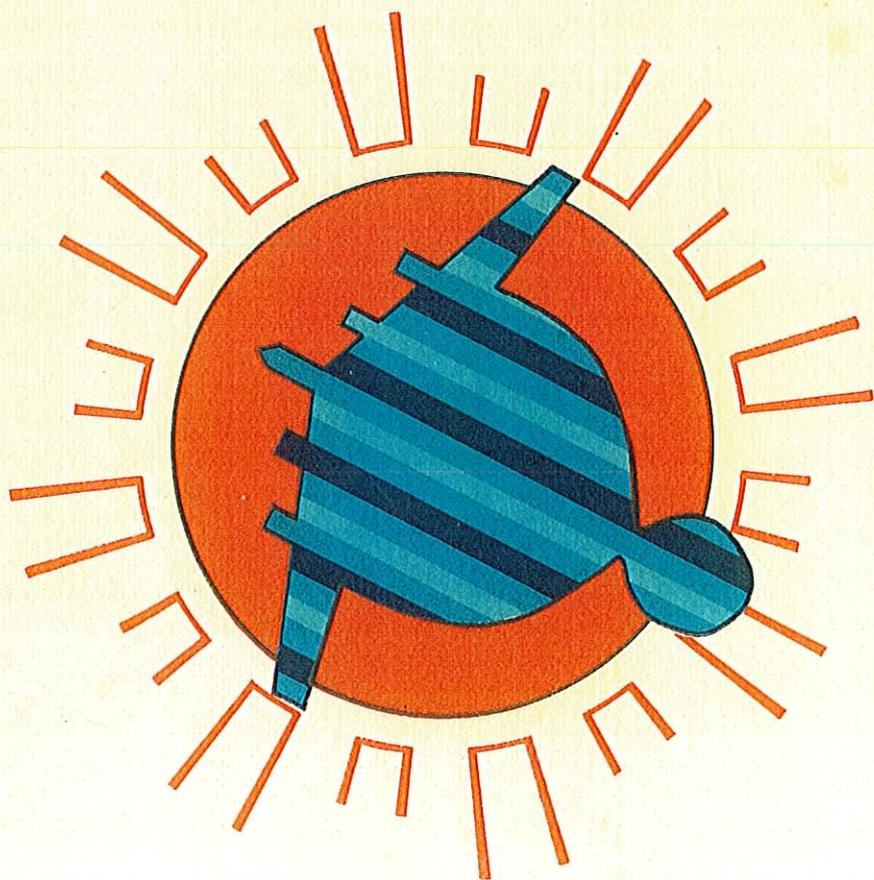


MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



POLYNESIE FRANCAISE

MANUREVA

SOMMAIRE

EDITORIAL

LE DOSSIER DU TRIMESTRE

CHRONIQUE AERONAUTIQUE DU 1er TRIMESTRE 1981

ACTIVITES DE L'AVIATION CIVILE

23 Trafic Aérien

Trafic International
Trafic Commercial
Aérodromes extérieurs
Evacuations sanitaires ; Parc Aérien

Personnel des Services de l'Aviation Civile

28 Activités des Services

Dans les Centres d'Exploitation
Centre de Contrôle Régional (CCR)
Centre de Recherche et Sauvetage (CCS)
Sur les Aérodromes
Liste des aérodromes
Aides Radioélectriques à la Navigation
Trafic de l'Aérodrome de Tahiti-Faaa
Mouvements d'Aéro-Club
Licences de Personnel Navigant
Effectifs Personnel Navigant
Bureau Central des Télécommunications
Protection Météo
Observations d'Avions en Vol
Activités SSIS

36 Activités Diverses

Section Administrative
Infrastructure Aéronautique
Météorologie
Navigation Aérienne

49 INFORMATIONS DIVERSES

Nous avons lu pour vous
Vie des personnels

la page littéraire



EDITORIAL

Au seuil de L'Année 1981, MANUREVA fête sa 5e année d'existence.

Durant ce chemin parcouru ensemble, nous nous sommes efforcés de présenter et faire connaître Les Activités Aéronautiques dans Le Territoire de La Polynésie Française.

Ce numéro du Premier Trimestre de L'Année Nouvelle adopte une présentation nous L'espérons attrayante, tout en conservant son rôle majeur : être L'organe de Liaison du Monde Aéronautique.

Ceci a été possible grâce à L'amabilité et L'obligeance de Responsables qui voudront bien trouver ici toute notre reconnaissance.

MANUREVA continuera comme par le passé, et plus encore, de donner une vie au Monde des Transports et de participer à la marche en avant de ce Territoire vers le progrès.

De nouvelles rubriques Aviation et Tourisme ouvriront nos colonnes et nous espérons votre participation, si vous le voulez bien.

Nous avons aussi à coeur d'intéresser la jeunesse de ce Territoire à une publication qui concerne leur Avenir et le développement des Relations Extérieures, appelé à vaincre L'Insularité.

Le Dossier de ce Trimestre est consacré aux cyclônes et dépressions tropicales. Le Service de La Météorologie, explore en détail ces phénomènes de La Nature encore parfois mystérieux pour le grand public, mais qui chaque année frappent les régions tropicales.

* * *

* *

*



CYCLONES TROPICAUX, DEPRESSIONS TROPICALES DANS LE MONDE ET EN POLYNESIE

Cyclone tropical, ouragan, typhon, etc.....sont autant de noms régionaux qui désignent pourtant un seul et même phénomène météorologique ; le plus connu mais aussi le plus dévastateur de ceux qui intéressent les régions intertropicales.

Les 12 et 13 Novembre 1970, un cyclone dont l'atterrissage sur la côte du BANGLADESH coïncidait avec la marée haute, fit plus de 200.000 morts. Les spécialistes de l'OMM (Organisation Météorologique Mondiale) estiment pour leur part que 80 à 100 cyclones tropicaux se forment chaque année sur les océans du globe, provoquant la mort de 20.000 personnes et coûtant de 6 à 7 milliards de dollars aux économies des pays frappés.

DEPRESSIONS TROPICALES ET CYCLONES

Un cyclone tropical est en fait constitué par une zone de basse pression, ou de dépression, à l'intérieur de laquelle l'air circule violemment en un mouvement quasi circulaire, dans le sens des aiguilles d'une montre, dans l'hémisphère Sud, et dans le sens inverse, dans l'hémisphère Nord.

Nous avons vu précédemment que la dénomination des phénomènes varie selon les régions (Tableau I), précisons cependant que ceux-ci sont classés par les météorologistes en fonction de leur intensité (vitesse du vent moyen, en particulier) et de leur degré d'évolution.

En POLYNESIE, nous parlerons de dépression tropicale de faible intensité lorsque le vent moyen sera compris entre 13 et 17 mètres par seconde (47 à 61 Km à l'heure), ensuite de dépression ou de tempête tropicale modérée, puis forte, pour des vents moyens de 18 à 32 mètres par seconde (61 à 115 Km à l'heure), et c'est seulement lorsque cette vitesse dépassera 32 mètres par seconde que nous emploierons le terme de cyclone.

FORMATION ET CARACTÉRISTIQUES DES CYCLONES TROPICAUX

Les cyclones tropicaux se forment sur les vastes régions océaniques de la ceinture intertropicale (pas cependant à proximité de l'Equateur) dans des zones où la température superficielle de la mer atteint ou dépasse 25°C.

Si on le compare à une dépression des zones tempérées, un cyclone tropical est géographiquement moins étendu, puisque son diamètre ne dépasse généralement pas quelques centaines de kilomètres. La pression minimale, située au centre, est extrêmement basse, bien inférieure à 1000 millibars, et peut parfois approcher 900 millibars. La zone centrale, appelée communément oeil de la tempête, a un diamètre de 20 à 100 - 200 Km. Le passage de cette zone correspond à une amélioration spectaculaire, mais très passagère des conditions météorologiques, avec vents faibles et un ciel peu nuageux. Dans l'enroulement cyclonique qui s'étend du périmètre de l'oeil jusqu'à la limite extérieure de la perturbation, la pression croît très rapidement ; les météorologistes parlent alors d'un gradient de pression exceptionnellement fort, et c'est par conséquent dans cette région que se rencontrent les vents violents et les pluies diluviennes qui sont les caractéristiques principales de ce phénomène.

Un cyclone tropical est en somme une gigantesque machine thermique, mettant en jeu une puissance moyenne équivalente à celle de 5 bombes nucléaires du type HIROSHIMA par seconde. Cette énergie dont, seulement, 3 % est transformé en énergie cinétique (vent), ce qui correspond quand même, pour chaque journée, à l'équivalent de la consommation électrique des ETATS-UNIS durant 6 mois, est puisée pour 80 % dans la chaleur latente de condensation de la vapeur d'eau atmosphérique obtenue par évaporation de la mer, et pour 20 % dans la chaleur sensible fournie directement par les couches superficielles de l'océan.



.../...

CONSEQUENCES DES CYCLONES TROPICAUX

Dans ces conditions, il apparaît clairement que dépressions tropicales et cyclones sont des phénomènes d'une violence extrême et donc, susceptibles de causer de lourdes pertes en vies humaines, ainsi que de graves dommages dans un pays.

La puissance destructrice d'un cyclone tropical se manifeste surtout à travers les vents violents, les inondations, et les ondes de tempête. Les vents, ainsi que nous l'avons montré, sont une propriété fondamentale des cyclones tropicaux ; quant aux inondations et aux ondes de tempête qui n'en sont souvent que les conséquences, et peuvent avoir également d'autres causes diverses, elles sont encore plus que le vent, responsables de catastrophes humaines et matérielles considérables, surtout, sur les îles basses et les plaines côtières particulièrement vulnérables à ces phénomènes.

REPARTITION DANS L'ESPACE ET DANS LE TEMPS

Certaines régions et certaines saisons sont particulièrement propices à la cyclogénèse tropicale (Tableau II) et c'est, en particulier, le cas du Nord-Ouest de l'Océan Pacifique (par exemple, les PHILIPPINES) durant l'été boréal.

LES CYCLONES ET LES DEPRESSIONS TROPICALES EN POLYNESIE FRANCAISE

Notre Territoire, estimé à juste titre sur le plan mondial comme une région à risque peu élevé, ne doit pas être considéré comme étant à l'abri de ce phénomène pendant l'été austral, c'es-à-dire, la période qui s'étend de Novembre à Avril.

RAOUL TESSIER, dans un bulletin de la Société des Etudes Océaniques, a fait une description exhaustive des cyclones qui ont ravagé la POLYNESIE FRANCAISE entre 1878 et 1906. Ceux de Février 1878 (117 morts aux Tuamotu de l'Ouest) et de Janvier 1903 (517 morts dans les atolls du Nord et du Centre des Tuamotu) ont été particulièrement violents et meurtriers.

.../...

Depuis 1941, on a dénombré sur notre Territoire ou à sa proximité immédiate, 27 dépressions ou cyclones tropicaux. La plupart de ces phénomènes ont été d'intensité faible ou modérée et les conséquences de leur passage n'ont pas été très graves. On peut citer, soit à cause de leur importance, soit à cause des dégâts provoqués, les individus suivants :

- cyclone tropical non dénommé, en décembre 1967, passé au Sud-Ouest des Australes (160 Km/Heure à Rimatara),
- cyclone tropical DOLLY, en Février 1970, passé au Sud-Ouest des Australes et à proximité au Sud de Rapa,
- cyclone tropical EMMA, en Février-Mars 1970, qui a touché un peu les îles de la Société, mais surtout les Australes (Rurutu et Tubuai),
- dépression, puis cyclone tropical FRANCES, en Février 1976, formé sur le Nord des Gambier et se déplaçant vers l'Ouest sur les Australes, qui puise son originalité dans sa trajectoire,
- dépression, puis cyclone tropical ROBERT, en Avril 1977, qui a évité la Société par l'Ouest, puis le Sud, les Australes par le Nord, les Gambier par le Sud,
- dépression tropicale ^{forte} DIANA, en Février 1978, encore présente dans les mémoires par les dégâts subis surtout par les Iles-sous-le-Vent,
- cyclone tropical CHARLES, en Février 1978, très puissant, passé à l'Ouest des Australes,
- dépression tropicale forte DIOLA, en Novembre 1980, sur le Sud-Est des Tuamotu,
- enfin, dépression, puis cyclone TAHMAR, et dépression FRAN, en Mars 1981, dont on lira les comptes rendus détaillés plus loin.

En POLYNESIE FRANCAISE, seul l'archipel des Marquises n'a, à notre connaissance, jamais subi de dépression ou cyclone tropical. Les phénomènes tropicaux qui peuvent toucher la Société, les Tuamotu-Gambier et les Australes, prennent naissance pour la plupart dans

.../...

la zone qui se situe entre COOK du Nord et COOK du Sud, et leur direction de déplacement est comprise entre Est et Sud ; deux exceptions toutefois, FRANCES et DIOLA (formées sur l'Est du Territoire et en mouvement vers l'Ouest). Les phénomènes originaires de régions plus lointaines (SAMOA, TONGA.....) ont pratiquement toujours une trajectoire dirigée vers le Sud-Est et ne peuvent concerner que l'archipel des Australes.

La saison "chaude" 1980-1981 est, à notre connaissance, celle qui compte depuis 150 ans le plus grand nombre de dépressions tropicales fortes sur le Territoire de la POLYNESIE FRANCAISE (trois au total : DIOLA, TAHMAR qui a même atteint le stade cyclone après son passage au Sud de Tahiti et FRAN, sans compter ESAU passé au début Mars 1981 dans l'Ouest des Australes).

ROLE ET POSSIBILITES DE LA METEOROLOGIE

Le rôle du météorologiste consiste essentiellement et, dans un premier temps, à prévoir la formation, détecter la position, puis suivre le développement du cyclone. Ensuite, lorsque celui-ci est formé, son évolution, sa vitesse et sa direction de déplacement, doivent être surveillées avec la plus grande attention car les trajectoires sont souvent capricieuses et particulièrement difficiles à prévoir. Heureusement, l'apparition des photographies de la terre depuis les satellites, les observations des radars météorologiques et leur interprétation par les spécialistes des Centres de Prévision, ont permis de faire depuis quelques années des progrès déterminants dans ce domaine.

Lorsqu'un cyclone risque de passer à proximité, ou de toucher les lieux habités, le Service Météorologique avertit les responsables et les populations du risque encouru, et se trouve à la base du système d'alerte et d'information qui va permettre de limiter les dégâts matériels et d'épargner des vies humaines.

Dans l'état d'avancement actuel des sciences et des techniques, en raison principalement des formidables énergies mises en jeu par la nature, et en dépit des tentatives parfois encourageantes de modification des cyclones tropicaux (Projet STORMFURY en particulier), les programmes de prévention et de préparation demeurent sans conteste les meilleurs moyens de protéger les populations et de réduire les dommages. Les météorologistes en sont conscients et s'y emploient au maximum.

DEPRESSION TROPICALE PUIS CYCLONE TROPICAL "TAHMAR"*

(9 au 13 Mars 1981)

* Pour des raisons de commodité, le nom "TAHMAR" (repérage dans l'espace et dans le temps pour TAHITI et MARS) a été attribué à posteriori par le Service Météorologique de Polynésie Française en dehors des conventions OMM.

o
o o

I - ORIGINE

Au cours de la période qui va du 2 au 7 Mars, une très vaste zone perturbée (500 à 1000 kilomètres de large, 5 à 6000 kilomètres de long) persiste du nord des Fidji-Samoa jusqu'au sud-est de la Polynésie Française. Elle correspond à un couloir dépressionnaire axé sensiblement ouest-est du méridien 180 au 160 ouest et ouest nord ouest-est sud est à l'est du 160. Au nord de ce couloir, circule un flux à composante ouest remarquable par sa permanence et sa force (15-25 noeuds). L'activité pluvieuse et orageuse est importante sur toute la région. Des petites dépressions éphémères formées dans le couloir, une seule, "ESAU", a atteint le stade de dépression tropicale les 3 et 4 Mars et est passée à l'ouest des Cook du Sud dans son mouvement du nord-ouest vers le sud.

La dépression tropicale "TAHMAR" s'est formée sur l'archipel des COOK du Sud au cours des journées des Samedi 7 et Dimanche 8 Mars 1981 en bordure méridionale de la zone perturbée décrite ci-dessus.

II- TRAJECTOIRE (voir carte jointe)

TAHMAR s'est légèrement creusée du dimanche 8 au lundi 9 en se déplaçant vers est-sud-est à 8-10 noeuds. Au cours de la nuit du 9 au 10, elle a progressivement pris de la vigueur et est devenue dépression tropicale modérée (vents moyens près du centre atteignant 45 noeuds ou 83 kilomètres/heure), puis forte (vents moyens près du centre atteignant 50 à 55 noeuds, soit 90 à 100 kilomètres/heure). En même temps, elle a infléchi sa trajectoire vers l'est-nord-est en accélérant un peu (11 à 13 noeuds). Elle se situait le mardi 10 Mars en début de matinée à 300 kilomètres dans le sud-ouest de Tahiti. Dès lors, elle a fait route vers l'est et est passée à 180/200 kilomètres dans le sud de Tahiti en fin d'après-midi du mardi 10 Mars.

Pendant la nuit du 10 au 11, elle s'est dirigée vers le sud-est à la même vitesse en se renforçant. C'est alors un cyclone tropical (vents moyens près du centre atteignant 63 noeuds ou 117 kilomètres/heure) qui est passé à 250 kilomètres au sud-ouest de Hereheretue en fin de nuit. TAHMAR a accéléré son mouvement régulier vers le sud-est jusqu'à 18-20 noeuds, ce qui l'a amené à 150/180 kilomètres dans le nord-est de Raivavae en milieu de journée du mercredi 11 Mars. Il est devenu dépression extra-tropicale la nuit suivante et en début de journée du jeudi 12 Mars, on l'a trouvé à 270/300 kilomètres dans le nord-est de Rapa, poursuivant sa route vers le sud-est à 20, puis 25 noeuds.

.../...

III- VALEURS MESUREES ET ESTIMEES

III-1- PRESSION

Les valeurs de la pression au centre du phénomène ont été estimées à partir des observations des stations météorologiques les plus proches (voir carte de trajectoire et cartes synoptiques jointes).

La pression minimale enregistrée à Tahiti-Faaa a été de 998,6 millibars le 10 Mars à 1430 en heure locale (11 Mars à 0030 TU) au moment où la dépression passait au plus près (180-200 km) dans le sud.

A Hereheretue, la dernière observation effectuée, le mercredi 11 Mars à 0600 en heure locale (1600 TU) comportait une pression de 998 millibars (cyclone à 250 kilomètres dans l'ouest-sud-ouest de l'atoll).

Il est possible que la pression au centre, estimée à 990 millibars, ait été plus basse, mais rien ne nous permet d'en décider.

III-2- VENT

III-2-1- AUX ILES-SOUS-LE-VENT, les observations de Mopélia et Bora-Bora font apparaître des vents moyens (en rotation progressive du nord-ouest vers le sud-ouest) compris entre 30 et 40 noeuds (55 à 75 km/heure) et des pointes atteignant 55 noeuds (100 km/heure) à Mopélia le 9 Mars en soirée et 50 noeuds (90 km/heure) à Bora-Bora en fin de matinée du 10.

III-2-2- A TAHITI-FAAA, le vent maximal moyen a été de nord-nord-ouest 33 noeuds (60 km/heure) et le vent maximal absolu de la même direction pour 43 noeuds (80 km/heure) le 10 Mars en début d'après-midi. Il est probable que l'île de Moorea a protégé partiellement le site de Faaa, car il semble que plus au sud Tahiti ait subi des vents plus violents. Il en a été de même dans les vallées de Moorea exposées au nord où le vent a atteint ou dépassé 100 km/heure d'après les témoignages recueillis.

III-2-3- LES TUAMOTU ont été balayées du 10 au 12 Mars par des vents de nord à nord-ouest irréguliers dans une bande perturbée située loin à l'avant de TAHMAR et qui prenait l'archipel en totalité du nord-ouest au sud-est. Seule la partie sud-ouest a été directement influencée par le cyclone.

III-2-3-1- Dans l'ensemble, on a enregistré des vents moyens de nord à nord-ouest de 25 à 35 noeuds (46 à 65 km/heure) avec de très nombreuses rafales, les plus fortes ayant atteint 53 noeuds (98 km/h) à Moruroa le 11 en début de journée ; 42 noeuds (78 km/h) à Rangiroa et 38 noeuds (70 km/h) à Takaroa dans la nuit du 10 au 11 ; 46 noeuds (85 km/h) à Hao dans la matinée du 11.

III-2-3-2- A Hereheretue, en fin de nuit du 10 au 11, avant la destruction de la station par la mer, le vent moyen était de 36 noeuds (67 km/h) avec des pointes à 46 noeuds (85 km/h).

.../...

III-2-4- LES TRIEUX (FAO) et LA PAPIENOO (FAPA), bâtiments de la Marine Nationale, qui ont manoeuvré pendant ces journées dans le triangle Tahiti - Anaa - Hereheretue, ont essuyé des vents de nord-ouest 30 à 40 noeuds (55 à 75 km/h) et même de 45 noeuds (83 km/h) en deuxième partie de nuit du 10 au 11 et début de matinée du 11. C'est à ce moment que TAHMAR passait au plus près dans le sud-ouest, à environ 350 kilomètres. Ces observations faites en pleine mer à cette distance permettaient de penser que les vents près du centre atteignaient ou dépassaient 60 à 65 noeuds et accrédiétaient la dénomination de cyclone tropical.

III-2-5- AUX AUSTRALES, les vents moyens de sud-est n'ont pas dépassé 30 noeuds (55 km/h) aux stations de Tubuai et Rapa avec pointes maximales respectives de 45 noeuds (83 km/h) dans la soirée du 10 et 50 noeuds (92 km/h) en début de journée du 12. Par contre, à Raiivavae, les vents de secteur est estimés par les gendarmes ont probablement atteint ou dépassé les 100 km/h en milieu de journée du mercredi 11; à ce moment, le cyclone se trouvait à environ 200 kilomètres dans le nord-est.

III-3- ETAT DE LA MER

Une houle modérée d'ouest à nord-ouest d'environ 2 mètres de hauteur existait depuis plusieurs jours sur la Polynésie. Elle avait été engendrée par le flux de vent modéré à assez fort décrit dans I.

TAHMAR a produit une accélération du flux de nord-ouest loin à l'avant de sa zone d'influence, ce qui a aggravé l'état de la mer de façon importante en créant une sorte de marée de tempête qui s'est manifestée sur l'archipel de la Société et sur l'ouest des Tuamotu. Les vagues ont atteint 5 à 6 mètres de hauteur, valeurs dignes de foi fournies par les bâtiments de la Marine Nationale FAPA et FAO, par l'observateur de la station météorologique de Hereheretue et par les habitants de l'atoll d'Anaa.

Au port de Papeete, au cours de l'après-midi du 10 Mars, l'enregistrement de la houle a donné un creux maximal de 7.6 mètres, deux de 6.7 mètres et des hauteurs H 1/10 de 5.3 mètres, H 1/3 de 4.45 mètres, la période moyenne étant de 10 secondes.

III-4- PRECIPITATIONS

Il est difficile de dissocier de façon précise les quantités d'eau dont la responsabilité incombe à TAHMAR de celles qui tombaient depuis le début du mois dans la vaste zone perturbée où elle a pris naissance.

Les Iles-du-Vent, Tahiti et Moorea ont été incontestablement les plus arrosées.

A Tahiti-Faaa, on avait recueilli 350 millimètres jusqu'au 10 Mars, il en est tombé 220 les deux jours suivants plus directement sous l'influence de la dépression (dont 169 mm en 24 heures du 10 Mars à 0000 TU au 11 Mars à 0000 TU).

A Bora-Bora, sur les 350 millimètres du 1er au 12 Mars, seuls 100 millimètres environ sont à mettre au crédit de TAHMAR.

Sur les Australes et les Tuamotu du Sud-Ouest, les quantités d'eau recueillies sont assez importantes, mais nettement moindres que sur la Société.

.../...

IV- DEGATS

Il n'est bien entendu pas question d'en faire ici un inventaire. Très importants, ils sont dus aux pluies, au vent et/ou à la mer.

Les pluies, abondantes depuis le début du mois, avaient saturé les sols, rendant fragiles les assises de certains bâtiments légers et l'enracinement des végétaux. Les quantités d'eau tombée à l'occasion du passage de TAHMAR ont donc ruisselé dans leur quasi-totalité. Elles ont raviné les sols et provoqué les crues des rivières sur Tahiti, Moorea et les Iles-sous-le-Vent. Les vents forts ont brisé ou déraciné des arbres, détérioré les lignes électriques et téléphoniques, tandis que la mer ensachait les lagons et érodait les rivages. De nombreuses habitations ont été envahies par les eaux plus ou moins boueuses, certaines détruites, d'autres décoiffées par le vent.

Sur le sud-ouest des Tuamotu, c'est essentiellement la marée de tempête qui est responsable des sinistres. A Hereheretue, la mer a d'abord inondé un logement et la station météorologique emportée ensuite par les vagues, y compris la dalle de béton qui servait d'assise ; à Anaa, le wharf, des entrepôts, des maisons ont été détruits par la mer.

V - INTERVENTIONS DU SERVICE METEOROLOGIQUE

En raison de l'évolution rapide de la situation au cours de la nuit du lundi 9 au mardi 10 Mars, la mise en alerte des Autorités du Territoire a été décidée et a débuté à 0300 en heure locale (1300 TU) le mardi 10 Mars.

Ont été avertis par téléphone entre 0300 et 0600 en heure locale :

- la Gendarmerie
- l'Etat-Major du CEP
- le Cabinet de Monsieur le Haut-Commissaire
- le Directeur de la Protection Civile
- le Commandant de la Marine
- l'Administrateur des Iles du Vent
- le Directeur Adjoint de l'Equipement.

Un avis aux populations a été diffusé en direct sur les ondes de RADIO TAHITI à 0620 en heure locale le mardi 10 Mars, au début des émissions de la journée. Cet avis a été répété à 0700 et 0800 en heure locale.

Dès 0800 heures l'ensemble des moyens de secours et d'information étaient mobilisés et devant la confirmation de la menace, le Haut-Commissaire décidait, à 11 heures 15, d'activer le plan ORSEC. Après l'exposé habituel à l'Etat-Major du CEP, un prévisionniste a été détaché 48 heures (mardi 10 et mercredi 11 Mars) auprès du PC du plan ORSEC installé au Haut-Commissariat. En liaison téléphonique avec le Centre d'Analyse et de Prévision de Faaa, il a pu tenir les Autorités informées au fur et à mesure de l'évolution d'après les réseaux synoptiques et les photographies satellite.

Au total, du mardi 10 au jeudi 12 Mars, ont été rédigés et diffusés :

- 16 bulletins météorologiques spéciaux pour la navigation maritime
- 15 bulletins SIGMET pour la navigation aérienne
- 3 avis de vent fort pour les zones portuaire et aéroportuaire
- 2 avis de dépression tropicale aux centres météorologiques voisins
- 6 bulletins spéciaux pour le public lus en direct sur l'antenne en plus des trois bulletins quotidiens réguliers.

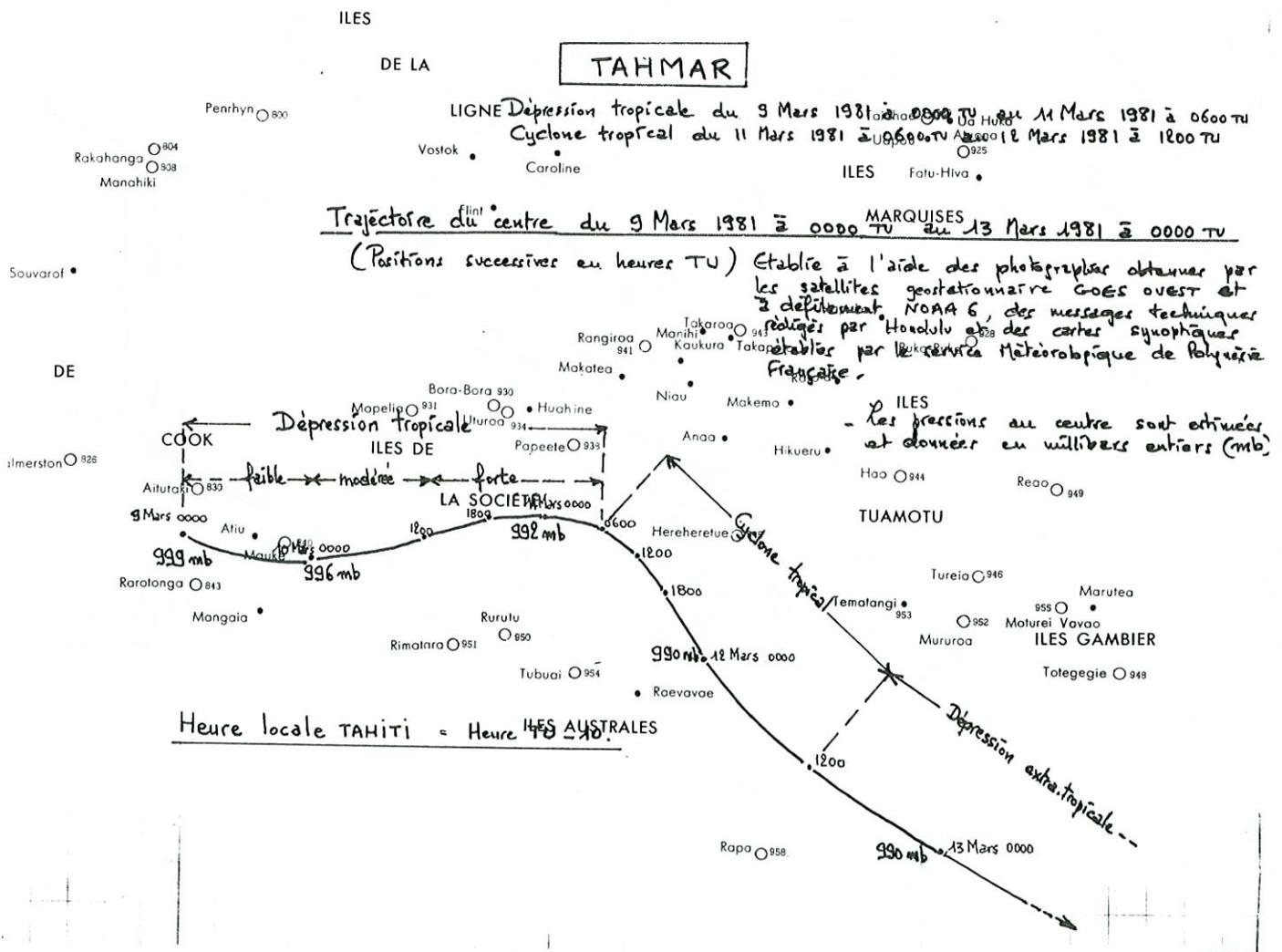
A noter également une intervention en direct à la télévision le mardi 10 Mars en soirée au cours du journal.

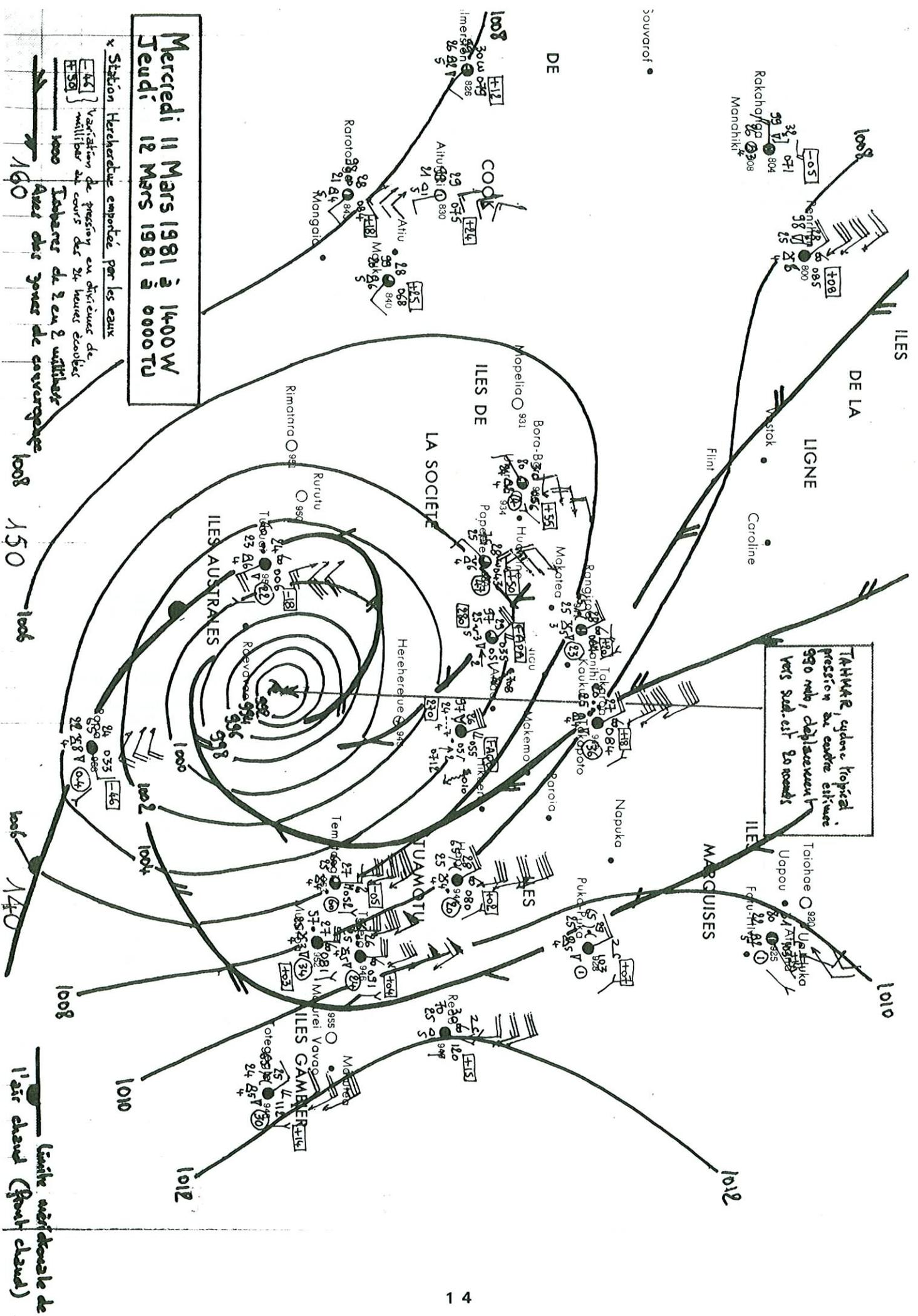
Précisons enfin qu'environ 150 demandes de renseignements par téléphone émanant de particuliers, services, entreprises, touristes ont été satisfaites pendant cette journée du mardi 10 Mars.

VI- APPENDICE

Après une amélioration d'environ 48 heures (jeudi 12 et vendredi 13 Mars), les pluies ont repris sur Tahiti et Moorea. C'est ainsi qu'à Tahiti-Faaa on a recueilli 187 millimètres d'eau samedi 14 et dimanche 15 Mars avec, en particulier, 150 millimètres du samedi après-midi au dimanche matin.

On a donc eu à déplorer de nombreux dégâts du fait des crues des rivières, routes défoncées, habitations inondées ou emportées par les eaux, canalisations d'eau rompues ... et souvent destruction des réparations effectuées au cours des deux jours de répit suivant TAHMAR.





Mercredi 11 Mars 1981 à 1400 W
 Jeudi 12 Mars 1981 à 0000 TU

* Station Hereherueu emportée par les eaux

44 } Variation de pression en dixièmes de
 F50 } millibar au cours des 24 heures écoulées

1000 } Isobares de 2 en 2 millibars

160 } Aires des zones de couverture

TATHA R. système tropical :
 pression au centre estimée
 990 mb, déplacement
 vers Sud-Est 20 nœuds

1'air chaud (Front chaud)

DEPRESSION TROPICALE "FRAN"

(20 au 23 mars 1981)

I - HISTORIQUE

La Dépression Tropicale FRAN s'est développée à partir d'un minimum barométrique présent depuis plusieurs jours dans le nord-ouest de Mopélia.

Les 18 et 19, ce minimum se déplace lentement vers le sud-est en se creusant ; il passe à environ 200 kilomètres dans l'ouest de Mopélia où, le matin du 20, on note une pression de 1006 mb et des vents de nord-ouest 50 à 80 km/h.

C'est dans la journée du 20 que la perturbation devient dépression tropicale de forte intensité.

Les vents atteignent des vitesses de 110 km/h dans les rafales en soirée du 20 à Mopélia.

FRAN poursuit lentement - 8 à 10 km/h - sa progression vers le sud-est. Les vents moyens sont estimés à 80 - 100 km/h, dans un rayon de 100 km qui n'englobe aucune des îles de la Société. Le centre de vorticité est net sur les images satellitaires mais le système nuageux est de forme très irrégulière ; le diamètre de la partie active est de l'ordre de 200km.

A partir du 21 après-midi, la trajectoire est régulière vers le sud-est mais la vitesse de déplacement augmente de 15 à 28 km/h environ. Le centre passe exactement sur l' le de Rurutu entre 8 et 9 heures le 22, pression 986 mb, vent nord-ouest 80 à 100 km/h, tournant brusquement au sud-ouest 80 à 90 km/h après une accalmie très bien observée, significative du passage de l'oeil.

En début d'après-midi, le centre passe à moins de 100 km dans l'ouest de Tubuai. La station météorologique enregistre une pression minimale de 998 mb. Les vents soufflent du nord-ouest 70 à 100 km/h puis tournent au sud-ouest 50 à 80 km/h à partir de 16 heures, mollissant assez rapidement dans la nuit en venant au sud puis sud-est.

Le M/S TUHAA PAE croise autour de l' le de Tubuai dans la nuit du 21 au 22 et la journée du 22. Il a quitté son mouillage vers 17heures le 21 après avoir pris connaissance du bulletin météorologique spécial et a été alerté par l'arrivée d'une houle de nord-ouest pr cyclonique. Les vents fraichissent à l'est dans la nuit puis viennent au nord le matin 50 à 100 km/h. Les vents les plus forts ont été mesurés vers 14heures - 130 km/h - soufflant du nord. Le minimum barométrique est observé vers 15heures 744 m/m soit 992 mb puis les vents soufflent d'ouest-sud-ouest - 80 à 90 km/h -. Le navire note des creux de 6 à 7 mètres.

.../...

Le matin du 23 la dépression se situe dans les parages ouest de Rapa, évoluant pendant la nuit en dépression extratropicale : vent 80 à 110 km/h.

Les îles de la Société, excepté Mopélia, sont restées en dehors de la zone des vents forts, mais des pluies abondantes sont tombées surtout à Tahiti : 116 m/m en 48 heures, causant de nouvelles inondations.

Le tableau ci-dessous récapitule quelques valeurs significatives extrêmes.

	Mopélia	Faaa	Rurutu	Tubuai	Rapa
Pression minimale et heure		1008,5 mb le 21 à 04h05	986 mb le 22 vers 08h	998,2 mb le 22 vers 15h	
Vent instantané maximal et date	110 km/h - nord-ouest le 20 à 22h25	170 Km/h - nord-est le 21 à 06h10	97 km/h - nord-ouest le 22 vers 08h15	107 km/h - nord-ouest le 22 vers 14h30	110 km/h - nord le 23 vers 02h30
Précipitations du 20 au 23 mars	pas de mesures	116 m/m du 20 à 14h au 22 à 14h	pas de mesures	180 m/m du 20 à 14h au 22 à 14h	166 m/m du 21 à 14h au 23 à 14h

II - DOMMAGES

- . Pas de victimes ni blessés
- . Pas d'incidents de mer.

A Tahiti - inondations dans les bas quartiers de Papeete et localement sur côtes nord et ouest.

A Rurutu - 21 toitures emportées
 - récoltes café, bananes détruites à 50 %
 - 1 quai détruit
 - nombreux arbres déracinés.

Les locaux de la navigation aérienne abritant le poste d'observation météorologique ont été inondés et les documents en partie détruits.

La mer a pénétré localement à une centaine de mètres à l'intérieur des terres.

A Tubuai et Rapa

- dégâts mineurs.

.../...

FRAN

DIMANCHE 22 MARS 1981 à 1800 TU
DIMANCHE 22 MARS 1981 à 0800 W

+67 } Variation de pression, en direction de millibar
 Penryn } au cours des 24 heures
 -44 } N.Beaules

* Pression Herberette Vagabond depuis passage Tatarara.
 Caroline

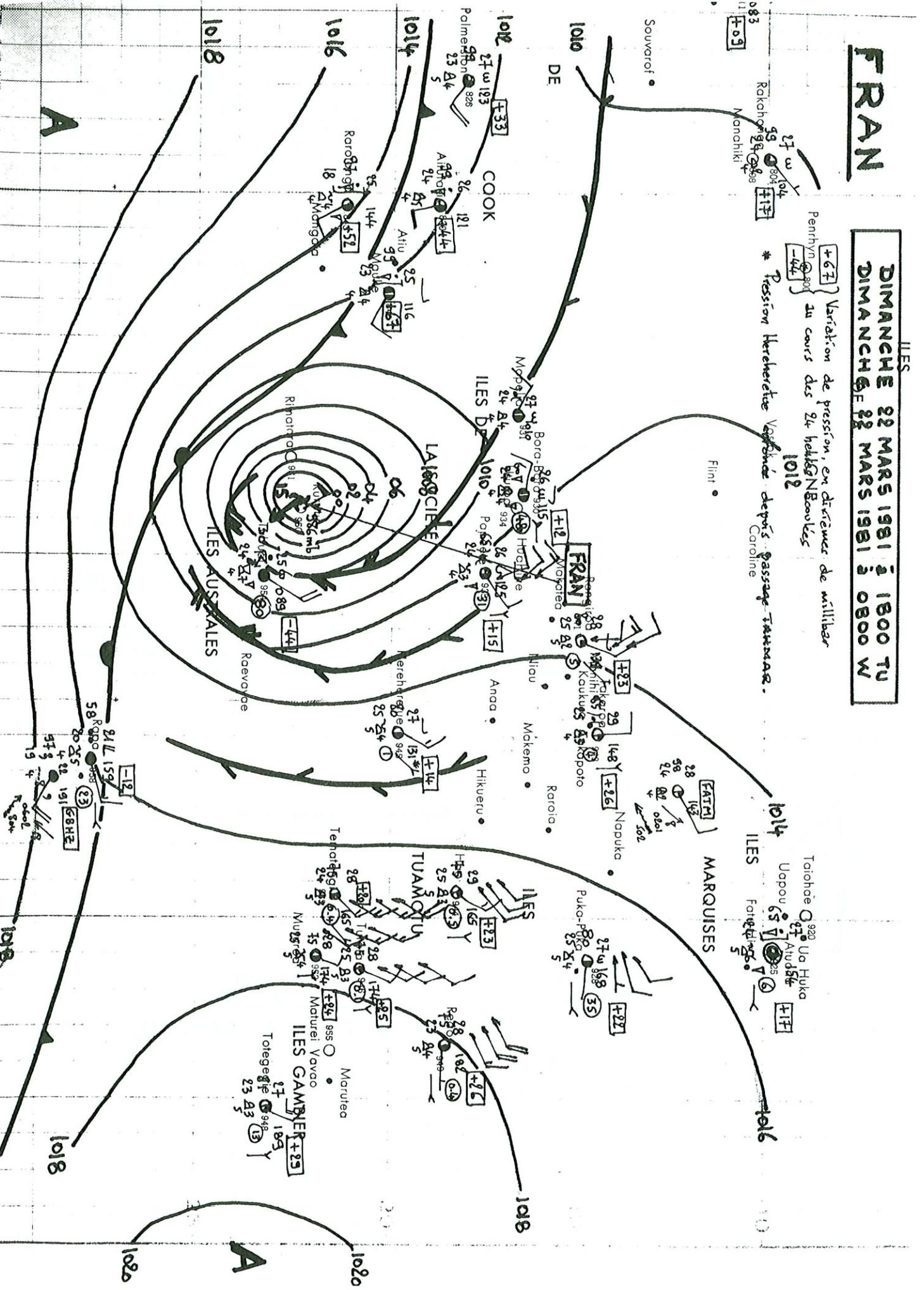


TABLEAU I

Zones de formation de cyclones tropicaux intenses et dénomination selon les régions

Région	VENT MOYEN (en mètres par seconde)	
	17-32	32-85
Nord-ouest de l'océan Pacifique	Cyclone tropical	typhon
Golfe du Bengale et mer d'Oman	cyclone	violent cyclone
Sud de l'océan Indien	dépression tropicale	cyclone tropical
Sud de l'océan Pacifique	dépression tropicale	cyclone
Nord de l'océan Atlantique et nord-est de l'océan Pacifique	tempête tropicale	ouragan

TABLEAU II

Fréquences des cyclones tropicaux selon les zones et les mois

Zones	Jan	Feb	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Aou	Sep	Oct	Nov	Déc
Hémisphère Nord												
Nord-ouest de l'océan Pacifique	0,5	0,2	0,5	0,7	1,1	1,7	3,9	5,1	4,5	3,8	2,7	1,1
Nord-est de l'océan Pacifique					0,3	1,3	2,1	2,0	2,4	1,4	0,2	
Golfe du Bengale et mer d'Oman				0,3	0,7	0,6	0,5	0,4	0,4	1,0	1,1	0,4
Nord de l'océan Atlantique						0,5	0,5	1,8	2,7	1,7	0,4	
Hémisphère Sud												
Sud de l'océan Pacifique	2,0	2,0	1,9	0,7	0,1	0,1					0,1	0,7
Sud de l'océan Indien	0,5	0,5	1,8	2,7	1,7	0,4						

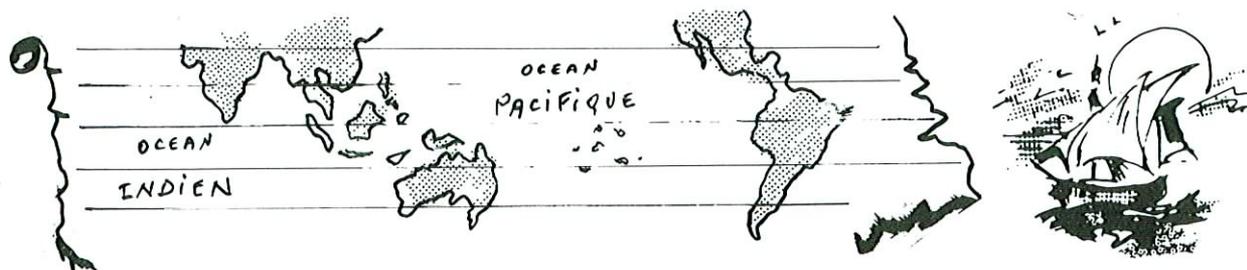
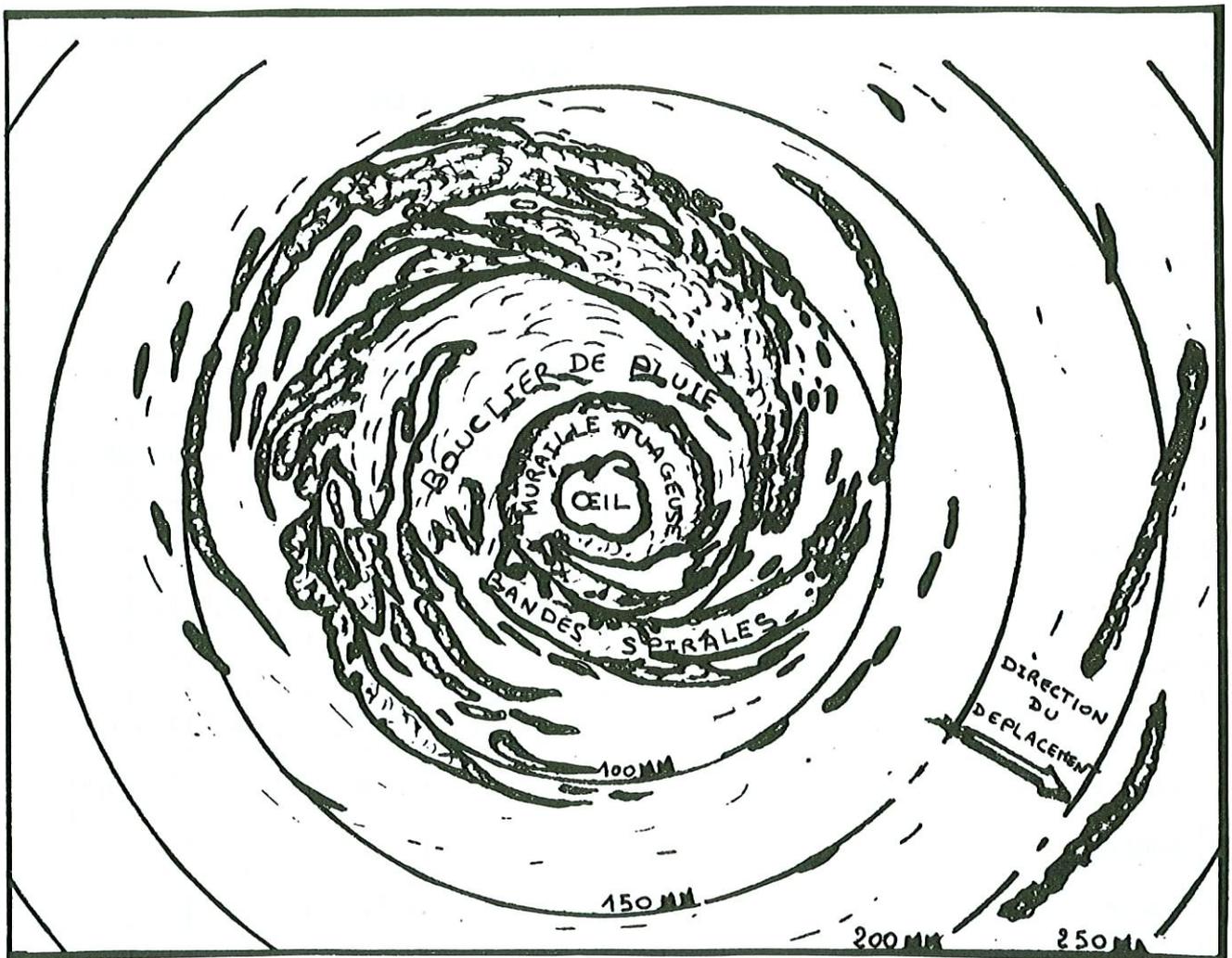


FIGURE III

Représentation schématique des principales caractéristiques d'un cyclone tropical telles qu'elles peuvent apparaître sur un écran radar en Polynésie.



CHRONIQUE aéronautique

1er Trimestre 1981

13 Janvier 1981 :

- Inauguration de la nouvelle salle d'embarquement de l'aéroport de Tahiti-Faaa.

14 février 1981 :

- Départ en mission à Paris de M. Goyat, Chef de la Division Technique pour participer à la conférence des utilisateurs au STNA.

8 mars 1981 :

- Arrivée de M. Brezes, Directeur Général Adjoint de l'Aviation Civile, accompagné de M. Probst, ICAC, Chef de la Mission 24 à MEDETOM et de M. Degrelle, Administrateur Civil, pour participer à la réunion du groupe de travail sur les Transports Aériens.

10 mars 1981 :

- 2e Réunion à Tahiti, du groupe de travail ETAT/TERRITOIRE sur les Transports Aériens.

13 mars 1981 :

- Arrivée en mission de M. Mordini, Directeur Général de la PAF.

16 mars 1981 :

- Arrivée du Capitaine de Vaisseau SALZEDO (Aéronautique Navale) en mission en Polynésie - Chef 5e bureau du SBA.

30 mars 1981 :

- Départ de M. Yeung en mission à Paris jusqu'au 6 avril (Transports Aériens - Tunnel sous la piste).

4 avril 1981 :

- 1er vol commercial Honolulu/Pago-Pago/Tahiti en B 707 par la SPIA.

5 avril 1981 :

- 1er vol Apia/Rarotonga/Tahiti en B 737 par la compagnie Polynesian Airlines en remplacement du HS 748.

- Arrivée de M. Hoeffel, Ministre des Transports, en mission officielle d'une semaine en Polynésie.

6 avril 1981 :

- 1er vol de la compagnie Air Pacific sur la ligne Nandi/Pago-Pago/Tahiti en BAC 111.

7 avril 1981 :

- Remise de la Médaille de l'Aéronautique à M. Georges Paureau, Commandant de l'Aérodrome de Tahiti-Faaa, par M. Hoeffel, Ministre des Transports.

21 avril 1981 :

- Arrivée du NOMAD N 22 B qui assurera désormais des tournées médicales.

INSPECTION DE LA DSAC

Du 2 au 13 mars, Madame Janin et Monsieur Kingler, Inspecteurs Généraux de L'Aviation Civile et de la Météorologie, sont venus inspecter le Service d'Etat de L'Aviation Civile en Polynésie.

Après avoir visité les installations de Tahiti-Faaa, Madame Jonin et Monsieur Kingler se sont rendus sur les principaux aérodromes de la Polynésie :

- Moorea, Le 5 mars
- Huahine, Bora-Bora et Raiatea, Le 6 mars
- Rangiroa, Le 7 mars
- Napuka et Hiva-Oa Le 9 mars
- Ua-Pou, Ua-Huka et Nuku-a-Taha Le 10 mars.

Ils ont également été reçus par les principales autorités du Territoire dont Le Haut-Commissaire, Le Vice-Président Sanford, Le Président Vanizette, Le Conseiller Alec Ata et Le Contre-Amiral Choupin.

REMISE de DECORATION

Durant sa visite en Polynésie, M. HOFFEL, Ministre des Transports a remis officiellement la Médaille de L'Aéronautique Civile à M. Georges PAUREAU, Commandant de L'Aérodrome de Tahiti-Faaa.



Ce titre honorifique récompense une longue carrière dans L'Aviation Civile dont vingt trois ans consacrés à ce Service en Polynésie.

TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR du 01/01 au 31/03/81

AE RODROME DE TAHITI-FAAA

TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR											
COMPAGNIES		VOLS	PAX	dont PAG	% POOL	SO	CMR	FRET	POSTE	% VAR.	periode
RELA - TIONS	AP	A	781	11040	719	38.4	15002	76.6	-	-	PAX + 1.4
		D	780	9063	509	38.5	15080	60.1	744	150	FRE
		T	1561	20103	1229	38.5	30082	66.8	744	150	POS
TAHITI / MOOREA	AT	A	2304	17869	-	61.6	24071	74.2	-	-	PAX - 26.1
		D	2302	15631	-	61.5	24053	65.0	-	-	FRE
		T	4606	33500	-	61.5	48124	69.6	-	-	POS
- TOTAL		A	3085	28909	719		39073	74.0	-	-	PAX - 17.8
		D	3082	24694	509	100%	39133	63.1	744	150	FRE
		T	6167	53603	1228		78206	68.5	744	150	POS
AUTRES RELA - TIONS	AP	A	766	23443	230		33458	70.1	37239	4121	PAX - 7.8
		D	765	21796	645		33441	65.2	82854	13729	FRE - 16.1
		T	1531	45239	875		66899	67.6	120093	17850	POS 12.2
- TOTAL TRAFIC INTERIEUR		A	127	579	-		1275	45.4	-	-	PAX
		D	128	576	-		1276	45.1	-	-	FRE
		T	255	1155	-		2551	45.3	-	-	POS
- TOTAL TRAFIC INTERIEUR		A	3978	52931	949		73806	71.7	37239	4121	PAX - 13.5
		D	3975	47066	1154		73850	63.7	83598	13879	FRE
		T	7953	99997	2103		147656	67.7	120837	18000	POS

TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR ET INTERNATIONAL

- TOTAL	A	4161	78370	1860	6019	115658	73.0	1017023	105342	PAX - 16.1
	D	4158	72622	2100	6019	115702	68.0	206623	41514	FRE - 7.3
	T	8319	150992	3960	12038	231360	70.5	1223646	146856	POS + 17.8

A = ARRIVEE D = DEPART TRA = TRANSIT PAX = PASSAGERS SO = SIEGES OFFERTS CMR = COEFFICIENTS MOYEN DE REMPLISSAGE

EVACUATIONS SANITAIRES

Compagnies ou Propriétaires	Moorea	ISLV	Tuamotu Gambier	Marquises	Australes	Heures effectuées
AIR TAHITI	2					02H08
AIR POLYNESIE			2			
F.OCHS	2	11	13	2	2	96H05
POLYNESIE PERLES	1		1		1	06H28
<u>Privés</u>						
F.ODBU			3			09H57
F.OCDN		2				02H50
F.ODMM				1		06H52
F.RBPU (CEP)			1			04H58
TOTAL =	5	13	20	3	3	129H18

- PARC AERIEN DE POLYNESIE FRANCAISE -

(au 31.3.81)

Exploitant ou Propriétaire	Immatriculation	Constructeur	Type	Type OACI	Autre Appellation	Puissance Moteurs	Masse Maxi	CDN	CEIRB	0 B S
AIR POLYNESIE	:FODMR	: Fairchild	: FH 227B	: FA22		: 2x 1990	: 20		: TPP1	: H-IFR
	:FODMP	: Fairchild	: FH 227B	: FA22		: 2x 1990	: 20		: TPP1	: H-IFR
	:FOCVY	: Fairchild	: F 27 J	: FA27	: Friendship	: 2x 1990	: 20		: TPP1	: H-IFR
	:FOCVZ	: Fairchild	: F 27 J	: FA27	: Friendship	: 2x 1990	: 20		: TPP1	: H-IFR
	:FOCYA	: Fairchild	: F 27 J	: FA28	: Friendship	: 2x 1990	: 20		: TPP1	: H-IFR
	:FODBY	: Fairchild	: F 27 J	: FA27	: Friendship	: 2x 1990	: 20		: TPP1	: H-IFR
	:FOCLV	: De Havilland	: DHC6. 200	: DH 6	: Twin 200	: 2x 560	: 6		: TPP2	: H-IFR
:FODBN	: De Havilland	: DHC6. 300	: DH 6	: Twin 300	: 2x 620	: 6		: TPP2	: H-IFR	
:FOCRB	: Britten Norman	: BN2A	: BN 2	: Islander	: 2x 260	: 3		: TPP2	: H-IFR	
AIR TAHITI	:FOCFJ	: De Havilland	: DHC6. 200	: DH 6	: Twin 200	: 2x 560	: 6		: TPP2	: H-IFR
	:FOCCY	: Piper	: PA 23 250	: PA23	: Aztec	: 2x 250	: 3		: TPP2	: H-IFR
	:FOCFA	: Piper	: PA 23 250	: PA23	: Aztec	: 2x 250	: 3		: TPP2	: H-IFR
	:FOCIT	: Piper	: PA 23 250	: PA23	: Aztec	: 2x 250	: 3		: TPP2	: H-IFR
	:FOCMN	: Britten Norman	: BN2A	: BN 2	: Islander	: 2x 260	: 3		: TPP3	: H-VFR (2)
	:FOCMO	: Britten Norman	: BN2A	: BN 2	: Islander	: 2x 260	: 3		: TPP3	: H-VFR (2)
	:FOCOY	: Britten Norman	: BN2A	: BN 2	: Islander	: 2x 260	: 3		: TPP2	: H-IFR
:FOCOZ	: Britten Norman	: BN2A	: BN 2	: Islander	: 2x 260	: 3		: TPP2	: H-IFR	
:FOCGU	: Cessna	: C 206	: C206		: 289	: 2		: T.A	: H-VFR	
CENTRE AERO- NAUTIQUE DE PERFECTIONNE- MENT	:FODMU	: Mudry Cie	: CAP10B			: 180	: 2		: Privé	: V-VFR
AEROCLUB DE TAHITI	:FOCYK	: Piper	: PA 28 140	: PA28	: Cherokee 140	: 150	: 2		: Privé	: V-VFR
	:FODHT	: Piper	: PA 28 160	: PA28	: Warrior II	: 160	: 2		: Privé	: H-VFR:nu
	:FODIV	: Piper	: PA 38 112	: PA38	: Tomahawk	: 114	: 2		: Privé	: V-VFR
CERCLE AERONAUTIQUE DE TAHITI	:FOCPR	: Piper	: PA 28 140	: PA28	: Cherokee 140	: 140	: 2		: Privé	: H-VFR
	:FODFC	: Cessna	: F 150	: C150	: Commuter	: 101	: 2		: Privé	: V-VFR
	:FOCMV	: Piper	: PA 32	: PA32	: Cherokee Six	: 260	: 2		: Privé	: H-VFR
	:FODHE	: Cessna	: C 172 RG	: C172	: Cessna Cutlass	: 180	: 2		: Privé	: H-IFR (2)
:FODNI	: Cessna	: F 152			: 120	: 2		: Privé	: H-VFR	
AEROCLUB U.T.A.	:FOCAB	: Piper	: PA 28 180	: PA28	: Cherokee 180	: 180	: 2		: Privé	: H-VFR
	:FOCAY	: Jodel	: D 150			: 101	: 2		: Privé	: V-VFR
	:FOCKA	: Robin	: DR 200	: DR22		: 101	: 2		: Privé	: V-VFR
:FBOGG	: Cessna	: F 150 G			: 100	: 2		: Privé	: V-VFR	
AEROCLUB ISLV	:FOBOJ	: Piper	: PA 18	: PA18	: Super Cub	: 150	: 2		: Privé	: H-VFR
	:FOCNX	: Cessna	: C 172	: C172	: Skyhawk	: 150	: 2		: Privé	: H-VFR
Lejeune J-F.	:FAZAG	: North America	: F 51 D		: Mustang	: 1500	: 4		: LP (1)	: V-VFR
Interfly	:FOCZC	: Beechcraft	: D 50	: BE50	: Twin Bonanza	: 2x 290	: 3		: LP	: H-IFR
*Tahiti Perles Etat	:FODBU	: Beechcraft	: D 50	: BE50	: Twin Bonanza	: 2x 290	: 3		: LP	: H-IFR
**Polynésie Perl	:FOCHS	: Piper	: PA 31 310	: PA31	: Navajo	: 2x 310	: 3		: Privé	: H-IFR
Chanteloup	:FOCTQ	: Piper	: PA 31 310	: PA31	: Navajo	: 2x 310	: 3		: Privé	: H-IFR
Mr Lejeune	:FOCZB	: Piper	: PA 30	: PA30	: Twin Comanch	: 2x 160	: 2		: Privé	: H-IFR
Bres	:FODA0	: Piper	: PA 31 350	: PA31	: Chieftain	: 2x 360	: 3		: Privé	: H-IFR
Piccot M.	:FOCLJ	: Piper	: PA 32	: PA32	: Cherokee Six	: 260	: 2		: Privé	: H-VFR
Kérebél	:FOCIA	: Robin	: DR 250	: DR25		: 160	: 2		: Privé	: H-VFR
Moulène	:FOCMJ	: Cessna	: C 182	: C182	: Skylane	: 210	: 2		: Privé	: H-VFR
M. Lejeune	:FODEY	: Bell (Hélic)	: 47 G 2	: BH13		: 220	: 2		: Privé	: V-VFR
Thion Mme	:FODMM	: Piper	: PA 31 T	: PAYE	: Cheyenne	: 2x 680	: 4		: LP (1)	: H-IFR
	:FOCDN	: Cessna	: C 310 I	: C310		: 2x 260	: 2		: Privé	: H-IFR

* Tahiti Perles (Wan) - ** Polynésie Perles (Brouillet) -
(1) Aéronefs sous laissez-passer - (2) Avec dérogation.

personnels des services

MOUVEMENTS ENREGISTRES AU COURS DU 1ER TRIMESTRE 1981

Personnel affecté par la Métropole

Date	Nom et Prénom	Corps, Grades et Statut	Service
25 Janvier	AUGER Hubert.....	ITPE Exp.	S.I.A.
23 mars	GUIRAO Patrice....	OCCA/2 Exp.	SNA/CCR

Recrutements

1er janvier	PUPUTAUKI Teraite....	AC/5 ETAT	MTO/RIKITEA
19 janvier	LO Nelson.....	TAC/CEAPF	SNA/ENAC
19 janvier	CHAN Claude.....	TAC/CEAPF	SNA/ENAC
09 février	TEINAORE Béatrice...	AC/4 ETAT	S.I.A.

Personnel de retour de congé administratif

02 janvier	CHUNGUE Michel.....	TM Exp.	MTO/FAAA
03 janvier	MISSLIN Pierre.....	TSM Exp.	MTO/FAAA
18 janvier	GIMENEZ Raymond....	AC/48-1018 Exp.	S.I.A.
08 février	VERDOU Jean-Pierre	TSM Exp.	MTO/FAAA
14 février	WOLFF Jean-Jacques	TM/CEAPF	MTO/TUBUAI

Personnel rentrant en Métropole

26 mars	MARCHISONE Noël.....	CS/TPE Exp.	S.I.A.
---------	----------------------	-------------	--------

Personnel bénéficiaire d'un congé administratif

16 janvier	HUMLER Jean-Pierre	AC/2 48-1018	S.I.A.
30 janvier	OUDOIN Bernard	IDTPE	S.I.A.

.../...

Personnel entrant en école

Date	Nom et Prénom	Corps, Grades et Statut	Service
15 janvier	LO Nelson.....	TAC/CEAPF	Cycle TAC/ENAC
15 janvier	CHAN Claude	TAC/CEAPF	Cycle TAC/ENAC
15 janvier	LACHARME Jacques....	AC/TER	Cycle TAC/ENAC

Personnel admis à la retraite

02 janvier	GARIBALDI Roger.....	OCCA/1 Exp.	SNA/CCR
------------	----------------------	-------------	---------

3.2.2. Stages

- Monsieur LILIN Jean-Pierre, Electronicien de la Sécurité Aérienne de 1ère classe suit depuis le 05 janvier 1981 le stage de préparation au concours interne d'I.E.E.A.C., organisé à l'E.N.A.C. TOULOUSE.

- Monsieur VINCENTI Barthélémy a suivi en mars 1981 un stage en Métropole de Météorologie tropicale.

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Membre Fondateur de l'International Federation of Air Traffic Controllers' Associations

ORLY SUD 206 94542 ORLY AEROGARES CEDEX

TÉL. : 687-35-63 - POSTE : 33-41



L'Association Professionnelle de la Circulation Aérienne a repris ses activités.

Une équipe responsable a été constituée qui s'est fixée à la suite de l'Assemblée Générale de janvier 1981 un certain nombre d'objectifs. Le bureau est composé d'un secrétaire, F. VERNAUDON, un secrétaire adjoint, O. CHAVEZ, un trésorier, L. YI et trois conseillers, C. VACHOT, P. VIEILLARD et L. TAEA.

Rappelons que l'APCA a pour but de grouper en vue d'une étroite solidarité professionnelle tous les personnels qui sont amenés à donner par radio-téléphonie des informations et instructions de circulation aérienne.

Dans ce cadre notre association pour le moment section APCA France va déposer prochainement ses propres statuts auprès des instances territoriales et ainsi marquer son identité tout en restant affilié à l'APCA France.

L'APCA PF espère donc réunir tous les personnels du contrôle soucieux de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la Navigation Aérienne, faire connaître et défendre la profession et favoriser le développement de leur niveau professionnel.

—o activités DES services o—

Dans les centres d'exploitation

A - CENTRE DE CONTROLE REGIONAL / - (C.C.R.) -

- Statistiques mensuelles de trafic "en route" -

M O I S	Mouvements Intérinsulaires		Mouvements Internationaux		TOTAUX	
	Nombre	Temps de contact (Heures)	Nombre	Temps de contact (Heures)	Nombre	Temps de contact (Heures)
Janvier	1309	1.106H 20	156	358H 05	1465	1.464H25
Février	1144	993H 20	129	374H 15	1273	1.367H35
Mars	1137	1.048H 50	147	396H 45	1284	1.446H35
Totaux	3590	3.148H 30	432	1.129H 05	4022	4.278H35
Trimestriels						

Temps moyen de contact : Intérinsulaires = 50 minutes
 Internationaux = 2 heures 30 minutes

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

PHASES D'URGENCE :

- Au cours du 1er trimestre 1981, le CCR de Tahiti a déclenché 1 phase d'urgence au profit du F.27 VT 907 sur le trajet Rurutu/Tahiti à la suite d'un incident technique.

INCIDENTS EN ROUTE :

- Le CCR a enregistré 27 incidents qui se répartissent comme suit :

- . 8 : Perte de contact radio ;
- . 5 : Déroutement cause météo ;
- . 14 : Incidents techniques.

B - AIDES RADIO A LA POLYNESIE FRANCAISE -

ARCHIPEL DE LA SOCIETE :

STATIONS	Ind.	Fréquence (KHZ)	Puissance (W)	Portée Moyenne	Horaire (TU)	Utilisation
Bora-Bora	BB	384	25	25 NM	H 24	NDB
Huahine/Fare	HH	345	25	25	H 24	NDB
Huahine/Fare	HHN	112,7	50	50	H 24	VOR
Moorea/Temae	MO	377,5	25	25	H 24	NDB
Raiatea	RU	372	50	50	H 24	NDB
Tahiti-Faaa	FXI	393	400	220	H 24	NDB
Tahiti-Faaa	PW	337	25	25	H 24	L
Tahiti-Faaa	TAF	112,1 MHZ	200	200	H 24	VOR
Tahiti-Faaa	TAF	CH 58 X		200	H 24	DME

ARCHIPEL DES SAMOTU :

Anaa	AA	332,5	25	50	Voir BDP *	L
Hao (milit)	HA	367	5 KW	400	H 24	NDB
Makemo	MK	383	100	120	H J	NDB
Manihi	MH	284,5	100	120	Voir BDP *	NDB
Mururoa (MIL)	MU	400	400	220	H 24	NDB
Napuka	NP	376	200	220	Voir BDP *	NDB
Rangiroa	OA	358	25	25	H 24	NDB
Rangiroa	RAN	112,3	50	150	H 24	VOR
Reao	RE	327,5	25	25	H 24	NDB
Takapoto	TP	349	100	120	Voir BDP *	NDB
Tureia	TR	355	25	25	H 24	NDB

ARCHIPEL DES GAMBIERS :

Totegegie	MG	341	100	120	H J	NDB
-----------	----	-----	-----	-----	-----	-----

ARCHIPEL DES AUSTRALES :

Rurutu	RT	282,5	100	120	Voir BDP *	NDB
Tubuai	TB	347	100	120	Voir BDP *	NDB

ARCHIPEL DES MARQUISES :

Hiva-Oa	HV	383	100	120	Voir BDP *	NDB
Nuku-a-Taha	NH	353	400	220	Voir BDP *	NDB
Ua-Huka	UK	372	50	50	Voir BDP *	NDB
Ua-Pou	PO	325,5	25	25	H J	L

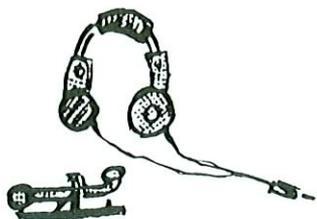
MIL. - Militaire

COOK IS. :

AIDES RADIO ETRANGERES

Aitutaki	AI	320	-	100	0/R	NDB
Rarotonga	RG	352	-	250	H 24	NDB
Rarotonga	RG	113,5 MHZ	-	150	H 24	VOR
Rarotonga	RG	82 X	-	150	H 24	DME

* Bureau de piste - Consultez les derniers notams -



TRAFFIC DE L'AÉRODROME DE Tahiti Faaa



M O I S	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX	
		dont (IFR)		dont (IFR)
Janvier	2 982	829	2 989	244
Février	2 705	659	4 145	231
Mars	2 637	676	3 558	270
T O T A U X	8 324	2 164	10 692	745

- TOTAL TOUT TRAFIC : 19.016

- TOTAL TRAFIC IFR : 2.909

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

M O I S	AERONEFS ETRANGERS	J E T S	+ de 20 Tonnes
Janvier	76	127	696
Février	62	98	545
Mars	72	114	560
T O T A U X	210	339	1 801

Mouvements des aéronefs (TFC non commerciaux) :

M O I S	AERO-CLUB DE TAHITI	CERCLE AERONAUTIQUE	AERO-CLUB U.T.A.	PRIVES	CENTRE AERONAUTIQUE DE PERFECTIONNEMENT	AUTRES MOUVEMENTS	TOTAL
Janvier	626	512	792	430	114	515	2 989
Février	696	792	1 254	267	470	666	4 145
Mars	392	1 034	814	326	374	618	3 558
T O T A U X	1 714	2 338	2 860	1 023	958	1 799	10 692

LISTE DES AERODROMES

AVIATION CIVILE
POLYNESIE FRANÇAISE

AERODROMES	INDICATIF	USAGE	DATE MISE en SERVICE	EXPLOITANT	CONTROLE AD X ou A F I S	G F U	Long. Larg. PISTE	SITUATION	DISTANCE de TAHITI en Nm	BALISAGE L: Lumineux G: Goose-neck	AIDES RADIO	LIAISONS Gendarmerie	LIAISONS BLU BCT SELCAL	POSITION LAT. Sud LONG. Ouest	MOYENS S S I S
ETAT															
BORA - BORA	NTTB	C.A.P.	1958	D S A C	X	11 / 29	1500, 22		140	L	BB 384	⊕	X	16° 27' 151° 45'	VIP30 VIP20 Boston W.
RAIATEA	NTTR	"	8 . 2 . 64	"	X	07 / 25	1400, 30		118	L	RU 372	⊕	X	16° 43' 151° 28'	VLIS 10 VIP20 Boston W.
RANGIROA	NTTG	"	27 . 8 . 67	"	X	09 / 27	2100, 30		192	L	RAN 112,3 OA 358	⊕	X	14° 58' 147° 40'	VIMP 30 Boston W.
TAHITI - FAAA	NTAA	"	21 . 7 . 67	"	X	04 / 22	3415, 45			L	TAF 112,1 PW 337 FXI 393	⊕		17° 33' 149° 36'	
TERRITOIRE															
A N A A	NTGA	C.A.P.	28 . 12 . 76	D S A C	⊗	14 / 32	1500, 30		236		AA 332,5		X	17° 21' 145° 30'	
APATAKI	NTGD	"	6 . 12 . 77	"		12 / 30	840, 30		218					15° 34' 146° 25'	
ARUTUA	NTGU	RESTREINT	11 . 2 . 73	"		08 / 26	680, 15		219					15° 41' 146° 39'	
FAKARAVA	NTGF	C A P	13 . 11 . 78	"		05 / 23	1000, 30		244					16° 03' 145° 39'	
FANGATAU	NTGB	"	18 . 10 . 78	"		07 / 25	900, 20		512					15° 49' 140° 53'	
HIVA - OA	NTMN	RESTREINT	29 . 1 . 73	"	X	02 / 20	1125, 18		774		HV 383	⊕	X	09° 46' 139° 01'	
HUAHINE	NTTH	C A P	30 . 3 . 71	"	X	07 / 25	1500, 20		97	L	HHN112,7 HH 345	⊕	X	16° 41' 151° 02'	VIP 20
KAUKURA	NTGK	"	12 . 9 . 78	"		02 / 20	700, 15		193					15° 40' 146° 53'	
MAKEMO	NTGM	"	23 . 8 . 76	"	⊗	11 / 29	1500, 30		347		MK 383			16° 35' 143° 39'	
MANIHI	NTGI	"	15 . 9 . 69	"	X	05 / 23	1200, 30		278	L	MH 284,5		X	14° 26' 146° 04'	Remorque
MAUPITI	NTTP	"	10 . 7 . 72	"		08 / 26	815, 20		166					16° 26' 152° 15'	
MOOREA	NTTM	"	6 . 10 . 67	"	X	12 / 30	880, 20		10	L	MO 377,5	⊕	X	17° 29' 149° 46'	VIP 30
NAPUKA	NTGN	"	16 . 5 . 77	"		10 / 28	1250, 30		522		NP 376			14° 10' 141° 18'	

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

(1er trimestre 1981)

M O I S	AÉRO-CLUB de TAHITI		AÉRO-CLUB U.T.A.		CERCLE AERONAUTIQUE		C . A . P .		AÉRO-CLUB RAIATEA	
	Indicatifs	Mvts Hrs	Indicatifs	Mvts Hrs	Indicatifs	Mvts Hrs	Indicatifs	Mvts Hrs	Indicatifs	Mvts Hrs
JANVIER	F OCYK : 268:23,20	432	F OCKA : 432		F ODHE : 24:4,15		F ODMU : 14:7,25		F OCNX : 14:7,25	
	F ODHT : 282:45,35	290	F OCAB : 290		F ODFC : 158:20,55				F OB0J : 158:20,55	
	F ODIV : 76:5,45	70	F BOGG : 70		F OCMV : 18:30,55					
					F OCPR : 112:30,55					
					F ODNI : 200:20,35					
T O T A L	626:74,40	792			512:70,35		14:7,25			
FEVRIER	F OCYK : 242:23,30	420	F OCKA : 420		F ODHE : 106:12,10		F ODMU : 206:88,25		F OCNX : 206:88,25	
	F ODHT : 238:60,20	346	F OCAB : 346		F ODFC : 116:17,05				F OB0J : 116:17,05	
	F ODIV : 216:19,50	488	F BOGG : 488		F OCMV : 52:37,30					
					F OCPR : 108:37,30					
					F ODNI : 410:64,55					
T O T A L	696:103,40	1254			792:169,10		206:88,25			
MARS	F OCYK : 22:03,15	-	F OCKA : -	54,40	F ODHE : 236:28,25		F ODMU : 182:70,50		F OCNX : 182:70,50	43,00
	F ODHT : 194:38,10	286:134,25	F OCAB : 286:134,25		F ODFC : 70:4,15				F OB0J : 70:4,15	10,30
	F ODIV : 176:10,20	528:88,15	F BOGG : 528:88,15		F OCMV : 36:39,55					
					F OCPR : 180:39,55					
					F ODNI : 512:47,40					
T O T A L	392:51,45	814:277,20			1034:160,00		182:70,50			53,30
T O T A L										
G E N E R A L	1714:230,05	2860:277,20			2288:436,45		402:166,40			53,30

E - LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

(période du 01.01.81 au 31.03.81)

: <u>PROFESSIONNEL</u> :	
: - Pilote de ligne (PL)	3
: - Pilote professionnel 1ère classe (PP1)	11
: - Pilote professionnel (PP).....	15
: - Qualification IFR	14
: - Certification secours sauvetages (CSS)	0
: - Mécanicien navigant (MN)	1
	<hr/>
	<u>TOTAL</u> 44
: <u>NON PROFESSIONNEL</u>	32

F - EFFECTIFS P.N. BASES EN POLYNESIE FRANCAISE -

AU 31 MARS 1981

: <u>PROFESSIONNEL</u> :	
: - P.L.	1
: - P.P.1.....	19 + 1 privé
: - P.P.	27 + 10 privés
: - P.P.H	2
: - C.S.S	69
	<hr/>
	<u>TOTAL</u> 118 + 11 privés
: CORPS TECHNIQUES	5
: PRIVES	224

G - MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES

TELECOMMUNICATIONS (BCT)

(1er trimestre 1981)

R E C E P T I O N				E M I S S I O N			
Réseau International:		Réseau Local		Réseau International:		Réseau Local	
: Résultats mensuels :		: Résultats trimestriels :		: Résultats mensuels :		: Résultats trimestriels :	
: Janvier	22 657	: SNA	136	: Janvier	5 950	: SNA	1 550
: Février	19 722	: TWR	875	: Février	4 883	: TWR	1 880
: Mars	21 969	: CCR	1 440	: Mars	5 730	: CCR	10 674
		: CEP	4 351			: CEP	2 656
		: DAC	103			: DAC	434
		: SITA	43			: SITA	352
		: BLU	1 337			: BLU	1 679
		: MTO	9 726				
	<u>64 348</u>		<u>18 011</u>		<u>16 563</u>		<u>19 225</u>
TOTAL RECEPTIONS	:	82 359		TOTAL EMISSIONS	:	35 788	
MOYENNE QUOTIDIENNE	:	915		MOYENNE QUOTIDIENNE	:	397	

H - BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)

(1er trimestre 1981)

NOTAM RECUS - CLASSE I - SERIE A -		NOTAM EMIS - CLASSE I -	
: Provenance :			
: - Venezuela	101	: Série A	9
: - Panama	109	: Série C	33
: - Canada	569		
: - Japon	659		
: - Nandi	201		<u>42</u>
: - Western Samoa	18		
: - New Zealand	331		
: - Equateur	31		
: - Chili	59		
: - Australie	357		
: - Perou	352		
: - U.S.A.	1 219		
: - Pointe-à-Pitre	4		
: - Fort-de-France	3		
	<u>4 013</u>		

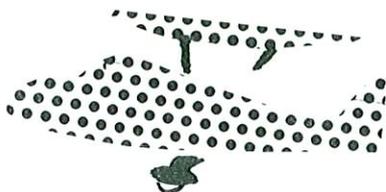
Protections aéronautiques fournies aux Commandants de bord : 224

I - PROTECTION METEO (Période du 01.01 au 31.03.81)

Protection des équipages au départ, élaborées par le Centre Météorologique principal de Faaa.

LONGS COURRIERS	JANVIER	FEVRIER	MARS	TOTAUX
LOS ANGELES	31	28	30	89
AUCKLAND	4	4	5	13
NANDI	4	4	5	13
PAGO-PAGO	0	0	1	1
HONOLULU	0	0	0	0
PAQUES	0	0	0	0
RAROTONGA	11	9	13	33
SYDNEY	0	0	0	0
SANTIAGO	11	10	9	30
NOUMEA	5	4	5	14
POINTE A PITRE	2	2	2	6
T O T A U X	68	61	70	199

MOYENS COURRIERS	JANVIER	FEVRIER	MARS	TOTAUX
INTER ILES	291	289	287	867
MARQUISES	9	10	11	30
AUSTRALES	12	12	12	36
SITES	68	67	68	263
TOTELEGIE	5	5	5	15
T O T A U X	385	383	383	1 211



I - OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL SUIVANT DESTINATION -

VENANT DE OU ALLANT DE	JANVIER	FEVRIER	MARS	TOTAUX
LOS ANGELES	310	280	300	890
AUCKLAND	16	16	20	52
NANDI	16	16	20	52
PAGO-PAGO	0	0	4	4
HONOLULU	-	-	-	-
PAQUES	-	-	-	-
RAROTONGA	44	36	52	132
SYDNEY	-	-	-	-
SANTIAGO	110	100	90	300
NOUMEA	20	16	20	56
POINTE A PITRE	-	-	-	-
T O T A U X	516	464	506	1 436

J - ACTIVITES SSIS AEROPORT DE TAHITI-FAAA du 1er janvier au 31 mars 1981 -

- Feux d'aéronefs	Néant
- Feux extérieurs à l'aérodrome	1
- Alertes aéronefs	18
- Evacuations sanitaires	4
- Surveillance avitaillement avec ou sans passagers	190
- Surveillance décollage atterrissage	360
- Surveillance mise en route	180
- Interventions diverses	40
- Exercice SAR	Néant
- Instructions et exercices	70 heures

L'équipe de service du SSIS effectuait le Dimanche 15 mars 1981 un important travail de déploiement et de nettoyage sur la piste et les voies de circulation lors des inondations survenues en début de matinée, ce qui lui a valu les éloges du Directeur de l'Aviation Civile.

ACTIVITES diverses

/ SECTION ADMINISTRATIVE /

Recensement des agents de l'Etat

A la demande de l'I.N.S.E.E., un recensement des personnels employés par l'Etat au cours de l'année 1980 a été effectué.

Bien que la Section Administrative dispose d'un fichier automatisé pour la paie des agents dont il a la charge, il n'a pas été possible de l'utiliser pour cette opération. Aussi a-t-il fallu la réaliser manuellement, ce qui a occasionné un important surcroît de travail.

Informatisation de la comptabilité

Entreprise depuis de longs mois en collaboration avec le service informatique du Territoire, l'opération d'informatisation de la comptabilité des engagements et des paiements est entrée dans sa phase finale début janvier. Le nouveau système mis au point devrait être opérationnel à la fin du premier semestre.

Pouvoirs d'ordonnancement

Le Service de l'Aviation Civile chargé jusqu'ici par le Haut-Commissaire de la République de l'ordonnancement des recettes et des dépenses de toutes les Directions du Ministère des Transports, devrait se voir décharger des opérations concernant la Marine Marchande ainsi d'ailleurs que de celles (Phares et Balises) relevant pour partie du Ministère de l'Environnement.

En revanche, la qualité d'ordonnateur des dépenses du personnel "Bases Aériennes" (Environnement) devrait lui être attribuée sous peu.

Déroulement du concours de commis

Les cinq candidates inscrites au concours de commis administratif des services extérieurs de la D.G.A.C. en ont effectivement subi les épreuves le 26 février. Malheureusement, l'épreuve à option a du être annulée. Une nouvelle épreuve aura lieu le 14 avril.

Commission paritaire des A.N.F.A.

La commission paritaire des agents non fonctionnaires de l'Administration s'est réunie dans le courant du premier trimestre pour examiner les propositions d'avancement (ancienneté) du personnel contractuel.

Infrastructure Aéronautique

AERODROMES D'ETAT

I - Travaux

A/ TAHITI-FAAA.

- Installation téléphonique dans les logements de la Gendarmerie.
- Logement Gendarmerie - Construction 2^e logement : Les travaux sont exécutés en régie par PMG.
- Bâtiment SSIS : Les remblais préliminaires ont été réalisés courant novembre. Le marché passé avec l'entreprise FIUMARELLA a été approuvé le 12/1/81. Les travaux débuteront à la mi-mars.

B/ BORA-BORA.

- Les travaux de construction de bâtiments techniques et logements sont en cours.

C/ RAIATEA.

- Réfection de l'alimentation électrique des logements et du hangar SSIS : Les travaux débuteront le 15/3/81.

II - Etudes.

TAHITI-FAAA.

- Renforcement de la bretelle principale : projet d'exécution terminé - Dossier transmis à la SETIL qui lancera l'appel d'offres.
- Etude de la capacité de la piste de FAAA : Renseignements complémentaires concernant les procédures adressés au Service Technique des Bases Aériennes le 27/3/81.
- Abri vedette SSIS : Nouvelle étude en cours pour un abri succinct.

RAIATEA.

- Logement de fonction : L'Avant-projet sommaire concernant la construction d'un logement de fonction pour le Service de la Navigation Aérienne a été transmis au Service des Bases Aériennes le 6/3/81.

BORA-BORA.

- Poste de gonflement et parc à instruments Météo : Avant-projet sommaire transmis à SBA le 17/2/81.

STATION METEO DES GAMBIER.

- Rénovation du logement de RIKITEA : Avant-projet sommaire transmis à SBA le 17/2/81.



III - Acquisitions immobilières.

TAHITI-FAAA.

- Extension de la zone industrielle et de la zone aviation générale : Les décrets d'U.P. pris le 29/1/81 ont été promulgués dans le Territoire par arrêté n° 3815/AA du 26/2/81. Un arrêté de cessibilité a été transmis aux visas des services concernés. Des négociations amiables sont en cours.
- Terrain communal : Suite à la lettre du 24/6/80 de La Commune de FAAA, un dossier foncier est en cours d'établissement pour la partie du terrain ex-AUBRY intéressée par les développements de L'aéroport.

AERODROMES TERRITORIAUX

I - Travaux

NUKUTAVAKE - Construction de L'aérodrome de catégorie "D" : Travaux terminés le 16/2/81. Réception des travaux effectuée les 23 et 24 février 1981.

TUBUAI : Une opération d'entretien sera effectuée sur le revêtement de la piste, en attendant une réfection plus complète demandée au budget 1981 (entreprise TAHITI-ROUTE). L'opération qui devait être lancée fin mars 1981 est ajournée en raison d'un arrêt de deux mois du bateau qui devait assurer le transport maritime des engins de chantier et des agrégats (panne importante). La délimitation des reprises a été effectuée fin mars 81.

ARUTUA - Aérodrome repris récemment par Le Territoire : Travaux terminés.

APATAKI - Construction de L'aérogare : Entreprise désignée. Travaux lancés fin février 1981 (fondations) - approvisionnement des matériaux en cours.

KAUKURA : L'abri passagers a été démonté courant janvier en raison de dégradations subies par les structures en bois. Le remontage a été effectué du 6 au 17/2/81. Les travaux sont terminés.

MOOREA :

- Revêtement des aires nouvelles : Marché passé avec Jean LEFEBVRE POLYNESIE. Travaux principaux programmés pour avril 1981. Travaux annexes d'entretien sur la piste (deux cents premiers mètres) achevés.
- Aérogare : Marchés passés par la SETIL. Travaux de voirie et fondations commencés.
- Aménagement de sanitaires dans le bloc technique : Travaux commencés le 25/2/81 ; en cours d'achèvement.

HUAHINE :

- Raccordement de L'aérodrome au réseau électrique : Travaux commandés à la Sté MATAIREA le 3/7/80, suspendus en raison d'une réduction des crédits. L'autorisation de programme a été rétablie au titre du budget 1981. En attente des crédits de paiement. Commande relancée auprès de La Société MATAIREA.
- Aménagement dans le logement adjacent à la tour : travaux en cours : en attente de la fourniture des parpaings par La Commune.

HIVA-OA - Réfection du revêtement de la piste : Ces travaux ont été liés à un chantier prévu à HIVA-OA par le Service de L'Équipement. Le transport du matériel est programmé pour la mi-mars (entreprise INTERROUTE).

UA-POU - Réfection du revêtement de la piste : Les travaux de première urgence effectués en régie et terminés le 26 février, permettent d'envisager la réouverture de la piste dans les premiers jours de mars.

NUKU A TAHA :

- Construction de bâtiments (entreprise SOGECO) : travaux en cours.
- Travaux de génie civil (-"-) :
- Balisage lumineux et aides visuelles à l'atterrissage (entreprise NORELEC) : travaux commencés le 6/2/81.

II - Etudes

HIVA-OA : L'étude de faisabilité d'un aérodrome de catégorie "C" destiné à accueillir les avions type F-27 est en cours.

RAPA - Etude d'un aérodrome ADAC : Une recherche de site et une reconnaissance topographique ont été effectuées. Une étude de faisabilité est en cours.

MOOREA - Nouvelles aires de manoeuvres : Etude du drainage - Relèvement du niveau de la bretelle Sud-Est.

APATAKI - Abri à passagers : Le projet de charpente a reçu le visa de contrôle du Bureau SOCOTEC.

TOTELEGIE - Sanitaires de l'aérogare : demande adressée au Maire de RIKITEA le 14/1/81 pour la construction de sanitaires provisoires.

RIMATARA : Etude d'un aérodrome avec piste de 900 m. Une mission topographique s'est rendue à RIMATARA le 25/3/81. L'exécution des levés a été entravée à nouveau par une forte opposition de la population.

III - Acquisitions immobilières

TOTELEGIE : Par arrêté n° 382/AC.DIR.INFRA du 2/3/81 les indemnités ont été consignées à la C.D.C. 4 propriétaires ont interjeté appel de la décision de la CAE.

MATAIVA : L'ordonnance d'expropriation a été prise sous n° 1449 du 14/11/80. La CAE s'est réunie le 27/3/81 pour fixer le montant des indemnités à verser aux ayants-droit et a fixé une visite des lieux le 9/4/81, à l'issue la décision sera rendue.

ARUTUA : Un dossier foncier est en cours pour la régularité de la situation de l'emprise de l'aérodrome. Des contacts ont été pris avec les éventuels titulaires de droits.

APATAKI : Des négociations sont en cours pour l'acquisition d'une parcelle supplémentaire nécessaire à l'aménagement de l'aire de stationnement. Quelques ayants-droit ont signé des promesses de vente sur la base des propositions de l'Administration. Les recherches pour trouver les autres copropriétaires se poursuivent.

* * * *

service de la météorologie



Résumé mensuel du temps

- JANVIER 1981 :

Mois très pluvieux en général, plutôt sec aux Tuamotu du Sud et aux Gambiers.

La pluviométrie est très importante sur la majeure partie de la POLYNESIE FRANCAISE sauf sur le sud-est. On enregistre presque partout des excédents importants et des records sont largement battus :

à Atuona : 290mm dont 128mm le 6 contre 236mm en 74 dont 83mm le 22
Bora-Bora : 404mm dont 113mm le 1er contre 271mm en 70 et 95mm le 11.1.72
Reao : 69mm le 2 contre 67mm le 9.1.73

à Tahiti des précipitations exceptionnelles sont relevées :

- Papeari/Tatutu 719mm dont 120mm le 12 contre 712mm en 1979 et 89mm le 30.1.68
Papeete : 131mm le 9 et 132mm le 10 contre 112mm le 13.1.79
Vairao : 110mm le 6 contre 82mm le 2.1.75
Teahupoo I : 644mm contre 593mm en 1979
Teahupoo (Rivière) 88mm le 11 contre 72mm le 13.1.79
Pueu : 936mm contre 857mm en 1979
Afaahiti (218m) 945mm contre 866 en 1979
Tiarei école 224mm le 10 contre 200mm le 18.1.70
Pirae : 272mm le 11 contre 227mm le 22.1.61 (31 années de mesures) et surtout Super Mahina 1447mm contre 1413mm en 79 dont 804mm du 9 au 14, 657mm du 9 au 11 et 339mm le 9 contre 210mm le 14.1.79. Ces trombes d'eau ont provoqué des glissements de terrain et d'importants dégâts matériels les 10 et 11, notamment à Mahina.

Une tornade de faibles dimensions a causé des dégâts matériels, en soirée du 14, dans les bas quartiers est de Papeete.

Les températures moyennes sont presque partout légèrement supérieures aux normales, quant à l'insolation, le déficit est quasi général et dépasse 50 heures à Atuona, Puka-Puka et Rapa ; deux exceptions ponctuelles, Hao et Tureia avec des excédents de l'ordre de 25 heures.

Enfin, les pressions présentent des anomalies négatives de 2 à 8/10 de mb sur les Marquises, la Société et les Tuamotu du Nord et des anomalies positives du même ordre de grandeur (Moruroa + 1,7 mb) ailleurs.

Les alizés ont soufflé pendant tout le mois à des vitesses moyennes très élevées pour la saison.

- FEVRIER 1981 :

Déficit en eau généralisé, sauf aux Marquises et à Rapa.

Le déficit est important sur la majeure partie de la POLYNESIE FRANCAISE -record battu à Tureia 55mm contre 57mm en 1971-. Par contre à Rapa et surtout aux Marquises les excédents sont considérables - record pulvérisé à Atuona : 265mm dont 55mm le 23 contre 144mm en 1974 et 52mm le 3.2.1966.

A Tahiti la pluviométrie est très irrégulière. Déficitaire sur les côtes ouest de l'île (- 64 % à Faaa, - 74 % à Pamatai, - 52 % à Papeete, - 55 % à Pirae, - 77 % à Paea), elle est par contre voisine de la normale saisonnière ou légèrement excédentaire sur les côtes exposées à l'est.

Mais le plus remarquable, est la fréquence des jours de pluie ; il a plu en moyenne 2 jours sur 3, et à Hao presque tous les jours.

Les températures s'écartent peu de la normale sauf aux Marquises et à Rapa.

L'insolation est généralement supérieure à la normale sauf à la périphérie nord, sud et ouest où elle reste déficitaire.

Le champ moyen de pression est presque partout inférieur à la moyenne sauf à Moruroa et Rapa où le niveau des pressions est normal. Les anomalies négatives atteignent ou dépassent 2mb à Reao et Atuona.

Enfin les alizés ont été généralement rapides surtout pendant la première décade et en fin de mois.



- MARS 1981 :

Pluies exceptionnelles et vents forts sur tout l'ouest de la POLYNESIE FRANCAISE au passage du cyclone TAHMAR et de la dépression tropicale FRAN.

La pluviométrie est partout excédentaire sauf sur les Tuamotu de l'Est. Des pluies diluviennes ont été recueillies de la Société à Rapa au passage de TAHMAR et de FRAN. De nombreux records ont été battus.

A Bora-Bora 625mm dont 71 le 10 contre 200mm en 1979 dont 61 le 29.
Rangiroa 494mm dont 97 le 9 contre 128mm en 1975 dont 64 le 15.
Tubuai 456mm contre 441 en 1968.

A Moruroa le record mensuel a été égalé.

A Tahiti et Moorea tous les records tant mensuels que journaliers ont été battus.
A titre d'exemple :

- à Faaa 941,4mm dont 173 le 14 contre 753mm en 1961 dont 112 le 7.
Papeete 1159mm dont 182 le 14 contre 148mm en 1976 dont 71 le 21.
Tiarei (Gendarmerie) 932mm dont 180mm le 10 contre 590mm en 1971 et 111mm le 4/3/74.
Papenoo (RGR) 1179mm dont 186mm le 10 contre 670mm en 1974 et 141mm le 17/3/71.
Super Mahina 1437mm dont 174mm le 15 contre 391mm en 1974 et 75 le 15/3/77.
Pirae 1140mm dont 169 le 9 contre 822mm en 1961 dont 129 le 6.

Les températures sont normales sauf de la Société aux Australes qui enregistrent des écarts négatifs de 0°6 à 1°1.

L'insolation présente un déficit généralisé. Les écarts négatifs sont supérieurs à 100 heures sur l'ouest (près de 5 heures/jour à Tahiti), moins importants ailleurs où ils ne dépassent guère 20 % de la valeur mensuelle (6% à Reao).

Les pressions présentent partout des écarts négatifs (exception Atuona + 0,6 mb, - Puka-Puka + 1 mb).

Ils sont de l'ordre du 1/2 mb sur les Tuamotu, atteignent 1 mb sur la Société et dépassent 2 mb sur le sud (2,3 mb à Tubuai, - 2,8 mb à Rapa).

Enfin la prédominance des vents de secteur nord est significative de la situation perturbée du mois, les alizés d'est assez rapides ne réapparaissant qu'en fin de mois.

Ce premier trimestre 1981 a été l'occasion pour le Service Météorologique d'occuper le devant de la scène, en raison de l'activité cyclonique particulièrement intense qui s'est manifestée sur la Polynésie Française. Nous ne reviendrons pas ici sur la description technique de ces phénomènes, ni sur le travail qui a été fourni en cette occasion par l'ensemble du Service de la Météorologie. Tout ceci est abondamment développé dans le dossier du trimestre qui ouvre ce numéro du BLAC. Les conditions exceptionnelles de ce début d'année ne peuvent que nous faire regretter davantage encore la fermeture de la station de MOPELIA intervenue le premier Avril. Fermeture qui nous a été imposée par la rigueur budgétaire actuelle, et que nous nous efforcerons de compenser par une analyse encore plus affinée de l'imagerie satellitaire, en espérant également qu'une station automatique pourra être installée dans un bref délai à l'extrémité occidentale du Territoire. La dépression TAHMAR, qui a causé bien des dégâts à TAHITI, a également été responsable de la destruction d'une très grande partie de notre station de HEREHERETUE. Unissons dans un même remerciement, le météorologiste de MOPELIA, ainsi que ses collègues de HEREHERETUE, qui ont continué à faire leur métier et à nous transmettre des informations précieuses en dépit de circonstances difficiles et parfois même dramatiques.

La station de FAAA est désormais équipée d'un nouveau radiothéodolite à poursuite automatique, opérationnel depuis le premier Février.

Le réseau, pour sa part, a déployé une très grande activité en initiant et entraînant les personnels à l'utilisation du nouveau code SYNOP qui entrera en service le premier Janvier 1982.

Et puis, naturellement, le Service a poursuivi son activité "normale" ; de nombreuses demandes de renseignements ont été satisfaites, plusieurs missions de maintenance ont été organisées, plusieurs mouvements de personnels ont été effectués, afin que nous puissions continuer à remplir pleinement et aussi efficacement que possible le rôle de service public qui est le nôtre.

service de la navigation aérienne



- DIVISION TECHNIQUE :

- . Mise en place à partir du 1er janvier 1981 d'un plan de maintenance préventive des installations électriques et radioélectriques des aérodromes d'Etat ; missions de maintenance préventive à Rangiroa (19/22 janvier) et aux ISLV (3 au 5 février).
- . Maintenance annuelle du DME.
- . Du 17 au 23 janvier : contrôle en vol des aides radio par l'avion de calibration Néo-Zélandais (ILS, VOR TAF et RAN).
- . Du 16 au 30 mars : mission de M. Amory (DNA) pour l'établissement de la liaison satellite Papeete/Auckland.
- . Chantiers d'installation des nouveaux émetteurs au CED et des nouveaux récepteurs au CRD de la HUNA. Mission STNA conduite par M. Polderman ; basculement sur les nouvelles installations le 25 mars.
- . Etude de l'installation du nouveau bloc technique de Bora-Bora.
- . Mission d'étude de l'installation du bloc technique de Makemo.

- EXPLOITATION :

- . Etude de la gestion des dépôts d'essence 100/130 dans les Iles.
- . 1e campagne des vols ORSTOM de radiométrie aérienne.
- . Arrêté réglementant l'emport de radiobalises de détresse en Polynésie Française.
- . Fermeture de l'Aérodrome de UA-POU pour travaux de réfection de la piste du 1er au 23 février.
- . Ouverture à la CAP de l'Aérodrome de NUKUTAVAKE (4 mars 1981).
- . Inspection et exercices SSIS à Raiatea, Huahine, Bora-Bora et Rangiroa.
- . Recyclage CA des contrôleurs de Raiatea, Huahine et Bora-Bora.

- TRANSPORTS AERIENS :

- . Etude des possibilités de location coque nue d'aéronefs.
- . Etude de l'exploitation de montgolfières en Polynésie.
- . Etude de l'exploitation d'avions amphibies.

- . Modalités d'application de L'arrêté du 4 juin 1980 sur la formation des pilotes privés.
- . Etude de la desserte Tahiti/Moorea ; dossier d'augmentation tarifaire.
- . Réunion avec MM. Darras et Biggerstaff (UTA) : desserte aérienne et nouveaux tarifs.
- . Entretien avec une délégation de Kiribati et d'Air Tungaru : projet de desserte Honolulu/Christmas/Papeete en B 727.
- . 10 mars : Réunion, à La Résidence, du groupe de travail sur les transports aériens avec M. Brézès, Directeur Général Adjoint de L'Aviation Civile, M. Probst (DOM/TOM) et M. Degrelle (DGAC).
- . Acquisition d'un avion médical NOMAD par le territoire :
 - du 2 au 8 mars : mission de M. Duval à APIA : étude opérationnelle du NOMAD.
 - 13 mars : départ de M. Duval et M. Lamiroté (CIP/UTA) pour L'Australie pour réceptionner L'avion.

IL Y A 20 ANS LE 5 MARS 1961

LA PISTE DE FAAA ETAIT OFFICIELLEMENT INAUGUREE

Vingt ans ont passé, déjà ... Le 5 mars 1961, une foule curieuse assistait à L'atterrissage du vol expérimental Los Angeles/Papeete sans escale, par DC 8.

Soit une traversée de 6 780 Kms au-dessus de L'océan pacifique.

Le but était de vérifier entre autres, les portées et L'efficacité de L'Infrastructure Aéronautique, et les taux de consommation en croisière.

Aux commandes se trouvaient le Commandant Henri Fulachier ainsi que M. Gueguen, Co-Pilote.

Deux chefs pilotes de la Compagnie Douglas participaient également à ce vol, qui eût à L'époque un grand retentissement.

Les magazines aéronautiques relatèrent L'exploit en termes élogieux.

Aujourd'hui, la routine des vols internationaux n'éveille plus à Tahiti, Le même écho, mais L'ouverture de la ligne restera dans Le petit monde aéronautique de cette époque, comme un souvenir que patine Le temps sans en effacer jamais L'image.

Chargée depuis son origine de protéger les personnes et les biens et d'assurer la sûreté des voies de communications sur l'ensemble du territoire, la Gendarmerie Nationale ne pouvait demeurer à l'écart des aérodromes.

L'essor pris par l'aviation commerciale au lendemain de la seconde guerre mondiale a décidé de la création d'un corps de Gendarmerie spécialement affecté à la surveillance et à la protection des aérodromes civils, des aéronefs qui évoluent sur leur emprise et des installations techniques nécessaires au trafic aérien.

Par décret du 31 mars 1953, la Gendarmerie des Transports Aériens est mise pour emploi à la disposition du Ministre chargé des transports et l'instruction interministérielle du 9 mars 1956 fixe son organisation et son fonctionnement.

L'instruction interministérielle du 1er août 1966 étend la compétence technique du Commandant de la G.T.A. aux brigades implantées sur les aérodromes d'Outre-Mer.

Ces textes ont régularisé une situation de fait : après la libération, les terrains d'aviation n'ayant pas un caractère militaire ont été remis progressivement à l'autorité civile pour lui permettre de réorganiser l'aviation commerciale.

Les personnels de la Gendarmerie de l'Air qui assuraient la garde de ces aérodromes sont restés sur place. Cette mesure risquait de créer une dualité de commandement entre autorités militaire et civile d'emploi.

Ainsi, dès 1946, a été créée une compagnie autonome mise à la disposition du Ministre des Transports et qui devient Groupement en 1953 puis Gendarmerie des Transports Aériens à compter du 1er janvier 1975.

Aujourd'hui, la Gendarmerie des Transports Aériens, faisant partie intégrante de la Gendarmerie Nationale, forme un corps qui, placé sous le Commandement d'un Colonel, compte près de six cent officiers, sous-officiers, personnels féminins et gendarmes auxiliaires.

...

Ses personnels portent l'uniforme et les attributs de la Gendarmerie départementale dont la G.T.A. constitue une formation spécialisée.

Gérée par Direction de la Gendarmerie, ils possèdent les droits normalement conférés aux militaires de cette arme et restent soumis aux mêmes obligations.

- LA BRIGADE DE GENDARMERIE DES TRANSPORTS AERIENS -

DE TAHITI-FAAA

Implantée au deuxième étage du bâtiment Direction de l'Aviation Civile sur l'Aérodrome de Tahiti-Faaa, la Brigade qui est commandée par l'Adjudant Jurion, comprend deux gradés adjoints, Les M.D.L. Chefs Thibault et Engel et douze gendarmes.

Plus de la moitié du personnel a reçu une formation spécifique dans le domaine aéronautique, sanctionnée par un stage de formation aéronautique de base organisé à l'échelon corps en métropole et un stage de perfectionnement à l'école nationale de l'aviation civile (E.N.A.C.) à Toulouse où sont étudiés les règlements de la circulation aérienne, l'aéro-technique, la réglementation de l'aviation civile, du personnel navigant et de la navigation aérienne, ainsi que la conduite des accidents aériens.

Par ailleurs, les trois gradés et un gendarme de l'unité ont acquis la qualification élémentaire de pilote et l'un d'entre eux, titulaire du brevet de pilote privé d'avion, continue à se perfectionner en pratiquant le vol à moteur au sein d'un aéro-club local.

En dehors de cette formation technique liée à la spécificité de la Gendarmerie des Transports Aériens, la moitié des personnels, sept pour être exact, possède la qualification d'officier de police judiciaire.

* * * * *

* * * *

* *

MISSION DE LA BRIGADE DE GENDARMERIE DES TRANSPORTS AERIENS

DE TAHITI-FAAA

D'ORDRE GENERAL :

La Gendarmerie des Transports Aériens prolonge sur les aérodromes et dans les installations dont elle a la charge, l'action de la Gendarmerie Départementale et elle assure en ces lieux des missions de :

- Police Judiciaire ;
- Police Administrative ;
- Police Militaire.

MISSIONS PARTICULIERES DE LA B.G.T.A. :

: : Surveillance : ----- : : Effectuée en : vue de proté- : ger les ins- : tallations : aéroportuaires : et les points : sensibles. : : : : :	: : Contrôle : ----- : : Du personnel : et des véhicu- : les circulant : en zone résér- : vée. : (autorisation : et titres : d'accès). : : : : :	: : Sécurité et : Protection : ----- : : Sécurité et : protection des : personnes, du : matériel et : des installa- : tions. : : : : :	: : Alerte à la : Bombe : ----- : : Fouille des : aéronefs et : des installa- : tions menacés. : : Reconnaissance : des bagages : et fouille de : ces derniers. : : : : :	: : Piraterie : Aérienne : ----- : : La G.T.A. est : secondée par : (L'E.L.I.R.)* : : : : : : : : :
--	--	---	---	---

(*) L'E.L.I.R. : Elément léger d'intervention rapide (tireurs d'élite de la Gendarmerie).

MISSIONS SPECIFIQUES :

De part sa spécialisation, la B.G.T.A. procède à des missions au profit de la D.G.A.C., à savoir :

- Constatation des ACCIDENTS & INCIDENTS aériens sur sa compétence territoriale.
- Contrôle des personnels et des matériels de l'aviation légère et d'affaire.
- Recherche et constatation des infractions au Code de l'Aviation Civile.
- Délivrance des titres d'accès dans les différentes zones aéroportuaires.



INFORMATIONS DIVERSES

*Nous avons lu
pour vous*

*AEROLINEAS ARGENTINAS :
à l'Est du nouveau*

1980 aura marqué pour la compagnie argentine le début d'une ère nouvelle avec deux vols transpolaires de prospection à destination de l'Océanie et de l'Extrême-Orient. Deux vols qui devraient permettre, dans les prochains mois, l'ouverture de nouvelles lignes régulières.

Des négociations pour les droits et les tarifs à appliquer sont d'ailleurs en cours. Le 7 juin dernier, pour la première fois dans l'histoire de l'aviation commerciale, un Boeing 747/287 B reliait d'un seul coup d'aile, sans escale, Buenos Aires à Auckland (Nouvelle-Zélande), par la route de l'Antarctique. Les 11 700 km de la traversée étant accomplis en 12 heures 45 minutes de vol. D'Auckland, l'appareil d'Aerolineas Argentinas poursuivait sa route en direction de Hong-Kong.

Au total il fallut 24 heures de vol effectif pour parcourir les 19 844 km du trajet Buenos Aires/Hong Kong, au lieu de 32 par la route normale, habituellement utilisée par les autres compagnies.

QUATRE ET HUIT PASSAGERS

Pour le retour, ce même appareil allait chercher à Shanghai le chef de l'état argentin, le général Jorge Videla, à l'issue de sa visite officielle en Chine, pour le ramener par le même itinéraire, faisant ainsi de lui le premier président du monde à emprunter la route transpolaire antarctique.

Cinq mois plus tard, le 29 novembre très précisément, un autre 747 d'Aerolineas, un SP cette fois-ci, reliait Buenos Aires à Melbourne, avec escale à Auckland, toujours par cette route transpolaire. Aerolineas souhaiterait assurer cette desserte une fois par semaine.

Elle lui permettrait d'être présente dans une région du monde où les perspectives d'expansion sont considérables. Ce serait aussi l'occasion pour l'Argentine, une des douze nations signataires de l'accord de Washington du 1er décembre 1959, de manifester les droits qu'elle entend avoir sur l'Antarctique, en étant le premier -et peut-être aussi le seul- pays à exploiter une ligne régulière survolant le pôle Sud. Ce rôle de pionnier ne déplaît pas, au demeurant, à la compagnie, dont l'histoire est jalonnée de premières.

EN BREF

NOUVEAUX AMENAGEMENTS A LOS ANGELES

Le Los Angeles Board of Airport Commissioners a autorisé la négociation d'un contrat avec un groupe d'entreprises. LAX Associates. Ce contrat porterait sur l'aménagement de l'Aéroport International de Los Angeles, pour une somme de 280 millions de dollars.

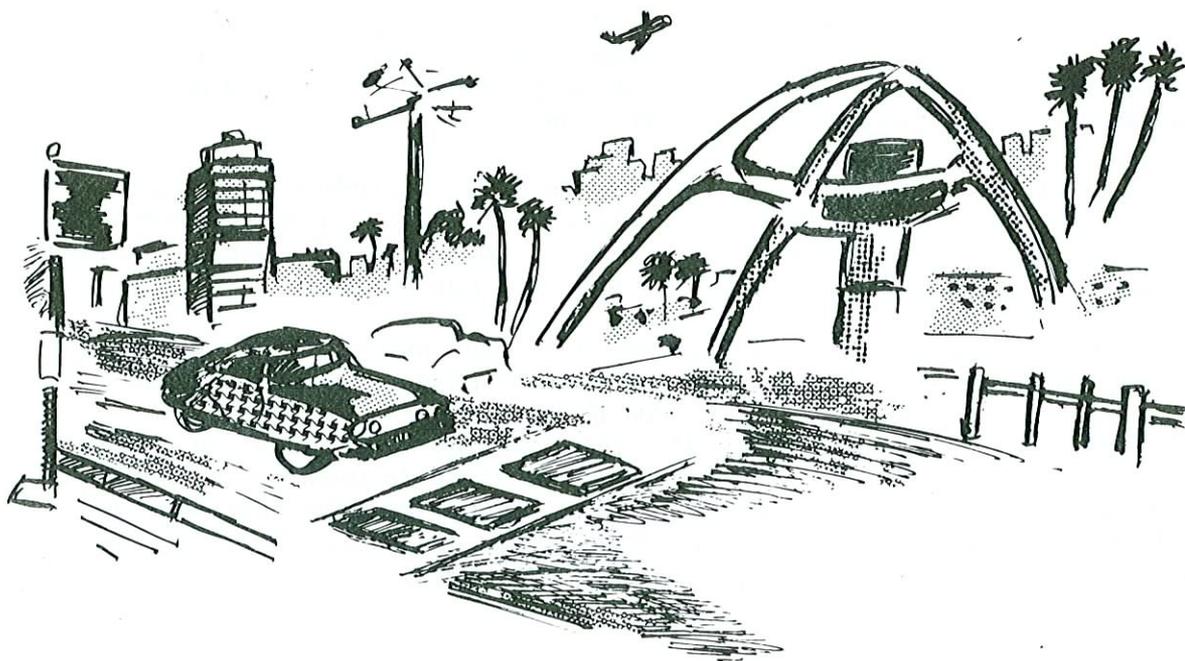
Selon les termes de ce contrat, LAX Associates serait le coordinateur et l'expert en construction pour six importants projets, qui devraient être mis en oeuvre d'ici deux ans. Tous les efforts porteront sur une grande efficacité dans les domaines du contrôle des coûts, du respect des dates de construction prévues, des systèmes de documentation, des procédures d'appels d'offres, de l'achat de matériel et d'autres aspects de construction à grande échelle.

Les six projets, dans l'ordre préétabli de construction, sont les suivants : une deuxième route au-dessus de World way ; une voie de raccordement autour de l'aérogare centrale; la construction d'une nouvelle aérogare passagers pour les vols domestiques ; la construction d'une nouvelle aérogare passagers pour les vols internationaux ; l'aménagement des parcs de stationnement existants et la construction de nouveaux ; enfin la modification des systèmes de chauffage central et d'air conditionné sur l'aéroport.

...

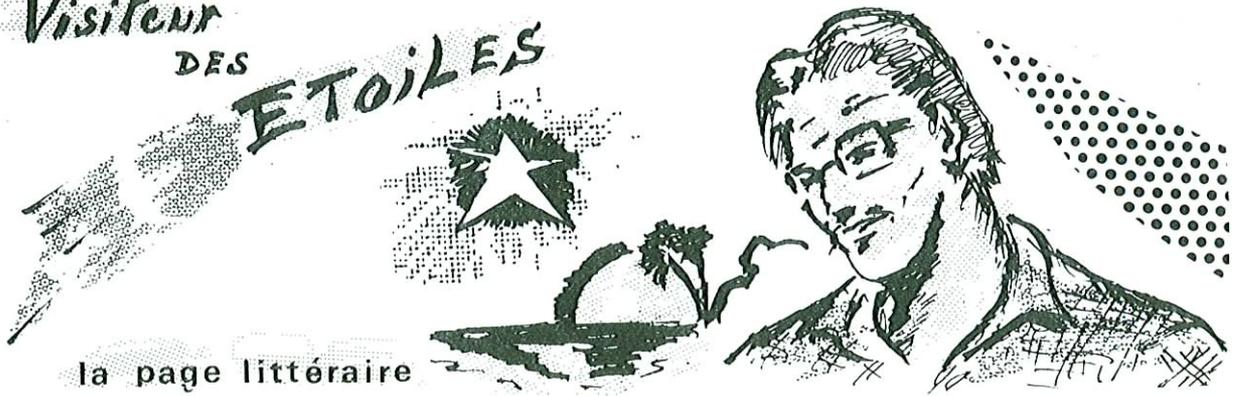
Extrait "AEROPORTS MAGAZINE"

n° 114 février 1981



LE VISITEUR DES ETOILES

la page littéraire



C'était quelque part sur la vaste terre.

L'on avait choisi ce bras de mer pour édifier un observatoire car les conditions météorologiques y étaient particulièrement favorables.

C'était donc une mince bande sablonneuse qui s'avancait vers la mer. Au-dessus, le ciel étoilé offrait à l'infini l'image de l'univers.

De sa fenêtre, le Professeur Omega, chargé des études contemplait le mouvement des vagues dont le murmure s'estompait sur les ombres de la côte. Là où les longues palmes prenaient parfois sous la lune des allures de revenants.

Il s'était assoupi.

Peut-être somnolait-il encore lorsqu'il eut soudain la perception d'une présence insolite à ses côtés.

A quelques pas, dans le bureau d'Etudes, il lui sembla entendre le froissement d'un livre que l'on feuillette.

L'office était dans l'obscurité, et il était seul dans l'observatoire ...

Intrigué, et mal à l'aise, il poussa le batant qui le séparait de la petite pièce.

"N'ayez crainte, Professeur, et prenez un siège, mais ne donnez point de lumière, je vous prie". Il situa la voix proche de sa table de travail.

C'était là, que, depuis près d'une année, il avait noirci du papier. Des notes sur la voûte étoilée, d'une petite écriture nerveuse, et, comme une sorte d'épilogue, cette interrogation :

"Cela fait quelques semaines, une étoile nouvelle, brillante et radieuse, m'est apparue. Elle n'a point de nom.

Depuis, elle m'obsède et s'est comme emparée de ma raison ... peut-être est-ce la solitude ... J'ai fait un vœu à chacune de ses apparitions, cela paraît ridicule de la part d'un esprit scientifique, de sombrer dans les croyances populaires. Depuis trois jours, je scrute en vain l'Ether, mon Etoile n'est plus là ... et je m'interroge ... est-ce un mirage ? Je voudrais tant connaître les secrets de la création ..."

Le Professeur ne fit pas un geste, bien que la voix qui sortait de l'ombre fût aimable, presque bienveillante "qui êtes-vous" ? finit-il par articuler. "Comment êtes-vous ici" ?

L'on ne répondit pas à sa question.

"Vous êtes un esprit scientifique ouvert. L'univers et la création vous intriquent passionnément, ce soir, il vous sera révélé bien des secrets".

Notre savant sentit peu à peu la paix le gagner. Cette voix avait quelque chose de surnaturel. Elle semblait parvenir des arcanes du temps.

Et malgré l'insolite de cette situation, la curiosité fut la plus forte, il prit un siège.

"Je vous écoute" dit-il posément.

Prochain chapitre

"Les ombres du Passé".

LE CENTRE DE VACANCES DE /)/) O N T E G U T

Le Centre de Montégut ouvrira ses portes le 16 avril prochain. Depuis deux mois, vous avez vu circuler des questionnaires vous demandant de préciser votre éventuel intérêt, et un article paru dans le numéro de Février 1981 de SPG/INFO a peut-être renforcé votre désir d'en savoir davantage. Alors, lisez ce qui suit, et n'hésitez plus !

LE CENTRE

Le Centre Polyvalent de l'Aviation Civile et de la Météorologie est situé dans la commune de Montégut, petit village de 130 habitants niché au pied des Pyrénées, entre Tarbes et St Gaudens, à quelques kilomètres de Montréjeau. Il a été construit par l'Etat sur un terrain de 8 hectares cédé par la commune et a pour double mission d'accueillir, d'une part des stages ou des séminaires organisés par l'Administration, d'autre part des séjours familiaux. Sa gestion a été confiée à l'A.S.D.A.C. (Action Sociale de l'Aviation Civile), association sans but lucratif régie par la loi de 1901.

La demande d'agrément du Centre en qualité de Maison Familiale de Vacances a été déposée auprès du Ministère de la Santé, et dès l'été 1981 les familles qui viendront avec leurs enfants pourront bénéficier des subventions prévues à cet effet.

LES INSTALLATIONS

Le Centre est bâti sur la colline du Bataillé, qui domine le village, dans un cadre montagneux magnifique dont le Pic du Midi est l'un des joyaux.

Un bâtiment central regroupe la salle de restaurant, les salles de jeux, de télévision et de conférence. Les 16 bungalows abritant les 47 chambres de 4, 2 et 1 personnes ceinturent la colline et donnent au Centre un aspect de petite ville forte. Enfin, divers bâtiments de servitude complètent l'urbanisme de cette cité miniature.

Les chambres sont très confortablement meublées et disposent d'installations sanitaires complètes. Deux d'entre elles sont spécialement aménagées pour accueillir des personnes handicapées.

.../...

LA PRESTATION DE SERVICE

Le Centre fournit à ses hôtes, outre la literie, le linge de table et le linge de toilette (serviettes, gants).

Le personnel assure la préparation des repas, le service de table, la propreté des parties communes et, sauf option contraire des usagers, le ménage quotidien des chambres.

Pendant les grandes vacances de l'été 1981, une garderie pour enfants de 3 à 7 ans fonctionnera gratuitement.

LES ACTIVITES

Pour la détente et les loisirs, vous attendent un bar, une bibliothèque de 2 000 livres, et 3 salles de repos (lecture, télévision, jeux de société).

Un tennis et une aire multi-sports (tennis, volley-ball, basket-ball) vous permettent de retrouver les joies du sport et de l'exercice physique dans un air à l'abri de la pollution ! Et pendant les fortes chaleurs de l'été pyrénéen, la piscine du Centre vous rafraîchira sans compromettre un bronzage de montagnard.

Enfin, les activités extérieures au Centre ne manquent pas : dans cette région privilégiée par la nature, la randonnée pédestre (un équipement de camping léger peut être loué au Centre) est un retour aux sources.

Les multiples richesses touristiques, historiques ou archéologiques peuvent aussi être pour vous autant d'occasions de découvertes passionnantes toujours renouvelées.

En outre le Centre n'est éloigné de Lourdes que d'une cinquantaine de kilomètres, ce qui n'est pas sans intérêt si vous voulez participer aux cérémonies religieuses qui marqueront le passage du Pape les 21, 22 et 23 juillet prochains.

Mais si des plaisirs plus profanes vous attirent, la spéléologie, l'équitation et même l'initiation à l'artisanat peuvent aussi vous satisfaire.

ADMISSION ET TARIFS

Qui peut venir à Montégut ? Le Centre est destiné en priorité aux séjours familiaux des personnels de la DGAC-DM, c'est-à-dire à vous et à votre famille proche (conjoint, parents à charge, enfants à charge). Mais vous pouvez inviter d'autres membres de votre famille, ainsi que vos amis, si vous souhaitez passer vos vacances avec eux.

.../...

Pour toutes ces catégories de pensionnaires, les tarifs sont les suivants :

Pensionnaires	Moins d'1 an	1 an à 7 ans	7 ans et +
Agents DGAC-DM et famille (x) (retraités ou en activité).....	16 F	40 F	80 F

Définition famille (x) :) conjoint
) ascendants à charge
) enfants à charge

La pension comprend : logement, petit déjeuner, déjeuner, dîner (hors-d'oeuvre ou potage, viande ou poisson, légumes, fromage, dessert), accès aux activités du Centre (salles de télévision, bibliothèque, terrains de sport, jeux de société).

La pension n'est pas divisible. Le début des séjours est apprécié soit à partir du déjeuner (arrivée dans la matinée) soit à partir du dîner (arrivée dans l'après-midi).

Ces tarifs sont fixés pour la saison 1981, sans quotient familial ni réductions supplémentaires pour certaines périodes de l'année. En 1982, en fonction de l'expérience acquise, des essais de modulation saisonnière des prix seront tentés.

Enfin, aucune limite n'a été fixée à la durée des séjours. Cependant, le Centre de Montégut n'est pas un hôtel, et les séjours trop brefs (1 ou 2 jours) ne sont pas favorables à l'instauration de l'esprit d'amitié qui caractérise les séjours en Maison Familiale de Vacances.

RESERVATION ET ACCES AU CENTRE

Tous renseignements concernant la réservation et l'accès au Centre peuvent être obtenus auprès de la Section Administrative.



1) PROGRAMME DES CENTRES DE VACANCES DE L'UFOVAL

JUILLET 1981

A - DATES

a) Camps Pré-adolescents (13-15 ans)

- Huahine I du 06 au 24 juillet
- Huahine II. . . . du 06 au 24 juillet
- Temae du 06 au 23 juillet
- Vaihere du 06 au 23 juillet

b) Colonies de Vacances (7-12 ans)

- Opunohu du 07 au 27 juillet
- Papetoai. . . . du 08 au 28 juillet
- Haapiti du 09 au 29 juillet
- Vairao du 09 au 29 juillet
- Afareaitu du 10 au 30 juillet

c) Colonies Maternelles (4-6 ans)

- Papara du 07 au 27 juillet

B - PARTICIPATION

a) Les camps

- Centres de Huahine : 18 720 Frs le séjour
- Centres de Moorea : 16 500 Frs le séjour

b) Colonies de Vacances

- Centres de Moorea : 19 140 Frs le séjour
- Centres de Tahiti (Vairao) : 18 480 Frs le séjour

c) Colonie Maternelle

: 18 480 Frs le séjour

C - CONDITIONS D'INSCRIPTION

Seuls peuvent participer aux différents centres de vacances de l'UFOVAL, les enfants des adhérents à jour de leur cotisation fixée à 1 500 Frs pour 1981.

D - DATE LIMITE DES INSCRIPTIONS

Les inscriptions seront closes le Vendredi 29 mai 1981.
Pour tous renseignements, s'adresser à la :

F.O.L. - B.P. 341 PAPEETE - TEL. 2.66.07.

°
°
°

/_ A (/ I E D E S /-) E R S O N N E L S

/)/ A I S S A N C E

- . de Hinanui, Marielle le 09 janvier 1981 au foyer de Monsieur TEANINIURAITEMOANA Georges, Technicien de la Météorologie.
- . de Willy le 19 janvier 1981 au foyer de Monsieur TAPUTUARAI Angelo, Agent contractuel à l'aérodrome de MOOREA.
- . de Michel le 22 janvier 1981 au foyer de Monsieur PAQUOT Michel, Technicien de l'Aviation Civile à l'aérodrome de RAIATEA.
- . de Jacques; Tamatoa le 27 février 1981 au foyer de Madame MUI Béatrice, Surveillante au Centre Emetteur de TAHITI-FAAA.
- . de Néphi, Tamatoa le 06 mars au foyer de Monsieur Benoît LEE, Chef de l'aérodrome de RURUTU.

°
° °
° °
°

/)/ A R I A G E

de Monsieur TEUIAU Edgar, Plantor-vaguemestre de la Direction avec
Mademoiselle MARITERANGI Pérépéré le 28 mars 1981

°
° °
° °
°

PHILATELIE

LES PLUS BEAUX TIMBRES CONSACRES A L'ESPACE

