

G. YEUNG

MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



N° 22

Trimestre 1982

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
 - 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

Ce dossier du trimestre constitue la deuxième partie de l'étude des moyens mis en oeuvre par les services météorologiques.

Les méthodes d'observation et d'analyse des phénomènes ont été évoqués dans un dossier précédent; le présent article traite de la partie la plus difficile comme la plus utile de la mission dévolue à la météorologie : La Prévision.

Après avoir longtemps fait l'objet de recettes empiriques et pittoresques, la prévision du temps est apparue à l'occasion d'une catastrophe militaire comme une nécessité justifiant une réflexion scientifique.

Le lecteur trouvera dans ce dossier le rappel des différentes étapes de cette recherche, et la description, dans leurs grandes lignes, des instruments les plus récents à la disposition des météorologues : les modèles numériques dont l'exemplaire français répond au joli nom d'AMETHYSTE et a fort heureusement oublié son origine belliqueuse pour constituer aujourd'hui le précieux auxiliaire d'activités aussi essentielles que le transport aérien et la pêche en mer..

0-0-0-0-0

Une autre activité dont l'importance pour le Territoire n'est plus à démontrer, est le Tourisme; il en retire dès aujourd'hui une importante part de ses ressources.

C'est à coup sur dans ce domaine que se situent les perspectives les plus prometteuses pour son avenir, tout au moins à court et moyen terme.

L'éloignement des marchés , l'inflation des facteurs de coût, notamment en matière de transports, l'irrégularité du flux touristique, constituent autant d'obstacles à son développement.

Or l'industrie touristique est une activité complexe faisant appel à de nombreux agents -transporteurs, organisateurs de voyages, hoteliers - dont aucun ne détient seul la clef des problèmes qu'elle rencontre.

Il est de ce fait fondamental que s'instaure une concertation franche entre transporteurs, hoteliers et Agents de voyage: des réunions sont d'ailleurs programmées ,qui devraient permettre à ces professionnels d'échanger points de vue et suggestions sur un certain nombre de problèmes d'intérêt commun, comme les difficultés que posent l'irrégularité du trafic et les phénomènes de saturation qu'elle entraîne lors des "pointes" périodiques.

-0-0-0-0-

le dossier du trimestre

LA METEOROLOGIE

DE LA GRENOUILLE A L'ORDINATEUR (2ème Partie)

Nous avons examiné lors d'un dossier précédent, l'arsenal des outils et des techniques dont dispose le météorologiste afin d'observer l'atmosphère dans son étendue et sa diversité, puis nous avons abordé l'ensemble des méthodes qui permettent d'explicitier et de comprendre l'état de celui-ci au moyen d'un schéma sans doute simplifié, mais pourtant complexe et cohérent. En deux mots, nous avons défini et développé ce que sont le RESEAU et l'ANALYSE Météorologiques.

Nous allons aujourd'hui aborder le domaine qui constitue peut-être la principale raison d'être des Services Météorologiques puisqu'il s'agit de la PREVISION DU TEMPS.

LA PREVISION DU TEMPS

Il est à peu près certain que l'homme préhistorique lui-même s'essayait déjà à la prévision du temps, et pourtant jusqu'à la seconde moitié du XIXème siècle, toutes les tentatives dans ce sens ne débouchèrent que sur une accumulation de règles empiriques, fondées essentiellement sur l'observation locale, mais aussi parfois sur de simples superstitions.

L'édition de ces règles a d'ailleurs fait l'objet de plusieurs recueils ou almanachs célèbres, et bon nombre d'entre elles sont encore utilisées par les paysans et les marins pêcheurs qui, par la force des choses, portent un intérêt primordial à la météorologie. Ajoutons, d'ailleurs, qu'on y trouve fréquemment un fondement très sérieux provenant d'une observation minutieuse des phénomènes locaux et qu'il est souvent possible de les traduire dans le langage scientifique, en terme de teneur en vapeur d'eau, de stratification de l'atmosphère, d'instabilité convective, etc.....

Malheureusement, pour aussi utiles et pittoresques qu'ils soient, dictons et proverbes ne sauraient avoir qu'une portée limitée, tout simplement parce que nous savons maintenant qu'un grand nombre des phénomènes qui affectent le temps ont un caractère essentiellement migrateur, et présentent une permanence relative de quelques heures à quelques jours au cours de leur déplacement.

Ce fut un incident, ou plutôt un accident, survenu durant la guerre de Crimée qui allait permettre de mettre en évidence cette caractéristique importante de l'atmosphère.

Le 14 Novembre 1854, une violente tempête s'abattit sur la flotte Franco-Anglo-Turque qui se trouvait alors au mouillage devant les côtes occidentales de Crimée. Au cours de cet ouragan, de nombreux navires furent perdus, et parmi eux, le Vaisseau Français HENRI IV. Le Maréchal VAILLANT, ministre de la guerre de l'époque, chargea l'astronome LE VERRIER, alors directeur de l'Observatoire de PARIS, d'étudier les causes de la catastrophe.

Des observations météorologiques étaient à cette époque effectuées dans les observatoires astronomiques. C'est donc à partir de cette infrastructure, et de l'enquête effectuée auprès de ses collègues Européens que LE VERRIER constata que le phénomène à l'origine du désastre existait déjà le 12 Novembre, et avait, du 12 au 14, traversé l'Europe du Nord-Ouest au Sud-Est. C'est cette étude qui fut à l'origine de la création du Service Météorologique en France, et LE VERRIER peut donc sans conteste être considéré comme le père de la météorologie moderne qui naquit avec la mise en place d'un réseau d'observation, et l'utilisation du télégraphe électrique, nouvellement inventé.

Précisons toutefois qu'il ne s'agissait seulement à ce stade que de signaler les phénomènes dangereux, la prévision consistant ensuite en une simple extrapolation du déplacement. Un tel système d'alerte, entièrement empirique n'apportait

tait évidemment aucun élément supplémentaire à la compréhension de la mécanique atmosphérique.

C'est seulement par la suite que l'on se mit à examiner de plus près une propriété qui avait déjà intrigué plusieurs savants, mais n'avait pas été encore suffisamment exploitée. Il existait entre les caractéristiques du temps et la pression atmosphérique mesurée au sol, une relation, certes mal définie, mais pourtant indéniable. Les variations du baromètre avaient entre elles une cohérence, sans doute complexe, mais cette cohérence bien que difficile à formaliser existait, pour toutes les stations Françaises et Européennes au même instant.

Après avoir tracé sur des cartes les lignes où la pression était la même, les météorologistes de l'époque s'aperçurent bien vite qu'il convenait, pour faire un travail fructueux, d'éliminer l'influence du relief dans les mesures, et c'est ainsi que naquirent les cartes d'isobares au niveau de la mer.

Vers 1860, le Hollandais Buys BALLOT rédigea ses célèbres lois d'où il découle que hors des régions équatoriales, le vent est dirigé selon les lignes isobares.

Ces quelques idées simples permirent à la météorologie dite synoptique de se développer. Basée essentiellement sur la localisation et l'observation des phénomènes, puis sur leur transport le long des lignes isobares, elle se révéla bien vite très supérieure à l'exploitation de simples observations locales, mais elle conduisait pourtant, de par sa nature même, à un certain nombre d'impasses et d'erreurs.

Le phénomène migrateur évolue en effet avec le temps, il peut s'amplifier ou s'amortir, et son mouvement ne coïncide pas nécessairement avec celui du milieu fluide en surface.

Ensuite, et surtout, le champ de pression, c'est-à-dire, la carte d'isobares, et par voie de conséquence, les mouvements de l'air atmosphérique évoluent également au cours du temps, ce qui amena l'idée d'essayer de prévoir l'évolution de la carte d'isobares. Cela fut fait, toujours avec enthousiasme, parfois avec un certain succès, mais avec des méthodes ou des "recettes" faisant plus appel à l'expérience, au bon sens et à l'empirisme qu'à de véritables lois scientifiques.

C'est seulement maintenant que cette phase est en passe d'être abandonnée, du moins dans les grands pays développés. Depuis une quinzaine d'années, des modèles numériques, simulant sur de puissants ordinateurs l'évolution de l'atmosphère à partir d'un état initial déduit de l'observation et ayant subi les contrôles et les traitements des méthodes modernes d'analyse objective, se substituent peu à peu aux méthodes dites classiques ou traditionnelles.

Ces adjectifs ne renferment d'ailleurs aucune nuance péjorative, puisque ce premier siècle de la météorologie synoptique qui s'achève sous nos yeux, a permis de mieux connaître la morphologie de l'atmosphère, de définir, de créer et de développer les réseaux d'observation et de mesure, ainsi que des circuits de transmissions rapides et fiables, dans le cadre d'une vaste coopération internationale.

LA PREVISION NUMERIQUE

L'idée de traiter l'évolution du gaz atmosphérique au moyen des équations de la mécanique des fluides et de la thermodynamique fut lancée dès 1921 par l'Anglais L.F. RICHARDSON. Cet homme, hors du commun, possédait une très forte personnalité et une culture quasi universelle ; il avait même rédigé un mémoire de météorologie dans les tranchées de la guerre 1914-1918.

RICHARDSON chercha à faire une prévision des champs de vent et de pression à 6 heures d'échéance sur l'Europe Occidentale et Centrale. Il effectua toutes les opérations à la main et aboutit à un échec retentissant. Le résultat de ses calculs conduisait en effet à des variations de pression atteignant 145 millibars en 6 heures !

Cette première tentative malheureuse venait trop tôt. On ne connaissait pas encore à cette époque l'atmosphère dans ses 3 dimensions, mais uniquement par les observations faites au voisinage du sol ; les moyens de calcul indispensables n'étaient pas encore inventés, et RICHARDSON, en adoptant un pas de temps de 6 heures (beaucoup trop long) avait violé des critères élémentaires de stabilité numérique, désormais bien connus, se condamnant par là à obtenir un résultat incohérent.

Il fallut ensuite attendre les années 1945-1950, et, les chercheurs CHARNEY, FJORTOFT et VON NEUMANN, qui travaillaient à Princetown, aux Etats-Unis, sur des expériences de calcul électronique. Il leur fallait pour prouver l'intérêt de leurs travaux, résoudre un problème adapté à cette nouvelle technique et resté jusque là insoluble. Le météorologiste ROSSBY leur proposa l'intégration d'un modèle numérique de prévision du temps. Il s'agissait pour cette première tentative réussie, d'un modèle barotrope, c'est-à-dire, simplifié à un seul niveau dans lequel la température est supposée fonction de la pression.

Le premier système de prévision opérationnel débuta aux Etats-Unis en 1966 (il y a seulement 16 ans) avec un modèle à 7 niveaux, en équations primitives, c'est-à-dire les équations fondamentales complètes de la thermodynamique et de la mécanique des fluides. Ce modèle dû à FG SHUMAN a subi depuis de nombreux aménagements, mais son "noyau central" est resté le même ; il est toujours en service au NMC (National Meteorological Center).

En France, c'est au début des années 60 que des pionniers parmi lesquels nous citerons MM. Guy DADY, Robert PONE et Jean ANDREOLETTI ont commencé à programmer des modèles barotropes, puis avec l'apparition de calculateurs plus puissants, des modèles complets en équations primitives.

L'exploitation opérationnelle débuta en 1969 avec la mise en service d'un modèle à 3 niveaux, quasi hémisphérique filtré. (C'est-à-dire avec quelques approximations permettant d'augmenter sensiblement le pas de temps), ainsi qu'une version du modèle SHUMAN qui fut d'ailleurs rapidement abandonnée.

En 1972, vint s'y ajouter un modèle filtré à 5 niveaux, couvrant le domaine Europe Atlantique qui était encore en exploitation à la fin de 1979.

A peu près à la même époque, on commença à intégrer chaque jour un modèle 5 niveaux en équations primitives qui ne fut malheureusement jamais jugé suffisamment fiable pour se substituer au modèle opérationnel. Il acheva sa carrière au début de 1979, au moment de la mise en service du nouveau modèle en équations primitives 10 niveaux qui répond au joli nom d'AMETHYSTE et qui est désormais le seul modèle hémisphérique en service à la Météorologie Française. Il lui a été adjoint au début de 1980 un modèle dont le domaine est plus restreint, mais la résolution horizontale plus fine (150 Km) qui effectue des prévisions à courte échéance (36 ou 48 heures) et peut être "lancé" seulement 2 heures à 2 heures et demie après l'heure des observations.

Description sommaire d'un modèle

Nous avons vu plus haut que la prévision numérique repose essentiellement sur les lois de la mécanique des fluides et de la thermodynamique, appliquées à chaque "particule" d'air. Ces équations, au nombre de 4 (la première étant vectorielle) peuvent être écrites simplement par rapport aux variables indépendantes x, y, z, t (coordonnées usuelles de l'espace temps), avec, par exemple :

x = composante zonale orientée Ouest-Est

y = composante méridienne orientée Sud-Nord

z = composante verticale orientée de bas en haut

t = composante temporelle

Signification des principaux symboles apparaissant dans ces équations

Variables dépendantes	{	P = pression	de la particule d'air
		T = température absolue	" " " "
		\vec{V} = vecteur vitesse	" " " "
		ρ = masse volumique	" " " "
Constantes associées à la particule	{	\vec{g} = vecteur accélération de la pesanteur	
		$\vec{\Omega}$ = vecteur rotation terrestre	
		C_p = chaleur massique de l'air à pression constante	
		R = constante des gaz parfaits relative à l'air	
Actions extérieures difficiles à formaliser exactement	{	\vec{F}_f = force de frottement ou de viscosité	
		$\mathcal{S}Q$ = ensemble des apports de chaleur à la particule d'air	

* la composante horizontale \vec{V}_h de \vec{V} est tout simplement le vent.

Equations de base

Equation du mouvement

$$\frac{d\vec{V}}{dt} = \vec{g} - \frac{1}{\rho} \text{grad } P - 2\vec{\Omega} \wedge \vec{V} + \vec{F}_f \quad (1)$$

Cette équation exprime tout simplement le principe fondamental de la mécanique ($\vec{F} = m\vec{P}$) appliqué à la particule d'air.

En effet, nous avons :

\vec{F} = somme des forces appliquées

m = masse de la particule

$\vec{P} = \frac{d\vec{V}}{dt}$ = Accélération de la particule par rapport à la terre

\vec{g} = force de gravité	}	pour une masse unité.
$-\frac{1}{\rho} \text{grad } P$ = force de pression		
$2\Omega \vec{v}$ = force de coriolis		
\vec{F}_f = forces de frottement et de viscosité		

Equation de continuité

$$\frac{\partial \rho}{\partial t} + \text{div}(\rho \vec{v}) = 0 \quad (2)$$

Cette équation exprime la conservation de la masse de la particule au cours du mouvement.

Equation de la thermodynamique

$$C_p dT = \frac{RTdP}{P} + \delta Q \quad (3)$$

Conséquence directe des 2 principes de la thermodynamique.

Lois des gaz parfaits

$$P = \rho RT \quad (4)$$

L'air atmosphérique peut en effet être assimilé à un gaz parfait.

Dans la pratique, le système décrit plus haut subit un certain nombre de transformations, la plus importante consistant à faire l'hypothèse hydrostatique ($\frac{\partial P}{\partial z} = -\rho g$), ce qui revient à considérer qu'à l'échelle de notre particule, les mouvements verticaux sont négligeables. Cette approximation présente l'avantage considérable de permettre de repérer la verticale par la variable indépendante P, en lieu et place de z, ou mieux encore, par la variable indépendante σ (Sigma) = $\frac{P}{P_s}$ (où P_s représente la pression au niveau du sol) qui permet de mieux prendre en compte le relief.

Nous sommes alors ramenés à un système d'équations (équations primitives) qui décrit l'évolution des paramètres : température T, vent horizontal \vec{v}_h ,

géopotential $\Phi = gz$ et pression en surface P_s , dans l'espace temps x, y, z, t . Tout peut sembler alors fort simple, il suffit d'intégrer ce système à partir des conditions initiales pour calculer à n'importe quel instant t , et pour tout point de l'espace les valeurs des différents paramètres T, \vec{V}_h, Φ, P_s , et connaître ainsi tous les états futurs de l'atmosphère.

Malheureusement, les équations que nous avons obtenues ne sont pas solubles analytiquement, et il faut donc pour les résoudre, les discrétiser dans l'espace temps, c'est-à-dire, remplacer les dérivées par des fractions mettant en jeu des différences finies. Par exemple, $\frac{\partial P}{\partial x}$ sera remplacé par $\frac{\Delta P}{\Delta x}$, représentant la différence de pression entre 2 points distants de Δx .

Concrètement, on commence par plaquer sur une représentation cartographique plusieurs grilles régulières superposées couvrant tout ou partie du globe terrestre, et de son atmosphère, puis on affecte en chacun des points de ces grilles les valeurs des paramètres atmosphériques cités précédemment. L'expérience a prouvé qu'un modèle doit couvrir un hémisphère pour une prévision à 3 jours d'échéance, et la terre entière pour une échéance supérieure à 4 jours.

La dimension horizontale de la maille qui est en fait celle de cette fameuse "particule atmosphérique" dont nous avons essayé de prévoir l'évolution varie généralement suivant les modèles synoptiques entre 100 et 500 kilomètres. Ces dimensions, somme toute importantes, donnent une idée de l'échelle des phénomènes que l'on peut espérer prévoir au moyen de ces modèles, et par là même des limites de ces derniers.

Pour améliorer la définition et l'efficacité de notre outil, une solution vient immédiatement à l'esprit ; adoptons donc un quadrillage plus serré ! Lorsqu'on pense que, pour une prévision à seulement 24 heures, sur un hémisphère, avec une grille de points d'un peu moins de 400 kilomètres de côté,

il faut effectuer 20 milliards d'opérations, et que l'on sait que ce nombre déjà astronomique est multiplié au moins par 4 lorsque la distance de maille est divisée par 2, on imagine aisément que le problème n'est pas si simple.

Et puis, après tout, une question fondamentale se pose quand même.

- L'atmosphère est-elle prévisible au sens déterministe du terme ?

Nous avons, dans les pages qui précèdent, répondu en grande partie à cette question.

- Cela dépend de l'échelle considérée !

Il est admis aujourd'hui que cette prédictabilité à l'échelle synoptique est d'au moins une dizaine de jours, ce qui est bien supérieur à la limite exploitable des modèles actuellement en service.

Pour améliorer la qualité déjà certaine de ces derniers, de multiples études sont en cours, qui touchent aussi bien à la technique du calcul proprement dite, qu'à une meilleure connaissance de l'état initial, ou à une prise en compte plus exacte et plus fine des échanges de notre particule avec l'extérieur.

En effet, l'élément le moins bien traité dans les modèles est sans conteste la partie communément et sans doute improprement désignée sous le nom de "physique" (par opposition à dynamique), c'est-à-dire, les échanges énergétiques, mal connus et difficiles à formuler. C'est, par exemple, le cas du δQ de l'équation (3).

Les modèles actuels tentent de paramétriser ces phénomènes, et des résultats encourageants ont été obtenus dans ce domaine, qui se sont traduits par une amélioration sensible des prévisions à 48 heures et plus.

Dans un autre ordre d'idées, des recherches se poursuivent afin de progresser dans la définition de l'état initial. C'est ainsi que des travaux importants portent sur ce qui est appelé "Initiation dynamique", c'est-à-dire, l'amélioration de la cohérence, et de la finesse de l'analyse, en y intégrant en particulier des données "asynoptiques" (mesures de satellites, par exemple).

Tous ces développements sont le gage d'un progrès certain dans la qualité et la précision des résultats à court terme, et d'un allongement sensible de l'échéance utile des modèles. Ainsi, le Centre Européen de Prévisions Météorologiques à Moyen Terme (CEPMMT), installé à Reading (Royaume Uni) a mis en oeuvre un modèle global (c'est-à-dire planétaire) qui fournira opérationnellement des prévisions numériques jusqu'à 10 jours d'échéance. Plusieurs météorologistes Français y sont affectés parmi un personnel venant de nombreux pays Européens. L'ancien directeur de ce Centre, Monsieur LABROUSSE, vient d'être nommé depuis le 1er Janvier 1982 à la tête de la Météorologie Française.

Si les modèles numériques font désormais partie de la vie quotidienne des prévisionnistes des grands Services Centraux, ils n'ont pas encore donné de très bons résultats sur les régions intertropicales, là où les phénomènes physiques et énergétiques sont prépondérants, et où l'analyse est rendue particulièrement difficile par ce que les spécialistes appelleront l'absence de liaison simple entre le champ de masse et le champ de mouvement. Nous dirons plus simplement, que sous ces latitudes, les règles de Buys-Ballot ne s'appliquent plus aussi nettement, et qu'il n'est pas possible d'utiliser le champ de pression observé pour faire une initialisation satisfaisante du champ de vent.

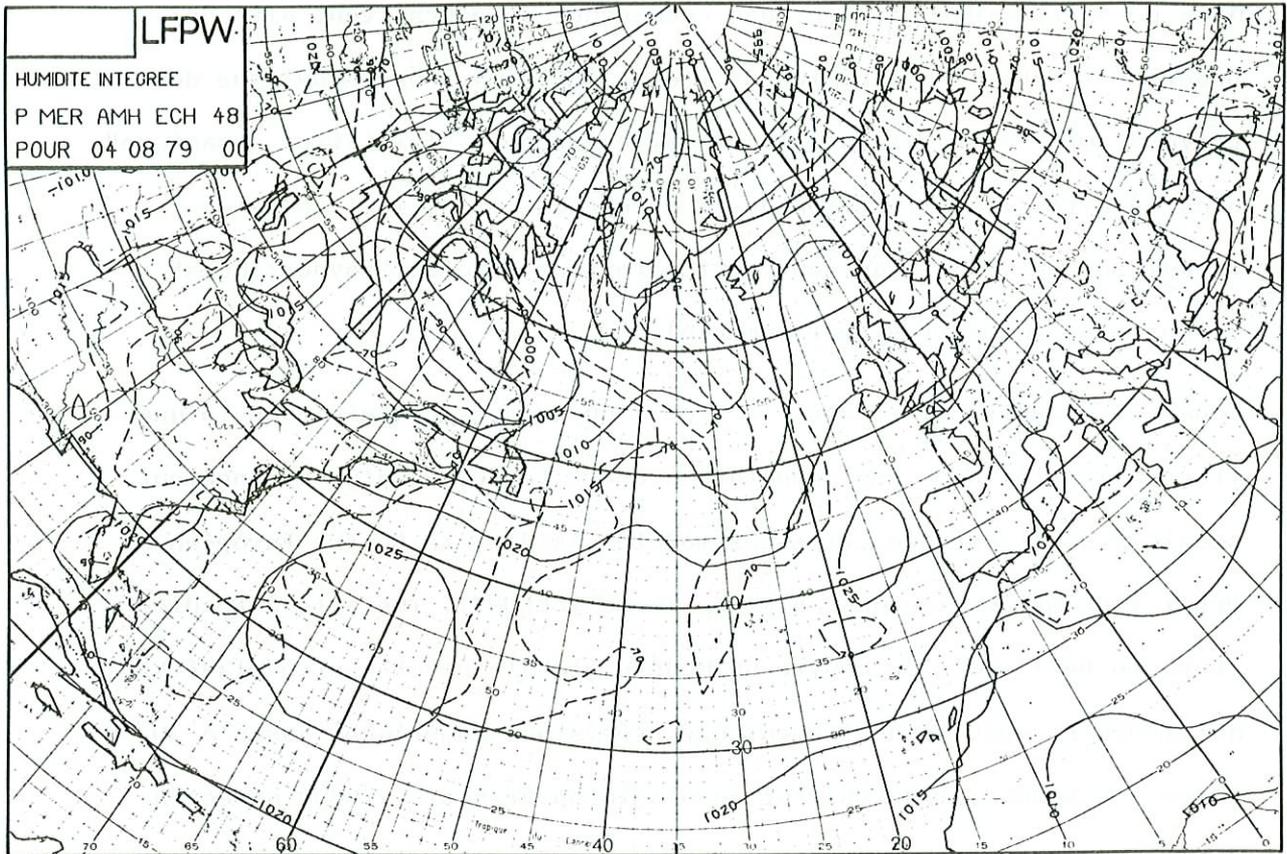


Fig. 1 - Cette carte isobarique en surface (isolignes cotées en millibars), prévue à 48 heures d'échéance, a été entièrement conçue à partir du modèle de prévision numérique "Améthyste" et établie automatiquement sur table traçante. Le document comporte également l'indication du champ d'humidité en surface (isoligne cotées en 0%) (document Météorologie nationale).



Le Verrier (1811-1877), grand mathématicien et astronome fut aussi l'un des principaux fondateurs de la Météorologie moderne

En dépit de ces quelques réserves qui seront vraisemblablement levées bientôt, les modèles numériques sont d'ores et déjà non seulement admis, mais jugés indispensables sur les régions tempérées et polaires. Ils ont bien entendu entraîné une transformation du travail des personnels, transformation qui est loin d'être encore terminée, et qui doit conduire à tirer le meilleur parti possible des résultats des modèles.

Si ceux-ci ont rendu parfois caducs un certain nombre de "trucs" empiriques, ils n'ont pas diminué l'intérêt des connaissances en Météorologie Générale ou en Physique permettant de décrire le temps. Un bon météorologiste doit être, plus que jamais capable d'analyser une situation, c'est-à-dire, établir le lien qu'il y a entre les champs existants ou prévus, et le temps qu'il fait ou qu'il fera.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

chronique aéronautique

- 1er Février : Installation de l'appareil de détection à rayons X dans l'aérogare (circuit passagers à l'embarquement).
- 27 Février : Vol inaugural QANTAS à destination de SYDNEY.
- 13 Mars : Départ de M. SESBOUE, Chef du Service de la Navigation Aérienne en mission en Nouvelle Calédonie.
- 14 Mars : Arrivée en mission de M. OLIVIERO, Sous-Directeur de la Navigation Aérienne.
- 19 Mars : Arrivée de M. Patrice MALLET, Administrateur Civil de 1ère Classe, Adjoint au Directeur.

Arrivée de M. COLLET, Ingénieur de l'Aviation Civile, Chef du Bureau Etudes Générales au STBA, venu étudier la capacité de la piste de Tahiti-Faaa, durant un séjour de 9 jours en Polynésie.
- 26 Mars : Arrivée de M. IMBERT, Chef du CCR.
- 3 Avril : Accident de l'hélicoptère F O D E Y à l'atterrissage (dégâts matériels).
- 10 Avril : Départ du Rallye aérien Tahiti-Nouméa.
- 12 Avril : Départ de M. YEUNG pour GUAM pour participer à la réunion annuelle de l' A O C I .



transport aerien

AERODROME DE TAHITI-FAAA
 RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A MARS 1982
 TABLEAU 2
 PAGE 1

COMPAGNIE	VOLS	PAX	PAG.	DONT	TRANSIT	S. O.	CMR	FRET (KG)	GRATUIT (KG)	POSTE	VARIATION (%) AVEC 1981
* TRAFIC COMMERCIAL LOCAL											
AIR TAHITI (MOOREA)	A * 2196	15679				22265	70,4				PAX * - 9,4
	D * 2198	14659				22257	65,9				FRET * -
	T * 4394	30338				44522	68,1				POS * -
AIR POLYNESIE (MOOREA)	A * 759	10629	587			14714	72,2	19			PAX * - 0,1
	D * 758	9444	606			14688	64,3	2916	27	2090	FRET * + 294,5
	T * 1517	20073	1193			29402	68,3	2935	27	3106	POS * +1970,7
TOTAL TRAFIC MOOREA	A * 2955	26308	587			36979	71,1	19		1016	PAX * - 6,0
	D * 2956	24103	606			36945	65,2	2916	27	2090	FRET * + 294,5
	T * 5911	50411	1193			73924	68,2	2935	27	3106	POS * +1970,7
AIR TAHITI	A * 233	1464				2701	54,2				PAX * + 140,3
	D * 236	1311				2728	48,1				FRET * -
	T * 469	2775				5429	51,1				POS * -
AIR POLYNESIE	A * 752	23376	1041			32538	71,8	36055	303	5039	PAX * + 0,1
	D * 752	21888	1016			31458	69,6	81203	1758	15762	FRET * - 2,4
	T * 1504	45264	2057			63996	70,7	117258	2061	20801	POS * + 16,5
TOTAL TRAFIC LOCAL	A * 3940	51148	1628			72218	70,8	36074	303	6055	PAX * - 1,5
	D * 3944	47302	1622			71131	66,5	84119	1785	17852	FRET * - 0,5
	T * 7884	98450	3250			143349	68,7	120193	2088	23907	POS * + 32,8
* TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL											
LAN CHILE	A * 25	2400	29			4148	57,9	14298	390	357	PAX * - 28,1
	D * 26	2109	63			4286	49,2	7165	42	833	FRET * - 3,2
	T * 51	4509	92			8434	53,5	21463	432	1190	POS * - 8,0
P. A. L.	A * 11	361	2			1164	31,0	727			PAX * - 4,2
	D * 11	189	18			1164	16,2	31		4	FRET * - 47,2
	T * 22	550	20			2328	23,6	758		4	POS * - 98,3
A. N. Z.	A * 63	7940	127			7312	66,1	35729	9200	5005	PAX * + 13,8
	D * 64	7692	194			7312	65,6	20187	1469	1434	FRET * - 21,4
	T * 127	15632	321			14624	65,8	377446	6669	6439	POS * - 6,3
U. T. A.	A * 75	16968	669			2302	76,7	503252	23411	109559	PAX * + 12,2
	D * 75	16389	640			2302	74,4	181012	12961	25811	FRET * + 12,9
	T * 150	33357	1309			4604	75,5	684264	36372	134870	POS * + 12,0
S. P. I. A.	A * 13	914	8			1962	46,6	2392		871	PAX * -
	D * 13	836	15			1863	42,6	3770	460	248	FRET * -
	T * 26	1750	23			3925	41,6	5122	460	1119	POS * -
AIR PACIFIC	A * 16	592	3			1374	43,1	2688		468	PAX * -
	D * 16	415	4			1374	38,2	2363		244	FRET * -
	T * 32	1007	7			2748	34,6	4451		712	POS * -

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A MARS 1982

COMPAGNIE	VOLS	PAX	DONT PAG.	TRANSIT DIRECT	S.O.	CMR	FRET (KG)	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION % (1981)
GANTAS	A	77	6492	260	8612	20097	51928	16747	1739	PAX +
	D	77	7180	296	8612	20097	2828	253	1554	FRET +
	T	154	13672	556	17224	40194	54756	17000	3293	POS +
TOT. TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	A	280	35267	1098	18226	76335	931904	45748	117999	PAX + 40,2
	D	282	34810	1230	18226	76896	216356	15185	29628	FRET + 2,5
	T	562	70077	2328	36452	153231	1148260	60933	147627	POS + 14,6
TOT. TRAFIC INTERNATIONAL	A	280	35267	1098	18226	76335	931904	45748	117999	PAX + 37,4
	D	282	34810	1230	18226	76896	216356	15185	29628	FRET + 2,4
	T	562	70077	2328	36452	153231	1148260	60933	147627	POS + 14,6
TOTAL TOUT TRAFIC	A	4220	86415	2726	18226	148553	70,4	967978	46051	PAX + 11,6
	D	4226	82112	2852	18226	148027	67,8	300475	16970	FRET + 2,1
	T	8446	168527	5578	36452	296580	69,1	1268453	63021	POS + 16,8

STATISTIQUES DE TRAFIC COMMERCIAL AERIEN 1er TRIMESTRE 1982

AERODROMES	VOLS	PASSAGERS	TRANSIT DIRECT	SIEGES OFFERTS	CMR %	FRET KG	POSTE KG	% VARIATIONS AVEC 1er TRIMESTRE 1981
BORA-BORA	A	12.304	8	19.191	64,2	21.610	512	PAX : + 9,4
	D	12.587	8	20.104	62,6	3.672	35	FRET : - 13,1
	T	24.891	16	39.295	63,4	25.282	547	POSTE : - 70,8
RAIATEA	A	7.781	7.651	23.899	64,6	18.367	4.223	PAX : + 5,1
	D	7.855	7.651	23.589	65,7	11.849	1.205	FRET : + 0,6
	T	15.636	15.302	47.488	65,1	30.216	5.428	POSTE : + 37,8
RANGIROA	A	2.051	1.054	6.218	49,9	11.362	852	PAX : - 5,0
	D	2.161	1.054	6.430	50,0	13.002	163	FRET : - 3,6
	T	4.212	2.108	12.648	50,0	24.364	1.015	POSTE : + 2,6
HUAHINE	A	4.061	9.123	20.106	65,6	5.173	807	PAX : - 17,7
	D	4.527	9.123	19.968	68,4	1.534	274	FRET : - 31,0
	T	8.588	18.246	40.074	67,0	6.707	1.081	POSTE : - 6,1

TRAFIC DE L'AERODROME
 -*-*-*-*-*-*-*-*-*-*-

M O I S	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX	
	:	dont (IFR)	:	dont (IFR)
JANVIER ...	3.021	877	4.786	249
FEVRIER ...	2.381	781	3.465	244
MARS	2.980	880	5.591	256
T O T A U X	8.382	2.538	13.842	749

- TOTAL TOUT TRAFIC 22.224
 - TOTAL TRAFIC IFR 3.287

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

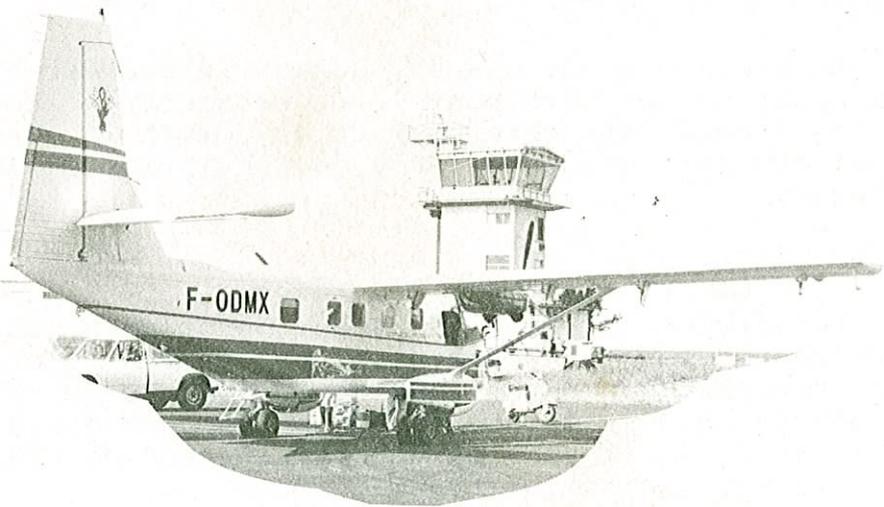
M O I S	AERONEFS ETRANGERS	JETS	+ de 20 tonnes
JANVIER ...	143	198	705
FEVRIER ...	126	174	594
MARS	142	190	656
T O T A L	411	562	1.955

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

M O I S	AÉRO-CLUB DE TAHITI		AÉRO-CLUB UTA		CERCLE AÉRONAUTIQUE		C . A . P .		AÉRO-CLUB RAIAATEA	
	Indicatifs	Mvts	Indicatifs	Mvts	Indicatifs	Mvts	Indicatifs	Mvts	Indicatifs	Mvts
		Hrs		Hrs		Hrs		Hrs		Hrs
JANVIER	F OCYK	14	F OCKA	514	F ODHZ	180:46,45	F ODMU	84	F OCNX	17,10
	F ODHT	40	F OCAB	496	F ODFZ	23,55			F OBOJ	
	F ODIV	1128	F BOGG	242	F OCMV	88:19,25				
					F OCPR	332:46,25				
					F ODNI	750:63,30				
<u>T O T A L</u>		1182		1252		1350:200,00		84		17,10
FEVRIER	F OCYK	72	F OCKA	328	F ODHE	112:32,15	F ODMU	78	F OCNX	12,35
	F ODHT	36	F OCAB	466	F ODFZ	13,15			F OBOJ	
	F ODIV	692	F BOGG	130	F OCMV	58:7,05				
					F OCPR	100:28,15				
					F ODNI	600:56,50				
<u>T O T A L</u>		800		924		870:137,40		78		12,35
MARS	F OCYK	62	F OCKA	702	F ODHE	146:54,45	F ODMU	102	F OCNX	20,50
	F ODHT	208	F OCAB	432	F ODFZ	3,25			F OBOJ	
	F ODIV	1462	F BOGG	286	F OCMV	36				
					F OCPR	318:60,05				
					F ODNI	758:82,35				
<u>T O T A L</u>		1732		1420		1258:200,50		102		20,50
<u>TOTAL GENERAL</u>		3714		3596		3478:538,30		264		50,35

EVACUATIONS SANITAIRES

COMPAGNIES ou PROPRIETAIRES	MOOREA	ILES-SOUS LE-VENT	TUAMOTU / GAMBIER	MARQUISES	AUSTRALES	HEURES EFFECTUEES
AIR TAHITI ..	6	4	8	2	/	55,39
F - OCHS	/	2	1	/	1	21,43
F - ODMX	1	4	8	/	2	76,53
<u>PRIVES</u>						
F - ODHD	/	2	1	/	2	17,22
F - ODMQ	/	/	/	/	1	03,47
F - OCTQ	/	1	/	/	/	01,34
T O T A L ...	7	13	18	2	6	176,58



activités des services

// SERVICE // - // ADMINISTRATIF

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

. CLOTURE DE LA GESTION 1981

La clôture de la gestion a, comme chaque année, provoqué un joli "coup de feu" au sein du bureau "finances-comptabilité". Gageons qu'avec la connaissance qu'ils peuvent avoir à présent - grâce au traitement informatique des données - de la consommation des crédits qui leur sont alloués, les services gestionnaires n'attendront plus le tout dernier moment pour présenter à l'ordonnancement un nombre par trop important de pièces de dépenses.

. REMUNERATION DES CONTRACTUELS

Une quarantaine d'emplois budgétaires (personnels administratifs et techniques) ont été créés au titre du budget des Transports de 1982, destinés à gager la rémunération d'un nombre équivalent d'agents contractuels relevant de la Convention Collective locale. Cette mesure a pris effet au 1er janvier 1982. Une mesure analogue devrait être prise en 1983 pour les personnels du Service de l'Infrastructure Aéronautique rémunérés présentement sur le budget du Ministère de l'Urbanisme et du Logement.

. ORGANISATION DE CONCOURS

Le Service s'est chargé, durant le premier trimestre, de l'organisation de concours pour le recrutement de secrétaires administratifs (3 candidats externes) et de commis (3 candidats internes, 1 externe) des services extérieurs de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

. REDUCTIONS TARIFAIRES

Le Service a étudié de façon approfondie les dispositions résultant des ordres gouvernementaux prescrivant l'octroi de facilités de transport aux personnels de la DGAC, et en a préparé la mise en oeuvre en Polynésie Française. Les demandes d'émission de billets à tarif réduit sur les vols Air France et UTA seront délivrées par le Service Administratif.

ETUDES DIVERSES

- . Etablissement d'un projet de convention ETAT/SETIL pour la couverture des frais d'exploitation du Service Sécurité incendie et sauvetage.
- . Etude portant sur le contenu et la forme du rapport général d'activité de la Direction de l'Aviation Civile pour 1981.
- . Examen des divers effets qu'entraîne au plan administratif l'obtention de la qualité de résident habituel en Polynésie Française.
- . Analyse avec le Service des Finances d'un projet d'institution d'un système de redevances météorologiques (budget du Territoire).
- . Recensement des besoins en matière de logements administratifs à l'horizon 1983.
- . Examen avec le Service des Finances des modalités de gestion (commune) des crédits de personnel du Ministère de l'Urbanisme et du Logement.

TRAVAUX DES COMMISSIONS

- . La Commission administrative paritaire des techniciens de la Météorologie du CEAPF s'est réunie le 05 janvier pour examiner les dossiers de titularisation de deux techniciens stagiaires.
- . Les délégués du personnel (agents contractuels) ont été reçus collectivement par le Directeur le 26 février. Principales questions évoquées au cours de cette réunion : notation et avancement, responsabilités au sein du SIA, accès au CEAPF, congés, stages, aménagement des anciens locaux SSIS.
- . Signalons par ailleurs que diverses réunions des commissions concernant les agents contractuels ont eu lieu Avenue Bruat au cours du trimestre écoulé :
 - Commission chargée de la révision de la Convention Collective (modification de l'article 14 : composition de la commission paritaire).
 - Commission d'interprétation et de conciliation de la Convention Collective (institution d'une caisse de retraite).
 - Commission paritaire consultative (recrutements, avancements).

AERODROMES d'ETAT

1/ Travaux :

- FAAA : - Assainissement de l'intérieur de la boucle au seuil 22 terminé en janvier.
 - " - Réparation et renforcement partiels sur l'aire de stationnement internationale.
 - " - Construction d'un hangar à matériel de piste (SETIL)
 - " - Construction d'un hangar pour l'aviation générale (SETIL) en cours.
 - " - Réfection de toitures des logements de la Cité de l'Air, tranche 1981, achèvement prévu en avril.
 - " - Mise en place dans l'aérogare d'un appareil de détection par rayons X fourni par le Service des Bases Aériennes.
- BORA-BORA : parc à instruments et abri de gonflement Météo terminés en février.
 - RAIATEA : poursuite des travaux de construction d'un logement de fonction.
 - GAMBIERS : rénovation de 2 logements Météo à RIKITEA terminée.
 - RANGIROA : réparation de la toiture de l'aérogare.

2/ Etudes :

- FAAA : Plan de composition générale : l'étude de la réalisation en phase intermédiaire à la suite du déplacement du passage sous piste est terminée et a été examinée en Commission Consultative Aéronautique.
 - " : Aménagement pour B.747 : APS transmis.
 - " : Etude de la capacité de piste : mission de M. COLLET du STBA, au mois de mars.
 - " : Etude en cours d'un passage de canalisations SOMCAT et autres, sous les chaussées de la piste.
 - " : Réfection du réseau téléphonique de la Cité de l'Air : APS transmis.
- BORA-BORA : Nouvelle centrale électrique : APS transmis.
 - " : Troisième logement : APS transmis.
 - RANGIROA : Réfection des bâtiments techniques : APS transmis.

3/ Acquisitions de terrains :

- FAAA : Extension de la zone industrielle et de la zone aviation générale. Les décisions de la C.A.E. ont été notifiées aux expropriés.
- RAIATEA : Suite à la proposition de vente par le propriétaire d'une parcelle de terrain enclavée entre l'emprise de l'aérodrome et la route de ceinture, une demande d'acquisition a été présentée.

AERODROMES TERRITORIAUX

1/ Travaux :

- MATAIVA : Réaménagement et extension de l'aérodrome terminés. Le repli du chantier a été effectué en mars.
- MOOREA : Aérogare (SETIL) terminée. A été mise en service le 14 janvier.
- " : Une modification du plan de stationnement des aéronefs a été réalisée.
- HUAHINE : Raccordement de l'aérodrome au réseau électrique. La ligne d'alimentation est terminée.
- " : Zone aménagée : déplacement de la route en limite de bande.
- NUKU-HIVA : Revêtement en matériaux enrobés des aires de manoeuvres : début des travaux en mars ; mise en service de la station de concassage.

2/ Etudes :

- TUBUAI : Dossier d'appel d'offres pour la réalisation d'un nouveau revêtement des aires de manoeuvres : en cours.

3/ Acquisitions de terrains :

- ARUTUA : Procédure d'enquête préalable et parcellaire terminée en mars.
- APATAKI : Négociation en cours pour l'acquisition d'une parcelle supplémentaire pour l'aménagement de l'aire de stationnement.

METEOROLOGIE

RESUME MENSUEL DU TEMPS

MOIS DE JANVIER

Après un mois de Décembre déjà très sec, l'archipel des Tuamotu et l'archipel de la Société connaissent une pluviométrie anormalement faible, aggravant la sécheresse.

A TAHITI et MOOREA, la sécheresse sévit sérieusement jusqu'au 25 ; seule la côte NE de TAHITI est épargnée. Il faut les pluies de fin de mois pour ramener le déficit mensuel à des proportions moins graves.

Les températures moyennes présentent partout des écarts positifs importants atteignant 1°1 à RAPA et TUBUAI.

Sauf aux Marquises, l'ensoleillement est très important (+87 heures) à BORA BORA.

Enfin, le champ de pression moyen présente des écarts positifs importants (2 mb en moyenne) qui atteignent 2,7 mb à HEREHERETUE.

A signaler une activité orageuse importante du 6 au 10 et du 26 au 27 sauf aux Marquises, et des vents forts à RAPA durant la 1ère décade et en fin de mois.

MOIS DE FEVRIER

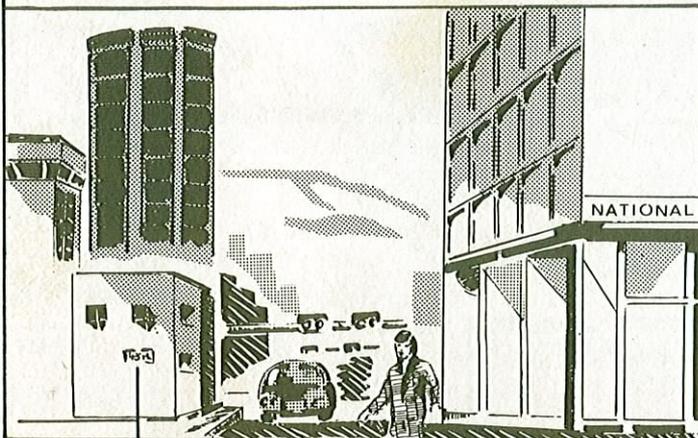
Dans l'ensemble, les conditions météorologiques ont été plutôt clémentes, si l'on excepte l'épisode pluvieux de la dernière décade qui a touché surtout les Iles du Vent et l'ouest des Tuamotu. Le déficit est important sur la majeure partie des Tuamotu (80 % à HAO et MORUROA). Par contre, aux Iles du Vent, les pluies diluviennes de fin de mois portant le total mensuel au-delà des valeurs extrêmes jamais relevées à TAHITI et MOOREA en Février.

TED LUGAN

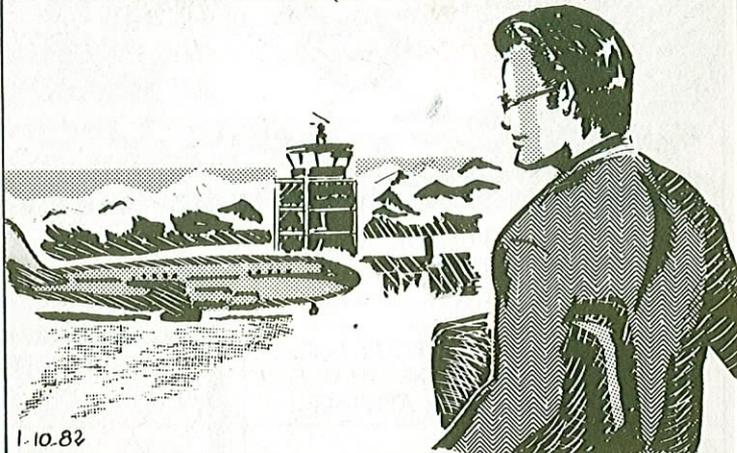
TED LUGAN, UN PILOTE CANADIEN ENGAGE COMME CONVOYEUR A "AIR TAKOMA" DANS LA VILLE DE SEATTLE, VIENT DE DEPOSER A ANCHORAGE TROIS ETRANGES PASSAGERS.



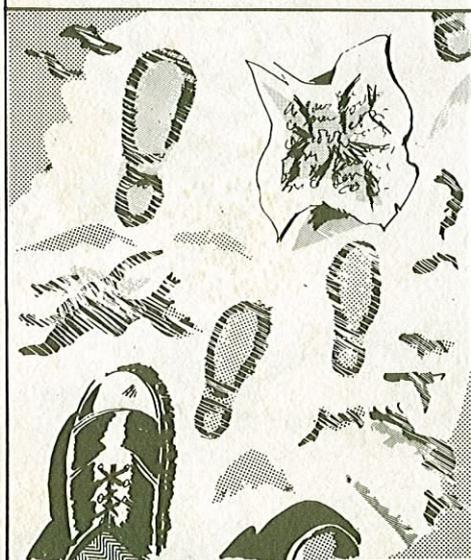
J'AI FLANE LA MATINEE DANS LA CITE, PUIS J'AI TELEPHONE A HILLS POUR LUI ANNONCER MON ARRIVEE.



JE SUIS RETOURNE A L'AEROPORT. MACHINALEMENT J'AI SUIVI LE MEME CHEMIN QUE MES TROIS PASSAGERS.



LE GEL AVAIT DURCI LES EMPREINTES C'EST ALORS QUE J'AI REMARQUE LE MESSAGE.



IL ETAIT QUESTION D'UN EMPIRE DES ESQUIMAUX FONDE PAR UN "GRAND JUGE BLANC" DANS LA BAIE D'IGLUGIG ET HATIVEMENT TRACE UN APPEL A L'AIDE

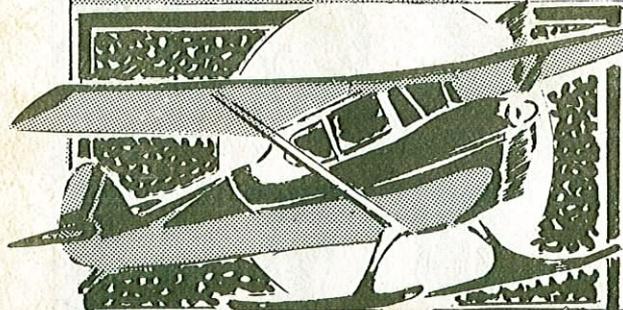


J'AURAI DU M'ADRESSER AU F.B.I. MAIS JE SONGEAI AU DANGER QUE POUVAIT COURIR LA JEUNE FEMME.



OUI, MONSIEUR LUGAN JE PEUX VOUS LOUER UN APPAREIL EQUIPE DE SKIS A LA TOMBEE DU JOUR.

J'AVAIS UTILISE TOUTE MA PAYE POUR AFFRETER CET APPAREIL AFIN DE REPENDRE A L'APPEL D'UNE INCONNUE, AU-DELA DES PERILLEUX MONTS CHUGMIT BALAYES PAR LA NEIGE ET LES VENTS, VERS LES TERRITOIRES DES GRANDS LACS...



LA SEMAINE PROCHAINE :

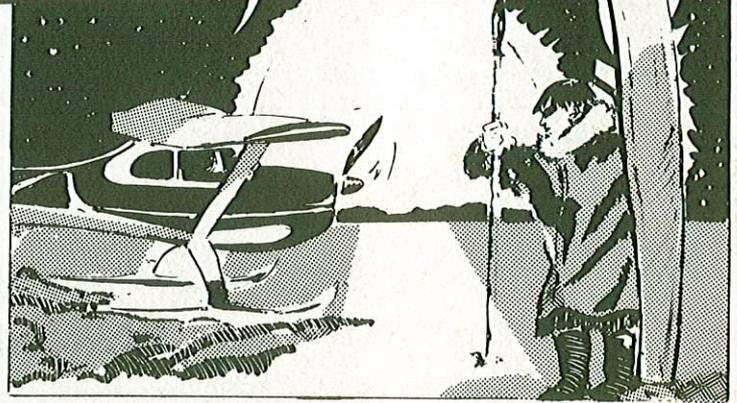
Le Piège

TED LUGAN

IL S'AGIT A PRESENT D'OBTENIR DES RENSEIGNEMENTS



AU PETIT MATIN, J'AI ATTERI A IGLUGIG DANS LE TERRITOIRE DES ESQUIMAUX.



J'APPRIIS QUE L'ON VENERAIT DEPUIS PEU UN GRAND JUGE BLANC. J'AI FAIT L'ACQUISITION D'UN ATTELAGE.



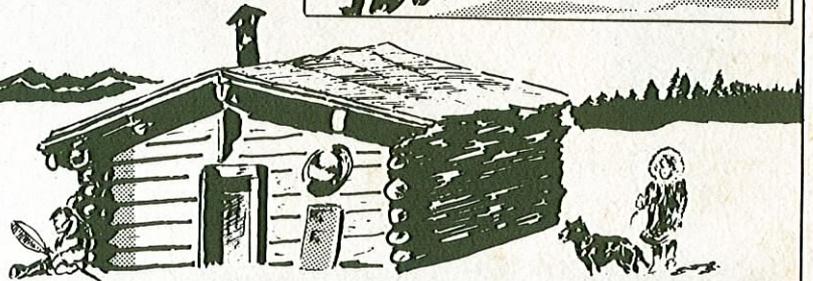
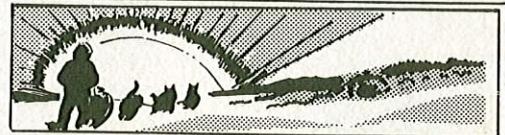
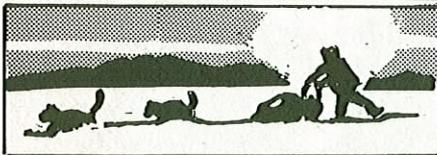
SON REPAIRE EST A TRENTE MILES AU NORD. NOUS Y SERONS A LA NUIT



LES CHASSEURS RENCONTRES SUR MON CHEMIN DEMENTAIENT A PRESENT SILENCIEUX. JE ME SENTAIS MEME EPIE.



LES DERNIERS MILES FURENT LES PLUS EPROUVANTS. AU CREPUSCULE JE DEBOUCHAI SUR LA CLAIRIERE QUI AVAIT UNE ALLURE DE CAMP RETRANCHE. IL M'A SEMBLE QUE JE N'ETAIS PAS LE BIENVENU.



1.17.82

PRENEZ GARDE MONSIEUR VOUS ETES CERNE DE TOUS COTES !



TED LUGAN

EN UN INSTANT, JE FUS ENTOURE PAR UNE TROUPE ASSEZ ORIGINALE D'ESQUIMAUX.



QUI QUE VOUS SOYEZ VISITEUR VENU TROUBLER LA QUIETUDE DE L'EMPIRE DES ESQUIMAUX VOUS SEREZ CE SOIR NOTRE HOTE MALGRE VOUS.



CET HOMME AVAIT UNE LUEUR ETRANGE DANS LE REGARD. D'AILLEURS TOUT ETAIT ETRANGE AUTOUR DE MOI.



ON M'ENLEVA MON ARME ET ON LIGOTA MES MAINS.



PRES DE LA CABANE J'ENTREVIS DERRIERE LA CROISEE, LE VISAGE DE LA JEUNE PASSAGERE.

L'EMPEREUR RASSEMBLA SA TROUPE SOUS LE SOLEIL DE MINUIT.

MES AMIS, NOTRE ROYAUME OU TOUT EST BLANC ET PUR COMME LA NEIGE QUI NOUS ENTOURE EST MENACE DE POLLUTION PAR LE MONDE DE L'EXTERIEUR. LE MOMENT D'AGIR EST VENU. CETTE NUIT NOUS FERMERONS L'ACCES DE LA BAIE DE CHAKOK.



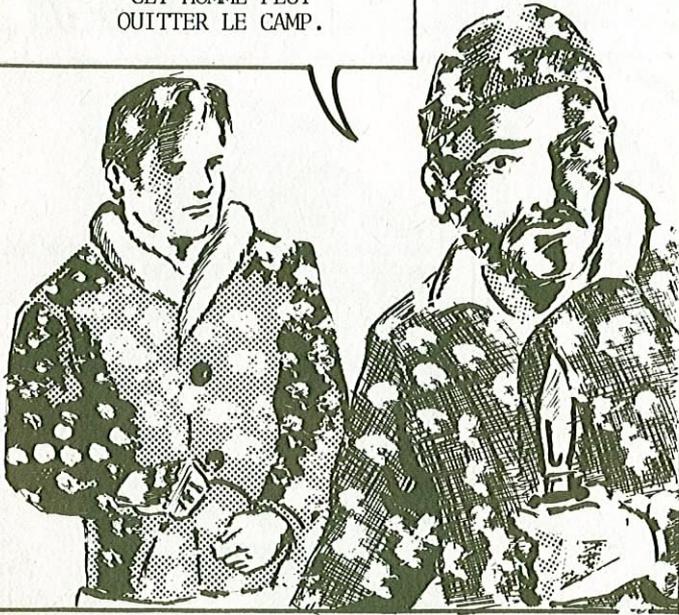
TED LUGAN

DES QUE LA NEIGE CESSERA DE TOMBER
NOTRE EXPEDITION SE DIRIGERA VERS
LA PASSE DE ILLANNA, AU NORD.

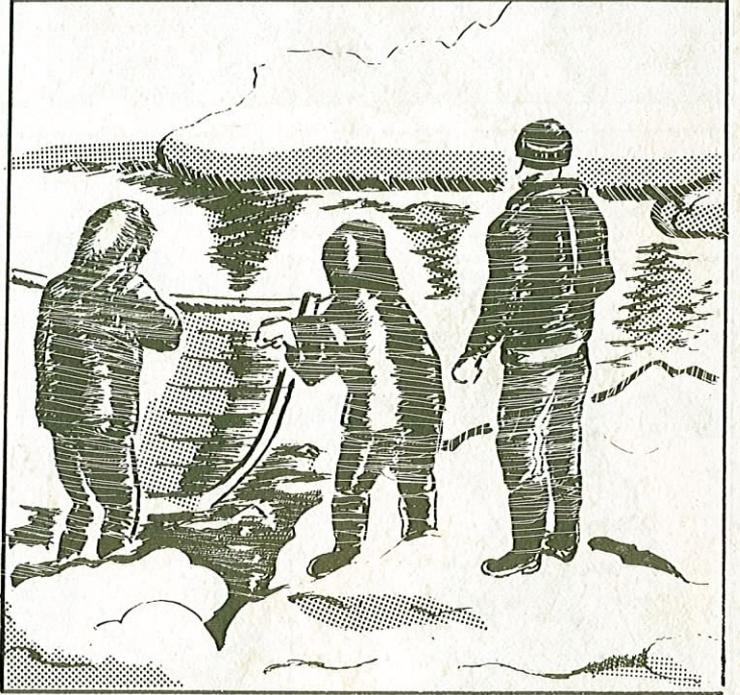


PUIS LE TRAPPEUR SE SOUVINT DE MOI ET COUPA
MES LIENS. LA NEIGE SE FAISAIT MOINS DENSE.

QU'ON LUI RENDE SA WINCHESTER
CET HOMME PEUT
QUITTER LE CAMP.



JE L'AI SUIVI PRES D'UNE CRIQUE. LE GRAND
JUGE BLANC FIT METTRE UN CANOT A L'EAU.



LE CIEL S'ETAIT ECLAIRCI. PRESTIGIEUX, L'EMPEREUR DES ESQUIMAUX S'ELOIGNA
AVEC SA PETITE TROUPE. ILS GLISSERENT COMME DES FANTOMES A TRAVERS LES
GLACES VERS UNE CHIMERIQUE ET PERILLEUSE ENTREPRISE.

LA SEMAINE PROCHAINE : "LE CERCUEIL
DES NEIGES."



La sécheresse quasi générale épargne seulement Rapa et l'extrême sud est du territoire. Elle est particulièrement sévère à Tahiti Faaa où on a recueilli seulement 5 mm d'eau.

Naturellement l'ensoleillement est remarquable. Il faut noter l'absence de cyclogénèse tropicale . Les perturbations frontales venant du sud ouest ont été contenues en bordure sud du territoire par une dorsale d'altitude présente à tous niveaux au sud du 15^{ème} sud.



DIVISION TECHNIQUE

Les principales interventions techniques ont eu pour objet des dépannages ponctuels :

- interventions à Raiatea en janvier ;
- réparation du groupe électrogène à Rangiroa en mars ;
- dépannage du VOR et de la HF à Huahine, en mars.

Par ailleurs la Division a participé à l'installation et aux réglages du nouveau détecteur à rayons X sur l'aéroport de Tahiti-Faaa.

EXPLOITATION

Deux qualifications "approche" et une qualification "contrôleur d'aérodrome" ont été délivrées aux ISLV ce trimestre.

Le Service a recruté et organisé des stages de formation pour deux agents : M. Poroaie, AC/5, pompier sur l'aérodrome de Moorea et M. E. Tehaamoana, AC/3, contrôleur d'aérodrome.

La principale opération du trimestre reste cependant le changement ayant affecté les fréquences HF air/sol de la famille SP7 :

- le 1er février 1982 à 14H00 locales : changement de mode A3 en mode BLU pour toutes les communications (sauf fréquences SAR 3023 et 5680 KHZ qui restent en A3) ;
- le 17 février 1982 à 14H00 locales : changement de 3 fréquences de la famille SP7 : 5638, 13304 et 17909 KHZ qui deviennent respectivement 5643, 13300 et 17904 KHZ.

Tous ces changements, prévus de longue date, répondent au plan de transition HF de l'OACI.

Signalons également ce trimestre :

- la mise en service des nouvelles aires de stationnement de l'aérodrome de Moorea-Temaë (liée à l'ouverture de la nouvelle aérogare) le 7 janvier ;
- la mise en application des arrêtés concernant les nouveaux "Services paramètres" qui remplacent désormais les Services AFIS ;
- la commande de plusieurs véhicules SSIS pour l'équipement des aérodromes territoriaux ; ces véhicules (des VIC 3 et VIC 1) seront livrés début 1983 ;
- la mise au point de procédures de coordination entre le CCR et les aérodromes militaires de Hao et Moruroa.

.../...

- la visite de nos collègues du SNA-Nouvelle Calédonie :

- . M. BONIZEC, Chef du SNA en janvier ;
- . M. BOISVIN, Commandant adjoint de l'aérodrome de la Tontouta, en février ;
- . M. VIOLET, Electronicien de la Sécurité Aérienne, en mars.

De son côté le RCC a poursuivi son activité d'entraînement en organisant un SAREX "papier" le 28 janvier (test des procédures de déclenchement d'alerte et d'armement du RCC) et un SAREX avec Air Polynésie le 9 février.

Il a par ailleurs reçu la visite du Colonel FITZPATRICK de la RAAF, responsable SAR militaire en Australie.

TRANSPORTS AERIENS

La Division des Transports Aériens a publié sa brochure annuelle des statistiques de l'année 1981 ; elle a en outre travaillé sur les principaux dossiers suivants :

- agrément des nouveaux tarifs aériens interinsulaires (janvier) ;
- prolongation de l'agrément des transporteurs locaux ;
- gestion et entretien des avions administratifs ;
- étude du CDN à 3 ans pour les avions privés ;
- préparation du Rallye Tahiti-Nouméa organisé par l'APPP ;
- recrutement d'un nouveau pilote territorial.

x

x

x

M. IMBERT, OCCA/P, est arrivé sur le Territoire le 26 Mars 1982 ; il prendra la succession de M. PASQUI, Chef du Centre de Contrôle Régional, au mois de juin.

Par le vol du 19 Mars sont arrivés sur le Territoire Mr Patrice MALLET Administrateur de 1.ère Classe, venu prendre les fonctions d'Adjoint au Directeur de l'Aviation Civile en Polynésie Française - ainsi que Mr COLLET Ingénieur de l'Aviation civile, Chef du Bureau d'Etudes générales au STBA.

Mr COLLET est venu étudier la capacité de la piste de FAAA



Mrs Patrice MALLET et COLLET, très entourés à leur arrivée à TAHITI FAAA

-o-o-o-o-

Mr Patrice MALLET est né le 31 Octobre 1946 à CAUDERAN (Gironde).Après avoir fréquenté avec succès de 1968 à 1974 différentes écoles nationales,Mr MALLET, à sa sortie de L'ENA en 1977, entre à la Direction Générale de L'Aviation Civile- Bureau du Personnel. Puis il remplit ses fonctions au Bureau des Organisations Internationales de 1978 à 1982.

Mr MALLET est également Pilote Privé.

-o-o-

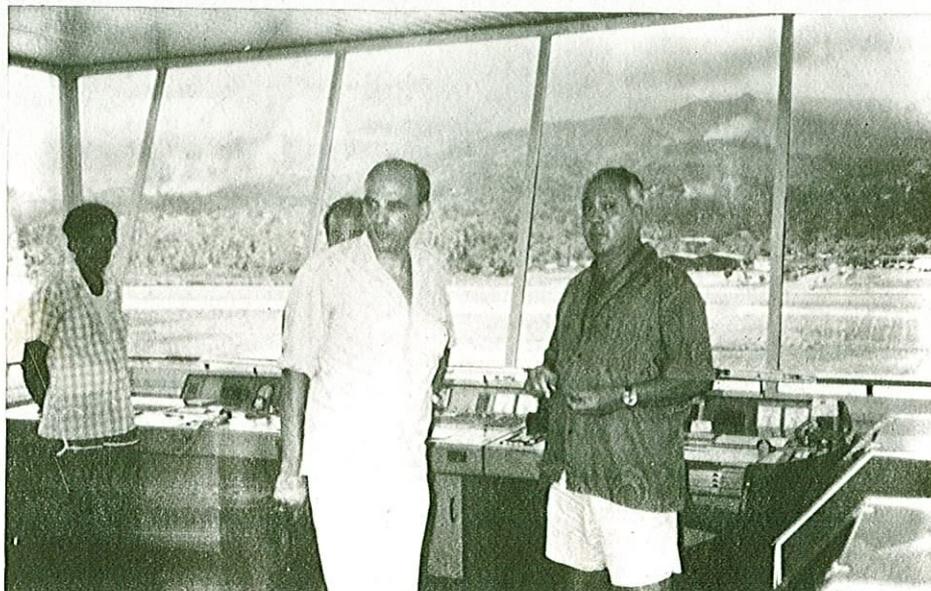


MR OLIVIERO SOUS DIRECTEUR
DE LA NAVIGATION AERIENNE
EN VISITE A TAHITI-----

Arrivé sur le Territoire par le vol régulier du 14 Mars
Mr OLIVIERO, au cours d'une brève visite de cinq jours
a participé à diverses réunions de travail au sein de la
DSAC et a reçu les organisations syndicales.



MR OLIVIERO en visite au CCR de TAHITI



MR OLIVIERO à la Tour de Contrôle de
TAHITI FAAA.

PROFIL DES AERODROMES EXTERIEURS

-0-0-0-0-0-0-0-0-

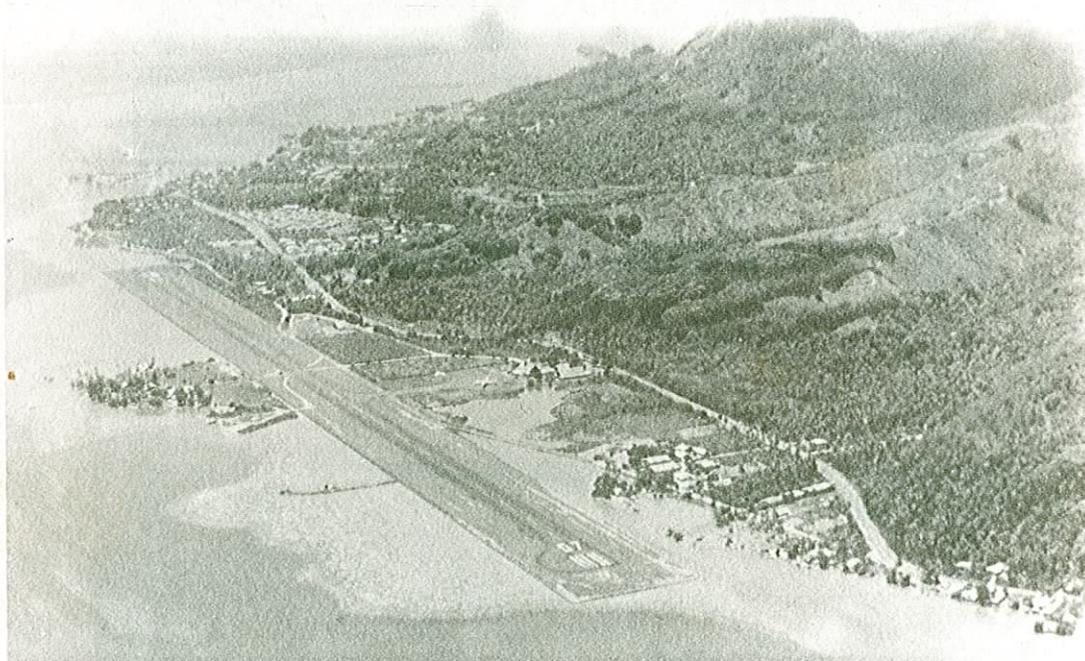
I/ RAIATEA

NOM: RAIATEA UTUROA (NTTR)
Aérodrome d'Etat ouvert à la CAP en 1964

Situation: à 118 NM de TAHITI dans l'Archipel des Iles sous le Vent

PISTE 07/25 1400 M X 30 Bitumée

AEROGARE: concession SETIL
Carburant disponible 100/130 (Aéroclub)
AEROCLUB BASE: Aéroclub des Iles sous le Vent.



VUE GENERALE

LIAISONS AIR SOL:
TWR: 118.5 VDF 118.5 APP: 118.5 HF 5680 Khz
LIAISON SOL/SOL : 2 BLU 30 W
Freqs: 5068 - 6802.5 - 9116 Khz

Aides à l'Atterrissage:
NDB RU 272 Puissance 25 W
Balisage nocturne AVASIS, feux à éclats
Alimentation électrique: 2 groupes BERLIET 35 KVA 220/280
Volts 60 HZ - Secours par secteur.



RAIATEA: L'AEROGARE ET LA VIGIE

Commandant d'Aérodrome: Guy JUVENTIN
Adjoint : Olivier REY
Controleurs : Wilfrid REY
Michel PAQUOT
Pompiers : Roland MAO
Gustave PATII
Alphonse TETUAETARA



Mrs Guy JUVENTIN et PAQUOT
à la VIGIE

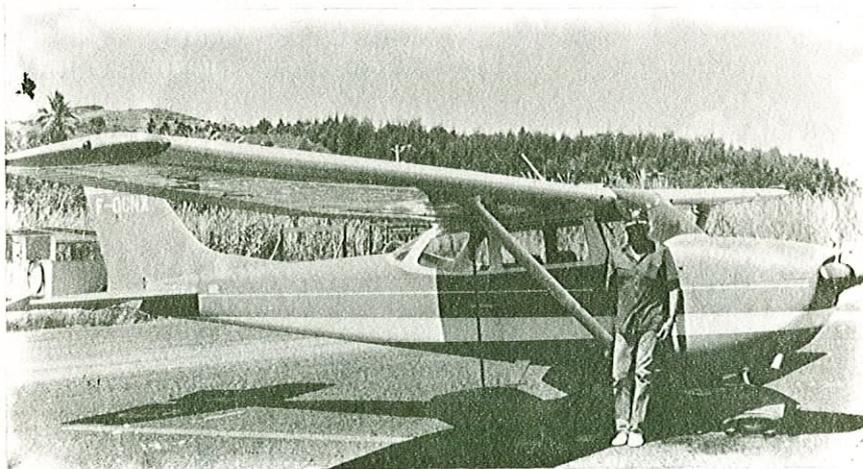
Situé à 220 KM au Nord Ouest de TAHITI, l'Aérodrome de RAIATEA est le 4^e éme de Polynésie pour son trafic passagers - en 1981 l'Aérodrome a en effet traité 66.600 Passagers et 117 tonnes de fret ; sur près de 6200 mouvements annuels d'Aéronefs, les 3/4 sont effectués par des avions commerciaux.

C'est l'Aérodrome de déroutement de TAHITI FAAA pour les vols intérieurs - il est relié en moyenne 4 fois par jour à TAHITI par les FOKKER F27 de AIR POLYNESIE.

En outre depuis septembre 1981, un BN2A de la même compagnie est basé sur l'Aérodrome et affecté aux relations avec MAUPITI (16 liaisons régulières par semaine)

Enfin se trouve à RAIATEA le seul Aéroclub basé hors de TAHITI: l'Aéroclub des Iles sous le Vent, dont le Président et chef pilote n'est autre que le Commandant de l'Aérodrome Guy JUVENTIN.

Le club dispose de deux avions: un cessna 172 et un Piper Cub



Guy JUVENTIN et l'avion de l'Aéroclub des ISLV



RALLYE AERIEN
PAPEETE - NOUMEA - PAPEETE

Le 10 Avril 1982 a eu lieu le départ du Rallye PAPEETE -NOUMEA - PAPEETE, pour deux appareils : FODBU (Twin Bonanza) et FOCDN (Cessna 310) .

Par suite d'une avarie de moteur, le 3 eme appareil FOCFZ (Push Pull) n'a pu prendre le départ que le 17 à 3 heures locales; et a rejoint les deux autres concurrents à NOUMEA.

Le samedi 24 Avril dans l'après midi, les trois concurrents étaient de retour à FAAA ou ils furent chaleureusement accueillis par leurs nombreux amis.

Le Rallye s'est déroulé dans de bonnes conditions, notamment météorologiques.



activités des centres et aérodromes

CENTRE DE CONTRÔLE REGIONAL

Statistiques mensuelles de trafic en route.

MOIS

Mouvements interinsulaires

Nombre Temps de contact

JANVIER:	1505	1238
FEVRIER:	1358	1032,10
MARS :	1576	1374
	-----	-----
TOTAL	4439	3444,10

Mouvements internationaux

JANVIER:	213	446
FEVRIER:	198	440,40
MARS:	220	515
	-----	-----
TOTAL	631	1401.40

TOTAUX GENERAUX

	NOMBRE	TEMPS DE CONTACT
JANVIER	1718	1684
FEVRIER	1556	1472.50
MARS	1796	1889
	-----	-----
	5070	5045.50

Temps moyen de contact

Interinsulaire: 45 minutes
internationaux: 2 HR 12 minutes

INCIDENTS EN ROUTE:

Au cours du 1^{er} trimestre 1982, le CCR de Tahiti a enregistré 12 incidents qui se répartissent comme suit:

- 1 perte de contact radio
- 7 déroutements cause météo
- 4 incidents techniques

MESSAGES RECUS PAR LE CENTRAL DES TELECOMMUNICATIONS

- 1^{er} trimestre 1982 -

RECEPTION

Réseau International: 68417

Réseau Local..... 18068

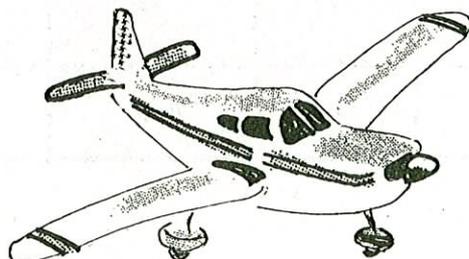
TOTAL 86485 Moyenne quotidienne: 960

EMISSION

Réseau International: 19531

Réseau Local 18170

TOTAL EMISSION 37701. moyenne quotidienne 419



- PROTECTION METEO (Période du 01.01 au 31.03.82)

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

LONG COURRIERS	JANVIER	FEVRIER	MARS	TOTAUX
LOS ANGELES	46	40	41	127
AUCKLAND	14	12	12	38
NANDI	0	1	0	1
PAGO PAGO	5	4	6	15
HONOLULU	6	4	4	14
PAQUES	5	6	9	20
RAROTONGA	10	8	8	26
SYDNEY	13	11	12	36
SANTIAGO	4	2	4	10
NOUMEA	6	4	4	14
POINTE A PITRE	3	3	3	9
T O T A U X	112	95	103	310

MOYENS COURRIERS	JANVIER	FEVRIER	MARS	TOTAUX
INTER ILES	297	291	295	883
MARQUISES	14	13	14	41
AUSTRALES	14	12	13	39
SITES	62	59	55	176
TOTELEGIE	5	5	5	15
HAO	4	3	4	11
ATUONA	14	13	14	41
T O T A U X	410	396	400	1.206

- OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL SUIVANT DESTINATION -

VENANT DE OU ALLANT A	JANVIER	FEVRIER	MARS	TOTAUX
LOS ANGELES	460	400	410	1.270
AUCKLAND	56	48	48	152
NANDI	0	4	0	4
PAGO PAGO	20	16	24	60
HONOLULU	60	40	40	140
PAQUES	50	60	90	200
RAROTONGA	40	32	32	104
SYDNEY	52	44	48	154
SANTIAGO	40	20	40	100
NOUMEA	40	26	16	82
POINTE A PITRE	-	-	-	-
T O T A U X	818	690	748	2.266

ACTIVITES DU SSIS

1 Trim- 82

FEUX D'AERONEFS	NEANT
FEUX EXTERIEURS A L'AERODROME	2
ALERTE AERONEFS	5
EVACUATIONS SANITAIRES	5
SURVEILLANCES AVITAILLEMENTS	317
SURVEILLANCES:	
Décollages et atterrissages	650
Mises en route	325
Interventions diverses....	12
Instruction et exercices..	54 HRS

LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT
VALIDÉES (période de I-I au 31-3-82)

PROFESSIONNEL :

PILOTE DE LIGNE (PL).....	8
PILOTE PROFESSIONNEL 1 ^{ère} Classe	
(PP1)	11
(PP)	16
QUALIFICATION IFR	11
MECANICIEN NAVIGANT	3
AUTORISATION PARACHUTAGE	1
TOTAL	50

NON PROFESSIONNEL..... 41

EFFECTIFS PN BASÉS EN POLYNESIE FRANCAISE au 31/3/82

PROFESSIONNEL :

P.L	1 (Privé)
PP1	19+ 1 (Privé)
P.P	28+11 (Privés)
P.P.H	2
C.S.S	79

TOTAL 128 + 13 Privés

CORPS TECHNIQUES	4
PRIVES	387

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE

1-er TRIMESTRE 1982

NOTAMS RECUS CLASSE 1 SERIE A

VENEZUELA	115
PANAMA	162
CANADA	633
JAPON	693
NANDI	139
WESTERN SAMOA.....	67
EQUATEUR	41
CHILI	82
PEROU	283
AUSTRALIE	490
USA	1250
NEW ZEALAND.....	520
POINTE A PITRE	1

4485

NOTAMS EMIS CLASSE 1

SERIE A : 15

SERIE C : 24

PROTECTIONS AERONAUTIQUES FOURNIES
AUX CDT DE BORD : 299

INFORMATIONS DIVERSES

LA (/) IE (/) ES (/) PERSONNELS

MOUVEMENTS DE PERSONNEL

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade et Statut	Service
21 JANVIER	MOUGENOT Ghislaine	OCCA/1	SNA/CCR
19 MARS	MALLET Patrice	Adm. Civil	DIR
26 MARS	IMBERT Michel	OCCA/P	SNA/CCR

RECRUTEMENTS

1ER JANVIER	DALMAS Linda	AC/5 ETAT	SNA/3
04 JANVIER	TEAVE Tehani	AC/5 ETAT	SNA/3
1ER MARS	YU Liliane	AC/2 ETAT	SIA/BA
1ER MARS	TEHAAMOANA Etienne	AC/3 TERR.	SN/2
1ER AVRIL	VAN BASTOLAER Karel	Pilote TERR.	SNA/TA

PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE ADMINISTRATIF

1ER FEVRIER	BELTRAN Maurice	TET	SNA/NTAA
10 FEVRIER	LOBSTEIN Jean	ITM	MET/CEP

PERSONNEL RENTRANT EN METROPOLE

28 JANVIER	PRENAT Jean-Claude	TET	SNA/NTAA
29 JANVIER	NICOLAS Jean	AC/1 48-1018	SIA/BA
25 MARS	LOURME Régis	VAT	SNA/3

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

Date	Nom et Prénom	Corps Grade Statut	Service	Motif du départ
03 JANVIER	GOODING Odile	AC/4 ETAT	SNA/3	Démission

MUTATIONS

Date	Nom et Prenom	Corps Grade Statut	Venant de	Allant à
1ER MARS	VIRTOS Marguerite	S.A. CEAPF	MINISTERE INTERIEUR	ADM
1ER MARS	WINCHESTER Guy	TSAC CEAPF	BORA-BORA	SNA/2
05 MARS	BODIN Richard	TM CEAPF	MET/ATUONA	MET/FAAA



IA ORA NA ! Madame Marguerite VIRTOS née TEHURITAUUA, Secrétaire Administratif du CEAPF, assume depuis le 1er mars les fonctions de Chef du bureau du personnel au sein du Service Administratif. Elle travaillait, avant cette date, au Service du Personnel du Territoire.



UNE JOLIE PIECE. Alphonse TETUAETARA, dit "MOHI", qui exerce les fonctions de pompier à l'aérodrome de RAIATEA, il y a quelques semaines, éprouvé une belle émotion quant il a ferré au bout de sa ligne de 80 kg à peine, tenue à mains nues, ce qu'il prit d'abord pour un gros thon et qui s'avéra être un superbe espadon de 4 m de long. Il ne fallut pas moins de sept hommes pour hisser le monstre sur le rivage.

/) E C E S

Le 20 mars 1982, Monsieur AIHO Joseph, Agent contractuel du Service de l'Infrastructure Aéronautique, est décédé des suites d'un accident de la circulation survenu en dehors du Service.

La rédaction de MANUREVA présente à Mme AIHO et ses enfants ses plus sincères condoléances.

=====

() A R N E T R O S E

Nous avons été informés de la naissance de :

- . Cathy au foyer de Marie-Claire ONNO, Commis du CEAPF à la Division des Transports Aériens du SNA, le 13 janvier 1982.
- . Tamatoa au foyer de Léonard COQUIL, Planton-vaguemestre du SNA, le 09 mars 1982.
- . Matangi au foyer de Vairaatoa MOEROA, Technicien de la Météorologie du CEAPF, le 08 mars 1982.
- . Mélino au foyer de Etienne TEHAAMOANA, Agent contractuel Territorial du SNA, le 30 mars 1982.
- . Karl au foyer de Michel CHUNGUE, Technicien de la Météorologie, le 28 mars 1982.

FOOTBALL. L'AVIATION EN TETE DU CHAMPIONNAT

Nous avons évoqué, dans la précédente livraison de Manureva, les bons débuts de l'équipe de l'Aviation Civile dans le championnat corporatif de Polynésie.

Au cours des onze rencontres disputées depuis, sur les terrains annexes du stade Pater, l'équipe s'est comportée de fort belle manière puisqu'elle a remporté neuf victoires, concédé un nul et essuyé une seule défaite (0-1 contre Electricité de Tahiti). Grâce à ces résultats, elle a pu prendre rapidement la tête du classement qu'elle occupe encore, à l'heure où nous mettons sous presse, avec un capital de 52 points contre 50 au Parc à Matériel de l'Équipement, son suivant immédiat, qui réalise lui aussi un excellent parcours.

Durant les onze rencontres qui restent encore à jouer (la compétition en comporte trente au total), l'équipe de l'Aviation Civile devra éviter la moindre défaillance si elle veut, comme elle le désire ardemment, remporter le premier titre de champion corporatif de Polynésie.

Il faut espérer qu'un certain nombre de titulaires blessés au cours des dernières parties (Mottard, Bagliéri, Manaté, Faatauirā) pourront reprendre très rapidement la compétition. On peut déjà se réjouir du retour de Francis Sacault et Gérard Raoulx que des raisons professionnelles avaient tenus éloignés de Tahiti.

TENNIS. MOTTARD/REBOA REMPORTE LE TOURNOI DE L'A.S.A.C.

C'est l'équipe composée de Daniel MOTTARD et Christian REBOA qui a remporté le tournoi interne de l'A.S.A.C. qui a mis aux prises durant une quinzaine de jours en février plus d'une vingtaine de formations désignées par le tirage au sort. Leur victoire fut acquise aux dépens de Georges Veillot et Thierry Tscheiller, en deux sets. Ci-dessous, avant la rencontre, les quatre finalistes de cette compétition.



NOUS AVONS LU POUR VOUS

L' () rganisateur propose, le () lient dispose"

Encore faudrait-il être certain :

Que les conseils donnés sont toujours de qualité, loyaux, objectifs et honnêtes ;

Et que les directives reçues sont imperturbablement suivies sans distorsion.

Mais plutôt que de mettre en cause l'organisateur de métier, ne devrait-on pas se poser des questions sur la qualité de certaines méthodes d'organisation qui sont maintenant appliquées ?

Ce fatras de pseudo-techniques dites de management, de gestion, de ... on ne sait quoi, qui sont mises en oeuvre n'importe comment, par n'importe qui, convaincu qu'il est de sa parfaite compétence en la matière :

"qui peut mieux organiser que celui qui fait le boulot ? "

C'est, en tout cas, ce que lui serinent depuis des années les animateurs-démago des multiples stages, séminaires, symposiums, dont le sujet porte sur l'organisation, la gestion, le management, etc.

Combien de fois n'a-t-on pas entendu dire qu'*organiser* était affaire de *bon sens*. et comme le bon sens, chacun le sait, est la *chose du monde la mieux (1) partagée (2)*.

00 00

() rganiser est donc l'affaire de tous !

Pas seulement des organisateurs... mais, s'il vous plaît, peut-être aussi, des organisateurs qui savent (ou devraient savoir) :

1 - Qu' avant d'être traité, un problème doit être bien posé.

Cette partie que les anciens maîtres appelaient le *cadrage* et le *cubage* qui porte maintenant des noms ronflants, est la plus importante des études. Il ne faut pas craindre de lui consacrer le maximum d'efforts et de temps, car elle conditionne la qualité des travaux qui lui font suite.

Résoudre même (ou surtout) avec brio un problème mal posé ou qui ne se pose pas est une faute majuscule.

2 - Que la solution de qualité qui sera apportée au problème bien défini est toujours basée sur une analyse "sincère, fidèle et honnête" de la situation présente.

Prétendre "savoir" sans avoir fait l'effort et pris le temps de bien connaître l'ensemble des données existantes et une escroquerie intellectuelle (3).

(1) Encore faudrait-il définir ce qu'est le *bon sens*.

(2) Surtout par les Français si amoureux de l'égalité.

(3) Et peut-être quelquefois plus que seulement intellectuelle.

- 3 - Que le choix de la bonne (4) décision est le fruit de la réflexion sereine et solitaire portant sur les éléments bien analysés.

Contrairement à une opinion à la mode, la lumière n'est pas le produit de la jac-
tance.

Les groupes de discussion, de "réflexion en commun" comme disent nos modernes
clercs, ne sont le plus souvent que logomachie débouchant sur des abysses
d'utopies surréalistes.

- 4 - Qu'un projet d'ensemble bien construit est une somme de "bouts de projets élé-
mentaires" dégagés des analyses et des remises en causes réfléchies, harmo-
nieusement combinés.

On ne trouve pas les bonnes solutions :

- en compilant des traités d'organisation ;
- en important des applications réalisées chez les voisins ;
- en plaquant une mécanique sur une situation malsaine (5) ;
- en inventant des systèmes oniriques ;

Ou en ...

- 5 - Qu'un système de qualité doit être testé avant d'être mis en application.

Les chances de trouver du premier coup :

- la bonne méthode ;
- le bon matériel ;
- la bonne implantation ;

sont faibles...

Aussi est-il préférable de se tromper en échelles réduites qu'à l'échelle gran-
deur, ça coûte moind cher !

" Mais c'est du Descartes que vous nous racontez là ! "

" Eh oui ! c'est du Descartes et dans toute la candide pureté du *Discours de la
méthode* ".

Est-il inconvenant pour un organisateur de se dire cartésien en un temps où les
techniciens de ce métier (souvent plus "nocrates" que "niciens" d'ailleurs)
s'accordent avec les modernes philosophes pour afficher un profond mépris
envers cette vieille barbe et tous ses disciples ?

Heureusement que les laboratoires de recherches sont encore peuplés de bonnes
têtes, bien faites, de chercheurs qui, sans complexes particuliers, appliquant
avec rigueur et humilité la méthode de pensée scientifique, trouvent des so-
lutions dont nous bénéficions tous les jours.

(4) Ou au moins, la moins mauvaise.

(5) Une imbécillité (euphémisme) mécanisée reste une imbécillité, mais une imbécillité
coûteuse, amplifiée par une réalisation beaucoup plus rapide.

Pourquoi maintenant, les organisateurs ont-ils une si grande répugnance à suivre la même démarche de pensée ?

Pourquoi éprouvent-ils le besoin d'inventer des méthodes d'étude avant même d'expérimenter celles qui existent (6) et qui ont fait leurs preuves ?

Est-ce, du moins au départ :

Par goût de l'indiscipline, de la contestation ?

Par la prétention de savoir mieux ou d'être plus intelligents que leurs prédécesseurs ?

Par crainte des efforts qu'imposent les longues analyses ?

Ou peut-être, tout simplement, par méconnaissance d'une bonne méthode de travail ?

Une méthode, pas géniale peut-être, mais bien honnête qui :

En enchaînant logiquement et chronologiquement les étapes d'étude ;

En imposant le recensement de données indispensables à l'élaboration des solutions (pour ne pas oublier ce que l'on n'a pas le droit de négliger) ;

En forçant à une attitude de doute permanent ;

Conduira à une solution au moins réaliste.

Mais ne serait-ce pas plutôt la faute des maîtres qui, lourds de "messages", cherchant plus à plaire qu'à enseigner, ont préféré traiter de très haut les aspects métaphysiques de la profession plutôt que de faire l'effort de former des apprentis aptes à utiliser correctement, du moins au départ, les outils de base du métier.

A moins que ce ne soit tout simplement parce qu'il leur a manqué la connaissance pratique, "viscérale", d'un travail qu'ils n'avaient jamais "physiquement" exercé.

Extrait du Bulletin SPG D'Informations

Texte de Jean GAURY

(6) Il serait peu honnête de ne pas convenir que certains problèmes tordus ou particulièrement complexes exigent la mise en oeuvre de techniques d'organisation très originales ou particulièrement élaborées.

Toutefois, il s'agit de cas particuliers peu souvent rencontrés que seul l'"effet de halo" a pu faire croire plus fréquents ou plus importants qu'ils ne le sont réellement.

le visiteur des étoiles



LE SONGE DE MISTER KUTANG

Les dernières rumeurs de la ville s'estompaient lorsque Mister KUTANG regagna son logis.

Son sommeil fut agité.

Aux premières lueurs de l'aube, il s'éveilla mal à l'aise encore sous l'emprise d'un songe étrange dans lequel OMEGA s'était révélé sous une forme indistincte et presque inquiétante.

Différents personnages lui étaient également apparus, semblant renaitre l'un dans l'autre et le dernier se nommait OMEGA.

Il demeura perplexe et se remémora sa fuite éperdue dans les ruelles de TIMOR après la scène hallucinante dont il avait été le témoin.

Il s'habilla en hâte et sortit.

Il ne prit pas immédiatement le chemin de son Ministère; mû par il ne savait quelle intuition, il se dirigea vers le vieux port, là où vivaient les déshérités et où le nommé OMEGA avait élu domicile.

Mister KUTANG parcourut les ruelles étroites et fit cette amère constatation:

Il n'éprouvait aucun plaisir à contempler ces miséreux bruyants, dépourvus de toute l'éducation qui permet à une âme délicate de cotoyer harmonieusement ses semblables.

Quel idéal animait donc cette population constamment tournée vers les instincts les plus terre à terre ?

La surpopulation engendrait la détresse car elle rompait cette loi sacrée de la Création: l'Unité, L'Equilibre et l'Harmonie.

Ses pensées se firent plus sévères, car de ce désordre naissaient les délinquants qu'il retrouvait à la barre des accusés - la multiplication de la médiocrité, c'est à cela que risquait de conduire une société qui renonçait à l'exemple que lui donnait une loi fondamentale de l'Univers: La sélection.

Depuis son élan originel, la création tendait constamment vers l'amélioration, qui demeurait le but même de son accomplissement.

Sourde à la Raison, on assistait au contraire à la chute consternante d'une humanité, qui, méritait-elle encore vraiment le don de Vie ? Si c'est à cela que conduisait la création de l'Homme, mieux eût valu engendrer autre chose, murmura-t-il.

Cet étranger mystérieux nommé OMEGA, qui lui avait semblé lié à un autre monde par d'invisibles liens encore mal définis, il avait essayé de le comprendre, mais il n'y parvenait plus.

Je ne me sens aucun attrait pour le dérisoire, songea-t-il une fois encore non sans quelque remord.

L'ADIEU

Ce fut peu après que le magistrat rencontra OMEGA. Celui ci lui fit part de son désir de quitter TIMOR.

"Pourquoi me dévisagez vous comme si j'étais un revenant interrogea-t-il ?

- Près de la jetée, j'ai aperçu la foudre s'abattre sur vous, répondit le Juge.

"Je l'ai cru aussi rétorqua OMEGA, l'éclair a frappé un anneau sur la dalle non loin de laquelle je me trouvais, et si ce n'étaient les torrents déversés par le ciel, je n'eus sans doute pas échappé à un triste sort.

-Soit, répondit Mister KUTANG, alors expliquez moi les miracles que vous auriez opérés, selon la rumeur populaire.

"Ce n'étaient que des actes de consolation, la seule chose que je pouvais apporter".

-Donc, je conclus que vous n'avez rien d'extraordinaire, renchérit triomphant Mr KUTANG.

"J'ai vécu en ces modestes lieux, car mes moyens étaient limités et sont d'ailleurs à leur proche échéance; il me faut donc trouver une activité lucrative, c'est pourquoi je songe à quitter TIMOR, expliqua son interlocuteur.

Ce matin là, OMEGA quitta comme une ombre l'Archipel de SAWU.

Quelques jours plus tard, Mister KUTANG et sa fille passèrent par le vieux port.

Peut être pour retrouver secrètement le souvenir de l'homme sans mémoire.

Le magistrat posa sur les vagabonds qui hantaient les ruelles tortueuses, des yeux différents, comme si chacun d'entre eux avait gardé en lui une parcelle de celui qui se nommait OMEGA.

Et Mister KUTANG eut soudain le sentiment que chaque être portait en lui une étincelle de sacré et que malgré l'indifférence et les ressentiments, l'Humanité toute entière restait solidaire dans sa destinée.

Ce soir là, Mister KUTANG se sentit seul, il venait de découvrir un sentiment nouveau: la Compassion et l'Amitié.

Et c'est ainsi qu'il quitta notre Histoire.

Mais ceux qui l'ont connu autrefois, disent encore à TIMOR que la transformation du Magistrat venait du sortilège que lui jeta un jour un Mystérieux Visiteur...

PROCHAIN CHAPITRE: UN HERAULT DANS LA
BRUME

RETROSPECTIVE



FAAA LE 26/2/1954



Mise à terre
du MALLARD à NAPUKA



LE 1000 ème passager
de la RAI 9/9/1954



Mr SARCIAUX
Radio Météo de TAI OHAE



LES VETERANS DU TEMANUNUI ONUKUHIVA

De gauche à droite : Mrs Challier, Roque, Col Castex, Diard
et Frame. 1953

papa
maitai

PAPA MAITAI, 68 ANS
LE BENJAMIN DE LA
FAMILLE

MAMA MAITAI, ELLE A PRIS DU POIDS
DEPUIS SA PREMIERE COMMUNION...

TIARE ET TEROTO,
LES HERITIERS

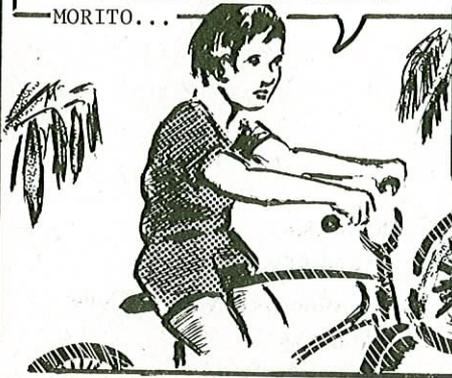


..UN RIEN ESPIEGLES

PAPA, REPOSE TOI PENDANT QUE
NOUS PREPARONS LE REPAS D'AN-
NIVERSAIRE.



DIS PAPA, REGARDE CE QUE JE
SAIS FAIRE AVEC LE VELO DE
MORITO...



TU N'EN FAISAIS PAS AUTANT
A MON AGE HEIN ?



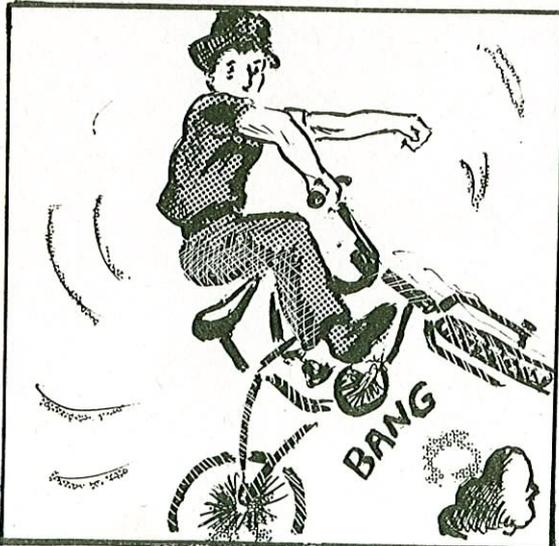
CECI N'EST RIEN...DE MON TEMPS
LA BICYCLETTE C'ETAIT AUTRE
CHOSE.....VOUS ALLEZ VOIR



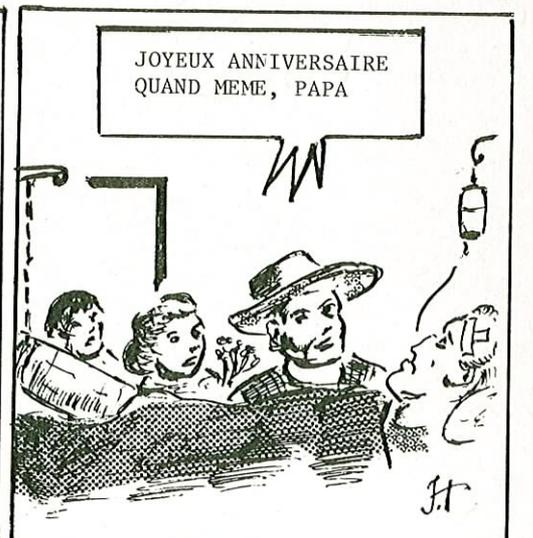
PAPA, TU NE DEVRAIS PEUT ETRE
PAS....



ET HOP
C'EST PARTI!



JOYEUX ANNIVERSAIRE
QUAND MEME, PAPA



Rédaction
MANUREVA
Direction de l'Aviation Civile
B.P. 6.404
Aéroport FAAA
TAHITI - Polynésie Française