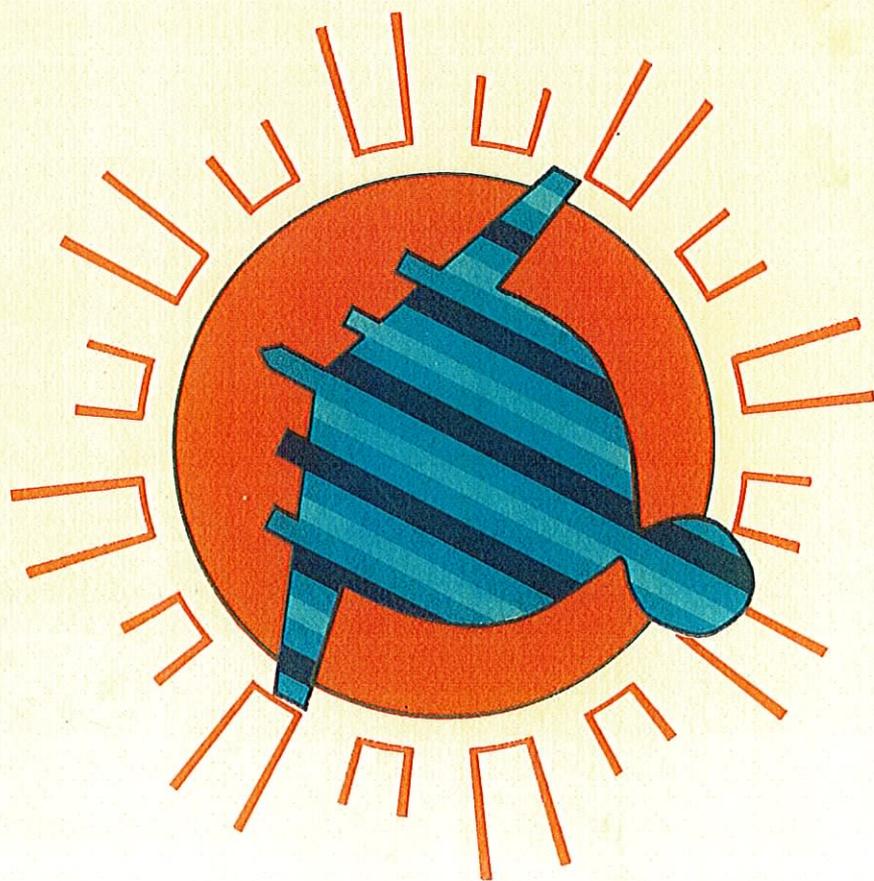


MANUREVA

Bulletin de liaison de
l'Aviation Civile



POLYNESIE FRANCAISE

MANUREVA

SOMMAIRE

- 1 - EDITORIAL
- 2 - LE DOSSIER DU TRIMESTRE
- 3 - CHRONIQUE AERONAUTIQUE
- 4 - TRANSPORT AERIEN
 - Trafic International
 - Trafic Intérieur
- 5 - ACTIVITES DES SERVICES
 - Section Administrative
 - Service de l'Infrastructure Aéronautique
 - Service de la Météorologie
 - Service de la Navigation Aérienne
- 6 - ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES
 - Centre de Contrôle Régional
 - Centre de Recherche et Sauvetage
 - Liste des Aérodrômes
 - Aides Radioélectriques
 - Mouvements sur l'Aérodrome de TAHITI-FAAA
 - Activités SSIS
 - Bureau Central des Télécommunications
 - Bureau d'Informations Aéronautiques
 - Protections Météorologiques
 - Personnel Navigant
- 7 - INFORMATIONS DIVERSES
 - La Vie des Personnels
 - Nous Avons Lu Pour Vous
 - La Page Littéraire

©

IMPRESSION REALISÉE PAR L'IMPRIMERIE
DU SERVICE DE L'EDUCATION
BP. 104 PAPEETE



EDITORIAL

Il y a un peu plus de vingt ans, la Polynésie vivait encore du rythme lent des liaisons maritimes.

Il est aisé aujourd'hui, de mesurer le chemin parcouru depuis l'implantation de l'Aérodrome International de TAHITI-FAAA : il suffit de jeter un coup d'oeil sur le réseau de la Compagnie AIR POLYNESIE qui dessert des îles aussi lointaines et inaccessibles que UA-POU, UA-HUKA aux Marquises, PUKA-PUKA, TATAKOTO, PUKARUA, REAO et NUKUTAVAKE dans l'archipel des TUAMOTU...

Avec 39 aérodromes dont 26 ouverts à la CAP (Circulation Aérienne Publique), la Polynésie dispose désormais d'une infrastructure aéronautique à la mesure de la dispersion des îles et de l'importance des étendues maritimes qui les séparent.

Le dossier de ce trimestre met en lumière certains aspects peu connus de la mise en place de cette importante infrastructure.

x

x

x

Parmi les événements marquants du troisième trimestre, il en est un qui mérite d'être relevé : c'est le retour remarqué de la Compagnie Nationale Australienne : QANTAS.

Pas moins de trois rotations hebdomadaires en B 747 conbi sur l'axe Australie (MELBOURNE/SYDNEY) - Californie (LOS-ANGELES) via TAHITI !

C'est le second souffle qu'attendait le tourisme polynésien. On pensait qu'il viendrait du Nord-Ouest (TOKYO) ou du Nord (TOKYO/HONOLULU). Il est arrivé par le Sud-Ouest.

Si comme tout porte à le croire, la QANTAS se lance effectivement dans la promotion de la Polynésie sur les marchés australien et américain, il faudra s'attendre à une saine émulation entre cette compagnie et les deux autres transporteurs internationaux UTA et AIR NEW ZEALAND qui, rappelons-le, viennent d'augmenter leur capacité en mettant en service des B 747.

Il est dès lors, grand temps que les pouvoirs publics et l'hôtellerie en tirent toutes les conséquences.

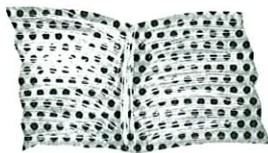
Il conviendra d'une part que soit gérée au mieux la capacité hôtelière existante, ce qui exigera une coopération accrue entre tous les partenaires du tourisme : transporteurs aériens, tours-opérateurs, hôteliers, agences de voyage, pour arriver à une bonne régulation du trafic touristique (étalement des pointes hebdomadaires notamment).

Il sera d'autre part indispensable que sous les effets incitatifs combinés d'une nette amélioration de l'offre de transport aérien et d'un nouveau code des investissements (que les autorités territoriales devront mettre en vigueur le plus tôt possible), de nouveaux investissements hôteliers soient décidés et lancés dans les meilleurs délais.

Sans quoi, on risque d'assister, après une courte montée en puissance des capacités offertes par les compagnies aériennes, à un reflux qui sera à coup sûr extrêmement préjudiciable au tourisme polynésien.

ooOoo

LE DOSSIER DU TRIMESTRE



/ L'AERODROME DANS L'ATOLL /

A - ETUDE ET ACQUISITION FONCIERE

La Polynésie Française s'est ouverte au trafic aérien dans les années 60, mais c'est seulement à partir de 1970 qu'elle s'est dotée du réseau serré d'aérodromes qui a permis de sortir les îles de leur isolement. Entre 1975 et 1981, ce sont 17 aérodromes qui ont été construits par le Territoire dont 14 dans les TUAMOTU.

Une telle frénésie de construction en un temps aussi court, représente un effort financier important qui correspond à une politique de désenclavement voulue par les autorités du Territoire et mise en oeuvre avec rapidité.

Cela correspond aussi à une forte activité de bâtisseurs d'aérodromes qui a mobilisé pendant cette période tous les efforts du Service Infrastructure.

En effet, entre le moment où est prise la décision (abstraite) de construire un aérodrome sur telle ou telle île -généralement, c'est une inscription budgétaire votée par l'Assemblée Territoriale qui en constitue la confirmation officielle-, et la réalisation (concrète) du premier vol, se déroulent de multiples opérations indispensables mais bien souvent peu spectaculaires. C'est cette procédure préalable à la construction des aérodromes que nous essaierons de faire connaître un peu mieux au travers du présent article. Dans un article prochain, nous reviendrons sur la partie plus matérielle et plus visible que représente le chantier d'aérodrome proprement dit.

Pour ne pas surcharger l'exposé, nous nous limiterons aux pistes construites sur les atolls des TUAMOTU, ce qui représente en nombre un peu plus de la moitié des aérodromes ouverts à la Circulation Aérienne Publique.

Le processus commence par une recherche de site lors d'une mission effectuée dans l'île même et se poursuit par l'établissement d'un projet.

Une fois délimitée l'emprise du futur aérodrome, se déclenche la procédure d'acquisition foncière destinée à rendre le Territoire propriétaire des terrains concernés.

./..

Puis c'est la phase finale d'exécution des travaux de construction de l'aérodrome, qui suppose le transport par voie maritime des engins et des personnels de l'entreprise qui travaillent sous la conduite du représentant du Service Infrastructure.

La population de l'île voit donc se succéder l'équipe du Bureau Technique chargée de la recherche de site et des levés topographiques ; le représentant du Bureau Economique et Foncier qui procède aux enquêtes préalables et aux enquêtes parcellaires et, en dernier lieu, les agents de la Subdivision de Travaux chargée de la construction.

°
° °

Enfin, lorsque toutes ces opérations sont accomplies, que le vol inaugural a eu lieu et que le bateau repart avec les engins de travaux publics, une nouvelle piste a été ouverte, l'île se trouve moins perdue en cas d'accident, moins lointaine pour ses enfants "exilés" à TAHITI, plus ouverte à tous les contacts bénéfiques ou maléfiques avec le monde extérieur. L'avion comme toujours a apporté dans l'île un peu de vie et beaucoup d'espairs.

C'est l'histoire bien souvent sans gloire de ceux qui préparent cette arrivée de l'avion dans l'atoll que nous voudrions vous raconter ci-après.



L'étude d'un nouvel aéroport sur une île comprend :

- la recherche des documents existants ayant trait à la géographie, à l'économie, à la population, à la météorologie, à la propriété dans l'île considérée ;
- la mission sur place de techniciens pour effectuer l'étude locale : topographie, recherche de matériaux, étude foncière, etc...
- la synthèse de ces éléments et le choix du site à retenir ;
- l'établissement des différentes pièces écrites et plans du projet.

Ces différents éléments de l'étude sont regroupés en deux phases successives, la recherche de site et l'établissement du projet d'aéroport.

I.1 - La recherche de site.

Rechercher un site d'aéroport dans une île des TUAMOTU, c'est vouloir implanter sur un des Motu constituant l'atoll, un grand rectangle qui sera dégagé de tous les obstacles -en particulier des cocotiers- et qui devra satisfaire à beaucoup d'exigences contradictoires.

Elles sont de plusieurs ordres :

- tout d'abord, les contraintes dues à l'avion lui-même.

Relatives aux nécessités opérationnelles et aux impératifs de sécurité, elles visent à obtenir un déroulement correct des procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage. Ce sont : la longueur et la largeur de la bande, les pentes de celle-ci, les dégagements latéraux et les dégagements des trouées d'atterrissage et de décollage, l'implantation de l'axe de la piste par rapport aux vents dominants, les conditions de visibilité.

Il est à noter que les avions sont d'autant plus sensibles aux effets du vent traversier qu'ils sont de taille et de masse plus réduites. L'orientation de la piste est donc un point qu'il faut étudier particulièrement dans le cadre de projets de pistes pour avions légers.

En pratique, la desserte aérienne de l'archipel des Tuamotu est basée sur des avions-types bien connus :

./..

F27, si le trafic attendu risque d'être important ou s'il s'agit d'une étape sur long parcours ;

Twin-Otter, pour les trafics plus faibles et/ou à courte distance ;

Avions de liaison ou avions sanitaires, seulement dans quelques cas particuliers.

A chacun de ces avions-types correspond une catégorie d'aérodromes avec des normes précises et des conditions de sécurité qu'il faut satisfaire, c'est-à-dire, très schématiquement, une définition précise du "rectangle dégagé de cocotiers" que nous avons évoqué plus haut.

- Ensuite, les contraintes de développement.

Elles ont trait aux possibilités d'aménagement ultérieures de l'aérodrome, telles que : allongement de piste, changement de catégorie, extension d'aires de stationnement, etc... En effet, il peut être intéressant de ne construire en première phase qu'une piste courte permettant une desserte, soit occasionnelle, soit régulière avec un trafic faible, et en deuxième phase, après accroissement de la demande de trafic, une extension susceptible d'accueillir l'augmentation de ce trafic. Le premier investissement est ainsi moins important et les suivants seront consentis au cours de la croissance de la demande et de l'offre de transport (c'est par exemple ce qui est prévu pour MATAIVA).

- Les contraintes géomorphologiques, qui sont liées à la nature et à la structure du lieu d'implantation.

Dans certaines îles hautes de Polynésie, le relief volcanique est tellement tourmenté qu'on est presque obligé d'exclure la possibilité de construire jamais une piste. Dans les Tuamotu, ce n'est évidemment pas le relief qui est en cause, mais la forme, la dimension et la disposition relative des Motu constituant la couronne corallienne de l'atoll.

Faisons une description rapide du motu idéal, destiné de toute éternité à recevoir un aérodrome :

- . Il est bien orienté par rapport aux alizés (sensiblement Est-Ouest) ;
- . Il est assez long pour recevoir une piste, donc il n'est pas coupé par trop de hoa traversiers. Ces passages occasionnels ou permanents d'eau entre mer et lagon sont souvent trompeurs. Un hoa est en effet peu profond et il est tentant de projeter de le remblayer. Mais il est vraisemblable qu'alors la mer reprendra ses droits et viendra balayer la piste, à moins que dans certains cas assez rares, on puisse construire aussi un ouvrage permettant de se défendre contre le déchaînement des vagues.
- . Le motu doit être assez large pour la piste bien sûr, mais aussi pour une aire de stationnement et encore pour un abri passagers.

./..

- . Son relief ne doit pas être trop chahuté pour limiter les terrassements ultérieurs, pas trop en pente non plus.
- . Il ne doit pas y avoir de féo, ces défenses naturelles en corail, qui ont résisté aux changements de niveau de l'océan au cours de périodes millénaires et qui sont quasiment indestructibles.
- . De préférence, il serait bon que le sol soit exempt d'humus, soit constitué d'un mélange harmonieux de corail graveleux et de sable corallien, ou qu'au moins à proximité immédiate existent des gisements exploitables de corail bien gradué et de soupe de corail ...

... Si jamais vous rencontrez ce motu idéal dans les Tuamotu, alors soyez certain que JAPY au moins vous y a précédé depuis longtemps et qu'il n'y a vraiment plus grand chose à faire pour le transformer en aéroport.

- Les contraintes socio-économiques, qui sont souvent les plus cruciales et c'est bien normal. Car avant tout, un aéroport est fait pour servir la population de l'île et non pas pour détruire l'éco-système fragile qui permet la vie des hommes sur l'atoll.

Alors, si par hasard vous aviez découvert le motu idéal que nous venons de décrire, encore faudrait-il qu'il possède les qualités suivantes :

- . être assez proche du village pour être atteint facilement par la terre ; donc pas de hoa infranchissable ou pire encore de motu situé à "naké" (l'opposé du village dans l'atoll). C'est mieux encore si le site du futur aéroport est situé sur le même motu que le village : on construira alors une route de liaison qu'emprunteront ultérieurement les véhicules (parfois archaïques) qui survivent tant bien que mal dans ce milieu hostile au métal.
- . ne pas apporter de nuisances excessives à la vie du village, par exemple être trop proche de l'habitat et surtout, c'est le cas le plus fréquent, être situé sur la zone de cocoteraie la plus riche de l'île, celle qui constitue un élément essentiel de la vie économique du lieu ou encore la ressource unique d'une famille.

Et il est vrai qu'il y a des cas où géographie, économie et aviation font mauvais ménage. C'est alors le drame pour les habitants, toujours tentés de demander une nouvelle étude d'implantation de cet impossible aéroport qui viendrait démolir le seul lieu véritablement habitable et fertile. Faudrait-il vraiment se résoudre à vivre sans avion, alors que les atolls voisins ont eu plus de chance ?

- Enfin, n'oublions pas pour finir la contrainte financière. C'est la dernière, mais la plus importante sans doute : le coût de la construction constitue

./..

très souvent le critère principal car il prend en compte globalement toutes les considérations que nous venons d'énoncer et traduit en fait la complexité des opérations de construction de l'aérodrome.

Au stade de la recherche de site, si on rencontre trop de difficultés à situer l'emplacement idéal de l'aérodrome, on sait déjà que cela se traduira par un coût de construction très important et qui risque ultérieurement d'être jugé trop élevé en regard de l'économie de l'atoll considéré. D'où l'intérêt d'examiner de très près la faisabilité au meilleur prix de l'ouvrage projeté.

°
° °

Ne concluons pas ce paragraphe sans parler de la mission de recherche de site elle-même. Le technicien désigné qui a auparavant collecté le maximum de renseignements sur l'île en question, débarque un beau jour d'une goëlette, muni d'un matériel topographique assez impressionnant et il va dès lors être suivi par la population locale d'un oeil on ne peut plus attentif.

On sait d'entrée qu'il est l'oracle d'où peut venir la bonne parole ("on peut sans difficulté faire un aérodrome ici"), ou la mauvaise parole ("trop de hoa" - "trop de feo" - "mal orienté" - "trop cher", etc...), ou pire encore, la parole mauvaise, celle qui peut déclencher les passions ("il faut faire l'aérodrome ici, dans cette belle cocoteraie"). Alors, s'il est toujours très bien accueilli, notre homme se rend parfois compte que certaines directions lui sont quasiment interdites (pas de bateau, pas de guide ...).

En fait, soyons justes, les habitants des Tuamotu sont très habitués de par leur vie dans des conditions difficiles à la nécessaire solidarité et bien souvent, au contraire, ce sont des particuliers, propriétaires de cocoteraies, qui se présentent en offrant d'en faire bénéficier la collectivité en vue de permettre la construction de l'aérodrome et la venue de l'avion dans l'île, et en demandant si le site pourrait convenir.

A l'issue de sa mission, le technicien doit avoir recueilli l'ensemble des renseignements nécessaires et s'être fait une idée très précise du ou des sites possibles, de la nature des matériaux en place, des gisements de matériaux d'emprunt, des possibilités de débarquement des engins par bateau, des ressources diverses de l'île, tous éléments qui seront indispensables pour la sélection du site, la préparation du projet correspondant et, ultérieurement, pour l'exécution des travaux.

Lorsqu'ont été intégrés tous les paramètres recueillis, un ou plusieurs sites sont effectivement envisagés. Dans le premier cas, le site unique est retenu et l'établissement du projet peut commencer. Dans le second cas, il faut faire une étude comparative, afin de déterminer le site offrant le meilleur compromis.

./..

I.2 - Etablissement du projet d'aéroport.

Cette phase suit immédiatement la recherche de site et consiste en la détermination définitive des caractéristiques techniques nécessaires à la construction des ouvrages, à savoir :

- . longueur et largeur de bande
- . longueur et largeur de piste
- . profil en long et profil en travers
- . calcul des cubatures de terrassements
- . structure des chaussées
- . balisage diurne (et nocturne éventuellement)
- . système d'assainissement
- . étude et implantation des bâtiments éventuels (aérogare, bloc technique) et des dépôts de matériels et dépôts de carburant
- . étude et implantation de la voirie annexe.

C'est aussi au cours de cette phase que le ou les projeteurs doivent utiliser au mieux toutes les données recueillies pendant la recherche de site, pour essayer de cerner et de résoudre par avance la majeure partie des problèmes qui ne manqueront pas de se révéler au cours de l'exécution des travaux.

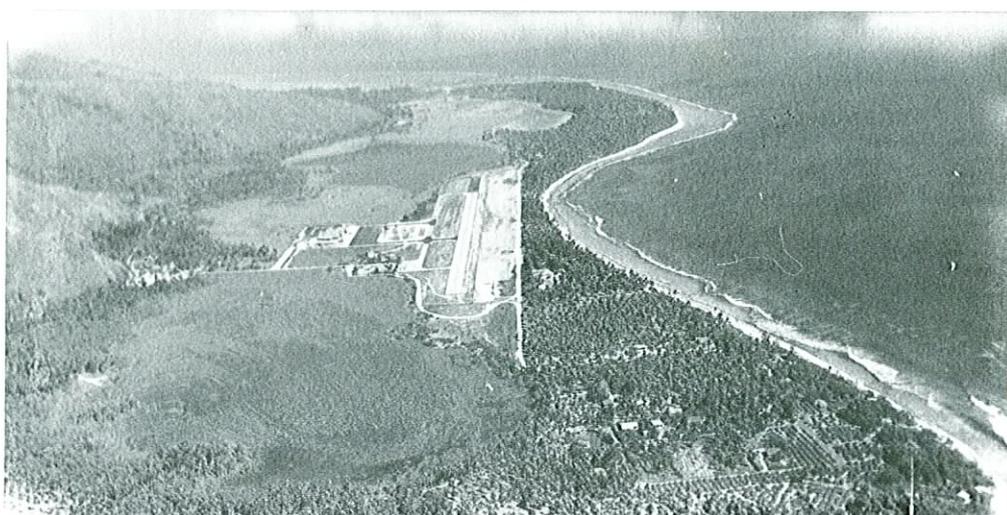
Cette mise au net des plans et des documents descriptifs et quantitatifs de l'ouvrage débouche sur :

- 1) l'établissement d'un avant-projet sommaire qui permet d'estimer le coût prévisionnel de l'aérodrome et qui sert notamment à prévoir l'inscription au budget du Territoire, de crédits qui seront nécessaires à la construction.
- 2) la rédaction du dossier domanial qui va permettre au bureau économique et foncier de procéder à la phase suivante d'acquisition des terrains.
- 3) la préparation du dossier d'appel d'offres, assorti des plans et projet d'exécution qui permettront la mise en concurrence des entreprises, le choix de celles-ci et la réalisation effective de l'ouvrage sous la responsabilité de la Subdivision de travaux.

./..



LA PISTE DE MOOREA TEMAE



TOUR DE CONTROLE - MOOREA TEMAE

II - PROCEDURE D'ACQUISITION FONCIERE

=====

Les opérations d'acquisition foncière débutent par l'établissement d'un dossier domanial, le Bureau Technique du Service de l'Infrastructure ayant fait la collecte de tous les renseignements disponibles auprès du Cadastre et de la Subdivision Administrative de l'archipel concerné.

Si l'emprise est parfois constituée pour partie de domaine public par nature (platier à remblayer par exemple), ou de parcelles domaniales, ou encore de propriétés que des particuliers acceptent de céder à l'amiable, il est bien certain que dans la grande majorité des cas il faut, qu'on le veuille ou non, avoir recours à l'expropriation.

Mener à bien cette procédure d'expropriation qui touche un grand nombre de personnes en raison de la généralisation en Polynésie du régime de l'indivision, constitue l'essentiel de l'opération d'acquisition des terrains et, bien souvent, la phase la plus longue de la réalisation d'un aéroport.

Il se passe en effet rarement moins d'un an entre le début de l'enquête administrative et la prise de possession des terres. Le règlement des litiges et la désignation des sommes dues peuvent encore prendre ultérieurement plusieurs années. De plus, cela ne se passe pas toujours à la plus grande satisfaction de tous, quelle que soit la diligence qu'y apporte le Service et nous verrons quelles sont les raisons profondes de ces difficultés entre administration et administrés.

II.1 - L'expropriation.

Examinons tout d'abord en quoi consiste l'expropriation.

Il s'agit d'acquérir des terrains ou édifices dont les propriétaires ne veulent pas se désaisir à l'amiable, soit par expression de leur volonté propre, soit beaucoup plus fréquemment parce qu'ils sont si nombreux en tant qu'ayants-droit pour une même parcelle, qu'un accord amiable réunissant la signature de tous est quasiment exclu.

L'expropriation pour cause d'utilité publique s'opère par autorité de justice et ne peut être prononcée que pour autant que l'utilité publique a été préalablement constatée et déclarée dans les formes très précises du décret du 5 novembre 1936 applicable en la matière.

La procédure d'expropriation dite "normale" passe par les étapes suivantes :

- Actes administratifs :

- 1°) enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (D.U.P)
- 2°) enquête parcellaire
- 3°) déclaration d'utilité publique (D.U.P)
- 4°) arrêté de cessibilité ;

- Actes judiciaires :

- 5°) prononciation de l'ordonnance d'expropriation
- 6°) Commission Arbitrale d'Evaluation
- 7°) paiement des indemnités ou consignation.

Ce n'est qu'à l'issue de cette série d'opérations que la prise de possession des terrains peut légalement intervenir.

Toutefois, depuis quelques années, on a recours aussi à une procédure dite "conditionnelle" qui comprend tous ces actes mais dans un ordre différent, la réunion de la Commission Arbitrale d'Evaluation venant se glisser de suite après l'enquête préalable et l'enquête parcellaire. Cette variante permet de gagner du temps et donc d'avancer la date d'ouverture de l'aérodrome.

Le choix de la procédure conditionnelle assure aussi une meilleure gestion des crédits disponibles. En effet, l'Aviation Civile, administration expropriante, a dans ce cas, la possibilité de faire fixer l'indemnité avant que ne soient terminées les opérations administratives, ce qui lui permet donc de n'engager définitivement le Territoire qu'en toute connaissance de cause sur le coût des terrains. De plus, les propriétaires concernés sont bien plus conscients de ce qu'un prix raisonnable constitue un préalable non négligeable à la construction de l'aérodrome projeté. Cela semble bien avoir entraîné dans des cas bien précis un rapprochement des prix de l'expropriation des conditions réelles des transactions courantes dans les atolls, au lieu du décrochement à la hausse qui est souvent constaté dans le cas inverse.

II.2 - L'indivision.

L'indivision n'est pas une innovation particulière à la Polynésie créant un régime successoral original, puisque c'est bien le Code Civil et le droit successoral français qui règlementent ici la transmission du patrimoine.

./..

Ce qui fait problème, c'est en réalité la difficulté de connaître précisément la dévolution de ce patrimoine. Dans le cadre de la vie courante sur les atolls, on s'est contenté jusqu'à ces dernières années des règles ancestrales ou de la coutume, d'autant plus que la propriété foncière individuelle était rare et sans valeur marchande particulière, la valorisation étant faite par la cocoteraie portée par la terre. De ce fait, on ne vendait jamais ou presque jamais son domaine situé dans un atoll et c'était essentiellement l'exploitant du coprah, resté sur l'île, qui avait à connaître des règles de partage du bénéfice avec sa famille proche. Mais dans tout cela, les droits fonciers étaient perdus de vue depuis longtemps.

Les chefs de district et les gendarmes avaient bien été mis à contribution au siècle dernier pour établir les "tomite" ou titres de propriété de chaque terre, afin de rendre applicable le droit français. Mais ces braves gens ne devaient guère se douter que leur travail, effectué sans grands moyens matériels, ne serait pas conforté par un relevé plus précis avant près d'une centaine d'années. Rien d'étonnant si aujourd'hui, le rivage de la mer ne se situe plus tout à fait là où on le constatait à l'époque, si le cocotier ou le "aito" remarquable qui marquait le coin d'une parcelle a été abattu depuis bien longtemps ou si les cent quarante deux pas arpentés jadis par un homme de bonne volonté, mais de taille indéterminée, nous laissent perplexes.

Plusieurs générations ont exploité suivant la coutume ces terres, sans que des individus éprouvent jamais le besoin de sortir de l'indivision, c'est-à-dire provoquent le partage, même s'ils quittaient définitivement l'île. Dans un tel contexte, l'implantation d'ouvrages collectifs nouveaux : écoles, paroisse, dispensaire, a pu être résolu sinon en droit du moins en pratique, grâce aux qualités de générosité, de tolérance, d'hospitalité et aussi d'insouciance très polynésiennes des habitants des archipels.

Mais il faut bien convenir que tout devient très différent lorsqu'il faut accueillir brusquement une infrastructure gourmande en surface et en cocotiers, exigeant une situation et une orientation précises, engendrant des consignes de sécurité qui cadrent mal avec le milieu naturel.

On peut d'abord essayer de proposer à l'Administration sinon de réaliser son projet sur le lagon, mais du moins de le faire là où la piste est la moins gênante. Lorsqu'on s'est rendu à l'évidence, il faut alors admettre qu'une surface de l'ordre de 15 hectares va avoir un nouveau propriétaire, le Territoire, et que parfois des centaines de cocotiers devront être abattus.

Brutalement se pose le problème du prix du mètre carré de sol et du cocotier en production. Tout aussi brutalement se pose le problème corollaire : à qui appartient ce mètre carré de sol et ce cocotier. Plus grave encore : si l'habitant de l'atoll est fort motivé par l'arrivée de l'avion, l'ayant-droit installé à TAHITI (ou à NOUMEA, ou ailleurs) n'est, lui, intéressé que par le rapport financier de l'acquisition.

./..

C'en est alors bien fini, et de la coutume, et de la générosité, et il faut s'attaquer avec un outil juridique pas toujours bien adapté à une situation devenue lentement inextricable au travers des transmissions verbales contestables, des négligences classiques vis-à-vis de l'état-civil, des postérités confuses, du goût des longs voyages impromptus parfois transformés en exil définitif et d'une grande ignorance par tous des droits individuels.

Il est évident que si chacun connaissait la composition de son patrimoine et de sa parenté, il serait relativement facile de racheter les droits de chaque personne concernée par les projets. Il serait souvent possible d'arriver à un accord avec les intéressés permettant de multiplier les acquisitions à l'amiable. Que de temps gagné et d'argent économisé par tous.

La réalité est toute autre. Aussi, l'Aviation Civile est-elle généralement dans l'obligation d'avoir recours à l'expropriation, conséquence inéluctable de la situation de fait d'indivision dans laquelle sont restés les intéressés.

II.3 - L'intervention du Bureau Economique et Foncier.

Le Bureau Economique et Foncier du Service Infrastructure est l'élément instigateur de toutes les étapes de l'opération d'acquisition des terrains retenus pour la construction d'un aéroport.

Il intervient dès que le dossier domanial est disponible pour préparer les décisions du Conseil de Gouvernement ordonnant l'enquête préalable d'utilité publique et l'enquête parcellaire ; il propose les dates de l'enquête et les nominations des membres de la Commission qui se rendra sur place pour recueillir les observations des propriétaires.

Lorsque les décisions du Conseil de Gouvernement sont prises, le Bureau Economique et foncier en fait la publicité collective par voie de presse et de radio-diffusion, transmet le dossier d'enquête d'utilité publique et le dossier foncier avec plans parcellaires, à la Mairie et à la Subdivision Administrative concernées et notifie individuellement ce dépôt aux propriétaires intéressés, tels qu'ils sont connus d'après les renseignements qu'on a pu recueillir initialement.

A la suite de quoi, le représentant du bureau foncier va devoir passer un mois sur un atoll qui bien entendu, n'est pas encore desservi par voie aérienne. Après un transport en goëlette dans les conditions bien connues, il doit en effet, à la date prévue par la décision ordonnant l'ouverture de l'enquête administrative, être sur place pour s'assurer règlementairement que les dossiers sont bien à la disposition du public, que la publicité a été effective, que des registres destinés à recueillir les observations des propriétaires sont ouverts. Dans un confort souvent précaire et avec un régime alimentaire qui est celui de tous dans l'île, mais auquel il n'était guère habitué, notre représentant va vivre une bien curieuse aventure : il va devenir une sorte de confesseur public

./..

de toute la partie de la population concernée par le terrain de l'aérodrome. En quelques jours, il doit en effet expliquer le projet de l'Aviation Civile, répondre aux curiosités, mais aussi aux inquiétudes de certains et surtout fouiller dans le passé de chacun des propriétaires concernés. Il va vérifier les titres de propriété existants, essayer de reconstituer la généalogie des ayants-droit, recueillir ou susciter des propositions de cessions amiables. Tout ce travail purement administratif, qui dure un mois plein dans un atoll des Tuamotu, il faut évidemment le nuancer de tout ce que l'accueil et le tempérament paumotu apportent là de contacts humains, chaleureux et vrais.

Le représentant de l'Aviation Civile suit en même temps le déroulement de l'enquête d'utilité publique et participe sur place en tant que membre à part entière à la commission chargée de l'enquête parcellaire, avant de s'en retourner enfin à TAHITI, chargé des différents procès-verbaux, registres, dossiers, et muni d'une profonde connaissance de la population de l'atoll. Tout ce travail de documentation fait sur place, va permettre ultérieurement de procéder à la détermination des droits et à la notification la plus complète possible des actes administratifs et judiciaires qui seront pris.

Revenu à PAPEETE, le représentant du Bureau Economique et Foncier doit préparer pour le Conseil de Gouvernement l'ensemble du dossier de l'enquête administrative et proposer des projets de décision (déclaration d'utilité publique et arrêté de cessibilité), puis en proposer la transmission dans les délais réglementaires au Président du Tribunal et solliciter la prononciation de l'ordonnance d'expropriation.

Ensuite, il faut assurer la publicité collective de cette ordonnance, sa publication ainsi que sa notification à tous les propriétaires connus, en demandant aux intéressés de faire connaître leurs ayants-droit, locataires ou créanciers, ainsi que les sommes demandées.

En cas de désaccord sur les demandes de certains propriétaires, ceux-ci sont cités devant la Commission Arbitrale d'Evaluation pour qu'il soit procédé à la détermination des indemnités.

Le représentant de l'Aviation Civile participe alors aux travaux de cette Commission dont il assure d'ailleurs le secrétariat. Le magistrat président de la Commission signe la décision de celle-ci, la déclare exécutoire, statue sur les dépens et envoie enfin l'Administration en possession de la propriété, à charge pour elle de se conformer aux dispositions règlementant le versement des indemnités.

On peut dès lors considérer que l'acquisition des terrains destinés à la construction de la piste projetée est terminée, puisque l'Administration peut prendre possession des lieux et peut, théoriquement, dès ce moment commencer l'exécution des travaux.

./..

II.4 - La déconsignation des sommes dues.

A ce stade de la procédure, si l'ingénieur ou son collaborateur chargé des travaux s'apprêtent à embarquer à leur tour pour les Tuamotu, le Bureau Economique et Foncier quant à lui n'est pas encore tiré d'affaire. De longs et fastidieux démêlés risquent encore de venir faire de l'ombre sur les souvenirs de la goëlette et de l'atoll ...

En effet, il arrive, après la décision de la Commission Arbitrale d'Evaluation, que le Service ait à faire appel devant le tribunal civil ou à préparer la défense de l'Administration en cas de contestation de certains expropriés. Mais surtout, il va falloir procéder au paiement effectif des indemnités aux ayants-droit. Il se peut qu'il y ait eu quelques revendiquants dont le dossier était simple, la succession claire, les droits et titres bien établis. Pour ceux-là aucun problème, le paiement par l'Administration est rapide et se termine généralement sans problème car il s'agit alors de gens qui ont suivi la procédure d'expropriation en toute connaissance de leurs droits et donc des indemnités auxquelles ils pouvaient s'attendre.

En pratique, il s'avère malheureusement que la quasi totalité des cas repose sur des dossiers où règne l'indivision. La formule légale à retenir est alors la consignation des sommes dues à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Puis, au fil des jours, le Bureau Economique et Foncier recevra la visite des expropriés qui solliciteront la déconsignation de leurs indemnités ; il faudra alors rechercher avec eux des certificats de propriétés, vérifier ou réclamer une notoriété, préparer des décisions de mainlevée. Pour donner une idée de cette activité, citons par exemple qu'en 1980, 115 successions dont les droits relèvent de la construction de 10 aérodromes, ont fait l'objet de 53 arrêtés autorisant la déconsignation des indemnités qui leur étaient dues.

Il faut souligner ici que dans certains cas, personne n'est en mesure de produire un titre de propriété ou assez généralement que le levé cadastral de la zone concernée n'existe pas, ou encore que le suivi de mutation foncière n'a pas été fait, enfin que l'état-civil est presque toujours incomplet. Ceci venant s'ajouter aux inconvénients du régime de l'indivision rend la recherche des ayants-droit, ainsi que le calcul des quotités particulièrement ardu.

De plus, bien des héritiers se déplaceront depuis les îles à TAHITI pour constater que leur dossier ne peut pas encore être instruit, faute d'une pièce administrative et ils vont parfois engager dans ces déplacements et dans ces formalités des frais qui sont disproportionnés avec les sommes qu'ils recevront en finale.

Aussi, il est bien certain que la perception d'une indemnité parfois tout à fait minime, après plusieurs années d'attente, peut susciter d'amères réflexions. Mais combien de personnes déçues savaient à l'avance en fonction

./..

de leur degré de parenté avec le propriétaire d'une terre expropriée, quelle pourrait être leur part d'héritage et combien étaient en mesure de faire la preuve de leurs titres avec diligence.

Ces déceptions éventuelles ne peuvent être mises à la charge de l'Administration expropriante, qui fait le maximum pour instruire les dossiers, et qui va souvent beaucoup plus loin en se faisant le conseil des personnes qui se présentent et qui n'ont généralement aucune idée ni de leurs droits, ni des moyens de les faire valoir.

Les difficultés rencontrées sont le reflet dans le secteur foncier de la rencontre un peu trop rapide peut-être de deux mondes. L'habitant de l'atoll vivait à son rythme lent sans grand changement de société depuis des siècles et se contentait du droit coutumier, appliqué à l'exploitation de la cocoteraie sans aucune urgence à sortir de l'indivision pour entrer en possession de ses biens propres. L'avion va apporter avec lui le rythme du monde extérieur et, avant même de s'implanter, il provoque un premier choc dans la vie de l'atoll en obligeant à une vue claire et "moderne" de la propriété individuelle et de la valeur du sol.

Pour mémoire, nous rappelons dans le tableau suivant les 23 opérations qui ont fait l'objet de consignation. On remarquera par exemple que les sommes consignées en 1973 pour RANGIROA sont déconsignées ces dernières années au rythme de 1 % par an. Pour MAKEMO et NAPUKA, personne depuis 1976 ne s'est manifesté ou n'a pu établir sa qualité d'ayant-droit. De même pour PUKARUA (1978). A KAUKURA, des contestations entre différents héritiers restent à juger.

Si l'on peut assurer qu'un ayant-droit dont la demande est incontestable est satisfait dans le délai de l'ordre d'un mois, il faut bien constater que sur un montant global de 104 millions de francs consignés, seulement 45 millions ont pu être pour le moment déconsignés sur demande documentée des intéressés.

°
° °

..... (à suivre)

./..

		D E C O N S I G N A T I O N S																			
		C O N S I G N A T I O N S				3 1 D E C . 1 9 7 7				3 1 D E C . 1 9 7 8				3 1 D E C . 1 9 7 9				3 1 D E C . 1 9 8 0			
Aérodrômes	Années	Montants	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%			
RANGIROA	73	11 112 500	9 836 660	88,51	9 937 382	89,43	10 077 400	90,69	10 154 075	91,37											
RURUTU	76	10 068 080	5 055 457	50,21	5 586 171	55,48	7 673 782	75,23	7 846 437	77,93											
TUBUAI	75	20 529 600	5 527 224	26,92	8 355 530	40,70	12 094 813	58,91	15 144 841	73,77											
TAKAPOTO	76	1 922 375	478 950	24,91	548 909	28,55	592 155	30,80	666 109	34,65											
MAKEMO	76	1 267 824	-		-		-		-												
ANAA	76	10 916 100	43 442	0,39	248 234	2,27	794 507	7,28	862 078	7,89											
MAUPIITI	76	1 396 170	6 942	0,49	537 582	38,50	948 068	67,90	988 902	70,82											
NAPUKA	76	3 111 695	-		-		-		-												
TIKEHAU	77	8 104 930	-		-		-		-												
MANIHI	78	2 534 185	-		-		-		-												
FANGATAU	78	4 240 626	-		-		-		-												
TATAKOTO	78	5 944 351	-		-		-		-												
APATAKI	78	596 145	-		-		-		-												
REAO	78	3 200 034	-		-		-		-												
PUKARUA	78	2 278 752	-		-		-		-												
PUKA-PUKA	78	1 280 528	-		-		-		-												
KAUKURA	79	2 605 000	-		-		-		-												
MOOREA	79	6 011 500	-		-		-		-												
NUKUTAVAKE	80	3 441 525	-		-		-		-												
FAKARAVA	80	3 756 180	-		-		-		-												
MOOREA	80	175 000	-		-		-		-												
TOTELEGIE	81	-	-		-		-		-												
MATAIVA	81	-	-		-		-		-												
TOTAL	.....	104 493 400	20 948 675	24,01	28 149 783	31,81	41 043 500	42,26	45 457 229	43,50										

CHRONIQUE AÉRONAUTIQUE

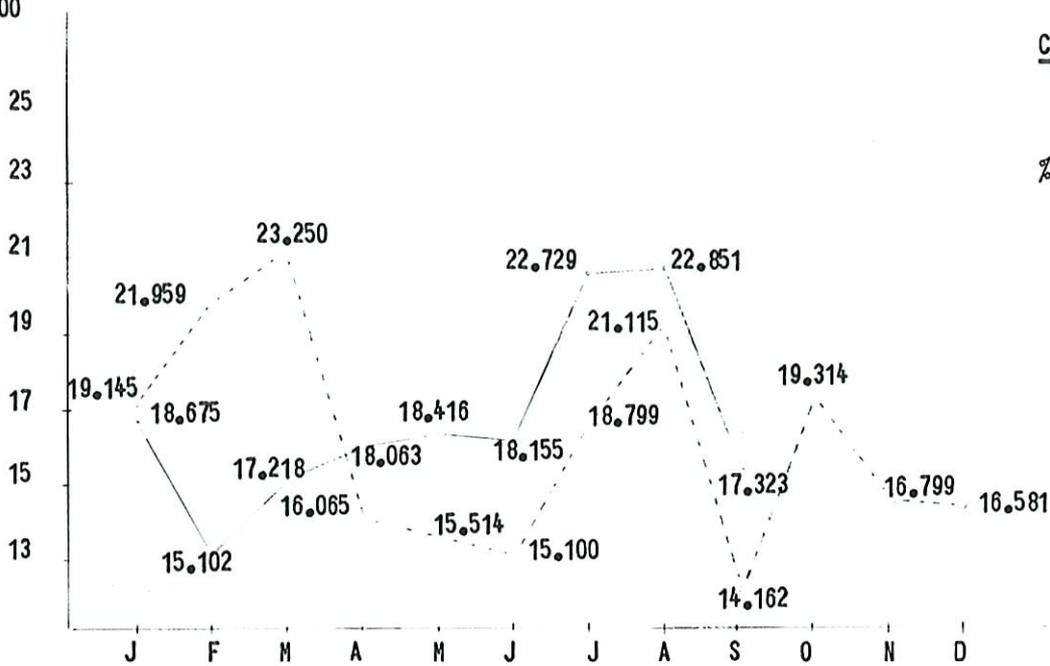


- 7 août - Visite de M. FAIRBAIRNS, Department of Transportation (Australie) pour préparer le retour de la QANTAS.
- 18 août - Accident, à Moorea, du BN2A F-OCOZ d'Air Tahiti (dégâts matériels).
- 28 août - Inspection de la Brigade de Gendarmerie de l'Aéroport par le Général de Corps d'Armées BOYER, Inspecteur Général de la Gendarmerie.
- Grève, jusqu'au 30 août, des pilotes d'Air Polynésie.
- 2 septembre - Premier atterrissage à Faaa du B 747 de la QANTAS.
- 6 septembre - Vol inaugural, sur la ligne Maupiti, d'un BN2A d'Air Polynésie, qui sera basé à Raiatea.
- 12 septembre - Mission jusqu'au 1er octobre, à Paris et en Nouvelle Calédonie de M. REBOA, Chef de la Section Administrative.
- 18 septembre - Départ en mission en Métropole; jusqu'au 12 octobre, de M. YEUNG, Directeur de l'Aviation Civile.
- 27 septembre - Départ à la retraite de M. Georges PAUREAU, Commandant de l'aéroport de Tahiti-Faaa
- 10-11 octobre - 1ère coupe de voltige "Bernard Lopin" organisée par le Centre Aéronautique de Perfectionnement.
- 23 octobre - Départ en mission à Paris de M. SESBOUE, Chef du Service de la Navigation Aérienne, jusqu'au 1er novembre : plan d'équipement des aérodromes d'Etat.
- 25 OCTOBRE - 1ère liaison B 747
AUCKLAND/PAPEETE/LOS-ANGELES par AIR NEW ZEALAND

--- 1980
 — 1981

PAX
 X 1000

Traffic global international



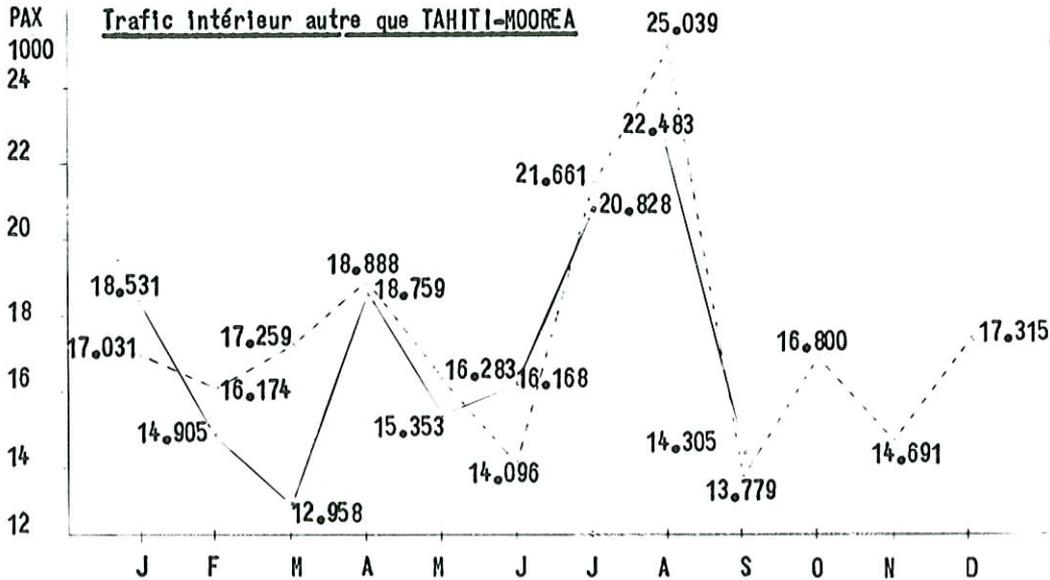
Cumuls à SEPTEMBRE

1980 : 165.109
 1981 : 168.532

% VAR. 80/81 : + 2,1

PAX
 X 1000

Traffic intérieur autre que TAHITI-MOOREA



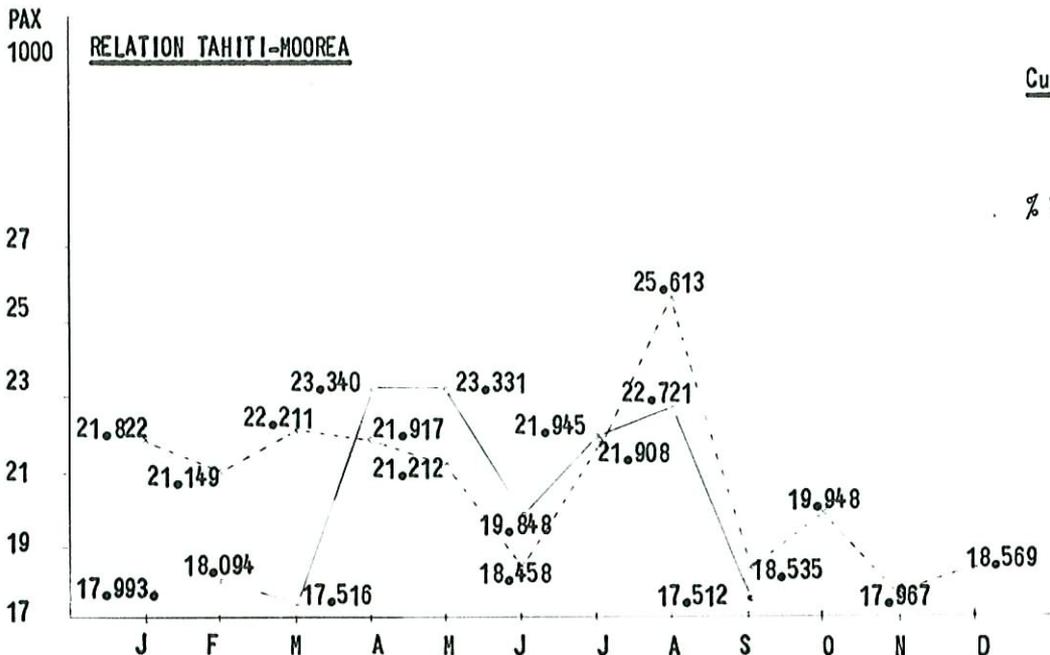
Cumuls à SEPTEMBRE

1980 : 160.192
 1981 : 154.290

% VAR. 80/81 : - 3,7

PAX
 X 1000

RELATION TAHITI-MOOREA



Cumuls à SEPTEMBRE

1980 : 192.825
 1981 : 182.300

% VAR. 80/81 : - 5,5

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

(3ème trimestre 1981)

M O I S	AÉRO-CLUB DE TAHITI		AÉRO-CLUB UTA		CERCLE AERONAUTIQUE		C . A . P .		AÉRO-CLUB RAIATEA					
	Indicatifs	Mvts	Hrs	Indicatifs	Mvts	Hrs	Indicatifs	Mvts	Hrs	Indicatifs	Mvts	Hrs		
	F OCYK	66:11,25		F OCKA	502		F ODHE	164:46,55		F ODMU	86:17,45		F OCNX	
	F ODHT	248:58,30		F OCAB	392		F ODFC	54:8,55						
JUILLET	F ODIV	338:31,20		F BOGG	220		F OCMV	32:34,20						
							F OCPR	314:93,00						
							F ODNI	596:73,00						
- TOTAL		652:81,25			1114			1162:256,10			86:17,45			
	F OCYK	38:10,45		F OCKA	584		F ODHE	162:51,30		F ODMU	90:16,30		F OCNX	
	F ODHT	200:71,15		F BOGG	382		F ODFC	34:3,40						
AOUT	F ODIV	418:36,30		F OCAB	324		F OCMV	34:32,30						
							F OCPR	256:43,25						
							F ODNI	678:69,25						
- TOTAL		656:118,30			1290			1164:210,30			90:16,30			
	F OCYK	68:14,45		F OCKA	546		F ODHE	86:19,20		F ODMU	148:24,00		F OCNX	
	F ODHT	156:33,35		F OCAB	380									
SEPTEMBRE	F ODIV	524:33,35		F BOGG	240		F OCMV	52:19,45						
							F OCPR	284:49,35						
							F ODNI	930:78,50						
- TOTAL		748:93,30			1166			1352:167,30			148:24,00			
- TOTAL GENERAL		2056:293,25			3570			3678:634,10			324:58,15			93

ACTIVITÉS DES SERVICES

SERVICE ADMINISTRATIF

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES PAR LE SERVICE

ORGANISATION D'UN STAGE

Le Service a mis sur pied, avec le concours de l'association SIPCA/PROMOTION et le Service Informatique du Territoire, un stage portant sur le traitement informatique des données de la comptabilité administrative tel qu'il est réalisé depuis quelques mois par la Direction de l'Aviation Civile. Ce stage a pu se dérouler du 21 au 25 septembre (phase A) et du 28 septembre au 02 octobre (phase B) dans les locaux du Service Informatique du Territoire. 13 personnes -dont 3 agents du Service des Finances- ont participé à l'une ou l'autre des phases de ce stage (ou aux deux) dont l'animation avait été confiée à M. LE GUILLOU.

DELEGATION DE POUVOIRS

Après la nomination de M. NOIROT-COSSON en qualité de Haut-Commissaire de la République en Polynésie Française, le Service a dû procéder à l'établissement des projets d'arrêtés relatifs aux délégations de pouvoirs accordées par le Haut-Commissaire au Directeur de l'Aviation Civile et à ses principaux collaborateurs.

ETABLISSEMENT DU PLAN D'ACTION DE LA DNA

Avec le concours du Service de la Navigation Aérienne, le Service Administratif a établi les prévisions de dépenses de fonctionnement devant être imputées aux crédits de la DNA au cours des années 82 à 86. Ces prévisions présentées dans un fascicule de 16 pages concernent 7 sous-programmes et 10 rubriques budgétaires.

ORGANISATION DES CONCOURS

Avec l'aide de divers services concernés, le Service Administratif s'est chargé de l'organisation de concours de recrutement de techniciens (interne et externe) et d'aides techniciens (externe) de la Météorologie, d'agents non fonctionnaires (AC/3 et AC/5) pour les besoins de la Navigation Aérienne.

ETUDES DIVERSES

- . Etude comparative des procédures utilisées par le Ministère de l'Urbanisme et du Logement et la DGAC pour l'affectation outre-mer de leurs agents.
- . Etude de type analytique pour déterminer le coût de l'aérodrome de TAHITI-FAAA (dépenses de l'Etat).
- . Examen de divers ouvrages (législation, doctrine, jurisprudence) relatifs à la gestion des personnels régis par le droit du travail outre-mer - (appel d'un jugement du Tribunal du Travail de PAPEETE).
- . Examen de la situation des effectifs de la spécialité "administration".

TRAVAUX DES COMMISSIONS

- . La Commission administrative paritaire des techniciens de la Météorologie (CEAPF) s'est réunie le 23 juillet pour proposer l'affectation d'agents à ATUONA, TAKAROA, RIKITEA, TUBUAI, FAAA (CAP).
- . La Commission d'interprétation et de conciliation de la Convention Collective des agents non fonctionnaires de l'Administration s'est réunie à deux reprises au cours du trimestre pour examiner le problème de l'évolution des salaires (indice des prix à prendre en considération).
- . La Commission mixte paritaire chargée de réviser la Convention Collective s'est réunie les 26 août et 25 septembre pour examiner diverses modifications proposées par la FSPF (voyages, congés, retraite ...).

^
^ ^ ^
^

SERVICE DE LA METEOROLOGIE

RESUME MENSUEL DU TEMPS

- Juillet 1981 -

MOIS PLUVIEUX DANS L'EST DES TUAMOTU ET A RAPA,
MAIS PLUTOT SEC AILLEURS

-O-O-O-O-O-O-O-O-

Si la pluviométrie est inférieure à la normale à l'ouest d'une ligne Rai-vavae, Atuona, elle est très excédentaire à l'est, souvent plus du double de la moyenne ou même trois fois comme à Reao.

Des records mensuels et journaliers sont battus pour un mois de juillet :

- Tureia 185mm dont 98mm le 6 contre 134mm en 1979 et 44mm le 30 juillet 1971,
- Reao 201mm contre 187mm en 1979,
- Rapa 515mm contre 496mm en 1960.

Dans l'archipel de la Société le déficit est sensible presque partout ; seules les côtes exposées à l'alizé d'est (de la Pointe-Vénus à Tautira pour Tahiti) reçoivent des quantités voisines de la moyenne mensuelle.

Les températures moyennes sont partout supérieures à la moyenne ; l'écart positif maximum étant de 1°2c à Tubuai. Le record de température maximale a été battu à Tureia (+ 28°9 contre 28°8).

L'insolation est faible là où les pluies sont abondantes mais l'archipel de la Société et l'ouest des Tuamotu ont connu un ensoleillement exceptionnel (+ 10 à 15 %).

Il faut noter les 13 jours de vent supérieur à 16m/s à Rapa surtout en fin de mois.

Le champ de pression moyenne dépasse de 1mb,6 la moyenne du mois dans l'extrême sud est ; il est voisin de la normale ailleurs.

Dans l'ensemble les alizés d'est à nord est ont nettement dominé sauf dans l'extrême sud touché par la bordure nord des perturbations du front polaire responsables de l'excédent pluviométrique.

Sécheresse quasi générale, pluies abondantes aux
Marquises

Sur la presque totalité de la Polynésie Française, le déficit pluviométrique est important, souvent supérieur à 50 %. A Tahiti, la sécheresse est exceptionnelle ; après un mois de juillet déjà sec, on enregistre un déficit élevé qui atteint 90 % sur la côte de Pirae à Paea.

Au contraire, les Iles Marquises connaissent une pluviométrie exceptionnelle. A Atuona, le record de pluie en 24 heures est battu le 21 avec 98,7 mm contre 74 mm le 31 août 1979.

Aux Gambier, grâce aux pluies du 22 et 23, le total mensuel est également excédentaire.

Les températures moyennes sont à peu près normales, pourtant le minimum mensuel a été égalé à Reao 17,8 °C battu à Moruroa 16,4 °C (précédent record 17 °C).

L'ensoleillement est un peu plus élevé que la moyenne du mois notamment dans le sud-est des Tuamotu. Les Iles Marquises font logiquement exception - 38 heures de moins qu'à l'accoutumée à Atuona.

Les alizés de sud-est ont prédominé mais on n'a pas, comme il est habituel en cette saison, observé de poussée vigoureuse de Maraamu ; le champ de pression moyen traduit la faiblesse des anticyclones subtropicaux - anomalie négative de 2 mb à Rapa et Rikitea, positive de 1 mb à Bora-Bora.



Pluvieux aux Marquises - Très sec ailleurs

Comme le mois d'août, septembre a été un mois sec ; seuls les Archipels éloignés - Marquises et Rapa - échappent à une sècheresse exceptionnelle, durement ressentie dans l'archipel de la Société malgré quelques pluies localement fortes autour du 17 et du 22. A Tahiti, le déficit est quasi général - 82 % à Faaa, 50 à 80 % sur les côtes Est et Sud. L'excédent de 79 % à Bora-Bora est ponctuel, dû à la pluie exceptionnelle du 22 : 98,2 mm, valeur record en 24 H pour un mois de septembre, anciennement 85,8 mm le 25 septembre 1951. A Punaauia, le total mensuel est normal : une seule averse le 17 avec 45 mm. Dans l'archipel des Tuamotu, le déficit est partout supérieur à 50 % ; il atteint 82 % à Hereheretue. Aux Australes, la pluviométrie est presque normale même excédentaire à Rapa. A l'inverse, les îles Marquises connaissent une période anormalement pluvieuse, plus du double de la normale ce mois-ci. Depuis le début de l'année, l'excédent avoisine 50 %. Il a plu à Atuona un jour sur deux.

Les températures moyennes sont nettement supérieures aux normales (écart positif compris entre 0,5°C et 1°C). A Faaa et Bora-Bora, on enregistre la plus forte température pour un mois de septembre, respectivement : 31,1°C le 30 (ancien record 30,7°C le 21 septembre 1966) et 30,3°C le 29 (ancien record 29,8°C le 6 septembre 1980). Mais à Tubuai, il n'a jamais fait aussi froid 10,3°C le 1er contre 10,9°C le 15 septembre 1976.

Dans les archipels de la Société et des Tuamotu, l'ensoleillement est élevé (20 à 40 H de plus que la moyenne).

On observe une anomalie négative de 1,4 mb dans le champ de pression à Rapa et une anomalie positive de 0,5 à 1 mb de la Société aux Gambiers.

Ceci traduit la faiblesse des anticyclones subtropicaux et leur décalage vers le nord : de fait, les alizés ont été peu rapides et le Maraamu habituel en cette saison, inexistant.



SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE

DIVISION TECHNIQUE

De nouvelles installations techniques ont été achevées dans les îles ce trimestre, à savoir :

- une nouvelle radiobalise à Takapoto, implantée sur l'aérodrome même, et alimentée par piles solaires ; ce dispositif permet de s'affranchir des préavis pour la mise en route de la balise, puisque celle-ci fonctionne désormais HJ.
- la vigie d'Anaa
- la vigie de Makemo, disposant toutes deux maintenant de liaison BLU sol/sol avec Tahiti.

Sur les autres îles, des opérations de maintenance préventive, ou des dépannages, ont eu lieu principalement :

- à Manihi (groupes électrogènes)
- aux Australes (réaménagement des installations HF de Tubuai et Rurutu)
- à Napuka (dépannage radiobalise)
- à Rangiroa (maintenance générale du VOR)
- et surtout aux Marquises où la mission annuelle de maintenance a permis de revoir toutes les installations techniques de Nuku à Taha, Ua-Pou, Ua-Huka et Hiva-Oa.

A Tahiti-Faaa, ont eu lieu les opérations de maintenance annuelle de l'ILS (Glide et localizer) et du VOR.

EXPLOITATION

- Délivrance de deux qualifications "contrôleur CCR", et d'une qualification "contrôleur d'aérodrome" à Raiatea.
- Mise en route du service AFIS à Ua-Huka et à Tikehau ; préparation d'un service AFIS à Maupiti.
- Mise en service d'une procédure IFR à Reao
- classement du trajet Tahiti-Huahine en zone V.
- Enquête sur l'accident du BN2A FOCOZ à Moorea.
- Réunion de la commission de discipline du personnel navigant non professionnel.
- préparation de l'arrivée de la QANTAS (problèmes techniques, coordination des horaires, aérodrome de dégagement...)
- enfin, signalons que la grève déclenchée par les contrôleurs américains de la circulation aérienne n'a pas affecté le trafic international touchant Tahiti-Faaa.

TRANSPORTS AERIENS

Dans le domaine du transport international, ce trimestre a été marqué par le retour de la compagnie australienne QANTAS qui, depuis le 2 septembre, exploite la ligne Melbourne/Sydney/Papeete/Los Angeles et retour à raison de 3 fréquences hebdomadaires en B747 combi (257 passagers) ; cette nouvelle desserte augmente sensiblement la capacité offerte sur l'axe PPT/LAX.

Signalons également un projet, encore à l'étude, d'exploitation de la ligne Nauru/Pago-Pago/Papeete par la compagnie Air Nauru.

Dans le domaine du transport intérieur, la Division des transports aériens a plus spécialement étudié les dossiers suivants :

- augmentations des tarifs Air Polynésie (+ 8 %) et Air Tahiti (+ 3 % sur Moorea) à compter du 14 Avril 1981.
- règlementation de la durée du travail du personnel navigant.
- traitement informatique des statistiques de trafic.
- performances sur pistes courtes du Twin-Otter, en liaison avec Messieurs Brandon (OCV) et Mugnier (SFACT/TU-Paris).
- Version "photographie aérienne" du NOMAD.
- organisation de la maintenance des avions administratifs (Piper Navajo et NOMAD).

La Division a également procédé aux études techniques et économiques préalables à la nouvelle desserte de Maupiti.

Au début du mois de Septembre, Air Polynésie a basé un appareil BN2A, acquis auprès d'Air Calédonie, à Raiatea et l'a affecté à la desserte de Maupiti ; le trajet Raiatea/Maupiti/Bora-Bora et retour est ainsi réalisé les lundi, jeudi, vendredi et samedi matin et les lundi, jeudi, vendredi et dimanche après-midi ce qui double la capacité offerte de et vers Maupiti.

Enfin, dans le domaine de l'aviation générale, le parc aérien continue de s'accroître et s'est enrichi ce trimestre :

- d'un Beech 90 King Air (F-ODMQ), appartenant à la Société Tahiti-Perles ; cet appareil, biturbopropulseur pressurisé, d'une dizaine de places, est destiné à remplacer l'ancien "Twin - Bonanza" B50.
- d'un Cessna 421 (F-ODGC), appartenant à la société Carlosair ; ce bimoteur pressurisé peut emmener 8 passagers et 2 pilotes.

Vols inauguraux, nouvelles dessertes aériennes, ainsi ce troisième trimestre aura-t-il été fertile en développement aéronautique pour le Territoire.

Après l'arrivée au mois de Juin du premier 747 UTA, le Boeing 747 de la qantas "city of Swan Hill" se posait à Faaa le mercredi 2 Septembre, marquant le retour de cette compagnie sur le sol polynésien après cinq ans d'absence.

Aux Iles-Sous-le-Vent, Maupiti bénéficie depuis le mois de Septembre d'une nouvelle desserte aérienne et dispose donc maintenant de cinq liaisons hebdomadaires avec RAIA TEA.

Voici crée un nouveau site de vacances, accessible aux touristes qui ne disposent que de deux semaines pour découvrir les charmes de notre territoire.



Mercredi 2 septembre, le Boeing 747 de la Qantas se pose à nouveau à Faaa, après cinq années d'absence de cette Compagnie dans le Territoire.



Le 17 septembre le Service de la Navigation Aérienne a procédé à un exercice SAR avec le concours du N 22 B NOMAD F.ODMX et de la vedette ELIR 90.

L'objet et le thème de l'exercice étaient :

- l'entraînement au pilotage à faible vitesse,
- la recherche radioélectrique (méthode des équisignaux) et recherche à vue,
- l'entraînement au largage de fumigènes et canot de secours,
- l'entraînement à la navigation à l'estime et au repérage visuel d'objets flottants.

Le thème et le programme de l'exercice ont été préparés par M. CUTULLIC Chef ATS/SAR en collaboration avec M. DUVAL, Chef Pilote du NOMAD.

Déroulement de l'Exercice

- à 06H 00 locales, la vedette ELIR 90 appareillait de la darse de MOTU-TAHIRI et faisait route au 210° à 2700 T/MN avec une houle et vent du Sud-Ouest faibles à modérés ;
- à 08H 30 mise en dérive de la vedette et mise en marche de la radiobalise de détresse 121,5 ;
- à 09H 30 survol de la vedette par le NOMAD (coordonnées 1757 S 14945 W) et largage des fumigènes ;
- à 09H 38 largage du canot sur l'axe à 200 feet.

La recherche radioélectrique n'a posé aucun problème particulier, bien que le diagramme de rayonnement de la balise soit en fait très différent du diagramme classique en cône et que sa portée soit notablement plus faible que la portée optique.

Nous avons pu noter la très grande précision du largage dûe à l'excellente visibilité offerte vers l'avant et les côtés qui permet une évaluation précise de la distance avion/cible.

L'exercice prenant fin à 09H 43, néanmoins la Radiobalise de détresse est maintenue en fonctionnement sur la vedette à la dérive pour les besoins de l'Escadrille 125 de l'Aéronavale.

14H 55 la vedette ELIR 90 regagnait la darse de MOTU-TAHIRI.

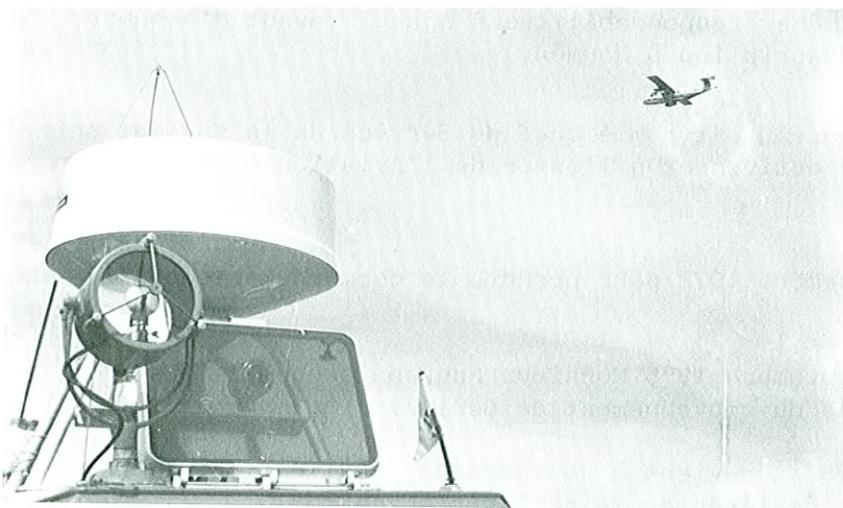
Le NOMAD s'est révélé bien adapté à ce genre d'exercice : aptitude au vol à faible vitesse - rayon d'action assez important - possibilité de largage grâce à la trappe bien agencée.



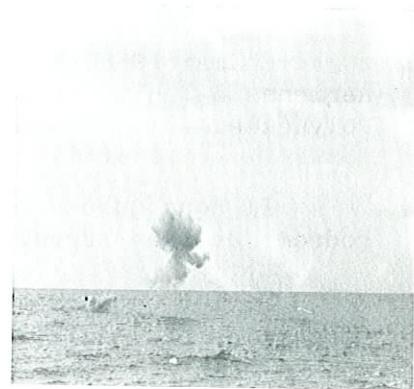
La vedette ELIR 90



Largage du canot



09H30. Le NOMAD a repéré la vedette



Largage des fumigènes



Une belle prise au retour à la base

GEORGES PAUREAU NOUS QUITTE...

Monsieur Paureau Georges, Commandant de l'Aérodrome de Tahiti-Faaa, nous a quitté le 27 septembre 1981 pour une retraite bien méritée, après avoir passé 49 ans au service de l'Etat, dont 44 dans l'administration de l'Aviation Civile.

Le début de cette carrière remonte au 5 juin 1937, à l'hydrobase de Tunis Carthage après avoir servi d'interprète au secrétariat général du gouvernement tunisien.

Puis successivement au Bourget et à Strasbourg avant d'être mobilisé le 1er septembre 1939.

Après un séjour à l'hydrobase d'Antibes du 1er juillet 1940 à août 1942, Monsieur Paureau est détaché comme chef de centre aux Transmissions Coloniales à Bouaké (AOF).

Nous le retrouvons en juillet 1946 à l'Aérodrome de Nice, puis chef de centre STS à Pointe Noire en 1947.

En 1950, il accepte les mêmes responsabilités à Ajaccio avant d'assumer les fonctions de chef de circonscription à Nouméa.

En mai 1958, Monsieur Paureau est nommé chef du Service de la Navigation Aérienne à Tahiti et participe activement à l'essor de l'Aviation Civile en Polynésie.

Il nous quitte le 15 décembre 1972 pour prendre le commandement de l'Aérodrome de Lyon Bron.

Du 1er octobre 1973 à septembre 1975 Monsieur Paureau occupe le poste de Conseiller de l'Aviation Civile du gouvernement de Berlin.

Puis le 4 septembre 1975 il revient à sa terre de prédilection, la Polynésie et prend le commandement de l'Aérodrome de Tahiti-Faaa.

Monsieur Paureau Georges qui était Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille d'Honneur de l'Aéronautique Nicham et Anorar, puis Médaille de l'Aéronautique par décret en date du 26 septembre 1980, était connu pour sa modestie et sa simplicité, son efficacité et sa courtoisie.

Les nombreux amis de l'Aéronautique et du Territoire espèrent le revoir bientôt à Tahiti, où il laisse le souvenir d'un pionnier qui n'a ménagé ni sa peine ni son temps au service des Ailes Françaises.



Yves LORIEUX nous a quitté

Le Corps des OCCA de TAHITI est en deuil.

Yves LORIEUX, Chef de Quart à la Tour de Contrôle, est décédé prématurément le 24 septembre, à la suite d'une douloureuse maladie.

Officier Contrôleur Principal de la Circulation Aérienne Yves LORIEUX était né le 12 janvier 1941 et appartenait au Service de l'Aviation Civile depuis l'année 1961.

Avant son arrivée en Polynésie, en avril 1980, il fit carrière au CRNA NORD où il exerçait les fonctions de Chef d'Equipe.

Unanimement apprécié, Yves LORIEUX laisse le souvenir d'un excellent collègue de travail, à l'égale valeur professionnelle et humaine.

Devant cette cruelle séparation que sa famille veuille bien trouver ici l'expression de la sympathie et de la solidarité de tout le Service de l'Aviation Civile.



/CENTRE DE CONTROLE REGIONAL / (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)
JUILLET	1.700	1.482,40	187	433	1.887	1.915,40
AOUT	1.610	1.381,55	167	389,30	1.777	1.777,25
SEPTEMBRE	1.434	1.324	218	510	1.652	1.834
- TOTAL*						
<u>TRIMESTRIELS</u>	4.744	4.188,35	572	1.332,30	5.316	5.521,05

- Temps moyen de contact : Interinsulaire : 52 minutes
Internationaux : 2H15 minutes

Phase d'urgence

Au cours du 3ème trimestre 1981, le CCR de TAHITI a déclenché
1 phase ALERTE au profit d'un FAIRCHILD 27 sur le trajet TAHITI/ANAA
à la suite d'une perte de contact Radio dûe à la propagation.

TRAFIC DE L'AERODROME

MOIS	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX	
		dont (IFR)		dont (IFR)
Juillet ...	3344	934	4046	276
Août	3533	1001	4259	272
Septembre..	2806	737	4428	271
TOTAUX	<u>9683</u>	<u>2662</u>	<u>12733</u>	<u>819</u>

TOTAL TOUT TRAFIC 22.416

TOTAL TRAFIC IFR 3.481

Parmi les Aéronefs ayant fréquenté l'Aérodrome en trafic commercial, il a été enregistré :

MOIS	AERONEFS ETRANGERS	J E T S	AERONEFS DE 20 t.
Juillet ...	104	157	754
Août	84	139	724
Septembre..	137	184	613
TOTAUX	325	480	2091

MOUVEMENTS DES AERONEFS (TFC non commerciaux)

MOIS	AERO-CLUB de TAHITI	CERCLE AERONAUTIQUE	AERO-CLUB UTA	PRIVES	AUTRES MOUVEMENTS	CENTRE AERO de PERFECT	TOTAL
Juillet ...	652	1162	1114	553	479	86	4046
Août	656	1164	1290	522	537	90	4259
Septembre..	748	1352	1166	411	603	148	4428
TOTAUX	2056	3678	3570	1486	1619	324	12733

- PARC AERIEN DE POLYNESIE FRANCAISE -

(au 31/10/81)

Exploitation ou Propriétaire	Immatriculation	Constructeur	Vitesse	Type	Type OACI	Autre appellation	Puissance Moteurs (CH)	Hasse Maxi T.	C.D.N.	CE IRB	OBS.	
AIR POLYNESIE	F ODMR	FAIRCHILD	230	FH 227 B	FA 22		2 x 1990	20	TPP 1	H-IFR		
	F ODMP	"	230	FH 227 B	FA 22		2 x 1990	20	TPP 1	H-IFR		
	F OCVY	"	220	F 27 J	FA 27	FRIENDSHIP	2 x 1990	20	TPP 1	H-IFR		
	F OCVZ	"	220	F 27 J	FA 27	"	2 x 1990	20	TPP 1	H-IFR		
	F OCYA	"	220	F 27 J	FA 28	"	2 x 1990	20	TPP 1	H-IFR		
	F ODBY	"	230	F 27 J	FA 27	"	2 x 1990	20	TPP 1	H-IFR		
	F OCLV	DE HAVILLAND	140	DHC 6 200	DH 6	TWIN 200	2 x 560	6	TPP 2	H-IFR		
	F ODBN	"	160	DHC 6 300	DH 6	TWIN 300	2 x 620	6	TPP 2	H-IFR		
	F OCRB	BRITTEN NORMAN	120	BN2A	BN 2	ISLANDER	2 x 260	3	TPP 2	H-IFR		
AIR TAHITI	F OCFJ	DE HAVILLAND	140	DHC 6 200	DH 6	TWIN 200	2 x 560	6	TPP 2	H-IFR		
	F OCCY	PIPER	160	PA 23 250	PA 23	AZTEC	2 x 250	3	TPP 2	H-IFR		
	F OCBZ	PIPER	160	PA 23Z250	PA 23	AZTEC	2 x 250	3	TPP 2	H-IFR		
	F OCIT	PIPER	160	PA 23 250	PA 23	AZTEC	2 x 250	3	TPP 2	H-IFR		
	F OCMN	BRITTEN NORMAN	120	BN2A	BN 2	ISLANDER	2 x 260	3	TPP 3	H-VFR	(2)	
	F OCMO	BRITTEN NORMAN	120	BN2A	BN 2	ISLANDER	2 x 260	3	TPP 3	H-VFR	(2)	
	F OCOY	BRITTEN NORMAN	120	BN2A	BN 2	ISLANDER	2 x 260	3	TPP 2	H-IFR		
	F OCOZ	BRITTEN NORMAN	120	BN2A	BN 2	ISLANDER	2 x 260	3	TPP 2	H-IFR		
	F OCGU	CESSNA	120	C 206	C 206		289	2	T.A.	H-VFR		
	CENTRE AERONAUTIQUE DE PERFECT IONNEMENT	F ODMU	MUDRY CIE	120	CAP 10 B			180	2	PRIVE	V-VFR	
AERO-CLUB DE TAHITI	F OCYK	PIPER		PA 28 140	PA 28	CHEROKEE 140	150	2	PRIVE	V-VFR		
	F ODHT	PIPER		PA 28 160	PA 28	MARRIOR II	160	2	PRIVE	H-IFR	Nuit	
	F ODIV	PIPER		PA 28 112	PA 38	TOMAHAWK	114	2	PRIVE	V-VFR		

Exploitation ou Propriétaire	Immatri- culation	Constructeur	Vitesse	Type	Type OACI	Autre appellation	Puissance Moteurs (CH)	Masse Maxi T.	C.D.N	CE IRB	OBS.
CERCLE AERONAUTIQUE DE TAHITI	F OCPR	PIPER		PA 28 140	PA 28	CHEROKEE 140	140	2	PRIVE	H-VFR	
	F ODFC	CESSNA	90	F 150	C 150	COMMUTER	101	2	PRIVE	V-VFR	
	F OCMV	PIPER	110	PA 32	PA 32	CHEROKEE SIX	260	2	PRIVE	H-VFR	
	F ODHE	CESSNA	130	C 172 RG	C 172	CESSNA CUTLASS	180	2	PRIVE	H-IFR	(2)
	F ODNI	CESSNA	90	F 152			120	2	PRIVE	H-VFR	
AERO-CLUB U.T.A.	F OCAB	PIPER	110/120	PA 28 180	PA 28	CHEROKEE 180	180	2	PRIVE	H-VFR	
	F OCKA	ROBIN		DR 200	DR 22		101	2	PRIVE	V-VFR	
	F BOGG	CESSNA		F 150 G			100	2	PRIVE	V-VFR	
AERO-CLUB S.S.L.V.	F OBOJ	PIPER		PA 18	PA 18	SUPER CUB	150	2	PRIVE	H-VFR	
	F OCWX	CESSNA	110	C 172	C 172	SKYYHAWK	150	2	PRIVE	H-VFR	
LEJEUNE J-F	F AZAG	NORTH AMERICA		F 51 D		MUSTANG	1500	4	LP (1)	V-VFR	
LEJEUNE J-F	F ODNR	MUDRY CIE		CAP 10 B			180	2	PRIVE	V-VFR	
INTERFLY	F OCZC	BEECHCRAFT	160	D 50	BE 50	TWIN BOMANZA	2 x 290	3	LP	H-IFR	
TAHITI PERLES *	F ODBU	BEECHCRAFT	160	D 50	BE 50	TWIN BOMANZA	2 x 290	3	LP	H-IFR	
TAHITI PERLES *	F ODMQ	BEECHCRAFT	200	B 90	BE 90	KING AIR	2 x 550	5	LP (1)	H-IFR	
ENTREPRISE CARLOSAR	F ODGC	CESSNA	200	421 B	C 421	GOLDEN EAGLE	2 x 375	4	TTP2 TA	H-IFR	
ETAT	F OCHS	PIPER	170	PA 31 310	PA 31	MAVAJO	2 x 310	3	PRIVE	H-IFR	
TERRITOIRE	F ODWX	GAF	150	N 22 B	N 22 B	INOMAD	2 x 400	4	LP	H-IFR	
POLYMERIE PERLES **	F OCTQ	PIPER	170	PA 31 310	PA 31	MAVAJO	2 x 310	3	PRIVE	H-IFR	
CHANTELOUP G.	F OCZB	PIPER	155	PA 30	PA 30	TWIN COMANCH	2 x 160	2	PRIVE	H-IFR	
M. LEJEUNE	F ODAO	PIPER	180	PA 31 350	PA 31	CHIEFTA IN	2 x 360	3	PRIVE	H-IFR	
BRES	F OCLJ	PIPER	130	PA 32	PA 32	CHEROKEE SIX	260	2	PRIVE	H-VFR	
PICCOT M.	F OCIA	ROBIN	120	DR 250	DR 25		160	2	PRIVE	H-VFR	
KEREBEL	F OCWJ	CESSNA	120	C 182	C 182	SKYLANE	210	2	PRIVE	H-VFR	
MOULEME	F ODEY	BELL (Hélicopt)	47 G 2	BH 13			220	2	T.A.	V-VFR	
M. LEJEUNE	F ODMW	PIPER	240	PA 31 T	PAYE	CHEYENNE	2 x 680	4	LP (1)	H-IFR	
Mme C. THION	F ODDN	CESSNA	170	C 310	C 310		2 x 260	2	PRIVE	H-IFR	

* TAHITI PERLES (WAN)

** POLYMERIE PERLES (BROUILLET)

(1) AERONEFS SOUS LAISSEZ-PASSER

(2) AVEC DEROGATION

3e trimestre 1981

R E C E P T I O N				E M I S S I O N			
RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL		RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL	
Résultats mensuels		Résultats trimestriels		Résultats mensuels		Résultats trimestriels	
Juillet	24.082	SNA	130	Juillet	6.046	SNA	1.632
Août	24.742	TWR	936	Août	6.454	TWR	1.687
Septembre	25.576	CCR	1.810	Septembre	6.517	CCR	11.094
		CEP	4.574			CEP	2.831
		DAC	118			DAC	603
		SITA	-			SITA	32
		BLU	1.502			BLU	1.955
	74.400		18.033		19.017		19.834
TOTAL RECEPTIONS		92.433		TOTAL EMISSIONS		38.851	
MOYENNE QUOTIDIENNE		=====		MOYENNE QUOTIDIENNE		=====	

ACTIVITES S.S.I.S. AEROPORT DE FAAA

- 3ème trimestre 1981 -

- Feux d'aéronefs	néant
- Feux extérieurs à l'aérodrome	néant
- Alertes aéronefs	9
- Evacuations sanitaires	4
- Surveillance avitaillement avec ou sans passagers	290
- Surveillance décollage et atterrissage	598
- Surveillance mise en route	299
- Interventions diverses	25
- Exercice SAR	3
- Instruction et exercice	65 heures

I - PROTECTION METEO (Période du 01.07.81 au 30.09.81)

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

LONGS COURRIERS	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	TOTAUX
LOS ANGELES	41	37	38	116
AUCKLAND	4	5	4	13
NANDI	0	2	0	2
PAGO-PAGO	13	4	4	21
HONOLULU	5	11	10	26
PAQUES	7	3	5	15
RAROTONGA	14	14	14	42
SYDNEY	0	1	10	11
SANTIAGO	4	2	6	12
NOUMEA	4	5	5	14
POINTE A PITRE	2	2	3	7
<u>- T O T A U X</u>	134	86	89	279

- OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL SUIVANT DESTINATION -

§ VENANT DE OU ALLANT DE	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	TOTAUX
LOS ANGELES	410	3 70	380	1.160
AUCKLAND	16	20	16	52
NANDI	0	8	0	08
PAGO-PAGO	52	16	16	84
HONOLULU	50	110	100	260
PAQUES	70	30	50	150
RAROTONGA	56	56	56	168
SYDNEY	0	4	40	44
SANTIAGO	40	20	60	120
NOUMEA	16	20	20	56
POINTE A PITRE	-	-	-	-
<u>- T O T A U X..</u>	710	654	738	2.102

(	:	:	:	:	TOTAL)
(:	:	:	:)
(	INTER ILES	285	283	281	849)
(:	:	:	:)
(	MARQUISES	12	13	12	37)
(:	:	:	:)
(	AUSTRALES	13	12	12	37)
(:	:	:	:)
(	SITES	65	62	59	186)
(:	:	:	:)
(	TOTEPEGIE	5	5	5	15)
(:	:	:	:)
(	HAO	4	4	4	12)
(:	:	:	:)
(	ATUONA	12	13	12	37)
(:	:	:	:)
(	TOTAL	396	392	385	1173)
(:	:	:	:)

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)

(3ème trimestre 1981)

NOTAMS RECUS - CLASSE I - SERIE A

VENEZUELA	165
PANAMA	173
CANADA	756
JAPON	689
NANDI	146
WESTERN SAMOA	17
EQUATEUR	61
CHILI	52
PEROU	269
AUSTRALIE	417
U.S.A.	962
NEW ZEALAND	502
POINTE-A-PITRE	<u>2</u>
	4.211

NOTAMS EMIS - CLASSE I

SERIE A	10
SERIE C	<u>12</u>
	22
	====

PROTECTION AERONAUTIQUES FOURNIES AUX COMMANDANTS DE BORD : 299

LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

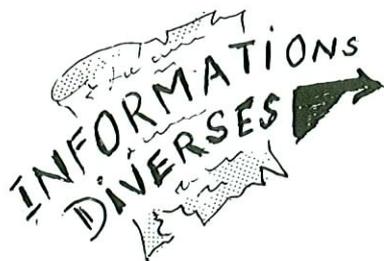
Période du 01.07 au 30.09.81

(	<u>PROFESSIONNEL</u> :)
(	- Pilote de ligne (PL)	8)
(	- Pilote professionnel 1ère classe (PP1)	16)
(	- Pilote professionnel (PP)	17)
(	- Qualification IFR	21)
(	- Mécanicien navigant(MN)	<u>1</u>)
()
(	TOTAL	<u>63</u>)
(=====)
(	<u>NON PROFESSIONNEL</u> :	<u>28</u>)
(=====)
()

EFFECTIFS P.N. BASES EN POLYNESIE FRANCAISE

au 30.09.81

(	<u>PROFESSIONNEL</u> :)
(	- P.P.H.	3)
(	- P.L.	1)
(	- P. P.1	20)
(	+ 1 privé)
(	- P.P.	29)
(	+ 9 privés)
(	- C.S.S.	<u>69</u>)
()
(	TOTAL	<u>122</u>)
(	+ 10 privés	=====)
()
(	<u>CORPS TECHNIQUES</u>	4)
(	<u>PRIVES</u>	216)
()



MOUVEMENTS DE PERSONNELS

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade et Statut	Service
03 JUILLET	RIOU Bernard	TESMAC	SNA/NTAA
04 JUILLET	ROY Michel	OCCA/P	SNA/NTAA
06 JUILLET	PAIN Michel	CTESMAC	SNA/NTAA
17 JUILLET	HELLER Gilles	OCCA/1	SNA/NTAA
31 JUILLET	DUJET Jean	ESA/1	SNA/3
02 AOUT	GIRAUD Jean-Claude	ITPE	SIA
02 AOUT	RODARY Bertrand	ITPE	SIA
03 AOUT	THEBAULT Henri	ITM	MET/CAP
09 AOUT	CORRE Gérard	ITM	MET/CEP
21 AOUT	MOTTARD Daniel	IPEEAC	SNA/TA
22 AOUT	MACE Roger	IPEEAC	SNA/3
12 SEPTEMBRE	DURAND Pierre	VAT IEEAC	SNA/1
19 SEPTEMBRE	DIETRICH Robert	ATTPE	SIA

RECRUTEMENTS

17 AOUT	MI YOU Anna	AC/4 ETAT	SIA
01 SEPTEMBRE	TURI Cyrill	AC/5 ETAT	SNA/NTAA
14 SEPTEMBRE	PATII Gustave	AC/5 ETAT	SNA/RAIATEA
10 OCTOBRE	MARIASSOUCE Edgar	AC/5 ETAT	SIA

PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE ADMINISTRATIF

25 JUILLET	OUDOIN Bernard	IDTPE	SIA
27 JUILLET	HUMLER Jean-Pierre	AC/1 48-1018	SIA
05 SEPTEMBRE	PAQUOT Michel	TAC/CEAPF	SNA/RAIATEA
16 SEPTEMBRE	VACHOT Christian	OCCA/1	SNA/NTAA

.../...

PERSONNEL RENTRANT EN METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade et Statut	Service
03 JUILLET	RAPP Paul	ITM/CA	MET/FAAA
04 JUILLET	CLEMENT Michel	IPEEAC	SNA/TA
05 JUILLET	FALCOU Antoine	ITM	MET/CAP
13 JUILLET	GUIDI François	ESA/2	SNA/3
27 JUILLET	TURLIN Guy	ITPE	SIA
30 JUILLET	GRANDVILLIERS Christian	ATTPE	SIA
01 AOUT	BOURRACHOT Guy	CTESMAC	SNA/NTAA
08 AOUT	PELLEGRIN Bernard	ITPE	SIA
20 AOUT	BRUCKMAN Michel	VAT/TPE	SIA
21 AOUT	LESUR Serge	TM	MET/CEP
21 AOUT	DROUET Raymond	ITM	MET/CEP
30 AOUT	GOYAT Daniel	IPEEAC	SNA/3

PERSONNEL BENEFICIAIRE DE CONGE ADMINISTRATIF

10 JUILLET	MONTAGNON Romuald	AITM/CEAPF	MET/FAAA
01 AOUT	LOBSTEIN Jean	ITM	MET/CEP
03 AOUT	BELTRAN Maurice	TESMAC	SNA/NTAA
19 SEPTEMBRE	CHARRON Rogatien	TM	MET/FAAA

PERSONNEL ADMIS A LA RETRAITE

28 SEPTEMBRE	PAUREAU Georges	IPEEAC	SNA/NTAA
01 OCTOBRE	AVAEPPI Marae	AC/5 ETAT	SIA

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

20 JUILLET	LEQUERRE Louis	AC/2 ETAT	Congé sans sa- laire
31 JUILLET	PINSON Pierre	AITM/CEAPF	Démission
17 SEPTEMBRE	CHUNG Jeannette	AC/4 ETAT	Congé sans sa- laire
05 SEPTEMBRE	LILIN Jean-Claude	ESA/1	Admis ENAC
31 AOUT	VIVISH Charles	AC/3 ETAT	Cycle IEEAC
			Radiation ca- dres après congé sans sa- laire

MUTATIONS

Date	Nom et Prénom	Corps - Grades et Statut	Venant de	Allant à
03 JUILLET	FERRAND Denis	AC/2 Ter	UA HUKA	NA/2 FAAA
04 JUILLET	KILIAN Conrad	AC/3 ETAT	MET/RANGIROA	MET/FAAA
07 JUILLET	DAUPHIN René	AITM/CEAPF	MET/FAAA	MET/RAPA
07 JUILLET	TSCHEILLER Daniel	AITM/CEAPF	MET/FAAA	MET/RAPA
11 JUILLET	RICHMOND Claude	TM/CEAPF	MET/RAPA	MET/FAAA
11 JUILLET	MOEROA Vairaatoa	AITM/CEAPF	MET/RAPA	MET/FAAA
19 JUILLET	RUPEA Valenta	AC/3	MET/FAAA	MET/TAKAROA
20 JUILLET	RAOULX Gérard	AC/3	MET/TAKAROA	MET/FAAA
15 AOUT	RAIMBAULT Henri	TM/CEAPF	MET/FAAA	MET/BORA-BORA
17 AOUT	PEEATAHIO Claude	TM/CEAPF	MET/BORA-BORA	MET/FAAA
24 AOUT	VILLANT Auguste	AC/4	MET/PUKA-PUKA	MET/FAAA
26 AOUT	TEIPOARII Joël	AITM/CEAPF	MET/FAAA	MET/RAPA
07 SEPTEMBRE	MARESCOT Xavier	TM/CEAPF	MET/FAAA	MET/RANGIROA
12 SEPTEMBRE	RAOULX Guy	TM/CEAPF	MET/RANGIROA	MET/FAAA
08 SEPTEMBRE	LEE Benoit	AC/3 Ter	SNA/RURUTU	SNA/MOOREA
08 SEPTEMBRE	VII Richard	AC/3 Ter	SNA/MOOREA	SNA/RURUTU

/) O N /) U _ / A N G

A la demande du Centre de Transfusion Sanguine de Polynésie Française (Hôpital de Mamao), une opération "don du sang" s'est déroulée le 29 septembre dans les locaux du bloc de Direction de l'Aviation Civile. 42 flacons ont pu être prélevés au cours de cette journée. Le Centre de Transfusion, dans une lettre adressée au Directeur de l'Aviation Civile, remercie très vivement les donateurs bénévoles auxquels sont d'ailleurs attribuées des cartes individuelles de donneur de sang dont la distribution sera faite par le secrétariat du Service Administratif.

(_ A R N E T R O S E

Nous avons été informés de la naissance :

- . de Raimata au foyer de Marcel BULUC, Technicien de la Météorologie du CEAPF à RIKITEA, le 1er juillet 1981.
- . de Paulette au foyer de Théophile MAUI, Agent contractuel au Service de la Météorologie.
- . de Arnaud au foyer de Micheline LAI, Commis Secrétaire du Directeur du Service de l'Aviation Civile, le 21 juillet 1981.
- . de Wendy au foyer de Caryll PAHOA, Agent contractuel au Service Administratif, le 05 septembre 1981.
- . de Christopher au foyer de Christian RICHMOND, Technicien de la Météorologie du CEAPF à FAAA, le 19 septembre 1981.
- . de Thérèse au foyer de Odile GOODING, Agent contractuel à la Division Technique du Service de la Navigation Aérienne, le 21 septembre 1981.
- . de Régis au foyer de Philippe DAVID, Agent contractuel au Service de l'Infrastructure Aéronautique, le 22 septembre 1981.

(_ A R N E T B L A N C

Nous avons appris le mariage de
Olivier REY, Technicien de l'Aviation Civile et de
Liliane TETUANUI, le 15 août 1981 à RAIATEA.

^
^ ^ ^
^

NOUS AVONS LU POUR VOUS... ✓



" LA PETITE HISTOIRE DE LA METEO "

Nous connaissons aujourd'hui la Météorologie comme un service fiable, et la civilisation moderne ne saurait s'en passer, tant il existe de secteurs sur lesquels elle exerce une importance capitale.

Mais sait-on, qu'en dehors de l'apport plus scientifique d'hommes célèbres comme Benjamin Franklin, Georges Washington, Thomas Jefferson, il existe une petite histoire de la Météo, où même des Monarques ont essayé en leur temps de trouver une cause et une application au "bon vouloir du temps".

En France, Louis XVI était passionné de météorologie et les observations effectuées à Versailles portent la mention "effectuées sous les yeux du Roi".

C'est peut-être Louis XIV qui s'intéressa le plus à notre discipline. On lui doit la construction de l'Observatoire de Paris, berceau de la Météorologie française, et les premières observations effectuées à Versailles et à Paris sur ses ordres, dans un but pratique d'ailleurs.

Le problème se posait ainsi : comment, éloigné de toute rivière, alimenter les bassins et les jets d'eau du parc de Versailles ? Et c'est en 1675 qu'un astronome, l'abbé Picard, remarque, à l'occasion de travaux de nivellement, que les mares de Trappes et de Bois d'Arcy sont à un niveau plus élevé que les réservoirs de Versailles. Il fait alors barrer par des levées de terre les deux issues par lesquelles les eaux s'écoulent vers la vallée de la Bièvre. Deux grands étangs se forment. On conduit leurs eaux à Versailles par un aqueduc qui traverse Satory.

C'est pour savoir si les précipitations naturelles seront suffisantes pour remplir ces étangs que Colbert ordonne à l'Académie d'examiner les hauteurs d'eau qui tombent alentour. On trouva qu'avec la surface du bassin récepteur de 3600 ha et 550 mm d'eau reçue par an à Versailles, on disposerait annuellement de près de 20 millions de m³ par an ; les mesures commencèrent ensuite à Paris.

Il est vrai que la météorologie n'était pas étrangère à la naissance même du Roi soleil.

Louis XIII et Anne d'Autriche menaient une existence sans intimité ; le Roi habitait à Versailles et la Reine au Louvre. Après 20 ans de mariage, les souverains n'avaient pas d'enfant. Le 5 décembre 1637, Louis XIII, se rendant de Versailles à Fontainebleau, devait coucher à St-Maur. Pendant une visite à Mlle de Lafayette au couvent de la Visitation à Paris où il passait, un orage violent éclata, accompagné d'une pluie torrentielle persistante. Le Roi ne put continuer son voyage ni retourner à Versailles. A la suggestion d'un capitaine des Gardes, Louis XIII se fit conduire au Louvre pour demander hospitalité à la Reine. Henri Batiffol écrit : "Le Roi soupa avec la Reine et demeura la nuit avec elle" le 5 décembre 1637 au soir. Le 5 septembre 1638 naissait Louis XIV.

Il serait agréable de relater quelques historiettes savoureuses concernant les prévisions météorologiques en des temps plus reculés, mais il s'avère presque toujours impossible de vérifier objectivement et honnêtement les faits. C'est ainsi que nous n'avons rien trouvé de solide et de précis quant à "l'araignée de Pichegru". Il paraît que, lorsque la flotte hollandaise, sur son élément liquide,

bombardait les troupes françaises en 1795, le météorologiste (?) Quatremère d'Isjonval déclara à Pichegru :

"Mes araignées affirment que nous allons subir une vague de froid. La mer va geler et les bateaux seront bloqués par les glaces".

Car les araignées restaient accrochées à leur toile, ce qui est paraît-il risque de froid (!..). Face à l'île de Texel, dans le détroit du Helder, la cavalerie française chargeait sur la glace la flotte hollandaise quelques jours après..

Il y eut aussi l'âne de Louis XI...

Le "météorologue" de Louis XI avait prévu du beau temps lorsque, au cours d'une chevauchée en forêt, Louis XI rencontre un charbonnier nommé Brunot qui lui tint ce langage :

"Hâtez vous car la pluie est proche. Mon âne brait au vent et trottine l'oreille en l'air... vous risquez fort d'être trempé".

Moins d'une heure après éclatait l'orage. Et Louis XI congédia, paraît-il, son météorologue habituel, le remplaçant par le charbonnier et son âne qui furent les devins attirés...

Dans le folklore anecdotique de la météorologie, bien plus sérieuse est l'histoire... du laurier ! Elle semble peu connue.

Si vous ouvrez un dictionnaire, vous apprenez qu'il s'agit d'une plante dicotylédone de la famille des lauracées ayant des propriétés excitantes, que le laurier commun est appelé aussi "Laurier noble" ou laurier d'Apollon et que la couronne de laurier ornait le front des poètes, des généraux vainqueurs, des empereurs, etc... et des bacheliers au moyen âge (baie de laurier : bacca lauri). Mais pourquoi une couronne de laurier sur la tête ?

L'origine remonte à Tibère César, empereur, qui instaura le port du laurier (avec d'ailleurs une calotte et des pavillons de peau de veau marin sur des oreilles), c'est Suetone qui le rapporte, car "il était bien connu, à cette époque, que trois choses ici bas n'étaient jamais touchées par la foudre : le laurier, l'aigle sacré et le veau marin". Il était donc plus aisé de poser sur sa tête quelques feuilles de laurier plutôt qu'un aigle sacré ou un veau marin.

Il paraît toutefois que pour se mieux protéger de la foudre du tonnerre et des éclairs, l'empereur Tibère se retirait en un lieu secret, profond, et de haute maçonnerie, voûté. C'était peut-être plus sûr...



Extrait du "Bulletin d'information de la Météorologie" N° 52
(Juillet 1981).

INFORMATIONS DIVERSES

MANUREVA a testé pour vous...

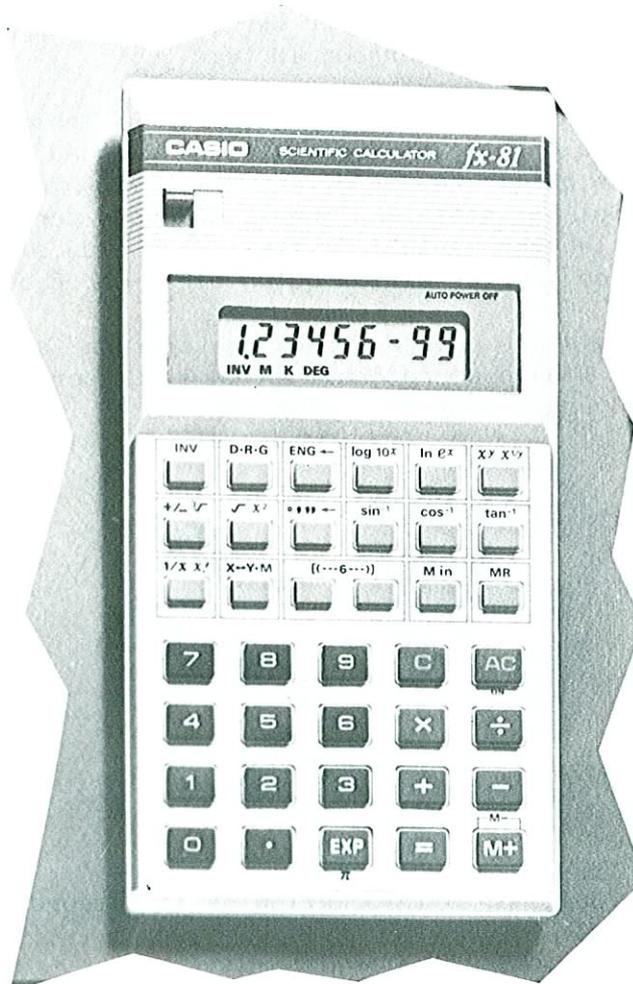
LES CALCULATRICES DE POCHE

Au même titre que la montre, la calculatrice de poche est devenue l'indispensable compagnon de l'homme du vingtième siècle.

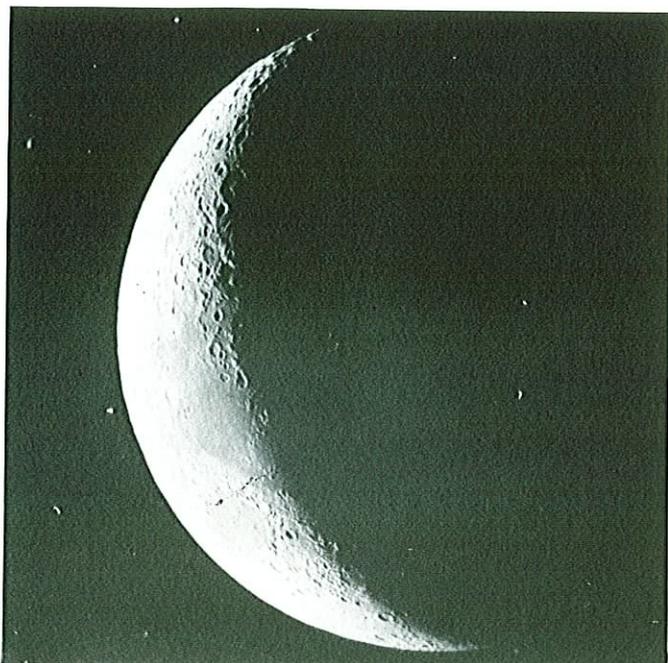
Une profusion de modèles a envahi le marché et depuis le calculateur micro-format au modèle scientifique, l'amateur n'a que l'embaras du choix.

Nous avons testé ce trimestre un modèle CASIO "Scientific Calculator FX - 81" de format pratique, assurant 30 fonctions scientifiques parmi lesquelles : SIN COS TAN SIN.1 COS.1 TAN.1 Log in lox Ex xy x1/y V^{-} $3 V^{-}$ x2 1/x ENG EXP DEG RAD GRA.

Nous avons apprécié la rapidité de réponse de ce véritable cerveau électronique, qui permet de résoudre instantanément des équations les plus ardues.



Quelques belles images de notre satellite la Lune réalisées à Tahiti.



- LA LUNE AU 5e JOUR - 125 ASA 1/60 -

Photographie prise le 02 septembre 1981
boîtier monté sur télescope.



- LA LUNE AU 4e JOUR - 125 ASA 1/1000 -

Photographie prise le 1er septembre 1981
boîtier monté sur télescope.

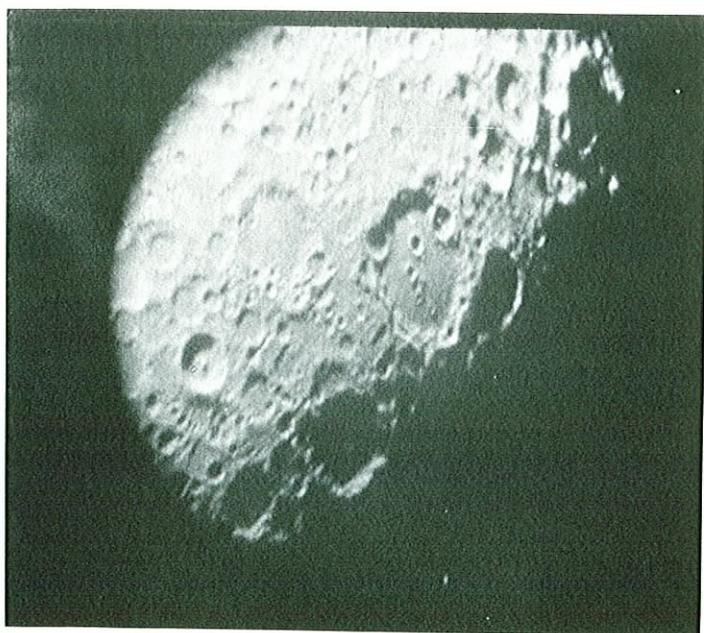
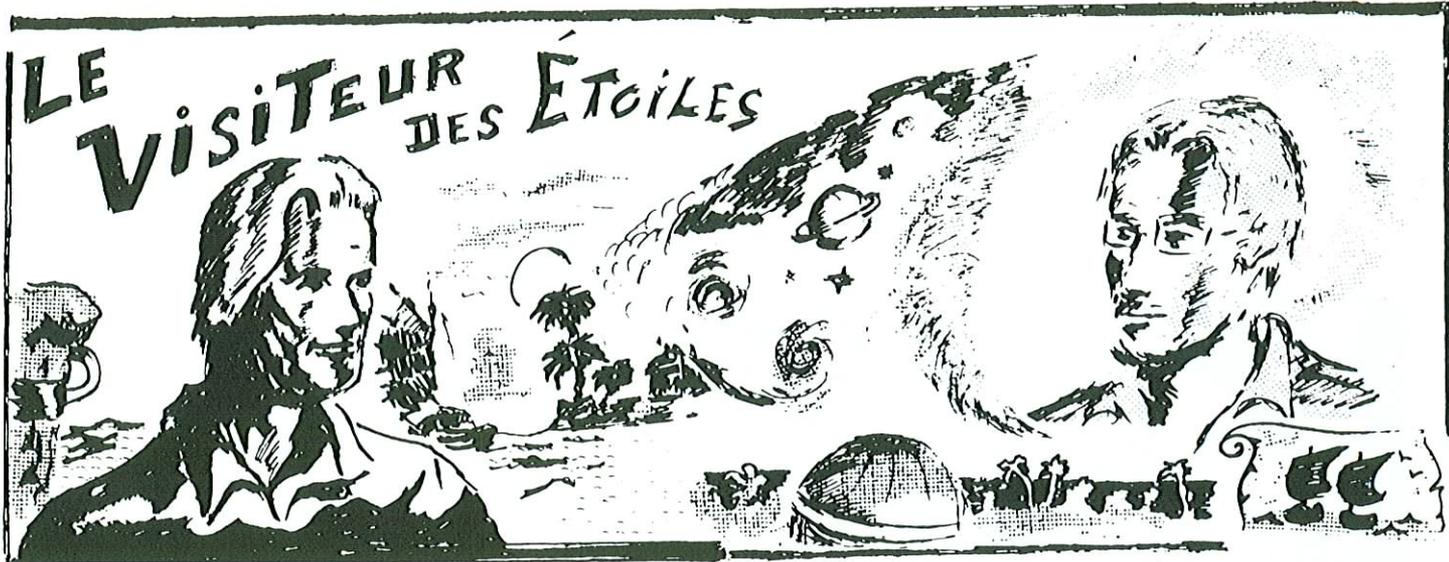


Image permettant les détails du cratère clavius
Photographie prise le 10 juillet 1981.



SYNOPTIQUE : Dans un observatoire isolé de Mélanésie, le Professeur OMEGA reçoit les révélations d'un énigmatique messager. Le jour va poindre lorsque ce dernier doit prendre congé. Le Professeur a soudain la sensation que son visiteur a disparu.

LE SECRET DE L'UNIVERS

Un nuage passa et la pénombre revint. La voix s'éleva à nouveau : "Ne soyez point inquiet, l'Univers dans ses moindres particules est pensé pour mourir et renaître indéfiniment.

Lorsque tout ce qui peut être pensé et créé aura existé au fil des siècles, lorsque tout ce que peut engendrer l'Esprit et la Matière sera consommé, un autre Univers sera révélé.

Mais ce temps est éloigné, car vous êtes à l'avènement de la pensée humaine.

Chaque âme qui s'élève dans la clarté et la créativité ajoute un jalon à l'échelle qui sépare l'esprit de l'homme de la flamme originelle et un moment sera où la somme de sa connaissance et de son intelligence rejoindra le foyer rayonnant pour lequel l'humanité a été pensée.

Sachez seulement que, façonnée à la dimension d'une étincelle, la perception humaine que vous avez de l'Univers ne vous permet point encore d'en imaginer la nature infinie".

Le Professeur OMEGA perçut que le Créateur vénéré par les hommes, s'identifiait en réalité avec l'accomplissement de la pensée et de la destinée humaine.

Le Professeur sentit un souffle glacial s'emparer de son être. La voix poursuivit : "Vous allez connaître la mort et une vie nouvelle va vous être donnée".

Le Professeur sentit son âme se détacher de son enveloppe terrestre.

Il lui sembla errer dans un état de rémanence, et confronté soudain avec la vérité.

C'était comme le propre miroir de sa pensée.

Puis il rouvrit les yeux....

LE MAITRE DES SORTILEGES

Il faisait jour maintenant.

Le Professeur OMEGA sembla émerger d'un songe.

Puis il se souvint avec lucidité des événements dont il avait été le témoin spirituel cette nuit.

Il se dirigea vers la fenêtre et respira à pleins poumons.

L'image que lui renvoya la croisée le bouleversa.

Il ne reconnut plus les traits de son visage.

Il venait d'hériter d'un corps nouveau, alerte, d'un visage qui reflétait la noblesse et l'énergie.

Un visage qui n'était point le sien, comme si son enveloppe physique avait été modelée par un Maître de l'Harmonie.

Puis une sourde inquiétude l'envahit.

Le Professeur OMEGA n'était plus. Il avait perdu son identité.

Il songea qu'il ne pourrait poursuivre plus longtemps sa mission de scientifique, car il était devenu un étranger parmi ses collègues, un étranger parmi les hommes.

Une semaine s'écoula.

Chaque matin, le Professeur était en proie à la même interrogation. Serait-il à nouveau lui même ?

Et chaque fois, le miroir lui renvoyait l'image de son nouveau personnage.

Un soir enfin il rassembla quelques objets chers, dans un désir nouveau de fuir un passé qui le tenaillait.

Il longea le rivage. S'arrêta un instant ému, jeta un dernier regard vers la coupole de l'observatoire, comme un signe d'adieu.

Puis, résolument, il se dirigea vers le Port.

UN VAPEUR POUR TIMOR

L'"INDONESIA" fendait de son étrave pointue la nappe inquiète de l'Océan.

Sur fond d'Azur, les mouettes accompagnaient de leurs cris plaintifs les crissements des mâts de charge.

Accoudé au bastingage, un homme gardait le regard perdu dans l'écume.

Il lui semblait que chaque jour qui fuyait emportait une parcelle de son passé et de ses souvenirs.

Puis vint un matin où le professeur Omega cessa d'exister.

L'être qui avait pris sa place lui avait ravi aussi sa mémoire.

Tard ce soir là, un ruban de terre déchira l'horizon.

L'"INDONESIA" fit son entrée A TIMOR sentinelle de la mer de SAWU.

LE PROSCRIT

Il se perdit dans la foule. Il erra longtemps, curieux des couleurs et des sons. Il avisa au matin une auberge sur le port. C'était une sorte de cour des miracles permanente.

Perdu parmi les déshérités, il n'avait ici aucun compte à rendre à la Société.

Le jour, il échaffaudait des plans, attendant le couchant pour rejoindre les quais.

C'est là qu'il aimait à venir aux lumières pourpres du crépuscule qui embrasaient la baie.

Une douce musique enveloppait dans la nuit le décor de l'Orient.

Il repartait, lorsque les derniers feux se reflétaient comme des étoiles au milieu des jonques.

Et les enfants se retournaient derrière la haute silhouette qui laissait dans le vent du soir une trainée de mystère et d'évasion.

PROCHAIN CHAPITRE :

"LE COUPERET DE LA JUSTICE"