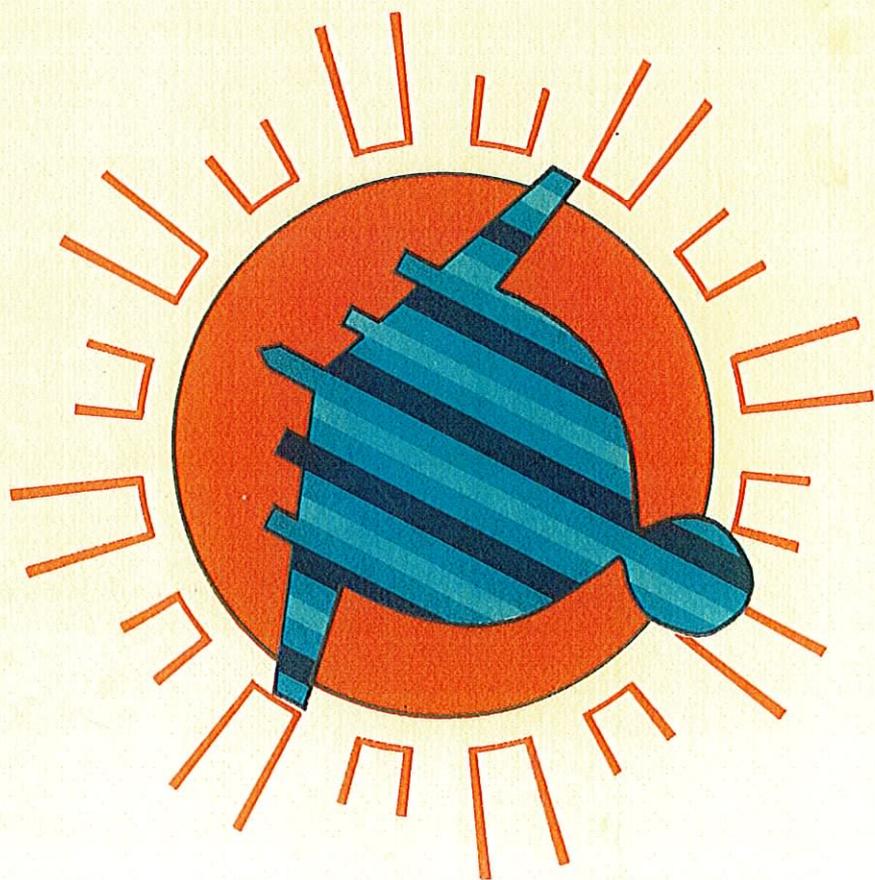


MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



POLYNESIE FRANCAISE

-	EDITORIAL		
-	I	<u>LE DOSSIER du TRIMESTRE</u> /par G. PAUREAU-IPEEAC	A - 1
-	II	<u>CHRONIQUE AERONAUTIQUE du 2è TRIMESTRE 1980</u>	B - 1
-	III	<u>ACTIVITES de l'AVIATION CIVILE</u>	
	3.1	<u>Trafic aérien</u>	
	3.1.1	Trafic international	C - 1
	3.1.2	Trafic commercial du 01/01/80 au 30/06/80	C - 2
	3.1.3	Trafic commercial intérieur - Autres relations	C - 3
	3.1.4	Activités des Aéro-Clubs de Polynésie Française	C - 3
	3.1.5	Evacuations sanitaires du 2è trim. 1980	C - 4
	3.1.6	Parc aérien de la Polynésie Française	C - 5
	3.1.7	Mention d'emploi	C - 6
	3.2	<u>Personnel de la Direction du Service de l'Aviation Civile</u>	C - 7
	3.3	<u>Activités des Services de l'Aviation Civile</u>	
	3.3.1	Dans les centres d'exploitation	
		A - Centre de Contrôle Régional (CCR)	C - 10
		B - Centre de Coordination de Recherche et Sauvetage (CCS)	C - 11
	3.3.2	Sur les aérodromes	
		A - Liste des aérodromes de Polynésie Frse	C - 12
		B - Aides radioélectriques à la Navigation	C - 13
		C - Trafic de l'aérodrome	C - 14
		D - Relevé trimestriel des mouvements d'aéro-club	C - 15
		E - Licences de personnel navigant validées	C - 15
		F - Effectifs PN basés en Polynésie Frse	C - 15
		G - B.C.T.	C - 16
		H - B.I.A.	C - 16
		I - Protections météo	C - 17
		J - Interventions d'avions en vol	C - 18
		K - Interventions du SSIS	C - 18

3.3.2 - ACTIVITES DIVERSES

A - Section administrative	C - 19
B - Service de l'Infrastructure Aéronautique	C - 21
C - Service de la Météorologie	C - 30
D - Service de la Navigation Aérienne	C - 35

- IV

INFORMATIONS DIVERSES

A - Statistiques de l'Aérodrome de NOUMEA -année 1979-	C - 38
B - Nous avons lu pour vous	
. Attachez votre peur	C - 45
. Problèmes de sécurité	C - 51
. L'Etat reconnu principal responsable d'une collision aérienne	C - 54
. ROISSY n° 1 de la sécurité	C - 55
C - Calendrier de l'année scolaire 80/81	C - 56
D - Lettre du CES de Polynésie Française	C - 58
E - Vie des personnels	C - 59

SEPTEMBRE 1980

2ème trimestre 1980

E D I T O R I A L

Les jeunes (et même certains moins jeunes) qui travaillent actuellement dans le secteur de l'Aviation Civile oublient trop facilement les conditions dans lesquelles était assurée l'exploitation aérienne à l'époque héroïque où les moyens étaient limités et où il fallait se débrouiller avec ce qu'on avait.

Il est de fait qu'avec le progrès technologique et le développement récent de l'aviation commerciale, on a tendance à se montrer de plus en plus exigeant vis-à-vis des moyens au sol. Il s'agit là d'une évolution normale que rend nécessaire le souci d'une sécurité accrue des passagers.

Force est néanmoins de reconnaître que dans certaines zones géographiques très isolées de Polynésie, il n'est pas toujours possible malgré la meilleure bonne volonté de garantir le même niveau de disponibilité des moyens qu'à FAAA.

La lecture du dossier de ce trimestre devrait permettre aux plus exigeants des usagers de mesurer le chemin parcouru et aux moins courageux des " rampants " de se motiver un peu plus à l'exemple de nos anciens qui ont donné le meilleur d'eux-mêmes durant les premières années de l'aviation commerciale en Polynésie.

I - /LE DOSSIER DU TRIMESTRE/

"LES JEUNES ANNEES" DE L'AVIATION EN POLYNÉSIE

La rédaction du B L A C me demande avec insistance de retracer pour ses lecteurs quelques souvenirs des temps dits "héroïques" des débuts de l'aviation civile en Polynésie et, bien que je n'aie pas de propension particulière à "raconter mes campagnes", j'ai pensé qu'en effet il n'est peut-être pas sans intérêt pour les nouvelles générations de l'aviation d'avoir un aperçu de ce que furent nos joies et nos peines à une époque pas si lointaine où le manque de moyens ne pouvait être compensé que par une extraordinaire motivation des hommes, qu'ils fussent rampants ou navigants et par les liens d'amicale coopération et d'estime réciproque qui se sont tissés alors entre nous et qui subsistent - heureusement -.

Je n'évoquerai que pour mémoire l'arrivée des premières machines volantes dans les années 35, des CAMS 55 de l'aéronavale que je connaissais bien pour, à la même époque, y avoir été secoué et brutalisé par les catapultes des croiseurs de la royale quelque part des mers de Chine et je situerai les débuts des activités de l'aviation marchande en Polynésie dans les années qui ont suivi la fin de la 2e guerre mondiale avec l'arrivée de la TRAPAS. Cette compagnie a eu le mérite de défricher dans les conditions difficiles que l'on peut imaginer une ligne Nouméa/Papeete par hydravion Catalina et Grumans Widgeon. Ses équipages étaient plus souvent à la peine qu'à la détente, l'exploitation de cette ligne en l'absence pratiquement de toute assistance au sol reposait entièrement sur la disponibilité des équipages et des hommes bien connus dans le territoire comme J. Pommier, Pierre Bourrier, Pierre Macé, Jean Bataille et d'autres que je n'ai pas connus, devaient savoir tout faire. René Allais, l'un de ces pionniers a disparu dans l'accident du Catalina à Raiatea en février 1958.

L'expérience de la TRAPAS n'a pas pu survivre à un cyclone qui à Nouméa a détruit la plus grande partie de sa flotte.

Entre 1952 et 1958, La Polynésie était reliée à l'extérieur par la célèbre "route du corail" de la T E A L sillonnée par des hydravions Solent tous les 15 jours conduits par des équipages connus de tous les polynésiens - qui ne se souvient pas de Sheppard dit "Captain Jo" ?

En même temps se créait un réseau intérieur desservant par hydravion catalina puis Bermuda les îles les plus peuplées. D'abord régie interinsulaire directement contrôlée par les services du territoire ensuite réseau aérien interinsulaire sous le contrôle technique de T A I.

Dès 1952, la direction de l'aéronautique civile de Nouméa à laquelle Tahiti était rattachée mettait en place un début d'infrastructure.

Pierre Challier récemment ravi à notre affection fut le premier à essayer d'assurer un rudiment de service d'information en vol et de préparer les missions de l'aviation civile. Pierre, ancien pilote de la R. A. F, sérieusement blessé dans le crash de son avion pendant les hostilités s'est immédiatement assuré la coopération de Guy Juventin, son camarade de combat, actuellement commandant de l'aérodrome de Raiatea.

A eux deux et à l'aide de matériel de bric et de broc, pour tout dire un unique récepteur/émetteur de bonitier, ils ont vaillamment apporté leur concours à la sécurité aérienne et à l'information des pilotes. Tout cela se faisait depuis la salle à manger de Pierre Challier jusqu'au moment où sur un terrain loué à la municipalité à Tipaerui, l'aviation civile a construit son premier bâtiment qui abritait simultanément les bureaux et des équipements radio qui peu à peu nous arrivaient de Métropole et qui devaient permettre l'établissement des liaisons Air/Sol un peu plus confortables et de rattacher Tahiti au réseau international de télécommunications aéronautiques par la voie d'une liaison radiotélégraphique manuelle avec Nandi..

Tout cela commençait à prendre corps et nous nous préparions dès cette époque à l'équipement de ce qui devait être l'aérodrome de Tahiti-Faaa dont les projets commençaient à s'étaler aussi bien dans les bureaux d'études des T. P. de l'époque que dans ceux du secrétariat général à l'aviation civile et dont la construction avait fait l'objet d'un vœu pressant des élus du territoire en vue de désenclaver la Polynésie à un moment où avait déjà sonné le glas des hydravions et où le tourisme prenait naissance.

La demande des transporteurs aériens se faisait pressante aussi, au point d'ailleurs qu'il n'a pas été possible d'attendre la réalisation de Tahiti-Faaa pour accueillir les avions terrestres. La S.P.AL (South Pacific Airlines) de Honolulu demandait déjà à se poser à Bora-Bora. De son côté, la dynamique T.A.I, sous l'impulsion de ses dirigeants et de ses équipages, avait pris dès 1955, la relève d'Air France sur la ligne Paris/Nouméa et brûlait d'envie de prolonger sa ligne sur Tahiti.

Air France avait en 1952 déjà fait une reconnaissance à Bora-Bora et depuis Nouméa nous avions lancé avec T.A.I en 1957 une opération de deux DC4 d'étude de ligne entre Nouméa et Bora-Bora.

Le 2 octobre 1958, le premier DC6 B de T.A.I, en se posant à Bora-Bora, ouvrait enfin la première liaison aérienne régulière directe France Tahiti par Saïgon/Djakarta/Darwin/Brishaneet Nouméa.

Le transbordement se faisait alors par Catalina et ultérieurement par Bermuda ; cet hydravion actuellement exposé au Musée du Bourget ce qui avait été acheté à Sir Gordon Taylor auquel il avait été offert par sa gracieuse Majesté, la Reine Elisabeth pour service rendu à l'aviation. Sir Gordon Taylor l'utilisait auparavant pour des charters de milliardaires, sa ravissante épouse étant la remarquable hôtesse de ces clients privilégiés.

Il faut noter que les prospectus de la T.A.I évoquaient ce transbordement par "moyens aériens ou de surface", ce dernier euphémisme désignant les goélettes dont la magnifique "Tamara" qui avait fière allure et faisait la joie des passagers amateurs de photo, joie éphémère cependant, la passion artistique des amateurs de clichés exotiques étant vite émoussée aux premiers contacts avec la houle du large.

C'est Moté Salmon qui présidait aux destinées de l'aérodrome de Bora-Bora, soudainement promu au niveau international. Chaque semaine, à l'arrivée du courrier de Nouméa, l'un d'entre nous se rendait la-bas pour l'assister dans sa mission singulièrement compliquée par les moyens limités dont il disposait.

Cette escale de Bora-Bora a laissé des souvenirs impérissables aux heureux touristes qui l'ont connue - et à nous aussi -. Les passagers arrivaient dans la matinée et restaient sur le Motu jusqu'à minuit heure de décollage.

L'ami Winkler, brillamment assisté d'Auguste Buchin maître queue, tenait le restaurant et préparait les repas des passagers et des personnels - repas succulents d'ailleurs -. Henriette, son épouse, charmait les convives de sa voie d'or, et la bar marchait à la satisfaction du tenancier mais également des touristes dont étaient nombreux ceux qui montaient la coupée d'un pas rendu hésitant, disons par l'émotion de quitter un si ravissant paysage.

Pour la population de l'île, c'était le jour d'animation qui se terminait par un bal au village.

En somme, les derniers instants de réel exotisme romantique dans le transport aérien.

Entre temps, les travaux de construction de l'aéroport de Tahiti-Faaa avaient démarrés, l'ordre de service de commencer les travaux ayant été notifié le 11 février 1959. Le délai contractuel prévu était de 24 mois - et le paisible site entre le littoral de Faaa et le charmant flot du Motu Tahiri s'est transformé soudainement en vaste chantier parcouru par d'énormes engins de terrassement dont l'activité s'étendait jusqu'à 13 Kms à la carrière de la Punaruu et les malheureux automobilistes qui empruntaient régulièrement ce secteur ont dû en garder un pénible souvenir.

Evidemment, la route de ceinture a dû être entièrement refaite en fin de chantier.

En fait, l'aérodrome a pu être ouvert partiellement dès le 16 octobre 1960 et était immédiatement utilisé par les DC7 de T.A.I., le Super Constellation de la S.P.A.L et l'électro de la T.E.A.L.

Bien entendu, les équipements techniques d'aides à la navigation et à l'atterrissage étaient loins d'être ce qu'ils sont aujourd'hui et seul le service météorologique depuis longtemps installé sur le territoire était en mesure d'assumer pleinement sa tâche.

Pour la navigation, la seule assistance que nous étions en mesure d'apporter aux équipages consistait en un radiophare ancienne génération 300 Watts qu'il nous fallait surveiller comme un bébé prématuré sous couveuse. Et c'est donc par navigation astro que les équipages se situaient sur ces longues routes transpacifiques.

La tour de contrôle ... une baraque en pinex couverte d'un toit de pandanus - et je ne puis résister à la tentation de conter cette anecdote :

2 ou 3 jours après l'inauguration de l'aéroport, un responsable de la sécurité de T.A.I étant venu nous faire une démonstration de recherches et sauvetage a trouvé le moyen de planter une fusée dans le toit de pandanus bien sec et, en 3 minutes, toute l'installation était consumée dans un magnifique panache de fumée.

L'avion ayant déjà quitté les USA, il ne nous restait qu'à réaliser en toute hâte une installation provisoire qui a miraculeusement fonctionné lorsque l'équipage en a eu besoin.

Le balisage lumineux se faisait par goosenecks dont l'allumage présentait par forte pluie des difficultés réellement acrobatiques et donnait lieu à un curieux ballet des voitures transportant les p̄ts de pétrole, ballet réglé par le commandement de bord aligné au décollage qui décidait la mise des gaz en fonction des lampes allumées et avant qu'elles ne soient éteintes par la pluie et le vent.

Les effectifs dont nous disposions pour faire marcher cette affaire était au niveau des équipements, c'est-à-dire réellement très inférieurs aux besoins. Il n'en fallait pas moins exploiter, réparer, entretenir le matériel de Faaa mais aussi, les hydravions desservant encore les îles, créer des balisages dans les atolls, vérifier les mouillages, gratter les corps morts, peindre les chaînes.

Tout cela se faisait dans un merveilleux esprit d'entreprise et d'initiative et tous ces jeunes - qui ont pris un peu d'embonpoint depuis -. Tous ces jeunes popaas et polynésiens, patrons et contrôleurs, techniciens et pompiers, radios et bureaucrates, et même les équipages se partageaient le travail dans un extraordinaire environnement pratiquement "déhiérarchisé" de féconde amitié.

Le 16 mai 1961, l'aéroport était ouvert sur la totalité de ses 3 415 m de piste nécessaires à l'accueil des Jets modernes ouvrant ainsi la nouvelle ère du transport aérien en Polynésie qui a également demandé beaucoup de travail pour atteindre le niveau actuel du fonctionnement des équipements et des procédures mais ... ceci est une autre histoire dont un de mes jeunes confrères tirera un jour les éléments d'un éditorial du BLAC.

Je terminerai l'évocation peut-être un peu nostalgique de cette période somme toute riche en satisfaction et enseignement en rendant hommage et en tirant un grand coup de chapeau à tous ceux avec lesquels nous avons partagé en toute amitié nos peines et nos joies, nos incertitudes mais surtout nos espoirs qui finalement n'ont jamais été déçus.

2.1.- EVENEMENTS MARQUANTS.16 avril :

Départ en congé administratif de M. BERGES, ITM pour la Métropole.

.17 avril :

Arrivée de M. BURELLE du STBA/PARIS, Section Piste qui a procédé à la visite de la piste de TAHITI-FAAA.

Arrivée de MM. CAURIEL et MANACH du STNA/6 pour mise en service balisage série de TAHITI-FAAA.

Arrivée de M. PELLEGRIN qui a passé un examen d'ingénieur des Ponts et Chaussées en Métropole.

.21 avril :

Départ pour NOUMEA de M. FOURLON, Directeur de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie accompagné de son épouse.

.28 avril :

Retour de stage en Métropole, sur la " Météorologie Tropicale " de M. CAUCHARD.

.29 avril :

Départ de M. CAURIEL et MANACH du STNA/6 pour la Métropole.

.30 avril :

Arrivée de Métropole de la Mission SFACT/OCV d'inspection des Compagnies aériennes locales.

MM. BULTE	: Chef "ORGANISME DE CONTROLE EN VOL"
MIGNARD	: O.C.V.
RIOULT et ALBERT	: SFACT

.07 mai :

Visite de la Base Aérienne 190 de TAHITI-FAAA, et " Baptême de l'Air " sur CARAVELLE pour 400 élèves de différents collèges et lycées de TAHITI.

.14 mai :

Arrivée dans le territoire de deux journalistes d'AVIATION MAGAZINE, MM. Jacques DUBOURG et Roger DEMEULLE afin d'y effectuer des reportages écrits ou photographiques sur l'aviation en Polynésie Française et plus particulièrement sur l'armée de l'Air

.17 mai :

Départ pour congé administratif et fin de séjour de M. HOLZINGER, TSM.

.19 mai :

M. SESBOUE, Chef du SNA en mission à NANDI pour réunion informelle OACI sur la mise en oeuvre des moyens SAR.

.20 mai :

L'audience du Tribunal correctionnel a été consacrée au procès en diffamation intenté par le Service de l'Aviation Civile à M. Michel BRUN et son épouse Mme TOZAWA, directrice de la publication " TOURISM et TRANSPORT " jugement le 10 juin.

.21 mai :

Un douanier de l'Aéroport de TAHITI-FAAA, M. Foster TEMAURI est devenu champion de FRANCE de TAEKUNDO dans sa catégorie. C'est la première fois qu'un Polynésien atteint ce haut niveau dans cette discipline d'art martial d'origine coréenne.

.22 mai :

Encore un douanier de l'Aéroport, M. Georges BORDES est le premier et seul Polynésien instructeur d'Etat de Parachutisme. Il est chef de centre de l'Ecole de Parachutisme en Polynésie.

.23 mai :

Départ en congé administratif de M. VEILLOT, IPEEAC, Chef de la Subdivision Circulation Aérienne.

Départ de M. BILLIEZ, ESA/1-NOUMEA pour la Nouvelle-Calédonie et qui était en mission SAR dans le Territoire.

.24 mai :

Départ en congé administratif et fin de séjour de M. SCHEMITH, AITPE.

.26 mai :

Retour de congé administratif de M. CORNARDEAU, CTM.

.27 mai :

Incendie catastrophe à UTUROA-RAIATEA. Il était 03H00 du matin dans la nuit du lundi au mardi lorsque l'incendie a éclaté. Bilan 12 magasins détruits, 50 sans abri et plusieurs millions de dégâts. On pense qu'un court-circuit a été à l'origine de l'incendie. Par spécial FOKKER AIR POLYNESIE un groupe d'intervention SSIS de TAHITI-FAAA a été envoyé sur place.

.30 mai :

Visite du Colonel HUOT, Commandant la Gendarmerie des Transports Aériens.

Onze candidats ont été reçus à leur examen de Radio-Amateur dont M. Georges ANCRI, contrôleur bien connu du CCR.

.02 juin :

Arrivée de M. REBOA, nouveau Chef de la Section Administrative en remplacement de M. GUGGENBUHL.

.04 juin :

Premier vol dans le ciel polynésien d'un piper "TOMAHAWK", le F.ODIV destiné uniquement à l'école de l'Aéro-Club de TAHITI.

.05 juin :

Retour de congé administratif de M. THERON, ICM.

.07 juin :

Un CUTLASS RG CESSNA 172 à train rentrant après un long périple de 10.000 km soit quarante heures de vol, s'est posé à TAHITI-FAAA. Il est parti d'OAKLAND en CALIFORNIE, a fait escale à HONOLULU-HAWAI, CHRISTMAS ISLAND et puis TAHITI. M. Robert GRANTHAM, pilote américain était chargé du convoyage. Cet avion est destiné au Cercle Aéronautique de Tahiti.

.08 juin :

Arrivée de M. BRUCKMANN Michel, VAT/Technicien T.P. affecté au SIA.

.10 juin :

Le 08 février 1980, le journal de M. BRUN "TOURISM et TRANSPORT " sort un article diffamatoire sur les services de l'Aviation Civile, à propos de la mort d'un pilote convoyeur, M. RON AUTRAND disparu corps et biens entre HONOLULU et TAHITI à bord d'un BEECHCRAFT.

L'Aviation Civile a porté plainte et le Tribunal a rendu son verdict et reconnu Mme TOZAWA coupable de diffamation et Michel BRUN de complicité de diffamation.

.08 juin :

Départ M. YEUNG Guy, Directeur du Service de l'Aviation Civile, en congé administratif. L'intérim sera assuré par M. SESBOUE.

.09 juin :

Arrivée de M. LEBEAUPIN/DNA de PARIS pour étude politique nouvelle en matière de calibration aides radio.

Retour de mission de PARIS de M. GOYAT pour préparation programme d'action DNA période 81/85.

.19 juin :

Arrivée M. CUVILLERS Michel, TM pour Météo CEP.

.26 juin :

Départ de M. GUGGENBUHL, Chef de la Section Administrative, pour congé administratif et fin de séjour.

Départ M. MISSLIN pour congé administratif.

Départ de M. CARESMEL en congé administratif et fin de séjour.

.27 juin :

Arrivée de M. DESSERT Claude, ESA/1 affecté à NA/3.

.30 juin :

Départ de M. WOERLY Roger, Chef Section SAR TAHITI-FAAA pour congé administratif et fin de séjour.

PASSAGE DES PERSONNALITES CIVILES ET ETRANGERES

.23 avril :

Visite de M. BOSSU , Directeur de la Maintenance UTA.

.25 avril :

Visite de M. CLOAGUEN, Administrateur des Iles Australes et du Maire de RIMATARA.

.29 avril :

Réunion périodique ODT/Cies aériennes internationales/ professionnels du tourisme : présentation par M. TAILLARD de recommandations d'actions communes pour promouvoir le tourisme polynésien en Amérique du Nord.

.30 avril :

Inauguration de l'Hôtel des Postes et Télécommunications par M. BERNARD GRASSET, Directeur du Cabinet du Secrétaire d'Etat M. Norbert SEGARD.

.13 mai :

Le Général d'Armée Aérienne Philippe FLEUROT, Inspecteur Général de l'Armée de l'Air en inspection des éléments air du CEP stationnés à PAPEETE, MURUROA et HAO.

.21 mai :

Visite de M. MORGAN de la Société DOUGLAS.

.03 juin :

Arrivée du célèbre réalisateur de télévision Jacques BRIALY, frère du bien connu artiste de cinéma et de théâtre Jean-Claude BRIALY. Il séjournera un mois et demi pour tourner deux émissions sur les jeunes polynésiens.

.14 juin :

Le Lieutenant-Colonet LECAME, Chef du Cabinet Militaire en remplacement du Lieutenant-Colonel LIAL rapatrié sanitaire sur la Métropole arrive en fin de séjour après 3 ans et demi de présence en Polynésie Française.

Le Lieutenant-Colonet Christian LEMASSON est le remplaçant de ce dernier.

.16 juin :

Arrivée du "Foot-Ball CLUB de NANTES" pour des rencontres amicales de foot-ball avec la Sélection de TAHITI et surtout le Club des " JEUNES TAHITIENS ".

.23 juin :

M. KEROMEN, Chef de Service de la Promotion Vente UTA, regagne la Métropole après avoir passé trois ans et demi dans le Territoire.

3.1.3.- TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR

- Autres relations -

- AERODROMES EXTERIEURS : 2ème trimestre 1980 -

AERODROMES	MOUVEMENTS			MOUVEMENTS COMMERCIAUX			
	COMMERCIAUX	NON COM.	TOTAL	PASSAGERS	TRANSIT : 2 fois	FRET en KG	POSTE en KG
BORA-BORA	987	139	1126	21028	928	25321	1521
RAIATEA	1172	654	1826	16910	11447	30863	1846
RANGIROA	376	112	488	4591	4503	32347	1071
MOOREA	6528	2222	8750	61684	0	150	39
HUAHINE	913	208	1121	11996	13401	18083	801
RURUTU	94	14	108	1253	892	26698	894
TUBUAI	84	6	90	1371	00	12354	1746

- STATISTIQUES DE TRAFIC COMMERCIAL AERIEN : 1er semestre 1980 -

AERODROMES	VOLS	PASSAGERS (y compris les TRACOR)	TRANSIT DIRECT	SIEGES OFFERTS	CMR	FRET	
	A : 1128	16232	11206	45150	60.8	39405	3116 : PAX - 3.4
RAIATEA	D : 1129	16620	11172	45246	61.4	21404	1105 : FRE - 16.7
	T : 2257	32852	22378	90396	61.1	60809	4221 : POS - 35.8
	A : 994	22310	943	40719	57.1	50228	1995 : PAX - 1.1
BORA-BORA	D : 994	22870	951	40719	58.5	5344	1202 : FRE - 6.8
	T : 1988	45180	1394	81438	57.8	55572	3197 : POS - 6.9
	A : 351	4444	4097	14110	60.5	23167	1540 : PA + 15.0
RANGIROA	D : 351	4580	4094	14110	61.5	43349	696 : FRE - 7.6
	T : 702	9024	8191	28220	61.0	66516	2236 : POS - 1.8
	A : 899	10862	13904	39400	62.9	11416	1803 : PAX + 3.0
HUAHINE	D : 898	11270	13921	39356	64.0	13961	594 : FRE - 48.4
	T : 1797	22132	27825	78756	63.4	25377	2397 : POS + 14.8

3.1.4.- ACTIVITES DES AERO-CLUBS DE POLYNESIE FRANCAISE

- AERO-CLUB CIP/UTA -

- 2ème trimestre 1980 -

Type d'aéronef	Immatriculation	Heures de vol
DR 220 A	F OCKA	294H 55'
PA 28	F OCAB	243H 30'
	- TOTAL ...	538H 25'
- <u>AERO-CLUB DES ILES-SOUS-LE-VENT</u> -		
C 172	F OCNX	70H 05'
S CUB	F OBOJ	02H 41'
	- TOTAL ...	72H46'
- <u>AERO-CLUB TAHITI</u> -		
PA 28	F OCYK	267H 05'
PA 28	F ODHT	271H 00'
PA 38	F ODIV	56H 15'
	- TOTAL ...	594H 20'
- <u>CERCLE AERONAUTIQUE DE TAHITI</u> -		
C 150	F ODFC	290H 35'
PA 32	F OCIV	169H 40'
PA 28	F OCPR	168H 50'
C 172 RG	F ODHE	44H 30'
	- TOTAL ...	673H 35'

- TOTAL GENERAL 1.879H 06 minutes

3.1.5.- EVACUATIONS SANITAIRES (2ème trimestre 80) -

COMPAGNIES ou PROPRIETAIRES	ISLV	TUANOTU GAIBIER	HARQUISES	AUSTRALES	DIVERS	Nombre de vols	Heures effectuées	OBSERVATIONS
AIR TAHITI	8	11	3	1		23	69H 46'	
DSAC	2	2		1		5	19H 20'	
CEP	1	4				5	08H 40'	
POLYNESIE PERLES		3				3	13H 29'	
TAHITI PERLES	1		1			2	06H 05'	
Maitre LEJEUNE	1					1	01H 20'	
- TOTAL	13	20	4	2		39	118H 40'	

Navigation Aérienne

EXPLOITANT ou PROPRIETAIRE	IMMATRI- CULATION	CONSTRUCTEUR	TYPE	TYPE OACI	AUTRES APPELLATIONS	PUISSANCE MOTEURS ch	MASSE MAXI. T.	CDN	CE I RB
AIR POLYNESIE	F ODMR	FAIRCHILD	FH227B	FA 22	FRIENDSHIP	2x1990	20	TPP1	H IFR
	F ODMP	"	"	"	"	2 x 1990	"	"	"
	F OCVY	"	F 27 J	FA 27	"	2 x 1990	"	"	"
	F OCVZ	"	"	"	"	"	"	"	"
	F OCYA	"	"	"	"	"	"	"	"
	F ODBY	"	"	"	"	2 x 1990	"	"	"
	F OCLV	DE HAVILLAND	DHC6-200	DH6	TWIN 200	2 x 560	6	TPP2	"
	F ODBH	"	DHC6-300	"	TWIN 300	2 x 620	"	"	"
F OCRB	BRITTEN NORMAN	BN 2 A	BN2	ISLANDER	2 x 260	3	"	"	
AIR TAHITI	F OCJF	DE HAVILLAND	DHC6-200	DH6	TWIN 200	2 x 560	6	TPP2	H IFR
	F OCCY	PIPER	PA 23.250	PA 23	AZTEC	2 x 250	3	"	"
	F OCFA	PIPER	"	"	"	"	"	"	"
	F OCIT	PIPER	"	"	"	"	"	"	"
	F OCHN	BRITTEN NORMAN	BN 2 A	BN2	ISLANDER	2 x 260	"	TPP3	H VFR (2)
	F OCHO	"	"	"	"	"	"	"	" (2)
	F OCOY	"	"	"	"	"	"	TPP2	H IFR
	F OCOZ	"	"	"	"	"	"	"	"
F OCGU	CESSNA	C 206	C206		289	2	Travail aérien	H VFR	
AERO-CLUB de TAHITI	F OCYK	PIPER	PA28-140	PA 28	CHE ROKEE 140	150	2	Privé	V VFR
	F ODHT	"	PA28-160	PA 28	WARRIOR II	160	"	"	H VFR nuit
	F ODIV	"	PA38-112	PA 38	TOHAHAWK	114	"	LP(1)	V VFR
CERCLE AERONAUTIQUE DE TAHITI	F OCPR	PIPER	PA28-140	PA 28	CHE ROKEE 140	140	2	Privé	H VFR
	F OCTB	CESSNA	F 150	C 150	AEROBAT	130	2	"	" nuit
	F ODFC	"	"	"	COMHUTER	101	"	"	V VFR
	F OCHV	PIPER	PA 32	PA 32	CHE ROKEE SIX	260	"	"	H VFR
	F ODHE	CESSNA	C172 RG	C 172	CESSNA CUTLASS	180	"	LP(1)	H IFR (2)
AERO-CLUB UTA	F OCAB	PIPER	PA28-180	PA 28	CHE ROKEE 180	180	2	Privé	H VFR
	F OCAY	JOEDEL	D 150			101	"	"	V VFR
	F OCKA	ROBIN	DR200	DR 22		"	"	"	"
AERO-CLUB des ILES-SOUS-LE-VENT	F OBOJ	PIPER	PA18	PA 18	SUPER CUB	150	2	Privé	H VFR
	F OCNX	CESSNA	C 172	C 172	SKYHAWK	150	"	"	"
LEJEUNE J.F.	F AZAG	NORTH AMERICA	F51 D		MUSTANG	1500	4	LP(1)	V VFR
INTERFLY	F OCZC	BEECHCRAFT	D 50	BE 50	TWIN BONANZA	2 x 290	3	"	H IFR
*TAHITI PERLES ETAT	F ODBU	"	"	"	"	"	"	"	"
**POLYNESIE PERLES	F OCHS	PIPER	PA31-310	PA31	NAVAJO	2 x 310	"	Privé	"
CHANTELOUP	F OCTQ	"	"	"	"	"	"	"	"
LEJEUNE M.	F OCZB	"	PA 30	PA30	TWIN COMMANCH	2 x 160	2	"	"
BRES	F ODΛO	"	PA31-350	PA31	CHIEFTAIN	2 x 350	3	"	"
PICCOT	F OCLJ	"	PA32	PA32	CHE ROKEE SIX	260	2	"	H VFR
KE REBEL	F OCIA	ROBIN	DR 250	DR25		160	"	"	"
MOULENE	F OCHJ	CESSNA	C 182	C182	SKYLANE	210	"	"	"
	F ODEY	BELL (Hélico)	47G2	BH 13		220	"	"	V VFR

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

(1) Aéronefs sous laissez-passer
(2) Avec dérogation

3.1.7 / MENTION D'EMPLOI /

- TPP 1 : Tout avion multimoteur, quelle que soit sa masse, possédant un CDN de type et les équipements pour les vols aux instruments, les vols de nuit et les vols en conditions givrantes.

- TPP 2 : Tout avion multimoteur, masse inférieure ou égale à 5.700 kg possédant 1 CDN de type et les équipements pour les vols aux instruments et les vols de nuit.

- TPP 3 : Tous les monomoteurs ou multimoteurs, masse inférieure ou égale à 5.700 kg, régime VFR exclusivement.

- IFR : Règles de vol aux instruments.

- VFR : Règles de vol à vue.

3.2.- PERSONNEL DE LA DIRECTION DU SERVICE DE L'AVIATION CIVILE- MOUVEMENTS DE PERSONNEL -ARRIVEES ENREGISTREES AU COURS DU 2ème TRIMESTRE 1980- PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE -

DATE	NOM et PRENOM	CORPS et GRADE	SERVICE
06 avril	LORIEUX Yves	OCCA/P	SNA/NTTT
07 "	HAITRE Patrick	VAT/Ingénieur	SNA/TA
02 juin	REBOA Christian	S/Chef Sect. Adm.	DIR/ADN
08 juin	BRUCKMANN Michel	VAT/Technicien TP	SIA/S1
19 juin	CUVILLERS Michel	T.H.	NET/CEP
27 juin	DESSERT Claude	ESA/1	SNA/3

- PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE ADMINISTRATIF -

DATE	NOM et PRENOM	CORPS et GRADE	SERVICE
06 avril	VINCENTI B.	ITH	NET/PREVI
26 mai	CORNARDEAU Claude	CTH	NET/RESEAU
05 juin	THERON André	ICH	NET/DIR

- RECRUTEMENTS -

DATE	NOM et PRENOM	CORPS et GRADE	SERVICE
01er mai	TETUIRA Teriuiira	AC/5è Cat.	SNA/HOOREA
01er juillet	PAYET Joseph	AC/4è Cat.	SNA/BORA-BORA
01er juillet	FAURA Fernant	AC/5è Cat.	SNA/NIANIHU

DEPARTS ENREGISTRES AU COURS DU 2ème TRIMESTRE 1980- PERSONNELS RAPATRIES EN METROPOLE -

DATE	NOM et PRENOM	CORPS et GRADE	SERVICE
17 mai	HOLZINGER Edouard	TSH	METEO/Maintenance
24 mai	SCHEMITH J. Marie	ATTPE	SIA/B.E
26 juin	GUGGENBUHL Ulric	S/Chef Sect. Adm.	DIR/ADH
26 juin	CARESHIEL Roland	ESA/1	SNA/3
30 juin	WOERLY Roger	OCCA/P	SNA/SAR

- PERSONNELS BENEFICIAIRES DE CONGE ADMINISTRATIF -

DATE	NOM et PRENOM	CORPS et GRADE	SERVICE
16 avril	BERGES Roger	ITN	NET/CEP
23 mai	VE ILLOT Georges	IPEEAC	SNA/NTTT
05 juin	SASSIN Alfred	AC/2 1018	NET/CEP
08 juin	YEUNG Guy	ICAC	DIR
14 juin	LECHENE Louis	TAC/CEAPF	SNA/TA
26 juin	MISSLIN Roger	TSH	NET/PREVI
28 juin	LE GUILLOU J. Jacques	AC/2è Cat.	DIR/ADH

- PERSONNEL ADMIS A LA RETRAITE -

DATE	NOM et PRENOM	CORPS et GRADE	SERVICE
14 mai	TAUOTAHA Anetera	AC/4è Cat.	SNA/BORA-.BORA

- MUTATIONS -

DATE	NOM et PRENOM	CORPS et GRADE	VENANT de	ALLANT à
26 avril	TARAIMAU	AC/5 ^e Cat.	NET/MOPELIA	NET/FAAA
22 avril	RUPEA Valenta	AC/3 ^e Cat.	NET/FAAA	NET/MOPELIA
13 mai	TAREEA Roland	TSH/CEAPF	NET/FAAA	NET/RIKITEA
21 mai	ENA Bruno	AC/5 ^e Cat.	NET/FAAA	NET/MOPELIA
25 juin	TEIPOARII Joël	VAT/AITH	NET/MOPELIA	NET/FAAA
27 juin	CHAUSSIN Robert	TM/CEAPF	NET/ATUONA	NET/FAAA
29 juin	DAUPHIN René	VAT/AITH	NET/FAAA	NET/MOPELIA

- RESULTATS DE CONCOURS ET EXAMENS -

M. PAYET Joseph a été déclaré apte à l'emploi d'ouvrier électricien (AC.4^e Cat.) à la suite d'un concours externe ouvert les 29 avril 1980 et 14 mai 1980 pour pourvoir un poste vacant à l'aérodrome de BORA-BORA.

M. JACQUET Yvon (AC. 3^e Cat) a été déclaré apte à l'emploi de Technicien de Maintenance Régionale (AC/2^e Cat.) à la suite d'un concours professionnel interne ouvert les 24 et 25 juin pour pourvoir un poste créé au budget territorial du Service de l'Aviation Civile.

M. CHENU Pierre (AITH du CEAPF) a été déclaré apte à l'emploi de Technicien de l'Aviation Civile Cadre National à la suite du concours interne qui s'est déroulé les 15 et 16 avril 1980.

M. VIVISH Charles (AC/3^e Cat.) a été déclaré apte à l'emploi de Technicien de la Météorologie du Cadre National à la suite du concours interne qui s'est déroulé le 05 juin 1980.

3.3.- ACTIVITES DES SERVICES (2ème trimestre 1980) -3.3.1.- Dans les Centres d'exploitation- / Centre de Contrôle Régional / - (C.C.R.)Statistiques mensuelles de trafic "en route"

M O I S	MOUVEMENTS INTERINSULAIRES		MOUVEMENTS INTERNATIONAUX		T O T A U X	
	Nombre	Temps de contact (heures)	Nombre	Temps de contact (heures)	Nombre	Temps de contact (heures)
AVRIL	1.235	1044H 25	151	361H 55	1.386	1.406H 20
MAI	1.147	966H 15	165	417H 40	1.312	1.383H 55
JUIN	1.207	1045H 10	167	411H 25	1.374	1.456H 35
- <u>TOTAUX TRIMESTRIELS</u>	3.589	3055H 50	483	1191H	4.072	4.246H 50

- 5 mouvements de moins que le trimestre précédent, mais 40 heures de temps de contact de plus.

- Temps moyen de contact : interinsulaires : 50 minutes
internationaux : 02H 27 minutes

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

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

- PHASES D'URGENCE -

1 cause perte contact.

- 10 COMPTES-RENDUS D'INCIDENTS -

cause Météo 1
technique 7
moteur 3

B - CENTRE DE COORDINATION DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE (C.C.S.)OPERATION SAR et SAMAR :.06 mai

Le Service des Affaires Maritimes avise le CEP et le CCS qu'une embarcation locale type ("POTI MARARA" d'une longueur de 16 pieds couleur jaune, bande rouge, munie d'un hors-bord de 50 CV, avec 2 personnes à bord dont un adolescent est portée manquante à PAOPAO/MOOREA. L'embarcation a quitté PAOPAO le 05 mai à 07H00 locales, pour une pêche au large pointe Nord-Ouest MOOREA en prévision de retour vers 16H00 locales.

Les moyens aériens et maritimes sont mis en oeuvre : vedette de la Marine le P 778 et un Neptune de l'escadrille 129.

C'est la vedette de la Marine qui découvre l'embarcation en panne et à la dérive et la prend en remorque jusqu'à son port d'attache, les passagers sont sains et saufs.

" S.O.S. " HOMME LA MER :.23 avril

Un message émanant du JRCC HONOLULU fait état d'un appel de détresse provenant d'un yacht gris de 54 pieds le WHISTLER avec 3 personnes à bord informant qu'un homme est passé par dessus bord, position 06° S et 148° W, le 22 entre 1.200 et 1.500 GMT. Etant donné la position éloignée du yacht, il est impossible d'envoyer un Neptune P2H ou un bateau pour les recherches.

EXERCICES SAR :.22 et 23 avril - SAREX 3/80

Le 22 avril, l'exercice consistait à effectuer un exercice de navigation à l'estime au départ de FAAA à destination d'un aérodrome des TUAMOTU du Nord : TAKAPOTO.

A partir de cet aérodrome, d'effectuer une recherche électronique d'une radiobalise de survivance émettant sur 121,5/243 MHZ, par la méthode des équisignaux. Puis la recherche ayant abouti de se mettre en place à MANIHI afin de poursuivre l'exercice le lendemain.

le 23 avril

A partir de MANIHI et au cours du vol retour vers FAAA, l'exercice consistait à effectuer une recherche électronique d'une radiobalise portée par une vedette émettant sur 121,5/243 MHZ à l'aide d'un VHF/DF. La vedette ayant été repérée de larguer des fumigènes et deux chaînes de secours. Enfin, faire rallier l'avion de recherche à la verticale de la vedette par un second appareil décollant de FAAA équipé également d'un VHF/DF pour simuler la poursuite de la surveillance de naufragés.

20 mai

SAREX 4/80 et 5/80 au Sud de TAHITI. 4/80 - Recherche électronique d'une radiobalise de survivance, portée par un speed-boat émettant sur 121,5/243 MHZ, par la méthode des équisignaux et terminer à vue.

Après repérage du speed-boat, le PC OPS était alerté pour faire appareiller la vedette de la Brigade Itinérante Côtière de la Gendarmerie afin de rallier le speed-boat supposé en dérive et largage de 2 chaînes de secours.

5/80 - Recherche électronique d'une radiobalise de détresse portée par un speed-boat émettant sur 121,5 à l'aide d'un VHF/DF.

Après repérage, largage de 2 chaînes de secours.

PHASES D'URGENCE

Au cours de ce trimestre, le CCS a traité 5 phases d'urgence dont 4 Incerfa et 1 Alerfa toutes déclenchées par le Centre de NANDI (FIDJI).

A - LISTE DES AERODROMES DE POLYNESIE FRANCAISE au 30 JUIN 1980

STATUT	ARCHIPEL	USAGE	Date mise en service (Ouv. CAP.)	EXPLOITANT	Contrôle aéro-drome	Longueur de piste (M)
<u>AERODROMES D'ETAT</u>						
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
<u>AERODROMES TERRITORIAUX</u>						
APATAKI	Tuamotu	"	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
FAKARAVA	Tuamotu	C.A.P.	13/11/78	"	-	900
FANGATAU	"	"	10/10/78	"	-	900
HUAHINE/Fare	Société (ISLV)	"	30/03/71	"	X	1 500
KAUKURA	Tuamotu	"	12/09/78	"	-	700
MAKEMO	"	"	23/08/76	"	X	1 500
MANIHI	"	"	15/09/69	"	-	1 200
MAUPITI	Société (ISLV)	"	10/07/72	"	-	815
MOOREA/Temae	" (IDV)	"	06/10/67	"	X	880
NAPUKA	Tuamotu	"	16/05/77	"	-	1 250
NUKU-HIVA	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
TOTE GEGIE	Gambier	"	03/10/79	"	X	1 250
TUBUA I/Mataura	Australes	"	27/06/72	"	X	1 500
UA-HUKA	Marquises	Usage restreint	29/01/73	"	X	775
UA-POU	"	" "	25/11/76	"	-	833
<u>AERODROMES PRIVES</u>						
ARATIKA	Tuamotu	Usage restreint	21/05/75	Sté PERLES	-	800
HIKUERU	"	" "	19/03/76	ARATIKA	-	800
MARUTEA/SUD	"	" "	04/09/75	Sté POL. PERLES	-	1 200
MATAIVA	"	" "	01/09/76	" " "	-	1 000
TETIAROA	Société (IDV)	" "	31/07/73	Commune	-	660
TUPAI	" (ISLV)	Privé	-	M. BRANDO	-	790
<u>AERODROMES MILITAIRES</u>						
FANGATAUFA	Tuamotu	Militaire	-	Armées	-	2 000
HAO	"	"	-	"	X	3 450
MORUROA	"	"	-	"	X	2 400

B - AIDES RADIOELECTRIQUES A LA NAVIGATION -AIDES RADIO CIVILES (au 30/06/80)

STATION	Indi- catif	FREQUENCE	Puis- sance	Portée notifiée	HORAIRE	UTILISATION
ANAA	AA	332,5 KHZ	25 W	25 NM	H.24	L
ATUONA	HV	383 KHZ	100 W	80 NM	O/R	NDB
BORA-BORA	BB	384 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
HUAHINE	HH	345 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
MAKEMO	MK	383 KHZ	25 W	20 NM	LS/CS	L
MANIHI	MH	284,5 KHZ	100 W	120 NM	0600/2200	NDB
NAPUKA	NP	376 KHZ	200 W	250 NM	LS/CS	NDB
NUKU-HIVA	NH	353 KHZ	400 W	200 NM	O/R	NDB
RAIATEA	RU	372 KHZ	50 W	50 NM	H.24	L
RANGIROA	OA	358 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
RANGIROA	RA	112,5 KHZ	50 W	50 NM	H.24	VOR
RURUTU	RT	282,5 KHZ	100 W	100 NM	O/R	NDB
TAHITI	FXI	393 KHZ	400 W	250 NM	H.24	NDB
TAHITI	PW	337 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
TAHITI	TS	377,5 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
TAHITI	TAF	112,1 MHZ	200 W	200 NM	H.24	VOR
TAHITI		Channel 58 X		200 NM	H.24	DME
TAKAPOTO	TP	349 KHZ	100 W	100 NM	LS/CS	NDB
TOTE GEGIE	HG	341 KHZ	100 W	100 NM	H.24	L
TUBUAI	TB	347 KHZ	100 W	150 NM	O/R	NDB
UA-HUKA	UK	372 KHZ	400 W	200 NM	O/R	NDB
UA-POU	PO	352,5 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L

AIDES RADIO MILITAIRES (au 30/06/80)

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

AIDES RADIO ETRANGERES (au 30/06/80)

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

C - TRAFIC DE L'AERODROME :

MOIS	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX	
		dont IFR		dont IFR
AVRIL	3.187	828	5.369	286
MAI	3.042	791	6.515	282
JUIN	2.659	763	5.665	266
- TOTAUX	8.888	2.382	17.549	834

- TOTAL TOUT TRAFIC : 26.437

- TOTAL TRAFIC IFR : 3.216

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

MOIS	AERONEFS ETRANGERS	J E T S	+ de 20 TONNES
AVRIL	77	119	706
MAI	82	130	669
JUIN	76	118	592
- TOTAUX	235	367	1.967

MOUVEMENTS DES AERONEFS (TFC NON COMMERCIAUX)

MOIS	AERO-CLUB de TAHITI	CERCLE AERONAUTIQUE	AERO-CLUB U.T.A.	PRIVES	AUTRES MOUVEMENTS	TOTAL
AVRIL	1.348	1.070	1.728	342	881	5.369
MAI	1.870	1.662	1.910	263	810	6.515
JUIN	1.834	1.560	1.498	231	542	5.665
- TOTAUX	5.052	4.292	5.136	836	2.233	17.549

D - RELEVÉ TRIMESTRIEL DES MOUVEMENTS
D'APPAREILS DES AERO-CLUBS A TAHITI
(2ème trimestre 1980)

	<u>AERO-CLUB DE TAHITI</u>		<u>AERO-CLUB UTA</u>		<u>CERCLE AERONAUTIQUE de TAHITI</u>	
<u>AVRIL</u>	F OCYK	856	F OCKA	1.122	F OCTB	
	F ODHT	492	F OCAB	806	F ODFC	780
					F OCHV	218
				F OCPR	72	
		<u>1.348</u>		<u>1.728</u>		<u>1.070</u>
<u>MAI</u>	F ODHT	614	F OCKA	1.368	F OCTB	
	F OCYK	1.256	F OCAB	542	F ODFC	1.138
					F OCHV	154
				F OCPR	370	
		<u>1.870</u>		<u>1.910</u>		<u>1.662</u>
<u>JUIN</u>	F ODHT	342	F OCKA	1.062	F OCTB	
	F OCYK	846	F OCAB	436	F ODFC	926
	F ODIV	646			F OCHV	62
				F OCPR	312	
				F ODHE	260	
		<u>1.834</u>		<u>1.498</u>		<u>1.560</u>

E - LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES
(période du 1er avril au 30 juin 80)

PROFESSIONNEL

- Pilote de ligne (PL)	2
- Pilote professionnel 1ère classe (PP1)	11
- Pilote professionnel (PP)	16
- Qualification IFR	13
- Certification secours sauvetages (CSS)	0
- Mécanicien navigant (MN)	0

NON PROFESSIONNEL 40

F - EFFECTIFS P.N. BASES EN POLYNESIE FRANCAISE
au 30 juin 1980

PROFESSIONNEL

- P.L.	0
- P.P.1	18
- P.P.	27 + 7 privés
- P.P.H.	2
- C.S.S.	123
- CORPS TECHNIQUES	5
- PRIVES	212

G - MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES TELECOMMUNICATIONS (BCT)

(2ème trimestre 1980)

- R E C E P T I O N -				- E M I S S I O N -			
RESEAU INTERNATIONAL :		RESEAU LOCAL		RESEAU INTERNATIONAL :		RESEAU LOCAL	
Résultats mensuels :		Résultats trimestriels		Résultats mensuels :		Résultats trimestriels	
AVRIL	24.990	SNA	-	AVRIL	6.196	SNA	1.141
MAI	23.732	TWR	972	MAI	6.550	TWR	2.996
JUIN	22.489	CCR	1.621	JUIN	6.581	CCR	10.127
		CEP	4.592			CEP	2.933
		DAC	100			DAC	330
		SITA	4			SITA	73
		BLU	1.294			BLU	1.656
		MTO	8.893				
	71.211		17.476		19.327		19.256
- TOTAL RECEPTIONS : 88.687				- TOTAL EMISSIONS : 38.583			
- MOYENNE QUOTIDIENNE : 954				- MOYENNE QUOTIDIENNE : 414			

H - BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)

(2ème trimestre 1980)

NOTAM RECUS - CLASSE 1 - SERIE A -			NOTAM EHS - CLASSE 1 -	
Provenance :	VE NEZUELA	188	Série A	8
	PANAMA	122	Série C	26
	CANADA	588		
	JAPON	565		
	MANDI	192		
	WESTERN SAMOA	19		
	NOUVELLE-ZELANDE	249		
	EQUATEUR	88		
	CHILI	140		
	PEROU	385		
	AUSTRALIE	340		
	U.S.A.	1.704		
	POINT-A-PITRE	4		
	FORT-DE-FRANCE	2		
		4.586		

Protections aéronautiques fournies aux commandants de bord durant le 2ème trimestre 1980 : 224

I - PROTECTION METEO (période du 01/04 au 30/06/80) -

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

- REPARTITION des PROTECTIONS SUIVANT DESTINATIONS -

LONGS COURRIERS	AVRIL	MAI	JUIN	T O T A U X
POINTE A PITRE	0	3	2	5
LOS ANGELES	30	34	36	100
AUCKLAND	14	14	12	40
NANDI	4	4	5	13
HONOLULU	1	1	0	2
PAGO-PAGO	0	0	0	0
RAROTONGA	5	5	6	16
NOUMEA	4	5	6	15
- <u>T O T A U X...</u>	58	66	67	191

MOYENS COURRIERS	AVRIL	MAI	JUIN	T O T A U X
CIVILS				
ISLV/TUAMOTU du NORD	276	274	278	828
MARQUISES	8	8	7	23
AUSTRALES	15	14	10	39
TOTEPEGIE	4	4	3	11
MILITAIRES SITES	58	57	62	167
- <u>T O T A U X...</u>	361	357	360	1.068

J - OBSERVATIONS D'AVIONS en VOL SUIVANT DESTINATIONS -

(AIREP)

VENANT de ALLANT à	OU	AVRIL	MAI	JUIN	T O T A U X
LOS ANGELES		300	340	360	1.000
AUCKLAND		56	56	48	160
NANDI		16	16	20	52
HONOLULU		30	10	00	40
PAGO-PAGO		00	00	00	00
RAROTONGA		20	20	24	64
SANTIAGO		100	90	90	280
NOUMEA		16	20	24	60
- T O T A U X... -		538	552	566	1.656

K - ACTIVITES SSIS du 01er avril 80 au 30 juin 80 -

Feu d'aéronefs	néant
Feu extérieur à l'aérodrome	1
Alertes aéronefs	9
Evacuations sanitaires	6
Surveillance avitaillement avec ou sans passagers	192
Surveillance décollage et atterrissage	384
Surveillance mise en route	220
Interventions diverses	10
Exercice SAR	néant
Missions instructions sur les îles	3

Station Météorologique de TAHITI-FAAA

Nuages bas

Nombre de cas où la hauteur de la base des nuages dont la nébulosité est égale ou supérieure à 4/8 a été comprise entre les limites ci-après, au cours du 2ème trimestre 1980.

(Observations utilisées : horaires quotidiennes)

	Mois		
	Avril	Mai	Juin
Base des nuages			
0 à 49 m			
50 à 99 m			
100 à 149 m			
150 à 199 m			
200 à 249 m			
250 à 299 m	1		
300 à 449 m	22	4	
450 à 600 m	62	47	12
Obs.hors critères ci-dessus	635	693	708
- T O T A L	720	744	720

3.3.3.- ACTIVITES DIVERSESA - SECTION ADMINISTRATIVE -SURVEILLANCE du CENTRE d'EXAMENS de FAAA
POUR CONCOURS NATIONAUX.15 et 16 avril :

Concours interne de TAC.
1 candidat présent - 1 reçu (M. CHENU, AITM-CEAPF).

.15 et 16 avril :

Concours externe de Techniciens de la Météorologie.
5 candidats présents + 5 emplois réservés.

.18 avril :

Concours externe de Techniciens d'Encadrement des
Services du Matériel de l'Aviation Civile.
6 candidats présents.

.7,8 et 9 mai

Concours externe d'Officiers Contrôleurs de la
Circulation Aérienne.
15 candidats présents.

.12, 13 et 14 mai :

Concours externe de Techniciens de l'Aviation Civile.
14 candidats présents.

.16 juin :

Concours interne de Techniciens de la Météorologie.
5 candidats présents - 1 reçu (M. VIVISH, AC/3).

ORGANISATION de CONCOURS LOCAUX.29 avril :

Concours externe d'Agent Contractuel de 4ème catégorie
pour le SNA/ouvrier électricien.
7 candidats pour 1 emploi offert.

.24 et 25 juin :

Concours interne d'agent contractuel de 2ème catégorie
pour le SNA (Technicien de Maintenance Régionale).
1 candidat pour 1 emploi offert.

RENOUVELLEMENT DU MANDAT DES DELEGUES DU PERSONNEL

Comme chaque année, le mandat des délégués du personnel contractuel relevant du régime de la Convention Collective des Personnels non Fonctionnaires de l'Administration a été soumis à renouvellement par la voie d'élections organisées au sein de chaque service.

Cette année, par suite de plusieurs nominations intervenues dans les corps de commis et d'agents techniques de bureau, il n'a pas été possible de procéder à l'élection de délégués à la Section Administrative, le nombre d'agents contractuels y étant inférieur à 10. A leur demande, les personnels concernés ont été rattachés au Service de la Navigation Aérienne et ont donc participé au scrutin ouvert dans ce service.

Egalement par suite de la diminution de ses effectifs d'agents contractuels le Service de l'Infrastructure Aéronautique n'a plus que deux représentants titulaires et deux suppléants au lieu des trois élus lors des scrutins précédents.

Les élections qui se sont déroulées le 29 mai 1980 ont donné les résultats ci-après :

- Service de la Navigation Aérienne et Section Administrative :

Liste unique présentée par la Fédération des Syndicats de Polynésie Française.

- Titulaires : MM. MARZIN, DUPONT et JACQUET.
- Suppléants : MM. RIO, TINIRAUARII et Mme MARIASSOUCÉ.

- Service de la Météorologie :

Liste unique présentée par la Fédération des Syndicats de Polynésie Française.

- Titulaires : MM. DESROCHES et ADAMS.
- Suppléants : MM. MORRIS et TAHIRI.

- Service de l'Infrastructure Aéronautique :

Liste unique présentée par la Fédération des Syndicats de Polynésie Française.

- Titulaires : MM. LIRON et DROLLET.
- Suppléants : MM. IZAL et TERAIAMANO.

AVRIL

- participation à la Commission des Phares et Balises,
- participation à la Commission des Marchés,
- M. OUDOIN assiste en tant que membre représentant le SBA au Conseil de Perfectionnement du Laboratoire des Travaux Publics de Polynésie,
- départ du dernier bateau militaire en direction des GAMBIER acheminant les matériels de construction pour l'achèvement de la station météo,
- mission M. BLUM à MAUPITI pour entretien de la piste,
- mission M. LOCHARD à BORA-BORA pour la construction du bloc technique et logement,
- mission M. BLUM à TUBUAI pour essais de laboratoire et examen des travaux d'entretien de la piste,
- retour de mission de M. DAVID à RURUTU après achèvement des travaux entretien du revêtement exécutés sur l'aérodrome,
- mission M. LIRON à MATAIVA pour étude de l'aérodrome,
- réunion Chef de Service et SETIL pour l'implantation d'un hangar d'AIR TAHITI sur le Motu TAHITI.

COMPTE-RENDU D'AVANCEMENT DES TRAVAUXPOUR LE SERVICE DES BASES AERIENNES4ème Bureau- AVRIL 1980 -

Date de la DM aut. : les travaux :	Nature des travaux et des études	:% d'avan- : cement	Date d'achè- : vement prévue
24/06/74	-!Aérodrome de TAHITI-FAAA!- TRAVAUX D'EQUIPEMENT -	100 %	terminé
	.Balisage lumineux : les essais préalables à la mise en service ont eu lieu en présence des techniciens du STNA.		
	.Salle d'embarquement : les travaux sont exécutés sous la responsabilité de la SETIL avec visites périodiques du chantier par le SIA. Les travaux de fondations confiés à l'entreprise BACHY sont terminés. Les travaux de construction proprement dits, confiés à l'Entreprise SUN après appel d'offres, sont en cours.	100 %	
09/08/78	.Centre de réception déporté : l'ouverture du dossier d'appel d'offres relatif au bâtiment a permis de retenir l'entreprise SOGECO. Le marché a été notifié le 14 avril.		juillet 80
	.Logements gendarmerie :		
	a) premier logement (travaux exécutés en régie par P.M.G.),	95 %	mai 80
	b) commencement construction 2è logement prévu en mai 80 (reporté faute du financement correspondant).		
	c) V.R.D. - Finitions des travaux	90 %	mai 80
	-!Aérodrome de RANGIROA!- TRAVAUX D'EQUIPEMENT -		
	.Abri de gonflement : les travaux sont en cours de finition.	95 %	avril 80
	- INSTALLATIONS HORS AERODROMES - ACQUISITIONS IMMOBILIERES -		
	.Transfert de la radiobalise TS à MOOREA : une indemnité de 96 500 F a été consignée en OCT. 79.	100 %	
	- TRAVAUX D'EQUIPEMENT -		
	.Station météo de TOTE GEGIE : poursuite de la construction des bâtiments de la zone technique par l'entreprise Fiumarella.	75 %	juin 80
	.Radiobalise de MOOREA : remblai réalisé dans le cadre des travaux de terrassement pour les nouvelles installations (SIA). (Installation de la radiobalise en cours - SNA -).	100 %	
	- /AERODROMES TERRITORIAUX/ - /MOOREA/		
	.1ère tranche des travaux de terrassements généraux pour les nouvelles installations terminales achevés le 21 mars 80.	100 %	mars 80
	.2ème tranche des travaux de /TOTE GEGIE/		
	.Lancement des travaux de construction d'un abri passagers et d'un bâtiment technique : travaux exécutés par l'Entreprise Fiumarella.	10 %	juin 80
	.Départ de TAHITI pour TOTE GEGIE d'un bateau administratif avec gravillons, bitume et engins de travaux publics pour réalisation d'une aire de stationnement près de la darse.		

Secrétariat de
l'Aviation Civile

S.E.T.I.L.

Aérodrome de
TAHITI-FAAAMois de :
AVRIL 1980

COMPTE-RENDU D'AVANCEMENT
DES TRAVAUX
POUR LE SERVICE DES BASES AERIENNES

NATURE DES TRAVAUX ET DES ETUDES	% D'AVANCEMENT	DATE d'ACHEVEMENT PREVUE ET OBSERVAT.
<u>AEROPORT DE TAHITI-FAAA</u>		
Sonorisation Aéroport	Travaux pré- paratoires en cours maté- riel non li- vré, retard fournisseur.	- <u>HEINRICH</u> - Commande n° 2956 du 15 octobre 1979.
Sièges supplémentaires - Aviation Générale	100 %	- <u>TAHITI STOCK IMPORT</u> Commande du 20/9/79
Pupitre standard téléphonique	Attente maté- riel retard fournisseur	- <u>LE GALL</u> - Commande n° 2287 du 17/8/79. Délai 5 mois.
Habillage zone enregistrement international	90 %	- <u>STAM</u> - Commande n° 2288.
<u>Salle d'Embarquement</u>		
Gros oeuvre (lot n° 1)	35 %	- <u>Alphonse Sun</u>
Aluminium	Commande matériaux	- <u>STAM</u>
Electricité	Fourreaux 5%	- <u>C.G.E.E.</u>
<u>AEROPORT DE BORA-BORA</u>		
- Modification zone d'enregis- trement	100 %	- Commande Arcel REY en cours plus par- ticipation SETIL.
Cale de halage	80 %	- <u>CGEE</u> - Commande n° 2993 du 17/10/79 Délai : 2 mois.
Cale de halage	100 %	- Travaux de prépa- ration du sol faits par SETIL.

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (suite)

MAI

- Commission des marchés,
- Visite par le Colonel HUOT, des logements de construction dans la Cité de l'Air pour la brigade de gendarmerie des TA,
- Ouverture des enquêtes relatives à l'acquisition des terrains pour les extensions de l'aérodrome de TAHI-FAAA,
- Mission M. TURIN à RANGIROA - Blocs technique et passagers,
- Mission M. ANFRIE aux GAMBIER ; pour la station météo et abri passagers de TOTELEGIE,
- Mission M. HUMLER à MATAIVA pour travaux d'entretien,
- Transport à MOOREA par bateau militaire du matériel de l'entreprise pour exécution de la 2ème phase des travaux de terrassements,
- Clôture de la commission d'enquête parcellaire chargée de l'acquisition des terrains de TAHITI-FAAA,
- Réunion dans le cadre de la préparation du plan d'aménagement de la commune de FAAA.

Secrétariat de
l'Aviation Civile

S.E.T.I.L.

Aérodrome de
TAHITI-FAAA

Mois de :
MAI 1980

COMPTE-RENDU D'AVANCEMENT
DES TRAVAUX
POUR LE SERVICE DES BASES AERIENNES

NATURE DES TRAVAUX ET DES ETUDES	% D'AVANCEMENT	DATE d'ACHEVEMENT PREVUE ET OBSERVAT.
<u>AEROPORT DE TAHITI-FAAA</u>		
Sonorisation Aéroport	Travaux pré- paratoire en cours, matériel non livré, retard four- nisseur.	- HEINRICH - Commande n° 2956 du 15/10/79
Amélioration éclairage auvent enre- gistr. trafic international		- CGEE - Commande n° 1282 du 16/5/80.
Pupitre standard téléphonique	Attente matériel retard four- nisseur.	- LE GALL - Commande n° 2287 du 17/8/79 Délai 5 mois.
Remplacement vitrage escaliers ouest par Setuglass	-	- STAM - Commande n° 1281 du 16/5/80.
Habillage zone enregistrement international	100 %	- STAM - Commande n° 2288.
Remise en état sanitaires AG		- TAPUTUARAI - Commande n° 1267 du 14/05/80.
<u>Salle d'embarquement</u>		
Gros oeuvre (lot n° 1)	45 %	- Alphonse Sun
Aluminium	Commande matériaux	- STAM
Electricité	Fourreaux 20 %	- C.G.E.E. C.G.
Commande bascules supplémentaires	en cours	- TESTUT
<u>AEROPORT DE BORA-BORA</u>		
Cale de halage	95% essais en cours	- C.G.E.E.- Commande n° 2993 du 17/10/79 Délai : 2 mois
<u>RAIATEA</u>		
Temporisation enclenchement sur réseau électrique de secours.	-	- C.G.E.E.- Commande n° 1284 du 16/5/80.

- MAI 1980 -

Date de la DM aut. les travaux :	Nature des travaux et des études	% d'avancement :	Date d'achèvement prévue :
	- /Aérodrome de TAHITI-FAAA/ - TRAVAUX D'EQUIPEMENT -		
24.06.74	• Salle d'embarquement : les travaux sont exécutés sous la responsabilité de SETIL avec visites périodiques du chantier par le SIA. Les travaux de construction proprement dits, confiés à l'entreprise SUN après appel d'offres, sont en cours.	45 %	oct. 80
	• Climatisation du centre Météo : les matériels sont livrés. L'installation est en cours de réalisation.	50 %	
	• Réaménagement des installations électriques : Les matériels sont en cours de livraison. Les installations sont en cours de réalisation.		
09/08/78	• Centre de réception déporté : l'ouverture du dossier d'appel d'offres relatif au bâtiment a permis de retenir l'entreprise SOGECO. Le marché a été notifié le 14 avril.	30 %	juillet 80
	• Logements gendarmerie :		
	a) premier logement (travaux exécutés en régie par P.H.G.).	95 %	mai 80
	b) commencement const. 2è logement prévu en mai 80 (reporté faute du financement correspondant).		
	c) V.R.D. - Finition des travaux : bloqués en raison des intempéries.	90 %	juin 80
	- /AERODROME DE RANGIROA/ - TRAVAUX D'EQUIPEMENT -		
	• Abri de gonflement : Situation inchangée par rapport à avril.	95 %	
	- /AERODROME DE RAiatea/ - Grosses réparations et améliorations -		
	• Travaux d'entretien logement adjoint Cdt aérodrome.	100 %	terminé
	- /INSTALLATIONS HORS AERODROMES/ - TRAVAUX D'EQUIPEMENT -		
	• Station météo de TOTEGEGIE : poursuite de la construction des bâtiments de la zone technique par l'entreprise Fiumarella.	95 %	juin 80
	- /AERODROMES TERRITORIAUX/ - /MOOREA/		
	• 1ère tranche des travaux de terrassements généraux pour les nouvelles installations terminales achevés le 31 mars 80.	100 %	mars 80
	- /TOTEGEGIE/ -		
	• Construction d'un abri passagers et d'un bâtiment technique : travaux exécutés par l'entreprise Fiumarella.	90 %	juin 80
	• Réalisation d'une aire de stationnement de 4.000 m2 près de la darse.		

JUIN

- transport de matériels à BORA-BORA pour l'exécution des terrassements préalables à la construction du bloc technique,
- retour de mission des MARQUISES de MM. PAU et GRANDVILLIERS,
- participation de M. OUDOIN aux réunions de la Commission Infrastructure et Aménagement du VIII^e Plan,
- mission de M. ANFRIE à RIKITEA et réception provisoire des bâtiments de la station météorologique et de l'aérodrome de TOTELEGIE,
- réunion au CEP concernant les transports des matériels par moyens maritimes militaires.

COMPTE-RENDU D'AVANCEMENT DES TRAVAUX
POUR LE SERVICE DES BASES AERIENNES

4ème Bureau

- JUIN 1980 -

Date de la DM aut. les travaux :	Nature des travaux et des études	% d'avan- cement :	Date d'achè- vement prévue :
	- /Aérodrome de TAHITI-FAAA/ - TRAVAUX		
	• Salle d'embarquement : Les travaux sont exécutés sous la responsabilité de SETIL avec visites périodiques du chantier par le SIA. Les travaux de construction proprement dits, confiés à l'entreprise SUII après appel d'offres, sont en cours.	65 %	oct. 80
	• Climatisation du centre Météo : Les matériels sont livrés. L'installation est en cours de réalisation.	85 %	août 80
	• Réaménagement des installations électriques : Les matériels sont en cours de livraison. Les installations sont en cours de réalisation.		
	• Centre de réception déporté : L'ouverture du dossier d'appel d'offres relatif au bâtiment a permis de retenir l'entreprise SOGECO. Le marché a été notifié le 14 avril.	100 %	
	• Logements gendarmerie :		
	a) premier logement (travaux exécutés en régie par P.C.G.).	100 %	juin 80
	b) commencement const. 2è logement : les travaux seront exécutés en régie par PHG à partir d'août 80.		
	c) V.R.D. : travaux terminés	100 %	juin 80
	- /AERODROME DE BORA-BORA/ -		
	• Les travaux de VRD et les terrassements des plateformes des bâtiments sont terminés.	100 %	
	• Les travaux de bâtiments débuteront début août, dès arrivée sur place des matériels et matériaux.		
	- /AERODROME DE RANGIROA/ -		
	• Abri de gonflement : travaux terminés.	100 %	
	• Centrale électrique : Des travaux confortatifs sont à entreprendre.		
	- /AERODROME DE TOTE GEGIE/ -		
	• Station météo : travaux terminés.	100 %	
	- /AERODROMES TERRITORIAUX/ - /MOOREA/ -		
	• 1ère tranche des travaux de terrassements généraux pour les nouvelles installations terminales achevés le 21 mars 80.	100 %	mars 80
	• 2ème tranche des travaux de terrassements. Lancement juin 80, après tassement des zones remblayées sur marais.	10 %	août 80
	• Const. d'une centrale électrique commune Aviation Civile/Sétil. Dédb Début des travaux : 1er mai 80.	20 %	juillet 80
	• Balisage lumineux et aides visuelles : marché passé avec la Sté SOTRELEC travaux commencés le 12/5/80.	15 %	août 80
	• /TOTE GEGIE/ : Construction d'un abri passagers et d'un bâtiments technique : travaux terminés.	100 %	juin 80
	• /RURUTU/ : Réfection partielle du revêtement sur aire de stationnement et bretelle. Reprises localisées sur la piste. Travaux commencentés le 20/4/80.		./.

Secrétariat de
l'Aviation Civile

S.E.T.I.L.

Aérodrome de
TAHITI-FAAA

Mois de :
JUN 1980

COMPTE-RENDU D'AVANCEMENT

DES TRAVAUX

POUR LE SERVICE DES BASES AERIENNES

NATURE DES TRAVAUX ET DES ETUDES	% D'AVANCEMENT	DATE D'ACHEVEMENT PREVUE ET OBSERV.
<u>AEROPORT DE TAHI-FAAA</u>		
Sonorisation Aéroport	Travaux prépa- ratoire en cours, matériel non livré, retard four- nisseur - En principe tra- vaux en juillet	- <u>HEINRICH</u> - Commande n° 2.956 du 15/10/ 79.
Amélioration éclairage auvent enregistr. trafic international	100 %	- <u>CGEE</u> - Commande n° 1282 du 16/5/80.
Pupitre standard téléphonique	Attente maté- riel retard fournisseur.	- <u>LE GALL</u> - Commande n° 2287 du 17/8/79 Délai : 5 mois.
Remplacement vitrage escaliers ouest par Setuglass.	--	- <u>STAM</u> - Commande 1281 du 16/5/80.
Commande électro-magnétique des portes du trafic local.	--	- <u>CGEE</u> - Commande n° 1535 du 11/6/80.
Remise en état sanitaires A.G.	100 %	- <u>TAPUTUARAI</u> - Comman de n° 1267 du 14/5/80.
Remplacement baie vitrée escaliers Ouest.	--	- <u>STAM</u> - Commande n° 1281 du 16/5/80.
<u>Salle d'embarquement</u>		
Gros oeuvre (lot n° 1)	55 %	- <u>ALPHONSE SUN</u>
Aluminium	Commande ma- tériels.	- <u>STAM</u>
Electricité	Fourreaux 60% plus matériel livré.	- <u>C.G.E.E.</u>
Commande bascules supplémentaires	en cours	- <u>TESTUT</u>
<u>AEROPORT DE BORA-BORA</u>		
Cale de halage.	100% travaux supplémen- taires sur digue à pré- voir.	- <u>CGEE</u> - Commande n° 2993 du 17/10/79. Délai : 2 mois.
<u>RAIATEA</u>		
Temporisation enclenchement sur réseau électrique de secours.	100 %	- <u>CGEE</u> - Commande n° 1284 du 16/5/80.

RESUME MENSUEL DU TEMPS- AVRIL :

Mois très pluvieux en général, plutôt sec aux AUSTRALES.

°°

Sur la quasi-totalité du TERRITOIRE, la pluviométrie est largement excédentaire sauf aux AUSTRALES et à RAPA où la sécheresse se poursuit - 30 à 40 % de déficit qui viennent s'ajouter aux 60 % du mois de mars. Sur TAHITI et MOOREA il est tombé 2 à 3 fois plus d'eau que la normale - FAAA 307 pour 115 mm, PAPARA 478 pour 122 mm, TEAPOPOO II 747 pour 194 mm.

Des pluies de forte intensité ont été également observées à ATUONA - 101 mm le 25, RANGIROA 195 mm le 22, PUKA-PUKA 98 mm le 11.

Les températures sont plutôt supérieures à la normale sur la moitié nord du Territoire et sensiblement inférieures sur la moitié sud - 1° c à RAPA tandis que la durée d'insolation est nettement déficitaire, - 25 à 35 % de la Société aux GAMBIER.

Notons toutefois des phénomènes orageux inhabituels aux MARQUISES le 26, seul cas pour un mois d'avril en 20 ans.

0
0 0

- MAI :

Mois très pluvieux sauf aux TUAMOTU.

°°

Ce mois a été particulièrement pluvieux aux MARQUISES tant en quantité d'eau recueillie : presque 3 fois la hauteur moyenne à ATUONA où le record de pluie en 24H, pour un mois de mai, a été battu le 5 avec 49 mm - précédent record en 1962, 47 mm - qu'en nombre de jours de précipitations : 26 à ATUONA pour une moyenne de 16.

./.

- Aux AUSTRALES et à RAPA, la pluviométrie a été importante - plus du double de la moyenne à RAPA-. Toutefois le nombre de jours de pluie n'a été que très légèrement supérieur à la moyenne.
- Sur la SOCIETE on a noté un excédent important de précipitations - la hauteur mensuelle approche 3 fois la normale à TAHITI-FAAA et à MOPELIA-.
- Tout autour de l'île de TAHITI la pluviométrie a été largement excédentaire dépassant même 3 fois la valeur moyenne à TARAVAO et le nombre de jours de pluie a atteint 18 jours à FAAA, contre 9 en moyenne pour un mois de mai.
- Par contre aux TUAMOTU du Nord et du Centre, le déficit a avoisiné 50 % comme à TUREIA et à TAKAROA.
- Les températures moyennes ont été partout supérieures aux moyennes et l'écart est de l'ordre du degré aux TUAMOTU du Nord et du Centre où l'ensoleillement a été excédentaire.

0

0 0

- JUIN :

Beau mois de juin. Temps sec à TAHITI, RAPA et aux MARQUISES, bien arrosé aux AUSTRALES et sur la moitié nord des TUAMOTU.

°°.

Les fortes pluies recueillies à HAO les 2 et 3 : 97 mm, à RANGIROA les 3 et 4 : 145 mm, à TUREIA : 100 mm, à PUKA-PUKA le 4 : 51 mm, à TUBUAI les 9 et 10 : 86 mm ont suffi pour porter la pluviométrie de ces régions nettement au-dessus de la moyenne - + 74 % à RANGIROA, 42 % à REAO, 57 % à TUBUAI - Pourtant dans l'ensemble, le temps a été clément, bien ensoleillé et sec. On a recueilli 38 % de la moyenne à ATUONA, 54 % à MORUROA, 40 % à RIKITEA, 60 % à RAPA. C'est dans l'archipel de la Société et surtout à TAHITI que la sécheresse a été la plus sévère, sans conséquence pourtant, puisque les mois de mai et avril avaient été particulièrement humides. A FAAA, 11 mm pour une normale de 69, à VAIRAO 36 mm/ 171, à TIAREI 66 mm/222.

L'ensoleillement a été remarquable sur la moitié sud du TERRITOIRE, + 25 % à RAPA.

Le champ moyen de pression en surface présente une très forte anomalie négative (- 3 mb à RAPA). Ceci reflète l'influence prépondérante des dépressions du front polaire et la faiblesse des anticyclones subtropicaux - le lit des perturbations est décalé de 5 à 10 degrés vers le nord-. Par voie de conséquence les vents ont souvent soufflé de l'ouest, au sud du 20è S parfois forts -110 km/h à RAPA - pendant plusieurs jours consécutifs, tandis que les alizés ont été peu épais et peu rapides.

Les températures moyennes sont légèrement plus basses que la normale au Sud du 20è S mais sensiblement plus élevées au Nord.

°°

EXPLOITATION

- AVRIL :

.le 16, ouverture de la station météorologique de RIKITEA
programme provisoire suivant : Synop 0000 - 0300 - 1800 - 2100 TU
Pilot 0000 et 1800 TU -

Poursuite du transfert de la station météorologique TOTELEGIE
à RIKITEA.

- MAI :

Routine -

- JUIN :

.le 14, début exploitation radiosondage RIKITEA.

°°

PERSONNEL

- AVRIL :

.le 20, départ RUPEA VALENTA et Ena Bruno pour MOPELIA.
Retour d'affectation de MOPELIA de M. Minu TARAIHU, AC/5 le 26.
.le 29, publication des emplies vacants en Polynésie pour la
période du 01/07/80 au 30/06/81.

./.

- MAI :

- .le 26, retour de congé administratif de M. CORNARDEAU -
- .le 29, élections des délégués du Personnel contractuel.

- JUIN :

- .le 17, départ en affectation à MOPELIA de M. DAUPHIN R., VAT.
- .le 27, retour d'affectation d'ATUONA de M. CHAUSSIN.

°°

REUNIONS- AVRIL :

Rappel semaine du 14 au 19/04/80 : participation de M. LE GOFF
à Conférence CPS : culture sur atolls.

- MAI :

RAS.

- JUIN :

- .le 09, réunion intersections METEO.

°°

MISSIONS- AVRIL :

- .le 02, départ en mission à RIKITEA (transfert station GAMBIER)
de M. BU LUC M.
- .le 03, retour de mission de RIKITEA de MM. HANDERSON et CHUNGUE :
installations techniques.
- .le 24, mission d'inspection de postes pluviométriques de clima-
tologie de MM. PASTUREL et LEQUERRE autour de l'île.
- .le 25, poursuite mission de M. LEQUERRE.
- .le 26, retour de mission de M. MARERE de MOPELIA.
- .le 28, retour de mission de stage "météorologie tropicale"
de M. CAUCHARD à PARIS du 11 au 27 avril.
- .le 28, mission MOOREA, inspection des postes climato. et pluvio.
par MM. LEQUERRE et CHARRON.

°°

- MAI :

- .le 20, mission de M. CHAUSSIN, Chef Station ATUONA, à UA-HUKA : inspection des postes climato.
- .le 29, retour de mission RIKITEA de M. CHUNGUE et HANDERSON.

- JUIN :

- .le 04, départ en mission RIKITEA MM. AN et SCHYTZ aide-technicien.
- .du 04 au 05, mission de M. CORNARDEAU à RIKITEA : transfert station GAMBIER.
- .le 09, départ en mission à HEREHERETUE de M. P. PIEHI renfort effectif.
- .le 13, retour de TAKAPOTO de M. G. RAOULX pour concours interne technicien METEO à PAPEETE.
- .le 12, départ en mission aux ANTILLES de M. LE GOFF.
- .le 13, retour de HEREHERETUE de M. G. TUTEIRIHIA pour concours interne technicien METEO à PAPEETE.
- .le 15, retour de BORA-BORA de M. C. VIVISH pour concours interne technicien METEO à PAPEETE.
- .le 18, retour à BORA-BORA de M. VIVISH, après concours TM à PAPEETE.
- .le 20, retour à TAKAROA de M. RAOULX après concours TM à PAPEETE.
- .le 20, départ en mission à RANGIROA de M. PINSON, VAT : renfort effectif.
- .le 20, retour en mission à RANGIROA de M. James BUCHIN.
- .du 26 au 03/07, mission RIKITEA de M. CORNARDEAU : inspection station météo GAMBIER.

°°°

DIVERS

- AVRIL :

- .le 29, visite du service METEO par les élèves de 3ème du TAAONE.

- JUIN :

- .Visite du service par les Officiers du BIMAT, le 03.

D - SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNEETUDES et EXPLOITATION TECHNIQUE- AVRIL

- stage de recyclage approche WINCHESTER Guy,
- étude VFR de nuit à MOOREA,
- début du chantier d'installation radiobalise MOOREA par SOTRELEC,
- réaménagement magasin division technique,
- visite de chantier CRD LA HUNA (examen de la route d'accès et des plateformes après pluies abondantes),
- étude plan d'action DNA 81/85,
- fiches FIDES 80,
- préparation des équipements vigie de MAKEMO et ANAA pour expédition,
- plan d'amélioration des moyens SSIS sur les aérodromes territoriaux,
- classement des moyens techniques en vue d'un plan de maintenance préventive,
- préparation SAREX 3/80,
- demande NOTAM AIRAC : procédure d'approche ANAA,
- préparation vol calibration Néo-Zélandais ILS-VOR FAAA et HUAHINE,
- étude des nouveaux textes OACI relatifs à la construction des procédures d'approche,
- étude des conditions d'exploitation en VFR de nuit de la liaison HUAHINE/RAIATEA,
- exécution SAREX 3/80,
- demande de NOTAM AIRAC procédures d'approche de NAPUKA,
- contrôle en ligne effectué par les TA et le Bureau VERITAS,
- préparation épreuves concours AC/4 BORA-BORA,
- mise en service du nouveau réseau balisage (série) de TAHITI-FAAA,
- installation d'un dispositif de maintien de l'alimentation de DME en cas de coupure secteur EDT.

- MAI

- préparation SAREX 4/80 et 5/80,
- conditions d'ouverture du chantier balisage MOOREA :
répercussion sur le trafic transport public,
- point sur le parc automobile territorial,
- recrutement d'un AC/5 manoeuvre pompier pour MOOREA,
- mise en service pour essai de la radiobalise de MOOREA
(3255 - MO),
- étude implantation VASIS MOOREA,
- remise en service ligne directe TTY OBS météo TWR,
- exécution SAREX 4/80 et 5/80,
- étude préparatoire budget local 1981,
- réaménagement des installations électriques du BCT
consécutivement aux travaux de génie civil,
- poursuite étude ouverture de nuit de MOOREA,
- intervention des services SSIS de RAIATEA et FAAA pour
lutter contre l'incendie d'UTUROA,
- préparation du budget local 1981,
- élections délégués du personnel contractuel.

- JUIN

- étude des horaires de fonctionnement des aérodrômes des ISLV,
- révision des conventions des gestionnaires de dépôt d'essence
100/130,
- rédaction compte-rendu des SAREX 4/80 et 5/80,
- installation alimentation/chargeur batteries localizer pour
éviter la coupure de l'installation sur absence secteur,
- faisabilité procédure approche IFR à ATUONA,
- organisation des EVASAN,
- déclenchement des EVASAN. Le Haut-Commissaire attribue au
SNA des fonctions de coordination,
- modification d'indicateurs d'emplacement,
- contacts avec ORSTOM pour campagne 1980/81 de radiométrie
aérienne,
- analyse des frais de déplacement 1979 (budget DNA),
- réfection câble 14 paires télécommande centre émetteur
répartiteur général,
- début des travaux NORELEC réaménagement du BCT,

- mise en service opérationnelle du secours batteries localizer,
- travaux d'installation nouveau glide,
- préparation du budget local 1981, mesures nouvelles,
- qualification contrôleur CCR - M. François VERNAUDON,
- amendement aux PANS-RAC : expressions conventionnelles,
- concours de recrutement de l'AC.2 destiné à la division technique,
- étude en liaison avec le CEA de l'installation des photopiles de la radiobalise (MOOREA envoi effectué),
- fin du stage à la division technique de M. WONG (lycée technique du TAAONE),
- fin des travaux d'installation du glide (en attente à la mission réglage STNA),
- campagne avancement personnels techniques Navigation Aérienne,
- préparation budget local 81. Mesures nouvelles et investissements.

ANNEE 1979

Ventilation du trafic par escales de provenance

ESCALES	PASSAGERS			FRETE KG		
	1979	1978	% 79/78	1979	1978	% 79/78
ATHENES	-	-	-	-	-	-
AUCKLAND	9 091	8 938	+ 1.7	1 137 890	1 148 456	- 0.9
BARHEIN	91	32	-	220	17	
BRISBANE	3 637	3 541	+ 2.7	44 363	38 382	+ 15.6
COLOMBO	-	15		-	-	
DJARARTA	1 430	1 134	+ 26.1	109 893	191 923	- 42.7
LOS ANGELES	840	488	+ 72.1	339 743	254 397	33.5
MELBOURNE	100	-		-	-	
NANDI	3 757	4 192	- 10.4	43 787	44 583	- 1.8
NAURU	465	290	+ 60.3	3 552	2 306	+ 54.0
NORFOLK	82	260		-	-	
PAPEETE	7 773	8 088	- 3.9	142 107	269 836	- 47.3
PARIS	13 701	12 389	+ 10.6	578 479	512 344	+ 12.9
PORT-VILA	29 602	25 508	+ 16.0	87 958	193 177	- 54.5
SANTO	490	501	- 2.2	5 559	4 253	+ 30.7
SINGAPOUR $\frac{1}{2}$	3 006	2 862	+ 5.0	91 723	93 422	- 1.8
SYDNEY	29 420	31 477	- 6.5	1 739 666	1 360 532	+ 27.9
TOKYO	10 712	7 053	+ 51.9	427 276	129 719	+229.4
TONGA	271	-		11 856	-	
WALLIS	2 922	2 939	- 0.6	41 720	62 493	- 33.2
DIVERS	3	115		39 364	23	
- <u>TOTAL</u>	117 393	109 822	+ 6.9	4 845 156	4 305 863	+ 11.5

ANNEE 1979

Ventilation du trafic par
escales de destination

ESCALES	PASSAGERS			FRETE KG		
	1979	1978	% 79/78	1979	1978	% 79/78
ATHENES	5	6		-	-	
AUCKLAND	9 927	9 176	+ 8.2	82 742	48 049	+ 92.2
BARHEIN	37	29		1 763	1 121	+ 57.3
BRISBANE	3 519	3 710	- 5.1	1 512	3 078	- 50.9
COLOMBO	13	1		-	-	
DJAKARTA	1 279	1 230	+ 4.0	4 260	17 339	- 75.4
LOS ANGELES	546	613	- 10.9	99 815	153 066	- 34.8
MELBOURNE	72	-		-	-	
NANDI	3 721	4 248	- 12.4	17 165	22 568	- 24.0
NAURU	367	263	+ 39.5	20 342	1 058	
NORFOLK	82	220		-	-	
MARSEILLE	3	-		-	-	
PAPEETE	8 485	8 727	- 2.8	126 250	132 551	- 4.8
PARIS	12 134	11 748	+ 3.3	111 138	74 263	+ 49.7
PORT-VILA	29 041	26 045	+ 11.5	417 357	396 821	+ 5.2
SAIHO	614	743	- 17.4	6 228	5 803	+ 7.3
SINGAPOUR	3 426	3 283	+ 4.4	67 792	27 058	+150.5
SYDNEY	29 988	32 593	- 8.0	357 210	271 950	+ 31.4
TOKYO	10 678	7 028	+ 51.9	92 424	27 066	+241.5
TONGA	327	-		702	-	
WALLIS	3 098	2 860	+ 8.3	84 125	95 663	- 1.6
DIVERS	-	138		-	1 063	
- TOTAL	117 362	112 661	+ 4.2	1 500 825	1 273 517	+ 17.8

TOTAL TRAFIC INTER & EXTER	ARRIVEE	DEPART	TOTAL	TOTAL 1978	% 79/78
MTS	1 975	1 964	3 939	3 767	+ 4.6
PAX	117 507	117 435	234 942	222 646	+ 5.5
TST			32 851	38 665	- 15.0
FRET	4 845 186	1 500 825	6 346 011	5 579 440	+ 13.7
POSTE	343 682	214 918	558 600	487 211	+ 14.7
<u>- TRAFIC NON COMMERCIAL</u>					
MTS	4 299	4 299	8 598	7 024	+ 22.4
<u>- TRAFIC COMM & NON COMM</u>					
MTS	6 274	6 263	12 537	10 791	+ 16.2

Le fret et la poste sont exprimés en KG -

ETAT RECAPITULATIF - NOUVELLE CALEDONIE

AERODROME DE NOUMEA-Nagenta

ANNEE 1979

TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR		ARRIVEE	DEPART	TOTAL	TOTAL 1978	% 79/78
- <u>AIR CALEDONIE</u>	MTS	4 610	4 609	9 219	8 757	+ 5.3
	PAX	49 170	49 268	98 438	97 739	+ 0.7
	FRET	219 022	632 530	851 552	753 223	+ 13.1
	POSTE	3 740	17 433	21 173	19 550	+ 8.3
- <u>TAXICAL</u>	MTS	502	501	1 003	1 170	- 14.3
	PAX	1 131	1 185	2 316	2 729	- 15.1
	FRET	1 007	4 373	5 380	65	
- <u>TOTAL TRAFIC INTERIEUR</u>	MTS	5 112	5 110	10 222	9 927	+ 3.0
	PAX	50 301	50 453	100 754	100 468	+ 0.3
	FRET	220 029	636 903	856 932	753 288	+ 13.8
	POSTE	3 740	17 433	21 173	19 550	+ 8.3
<u>TRAFIC COMMERCIAL EXTERIEUR</u>						
- <u>TAXICAL</u>	MTS	13	12	25	16	
	PAX	33	43	76	62	
	FRET	60	185	245	-	
<u>TOTAL TRAFIC INTER & EXTER</u>						
	MTS	5 125	5 122	10 247	9 943	+ 3.1
	PAX	50 334	50 496	100 830	100 530	+ 0.3
	FRET	220 089	637 088	857 177	753 288	+ 13.8
	POSTE	3 740	17 433	21 173	19 550	+ 8.3
<u>TRAFIC NON COMMERCIAL</u>	MTS	21 639	21 640	43 279	45 549	- 5.0
<u>TRAFIC COMM & NON COMM</u>	MTS	26 764	26 762	53 526	55 492	- 3.5

Le fret et la poste sont exprimés en KG -

ANNEE 1979

TRAFFIC COMMERCIAL INTERIEUR		ARRIVEE	DEPART	TOTAL	TOTAL 1978	% 79/78
- <u>AIR MELANESIE</u>	MTS	2 798	2 784	5 582	5 438	+ 2.6
	PAX	28 489	27 803	56 292	44 772	+ 25.7
	FRET	153 645	202 191	355 836	331 857	+ 7.2
	POSTE	5 324	21 551	26 875	28 434	- 5.5
- <u>BARLOW</u>	MTS	345	348	693	-	
	PAX	1 152	1 102	2 254	-	
- <u>TOTAL TRAFIC INTERIEUR</u>	MTS	3 143	3 132	6 275	5 438	+ 15.4
	PAX	29 641	28 905	58 546	44 772	+ 30.8
	FRET	153 645	202 191	355 836	331 857	+ 7.2
	POSTE	5 324	21 551	26 875	28 434	- 5.5
<u>TRAFFIC COMMERCIAL EXTERIEUR</u>						
- <u>AIR NAURU</u>	MTS	62	62	124	107	+ 15.9
	PAX	372	388	760	1 039	- 26.9
	TST			127	46	+176.1
	FRET	2 246	354	2 600	3 441	- 24.4
	POSTE	22	21	43	1	
- <u>AIR PACIFIC</u>	MTS	312	312	624	630	- 1.0
	PAX	6 205	7 187	13 392	11 518	+ 16.3
	TST			8 220	8 018	+ 2.5
	FRET	154 391	20 932	175 323	136 907	+ 28.1
	POSTE	12 406	6 054	18 460	16 981	+ 8.7
- <u>U.T.A.</u>	MTS	821	819	1 640	1 330	+ 23.3
	PAX	29 519	29 479	58 998	51 997	+ 13.4
	TST			4 703	1 215	+287.1
	FRET	381 560	101 277	482 837	600 830	- 19.6
	POSTE	43 970	8 799	52 769	47 369	+ 11.4
- <u>DIVERS</u>	MTS	24	23	47	18	
	PAX	82	63	145	41	
	FRET	30	-	30	-	
- <u>TOTAL TRAFIC EXTERIEUR</u>	MTS	1 219	1 216	2 435	2 085	+ 16.8
	PAX	36 178	37 117	73 295	64 575	+ 13.5
	TST			13 050	9 285	+ 40.5
	FRET	538 227	122 563	660 790	741 178	- 10.8
	POSTE	56 398	14 874	71 272	64 351	+ 10.8
- <u>TOTAL TRAFIC INTER & EXTER</u>	MTS	4 362	4 348	8 710	7 523	+ 15.8
	PAX	65 819	66 022	131 841	109 347	+ 20.6
	TST			13 050	9 285	+ 40.5
	FRET	691 872	324 754	1 016 626	1 073 035	- 5.3
	POSTE	61 722	36 425	98 147	92 785	+ 5.8
- <u>TRAFFIC NON COMMERCIAL</u>	MTS	2 401	2 400	4 801	5 619	- 14.6
- <u>TRAFFIC COMM & NON COMM</u>	MTS	6 763	6 748	13 511	13 142	+ 2.8

ANNEE 1979

TRAFFIC COMMERCIAL INTERIEUR		ARRIVEE	DEPART	TOTAL	TOTAL 1978	% 79/78
- <u>FIJI AIR SERVICES</u>	NTS	1	2	3	2	
	PAX	1	4	5	8	
- <u>POLYNESIAN AIRLINES</u>	NTS	7	7	14	1	
	PAX	50	51	101	-	
- <u>U.T.A.</u>	NTS	231	231	462	386	+ 19.7
	PAX	1 065	1 034	2 099	1 895	+ 10.8
	FRET	1 095	4 510	5 605	6 379	- 12.1
	POSTE	544	3 153	3 697	3 490	+ 5.9
- <u>TOTAL TRAFIC INTERIEUR</u>	NTS	239	240	479	389	+ 23.1
	PAX	1 116	1 089	2 205	1 903	+ 15.9
	FRET	1 095	4 510	5 605	6 379	- 12.1
	POSTE	544	3 153	3 697	3 490	+ 5.9
<u>TRAFFIC COMMERCIAL EXTERIEUR</u>						
- <u>FIJI AIR SERVICES</u>	NTS	8	7	15	10	
	PAX	16	7	23	24	
	TST			2	-	
- <u>UTA/PAL</u>	NTS	40	40	80	4	
	PAX	76	107	183	-	
	TST			696	22	
	FRET	350	400	750	1 600	
	POSTE	45	25	70	-	
- <u>U.T.A.</u>	NTS	55	58	113	118	- 4.2
	PAX	3 381	3 357	6 738	5 813	+ 15.9
	TST			456	-	-
	FRET	103 498	41 795	145 293	148 053	- 1.9
	POSTE	29 524	3 342	32 866	22 990	+ 43.0
- <u>TAXICAL</u>	NTS	1	1	2	-	
	PAX	1	1	2	-	
	fret	80	-	80	-	
- <u>TOTAL TRAFIC EXTERIEUR</u>	NTS	104	106	210	137	+ 53.3
	PAX	3 474	3 472	6 946	5 862	+ 17.9
	TST			1 154	52	-
	FRET	103 928	42 195	146 123	149 653	- 2.4
	POSTE	29 569	3 367	32 936	22 990	+ 43.3
<u>TOTAL TRAFIC INTER & EXTER</u>						
	NTS	343	346	689	526	+ 31.0
	PAX	4 590	4 561	9 151	7 765	+ 17.8
	TST			1 154	42	-
	FRET	105 023	46 705	151 728	156 032	- 2.8
	POSTE	30 113	6 520	36 633	26 480	+ 38.3
<u>TRAFFIC NON COMMERCIAL</u>						
	NTS	52	53	105	58	+ 81.0
<u>TOTAL TRAFIC COMM & NON COMM</u>						
	NTS	395	399	794	584	+ 36.0

B - NOUS AVONS LU POUR VOUS

" ATTACHEZ VOTRE PEUR " (extrait du journal "LE MONDE" du 13/03/80) -

Vous êtes dans la salle d'attente d'un aéroport, à Orly ou à Roissy. L'habitué des voyages en avion, qui, pour ses affaires, traverse plusieurs fois par mois l'Atlantique, semble ne présenter aucune réaction effective visible pouvant s'apparenter à la peur. Il lit tranquillement son journal et ne regarde même pas les différents avions, grands ou petits, qui atterrissent ou s'envolent aux quatre coins du ciel. Le touriste, seul ou faisant partie d'un groupe organisé, d'un "tour" en général, ne semble pas, lui non plus, particulièrement effrayé. Cependant tous reçoivent, par leurs appareils sensoriels, auditifs et visuels, un grand nombre d'impacts sonores ou lumineux qui font entrer en résonance les centres intégrateurs, de leur cerveau et "chatouillent" déjà, en quelque mesure, leur système nerveux végétatif. Pourtant, certains d'entre eux peuvent déjà ressentir et manifester quelques effets affectifs et végétatifs, tels que pâleur, sudation légère, inquiétude, etc... Un plaisir ambigu, tel qu'on le recherche au Scenic Railway (montagnes russes à fortes dénivellations des parcs d'attraction, et qui font hurler les passagers accrochés aux rampes de leurs wagons), mêle sa singularité, sans aucun doute érotisée, à la peur. C'est que l'espace à deux dimensions va bientôt être abandonné et que la troisième dimension, à effet d'ascenseur en rapide descente, va provoquer une "ambivalence" de sentiments et de sensations que nous verrons s'inscrire en filigrane à travers toutes les autres modalités d'émotions que nous allons maintenant évoquer.

CLOUE SUR PLACE

La vie psychique de l'animal humain peut être schématiquement définie soit en termes d'intelligence, de nationalité, de jugements de rationalité, de jugement de réalité, soit en termes de sentiments, de conflits affectifs, d'émotions plus ou moins bien escamotés depuis les refoulements de l'enfance, en partie ou en totalité, dans l'inconscient. Le système nerveux de la vie de relation reçoit de l'extérieur et du corps propre de multiples signaux qui seront intégrés et utilisés par les centres nerveux supérieurs contrôlant la psychomotricité. Par contre, le système végétatif, les ganglions (1), et les multiples réseaux vago-sympathiques sont plus en rapport avec la vie affective. Grâce à de multiples relais étroitement imbriqués avec le système endocrinien, ils sont destinés non seulement à faire fonctionner tous les viscères, mais aussi à mettre en branle les défenses de l'organisme. Celles-ci aboutiront, une fois les hormones adéquates mobilisées, à favoriser l'attaque ou la défense, en cas de danger, ou encore la fuite. Si ce système flanche, si des mesures salvatrices ne sont pas prises en temps utile, soit pour résister et combattre (métaphoriquement le plus souvent, mais au sens propre parfois), comme le chien conditionné de Pavlov devenu expérimentalement névrosé au moment où il ne peut plus distinguer le cercle de l'ellipse (2) l'homme en question est inhibé du point de vue de sa motricité. Il est cloué sur place. La peur a été submergée par une panique paralysante.

Mais entre ces deux affects, dont le second n'est que le premier arrivé à un stade paroxystique, prennent place toute une série d'"états" ou de "névroses" intermédiaires. On pourrait citer... et longuement gloser, à propos de peur, d'effroi, de terreur, de phobie, de phobie-obsession, de trac, de panique, etc...

(1) Le fameux plexus solaire !

(2) On conditionne un chien en lui montrant plusieurs jours de suite, aux mêmes heures tantôt un cercle lumineux dont la vue amène une récompense, tantôt une ellipse, signal d'une punition. On lui présente ensuite un cercle qu'on aplatit progressivement pour tendre à lui donner l'apparence d'une ellipse. Quand l'animal ne peut plus distinguer le cercle de l'ellipse, il "fabrique" une véritable névrose expérimentale qui doit être traitée par une sorte de psychothérapie ad hoc.

Ainsi, parmi la foule de ceux qui n'osent pas prendre l'avion et ne l'ont jamais pris ; ceux qui arrivent à s'embarquer, mais non sans mal ; ceux qui sont terrifiés à l'idée de quitter l'espace bidimensionnel pour affronter le vide du ciel, mais qui, poussés par une autre peur capable de neutraliser la première (quitter une ville assiégée !), montent quant même le long de l'échelle, l'estomac spasmodique et l'épigastre comme transfixié ; parmi ceux qui grimpent sans peur apparente, mais en réalité surmontent, au prix de gros efforts, la peur profonde qui les habite ; ceux qui s'en moquent ; ceux qui aiment ça et jouissent de toutes leurs "tripes" (qu'on nous permette cette trivialité si... parlante), on découvrirait sans peine, en grattant quelque peu la surface du comportement, toutes les nuances de la personnalité cachée.

Nous avons tout à l'heure introduit une dichotomie assez grossière entre vie et système nerveux relationnel et vie et système neuro-végétatif. L'analyse de la peur de monter en avion mène tout naturellement, en simplifiant à l'extrême, vers des séparations de concepts et de faits à la fois contradictoires et complémentaires et ne se recoupant pas exactement point par point.

On distinguera le conscient et l'inconscient. Le rationnel et l'irrationnel. Le raisonnable et le déraisonnable, etc., et avant d'aborder in fine, oh! à peine, les explications et surtout les hypothèses psychanalytiques, on s'attardera quelque peu, mais sans insister, sur les aspects existentiels et phénoménologiques du vol en avion. En passant par le vertige, essentiellement polymorphe et dont la longue histoire nous mènerait d'Icare aux cosmonautes de la science-fiction... ou des satellites habités. Ces "extra-terrestres" temporaires qui n'ont pas peur et qui posent des problèmes psycho-affectifs et instinctuels d'une haute spécificité.

Certes, les premiers chemins de fer et les premières autos ont fait peur. Mais malgré déraillements, catastrophes, collisions, et l'incroyable développement de ces modes de locomotion, des sécurités ancestrales remontant à l'aube de l'humanité laissaient le voyageur en contact avec Gala, notre mère la Terre. Le danger est atténué par le sentiment d'être collé à la vieille épouse d'Ouranos, mais le désir de faire comme l'oiseau à cependant et de tout temps hanté

l'esprit humain. La liste des engins imaginés par des ingénieurs amateurs, destinés à vaincre la gravitation, est d'une incroyable variété. Du mythe d'Icare, voulant voler comme les dieux et cruellement puni par eux, à Ader, premier aviateur, ou à Santos-Dumont parcourant à Bagatelle 300 mètres en plus lourd que l'air (car les montgolfières ou les ballons n'étaient qu'un préambule permettant de truquer avec la pesanteur mais non de la vaincre réellement) jusqu'aux paquebots géants supersoniques, le temps, cette grandeur physique si mystérieuse et irréversible, même dans les équations de la relativité généralisée, paraît avoir fait un saut d'une telle rapidité que la traversée des fuseaux horaires peut faire croire à quelque inversion de la marche du char d'Hélios que l'avion dépasse ou prend à rebrousse-poil selon le cas, laissant notre système nerveux végétatif rudement secoué par ces entorses faites à l'existence accomplie jusque-là sur un monde "plat".

Quoi d'étonnant, dès lors, si toutefois la personnalité profonde, pré-morbide pourrait-on dire si l'on considère la peur paralysante comme un état pathologique, quoi d'étonnant dis-je, que l'on puisse avoir peur de s'embarquer. L'avion n'est suspendu par rien. La vitesse seule le soutient. Le voyageur "moyen" regarde défiler par les hublots la carte de la Terre, puis les vastes étendues des nuages qu'il surplombe. Il est conduit, mais ne conduit pas. Il est "passif", incapable de tirer une quelconque sonnette d'alarme ou de faire ou d'arrêter lui-même son auto. S'il imagine, lors d'une plongée dans un trou d'air ou de la vue d'un orage menaçant, la catastrophe, l'angoisse apparaît. Les corrélations physiques de la peur augmentent. L'endoperception de ces désordres humoraux ajouté aux dangers de mort de l'extérieur l'agitation interne des régulations cardiopulmonaires et viscérales désormais rendues sans objet puisque la panique ne peut ni combattre (qui ?) ni fuir (où?). Mais passés les plus gros émois, la vague de peur s'éloigne. La vie est là autour de soi, et bientôt les moteurs s'arrêtent et le vol plané commence. Si l'atterrissage menace encore quelque peu, le sol ne s'en rapproche pas moins. Les damiers cultivés de la Terre ou la masse lisse et miroitante de l'océan rassurent. Filent alors le long de nos nerfs à la vitesse de quatre mètres à la seconde les signaux internes du corps qui, d'endocrines au cerveau, dispensent des messages de paix.

Cependant, le vertige existentiel, accroché à la rationalité d'une représentation de l'avion vécu comme fragile, peut prendre des aspects différents et provoquer plus d'angoisse sur un balcon étroit au sixième étage d'une maison solide ou le long d'un sentier surplombant une pente escarpée.

PORTE PAR UN FLUIDE IMPALPABLE

C'est que le passager fait corps avec l'appareil comme la mouche -exemple classique- entrant et sortant par la fenêtre d'un wagon lancé à 250 kilomètres à l'heure. Si par identification avec cette étrange et inquiétante "maison" suspendue sous le ciel, le sujet peureux éprouve en lui ce que ressent l'avion qui file, porté par un fluide impalpable -l'air, lequel le sustente mais, déchainé, peut aussi le faire mourir ou, manquant de densité, en cas de perte de vitesse, le laisser choir, brusquement, abandonné aux griffes de la gravitation- il trouve aussi dans cette enceinte magique bien des réassurances.

Tout est magique dans les péripéties ou simplement les différentes phases d'un voyage en avion. Si la pensée magique (prendre l'ordre de ses pensées pour l'ordre de l'univers) subsiste à bas bruit dans l'inconscient de tous les hommes, elle jaillit des profondeurs et infiltre tout le comportement de celui qui a peur avec une force et une fréquence privilégiées. De là, la présence des "superstitions", croyances irrationnelles, éléments ésotérico-occultistes, chez l'angoissé. Deus ex machina, l'avion moderne emporte dans ses flancs des adorateurs bien terrifiés.

Mais la "famille" accueillante -mères-hôtesse de l'air, père jupitérien qu'est le commandant de bord, dont les galons sont d'autant plus "thérapeutiquement" actifs qu'ils sont mieux dorés et plus nombreux, - est un véritable remède susceptible de conférer aux drogues sédatives ou antinauséuses leur pleine efficacité. Ici comme ailleurs le voyageur terrifié a besoin d'amour, de gentillesse et de compréhension pour aller mieux. Sans oublier les aiguilleurs des infrastructures, restés au sol, qui tissent un réseau invisible de cordons ombilicaux imaginaires joignant l'avion aux cercles hertziens qui les prennent en charge l'un après l'autre. Alors que vogue la galère du ciel et que le "ventre" du passager apeuré s'apaise !

Statistiques à l'appui, prescriptions psycho-pharmacologiques vectrices de foi et de vertues magiques, dispensées en cas de besoin avec mesure, prudence et toujours enrobées de gentillesse et de compréhension, et le voyageur en détresse neuro-végétative verra les excès d'adrénaline et d'autres médiateurs chimiques de son système nerveux supérieur retourner à leur niveau normal. Alors le cerveau supérieur de l'homo sapiens mettra au pas les incartades du cerveau archaïque qui subsiste en lui ou plutôt sous lui et dont les foudres l'avaient rendu malade... de peur !

ADDENDA

- 1/ Une patiente catholique pratiquante, mais fortement névrosée sur les bords, disait au signataire de ces lignes : " Ce qui me fait peur dans la mort, ce n'est pas le néant puisque je crois à une vie future. C'est la perspective de me trouver isolée toute seule "là-haut" pour l'éternité." Solitude et éternité, voilà les deux sentiments les plus difficiles à supporter que ressentent quelquefois des personnes ayant peur de monter en avion ;

- 2/ Nous n'avons pas, volontairement fait allusion à l'instinct de la mort freudien. Sans doute que beaucoup d'analystes, surtout français, verraient à l'oeuvre, derrière la peur de monter en avion, ce fameux, trop fameux instinct de mort, auquel, avec l'immense majorité des psychanalystes officiellement reconnus comme tels dans le monde entier, nous ne croyons pas. Freud lui-même considérerait cette hypothèse comme pure spéculation. N'empêche que d'aucuns diraient volontiers que la peur de l'envie de se détruire conditionne pour la plus grande part ici la peur d'être détruit. Cette hypothèse s'effondre au plus simple examen clinique.

Dr. René HELD

PROBLEMES DE SECURITE (extrait du magazine "AVIATION GENERALE").

Le problème de la sécurité est difficile à aborder d'une manière objective, car les réactions individuelles face à un accident et à ses conséquences sont généralement plus passionnelles que raisonnées. Il est pourtant souhaitable de pouvoir étudier ces problèmes avec lucidité et sans complaisance pour trouver une réponse à ce défi que nous devons relever.

Le tableau ci-dessous donne les résultats statistiques des accidents survenus pendant les dix dernières années à l'aviation générale française (aéro-clubs privés, société de travail aérien, société de transport à la demande).

ANNEE	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Nomb-re d'heures de vol (milliers)	630	690	710	770	760	760	810	815	810	780
Nombre d'accidents	251	288	239	259	338	303	266	282	306	335
Nombre d'accidents de personnes	72	62	63	65	82	69	63	61	80	75
Nombre de tués	55	62	63	50	68	57	69	72	83	80
Nombre de blessés	82	70	59	78	105	82	67	61	74	87
Nombre de tués par 10.000 h de vol	86	87	87	64	88	75	85	86	1.03	1.02

L'examen de ce tableau permet de mettre en évidence les points suivants : le taux de sécurité (nombre de tués pour 10.000 heures de vol) est resté sensiblement constant au cours des dix dernières années avec une tendance récente à l'aggravation ; le taux de sécurité en lui-même est très bas. Le chiffre de 80 victimes pour l'année 1979 est du même ordre de grandeur que celui relevé dans la navigation de plaisance dont le nombre de pratiquants dépasse le million.

Bien que ces chiffres en valeur absolue soient parlants par eux-mêmes, il est intéressant de les comparer aux résultats obtenus par les autres moyens de transport ou par l'aviation générale d'autres pays.

Comparaison avec l'aviation générale étrangère.- Aux Etats-Unis, les statistiques du NTSB font état d'un chiffre de 0,33 tué par 10.000 H de vol en 1979. Au cours des dix dernières années, le taux de sécurité s'est amélioré de 30 %. En Grande-Bretagne, la CAA cite le chiffre de 0,5 tué par 10.000 H de vol.

Comparaison avec les autres moyens de transports. - En prenant une vitesse moyenne de 200 km-h pour un appareil de l'aviation générale le taux de sécurité ramené à la distance a été en 1979 de 50 tués par 100 millions de km. Pour la voiture, la direction des Routes a donné pour 1978 le chiffre de 4,7 tués pour 100 millions de km sur l'ensemble du réseau routier. La moto a un taux de sécurité qui se situe aux environs de 60 tués pour 100 millions de km. L'aviation commerciale a connu au niveau mondial en 1979 un taux de sécurité de 0,08 tué/100 millions de km-passagers.

Dans les dix dernières années, le taux de sécurité a progressé de 50 % pour la voiture et pour la moto tandis que celui de l'aviation commerciale s'améliorait de 100 %.

LES CAUSES DES ACCIDENTS

Une étude statistique des divers accidents qui ont eu lieu entre 1970 et 1980 a fait apparaître qu'ils avaient eu lieu dans les circonstances suivantes :

- poursuite en IMC d'un vol VFR (35 % des cas) ;
- vol rasant -évolution acrobatique (35 % des cas),
- non respect des limites d'emploi (10 % des cas),
- causes diverses, visite prévol-préparation (15 % des cas),
- matériel (5 % des cas).

L'analyse détaillée de ces accidents permet de faire les remarques suivantes :

- La quasi-totalité des accidents de l'aviation générale sont le fait d'avions légers évoluant en VFR. (Il n'y a eu pendant la période 70/80 que deux cas d'accident en IFR).

- 95 % des accidents ont pour origine essentielle le pilote, c'est-à-dire que ces accidents auraient pu être évités par les pilotes s'ils avaient pris en temps voulu une décision appropriée.

- Les accidents graves ne sont pratiquement jamais causés par une "faute de pilotage" mais presque toujours par un excès de confiance de la part du pilote ainsi que par une méconnaissance notoire de leurs propres limites et de celles de leur avion.

- Il n'est pas possible de définir un portrait robot du pilote potentiellement dangereux, en particulier, il n'existe aucune corrélation entre les accidents et l'expérience récente ou globale du pilote.

On peut tirer des conclusions à la fois pessimistes et optimistes de ce rapide survol de la sécurité dans l'aviation générale. Pessimiste car le taux de sécurité que nous connaissons actuellement est réellement très mauvais et que la pratique de l'aviation légère est dangereuse. Optimiste car l'analyse des causes des accidents et les comparaisons que l'on peut faire avec d'autres moyens de transport ou avec l'aviation générale d'autres pays montre que le taux de sécurité actuel n'est pas quelque chose d'inéluctable et qu'il est possible de l'améliorer très sensiblement dans un délai assez rapproché. Il s'agit là d'un défi que doit relever l'aviation générale et qui est l'affaire de tous les pratiquants.

L'Etat français reconnu principal responsable d'une collision aérienne.

PARIS, 11 juillet (AFP) - Le tribunal administratif de NANTES (Ouest de la France) a déclaré l'Etat responsable à 85 % des conséquences de la collision entre deux avions espagnols, qui avait fait 68 morts dans la région le 5 mars 1973.

La catastrophe, entre un avion charter " CORONADO " de la Compagnie " SPANTAX " et un DC-9 d'IBERIA, s'était produite alors que le contrôle de la circulation aérienne française était faite par du personnel militaire, les " contrôleurs du ciel " civils étant en grève. Le dispositif des pouvoirs publics, baptisé " plan Marot ", avait été critiqué par les grévistes qui le jugeaient dangereux pour la sécurité aérienne.

Le procès s'est déroulé sept ans après la catastrophe, alors que les avocats des compagnies plaidaient la responsabilité totale de l'Etat français, en se fondant sur les conclusions d'une enquête administrative de 1975 et arguant " de fautes flagrantes commises par les contrôleurs militaires et à une insuffisance de moyens matériels ".

Le pilote du CORONADO a été reconnu responsable à 15 % de la catastrophe pour avoir effectué sans autorisation une manoeuvre, alors que l'Etat français devra verser 9 millions de francs de provisions, en attendant l'évaluation exacte des conséquences de l'accident.

ROISSY : n° 1 de la sécurité

Les 57.000 pilotes de l'IFALPA (Fédération Internationale des Pilotes de Ligne) ont dressé la liste des aéroports les plus dangereux du monde. Plus de 500 sur les cinq continents n'offrent pas les garanties de sécurité que serait en droit d'exiger tout usager.

Les 22 plus dangereux : Kargoerlie, Learmonth et Meekatharra (AUSTRALIE) ; Bogota, Barranquilla, Cali, Cartagena, Leticia, San Andres et Medellin (COLOMBIE) ; Los Angeles et Saint Thomas (ILES VIERGES) ; Pago-Pago (ILES SAMOA, possession américaine) ; Suva (NAUSORI, Iles FIDJI), Corfou (GRECE) ; Ujung Pandang (INDONESIE) ; Rimini (ITALIE) ; Iles Salomons ; Samoa Occidentales ; Fua'Amotu (TONGA) ; Caracas et Maturin (VENEZUELA).

Parmi les aéroports considérés comme les plus sûrs du monde, de l'avis unanime des professionnels, figure ROISSY-Charles-de-GAULLE.

L'avion est un moyen de transport très sûr : le nombre de passagers tués sur les vols réguliers est de 0,08 pour cent millions de passagers-kilomètre.

SERVICE
de
L'EDUCATION

ARRETE n° 1433/SE du 06 JUIN 1980
fixant le calendrier de l'année scolaire 1980/1981 des
écoles publiques de la Polynésie Française.

CONSEIL de
GOUVERNEMENT

LE CONSEIL DE GOUVERNEMENT DE LA POLYNESIE FRANCAISE

APPROUVE

VU la loi n° 77-772 du 12/07/1977 relative à l'organisation
de la Polynésie Française ;

Séance du

VU l'arrêté n° 1642/SE du 21/08/1979 fixant le calendrier de
l'année scolaire 1979/1980 des écoles publiques de la
Polynésie Française ;

04 JUIN 1980

VU l'avis favorable du Comité Technique Paritaire compétent à
l'égard des instituteurs et institutrices du Corps de l'Etat
pour l'Administration de la Polynésie Française, formulé en
sa séance du 21 mars 1980 ;

En ayant délibéré en sa séance du 04 JUIN 1980 :

A R R E T E

ARTICLE 1er :

Conformément aux dispositions de l'article 5
de l'arrêté n° 1642/SE du 21/08/1979, la rentrée
des élèves des écoles publiques est fixée au
jeudi 28 août 1980 à 07H 00 ou 07H 30 selon les
écoles.

ARTICLE 2 :

La pré-~~ren~~trée des maîtres aura lieu le mardi
26 août 1980 et le mercredi 27 août 1980.

ARTICLE 3 :

Les périodes d'interruption des classes des écoles publiques au cours de l'année scolaire 1980-1981 sont fixées comme suit :

- CONGE de la TOUSSAINT : du lundi 20 octobre 1980 au dimanche 02 novembre 1980
- CONGE DE NOEL : du lundi 15 décembre 1980 au dimanche 11 janvier 1981
- CONGE DE FEVRIER : du lundi 16 février 1981 au dimanche 22 février 1981
- CONGE DE PAQUES : du lundi 13 avril 1981 au dimanche 26 avril 1981
- GRANDES VACANCES : du jeudi 02 juillet 1981 au mercredi 26 août 1981

ARTICLE 4 :

Pour toutes les écoles, les classes vaqueront aux dates suivantes :

- le mardi 11 novembre 1980
- le jeudi 05 mars 1981
- le vendredi 01er mai 1981
- le jeudi 28 mai 1981
- le lundi 08 juin 1981

ARTICLE 5 :

L'année scolaire 1981/1982 débutera le jeudi 27 août 1981 à 07H00 ou 07H30 selon les écoles.

ARTICLE 6 :

Le Chef du Service de l'Education est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

VU et RENDU exécutoire,

Pour le Conseil de Gouvernement,
Le Vice-Président,

Paul COUSSERAN

F. SANDFORD

C - 58

PAPEETE, le 04 juillet 1980

COMITE ECONOMIQUE
ET SOCIAL DE
POLYNESIE FRANCAISE

BP 1657 PAPEETE TAHITI

RP/RL

REF. P 198/1980

Monsieur le Directeur du Service
de l'Aviation Civile
BP 6.004 FAAA

D - Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception du bulletin
de liaison de l'Aviation Civile (B.L.A.C.) en Polynésie
Française du premier trimestre 1980 et je vous en remercie.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, mes sincères
salutations.

Pour le Président,
Le Vice-Président,

H. ROHFRITSCH

E - LA VIE DES PERSONNELS

CARNET BLANC

Nous avons appris le mariage de TANGAROA TEHIVA TUTEIRIHIA, agent contractuel au Service de la Météorologie avec Huguette CERAN-JERUSALEMYS célébré le 21 juin 1980.

FELICITATIONS et VOEUX de BONHEUR.

NAISSANCES

- de MANARII RONY VARNEY au foyer de Mimosa VARNEY, commis à la Section Administrative le 10 avril 1980,
- de Patrick AN, au foyer de Pierre AN, aide technicien de la Météorologie du CEAPF le 16 mai 1980.

-- PECIAL BLAC --

Un départ, même s'il est compensé par une arrivée, se traduit toujours dans une communauté par une perte et ne va pas sans un serrement de coeur pour celui qui s'en va comme pour celui qui reste. Ainsi pensons nous particulièrement à R. WOERLY, Chef de la Section SAR et surtout responsable depuis 3 ans de la publication du " B.L.A.C. ". Il nous quitte pour une affectation à l'E.N.A.C. comme instructeur. Mais avant de retrouver les bancs de l'Ecole, il goûtera les myrtilles de la forêt vosgienne, les truites bleues, la potée vosgienne et une crème à l'odeur " alléchante " la concoyote qu'il aura bien mérité.

- Nous lui souhaitons, ainsi qu'à sa petite famille un bon retour en Métropole et bonne affectation.
- Nous souhaitons également la bienvenue au nouveau "BLACISTE " R. MATEHAU, qui aura la charge de poursuivre la tâche qu'un certain LAROCHE dit " OSCAR " a commencé il y a 4 ans sous l'instigation de M. YEUNG, Directeur du Service de l'Aviation Civile.

