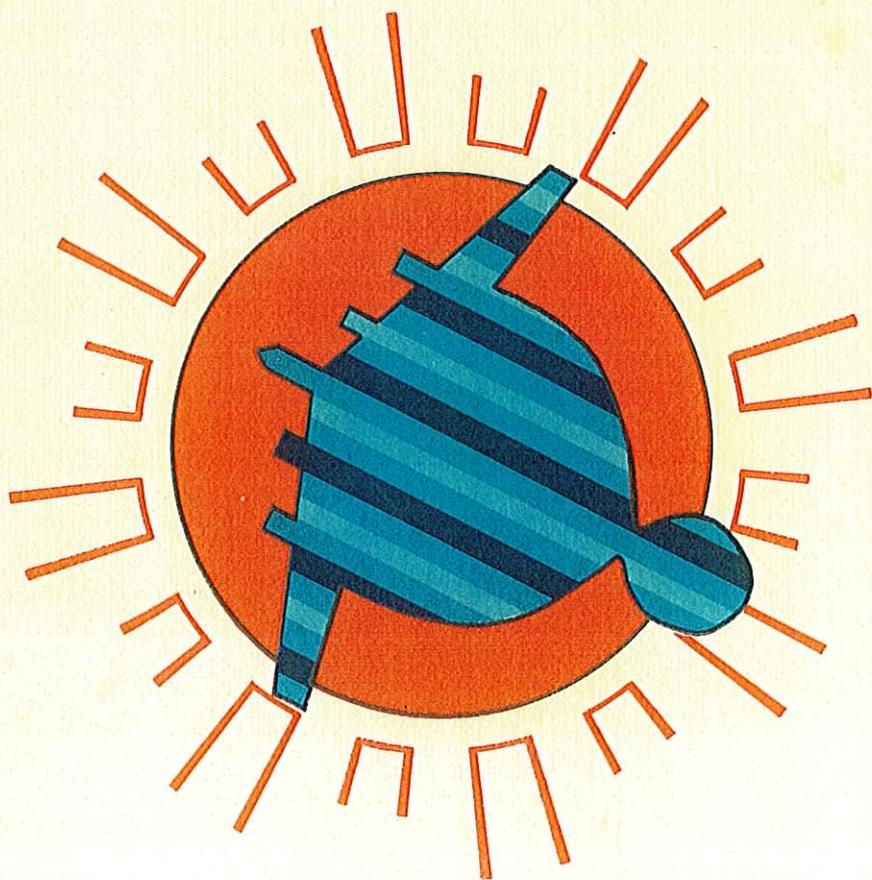


MANUREVA

Bulletin de liaison de
l'Aviation Civile



POLYNESIE FRANCAISE

S O M M A I R E

-	EDITORIAL	
-	I.- / <u>LE DOSSIER DU TRIMESTRE</u> /	A - 1
-	II.- / <u>CHRONIQUE AERONAUTIQUE DU 3ème TRIMESTRE 1979</u> /	B - 1
-	III.- / <u>ACTIVITES DE L'AVIATION CIVILE</u> /	
	3.1.- <u>Trafic aérien</u>	C - 1
	3.2.- <u>Personnel de la Direction du Service de l'Aviation Civile</u>	C - 8
	3.3.- <u>Activités des Services de l'Aviation Civile</u>	
	3.3.1.- <u>Dans les centres d'exploitation</u>	
	A - Centre de Contrôle Régional (CCR)	C - 12
	B - Centre de Coordination de Recherche et de Sauvetage (CCS)	C - 14
	3.3.2.- <u>Sur les aérodromes</u>	C - 17
	A - Aérodrome international de Tahiti-Faaa	C - 19
	B - Aérodromes d'Etat extérieurs	C - 27
	C - Aérodromes territoriaux et privés	C - 27
	3.3.3.- <u>Activités diverses</u>	
	A - Section Administrative	C - 28
	B - Service de l'Infrastructure Aéronautique	C - 34
	C - Service de la Météorologie	C - 36
	D - Service de la Navigation Aérienne	C - 38
	3.4.- <u>Activités du Concessionnaire (SETIL/AEROPORTS)</u>	C - 40
-	IV.- / <u>INFORMATIONS DIVERSES</u> /	D - 1
-	V.- / <u>TRIBUNE LIBRE</u> /	E - 1

E D I T O R I A L

* * * * *

Enfin ! L'aérodrome de la TERRE DESERTE est ouvert à la circulation aérienne publique.

Le 14 décembre 1979, la Compagnie " AIR POLYNESIE " a effectué le premier vol F-27 à destination des MARQUISES. Pour la première fois également un BRITTEN NORMAN BN2A qui restera basé à ATUONA, a assuré une desserte intérieure commerciale de l'archipel en prenant appui sur NUKU-HIVA.

C'est le couronnement de plusieurs années d'efforts !

Qu'il soit permis de saluer ici le travail et le dévouement des services administratifs et des entreprises qui ont participé à la réalisation de cet ouvrage.

Le dossier du trimestre de ce numéro du MANUREVA est consacré, comme il se doit, à la présentation d'une chronique du chantier de construction. Il dresse également pour les lecteurs un bilan chiffré des travaux réalisés.

Il ne manque pas d'insister en outre sur les difficultés d'exploitation des nouvelles lignes aériennes (exploitation technique des aérodromes et installations qui concourent à la sécurité des vols sur les nouveaux itinéraires, mise en oeuvre des appareils de la compagnie exploitante, des " trucks " de la navette terrestre, du bateau qui doit assurer la navette maritime entre la baie de HAAHOPU et le village de TERRE DESERTE...) et la nécessité de réaliser d'une part un centre d'accueil sur le site de l'aérodrome et d'autre part une infrastructure hôtelière minimale dans l'ensemble de l'archipel, condition nécessaire pour que se développe un tourisme de résidents d'abord, de voyageurs internationaux ensuite. Car, comme nous avons déjà eu l'occasion de le préciser dans le numéro 5 de " MANUREVA, " la desserte aérienne de l'Archipel (des MARQUISES) bien que se présentant (maintenant) sous un jour plus favorable, posera d'autres problèmes qu'il conviendra de résoudre dans les meilleures conditions. Le pari sur l'avenir que constitue la décision de construire la piste de la TERRE DESERTE, ne pourra être tenu qu'à ce prix ".

* * *

*

L'aérodrome de NUKU-HIVA/TERRE DESERTEA - CHRONIQUES de TERRE DESERTE/1) Le Journal de l'aérodrome de TERRE DESERTE

1968 : TERRE DESERTE est reconnue comme étant le seul site pouvant convenir pour la création d'un aérodrome moyen courrier pour les MARQUISES.

1974 à 1976 : Etude de l'avant-projet. On utilise les restitutions photogrammétriques établies par l'Institut Géographique National et le programme informatique du Service Technique des Bases Aériennes.

Le projet est précisé sur place. Premières incursions des topographes dans la brousse et dans la pierraille pour implanter l'aérodrome et ses accès : des " Kerns " de pierre et des piquets de bois commencent à dessiner l'ouvrage à grands traits.

Tout le monde loge sous la tente dans la baie assez étouffée de HAAHOPU avec en prime l'attaque systématique des " nonos ".

Juillet 1976 : L'Assemblée Territoriale de Polynésie Française prend la décision de construire à TERRE DESERTE un aérodrome avec piste de 1 500 m et fixe à 380 millions FCP le financement de l'opération.

Avril 1977 : Embarquement sur le BDC " DIVES " du matériel destiné à l'exécution des travaux préparatoires (entreprises SAGE - TAPUTUARAI) : construction de la voie d'accès à l'aérodrome, réalisation du captage et de l'adduction d'eau, installation des premiers baraquements de chantier.

Le site est devenu actif, les bulldozers sont repérables à la poussière qu'ils soulèvent, et les hommes essaient tant bien que mal de s'adapter aux rudes conditions de vie de la TERRE DESERTE.

Juillet 1977 : Attribution après appel d'offres des travaux de terrassement de la piste. Le chantier est isolé et les conditions de travail semblent redoutables, aussi les propositions de prix des entreprises ne sont-elles pas conformes à l'attente de l'Administration. Après bien des discussions, le groupement S.N.E. BAMBRIDGE/Roger SAGE est désigné comme titulaire du marché de travaux.

Août 1977 : Acheminement des engins et du matériel pour la construction de la piste proprement dite.

Le MEHERIO, bateau du Service de l'Equipement, fait la navette entre TAIOHAE et la baie de HAAHOPU pour " cracher " le matériel sur la plage.

Septembre 1977 : Premier " coup de pioche " des travaux de piste. Les travaux de décapage rencontrent beaucoup de blocs rocheux ; ce n'est qu'un début...

Mars 1978 : Quatre grands bacs souples en polyvinyle ont été mis en place sur la plage et des tuyaux implantés le long de la falaise aboutissent dans la baie, suspendus à des flotteurs. Le pétrolier PUNARUU déverse 1 000 000 litres de gas-oil destinés au ravitaillement du chantier.

Mai 1978 : Les travaux n'avancent pas comme prévu. La densité de rochers dans les terrassements reste très importante. Les pannes d'engins se succèdent. Des renforcements du nombre de matériels sont décidés.

Juillet 1978 : Le Conseil de Gouvernement, sur proposition du Service de l'Aviation Civile, décide de porter la longueur de la piste de 1 500 m à 1 700 m afin d'améliorer la rentabilité d'exploitation de la ligne.

Août 1978 : Une des entreprises du groupement qui a de plus en plus de mal à assumer ses engagements sur le chantier doit déclarer forfait. Les travaux entrent dans une période de flottement.

Ce fut l'époque la plus tendue pour les responsables du chantier et il fallut toute la volonté des participants tant de l'Administration que de l'entreprise pour ne pas interrompre une opération qui rencontrait trop d'obstacles de tous ordres et réorganiser bien des choses.

Septembre 1978 : Par avenant au marché, l'entreprise R. SAGE est autorisée à poursuivre seule l'exécution des travaux, le délai d'exécution est prolongé. Des dispositions nouvelles sont prises et des renforcements en nombre et nature du matériel décidés afin de poursuivre les travaux dans de meilleures conditions.

Octobre 1978 : Le Haut-Commissaire, M. COUSSERAN, inspecte le chantier en compagnie de personnalités du Territoire. Le reportage télévisé réalisé à cette occasion permet au public de découvrir quelques aspects du chantier.

Novembre 1978 : Le Service de l'Infrastructure Aéronautique procède en régie directe à la pose des buses ARMCO qui assureront le rétablissement de l'écoulement des eaux de ruissellement sous la piste. Cet important chantier durera plusieurs mois, en coordination avec l'exécution des terrassements.

- Janvier 1979 : Les dispositions prises ont porté leurs fruits et le chantier a pris un nouveau rythme. Mais... après avoir dégrossi l'ouvrage, les terrassements viennent buter sur une énorme colline rocheuse (400 000 m³) qui coupe en deux le tracé de la piste. La nature du rocher est très défavorable, les quantités de dynamite estimées s'avèrent très insuffisantes (on avait prévu 42 tonnes, il en faudra 103).
- 17 janvier 1979 : Une piste provisoire de 600 m de longueur est ouverte, ce qui permet d'établir des relations aériennes directes avec le chantier. Plus encore que les facilités de liaison, son impact sur le moral des ouvriers est déterminant : enfin tout ce fatras de roches remuées commence à ressembler à un aérodrome !
- Février 1979 : La STIPA s'installe à son tour sur le site pour extraire et concasser les matériaux destinés à construire la chaussée.
- Pas trop de gros problèmes, quoique monter un concasseur par la route détremmée ne fut pas une mince affaire. Mais l'organisation de l'entreprise était solide. La fabrication des matériaux durera jusqu'en avril 1979, époque à laquelle la STIPA rapatrie son matériel sur PAPEETE, non sans avoir participé efficacement à la destruction de la colline rocheuse.
- Mars 1979 : Débarquement de l'entreprise FIUMARELLA, titulaire du marché de bâtiment. Ses débuts sont difficiles, car en raison de l'état de la mer, le bateau ne peut "beacher" et c'est finalement avec un radeau de fortune fait avec des fûts vides que des éléments de baraques sont amenés à terre pour abriter le personnel de la pluie. Ensuite, l'entreprise prend rapidement son rythme et aérogare et bloc technique commencent à se dessiner.
- Avril 1979 : Le Service de l'Aviation Civile dépose une demande de réajustement justifiée par le surcoût de l'opération, qui est acceptée par l'Assemblée. (Précisons que la première estimation de 380 millions date de 1974, à l'époque des répercussions de la crise pétrolière de fin 1973).
- Juin 1979 : De fortes pluies détruisent quasiment la route d'accès au captage et endommagent fortement la voirie routière de l'aérodrome. Les entreprises sont arrêtées, la terre colle aux chenilles, aux pneus et aux chaussures... Une buse ARMCO de plus de 3 m de diamètre et de 170 m de long soulevée par les eaux, se tord comme une chenille !

14 juillet 1979 : Le groupe folklorique des ouvriers de TERRE DESERTE rencontre un triomphe lors des festivités de TAIOHAE.

Août 1979 : La grosse colline rocheuse est ouverte sur une largeur de 70 m. L'entreprise INTERROUTE arrive avec son matériel pour exécuter la mise en oeuvre de la chaussée en tout venant concassé.

Septembre 1979 : 1 000 fûts de bitume sont arrivés. Le revêtement est entrepris, la piste commence enfin à noircir.

Les pluies ont repris et gênent beaucoup l'avancement du chantier.

Pendant ce temps, le gros-oeuvre des bâtiments se termine : aérogare circulaire aux toits en dents de scie, avec une maçonnerie apparente de type "pae-pae", bloc technique haut perché sur son fût en béton et logements du type chalet de montagne pour le personnel d'exploitation de l'aérodrome.

Octobre, novembre et début décembre 1979 :

On s'active aux finitions de tous ordres.

Derniers revêtements et peinture de balisage pour INTERROUTE.

Accotements et fossés pour R. SAGE.

Carrelages et peinture pour FIUMARELLA.

Mise en place de la radiobalise et des installations techniques pour le Service de la Navigation Aérienne et NORELEC.

Aménagement des abords et de la voirie, approvisionnement des meubles de l'aérogare et décoration pour le Service de l'Infrastructure Aéronautique.

Aménagement du quai de débarquement dans la baie de HAAHOPU pour la Subdivision locale du Service de l'Equipement.

Visite de reconnaissance des responsables d'AIR POLYNESIE.

14 décembre 1979 : - Ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome de TERRE DESERTE.

- Premier vol du F-27.

- Première desserte intérieure des Iles MARQUISES assurée par le BN2A.

2) TERRE DESERTE OU LA TENACITE.

" Quel géographe eut jamais l'idée de baptiser du nom de "planèze", évocateur de plateaux herbus, cette étendue de brousse et de rocailles entrecoupée de vallées profondes, de falaises et de crevasses.

C'est plutôt à un coin de planète martienne, celle de nos imaginations, que fait penser ce coin perdu de NUKU-HIVA, seulement un peu moins torturé par l'ébullition volcanique que le reste de l'île.

TERRE DESERTE ? Ce ne sont pas les étrangers qui l'ont baptisé ainsi. "Henua Tahaa", la terre déserte des anciens Marquisiens, semble n'avoir jamais attiré la moindre implantation humaine, même aux époques de peuplement intense. Pas d'eau douce, pas de baie accueillante, pas de vallée fertile, c'est le domaine des chasseurs -triple couteau et meute de chiens- celui des coureurs de brousse solitaires et solides.

Décidément, les Marquises ne sont guère accueillantes à l'aviation, pour que là seulement, dans ce coin éloigné à la pointe extrême de l'archipel, soit venu se construire ce cosmodrome -pardon, cet aérodrome- du bout du monde.

Domage pour ceux de TAIIOHAE qui, à la descente d'avion, devront d'abord regagner la plage et prendre le bateau pour arriver chez eux, mais malheureusement, on ne peut trouver mieux pour poser un FOKKER.

Avant d'en arriver là, il aura fallu surmonter bien des difficultés.

Qu'on se souvienne de ce qu'était l'arrivée sur le chantier, il y a un an après un long, long voyage depuis PAPEETE. Cela commençait comme un voyage touristique : décollage de PAPEETE aux aurores, survol de quelques atolls tranquilles des TUAMOTU, ravitaillement en carburant aux escales techniques et on finit par atteindre dans l'après-midi UA-HUKA. Land-Rover pour descendre jusqu'à l'adorable "Baie Invisible" de VAIPAE, transbordement en baleinière à bord du TOAKE ou du KAOHA-NUI, quatre heures et demie de mer pendant lesquelles, lentement, très lentement se rapproche la grosse masse de l'île de NUKU-HIVA et arrivée à TAIIOHAE. Il fait nuit, on y prendra le seul repos de la journée. Le lendemain, à nouveau aux aurores -on dort peu dans ce pays- on embarque dans le Boston du chantier et direction la TERRE DESERTE. L'arrivée n'est pas sans surprises : on saute d'abord dans la pirogue à balancier (qui prend l'eau, bien sûr) et, suivant l'état de la mer, on se crache dans les rouleaux sur la plage ou on s'accroche à une corde qui pend du rocher et hop !... ça marche ou pas, bien sûr, et que de bains involontaires... Mais on n'est pas encore au bout de ses peines, il faut parcourir 7 km d'une route tortueuse et mal pavée pour se hisser enfin au niveau du futur aérodrome.

On arrive donc enfin à ce fameux chantier. Le site est merveilleux, impressionnant. Mais où sont les engins ? Où est la piste ?

Là, dans la poussière. Effectivement, cela tourne, les moteurs fument, les chenilles grincent, les camions cahotent dangereusement parmi des rochers aussi gros qu'eux. Les hommes ont des allures de touareg avec leur chèche enroulé autour du visage, séchés par le vent et le soleil. Et pendant des heures et des heures, on pousse du rocher, on arrache des mètres cubes de terre et de pierrailles, on charge, on transporte, on déverse, on aplanit, on compacte.

Certes, cela s'agite. Mais est-ce que tout cela pourra un jour faire une piste... Où passe le tracé ? Là, à travers des montagnes russes, là, en plein dans cette masse de roches en bancs alternativement compacts et pourris. Au-dessus, à 15 m de haut, un crawler ressemble à un moustique acharné à piquer une peau trop dure pour lui. Un bull D9 -ça pèse 44 tonnes- s'escrime sur une falaise qui le domine de cinq fois sa hauteur. Que l'échelle humaine est petite, même amplifiée par ses moyens mécaniques modernes ! Arrivera-t-on un jour à extirper le million de mètres cubes, à faire de cette carrière cahotique étendue sur 200 000 mètres carrés, le jeu de construction limpide qu'on peut lire sur les plans : une jolie bande rectiligne et plane encadrant le ruban noir, long et étroit, de la piste ? Est-ce qu'un jour au milieu de toute cette pierraille, on pourra voir se faufiler l'avion fragile et lumineux, glissant sur l'aile, puis moteurs au ralenti, s'immobilisant dans un posé impeccable ?

Les travaux de terrassement ont été commencés en septembre 1977. L'ensemble de l'ouvrage, chaussée et bâtiments compris, sera terminé en décembre 1979.

Plus de deux années pour construire 1 700 m de piste, cela peut paraître beaucoup ; mais traduisons en chiffres : au total près de un million de mètres cubes de déblais dont la moitié de rochers de toute nature et 600 000 m³ mis en remblais. 1 700 m de piste avec sa bande aménagée, c'est l'équivalent d'une vingtaine de kilomètres d'une route habituelle, mais avec des contraintes de tracé et de planimétrie beaucoup plus draconiennes !...

Les entreprises ont travaillé généralement 10 heures par jour, à certaines périodes, des engins poursuivaient aux phares, le samedi était rarement chômé, le dimanche pas toujours, des ouvriers sont restés plus d'un an sans revoir leur famille. Une vie laborieuse pour tous, levés aux aurores, travaillant dans la poussière ou la boue, suivant les jours. Peu de distractions, aucune présence féminine, des repas frugaux vite avalés. Et pourtant, beaucoup de bonne humeur, de la solidarité, de solides amitiés nées sur ce chantier, des descentes parfois tapageuses à TAIOHAE, et aussi un succès remporté par le groupe folklorique du chantier le 14 juillet.

En somme, une rude vie de pionniers, mais tempérée par la qualité toute polynésienne des rapports humains.

Ceux qui ont souffert le plus, ce sont les engins : pannes innombrables et de toute nature, dépannages de fortune qui cèdent à leur tour, pièces commandées à l'étranger, pour lesquelles on fait des prouesses (une pièce commandée du chantier le mardi arriva des U.S.A. via PAPEETE par le vol régulier du lundi suivant), astuces et ténacité des mécaniciens (les hommes-clés du chantier).

Et puis parfois, c'est la panne définitive, l'engin qui en a déjà trop vu dans sa vie et dont le métal, fatigué à longueur de journée par les rochers, cède définitivement. D'où les épaves qui traînent un temps sur le chantier et qu'on réembarque un jour, non sans peine, à l'occasion d'un voyage retour de bateau. Mais c'est aussi un engin qu'il faudra remplacer.

C'est que tout est cailloux sur ce chantier ; la butte principale (400 000 m³ à elle seule, 10 à 15 m de barre rocheuse à franchir sur 150 m d'épaisseur) qui coupe en deux le chantier de piste aura peuplé d'angoisses la vie des responsables de l'entreprise et de l'Administration.

103 tonnes de dynamite, environ 600 000 bâtons d'explosif mis en place par les dynamiteurs de l'entreprise D. PALACZ qui, pendant deux ans sans arrêt, ont fait des trous à la perforatrice ou au crawler (mis bout à bout peut-être 90 km de forage). Gros tirs d'abattage auxquels la STIPA, entreprise chargée de préparer les matériaux de chaussée, a fortement participé, petits déroctages disséminés sur tout le chantier, le bruit des tirs aura rythmé les journées de travail.

Les voyageurs aériens seront tout surpris : " où est-elle donc cette monstrueuse butte rocheuse ? ". Elle a disparu et c'est à peine si côté montagne, on voit encore quelques bancs rocheux qui marquent sa trace. Mais qu'on regarde un peu côté mer où un curieux promontoire a poussé, fait de tous les rochers évacués, inutilisables pour le remblai. On a laissé quelques beaux blocs à proximité de l'aérogare, décor paysager certes, mais aussi rappel de ce que fut cet ouvrage.

Même pas de la roche franche, mais une masse fissurée, hétérogène, blocs gros comme un camion, séparés par des veines de terre, roches pourries alternant avec de la roche dure ; les dynamiteurs, qui pourtant avaient du métier, ont eu bien des surprises : il aura fallu plus de 400 g de dynamite par mètre cube extrait, un bien mauvais rendement, mais difficilement prévisible.

Tout au long des années 1977 - 1978 - 1979, la construction s'est poursuivie avec son lot de difficultés quotidiennes : liaisons bateaux, approvisionnement en dynamite, pannes d'engins, demandes de financement, avenants aux marchés administratifs, problèmes de personnel, problèmes de délais, problèmes de trésorerie...

Y eut-il sur ce chantier un seul jour de répit ? Enthousiasme et découragement se sont succédés, mais jamais l'indifférence n'y eut sa place.

Administration et entreprises ont été dans le même bain, avec un seul but : réussir. S'il y eut bien des tensions entre elles sur le chantier, mais c'est le contraire qui eut été anormal, il faut aussi souligner que cette volonté commune fut à la source d'une collaboration efficace, sans laquelle le chantier n'aurait pu aboutir.

Il ne faut pas oublier en effet que des fonctionnaires de l'Infrast-structure Aéronautique affectés sur place, ingénieur et techniciens, ont vécu plus de deux ans sur le chantier. Ils ont partagé les mêmes conditions de vie, suivi les mêmes horaires, subi le même isolement que les agents des entreprises, ils ont participé à tous les avatars, à toutes les difficultés de cette délicate opération.

Ils ont fait aussi leur part des travaux avec une équipe en régie : bâtiments de chantier, alimentation en eau (déposera-t-on un brevet pour les brise-charges originaux inventés sur place et qui, en même temps, abreuvent les chevaux sauvages), pose des 4 grandes buses ARMCO (de 2,9 m à 3,4 m de diamètre, 75 000 boulons à visser sur 1 850 plaques), construction des murs de tête et de l'assainissement des routes, plateformes des installations techniques, relevés météo quotidiens, participations aux accostages des bateaux, topographie et métrés et n'oublions pas les indispensables liaisons radios quotidiennes avec le Service de l'Infrastructure Aéronautique.

Pour tous ceux, ouvriers, mécaniciens, chauffeurs, topographes, ingénieurs, chefs d'entreprises, qui auront consacré plusieurs années de leur existence à cette entreprise, TERRE DESERTE restera à coup sûr l'aventure de leur vie. Rien n'y aura été comme ailleurs et ce chantier, heurs et malheurs confondus, ils l'auront vécu avec la passion des pionniers pour leur terre vierge ou celle des francs tireurs pour leur combat.

Et on se prend à penser au mythe de Sisyphe qui, selon la mythologie, roulait sans cesse vers le sommet un bloc de rocher qui tout aussi inévitablement retombait dans la vallée. Et Sisyphe sans se décourager recommençait éternellement son oeuvre absurde, acharné, à l'ouvrage, ne désespérant jamais de la valeur de l'oeuvre humaine, voulant quand même croire à la réussite improbable de son exploit permanent.

La lutte contre l'absurde, Sisyphe ou l'homme de TERRE DESERTE... Ce qu'il fallut, en effet, de volonté pour chasser sans cesse ce rocher toujours renouvelé. Mais à la différence du pauvre Sisyphe, l'effort ici a été couronné de succès et l'aérodrome de TERRE DESERTE, qui fut avant tout l'oeuvre d'hommes courageux et tenaces, est enfin devenu réalité.

Alors, sans doute faut-il croire Albert Camus qui écrit : " La lutte vers les sommets suffit à remplir un coeur d'homme et il faut imaginer Sisyphe heureux ". "

B - AIDE-MEMOIRE DE TERRE DESERTE1 - Coûts -- Financement par le TERRITOIRE de la Polynésie Française, en grande partie sur emprunts :

- Caisse des Dépôts et Consignations	100 M CFP
- Caisse Centrale de Coopération Economique	371 M "
- Fonds propre du Territoire	15 M "
- Participation FIDES	<u>17 M "</u>
- <u>TOTAL</u>	503 M CFP

- Ventilation des dépenses :

- Travaux préparatoires et adduction d'eau	38 M CFP
- Assainissement	20 M "
- Terrassements généraux	250 M "
- Chaussées et revêtements	70 M "
- Routes, transports et divers	45 M "
- Bâtiments techniques, aérogare et logements	50 M "
- Matériels et équipements	<u>30 M "</u>
- <u>TOTAL</u>	503 M CFP

2 - Entreprises ayant réalisé les travaux -

* Lot de travaux préparatoires :

Roger SAGE / Coco TAPUTUARAI

* Travaux de terrassements :

- initialement : S.N.E. J.R BAMBRIDGE / Roger SAGE
 - à partir d'octobre 1978 : Roger SAGE

Sous-traitants : - Dynamitage : Daniel PALACZ
 - Terrassements : Rudy KLIMA

* Bâtiments : FIUMARELLA

* Equipements techniques : NORELEC

3 - L'ouvrage :

- Piste revêtue 1 700 m x 20 m plus 2 raquettes d'extrémité et une bretelle.
- Aire de stationnement 100 m x 80 m capable de recevoir 2 FOKKER 27 et 2 avions légers.
- Chaussées en tout venant 1 800 m x 30 m avec pente transversale de 1,5 % et pente longitudinale maxima de 1,0 %.
- Bande aménagée : 60 m côté montagne et 52,5 m côté mer, soit 112,5 m x 1 800 m.
- Bande dégagée : à 3 % côté mer et talus de déblais à 20 % de 60 m à 82,5 m, côté montagne.
- Pour le ravitaillement en carburant : 310 m² de dalles bétonnées sur l'aire de stationnement et 270 m² pour le dépôt de carburants.
- 7 km de route entre la plage de HAAHOPU et l'aérodrome.
- 7 km de tuyaux d'alimentation en eau du captage à l'aérodrome.
- Aérogare : 750 m² couverts comprenant : un patio central, un déambulateur, une zone snack-bar, une zone repos, une zone enregistrement et bagages, des bureaux compagnies.
- Bloc technique sur 3 niveaux avec une salle technique, un bureau de piste, une vigie vitrée de 28 m².
- Bâtiment moyens généraux avec centrale électrique (3 x 8,5 KVA) et garage pour moyens incendie et entretien.
- 2 logements.
- Radiobalise avec un mât de 24 m.
- Equipement de télécommunications : émetteurs/récepteurs BLU et VHF.
- Parc Météo.

4 - Les travaux . Quelques chiffres :

- 370 000 m³ de déblais ordinaires
- 480 000 m³ de déblais rippables et rocheux
- 560 000 m³ de remblais
- 103 tonnes d'explosif consommé
- 170 km de cordeau détonant
- 1 350 000 litres de gas-oil consommé
- Engins ayant participé en 1979 aux travaux de terrassements :
 - 2 bulldozer bouteur D9, 1 bulldozer D8, 3 chargeuses sur chenilles,
 - 1 pelle sur chenille, 1 chargeuse sur pneu, 2 compacteurs à pied de mouton, 1 rouleau vibrant, 1 niveleuse, 11 camions de 15 à 8 m³, 3 crawler-drill, 5 compresseurs.
- 25 000 m³ de tout venant 0/40 pour chaussée
- 1 300 m³ de gravillons
- 200 T de bitume
- 1 250 m² de bâtiments.

C - /EXPLOITATION TECHNIQUE des AERODROMES et/
/INSTALLATIONS de NAVIGATION AERIENNE - /

Peu gâté par la nature (nous avons vu que le seul site permettant de construire à des coûts raisonnables un aéroport de 1 500 m et plus, c'est celui de TERRE DESERTE), l'archipel des MARQUISES est également défavorisé au plan de la géographie : il est en effet situé à 1 400 km de TAHITI et sur l'itinéraire TAHITI/NUKU-HIVA (cf. carte en annexe), on ne trouve guère que deux atolls dotés de pistes capables F-27 : RANGIROA et MANIHI, NAPUKA étant malheureusement trop excentré.

Déjà classé comme aéroport de dégagement de TAHITI-FAAA pour certains longs-courriers, RANGIROA a été naturellement choisi comme aéroport d'appui pour le F-27 desservant les îles MARQUISES, à cause de la longueur de sa piste (2 100 m) et des facilités offertes au plan de la logistique (stock de carburant).

MANIHI qui dispose d'une piste de 1 250 m seulement, est retenu pour sa part comme aéroport de dégagement F-27 sur le tronçon RANGIROA/NUKU-HIVA.

Compte-tenu de l'inexistence d'un aéroport de dégagement plus proche de NUKU-HIVA que MANIHI et des caractéristiques du F-27, on conçoit dès lors que la longueur de l'étape RANGIROA TERRE DESERTE la fasse classer comme étape critique, devant faire l'objet d'un examen approfondi.

C'est notamment pour prendre en compte cet aspect particulier qu'ont été décidés certains investissements aéroportuaires :

- mise en place d'un balisage lumineux à MANIHI ;
- allongement à 1 250 m de la piste de NAPUKA (que pour les seuls besoins d'une desserte TWIN-OTTER, on aurait pu laisser à 900 m) et installation d'une radio-balise de 400 W à NAPUKA pour améliorer la précision de la navigation sur la route RANGIROA/NUKU-HIVA et le cas échéant, permettre le ralliement de NAPUKA en tant que plate-forme de recueil ;
- mise en place d'un mât rayonnant de 30 m spécialement étudié pour améliorer la portée de la radiobalise M F de 400 W de TERRE DESERTE. // Signalons que le projet initial prévoyait l'implantation d'un VOR, aide VHF à la navigation dont les performances sont nettement supérieures à celles d'une radiobalise surtout par mauvaises conditions météorologiques. Mais malheureusement à la suite d'une mission effectuée par le STNA (Service Technique de la Navigation Aérienne) de PARIS en octobre 1977, il a été établi que l'environnement de l'aéroport (relief très accidenté, fortes déclivités, collines masquant les directions préférentielles : RANGIROA et MANIHI) n'était pas favorable à une telle implantation. //

Comme on pourra le voir plus loin, une attention particulière a été également portée à la ligne des MARQUISES tant au plan du personnel d'exploitation qu'au plan des télécommunications et des procédures mises en vogueur pour la protection des vols.

1. Aides radio-électriques à la navigation

Les moyens de radionavigation disponibles aux MARQUISES, sont les suivants :

- NDB à TERRE DESERTE (radiobalise de 400 W avec antenne* adaptée spécialement étudiée) : portée relevée le 13 décembre 1979 : 513 nautiques.

Il sert au ralliement à grande distance et à la réalisation de procédures d'atterrissage par mauvaises conditions météorologiques.

- NDB sur l'aérodrome de UA-HUKA (radiobalise de 400 W avec mât rayonnant normal de 14 m).

Il était utilisé pour le ralliement à grandes distances à l'époque des dessertes directes TWIN-OTTER : MANIHI/MARQUISES puis TAKAPOTO/MARQUISES. Il servira désormais en secours pour TERRE DESERTE.

- 2 radiobalises de puissance réduite (une de 100 W à ATUONA et une de 25 W à UA-POU).

2. Moyens de télécommunications

Dans le contexte d'isolement des MARQUISES sur le plan général et de TERRE DESERTE par rapport aux centres habités, il est certain que l'on doit accorder aux télécommunications une importance toute particulière. Les moyens mis en place doivent permettre d'une part, l'établissement de liaison sol/sol fiables avec le bureau central de télécommunications de FAAA et les autres aérodromes intéressés par les vols à destination ou en provenance de NUKU-HIVA (RANGIROA, MANIHI et autres îles des MARQUISES) et d'autre part, l'établissement de liaisons Air/sol avec les avions sur certains tronçons de leur parcours.

* A titre d'information, on peut apporter les précisions suivantes :

l'antenne est un mât rayonnant de 30 m de hauteur (G. JARDILLIER) muni d'une capacité sommitale (de type MARGUERITE fabriquée par TELERAD) et se compose de :

- une embase isolée ;
- 5 nappes de haubans ;
- un plan de terre constitué de 36 rayons de 50 m de longueur.

Pour cette raison, ont été installés dans la vigie de TERRE DESERTE :

- 2 postes Emetteur/Récepteur HF BLU de 300 W réservés plus spécialement aux liaisons longue distance, l'un servant de secours pour l'autre ;
- 2 postes Emetteur/Récepteur HF BLU de 20 W équipés de fréquences permettant l'accès sur le plan régional aux divers réseaux suivants :
 - .S.N.A. : liaisons Sol/Sol avec les autres aérodromes, liaisons Air/Sol avec les avions à courte distance.
 - .METEO : échanges de messages avec la station météo de ATUONA pour la protection météorologique des vols.
 - .O.P.T. : liaisons avec TAIOHAE pour la coordination des vols avec la navette maritime qui relie le quai de HAAHOPU au village de TAIOHAE.
 - .Gendarmerie : liaison de secours et pour les besoins du service d'alerte.
- 2 postes Emetteur/Récepteur VHF pour l'établissement des liaisons avec les avions en zone terminale. Le type portable a été retenu pour permettre une utilisation sur les véhicules SSIS et de liaison.

3. Alimentation électrique

Pour fournir l'énergie nécessaire aux émetteurs-récepteurs, aux logements et à l'aérogare, une centrale de 3 groupes de 8,5 KVA a été aménagée à proximité de la Tour de Contrôle. La radiobalise qui est située à une distance trop grande de la zone-vie est alimentée séparément par 2 groupes de 2,5 KVA (normal/secours) en première phase, l'installation d'une éolienne étant prévue en seconde phase.

4. Personnel d'exploitation

Les besoins minimaux établis par le Service de l'Aviation Civile (Navigation Aérienne) portent sur 4 agents :

- Un chef d'aérodrome chargé de la circulation aérienne (agent de 3ème catégorie) ;
- Un mécanicien diéséliste chargé de la maintenance primaire des groupes électrogènes et des véhicules ;
- Un conducteur d'engin plus spécialement chargé de l'entretien de la plateforme ;
- Un manoeuvre-pompier.

Après une phase d'incertitude concernant deux des quatre postes budgétaires correspondants qui n'ont été mis à la disposition du service qu'assez tardivement, le recrutement des deux derniers agents a pu s'effectuer et l'effectif minimal pourra être considéré comme mis en place à partir du mois de mars 1980.

Il va de soi que la formation du chef d'aérodrome est la plus longue et la plus difficile à assurer. Fort heureusement, le poste budgétaire était disponible depuis quelque temps déjà, ce qui a permis de préparer l'agent recruté selon des normes acceptables.

A titre anecdotique, précisons que l'ouverture de la TERRE DESERTE a été l'occasion d'un vaste mouvement de personnel affectant les agents d'ETAT et TERRITORIAUX du Service de l'Aviation Civile.

- Affectation de Denis FERRAND à UA-HUKA ; Charles TEHAAMOANA étant maintenu à HIVA-OA ;
- Transfert de Lucien KIMITETE sur l'aérodrome de TERRE DESERTE ;
- Affectation de Frédéric MOU, technicien de l'Aviation Civile à RANGIROA ce qui a permis de libérer Michel AMARU, (TAC) pour une mutation à HUAHINE ;
- Transfert de Ata CHIN AH YOU sur l'aérodrome de MANIHI, dont l'armement par un agent était essentiel pour pouvoir servir effectivement d'aérodrome de dégagement.

Comme on peut l'imaginer, chaque nouvelle affectation suppose l'organisation d'un stage préalable afin de permettre à l'agent muté d'acquérir les qualifications liées au nouveau poste occupé.

Compte-tenu des difficultés d'exploitation de la ligne des MARQUISES et des problèmes de première mise en service d'installations nouvelles, un renfort exceptionnel en moyens humains pour la couverture des premiers vols a été décidé pour parer à toute éventualité et aider les agents nouvellement affectés dans leurs nouvelles tâches.

5. Services assurés

Comme sur l'ensemble des aérodromes de Polynésie, les agents mis en place sur l'aérodrome de NUKU-HIVA doivent assurer un certain nombre de services :

a. Service de circulation aérienne

L'Aviation Civile a choisi de faire assurer sur cet aérodrome le service de contrôle d'aérodrome, estimant que s'en tenir au seul service d'information de vol aurait été insuffisant.

Au plan de la circulation aérienne, la piste est utilisable de jour, à vue ou aux instruments. En effet, comme nous l'avons vu, en plus du ralliement, la radiobalise installée sur le terrain peut être utilisée comme aide à l'atterrissage, avec

néanmoins des minima d'utilisation (visibilité et plafond) relativement élevés, en raison des caractéristiques du relief de l'île et des abords immédiats de l'aérodrome. Le service du contrôle d'approche, s'il s'avérait nécessaire, ne serait pas assuré par l'aérodrome, mais par le centre de contrôle régional de TAHITI-FAAA - cette particularité étant due à des problèmes de niveau de qualification exigé pour la fourniture de ce service - (NUKU-HIVA n'étant pas le seul aérodrome dans ce cas en Polynésie Française).

La circulation entre les aérodromes des MARQUISES pour les liaisons interinsulaire du BN2A s'effectue selon les règles de vol à vue (VFR) ; néanmoins, s'agissant de survol maritime, le pilote est astreint à des procédures particulières et ses vols sont suivis par les aérodromes marquisiens et le CCR (Centre de Contrôle Régional) de TAHITI dans la pratique comme s'il s'agissait de vols aux instruments, de telle sorte que toute information particulière sur le trafic aérien, les conditions météorologiques, l'état de l'infrastructure et des installations radio-électriques puisse être donnée en temps utile au pilote.

b. Service d'alerte

Les aérodromes des MARQUISES sont chargés d'alerter le Centre de Contrôle Régional dès qu'ils ont connaissance de la moindre incertitude concernant les vols qu'ils ont en compte. En cas de besoin, le Centre de Coordination des Recherches et Sauvetage de FAAA est activé pour mettre en oeuvre les moyens nécessaires.

c. Service de Sécurité et Sauvetage

Ce service fourni par l'aérodrome s'appuie sur des moyens :

- en matériel : une remorque incendie équipée de 150 kg de poudre et 150 kg de mélange foisonnant, tractable par l'une ou l'autre des 2 TOYOTA de l'aérodrome ;
- en personnel : deux agents sont affectés à ce service, à l'occasion de chaque mouvement d'appareil.

Il convient de signaler enfin que l'aérodrome dispose dans la baie de HAAHOPU d'un moyen nautique : un Boston Whaler de 21 pieds équipé de 2 moteurs hors-bord de 80 CV qui peut servir dans le cadre d'une intervention en mer.

D - DESSERTA AERIENNE DES MARQUISES

Difficultés d'exploitation, problèmes de coordination et de gestion, aspects économiques.

L'isolement des MARQUISES se traduit par des contraintes qui pèsent lourdement sur l'exploitation aérienne au triple plan :

- des difficultés techniques de mise en oeuvre des avions ;
- des problèmes de coordination avec les autres modes de transport ;
- de la rentabilité générale de la desserte.

1. Difficultés d'exploitation

Au niveau de la ligne en F-27 TAHITI/RANGIROA/NUKU-HIVA, les difficultés d'ordre opérationnel prennent le pas sur les autres.

Les réserves de carburant notamment doivent faire l'objet d'un examen très attentif pour les raisons déjà développées relatives à l'éloignement de l'aérodrome de dégagement (MANIHI).

Le cas des aérodromes isolés (cas de TERRE DESERTE) est prévu par la réglementation qui exige soit une réserve d'attente minimale de 45 minutes majorée de 15 % du temps de vol prévu, soit à défaut deux heures d'attente. Par analogie, on peut citer

- le cas de l'aérodrome de TAHITI-FAAA pour lequel malgré l'existence de RANGIROA, certaines compagnies aériennes internationales avaient adopté la réserve des 2 heures de vol avant l'officialisation de HAO comme aérodrome de dégagement de FAAA ;
- et le cas de l'île de PAQUES dont l'aérodrome doit être bien entendu considéré comme isolé.

On sait que la Compagnie AIR POLYNESIE a préféré retenir 2 heures au lieu de 1 heure 10 minutes autorisée réglementairement. Compte-tenu du carburant réellement enlevé, le Commandant de Bord doit calculer un point de non-retour situé un peu avant l'arrivée à TERRE DESERTE. Il s'agit d'un point butée avant lequel il doit décider en fonction des conditions météorologiques et des installations radio-électriques en fonctionnement s'il poursuit son vol ou s'il se déroute sur MANIHI.

A défaut, il lui reste encore la possibilité de retenir NAPUKA comme aérodrome de recueil. En dernier recours, enfin il peut se rendre à ATUONA qui dispose d'une piste de 1 100 m. Mais il s'agit d'un ultime recours, l'aérodrome d'ATUONA n'offrant pas les caractéristiques minimales exigées d'une piste capable F-27.

Pour sa part, le BN2A pose des problèmes de logistique très sérieux. La mise en oeuvre de l'appareil est assurée par un pilote affecté spécialement aux MARQUISES par la Compagnie AIR POLYNESIE : de même la maintenance de l'appareil a-t-elle exigé l'affectation à titre permanent d'un mécanicien à ATUONA. Dans certains cas (pièce détachée manquante, panne importante), il peut devenir nécessaire d'affréter un vol spécial pour y acheminer le matériel et le personnel de maintenance complémentaire.

La mise en place du carburant n'est pas non plus une affaire simple, du fait des quantités enlevées. Par exemple, il faut en moyenne acheminer tous les 3 mois : 200 fûts de kérozène et 60 fûts d'essence aviation 100/130 sur l'aérodrome de TERRE DESERTE.

Bien évidemment, il est exclu d'utiliser les goëlettes qui desservent habituellement les MARQUISES et dont la capacité d'emport en fûts de carburant de toutes natures est limitée pour des raisons de sécurité et apparaît tout juste suffisante pour satisfaire les besoins de la population. Il faut se résoudre dès lors à des affrètements spécialisés. Et selon le bâtiment affrété (possibilité de "beacher" ou non), il y a lieu de prévoir le cas échéant un transfert depuis TAIIOHAE jusqu'à la plage de HAAHOPU sur le TONU (bateau de servitude des Travaux Publics). Enfin, entre la baie de HAAHOPU et l'aérodrome, on doit faire appel à un moyen de transport terrestre : le Service de l'Aviation Civile est alors mis à contribution (utilisation du camion d'entretien affecté à l'aérodrome).

2. Problèmes de coordination

Avec l'exemple de l'acheminement du carburant, on a vu dans quelles conditions les autres moyens de transport sont sollicités. Dans le cas des passagers, les problèmes de coordination entre modes de transport se posent de manière encore plus aigüe, car une synchronisation est nécessaire et elle doit être de surcroît bien assurée.

Il faut savoir qu'il existe en effet, deux ruptures de charge pour le transport des passagers entre TAIIOHAE et TAHITI (ou une autre île des MARQUISES) : l'une entre le F-27 (ou BN2A) et le truck au niveau de l'aérogare de TERRE DESERTE et l'autre à la baie de HAAHOPU entre le truck et le bateau de liaisons qui assure la navette entre HAAHOPU et le village de TAIIOHAE. On conçoit dès lors que l'ensemble doit être bien synchronisé pour éviter une trop grande perte de temps et que dans un tel contexte les télécommunications jouent un rôle essentiel.

La synchronisation doit également être assurée aux autres escales (UA-POU, UA-HUKA et ATUONA) entre le BN2A et les véhicules de desserte et sur l'aérodrome de TERRE DESERTE entre le BN2A et le F-27. Dans ce dernier cas par exemple, l'amplitude de l'arrêt du F-27 à NUKU-HIVA est calculée de telle manière que le vol de retour sur RANGIROA puisse s'effectuer en toute sécurité (atterrissage avant la tombée de la nuit à TERRE DESERTE, en cas d'incident technique survenant avant le point milieu). Durant ce temps d'escale, le BN2A doit pouvoir réaliser les opérations du préacheminement des passagers au départ. Il doit pouvoir également réaliser ce post-acheminement des passagers vers les destinations finales avant le coucher du soleil, impérativement puisque les aérodromes marquisiens ne sont pas dotés de balisage lumineux.

3. Problèmes de gestion

Si, dans le cas de la desserte aérienne intérieure de l'archipel, on a tout naturellement confié au transporteur régulier le soin de réaliser les vols inter-MARQUISES, il se pose par contre le problème des organismes auxquels pourraient être confiées la gestion des trucks et celle du bateau de liaison.

Conscients des difficultés de mise en oeuvre des liaisons terminales sur l'île de NUKU-HIVA, les responsables du TERRITOIRE ont décidé d'acquérir sur le budget territorial les moyens propres à assurer à la fois la desserte terrestre (trucks) et la desserte maritime (bateau de liaison).

a. Navette terrestre

Compte-tenu de l'état précaire de la piste routière qui relie l'aérodrome à la baie de HAAHOPU (chaussée non revêtue, tracé nécessitant encore des interventions), le TERRITOIRE a prévu l'acquisition de deux trucks à double pont moteur. Le premier pouvant transporter jusqu'à 17 passagers, a été mis en service en même temps que l'aérodrome. Quant au second truck qui sera plus important (35 passagers), son acquisition doit intervenir au cours du premier semestre 1980.

Après plusieurs tentatives, la gestion a fini par être confiée à l'exploitant du snack-bar de TERRE DESERTE, Paul TAUPOTINI avec lequel le TERRITOIRE a passé une convention d'exploitation assortie d'un cahier de charges.

C'est assurément le meilleur choix envisageable, le gérant étant appelé à s'installer de manière permanente sur l'aérodrome et envisageant d'y implanter quelques activités annexes (sculpture, pêche, promenade à cheval) avec le concours de toute sa famille.

b. Navette maritime

Pour ce qui concerne la desserte maritime, le problème de gestion se pose en des termes différents. L'enjeu au plan financier n'est du reste pas du même ordre de grandeur et les contraintes d'exploitation ne sont pas de même nature.

Pour le moment, la navette est assurée par le KAOFA-NUI, le vendredi (jour de la ligne F-27) et le mardi (Jour réservé à la desserte aérienne intérieure).

Dès que le bateau spécialisé qui est financé par le TERRITOIRE, et doit être construit par le G.I.E. " Constructions Navales de l'Océanie ", sera disponible (quatrième trimestre 1980), il sera affecté à la liaison HAAHOPU/TAIOHAE en même temps qu'il assurera la desserte des îles du groupe Nord. Le KAOFA-NUI ainsi libéré sera disponible pour la desserte des îles du Groupe Sud.

Comme on peut le constater, les missions du futur bateau de liaison du groupe Nord sont très larges, certaines de ces missions revêtant même un caractère de service public indéniable (évacuations sanitaires). Même sans tenir compte des charges d'amortissement, l'équilibre financier ne pourra être atteint en première phase, sauf à fixer des tarifs de passage inacceptables. Le TERRITOIRE, les communes, voire l'ETAT, devront ainsi accorder de toutes façons une subvention d'équilibre (qui peut prendre d'ailleurs la forme d'une mise à disposition de personnel).

Dans un tel contexte, il serait anormal que la gestion du bateau de liaison soit confié à un particulier. Il semble que la meilleure solution doive être trouvée dans la création d'un syndicat mixte de gestion associant TERRITOIRE, COMMUNES et ETAT éventuellement...

Pour des raisons évidentes de géographie, la Commune de NUKU-HIVA serait appelée à participer de manière active à la mise en oeuvre du bateau.

4. Aspects économiques

Comme on a pu le voir, l'isolement des MARQUISES constitue un handicap de taille, on peut le regretter (de même peut-on regretter que l'aérodrome de 1 700 m ne puisse être construit à proximité immédiate de TAIOHAE ou qu'inversement que le village ne soit pas situé du côté de TERRE DESERTE !), mais c'est de toutes façons, une contrainte de base avec laquelle il faut compter.

Du fait des nombreuses pénalisations (double isolement des MARQUISES et de TERRE DESERTE, faibles flux de trafic...), des surcoûts sont obligatoirement enregistrés. Ce qu'il convient de rechercher, maintenant que des investissements considérables sont réalisés, c'est un accroissement des activités, ce qui, par le jeu des économies d'échelle, devrait permettre de résorber les déficits en première phase et d'atteindre à une certaine rentabilité dans une phase ultérieure.

La desserte antérieure avec le TWIN-OTTER qui pouvait transporter péniblement 8 passagers (DHC6-200), puis 12 passagers (DHC6-300) et enfin 16 passagers (passage par NAPUKA) était malsaine, car structurellement déficitaire. Les dépenses d'exploitation atteignaient un niveau tel que les recettes calculées sur la base d'une tarification " acceptable " n'arrivaient pas à suivre et il en résultait un déficit qui a certes diminué avec les années, mais restait à un niveau important au fur et à mesure qu'étaient lancés de nombreux vols supplémentaires. Plus le trafic augmentait, plus le déficit s'accroissait.

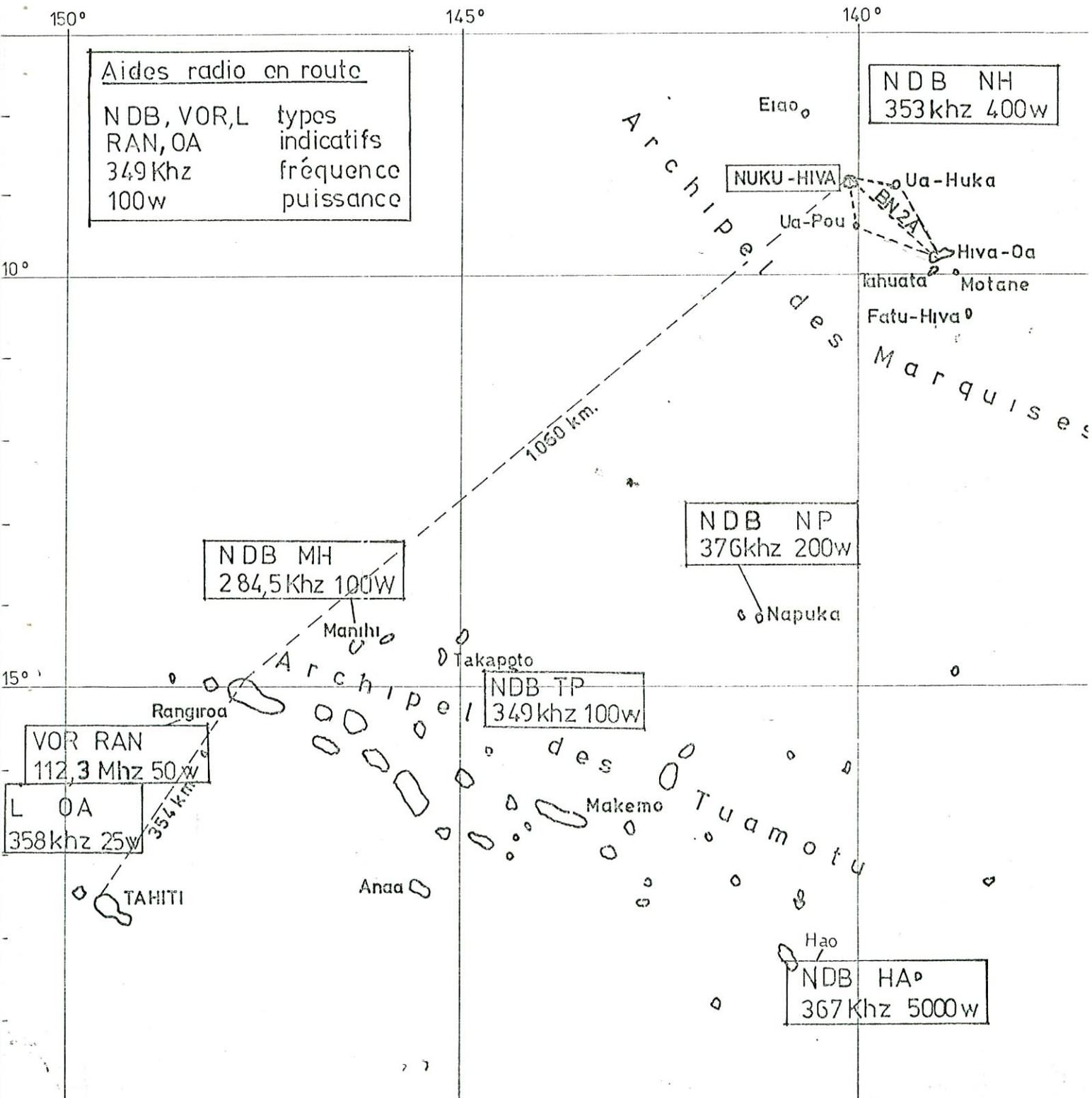
Avec la mise en service de l'aérodrome de TERRE DESERTE et l'utilisation du F-27 associé au BN2A, le déficit global du fait des surcoûts liés aux contraintes de base restera malheureusement du même ordre de grandeur. Mais, dorénavant, le trafic pourra se développer sainement, car plus on réalisera de vols (avec des coefficients de remplissage satisfaisants, il va de soi), plus le résultat d'exploitation s'améliorera.

Les projets hôteliers qui vont dans le sens d'une augmentation du trafic, sont de ce fait, doublement intéressants pour les MARQUISES. Outre qu'ils permettront de distribuer des revenus aux Marquisiens, ils contribueront à réduire le déficit d'exploitation de la desserte aérienne. L'incidence sur les résultats d'exploitation du bateau de liaison bien que moins nette, sera également plus significative au fur et à mesure que se développeront les activités touristiques.

Il reste en définitive à espérer que les prévisions de développement économique des îles MARQUISES se réaliseront, car c'est sous cette condition que leur désenclavement deviendra une réalité, sans quoi l'archipel risque de devenir un fardeau financier de plus en plus difficile à supporter.

PLAN DE SITUATION

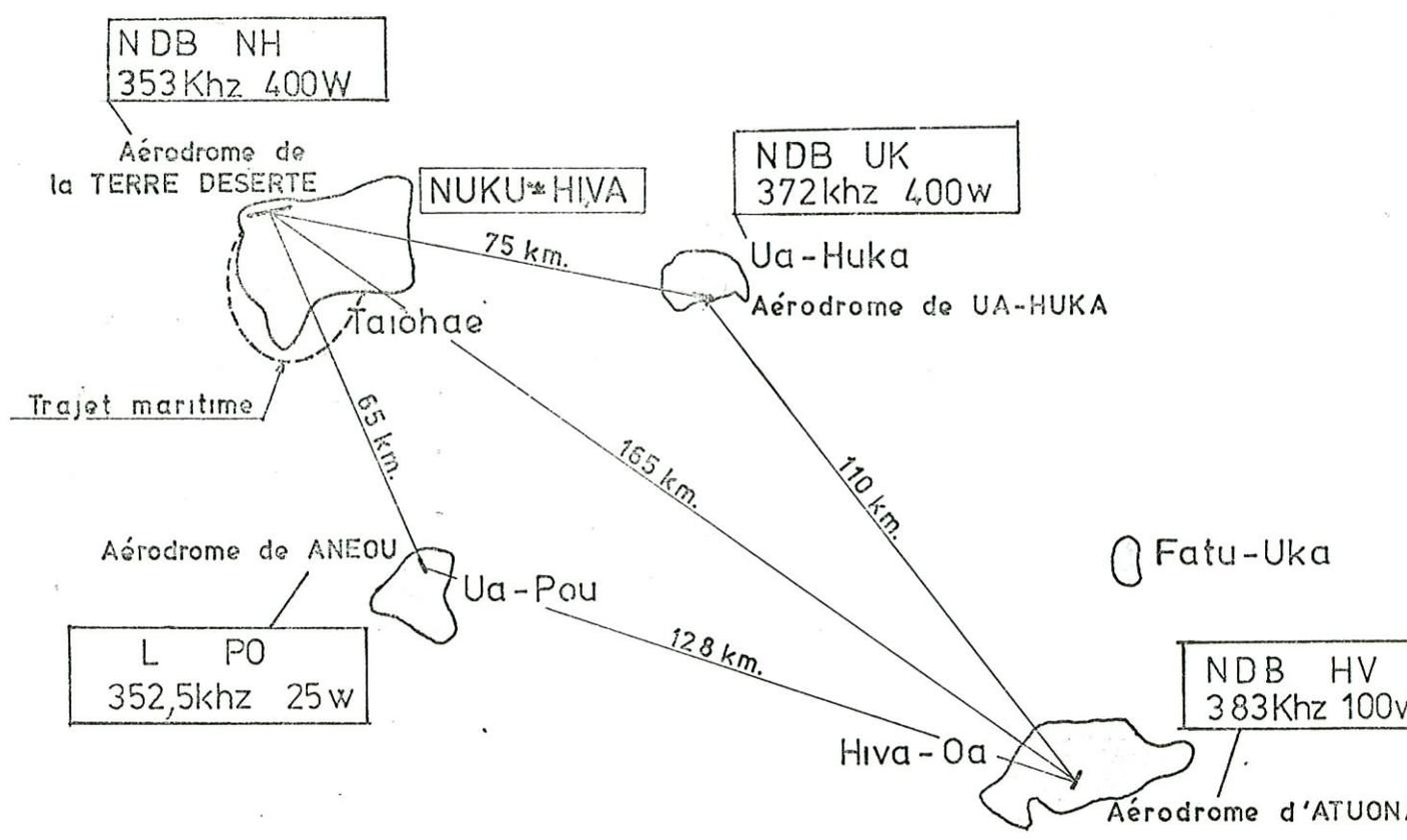
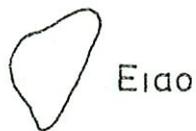
Echelle : 1 / 7.000.000



Archipel des Marquises

Ile de NUKU-HIVA

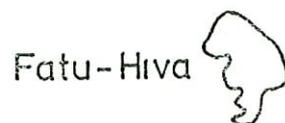
Echelle : 1/1.250.000



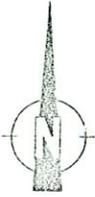
LEGENDE

Aides radio

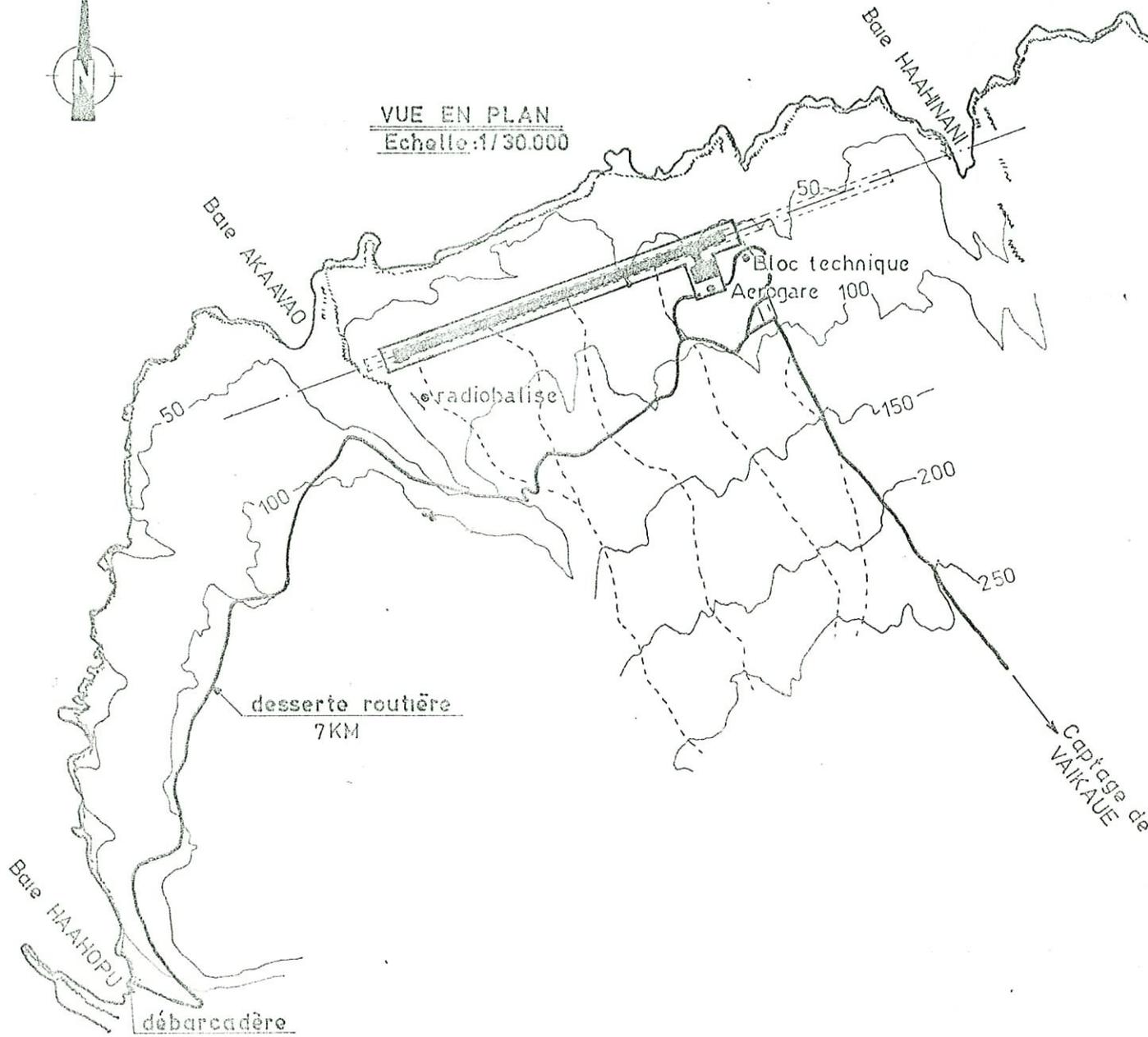
N DB, L = types
NH = indicatif
353 khz = fréquence
400 w = puissance



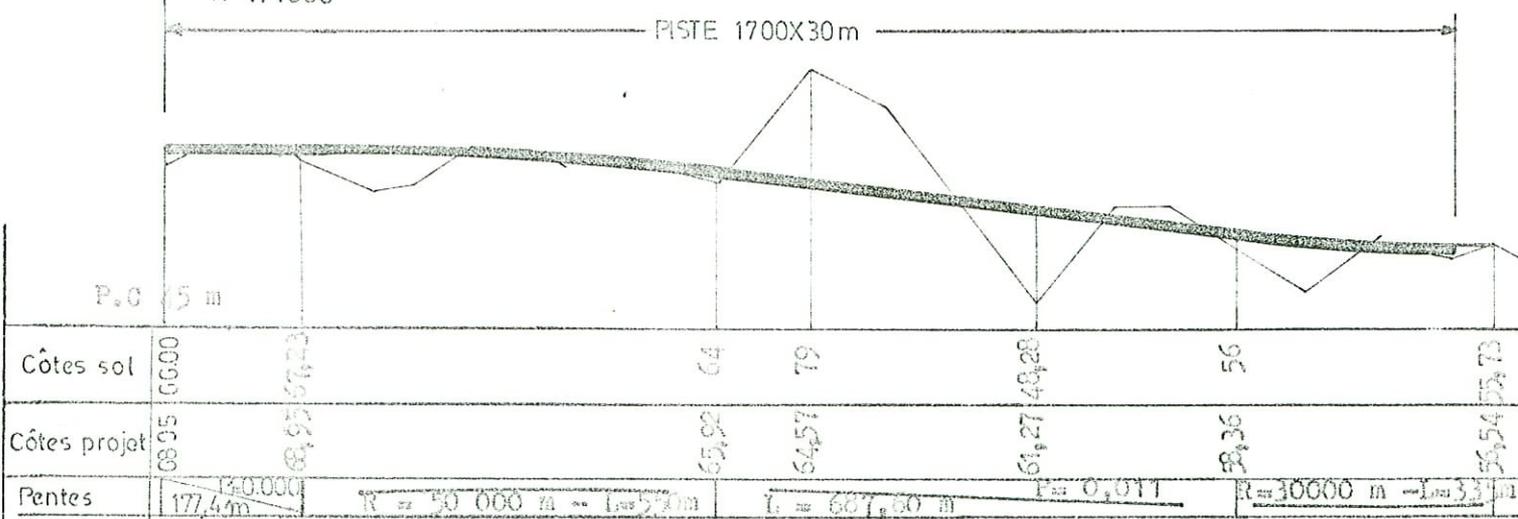
Archipel des Marquises
Ile de NUKU-HIVA



VUE EN PLAN
Echelle: 1/30.000



PROFIL EN LONG
Echelles: L 1/10.000
H 1/1000



II - / CHRONIQUE AERONAUTIQUE DU 3ème TRIMESTRE 1979 / -2.1.- EVENEMENTS MARQUANTS- 4 août :

Départ en congé administratif de M. Théron, ICM, Chef du Service de la Météorologie de Polynésie Française.

- Août :

Visite de M. Famin, Directeur Général d'Air Calédonie.

- 19 août :

Venant de Bretagne, arrivée d'un nouveau Neptune affecté à l'Escadrille 12 S ; il remplacera dans quelques mois un aéronef du même type en fin de potentiel.

- 1er septembre :

Première desserte de Tahiti par Polynesian Air Lines, Compagnie Nationale des SAMOA Occidentales. Inauguration de la ligne par 30 personnalités à bord du turbo-propulseur HS 748 assurant la liaison bi-hebdomadaire Apia - Rarotonga - Tahiti.

- 7 septembre :

Retour de congé administratif de M. Georges Paureau, Commandant d'Aérodrome à Tahiti-Faaa.

- 14 septembre :

Arrivée de M. Peytavin Alain, IEEAC/VAT, affecté à la Division Technique.

- 14 septembre :

M. Marty, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées à l'Inspection Générale de l'Aviation Civile, arrive sur le Territoire pour une mission d'inspection.

- 18 septembre :

Visite de l'aéroport par M. Marty, IGAC.

- 20 septembre :

Polynesian Air Lines supprime une des deux fréquences hebdomadaires sur la ligne Apia - Rarotonga - Tahiti.

- 24 - 25 - 26 septembre

M. Marty se rend en mission d'inspection aux Iles-sous-le-Vent ; participe à diverses réunions ; rend visite à Monsieur le Haut-Commissaire et à Monsieur le Conseiller Alec Ata.

III - / ACTIVITES DE L'AVIATION CIVILE / -

3.1.- TRAFIC AERIEN

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL (Période du 01.01 au 30.09.79)

COMPAGNIES	NON REGULIER			REGULIER				FRET en Kg	POSTE en Kg	% Varia- tion même période 1978		
	VOLS	PAX	TRA	VOLS	PAX	TRA	S.O.				CMR	
U T A	A	5	264	138	279	50173	6347	70126	80,6	1444303	246042	PAX - 0,3
	D	5	180	241	278	51725	6244	69863	83,0	243755	85786	FRE - 1,4
	T	10	444	279	557	101898	12591	139989	81,8	1688058	331828	POS + 27,9
PAN AM	A				78	15150		31693	47,8	149799	15035	PAX + 51,7
	D				78	15219		31784	47,9	37672	6971	FRE + 89,9
	T				156	30369		63477	47,8	187471	22006	POS X 2,2
AIR NEW ZEALAND	A	1	0	0	170	16823	11899	44042	65,2	1609407	8984	PAX - 1,4
	D	1	0	0	170	16343	11899	44012	64,2	10411	12262	FRE - 24,1
	T	2	0	0	340	33166	23798	88054	64,7	1619818	21246	POS - 3,9
LAN CHILE	A				87	7031	1377	13320	63,1	15438	392	PAX + 26,4
	D				87	6281	1377	13286	57,6	13368	2594	FRE + 38,7
	T				174	13312	2754	26606	60,4	28806	2986	POS + 86,3
PAL	A				6	58	0	240	24,2	72	0	
	D				6	64	0	240	26,7	0	0	
	T				12	122	0	480	25,4	72	0	
JAL	A	17	1655	0								
	D	17	1627	0								
	T	34	3282	0								
P W	A	8	1194	0								
	D	8	1375	0								
	T	16	2569	0								
TIA	A	14	3742	290								
	D	14	3960	290								
	T	28	7702	580								
W A	A	1	371	0								
	D	1	372	0								
	T	2	743	0								
PTC	A	1	89	0								
	D	1	89	0								
	T	2	178	0								
TOTAL	A	47	7315	428	620	89235	19623	159421	68,3	3219019	270453	PAX + 7,5
TRAFIC	D	47	7603	531	619	89632	19520	159185	68,6	305206	107613	FRE - 11,1
INTERN.	T	94	14918	959	1239	178867	39143	318606	68,4	3524225	378066	POS + 28,0

ABREVIATIONS : AP : AIR POLYNESIE - AT : AIR TAHITI - UT : UTA - PA : PAN AM
 PAL : POLYNESIAN AIR LINE - TE : AIR NEW ZEELAND - LA : LAN CHILE
 JAL : JAPAN AIRLINE - PW : PACIFIC WESTERN - TIA : TRANSAMERICA AIR LINE
 A : ARRIVEE - D : DEPART - PAX : PASSAGERS - S.O. : SIEGES OFFERTS
 CMR : COEFFICIENT MOYEN DE REMPLISSAGE

(+) / 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.
- IFR : Règles de vol aux instruments.
- VFR : Règles de vol à vue.

- TRAFIC INTERINSULAIRE (Période du 01.07 au 30.09.79)AIR POLYNESIE : TRAFIC COMMERCIAL

AERONEF	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/Km réels	Sièges/Km offerts	C M R
F.27	2 627	1 844	61 927	15 685 000	23 016 000	68,1%
TWIN 300	1 013	491	9 547	1 455 000	1 802 000	80,7%
TWIN 200	1 536	391	17 349	684 000	1 070 000	63,9%
BRITTEN	942	164	5 775	109 000	161 000	67,8%
TOTAL =	6 118	2 890	94 598	17 933 000	26 049 000	68,8%

AIR TAHITI : TRAFIC COMMERCIAL

AERONEF	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/Km réels	Sièges/Km offerts	C M R
AZTEC	141	219	375	157 926	288 085	54,8%
BEECH	21	29	102	21 283	36 639	58,0%
BRITTEN	4 396	711	26 888	574 530	892 890	64,3%
TWIN 200	1 786	289	22 725	513 210	769 785	66,6%
TOTAL =	6 344	1 248	50 090	1 266 949	1 987 399	63,7%

TOTAL DU TRAFIC INTERINSULAIRE DES DEUX COMPAGNIES

AERONEF	Nombre de mouvements	Heures de vo	PASSAGERS	Sièges/Km réels	Sièges/Km offerts	C M R
A.P.	6 118	2 890	94 598	17 933 000	26 049 000	68,8%
A.T.	6 344	1 248	50 090	1 266 949	1 987 399	63,7%
TOTAL =	12 462	4 138	144 688	19 199 949	28 036 399	68,6%

EVACUATIONS SANITAIRES (EVASAN)

Durant le 3ème trimestre 1979, la Compagnie AIR TAHITI et l'avion d'Etat F.OCHS ont effectué 28 évacuations sanitaires (MOOREA exclue) qui se répartissent comme suit :

- Iles-sous-le-vent 12
- Tuamotu-Gambier 16

ACTIVITES DES AERO-CLUBS DE POLYNESIE FRANCAISE

(3ème trimestre 1979)

/ AERO-CLUB de TAHITI /

<u>Type d'aéronef</u>	<u>Immatriculation</u>	<u>Heures de vol</u>	<u>Distance (km)</u>
PA 28	F.ODHT	237	38.000
PA 28	F.OCYK	191	28.700
PA 28	F.OCAB	94	16.900
		<hr/> 522	<hr/> 83.600

/ CERCLE AERONAUTIQUE /

FRA 150	F.OCTB	151	27.100
C 150	F.ODFC	162	26.000
PA 32	F.OCMV	135	29.700
PA 28	F.OCPR	101	19.100
		<hr/> 549	<hr/> 101.900

/ AERO-CLUB DES ILES-SOUS-LE-VENT /

PA 18	F.OBOJ	Inconnu	
C 172	F.OCNX	Inconnu	

/ AERO-CLUB CIP/UTA /

DR 150	F.OCAY	11	1.550
DR 22	F.OCKA	185	25.950
		<hr/> 196	<hr/> 27.500

- TOTAL HEURES DE VOL : 1.267- TOTAL DISTANCES (Km) : 213.000

TITRES DE PILOTES NON PROFESSIONNELS

obtenus au cours du 3ème trimestre 1979

TITRES	Parti- culiers	Aéro-Club U.T.A.	Aéro-Club Tahiti	Cercle Aé- ronautique	Aéro-Club I.S.L.V.	TOTAL
Cartes de stagiaires	0	10	5	4	0	19
Licences élémentaires	0	0	0	2	0	2
Brevets de Pilotes Privés	0	0	1	0	0	1
TOTAL =	0	10	6	6	0	22

3.2.- PERSONNEL DE LA DIRECTION DU SERVICE DE L'AVIATION CIVILE- / MOUVEMENTS DE PERSONNEL / -DEPARTS ENREGISTRES AU COURS DU 3ème TRIMESTRE 1979- PERSONNEL RAPATRIE EN METROPOLE -

DATE	NOMS et Prénoms	CORPS et GRADES	SERVICE
19 juillet	ROPART Henri	TAC	SNA/Raiatea
05 août	BERTAUDIÈRE Patrice	ESA/P	SNA/3

- PERSONNEL BENEFICIAIRE DE CONGE ADMINISTRATIF -

DATE	NOMS et Prénoms	CORPS et GRADES	SERVICE
05 juillet	GELEBART Jean	TSM	METEO/CEP
07 juillet	ANDREY Paul	AC/2e Cat.	SNA/NTTT
08 juillet	PERROY Dominique	OCCA/2	SNA/NTTT
26 juillet	PASTUREL Jean	ITM	METEO/CEP
28 juillet	VINCENTI Barthélémy	ITM	METEO/PREVI
04 août	THERON André	ICM	METEO/DIR
09 août	LOCHARD Jean	ATTPE	SIA/S1
17 août	JURD Démécia	Agent Adm. Pr.	METEO/MG
15 septembre	CLAVEL Armand	ESA/1	SNA/3

- PERSONNEL MIS EN ROUTE POUR STAGES ET EXAMENS -

DATE	NOMS et Prénoms	CORPS et GRADES	DESTINATION
07 septembre	BESSON Raymond	OCCA/P	Sélec.Prof.IEEAC
07 septembre	RIVIERE Christian	OCCA/P	" " "
07 septembre	WOERLY Roger	OCCA/P	" " "
07 septembre	RERE John	T.M. CEAPF	Stage EN Météo
07 septembre	LAITAME Gérald	T.M. CEAPF	" " "
15 septembre	NOUVEAU Daniel	T.M. CEAPF	Stage Mét.Aér.
27 septembre	HO Edmond	TAC CEAPF	Stage Form.ENAC
30 septembre	VAN CAM Charles	AITM CEAPF	Ex.Sél.ProfOCCA
30 septembre	JUVENTIN Claude	IEEAC	Stage Form.ENAC
30 septembre	CORNARDEAU Claude	CTM	Stage Exp.Météo
04 octobre	LEU Véronique	TAC CEAPF	Stage For. OCCA
04 octobre	TAEA Lawrence	T.M. CEAPF	Stage For. OCCA
14 octobre	WINCHESTER Guy	TSAC CEAPF	Exam.Prof.CTAC
14 octobre	JUVENTIN Stéphane	TSAC CEAPF	" " "

ARRIVEES ENREGISTREES AU COURS DU 3ème TRIMESTRE 1979

- PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE -

DATE	NOMS et Prénoms	CORPS et GRADES	SERVICE
07 juillet	LE GOFF Guy	I.M.	METEO/DIR
29 juillet	THOMAS Jean-Louis	ESA/P	SNA/3
09 septembre	LAUX Gilbert	OCCA/1	SNA/CCR
10 septembre	FAGE Roger	OCCA/1	SNA/CCR
14 septembre	SUREAU Laurent	ESA/1	SNA/3
14 septembre	PEYTAVIN Alain	VAT/IEEAC	SNA/3
1er octobre	BRUNIE Alain	ESA/1	SNA/3

- PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE ADMINISTRATIF -

DATE	NOMS et Prénoms	CORPS et GRADES	SERVICE
23 juillet	NICOLAS Jean	AC/1 48.1018	SIA
03 septembre	GRIMAL Roger	TESMAC	SNA/3
07 septembre	PAUREAU Georges	IPEEAC	SNA/NTTT
24 septembre	MARTIN Yves	OCCA/1	SNA/CCR
25 septembre	TESTA Christian	CTM	METEO/CEP
29 septembre	BLONDEL Jacques	OCCA/1	SNA/NTTT

- RECRUTEMENTS TEMPORAIRES -

DATE	NOMS et Prénoms	CORPS et GRADES	SERVICE
1er août	MICHEL Marie	AC/4e Cat.	DIR (4mois)
15 août	ENA Bruno	AC/5e Cat.	METEO/MOPELIA (3 mois)
15 septembre	TANEPAU Teurateroru	AC/5e Cat.	METEO/TUBUAI (1 mois)

- MUTATIONS -

DATE	NOMS et Prénoms	CORPS et GRADES	Venant de	Allant à
05 juillet	ARHAN Victor	AC/3e Cat.	METEO/FAAA	METEO/Ran
06 août	MOU Frédéric	TAC CEAPF	SNA/Rang.	SNA/FAAA
06 août	CHANT Willy	TAC CEAPF	SNA/Bora	SNA/FAAA
10 août	TUMAHAI Philippe	VAT/TAC CEAPF	SNA/FAAA	SNA/Ran.
16 août	PAQUOT Michel	TAC CEAPF	SNA/2	SNA/Raia.
9 septembre	RAOULX Guy	TM CEAPF	METEO/FAAA	METEO/Ran
12 septembre	KWONG Horace	TM CEAPF	METEO/Ran.	METEO/Faa
14 septembre	VILLANT Auguste	AC/4e Cat.	METEO/FAAA	METEO/Pu- Ra-Puka
1er octobre	FERRAND Denis	AC/3e Cat.	SNA/Atuona	SNA/Ua- Huka

- NOMINATIONS APRES CONCOURS ET EXAMENS -

- Monsieur HO Edmond, admis au concours externe de TAC CEAPF en 1978, libéré de ses obligations du service national a été pris en compte le 1er octobre 1979 et admis à cette date à l'ENAC pour y suivre le cycle de formation initiale des TAC.

-- Melle LEU Véronique, TAC CEAPF, reçue au concours externe et Monsieur TAEA Lawrence, TM CEAPF, reçu au concours interne, ont été nommés OCCA/Elèves et sont entrés à l'ENAC le 8 octobre pour y suivre le cycle de formation initiale des OCCA.

3.3.- ACTIVITES DES SERVICES (3ème trimestre 1979)3.3.1.- Dans les Centres d'exploitation- / Centre de Contrôle Régional / - (C.C.R.)Statistiques mensuelles de trafic "en route"

M O I S	MOUVEMENTS INTERINSULAIRES		MOUVEMENTS INTERNATIONAUX		T O T A U X	
	Nombre	Temps de con- tact (heures)	Nombre	Temps de con- tact (heures)	Nombre	Temps de con- tact (heures)
JUILLET	1 332	997	193	480	1 525	1 477
AOUT	1 401	1 243	186	463	1 587	1 706
SEPTEMBRE	1 154	1 041	181	448	1 335	1 489
TOTAUX TRIMESTRIELS	3 887	3 281	560	1 391	4 447	4 672

- 240 mouvements de plus qu'au cours du même trimestre 1978, soit une augmentation de trafic de 5,7 %.

- Temps moyen de contact : intérieures : 51 minutes
internationaux : 2H14 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, soit par un CCR voisin, soit par une tour d'un aéroport 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 -

Le CCR n'a déclenché qu'une seule phase d'urgence (ALERFA) au cours de ce 3ème trimestre 1979, au profit d'un PA 23 d'Air Tahiti sur le trajet Tahiti-Anaa suite à la perte de communications.

- INCIDENTS EN ROUTE -

10 compte-rendus d'incident ont été rédigés par le CCR. Ils avaient tous pour cause des incidents techniques à bord et ont eu pour conséquence 5 demi-tours vers l'aérodrome de départ et 2 déroutements.

- PROCEDURES -

Rien à signaler.

- / CENTRE DE COORDINATION DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE / - (C.C.S.)- ACCIDENTS :

Le 28 septembre, un appareil de l'Aéro-Club UTA/CIP avec un moniteur et un élève à bord embarque à droite au cours d'une manoeuvre de décollage. Les deux personnes à bord s'en tirent sans une égratignure, mais l'appareil est détruit à 50 %.

- OPERATIONS SAR :. 15 juillet

Le bureau des Affaires Maritimes de Papeete informe le CCS qu'un speed-boat parti en pêche de Apataki le 13 juillet au matin n'est pas rentré à sa base. Il y a deux personnes à bord.

Un neptune décolle de Faaa le 15 juillet à 10H30 afin d'effectuer des recherches et découvre le bateau échoué à la pointe Nord-Est de Kaukura.

Le village de l'atoll est alerté ainsi qu'un bonitier à 20nm environ des naufragés. Finalement un speed-boat de Kaukura arrive le premier sur les lieux et recueille les deux passagers du bateau de Apataki.

. 13 septembre

Suite à la réception d'un signal de détresse sur 121,5 MHz, des recherches sont entreprises pour localiser l'émetteur.

Un appareil de la Compagnie Air Tahiti et un neptune de l'Aéro-Navale décollent de Faaa. Le Britten Norman F.OCOZ d'Air Tahiti, équipé d'un VHF.DF (Détection Finder) découvre rapidement le voilier "AQUAVIT", en difficulté à 10nm environ au nord de Moorea.

Le "BLAVET" de la Marine Nationale fait route vers le voilier en panne de gouvernail et le prend en remorque jusqu'à Papeete.

. 18 septembre

Le CEP avise le CCS qu'une coque locale munie de 2 moteurs de 55 et 25 CV ayant quitté Rikitea (Mangareva) le 15 septembre, en pêche vers Temoe, avec trois personnes à bord n'a pas rejoint son port d'attache. Le bateau aurait dû rentrer le 16 septembre vers 13 heures.

L'alerte est donnée et un neptune décolle de Faaa le 18 à 06 heures à destination de Moruroa pour s'y ravitailler et entreprendre les recherches.

L'avion quadrille un vaste secteur englobant l'atoll de Temoe, sans résultat.

Un second neptune décolle de Moruroa le 18 à 12H30, ratisse un secteur voisin, sans plus de résultat.

Un appareil de Polynésie Perles participe aux opérations qui restent infructueuses.

Les recherches reprennent le 19 septembre, un neptune décollant de Moruroa à 06 heures et l'appareil privé décollant de Totegeie à 06H30.

Le neptune repère enfin les trois naufragés à 10H30 apparemment en bonne santé et leur largue un canot de sauvetage et des vivres. Le voilier "Red Amiral" présent à Rikitea propose d'appareiller et de rallier les naufragés.

Le neptune décolle de Totegegie le 19 à 15H15 afin d'assurer le ralliement entre le voilier et les naufragés, ralliement effectif à 17 heures, à environ 40nm Est-Nord-Est de Temoe.

Les trois hommes sauvés rentrent à Rikitea le 21 septembre à bord du voilier "Red Amiral".

- ASSISTANCE MEDICALE :

. 21 août

Un message capté par un radio-amateur américain et retransmis par le RCC Honolulu signale qu'un blessé sur l'île de Mangaia (Iles Cook) requiert une prompt assistance médicale.

Le texte du message est très laconique et ne donne aucun détail sur la position effective du blessé.

Le CCS de Tahiti relaie le message à Rarotonga qui en informe les autorités locales de Mangaia.

- RECHERCHES DE BATEAUX :

. 21 juillet

Le RCC Honolulu contacte le CCS de Tahiti pour l'informer qu'il est sans nouvelles du sloop "Reese River Belle" attendu à Honolulu vers le 4 juillet. Le bateau aurait dû quitter Papeete le 6 juin à destination de Huahine et des Iles Hawaï ensuite.

L'enquête est menée sur le Territoire et le CCS de Tahiti en communique les résultats au RCC Honolulu ; à savoir : le "Reese River Belle" a appareillé de Bora-Bora le 27 juin à destination de Honolulu avec trois personnes à bord.

Par la suite, plus aucune nouvelle ne parviendra au CCS de Tahiti.

. 1er août

Le ketch "Aloha", avec deux personnes à bord allant de Honolulu à Bora-Bora contacte le Yatch Club de Bora-Bora le 27 juillet et communique sa position : 60 à 75 nm au nord de Bora-Bora. Il est donc attendu à destination au cours des 28 ou 29 juillet.

Le 1er août, le RCC Honolulu demande au CCS de Tahiti de bien vouloir mener une enquête car le ketch n'a toujours pas rejoint sa destination.

L'enquête menée aux Iles-sous-le-Vent ainsi qu'à Moorea et Papeete reste négative.

Finalement l'"Aloha" retardé par de forts vents contraires arrive à Bora-Bora le 2 août à 14 heures.

. 1er octobre

Un radio-amateur de la côte Ouest des Etats-Unis capte un message de détresse émis par le S/V "Skana" et indiquant que le bateau s'est échoué sur le récif de Aratika (Tuamotu). L'équipage a abandonné le voilier et attend du secours et de l'aide sur le récif.

Le même jour ~~en~~ profitant de la marée haute et de l'aide de la population de Aratika, le voilier est remis à flot, les cinq personnes du bord étant saines et sauvées.

-- EXERCICE SAR :

Un exercice SAR s'est déroulé le 26 septembre au Sud de Tahiti. Il comprenait la recherche visuelle d'un figuratif représentant un homme à la mer et deux recherches électroniques par la méthode des équisignaux et à l'aide d'un VHF.DF (détection finder) équipant l'appareil.

-- PHASES D'URGENCE :

Au cours de ce trimestre le CCS a traité 4 phases d'urgence déclenchées par les CCR adjacents.

Ces phases d'urgences se répartissent comme suit :

- 1 Incerfa (phase d'incertitude) émanant de Nandi (Fidji)
- 2 Alerfa (phase d'alerte) émanant de Nandi (Fidji)
- 1 Alerfa émanant de Rarotonga (Iles Cook).

3.3.2.- SUR LES AERODROMES

- / LISTE DES AERODROMES DE POLYNESIE FRANCAISE AU 30.09.1979 / -

S T A T U T	ARCHIPEL	U S A G E	Date mise en service (Ouv. CAP.)	EXPLOITANT	Contrôle aéro-drome	Longueur de piste (M)
<u>AERODROMES D'ETAT</u>						
		Ouvert à la				
BORA-BORA/Motu-Mute	Société (ISLV)	C.A.P.	Depuis 1958	DSAC	X	1 500
RAIATEA/Uturoa	Société (ISLV)	"	08.02.64	DSAC	X	1 400
RANGIROA	Tuamotu	"	27.08.67	DSAC	X	2 100
TAHITI-FAAA	Société (IDV)	"	21.07.67	DSAC	X	3 416
<u>AERODROMES TERRITORIAUX</u>						
KAUKURA	Tuamotu	C.A.P.	12.09.78	DSAC	-	700
APATAKI	Tuamotu	C.A.P.	06.12.77	DSAC	-	840
ANAA	Tuamotu	"	28.12.76	DSAC	X	1 500
ATUONA/HIVA-OA	Marquises	Us.Restreint	29.01.73	DSAC	X	1 125
FANGATAU	Tuamotu	C.A.P.	18.10.78	DSAC	-	900
HUAHINE/Fare	Société (ISLV)	"	30.03.71	DSAC	X	1 500
MAKEMO	Tuamotu	"	23.08.76	DSAC	X	1 500
MANIHI	Tuamotu	"	15.09.69	DSAC	-	1 200
MAUPITI	Société (ISLV)	"	10.07.72	DSAC	-	815
MOOREA/Temae	Société (IDV)	"	06.10.67	DSAC	X	880
NAPUKA	Tuamotu	"	16.05.77	DSAC	-	1 250
PUKA-PUKA	Tuamotu	"	19.03.79	DSAC	-	900
PUKARUA	Tuamotu	"	19.03.79	DSAC	-	900
RURUTU	Australes	"	07.04.76	DSAC	X	1 500
REAO	Tuamotu	"	30.01.79	DSAC	-	900
TAKAPOTO	Tuamotu	"	29.08.73	DSAC	-	900
TATAKOTO	Tuamotu	"	30.01.79	DSAC	-	900
TIKEHAU	Tuamotu	"	29.06.77	DSAC	-	1 250
TOTELEGIE	Gambier	"	03.10.79	DSAC	X	1 250
TUBUAI/Mataura	Australes	"	27.06.72	DSAC	X	1 500
UA-HUKA	Marquises	Us.Restreint	29.01.73		X	775
UA-POU	Marquises	Us.Restreint	25.11.76	DSAC	-	833
FAKARAVA	Tuamotu	C.A.P.	13.11.78	DSAC	-	900
<u>AERODROMES PRIVES</u>						
				Sté Perles		
ARATIKA	Tuamotu	Us.Restreint	21.05.75	ARATIKA	-	800
ARUTUA	Tuamotu	" "	11.02.73	Sté.Pol.Perl	-	680
HIKUERU	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	-	1 000
TETIAROA	Société (IDV)	" "	31.07.73	M. Brando	-	660
TUPAI	Société (ISLV)	Privé	-	Sté Tupai	-	790
<u>AERODROMES MILITAIRES</u>						
FANGATAUFA	Tuamotu	Militaire	-	Armées	-	2 000
HAO	Tuamotu	Militaire	-	Armées	X	3 450
MORUROA	Tuamotu	Militaire	-	Armées	X	2 400

- / AIDES RADIOELECTRIQUES A LA NAVIGATION / -

AIDES RADIO CIVILES (au 30.09.79)

STATION	Indicatif	FREQUENCE	Puis- sance	Portée notifiée	HORAIRE	UTILISATION
ANAA	AA	332,5 KHZ	25 W	25 NM	H.24	L
ATUONA	HV	383 KHZ	100 W	80 NM	O/R	NDB
BORA-BORA	BB	384 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
HUAHINE	HH	345 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
MAKEMO	MK	383 KHZ	25 W	20 NM	LS/CS	L
MANIHI	MH	281,5 KHZ	100 W	120 NM	0600/2200	NDB
NAPUKA	NP	376 KHZ	200 W	250 NM	LS/CS	NDB
RAIATEA	RU	372 KHZ	50 W	50 NM	H.24	L
RANGIROA	OA	358 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
RANGIROA	RAN	112,5 MHZ	50 W	50 NM	H.24	VOR
RURUTU	RT	282,5 KHZ	100 W	100 NM	O/R	NDB
TAHITI	FXI	393 KHZ	400 W	250 NM	H.24	NDB
TAHITI	PW	337 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
TAHITI	TS	377,5 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
TAHITI	TAF	112,1 MHZ	200 W	200 NM	H.24	VOR
TAHITI		Channel 58 X		200 NM	H.24	DME
TAKAPOTO	TP	349 KHZ	100 W	100 NM	LS/CS	NDB
TOTELEGIE	MG	341 KHZ	100 W	100 NM	H.24	L
TUBUAI	TB	347 KHZ	100 W	150 NM	O/R	NDB
UA-HUKA	UK	372 KHZ	400 W	200 NM	O/R	NDB
UA-POU	PO	352,5 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L

AIDES RADIO MILITAIRES (au 30.09.79)

HAO	HA	367 KHZ	5 KW	400 NM	H.24	NDB
HEREHERETUE	HT	379 KHZ	25 W	25 NM	H.24	L
MURUROA	MU	400 KHZ	50 W	80 NM	H.24	L
REAO	RE	327,5 KHZ	50 W	25 NM	H.24	NDB
TUREIA	TR	355 KHZ	50 W	25 NM	H.24	L

AIDES RADIO ETRANGERES (au 30.09.79)

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 30.09.79)

COMPAGNIES	T R A F I C I N T E R I E U R						
	VOLS	PAX	S.O.	CMR	FRET en Kg	POSTE en Kg	% Variation même période 1978
AIR POLYNESIE	A :	6752:122389:	178192:	68,7	222700	9442	PAX + 14,7
	D :	6748:114133:	178249:	64,0	309171	31283	FRE + 14,7
	T :	13500:236522:	356441:	66,4	531871	40725	POS - 13,4
AIR TAHITI	A :	8521: 70400:	99175:	71,0			PAX + 20,9
	D :	8526: 61331:	99317:	61,8			
	T :	17047:131731:	198492:	66,4			
TOTAL	A :	15273:192789:	277367:	69,5	222700	9442	PAX + 16,8
TRAFIC	D :	15278:175464:	277566:	63,2	309171	30283	FRE + 14,7
INTERIEUR	T :	30547:368253:	554933:	66,4	531871	40725	POS - 13,4

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL (Période du 01.01 au 30.09.79)

	CHARTERS		T R A F I C R E G U L I E R					FRET en Kg	POSTE en Kg	% Varia- tion mê- me pério- de 1978
	Vols:	PAX	Vols:	PAX	TRA	S.O.	CMR			
A :	47	7315:	620:	89235:	19623:	159421:	68,3	3219019	270453	PAX + 7,5:
D :	47	7603:	619:	89632:	19520:	159185:	68,6	305206:	107613	FRE -11,1:
TTL :	94	14918:	1239:	178867:	39143:	318606:	68,4	3524225	378066	POS +28,0:

TRAFIC COMMERCIAL TOTAL ENREGISTRE SUR L'AERODROME DE TAHITI-FAAA

(Période du 01.01 au 30.09.79)

	CHARTERS		T R A F I C R E G U L I E R					FRET en Kg	POSTE en Kg	% Varia- tion mê- me pério- de 1978
	Vols:	PAX	Vols:	PAX	TRA	S.O.	CMR			
A :	47	7315:15893:	282024:	19623:	436788:	69,1	3441719	279895	PAX +13,6:	
D :	47	7603:15893:	265096:	19520:	436751:	65,2	614377	138896	FRE - 8,4:	
TTL :	94	14918:31786:	547120:	39143:	873539:	67,1	4056096	418791	POS +22,3:	

TRAFIC DE L'AERODROME :

M O I S	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX	
		dont (IFR)		dont (IFR)
JUILLET	3 686	891	2 611	274
AOUT	4 772	937	3 461	262
SEPTEMBRE	3 242	796	3 338	237
TOTAUX =	11 700	2 624	9 410	773

TOTAL TOUT TAAAFIC : 21 110

TOTAL TRAFIC IFR : 3 397

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

M O I S	AERONEFS ETRANGERS	J E T S	+ de 20 tonnes
JUILLET	64	138	791
AOUT	81	149	817
SEPTEMBRE	90	133	661
TOTAUX =	235	420	2 269

MOUVEMENTS DES AERONEFS (non commerciaux)

M O I S	AERO-CLUB de Tahiti	CERCLE AE- RONAUTIQUE	AERO-CLUB U.T.A.	PRIVES	AUTRES MOUVEMENTS	TOTAL
JUILLET	734	900	262	285	430	2 611
AOUT	1 066	1 008	440	365	582	3 461
SEPTEMBRE	836	626	672	251	953	3 338
TOTAUX =	2 636	2 534	1 374	901	1 965	9 410

RELEVÉ TRIMESTRIEL DES MOUVEMENTS
D'APPAREILS DES AÉRO-CLUBS BASES A TAHITI

	<u>AÉRO-CLUB DE TAHITI</u>		<u>AÉRO-CLUB UTA</u>		<u>CERCLE AERONAUTIQUE DE TAHITI</u>	
<u>JUILLET</u> :	F.ODHT	338	F.OCKA	262	F.OCPR	92
	F.OCAB	60	F.OCAY	-	F.OCTB	-
	F.OCYK	336			F.ODFC	550
					F.OCMJ	146
					F.OCMV	112
		<hr/>				
		734		<hr/>		900
				262		
<u>AOUT</u> :	F.ODHT	360	F.OCKA	-	F.OCPR	136
	F.OCAB	170	F.OCAY	440	F.OCTB	480
	F.OCYK	536			F.ODFC	322
					F.OCMJ	-
					F.OCMV	70
		<hr/>				
		1 066		<hr/>		1 088
				440		
<u>SEPTEMBRE</u> :	F.ODHT	272	F.OCKA	564	F.OCPR	74
	F.OCAB	136	F.OCAY	108	F.OCTB	176
	F.OCYK	428			F.ODFC	322
					F.OCMJ	-
					F.OCMV	54
		<hr/>				
		836		<hr/>		626
				672		

TRIMESTRE DU 1er JUILLET AU 30 SEPTEMBRE 1979

- ACCIDENT :

Un Jodel D 150 F.OCAY de l'Aéro-Club UTA au cours d'un vol d'école, sort de la piste. Bilan : Avion endommagé à 50 %, équipage indemne.

- INCIDENT :

16 compte-rendus d'incident ont été établis par la Subdivision Circulation Aérienne au cours du 3ème trimestre 1979.

- PHASE D'URGENCE :

2 phases d'urgence ont été déclenchées lors de l'arrivée et du départ de Monsieur et Madame Valéry Giscard d'Estaing, Président de la République.

- EQUIPEMENT :

Les nouvelles barrières ne sont pas encore réceptionnées. Pour information : mise en service depuis le 26 avril.

- PROCEDURE :

Néant.

- ETUDES :

Projet de déplacement du point EI sur un axe HHN/TFS afin de raccourcir le trajet en provenance des ISLV.

- INSTRUCTION :

Néant.

- QUALIFICATION :

Néant.

- S.S.I.S. :

Mise en service d'un nouveau Zodiac-Aérazur MARK 4 pour l'intervention nautique depuis le 12 septembre 1979.

MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES TELECOMMUNICATIONS (BCT)(3ème trimestre 1979)

- R E C E P T I O N -				- E M I S S I O N -			
RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL		RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL	
Résultats mensuels		Résultats trimestriels		Résultats mensuels		Résultats trimestriels	
JUILLET	24 734	SNA	13	JUILLET	7 016	SNA	929
AOUT	23 949	TWR	2 055	AOUT	6 594	TWR	4 808
SEPTEMBRE	23 426	CCR	2 262	SEPTEMBRE	6 541	CCR	10 032
		CEP	4 677			CEP	2 740
		DAC	78			DAC	396
		SITA	-			SITA	49
		BLU	1 325			BLU	1 775
		METEO	8 900				
	<u>72 109</u>		<u>19 310</u>		<u>20 151</u>		<u>20 729</u>
TOTAL RECEPTIONS	:	91 449		TOTAL EMISSIONS	:	40 880	
MOYENNE QUOTIDIENNE	:	994		MOYENNE QUOTIDIENNE	:	445	

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)(3ème trimestre 1979)

- NOTAM RECUS (Classe I - Série A)		- NOTAM émis (Classe I) -	
Provenance :	Australie	370	
	Canada	1120	
	Chili	96	Série A : 15
	Equateur	85	
	Hawaï	488	
	Japon	700	
	Nandi	225	
	Nouvelle-Zélande	631	Série C : 28
	Panama	232	
	Pérou	552	
	USA	1362	
	Vénézuela	290	
		<u>6151</u>	<u>43</u>

Protections aéronautiques fournies aux Commandants de bord durant
le 3ème trimestre 1979 : 270

PROTECTIONS METEO (Période du 01.07 au 30.09.1979)

PROTECTIONS DES EQUIPAGES au départ, élaborées par le Centre Météorologique principal de Faaa.

REPARTITION DES PROTECTIONS SUIVANT DESTINATIONS :

LONGS COURRIERS	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	TOTAUX
POINTE A PITRE	3	3	2	8
LOS ANGELES	41	40	33	114
AUCKLAND	17	15	18	50
HONOLULU	2	1	1	4
PAGO-PAGO	4	5	4	13
RAROTONGA	6	4	8	18
NOUMEA	9	6	5	20
SANTIAGO	9	10	8	27
T O T A U X =	91	84	79	254

MOYENS COURRIERS	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	TOTAUX
<u>CIVILS</u>				
- ISLV/TUAMOTU du Nord:	259	260	276	795
- MARQUISES	9	10	8	27
- AUSTRALES	14	14	14	42
- TOTEPEGIE	4	4	6	14
<u>MILITAIRES</u>				
-- SITES	64	66	65	195
TOTAUX =	350	354	369	1 073

- OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL SUIVANT DESTINATION -(A I R E P)

VENANT DE ou ALLANT A	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	TOTAUX
LOS ANGELES	410	420	330	1 160
AUCKLAND	68	60	72	200
HONOLULU	20	10	10	40
PAGO-PAGO	16	16	16	48
RAROTONGA	24	16	32	72
SANTIAGO	90	100	80	270
NOUMEA	36	24	20	80
T O T A U X =	664	646	560	1 870

- INTERVENTIONS DU SERVICE DE SECURITE INCENDIE (SSIS) -(Période du 01.07 au 30.09.79)

- Feux d'avion	0
- Feux extérieurs à l'aérodrome	1
- Alerte pour avions en difficulté à l'atterrissage	12
- Evacuations de blessés ou malades	5
- Surveillance des pleins avec ou sans passagers à bord ...	210
- Interventions diverses	15
- Participation aux exercices SAR avec la vedette SSIS	1
- Surveillance mise en route et atterrissage	420
	664

B - / AERODROMES D'ETAT EXTERIEURS / -

Période du 01.01 au 30.09.79

AERODROMES	MOUVEMENTS			MOUVEMENTS COMMERCIAUX			
	Commer- ciaux	Non Com- merciaux	TOTAL	Passa- gers	Transit (2fois)	Frêt en kg	Poste en kg
BORA-BORA	3 196	347	3 543	69 372	3 735	98 929	4 346
RAIATEA	3 143	1 230	4 373	54 337	25 147	103 544	8 273
RANGIROA	938	224	1 162	13 776	8 076	148 347	3 341

C - / AERODROMES TERRITORIAUX ET TETIAROA ET MATAIVA (AERODROMES PRIVES) / -

Période du 01.01 au 30.09.79

AERODROMES	MOUVEMENTS			MOUVEMENTS COMMERCIAUX			
	Commer- ciaux	Non Com- merciaux	TOTAL	Passa- gers	Transit (2fois)	Frêt en Kg	Poste en Kg
ANAA	168	nc	-	807	3 420	5 960	537
ATUONA	246	76	322	1 644	857	3 599	1 613
APATAKI	238	nc	-	1 024	1 537	37 879	6
HUAHINE	2 782	538	3 320	35 783	40 037	65 658	3 132
MAKEMO	171	nc	-	721	2 352	10 547	30
MANIHI	223	nc	-	4 036	0	5 412	198
MAUPITI	270	nc	-	3 308	0	23 057	854
MOOREA	23 626	6 152	29 778	206 778	0	5 467	70
NAPUKA	214	nc	-	172	2 812	1 713	170
RURUTU	248	10	258	3 063	2 664	84 910	3 131
TAKAPOTO	395	nc	-	722	2 950	6 923	198
TIKEHAU	166	nc	-	703	1 011	9 212	185
TOTELEGIE	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
TUBUAI	190	12	202	4 297	24	31 750	5 129
UA-HUKA	144	32	176	1 024	436	3 938	4 619
UA-POU	8	nc	-	27	0	0	0
TETIAROA	874	0	874	5 517	0	0	0
MATAIVA	148	nc	-	974	328	18 739	60

3.3.3.- ACTIVITES DIVERSES

A - / SECTION ADMINISTRATIVE / -

REUNION ANNUELLE DU COMITE TECHNIQUE PARITAIRE

Sur convocation de son président Monsieur Yeung, le Comité Technique Paritaire de la DSAC Polynésie s'est réuni le mercredi 12 septembre 1979 à 09H00 dans la Salle SAR du SNA.

Y assistaient :

- en qualité de représentants de l'administration :

MM. Yeung Guy, Président
Cauchard Georges
Cutullic André
Guggenbuhl Ulric
Oudoïn Bernard
Paureau Georges

- en qualité de représentants du personnel :

Mme Péréa Michèle de la FSPF
MM. Coulon Jean et Handerson du SATP
Martin Yves de l'USAC/CGT
Caresmel Roland de la CFDT
Falk René de la CFTC
Taoc Jean-Paul de FO

Etait également présent, à titre d'expert pour l'administration,
M. Le Goff, Ingénieur de la Météorologie.

L'ordre du jour a comporté l'étude des différents points ci-après :

- Approbation du P.V. de la réunion précédente
- Congé administratif des résidents et CEAPF
- Avancement des commis CEAPF
- Voyages par voie anormale
- Sécurité Sociale des fonctionnaires en Polynésie
- Effectifs des contrôleurs de la Navigation Aérienne
- Stages - Cellules d'instruction - Vols techniques
- Taxiway
- Sécurité - Hygiène
- Retenues sur les indemnités pour travaux supplémentaires
- Reclassement des OCCA en cas d'inaptitude au contrôle

- Entretien des logements administratifs dans les îles
- Transport des bagages du personnel expatrié
- Economies d'énergie
- Equipement aéronautique
- Transports aériens
- Informatisation des services.

Un Procès-Verbal a été dressé à l'issue des débats, conjointement par MM. Tscheiller pour l'administration et Martin pour le personnel.

Il a fait l'objet d'une diffusion parmi les membres du CTP.

Par ailleurs, les suites qui seront données aux problèmes évoqués seront communiquées également aux membres du C.T.P.

Les personnels voudront bien s'adresser à leurs représentants pour être informés des questions qui les intéressent particulièrement.

REUNIONS DES CAP DES TECHNICIENS ET DES AIDES-TECHNICIENS DE LA METEOROLOGIE DU CEAPF

Ces réunions ont eu lieu le lundi 8 octobre 1979.

Elles ont été présidées par M. Guy Yeung qui représentait le Secrétaire Général de la Polynésie.

En ce qui concerne la CAP du Corps des Techniciens de la Météorologie du CEAPF, y assistaient, outre M. Guy Yeung, Président, MM. Le Goff, Rapp et Guggenbuhl pour l'administration et MM. Handerson, Vairaaroa, Buchin et Kwong R. pour le personnel.

L'ordre du jour a comporté l'examen des points suivants :

- Approbation du règlement intérieur par la CAP renouvelée
- Avis sur le rapport de fin de stage d'un technicien.

Sur le premier point, la CAP a approuvé sans observation le projet de règlement intérieur qui lui était proposé.

Sur le second point, elle a émis un avis partagé à la demande de prorogation de stage présenté par le Chef du Service de la Météorologie.

La CAP du Corps des Aides-Techniciens composée de MM. Yeung d'une part et Montagnon d'autre part était réunie pour examiner les propositions de titularisation de 5 aides-techniciens ayant terminé leur année de stage.

Elle a émis un avis favorable à la proposition du Chef du Service de la Météorologie concluant à l'aptitude à la titularisation de ces 5 agents.

GROUPE DE TRAVAIL SUR LES ECONOMIES D'ENERGIE

Les dépenses d'électricité et de carburant constituent le quart des dépenses de fonctionnement du Service de l'Aviation Civile. Aussi convenait-il donc, dans la période actuelle de restriction budgétaire d'une part, de surveiller particulièrement ces deux postes de dépense et d'autre part, d'essayer de limiter toute hausse de consommation de produits énergétiques.

Pour ce faire, le Directeur demanda aux Chefs de Service de sensibiliser leurs personnels à ce problème en les invitant à faire preuve de modération et de bon sens dans l'utilisation des climatiseurs et de l'éclairage.

Suite à l'intervention en août des hausses sur le carburant et l'électricité, dont l'importance avait dépassé nos prévisions les plus pessimistes, de nouvelles mesures s'imposèrent. Ainsi des directives furent données pour que soit impérativement réalisée, à court terme, une diminution de 50 % de la consommation d'énergie électrique pour les utilisations non techniques. Par ailleurs, un groupe de travail fut créé, constitué de représentants de chaque service chargés d'étudier toutes les mesures susceptibles de réduire la consommation d'énergie au sein de l'Aviation Civile.

Ce groupe de travail est à l'heure actuelle composé par :

- MM. Cozic, SNA - Faivre-Dupaigre, METEO - Guidi, SNA - Grimal, SNA - Guggenbuhl, ADM et Pellegrin, INFRA.

Il s'est réuni pour la première fois le 20 septembre et se retrouve depuis toutes les deux semaines ...

Il s'est assigné deux objectifs :

- 1/ - Déterminer avec exactitude la consommation de produits énergétiques au sein de chaque service, ceci afin de pouvoir d'une part détecter les anomalies et d'autre part vérifier les effets des mesures d'économie mises en place.
- 2/ - Proposer des mesures à court, moyen et long terme destinées à diminuer soit la consommation de produits énergétiques, soit à faire prendre en charge certaines de ces dépenses par les utilisateurs.

En ce qui concerne le premier objectif, le groupe a collecté et tient soigneusement à jour les relevés et statistiques déjà existants. Il a ensuite préconisé l'installation de compteurs d'énergie électrique dans certains services ou logements pour permettre un meilleur contrôle des consommations.

En ce qui concerne le deuxième objectif, le groupe a émis un certain nombre de propositions qui portent sur :

a) - l'utilisation des climatiseurs :

- meilleure utilisation des climatiseurs par :

- . la mise en marche uniquement pendant les heures les plus chaudes de la journée ;
- . la fermeture des portes et fenêtres durant leur fonctionnement ;
- . le réglage correct.

- meilleur rendement de la climatisation par :

- . l'aménagement de l'isolation thermique des locaux techniques ;
- . la vérification et contrôle des circuits d'alimentation des climatiseurs ;
- . l'installation de pare-soleil sur les façades des bâtiments ;
- . la plantation d'arbres le long des bâtiments particulièrement exposés.

- diminution de l'utilisation des climatiseurs par :

- . la suppression des climatiseurs inutiles ;
- . la mise en place de ventilations et vérification du bon fonctionnement des ouvertures ;
- . l'installation de deshumidificateurs à la place des climatiseurs dans certains locaux techniques.

b) - l'utilisation de l'éclairage par :

- . l'utilisation rationnelle des dispositifs lumineux d'exploitation sur les aérodromes ;
- . l'installation de minuterics pour les éclairages extérieurs.

c) - l'utilisation de carburant :

- . l'utilisation rationnelle des véhicules de service - groupage des déplacements en ville ;
- . l'utilisation des véhicules les plus économiques pour les déplacements fréquents ;
- . le réglage ;
- . l'étude et l'essai d'adaptation des économiseurs d'essence sur les véhicules.

L'ensemble de ces mesures ont été soumises au Directeur et certaines d'entre elles ont déjà été appliquées.

Les premiers résultats sont d'ailleurs encourageants puisque malgré la hausse du courant électrique en août, la dépense du service sur ce poste est restée au niveau des mois précédents.

Pour les mois à venir, les objectifs du groupe du travail seront :

- 1/ - de proposer des mesures dont la mise en place nécessite une étude préalable ou n'est pas réalisable immédiatement : énergies nouvelles, remplacement des climatiseurs individuels par une centrale de climatisation, etc...

A ce propos, pour les aider dans leurs travaux, les membres du groupe souhaiteraient vivement que toute personne ayant une idée ou suggestion sur cette question leur en fasse part.

- 2/ - de suivre de près l'évolution de la consommation d'énergie pour signaler toute anomalie.

Le groupe de travail est conscient que son rôle est très limité et qu'aucune des mesures proposées aussi bonne soit-elle ne sera vraiment efficace que lorsque tous les agents du service, du plus bas au plus haut échelon, seront pleinement conscients de la nécessité de réaliser tant pour des raisons budgétaires que pour le civisme des économies dans le domaine de la consommation des produits énergétiques.

TAHITI-FAAA

- Etudes :

- . Déplacement du dépôt de carburant
- . Réaménagement de l'aérogare
- . Réaménagement du balisage lumineux HI/BI
- . Installation d'un radar météo sur la tour de contrôle
- . Levé topographique d'une zone libre de la Cité de l'Air pour construction de logements gendarmerie
- . APS pour mise en oeuvre d'une climatisation centrale du centre météo
- . Installation du nouveau glide
- . APS pour réaménagement des installations électriques de l'aéroport
- . Implantation d'un nouveau bâtiment SSIS en zone Nord de l'aérodrome.

- Travaux :

- . Remise en peinture des extérieurs du Bloc technique et du bâtiment Direction
- . Terrassements généraux, route d'accès et plate-forme pour logements gendarmerie.

RANGIROA

- Etudes :

- . Concession d'un bar
- . Abri de gonflement

- Travaux :

- . Poursuite des travaux de construction de l'aérogare.

RAIATEA

- Etudes :

- . Avant-projet de plan de masse

- Travaux :

- . Travaux de construction d'un logement en cours.

BORA-BORA- Etudes :

- . Etablissement d'esquisses pour le Bloc technique
- . Construction d'un logement : APS achevé
- . Equipement du service Météo.

INSTALLATIONS HORS AERODROMES- Etudes :

- . Transfert de la station météo de Totegegile
- . APS pour la remise en état des bâtiments de la station météo de Takaroa.

AERODROMES TERRITORIAUX- Etudes :

- . MOOREA : APS pour construction d'une aérogare
- . NUKUTAVAKE : Projet de construction d'un aérodrome de catégorie D
- . NIAU : Projet de construction d'un aérodrome de catégorie D
- . FAKARAVA : Projet d'amélioration de la plate-forme
- . RAPA : Mission de recherche de site pour un ADACPORT effectuée.

- Travaux :

- . NUKU-HIVA/Terre Déserte : Mise en place des ouvrages ARMCO ; construction en cours de l'aérogare, du bloc technique et des logements ; mise en oeuvre des chaussées et revêtement
- . MANIHI : Travaux à l'entreprise terminés ; le SIA procède en régie directe à l'aménagement des abords
- . MAKEMO : Travaux de finition terminés.

RESUME MENSUEL DU TEMPS- JUILLET :

Le temps a été très nettement influencé par les perturbations d'Ouest, tout au moins sur la moitié Sud-Ouest de la Polynésie Française.

A Rapa, les pressions ont été sensiblement plus basses en moyenne (1013,9 mb au lieu de 1016,7 mb, moyenne du mois de juillet) ; la fréquence des vents de secteur Ouest (Sud-Ouest au Nord-Ouest) qui est de 50 % a atteint près de 70 % ; la force des vents a été également supérieure à la normale (on a noté à plusieurs reprises des vents de près de 90 km/h et une rafale a atteint 110 km/h le 6 juillet).

En outre, les pluies ont été nettement excédentaires : aux Australes (2,5 fois la normale à Tubuai), sur la Société (3 fois la normale à Mopélia) le Nord-Ouest des Tuamotu (2 fois la normale à Takaroa) et le Sud-Est des Tuamotu-Gambier (1,5 fois la normale à Totegegie).

Par contre, aux îles Marquises, on a observé un déficit de 25 % environ, déficit dû au fait que l'alizé de Nord-Est est resté peu actif.

- AOÛT :

Mois relativement frais mais plutôt sec sauf aux Marquises.

On a observé :

- des températures le plus souvent légèrement inférieures à la normale, essentiellement des Australes aux Tuamotu du Sud et aux Gambier ;

- une pluviométrie dans l'ensemble nettement déficitaire (7mm à Mopélia, soit la valeur la plus faible pour août depuis la création de la station en 1953) et cela malgré des pressions très inférieures à la normale, particulièrement sur le Sud du Territoire (- 2,5 mb à Totegegie, - 2,3 mb à Rapa). On remarque cependant que les Gambier et surtout les Marquises (230 mm à Atuona, plus forte valeur pour août depuis 1943) ont enregistré des précipitations fortement excédentaires.

A tahiti, on a enregistré des températures très voisines de la normale et des précipitations peu abondantes.

Le déficit est très important sur les versants exposés à l'Est et moins marqué sur la Côte Ouest.

- SEPTEMBRE :

Beaucoup de pluie sur les Marquises et le Nord des Tuamotu ; beau temps sec ailleurs, très sec même à Tahiti.

La pluviométrie est fortement excédentaire sur le Nord de la Polynésie (Marquises, Cook du Nord, Nord des Tuamotu), l'excédent atteignant plus du double de la normale entre 10 et 15S. Elle est fortement déficitaire partout ailleurs.

La sécheresse est sévère dans l'archipel de la Société et le centre Ouest des Tuamotu. A Hereheretue, le mois de septembre n'a jamais été aussi sec depuis 1962 (10mm pour une normale de 57mm). A Tahiti-Faaa, on a recueilli 10 % de la normale (5mm en 4 jours). Aucune pluie à Paea-Gendarmerie.

Une exception pour la côte Est, Papenoo, Tiarei où il est tombé plus d'eau que de coutume. Ceci est consécutif à la prédominance des alizés d'Est.

Aux Marquises, en fait, le mois a été très sec, les pluies, 70mm à Atuona, ayant été recueillies le 1er (normale 75mm).

Le découpage se retrouve dans le champ moyen de pression, écart négatif sur le Nord de la Polynésie Française (- 1 mb aux Marquises), écart positif au Sud ainsi qu'au niveau des températures moyennes, un peu plus élevées que la normale aux Marquises et légèrement plus basses sur le Sud-Est du Territoire (extrême Sud des Tuamotu et Gambier).

On peut noter une anomalie : de l'Ouest des Iles-sous-le-Vent aux Australes et Rapa, l'amplitude journalière moyenne est inférieure de un degré Celsius à la normale (maximums plus bas, minimums plus élevés).

L'insolation est faible à Mopélia, Rapa, Totegegie et sur le Nord des Tuamotu, excédentaire aux Marquises, Australes et Tuamotu du Sud.

Les alizés de Sud-Est ont dominé, parfois assez forts. Peu de vents d'Ouest pour la saison, ce qui indique que la Polynésie Française a été peu intéressée par les dépressions du front polaire.

D - / SERVICE DE LA NAVIGATION AERIEUNE / -

EXPLOITATION

- TECHNIQUE :

TAHITI-FAAA

- Mesures de découplage entre aériens en liaison avec le STNA et THOMSON/CSF.
- Plans des servitudes radioélectriques du centre de réception déporté : mission STNA conduite par MM. Lallemand et Polderman.
- Remblais de la plate-forme du glide-path : travaux terminés.
- Suppression du système CLIMAX sur la fréquence 121.3 MHZ.
- Contrôle en vol des installations radioélectriques (VOR et ILS) par l'avion de calibration Néo-Zélandais.
- Etude pour l'implantation à Moorea de la radiobalise TS.

RAIATFA

- VDF : mise en place d'un aérien sur l'abri existant. Mission de M. Lairaud du STNA.
- Calibration par l'avion Néo-Zélandais pour mise en service opérationnelle.

HUAHINE

- VOR en route des Iles-sous-le-Vent : remplacement de l'émetteur. Mission de MM. Benoît et Randria du STNA.

BORA-BORA

- Groupe électrogène : remplacement du groupe n° 1 AMAN 12.5 KVA par un groupe neuf fourni par le STNA.

RANGIROA

- Révision générale des 3 groupes électrogènes.
- Réception technique, mise sous tension et réglages de l'AVASIS.

FREQUENCES HF ET MF

- Mise en service d'une nouvelle fréquence HF (Sol/Sol) BLU 9117,5 KHZ sur les équipements des îles (sauf Marquises).
- Mise en service pour essai d'une nouvelle fréquence à Napuka : 376 KHZ.

RURUTU :

- Révision du groupe LISTER 8,5 KVA.

UA-POU :

- Branchement de la radiobalise sur secteur communal.

FORMATION AERONAUTIQUE :

Durant le 3ème trimestre 1979, la Division des Transports Aériens a délivré 22 titres de pilotes non professionnels.

- cartes de stagiaires : 19
- licences élémentaires : 2
- brevets de pilotes privés : 1

CIRCULATION AERIENNE :

- Délivrance d'une qualification au contrôle d'approche à un contrôleur de Rangiroa.
- Etude sur la desserte intérieure des îles Marquises.
- Etude de mesures pour l'économie d'énergie.
- Nouveaux horaires de fonctionnement des services de l'Aviation Civile aux Iles-sous-le-Vent.
- Essais BLU 9117,5 KHZ entre BCT FAAA et HUAHINE.
- Etude et clôture d'un dossier d'infraction pour non clôture de plan de vol.
- Délivrance d'une qualification au contrôle d'approche à un contrôleur de Raiatea.
- Etude comparative des emplois de Techniciens de l'Aviation Civile.
- Circulaire d'information au sujet des emplois vacants à Bora-Bora et Huahine.
- Etude de nouveaux cheminements pour les itinéraires des Iles-sous-le-Vent (en vue d'économie carburant).

- Etude opérationnelle concernant la trouée d'envol de Terre Déserte.
- Délivrance d'une qualification Bureau d'information aéronautique/Bureaude de Piste à un Technicien de l'Aviation Civile de Faaa.
- Arrivée à Tahiti de deux officiers contrôleurs de la circulation aérienne affectés au centre de contrôle régional.
- Délivrance de deux qualifications d'opérateur BCT.
- Proposition d'amendement au Plan de Navigation Aérienne Région Pacifique.
- Etude des procédures pour Terre Déserte.

* * * * *

3.4.- ACTIVITES DU CONCESSIONNAIRE (SETIL/AEROPORTS)

- TAHITI-FAAA

- . Extension de la capacité du câble téléphonique général
- . Décoration de la zone d'enregistrement
- . Sonorisation de l'aérogare : commande en cours
- . Aménagement du hall aviation générale
- . Eclairage du passage piétons vers l'aérogare
- . Aménagement trafic local
- . Habillage salle des bagages.

- BORA-BORA

- . Modification de la zone d'enregistrement.

"LES GRANDES RETROUVAILLES"

Depuis de longues, longues années, la Section Administrative se languissait dans un vénérable immeuble, au fin fond d'une cour très animée mais aussi de plus en plus encombrée, d'un pittoresque quartier du vieux Papeete, attendant avec impatience le jour béni où elle pourrait s'évader de son ghetto et rejoindre le reste de l'Aviation Civile installé confortablement depuis plusieurs lustres sur les abords verdoyants et fleuris de l'aérodrome de Faaa.

Il serait injuste et faux de prétendre que les personnels avaient été vraiment malheureux dans les anciens locaux, car ceux-ci avaient l'incontestable avantage d'être situés au coeur de la ville dans un quartier commerçant et surtout à deux pas du marché auprès duquel les mères de famille s'approvisionnaient quotidiennement en poisson, fruits et légumes frais.

D'autre part, l'environnement, s'il était peu riche en chlorophylle avait par contre un cachet très pittoresque : des immeubles et échoppes voisins sourdaient dès l'aurore, musique, cris, bruits d'ustensiles de cuisine suivis peu après d'un doux fumet de maa exotique. N'oublions pas le coq de notre voisin coiffeur qui, entre deux séances d'entraînement se détendait en poussant, sous nos fenêtres des cocoricos frénétiques gratifiés en retour d'injures bien frappées que la décence m'interdit de citer dans ce respectable bulletin.

Cependant tels les hébreux en Egypte, nous nous sentions en exil et quelque peu délaissés du reste de la famille car à part quelques très rares visites, notre unique cordon ombilical avec l'aviation civile était, soit le téléphone (très souvent occupé), soit le planton, ce qui compliquait considérablement notre travail.

Aussi la nouvelle du projet de construction d'un immeuble à Faaa a-t-elle été accueillie avec un immense plaisir et l'heure du déménagement fut attendue avec impatience. Cette opération longuement mûrie et menée de main de maître aurait sans aucun doute fait rougir de jalousie le général Todt.

Jugez-en par vous-même :

- Opération n° 1 : Jour D-14 - Récupération des cartons vides -

Cette délicate mission fut confiée à notre planton-chauffeur qui écuma pendant plusieurs jours tous les supermarchés de l'île pour faire main basse sur tout ce qui ressemblait de près ou de loin à un carton. De par la pyramide édifiée au fil des jours devant l'entrée des bureaux, nous pûmes constater que la chasse avait été fructueuse et que Maurice avait réalisé, sans faire un mauvais jeu de mots, "un joli carton".

- Opération n° 2 : Jour J-10 - Emballage des archives -

Ce travail ingrat mais ô combien nécessaire fut confié à Louise, notre femme de ménage qui s'acquitta fort bien de cette tâche en remplissant les cartons à ras bord ce qui permit de faire une incontestable économie de cartons mais occasionna aux personnes chargées du transport maints lumbagos et courbatures.

- Opération n° 3 : Jour J-7 - Emballage des documents de travail et effets personnels -

Opération menée à bien par l'ensemble du personnel et qui permit de faire une découverte intéressante dont en l'occurrence nous nous serions volontiers passés : les bureaux et armoires sont une mine inépuisable de papiers et d'objets hétéroclites. Bref, nos prévisions les plus pessimistes furent largement dépassées et le pauvre Maurice fut à nouveau sollicité pour la quête aux cartons.

- Opération n° 4 : Jour J-3 - Prise de possession des nouveaux locaux -

L'occupation des lieux par les premiers éléments de la Section Administrative eut pour effet d'accélérer les travaux de finition. Le gros de la troupe telle une nuée de sauterelles investit les lieux juste après le dernier raccord de peinture et en deux jours toutes les affaires avaient changé d'immeuble, grâce essentiellement aux représentants du sexe fort qui se dépensèrent sans compter montrant qu'en plus de leurs cellules grises et stylos habituellement sollicités ils savaient également, à l'occasion, faire jouer leurs biceps. A la veille du jour D, il ne restait donc plus à la rue Colette que le mobilier.

Nous ouvrons une petite parenthèse pour signaler en toute honnêteté que ce travail de titan n'aurait pu être mené à bien sans l'aide appréciable fournie par les autres services et nous tenons particulièrement à tirer un grand coup de chapeau au Service de la Navigation Aérienne qui réussit, malgré les horaires astreignants et l'entraînement intensif auxquels ils sont soumis, à mettre à notre disposition pendant une demi-journée deux vaillants pompiers.

- Lundi 23 avril : Jour D - Le déménagement -

Cette opération délicate, confiée à une entreprise spécialisée de la place fut, malgré quelques éraflures et bris de glace, rondement menée, si bien qu'au bout de deux jours, la Section Administrative était à nouveau opérationnelle et s'apprêtait à entreprendre la tâche qui lui tient le plus à coeur, ... le décompte de la paie des personnels.

C'était sans compter sur la sollicitude et la curiosité de nos collègues qui, privés trop longtemps de notre présence, essayaient de rattraper le temps perdu et ce fut pendant plusieurs jours le défilé ininterrompu des grandes retrouvailles. Avec le temps, la fièvre s'est calmée et la Section Administrative a pu reprendre son régime de croisière.

Installée désormais dans des locaux accueillants et fonctionnels, elle pourra enfin au milieu des siens assumer pleinement la fonction d'information, tenue jusqu'à ce jour que très partiellement.

Les agents du Service apprécieront sûrement de n'avoir plus à effectuer le périple à la rue Colette et ils seront désormais assurés (surtout s'ils sont munis d'une photo d'identité pour le trombinoscope) d'un bon accueil pour tous renseignements concernant le Service.

Le personnel de la Section Administrative de son côté ne peut qu'être stimulé par les nouvelles conditions de travail, et l'inconvénient de ne plus pouvoir s'approvisionner au marché a été largement compensé par la possibilité d'acheter désormais les légumes peut être moins variés mais tout aussi frais, devant la porte même du bureau.

LA VIE DES PERSONNELS

/ CARNET BLANC /

- Nous avons appris le mariage de :

- . Thomas Adams, AC/3e Catégorie de la Météorologie avec Melle Tuanemairoro Virau, célébré le 11 mai 1979.
- . Philippe Tumahai, TAC CEAPF, VAT avec Melle Béatrice Teuira, célébré le 31 août 1979.
- . Béatrice Hiro, AC/5e Catégorie à la Navigation Aérienne avec M. Léon Mui, célébré le 26 septembre 1979 à Punaauia.

FELICITATIONS ET VOEUX DE BONHEUR AUX NOUVEAUX EPOUX.

/ NAISSANCES /

- . Aurélie et Damien sont nés le 4 août 1979 au foyer de l'ITM Chabert Roland.
- . Yannick est né le 5 juillet 1979 au foyer du TM Chungue Michel.
- . Fabrice est né le 27 août 1979 au foyer de l'AC/3e Cat. Lai Micheline.
- . Tunui est né le 15 août au foyer de l'OCCA/2, Shiro Abe Edwin.

IV - / INFORMATIONS DIVERSES /TOURISTES ARRIVES SUR LE TERRITOIRE PAR VOIE AERIENNE

	<u>Juillet</u>	<u>Août</u>	<u>Septembre</u>
AMERIQUE DU NORD	3 624	3 503	3 902
AMERIQUE CENTRALE	2	1	-
AMERIQUE DU SUD	766	455	480
EUROPE	3 410	2 870	1 718
PACIFIQUE	1 138	1 321	1 617
AFRIQUE	16	6	-
CONTINENT INDIEN	4	6	-
EXTREME ORIENT	9	5	-
PROCHE ET MOYEN ORIENT	13	22	-
U.R.S.S.	-	-	1
AUTRES PAYS	6	18	-
<u>T O T A U X =</u>	<u>8 988</u>	<u>8 207</u>	<u>7 718</u>

TOTAL GENERAL = 24.913

Soit une augmentation de 6,8 %
par rapport à la même période 1978.