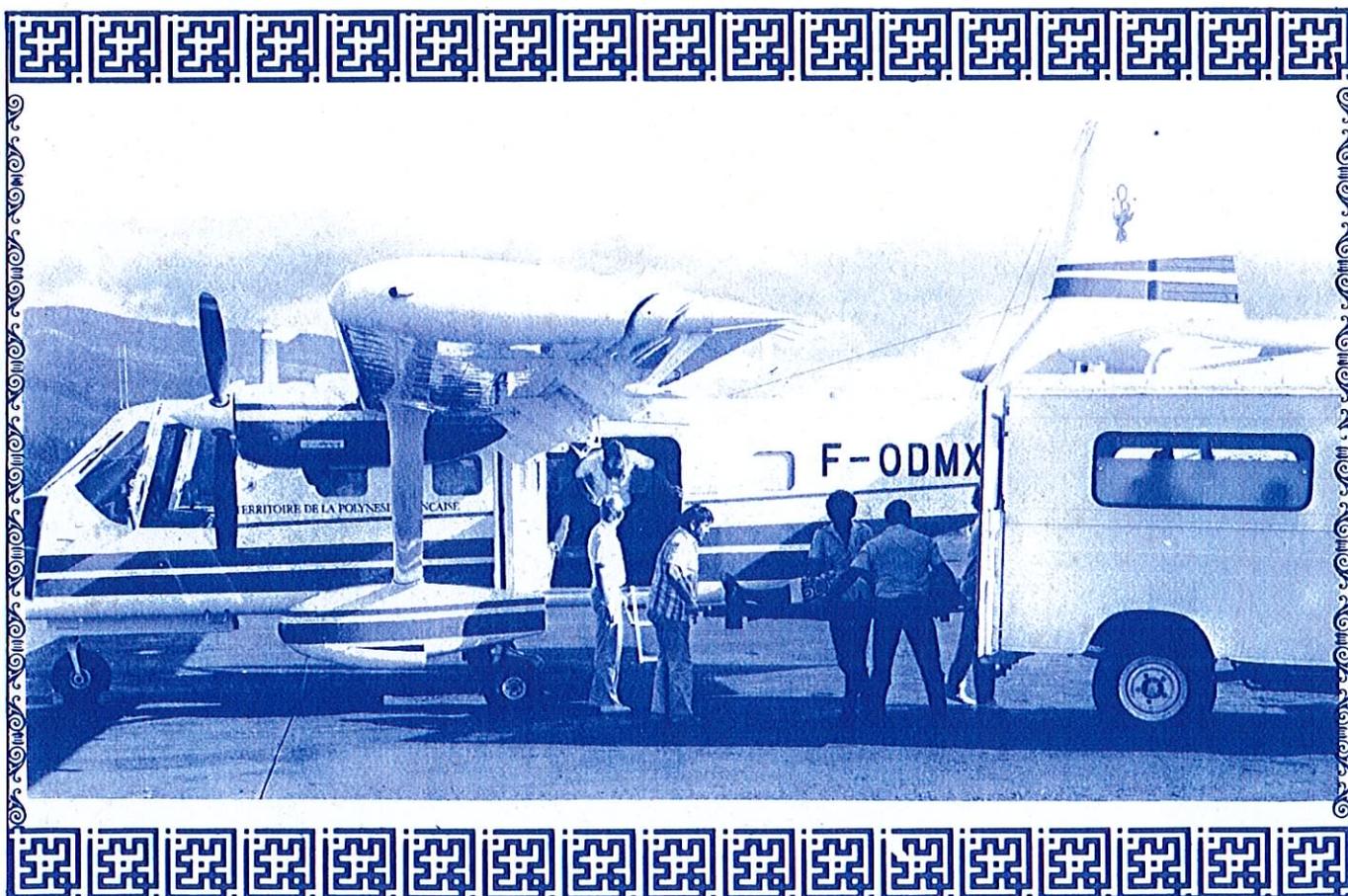


G. YEUNG

MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



MANUREVA

SOMMAIRE

- 1 - EDITORIAL
- 2 - LE DOSSIER DU TRIMESTRE
- 3 - CHRONIQUE AERONAUTIQUE
- 4 - TRANSPORT AERIEN
 - Trafic international
 - Trafic intérieur
- 5 - ACTIVITES DES SERVICES
 - Service administratif
 - 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
 - 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
 - La page littéraire



EDITORIAL

Le Territoire, en décidant d'accélérer le programme de construction de pistes dans les archipels, ne mesurait sans doute pas toutes les conséquences auxquelles il s'exposait.

Or, qui dit infrastructure aéronautique, dit exécution des évacuations sanitaires par voie aérienne et mise en place d'une desserte aérienne régulière minimum avec les conséquences financières qu'elles supposent.

Le dossier de ce trimestre de M A N U R E V A est consacré plus spécialement aux EVASAN par voie aérienne dont l'organisation en Polynésie Française incombe, pour des raisons historiques, au Service de l'Aviation Civile.

Des centaines d'heures de vol sont consacrées annuellement à ces opérations de sauvetage de la vie humaine, en contribuant à sécuriser les populations des îles : c'est le prix qu'il faut payer pour la santé de ces populations.

Guérir, c'est bien, mais prévenir c'est mieux : c'est la raison des missions médicales pluri-disciplinaires que le Service de Santé organise régulièrement. Le recours au NOMAD, avion médical du Territoire, en augmentant la cadence de ces missions permettra dorénavant une surveillance sanitaire mieux suivie des habitants des îles.

Mais, il conviendra également d'accroître les efforts pour que se développe l'éducation pour la santé. C'est une nécessité d'autant plus impérieuse qu'il s'agira d'éloignés et des moyens très importants devraient être consacrés par le Territoire à sa diffusion.

o

o o

C'est toujours avec beaucoup de regret et de tristesse qu'on voit partir (même provisoirement ?) une compagnie aérienne : AIR TUNGARU a suspendu ses vols depuis le 1er Janvier 1982. Elle n'aura exploité que durant sept mois la ligne HONOLULU/CHRISTMAS/PAPEETE.

Mais au fond, faut-il s'en étonner ? Pour qui analyse les caractéristiques de la ligne et suit le remplissage des vols, la décision de la compagnie nationale du KIRIBATI, n'est pas surprenante.

Le volume normal d'échanges entre les îles HAWAII et la Polynésie n'est pas tel en effet qu'on puisse exploiter rentablement une liaison aérienne entre HONOLULU et PAPEETE avec deux fréquences hebdomadaires de B 707 (SPIA) et B 727 (Air TUNGARU). Seule la recherche en temps voulu d'une clientèle nouvelle (touristes japonais notamment) aurait pu permettre de générer un trafic en rapport avec la capacité de transport offerte, à condition que par ailleurs, les deux compagnies aériennes s'entendent pour répartir judicieusement leurs vols dans la semaine (possibilité d'organiser des séjours de 4 nuits, une semaine et 10 nuits) et coopèrent pour lancer des actions promotionnelles conjointes sur les marchés à développer. Aucune de ces conditions n'ayant été remplie, il faut se résoudre à subir les dures lois de l'économie...

°
° °

M A N U R E V A vient de fêter ses cinq années d'existence. Nous espérons que ses lecteurs ont apprécié la nouvelle présentation que nous lui avons donnée. Nous rappelons à cette occasion qu'ils peuvent écrire à la rédaction de M A N U R E V A (B.P. 6404 AEROPORT-FAAA) pour lui faire parvenir leurs observations, critiques ou suggestions pour qu'ensemble et dans la mesure des moyens (forcément limités) dont elle dispose, nous arrivions à faire remplir au mieux à M A N U R E V A la mission d'information et de liaisons qui lui a été confiée.

le dossier du trimestre



EVACUATION EFFECTUEE PAR LE NOMAD

LES EVACUATIONS SANITAIRES PAR VOIE AERIENNE

*
* * *
*

Samedi matin, 6 heures. Le téléphone réveille le commandant de permanence de l'aviation civile.

- "Ici le médecin-Chef des Tuamotu-Gambier. C'est pour une EVASAN sur Reao. C'est très urgent ; il y a un médecin accompagnateur à prendre au départ."

- D'accord, je vous rappelle.

06H15

- Allo, le dispensaire des Tuamotu-Gambier ? Ici l'Aviation civile. Décollage pour Reao à 07H00 avec le NOMAD ; rendez-vous au parking Nord de l'aéroport

19H00

Après 10H00 de vol et 02H00 d'escales à Hao et Reao, le NOMAD arrête ses moteurs près de l'ambulance qui conduit aussitôt le blessé sur l'hôpital de Mamao.

*
* * *

Une telle évacuation sanitaire se produit en moyenne une fois tous les deux jours ... Le court récit ci-dessus pourrait faire croire que cette opération relève de la routine et ne pose pas de problème particulier. Et pourtant ...

Mais revenons d'abord à l'historique des évacuations sanitaires par voie aérienne.

I - HISTORIQUE

Nous avons eu l'occasion, dans le n° 16 de MANUREVA, d'évoquer à propos de l'acquisition du NOMAD, la couverture sanitaire du territoire ; celle-ci repose sur des structures fixes (hôpitaux, centres de santé, postes de secours) et des structures mobiles (les tournées médicales désormais assurées par le NOMAD ou par bateau).

Cependant, dans les cas graves, il faut recourir à l'évacuation du malade ou du blessé sur Papeete. L'avion est bien entendu le moyen le plus rapide et cela d'autant plus que, le territoire ayant créé de nombreux aérodromes nouveaux ces



EVACUATION D'UN MALADE A BORA-BORA.

dernières années, la Polynésie dispose maintenant de 39 pistes d'aviation desservant la quasi-totalité des îles habitées si l'on intègre les possibilités de déplacements en bateau entre îles voisines.

Le nombre d'EVASAN par voie aérienne s'est donc accru parallèlement au nombre d'aérodromes (il est d'ailleurs significatif que la première EVASAN sur l'atoll de Nukutavake a eu lieu ... le jour de l'inauguration de l'aérodrome !).

Jusqu'à la fin de l'année 1978, presque toutes les évacuations étaient réalisées par la société Air Tahiti à l'aide d'une flotte de trois Piper Aztec. Depuis et pour diverses raisons, la société s'est peu à peu désengagée.

Les propositions que cette compagnie avait soumises vers cette époque à l'administration n'avaient pas été retenues, en raison de l'incidence financière trop importante qu'elles représentaient (installation de radar météo à bord des Aztec, prix de l'heure de vol majoré significativement, garantie d'un niveau d'activités minimum au titre des EVASAN).

Le résultat fut qu'à partir de janvier 1979, Air Tahiti ne s'était plus estimée liée par aucun contrat ; des recrutements de pilotes par Air Polynésie s'étant réalisés à son détriment, et en l'absence d'une garantie lui permettant de maintenir un effectif confortable de pilotes, Air Tahiti se montrait quelque peu réticente à accepter certains affrètements et notamment les EVASAN qui, en raison de leur caractère inopiné, venait perturber considérablement les programmes de vols commerciaux.

Il en est résulté que :

- l'avion administratif du Haut Commissariat s'est trouvé de plus en plus sollicité, alors que ce n'était ni sa vocation normale, ni celle du pilote instructeur de la DGAC attaché à son exploitation (5 heures de vol réalisées au profit du service de santé en 1977, 63 heures en 1978, 212 heures en 1979, 265 heures en 1980 !)
- le recours à la procédure officielle de réquisition devenait de plus en plus fréquent avec les conséquences qu'il ne manquait pas d'entraîner au niveau des perturbations de nature commerciale (à la société Air Polynésie notamment) et au niveau des coûts (3 affrètements de F 27 pour Tubuai, Nuku-Hiva et Makemo de décembre 1979 et janvier 1980 ont été facturés pour un montant de l'ordre de 2 millions CFP).

Dans ce contexte, il fut demandé à la Direction de l'Aviation civile d'étudier et de proposer une organisation permettant de faire face aux besoins EVASAN sans coût excessif. La nouvelle organisation, acceptée par le Haut Commissaire, confie un rôle central à l'Aviation civile dans la coordination des EVASAN nécessitant la mise en oeuvre de moyens aériens ; elle fonctionne depuis le 14 juin 1980.

II - LES MOYENS DISPONIBLES

Le système mis en place repose sur l'augmentation et l'optimisation de la flotte d'avions utilisables. Des actions ont été menées en ce sens auprès des exploitants :

- Air Polynésie : cinq civières spécialement conçues pour être rapidement adaptées sur F 27 ou FH 227 ont été acquises par le territoire ; elles ont été mises en place dans certaines îles judicieusement réparties :

- * à Faaa, bien entendu
- * à Raiatea, pour les secteur Iles-Sous-le-Vent
- * à Rurutu, pour les Australes
- * à Rangiroa, pour les Tuamotu-Nord
- * à Nuku-Hiva, pour les Marquises.

Un accord avec la société Air Polynésie permet ainsi, lorsqu'une évacuation sanitaire se présente sur une île où un Fokker est attendu, d'embarquer en priorité le malade sur l'une de ces civières ; si aucune civière n'est entreposée sur l'aérodrome concerné, l'avion peut en embarquer une à son départ de Faaa ou à son passage à l'une des escales citées ci-dessus.

Bien qu'immobilisant six sièges (trois pour la civière elle-même, et trois sièges voisins non commercialisables), cette opération évite l'affrètement d'un avion spécial et se révèle donc beaucoup moins coûteuse.

Ainsi, il n'a suffi que de deux utilisations pour "amortir" le coût d'acquisition de la civière en place à Nuku-Hiva.

- Les avions privés : dans le même esprit, des conventions ont été passées avec certains propriétaires de bimoteurs pour l'utilisation en dernier recours de leurs appareils pour les EVASAN ; ces appareils ont été modifiés, quand cela s'est avéré nécessaire, pour pouvoir recevoir rapidement l'une des deux civières qui sont entreposées et disponibles vingt quatre heures sur vingt quatre au service de sécurité incendie de l'aéroport de Faaa.

Cinq avions sont actuellement utilisables :

- le Beech 50 FODBU de Tahiti-Perles
- le Piper Navajo FOCTQ de Polynésie Perles
- l'Aérocommander 500 FODHD d'Air Lagon
- le Cessna 310 FOCDN de Carlosair
- le Cessna 421 FODGC de Carlosair

- L'hélicoptère : Après une étude approfondie, il a semblé que l'hélicoptère privé FODEY basé sur l'aérodrome de Faaa pouvait être utilisé avantageusement dans deux cas :

- a) l'EVASAN est urgente et le blessé (ou le malade) se trouve en un lieu tel que son acheminement vers les hôpitaux de Papeete suppose plusieurs transferts (cas notamment d'un accident de plongée sous-marine survenant à Moorea).
- b) l'EVASAN concerne un blessé qui se trouve en un endroit très difficile d'accès (accident de montagne par exemple), à condition, bien sûr, qu'on puisse trouver à proximité immédiate un espace dégagé pour l'atterrissage de l'hélicoptère (hé-lisurface).

A cet égard, il est intéressant de préciser que la Direction de l'aviation civile a déjà défini deux hélisurfaces dans les enceintes des hôpitaux Mamao et Jean Prince.

Dans cette éventualité, deux civières adaptées avec bulbe plastique associé ont été acquises pour cet hélicoptère.

- Les avions administratifs : Comme nous l'avons vu, le Piper Navajo FOCHS du Haut Commissariat a été pendant longtemps l'un des principaux avions utilisés pour les EVASAN. La mise en service, en avril 1981, de l'avion médical NOMAD a permis de **REN**forcer le potentiel disponible. D'aucuns pourraient penser que dès lors, tous les problèmes seraient résolus et que les moyens énumérés ci-dessus deviendraient superflus.

En fait, il faut savoir que le NOMAD N 22 B (voir Manureva n° 16) doit servir principalement à réaliser les missions médicales pluridisciplinaires de surveillance sanitaire de la population des Tuamotu-Gambier. Bien entendu, chaque fois qu'il est disponible, il est également utilisé pour les EVASAN. Mais il faut compter avec son indisponibilité épisodique (missions médicales dans un secteur géographique éloigné de l'île où se trouve lancée une EVASAN, entretien périodique de l'aéronef ...).

Tous les frais afférents à la mise en place de ces moyens (achats des civières, modifications des appareils...) ont été entièrement pris en charge par le Territoire.

III - L'ORGANISATION D'UNE EVASAN

Fort de tous ces moyens, la Direction de l'aviation civile a mis au point une procédure rationnelle de mise en oeuvre d'un avion dans les meilleurs délais.

Lorsqu'une évacuation sanitaire s'avère nécessaire sur une île, l'autorité responsable de son déclenchement (urgences de Mamao ou dispensaire des Tuamotu-Gambier) a pour consigne, en liaison avec l'infirmier ou médecin local :

- de vérifier si le patient peut être embarqué sur un vol régulier Air Polynésie (malade assis, ou couché sur civière là où il est possible d'en disposer)
- dans la négative, d'appeler le service de la navigation aérienne.

Ce dernier dispose en effet de deux atouts :

- * étant un service opérationnel fonctionnant 24H sur 24H, on peut toujours y joindre un responsable ; en dehors des heures de bureau, on peut toucher le Commandant de permanence, rôle tenu par roulement par huit ingénieurs ou officier contrôleurs du service.
- * Grâce au Centre de Contrôle Régional de Faaa, et en vertu de la réglementation de la circulation aérienne en vigueur en Polynésie, la position de tous les avions civils peut être instantanément connue, ce qui permet éventuellement de dérouter l'avion le plus proche de l'île concernée par l'EVASAN.

Ayant reçu l'appel de l'autorité médicale, le Commandant de permanence procède alors à l'analyse de la situation :

- recherche d'un avion et d'un équipage
- examen des conditions météorologiques régnant sur le parcours et à l'arrivée
- mise en route des radiobalises nécessaires
- examen des possibilités de ravitaillement en carburant sur le trajet
- demande d'autorisation lorsqu'elle est nécessaire (cas de l'ouverture de l'aérodrome militaire de Hao, par exemple)
- évaluation des possibilités de balisage de fortune si l'urgence de l'évacuation

nécessite un atterrissage de nuit sur un aérodrome ne disposant pas de balisage réglementaire, etc...

Cette analyse doit bien entendu être faite dans les délais les plus courts ; le Commandant de permanence dispose pour cela des moyens de communication (sol/sol et air/sol) de l'aviation civile et, en cas de besoins des antennes de FR3.

Pour ce qui est de l'avion à utiliser, les possibilités de transport par avion régulier ayant été explorées par la Direction de la Santé, le Commandant de permanence procède à sa recherche dans l'ordre de priorité suivant :

1.- Le NOMAD : il est bien entendu fait d'abord appel à l'avion médical du Territoire ; celui-ci est en permanence équipé d'une civière et d'appareils de réanimation.

Ses pilotes chargés de sa mise en oeuvre, bien qu'ils ne soient que deux, assurent néanmoins une permanence 24H sur 24H, par roulement ; leur organisation leur permet de décoller dans des délais très courts (moins d'une demi-heure pour les destinations proches, une heure pour les destinations les plus lointaines). Dès son retour de vol, l'appareil est "reconditionné" pour pouvoir repartir immédiatement pour une nouvelle EVASAN.

Notons que le volume important de sa cabine et sa capacité à transporter simultanément plusieurs malades couchés présentent des avantages appréciables.

2.- AIR TAHITI : après avoir décidé d'arrêter toute EVASAN en octobre 1980 à la suite de retards importants apportés aux paiements des heures de vol effectuées. à ce titre, la société a repris, une fois ces retards résorbés, les vols EVASAN à partir du mois d'août 1981, mais dans les conditions limitatives qu'elle appliquait depuis 1979, à savoir : uniquement de jour (sauf sur Moorea), en dehors des week-ends et jours fériés.

3.- Le PIPER NAVAJO du HAUT COMMISSARIAT : le FOCHS est aménagé en permanence en version EVASAN en dehors des missions assurées pour le compte du cabinet du Haut Commissaire ; l'appareil est disponible dans les mêmes conditions et mêmes délais que le NOMAD.

4.- L'un des avions conventionnés, en fonction de leur disponibilité.

Dans la quasi-totalité des cas, l'un des avions ci-dessus aura pu être trouvé et son équipage touché pour un décollage immédiat. Toutefois, dans les cas exceptionnels où aucun avion ou équipage ne serait disponible dans un délai, deux possibilités ultimes compatibles avec l'urgence de l'EVASAN s'offrent :

- le recours à la réquisition d'un avion commercial, procédure administrative compliquée et d'un prix de revient très élevé car elle conduit à la mise en ligne d'un Twin-Otter ou d'un F27 pour un seul malade,
- le recours au Twin-Otter des armées, lorsque celui-ci n'est pas impliqué dans une mission militaire prioritaire.

Depuis un an et demi, cette organisation a fait ses preuves, ainsi que le montre le tableau n° 1, et le nombre de réquisitions imposées à la société Air Polynésie a considérablement diminué.

Cependant, la routine n'existe pas en ce domaine ; chaque EVASAN doit être traitée comme un cas particulier, de nombreux problèmes inopinés pouvant surgir ; le facteur temps est bien entendu le plus important : si on pouvait systématiquement disposer d'un délai d'une demi-journée pour organiser une EVASAN, tout serait beaucoup plus simple !

IV - DIFFICULTES RENCONTREES

Parmi les difficultés rencontrées, on peut relever celles qui reviennent le plus souvent. Malheureusement, les solutions se révèlent trop coûteuses pour qu'elles puissent être envisagées, même à terme :

- l'absence d'une véritable permanence assurée par un médecin
- l'absence de veille radio permanente sur la plupart des îles, d'où des difficultés pour entrer en contact avec les responsables locaux de l'Aviation Civile ou de la Santé publique, pour les informer du déroulement de l'EVASAN. Il s'agit là essentiellement d'un problème financier
- peu d'aérodromes sont accessibles de nuit : en dehors des îles de la société, seuls Rangiroa, Manihi, Hao et, depuis peu, Nuku A Taha disposent d'un balisage lumineux ; en conséquence, toute EVASAN sur un aérodrome un peu lointain et non balisé, doit être mise en oeuvre avant le début d'après-midi, ce qui est une contrainte supplémentaire. Les quelques cas d'atterrissage de nuit sur une piste balisée par des

boîtes de conserve remplies de gazole, ou par des bourres de cocos enflammées doivent être considérés comme exceptionnels et réservés aux cas très urgents, en raison des risques imposés.

- enfin, la recherche d'un avion et d'un équipage pose quelquefois beaucoup de soucis au Commandant de permanence ; la solution idéale passerait sans doute par l'organisation d'une véritable permanence EVASAN avec avion et équipage en alerte sous un faible préavis ; mais ceci nécessiterait de disposer à temps plein de plusieurs avions et plusieurs équipages spécialisés : le coût en serait prohibitif !

V - EVOLUTIONS SOUHAITABLES

1.- Les diagnostics par radio sont difficiles à établir et, dans le doute, les responsables de la Santé préfèrent naturellement envoyer un avion. Il n'est pas étonnant dans ces conditions que quelques EVASAN se révèlent en définitive injustifiées.

Une solution pourrait consister à améliorer la formation des agents locaux de la Santé publique pour obtenir des diagnostics plus précis

2.- L'augmentation du nombre de tournées médicales faites avec le NOMAD devrait, pour sa part, améliorer la prévention des maladies et diminuer le nombre d'évacuations sanitaires.

Déjà, à la suite des deux tournées médicales des Tuamotu de l'Est en juillet 1981, on a pu noter une baisse importante des évacuations au départ des atolls visités. Il faut cependant se méfier des extrapolations hâtives...

*

* *

En conclusion, il faut insister sur le fait qu'il n'entre pas dans la vocation normale de l'administration de l'Aviation civile de s'occuper directement des EVASAN par voie aérienne.

A la demande des Autorités, la Direction de l'Aviation Civile a accepté de s'en charger et a mis sur pied une organisation qui, si elle est loin d'être parfaite, a au moins le mérite d'exister et de répondre, à des coûts acceptables, aux besoins d'EVASAN du Territoire.

A terme, il est certain que les EVASAN seraient assurées, à des coûts plus économiques, par une Société de transport à la demande disposant d'une flotte d'avions suffisante et d'un effectif pilotes lui permettant d'organiser une véritable permanence.



/TABLEAU I/ - Statistiques des EVASAN (1) réalisées du 14 juin 1980 au 31 décembre 1981 (Répartition par type d'appareils ou organisme sollicité)

NOMAD (2)	46	-	17 %
Navajo administratif	103	-	39 %
Air Tahiti	53	-	20 %
Avions conventionnés	49	-	18 %
Air Polynésie (vols réguliers)	9	-	3 %
Air Polynésie (réquisitions)	2	-	1 %
Twin Otter CEP	5	-	2 %
<u>T O T A L</u>	<u>266</u>	-	<u>100 %</u>

(1) EVASAN ayant nécessité l'intervention du Commandant de permanence de l'aéroport de Faaa

(2) Mis en service en avril 1981

/TABLEAU II/ - Répartition par origine géographique

<u>Iles du Vent</u> :		Moorea	27	<u>Tuamotu-Est/Gambier</u>	
		Tetiaroa ...	<u>1</u>	Napuka	7
			28	Puka-Puka	2
				Fangatau	4
<u>I-S-L-V</u>	:	Raiatea ...	42	Hao	1
		Bora-Bora .	13	Tatakoto	6
		Huahine ...	18	Pukarua	3
		Maupiti ...	<u>1</u>	Reao	9
			74	Nukutavake	4
				Marutea Sud	3
<u>Tuamotu Nord-Centre</u> :				Totegegie	<u>11</u>
		Manihi.....	9		50
		Rangiroa ..	6	<u>Australes</u>	
		Mataiva ...	4	Rurutu	8
		Kaukura ...	3	Tubuai	<u>7</u>
		Arutua	8		15
		Apataki ...	7	<u>Marquises</u>	
		Aratika ...	5	Atuona	8
		Tikehau ...	4	Nuku-Hiva	11
		Takapoto ..	8	Ua Pou	1
		Fakarava ..	6	Ua Huka	<u>1</u>
		Anaa	7		21
		Makemo	9		
		Hikueru ...	<u>2</u>		
			78		

- EQUIPEMENT INTERIEUR DU NOMAD.



chronique aeronautique

23 OCTOBRE :

Départ de M. SESBOUE, Chef du SNA, en mission à Paris, jusqu'au 02 Novembre (plan d'équipement DNA) ;

31 OCTOBRE :

Départ de M. PASTUREL, ITM, en sage de climatologie à Paris, jusqu'au 04 Décembre ;

02 NOVEMBRE :

Arrivée de M. CAMARES, Chef du Service Technique des Bases Aériennes, en mission jusqu'au 07 Novembre ;

09 NOVEMBRE :

- Passage, en escale à Tahiti, de M. ABRAHAM Claude, Directeur Général de l'Aviation Civile ;
- Inauguration par M. ABRAHAM du nouveau bâtiment SSIS de l'aéroport de Faaa ;

10 NOVEMBRE :

Départ de M. YEUNG, accompagnant M. ABRAHAM, pour la réunion des Directeurs de l'Aviation Civile du Pacifique-Sud à Nandi ;

11 NOVEMBRE :

Arrivée de M. POLDERMAN (STNA) pour la préparation du chantier du bloc technique de Bora-Bora ;

20 NOVEMBRE :

Arrivée de M. GAUDIN, Chef du STNA/5, en mission jusqu'au 23 Novembre ;

24 NOVEMBRE :

Fin du séjour de l'adjudant JURION, Chef de la Brigade de Gendarmerie de l'aéroport ;

06 DECEMBRE :

Départ de MM. LEMOINE, Chef du RSC de Nouméa, et MATEHAU, Chef de la section SAR de Tahiti, en mission d'information au JRCC de Honolulu ;

07 DECEMBRE :

Prise de fonctions de l'adjudant BEAUGUITTE, nouveau chef de la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens ;

15 DECEMBRE :

Visite de M. MURRAY, Inspecteur de la Federal Aviation Agency de Honolulu ;

19 DECEMBRE :

Arrivée, en mission jusqu'au 26 Décembre, de l'Ingénieur Général de la météorologie, M. AUGUSTIN ;

27 DECEMBRE :

Suspension des vols de la Compagnie AIR TUNGARU qui desservait la ligne Honolulu/Christmas/Tahiti ;

07 JANVIER 1982 :

Mise en service de la nouvelle aérogare de Moorea ;

14 JANVIER :

Inauguration de la nouvelle aérogare de Moorea.



transport aerien

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL

C O M P A G N I E S	VOLS	PAX	dont PAG	TRANSIT DIRECT	S. O	CHR	FRET	POSTE	% VAR. 80
A	117	8 900	226	2 264	19 070	58.5	62 832	3 947	PAX + 16.7
LAN CHILE	116	9 315	437	2 264	18 922	61.2	17 668	2 625	FRE - 5.0
T	233	18 215	663	4 528	37 992	59.9	80 500	6 572	POS + 19.6
A	52	1 473	41	-	4 888	30.1	5 382	802	PAX + 22.4
D	52	1 489	72	-	4 888	30.5	2 397	6	FRE + 35.1
T	104	2 962	113	-	9 776	30.3	7 779	808	POS - 72.5
A	215	26 447	777	12 212	62 581	61.8	1 830 668	19 361	PAX - 13.6
D	215	27 368	1 244	12 212	62 456	63.4	46 303	8 197	FRE - 22.9
T	430	53 815	2 021	24 424	125 037	62.6	1 876 971	27 558	POS - 39.1
A	315	71 372	2 551	6 523	96 438	80.8	2 148 031	401 347	PAX + 7.2
D	315	70 829	2 680	6 523	96 434	80.2	490 734	100 439	FRE + 19.3
T	630	142 201	5 231	13 046	192 872	80.5	2 638 765	501 786	POS
A	51	3 131	45	-	7 671	40.8	9 144	2 119	PAX
D	51	3 694	187	-	7 675	48.1	3 426	609	FRE
T	102	6 825	232	-	15 346	44.5	12 570	2 728	POS
A	40	1 188	3	-	3 044	39.0	2 873	2 752	PAX
D	40	976	45	-	3 036	32.1	1 795	625	FRE
T	80	2 164	48	-	6 080	35.6	4 668	3 377	POS
A	31	940	4	-	2 829	33.2	1 016	-	PAX
D	31	777	48	-	2 877	27.0	1 673	174	FRE
T	62	1 717	52	-	5 706	30.1	2 689	174	POS
A	102	6 209	325	12 226	26 622	69.2	115 817	2 238	PAX
D	102	6 271	800	12 226	26 622	69.5	2 425	2 368	FRE
T	204	12 480	1 125	24 452	53 244	69.4	118 242	4 606	POS
A	923	119 660	3 972	33 225	223 143	68.5	4 175 763	432 566	PAX + 12.9
D	922	120 719	5 513	33 225	222 910	69.1	566 421	115 043	FRE + 0.1
T	1 845	240 379	9 485	66 450	446 053	68.8	4 742 184	547 609	POS + 23.1
<u>TOTAL</u>									

T O T A L T R A F I C	VOLS	PAX	dont PAG	TRANSIT DIRECT	S. O.	CMR	FRET	POSTE	% VAR. 80
REGULIER INTERNATIONAL	A D T	119 660 120 719 240 379	3 972 5 513 9 485	33 225 33 225 66 450	223 143 222 910 446 053	68.5 69.1 68.8	4 175 763 566 421 4 742 184	432 566 115 043 547 609	PAX + 12.9 FRE + 0.1 POS + 23.1
NON REGULIER INTERNATIONAL	A D T	809 712 1 521	- 15 15	75 75 150	1 679 1 679 3 358	52.7 46.9 49.8	41 709 307 42 015	92 22 114	PAX - 68.8 FRE +180.6 POS -
INTERNATIONAL	A D T	120 469 121 431 241 900	3 972 5 528 9 500	33 300 33 300 66 600	224 822 224 589 449 411	68.4 68.9 68.6	4 217 471 566 728 4 784 199	432 658 115 065 547 723	PAX + 11.1 FRE + 0.9 POS + 23.1

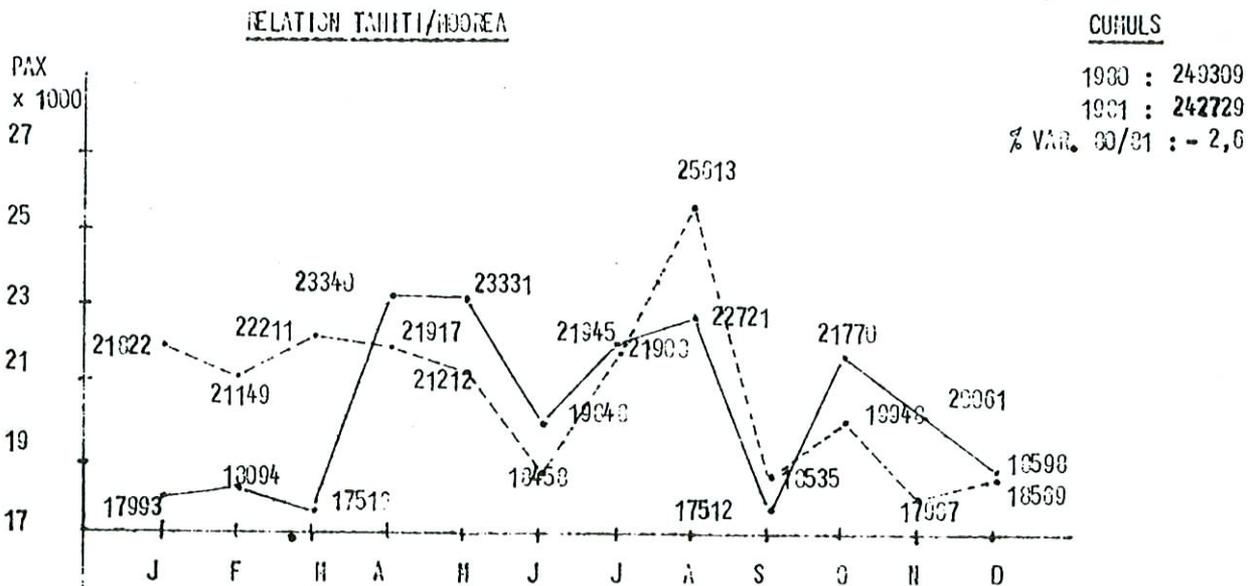
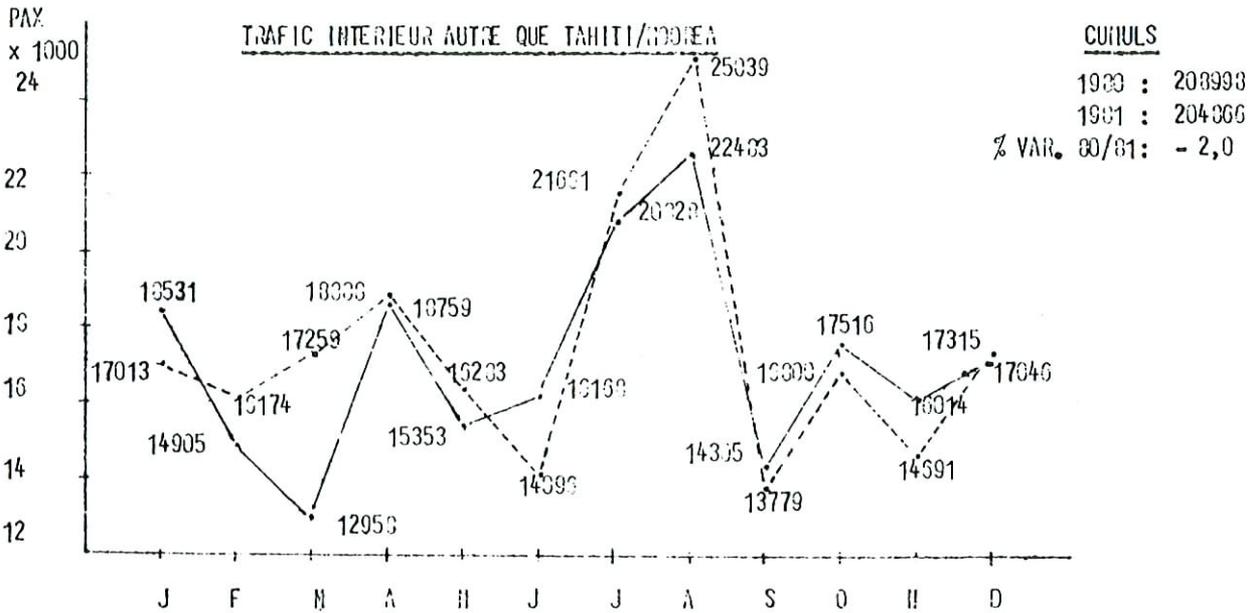
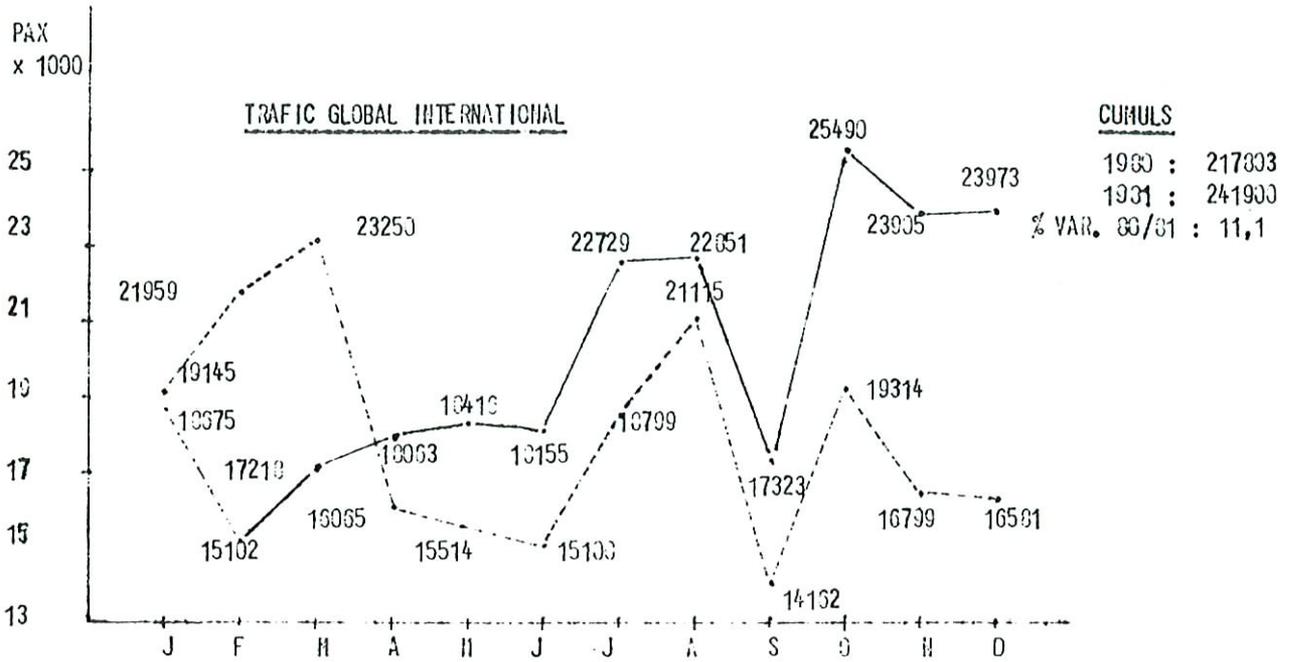
T R A F I C C O M M E R C I A L I N T E R I E U R E T I N T E R N A T I O N A L

T O T A L	A D T	18 496 18 514 37 010	9 436 11 399 20 835	33 300 33 300 66 600	547 149 546 638 1093 787	70.3 67.9 69.1	4 393 638 913 682 5 307 320	451 103 173 931 625 034	PAX + 2.0 FRE - 0.1 POS + 22.7
-----------	-------------	----------------------------	---------------------------	----------------------------	--------------------------------	----------------------	-----------------------------------	-------------------------------	--------------------------------------

AERODROME DE TAHITI - FAAA

TRAFFIC COMMERCIAL GENERAL DE L'ANNEE 1982

TRAFFIC COMMERCIAL INTERIEUR										
COMPAGNIES		VOLS	PAX	dont PAG	% POOL	S.O.	CIR	FRET	POSTE	% VAR. 80
RELATION	A	10127	77311	-	-	106600	72.5	-	-	PAX - 1.2
	D	10124	72022	-	-	106499	67.6	-	-	FRE
	T	20251	149333	-	60.7	213099	70.1	-	-	POS
TAHITI	A	3538	49701	3233	-	66674	72.5	265	-	PAX - 4.9
	D	3552	43615	2789	-	59053	63.2	2533	243	FRE +114.1
	T	7090	93396	6022	39.3	137727	67.6	2790	246	POS - 49.6
MOOREA	A	13665	127092	3233	-	175274	72.5	265	-	PAX - 2.6
	D	13676	115637	2789	-	175552	65.9	2533	246	FRE +114.1
	T	27341	242729	6022	-	350826	69.2	2790	246	POS - 49.6
AUTRES	A	720	4902	-	-	7995	61.3	-	-	PAX + 48.8
	D	724	3709	-	-	7907	46.9	-	-	FRE
	T	1444	8611	-	-	15902	54.2	-	-	POS
RELATIONS	A	3176	99026	2231	-	139052	71.2	175902	18445	PAX - 3.4
	D	3180	97229	3082	-	138590	70.2	344421	58620	FRE - 8.5
	T	6356	196255	5313	-	277646	70.7	520323	77065	POS + 20.5
TOTAL	A	17561	231020	5464	-	322327	71.7	176167	18445	PAX - 2.3
	D	17580	216575	5871	-	322049	67.2	346954	58666	FRE - 8.3
	T	35141	447595	11335	-	644376	69.5	523121	77311	POS + 20.0
<u>TRAFFIC INTERIEUR</u>										



AERODROMES D'ETAT EXTERIEURS

ANNEE 81

AERODROMES	MOUVEMENTS			MOUVEMENTS COMMERCIAUX			
	Commerciaux	Non commerciaux	Total	Passagers	Transit (2 fois)	Frêt en Kg	Poste en Kg
BORA-BORA	4073	688	4761	97 097	2981	110657	8196
RAIATEA	4688	1492	6180	66 608	54282	116875	16 883
RANGIROA	1705	421	2126	22 213	19411	19411	3 998

MOUVEMENTS DES AERONEFS (TFC non commerciaux)

MOIS	AERO-CLUB de TAHITI	CERCLE AERONAUTIQUE	AERO-CLUB UTA	PRIVES	AUTRES MOUVEMENTS	CENTRE AERO de PERFECT	TOTAL
Octobre..	522	1 072	1 838	554	570	194	4 750
Novembre..	514	1 402	2 290	507	431	106	5 250
Décembre..	1 212	1 074	1 542	434	495	100	4 857
TOTAUX	2 248	3 548	5 670	1 495	1 496	400	14 857

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

(4ème trimestre 1981)

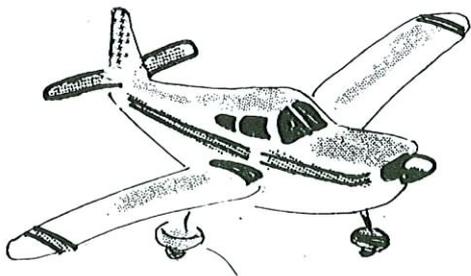
M O I S	AÉRO-CLUB de TAHITI		AÉRO-CLUB U.T.A.		CERCLE AERONAUTIQUE		C . A . P		AÉRO-CLUB RAIATEA			
	Indicatifs	Mts	Hrs	Indicatifs	Mvts	Hrs	Indicatifs	Mvts	Hrs	Indicatifs	Mvts	Hrs
	F.OCYK	54:10,50		F.OCKA	1214		F.ODHE	222:48,05	F.ODMU	194:31,05		F.OCNX
	F.ODHT	164:40,50		F.OCAB	228		F.OCFZ					F.OBOJ
OCTOBRE	F.ODIV	304:36,05		F.BOGG	396		F.OCMV	40:21,25				
							F.OCPR	272:54,45				
							F.ODNI	538:51,55				
T O T A L		522:87,45			1838			1072:176,15			194:31,05	
	F.OCYK	28:05,00		F.OCKA	1378		F.ODHE	110:36,50	F.ODMU	106:18,05		F.OCNX
	F.ODHT	68:27		F.BOGG	410		F.OCFZ	:16,00				F.OBOJ
NOVEMBRE	F.ODIV	418:43,25			502		F.OCMV	16:5,30				
							F.OCPR	428:65,50				
							F.ODNI	84:92,40				
T O T A L		514:75,25			2290			638:216,50			106:18,05	
	F.OCYK	94:12,05			706		F.ODHE	112:36,55			100:18,30	F.OCNX
	F.ODHT	86:07,10			386		F.OCFZ	:25,10				F.OBOJ
DECEMBRE	F.ODIV	1032:67,50			450		F.OCMV	14:12,35				
							F.OCPR	296:43,15				
							F.ODNI	652:61,15				
T O T A L		1212:87,05			1542			1074:178,10			100:18,30	
TOTAL GENERAL . . .		2248:250,15			5670			2784:572,15			400:67,40	74,30

EVACUATIONS SANITAIRES

XX

COMPAGNIES ou PROPRIETAIRES	MOOREA	ILES SOUS LE VENT	TUAMOTU/GAMBIER	MARQUISES	AUTRALES	HEURES EFFECTUEES
AIR TAHITI	4	5	2			26,52
F OCHS	1	2			3	17,06
F ODMX	1	8	10	1		99,14
<u>PRIVES</u>						
F ODBU					1	04,06
F ODHD		2				02,23
F ODMQ			2			07,14
- TOTAL	6	17	14	1	4	156,55

XX



activités des services

 SERVICE ADMINISTRATIF

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

. RENOUVELLEMENT DES INSTITUTIONS DE PARTICIPATION

Le Service a mis sur pied les opérations de renouvellement de la CAP des TAC du CEAPF (6 membres) et du Comité Technique Paritaire (14 membres).

. SUIVI DE LA CAMPAGNE DE NOTATION ET D'AVANCEMENT DES ANFA REGIS PAR LA CONVENTION COLLECTIVE.

. ORGANISATION D'UN STAGE

Ce stage intitulé "Les personnels de l'Aviation Civile et de la Météorologie" s'est déroulé du 12 au 18 novembre, dans la salle de cours du service de la Météorologie. 23 agents (en moyenne) ont participé à ce stage.

Le Service Administratif a, par ailleurs, participé à l'animation du stage portant sur l'organisation et les missions de l'Aviation Civile et de la Météorologie (17 au 23/12).

. PREPARATION DES TRAVAUX DE COMPTABILITE 1982

Afin que le système de traitement informatique de la comptabilité, mis en place en 1981, puisse atteindre son régime de croisière en 1982, de multiples efforts ont été consentis par le Service Administratif (sensibilisation du personnel, modification des programmes, rappel des consignes d'utilisation...).

. ORGANISATION DE CONCOURS

Le Service s'est chargé de l'organisation de concours pour le recrutement d'agents techniques de bureau et de commis.

. ETABLISSEMENT D'UN PLAN DE FORMATION GENERALE ET ADMINISTRATIVE POUR 1982

Ce plan prévoit l'organisation en 1982 des stages suivants : "les institutions de participation", "le budget de l'Aviation Civile", "organisation et mission de l'aviation civile et de la météorologie", "principaux aspects de l'économie du Territoire".

ETUDES DIVERSES

- . Etude portant sur la restructuration du SERVICE ADMINISTRATIF.
- . Examen avec les services du Trésor des opérations de la régie de recettes (redevances aéronautiques perçues sur les aérodromes d'Etat non concédés et les aérodromes territoriaux).
- . Analyse des droits à congé annuel des fonctionnaires expatriés (cas de renonciation au bénéfice du congé administratif).
- . Etude du système de rémunération des fonctionnaires qui se trouvent dans une position autre que la position de service.
- . Elaboration d'un contrat de travail en vue du recrutement d'un 2ème pilote pour le Territoire.
- . Examen de la demande formulée par UTA/Industries tendant à obtenir le versement d'intérêts moratoires (marché d'acquisition de l'avion NOMAD).
- . Analyse du texte portant institution d'un CTP du CEAPF et examen de la première affaire devant lui être soumise (intégration dans la fonction publique d'agents contractuels rémunérés sur le budget du Territoire).
- . Examen de demandes tendant au remboursement partiel de retenues pension civile opérées à tort jusqu'au 31/12/1974.

TRAVAUX DES COMMISSIONS

- . La commission administrative paritaire des techniciens de la Météorologie et celle des Aides-techniciens se sont réunies en séance commune le 30 novembre 1981 pour proposer l'affectation d'un certain nombre d'agents à ATUONA, HEREHERETUE, BORA-BORA, TUBUAI, RIKITEA.
- . Le Comité Technique Paritaire du Service de l'Aviation Civile s'est réuni le 16 décembre 1981 sous la présidence de M. Guy YEUNG.

Principales questions évoquées au cours de cette réunion :

- situation des aides-techniciens de la Météorologie
- situation des effectifs OCCA
- institution de CAP locales
- hygiène et sécurité
- desserte aérienne de la Polynésie
- équipement aéronautique
- réaménagement des anciens locaux SSIS.

ACTIVITES DIVERSES

SERVICE ADMINISTRATIF

Z / ENTILATION DES EFFECTIFS EN FONCTIONS AU 31 DECEMBRE 1981

I. FONCTIONNAIRES et ASSIMILES

C O R P S	S T A T U T			
	Expatriés	Résidents	CEAPF	TOTAL
<u>CORPS DE LA NAVIGATION AERIENNE</u>				
Ingénieur de l'Aviation Civile.....	2	-	-	2
Ingénieur d'Etudes et d'Exploitation.	6 dont 2 VAT	1	-	7
Officier Contrôleur de la Cir. Aér...	9	21	-	30
Electronicien de la Sécurité Aérienne	11	-	-	11
Technicien de l'Aviation Civile.....	1	5	24	30
Pilote contrôleur.....	1	-	-	1
T O T A L	30	27	24	81
<u>CORPS DE LA METEOROLOGIE</u>				
Ingénieur de la Météorologie.....	2	-	-	2
Ingénieur des Travaux de la Météo....	9	4	-	13
Technicien de la Météorologie.....	12 dont 1 VAT	-	33	45
Aide-Technicien de la Météorologie...	-	-	11	11
Agent contractuel (48-1018).....	1	-	-	1
T O T A L	24	4	44	72
<u>CORPS DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ETAT</u>				
Ingénieur Travaux Publics de l'Etat..	6	-	-	6
Assistant Technique des TPE.....	4	-	-	4
Agent contractuel (48-1018).....	3	-	-	3
T O T A L	13	-	-	13
<u>PERSONNELS COMMUNS</u>				
Corps administratif supérieur.....	1	-	-	1
Secrétaire administratif.....	1	-	-	1
Technicien d'encadrement.....	6	-	-	6
Agents et Commis.....	-	5	3	8
Agents techniques de bureau.....	-	4	-	4
T O T A L	8	9	3	20
<u>TOTAL GENERAL..</u>	75	40	71	186

II. AGENTS CONTRACTUELS CONVENTION COLLECTIVE

CATEGORIE	S E R V I C E				TOTAL
	DIR/ADM	INFRA	METEO	N. A.	
Pilote.....	-	-	-	2	2
2ème.....	1	5	-	6	12
3ème.....	1	4	22	17	44
4ème.....	5	9	6	11	31
5ème.....	3	31	15	29	78
T O T A L ...	10	49	43	65 (a)	167

(a) non compris 20 pompiers du SSIS (rémunérés sur Budget SETIL).

III. REPARTITION GEOGRAPHIQUE DU PERSONNEL AU 1ER JANVIER 1982

LIEUX D'ACTIVITES	DIR/ADM	INFRA	METEO	N. A.	TOTAL
FAAA.....	18	60	81	115	274
RAIATEA.....	-	-	-	7	7
BORA-BORA.....	-	-	4	6	10
MOOREA.....	-	-	-	5	5
HUAHINE.....	-	-	-	4	4
UA POU.....	-	-	-	1	1
ATUONA.....	-	1	6	1	8
UA-HUKA.....	-	1	-	-	1
NUKU A TAHA.....	-	1	-	4	5
RAPA.....	-	-	7	-	7
RURUTU.....	-	1	-	2	3
TUBUAI.....	-	-	4	1	5
RANGIROA.....	-	1	2	5	8
TAKAROA.....	-	-	3	-	3
PUKA-PUKA.....	-	-	2	-	2
MANIHI.....	-	-	-	2	2
HEREHERETUE.....	-	-	3	-	3
RIKITEA.....	-	-	4	-	4
ANAA.....	-	-	-	1	1
TOTAL GENERAL	18	65	116	154	353

AERODROMES d'ETAT

1/ Travaux :

- FAAA : bâtiment SSIS, travaux terminés, bâtiment remis au Commandant d'Aérodrome le 30/10/1981.
- BORA-BORA : construction des bâtiments techniques et logements, travaux terminés. Abri gonglement Météo début travaux octobre 1981.
- RAIATEA : travaux de construction d'un premier logement, en cours depuis début octobre 1981.
- FAAA : travaux de réfection de la chaussée sur l'aire de stationnement internationale (400 M2).
- GAMBIER : rénovation de 2 logements Météo à RIKITEA.

2/ Etudes :

- FAAA : Plan de composition générale, en cours.
- " : Passage sous piste, dossier transmis au F.E.D.
- " : Renforcement de l'aire de stationnement internationale autorisation de programme accordée.
- " : Réfection des V.R.D. du MOTU TAHITI. Autorisation de programme accordée.
- " : Etude de la capacité de la piste, adressée au S.T.B.A.
- " : Etude des dégradations de la boucle d'évitement Est au seuil 22, terminée. Projet de réfection de la chaussée et d'assainissement terminé.
- " : Bretelle et raquette intermédiaire, étude d'aménagement en cours.
- " : Etude de la compatibilité de l'aménagement d'un poste pétrolier au Port Autonome de PAPEETE avec les dégagements de la trouée d'envol Est.
- BORA-BORA : Etude nouvelle centrale électrique, terminée.
- " : Parc à instruments météo, marché passé avec Entreprise A. REY.

3/ Acquisitions de terrains :

- FAAA : Extension de la zone industrielle et de la zone aviation générale, problèmes soulevés au niveau de la C.E.A., les indemnités fixées par la commission sont en effet nettement supérieures aux offres ; et également en ce qui concerne les relogements et échanges sollicités. Solutions recherchées en collaboration avec la Mairie de FAAA.
- " : Terrain communal, acquisition à réaliser en Janvier 82.
- RAIATEA : Demande d'acquisition d'une parcelle proche de l'emprise a été transmise.

AERODROMES TERRITORIAUX

1/ Travaux :

- MAKEMO : Travaux d'entretien et de ravalement bâtiments terminés.
- MATAIVA : Mise en place du chantier impossible à réaliser en décembre, beaching et mauvais temps ayant interdit le débarquement des matériels et engins. Nouvelle tentative en Janvier 1982.
- MOOREA : Aérogare (SETIL) travaux terminés inauguration prévue le 14 Janvier 1982.
- HIVA-OA : Mise en place clôture terminée.
- NUKU-HIVA : Drainage latéral de la piste en cours.

2/ Etudes :

- RAPA : Etude d'un aérodrome ADAC étude site et météo en cours.
- TUBUAI : Etude réfection tour de contrôle.
- HIVA-OA : Etude d'un aérodrome F 27, étude site et météo en cours.

3/ Acquisitions de terrains :

- ARUTUA : Procédure en cours.
- APATAKI : Négociations en cours pour acquisition d'une parcelle supplémentaire nécessaire à l'aménagement de l'aire de stationnement.
- UA-POU : Rectification obtenue qui devrait permettre de débloquer l'aménagement de la route d'accès à l'abri passagers.

Activités du concessionnaire

Pour ce numéro de Manuréva, la SETIL nous a fait parvenir le compte rendu suivant :

"Avec l'année qui s'achève vient également le moment des bilans. La SETIL, concessionnaire des Aéroports d'Etat de TAHITI - FAAA, RAIATEA et BORA-BORA et des Aéroports Territoriaux de MOOREA et HUAHINE n'échappe pas aux coutumes ainsi instituées.

1981 a vu d'importants changements sur la plateforme de FAAA. Tout d'abord avec la mise en service de la salle d'embarquement qui permet d'accueillir simultanément les passagers "au départ" de deux gros porteurs.

L'arrivée de nouvelles compagnies aériennes telles que la S.P.I.A., AIR PACIFIC, AIR TUNGARU, le changement de type d'appareils d'U.T.A. et d'A.N.Z. qui ont remplacé les DC 10 par des B 747 et par ce fait, ont augmenté les sièges offerts, le retour enfin de la compagnie QANTAS avec 6 Boeing 747 par semaine obligent le concessionnaire à revoir les structures d'accueil "à l'arrivée". C'est ainsi que le changement du stationnement des avions a nécessité l'acquisition d'un tracteur de repoussage d'un poids de 40 T.

Le projet concernant la construction d'une salle permettant d'accueillir les passagers "à l'arrivée" a été décidée et sera réalisée en 1982. Coût provisionnel 135.000 000 FCP.

L'opération "Extension de la Gare de Frêt" a débuté au cours du 4ème trimestre par la construction d'un nouvel atelier de piste, libérant ainsi l'ancien voué à la démolition et permettant ainsi l'agrandissement de la Gare de Frêt. Ce projet prévoit également la construction d'un quai de déchargement et d'une salle de tri destinée à l'Office des Postes et Télécommunications située au 1er étage.

Le trafic local a également été aménagé afin de donner une meilleure image de marque aux touristes se rendant dans les îles.

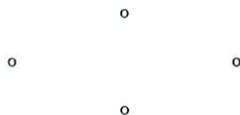
La décision de baser le DC 10 d'U.T.A. à PAPEETE a nécessité des aménagements importants au hangar grande portée (occupé par Air-Polynésie) : coût de l'ordre de 19 millions CP.

Sur le MOTU TAHIRI un hangar d'une superficie de 600 m² sera construit dès le début de l'année 1982. Il sera équipé d'un atelier.

Il est prévu en outre la construction d'un commissariat destiné aux compagnies aériennes et permettant de stocker tous les "lots de bord".

Coût prévisionnel de l'opération = 80 millions CP.

Sur les Aéroports Territoriaux, MOOREA s'est vu doté d'une nouvelle aérogare dont la réalisation a coûté 105 millions de francs CB. elle est entrée en exploitation le 7 Janvier 1982 et inaugurée officiellement le 14 Janvier 1982. Cette nouvelle construction donnera une nouvelle image de marque à cette île très fréquentée par les touristes.



En souhaitant que l'expansion de l'aéroport de FAAA ainsi amorcée continuera sur sa lancée et que les projets du passage routier sous piste et de la construction d'une aérogare pour le trafic local sur le MOTU TAHIRI voient le jour, la SETIL présente tous ses meilleurs voeux aux lecteurs de MANUREVA".

INAUGURATION DE LA NOUVELLE AEROGARE

DE MOOREA TEMAE

oOo

Jeudi 14 janvier 1982, la nouvelle Aérogare de Moorea - Temae a été inaugurée en présence de Monsieur Paul Noirot-Cosson, Haut commissaire et des personnalités du Territoire.

Cette réalisation esthétique et fonctionnelle, bien adaptée au trafic conséquent que connaît l'île soeur de Tahiti, dote la Polynésie d'un nouvel atout pour la promotion touristique.



NOUVELLE AEROGARE - EXTERIEUR ET INTERIEUR



MONSIEUR LE HAUT COMMISSAIRE COUPE EN PRESENCE DE MESSIEURS FRANCIS SANDFORD ET JOHN TEARIKI LE TRADITIONNEL RUBAN TRICOLERE

METEOROLOGIE

RESUME MENSUEL DU TEMPS

- OCTOBRE 1981 :

Mois plutôt sec sur La Société et Nord des Tuamotu - Fortes pluies sur la moitié Sud-Est du Pays.

Le déficit pluviométrique persiste de La Société aux Marquises. Par contre, le reste du Territoire est bien arrosé, en particulier Les Tuamotu du Sud et de l'Est qui enregistrent des records :

- Tureia. 268mm contre 223mm en 1973
- Moruroa 275mm contre 195mm en 1977
- Reao 293mm contre 241mm en 1977 dont 141mm le 6 contre 99mm le 23/10/72
- Tematangi où on a recueilli 311mm d'eau dont 158mm le 5 aurait probablement pulvérisé tous ses records si des statistiques avaient existé.

Sur Tahiti et Moorea, la saison des pluies est en retard. Si des excédents assez importants sont observés de Paea à Vairao (plus de 60 % à Atimaono), partout ailleurs le déficit est général. Il n'a jamais fait aussi sec à Paopao vallée (Moorea) : 25mm de pluie, ancien record : 27mm en 1965.

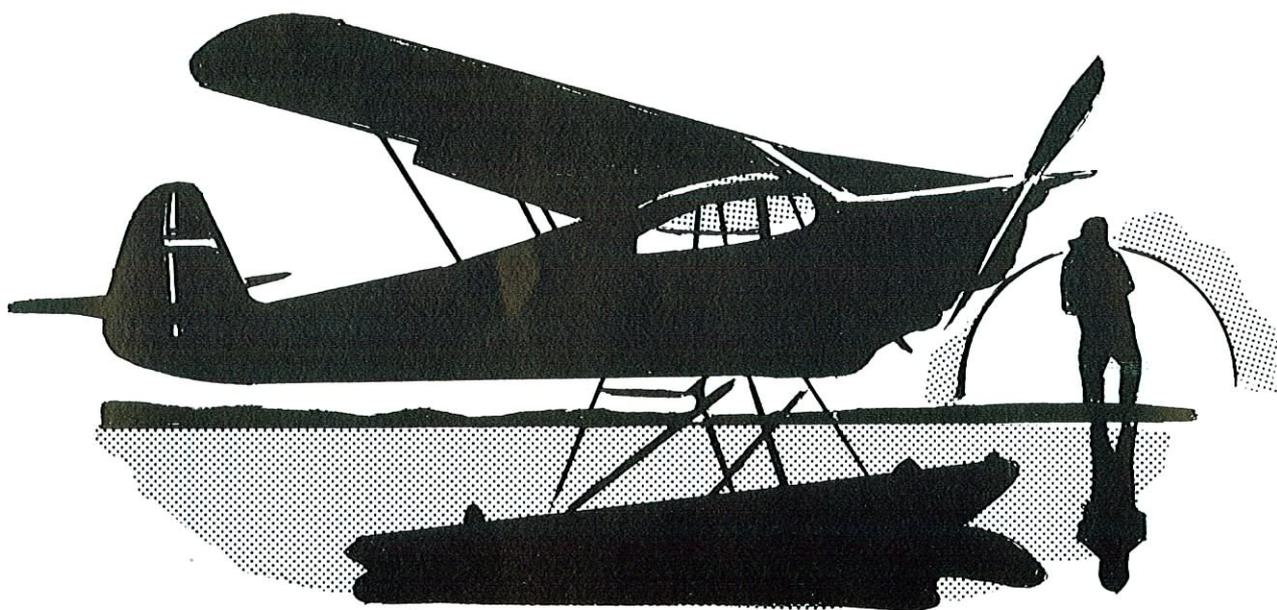
Les températures moyennes sont plus élevées que les normales saisonnières (de 0°5 à 1°) - A Moruroa, on enregistre la plus forte température pour un mois d'octobre : 29° le 11 (ancien record 28° 4 le 31/10/1978).

L'ensoleillement est voisin de la normale ; pourtant à Tahiti on enregistre un léger écart positif ; aux Australes et à Rapa un déficit de 20 à 35 %.

Enfin les pressions présentent partout des écarts négatifs ; peu important de La Société aux Marquises (0,2 à 0,5 mb) : ils atteignent 1mb ailleurs et 2mb à Rapa. Ceci traduit la mobilité et la faiblesse relative des anticyclones subtropicaux et l'irrégularité des alizés.

TED LUGAN

LE VAGABOND DU CIEL



© 1981 PACIFIC C.C.

CHARLES T. LUGAN, UN PILOTE DU QUEBEC AUTOUR DU MONDE

Le récit en images ou Adventure Strip est né aux Etats Unis pendant les années trente.

C'est sans doute le phénomène culturel le plus typiquement américain.

En effet chaque semaine les suppléments illustrés de la presse du Dimanche touchent près de soixante millions de lecteurs et leur influence dépasse aisément l'impact du livre et du cinéma.

On ne s'étonnera pas si leurs auteurs bénéficient auprès des "Syndicats" de presse qui les distribuent d'avantages très particuliers.

Scénarios et dessins sont d'ailleurs minutieusement élaborés et des techniques graphiques spéciales ont élevé cet Art qui concilie l'image et le texte au rang d'Art majeur.

Charles Teddy LUGAN est un convoyeur canadien qui débuta comme pilote d'hélicoptère dans la Police de l'Air.

Il a donc conservé le sens de l'investigation. Ce qui le conduira dans diverses contrées dont la Polynésie, avec une fidèle reconstitution des sites Aéroportuaires et géographiques.

Mais laissons-lui la parole...

TED LUGAN

JE M'APPELLE LUGAN,
TED LUGAN. JE SUIS
PILOTE DANS UNE
COMPAGNIE PRIVEE.

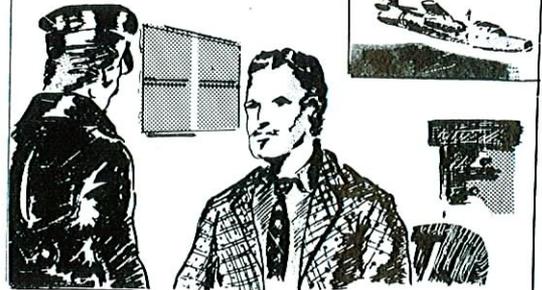


VOICI LE SIEGE DE LA STE AIR TACOMA
OU JE ME RENDS CHAQUE MATIN.



LUGAN VIENT
D'ARRIVER
M. HILLS...

BIEN. CURTIS L'ATTEND
AU HANGAR 3.



VOILA TOUTE L'AFFAIRE LUGAN...
UN CONVOYAGE DE NUIT SUR
ANCHORAGE...
TACHEZ D'ETRE A LA HAUTEUR !

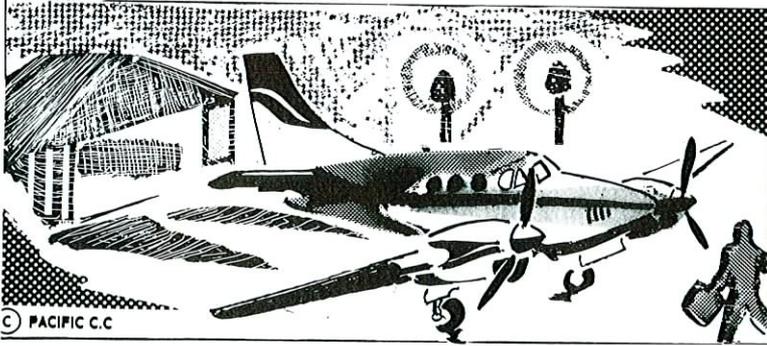
JE N'AI PAS
APPRECIÉ LA
REFLEXION
DE
CURT

ET DEPUIS QUELQUES
JOURS L'INACTIION
ME PESAIT.

AUSSI CE
SOIR LA
J'ETAIS
HEUREUX
DE
QUITTER
SEATTLE

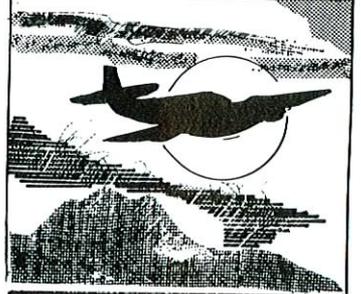


LE BEECHCRAFT M'ATTENDAIT AVEC SES PASSAGERS



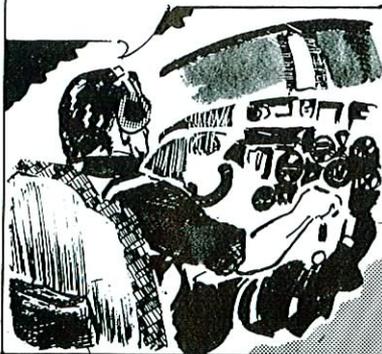
JE N'APERÇUS PAS
MES OCCUPANTS...
JE MIS LES MOTEURS
EN ROUTE...

J'IGNORAIS ALORS CE QUE
LE DESTIN ME RESERVAIT
QUELQUES JOURS PLUS TARD



JE SURVOLAI UNE DERNIERE
FOIS SEATTLE ENDORMIE

PUIS JE PRIS MON CAP VERS LE NORD



C'EST A CE MOMENT
QUE LA PORTE DE LA CABINE
S'OUVRIIT SANS BRUIT...

A SUIVRE



Beechcraft King Air C 90

VITESSE MAX 222 KTS
DISTANCE FRANCHIS 1317 NMS
CHARGE UTILE 1781 KGS
SIEGES 6/10

LE BATTANT S'OUVRIT ET J'ENTREVIS UNE JEUNE FEMME. JE CRUS LIRE DANS SES YEUX COMME UN APPEL MUET AU SECOURS...



J'AI DU RESTER UN MOMENT AHURI

© PACIFIC C. C.

JE NE VOYAIS PAS A CET INSTANT L'AUTOMATIQUE QUI CONTRAIGNAIT DANS L'OMBRE MA VISITEUSE A SE RETIRER.



LA PORTE SE REFERMA LENTEMENT ET JE NE PUS ECHANGER UNE PAROLE AVEC L'INSOLITE PASSAGERE...



Pacific C.C. Publications

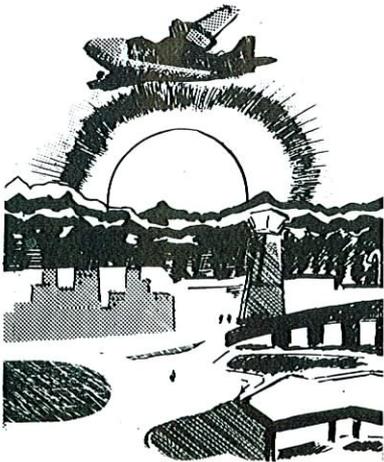
NOUS SURVOLIONS MAINTENANT L'ALASKA ET MON REGARD S'ATTARDA SUR LE PAYSAGE



C'ETAIT LE DEBUT DE L'HIVER ET LES FORETS N'AVAIENT PAS ENCORE PERDU LES COULEURS ROUGEATRES DE L'AUTOMNE.



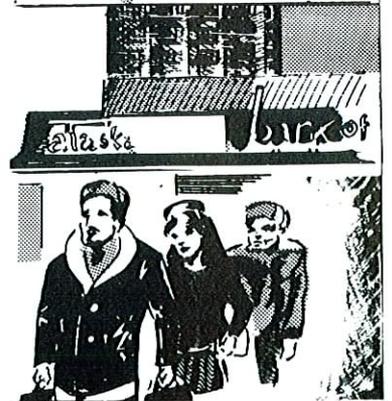
APRES UNE ESCALE TECHNIQUE, NOUS ATTEIGNIMES ANCHORAGE A L'AURORE, JE DEMANDAI LES CONSIGNES D'ATTERRISSAGE.



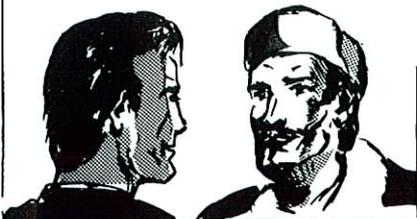
PEU APRES JE PUS CONTEMPLER DE PRES MES PASSAGERS. LA JEUNE FEMME SORTIT LA PREMIERE, ACCOMPAGNEE PAR UN TRAPPEUR ET UN ESQUIMAU.

© BY PACIFIC C. C. 1.3.82

JE LES SUIVIS. ILS S'EQUIPERENT POUR GAGNER LE NORD.



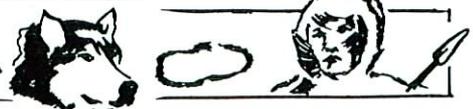
QUEL ETRANGE TRIO, CES DEUX HOMMES AVEC CETTE JEUNE PERSONNE DONT LE REGARD EPLORE ME POURSUIVAIT... L'HOMME PASSA SANS ME VOIR.



ET COMME JE LES REGARDAIS S'ELOIGNER, ENVELOPPES DANS LEUR MYSTERE ET LA BRUME MATINALE, JE SENTIS MONTER EN MOI COMME UN REMORD.



▲ DES PAS PROCHAINEMENT: SUR LA NEIGE ▲



La pluviométrie est normale sauf ponctuellement à TUBUAI (- 61%) à REAO (+ 136%) et à MAUKE (+ 396%).

A TAHITI et MOOREA les pluies sont plutôt excédentaires sur les côtes nord et est et plutôt déficitaires ailleurs.

Les températures, insolation et pressions sont également voisines des moyennes.

Enfin les alizés d'est sont en général assez rapides et en particulier à RAPA.

VALEURS RECORD RELEVÉES :

PLUIE : à REAO 151,9 mm le 11 contre 126 mm le 26.11.80 ;
à PAMATAI (TAHITI) 332 mm contre 312 mm en 1970 ;
à TIAREI Gendarmerie (TAHITI) 110 mm le 19 contre
100 mm le 30.11.74.

TEMPÉRATURES : à PUKA PUKA minimum absolu 20°5 le 11 contre 20°9
le 10.11.80 ;
à TAHITI-FAAA maximum absolu 32°0 contre 31°8 le
22.11.80.

ORAGES : à TAHITI-FAAA 8 jours contre 3 en moyenne.

(o)

(o) (o)

Le mois de Novembre marque bien le début de la saison chaude. La persistance en haute troposphère de circulation fortement méridienne favorise des cyclogénèses secondaires surtout subtropicales et en même temps la formation de puissants anticyclones de surface (cf. nombre de jours de vent fort à RAPA tous de secteur est).

A l'avant des creux d'ouest une forte convergence dans l'alizé donne naissance à de puissants foyers convectifs responsables des précipitations ponctuellement très abondantes, ex. MAUKE, TAKAROA, REAO et MORUROA.

RESUME MENSUEL DU TEMPS

DECEMBRE 1981

Mois sec aux îles du Vent et
Tuamotu, mais assez bien arrosé
ailleurs.

Le déficit pluviométrique, décroissant d'est en ouest, est remarquable sur l'ensemble de l'Archipel des Tuamotu (-84 % à Reao, -46% à Hereheretue. Aux îles du Vent, il est moins accentué ; à l'exception de Faaone (côte est) la pluviométrie est partout déficitaire, surtout sur les côtes nord et ouest de Tahiti.

Les températures moyennes accusent un écart positif généralisé atteignant 0,9°C à Moruroa. Le maximum absolu a été dépassé à Tureia, 31,7°C contre 31,3°C en 1968.

L'archipel des Tuamotu a connu un ensoleillement très important (+ 82h à Reao) à l'inverse des autres archipels ; à Tahiti - Faaa l'écart est de - 45 h soit près de 25 % inférieur à la normale.

En fin le champ de pression moyen est plus élevé que la moyenne (+ 2mb à Moruroa).

o°o

Les perturbations d'altitude ont contrôlé dans une large mesure l'activité météorologique dans un courant d'alizé le plus souvent rapide surtout pendant la première décade.



Station météorologique de TAHITI - FAAA

--:-- Nuages Bas --:--
=====

Nombre de cas où la hauteur de la base des nuages dont la nébulosité est \geq à 4/8 a été comprise entre les limites ci-après, au cours du :
4^{ème} trimestre 1981.

(Observations utilisées : horaires quotidiennes)

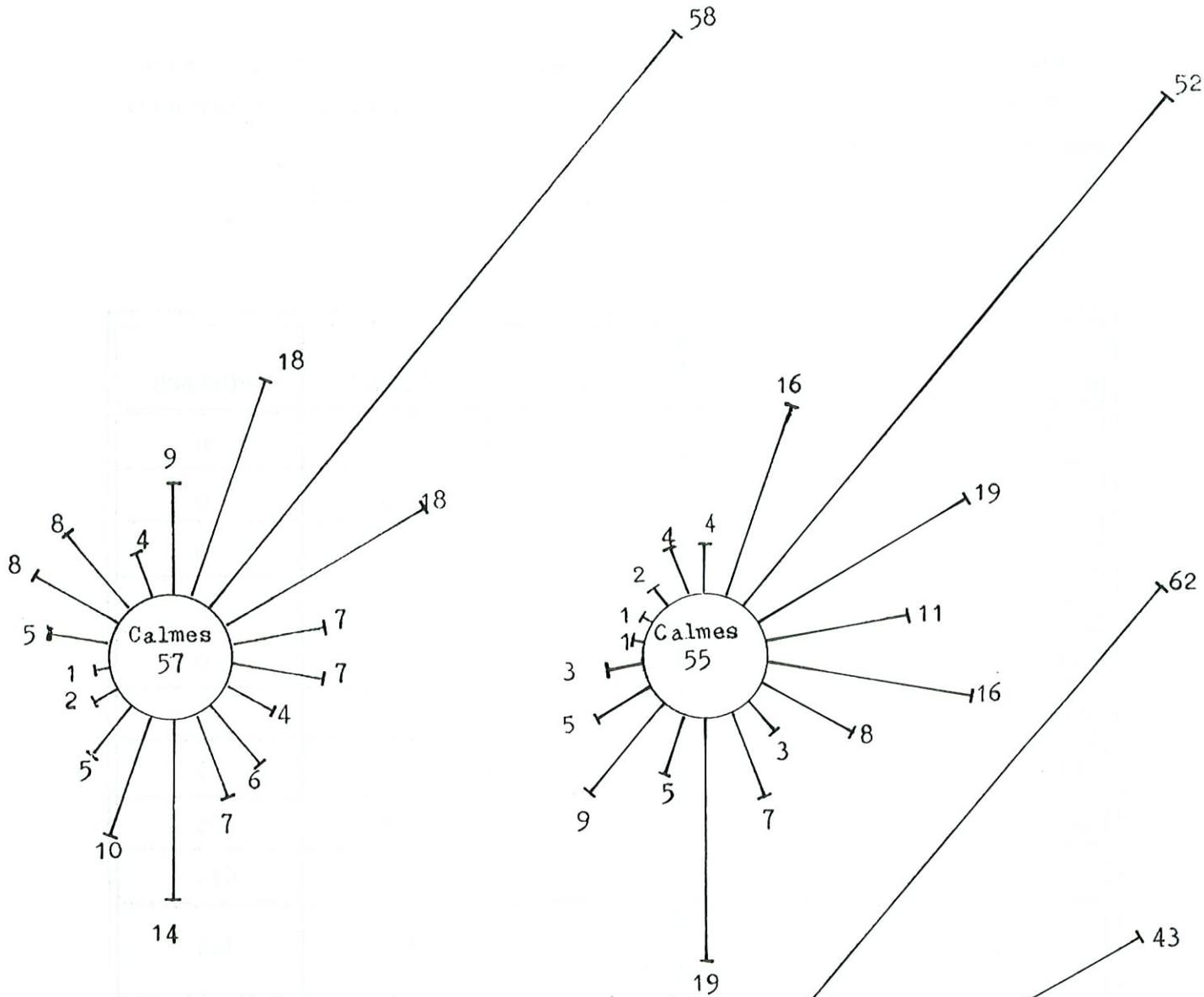
Mois Base des nuages	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
0 à 49 m	0	0	0
50 à 99 m	0	0	0
100 à 149 m	0	0	0
150 à 199 m	0	0	0
200 à 249 m	0	0	0
250 à 299 m	0	0	0
300 à 449 m	5	26	15
450 à 600 m	62	48	55
Obs. hors critères ci-dessus	677	646	674
TOTAL	744	720	744

Répartition des vents au "sol" à la station météorologique de TAHITI-FAAA
 au cours du 4^{ème} trimestre 1981

(Observations utilisées : trihoraires quotidiennes)

Octobre (nombre d'obs. : 248)

Novembre (nombre d'obs. : 240)



Décembre (nombre d'obs. : 248)

4^e TRIMESTRE 1981

DIVISION TECHNIQUE

Peu de pannes sortant du domaine de la routine pour ce trimestre ; l'activité de la Division Technique s'est essentiellement tournée vers la maintenance programmée et les études :

- maintenance annuelle du localizer de l'ILS, maintenance annuelle du VOR/TAF en Octobre ;
- calibration, par l'avion néozélandais, des aides radio : ILS et VOR de Tahiti les 19 et 20 Octobre, VOR de Rangiroa le 21, VOR de Huahine le 22 Octobre ;
- étude du réaménagement de la centrale électrique de Huahine dans le cadre du raccordement de l'aérodrome au secteur, et plus généralement, étude des centrales électriques des aérodromes extérieurs ;
- préparation de chantier d'installations techniques de la nouvelle vigie de Bora-Bora, en liaison avec MM. GAUDIN et POLDERMAN du STNA ; le chantier devrait être lancé au 1^{er} trimestre 1982.

EXPLOITATION

Deux qualifications CCR et une qualification TWR/APP ont été délivrées ce trimestre.

Dans les îles, M. FERRAND Denis, AC/2, a été nommé Chef de l'aérodrome de Nuku-A-Taha et M. CHIU, TAC, a été affecté à Bora-Bora en tant que contrôleur d'aérodrome. Par ailleurs, le service a recruté et formé deux agents conventionnés pour assurer le service AFIS à Napuka et à Maupiti.

Enfin, plusieurs missions d'inspection ont pu avoir lieu ce trimestre :

- inspection des aérodromes marquisiens par M. DUPONT ;
- inspection et recyclage SSIS aux Australes en Octobre (M. PRENAT), et aux Marquises en Décembre (M. PAIN).

Dans le domaine SAR, le trimestre a été assez actif puisque trois exercices ont été organisés dont un avec le NOMAD ; une mission d'information au JRCC de Honolulu (voir ci-après) a conduit aux îles Hawaï M. LEMOINE (RSC Noumea) et M. MATEHAU (RCC Tahiti).

Enfin l'organisation SAR et ses moyens ont fait l'objet d'un réexamen complet dans la perspective notamment du remplacement des P2H par des Falcon Guardian, et à l'occasion de la conférence maritime présidée par M. LE PENSEC, Ministre de la Mer, le 20 Octobre.

TRANSPORTS AERIENS

L'évènement marquant du trimestre a été la mise en service de B 747 par AIR NEW ZEALAND sur la ligne Auckland/Papeete/Los Angeles.

Par ailleurs, la Division des Transports Aériens a préparé les rapports au Conseil de Gouvernement relatifs aux relèvements tarifaires ATAF et IATA.

Dans le domaine du transport intérieur, la Division a procédé à l'étude des nouveaux programmes de vol AIR POLYNESIE pour 1982, ainsi que des propositions de modifications tarifaires.

Une nouvelle société a été agréée pour le transport public de passagers à la demande : l'entreprise CARLOSAIR qui exploite un Cessna 421.

Enfin, l'exploitation des avions administratifs, dévolue au SNA, a nécessité le recrutement d'un second pilote territorial (M. ARBELOT Hiro) ; le NOMAD a par ailleurs reçu un équipement lui permettant de faire de la photographie aérienne, afin d'accroître les missions offertes à cet appareil polyvalent.

00

00 00

00

Monsieur Claude ABRAHAM, Directeur Général de l'Aviation Civile à Tahiti.

Le lundi 09 novembre dans la matinée, Monsieur Claude ABRAHAM, Directeur Général de l'Aviation Civile faisait escale à Tahiti et après les visites protocolaires aux élus du Territoire, procédait en fin d'après-midi conjointement avec Monsieur le Haut-Commissaire, Monsieur NOIROT-COSSON à l'inauguration officielle des nouveaux bâtiments du SSIS (Service Sécurité Incendie et Sauvetage) de l'Aéroport de Tahiti-Faaa.

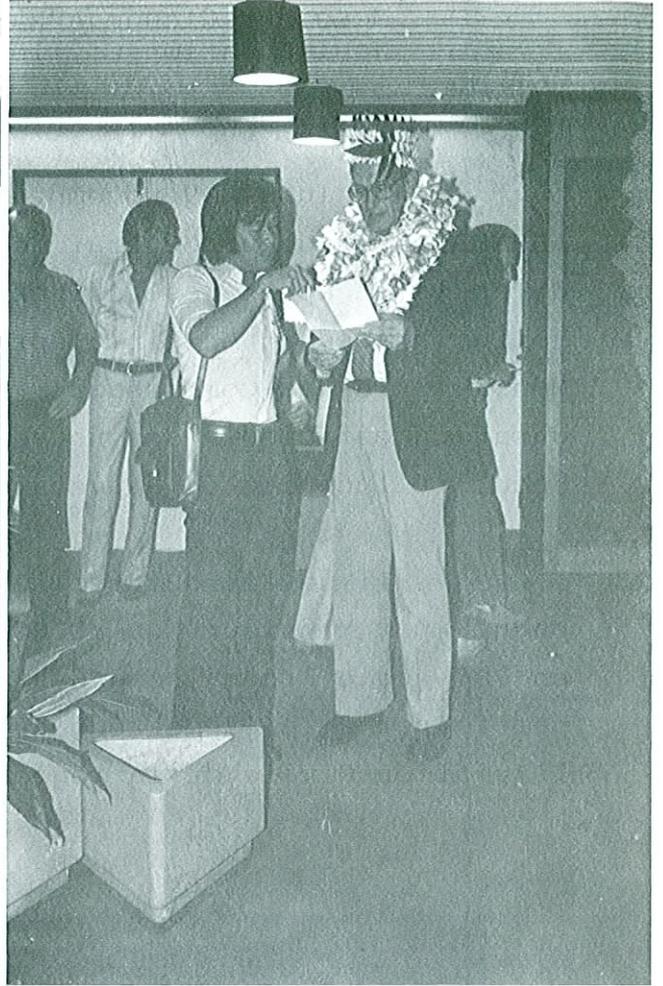
Il devait quitter le Territoire le lendemain accompagné par Monsieur Guy YEUNG, Directeur de l'Aviation Civile en Polynésie Française à destination de Nandi (FIDJI) afin de participer à la 17ème réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile de la région Asie Pacifique.



Une vue d'ensemble des nouveaux bâtiments SSIS adaptés aux besoins modernes d'un aéroport de classe internationale.



Monsieur Claude ABRAHAM à sa descente d'avion à Tahiti-Faaa, est accueilli avec les traditionnelles couronnes de fleurs.



Monsieur Claude ABRAHAM en compagnie de Monsieur Guy YEUNG étudiant le programme de la journée, dans le salon d'honneur.



"Je reviendrai" a promis Monsieur ABRAHAM au personnel de l'Aviation Civile.

INAUGURATION DES NOUVEAUX LOCAUX
DU SERVICE DE SECURITE INCENDIE ET SAUVETAGE

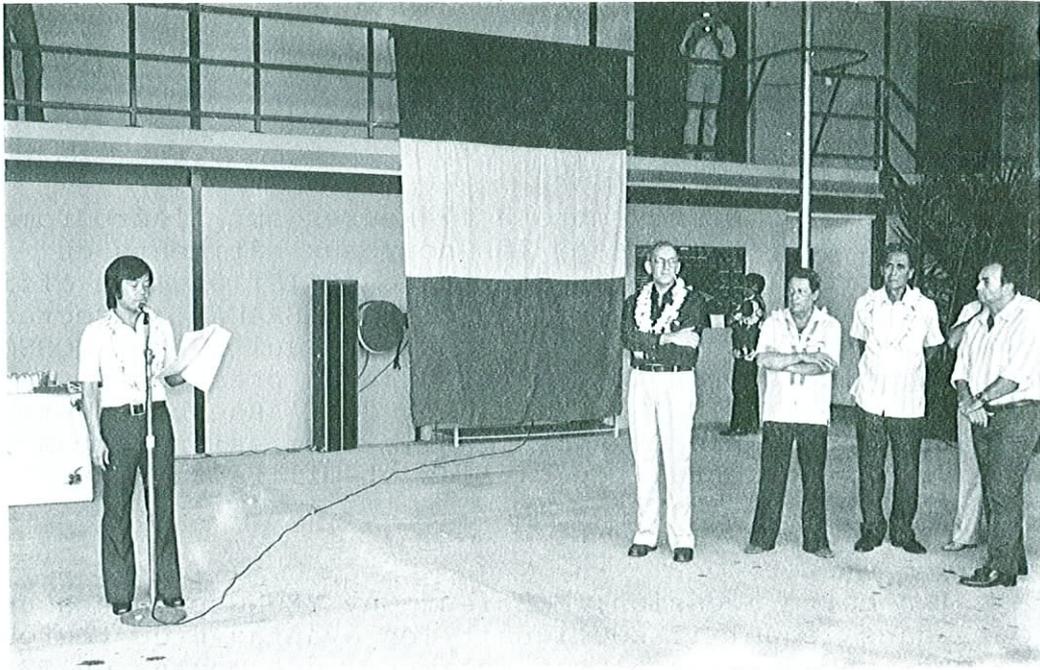
Le lundi 09 novembre à 17 heures sur l'Aérodrome International de Tahiti-Faaa, les nouveaux bâtiments du Service Sécurité Incendie et Sauvetage (SSIS) étaient officiellement inaugurés par Monsieur Claude ABRAHAM, Directeur Général de l'Aviation Civile et Monsieur Paul NOIROT-COSSON, Haut-Commissaire en Polynésie Française en présence de Messieurs Frantz VANIZETTE, Président de l'Assemblée Territoriale, John TEARIKI, Président de la Commission Permanente et de diverses personnalités civiles et militaires du Territoire.

A cette occasion, Monsieur Guy YEUNG prononça un discours dans lequel il soulignait les avantages du regroupement dans un ensemble plus fonctionnel des moyens du SSIS, sa nouvelle implantation ayant été retenue pour permettre un accès direct et rapide des moyens d'intervention tant vers les aires de manoeuvres actuelles que vers les aires futures.

Monsieur Paul NOIROT-COSSON prit ensuite la parole pour souligner la qualité des moyens désormais mis en oeuvre à l'Aéroport de Tahiti-Faaa dont la vocation internationale s'affirme chaque année davantage et insister sur la nécessité de son extension pour faire face aux besoins du trafic.

Des danses folkloriques et un buffet devaient clôturer dans la gaieté cette sympathique manifestation.





Monsieur Guy YEUNG, durant son exposé, met l'accent sur les qualités d'intervention qu'apportent les installations nouvelles du SSIS.

A droite de Monsieur Claude ABRAHAM, on remarque Monsieur Frantz VANIZETTE et Monsieur John TEARIKI.



Monsieur Paul NOIROT-COSSON exprime sa confiance de voir l'Aéroport de Tahiti-Faaa occuper une place de tout premier plan dans le déve-

loppement des liaisons aériennes du Pacifique Sud et insiste sur la nécessité de son extension pour faire face aux besoins du trafic.

MISSION D'INFORMATION S A R

A HONOLULU - ILES HAWAI -

Sur l'invitation du Colonel Joseph HENJUM, Commandant le détachement SAR de l'USAF dans la région du Pacifique, Messieurs Gérard LEMOINE Chef RSC Nouméa à TONTOUTA et Rino MATEHAU Chef de la Section SAR à TAHITI se sont rendus à HONOLULU au début du mois de Décembre pour une visite d'information d'une durée de quatre jours.

Durant ce laps de temps, nos chargés de mission ont pu se familiariser et surtout avoir une vue d'ensemble sur l'organisation du SAR aux Etats Unis, apprécier les moyens utilisés par les RCC, les Coast Guards et surtout la MAC (Military Air Lift Command).

Le JRCC de HONOLULU (Joint Rescue and Coordination Center) associe étroitement des Officiers de la Marine, de l'Air et de l'Armée.

Messieurs LEMOINE et MATEHAU ont pu également, au cours de leur séjour visiter la base des Gardes Côtes de Sandy Island et la Base Aéronavale de Barbers Point.

Ils n'ont pas manqué de se rendre également au Centre de Contrôle Aérien et après avoir rencontré leurs collègues américains de l'ARTCC et de la salle IFR, dont ils se sont plus à louer la cordialité, ils ont regagné respectivement Tahiti et la Nouvelle Calédonie.

Une mission qui fut profitable et bien remplie.

--o_o_o_o_o_o_o--



MATEHAU et LEMOINE - LTC GRIFFITH son adjoint
Colonel HENJUM - Chef de l'US AIR FORCE



- Depuis le 21 janvier, la navigation aérienne compte parmi ses effectifs un contrôleur féminin, Mme Ghislaine MOUGENOT, âgée de 27 ans. Mme MOUGENOT fut successivement affectée à la tour de contrôle de Granville, en 1976 puis au contrôle d'approche de Montpellier de 1977 à 1981.

activités des centres et aérodrômes

/ 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 con- tact (HEURES)	Nombre	Temps de contact (HEURES.)	Nombre	Temps de contact (HEURES)
OCTOBRE	1.646	1.388.50	232	567	11.878	1.955.50
NOVEMBRE	1.351	1.133.55	227	508.50	1.578	1.642.45
DECEMBRE	1.302	1.129	212	458	1.514	1.587
<u>- TOTAUX</u> <u>TRIMESTRIELS</u>	<u>4.299</u>	<u>3.651.45</u>	<u>671</u>	<u>1.533.50</u>	<u>5.970</u>	<u>5.185.35</u>

- Temps moyen de contact : Interinsulaire : 50 minutes
: Internationaux : 2H10 minutes

Phase d'urgence

Au cours du 4ème trimestre 1981, de la compagnie CCR de TAHITI a déclenché 1 phase ALERTE au profit d'un appareil LAN CHILE à la suite d'une perte de contact Radio peu après le décollage.

Il a été enregistré en outre :

1 déroutement du 4 sifs cause météo

1 demi tour cause météo

1 demi tour cause technique.

MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES TELECOMMUNICATIONS (BCI)

4e 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	
OCTOIRE	26.747	SNA	99	OCTOIRE	6.666	SNA	1565
NOVEMBRE	25.901	TWR	1088	NOVEMBRE	6.322	TWR	1685
DECEMBRE	26.797	CCR	2129	DECEMBRE	6.604	CCR	10553
		CEP	4513			CEP	2662
		DAC	111			DAC	574
		SITA	1			SITA	11
		BLU	1399			BLU	1866
		METEO	8841				
	<u>79.445</u>		<u>18181</u>		<u>19.592</u>		<u>18916</u>
TOTAL RECEPTIONS		.....	97626	TOTAL EMISSIONS		.....	38508
MOYENNE QUOTIDIENNE		=====	1062	MOYENNE QUOTIDIENNE		=====	419

TRAFIC DE L'AERODROME

MOIS	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX	
		: dont (IFR)		: dont (IFR)
Octobre.....	3339	: 838	4750	: 301
Novembre.....	3106	: 810	5250	: 238
Décembre.....	2851	: 757	4857	: 264
TOTAUX	9296	: 2405	14857	: 803

TOTAL TOUT TRAFIC 24 153

TOTAL TRAFIC IFR 3 208

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.
Octobre...	144	202	683
Novembre..	153	205	679
Décembre..	160	207	684
TOTAUX	457	614	2046

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

- 4ème trimestre 1981 -

- Feux d'aéronefs	néant
- Feux extérieurs à l'aérodrome	2
- Alertes aéronefs	3
- Evacuations sanitaires	2
- Surveillance,avitaillement avec ou sans passagers	258
- Surveillance décollage et atterrissage	524
- Surveillance mise en route	267
- Interventions diverses	13
- Exercice SAR	2
- Instruction et exercice	60 heures

I - PROTECTION METEO (Période du 01.10.81 au 31.12.81)

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

LONGS COURRIER	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAUX
LOS ANGELES	46	45	45	137
AUCKLAND	6	16	15	37
NANDI	1	0	1	2
PAGO-PAGO	3	5	5	13
HONOLULU	13	10	13	36
PAQUES	6	7	7	20
LIMA	1	0	0	1
RAROTONGA	12	12	11	35
SYDNEY	14	14	14	42
SANTIAGO	3	2	3	8
NOUMEA	5	4	4	13
POINTE A PITRE	3	1	2	6
- TOTAUX..	113	116	120	350

- OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL SUIVANT DESTINATION -

VENANT DE OU ALLANT DE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAUX
LOS ANGELES	460	450	450	1.360
AUCKLAND	24	64	60	148
NANDI	4	0	4	8
PAGO-PAGO	12	20	20	52
HONOLULU	130	100	130	360
PAQUES	60	70	70	200
LIMA	10	0	0	10
RAROTONGA	48	48	41	137
SYDNEY	56	56	56	168
SANTIAGO	30	20	30	80
NOUMEA	20	16	16	52
POINTE A PITRE	-	-	-	-
- T O T A U X..	854	844	877	2.575

LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

Période du 1 - 10 - 31 - 12 - 81

()
(	<u>PROFESSIONNEL :</u>)
(	- Pilote de ligne (PL)	8)
(	- Pilote professionnel 1ère classe (PP1)	12)
(	- Pilote professionnel (PP)	22)
(	- Pilote professionnel hélicoptère (PPH)	2)
(	- Qualification IFR	13)
(	- Mécanicien navigant (MN)	1)
(	- Radio Navigant (PN)	1)
()
(	TOTAL	<u>59</u>)
()
(	<u>NON PROFESSIONNEL :</u>	39)
()

EFFECTIFS P.N BASES EN POLYNESIE FRANCAISE

au 31.12.81

()
(	<u>PROFESSIONNEL :</u>)
(	- P.P.H	2)
(	- P.L.	1 (Privé))
(	- P. P. 1	19 1 Privé)
(	- P.P.	28 +10 Privés)
(	- C.S.S.	69)
()
(		<u>118 + 12 Privés</u>)
()
(	<u>+ 10 privés</u>)
()
(	- <u>CORPS TECHNIQUES</u>	4)
(	- <u>PRIVES</u>	225)
()

- BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)

(3ème trimestre 1981)

NOTAM RECUS - CLASSE I - SERIE A

- Vénézuela	140
- Panama	170
- Canada	720
- Japon	610
- Nandi	100
- Western Samoa.....	32
- Equateur	72
- Chili	91
- Pérou	342
- Australies	418
- U.S.A.	1 245
- New Zealand	452
- Pointe-à-Pitre	1
	<hr/>
	4 393

NOTAM EMIS - CLASSE I

Série A	4
Série C	17
	—
	21
- Protections Aéronautiques Fournies aux CDT de bord :	
	304



INFORMATIONS DIVERSES

/ A / / IE /) ES /) PERSONNELS

MOUVEMENTS DE PERSONNELS

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade et Statut	Service
08 DECEMBRE	TALASKA Philippe	TM	MET/CEP
13 DECEMBRE	BEGARD Philippe	VAT/TM	MET/OBS

RECRUTEMENTS

05 OCTOBRE	TUOHE Gilbert	AC/5 Ter.	SIA/HIVA-OA
02 NOVEMBRE	WALKER Rodrigue	TM/CEAPF	MET/FAAA
02 NOVEMBRE	TROC Frédéric	TM/CEAPF	MET/FAAA
02 NOVEMBRE	SHAN YAN John	TM/CEAPF	MET/FAAA
02 NOVEMBRE	RICHMOND Patrick	AITM/CEAPF	MET/FAAA
02 NOVEMBRE	LORIEUX M. Christine	AC/5 Etat	SNA/NTAA
1ER DECEMBRE	ARBELOT Hiro	Pilote Ter.	SNA/TA

PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE ADMINISTRATIF

10 OCTOBRE	MONTAGNON Romuald	AITM/CEAPF	MET/FAAA
------------	-------------------	------------	----------

PERSONNEL BENEFICIAIRE DE CONGE ADMINISTRATIF

18 DECEMBRE	CHABERT Roland	ITM	MET/CEP
-------------	----------------	-----	---------

PERSONNEL ADMIS A LA RETRAITE

15 OCTOBRE	LONDE Edouard	ESA/P	SNA
20 DECEMBRE	DEMOLLE Pierre	OCCA/P	SNA/TWR

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

Date	Nom et Prénom	Corps Grade Statut	Service	Motif du départ
31 OCTOBRE	TIKOKO Jean	AC/5 Ter.	SNA/ATUONA	Licenciement
08 DECEMBRE	KIMITETE Lucien	AC/3 Ter.	SNA/NUKU A TAHA	Muté au Service de l'Equipement

M U T A T I O N S

Date	Nom et Prénom	Corps Grade Statut	Venant de	Allant à
20 OCTOBRE	VILLANT Auguste	AC/4 Etat	MET/FAAA	MET/PUKA-PUKA
23 NOVEMBRE	LACHARME Jacques	AC/2 Ter.	SNA/2	SNA/NUKU A TAHA
13 DECEMBRE	CHIU J. François	TAC/CEAPF	SNA/NTAA	SNA/BORA-BORA

*****K*****

((A R N E T R O S E

Nous avons été informés de la naissance :

- . de Yannick au foyer de Manuella TCHEN LAM, Technicien de l'Aviation Civile du CEAPF, le 14 septembre 1981.
- . de Tilda au foyer de Arthur TAPUTU, Agent contractuel de 5ème catégorie à l'Aérodrome de RURUTU, le 15 octobre 1981.
- . de Prinscillia au foyer de Léonard YI, Officier Contrôleur de la Circulation Aérienne au CCR de TAHITI, le 1er décembre 1981.
- . de Maimiti au foyer de Kito HITIURA, Agent contractuel de 3ème catégorie au BCT de FAAA, le 06 janvier 1982.
- . de John au foyer de Joël TEIPOARII, Aide Technicien de la Météorologie du CEAPF à RAPA, le 21 décembre 1981.
- . de Chantal au foyer de Jean-Yves TAEAETUA, Agent contractuel de 5ème catégorie au SIA à FAAA, le 23 décembre 1981.

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

Nous avons appris le mariage de
John RERE, Technicien de la Météorologie du CEAPF et de
Carlotta COWAN, le 12 novembre 1981 à FAAA.



FOOTBALL - BONS DEBUTS DE L'AVIATION CIVILE DANS LE
CHAMPIONNAT CORPORATIF

6 victoires et 2 nuls : l'équipe de l'Aviation Civile a incontestablement bien débuté dans le premier championnat corporatif organisé par la Ligue de Football, compétition qui doit mettre aux prises, jusqu'à la veille du MUNDIAL/82, seize formations tahitiennes.

Grâce à ces bons résultats, l'Aviation Civile se trouvait, à l'issue de la 8ème journée, à la 2ème place du classement général, à un point seulement des municipaux de Faaa qui n'ont jusqu'ici concédé qu'un match nul.

UN FOOTBALL D'ATTAQUE

Rappelons que l'ATAC - c'est le nom choisi pour désigner l'équipe de l'aviation civile, ce qui en dit long sur le type de football qu'elle entend pratiquer - a partagé les points avec l'équipe COWAN (2-2) et celle de la Jeune Chambre Economique (3-3) et pris le meilleur sur les formations suivantes : Electricité de Tahiti (2-1), Travaux Publics 1 (5-4), SOCREDO (2-1), Travaux Publics 2 (14-1), Parc Matériel Equipement (3-1), CPS (2-0).

33 buts marqués au cours des huit premières rencontres (contre 13 encaissés). La ligne d'avants est, comme ce total l'indique, particulièrement productive. Si, parfois, les occasions de marquer ne sont pas très nombreuses, en raison de la valeur de l'adversaire, ces occasions sont, en revanche, presque toujours, mises à profit. On l'a constaté tout dernièrement au cours de la rencontre qui opposait l'ATAC au Onze du Parc Matériel de l'Equipement : seulement quatre occasions pour l'ATAC et 3 buts marqués par son avant centre, Patrice FAATAUIRA qui mérite le "coup de chapeau". Et derrière, les choses peuvent aller s'améliorant avec le recrutement récent, en qualité de gardien de Jean-François ANANIA - qui a évolué il y a quelques années en première division.

UN EFFECTIF SATISFAISANT

La section football de l'Association des Personnels de l'aviation civile et de la météorologie qui préside aux destinées de l'ATAC, ne compte pas moins de trente licenciés, ce qui doit permettre de pallier sans problème l'indisponibilité passagère de certains joueurs (blessures, congés, missions...). A noter que ce réservoir est alimenté par chacun des services de la DSAC (SNA, MET, ADM, SIA) : la représentativité de l'ATAC ne peut donc être sérieusement contestée. A noter également que quatre joueurs figurent parmi l'effectif de l'ATAC et que l'un d'entre eux qui a déjà joué au sein d'une formation insulaire (U.S./CORTE) fait pour ainsi dire partie de l'équipe-type.

Si des progrès restent encore à faire pour améliorer la cohésion de l'équipe et parfaire les automatismes nécessaires, les séances d'entraînement qui ont lieu trois fois par semaine sur le Motu-Tahiri permettent de penser qu'ils seront rapidement réalisés.

Les prochaines rencontres opposeront l'ATAC aux équipes de la SANTE, d'AIR/POLYNESIE 1 et 2, de la SURETE...

Ces matches auront lieu comme à l'accoutumée sur les terrains annexes du stade olympique, le samedi. Il n'est pas interdit aux agents de l'aviation civile et de la météorologie de venir apporter leur soutien à l'équipe appelée à défendre les couleurs de leur Service.

On trouvera dans les pages qui suivent un film succinct de la rencontre qui a opposé l'ATAC à l'équipe des Travaux Publics 2, match remporté par l'Aviation Civile sur le score, sans appel, de 14 à 1.



L'EQUIPE DE L'AMICALE TAMARII AVIATION CIVILE (A T A C)

De gauche à droite : debout : Benjamin MAMAATUA (arrière droit), Tehui PUNAA (ailier droit), Max DROLLET, Valentin TEPUAITUA (arrière central), Guy RAOULX (arrière), Daniel MOTTARD (ailier droit), Patrick ALBERT (arrière central), Léonard MANATE (demi-droit).

assis : François BAGLIERI (ailier gauche), Patrice FAATAUIRA (avant centre), Robert FAATAUIRA (avant centre), Alphonse SMITH (goal), Théophile MAUI (ailier droit), Charles PERETTI (ailier gauche), Francis SACAULT (demi).

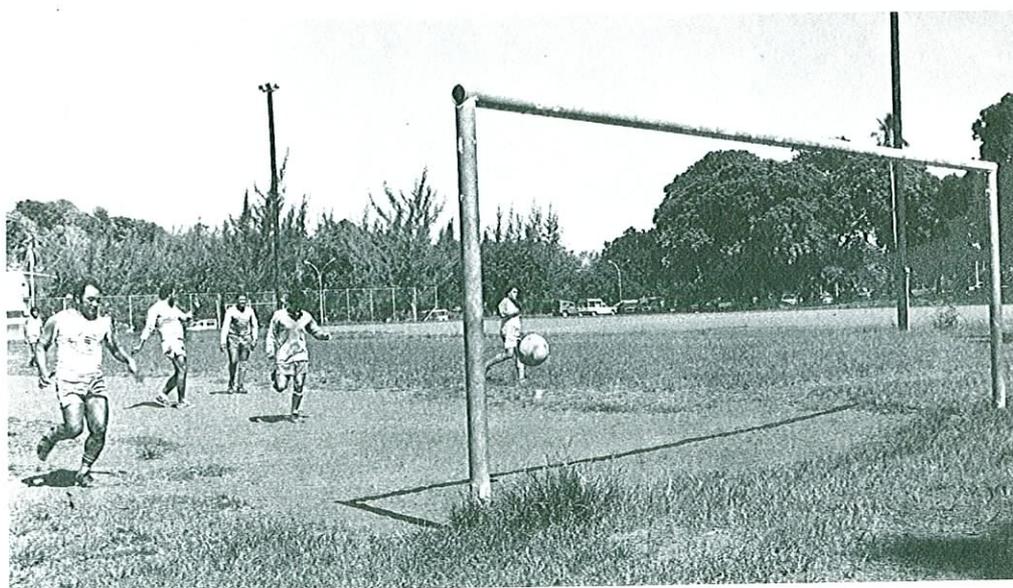
LE FILM DU MATCH



DES LE COUP D'ENVOI L'ATAC SE MONTRE AGRESSIVE
BENJAMIN MAMAATUA FONCE VERS LES BUTS



DEVANT LES BUTS DE TP2, TIR DE PATRICE FAATAUIRA



FIN DE LA 1ère MI-TEMPS TEHUI PUNAA MARQUE LE 8e BUT

Réuni le 11 janvier dernier, le bureau de l'Association sportive de l'aviation civile (ASAC) que préside Dominique PERROY, a pu dresser un bilan somme toute satisfaisant de l'année 1981 et fixer les actions prioritaires à mener en 1982.

Rien de très spectaculaire à signaler au titre de 1981, mais seulement une bonne stabilité des effectifs (110 membres), des comptes équilibrés, un fonctionnement satisfaisant de l'école de Tennis qu'animent Véronique VANAA et Philippe RAUZY les deux champions polynésiens.

Des efforts ont été consentis pour mettre sur pied une permanence au club-house et pour améliorer l'équipement des courts (acquisition d'un matériel de séchage).

Côté entretien, quelques problèmes ont surgi. Si l'un d'eux (installations d'éclairage) a pu être résolu assez aisément, les deux autres ne pourront l'être qu'au prix d'un très gros effort financier dont les moyens restent encore à trouver : réfection de la toiture du club-house, consolidation du court n° 1 en (partie fissuré).

La conservation du patrimoine sera, en conséquence, l'une des préoccupations essentielles de l'ASAC en 1982. Le tennis n'en sera pas oublié pour autant : deux ou trois tournois internes seront organisés. Le premier qui mettra aux prises des équipes de doubles tirées au sort, tous sexes confondus (un chapeau de réputés "forts", un chapeau de présumés "faibles") devrait avoir lieu dans le courant du mois de février.



A R B R E de /) / O E L

- - - -

Le jeudi 17 décembre à 15 H 00 était organisé dans le hangar SSIS du Motu TAHIRI le traditionnel arbre de Noël de l'Amicale de l'Aviation Civile.

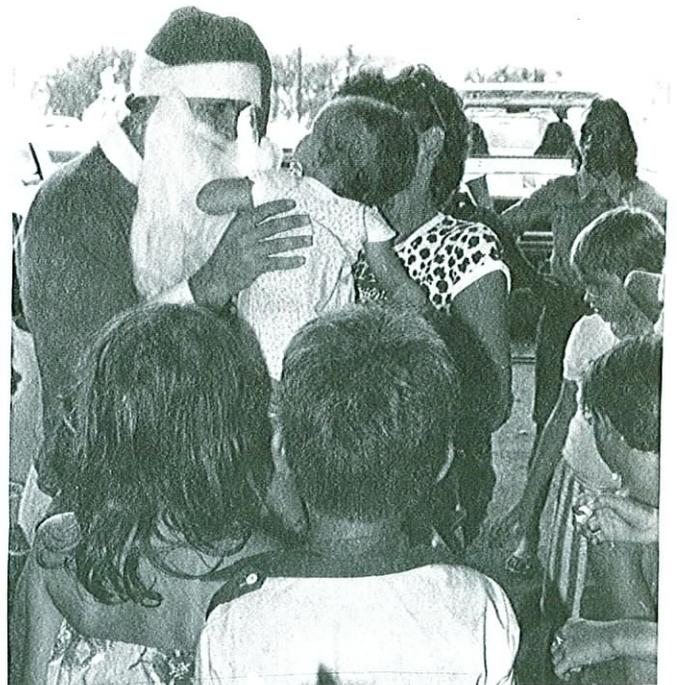
Vers 15 H 30 les enfants eurent la joie d'apercevoir le Père Noël descendre par la voie des Airs et se poser non loin du hangar.

Il fut aussitôt sollicité par les tout petits dont les yeux reflétaient l'émerveillement.

Toujours très entouré, le Père Noël se rendait sur le podium pour procéder à la distribution des cadeaux.

Grâce aux généreux donateurs, des enveloppes surprises dont le prix était une magnifique perle noire offerte par "POLYNESIE PERLES" firent plusieurs heureux parmi les grandes personnes.

Il convient de féliciter les organisateurs et les parents dont le concours bénévole a permis à tous les enfants des personnels de l'Aviation civile à FAAA, de vivre quelques heures au royaume du Père Noël.



le visiteur des étoiles



SYNOPTIQUE : Sur un bras de terre isolé de Mélanésie un mystérieux messager rend visite un soir au Professeur OMEGA, un savant au seuil de la vieillesse, qui a exprimé le voeu de connaître les Secrets de l'Univers.

Son visiteur lui fait don d'une existence nouvelle après lui avoir confié certaines révélations, afin qu'il puisse utiliser celles-ci.

Mais OMEGA n'est plus alors qu'un étranger dans la Société. Il quitte son observatoire et embarque sur un vapeur qui le conduit à l'Ile de TIMOR.

LE COUPERET DE LA JUSTICE

Vint le jour où celui qui fut le Professeur OMEGA dût décliner son identité.

Et ceci le conduisit devant la justice des hommes.

TIMOR comptait en ce temps là un éminent magistrat C'était un fonctionnaire cultivé et intègre, qui vouait à la Justice une véritable passion, selon les règles que lui dictaient le Droit et sa conscience. Il se nommait Mister KUTANG.

D'une formation philosophique, il se rangeait, comme il aimait à le dire, dans la catégorie des positivistes sans illusions, qui laissent planer sur la nature humaine un regard quelque peu désenchanté.

Il demeura perplexe devant les papiers de celui qui fut le Professeur OMEGA.

Ce n'étaient ni le visage ni les critères de l'âge affiché par l'interlocuteur qui se trouvait en face de lui.

"Je n'en ai point d'autres" s'excusa son suspect "et je n'ai plus souvenance de mon passé !!".

"Un cas singulier" murmura le juge, comme en lui même car il ne faisait nul doute que les documents étaient authentiques.

Il recommanda à son hôte de ne point quitter la ville et le fit discrètement surveiller.

La relation qui suivit ne fit qu'augmenter sa perplexité.

Aux dires de ses subordonnés cet homme étrange semblait doué de pouvoirs = c'est ainsi que plusieurs parmi les déshérités qui hantaient le vieux port, colportaient de peu crédibles récits - l'un disait "Il m'a fixé profondément et m'a donné l'assurance que je recouvrirai sous peu l'usage de ma jambe atrophiée" - un autre affirmait "mon enfant était au plus mal, il nous a dit que ce tourment quitterait notre foyer parceque nous méritions miséricorde"

"Vraiment singulier"...murmura encore le Juge dont l'esprit rationnel se refusait à tout compromis avec une quelconque référence au miracle et qui n'entrevoyait là qu'une banale intervention d'hypnotisme.

Cependant, sollicité par une louable curiosité intellectuelle autant que par conscience professionnelle, il décida d'inviter le lendemain soir son suspect dans sa luxueuse demeure des quartiers résidentiels.

Notre Juge avait perdu son épouse il y a quelques années et partageait son austère existence avec son unique enfant, une jeune personne de dix neuf ans qui se destinait également à faire carrière dans le droit civil.

C'était une créature sensible qui répondait au nom de "Félicité" et conciliait ses études avec les traditions ancestrales.

LE CONVIVE SILENCIEUX

L'hôte prit place et s'enferma dans le mutisme. Mais Mister Kutang était un homme avisé qui cultivait aussi la finesse à la frontière de la ruse.

Il amena la conversation au point où il le souhaitait :

"L'idéalisme est une forme bénigne d'égarement, énonça-t-il, l'être humain, par sa conception originelle reste encore au plus profond de lui même, mû par la notion d'intérêt qui demeure ainsi sa pulsion intime - vouloir l'ignorer, c'est juger sans efficacité les actes de nos prochains.

Croyez-vous qu'il existe une telle différence entre la moralité de l'homme des cavernes et celui des temps modernes ? Seuls les moyens de parvenir à s'imposer ont changé, plus subtils, plus policés."

Il guetta la réaction de son invité.

Celui-ci répondit simplement : "Pourquoi avez-vous si peu confiance en vos semblables ? Otez l'homme de la planète et celle-ci vous semblera déserte et sans but".

La soirée se prolongea. Mister Kutang tenta en vain de pénétrer le passé de son invité. Il ne pût rien apprendre non plus sur les pouvoirs que la rumeur lui attribuait depuis sa venue à TIMOR.

Celui qui portait le nom d'OMEGA avait l'apparence ordinaire d'un homme, bien que parfois son regard se posât sur autrui avec l'acuité de deux lames d'acier. Mais c'était une impression fugitive, et Mister Kutang en vint à relâcher son attention.

Il en vint ainsi à évoquer son thème favori, celui de la Justice, en tenant compte des multiples facteurs qui intervenaient dans le jugement des actes de ses contemporains.

Son invité écouta poliment le long exposé. Il se leva enfin pour remercier avant de prendre congé.

"Une Justice qui ne serait que juste, manquerait terriblement de Miséricorde" dit-il enfin.

L E F U G I T I F

Mister Kutang surprit sa fille qui, pensive suivait du regard l'homme qui franchissait les grilles.

"Il me paraît irréel, dit-elle, et il a un sourire si franc".

Le Juge laissa passer un bref instant. Puis il saisit son manteau et sortit précipitamment à la poursuite de son mystérieux invité.

"Voici l'occasion que j'attendais", murmura-t-il en refermant le lourd portail.

Le ciel s'était chargé de nuages épais et gris et par intermittence un éclair déchirait la nuit.

Les ombres du vieux port donnaient aux ruelles étroites un aspect irréel.

Mister Kutang, essayant de passer inaperçu, ne perdait pas un geste de l'homme qui marchait devant lui.

Parfois celui-ci disparaissait dans la pénombre, puis la lumière pâle d'un réverbère dessinait à nouveau son image incertaine.

L'homme avait atteint le bout de la jetée. En contrebas l'on percevait l'écho des vagues qui s'abîmaient sur les grosses pierres.

Mister Kutang se tapit et tenta de garder le regard fixé sur la silhouette immobile.

L'orage s'était rapproché et le magistrat n'apercevait plus maintenant l'objet de son attention qu'à travers les mailles épaisses que le ciel déversait sur la ville.

Dans un bruit terrifiant, un éclair fulgurant partagea le ciel en deux à l'endroit où se trouvait le Fugitif.

Mister Kutang demeura pétrifié. La scène qu'il vit l'espace d'un instant le remplit de terreur et il sentit ses cheveux se hérissier.

"Réellement singulier... parvint-il enfin à articuler.

Puis il tourna les talons et de toute la force de ses jambes vacillantes, il s'enfuit dans l'épaisseur des ténèbres.

Prochain chapitre :

" LE SONGE DE MISTER KITANG "

LES CARNETS DE L'AVENTURE

---*---*---*---*---*---*---*---*---*---*---*---*---*---*---*---*

Nous ouvrons une rubrique destinée plus spécialement à nos lecteurs pilotes de Polynésie, de Métropole et d'ailleurs.

En effet au cours de leur carrière civile ou militaire, il est certainement arrivé à nos amis vétérans ou plus jeunes, de vivre au moins une traversée mouvementée.

Que la cause en soit météorologique, incidents de parcours, et peut-être même une véritable aventure où le danger n'était pas exclu, et qui a requis toute leur expérience.

Nous les invitons cordialement à faire partager leurs émotions en nous en envoyant le récit.

Nous le publierons avec le nom de leur auteur s'il le désire.

Adressez vos envois à :

"MANUREVA" - COURRIER DES AILES
Direction de l'Aviation Civile
BP 6404 Aéroport de FAAA/TAHITI
POLYNESIE FRANCAISE

o

o o

o

LES C O N S E I L S

DE

T E D L U G A N

C H E R S A M I S P I L O T E S ,
A V A N T L E D E P A R T N ' O U B L I E Z P A S
D E V I S I T E R L E S E R V I C E M E T E O R O -
L O G I Q U E E T D E C L O T U R E R L E P L A N
D E V O L A L ' A R R I V E E .

-*-*-*-*-*-

- - - - -

Trois belles images réalisées à TAHITI
ORION (01 - 02 + Nébuleuse) NGC 2 516



- Grande Nébuleuse d' ORION
pose 4 minutes au foyer du Télescope 36 cm film 1 000 ASA



- Amas ouvert NGC 25/6 de la constellation de la Carène
Pose 6 mn



- Région de ^h Carène - téléobjectif 200 mm pose 6 mn.

Rédaction :

MANUREVA
Direction de l'Aviation Civile
BP 6.404
Aéroport FAAA
TAHITI - Polynésie Française -

•••••

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