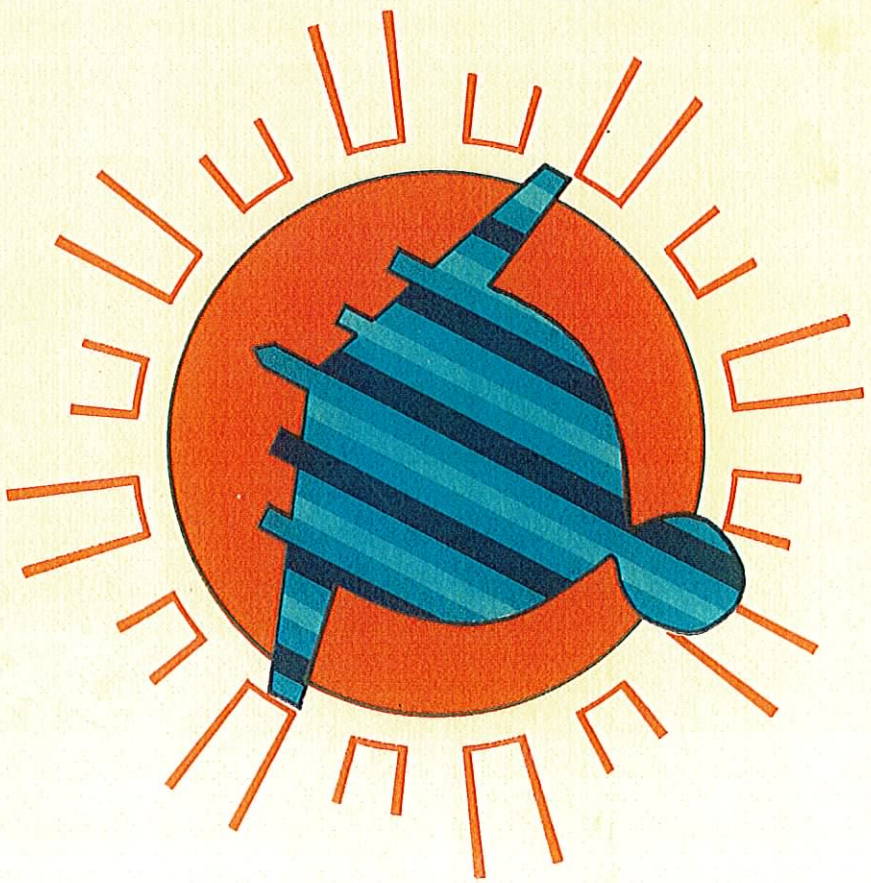
MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



POLYNESIE FRANCAISE

Edité par SETIL - AEROPORT

S O M M A I R E

- EDITORIAL

- I LE DOSSIER DU TRIMESTRE ..... A - 1

- II CHRONIQUE AERONAUTIQUE DU 4ème TRIMESTRE 1979 .. B - 1

- III ACTIVITES DE L'AVIATION CIVILE

3.1 - Trafic aérien ..... C - 1

3.2 - Personnel de la Direction du Service de l'Aviation Civile ..... C - 10

3.3 - Activités des services de l'Aviation Civile

3.3.1 - Dans les centres d'exploitation

A - Centre de Contrôle Régional (CCR) ..... C - 13

B - Centre de Coordination de Recherche et de Sauvetage (CCS) ..... C - 16

3.3.2 - Sur les aérodromes ..... C - 19

A - Aérodrome international de TAHITI-FAAA .... C - 21

B - Aérodromes d'Etat Extérieurs ..... C - 30

C - Aérodromes Territoriaux et Privés ..... C - 30

3.3.3 - Activités diverses

A - Section Administrative ..... C - 31

B - Service de l'Infrastructure Aéronautique ... C - 36

C - Service de la Météorologie ..... C - 39

D - Service de la Navigation Aérienne ..... C - 45

3.4 - Activités du Concessionnaire (SETIL/AEROPORTS) .... C - 47

- IV INFORMATIONS DIVERSES ..... D - 1

FEVRIER 1980

4ème trimestre 1979

EDITORIAL

::*:*:*:*:*:*:*:*:*:*:*:*

Le Service de l'Aviation Civile a la chance de travailler dans un secteur d'activités très évolutif (utilisation des techniques de pointe dans l'industrie du transport aérien, en matière de télécommunication...).

Pour cette raison ses agents n'ont guère le temps de s'installer dans la routine ; ceux qui ont la charge de la météorologie, moins que tout autre.

Depuis déjà une dizaine d'années, les données satellitaires sont utilisées par le service de la METEOROLOGIE en Polynésie Française pour améliorer les prévisions météorologiques fournies par le Centre d'Analyse et de Prévisions implanté sur l'Aérodrome de TAHITI-FAAA.

Un réseau d'observations composé de cinq satellites géostationnaires et de plusieurs satellites à défilement assure actuellement la couverture régulière de l'ensemble du globe. Grâce à un perfectionnement continu des techniques, on peut même s'attendre à une expansion rapide de la valeur et de l'utilisation des données satellitaires.

Le dossier de ce trimestre du BLAC est plus spécialement consacré aux applications synoptiques des images satellitaires qui permettent au centre d'Analyse et de Prévisions d'affiner les protections météorologiques qu'il délivre au profit des avions évoluant dans la FIR (Région d'Information de Vol) de TAHITI et même au-delà.

I - / LE DOSSIER DU TRIMESTRE / -

LES SATELLITES METEOROLOGIQUES

INTRODUCTION -

Jusqu'aux années 1960, les météorologistes disposaient, pour leur analyse, d'informations que nous qualifierons de "terrestres". L'état de l'atmosphère leur était en effet connu grâce aux renseignements, hélas fragmentaires, fournis par les observateurs ou recueillis par sondage depuis le sol.

Depuis 1960, le satellite météorologique, plate-forme opérant à l'échelle du globe, a permis d'accéder à des informations jusque-là ignorées. De vastes régions, océans ou déserts où le réseau d'observation était inexistant, sont, grâce à lui, "couvertes". L'information ainsi acquise a permis de mieux situer les centres d'action et de préciser nos connaissances sur l'organisation et la structure des masses nuageuses. Avec les progrès de la technologie spatiale, les satellites ont emporté de plus en plus de sous-ensembles, capteurs de données diversifiées, dont la possession permet d'affiner encore nos méthodes d'investigation.

Bien que produit "rustique", l'imagerie dans les canaux visible et infra-rouge, reçue maintenant par les stations possédant l'équipement minimum, est un indispensable complément dans les moyens d'analyse utilisés par les météorologistes.

HISTORIQUE -

Spoutnik, le premier satellite artificiel, a été lancé le 04 octobre 1957.

Le premier satellite météorologique, TIROS (TELEVISION AND INFRARED OBSERVATION SATELLITE) I a été mis sur orbite le 01er avril 1960.

Suivirent une demi-douzaine de TIROS qui donnèrent plusieurs milliers de photographies prises par le système AVCS (ADVANCED VIDICON CAMERA SYSTEM) qui permet de mémoriser les images et de les diffuser a posteriori sur interrogation d'une station terrestre convenablement équipée.

L'inconvénient majeur de ce système -plusieurs heures peuvent s'écouler entre saisie de l'information et son utilisation- disparut avec l'avènement du système APT (AUTOMATIC PICTURE TRANSMISSION) ; Le satellite, sitôt en possession d'une image complète la transmet " en l'air ", toute station équipée pouvant alors l'acquérir.

./.

TIROS 8, lancé le 21 décembre 1963 fut le premier satellite météorologique équipé de l'APT.

A cette première génération, a succédé la série des ESSA (ENVIRONMENTAL SCIENCES SERVICES ADMINISTRATION) - 9 exemplaires de 1965 à 1969 - et celle des NIMBUS - 4 exemplaires de 1964 à 1970 - toujours équipées du système APT.

Avec les ITOS (IMPROVED TIROS OPERATIONNEL SATELLITE) est apparu le radiomètre à balayage : le satellite transmet l'information vidéo au fur et à mesure de son acquisition. 5 exemplaires (NOAA - NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION - 1 à 5) ont été exploités de 1970 à 1979.

Enfin, en octobre 1978 avec TIROS N et en juin 1979 avec NOAA 6, une nouvelle génération de satellite a pris le relais. Leurs caractéristiques sont décrites plus.loin. NOAA 6 est actuellement reçu en routine à FAAA.

Parallèlement à ces satellites dits "défilants" c'est-à-dire à orbite polaire quasi circulaire et, à partir de 1966, ont été développés des satellites géosynchrones dont la caractéristique est de rester fixes par rapport à la terre et de scruter ainsi la même zone en permanence. Il s'agit des séries ATS (APPLICATION TECHNOLOGY SATELLITE) puis SMS (SYNCHRONOUS METEOROLOGICAL SATELLITE) rebaptisés GOES (GEOSTATIONNARY OPERATIONAL ENVIRONMENTAL SATELLITE) après leur entrée en exploitation.

Observateurs permanents de la partie du globe qu'ils dominent, ces satellites jouent également le rôle de relais de télécommunication, retransmettant des informations élaborées.

Ce qui précède ne concerne que les satellites météorologiques américains. Depuis son ouverture, la station de FAAA les a reçus de manière ininterrompue.

D'autres nations ou groupes de nations ont mené à bien un programme de satellites météorologiques. Nous mentionnerons pour mémoire :

- l'URSS : Séries METEOR et GOMS
- l'EUROPE : METEOSAT
- le JAPON : GMS

UN PEU DE MECANIQUE (SIMPLISTE !) -

En 1687, NEWTON avait noté qu'un boulet de canon ne décrivait pas une trajectoire parabolique, mais une ellipse dont le centre de la terre occupe l'un des foyers. Le point de chute est d'autant plus éloigné que la vitesse initiale du projectile est grande. Si l'on augmente cette vitesse initiale au-delà d'un seuil dit "critique" l'ellipse décrite par le projectile ne rencontre plus le globe terrestre et il est satellisé.

./.

Bien sûr, il s'agit là d'un cas théorique, les frottements dûs à l'atmosphère terrestre intervenant pour empêcher la satellisation qui ne pourra se produire qu'en amenant au préalable "l'aspirant satellite" hors de la zone de frottements (altitude supérieure à 200 km). La vitesse initiale doit être supérieure à 7,8 km/s.

Il en est bien ainsi pour les satellites artificiels : on les place hors de la zone de frottements et on leur communique une vitesse convenablement dirigée pour les mettre sur trajectoire elliptique (ou mieux, circulaire) autour du globe. L'orientation du vecteur vitesse initiale déterminera l'inclinaison du plan orbital par rapport au plan équatorial et son intensité donnera à l'orbite décrite les paramètres recherchés.

L'inclinaison du plan orbital dépend de la mission du satellite : survol de régions déterminées, orbite héliosynchrone, orbite géostationnaire (ce dernier cas imposant une inclinaison nulle, le satellite sera obligatoirement placé sur l'équateur à une altitude de 36 000 km environ).

Si nous considérons que le plan orbital est fixe durant une révolution du satellite de durée T minutes, la terre tourne vers l'ouest d'un angle égal à 0,250684 T, décalage en longitude.

La totalité de la surface du globe sera ainsi " visitée " au cours des 24 heures.

En fait, le plan de l'orbite est affecté d'un mouvement de précession exprimé en degré par jour. Ce mouvement, moyennant un choix judicieux de certains paramètres, peut être en phase avec celui du soleil, le satellite passant ainsi tous les jours sur la même zone à la même heure locale (orbite hélio synchrone).

L'orbite elle-même a un mouvement dans le plan orbital (déplacement du périgée), l'altitude du satellite variant donc avec le temps. D'où l'intérêt des orbites quasi circulaires.

./.

LES SATELLITES ACTUELS

A) LES SATELLITES AMERICAINS -

I) Les satellites à orbite polaire : TIROS N, NOAA 6 -

Dérivés de la série ITOS, ces satellites sont placés à une altitude d'environ 850 km et le plan orbital est incliné de 98°7 sur le plan équatorial. Ils accomplissent une révolution en 102 minutes et passent à l'équateur du côté éclairé de la terre à 07H 30 locales (orbite descendante) pour NOAA 6 et à 15H00 locales (orbite ascendante) pour TIROS N.

Ces satellites emportent les sous-ensembles suivants :

- AVHRR (ADVANCED VERY HIGH RESOLUTION RADIOMETER) qui collecte les informations pour la transmission en temps réel en mode APT (résolution 4 km, fréquence 137,50 ou 137,62 Mhz) télémesure la plus simple, reçue à FAAA, et en mode HRPT (HIGH RESOLUTION PICTURE TRANSMISSION - résolution 1 km, fréquence 1698 Mhz) qui nécessite un appareillage de réception beaucoup plus sophistiqué, donc beaucoup plus coûteux.

  Le radiomètre AVHRR est sensible dans quatre régions spectrales, une concernant le visible, les trois autres l'infrarouge. Les canaux 1 (visible) et 2 (infrarouge 0.725 à 1.10 micron) sont utilisés pour la détection des nuages, des contours géographiques et des surfaces glacées ou enneigées. Les canaux infrarouge 3 et 4 permettent de déterminer la température de "peau" des mers et océans. En rapprochant ces deux séries de mesure, il est possible d'éliminer toute ambiguïté introduite par des nuages couvrant une surface marine.

  Le mode APT n'est en fait qu'une version dégradée de l'HRPT. Il ne comporte que deux canaux, un visible et un infrarouge.

- TOVS (TIROS OPERATIONAL VERTICAL SOUNDER).

  Ce système combine des données de plusieurs instruments de bord complémentaires. Ces instruments sont sensibles à divers types de radiations :

  - Spectre infrarouge, visible jusqu'au gaz carbonique (CO_2) : il est possible d'en extraire un profil vertical de température depuis la surface jusqu'à 10 millibars.
  - Contenu en vapeur d'eau à trois niveaux de l'atmosphère.
  - Contenu global en ozone.
  - Spectre infrarouge portion du CO_2 : donne des informations de température sur la stratosphère.
  - Spectre micro-onde, région de l'oxygène : les mesures dans cette région sont en général mn affectées par la présence de gouttes d'eau non précipitantes.

./.

Les données TOVS sont digitales. Leur réception nécessite peu de matériel au sol, mais leur traitement exige de gros moyens informatiques.

- DCS (DATA COLLECTION SYSTEM).

Développé par la FRANCE (CENTRE NATIONAL d'ETUDES SPATIALES) où il est baptisé ARGOS ce système localise et/ou collecte des données fournies par des bouées fixes ou dérivantes et des ballons libres. La localisation utilise une technique doppler. Chaque plate-forme émet ses informations en continu et le satellite, lorsqu'il passe dans la zone de visibilité radioélectrique de l'émetteur "engrange" ces données. Il les restitue en bloc lorsqu'il survole la station principale (SUITLAND), où elles sont séparées d'autres télémesures puis relayées vers le centre de traitement du CNES à TOULOUSE.

Ces données sont de natures diverses.
D'intérêt général ou particulier, elles sont fournies systématiquement ou proposées par le CNES à ses "clients".

- SEM (SPACE ENVIRONMENT MONITOR).

Encore en projet, ce système donnera des indications, sur l'environnement du satellite (flux de protons solaire, densité du flux d'électrons et de particules Alpha, distribution du spectre de l'énergie).

II) Les satellites géosynchrones : GOES East - GOES West - GOES Central -

Leur position sur l'équateur est la suivante :

GOES East : 75° W
GOES West : 135° W
GOES Central : 105° W

Ils ont une vocation double : acquisition de données et relais de télécommunication. Cependant GOES Central par suite d'une défaillance de son radiomètre de bord ne remplit plus que sa deuxième fonction.

Leur équipement est le suivant :

- VISSR (VISIBLE AND INFRA-RED SPIN SCAN RADIOMETER)

La résolution de ce radiomètre est de 1 km dans le visible et de 7 km dans l'infrarouge. Le flot d'informations est reçu directement par une station américaine de NOAA qui, après traitement, le renvoie vers le satellite pour dissémination vers les stations secondaires.

Une image complète est émise toutes les demi-heures.

./.

L'équipement de réception nécessaire est complexe et coûteux. Il y a donc peu de stations à même de recevoir la télémesure VISSR.

Le traitement de cette télémesure par le NOAA donne deux sous-produits très intéressants :

- des images WEFAX dont il sera question plus loin ;
- des vecteurs vent transmis dans un code standard depuis le Centre Météorologique Mondial de WASHINGTON.

- SEM (SPACE ENVIRONMENT MONITOR) -

C'est un ensemble de trois capteurs qui sont sensibles aux particules, aux champs magnétiques et au rayonnement X du soleil.

- VAS (VISSR ATMOSPHERIC SOUNDER).

C'est une extension du VISSR en cours d'étude et qui sera vraisemblablement emportée par les futurs GOES.

En tant que relais de télécommunication GOES offre, parmi les données disséminées une transmission au format APT d'images issues du VISSR, de montages à partir d'images collectées par les satellites défilants, et de cartes élaborées par les services de WASHINGTON. Il s'agit du WEFAX (reçu à FAAA) dont l'intérêt, en regard des quelques légères modifications indispensables sur l'appareillage de réception, est immense.

B) LES SATELLITES SOVIETIQUES -

I) Les satellites à orbite polaire : Série METEOR 2 -

Le programme prévoit le lancement chaque année de un ou deux satellites en orbite quasi polaire (inclinaison 81°, Altitude 600 à 900 km). Les capteurs utilisés sont les suivants :

- Radiomètre à balayage dans la bande de 0,5 à 0,7 micron avec résolution au sous-point de 1 km.
- Radiomètre à balayage dans la bande de 8 à 12 microns avec résolution au sous-point de 8 km.
- Radiomètre visible système APT avec résolution au sous-point de 2 km.

Les images en APT sont transmises sur la fréquence de 137,3 Mhz et peuvent être reçues par les stations APT.

Un programme de mesures expérimentales comparable à celui mené par les satellites américains est en cours.

Trois satellites expérimentaux sont actuellement en orbite : METEOR 18, METEOR 25 et METEOR 28.

./.

II) Les satellites géostationnaires : le programme GOMS prévoit qu'ils fourniront des images et des données semblables à celles fournies par les GOES. Ce programme, a pris du retard et pour la Veille Météorologique Mondiale, un satellite GOES américain a été placé par 57,5° Est à la place du satellite soviétique.

C) LES SATELLITES JAPONAIS -

Il s'agit de satellites géostationnaires dont le premier du programme GMS 1 a été lancé le 14 juillet 1977 et a été placé par 140° E.

GMS 2 est à l'étude. Il est programmé pour être lancé en 1981.

La mission des GMS est sensiblement équivalente à celle des GOES.

D) METEOSAT, satellite météorologique Européen -

Lancé avec succès en novembre 1977, il est le fruit de la coopération entre plusieurs nations européennes réunies dans l'Agence Spatiale Européenne.

Il est placé sur le méridien zéro et est équipé d'un radiomètre à balayage donnant une résolution de 2,5 km en visible et de 5 km en infrarouge. Une image est acquise toutes les demi-heures. Le radiomètre opére dans les bandes suivantes :

- 10,5 à 12,5 microns pour l'infrarouge
- 5,7 à 7,1 microns pour la vapeur d'eau
- 0,4 à 1,1 microns pour le visible

Le satellite assure également la collecte de données émises par des plates-formes fixes ou mobiles.

Seules, les stations primaires peuvent recevoir les images à très haute résolution.

Un système semblable au WEFAX des satellites GOES assure la fourniture des images, sous forme analogique, aux stations secondaires, avec une résolution dégradée bien sûr.

METEOSAT, relais de télécommunications, assure également la diffusion, pour les stations européennes ou africaines, de secteurs d'images de GOES East. Reçues à LANNION, ces images sont "découpées", mises au format APT puis retransmises vers le satellite qui en assure la dissémination en temps réel... ou presque.

./.

RECEPTION ET DECODAGE DES DONNEES SATELLITAIRES

Une station donnée ne peut recevoir les émissions d'un satellite que si celui-ci se trouve au-dessus de l'horizon de l'antenne de réception. Il existe donc, pour chaque station, une zone d'acquisition qui est complètement déterminée une fois connues l'altitude du satellite et la position de l'antenne de réception.

Un satellite défilant peut être écouté durant tout son passage à l'intérieur de cette zone d'acquisition. Une antenne mobile en azimut et en site doit être pointée vers le satellite pendant sa course au-dessus de la station. La précision de ce pointage dépend de la nature de la télémesure reçue (la puissance et la fréquence d'émission ne sont en effet pas les mêmes pour les différentes télémesures).

Le signal capté est amplifié puis dirigé vers un récepteur dans lequel le signal "signifiant" sera séparé de la porteuse. Dans certains cas particuliers le signal, avant d'atteindre le récepteur, passe dans un convertisseur de fréquence (VHRR, WEFAX - GOES etc...).

L'information vidéo extraite va moduler en intensité un élément "scripteur" (faisceau lumineux, courant, rayon laser), la matérialisation de l'image ayant lieu sur une surface sensible dont le défilement est synchrone de celui du satellite. (Papier sensible à la lumière avec développement à sec ou au mouillé - Papier électrolytique instantané).

Plus la télémesure a une grande résolution plus la taille du point-élément sur la surface sensible doit être faible, compte tenu de la dimension du document.

Ainsi les photo-fac similé utilisées pour le décodage des signaux APT ont un "spot" de l'ordre de Ø.2 mm, tandis que les décodeurs VHRR et VISSR utilisés à LANNION ont respectivement un "spot" de 56 et 27 microns.

Cette information vidéo, éventuellement digitalisée, si elle est analogique, peut également être enregistrée sur un support magnétique à fin d'un traitement par calculateur.

Ces traitements peuvent :

a) soit utiliser la donnée de base pour calculer un paramètre météorologique intéressant : par exemple, température de la mer extraite de l'infrarouge du VHRR, le visible servant à éliminer les cas aberrants introduits par la présence de nuages sur la ligne de visée du radiomètre.

b) soit, "manipuler" l'image par utilisation de fonctions de transfert, en faisant ainsi apparaître tel ou tel paramètre au détriment d'un ou plusieurs autres. On utilise très souvent pour ce genre de travaux des consoles de visualisation en couleur.

./.

Enfin, le plus souvent à partir d'images reçues d'un satellite géostationnaire, des films d'animation sont réalisés pour permettre une analyse cinématique de la situation météorologique. Ces films permettent également le calcul des vents à partir de traceurs nuageux.

RESTITUTION GEOGRAPHIQUE DES IMAGES

Il s'agit là, bien sûr, des images de satellites défilants. Les satellites géostationnaires étant par définition fixes, le carroyage attaché à l'image l'est également.

La projection d'un satellite défilant sur le globe terrestre est appelée le sous-point. Au cours du mouvement du satellite sur son orbite, le sous-point décrit une courbe : la trace. Le long de cette courbe, on peut imaginer un cylindre tangent à la terre, les projections des méridiens et parallèles se faisant sur ce cylindre. La trace est graduée en temps, à partir du point où le satellite coupe l'équateur dans son mouvement vers le nord (Noeud ascendant). Nous disposons là d'une grille géographique muette en longitude puisque nous n'avons pas fixé la valeur du noeud ascendant.

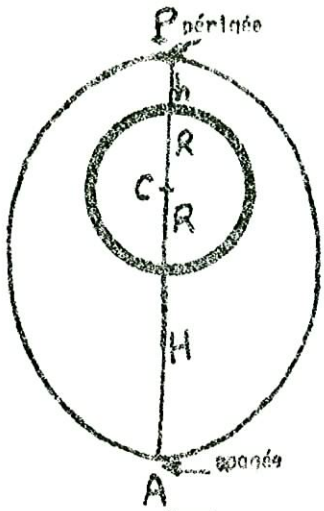
Durant sa réception un ou plusieurs repères temps sont matérialisés sur l'image. La grille sera ajustée en plaçant ces repères en correspondance avec l'échelle temps de la trace. Les parallèles sont ainsi fixés.

Le baptême des méridiens se fait à une approximation près en nommant le plus proche du noeud ascendant (ou descendant), les autres s'en déduisant.

Les opérateurs disposent d'éphémérides donnant pour chaque révolution du satellite - révolution numérotée - les temps et longitudes de passage aux noeuds. Ces éphémérides nous parviennent sous forme de messages élaborés par le centre NOAA de WASHINGTON.

./.

FIG. 1



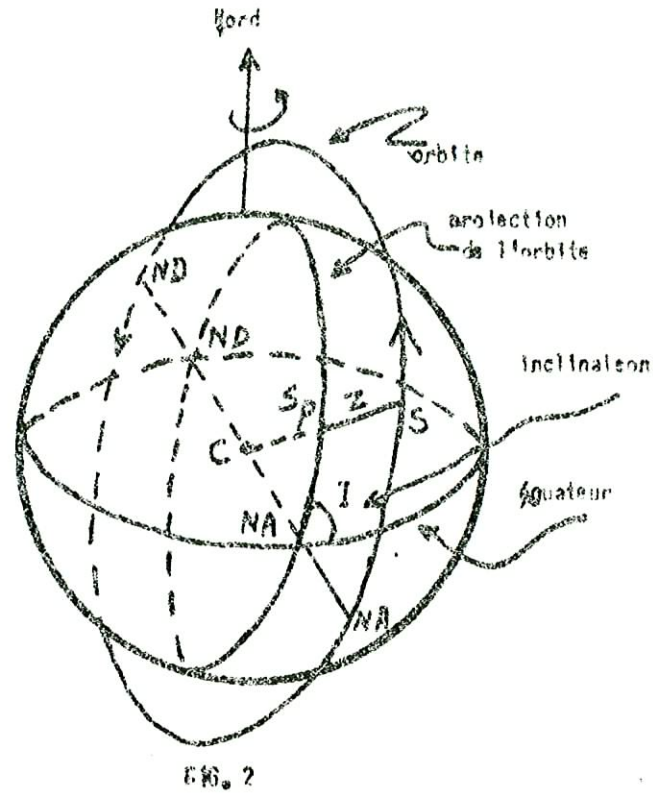


FIG. 2

ORBITE DIRECTE

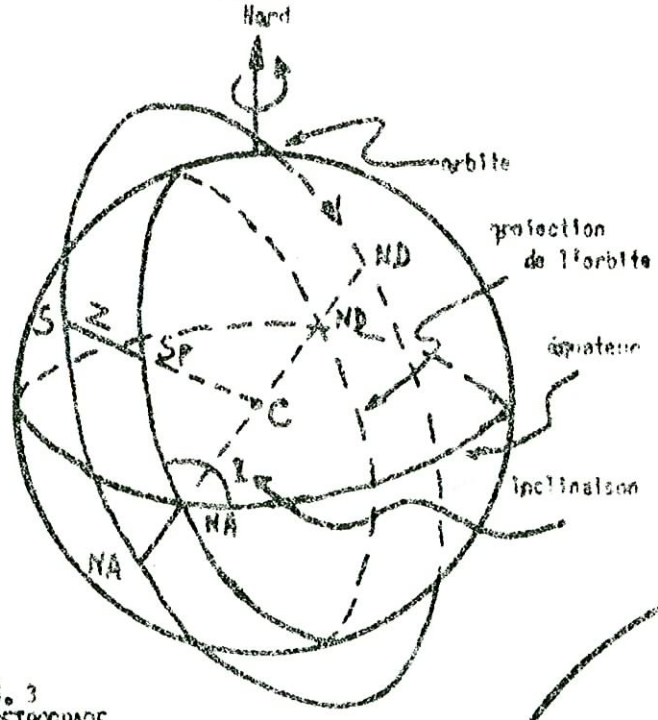


FIG. 3

ORBITE RETROGRADE

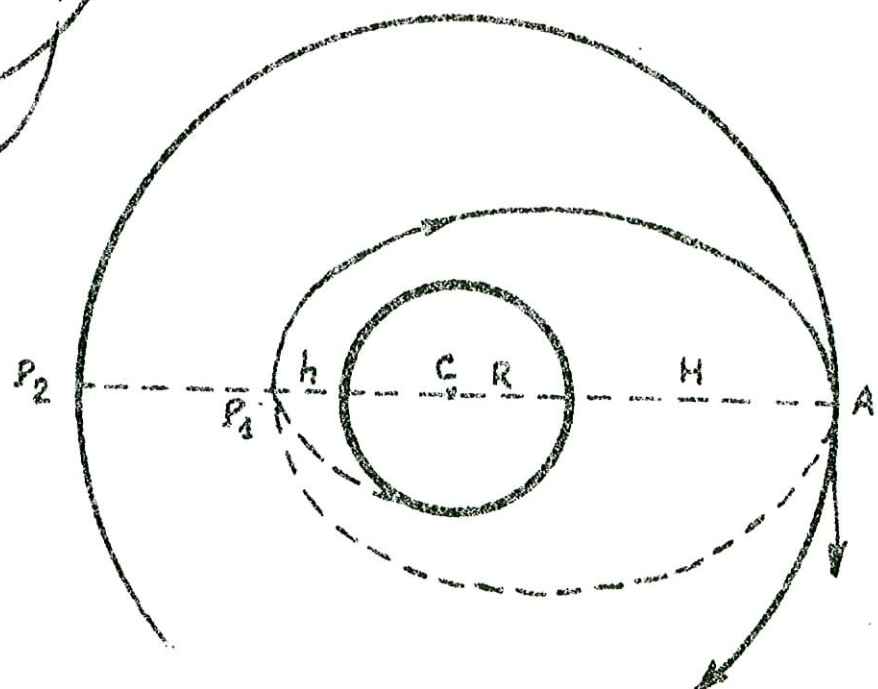
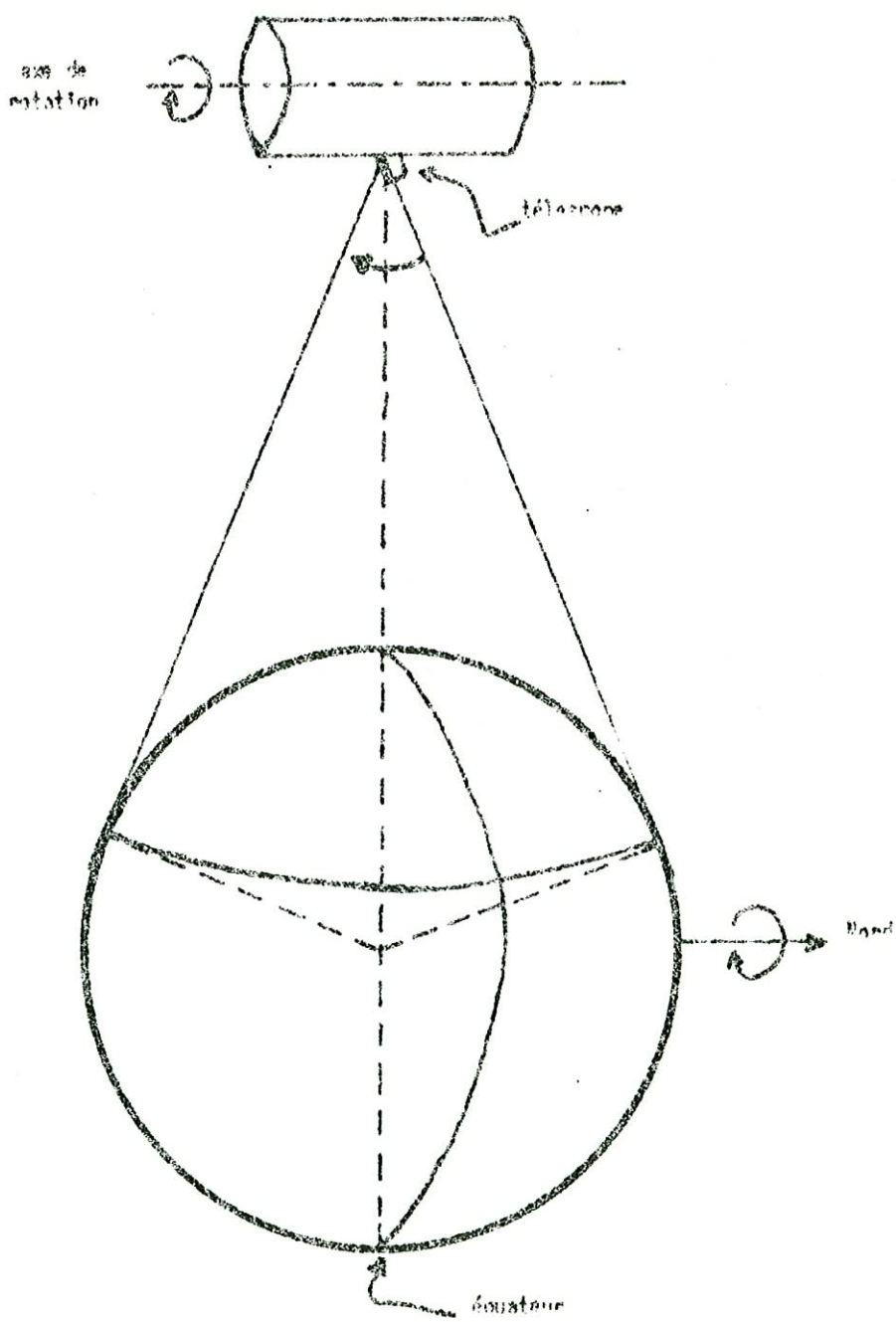


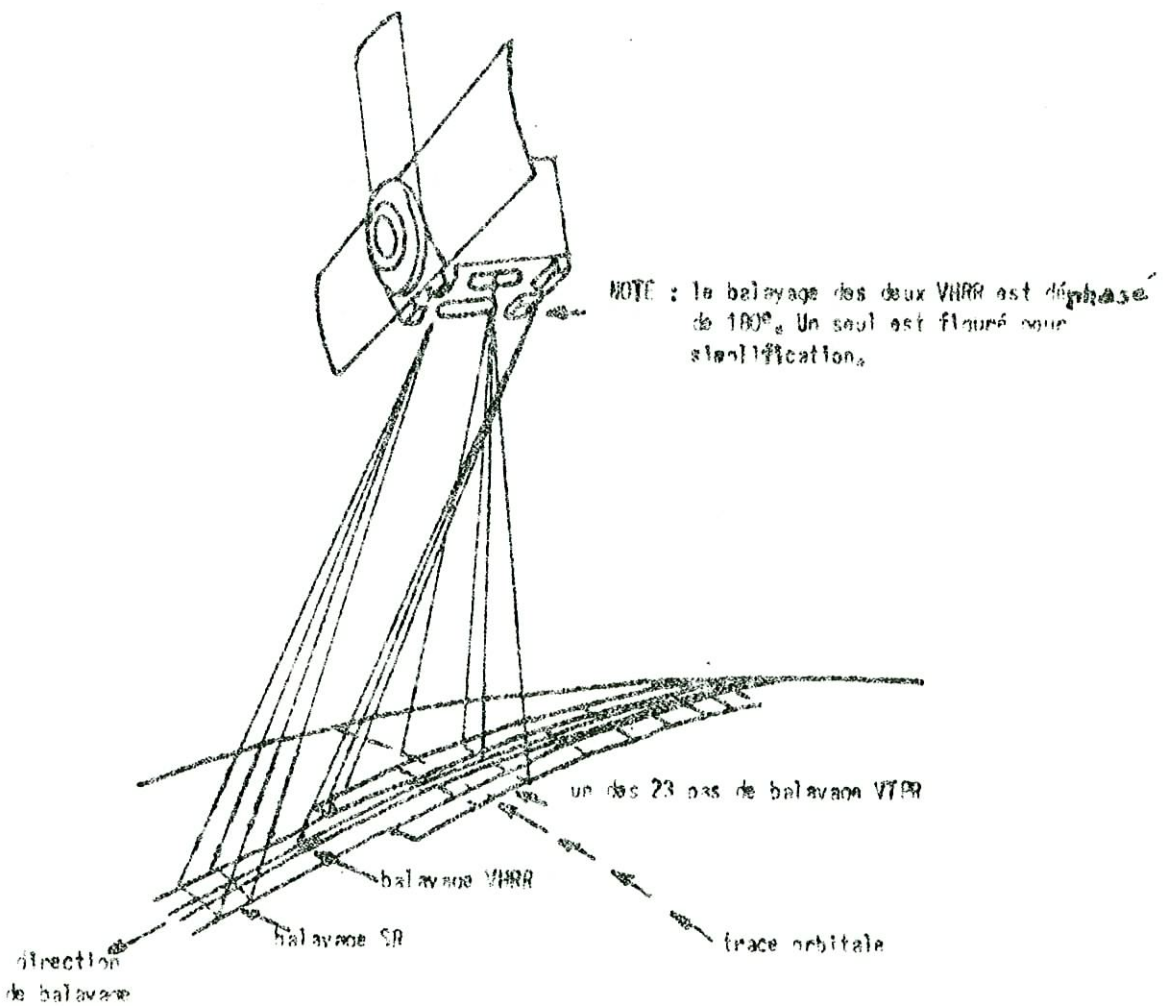
FIG. 4

MISE EN ORBITE CIRCULAIRE

SATELLITE G O E S



SATELLITE N O A A



CHAMPS DE VISION DES CAPTEURS

UTILISATION DE L'IMAGERIE SATELLITAIRE DANS L'ANALYSE EN METEOROLOGIE

A - INTRODUCTION -

Une photographie de la couverture nuageuse prise par un satellite traduit un état présent de l'atmosphère et ne peut permettre, à elle seule, de prévoir le temps tout au moins pour des échéances dépassant quelques heures.

Elle doit être considérée comme une donnée complémentaire, qui vient s'ajouter aux mesures et observations régulières.

Nul n'ignore que la connaissance la plus fine de l'état de l'atmosphère à l'instant initial to est une condition primordiale pour l'élaboration de prévisions devant par la suite se révéler acceptables.

C'est pourquoi le prévisionniste se doit d'analyser avec le plus d'objectivité possible les photographies de la couverture nuageuse. Ceci est particulièrement valable sur les régions océaniques et les régions intertropicales où les données à base de mesures et d'observations sont relativement peu nombreuses. La POLYNESIE FRANCAISE fait partie de ces régions.

De plus les mécanismes d'évolution de l'atmosphère dans les régions intertropicales sont encore assez mal connus ; dans ce domaine, l'examen simultané de l'imagerie satellitaire et des cartes pointées permet souvent de donner une explication plausible des causes de l'existence de telle ou telle masse nuageuse.

Les informations qui peuvent être déduites de l'interprétation des photographies sont de plusieurs types et concernent

- le genre des nuages et leur activité
- le vent
- la situation isobarique

Les déductions peuvent être multiples, mais certaines d'entre elles nécessitent des procédés et des moyens techniques très sophistiqués que nous ne possédons pas en Polynésie. Nous nous bornerons donc à énumérer les informations que le prévisionniste de FAAA peut tirer d'une photographie qui vient de lui être fournie.

Pour clore cette introduction nous préciserons que deux types de photographies sont disponibles :

- celles obtenues à partir du satellite géostationnaire américain GOES W, (uniquement en infrarouge, en moyenne 3 par 24 heures), donnant une vue de l'ensemble d'une moitié du globe terrestre.

./.

- celles obtenues depuis le satellite américain à défilement, NOAA 6 (en visible et infrarouge à raison d'une ou deux photos par 24 heures), ne donnant, elles, qu'une vue partielle (celle de la POLYNESIE FRANCAISE en l'occurrence).

Ces deux types de photographies sont complémentaires, les premières permettant une vue à très grande échelle de la disposition des masses nuageuses tandis que les secondes, plus détaillées, autorisent une définition plus précise des masses nuageuses sur le Territoire, à des fins essentiellement aéronautiques.

B - GENRES DES NUAGES ET LEUR ACTIVITE -

La forme (bandes ou amas à bords nets ou diffus, réguliers ou déchiquetés) et l'aspect (surface supérieure uniforme ou irrégulière, présentant ou non des ombres portées) permettent généralement de déterminer le type de nuage. En cas de doute (par exemple, brouillard et altostratus qui ont le même aspect en "visible") la photographie infrarouge (iR) éliminera tout risque d'erreur :

- un gris sombre témoignant de nuages bas (stratus)
- un gris clair ou un blanc caractérisant des nuages élevés (altostratus).

Ainsi par exemple, les cumulonimbus apparaîtront soit sous la forme d'amas très blancs à contours nets (dans ce cas le vent est faible en haute troposphère) soit sous la forme de plume allongée comportant une extrémité nette, au vent, et une extrémité opposée diffuse, sous le vent (dans ce cas il y a du vent en haute troposphère).

Les cumulus se présentent sous forme de lignes ou de cellules ouvertes (nuages disposés en arc de cercle).

L'estimation de l'activité des masses nuageuses à partir des photographies est purement subjective et doit faire l'objet de grandes précautions. Dans le cas de zone frontale ou d'amas de CB, il est cependant possible de s'en faire une idée en interprétant la "brillance" et la densité des masses nuageuses. Nous pouvons même, parfois, déterminer dans un CB la zone de plus forte activité en repèrant le "point noir" (ombre portée d'une protubérance émergeant au-dessus de l'enclume et témoignant de l'endroit où la convection est la plus forte au sein du nuage).

Dans une zone frontale il est parfois possible de détecter une région de forte activité située généralement près de la bordure avant et qui correspond très souvent à un fort cisaillement horizontal du vent en haute troposphère (shear line).

./.

C - LE VENT -

En ce domaine, les déductions intéressent principalement la basse et la haute troposphère, mais pratiquement pas la moyenne, les nuages liés à cette couche de l'atmosphère étant généralement recouverts par ceux des couches supérieures. De plus, du fait que nous ne disposons que d'une photo unique, seule la direction du vent peut être déduite avec assez de certitude. Précisons cependant qu'en disposant de 2 ou 3 photographies prises à 1/2 heure d'intervalle par exemple, il est possible de déterminer également la vitesse en repérant le déplacement d'un élément nuageux bien caractéristique.

1 - Vent en haute troposphère : les nuages utilisés sont les cirrus.

a.- enclumes de CB

Sauf cas très rares les enclumes allongées des CB sont un moyen très valable d'estimation de la direction du vent en haute troposphère (HT). Plus l'enclume est longue et plus la vitesse du vent est grande au niveau considéré. Pour déterminer le sens du vent il suffit de savoir que le bord au vent de l'enclume est net tandis que celui sous le vent est diffus. Si l'enclume a une forme plutôt circulaire et des bords diffus c'est le signe de vent faible en ce lieu.

b.- Cirrus en bandes

Parfois apparaissent sur les photos des bandes de cirrus constitués de stries transversales présentant un bord net du côté polaire et un bord effiloché du côté équatorial. Ces formations nuageuses sont la matérialisation d'un axe de vent fort (jet). La direction du vent est quasi perpendiculaire aux stries, son sens est tel qu'il laisse le bord net à sa droite (dans l'hémisphère sud). La bordure polaire de cette bande coïncide sensiblement avec l'axe du jet.

Ces veines de vent fort sont parfois aussi matérialisées par des bandes cirriformes qui s'étirent dans le flux. Ces bandes sont surtout visibles sur les axes de dorsales.

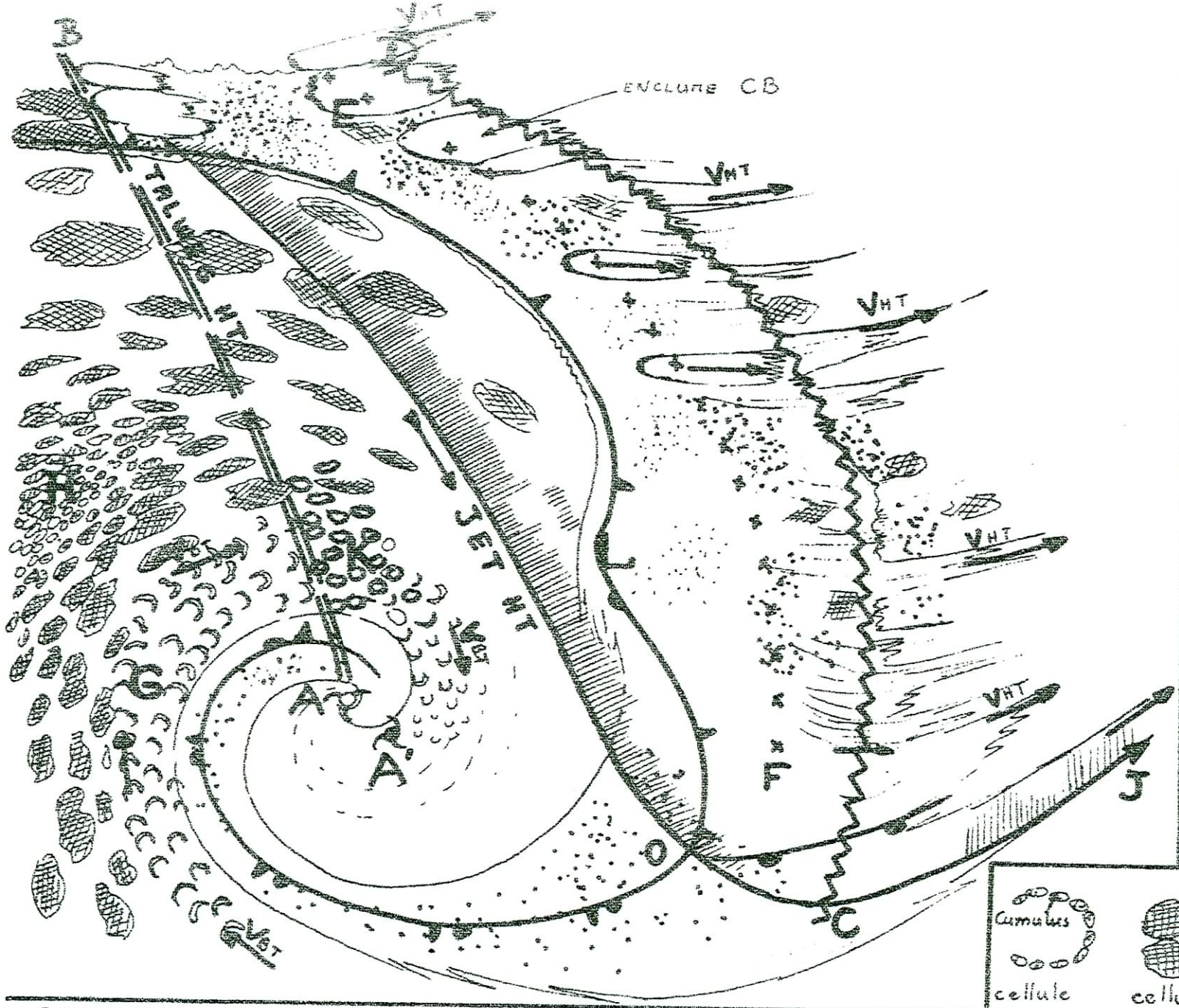
2 - Vent en basse troposphère :

Il est déterminé à l'aide des cumulus qui se présentent sous forme de cellules ou de lignes (rues de nuages).

- Cumulus en lignes : la direction du vent est sensiblement parallèle à ces lignes.
- Cumulus constitués en cellules ouvertes c'est-à-dire disposés en forme d'arc de cercle : le vent est tel qu'il pénètre dans la cellule par la partie dépourvue de nuages.

  Cette configuration est très fréquente à l'arrière des dépressions polaires océaniques, dans l'air froid circulant au-dessus des eaux plus chaudes.

./.

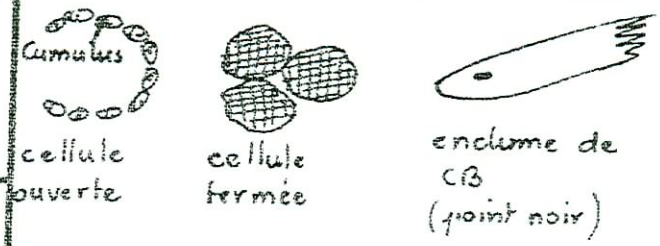


TERMINOLOGIE

HT : haute troposphère
BT : basse troposphère
MT : moyenne troposphère
VHT : Vent haute troposphère
VBT : Vent basse troposphère

A' : vortex en BT
A : vortex en HT
AB : talweg en HT
CD : dorsale en HT
EF : axe de cisaillement de vent en HT (shear line)
ICJ : axe de jet en HT
G : cellules ouvertes
H : cellules fermées
K : gros cumulus et cumulonimbus associés à talweg HT/HT
L : ondulation frontale
O : point triple

: nuages bas
nuages moyens
nuages supérieurs



SCHEMA DES INFORMATIONS SUSCEPTIBLES D'ETRE DEDUITES DE L'EXAMEN D'UNE PHOTOGRAPHIE DE COUVERTURE NUAGEUSE.

D - DETERMINATION DES DEPRESSIONS, TALWEGS, ANTICYCLONES ET DORSALES (surface et altitude)

1.- En altitude :

a.- Dépressions et talwegs

La présence d'un tourbillon (vortex) de nuages cirriformes traduit de façon certaine l'existence d'une circulation dépressionnaire fermée en haute troposphère (HT).

D'autre part, sur une zone nuageuse frontale (front froid) le lieu où la dissipation brutale des nuages supérieurs est visible, constitue un point de l'axe du talweg. Ces deux éléments permettent donc de déterminer de façon très nette la position du talweg en H.T.

b.- Anticyclones - dorsales

Les centres anticycloniques en altitude sont difficilement repérables par interprétation directe des photographies. Par contre la position des dorsales peut assez souvent être déterminée en considérant la forme des bandes de cirrus qui les entourent parfois.

D'autre part la bordure antérieure plus ou moins nette d'une zone frontale permet d'estimer la forme de la dorsale qui la précède (est-elle très ouverte ou, au contraire, très aiguë).

2.- En surface :

a.- dépressions

Elles ne sont décelables que si les nuages bas sont visibles grâce aux alignements de cumulus s'enroulant en spirale vers le centre de la dépression. D'autre part, la forme de la spirale nuageuse, sa position par rapport au front froid qui la précède, sont autant d'éléments permettant d'estimer le stade de maturité de la dépression, si elle est en voie de cyclogénèse ou de comblement.

b.- anticyclones

Ils apparaissent sur les photographies sous la forme de plages de stratocumulus constituées de cellules fermées plus ou moins grosses et plus ou moins régulières. Le centre de l'anticyclone se situe à l'endroit où les cellules sont les plus petites et les plus régulières.

./.

E.- TEMPERATURE

Elle ne peut être déduite par le seul examen visuel d'une photographie mais il existe de nombreux procédés sophistiqués permettant d'obtenir des informations très intéressantes sur celle qui existe au sommet d'un nuage. On peut notamment préciser, à l'intérieur de la masse nuageuse d'un cyclone, les zones où les températures sont comprises dans une certaine fourchette. Ces mesures sont effectuées à l'aide de radiomètres.

F.- CONCLUSION

Nous n'avons donné, ici, qu'un tableau succinct des possibilités qu'offre l'examen visuel de l'imagerie satellitaire dans le domaine de l'analyse en météorologie.

Il n'était pas dans notre propos de dresser un inventaire détaillé et par trop technique de toutes les utilisations et des procédés d'exploitation (photos renforcées, diapositives animées donnant un film accéléré de l'évolution et de la déformation des masses nuageuses etc...).

De ce bref exposé il découle que l'exploitation de l'examen simplement visuel de l'imagerie satellitaire constitue, malfré tout, un apport très important pour l'analyse, sur une grande échelle, du champ des variables météorologiques.

II - CHRONIQUE AERONAUTIQUE DU 4ème TRIMESTRE 1979 -

2.1.- EVENEMENTS MARQUANTS

.19 octobre :

Arrivée de M. JAMET en mission du CTM pour mise en route du nouveau radar météo et instruction des personnels de maintenance.

.08 novembre :

Arrivée de M. BONNET, ingénieur de l'Aviation Civile à DNA/1, en mission en Polynésie Française.

Dépat en congé administratif de M. BERTHREU Georges, ITM/CEP.

.13 novembre :

Arrivée sur le Territoire de M. ROBYNS Henri, ITM/CEP.

.14 novembre :

M. BONNET visite les installations du Service de la Navigation Aérienne.

.28 novembre :

La compagnie fidjienne "AIR PACIFIC" effectue un vol de reconnaissance sur TAHITI et RANGIROA en BAC 111.

.30 novembre :

Arrivée du nouveau Chef du Service de la Navigation Aérienne, M. Eric SESBOUE, IAC.

.07 décembre :

Mission de M. YEUNG à Bangkok : réunion des Directeurs de l'Aviation Civile ASIE/PACIFIQUE.

.14 décembre :

Visite des installations météorologiques par M. le Professeur W. GRAY du "Department of Atmospherie Science" du Colorado.

.14 décembre :

Première liaison aérienne régulière TAHITI/TERRE DESERTE (MARQUISES) réalisée en F-27A.

.18 décembre :

Départ en congé administratif de M. Michel Claude, ITM.

. Janvier :

Le Directeur du Service de l'Aviation Civile en Polynésie Française M. YEUNG est nommé au grade d'Ingénieur en Chef de l'Aviation Civile.

./.

.06 janvier 1980 :

Arrivée de M. DUVAL Georges, pilote du SFACT pour succéder à M. LECHEVALIER.

.19 janvier :

Retour de congé administratif de M. PASTUREL, ITM/CEP.

.21 janvier :

Départ de M. LECHEVALIER Olivier, Pilote de l'avion d'ETAT F-OCHS.

.29 janvier :

Départ pour la Métropole, en congé administratif, de M. FAIVRE-DUPAIGRE, ITM/CA.

2.2.- PASSAGES DE PERSONNALITES CIVILS ET ETRANGERES

.04 novembre :

Arrivée en mission de M. Jacques FERRET, Directeur des Affaires Economiques, Sociales et Culturelles au Secrétariat d'ETAT aux DOM-TOM.

.19 novembre :

Escale à PAPEETE du "LINDBLAD EXPLORER" en provenance de SUVA et RAROTONGA. Ce petit paquebot effectue des croisières dans de petites îles du Pacifique pas toujours accessibles aux gros bâtiments.

.28 novembre :

Escale du navire américain de la Coast Guard "THE GLACIER" en route vers les terres australes pour y accomplir une mission scientifique.

.20 décembre :

M. PLANTIER, Secrétaire d'ETAT aux Anciens Combattants arrive à FAAA, venant de NOUMEA par la ligne régulière d'UTA.

.28 décembre :

Ancien gouverneur démocrate de l'Etat de Californie de 1959 à 1966, M. Edmond BROWN arrive en visite privée à MOOREA.

.07 janvier 1980 :

Ancien Secrétaire d'Etat aux DOM-TOM, Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères, M. Olivier STIRN fait une escale de 24 heures à TAHITI, avant de poursuivre sa route aux TONGA, en PAPOUASIE, aux SALOMONS et en AUSTRALIE.

./.

.17 janvier :

Une hôte de marque en la personne de KEKAULIKE KAWANANAORA, princesse de l'île de Oahu (HAWAI) a fait escale à TAHITI ce jour. Elle est arrivée sur le Territoire à bord du paquebot " ROYAL VIKING STAR".

.20 janvier :

Cinq députés de Métropole faisant partie d'une mission de la Commission des Lois constitutionnelles de la Législation et de l'Administration générale arrivent à FAAA par le DC-10 régulier de l'UTA. Ils séjourneront sur le Territoire jusqu'au 25 janvier, date de leur départ pour la NOUVELLE-CALEDONIE.

./.

III - ACTIVITES DE L'AVIATION CIVILE

3.1 - TRAFIC AERIEN

TRAFIC INTERNATIONAL

- ANNEE 1979 -

COMPAGNIES		NON REGULIER			REGULIER							
		VOLS	PAX	TRA	VOLS	PAX	TRANSIT DIRECT	SO	CMR	FRET en KG	POSTE en KG	% VARIATIO 78
UT	A	7	571	138	359	66864	7430	91614	81.1	1858100	342765	PAX - 1.6
	D	7	277	241	358	68551	7327	91621	82.8	309986	106771	FRE - 5.0
	T	14	848	379	717	135415	14757	183235	82.0	2168086	449536	POS + 19.9
PA	A				86	16460	-	34933	47.1	158435	16167	PAX *
	D				87	16541	-	35429	46.7	44278	7121	FRE *
	T				173	33001	-	70362	46.9	202713	23288	POS *
TE	A	1	0	0	235	26104	15084	61598	66.9	2201451	14141	PAX + 10.5
	D	1	0	0	235	25545	15084	61564	66.0	25136	20503	FRE - 19.8
	T	2	0	0	470	51649	30168	123162	66.4	2226587	34644	POS + 12.7
LA	A				120	9198	2391	18248	63.5	25408	1064	PAX + 25.3
	D				119	8526	2344	18060	60.2	20435	3276	FRE x 1.6
	T				239	17724	4735	36308	61.9	45843	4340	POS x 2.0
PAL	A				19	233	-	752	31.0	1741	1433	
	D				19	265	-	760	34.9	370	0	
	T				36	498	-	1512	32.9	2111	1433	
JAL	A	27	2791	0								
	D	27	2756	0								
	T	54	5547	0								
PW	A	08	1194	0								
	D	08	1375	0								
	T	16	2569	0								
TIA	A	14	3742	290								
	D	14	3960	290								
	T	28	7702	580								
WA	A	01	371	0								
	D	01	372	0								
	T	02	743	0								
PTC	A	01	89	0								
	D	01	89	0								
	T	02	178	0								
TOTAL TRAFIC INTERN.	A	59	8758	428	819	118859	24905	207145	69.4	4245135	375570	PAX + 5.1
	D	59	8829	531	818	119428	24755	207434	69.5	400205	137671	FRE - 11.2
	T	118	17587	959	1637	238287	49660	414579	69.5	4645340	513241	POS + 20.2

A = ARRIVEE

D = DEPART

TRA = transit

PAX = passagers

SO = sièges offerts

CMR = coefficient moyen de remplissage

./.

PARC AERIEN DE POLYNESIE FRANCAISE

JANVIER 1980

EXPLOITANT ou PROPRIETAIRE	IMMATRICULATION	CONSTRUCTEUR	TYPE	TYPE OACI	AUTRES APPELLATIONS	PUISSANCE MOTEURS ch	MASSE MAXI. T.	CDN	CEIRB
AIR POLYNESIE	F OCVY	FAIRCHILD	F 27 A	FA 27	FRIENDSHIP	2 x 1835	20	TPP1	H IFR
	F OCVZ	"	"	"	"	"	"	"	"
	F OCYA	"	"	"	"	"	"	"	"
	F ODBY	"	F 27 J	"	"	2 x 1910	"	"	"
	F OCLV	De HAVILLAND	DHC6 200	DH6	TWIN 200	2 x 560	6	TPP2	"
	F ODBN	"	" 300	"	" 300	2 x 620	"	"	"
	FOCRB	BRITTEN NORMAN	BN2A	BN2	ISLANDER	2 x 260	3	"	"
AIR TAHITI	F OCFJ	De HAVILLAND	DHC6 200	DH6	TWIN 200	2 x 560	6	TPP2	"
	F OCCY	PIPER	PA 23-250	PA 23	AZTEC	2 x 250	3	"	"
	F OCFA	PIPER	"	"	"	"	"	"	"
	F OCIT	PIPER	"	"	"	"	"	"	"
	F OCMN	BRITTEN NORMAN	BN 2A	BN2	ISLANDER	2 x 260	"	TPP3	H VFR
	F OCMO	" "	"	"	"	"	"	"	"
	F OCOY	" "	"	"	"	"	"	TPP2	H IFR
	F OCOZ	" "	"	"	"	"	"	"	"
	F OCGU	CESSNA	C 206	C 206		285	2	Travail aérien	H VFR
	F OCUU	BEECHCRAFT	H 18 S	BE 8S	SUPER H 18	2 x 450	5	TPP2	H IFR
TAHITI AIR TOUR SERVICE	F ODCT	BEECHCRAFT (1)	H 18 S	BE 8S	SUPER H 18	2 x 450	5	TPP2	(1)
	F OCRV	"	D 95 A	BE 95	TRAVELAIR	2 x 180	2	"	
AERO-CLUB DE TAHITI	F OCYK	PIPER	PA28-140	PA 28	CHEROKEE 140	150	2	PRIVE	H VFR
	F ODHT	PIPER	PA28-160	PA 28	WARRIOR II	160	"	"	"
CERCLE AERONAUTIQUE DE TAHITI	F OCTB	CESSNA	F 150	C 150	AEROBAT	130	2	PRIVE	H VFR
	F ODFC	"	"	"	COMMUTER	101	"	"	V VFR
	F OCMV	PIPER	PA-32	PA-32	CHEROKEE SIX	260	"	"	
AERO-CLUB UTA	F OCAB	PIPER	PA28-180	PA-28	CHEROKEE 180	180	2	PRIVE	H VFR
	F OCAY	JODEL	D 150			101	"	"	V VFR
	F OCKA	ROBIN	DR 200	DR 22		101	"	"	"
AERO-CLUB des ILES-SOUS-LE-VENT	F OBOJ	PIPER	PA 18	PA 18	SUPER CUB	150	2	PRIVE	V VFR
	F OCNX	CESSNA	C 172	C 172	SKYHAWK	150	"	"	H VFR
LEJEUNE J.F.	F AZAG	NORTH AMERICA	F 51 D		MUSTANG	1 500	4	LP(2)	
INTERFLY	F OCZC	BEECHCRAFT	D 50	BE 50	TWIN BONANZA	2 x 290	3	3	H IFR
*TAHITI PERLES	F ODBU	"	"	"	" "	" "	"	"	"
ETAT	F OCHS	PIPER	PA 31-310	PA 31	NAVAJO	2 x 310	"	PRIVE	"
**POLYNESIE PERLES	F OCTQ	"	"	"	"	" "	"	"	"
CHANTELOUP	F OCZB	"	PA 30	PA 30	TWIN COMMANCH	2 x 160	2	"	"
LEJEUNE M.	F ODAO	"	PA 31-350	PA 31	CHIEFTAIN	2 x 350	3	"	"
BRES	F OCLJ	"	PA 32	PA 32	CHEROKEE SIX	260	2	"	H VFR
LAROCHE	F OCPR	"	PA 28-140	PA 28	" 140	140	"	"	"
PICCOT	F OCIA	ROBIN	DR 250	DR 25		160	"	"	"
TOUITOU	F OCSF	"	HR100/210	HR21		230	"	"	"
KEREBEL	F OCMJ	CESSNA	C 182	C 182	SKYLANE	210	"	"	"
MOULENE	F ODEY	BELL (HELICO)	47 G 2	BH 13		220	"	"	V VFR

* TAHITI PERLES (WAN)
** POLYNESIE PERLES (BROUILLET)

(1) les 2 appareils de TATS : F.ODCT et F.OCRV en situation "R" et CEIRB périmés -
(2) aéronefs sous laissez-passer -

(+) /MENTION d'EMPLOI/ :

- TPP1 : 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.

- TPP2 : 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.

- TPP3 : 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 01/10/79 au 31/12/79)

AIR TAHITI : Trafic commercial

AERONEF	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/KM réels	Sièges/KM offerts	C M R
AZTEC	93	185	246	118323	236375	50.0 %
BEECH	2	3	4	720	3240	22.2 %
BRITTEN	6847	541	20184	432770	673790	64.2 %
TWIN	1372	245	20138	428220	674880	63.4 %
- TOTAL	8314	974	40572	980033	1588285	61.7 %

AIR POLYNESIE : Trafic commercial

AERONEF	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/KM réels	Sièges/KM offerts	C M R
èF-27	2393	1655	49233	12782000	20882000	61.2 %
TWIN-300	1004	420	9708	1394000	1968000	70.8 %
TWIN-200	1333	328	14152	597000	97700	61.1 %
BRITTEN	228	58	1161	38000	67000	56.9 %
- TOTAL	4958	2461	74254	14811000	23894000	62.0 %

TOTAL DU TRAFIC COMMERCIAL INTERINSULAIRE DES DEUX COMPAGNIES

COMPAGNIES	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/KM réels	Sièges/KM offerts	C M R
A.T.	8314	974	40572	980033	1588285	61.7 %
A.P.	4958	2461	74254	14811000	23894000	62.0 %
- TOTAL	13272	3435	114826	15791033	25482285	61.9 %

./.

TRAFIC COMMERCIAL INTERINSULAIRE EN 1979

AIR POLYNESIE :

Mouvements : 21.929, soit 6,3 % de plus qu'en 1978.

Passagers : 319.770, soit 12,0 % de plus qu'en 1978.

AIR TAHITI :

Mouvements : 25.659, soit 26,5 % de plus qu'en 1978.

Passagers : 171.583, soit 12,5 % de plus qu'en 1978.

- TOTAUX pour les DEUX COMPAGNIES REUNIES -

.Mouvements : 47.588, soit 16,3 % de plus qu'en 1978.

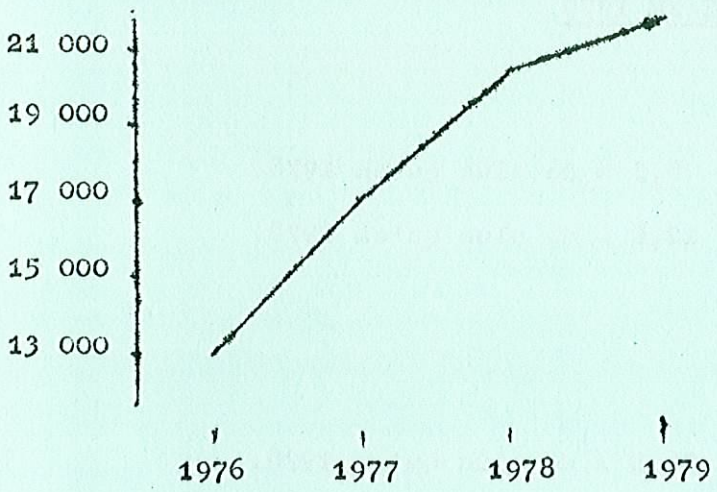
.Passagers : 491.353, soit 15,4 % de plus qu'en 1978.

./.

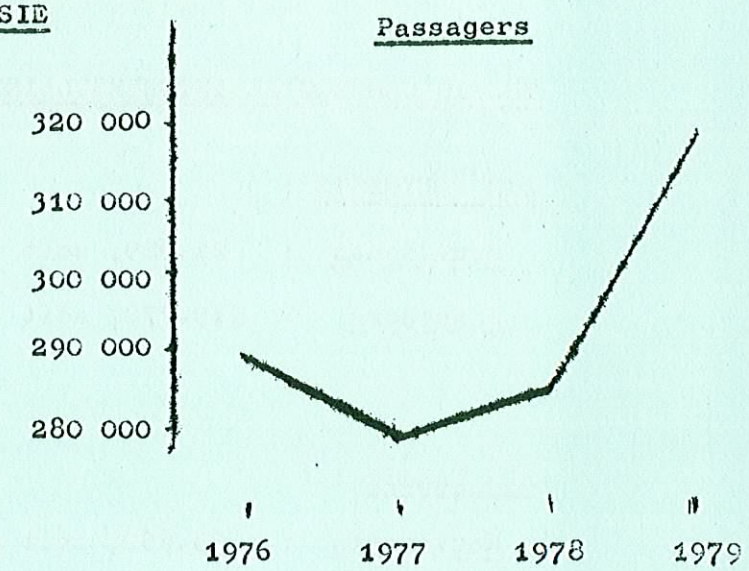
Trafic commercial interinsulaire

AIR POLYNESIE

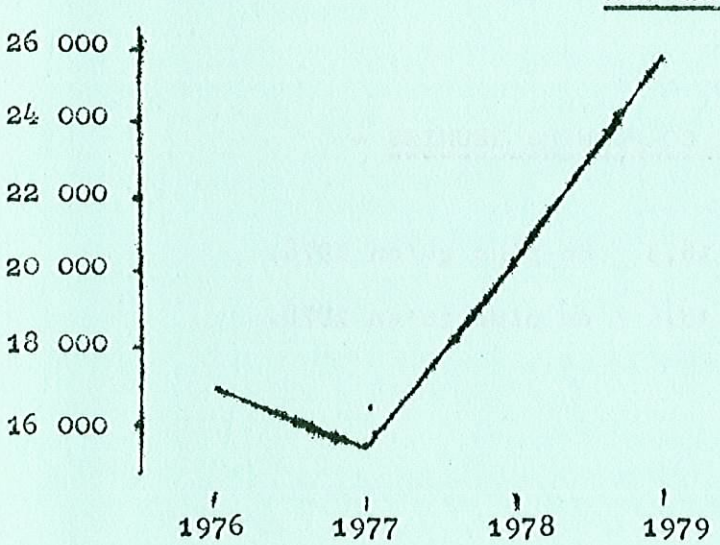
Mouvements

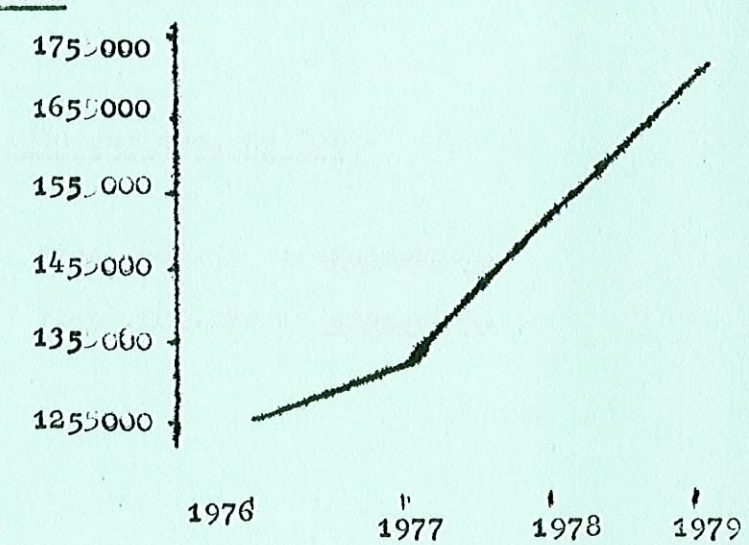


Passagers

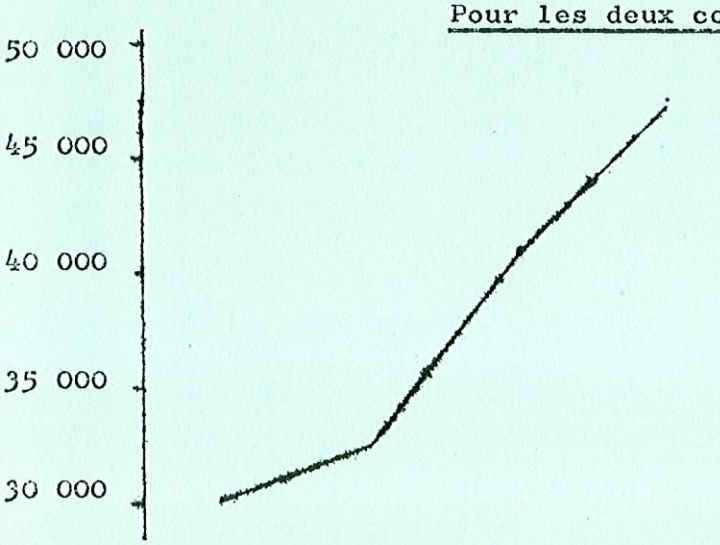


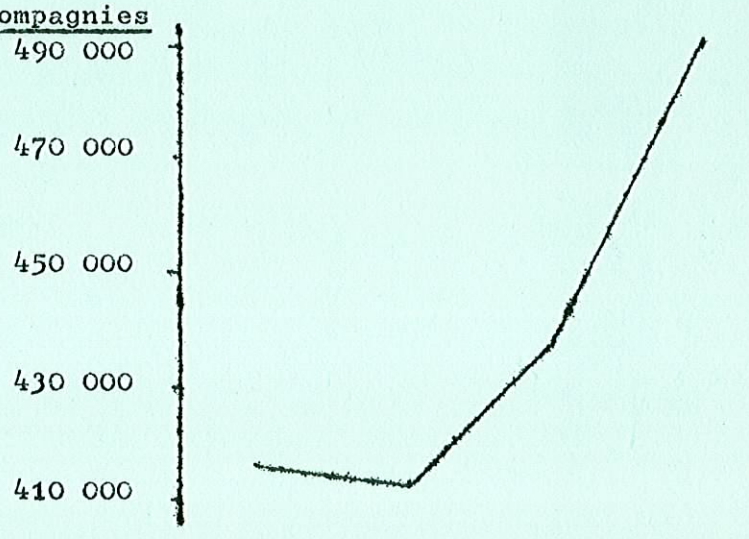
AIR TAHITI





Pour les deux compagnies





EVACUATIONS SANITAIRES (EVASAN)

Durant le 4ème trimestre 1979, les avions des compagnies " AIR POLYNESIE ", " AIR TAHITI " et l'avion d'ETAT F.OCHS ont effectué 39 évacuations sanitaires (MOOREA exclue) qui se répartissent comme suit :

- ILES-SOUS-LE-VENT 14
- TUAMOTU-GAMBIER 19
- MARQUISES 03
- AUSTRALES 03

./...

ACTIVITES DES AERO-CLUBS DE POLYNESIE FRANCAISE

(4ème trimestre 1979)

/CERCLE AERONAUTIQUE/

Type d'aéronef	Immatriculation	Heures de vol	Distance (km)
FRA 150	F OCTB	174	31.300
C 150	F ODFC	134	21.500
PA 28	F OCPR	43	8.200
PA 32	F OCMV	79	17.400
		430	78.400

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

C 172	F OCNX	52	8.300
PA 18	F OBOJ	-	-
		52	8.300

/AERO-CLUB DE TAHITI/

PA 28	F OCYK	196	38.000
PA 28	F ODHT	184	39.000
		380	77.000

/AERO-CLUB CIP/UTA/

DR 150	F OCKA	194	27.200
DR 22	F OCAB	97	16.200
		291	43.400

- TOTAL HEURES DE VOL : 1.153
- TOTAL DISTANCES (km) :207.100

Au cours de l'année 1979, les aéro-clubs de Polynésie Française auront effectué 5.143 heures de vol et parcouru 887.800 km.

./...

TITRES DE PILOTES NON PROFESSIONNELS

délivrés au cours du 4ème trimestre 1979

TITRE	Particulier	Aéro-club TAHITI	Aéro-club UTA	Cercle Aéronautique	Aéro-club I.S.L.V	TOTAL
Carte de stagiaire	1	5	10	5	0	21
Licence élémentaire	0	0	0	1	0	1
Brevet de Pilote Privé	1	2	0	2	0	5
- TOTAL	2	7	10	8	0	27

./.

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

- / MOUVEMENTS DE PERSONNEL / -

ARRIVEES ENREGISTREES AU COURS DU 4ème TRIMESTRE 1979

- PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE -

DATE	NOM et PRENOM	CORPS et GRADE	SERVICE
22 octobre	DANCEL Alain	ESA	SNA/3
13 novembre	ROBYNS Henri	ITM	METEO/CEP
30 novembre	SESBOUE Eric	IAC/2	SNA
28 décembre	ANCRI Simon	OCCA/1	SNA/CCR

- PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE ADMINISTRATIF -

DATE	NOM et PRENOM	CORPS et GRADE	SERVICE
07 octobre	ANDREY Paul	AC/2 local	SNA/NTTT
08 octobre	PERROY Dominique	OCCA/1	SNA/NTTT
17 novembre	JURD Démécia	A.A.P.	METEO/N6

./.

DEPARTS ENREGISTRES AU COURS DU 4ème TRIMESTRE 1979

- PERSONNEL RAPATRIE EN METROPOLE -

DATE	NOM et PRENOM	CORPS et GRADE	SERVICE
04 octobre	BIANCHINI Gaston	ESA/1	SNA/3
08 novembre	BERTHREU Georges	ITM	MET/CEP
20 décembre	OLLIER Yves	OCCA/1	SNA/CCR
20 décembre	DONZE Robert	VAT	SIA
28 décembre	BOIN Jean	CTAC	SNA/NTTT

- PERSONNEL BENEFICIAIRE DE CONGE ADMINISTRATIF -

DATE	NOM et PRENOM	CORPS et GRADE	SERVICE
22 novembre	CORNARDEAU Claude	CTM	METEO
18 décembre	MICHEL Claude	ITM	METEO/CEP

- PERSONNEL LICENCIE -

DATE	NOM et PRENOM	GRADE	SERVICE
31 décembre	HOIHORE Georges	AC/5	SIA/MOOREA (passé à la SETIL)

./.

- MUTATIONS -

DATE	NOM et PRENOMS		CORPS ou GRADES	VENANT de	ALLANT à
13 octobre	DOUCET	Gérard	AC/2	SNA/2	SNA/BORA-BORA
15 novembre	KIMITETE	Lucien	AC/3	SNA/UA-HUKA	SNA/NUKU-HIVA
01 décembre	GRANDVILLIERS	Christian	ATTPE	NUKU-HIVA	SIA/FAAA
03 "	MOU	Frédéric	TAC/CEAPF	SNA/NTTT	SNA/RANGIROA
08 "	AN	Pierre	AITM/CEAPF	MET/FAAA	MET/TUBUAI
10 "	AMARU	Michel	TAC/CEAPF	SNA/RANGIROA	SNA/HUAHINE
10 "	CHIN AH YOU	Ata	AC/3	SNA/HUAHINE	SNA/MANIHI
16 "	VAN CAM	Charles	AITM/CEAPF	MET/TUBUAI	MET/FAAA

- NOMINATIONS APRES CONCOURS ET EXAMENS -

Par arrêté du Ministre des Transports du 16 novembre 1979 ont été nommées et titularisées agents techniques de bureau de l'Aviation Civile à compter du 20 juillet 1979 :

MMes BOUGUES Michèle, FROGIER Odile, GAILLET Elise

et IENFA Eliane.

Par arrêté du Ministre des Transports du 15 novembre 1979 Madame LAI Micheline a été nommée Commis stagiaire de l'Aviation Civile à compter du 20 juillet 1979.

Ces nominations constituent en fait une régularisation de la situation administrative de ces agents admis aux concours des années précédentes et qui n'avaient pû être nommés sur place faute d'emplois vacants pour ces catégories de fonctionnaires.

- RESULTAT D'EXAMEN PROFESSIONNEL -

M. VAN CAM Charles Aide Technicien de la Météorologie du CEAPF a été déclaré apte à l'emploi d'Officier Contrôleur de la Circulation Aérienne après examen professionnel le 02 octobre 1979.

- STAGE -

M. VACHOT Christian, Officier Contrôleur de laCirculation Aérienne a effectué un stage de familiarisation avec la langue anglaise en NOUVELLE-ZELANDE du 02 novembre au 18 décembre 1979.

./.

3.3.- ACTIVITES DES SERVICES (4ème trimestre 1979)

3.3.1.- Dans les Centres d'exploitation

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

Statistiques mensuelles de trafic "en route"

MOIS	MOUVEMENTS INTERINSULAIRES		MOUVEMENTS INTERNATIONAUX		TOTAUX	
	Nombre	Temps de contact (heures)	Nombre	Temps de contact (heures)	Nombre	Temps de contact (heures)
OCTOBRE	1.076	880	197	473	1.273	1.353
NOVEMBRE	1.008	976	157	371	1.165	1.347
DECEMBRE	1.155	997	163	393	1.318	1.390
- TOTAUX TRIMESTRIELS	3.239	2.853	517	1.237	3.756	4.090

- 91 mouvements de moins qu'au cours du même trimestre 1978, soit une diminution de trafic de 2,3 %.

- Temps moyen de contact : intérinsulaires : 50 minutes

internationaux : 2H25 minutes

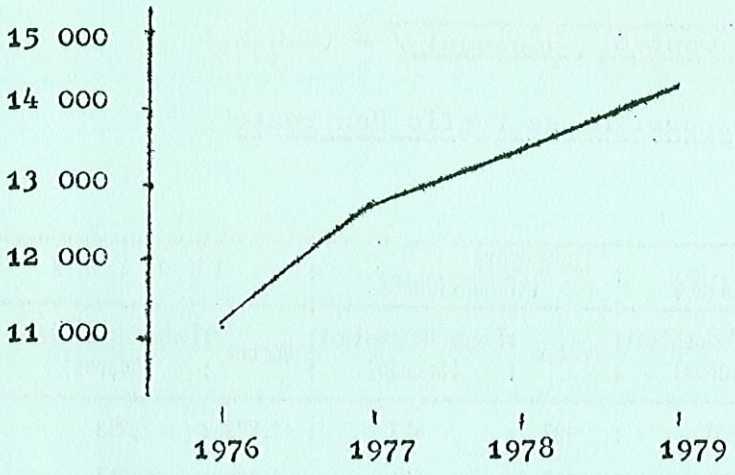
Le temps de contact est le temps pendant lequel le CCR a en compte l'aéronef et demeure en liaison avec lui.

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 aérodrome de Polynésie Française, soit par l'aéronef lui-même, jusqu'à ce qu'il soit transféré à un autre organisme de circulation aérienne (CCR ou Tour) ou qu'il ait clôturé son vol.

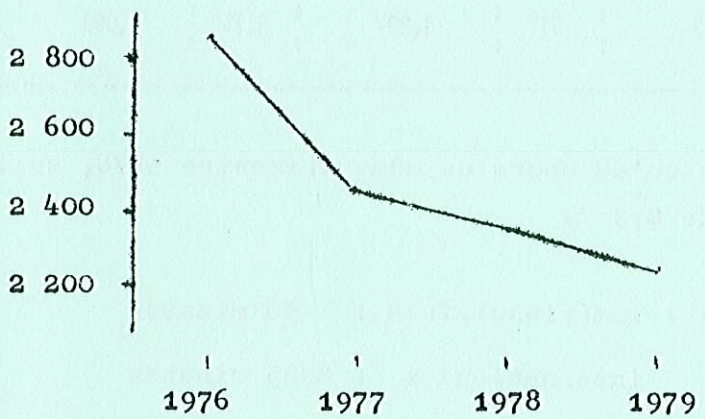
./...

Trafic en route = nombre de mouvements en contact avec le CCR

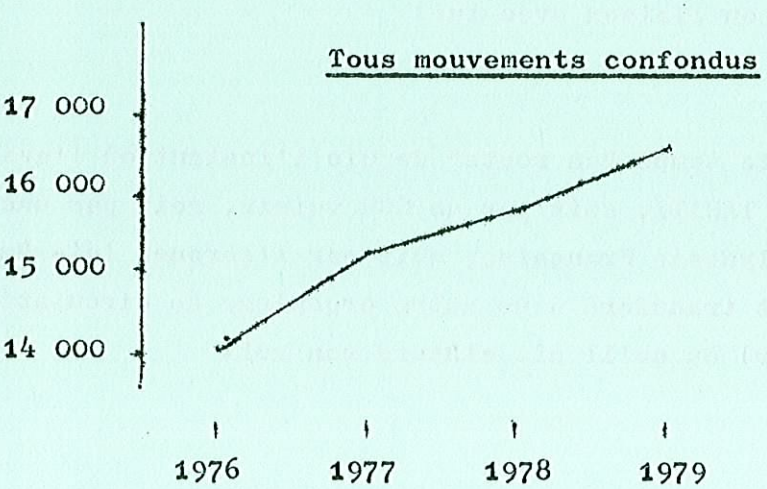
Mouvements interinsulaires



Mouvements internationaux



Tous mouvements confondus



- PHASES D'URGENCE -

Aucune phase d'urgence n'a été déclenchée par le CCR au cours du 4ème trimestre 1979.

- INCIDENTS EN ROUTE -

Le CCR a rédigé 4 compte-rendus d'incident en route.

Deux de ces incidents avaient pour cause des ennuis techniques de l'appareil et les deux autres étaient dûs aux mauvaises conditions météorologiques et ont eu pour conséquence 2 demi-tours vers l'aérodrome de départ.

- QUALIFICATIONS -

Deux qualifications de "contrôleur CCR " ont été délivrées au cours du 4ème trimestre 1979.

- PROCEDURES -

R.A.S.

./...

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

- ACCIDENTS :

Aucun accident n'est à signaler au cours de ce 4ème trimestre 1979.

- OPERATIONS SAR :

.12 octobre

Le service des AFFAIRES MARITIMES de PAPEETE informe le CCS qu'un speed-boat avec 2 personnes à bord parti en pêche le 10 octobre au matin n'est pas rentré à APATAKI. Il a été aperçu le 10 octobre à 12H00 locales à mi-chemin entre ARUTUA et KAUKURA. Le bateau est équipé d'un moteur de 20 CV. Un Neptune décolle de FAAA dès 06H00 et entreprend les recherches à partir de 08H20.

Les recherches aboutissent à 15H55 et le speed-boat est positionné à 30 NM au sud de RANGIROA. Une chaîne SAR et un container de vivres sont largués aux 2 hommes paraissant en bonne santé. Le remorqueur Hippopotame appareille de PAPEETE, recueille les 2 naufragés en excellente santé et le speed-boat le 13 à 12H00 et rentre à PAPEETE.

.02 novembre

Un speed-boat ayant quitté KATIU le 31 octobre à destination de MAKEMO est signalé manquant. 4 personnes sont à bord sans matériel de sécurité, ni vivres ni eau.

Le Service des AFFAIRES MARITIMES de PAPEETE cherche à contacter MAKEMO afin d'avoir confirmation que le bateau n'est pas arrivé. Par radio, l'information arrive de la présence du speed-boat à MAKEMO.

.15 novembre

Le CCS est informé par le service des AFFAIRES MARITIMES de PAPEETE qu'on est sans nouvelles d'un speed-boat parti en pêche de APATAKI le 13 novembre. Un seul homme est à bord et le bateau devait rejoindre son port d'attache le 13 dans l'après-midi. L'alerte est déclenchée et un Neptune décolle de FAAA le 15 à 06H00 et entreprend les recherches à partir de KAUKURA.

./...

Alors que l'avion poursuit sa mission, une information parvenant de NIAU fait savoir que le speed-boat est à l'ancre sur cet atoll.

.26 novembre

Un bonitier de RAIATEA signalé en difficulté en mer est rapidement positionné par un appareil de l'Aéro-Club des ILES-SOUS-LE-VENT qui le fait prendre en remorque par un autre bonitier ; les 2 bateaux rentrent à bon port à TAHAA.

.06 décembre

La goëlette NIU-MARU assurant la liaison PAPEETE/MOOREA est victime d'une mer déchaînée alors qu'elle s'apprête à rentrer dans la passe de PAPEETE. Le bateau est retourné et projeté sur le récif. Par bonheur l'accident a été aperçu du port et les secours s'organisent très rapidement, permettant de recueillir 13 personnes saines et sauves sur les 14 qui occupaient le navire.

.19 décembre

La vedette de plaisance " ALVA " partie de TAHITI le 18 décembre en pêche au NW de MOOREA n'est pas rentrée comme prévu à son port. Il y a 5 personnes à bord. Un Cabin Cruiser privé appareille le 19 à 08H15 afin d'entreprendre des recherches. Par ailleurs un Neptune décolle de FAAA et débute les recherches par le sud où il repère rapidement la vedette à la dérive à quelques 23 milles nautiques plein sud de FAAA.

- RECHERCHES DE BATEAUX :

.02 décembre

Le ketch "AKAHI" allant de PAGO-PAGO à HONOLULU est en retard sur l'horaire prévu. Le RCC de HONOLULU demande au CCS de TAHITI s'il peut fournir des renseignements concernant ce bateau = réponse négative.

.14 décembre

Parti de PAGO-PAGO le 02 novembre direct pour HILO (HAWAI) le S/V "PINNOCHIO" aurait dû y arriver le 05 décembre. Le RCC de HONOLULU s'inquiète et demande confirmation de la date de départ et les nouvelles éventuelles. Réponse négative du CCS de TAHITI qui est avisé le même jour par HONOLULU que le bateau a été retrouvé.

./...

- ASSISTANCE MEDICALE :

.05 octobre

Le navire néo-zélandais "WAITANGI" navigant au nord des TUAMOTU, en route pour la NOUVELLE-ZELANDE fait savoir qu'un membre de son équipage souffre d'une crise d'appendicite aiguë. Le contact est établi entre le bateau et le CCR de TAHITI qui transmet les instructions d'un médecin de PAPEETE. Le navire estime son arrivée à PAPEETE le 06 octobre à 15H30 locales et toutes les dispositions sont prises pour accueillir et opérer rapidement le malade.

.11 décembre

Le navire français "ROUSSEAU" signale qu'un membre de son équipage est atteint vraisemblablement de l'infection de KIDNEY. Le 11 décembre à 08H00 locales le navire se trouve par 126 degrés Ouest et 16 degrés Sud et compte arriver à MURUROA, son escale normale, le 13 décembre à 10 heures. Les autorités de MURUROA sont avisées par le CCS de TAHITI.

- EXERCICES SAR :

.31 octobre

Deux exercices SAR (SAREX) sont programmés ce jour l'un le matin et l'autre l'après-midi. Tous deux ont pour thème des recherches électroniques à l'aide d'un VHF - DF et par la méthode des équisignaux, suivies de largage de chaînes de secours. Ils se sont déroulés au Sud de TETIAROA et au Nord de MOOREA.

- PHASES D'URGENCE :

Le CSS a traité 6 phases d'urgence :

- 1 INCERFA (phase d'incertitude) émanant de NANDI (FIDJI)
- 1 " " " " de HONOLULU (HAWAI)
- 4 ALERFA (phase d'alerte) émanant de NANDI (FIDJI).

./...

3.3.2.- SUR LES AERODROMES

- /LISTE DES AERODROMES DE POLYNESIE FRANCAISE au 31/12/79/

STATUT	ARCHIPEL	USAGE	Date mise en service (Ouv. CAP.)	EXPLOITANT	Contrôle aérodrome	Longueur de piste (M)
AERODROMES D'ETAT						
BORA-BORA/Motu-Mute	Société (ISLV)	Ouvert à la C.A.P.	Depuis 1958	DSAC	X	1 500
RAIATEA/Uturoa	" "	"	08/02/64	"	X	1 400
RANGIROA	Tuamotu	"	27/08/67	"	X	2 100
TAHITI-FAAA	Société (IDV)	"	21/07/67	"	X	3 416
AERODROMES TERRITORIAUX						
KAUKURA	Tuamotu	"	12/09/78	"	-	700
APATAKI	"	"	06/12/77	"	-	840
ANAA	"	"	28/12/76	"	X	1 500
ARUTUA	"	Usage restreint	11/02/73	"	-	680
ATUONA/HIVA-OA	Marquises	" "	29/01/73	"	X	1 125
FANGATAU	Tuamotu	C.A.P.	18/10/78	"	-	900
HUAHINE/Fare	Société (ISLV)	"	30/03/71	"	X	1.500
MAKEMO	Tuamotu	"	23/08/76	"	X	1 500
MANIHI	"	"	15/09/69	"	-	1 200
MAUPITI	Société (ISLV)	"	10/07/72	"	-	815
MOOREA/Temae	Société (IDV)	"	06/10/67	"	X	880
NAPUKA	Tuamotu	"	16/05/77	"	-	1 250
NUKU-HIVA (Terre Déserte)	Marquises	"	14/12/79	"	X	1 700
PUKA-PUKA	Tuamotu	"	19/03/79	"	-	900
PUKARUA	"	"	19/03/79	"	-	900
RURUTU	Australes	"	07/04/76	"	X	1 500
REAO	Tuamotu	"	30/01/79	"	-	900
TAKAPOTO	"	"	29/08/73	"	-	900
TATAKOTO	"	"	30/01/79	"	-	900
TIKEHAU	"	"	29/06/77	"	-	1 250
TOTEGEGIE	Gambier	"	03/10/79	"	X	1 250
TUBUAI/Mataura	Australes	"	27/06/72	"	X	1 500
UA-HUKA	Marquises	Usage restreint	29/01/73		X	775
UA-POU	"	" "	25/11/76	"	-	833
FAKARAVA	Tuamotu	C.A.P.	13/11/78	"	-	900
AERODROMES PRIVES				Sté PERLES		
ARATIKA	Tuamotu	Usage restreint	21/05/75	ARATIKA	-	800
HIKUERU	"	" "	19/03/76	Sté POL.PERLES	-	800
MARUTEA/SUD	"	" "	04/0975	" " "	-	1 200
MATAIVA	"	" "	01/09/76	Commune	-	1 000
TETIAROA	Société (IDV)	" "	31/07/73	M. BRANDO	-	660
TUPAI	Société (ISLV)	Privé	-	Sté TUPAI	-	790
AERODROMES MILITAIRES						
FANGATAUFA	Tuamotu	Militaire	-	Armées	-	2 000
HAO	"	"	-	"	X	3 450
MORUROA	"	"	-	"	X	2 400

./...

- / AIDES RADIOELECTRIQUES A LA NAVIGATION / -

AIDES RADIO CIVILES (au 31/12/79)

STATION	Indicatif	FREQUENCE	Puissance	Portée notifiée	HORAIRE	UTILISATION
ANAA	AA	332,5 KHZ	25 W	25 NM	HS et O/R	L
ATUONA	HV	383 KHZ	100 W	80 "	O/R	NDB
BORA-BORA	BB	384 KHZ	25 W	20 "	H.24	L
HUAHINE	HH	345 MHZ	25 W	20 "	H.24	L
MAKEMO	MK	383 KHZ	25 W	20 "	H.24	L
MANIHI	MH	284,5 KHZ	100 W	120 "	LS/CS	NDB
NAPUKA	NP	376 KHZ	200 W	250 "	H.24	NDB
RAIATEA	RU	372 KHZ	50 W	50 "	H.24	L
RANGIROA	OA	358 KHZ	25 W	20 "	LS/CS	L
RANGIROA	RAN	112,3 MHZ	50 W	50 "	H.24	VOR
RURUTU	RT	282,5 KHZ	100 W	100 "	O/R	NDB
TAHITI	FXI	393 KHZ	400 W	250 "	H.24	NDB
TAHITI	PW	337 KHZ	25 W	20 "	H.24	L
TAHITI	TS	377,5 KHZ	25 W	20 "	H.24	L
TAHITI	TAF	112,1 MHZ	200 W	200 "	H.24	VOR
TAHITI		Channel 58 X		200 "	H.24	DME
TAKAPOTO	TP	389 KHZ	100 W	100 "	O/R	NDB
TOTEGEGIE	MG	341 KHZ	100 W	100 "	O/R	L
TUBUAI	TB	347 KHZ	100 W	150 "	O/R	NDB
UA-HUKA	UK	372 KHZ	400 W	200 "	O/R	NDB
UA-POU	PO	325,5 KHZ	25 W	20 "	H.24	L

AIDES RADIO MILITAIRES (au 31/12/79)

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

AIDES RADIO ETRANGERES (au 31/12/79)

AITUTAKI	AI	320 KHZ		250 NM	O/R	NDB
RAROTONGA	RG	352 KHZ		250 NM	H.24 ACC/NAND	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 (1979)

TRAFIC INTERIEUR								
COMPAGNIES	VOLS	PAX	SIEGES OFFERTS	CMR	FRET	POSTE	% VARIATION 78	
AP	A :	8 618	158 501	232 199	68.3	301 394	12 773	PAX + 10.6
	D :	8 619	149 757	232 392	64.4	424 042	44 634	FRE + 13.0
	T :	17 237	308 258	464 591	66.4	725 436	57 407	POS - 11.6
AT	A :	11 106	92 372	130 484	70.8	0	0	PAX + 14.9
	D :	11 104	80 183	130 563	61.4			
	T :	22 210	172 555	261 047	66.1			
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A :	19 724	250 873	362 683	69.2	301 394	12 773	PAX + 12.1
	D :	19723	229 940	362 955	63.4	424 042	44 634	FRE + 13.0
	T :	39 447	480 813	725 638	66.3	725 436	57 407	POS - 11.6

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL (1979)

	CHARTERS		TRAFIC REGULIER							
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	TRA	S.O.	CMR	FRET en KG	POSTE en KG	% VAR. 1978
A	59	8758	819	118859	24905	207145	69.4	4245135	375570	PAX + 5.1
D	59	8829	818	119428	24755	207434	69.5	400205	137671	FRE - 11.2
TTL	118	17587	1637	238287	49660	414579	69.5	4645340	513241	POS + 20.2

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

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

	CHARTERS		TRAFIC REGULIER							
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	TRA	S.O.	CMR	FRET en KG	POSTE en KG	% VAR. 1978
A	59	8758	20543	369732	24905	569828	69.3	4546529	388343	PAX + 9.7
D	59	8829	20541	349368	24755	570389	65.6	824247	182305	FRET - 8.5
TTL	118	17587	41084	719100	49660	1140217	67.4	5370776	570648	POS + 16.0

./..

TRAFIC DE L'AERODROME :

MOIS	MOUVEMENTS COMMERCIAUX	dont (IFR)	MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX	dont (IFR)
OCTOBRE	3 493	884	3 761	221
NOVEMBRE	3 013	805	4 111	183
DECEMBRE	2 864	804	3 935	218
- TOTAUX	9 370	2 493	11 807	622

- TOTAL TOUT TRAFIC : 21 177
- TOTAL TRAFIC IFR : 3 115

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

MOIS	AERONEFS ETRANGERS		J E T S	+ de 20 TONNES
OCTOBRE	108		167	697
NOVEMBRE	80		126	618
DECEMBRE	78		126	688
- TOTAUX	266		419	2 003

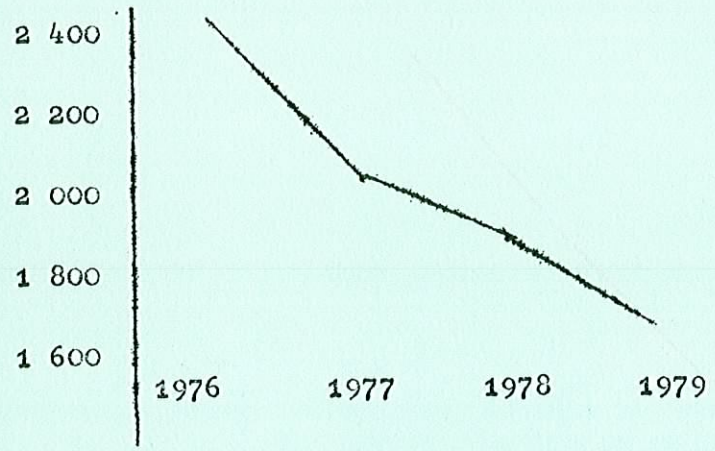
MOUVEMENTS DES AERONEFS (TFC non commerciaux)

MOIS	AERO-CLUB de TAHITI	CERCLE AERONAUTIQUE	AERO-CLUB UTA	PRIVES	AUTRES MOUVEMENTS	TOTAL
OCTOBRE	1 174	1 012	566	201	808	3 761
NOVEMBRE	1 442	650	1 298	153	568	4 111
DECEMBRE	1 202	534	1 434	287	478	3 935
- TOTAUX	3 818	2 196	3 298	641	1 854	11 807

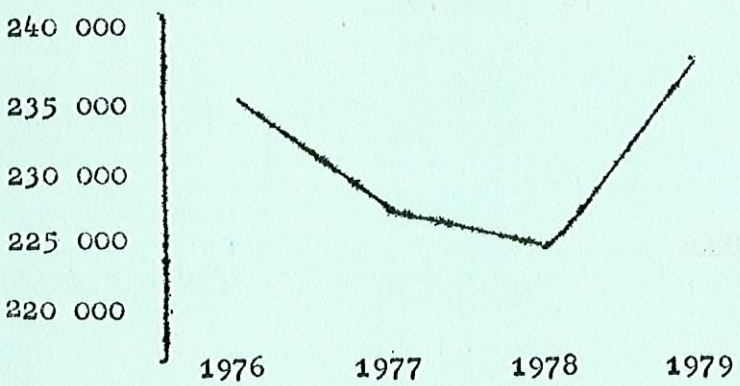
./...

Trafic commercial international régulier sur l'aéroport de FAAA

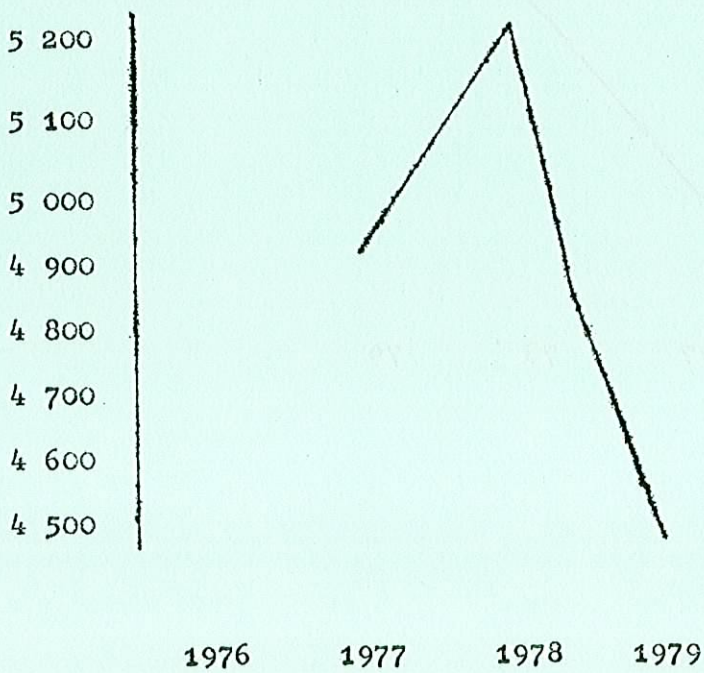
Mouvements



Passagers



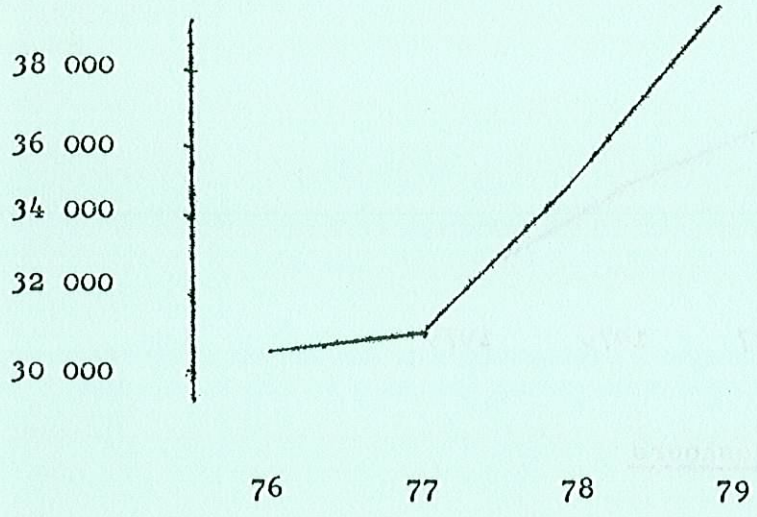
Fret (tonnes)



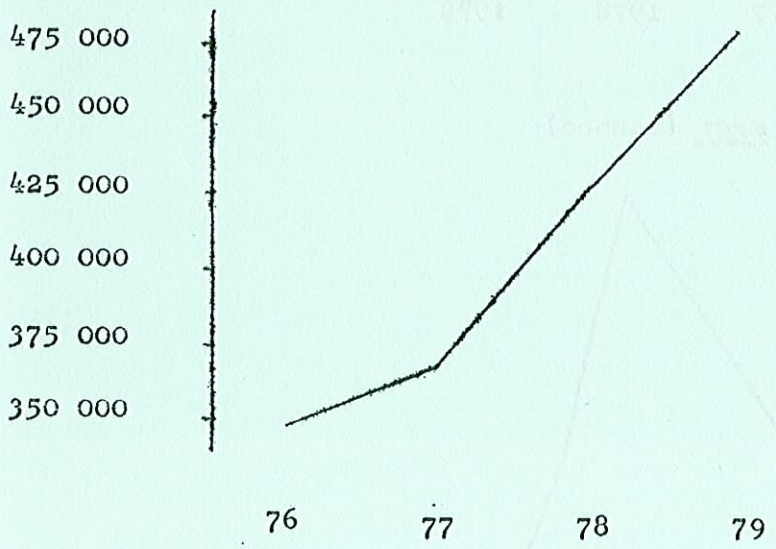
Trafic commercial des compagnies locales à TAHITI-FAAA

AIR POLYNESIE + AIR TAHITI

Mouvements



Passagers



RELEVE TRIMESTRIEL DES MOUVEMENTS D'APPAREILS DES AERO-CLUBS A TAHITI

(4ème trimestre 1979)

	AERO-CLUB DE TAHITI		AERO-CLUB UTA		CERCLE AERONAUTIQUE de TAHITI	
OCTOBRE	F OCYK	574H	F OCKA	464	F OCTB	274
	F ODHT	574	F OCAB	102	F ODFC	618
	F OCAB	26			F OCMV	62
					F OCPR	58
		1.174		566		1.012
NOVEMBRE	F ODHT	370	F OCKA	1.990	F OCTB	312
	F OCYK	1.072	F OCAB	208	F ODFC	258
					F OCMV	68
					F OCPR	12
		1.442		1.298		650
DECEMBRE	F ODHT	342	F OCKA	1.150	F OCTB	66
	F OCYK	860	F OCAB	284	F ODFC	356
					F OCMV	52
					F OCPR	60
		1.202		1.434		534

./...

LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

(Période du 01/10/79 au 31/12/79)

PROFESSIONNEL :	
- Pilote de ligne (PL)	05
- Pilote professionnel 1ère classe (PP1)	13
- " " (PP)	11
- Qualification IFR	08
- Certification secours sauvetages (CSS)	00
- Mécanicien navigant (MN)	00
- TOTAL ..	37
NON PROFESSIONNEL :	32

EFFECTIFS P.N. BASES EN POLYNESIE FRANCAISE

au 31/12/79

PROFESSIONNEL :	
- P.L	1
- P.P.1	16
- P.P.	26 + 1 privé
- C.S.S.	84
- TOTAL	128
CORPS TECHNIQUES	5
PRIVES	200

./...

MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES TELECOMMUNICATIONS (BCT)

(4ème trimestre 1979)

- R E C E P T I O N -				- E M I S S I O N -			
RESEAU INTERNATIONAL: Résultats mensuels		RESEAU LOCAL :Résultats trimestriels:		RESEAU INTERNATIONAL: Résultats mensuels		RESEAU LOCAL :Résultats trimestriels	
OCTOBRE	23 230	SNA	-	OCTOBRE	6 571	SNA	1 011
NOVEMBRE	22 910	TWR	1 287	NOVEMBRE	6 703	TWR	5 189
DECEMBRE	23 500	CCR	1 911	DECEMBRE	6 776	CCR	10 314
		CEP	4 565			CEP	2 959
		DAC	98			DAC	343
		SITA	-			SITA	75
		BLU	1 511			BLU	1 837
		MTO	9 069				
	69 640		18 441		20 050		21 728
TOTAL RECEPTIONS		88 081		TOTAL EMISSIONS		41 778	
MOYENNE QUOTIDIENNE		957		MOYENNE QUOTIDIENNE		454	

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)

(4ème trimestre 1979)

- NOTAM RECUS (Classe I - Série A)-			- NOTAM EMIS (Classe I) -		
Provenance :	AUSTRALIE	360			
	CANADA	792			
	CHILI	235			
	EQUATEUR	138			
	HAWAI	480	Série A	:	8
	JAPON	840			
	MEXIQUE	6	Série C	:	27
	FIDJI	138			
	NOUVELLE-ZELANDE	280			35
	PANAMA	200			
	PEROU	530			
	USA	502			
	VENEZUELA	81			
		4 582			

Protections aéronautiques fournies aux commandants de bord durant le 4ème trimestre 1979 = 241.

./...

PROTECTIONS METEO (Période du 01/10 au 31/12/79).

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

- REPARTITION DES PROTECTIONS SUIVANT DESTINATIONS :

LONGS COURRIERS	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAUX
POINTE A PITRE	2	1	1	4
LOS ANGELES	35	30	33	98
AUCKLAND	17	13	13	43
HONOLULU	11	3	2	16
PAGO-PAGO	4	1	1	6
RAROTONGA	9	7	6	22
NOUMEA	4	5	8	17
SANTIAGO	10	9	9	28
- T O T A U X	92	69	73	234

MOYENS COURRIERS	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAUX
CIVILS				
- ISLV/TUAMOTU du Nord	273	277	279	829
- MARQUISES	8	10	17	35
- AUSTRALES	13	13	14	40
- TOTEGEGIE	5	6	5	16
MILITAIRES				
- SITES	65	64	65	194
- T O T A U X	364	370	380	1.114

./...

- OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL SUIVANT DESTINATION -

(A I R E P)

VENANT DE ou ALLANT A :	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAUX
LOS ANGELES	350	300	330	980
AUCKLAND	68	52	52	172
HONOLULU	110	30	20	160
PAGO-PAGO	16	4	4	24
RAROTONGA	36	28	24	88
SANTIAGO	100	90	90	280
NOUMEA	16	20	32	68
- T O T A U X	696	524	552	1.772

- INTERVENTIONS DU SERVICE DE SECURITE INCENDIE (SSIS)

(Période du 01/10/79 au 31/12/79)

- Feux d'avions	0
- Feux extérieurs à l'aérodrome	2
- Alerte aéronefs en difficulté	6
- EVASAN	6
- Surveillance plein carburant avec ou sans passagers ...	190
- Interventions diverses	5
- Participation exercice SAR	1
- Surveillance mise en route et atterrissage	375
	585

./...

B - AERODROMES D'ETAT EXTERIEURS -

ANNEE 1979

AERODROMES	MOUVEMENTS			MOUVEMENTS COMMERCIAUX			
	COMMERCIAUX	NON commerciaux	TOTAL	Passagers	TRANSIT (2 fois)	FRET en KG	POSTE en KG
BORA-BORA	4 235	434	4 669	92 262	6 336	131 646	6 047
RAIATEA	4 188	1 555	5 743	69 776	35 292	145 969	11 117
RANGIROA	1 233	297	1 530	18 077	10 764	193 702	4 593

C - AERODROMES TERRITORIAUX ET TETIAROA ET MATAIVE (AERODROMES PRIVES

ANNEE 1979

AERODROMES	MOUVEMENTS			MOUVEMENTS COMMERCIAUX			
	COMMERCIAUX	NON commerciaux	TOTAL	Passagers	TRANSIT (2 fois)	FRET en KG	POSTE en KG
ATUONA	92	92	184	2 092	1 144	4 849	2 333
MAKEMO	233	nc	-	917	3 046	13 390	30
MANIHI	278	nc	-	5 124	0	8 897	264
MAUPITI	352	nc	-	4 193	0	31 025	1 161
TAKAPOTO	471	nc	-	855	3 590	8 239	267
TIKEHAU	224	nc	-	1 019	1 312	12 113	263
RURUTU	332	8	340	4 114	3 550	116 781	4 485
TUBUAI	256	26	282	5 548	20	47 814	7 004
MATAIVA	194	nc	-	1 343	386	27 006	74
TETIAROA	2 008	nc	-	6 832	0	nc	0
MOOREA	30 480	7 864	38 344	270 124	0	5 959	70
HUAHINE	3 158	678	3 836	45 489	53 290	93 437	4 646

./...

3.3.3.- ACTIVITES DIVERSES

A - / SECTION ADMINISTRATIVE / -

- VENTILATION DES EFFECTIFS AU 01er JANVIER 1980 -

I.- FONCTIONNAIRES ET ASSIMILES

C O R P S	S T A T U T			
	Expatriés	Résidents	CEAPF	TOTAL
CORPS DE LA NAVIGATION AERIENNE				
Ingénieur de l'Aviation Civile - IAC	02			02
Ingénieur d'Etudes et d'Exploitation - IEEAC	07 dont 2VAT	01		08
Officier Contrôleur de la Circ. Aér. - OCCA	13	18		31
Electronicien de la Sécurité Aérienne - ESA	11	01		12
Technicien de l'Aviation Civile - TAC	01	05	21	27
Pilote contrôleur (SFACT)	01			01
- TOTAUX	35	25	21	81
CORPS DE LA METEOROLOGIE				
Ingénieur de la Météorologie - IM	01			01
Ingénieur des Travaux de la Météo. - ITM	12			12
Technicien de la Météorologie - TM	11		29	40
Aide-Technicien de la Météo. - AITM			14 dont 4 VAT	14
Agent Contractuel (48.1018) AC/2	01			01
- TOTAUX	25		43	68
CORPS DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ETAT				
Ingénieur Travaux Publics de l'Etat - ITPE	06			06
Assistant Technique des T.P.E - ATTPE	03			03
Agent Contractuel (48.1018) AC	03			03
- TOTAUX	12			12
PERSONNELS COMMUNS				
Corps administratif supérieur CAS	01			01
Secrétaire administratif S.A.	01			01
Agents et commis		04	04	08
Agents de bureau		04		04
Techniciens d'Encadrement - TESHAC	06			06
- TOTAUX	08	08	04	20
- TOTAUX GENERAUX	80	33	68	181

- REPARTITION GEOGRAPHIQUE DU PERSONNEL AU 1er JANVIER 1980 -

LIEUX D'ACTIVITES	DIR/ADM	S.N.A	METEO	INFRA	TOTAL
FAAA	17	110	76	60	263
RAIATEA		06			06
BORA-BORA		06	04		10
MOOREA		04			04
HUAHINE		04			04
MOPELIA			03		03
ATUONA		01	07		08
UA-HUKA		01		01	02
NUKU-HIVA		02			02
RAPA			07		07
RURUTU		01		01	02
TUBUAI			04	01	05
RANGIROA		05	02		07
TAKAROA			03		03
PUKA-PUKA			02		02
MANIHI		01			01
HEREHERETUE			03		03
en stage en Métropole		01	02		03
- TOTAUX	17	142	113	63	335

II.- AGENTS CONTRACTUELS CONVENTION COLLECTIVE

CATEGORIE	S.N.A.	METEO	INFRA	ADM	TOTAUX
2è	03	01	05	01	10
3è	18	23	01	01	43
4è	13	06	12	04	35
5è	19	14	30	03	66
- TOTAL	53*	44	48	09	154

* non compris 22 pompiers du SSIS rémunérés sur Budget SETIL -

./.

Les avis de concours et d'examen suivants ont été diffusés par la Section Administrative au cours du 4ème trimestre 1979 et en janvier 1980.

AVIS DE CONCOURS POUR 1980

Il est porté à la connaissance du Public que les concours ci-après seront organisés en 1980 par l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile :

Niveau Etudes	Corps de recrutement	Places offertes (1)	Dates Concours	Inscription
Maitrise	Ingénieur Aviation Civile	2	4 et 5 juin	du 01er au 31 mars
MATH SPE	Ingénieur d'Etudes et d'Exploitation de l'Aviation Civile	12	20-21-22 mai	du 01er février au 01er mars
MATH SUP	Elève Pilote de ligne	50	5 et 6 mai	du 01er février au 01er mars
BTS ou DUT Electronique	Electronicien de la Sécurité Aérienne	21	23 et 24 septembre	du 01er au 15 juillet
Terminale F2 Electronique	Electronicien de la Sécurité Aérienne	28	27 et 28 mai	du 01er février au 01er mars
Terminale C et D	Officier contrôleur de la Circulation Aérienne	70	08 et 09 mai	du 01er février au 01er mars
TERMINALE	Technicien de l'Aviation Civile	40	13 et 14 mai	du 01er février au 01er mars

(1) à titre indicatif le nombre de places sera fixé ultérieurement par arrêté ministériel.

Les dossiers d'inscription et les notices de renseignements relatives à ces concours peuvent être obtenus auprès de la Section Administrative de la Direction du Service de l'Aviation Civile, Aéroport de FAAA - BP n° 6 404 - Téléphone : 2 82 00 Postes : 33 - 34 - 36.

./.

AVIS DE CONCOURS

Il est porté à la connaissance des personnels que le Ministère des Transports Aviation Civile et Météorologie - va procéder en 1980 aux recrutements de 9 techniciens d'Encadrement des Services du Matériel de l'Aviation Civile dont :

5 par concours externe
4 " " professionnel
1 nomination sur titre
3 au titre des emplois réservés

Les concours auront lieu les 17 et 18 avril 1980.
La date de clôture des inscriptions à ces concours est fixée au 10 mars 1980 à PARIS.

Les conditions de participation à ces concours le programme des épreuves ainsi que les fiches d'inscription peuvent être demandés à la Section Administrative.

- o - o -

AVIS D'EXAMEN PROFESSIONNEL

Il est porté à la connaissance des personnels que la DGAC va procéder aux recrutements ci-après en 1980 :

30 OCCA par examen professionnel interne

Cet examen aura lieu :

- les 29 et 30 avril 1980

La date de clôture des inscriptions est fixée au 14 mars 1980 à PARIS.

Les conditions de participation à cet examen le programme des épreuves et les fiches d'inscription peuvent être demandés à la Section Administrative.

./.

AVIS DE CONCOURS POUR 1980

Il est porté à la connaissance du public que les concours ci-après seront organisés en 1980 par la Direction de la Météorologie à PARIS.

Niveau d'études	Corps de recrutement	Places offertes	Dates concours	Inscription
Math. Spé. M et P ou Technologie et Math. spé. TA	- élèves ingénieurs des travaux de la Météorologie.	9	20-21 et 22 mai 1980	clôture le 24 mars 1980
BAC C et D ou F	- techniciens de la Météorologie.	46	15 et 16 avril 1980	clôture le 25 février 1980

Les dossiers d'inscription et les informations relatives à ces concours peuvent être obtenus directement à la Direction de la Météorologie - 77, Rue de Sèvres 92 106 Boulogne Billancourt CEDEX - ou auprès de la DSAC Polynésie - Section Administrative - Aéroport FAAA BP 6 404 - Tél. 2 82 00 Poste 33 - 34 - 36.

Il est précisé qu'un centre d'examen pourra être ouvert à TAHITI pour les épreuves écrites si des candidatures se manifestent.

-o-o-o-o-o-

AVIS DE CONCOURS

Il est porté à la connaissance des personnels que la DGAC va procéder aux recrutements ci-après en 1980 :

70 OCCA par concours professionnel interne
32 TAC " " " "

Ces concours auront lieu :

- les 17 et 18 avril 1980 pour les OCCA
- les 15 et 16 avril 1980 pour les TAC

La date de clôture des inscriptions est fixée au 03 mars 1980 à PARIS.

Les conditions de participation à ces concours le programme des épreuves et les fiches d'inscription peuvent être demandées à la Section Administrative.

./.

B - SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE -

TAHITI-FAAA

- Etudes :

.Déplacement du dépôt de carburant.

.Assainissement de FAAA.

.Implantation d'un nouveau bâtiment SSIS en zone Nord de l'aérodrome.

.Réaménagement des installations électriques de l'aéroport.

.Climatisation du Centre METEO : les matériels sont en commande. L'installation sera réalisée début 1980.

- Travaux :

.Terrassements généraux, route d'accès et plateformes pour logements gendarmerie.

.Salle d'embarquement : travaux de fondations.

.Fin des travaux d'installation du radar METEO.

.Début des travaux de réfection du balisage lumineux.

RANGIROA

- Etudes :

.Concession d'un bar.

- Travaux :

.Aérogare : les travaux sont terminés.

.Abri de gonflement : travaux en cours.

RAIATEA

- Etudes :

.Avant projet de plan de masse.

- Travaux :

.Construction d'un logement : travaux réceptionnés le 29 octobre 1979.

BORA-BORA

- Etudes :

.Bloc technique : levé topographique effectué et l'étude des bâtiments est poursuivie.

.Construction du logement n° 1 : l'APS est achevé. L'étude du bâtiment est en cours.

.Construction du logement n° 2 : l'APS a été transmise au SBA.

./.

INSTALLATION HORS AERODROMES

- Etudes :

.Station météo de TOTEGEGIE : marché de travaux passé avec l'Entreprise FIUMARELLA.

- Travaux :

.Station météo de TOTEGEGIE : début de la construction des bâtiments de la zone technique : installation du chantier et implantation des bâtiments.

AERODROMES TERRITORIAUX

- Etudes :

.MOOREA : nouvel avant projet de la SETIL. Projet d'exécution en cours.

.AHE : le dossier technique concernant la construction de l'aérodrome est terminé.

.RAIVAVAE : le dossier technique concernant la construction de l'aérodrome est terminé.

.NUKUTAVAKE : projet de construction d'un aérodrome de catégorie D. APS en cours de rédaction.

.NIAU : projet de construction d'un aérodrome de catégorie D.

.TOTEGEGIE : les plans parcellaires de l'aérodrome ont été dressés.

.FAKARAVA : un projet d'amélioration de la plateforme. Le marché a été confié à l'Entreprise INTEROUTE ; les travaux ont commencé le 03 décembre 1979.

.RAPA : une mission de recherche de site pour un ADACPORT a été effectuée.

- Travaux :

.NUKU-HIVA/TERRE DESERTE : travaux préparatoires terminés. La mise en place des ouvrages ARMCO est terminée. Les travaux de mise en oeuvre des chaussées ont été réceptionnés. L'aérogare est réalisée à 100 %, le bloc technique à 95 % et les logements à 100 %. La construction du bâtiment M.G. est réalisée à 95 %.

Mise en place des installations techniques terminée.
Le Service de l'Equipement a achevé la première tranche de construction d'un appontement en baie de HAAHOPU.

./.

.MOOREA : les travaux préliminaires ont été réalisés en régie directe et sont terminés. Les travaux à l'entreprise ont commencé le 31 octobre 1979 : emprise du remblai mise hors d'eau sur 80 % de la surface.

GROSSES REPARATIONS

.ANAA : réfection partielle du revêtement sur les 360 premiers mètres de la piste et diverses reprises. Travaux en cours.

.FAKARAVA : réfection totale de l'aérodrome, remise en état de la chaussée et revêtement. Les travaux ont commencé le 03 décembre 1979.

./.

C - SERVICE DE LA METEOROLOGIE -

RESUME MENSUEL DU TEMPS

- OCTOBRE :

Précipitations très inégales et surtout faible ensoleillement.

o
oo oo

Les précipitations sont déficitaires dans des proportions allant de 20 à 50 % de TAHITI à RAPA en passant par HEREHERETUE, de 65 à 85 % sur la frange extrême Est des TUAMOTU et les GAMBIER. Elles sont excédentaires ailleurs. L'écart positif est important aux ILES-SOUS-LE-VENT et sur le Nord-Ouest des TUAMOTU (30 à 60 %) ; il l'est davantage de HAO à MORUROA mais uniquement grâce aux pluies exceptionnelles du 19 = 129 mm à HAO et 132 mm à MORUROA (record absolu en 24 heures depuis le début des observations en 1971). Par contre la quantité recueillie à TOTEGEGIE, 23 mm, est la plus faible pour un mois d'octobre depuis le début des observations en 1969. En ce qui concerne plus précisément TAHITI, les précipitations ne sont déficitaires que sur la côte Nord-Ouest de l'île, de PAPEETE à PAEA.

La durée d'insolation est inférieure à la moyenne, sur l'ensemble du Territoire. S'il est faible aux MARQUISES, sur l'extrême Nord-Est et extrême Sud des TUAMOTU et les GAMBIER, le déficit est très marqué ailleurs et atteint 50 à 55 heures sur les ILES-SOUS-LE-VENT , l'Ouest des TUAMOTU et RAPA.

Fait paradoxal, on relève dans plusieurs stations, à la fois un déficit d'insolation et un déficit des précipitations, notamment à RAPA et HEREHERETUE.

Sauf sur les MARQUISES et le Nord-Est des TUAMOTU où l'écart est légèrement positif, les températures sont inférieures aux moyennes de 0,1 à 0,7°C.

./...

- NOVEMBRE :

Mois très pluvieux de la Société aux GAMBIER, souvent sec et ensoleillé ailleurs.

° ° °

Les températures moyennes sont supérieures à la normale sur la moitié Nord du Territoire (+ 1,5°C à PUKA-PUKA, + 1,2° à REAO). Elles sont inférieures, et du même écart, sur la moitié Sud. Ce contraste thermique renforcé est sans doute à l'origine de la forte activité de la zone frontale des alizés suivant un axe Société - GAMBIER.

Cette activité se traduit par un déficit remarquable de l'insolation (- 74 heures à HEREHERETUE), ainsi qu'une forte pluviosité, tant par le nombre de journées avec précipitations (24 jours à BORA-BORA) que par leur quantité (+ 123 % à MORUROA).

Le Sud de l'île de TAHITI voit tous ses records de hauteur d'eau de novembre battus, et très souvent des records mensuels établis : 1 337 mm à TARAVAO, dont 1 mètre dans la dernière semaine, soit plus de 4 fois la hauteur mensuelle normale. A MOOREA, les hauteurs enregistrées sur la côte ont une valeur double de la normale.

Ailleurs, novembre 1979 aura été un mois peu pluvieux. Le déficit atteint 45 % sur le Nord-Est des TUAMOTU, 36 % aux MARQUISES et 60 % à RAPA. Corrélativement l'ensoleillement dépasse notablement la moyenne sur le Nord du Territoire. TUBUAI fait exception à ce déficit pluviométrique mais ceci en raison des pluies tombées le 7, journée où l'on recueille la moitié de la hauteur mensuelle.

D'autre part la durée d'insolation est anormalement faible à TUBUAI (- 20 %) et à HEREHERETUE (- 35 %), dans un courant fréquent d'WNW, tandis que l'Est des TUAMOTU et les îles MARQUISES ont connu un ensoleillement nettement supérieur à la normale.

./...

- DECEMBRE :

Pluies abondantes sauf aux AUSTRALES et TUAMOTU de l'Est.

° ° °

Les températures sont supérieures à la normale sur le Nord-Est de la Polynésie (+ 1,2°C aux TUAMOTU de l'Est) et nettement inférieures ailleurs, surtout aux AUSTRALES et à RAPA où l'écart atteint respectivement - 1,3°C et - 1,4°C, temoignage de la vigueur des advections froides.

La pluviométrie est largement excédentaire sauf aux AUSTRALES (- 25 %) et sur le Nord-Est des TUAMOTU (- 40 %).

Aux îles MARQUISES, COOK du Nord, Société, TUAMOTU du Centre, on a souvent enregistré des précipitations plus de deux fois supérieures à la normale. A TAHITI et MOOREA, la hauteur d'eau mensuelle dépasse 1 mètre en de nombreux endroits.

Des pluies remarquables par leur intensité ont été observées :

à FAAA	le 26 :	105 mm
	le 27 :	121 mm
à MOPELIA	le 06 :	128 mm
à HEREHERETUE	le 23 :	110 mm
à MORUROA	le 22 :	65 mm, valeur record depuis 1971 pour un mois de décembre.

Le nombre de jours de pluie est anormalement élevé - 24 à 25 jours - et corrélativement l'insolation est faible - 60 à 90 heures de moins qu'à l'accoutumée.

Il faut noter des coups de vent le 15 à RAPA - vent de 80 km/h.

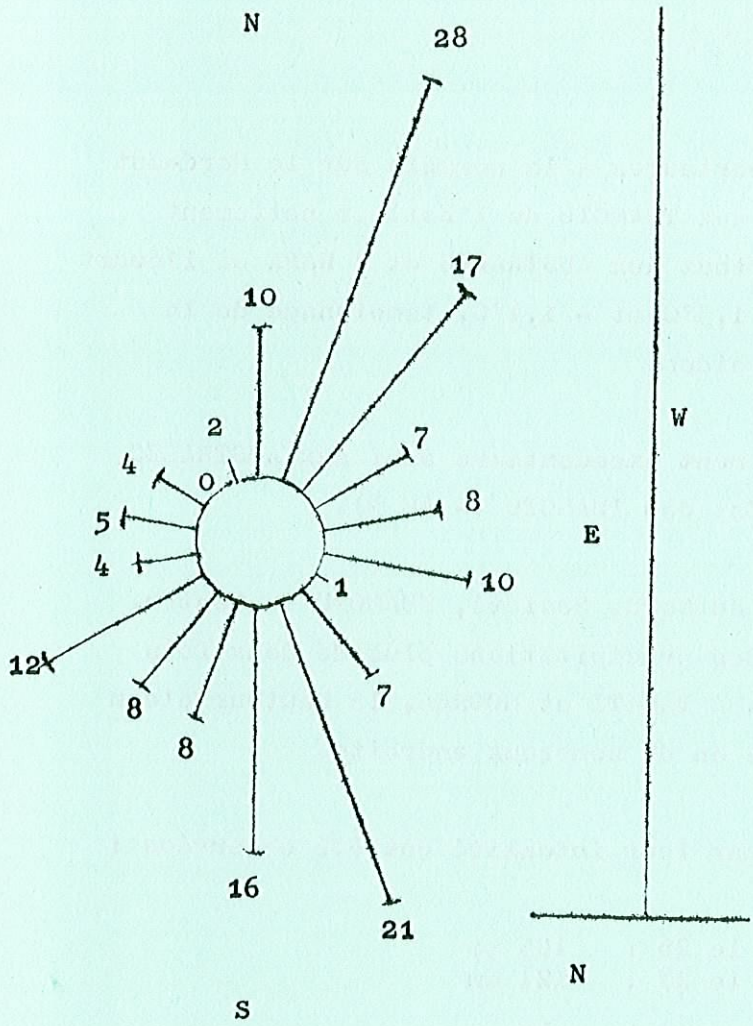
---°§°---

./...

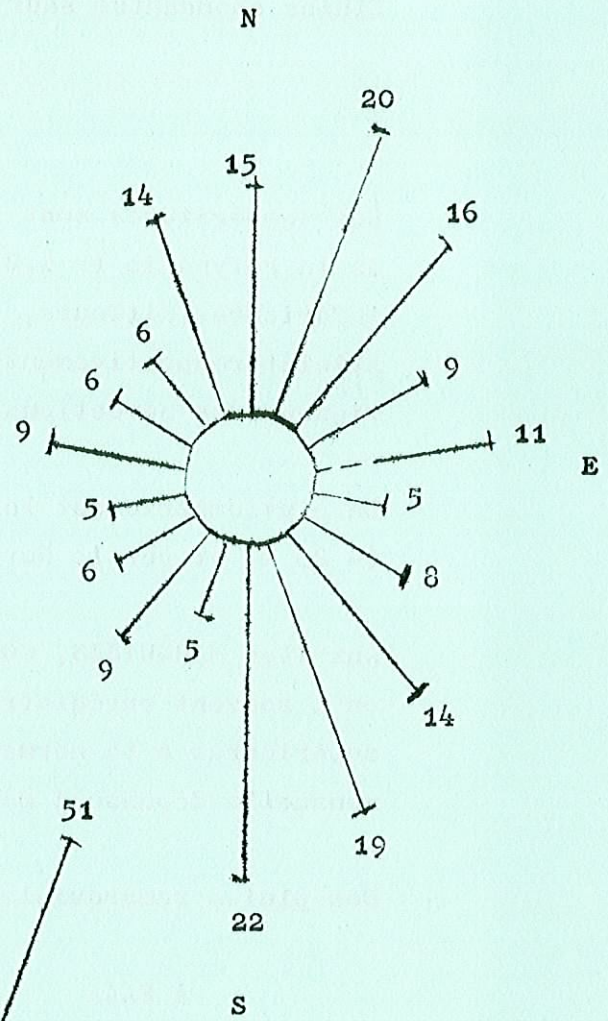
Répartition des vents au sol à la station de TAHITI-FAAA

(observations utilisées : trihoraires quotidiennes)

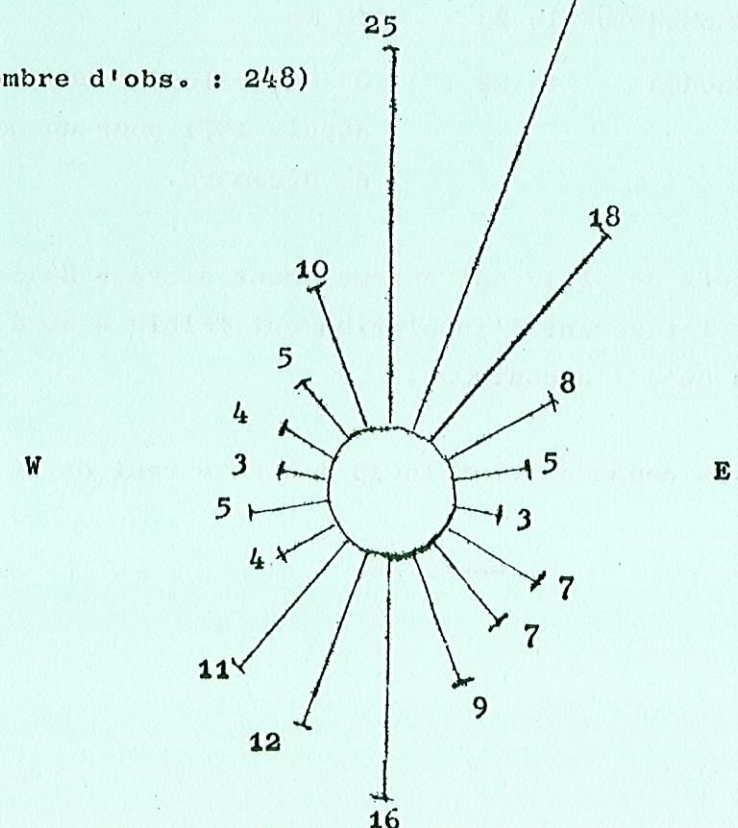
Octobre (nombre d'obs. : 248)



Novembre (nombre d'obs. : 240)



Décembre (nombre d'obs. : 248)



Station : TAHITI-FAAA

Nuages bas

Nombre de cas où la base des nuages dont la nébulosité est à 4/8 a été comprise entre les limites ci-après

(Observations utilisées : horaires quotidiennes)

Base des nuages \ Mois	Octobre	Novembre	Décembre
0 à 49 m	0	0	0
50 à 99 m	0	0	0
100 à 149 m	0	0	0
150 à 199 m	0	0	0
200 à 249 m	0	0	0
250 à 299 m	2	0	0
300 à 449 m	2	16	40
450 à 600 m	13	45	67
OBS. Hors critères ci-dessus	727	659	636
- TOTAL	744	720	744

./.

UN CAS DE BROUILLARD A MORUROA

De mémoire de marin et de météorologiste, on n'avait pas vu de brouillard dans les eaux Polynésiennes. C'est un phénomène rarissime et le cas que nous relatons ici est sans doute une fantaisie de la nature digne d'être notée.

Dans la nuit du 08 au 09 novembre 1979, des bancs de brouillards minces ont été observés dans le lagon de MORUROA, au large de l'atoll, et même aux GAMBIER. Dans la deuxième moitié de la nuit, la visibilité s'est affaiblie à moins de 100 mètres, le ciel restant visible.

On peut faire deux remarques :

1°/ le brouillard a été observé par des marins, au vent de l'atoll, loin au large.

Le phénomène est donc synoptique et n'est pas lié à des effets de lagon.

2°/ Le brouillard s'est dissipé au lever du jour évoluant en fracto-stratus.

Le rayonnement nocturne joue donc un rôle déterminant dans le processus de formation.

On peut se demander quels sont les facteurs dont la conjonction a pu conduire à la formation du brouillard et pourquoi cette situation ne se rencontre pas plus souvent.

- Masse d'air fortement tropicalisée. Ø'W 24 proche de la saturation mais stable.
- Fort rayonnement dû à une faible nébulosité.
- Vent faible dans les basses couches, inférieur à 1,5 m/s en surface.
- Advection de l'air chaud vers des eaux légèrement plus froides.

La veille, les conditions étaient à peu près identiques, sauf le vent en surface dont la vitesse est restée supérieure à 6 m/s, assurant aussi un brassage suffisant.

Un dossier complet sur ce phénomène est disponible à la Direction du Service de la Météorologie - BP 6 005 - FAAA-AEROPORT.

./...

D - SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE -

EXPLOITATION

- TECHNIQUE :

  - Contrôle en vol des installations radioélectriques (VOR et ILS) de TAHITI et RANGIROA par l'avion de calibration néo-zélandais.

  - Réaménagement des installations gonio et réglages à RAIATEA.

  - Installation d'une radiobalise et d'une éolienne à TOTEGEGIE avec l'entreprise NORELEC.

  - Etude pour l'installation d'une centrale électrique à Terre Déserte.

  - Vérification des réglages du VOR de HUAHINE.

  - Installation des équipements techniques de Terre Déserte (vigie, radiobalise, centrale électrique).

  - Etude des travaux de réaménagement des installations électriques de TAHITI-FAAA.

- Etude pour installation d'une radiobalise à MOOREA.

  - Etude pour le réaménagement de l'installation de la radiobalise de NAPUKA.

  - Contrôle en vol de l'équipement d'un TWIN-OTTER d'une compagnie locale.

  - Poursuite des travaux d'installation du balisage série à FAAA.

  - Contrôle et remise en état, en liaison avec CGEE, des automatismes de la centrale électrique et des postes HT à FAAA.

  - Remise à jour du répartiteur téléphonique salle technique/TWR.

  - Mise en place de nouveaux convertisseurs au localizer.

- FORMATION AERONAUTIQUE :

Au cours du 4ème trimestre 1979, la Division des Transports Aériens a délivré 27 titres de pilotes non professionnels :

- cartes de stagiaires	21
- licences élémentaires	1
- brevets de pilotes privés	5

Et au cours de l'année 1979 :

- cartes de stagiaires	79
- licences élémentaires	10
- brevets de pilotes privés	17

./...

- CIRCULATION AERIENNE :

- Délivrance de qualification de contrôleur d'aérodrome, agent Bureau de piste/BIA à un TAC de TAHITI-FAAA.

- Consignes concernant les horaires des aérodromes extérieurs.

- Etude de procédures d'approche aux instruments pour Terre Déserte.

- Installation d'une radiobalise à TOTEGEGIE.

- Mise en service opérationnel du VOR de HUAHINE et du gonio de RAIATEA.

- Etude de trouée opérationnelle à Terre Déserte.

- Etude du dossier d'implantation d'une radiobalise à MOOREA.

- Etude préparatoire des manuels d'exploitation de MANIHI et Terre Déserte.

- Etude de consignes SAR pour les vols inter-îles aux MARQUISES.

- Mise à jour du dossier signalétique de l'aérodrome de MANIHI.

- Délivrance de 2 qualifications de contrôleur d'aérodrome, agent Bureau de Piste/BIA à un TAC et un AC/2.

- Consignes associées à l'ouverture de la ligne F-27 TAHITI/Terre Déserte et rotations inter-MARQUISES pour les aérodromes de RANGIROA, MANIHI, Terre Déserte, UA-HUKA, ATUONA et UA-POU.

- Mise en service de la radiobalise de Terre Déserte.

- Aérodrome de Terre Déserte ouvert à la CAP.

- Etude pour la création d'itinéraires VFR dans l'archipel des MARQUISES.

- Mise en service de bandes de progression pour les aérodromes extérieurs.

- Elaboration du manuel d'aérodrome de MANIHI et du dossier TOTEGEGIE.

* * * * * *

./...

3.4.- ACTIVITES DU CONCESSIONNAIRE (SETIL/AEROPORTS)

Extension des installations terminales passagers à TAHITI-FAAA.

La nécessité d'agrandir les installations d'embarquement de la zone internationale de l'Aéroport de TAHITI-FAAA a conduit le Service de l'Infrastructure de l'Aviation Civile en Polynésie Française ainsi que le bureau d'études de la SETIL, concessionnaire des installations, à établir un projet d'extension.

Ce projet présenté en mai 1978 à la commission consultative économique a été approuvé à l'unanimité. Il consiste à accroître la capacité des installations existantes par adjonction d'un bâtiment de deux niveaux relié à la salle d'embarquement actuelle par une galerie. Ce bâtiment sera implanté en bordure du parking, en front de l'Aérogare actuelle.

Pour des raisons économiques et techniques notamment la nécessité de réaliser des fondations spéciales il a été décidé de donner au bâtiment son volume définitif mais de se limiter dans un premier temps, au seul aménagement du rez-de-chaussée, l'étage ne pouvant être mis en service qu'après mise en place de passerelles télescopiques.

Durant cette première phase d'utilisation, les Aéronefs seront stationnés en auto-manoeuvre, la salle permettra l'embarquement simultané de deux appareils stationnés au poste "1" ou "2" situé face à la salle, soit au poste "0" ou "3" après cheminement sur le parking.

Architecture du projet

Pour tenir compte des observations des milieux responsables locaux, les projets initiaux du S.I.A et de la SETIL ont dû être entièrement revus afin d'obtenir une architecture plus proche des traditions polynésiennes et plus conforme à la qualité que souhaitent découvrir les touristes.

./.

Pour répondre à cette demande tout en préservant la vue sur l'île de MOOREA depuis les galeries accessibles au public, la toiture sera décrochée dans la partie Est du projet.

L'ensemble des jardins sera traité avec soin et le premier étage du bâtiment comportera une couronne périphérique de bacs à fleurs, destinés à recevoir des bougainvillées.

Ce n'est que sous ces réserves que le projet a été accepté.

Programme

Rez-de-chaussé (1ère phase)

Superficie	800 m2 utile
Capacité d'accueil	2 DC-10 à 100 % de remplissage

Etage (2ème phase)

- dito -

Le bâtiment comporte au rez-de-chaussée :

- deux salles d'attente ainsi qu'un espace réservé aux lères classes
- un bar
- deux blocs sanitaires

L'accès au premier étage est prévu par escalator automatique doublé d'un escalier, ainsi que d'un ascenseur pour personnes handicapées.

./.

IV - / INFORMATIONS DIVERSES / -

REGLEMENTATION DES PRESTATIONS DE L'HOPITAL DE MAMAO

La décision n° 1 948/S/FT du 07 décembre 1979 a fixé une nouvelle réglementation des prestations et actes professionnels pratiqués par l'Hôpital Territorial de MAMAO au profit de personnes qui n'y sont pas hospitalisées.

Cette réglementation, en vigueur depuis le 01er novembre 1979, précise que les actes, prestations et services donnent lieu à réglement préalable à la Caisse du Régisseur de Recettes de l'Hôpital.

Toutefois les fonctionnaires en activité peuvent, sous réserve de présentation d'une attestation de prise en charge bénéficier, pour eux-mêmes, leur conjoint non salarié et leurs enfants à charge, d'une réduction de 80 % des tarifs homologués.

Cette attestation, valable un an est délivrée par la Section Administrative au titre de l'ordonnateur du budget qui supporte la dépense ; elle pourra être validée par périodes d'un an.

Les retraités fonctionnaires peuvent bénéficier de ces dispositions sur présentation d'une attestation délivrée par le Bureau des Pensions du Service des Finances et de la Comptabilité du Territoire.

Il est précisé que les prestations demandées par le Service (visite d'embauche, d'aptitude, de contrôle annuel, etc...) sont intégralement à la charge du budget dont relève l'intéressé.

Par ailleurs, les actes ou prestations prescrits par un dédecin du Service de Santé au profit d'un fonctionnaire en activité ou retraité et qui ne peuvent être pratiqués que par un praticien privé sont remboursés désormais à l'intéressé dans la limite de 80 % du tarif par le Service qui aurait normalement à supporter la dépense et sur présentation des pièces justificatives de dépenses et d'une attestation délivrée par le Directeur du Service de Santé certifiant que ces actes ne pouvaient être pratiqués par une formation sanitaire publique.

./.

En ce qui concerne les agents contractuels ils peuvent également être dispensés du paiement préalable partiellement ou totalement s'ils bénéficient pour eux-mêmes, leur conjoint non salarié et leur enfants à charge, d'une prise en charge de la Caisse de Prévoyance Sociale dont ils relèvent au titre de l'Assurance Maladie.

./.

CALENDRIER DES FETES LEGALES

ET DES JOURS FERIES ET CHOMES

POUR L'ANNEE 1980

*o*o*o*o*o*o*o*o*o*

JOUR de l'AN	mardi	01er janvier
PONT	mercredi	02 "
ARRIVEE de l'EVANGILE à TAHITI	mercredi	05 mars
LUNDI de PAQUES	lundi	07 avril
FETE du TRAVAIL	jeudi	01er mai
ASCENSION	jeudi	15 mai
LUNDI de PENTECOTE	lundi	26 mai
FETE NATIONALE	lundi	14 juillet
ASSOMPTION	vendredi	15 août
TOUSSAINT	samedi	01er novembre
FETE de la VICTOIRE	mardi	11 "
NOEL	jeudi	25 décembre

*o*o*o*

./.

- CHRONIQUE DE L'A.S.A.C -

La Section Tennis de l'Association sportive de l'Aviation Civile a tenu son assemblée générale annuelle le 24 janvier 1980 au Club-House de la Cité de l'Air en la présence effective de 29 de ses membres actifs.

Elle a approuvé, après délibération, le rapport moral présenté par son président Yvon ERMACORA et le bilan financier présenté par la Trésorière Monique VERDOU.

Elle a fixé les nouveaux taux de cotisations de l'année 1980 et pris connaissance du projet de budget d'équipement de l'année 1980.

Elle a débattu longuement du problème délicat posé par la réservation des courts et des difficultés rencontrées pour l'entretien du Club-House et des dépendances.

Elle a également approuvé la modification du contrat liant le professeur Philippe RAUZY au Club, accepte de porter à 25 le nombre des membres agréés tout en insistant sur le fait qu'ils doivent respecter le réglement intérieur et prendre obligatoirement leur licence au Club.

Enfin, elle a pris acte de la décision de Yvon ERMACORA de se retirer du poste de Président en raison du peu de temps qu'il peut y consacrer, a approuvé unanimement la désignation de Dominique PERROY pour le remplacer à la Présidence de la Section et a élu à l'unanimité comme nouveaux membres du bureau Mme Odile FROGIER en remplacement de Mme Colette LECHEVALIER et M. Jean-Louis THOMAS en remplacement de Patrick SUCETTI, démissionnaire.

./.

Le nouveau bureau partiellement renouvelé par l'Assemblée Générale s'est réuni pour la première fois le 30 janvier 1980 pour procéder à la répartition des responsabilités de ses membres et pour régler les différents problèmes sportifs et administratifs qui se posent au Club.

Sa composition est la suivante :

- Président d'Honneur : M. Guy YEUNG, Directeur du Service de l'Aviation Civile ;
- Vice-Président d'Honneur : M. Francis SANFORD, Vice-Président du Conseil de Gouvernement ;
- Président actif : Dominique PERROY - OCCA ;
- Vice-Présidents: Robert BERVOET, ESA
  René PASCAL , ITM
- Secrétaire : André TSCHEILLER, Sec. Administratif
- Secrétaire-Adjoint : Odile FROGIER, A.T.B. ;
- Trésorier : Monique VERDOU, comptable ;
- Trésorier-Adjoint : Yvon ERMACORA, ESA ;
- Membres : Rachel PAUREAU,
  Charles LUQUET de Saint GERMAIN,
  Jean-Louis THOMAS.

Il a en outre mis en place les commissions suivantes :

1°/ Commission sportive : responsable Dominique PERROY.

2°/ Commission du matériel et de l'entretien : responsable Y. ERMACORA.

3°/ Commission de gestion : responsable André TSCHEILLER.

4°/ Comité des Fêtes et de l'Animation : responsable J.. THOMAS

5°/ Chargé des relations extérieures : Le Président.

6°/ Responsables des secteurs :

- Membres agréés : Charles LUQUET de St GERMAIN.
- S.N.A. : Dominique PERROY - Yvon ERMACORA.
- METEO : René PASCAL - Patrick SUCETTI.
- INFRA : Michel BLUM - Bernard PELLEGRIN.
- ADM : André TSCHEILLER.

./.

Le Bureau a arrêté le classement des participants au tournoi de l'échelle dans les catégories MESSIEURS (27 inscrits) et DAMES (8 inscrites).

Il s'est ensuite préoccupé de l'encaissement des cotisations 1980 et de l'établissement des licences ; il a décidé que les membres qui ne se seraient pas manifestés avant le 15 février date limite de dépôt des licences seraient considérés comme démissionnaires.

Il a chargé le Président et le Trésorier de relancer les négligents qui doivent encore des factures d'éclairage.

Il a ensuite entériné les demandes d'adhésion de plusieurs membres extérieurs, dans la limite de 25 fixée par l'assemblée générale.

Il a décidé de proposer la candidature du Club pour l'organisation d'un tournoi officiel en 1980 mais pas avant le mois de mai.

Il a également chargé la Commission Sportive de prendre contact avec d'autres Clubs pour organiser des rencontres inter-clubs.

D'ores et déjà une rencontre avec le Club de l'Hôtel TAHARAA est conclue pour le 10 février.

Enfin, le Comité des Fêtes est chargé d'organiser une " nuit de l'Aviation Civile " avec repas, bal et animations.

En ce qui concerne l'équipement, le programme présenté à l'assemblée générale devra être respecté ; la peinture des courts dont la commande est passée, sera effectuée dès livraison de la marchandise.

Pour la gestion du Bar, plusieurs solutions ont été étudiées ; en fin de compte il a été décidé qu'à titre expérimental, le bar serait tenu à tour de rôle par des volontaires ; il sera ouvert chaque soir de 16H30 à 18H30 sauf le dimanche.

Pour la Bibliothèque, c'est Madame SUCETTI qui s'est portée volontaire pour ranger les livres récupérés lors du transfert de la DSAC de la Rue Colette à FAAA.

./.

Le fonctionnement de cette activité sera règlementé ultérieurement.

Le Bureau décide de présenter la candidature de son Président pour l'élection de membre au Comité Directeur de la ligue de Tennis qui doit avoir lieu le 14 février.

Enfin, il mandate son Président pour solliciter une subvention de la ligue au titre de l'Ecole de Tennis.

*o*o*o*o*

RESULTATS de l'INTER-CLUBS du 10 FEVRIER 1980

L'Aviation Civile bat l'Hôtel TAHARAA par 12 victoires à 6. A noter les excellents résultats obtenus par les dames qui ont gagné leurs quatre matchs.

Un coup de chapeau à Didier LUX qui a battu GEORGES le professeur du Club du TAHARAA par 6/3 et 7/5 ; dommage que cet excellent joueur nous quitte pour rejoindre la Métropole.

Egalement remarqués les débuts en compétition du jeune Thierry TSCHEILLER qui ne s'est incliné que de très peu (9/8) devant un joueur chevronné.

En résumé, bonne journée de tennis et de détente malgré la pluie qui est venue la perturber en fin d'après-midi.

LA VIE DES PERSONNELS

- JEUDI SOIR 20 DECEMBRE 1979 -

Au MOTU TAHIRI, bringue de l'Aviation Civile.

Tamaaraa qui succédait à l'arbre de Noël des enfants qui s'était déroulé dans l'après-midi. Environ 150 personnes y étaient réunies et ont dansé jusqu'au petit matin aux rythmes de l'orchestre du " NEW ORLEANS ".

CARNET BLANC

- Nous avons appris le mariage de :

.ANARA HOATA, agent contractuel de 3ème catégorie de la météorologie avec Mlle Hotumanava TEHAAPARA le 07 décembre 1979.

.Demy SCHUTZ, aide technicien de la météorologie du CEAPF avec Mlle Odette MACHOUX celebré à BISCHHEIM (Bas-Rhin) le 08 janvier 1980.

FELICITATIONS ET VOEUX DE BONHEUR AUX NOUVEAUX EPOUX.

NAISSANCES

.d'une fille le 27/11/1979 au foyer de M. René DAUPHIN, AITM du CEAPF à la Météorologie.

.de TERAIMAEVA le 22 décembre 1979 au foyer de M. Daniel NOUVEAU T.M du CEAPF à la Météorologie.

.de Sébastien TINORUA le 26 décembre 1979 au foyer de M. J.J. LEGUILLOU, AC/2 à la Section Administrative.

DECES

.de M. Marcel BERNE, Administrateur Civil, Adjoint au Directeur du Service de l'Aviation Civile en Polynésie Française de septembre 1970 à juin 1973. Décès survenu le 09 décembre 1979 en Métropole.

.de M. Heifara DELORD, ouvrier au Service de la Météorologie, survenu le 18 décembre 1979 dans sa 40ème année.

NOS CONDOLEANCES AUX FAMILLES.

./.