TAHITI	: : : : : : : : : : : : : : : : : : :	: 59,5: : 65,7:	; ; ;	: PAX + 18,2 :
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	: : : : : : : : : : : : : : : : : : :	: 69,0: 1 : 60,7: 1	190069 : 216	64 : FRE + 16,5

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL (Période du 01.01 au 30.06.79)

:	CHA	RTERS		TRAFIC	REGU	JLIER		FRET en	POSTE en	% Variation même pério-
	Vols	PAX	Vols	PAX	TRA	S.O.	CMR	Kg	Kg	de 1978
: A										PAX + 6,0
D	46	7603	404	55534	15423	103999	68,2	217374	77040	FRE - 9,0
: TTL	: 91	:14740	: 809:	110109	30949	208121:	67,8:	2359938	269126	: POS + 30,0

NOTE: Pour le détail du trafic commercial international, se reporter en 3.1.

TRAFIC COMMERCIAL TOTAL ENREGISTRE SUR L'AERODROME DE TAHITI-FAAA (1er Semestre 1979)

:		CHAI	RTERS		TRAFIC	REGUI	LIERS	:	FRET en	POSTE en	% Variation même pério-
:		Vols	PAX	Vols	PAX	TRA :	s.o.	CMR	Kg	Kg	de 1978
: :	A D										PAX + 13,7 FRE - 6,4
:	TTL	: 91 :	14740	20113	338005	30949	:559459 :	65,9	2684913	296969	POS + 24,3

TRAFIC de l'AERODROME :

: : MOTE	MOUVEMENTS COMM	ERCIAUX	MOUVEMENTS NON CO	MMERCIAUX
MOIS:	and the section of th	dont (IFR)		: dont : (IFR)
: AVRIL	3 578	861	3 494	211
: MAI	3 424	823	4 525	331
: JUIN	3 471	743	3 552 :	250
: TOTAL	10 473	2 427	11 571	: 792 :

TOTAL TOUT TRAFIC : 22 044

TOTAL TRAFIC IFR : 3 219

Parmi les aéronefs ayant fréquenté l'aérodrome en trafic commercial, il a été enregistré :

: : MOIS :	AERONEFS ETRANGERS	: JETS	: + de 20 TONNES :
. VAKIT.	88	148	72 §
: MAI	107	175	726
: JUIN	53	113	644
: TOTAL :	248	436	2 095

MOUVEMENTS DES AERONEFS (Trafic non commercial)

: MOIS	AERO-CLUB de TAHITI	CERCLE AE- RONAUTIQUE	AERO-CLUB U.T.A.	PRIVES	AUTRES MOUVEMENTS	TOTAL :
: AVRIL	1 244	1 056	246	436	51.2	3 494
: MAI	1 578	1 514	224	448	761	4 525
JUIN	1 232	1 036	420	344	520	3 552
: TOTAL	4 054	3 606	890	1 228	1 793	11 571

RELEVE TRIMESTRIEL DES MOUVEMENTS

D'APPAREILS DES AERO-CLUBS BASES A TAHITI

AERO-CLUB DE I	AHITI	AERO-CLUB	UTA	CERCLE AEI	RONAUTIQUE DE
AVRIL :					
F.OCAB	280	F.OCKA	246	F.OCTB	50
F.ODHT	298	F.OCAY		F.ODFC F.OCMJ	760 190
F.OCYK	666			F.OCPR	56
r.oork	000			F.OCMV	
			Constitution of the Consti		
	1 244		246		1 056
MAI :					
F.OCAB	444	F.OCKA	224	F.OCTB	456
F.ODHT	300	F.OCAY		F.ODFC	600
				F.OCMJ F.OCPR	74 162
F.OCYK	834			F.OCMV	222
	1 578		224		1 514
	1 370				
JUIN :					
 					
F.OCAB	190	F.OCKA	420	F.OCTB	222 512
F.ODHT	458	F.OCAY		F.ODFC F.OCMJ	28
F.OCYK	584			F.OCPR	110
				F.OCMV	164
	1 232		420		1 036

SEMESTRE DU 01.01.79 au 30.06.79

- ACCIDENT :

Néant.

- INCIDENT :

47 compte-rendus d'incidents ont été établis par la Subdivision Circulation Aérienne au cours du 1er semestre 1979.

- PHASE D'URGENCE :

Néant.

- EQUIPEMENT :

26 avril:

Mise en service des nouvelles barrières.

- PROCEDURE :

Néant.

- ETUDE :

Néant.

- INSTRUCTION :

Admission en stage d'aérodrome d'un contrôleur du CCR.

Admission en stage d'approche de 3 contrôleurs d'aérodrome.

Admission en stage de Chef de Quart de deux contrôleurs qualifiés encadrement.

- QUALIFICATION :

Délivrance d'une qualification d'aérodrome.

Délivrance de 3 qualifications d'approche.

Délivrance de 2 qualifications Chef de Quart.

- SECURITE :

Néant.

LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

(Période du 01.04 au 30.06.79)

PROFESSIONNEL:	
- Pilote de ligne (PL)	5
- Pilote professionnel lère classe (PP1)	9
- Pilote professionnel (PP)	19
- Qualification IFR	10
- Certificat secours sauvetage (CSS)	8
- Mécanicien navigant	1
- Navigateur	1
TOTAL	53
NON PROFESSIONNEL	37
MON FROTEBBIONNED	

du 01.04 au 30.06.79

PROFESSIONNEL:			
- P.L.		1	
- P.P.1.		18	
- P.P.		23	
- C.S.S.		81.	
		Janes .	
	TOTAL	 123	
CORPS TECHNIQUES .	•••••	 6	
PRIVES		 141	

MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES TELECOMMUNICATIONS (BCT)

(2ème Trimestre 1979)

:	- RECEPTION -				- EMISSION-				
: :	RESEAU INTE Résultats	ERNATIONAL mensuels	RESEA Résultats	AU LOCAL trimestriels	RESEAU INT Résultats			AU LOCAL trimestriels	
:	AVRIL	22 363	: SNA	3	: AVRIL	6 334	: SNA	903	
:	MAI	24 724	TWR	2 262	MAI	7 413	TWR	4 729	
:	JUIN	24 758	: CCR	1 818	: JUIN	6 466	: CCR	8 523	
:			CEP	4 460			CEP	2 692	
;			DAC	56			: DAC	278 :	
:			SITA				SITA	53	
:			: BLU	1 318			: BLU	1 695	
:			METEO	8 923				properties de la company	
:		71 845	:	18 840	:	20 213	: :	18 873	
:	TOTAL RE	CEPTIONS	: 90	685	: TOTAL EM	ission	: 3	9 086	
:	MOYENNE (QUOTIDIENN	E ; 1	007	: MOYENNE	QUOTIDIENN	E :	435	

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)

(2ème Trimestre 1979)

- NOTAM RE	CUS (Classe I - Sé	rie A)	:	-	NOTA	AM EMIS	S - (Class	se I)
			: -					
Provenance:	AUSTRALIE	308						
	CANADA	642	:					
	CHILI	115	:					
	EQUATEUR	083	:					
	HAWAII	544	:	SERIE	A	:	11	
	JAPON	531	:					
	MEXICO	008	:					
	NANDI	135	:	SERIE	C	:	12	
	NOUVELLE-ZELANDE	335	:					
	PANAMA	182	:					
	PEROU	294					23	
	U.S.A.	718						
	VENEZUEI.A	090						
	VENEZORIA		_:					
		3 985						
		3 903						
			<u>.</u>					

Protections aéronautique fournies aux Commandants de bord durant le 2ème trimestre 1979

PROTECTIONS METEO (Période du 01.04 au 30.06.79)

PROTECTIONS DES EQUIPAGES au départ, élaborées par le Centre météorologique principal de FAAA.

- REPARTITION DES PROTECTIONS SULVANT DESTINATIONS -

: LONGS COURRIERS	: AVRIL	MAI	JUIN	TOTAUX :
: POINTE A PITRE	1	3	3	700 7
LOS ANGELES	35	37	35	107
: AUCKLAND	17	18	13	48 :
NANDI	0	0	1	1
: HONOLULU	5	: 11	5	21 :
PAGO-PAGO	5	5	5	15
: RAROTONGA	4	: 5	2	: 11 :
NOUMEA	5	4	4	13
: SANTIAGO	(18 ₁₈₂₁₇₎	9	9	26
: T O T A U X =	80	92	77	249 14 14 11 11

: MOYENS COURRIERS	AVRIL	MAI:	JUIN	: TOTAUX :
: CIVILS				
: - ISLV/TUAMOTU : du NORD	253	255	257	765 :
- MARQUISES	9	9	10	28
: - AUSTRALES	13	15	: 16	: 44 :
: - TOTEGEGIE	4	4	4	12
: MILITAIRES		87406 3		Moffet Colkete Termer
: SITES	54	65	63	182
: T O T A U X = :	: : 333	348	: 350 :	: 1 031 :

-- OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL SUIVANT DESTINATIONS -- (AIREP)

: VENANT DE ou ALLANT A	: : AVRIL :	: MAI	: JUIN :	: XUATOT :
: : POINTRE A PITRE	: : 32	: 42	: 38	: 112
: LOS ANGELES	350	370	350	1 070
; AUCKLAND	68	· : 72	52	: 192
: NANDI	. 0	: 0	4	4
: HONOLULU	• • 50	: 110	50	210
PAGO-PAGO	20	20	20	60
: RAROTONGA	16	: 20	8	. 44
SANTIAGO	80	90	90	260
: NOUMEA	20	: 16	16	52
TOTAUX =	636	: 740	628	2 004

- INTERVENTIONS DU SERVICE DE SECURITE INCENDIE (S.S.I.S.) -- (Période du 01.04 au 30.06.79)

- Feux d'avions	0	
- Feux extérieurs à l'aérodrome	0	
- Alerte pour avions en difficulté	9	
- Evacuations de blessés ou malades	4	
- Surveillance avitaillement	215	
- Interventions diverses	10	
- Participation exercice SAR	0	
- Surveillance mise en route et atterrissage	432	

670

B - / AERODROMES D'ETAT EXTERIEURS / -

du 01.01.79 au 30.06.79

200101	МОТ	UVEMENTS	:3 (10	MOUVEMENTS COMMERCIAUX			
: AERODROMES	Commer- ciaux	Non Com- merciaux	TOTAL	Passa- gers	Transit di- rect (2fois)	Fr ê t en kg	Poste en kg
BORA-BORA RAIATEA RANGIROA	2 114 2 019 606	232 1 018 144	3 037	33686	2 368 16 294 5 104	59603 73037 71977	2 990 : 6 570 : 2 277 :

C - / AERODROMES TERRITORIAUX / +

/ TETIAROA ET MATAIVA (AERODROMES PRIVES) /

100	MOUVEMENTS			MOUVEMENTS COMMERCIAUX			
: AERODROMES	Commer- ciaux	Non Com- merciaux	TOTAL	Passa- gers	Transit di- rect (2fois)		Poste en kg
: ANAA : ATUONA : APATAKI : HUAHINE : MAKEMO : MANIHI : MAUPITI : MOOREA : NAPUKA : RURUTU : TAKAPOTO : TIKEHAU : TOTEGEGIE : TUBUAI : UA-HUKA	112 168 156 1 820 115 159 170 14 923 134 164 265 108 19 122 101	nc n	159 170 19 729 134 164 265 108 19	: 21 447 : 491 : 2 358 : 2 037 :127 957 : 124 : 1 825	: 2 235 : 599 : 23 564 : 26 745 : 1 534 : 0 : 0 : 0 : 0 : 1 708 : 1 652 : 1 688 : 729 : 0 : 0 : 0	: 4091 : 2694 : 23008 : 49172 : 7241 : 3284 : 15825 : 2609 : 842 : 51588 : 4088 : 2608 : 1974 : 17667 : 2518 : 0	482 : 482 : 1 181 : 6 : 2 088 : 28 : 134 : 540 : 10 : 116 : 2 256 : 160 : 170 : 594 : 3 560 : 3 076 : 0 :
: TETIAROA : MATAIVA	: 492 : 82	: 18 : nc	: 510 : 82	: 3 405 : 534	: : 0 : 260	: 0 : 11831	: 0 : 44 : :

A - / SECTION ADMINISTRATIVE / -

L'EMPLOI DE PERSONNEL FEMININ A LA DSAC POLYNESIE

Une rapide étude portant sur l'emploi de personnel féminin a permis de relever que les femmes occupaient 41 des 340 emplois figurant à l'effectif des différents services de la DSAC Polynésie au 1er juillet 1979, ce qui représente 12 % environ.

Encore faut-il préciser que cette proportion est variable selon la nature et surtout le niveau des emplois.

En effet, si les femmes occupent les 2/3 des emplois de caractère administratif, on en trouve très peu dans des emplois de caractère technique. Il faut cependant signaler leur "entrée" toute récente dans le corps des Techniciens de l'Aviation Civile, tant par recrutement externe qu'interne et tout récemment le succès de l'une d'entre elles au concours externe d'Officier Contrôleur de la Circulation Aérienne.

Actuellement donc, on compte trois femmes techniciens de l'Aviation Civile en fonction à l'Aérodrome de Faaa, mais aucune dans les Corps des Travaux Publics ni de la Météorologie (le corps des aides-techniciens reste d'ailleurs uniquement ouvert aux hommes).

Elles occupent à peine 5 % des 178 emplois des Cadres de la Fonction Publique d'Etat (*) alors qu'elles tiennent 19 % des 162 emplois de contractuels relevant de la Convention Collective des Agents non Fonctionnaires de l'Administration. Dans cette dernière catégorie, elles prennent 10 % des postes classés en 3ème catégorie, niveau BEPC, 30 % des postes classés en 4ème catégorie, niveau CEP - CAP et 20 % des postes classés en 5ème catégorie ne nécessitant pas la possession de diplômes.

Enfin, aucune femme n'occupe à ce jour d'emploi de cadre correspondant à la catégorie A de la Fonction Publique ou à la lère catégorie de la Convention Collective.

(*) (2,5 % des emplois de la catégorie B et 30 % des emplois de la catégorie C).

. . .

RENOUVELLEMENT DES MANDATS DES DELEGUES DU PERSONNEL

Chaque année, le mandat des délégués du personnel est renouvelé à la suite d'élections organisées au sein de chaque service de la DSAC dans le courant du mois de Mai.

Pour 1979, ces élections ont donné les résultats ci-après :

NAVIGATION AERIENNE

LA Liste unique présentée par la F.S.P.F. a été élue :

- Délégués titulaires : MM. MARZIN Hervé, DUPONT Jean-Claude et JACQUET Yvon.
- Délégués suppléants : MM. RIO Bernard, TINIRAUARII Françis et VII Richard.

METEOROLOGIE

- La liste unique présentée par la F.S.P.F. a été élue :
 - Délégués titulaires : MM. LEQUERRE Louis et ADAMS Michel
 - Délégués suppléants : M. TAHIRI Nicolas et Mme LANGOMAZINO Agnès

INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

- La liste unique présentée par la F.S.P.F. a été élue :
 - Délégués titulaires : MM. LIRON Michel, JUVENTIN Justin et DROLLET Max.
 - Délégués suppléants : MM. IZAL Jean, TEHEVINI Joseph et TERAIAMANO Albert.

SECTION ADMINISTRATIVE

- La liste unique présentée par la F.S.P.F. a été élue :
 - Délégué titulaire : Mme FROGIER Odile
 - Délégué suppléante : Mme AUMERAN Esther.

RENOUVELLEMENT DES CAP A LA METEOROLOGIE

Les mandats des représentants du personnel dans les Corps des Techniciens et d'Aides-Techniciens de la Météorologie du C.E.A.P.F. ont été renouvelés au cours du 2ème trimestre 1979.

Pour le Corps des Techniciens, une seule liste a été déposée.

Les élections ont eu lieu le 30 Mai 1979, elles ont donné les résultats suivants :

- Inscrits: 28
- Suffrages exprimés: 20
- Bulletins Blancs ou Nuls : 5

Tous les candidats de la liste Unique ont obtenu 15 voix.

Ont donc été élus :

- Membres titulaires : MM. HANDERSON Georges, C.T.

VAIRAAROA Génard, T.S.

BUCHIN James, T.E.

KWONG KY Raymond, T.E.

- Membres suppléants : MM. KILIAN Robert, C.T.

PUPUTAUKI Martin Daniel. T.S.

VESASES Albert, T.E.

YEE CHONG KUI SAN T., T.E.

Dans le corps des Aides-Techniciens, aucune liste e candidats n'a présentée, c'est par voie de tirage au sort qu'ont été désignés les représentants du personnel.

- Membre titulaire : M. MONTAGNON Romuald

- Membre suppléant : M. PAIA René.

- ACTION DE FORMATION -

- Organisée par le Centre National de Télé-Enseignement pendant l'année scolaire 1979/1980.
- Les dossiers d'inscription doivent être demandés au CNTE directement par les intéressés et remis à la Section Administrative pour expédition à l'Administration Centrale avant le 20 août 1979.

- CONCOURS PREVUS -

- Secrétaires administratifs des Services Extérieurs Interne et Externe :

Date du concours : 10 et 11 Octobre 1979

Date limite des inscriptions : 31 Août 1979

Tous les postes à pourvoir sont situés dans la Région Parisienne.

Les épreuves écrites peuvent se dérouler sur place mais les épreuves orales ont lieu uniquement à Paris.

- Examen de qualification de TSAC:

Date limite d'inscription: 28 Juin 1979

Date des épreuves : Du 2 au 30 Novembre 1979, elles se dérouleront localement.

- Neuf candidatures ont été présentées -

- Examen de qualification de CTAC :

Date limite d'inscription : 28 Juin 1979

Date des épreuves : 22 au 26 Octobre 1979, elles se dérouleçont à Paris.

- Deux candidats se sont présentés et ont été retenus -

- Exemen professionnel d'OCCA:

Date limite des inscriptions : 8 Mai 1979

Date des épreuves : Du 2 au 5 Octobre 1979 à Paris (ENAC).

- Une candidature a été présentée et retenue -

- Examen professionnel d'IEEAC :

Date limite des inscriptions : 8 Mai 1979

Date des épreuves : Du 10 au 14 Septembre 1979 à 1'ENAC Paris

- Trois candidatures ont été présentées et retenues -

B - / SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE / -

TAHITI-FAAA

- Etudes :

- Réaménagement du balisage HI/BI et passage en distribution série.
- Installation d'un radar météo sur la tour de contrôle.
- APS dressé pour la mise en oeuvre d'une climatisation centrale du centre météo.

- Travaux :

- Remise en peinture des extérieurs du Bloc Technique et du Bâtiment de la Direction.
- Levé topographique d'une zone libre de la Cité de l'Air de Faaa pour étudier l'implantation des futurs logements de la Gendarmerie des Transports Aériens.
- Travaux de génie civil en cours pour l'installation d'un nouveau glide.

RANGIROA

- Etudes :

- APS préparé pour le déplacement de l'abri de gonflement.

- Travaux :

- Nouvelle aérogare : l'ensemble du gros oeuvre et la pose des carrelages sont terminés. Les travaux se poursuivent.

RAIATEA

- Etudes :

- Avant-projet de plan de masse.

- Travaux :

- Construction d'un logement : travaux en cours d'exécution.

BORA-BORA

- Etudes :

- Installations hôtelières sur l'aérodrome.
- Bloc technique : le bureau d'études du SIA a établi des esquisses.
- L'APS pour le construction d'un logement est achevé.
- Détail estimatif des équipements du service météo.

TOTEGEGIE

- Etudes :

- Transfert de la station météo du Motu de Totegegie à l'île principale de Mangareva.
- Implantation des logements du personnel.

TAKAROA

- Etudes :

- APS pour la remise en état des bâtiments de la station météo. L'autorisation de programme a été prise. Les travaux débuteront en fonction des liaisons maritimes.

NUKU-HIVA/TERRE DESERTE

- Travaux :

- Travaux préparatoires terminés.
- Assainissement : la mise en place des ouvrages ARMCO exécutée en régie est terminée.
- Les travaux de construction de l'aérogare, du Bloc Technique et des logements sont en cours.
- Chaussées et revêtement : démarrage des travaux en août.
- En annexe aux opérations menées par l'Aviation Civile, le Service de l'Equipement a commencé la construction d'un appontement de débarquement dans la baie de Haahopu.

MANIHI

- Travaux :

- Aménagement des abords des bâtiments.
- Les équipements électriques et le balisage nocturne sont à l'étude. Les travaux confiés à l'entreprise NORELEC sont terminés.

MAKEMO

- Travaux :

- Travaux de finition terminés

MOOREA

- Etudes :

- Première esquisse de l'aérogare présentée par la SETIL ; étude du projet toujours en cours.

AHE

- Etudes :

- Le dossier technique concernant la construction de l'aérodrome est terminé.

RAIVAVAE

- Etudes :

- Le dossier technique concernant la construction de l'aérodrome est terminé.

NUKUTAVAKE

- Etudes :

- APS en cours de rédaction pour la construction d'un aérodrome de catégorie D.

NIAU

- Etudes :

- Projet de construction d'un aérodrome de catégorie D.

FAKARAVA

- Etudes :

- Projet d'amélioration de la plateforme.

RAPA

- Etudes :

- Recherche de site pour un ADACPORT.

C - / SERVICE DE LA METEOROLOGIE / -

- RESUME MENSUEL DU TEMPS -

- AVRIL :

Deux zones pluvieuses associées toutes les deux à une vaste dépression sur le Sud du Territoire ont affecté la Polynésie, l'une les 3 premiers jours du mois, l'autre du 14 au 21.

En dehors de ces périodes, le temps a été assez beau dans un courant d'alizé faible à modéré.

A part l'extrême Sud-Ouest (Tubuai et Rapa) les températures ont été légèrement supérieures à la moyenne avec une amplitude réduite entre les maximums et les minimums.

Il a peu plu aux Marquises, sur le Centre et le Nord-Est des Tuamotu ainsi qu'à Rapa. Les précipitations ont été excédentaires partout ailleurs, de l'Ouest de la Société au Sud-Est des Tuamotu et aux Gambier, région sur laquelle ont stationné des limites froides épisodiquement actives. Les valeurs de Moruroa et de Totegegie en particulier approchent les maximums absolus pour avril.

Toujours à propos des précipitations, on peut formuler deux observations : sur l'île de Tahiti, les quantités recueillies proches de la normale sur les côtes Est et Nord, ont été déficitaires partout ailleurs.

La forte valeur enregistrée à Rangiroa provient de trois averses isolées réparties au cours du mois et sans représentativité directe de la situation générale.

L'insolation a été très forte à Atuona (près d'un quart supérieure à la moyenne), tandis qu'elle est restée voisine de la normale ailleurs.

- MAI :

Les températures sont restées presque partout légèrement inférieures à la normale (entre - 0,1 et - 0,9) sauf toutefois sur le Nord-Est du Territoire où elle lui ont été à peine supérieures (+ 0,4).

En ce qui concerne les précipitations, les forts excédents constatés intéressent les régions s'étendant de la Société à l'Est des Tuamotu et aux îles Marquises.

A Tahiti, en particulier, sur la côte Est, on a recueilli d'importantes pluies représentant, en certains points, plus du double de la normale (489mm au lieu de 227mm à Tiarei, 406mm au lieu de 169mm à Papenoo RGR). Par contre, on a observé un déficit sur les côtes Ouest donc celles sous le vent de l'Île.

Par ailleurs, les faibles précipitations relevées sur les régions s'étendant des Cook du Sud aux Australes et aux Gambier, témoignent du petit nombre d'advections froides de Sud-Ouest qui les ont atteintes et de la faible activité de celles qui y sont parvenues (7 % de la normale à Tubuai).

L'insolation a été assez nettement déficitaire sauf toutefois aux Australes où elle a été supérieure à la normale (226 heures au lieu de 164 à Tubuai).

- JUIN :

Mois très sec sur la majeure partie du Territoire. Bien arrosé aux Marquises ; exceptionnellement pluvieux dans la région de TUREIA/REAO.

Les températures ont été dans l'ensemble égales ou légèrement supérieures aux normales. L'insolation ne présente pas d'anomalie.

Les précipitations ont été généralement inférieures aux normales, notamment à Bora-Bora et à Hereheretue où le déficit atteint respectivement 64mm et 96mm. Il en est de même à Tahiti et surtout sur la côte Est où le déficit atteint 156mm à TIAREI Mairie. Toutefois à Faaa les seules précipitations des deux derniers jours du mois ont ramené le déficit à 14mm.

Aux Marquises, où Juin est le mois le plus pluvieux, les précipitations ont été largement excédentaires (+ 105mm à VAIPAEE). A REAO et à TUREIA, l'excédent atteint 47mm et 71mm à cause de chutes exceptionnelles pour le mois de Juin (122mm en 24 heures à TUREIA).

D - / SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE / -

EXPLOITATION

- TECHNIQUE -

TAHITI-FAAA:

- Nouvelle campagne de mesures du nouveau champ d'aériens du centre émetteur.
- Essais de liaison Papeete/Ile de Pâques.
- Mise en service à la TWR de Faaa d'une commande manuelle permettant de sélectionner la station Emission/Réception locale ou du Mont Marau.
- Contrôle en vol des installations radioélectriques (VOR et ILS) par l'avion de calibration néo-zélandais (mai et juillet).
- Remplacement des barrières d'arrêt de traversée de piste, de leurs télécommandes et de 2 tronçons de câbles.
- Mise au point de la liaison HF BLU TAHITI RAROTONGA.
- Fin d'installation à HAO du dispositif à appel sélectif SELCAL.
- Démontage du phare d'alignement au QFU 22.
- Etude APS pour le réaménagement des installations électriques de l'aérodrome.
- Etude d'un réseau VHF inter-hôpitaux/SSIS.

RAIATEA:

- Aménagement des locaux techniques et de la vigie dans la nouvelle aérogare : en cours.
- VDF : mise en service pour essais.

HUAHINE :

- VOR en route des Iles-sous-le-Vent : installations techniques terminées.

BORA-BORA:

- En cours : étude du transfert des installations du bloc technique.
- Remplacement de tronçons de câble pour le balisage lumineux.

RANGIROA:

- Installation d'un AVASIS terminée.

FREQUENCES MF :

- Mise en service définitive des nouvelles fréquences de RAIATEA (372) - HUAHINE (345) - TAHITI/PW (377) et MAKEMO (383).

MOOREA:

- Etude APS d'un balisage lumineux terminée.

MANIHI:

- Mise en place d'un meuble vigie équipé HF/VHF/METEO.

NUKU-HIVA:

- Mise en place des équipements nécessaires pour une exploitation restreinte de l'aérodrome.

- FORMATION AERONAUTIQUE -

Au cours du 2ème trimestre 1979, la Division des Transports Aériens a délivré 27 titres de pilotes non professionnels :

- cartes de stagiaires : 13 - licences élémentaires : 04

- brevets de pilotes privés : 10

- CIRCULATION AERIENNE -

- Mise en service de la nouvelle fréquence PW : 337 KHZ.
- Etude des dérogations pour l'exploitation de l'Aérodrome de MOOREA de nuit.
- Etude du programme des vols réguliers intérinsulaires pour le 2ème semestre 1979.
- Reconnaissance aérienne des sîtes pour hélicoptères au voisinage des hôpitaux MAMAO et Jean PRINCE.

uher ab Agnota eb estaubeata is is transported and enter an activities and activities and activities as a second

and antique into all case the poet of the course and an american access attacks to the course of the

3.4.- ACTIVITES DU CONCESSIONNAIRE (SETIL/AEROPORTS)

- TAHITI-FAAA -

- Aménagement de l'entrée des bureaux compagnies / Direction de l'Aviation Civile / et Sétil-Aéroports.
- Extension de la capacité du câble téléphonique général.
- Traitement anti-termites de l'aérogare.
- Décoration de la zone d'enregistrement départ international.
- Sonorisation de l'aéroport : commande en cours.
- Aménagement de la zone d'enregistrement départ international Délai : 4 mois matériel livré.
- Aménagement du hall aérogare/aviation générale départ Moorea.
- Eclairage du passage piétons Aérogare/Aviation générale.
- Aménagement du Salon d'honneur : délai 4 mois.
- Aménagement du trafic local Air Polynésie.
- Mise en place des socles des barrières anti-souffle.
- Habillage de la salle des bagages.

- BORA-BORA -

- Modification de la zone d'enregistrement dans l'aérogare du Motu : en cours.

. .

IV - / INFORMATIONS DIVERSES /

Une circulaire récente de SPG/PERS/Pensions vient d'une part apporter quelques précisions et d'autre part rappeler certaines dispositions relatives à l'application des mesures de simplification administrative pour accélérer la liquidation et la concession des pensions.

C'est ainsi qu'il est précisé que le fonctionnaire qui sollicite sa mise à la retraite avant d'avoir atteint sa limite d'âge doit formuler sa demande 6 mois avant la date envisagée pour la cessation de fonction ; ce délai est considéré comme suffisant.

Autre précision : l'admission à la retraite <u>est de droit</u> dès lors que les conditions règlementaires sont remplies - l'acte portant admission à <u>la retraite</u> est irrévocable.

En ce qui concerne la radiation des cadres par limite d'âge, le fonctionnaire n'a pas en principe à formuler de demande. Il appartient au Service Gestionnaire de faire le nécessaire 6 mois avant la date d'échéance de la limite d'âge.

- RECULS DE LA LIMITE D'AGE Application de l'Article 4 de la loi du 18 août 1936

Tout fonctionnaire qui à l'âge de 50 ans était père de trois enfants vivants peut obtenir un recul de sa limite d'âge de 1 an, à condition que les 3 enfants soient bien les siens (les enfants dont le fonctionnaire avait la charge, sans en être le père, issus d'un premier mariage par exemple ne sont pas pris en considération). Une fiche familiale d'Etat Civil est à produire à l'appui de la demande.

Le report de la limite d'âge est subordonné au contrôle de <u>l'aptitude</u> physique à poursuivre les fonctions.

- a) pour les OCCA, doit être fourni un certificat de visite spécifique couvrant la validité de la période à laquelle s'applique le report.
- b) pour les autres fonctionnaires doit être présenté un certificat établi par un médecin assermenté.

Tout fonctionnaire ayant un ou plusieurs enfants à charge au moment où il atteint la limite d'âge de son emploi peut obtenir un recul de la limite d'âge d'une année par enfant à charge sans qu'il puisse excéder trois ans.

. . .

Le recul <u>ne se cumule pas</u> avec celui accordé au titre de 3 enfants vivants à l'âge de 50 ans.

Par enfant à charge, il faut entendre les enfants <u>ouvrant droit</u> aux prestations familiales ou au supplément familial de traitement et ne dépassant pas <u>l'âge de 20 ans</u> pour ceux qui poursuivent leurs études.

Un certificat de scolarité est nécessaire pour les enfants âgés de 16 à 20 ans.

Il existe une autre possibilité de recul de la limite d'âge, en application de <u>l'article 18 de la Loi du 27 février 1948</u>. Elle est accordée aux ascendants d'un ou plusieurs enfants dont l'acte de décès porte la mention "<u>morts pour la France</u>".

Ce recul est de <u>un an</u> par enfant et <u>peut se cumuler</u> avec les autres reculs prévus à l'article 4 de la loi du 18 août 1936.

* * * * *

BONIFICATIONS POUR LIQUIDATION DE PENSION DES OCCA INTEGRES DANS LE CORPS DES IEEAC

Par note n° 22215 SPG/PERS, l'Administration Centrale a rappelé, à la demande de certains services, que la bonification accordée par l'article 6çde la Loi du 2 juillet 1964 pour les services effectifs accomplis en qualité d'OCCA* ne pouvait rester acquise à ceux d'entre eux qui sont intégrés dans le Corps des IEEAC.

Cette position a été confirmée par la Direction du Budget et repose sur le fait que cette bonification est une compensation à une limite d'âge abaissée qui perd toute justification pour les OCCA devenant IEEAC dont la limite d'âge est de 65 ans.

Elle est d'ailleurs appliquée également aux agents des services actifs d'autres ministères, notamment de la Police, lorsque ceux-ci sont intégrés dans un Corps sédentaire.

FONCTIONNAIRES ATTEINTS DE BLESSURES OU DE MALADIE A L'OCCASION DU DON BENEVOLE DE LEUR SANG

L'instruction FP n° 1347 du 15 mars 1979 étend le bénéfice des dispositions de l'article 32 (2°), paragraphe 4, aux fonctionnaires atteints de blessures ou de maladie à l'occasion du don bénévole de leur sang. Ceux-ci relèvent, en effet, de l'une descauses exceptionnelles prévues à l'article L 27 du code des pensions civiles et militaires à savoir, le fait d'accomplir "un acte de dévouement dans un intérêt public".

En conséquence, le fonctionnaire atteint de blessures ou de maladie à l'occasion du don bénévole de son sang conserve l'intégralité de son traitement jusqu'à ce qu'il soit en état de reprendre son service. Si par suite de son acte de dévouement celui-ci se trouve dans l'incapacité permanente de continuer ses fonctions, il est radié des cadres par anticipation, soit sur sa demande, soit d'office à l'expiration d'un délai de douze mois à compter de sa mise en congé ; dans ce cas la jouissance de la pension est immédiate.

Les fonctionnaires ont droit en outre, au remboursement des honoraires médicaux et des frais directement entraînés par la maladie.

* * * * *

HOSPITALISATION DES AGENTS ET DE LEUR FAMILLE

Par note de service n° 36/FT du 2 juillet 1979, le Haut-Commissaire de la République vient de préciser les conditions dans lesquelles doivent avoir lieu les admissions à l'Hôpital de Mamao des agents des services administratifs et de leur famille afin que d'une part l'Hôpital soit assuré que les frais d'hospitalisation seront pris en charge par un organisme tiers payant et que les services gestionnaires des personnels et les ordonnateurs puissent éventuellement effectuer les retenues d'hospitalisation règlementaires.

Ces dispositions sont les suivantes :

1º/ Bénéficiaires d'une prise en charge :

- les fonctionnaires titulaires : expatriés, résidents CEAPF ;
- les agents contractuels locaux de la convention collective ;

- le conjoint non salarié et non patenté ainsi que les enfants à charge au sens de la règlementation des prestations familiales du fonctionnaire ou de l'agent contractuel.

2º/ Certificat de prise en charge :

Afin que cette prise en charge soit effectuée sans difficulté, il est nécessaire que les personnels informent la section administrative préalablement à leur hospitalisation ou à celle d'un membre de leur famille.

Un certificat de prise en charge en 4 exemplaires sera établi et transmis immédiatement à l'Hôpital par les soins de la section administrative.

Dans le cas d'une hospitalisation d'urgence le certificat de prise en charge sera établi et transmis aussitôt que possible. Il se substitue au certificat . Efappartenance à un service administratif délivré jusqu'à présent à la demande des personnels.

3º/ Paiement du prix de la journée d'hospitalisation

Le montant des frais de journée d'hospitalisation est réglé par :

- 1°/ le budget qui supporte la rémunération des personnels (Etat ou Territoire selon le cas) à raison de :
 - a) 100 % pour un fonctionnaire ou un agent contractuel ne bénéficiant pas du régime assurance maladie de la CPS (moins de 100 heures de travail par mois ou moins de trois mois de travail à la date de l'hospitalisation);
 - b) 20 % pour un agent contractuel bénéficiant du régime assurance maladie de la CPS;
- 2º/ la Caisse de Prévoyance Sociale lorsque le malade remplit les conditions pour bénéficier du régime de l'assurance maladie (plus de 100 heures de travail par mois et trois mois d'affiliation) à raison de :
 - a) 80 % dans la généralité des cas ;
 - b) 100 % dans les cas particuliers ci-après :
 - hospitalisation d'une durée égale ou supérieure à 15 jours ;
 - femmes enceintes salariées hospitalisées quelle que soit la durée pendant les 14 semaines qui précèdent ou suivent l'accouchement,

4º/ Retenues d'hospitalisation

En contre partie de la prise en charge totale des frais d'hospitalisation par le budget de l'Etat, une retenue sera opérée sur la rémunération des fonctionnaires et agents fixée à 1.200 FCP par jour pour compter du ler août 1979.

Sont exonérés de cette retenue :

- les malades hospitalisés pour 15 jours et plus ;
- les malades hospitalisés à la suite d'un accident de service, du travail ou d'une maladie professionnelle ;
- les femmes en couches ;
- les enfants à charge au sens de la règlementation des prestations familiales ;
- les malades dont les frais sont pris en charge à 100 % par la C.P.S.

En ce qui concerne les agents contractuels rémunérés sur le budget Territorial, le taux de la retenue d'hôpital est fixé actuellement à 1.000 FCP par jour.

* * * * * *

CONDITIONS D'ADMISSION AUX STAGES EN METROPOLE

La Circulaire n° 41/78 DPAG/1 du 2 mars 1978 avait déterminé les conditions dans lesquelles les personnels en service dans les DOM/TOM sans limitation de durée pouvaient participer à des stages en Métropole.

Une nouvelle circulaire n° 232 SPG/RS du 19 juillet 1979 vient de préciser à nouveau ces conditions, en y apportant cependant quelques modifications.

C'est ainsi que la notion de "en service sans limitation de durée" qui restraignait la portée du Texte aux seuls agents "résidents" et "CEAPF" ne se retrouve plus dans la nouvelle circulaire, les fonctionnaires "expatriés" peuvent donc désormais poser leur candidature pour participer à un stage en Métropole.

Par ailleurs, pour être admis à participer aux stages en Métropole, les agents doivent réunir les conditions ci-après :

1º/ Le stage à lieu l'année où les intéressés bénéficient ou ont émis l'intention de bénéficier de leur congé administratif.

Le stage est accordé s'il a lieu pendant la période de congé, le précède ou lui fait suite directement, la période de stage ne s'imputant pas sur le congé.

Par contre, les agents ne peuvent se porter candidats à un stage se déroulant moins de 9 mois avant la fin de leur séjour minimal pour l'ouverture du droit à congé administratif à moins qu'ils soient autorisés à raccourcir leur séjour règlementaire (expatriés exclusivement).

2º/ <u>Le stage a lieu une année durant laquelle les intéressés ne bénéficient pas</u>
<u>ou n'ont pas émis l'intention de bénéficier de leur congé administratif</u>.

Les intéressés peuvent être autorisés à poser leur candidature à un stage organisé en Métropole à condition que la session s'étale sur une durée d'au moins 5 jours.

La circulaire rappelle également que les stagiaires ont droit au remboursement de leur frais de transport ainsi qu'au versement par leur service gestionnaire des indemnités de stage dont les taux varient selon que les intéressés sont mariés ou pas et selon la durée et les conditions d'hébergement du stage.

* * * * *

CALENDRIER SCOLAIRE 1979 - 1980

```
Date de la rentrée :
- Lundi 3 septembre 1979 ;
Congé de la Toussaint :
- Du lundi 24 octobre 1979 au dimanche 4 novembre 1979;
Congé de Noël:
- Du lundi 17 décembre 1979 au dimanche 13 janvier 1980 ;
Congé de Février :
- Du lundi 18 février 1980 au dimanche 24 février 1980 ;
Congé de Pâques :
- Du lundi 31 mars 1980 au dimanche 20 avril 1980;
Grandes vacances:
- Du mercredi 2 juillet après la classe au mercredi 27 août 1980 inclus.
Rentrée scolaire 1980 - 1981 :
- Jeudi 28 août 1980.
```

* * * * *

LA VIE DES PERSONNELS

/ CARNET BLANC /

Nous avons appris le mariage de :

- Inès Malinowski, TAC/CEAPF à Faaa et Jean-Claude Perafererre, célébré le ler juin à MAHINA.
- René Dauphin, Aide-Technicien de la Météorologie avec Christel Tama à RAIE, célébré à Papeete le 9 juin 1979.

Félicitations et voeux de bonheur aux nouveaux époux.

/ NAISSANCES /

- de Sabrina ESTALL, fille de Ronald ESTALL, agent contractuel de la Météo à RAPA le 12 mars 1979.
- d'un garçon au domicile de MANA Gérard, agent contractuel de la Météo le 2 avril 1979.
- de Minitio BODIN au domicile de BODIN Richard, Technicien de la Météorologie le 19 mai 1979.
- de Hamoura au domicile de COQUIL Léonard, agent contractuel du S.N.A. le 24 mai 1979.
- de Ralph DAVID au domicile de David Philippe, agent contractuel du S.I.A. le 16 juillet 1979.
- de Yannick CHUNGUE au domicile de CHUNGUE Michel, Technicien de la Météorologie le 5 juillet 1979.

* * * * *

V - / NOTE DE LECTURE / -

Cet article est extrait d'une brochure datée d'avril 1979 émanant du Laboratoire de Géophysique de Papeete et du Commissariat à l'Energie Atomique.

- 0 -

LES TSUNAMIS EN POLYNESIE FRANCAISE

- Introduction -

Qu'elles soient lentes ou rapides, des montées anormales <u>a</u>u niveau de l'océan présentent, pour les habitants des îles et tout spécialement des îles basses, de sérieux dangers. En dehors des marées océaniques de très longues périodes, ces variations du niveau de l'océan sont dues à des phénomènes météorologiques, dépression et action du vent sur la mer ou à des mouvements du sol sous-marin. Nous étudions, ici, les Tsunamis d'origine sismique et non les raz-de-marée, improprement appelés "Tsunamis", provoqués par les cyclones, (par exemple : Février <u>18</u>78, Janvier 1903, Mars 1905, Février 1906, pour ne citer que les plus importants) ou les houles longues d'origine météorologique, (par exemple : Janvier 1932, Décembre 1964, Décembre 1969, Novembre 1970).

- Effets des Tsunamis en Polynésie -

A l'exception de l'arc insulaire des Tonga / Kermadec, la Polynésie bénéficie, pour les régions du Pacifique habituellement génératrices de tsunamis, de l'effet de divergence d'énergie à partir de l'épicentre. (Diminution de la densité d'énergie par unité de surface depuis l'épicentre jusqu'à une distance de 10.000 km). Par ailleurs, les pentes des côtes plongeant dans l'océan sont importantes et souvent l'existence d'une barrière de récif, à bonne distance du littoral, en atténue les effets. Ce talus escarpé joint à la forme convexe arrondie des petites îles a tendance à réfléchir et disperser l'énergie au lieu de la concentrer. Pour toutes ces raisons, les Tsunamis ne peuvent avoir, en Polynésie, des effets aussi destructeurs que, par exemple, aux îles Hawaii.

TSUNAMI : Mot japonais internationalement adopté pour désigner les raz-de-marée d'origine sismique. Il est composé de "TSU" qui signifie BAIE et de "NAMI" qui veut dire ONDE.

Dans la plupart des cas, le Tsunami se traduira par une montée des eaux, sans vagues déferlantes, provoquant des inondations de la plaine littorale. Une exception cependant, les îles Marquises, où le phénomène est amplifié en raison de l'existence de baies et de vallées profondes ouvertes vers l'océan.

Sont données ci-dessous quelques généralités concernant l'incidence de la configuration des côtes et du littoral des petites îles polynésiennes. Les cas particuliers présentés par les différents archipels seront ensuite évoqués.

Il faut considérer :

- 1 les îles hautes avec barrière de récif (îles du Vent, îles-sous-le-Vent, Gambier)
- 2 les îles hautes sans barrière de récif (îles Marquises)
- 3 les atolls (Tuamotu).

Deux des îles Australes peuvent être rattachées au groupe des îles du Vent, les trois autres aux îles Marquises.

Comme déjà indiqué précédemment, à l'arrivée sur une côte, la profondeur des fonds marins et, par conséquent, la vitesse et la longueur d'onde du Tsunami diminuent et, suivant les lois de conservation de l'énergie, l'amplitude de la vague augmente. La seule caractéristique qui reste constante est la période.

A titre indicatif, voici les valeurs obtenues pour différentes profondeurs, en prenant une période de houle de 20 minutes, et en appliquant les relations :

$$V = \sqrt{g (H + h)}$$
 et $\frac{H 1}{H 2} = (\frac{h 2}{h 1})^{1/4}$

V = Vitesse du Tsunami. (Onde de gravité)

g = Accélération de la pesanteur

h = Profondeur de l'océan

H = Hauteur de la vague. (Creux à Crête)

) = Longueur d'onde de la vague. (Distance entre 2 crêtes ou 2 creux).

h	h H		С		
m	m				
		Km/H	m/s	Km	
5.000	1,0	800	222,-	267,-	
2.000	1,25	504	140,-	168,-	
1.000	1,5	356	99,-	119,-	
500	1,8	252	70,-	84,-	
20	4,0	55	15,3	18,3	
5	5,6	38	10,4	12,5	
2	7,1	34	9,5	11,4	

Ces relations sont valables pour des fonds horizontaux. A l'arrivée sur un talus, le phénomène est complexe et sortirait du cadre de cette étude. Disons simplement que, pour les petites îles polynésiennes, les fortes pentes de la côte plongeant dans l'océan font que la dimension horizontale du talus est petite devant la longueur d'onde de la vague incidente. Celle-ci ne pourra pas se développer et atteindre de grandes amplitudes. La réflexion sera importante, d'autant plus que la pente est grande, d'où une faible déperdition d'énergie.

Le cas des îles Hawaii est inverse, leurs très faibles pentes, leurs grandes dimensions, permettent aux vagues des Tsunamis de prendre une ampleur considérable et des cambrures telles que le déferlement devient possible.

La forme et les irrégularités des côtes interviennent aussi sur l'amplitude des Tsunamis ; une côte convexe, arrondie, aura tendance à disperser l'énergie ; c'est le cas le plus fréquent pour les îles polynésiennes, au contraire des Hawaii, dont les côtes, souvent concaves, focalisent l'énergie.

Il existe aussi des phénomènes de seiches, c'est-à-dire de mise en résonnance des baies ouvertes vers l'océan, résonnance excitée par le Tsunami. Les baies, de faible profondeur, dont la largeur va en diminuant régulièrement, sont très favorables au développement de vagues de grande hauteur. C'est le cas de la baie de Hilo (Hawaii) de 10km de long et 15km d'ouverture, dont la profondeur décroît lentement depuis 80m (Vagues de 11 à 12m en 1946 et 1960). Là encore, la Polynésie est favorisée car, d'une part, en raison des fortes pentes, l'excitation des seiches est faible et, d'autre part, il n'existe pas de grandes baies, celles des Marquises et de Moorea restant relativement de petites dimensions.

Dans le chapitre qui suit, nous considèrerons la pente depuis l'isobathe 500m jusqu'à la surface. C'est cette partie haute du talus qui définit l'amplitude du Tsunami sur la côte.

I - ILES HAUTES AVEC BARRIERE DE RECIF -

Cette catégorie englobe les Iles du Vent, les Iles sous le Vent et les Iles Gambier.

TAHITI et PRESQU'ILE DE TAIARAPU :

La pente moyenne des côtes s'enfonçant dans l'océan est de 20 % (12°), sauf sur la côte Ouest où elle atteint 40 % (25°) et sur la côte Nord où, en certains points, elle ne dépasse pas 10 % (6°).

Une barrière de récif, située de 500 à 2.000m du littoral le protège efficacement. La barrière de récif n'existe pas au Nord de l'île. Cette absence de récif, jointe à la relativement faible pente de la côte, fait que des amplitudes importantes sont observées dans les communes de Mahina, Tiarei et, surtout Papenoo.

Le port de Papeete est efficacement protégé par une digue et une barrière de récif ; l'excitation d'un phénomène de seiche de grande amplitude y est peu probable en raison des dimensions réduites de la passe, seule ouverture vers l'océan.

Nous n'avons que peu de renseignements sur le Tsunami des Aléoutiennes, en Avril 1946; le plus important Tsunami du siècle. Il semble que les amplitudes de 1960 aient été largement dépassées, entraînant des dégâts importants à Papeete, sur la côte Nord et un peu partout dans l'île. A Papeete (Patutoa) et Arue, plusieurs maisons du bord de mer, construites en bois, ont été déplacées.

Les points les plus vulnérables sont : Bàie de Matavai, Pointe Vénus, Mahina, Papenoo, Pointe de Maraa. L'examen des fonds marins à la périphérie de l'île laisse envisager des amplitudes importantes sur la côte Nord de Tahiti, pour un Tsunami en provenance de cette direction (Aléoutiennes).

Un effet de focalisation pourrait aussi être favorisé par les deux grandes baies du Nord-Est et Sud-Sud-Ouest, formées par la jonction des édifices volcaniques de Tahiti et de la presqu'île de Taiærapu. Mais, les pentes de ces côtes sont importantes. En outre, il n'y a pas, dans le secteur Sud, de zone sismiquement très active et, à l'exception de la côte Sud du Mexique, les mécanismes au foyer des séismes du continent Nord-Américain ne sont, généralement, pas favorables à la génération de grands Tsunamis.

Le risque Le plus grand, pour Tahiti et la presqu'île, reste donc la côte Nord de Tahiti.

ILES du VENT - ILES sous le VENT :

Pour les autres îles du Vent et les îles sous le Vent, les pentes sont de l'ordre de 40 % (25°); elles tombent exceptionnellement à 25 % (15°). Dans tous les cas, un récif situé à 2.000m et plus du littoral absorbe la plus grande partie de l'énergie du Tsunami. Comme pour le port de Papeete, les baies de Moorea ont une ouverture vers l'océan de seulement 300 à 400 mètres.

D'une façon générale, les Tsunamis ont peu d'effets sur ces îles bien protégées.

ILE de TUBUAI -- (Archipel des Australes) :

Pour le Tsunami de 1946, il semble que des amplitudes de l'ordre de 1,50m à 2m aient été observées en quelques points de l'île, entraînant des inondations de la plaine côtière. A Mataura, la mer a remonté le lit de la rivière sur plus de 400 m.

ILES GAMBIER :

Concernant les îles Gambier, nous n'avons pas de renseignements sur la pente de la côte plongeant dans l'océan, mais on peut la supposer identique à celle des îles du vent.

Elles sont bien protégées par un récif qui va du Nord au Sud-Est de l'île de Mangareva. Cependant toute la partie allant du Nord-Ouest au Sud, en passant par l'Ouest est directement ouverte vers l'océan.

Le village de Rikitea, dans une baie limitée au Sud par des fonds très faibles et de tous les autres côtés, soit par des montagnes (Aukena, Mangareva), soit par le récif émergé de Totegegie, est bien protégé. La situation de Taravai et Akamaru est peu différente. Les îlots situés au Sud et l'île de Agakauitai sont plus exposés.

Il semble que les effets du Tsunami chilien de Mai 1960 et de celui de Mars 1964 en Alaska aient été peu importants. Notons cependant qu'une vague arrivant par la partie non protégée par un récif pourrait avoir des conséquences plus graves ; mais, il n'y a pas, dans ce secteur Sud, de régions habituellement génératrices de Tsunamis.

II - ILES HAUTES SANS BARRIERE DE RECIF -

Cette catégorie englobe les îles Marquises et trois des îles Australes. Pour les Marquises, la pente de la côte plongeant dans l'océan est assez régulière, de l'ordre de 20 % (12°). Bien que de petites dimensions, les baies sont largement ouvertes vers l'océan et ne bénéficient d'aucune protection.

Les îles Marquises sont, avec la côte Nord de Tahiti, les sites les plus exposés aux destructions causées par les Tsunamis. Des amplitudes importantes, atteignant 3 à 5m y ont été observées pour le Tsunami Chilien de Mai 1960, entraînant des dégâts considérables, mais qui restent insignifiants si on les compare à ceux

provoqués, par le même Tsunami, aux îles Hawaii. Pour le Tsunami de 1946, ces amplitudes ont largement été dépassées. (Plus de 10m en un point de la côte de Hane à Ua-Huka). Il y a eu deux morts par noyade dans la baie de Tahauku. Lors de ces grands Tsunamis, la mer envahit le rivage et les plaines côtières sur plusieurs centaines de mètres lorsque les altitudes sont faibles (Iles de Ua-Huka et Nuku-Hiva). Elle remonte le lit des rivières et les vallées encaissées, parfois sur plusieurs kilomètres. Le reflux, entraînant troncs d'arbres et débris divers provoque alors les destructions les plus importantes (rivières Vai Tuhata et Vai Pio dans la vallée de Atuona).

Nous ne pouvons, en quelques lignes, traiter des effets des Tsunamis sur les îles Marquises. En raison de leur vulnérabilité, une étude détaillée serait souhaitable.

Il est très important, pour les habitants de ces îles, d'être prévenus, en temps utile du danger de Tsunami. Cette question est traitée dans le paragraphe suivant.

III - ATOLLS -

Cette catégorie englobe toutes les îles Tuamotu et trois des iles-sous-le-Vent.

Le cas des atolls est inverse des précédents, seul l'anneau corallien délimitant le lagon est habitable. La hauteur des terres émergées varie de 0,50m à une dizaine de mètres au maximum. La pente de la côte plongeant dans l'océan est importante, généralement de l'ordre de 50 % (27°) et même de 100 % (45°) pendant les 1.000 premiers mètres. Elle diminue progressivement vers cette profondeur, correspondant à la jonction du substratum basaltique avec le talus corallien et est, ensuite de l'ordre de 30 % (17°). Toutes les Tuamotu du Nord-Ouest, depuis Marutea-Nord (143° W) jusqu'à Mataiva, se situent sur un plateau situé à 2.000m sous la surface de l'océan.

Les Tsunamis n'ont pas, sur les atolls, des effets aussi destructeurs que ceux suggérés par la très faible altitude des terres émergées. Du fait de la forte pente de leur côte plongeant dans l'océan ils n'ont que peu d'incidence sur l'ondée de gravité qui est le Tsunami. Les amplitudes qui y sont observées sont donc du même ordre de grandeur que celles du Tsunami en eaux profondes et son action se traduira par une inondation lente, sans vagues déferlantes, se produisant au rythme de l'oscillation du niveau de l'océan.

Pour le Tsunami de 1946, le niveau maximum des eaux, côté océan, aurait atteint plus de 2 mètres à Rangiroa et 1,90 mètres à Hao, au-dessus du platier corallien. Ce dernier témoignage, se réfèrant à un repère matériel est certainement le plus valable. Sur ces atolls, le niveau zéro hydro se situant à environ 30cm plus bas que le platier corallien et, cette observation ayant été faite à marée haute, l'amplitude maximale corrigée serait de 1,90m au-dessus de ce niveau. La géométrie et la pente des côtes étant assez semblables d'un atoll à l'autre, cet ordre de grandeur peut certainement être généralisé.

Il apparaît donc raisonnable d'envisager, pour les grands Tsunamis du type de ceux de 1946 et 1960, une augmentation maximale du niveau de l'océan de l'ordre de 1,5 à 2,0 mètres au-dessus du niveau zéro hydro; la hauteur de la marée devant être ajoutée.

D'après les témoignages recueillis à Hao et Rangiroa, il n'y aurait pas eu, lors de ces Tsunamis, de variation comparable du niveau des eaux côté lagon. Cela s'explique facilement par la grande surface des lagons ne communiquant avec l'océan que par une, dans le cas de Hao, et deux petites passes, dans le cas de Rangiroa. A cela il faut ajouter un talus de débris coralliens protégeant presque toutes les côtes Nord et Nord-Est, et, sur les côtes Sud, de nombreux "motu", des massifs de "feo", à Rangiroa (squelette de récif ancien) et un récif émergé assez large, même en l'absence de végétation, et très au-dessus du niveau zéro hydro. Les échanges de l'océan vers le lagon ne pouvant se faire, principalement, que par les passes et les "hoa" la demi-période positive de 8 à 10 minutes est insuffisante pour permettre le remplissage du lagon.

Bien que ces cent dernières années, aucun raz-de-marée d'origine sismique n'ait ravagé les atolls des Tuamotu, il n'en reste pas moins que des vagues de grande amplitude pourraient y avoir des effets désastreux. La limite au-delà de laquelle la partie des terres émergées habitables serait noyée par l'océan semble avoir été approchée par le Tsunami de 1946; on peut en effet penser que, en de nombreux points, les barrières naturelles constituées par les talus et "feo" auraient été submergées par une houle de plus grande amplitude. Toutefois, il est important de noter, qu'à de rares exceptions près, il ne peut y avoir, sur les Tuamotu, de focalisation de l'énergie des Tsunamis. Leur passage ne peut se traduire que par une montée relativement lente des eaux, sans déferlement, contrairement à ce qui se produit dans les baies focalisantes à faibles pentes.

Pour les îles hautes, &ù il est aisé de se mettre à l'abri des Tsunamis et, dans une moindre mesure, pour les atolls, le risque couru par les habitants décroît considérablement lorsqu'ils sont prévenus, en temps utile, du danger. Le paragraphe suivant traite de la prévision des Tsunamis dans l'Océan Pacifique et en Polynésie Française.

Traiter de l'action des Tsunamis sur les atolls revient donc à considérer les effets d'une inondation pouvant se répéter à plusieurs reprises, de 15 à 20 minutes d'intervalle, correspondant à la période du Tsunami et aux premières vagues qui sont de plus grande amplitude. Les conséquences de la montée des eaux seront une inondation des parties basses et la montée, ou la baisse des eaux, entraînera un courant anormalement fort dans les passes excluant toute navigation. Ce courant présentera une inversion et un maximum toutes les 8 à 10 minutes, suivant la période du Tsunami.

Pour les atolls très ouverts vers l'océan, ou de faible surface avec une grande passe, le niveau du lagon subira des variations comparables à celles de l'océan. Au contraire, pour les grands atolls, communiquant avec l'océan par de petites passes, il n'y aura pas de variations importantes du niveau du lagon.

Les côtes Nord et Nord-Est des atolls des Tuamotu présentent, fréquemment, côté océan, à la suite du platier, un talus formé de débris coralliens, véritable digue de quelques mètres de haut qui protège efficacement les terres habitables. Les villages, presque toujours implantés sur ces côtes sont donc à l'abri des inondations en provenance de l'océan. Les terres émergées sur les côtes de secteur Sud sont plus vulnérables ; traversées par de nombreux "hoa", elles ne sont pas protégées, sinon par/platier, le plu souvent très large et, exceptionnellement, par des massifs de "feo", squelette d'un récif ancien, de plusieurs mètres de hauteur (Rangiroa).

Les Tsunamis récents de 1946, 1960 et 1964 n'ont pas marqué les mémoires des Paumotu. L'on peut en conclure qu'ils n'ont pas entraîné de destructions notables sur ces ples. Mais, il faut considérer, aussi, que, plus que sur les fles hautes, la vie des habitants des atolls est perturbée par les variations du niveau de l'océan de diverses origines, que ce soit les tempêtes, les houles longues de secteur Sud (Maraamu) ou de secteur Nord. Il est donc normal que les Tsunamis, qui n'ont pas eu plus d'effets que ces derniers phénomènes, et sont moins fréquents, (nous pensons en particulier aux grandes houles de secteur Nord qui atteignent les côtes polynésiennes en Décembre ou Janvier et entraînent, aux Tuamotu, des dégâts assez importants : Décembre 1969) passent inaperçus. On remarque d'ailleurs, que les villages sont presque toujours situés sur les côtes Nord et Nord-Est et les habitations construites, côté lagon, à l'abri des talus de débris coralliens, ce qui est le meilleur emplacement, sur ces îles basses, pour se protéger des dangers présentés par les variations du niveau de l'océan, quelle qu'en soit l'origine.

- PREVISION DES TSUNAMIS -

Les dégâts considérables et les nombreux morts provoqués par le Tsunami de 1946, entre autres, aux îles Hawaii et au Japon ont incité les riverains de 1'Océan Pacifique à mettre en place une organisation leur permettant d'être avertis, en temps utile, de la génération de Tsunamis par les séismes. Un organisme à caractère international le "Pacific Tsunami Warning System" (P.T.W.S.) fut crée; son centre le "Pacific Tsunami Warning Conter" (P.T.W.C.) est basé à Honolulu. Il dispose des informations, communiquées par radio, de stations sismologiques et marégraphiques disséminées dans le Pacifique. Ces stations sont mises en oeuvre par 17 pays participants, dont la Polynésie Française. Lorsqu'un séisme superficiel, dépassant la magnitude MS 7,5, se produit, dans le Pacifique, le P.T.W.C. diffuse un avis de danger, suivi, le cas échéant, d'une alerte lorsqu'il a la preuve, par témoignage direct ou mesure par les stations marégraphiques les plus proches de l'épicentre du séisme, de la génération d'un Tsunami.

En Polynésie, l'annexe "A" au plan ORSEC prévoit le danger de Tsunami. L'appréciation du risque et la décision de l'alerte sont sous la responsabilité du Laboratoire de Géophysique, situé à Tahiti, Pamatai, qui dispose des informations en provenance du P.T.W.C. et de celles recueillies par son propre réseau sismologique et marégraphique (Réseau sismique polynésien constitué de 15 stations sismologiques et 2 stations marégraphiques).

Le Laboratoire de Géophysique a mis au point, et applique, une méthode originale de prévision des Tsunamis utilisant les seules données fournies par le réseau sismique polynésien. Cette méthode est basée sur une estimation de l'énergie libérée dans l'océan à partir des caractéristiques des ondes T. Une forte libération d'énergie dans l'océan produit simultanément, une onde de gravité : le Tsunami, et des ondes de compression : les ondes T. Les caractéristiques de ces ondes et, an particulier, leur durée, directement liée à la longueur de rupture de faille donc à la surface d'ébranlement des fonds marins, permet ainsi, par une étude sommaire du mécanisme au foyer du séisme, de dire si les conditions sont remplies pour qu'un Tsunami prenne naissance. La vitesse de l'onde T (1.500 m/s, soit 5.400 km/h) étant de 7 à 8 fois plus grande que celle de l'onde de gravité (ordre 700 km/h pour le Pacifique), l'alerte peut être donnée en temps utile si la distance de l'épicentre à la région considérée est supérieure à 2.000 km.

En cas de fort séisme se produisant dans le Pacifique, c'est-à-dire dans un rayon de 10.000 km autour de Tahiti, la chronologie des interventions est la suivante :

- a) Les stations principales du L.D.G. (Pamatai à Tahiti, Tiputa à Rangiroa, Otepa à Hao, Rikitea et Tubuai) sont équipées d'un système d'alarme automatique se déclenchant à l'arrivée des ondes sismiques (P) de fort séisme. Ce dispositif alerte le géophysicien de permanence au Laboratoire de Pamatai et les responsables des stations. Ces derniers communiquent, par radio, les informations recueillies par leurs sismographes, lorsqu'elles ne font pas l'objet d'une retransmission permanente par télémesures. (Cas des 5 stations de Tahiti et des 4 de Rangiroa, dont les enregistrements graphiques et magnétiques se font au Laboratoire de Pamatai).
- b) D'après ces informations, le géophysicien détermine les caractéristiques du séisme : épicentre, profondeur du foyer, magnitude mB et MS.
- c) En fonction de ces données et de l'intensité d'une phase sismique (ondes T) directement liée à la quantité d'énergie libérée dans l'océan, il détermine si les conditions sont remplies pour qu'un Tsunami prenne naissance.
- d) Le Tsunami se propageant beaucoup plus lentement que les ondes sismiques, même les plus lentes (ondes T), la prévision, suivant cette méthode, permet, lorsque l'épicentre est suffisamment éloigné, de donner l'alerte bien avant l'arrivée des vagues du Tsunami. Ce délai est de l'ordre de 2 à 3 heures pour une distance épicentrale de 3.000 km, (cas de l'arc insulaire des Tonga / Kermadec relativement à Tahiti), il peut atteindre 10 heures pour 9.500 km (cas des arcs insulaires du Japon et des Kouriles), et est de l'ordre de 9 à 10 heures pour les îles Aléoutiennes et l'Amérique du Sud.

Appliquée depuis 1964, cette méthode donne de bons résultats. Elle évite les fausses alarmes et réduit au minimum le délai d'alerte, (l'alerte peut être donnée dès l'arrivée des ondes T) ce qui, pour la Polynésie, est indispensable pour une prévision efficace des Tsunamis ayant pour origine l'arc insulaire des Tonga / Kermadec, situé à seulement 2.200 à 3.000 km de Tahiti.

Des échanges d'informations ont lieu entre le Laboratoire de Géophysique et le P.T.W.C. de Honolulu. Ces informations concernent, en premier lieu, les ondes sismiques et la localisation de l'épicentre du séisme et, en second lieu, les amplitudes du Tsunami. Les îles polynésiennes sont, en effet, les premières à être atteintes par un Tsunami en provenance de l'arc insulaire des Tonga / Kermadec et de l'Amérique du Sud. Inversement, les îles Hawaii voient, avant Tahiti, les Tsunamis de la plupart des autres régions habituellement génératrices de Tsunamis dans le Pacifique.