

G. YEUNG

# MANUREVA

## Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



N° 23

2<sup>e</sup> 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

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

Ⓜ

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



# EDITORIAL

Les organigrammes présentent, à l'instar des Traités, des jeunes filles et des roses, la poétique particularité de se fâner vite.

Celui de la Direction de l'Aviation Civile n'échappe pas à la règle et il a paru opportun de le rénover de manière à tenir compte des plus récents changements intervenus.

La publication de cette nouvelle- et par définition, provisoire, édition de l'organigramme fournissait l'occasion de dresser un tableau d'ensemble des missions de la Direction de l'Aviation Civile et de ses moyens; c'est à cette présentation qu'est consacré le dossier du trimestre.

-0-0-0-

L'actualité du transport aérien en Polynésie, que reflètent les articles et tableaux habituels, appelle quelques commentaires.

Au bilan globalement positif, selon l'expression devenue classique, ne doit pas masquer les problèmes préoccupants.

Le transport interinsulaire continue de rencontrer de sérieuses difficultés et les mois à venir seront cruciaux pour les transporteurs domestiques qui s'efforcent de s'adapter à des conditions nouvelles et plus difficiles.

Les résultats du transport international évoluent favorablement à Tahiti Faaa, mais certains événements récents comme les disparitions de LAKER et de BRANIFF, les menaces qui pèsent sur plusieurs autres transporteurs comme PAN AMERICAN ou WORLD AIRWAYS, enfin les analyses d'autorités, aussi éminentes que le Président de l'IATA, M. Hammarskjöld, n'autorisent aucun optimisme particulier, et illustrent au contraire une inquiétante fragilité qui semble bien être devenue la caractéristique essentielle de ce secteur d'activité; les performances répétées du dollar et des taux d'intérêt américains complètent un tableau qui reste morose et incite surtout à la vigilance.

-00-00-00-00-

# le dossier du trimestre

L'ORGANISATION de la  
DIRECTION de l'AVIATION CIVILE  
en POLYNESIE FRANCAISE

- - - - -

La mise à jour de l'organigramme de la Direction de l'Aviation civile était l'occasion de procéder à la présentation d'ensemble de son organisation.

Avant d'aborder la description des missions et des moyens de la Direction de l'Aviation civile, il n'est pas inutile de rappeler brièvement certains aspects essentiels du contexte dans lequel elle est placée.

Le transport aérien est tributaire des conditions physiques qui caractérisent la Polynésie française, et qui expliquent à la fois l'importance primordiale de cette activité et les limites qu'elle rencontre.

La principale donnée est l'éloignement. La distance qui sépare la Polynésie française de la métropole et des plus proches centres d'activité industrielle est telle que seul le transport aérien est en mesure d'assurer certains besoins vitaux d'une société de type occidental. Qu'il s'agisse de passagers (enseignants, hommes d'affaires, fonctionnaires) ou de marchandises (produits pharmaceutiques, pièces de rechange...), le transport aérien joue un rôle irremplaçable et toute dégradation de ses conditions de fonctionnement aurait en un effet direct sur le mode de vie de la population polynésienne.

La même observation, bien que l'échelle soit différente, s'applique en matière de transport interinsulaire.

Tahiti est le centre financier, économique et administratif et le siège de nombreux établissements publics dont dépend une région vaste comme l'Europe. Seuls les transports aériens et maritimes étaient en mesure de résoudre le problème d'une véritable intégration des cinq archipels que la dispersion géographique et la faiblesse des ressources naturelles voueraient en leur absence à un isolement fatal pour le maintien du niveau de vie de leurs habitants. L'évidence de cette donnée explique d'ailleurs l'effort considérable entrepris en matière d'infrastructures au cours de la précédente décennie.

L'éloignement, justification indiscutable de l'importance primordiale du transport aérien pour le Territoire, constitue aussi une sévère contrainte pour son développement. Le coût des relations internationales desservant Papeete est tel qu'il serait utopique, dans un contexte de crise et de récession, d'envisager à court terme un développement du tourisme à la mesure des ressources naturelles du Territoire, quasiment illimitées dans ce domaine. Les relations domestiques elles-mêmes imposent à la collectivité, notamment du fait de la faiblesse des flux de trafic, un lourd effort financier sans lequel le transport aérien resterait inaccessible aux habitants des archipels éloignés ; la morphologie de certaines îles dépourvues de port, en rendant singulièrement complexes les opérations de création et d'entretien des plateformes, constitue enfin un dernier facteur d'aggravation.

## I. Les MISSIONS

Sous réserve des observations qui suivent, les missions de la Direction de l'Aviation civile sont définies par le décret n° 61-447 du 3 mai 1961.

Elles comprennent pour l'essentiel le fonctionnement des services et installations intéressant la navigation aérienne et la météorologie, la gestion des aéroports et installations aéronautiques, le contrôle économique et technique des transporteurs aériens et des exploitants d'aérogares ; à ce titre la Direction de l'Aviation civile exerce sa tutelle sur les concessionnaires, c'est-à-dire, en ce qui concerne notamment l'aéroport de TAHITI-FAAA, la SETIL.

Ces missions sont assez différentes de celles d'une direction régionale de type métropolitain :

- d'une part, le directeur a sous sa responsabilité directe, outre le service de la navigation aérienne et le service administratif, un service d'infrastructures aéronautiques qui constituerait en métropole un service local des bases aériennes rattaché à une direction départementale de l'Équipement, et un service météorologique qui dépendrait directement de la Direction de la Météorologie ; en outre un centre de coordination de recherche et de sauvetage est rattaché à la Direction de l'Aviation civile, situation inconnue en métropole. Pour des raisons diverses, sa mission en qualité de chef d'un service d'Etat est donc particulièrement large ;

- d'autre part, il s'y ajoute une mission spécifique : aux termes de la convention cadre du 2 juillet 1980 passée entre l'Etat (Ministre des Transports) et le Territoire, il est également chargé, sous l'autorité du Conseil de Gouvernement, d'exercer les responsabilités du Territoire en matière d'aviation civile. Disposant à ce titre de moyens fournis par le Territoire (cf infra), il exerce sa tutelle sur une trentaine d'aérodromes territoriaux ou privés, deux transporteurs réguliers et un nombre important d'exploitants d'aéronefs, particuliers ou associations.

C'est aussi en cette qualité de chef d'un service territorial qu'il est conduit à intervenir dans des domaines qui ne relèveraient pas nécessairement en métropole des attributions de la Direction générale de l'Aviation civile ; on peut citer à cet égard la mise en oeuvre d'un service d'évacuations sanitaires fondé sur des conventions passées avec un certain nombre d'exploitants d'aéronefs et portant à la fois sur le coût et les modalités techniques d'intervention. La dissémination de très faibles populations sur de nombreuses îles où aucun équipement médical sophistiqué n'est disponible imposait l'organisation d'un véritable service public d'évacuation par voie aérienne ; le nombre des interventions (156 en 1981) et la qualité des résultats thérapeutiques rendus possibles témoignent de l'importance du service rendu à la population du Territoire. Il faut encore mentionner la gestion et l'exploitation technique des avions du Territoire et du Haut-Commissaire, le suivi de l'évolution du tourisme et la participation aux études des problèmes qu'il rencontre, et la gestion de dépôts de carburant d'aviation sur certaines îles.

## II. - LES MOYENS

Pour mener à bien ses missions, la Direction de l'Aviation civile dispose d'un budget qui se montait en 1981 à 1 379,9 millions CFP provenant à 82 % du Budget de l'Etat, 17 % de celui du Territoire et 1 % du FIDES.

La répartition des dépenses du service au cours de l'exercice 1981 faisait apparaître les masses suivantes :

<u>RUBRIQUE</u>	<u>TOTAL</u>	<u>dont TERRITOIRE</u>
- Frais de personnel . . . . .	863 989 191	33 094 233
- Autres dépenses de fonctionnement .	155 239 603	44 677 388
- Investissements directs . . . . .	290 652 560	153 119 366
- Matériels livrés par la Métropole .	70 083 084	-

Les effectifs de la Direction de l'Aviation civile se montaient au 31.12.81 à 373 agents dont 181 fonctionnaires, 294 d'entre eux étaient affectés à Tahiti-Faaa, le reste étant réparti entre 18 îles. Sur un certain nombre d'aérodromes où l'activité aéronautique est modeste, la DAC fait appel à des résidents avec lesquels elle passe des conventions pour l'entretien courant des plateformes et la mise en oeuvre des équipements.

La diversité des personnels employés par la DAC est remarquable, puisque 25 corps sont représentés ; elle correspond au grand nombre de tâches dont le degré de technicité impose une spécialisation poussée des agents. L'aviation civile fait en effet appel à des techniques avancées et utilise des matériels complexes, notamment dans le domaine des communications et de la prévision (protection météorologique) qui doivent bien entendu fonctionner avec un haut degré de fiabilité puisque la sécurité des vols en dépend.

La tutelle économique et technique des transporteurs requiert également des compétences particulières et conduit la DAC à faire appel à des spécialistes de ces domaines.

Il doit être noté qu'un effort a été entrepris depuis plusieurs années en faveur de l'océanisation des personnels de la DAC, avec un certain succès puisque le nombre des "expatriés" est passé par exemple de 81 en 1980 à 75 en 1981, alors que l'effectif total passait de 346 à 373. Une étude des personnels du service de la navigation aérienne, le plus nombreux, montre qu'au cours de la décade 1972-1982 la proportion des agents (fonctionnaires et contractuels) "expatriés" a été ramenée de 40 à 22 % ; l'évolution est plus spectaculaire encore en ce qui concerne les seuls fonctionnaires, avec une diminution de 70 % à 38 %, due notamment à la forte progression du nombre des résidents dans le corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne (5 sur 18 en 1972, 21 sur 30 en 1982) et à l'océanisation totale du corps des techniciens de l'aviation civile.

Cet effort qui sera poursuivi trouve malheureusement ses limites dans le faible intérêt manifesté par les jeunes diplômés polynésiens à l'égard de certains concours, notamment ceux qui ouvrent des carrières techniques ; aucune candidature locale n'a par exemple été enregistrée aux concours ouverts pour le recrutement d'ingénieurs des travaux de la météorologie et d'électroniciens de la sécurité aérienne.

Il faut enfin rappeler l'importance et la variété des matériels mis en oeuvre par la DAC. On peut mentionner par exemple les véhicules et matériels de secours spécialisés du service de secours incendie et sauvetage, les engins de travaux publics du service de l'infrastructure, les matériels de recueil et de traitement des informations et les appareils et installations de télécommunications mis en oeuvre par les services de la météorologie et de la navigation aérienne.

A cet égard, on peut évoquer pour conclure l'impérieuse nécessité de disposer des moyens de transmettre l'information en temps réel ; elle n'est pas moins évidente en matière de prévisions et d'observations météorologiques, domaine où les délais de transmission ôtent très rapidement tout intérêt aux messages, que dans celui du contrôle du trafic où la rapidité conditionne la sécurité.

Cet impératif a conduit la DAC à entreprendre une rénovation de son système de télécommunications, qui a été menée à son terme au cours de l'année 1981 avec la mise en service d'un centre de réception déporté et d'un réseau de communications en BLU, l'établissement d'une liaison spécialisée RSFTA PAPEETE-AUCKLAND par satellite.

Les problèmes que pose le traitement d'un trafic aérien en augmentation régulière dans des conditions d'économie et de sécurité satisfaisantes sont naturellement trop nombreux pour qu'un bref article puisse les évoquer en totalité ; son ambition était donc seulement de donner un aperçu des efforts déployés et des moyens mis en oeuvre par la DAC, dans sa double fonction de service d'Etat et de service du Territoire, pour les résoudre au mieux des intérêts de transporteurs, des usagers et de la collectivité.

---

Annexes : Organigramme + Notes explicatives  
et listes des aérodromes et stations météorologiques.

O R G A N I G R A M M E  
de la  
DIRECTION de l'AVIATION CIVILE  
en  
POLYNESIE FRANCAISE

-----  
Note explicative  
-----

Remarque préliminaire

Le présent organigramme et les notes explicatives qui s'y rapportent n'ont qu'un caractère indicatif et provisoire.

I. Attributions des Services

A) Service Administratif (effectifs : environ 20 agents)

- Gestion du personnel de la D. A. C.
- Préparation, suivi et exécution des budgets de l'Etat et du Territoire en ce qui concerne les services de l'Aviation civile en Polynésie française.

B) Service de la Météorologie (effectifs : environ 100 agents)

- Mise en oeuvre du réseau d'observation et de mesures.
- Transmission de l'information météorologique de base en élaborée.
- Prévision assistance générale et spécialisée.
- Climatologie.

Note : le C. E. P. dispose pour ses besoins propres d'un service météorologique autonome mais dont le fonctionnement est étroitement lié à celui de l'Aviation civile.

C) Service de la Navigation aérienne (effectifs : environ 175 agents)

- Contrôle du trafic aérien.
- Recherche et sauvetage.
- Gestion et entretien des matériels d'aide à la navigation aérienne.
- Application des réglementations relatives à l'utilisation des aéronefs.
- Contrôle des activités des exploitants d'aéronefs : transporteurs - aéroclubs privés.
- Exploitation technique des aérodromes.

D) Service de l'Infrastructure aéronautique (effectifs : environ 65 agents)

- Acquisitions foncières.
- Construction et entretien des aérodromes et des installations annexes de l'Etat et du Territoire.
- Construction et entretien de locaux d'habitation (Cité de l'Air à Tahiti et logements des personnels DAC des autres îles).
- Tutelle des concessions aéroportuaires.

Note : le service de l'Infrastructure aéronautique assume également à TAHITI-FAAA, le rôle de service local constructeur pour le compte de la Défense Nationale (BA 190 et escadrille 12 S).

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

SERVICE ADMINISTRATIF

Directeur : G. YEUNG, ICAC  
 Adjoint : P. MALLET,  
 Adm. civil

(Voir au verso la signification des sigles)

Chef de Service : C. REBOA, Chef Adj.S.A.  
 Adjoint : A. TSCHILLER, Secrétaire en Chef  
 Gestion du personnel : M. VIRTOS, Sec. Adm.  
 Budget, Finances, comptabilité :  
 J.J. LE GUILLOU, A. C.2

SERVICE de la METEOROLOGIE

Chef de Service : A. THERON, I.C.M.

Adjoint : G. LE GOFF, I.M.

Centre Météorologique d'analyse et de prévision

- G. CAUCHARD, IDTM
- Analyse et prévision générale
- Assistance Aéro., marine, Grand public
- Transmission.

Division Climatologie

- J. PASTUREL, ITM
- Etudes générales
- Fichiers statistiques
- Stations auxiliaires.

Division Moyens Généraux

- P. FALQUE, ITM
- Magasin
- Comptabilité.

Division Exploitation générale

- C. MICHEL, ITM
- Réseau
- Personnel
- Maintenance
- Infrastructures.

C. E. P.  
(1)

SERVICE de la NAVIGATION AERIENNE

Chef de Service : E. SESEBOUE, I. A. C.

Division Contrôle de la Circulation aérienne Recherche et sauvetage

- J. DE VOS, IEEAC
- Centre de Contrôle Régional
- Centre de Coordination et de Sauvetage.

Division Aéroports Extérieurs

- C. JUVENTIN, IEEAC
- Aéroports d'Etat (1)
- Aéroports Territoriaux (1)

Division Technique

- R. MACE, IPEEAC
- Gestion d'approvisionnements
- Maintenance régionale
- Maintenance locale
- Maintenance électro technique

Division Transports aériens

- D. MOTTARD, IPEEAC
- Contrôle technique
- Formation aéronautique
- Statistiques.

Aérodrome de TAHITI-FAAA

- G. VEILLIOT, IPEEAC, Cdt Aérodrome
- J. BOSCH, IEEAC, Adjoint
- Avions en Vol
- Avions au sol

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUT.

Chef de Service : B. OUDOIN, IDTPE.

Bureau des Affaires Economiques et Financières

H. AUGER, ITPE

Bureau Technique

B. RODARY, ITPE

Subdivision 1

- J. C. GIRAUD, ITPE
- Aéroports d'Etat (1)
- Stations météo. (1)

Subdivision 2

- M. BLUM, ITPE
- Aéroports territoriaux sauf Marquises (1)
- Cité de l'Air.

Subdivision 3

- L. PAU, ITPE
- Marquises.

Concessions Aéroportuaires

(1) voir détail dans les Notes Explicatives

Signification des sigles:

- A.C. 2 : Agent contractuel de la convention collective 2ème catégorie
- I.C.A.C: Ingénieur en Chef de l'Aviation Civile
- I.A.C : Ingénieur de l'Aviation Civile
- I.C.M : " " " en Chef de la Météorologie
- I.D.T.M " " " Divisionnaire des Travaux de la Météorologie
- I.T.M : " " " des Travaux de la Météorologie
- I.M : " " " de la Météorologie
- I.E.E.A.C " " " des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile
- I.P.E.E.A.C " " Ingénieur Principal des Etudes et de l'exploitation de l'Aviation Civile
- I.D.T.P.E " " " Ingénieur Divisionnaire des Travaux Publics de l'Etat
- I.T.P.E " " " Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat.

## II Liste des Aérodrômes

### ETAT

- BORA-BORA
- RAIATEA
- RANGIROA
- TAHITI-FAAA

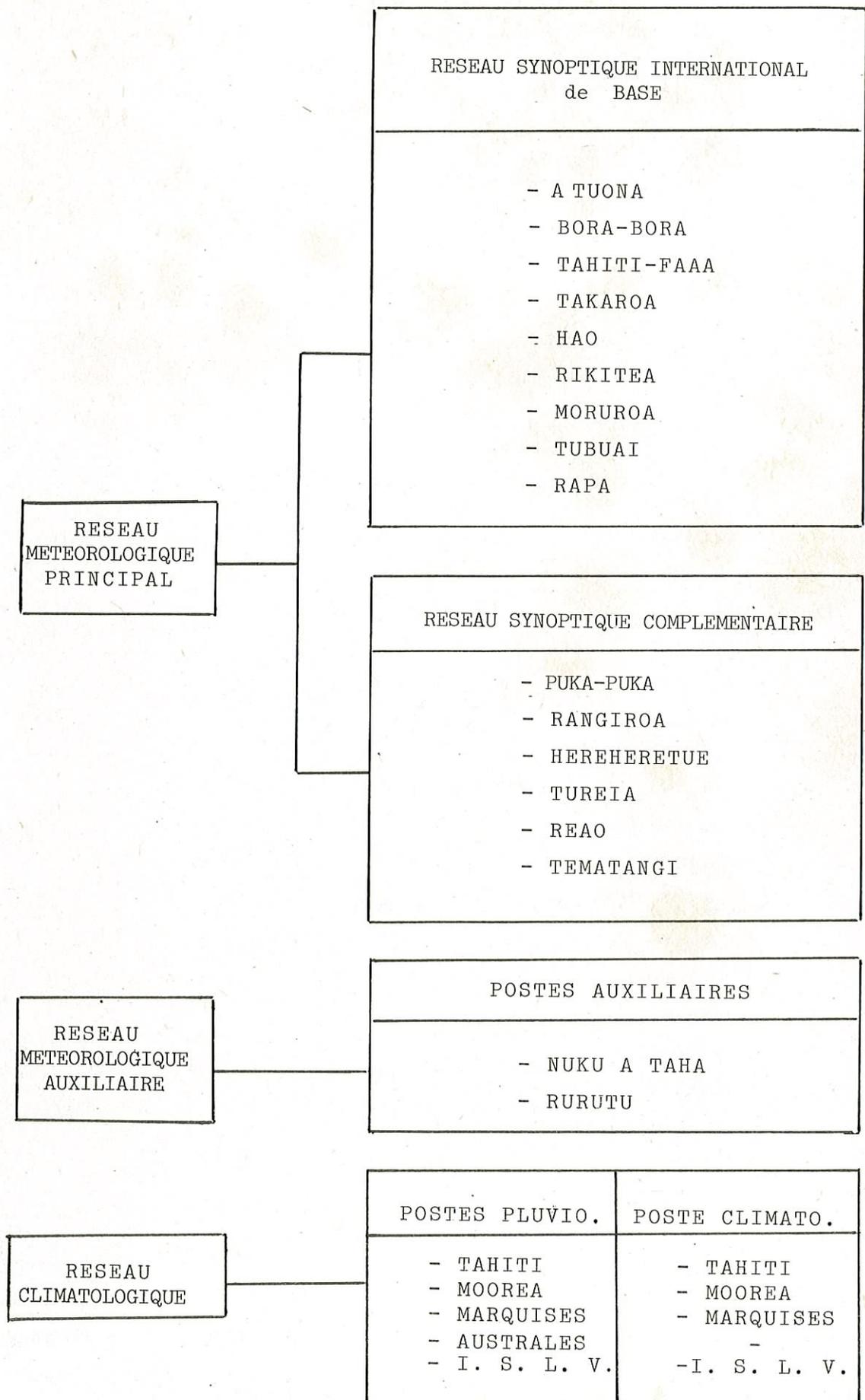
### TERRITOIRE

- ANAA
- APATAKI
- ARUTUA
- FAKARAVA
- FANGATAU
- HIVA-OA
- HUAHINE
- KAUKURA
- MAKEMO
- MANIHI
- MATAIVA
- MAUPITI
- MOOREA
- NAPUKA
- NUKU A TAHA
- NUKUTAVAKE
- PUKA-PUKA
- PUKARUA
- REAO
- RURUTU
- TAKAPOTO
- TATAKOTO
- TIKEHAU
- TOTELEGIE
- TUBUAI
- UA HUKA
- UA POU
- HIKUERU

### PRIVES

- ARATIKA
- MARUTEA SUD
- TETIAROA
- TUPAI

III. Liste des stations météorologiques de la Polynésie française



# chronique aéronautique

---

- 4 JUIN: Départ de mr MACÉ, Chef de la Division Technique, en mission à PARIS (préparation du plan d'équipement)
- 9 JUIN : Réunion du comité local de Sûreté Aéroportuaire de L'Aéroport de TAHITI FAAA
- 11 JUIN: Premier vol à FAAA d'un ULM (aéronef ultra léger motorisé)
- 6 JUILLET: Passage à TAHITI de Mr LAPAUTRE, Président Directeur général de la compagnie UTA
- 9 JUILLET: Accident à l'atterrissage à MOOREA de l'Aérocommander F-ODHD de la société AIR LAGON
- 17 JUILLET Départ de Mr YEUNG, en mission à Singapour, pour participer à la 18ème réunion des Directeurs de l'Aviation civile du Pacifique Sud.
- LE 23 JUILLET: Le Cessna Push Pull a fait un amerrissage forcé entre RANGIROA et TAHITI. Le pilote et les cinq passagers ont été ramenés sains et saufs.

# transport aérien

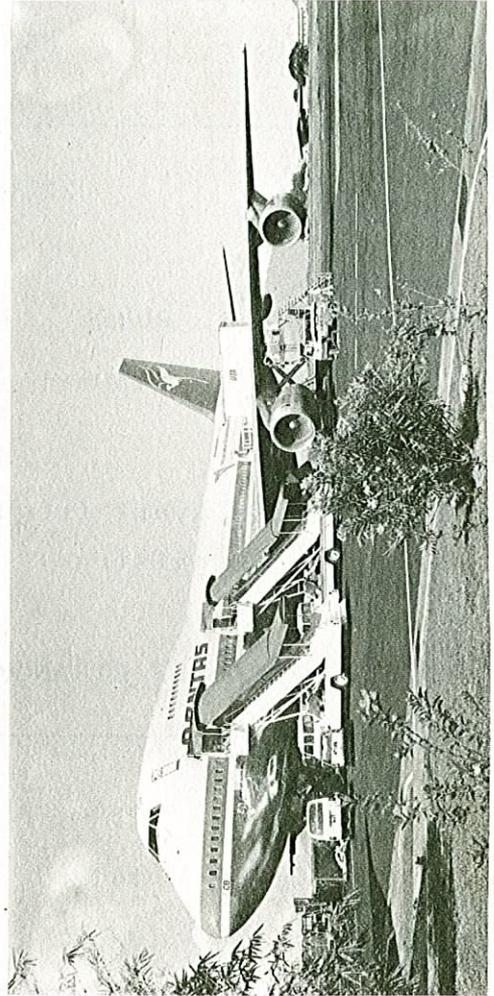
AERODROME DE TAHITI-FAAA

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

COMPAGNIE		VOLS	PAX	DONT	TRANSIT	S. O.	CMR	FRET	GRATUIT	POSTE	VARIATIONS
				PAG.	DIRECT			(KG)	(KG)		(%) AVEC
											1981
<b>TRAFFIC COMMERCIAL LOCAL</b>											
<b>AIR TAHITI (MOOREA)</b>											
A		4375	30865			44054	70.1				-16.2
D		4383	29905			44089	67.8				
T		8758	60770			88143	68.9				
<b>AIR POLYNESIE (MOOREA)</b>											
A		1493	21222	1169		28942	73.3	109	6	1715	-17.9
D		1492	17857	1184		28916	61.8	4208	47	3947	+194.5
T		2985	39079	2353		57858	67.5	4317	53	5662	+2201.6
<b>TOTAL TRAFIC MOOREA</b>											
A		5868	52087	1169		72996	71.4	109	6	1715	-16.9
D		5875	47762	1184		73005	65.4	4208	47	3947	+194.5
T		11743	99849	2353		146001	68.4	4317	53	5662	+2201.6
<b>AIR TAHITI</b>											
A		566	3559			6759	52.7				+117.4
D		574	3586			6860	52.3				
T		1140	7145			13619	52.5				
<b>AIR POLYNESIE</b>											
A		1512	48214	2325		65387	73.7	72209	990	10440	PAX + 1.1
D		1515	46164	2297		63641	72.5	162530	3994	33244	FRET - 3.3
T		3027	94378	4622		129028	73.1	234739	4984	43684	POS + 19.7
<b>TOTAL TRAFIC LOCAL</b>											
A		7946	103860	3494		145142	71.6	72318	996	12155	PAX - 7.1
D		7964	97512	3481		143506	67.9	166738	4041	37191	FRET - 2.1
T		15910	201372	6975		288648	69.8	239056	5037	49346	POS + 34.3
<b>TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL</b>											
<b>LAN CHILE</b>											
A		48	3951	145		7776	50.8	29553	1071	1133	PAX - 28.6
D		49	3322	235		7910	42.0	15731	2094	1635	FRET - 10.2
T		97	7273	380		15686	46.4	45284	3165	2768	POS + 22.4
<b>P. A. L.</b>											
A		24	548	9		2620	20.9	5832		6	PAX - 27.2
D		24	336	28		2620	12.8	216	185	35	FRET + 228.2
T		48	884	37		5240	16.9	6048	185	41	POS - 86.6
<b>A. N. Z.</b>											
A		129	13376	376		46033	62.6	856797	12724	9447	PAX + 8.3
D		130	14013	567		46448	63.4	25065	1535	2746	FRET - 11.9
T		259	27389	943		92481	63.0	881862	14259	12193	POS - 17.3
<b>U. T. A.</b>											
A		154	33864	1608		51363	74.7	1070828	31011	216594	PAX + 3.5
D		154	34314	1422		51362	75.6	335816	21698	52359	FRET + 10.7
T		308	68178	3030		102725	75.2	1406644	52709	268913	POS + 14.2
<b>S. P. I. A.</b>											
A		26	2037	8		3925	51.9	12332		2033	PAX + 244.3
D		26	1915	63		3937	48.6	5663	468	932	FRET + 208.3
T		52	3952	71		7862	50.3	18195	440	2585	POS + 455.9
<b>AIR PACIFIC</b>											
A		29	950	3		2336	40.7	2766	51	1366	PAX + 104.2
D		29	615	11		2336	26.3	4063		277	FRET + 228.2
T		58	1565	14		4672	33.5	7209	51	1643	POS + 47.0

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

COMPAGNIE	A	D	T	VOLS	PAX	PAG.	DIRECT	S. O.	CMR	FRET (KG)	GRATUIT (KG)	POSTE	VARIATION (%) AVEC 1981
*****													
* DONT TRANSIT * S. O. * CMR * FRET (KG) * GRATUIT (KG) * POSTE * VARIATION*													
*****													
GANTAS	A	155	12609	619	18426	40455	76,7	104428	36465	3090	PAX		
	D	155	14023	858	18426	40455	80,2	10900	714	3039	FRET		
	T	310	26632	1477	36852	80910	78,5	115328	37179	6129	POS		
*****													
TOT. TRAFIC REGULIER	A	565	67335	2768	38407	154508	68,4	2082536	81322	233649	PAX	+	29,9
	D	567	68538	3184	38407	155068	69,0	398034	26686	60623	FRET	+	6,4
	T	1132	135873	5952	76814	309576	68,7	2480570	108008	294272	POS	+	15,7
*****													
TOT. TRAFIC INTERNATIONAL	A	565	67335	2768	38407	154508	68,4	2082536	81322	233649	PAX	+	28,6
	D	567	68538	3184	38407	155068	69,0	398034	26686	60623	FRET	+	4,5
	T	1132	135873	5952	76814	309576	68,7	2480570	108008	294272	POS	+	15,7
*****													
TOTAL TOUT TRAFIC	A	8511	171195	6262	38407	299650	69,9	2154854	82318	245804	PAX	+	4,6
	D	8531	166090	6665	38407	298574	68,5	564772	30727	97814	FRET	+	3,9
	T	17042	337245	12927	76814	598224	69,2	2719626	113045	343618	POS	+	18,0
*****													



TRAFIC DE L'AERODROME

---

MOIS	MOUVEMENTS COMMERCIAUX DONT IFR	MVTS NON COMMERCIAUX DONT IFR
AVRIL	3047	4342
MAI	2894	5453
JUIN	2644	4026
TOTAUX	8585	13821

---

TOTAL TOUT TRAFIC            22406  
TOTAL TRAFIC IFR            3106

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

---

MOIS	AERONEFS ETRANGERS	JETS	+ DE 20 Tonnes
AVRIL	139	192	702
MAI	141	195	654
JUIN	132	181	595
TOTAL	412	568	1051

---



EVACUATIONS SANITAIRES

COMPAGNIES OU PROPRIETAIRES	MOOREA	ILES S/ VENT	TUAMOTU GAMBIER	MARQUISES	AUSTRALES	Heures effectuées
AIR TAHITI	1	2	2		1	1 5 HRS 17
AIR POLYNESIE				1		1 " 50
F-OCHS		3	3			1 8 " 54
F-ODMX		1	4		1	4 6 " 17
F-RBPU			1			1 " 15
<u>PRIVES</u>						
F-ODHD						3 " 31
F-ODMQ		2	1	1		7 " 30
F-OCTQ	1					0 " 20
F-OC DN				1		9 " 30
F-ODGC				1		8 " 05
TOTAL	2	8	11	4	2	112HRS 29

(Mise à jour le 13 avril 1982)

Exploitant :	Imma- :	Type :	Autre appel :	Puissance :	Masse :	CDN :	CEIRB :	OB :
ou :	tricu- :	Constructeur :	Type :	Moteurs :	maxi :			
Propriétaire :	lacion :	Type :	OACI :	Ch :	t. :			
POLYNESIE	FODMR	Fairchild	FH 227 B	FA 22		2 x 1990	20	TPP1 H-IFR
	FODMP	Fairchild	FH 227 B	FA 22		2 x 1990	20	TPP1 H-IFR
	FOCVY	Fairchild	F 27 J	FA 27	Friendship	2 x 1990	20	TPP1 H-IFR
	FOCVZ	Fairchild	F 27 J	FA 27	Friendship	2 x 1990	20	TPP1 H-IFR
	FODBY	Fairchild	F 27 J	FA 27	Friendship	2 x 1990	20	TPP1 H-IFR
	FOCLV	De Havilland	DHC6-200	DH 6	Twin 200	2 x 560	6	TPP2 H-IFR
	FODBN	De Havilland	DHC6-300	DH 6	Twin 300	2 x 620	6	TPP2 H-IFR
	FOCRB	Britten Norman	BN 2 A	BN 2	Islander	2 x 260	3	TPP2 H-IFR
FOCFR	Britten Norman	BN 2 A	BN 2	Islander	2 x 260	3	TPP2 H-IFR	
TAHITI	FOCFJ	De Havilland	DHC6-200	DH 6	Twin 200	2 x 560	6	TPP2 H-IFR
	FOCCY	Piper	PA23.250	PA 23	Aztec	2 x 250	3	TPP2 H-IFR
	FOCFA	Piper	PA23.250	PA 23	Aztec	2 x 250	3	TPP2 H-IFR
	FOCIT	Piper	PA23.250	PA 23	Aztec	2 x 250	3	TPP2 H-IFR
	FOCMN	Britten Norman	BN 2 A	BN 2	Islander	2 x 260	3	TPP3 H-VFR (2)
	FOCMO	Britten Norman	BN 2 A	BN 2	Islander	2 x 260	3	TPP3 H-VFR (2)
	FOCOY	Britten Norman	BN 2 A	BN 2	Islander	2 x 260	3	TPP2 H-IFR
FOCOZ	Britten Norman	BN 2 A	BN 2	Islander	2 x 260	3	TPP2 H-IFR	
Centre aéron. de perfect.	FODMU	Mudry Cie	CAP 10 B			180	2	Privé V-VFR
AEROCLUB DE TAHITI	FOCYK	Piper	PA28-140	PA 28	Cherokee140	150	2	Privé V-VFR
	FODHT	Piper	PA28-160	PA 28	Warrior II	160	2	Privé H-VFR nu
	FODIV	Piper	PA38-112	PA 38	Tomahawk	114	2	Privé V-VFR nu
CERCLE AERO-NAUTIQUE DE TAHITI	FOCPR	Piper	PA28-140	PA 28	Cherokee140	150	2	Privé V-VFR
	FOCMV	Piper	PA32	PA 32	Cherokee 6	260	2	Privé H-VFR
	FODHE	Cessna	C172 RG	C 172	Cutlass	180	2	Privé H-IFR (2)
	FODNI	Cessna	F 152			120	2	Privé H-VFR nu
AEROCLUB UTA	FOCAB	Piper	PA28.180	PA 28	Cherokee180	180	2	Privé H-VFR
	FOCKA	Robin	DR 200	DR 22		101	2	Privé V-VFR
	FBOGG	Cessna	F 150 G			100	2	Privé V-VFR
AEROCLUB ISLV	FOBOJ	Piper	PA 18	PA 18	Super Cub	150	2	Privé H-VFR
	FOCNX	Cessna	C 172	C 172	Skyhawk	150	2	Privé H-VFR
Lejeune J-F	FAZAG	North American	P 51 D		Mustang	1500	6	LP(1) V-VFR
Lejeune J-F	FODNR	Mudry et cie	CAP 10 B			180	2	Privé V-VFR
Lejeune M.	FODAO	Piper	PA31-350	PA 31	Chieftain	2 x 360	4	Privé H-IFR
Sté agr. Tupai	FODMM	Piper	PA 31 T	Paye	Cheyenne	2 x 620	5	Privé H-IFR
Interfly	FOCZC	Beechcraft	D 50	BE 50	Twin Bonanza	2 x 290	3	LP(1) H-IFR
Tchen Pan	FODBU	Beechcraft	D 50	BE 50	"	2 x 290	3	LP(1) H-IFR
*Tahiti Perles	FODMQ	Beechcraft	B 90	BE 90	King Air	2 x 550	5	LP(1) H-IFR
Ent. Carlosair	FODGC	Cessna	C 421 B	C 421	Golden-Eagle	2 x 375	4	TPP2 H-IFR
Ent. Carlosair	FOCDN	Cessna	C 310 I	C 310		2 x 260	2	Privé H-IFR
Chanteloup.	FOCZB	Piper	PA 30	PA 30	TwinComanch	2 x 160	2	Privé H-IFR
BeaudrierCies	FOCGU	Cessna (3)	C 206	C 206	Super Sky Wagon	289	2	TA H-VFR
Bres	FOCLJ	Piper	PA 32	PA 32	Cherokee 6	260	2	Privé H-VFR
Piccot M.	FOCIA	Robin	DR 250	DR 25		160	2	Privé H-VFR
Kerebel	FOCMJ	Cessna	C 182	C 182	Skylane	210	2	Privé H-VFR
Moulène	FODEY	Bell (hélico)	47 G 2	BH 13		220	2	" +TA V-VFR
Polynésie P**	FOCTQ	Piper	PA31-310	PA 31	Navajo	2 x 310	3	Privé H-IFR
Air Lagon***	FODHD	Rockwell	500 U	AC 50	Aérocommander	2 x 290	4	" +TA H-IFR
Haut Commis.	FOCHS	Piper	PA31-310	PA 31	Navajo	2 x 310	3	Privé H-IFR
Territoire	FODMX	Gaf Australia	N 22 B	CD 22	Nomad	2 x 400	4	LP(1) H-IFR
Jammes Cies	FOCFZ	Cessna (4)	C 337	C 337	Push Pull	2 x 210	3	" +TA H-IFR
Nardi	FODFC	Cessna	F 150	C 150	Commuter	101	2	Privé V-VFR

\*Tahiti Perles (Wan) \*\* Polynésie Perles (Brouillet) \*\*\*Air Lagon (Breul)

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

(3) Propriétaires : Baudrier - Gogendean et Roux

(4) " : Jammes - Jorda - Ducasse - Legrand

Destinataires : BDP (6) - CA (2) - Cdts permanence - AC.NA 3  
AC.DIR - AC.NA - AC.TA - AC.NA 1 - AC.NA 2

Visa : AC.NA 3

AC.TA

# activités des services

     SERVICE      ADMINISTRATIF

## PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

### TRAITEMENT INFORMATIQUE DE LA PAYE

Le traitement des données relatives à la paye du personnel qui était effectué sur l'ordinateur de la SOCREDO a pu être transféré, au cours du mois de juin, sur le calculateur (réalité 2000) du Territoire. A cette occasion, certaines modalités de calcul ont été revues ainsi d'ailleurs que la présentation des divers états de paye. D'autres études seront menées ultérieurement pour améliorer encore le système.

Pour le Service Administratif, associé étroitement aux travaux du service informatique du Territoire, cette opération présente bien des avantages : possibilité de traitement en temps réel grâce à la console de visualisation et de saisie dont il est équipé et qui servait jusqu'ici au seul traitement de la comptabilité (hors paye) ; possibilité également d'utiliser les données mémorisées pour les besoins de la paye à d'autres fins (gestion du personnel).

### RENOUVELLEMENT DES INSTITUTIONS DE PARTICIPATION

Le Service Administratif a procédé au cours du premier semestre au renouvellement des CAP des Techniciens et Aide-Techniciens du CEAPP.

CAP des Techniciens - Ont été élus en qualité de représentants du personnel : MM. HANDERSON (CT), VAIRAAROA (TS), BUCHIN (TM), KWONG KY (TM).

CAP des Aide-Techniciens - Représentant du personnel élu : M. MONTAGNON.

A noter par ailleurs, qu'au cours du mois de mai se sont également déroulées les élections pour la désignation des délégués du personnel contractuel régi par la Convention Collective de Travail du 10 mai 1968. Délégués élus :

Collège SNA/ADM : Mme AUMERAN, MM. CLARK et TRATEAU  
Collège SIA : MM. DROLLET et TERAIAMANO  
Collège MTO : MM. ADAMS et DESROCHES

### AMENAGEMENT D'UN REFECTOIRE ET D'UN LOCAL SYNDICAL

Un réfectoire et un local syndical ont pu être aménagés dans l'ancien bâtiment SSIS (1er étage) de l'aéroport de Tahiti-Faaa, comme l'engagement en avait été pris par le Directeur devant le Comité Technique Paritaire à la fin de l'année dernière. Diverses réunions ont eu lieu avec les délégués du personnel contractuel et les membres du CTP afin d'arrêter d'un commun accord le règlement précisant les modalités d'utilisation de ces locaux.

Ces locaux seront en quelque sorte inaugurés par le Haut-Commissaire de la République à l'occasion d'une remise de médailles d'honneur de l'aéronautique qui doit s'y dérouler le 09 septembre.

## ETUDES DIVERSES

- . Evolution des effectifs de 1972 à 1982 (expatriés / résidents).
- . Organisation de la médecine du travail (après la réouverture du Centre Médico-Social des Fonctionnaires).
- . Paiement des pensions civiles de retraite dans les TOM (majoration de 75 %).
- . Recensement des textes relatifs à la passation des marchés de l'Etat et du Territoire.
- . Modification de la Convention Collective du Travail des agents non fonctionnaires (propositions formulées par les organisations syndicales).
- . Paiement d'heures supplémentaires au personnel contractuel (divers entretiens avec l'Inspection du Travail).
- . Etude comparative des règles applicables dans les Territoires du Pacifique (avec M. MICHEL, Chef du Service Administratif de la DAC de Nouvelle-Calédonie).

## TRAVAUX DES COMMISSIONS

- . Au cours du deuxième trimestre, la Commission Administrative Paritaire des Techniciens de la Météorologie s'est réunie à deux reprises pour procéder à la répartition de réductions de délais d'avancement et à l'affectation des personnels. La CAP des Aide-Techniciens a été également appelée à examiner les mêmes questions.
- . Au cours de la même période, la Commission Paritaire Consultative des agents non fonctionnaires s'est réunie à plusieurs reprises, Avenue Bruat, pour examiner les propositions d'avancement des services du Territoire et divers dossiers de recrutement.
- . La Commission d'interprétation et de conciliation de la Convention Collective, organisme dans lequel siège également la Direction de l'Aviation Civile, s'est réunie deux fois durant le mois de mai (différend survenu entre le personnel du Musée de Tahiti et des Iles et la direction de cet établissement).

# METEOROLOGIE

## RESUMÉ MENSUEL DU TEMPS

### MOIS D'AVRIL

Temps sec aux Tuamotous de l'Est -Pluvieux et venteux à Rapa

Les Tuamotu de l'Est ont bénéficié d'un temps sec et bien ensoleillé. A Reao les 12mm d'eau recueillis représentent 12% de la moyenne. Ailleurs la pluviométrie est voisine de la normale ou largement excédentaire comme aux îles Marquises et dans l'extrême Sud.

A TAHITI, l'exédent lié à l'épisode pluvieux du 10 au 13 est important sur les côtes Nord et Ouest, alors que sur les côtes sud et est, on note des écarts légèrement négatifs.

Les températures sont partout supérieures à la normale ; l'extrême sud a été particulièrement venteux. Des manifestations électriques ont été observées un peu partout.

Des pressions moyennes, plus basses que la normale dans l'extrême sud témoignent de la faiblesse des anticyclones subtropicaux.

### MOIS DE MAI

Pluies pendant la première quinzaine, sec et bien ensoleillé ensuite.

Dans l'ensemble les conditions climatiques du mois sont à peu près normales; on peut noter un ensoleillement très faible dans l'est des Tuamotu.

La pluviométrie est irrégulière; plutôt excédentaire au sud du 20<sup>ème</sup> sud, mais déficitaire au nord de ce parallèle.

Les températures moyennes sont supérieures à la normale - écart positif maximal: + 0,5 C à Tahiti Faaa. Il faut signaler 3 jours d'orages à Tahiti et 17 jours où la vitesse du vent a dépassé 55 km/H à RAPA.

## MOIS DE JUIN

Temps perturbé, très pluvieux et venteux à RAPA, plutôt sec ailleurs

Les précipitations, inférieures à la moyenne à ATUANA, sont à RAPA supérieures de 130 mm. Entre ces deux extrêmes, c'est une relative sécheresse qui caractérise ce mois de JUIN, malgré des excédents locaux trompeurs car liés aux pluies abondantes des premiers jours aux Iles sous le Vent.

Les températures moyennes sont supérieures aux moyennes mensuelles aux Marquises, société, Tuamotu, et inférieures d'un demi degré aux Australes et Rapa.

Il faut enfin signaler que la station de RAPA a subi 22 jours avec un vent égal ou supérieur à 16/ms dont 12 avec 21/ms ou plus et que la vitesse maximale a été de 38/ms soit 74 noeuds ou 137 kms heure dans la nuit du 13 au 14.

USA NOAA GOES-III 03/01/82 2115Z NI IP

USA NOAA GOES-III 03/01/82 2115Z NE IP



A E R I E N N E

DIVISION TECHNIQUE

Mis à part les interventions de routine que sont les maintenances préventives et correctives, la Division Technique a réalisé les opérations suivantes:

EN AVRIL:

-Mission technique auprès de nos collègues de NOUMEA, de Mr ERMACORA ayant pour cadre la création éventuelle d'une cellule d'instruction, et la réalisation d'un dispositif de tri de messages RSFTA, SNA et METEO qui donne ici entière satisfaction.

- Mise en place d'un relai VHF au mont TAPIOI (Raiatea) à titre expérimental pour la liaison interinsulaire: RAIATEA, BORA BORA, HUAHINE.

-Reconditionnement de la centrale de BORA BORA

- Vol de calibration des aides radio de FAAA, RANGIROA et HUAHINE par l'équipage du Ministère des Transports Neo-Zélandais.

EN MAI:

-Assistance à Mr LEFLOCH (STBA) dans sa mission d'expertise des installations électriques de trois des quatre Aéroports d'ÉTAT.

-Mission préparatoire à TUBUAI avant les travaux de réfection du bloc technique et de la vigie.

EN JUIN:

Travaux d'installation sur l'Aérodrome de BORA BORA par la société THOMSON locale (marché STNA) des équipements techniques dans les nouveaux bâtiments techniques mis à notre disposition par le S.I.A

INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE:

DU 14 au 17 JUIN: Visite des Aéroports des Tuamotu de l'Est et de certains aéroports des Tuamotu du Nord- ont participé à cette visite : Mr YEUNG, Directeur de l'Aviation Civile, Mr MALLET, Adjoint au Directeur, Mr C. JUVENTIN, Chef de la division des Aéroports extérieurs, Mr RODARY, Chef du bureau technique du service de l'Infrastructure aéronautique, Mr DUVAL, Pilote.

TANDIS QUE L'EMBARCATION DISPARAIS-  
SAIT DANS LE BROUILLARD, JE SENTIS  
UNE PRESENCE A MES COTES.



MON PERE S'EN EST ALLE, IL FAUT  
LE SAUVER MALGRE LUI.



C'EST POUR CELA QUE JE VOUS AI  
DEMANDE DE L'AIDE. PEUT ETRE  
COMPRENEZ-VOUS MIEUX A PRESENT



D'OU PEUT-ON  
ENVOYER UN  
MESSAGE A  
CHAKOK ?

LE SEUL POSTE  
DE RADIO SE  
TROUVE A  
IGLUGIG.



JE SUIS ELSA DECKER, MON PERE L'EX-  
PLORATEUR CARL DECKER FAISAIT DES  
ETUDES SUR LES ALEOUTIENNES.



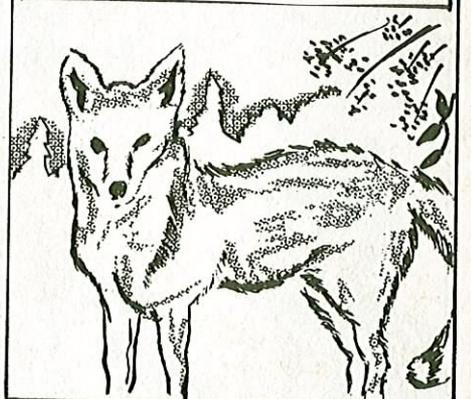
L'ANNEE DERNIERE SON APPAREIL  
S'ECRASA, PRIS DANS UNE TEMPETE  
DE NEIGE.



C'ETAIT SUR LE FLANC DU GLACIER NOMME  
"LE CERQUEIL DES NEIGES", IL PERDIT LA RAI-  
SON ET DEMEURA PARMI LES ESQUIMAUX QUI L'A-  
VAIENT RECUEILLI, REFUSANT DE REJOINDRE LA  
CIVILISATION. JE VIVAIS A SEATTLE QUAND IL  
M'A CONTRAINT A LE SUIVRE POUR ADMINISTRER  
SON EMPIRE.



SUR NOTRE PASSAGE LES HABITANTS  
DE LA FORET SE MONTRAIENT MOINS  
TIMIDES.



MA VUE COMMENCAIT A SE BROUILLER CELA FAI-  
SAIT UNE ETERNITE QUE JE N'AVAIS PAS DORMI.  
J'AI DU M'ASSOUIPIR.



LORSQU'UN CRI M'A EVEILLE BRUSQUEMENT  
UN OURS BLANC SE DIRIGEAIT VERS ELSA.



LA NEIGE ME GENAIT, MAIS MON CALIBRE 44 STOPPA NET L'ELAN DE L'ANIMAL



L'OURS DEVAIT BIEN PESER TROIS CENT LIVRES. IL S'ECROULA LOURDEMENT.



TOUT ETAIT REDEVENU BLANC. NOUS DEVIONS ATTENDRE UNE ECLAIRCIE AVANT DE REPREDRE LA PISTE.



J'AI REMARQUE ALORS QU'ELSA ETAIT TRES BELLE ET J'AI SOUHAITE QUE LA ROUTE FUT ENCORE LONGUE CAR.....

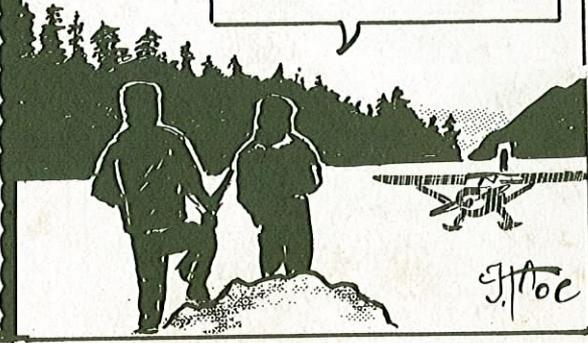


J'ETAIS PRIS PAR LE CHARME DE LA FORET ET CELUI DE MA PASSAGERE



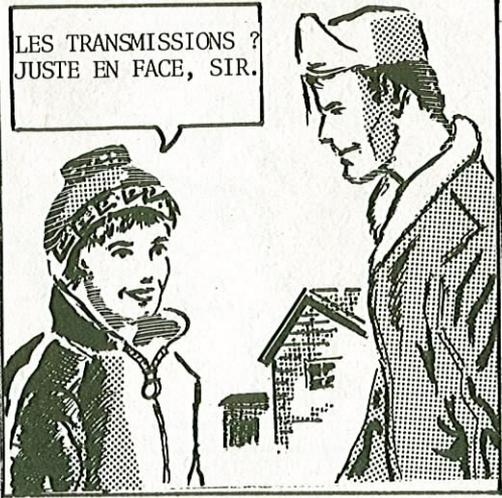
NOUS SOMMES ARRIVES ENFIN A IGLUGIG OU M'ATTENDAIT MON CESSNA. JE DEVAIS REJOINDRE ANCHORAGE DES QUE POSSIBLE

LA STATION RADIO DOIT SE TROUVER AU VILLAGE



J. Mac

LES TRANSMISSIONS ? JUSTE EN FACE, SIR.



ICI LE POSTE D'IGLIGIG, JE REPETE: DECKER SE DIRIGE VERS ILLAMNA POUR FERMER LA PASSE...

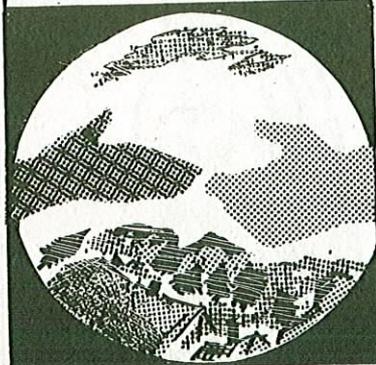


MESSAGE RECU, NOUS OCCUPONS DE DECKER COMME D'HABITUDE....

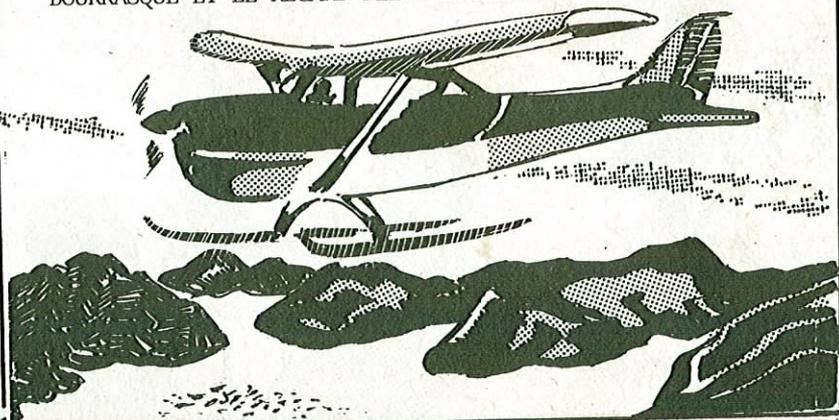


2.14.82

LE MOMENT DES ADIEUX EST ARRIVE. J'AI PROMIS A ELSA QUE JE REVIENDRAI BIENTOT



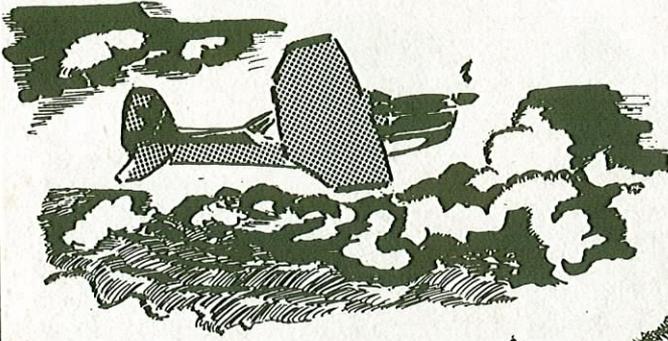
ET J'AI REPRIS LA ROUTE D'ANCHORAGE, ACCOMPAGNE PAR LA BOURRASQUE ET LE REGARD PLEIN D'ESPOIR D'ELSA DECKER.



LA SEMAINE PROCHAINE L'ORAGE

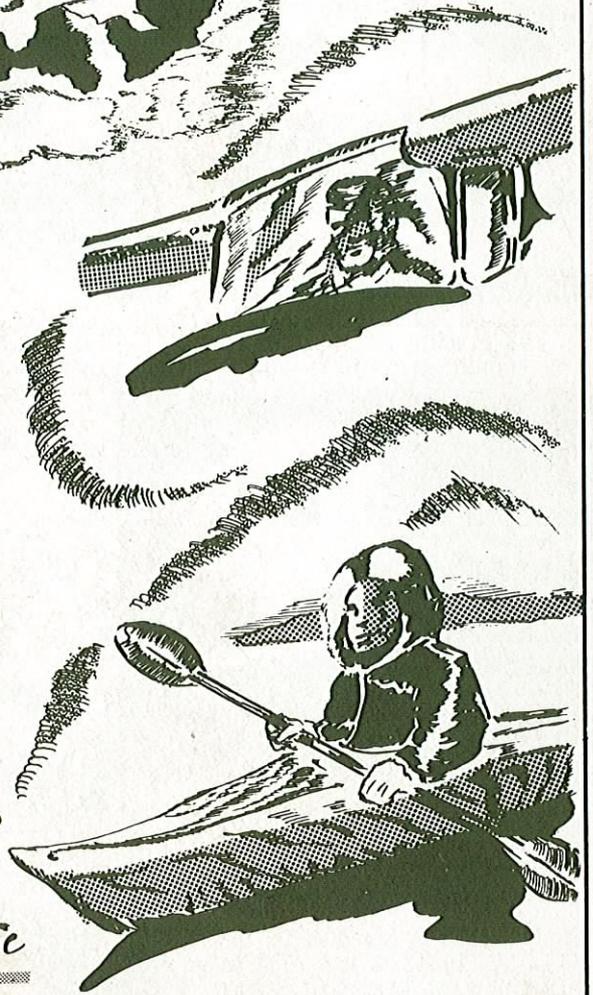
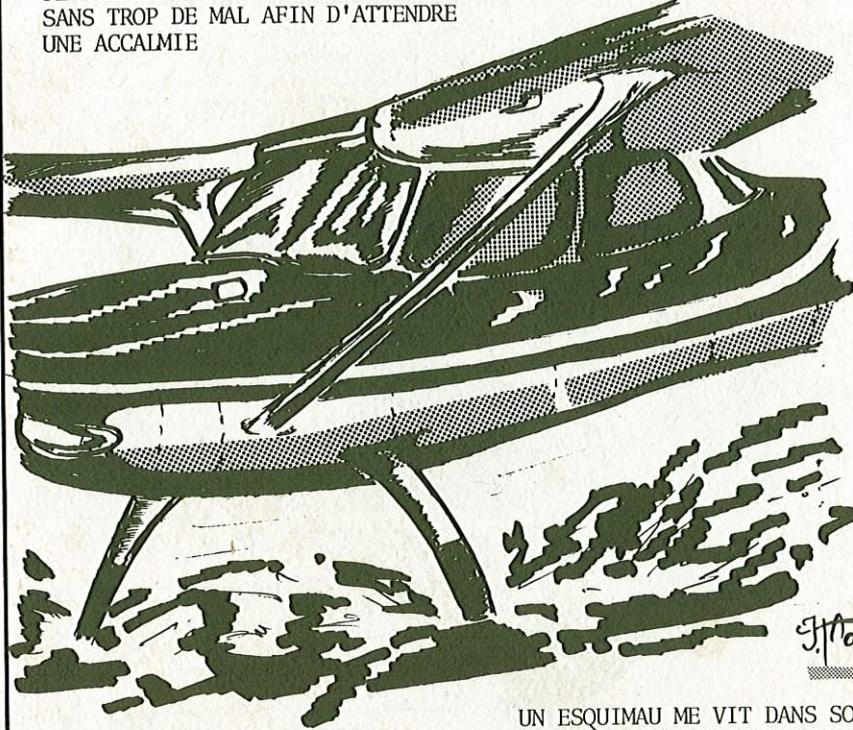
EN UN INSTANT LE CIEL S'OBSCURCIT ET JE FUS SECOUE  
PAR DE VIOLENTS TOURBILLONS

LA PROXIMITE DES SOMMETS  
MONTAGNEUX ME DONNAIT DE  
VIVES INQUIETUDES



J'APERCUS ENFIN  
UNE TROUEE SOUS  
LA COUCHE

JE PARVINS A POSER MON APPAREIL  
SANS TROP DE MAL AFIN D'ATTENDRE  
UNE ACCALMIE



UN ESQUIMAU ME VIT DANS SON KAYAK  
ET ME FIT DE GRANDS SIGNES

NOUS SOMMES PARVENUS DANS UNE  
PAUVRE MASURE OU GISAIT LE CORPS  
D'UN JEUNE ENFANT.  
L'HOMME M'OBSERVA GRAVEMENT.  
IL FALLAIT EVACUER IMMEDIATEMENT  
LE MALADE VERS ANCHORAGE.



JE COMPRIS QU'IL  
DESIRAIT QUE JE  
LE SUIVE

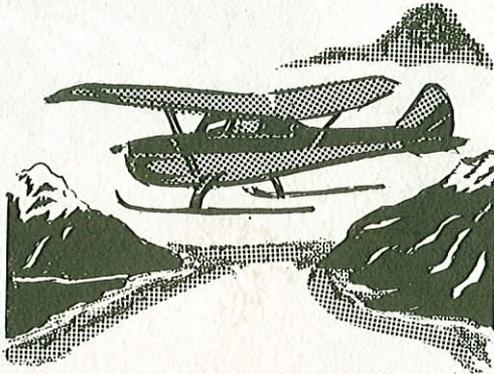
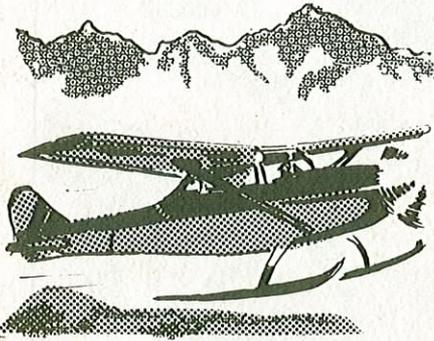


2.21.82

DES QUE LA METEO ME L'A PERMIS J'AI REDECOLLE

PAR DELA LES MAJESTUEUX PICS ENNEIGES JE REVOYAIS LE VISAGE D'ELSA ET JE FAISAIS DES PROJETS.

LA NATURE M'APPARUT MOINS HOSTILE



ANCHORAGE ET SES BUILDINGS FURENT BIENTOT EN VUE

J'AI REMIS TOUT D'ABORD L'ENFANT MALADE EN DE BONNES MAINS

PUIS JE SUIS RETOURNE A L'AEROPORT



C'ETAIT UN CABLE D'ELSA  
CHER TED

IL EST DES JOURS OU TOUT EST GRIS MALGRE LE SOLEIL... PENDANT UN MOMENT J'AI ERRE SANS BUT.

PUIS J'AI CONTACTE LA STATION D'ILLANNA

MON PERE EST A NOUVEAU EN SECURITE. NE CHERCHEZ PAS A ME REVOIR CAR J'AI DECIDE DE DEMEURER AUPRES DE LUI, DANS CETTE CONTREE SANS LAQUELLE IL NE PEUT PLUS VIVRE. ADIEU. JE N'OUBLIERAI JAMAIS VOTRE AIDE SI GENEREUSE.



LE VIEUX DECKER ? IL EST ALLE UN PEU FORT CETTE FOIS. NOUS L'AVONS REMIS SOUS SURVEILLANCE MEDICALE



NON, IL N'EST PAS DANGEREUX, D'AILLEURS CE SIMULACRE D'AVENTURE OCCUPE LES ESQUIMAUX DEPUIS QU'ILS N'ONT PLUS GRAND CHOSE A CHASSER... SA FILLE ELSA ? NOUS NE SAVONS RIEN A SON SUJET.

LE SERGENT VOULUT ETRE AIMABLE

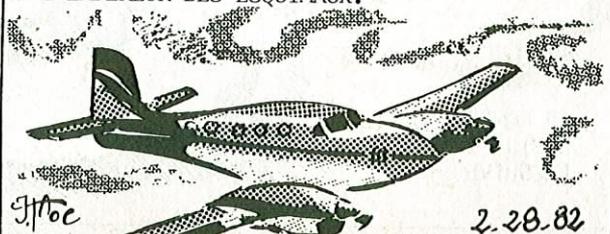
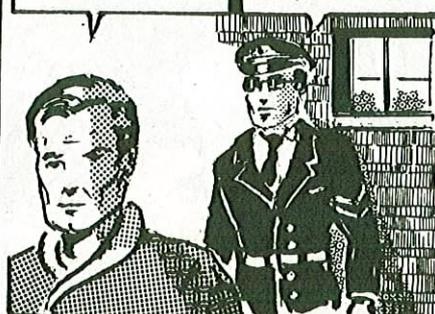
MERCI SERGENT MAIS DECKER AVAIT RAISON L'AIR DU NORD EST PLUS PUR

VOYONS C'EST POUR UNE ESQUIMAUDE QUE VOUS PARAISSIEZ TANT AFFLIGE ? VOUS L'OUBLIEZ

EPILOGUE

JE N'AI JAMAIS REVU ELSA. BIEN PLUS TARD J'AI APPRIS PAR UN ENTREFILET LE DECES DE DECKER. IL REPOSE AUJOURD'HUI AU MILIEU DE CETTE NEIGE QU'IL AIMAIT TANT. L'EXPLORATEUR AVAIT UN SECRET: IL CHERCHAIT A PROTEGER LES NAPPES PETROLIFERES QU'IL AVAIT DECOUVERTES SOUS LE SOL DE L'ALASKA.

AINSI S'ACHEVA MA BREVE RENCONTRE AVEC CELUI QUI FUT DURANT UN REGNE EPHEMERE L'EMPEREUR DES ESQUIMAUX.



## ETUDES ET EXPLOITATION:

Une qualification contrôleur d'approche et deux qualifications "Contrôleur CCR" ont été délivrées à FAAA ce trimestre.

Le service a, par ailleurs, participé à de nombreux concours (OCCA, TAC, ESA, métropolitains; TAC CEAPF et CC3 Territorial)

Dans le domaine de l'exploitation, le CCR de tahiti a déclenché deux ALERFA qui n'ont cependant pas nécessité la mise en oeuvre des moyens du CCS. Le service a également procédé à l'enquête de première information concernant l'accident survenu le 3 Avril à l'hélicoptère F-ODEY lors d'un exercice d'atterrissage en autorotation.

A l'Aéroport de FAAA la vedette SSIS ELIR 90 a subi, après plusieurs mois d'immobilisation, un chantier de remise en état à la DCAN de Papeete; elle a été remise à l'eau au mois de JUIN.

Dans le domaine des études, plusieurs opérations ont été lancées ou poursuivies:

- Révision des procédures IFR des aérodromes des ILSV
- Etude d'une modification de l'espace aérien aux ILSV
- Projet de procédure régionale du service d'Alerte
- Plan d'équipement des aérodromes territoriaux en matériel SSIS (Commande de 2 VIC 1, 2 VIC 3, livraison d'un VIC 3 destiné à HUAHINE)
- Préparation des budgets locaux de fonctionnement et d'équipement pour 1983.

## TRANSPORT AÉRIEN:

Parmi les principaux dossiers étudiés par la Division des Transports Aériens, citons:

- Etude du réseau subventionné d'Air Polynésie
- Prise en charge par le territoire du financement des dépôts de kérosène dans les îles
- Règlementation concernant les ULM
- Nouveau type de dessert de Moorea par Air Polynésie (vols programmés avec réservation, vols de nuit)

Enfin les avions administratifs ont poursuivi leur activité:

-le Navajo a effectué 96 heures de vol - et le Nomad 123 au cours du second trimestre.

Le NOMAD a notamment, largement participé à la mise en place (parfois par largage) des bulletins de vote dans les îles, avant les élections territoriales du 23 Mai.

PROFIL DES AERODROMES EXTERIEURS

-- N U K U - H I V A / N U K U - A - T A H A --  
-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

NUKU HIVA

NOM: Nuku-Hiva/ Nuku-A-Taha (NTMD) Ile de Nuku Hiva

Aérodrome Territorial ouvert à la CAP en 1979

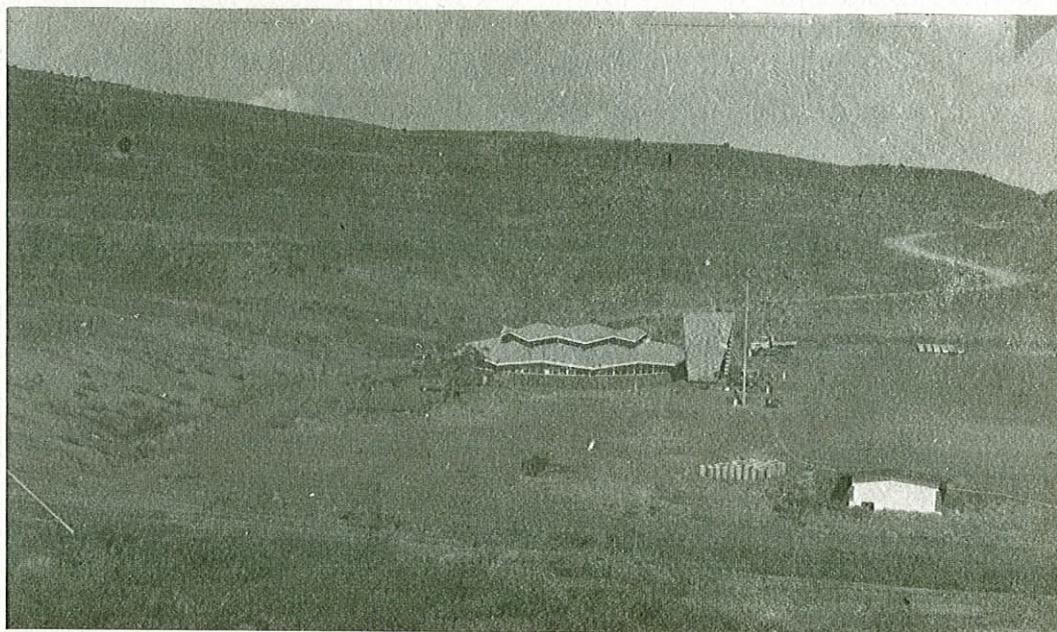
Situation: à 759 NM de Tahiti, dans le nord de l'Archipel des  
Iles MARQUISES -

Piste: 06/24 1700 M X 30 M Bitumée

Aérogare: Bar/Restaurant géré par Mr Paul Taupotini.

Carburant disponible: TRO et 100/130 (Air Polynésie)

Transport par Truck de l'Aérogare à la baie de HAAHOPU, puis par  
bateau jusqu'à TAIIO HAE



VUE GENERALE SUR L'AEROGARE ET LOCAL AIR POLYNESE-S.S.I.S

- INSTALLATIONS TECHNIQUES -

Liaisons AIR SOL: TWR 118,3 Mhz HF 5680 Khz

Liaisons SOL/SOL: 2 BLU 125 W - 1 BLU 20 W

Freq; 5068-6802,5-9116 Khz

Aides à l'Atterrissage:

NDB NH 353 Khz Puissance 400W

Balisage Nocturne; Avasis, Feux à éclats au  
QFU 06

Alimentation électrique: 2 groupes Dieselair 25 KVA 220/380

2 groupes Lister 8 Kva 220V

1 groupe Lister 3,5 Kva 220V

PERSONNEL:

Chef D'Aérodrome: FERRAND Denis  
Adjoint : LACHARME Jacques  
Mécanicien : FALCHETTO Emile  
Pompier : TERIINOHO Isaac  
Manoeuvre : AHSHA Paul



PUPITRE TOUR: AU CONTROLE, MR JACQUES LACHARME

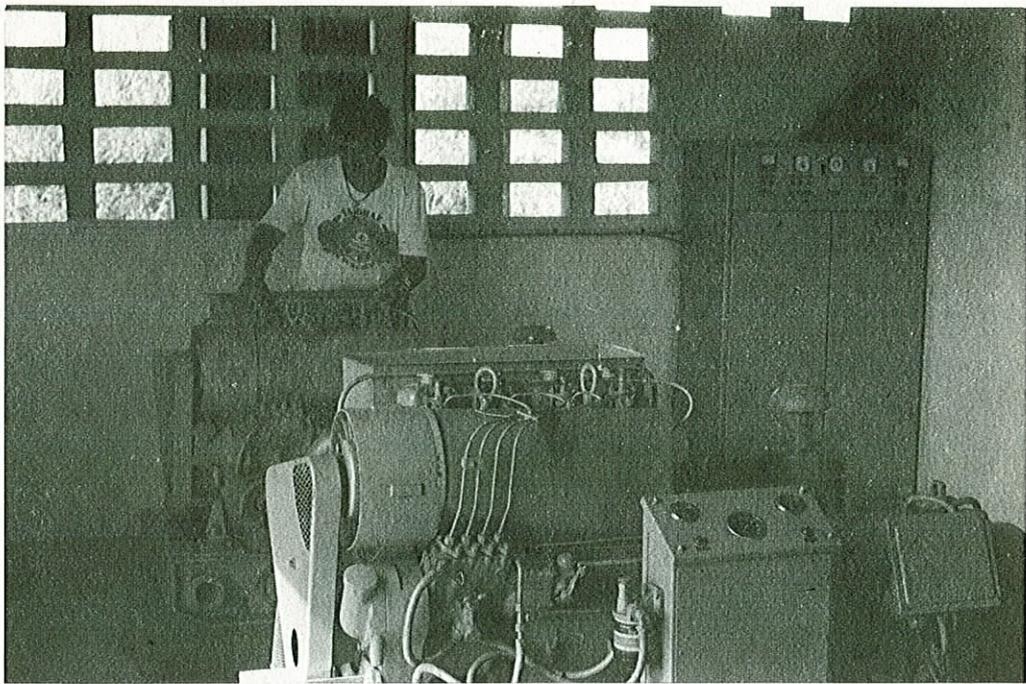
L'ouverture en Décembre 1979 de l'Aérodrome de NUKU-HIVA/NUKU -A-TAHA, a permis d'améliorer considérablement la desserte de l'Archipel des Marquises que le F27 met désormais à 4 hrs de vol seulement de TAHITI.

L'augmentation du trafic a permis de passer d'un vol hebdomadaire à deux depuis Juillet 1981. Un BN 2A de 9 places, basé à Hiva-OA/Atuana, assure les correspondances de Nuku Hiva vers les autres îles de l'archipel les jours de rotation de F27 (Lundi et Vendredi) ainsi que des navettes entre ces îles les Mardi et Samedi.

Cet avion assure ainsi 20 mouvements par semaine à NUKU HIVA.

En 1981, le trafic de l'Aérodrome a été de 8300 passagers dont 4500 sur la ligne de PAPEETE et 3800 sur les lignes Inter- Marquises.

Le nombre de mouvements a été de 1112 dont 1076 commerciaux.



CENTRALE ELECTRIQUE: GROUPE ELECTROGENES,  
MR FALCHETTO EMILE



VEHICULE S.S.I.S VIC 1;  
AU VOLANT MR TERIINOHO ISAAC

PREMIER RALLYE AERIEN TRANSPACIFIQUE - 11000 KM EN VFR

TAHITI -NLE CALEDONIE- TAHITI

-----000-----

5 Heures ce samedi 10 Avril 1982. Le jour se lève à peine sur l'Aérodrome de Tahiti Faaa et déjà une ambiance fébrile règne autour des avions de ce premier rallye aérien en VFR entre TAHITI et la Nouvelle Calédonie, raid qui doit emmener trois équipages sur un parcours de 11000 kms essentiellement en survol maritime avec escales à AITUTAKI, PAGO PAGO, APIA, WALLIS, FUTUNA, SUVA, PORT VILA, NOUMEA, et au retour PORT VILA, NANDI, TONGATAPU, NIUE et RAROTONGA.

10 Avril: 1 ère étape PAPEETE-AITUTAKI: 585 NM RM 251°

Beau temps, belle mer. Il a été convenu au départ que chaque pilote prendrait à tour de rôle la place de CDT de bord, celle de navigateur et celle de radio.

11 Avril : 2ème étape AITUTAKI-PAGO PAGO: 686 NM RM 282

Niveau 105 pour le vol le plus long de tout le rallye sans aucune terre en vue pendant 5 Hr 15.

12 AVRIL : Après l'étape la plus longue, l'étape la plus courte, que nous effectuons en vol de patrouille pour faire des photos.

Vol jusqu'à APIA sur l'Ile d'UPOLU entre 1000 et 2000 pieds. (PAGO PAGO APIA: 80 NM RM 281 )

13 AVRIL

4ème étape APIA-WALLIS: 245 NM? RM 266

Niveau 105 comme d'habitude, très beau temps et une demi heure plus tard, après le décollage, nous franchissons la ligne internationale de changement de date.

15 AVRIL: 5 ème étape WALLIS SUVA- 410 NM RM 228

Vol sans histoires, nous survolons quantités d'iles hautes plus belles les unes que les autres durant le trajet .

16 AVRIL: 6 ème étape SUVA PORT VILA: 596 NM RM 259

Niveau 105, traversée prévue: 4 hrs, vent faible

17 AVRIL: 7 ème étape PORT VILA NOUMEA : 361 NM RM 138°

L'arrivée à NOUMEA se fait avec une météo moyenne, nous obligeant à descendre plus tôt que prévu et à subir quelques turbulences.

Lundi matin , on nous annonce l'arrivée du Push Pull qui devait nous rejoindre à NOUMEA le 19 Avril, après 21 heures de vol pratiquement non stop. La décision est prise de retarder de 24 hrs le top du retour afin de permettre à l'équipage le temps de récupérer.

LUNDI 19 et MARDI 20 AVRIL: NOUMEA

Révision des appareils et visite du territoire.

MERCREDI 21 AVRIL: 8 ème étape MAGENTA PORT VILA: 306 NM RM 010

Nous survolons l'Atoll d'OUVLA et après 2 hrs de vol nous arrivons à PORT VILA ou nous constatons une fuite d'huile au moteur gauche du DN. La réparation est effectuée sue le pouce.

PORT VILA-NANDI: 525 NM RM 080 : Décollage de VILA par temps couvert En finale nouvelle surprise : l'alarme du train du DN se déclenche ; le train est il bien sorti ? Décision: un poil de gaz, train rentré, train sorti, verrouillé, on se pose...

22 AVRIL: 9 ème étape NANDI-TONGA: 500 NM RM 103: Après le décollage de Nandi, nous suivons la cote sud à 2000 ft par un temps orageux jusqu'à la balise NV qui nous permet de nous aligner sur notre route. Nous retrouvons le ciel bleu peu après et il ne nous quitte plus jusqu'à NUKU'ALOFA.

23 AVRIL: 10 ème étape TONGA-NIUE: 325 NM RM 053: Nous arrivons à NIUE le jeudi 22, sur ce tronçon, la radiobalise HA demandée ne fonctionne pas, à cause du cyclone sans doute. Après 2 hr 20 de vol , nous arrivons sur une ile isolée au milieu du pacifique et nous nous posons à HANAN International Airport.

23 AVRIL: 11 étape NIUE RAROTONGA 585 NM RM 090: 3hrs de vol sans histoires, puis nous nous retrouvons au dessus d'une couche très épaisse , puis grace à l'efficacité du contrôle, nous nous garons au pied de la tour sous une pluie battante.

24 AVRIL: 12 ème étape: RAROTONGA-TAHITI: 615 NM RM 056  
Après un vol sans histoires, c'est le regroupement pointe sud de MOOREA et nous faisons un passage d'honneur à basse altitude, en formation, sur la piste de TAHITI FAAA ou nous attendent parents et amis.

45 Heures de vol, 11000 kms, la fin d'un beau voyage plein d'enseignement et de souvenirs inoubliables - Et tous prêts à repartir....

COMPOSITION DES EQUIPAGES

Le TWIN BONANZA: FODBU 2 ans d'age, ancien avion de Jacques

BREL avec comme équipage: Emmanuel TAILLIET

Jean Jacques ROMERO

Jean Pierre VILLEDIEU

Daniel BOUCHARD

Joel JAMA

LE CESSNA 310 FOCN équipage:

François JAMMES

Christian DUCASSE

Emmanuel PORLIER

LE CESSNA 337 "PUSH PULL" FOCFZ

équipage

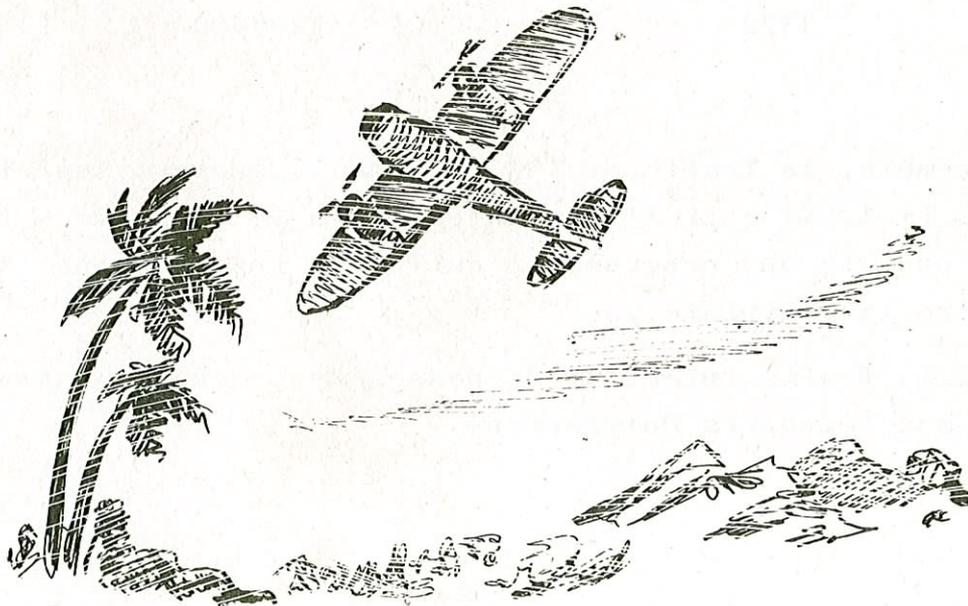
Jean Jacques JORDA

Bruno POMMIER

Daniel AULAGNER

Yves MORVAN

(Relation de voyage rapportée par Mrs JAMMES-DUCASSE-JORDA  
AULAGNER)



## RESULTATS DU TRAFIC EN 1981 DES AEROPORTS DES DOM TOM

Une analyse des résultats de Trafic en 1981 des Aéroports des DOM TOM, laisse apparaitre la Polynésie comme particulièrement bien placée.

TAHITI prend en effet la première place par le nombre des mouvements commerciaux, et la troisième place pour le nombre des passagers:

1- <u>TAHITI FAAA</u>	37.173	mouvements(+1%)	738247	passagers(+2.9)
2- Pointe a Pitre	30728	" "	(-13,5)	1.107088 " (-0,1)
3- <u>MOOREA</u>	27.299	" "	(-1,5)	242497 " (-2,9)
4- Fort de France	18.425	" "	(-12,6)	791393 " " (-4,5)
5- St Denis / Réunion	5.650	" "	(-10,2)	395381 " " (+ 9,0)
6- <u>RAIATEA</u> (Pol)	4688	" "	(-0,2)	93652 " " (+ 0,04)
7- <u>BORA BORA</u> (Pol)	4073	" "	(+0,3)	97989 " " (+5,8)
8- <u>HUAHINE</u> (Pol)	3698	" "	(-3,9)	78697 " " (+1,4)
9- Cayenne	3664	" "	(+7,8)	171542 " " (+11,3)
10- Noumea	3372	" "	(-6,0)	294592 " (+4,7)

Dans l'ensemble, le Trafic en 1981, a été légèrement supérieur à celui de 1980 (+ 1,2%) ; si l'on ajoute le Trafic Transit au trafic Local, on constate une progression du Trafic international de passagers de/vers la Polynésie..

Par contre le Trafic interieur de passagers pourrait stagner sur les principaux Aéroports Polynésiens.

# activités des centres et aérodromes

## CENTRE DE CONTROLE REGIONAL

Statistiques mensuelles de trafic en route

### 1/ MOUVEMENTS INTERINSULAIRES

<u>MOIS</u>	<u>NOMBRE</u>	<u>TEMPS DE CONTACT</u>
AVRIL :	1528	1384, 40
MAI :	1505	1177
JUIN :	1287	1113
<hr/>		
TOTAL	4320	3674,40

### 2/ MOUVEMENTS INTERNATIONAUX

AVRIL :	216	475,40
MAI ;	267	504
JUIN :	206	510
<hr/>		
TOTAL	689	1489, 40

### TOTAUX GENERAUX:

AVRIL:	1744	1860, 20
MAI :	1772	1681
JUIN :	1493	1623
<hr/>		
	5009	5164, 20

Temps moyen de contact:

Interinsulaire: 45 minutes

Internationaux: 2 HR 15 minutes

INCIDENTS EN ROUTE:

Au cours du 2ème trimestre 1982, le CCR de Tahiti a enregistré 3 incidents qui se répartissent comme suit:

- 1 perte de contact RADIO
- 1 déroutement cause METEO
- 1 incident TECHNIQUE

Il a été déclenché 2 phases d'ALERTE au profit de l'Aéronef F-ODMQ:

- 1 pour cause de perte de CONTACT RADIO
- 1 pour cause de panne technique

MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES COMMUNICATIONS

2ème trimestre 1982

RECEPTION:

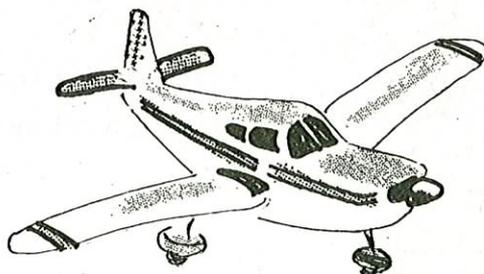
RESEAU INTERNATIONAL: 71728  
RESEAU LOCAL : 17996

TOTAL RECEPTION: 89724 MOYENNE QUOTIDIENNE: 986

EMISSION:

RESEAU INTERNATIONAL: 19848  
RESEAU LOCAL : 18424

TOTAL EMISSION: 38272 MOYENNE QUOTIDIENNE: 421



PROTECTION METEO

Protections des équipages au départ, élaborées par le centre  
Météorologique de TAHITI FAAA (2ème Trimestre 1982)

<u>LONG COURRIERS</u>	<u>AVRIL</u>	<u>MAI</u>	<u>JUIN</u>	<u>TOTAUX</u>
LOS ANGELES	41	39	42	122
AUCKLAND	12	12	15	39
NANDI	0	2	0	2
PAGO PAGO	6	3	6	15
HONOLULU	4	6	6	16
PAQUES	9	5	5	19
RAROTONGA	8	7	8	23
SYDNEY	12	11	12	35
SANTIAGO	4	3	4	11
NOUMEA	4	3	4	11
POINTE A PITRE	3	1	3	7
<hr/>				
TOTAUX	103	92	107	330

OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL

<u>RECUES MOIS DE</u>	<u>AVRIL</u>	<u>MAI</u>	<u>JUIN</u>	<u>TOTAL</u>
	748	682	730	2160

MOYENS COURRIERS

<u>MOYENS COURRIERS</u>	<u>AVRIL</u>	<u>MAI</u>	<u>JUIN</u>	<u>total</u>
INTER ILES	295	293	295	883
MARQUISES	14	13	12	39
AUSTRALES	13	14	13	40
SITES	55	55	56	166
TOTELEGIE	5	5	5	15
HAO	4	4	5	13
ATUANA	14	13	12	39
<hr/>				
TOTAUX	400	397	398	1195

-----00-----

LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT  
VALIDÉES ( période de 1-4 au 3 - 6-82)

---

PROFESSIONNEL:

---

PILOTE DE LIGNE (PL).....	6
PILOTE PROFESSIONNEL 1 ère Classe	
(PP1)	15
(PP)	29
QUALIFICATION IFR .....	17
MECANICIEN NAVIGANT .....	1
AUTORISATION PARACHUTAGE .....	.....
TOTAL	68

NON PROFESSIONNEL..... 35

EFFECTIFS PN BASÉS EN POLYNESIE FRANCAISE au 30/6/82

---

PROFESSIONNEL:

---

P.L .....	1 (Privé)
PP1 .....	20 + 1 (Privé)
P.P .....	27+17 (Privés)
P.P.H .....	3
C.S.S .....	

---

TOTAL 69

CORPS TECHNIQUES .....

PRIVES .....

-0-0-0-0-0-

2<sup>ème</sup> TRIMESTRE 1982

NOTAMS RECUS CLASSE 1 SERIE A

VENEZUELA .....	146
PANAMA .....	151
CANADA .....	587
JAPON .....	611
NANDI .....	117
WESTERN SAMOA.....	28
EQUATEUR .....	58
CHILI .....	91
PEROU .....	255
AUSTRALIE .....	460
USA .....	1246
NEW ZEALAND.....	549
POINTE A PITRE .....	7

---

4306

NOTAMS EMIS CLASSE 1

SERIE A : 14

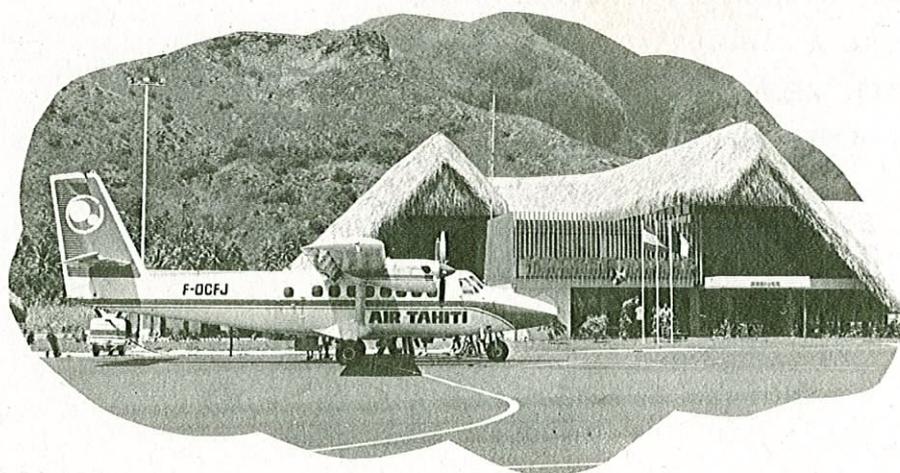
SERIE C : 23

PROTECTIONS AERONAUTIQUES FOURNIES  
AUX CDT DE BORD:..... 312

ACTIVITES SSIS

2ème Trimestre 1982

FEUX D'AERONEFS.....	NEANT
FEUX EXTERIEURS A L'AERODROME.....	1
ALERTE AERONEFS.....	7
EVACUATIONS SANITAIRES.....	3
SURVEILLANCES AVITAILLEMENT AVEC OU SANS PASSAGERS.....	324
SURVEILLANCES DE DECOLLAGES ET ATTERRISSAGES.....	652
SURVEILLANCES MISES EN ROUTE.....	326
INTERVENTIONS DIVERSES.....	17
INSTRUCTIONS ET EXERCICES.....	85 HRS



# INFORMATIONS DIVERSES

/\_ A - (\_/ IE /\_) ES /-) ERSONNELS

## PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade et Statut	Service
1ER MAI	BOSC Jean	IEEAC	SNA
28 MAI	FOSSATS Marcel	ESA/1	"
18 JUIN	PELLISSIER Philippe	ESA/2	"
05 JUILLET	LE VEO Christian	ESA/P	"
10 JUILLET	BERTI Jean-Charles	OCCA/P	"
24 JUILLET	DE VOS Jacques	IEEAC	"
24 JUILLET	GILLAIZEAU Jacques	OCCA/1	"
07 AOUT	SOLIVERES Michel	OCCA/1	"
09 AOUT	FILLIOL Gilbert	C/TET	"
27 AOUT	WALKER Claude	ITM	METEO
03 SEPTEMBRE	CONAN Emile	OCCA/1	SNA

## RECRUTEMENTS

1ER MAI	APUARI	Christophe	AC/5	INFRA
07 JUIN	LEE	Ethel	AC/4	ADM

## PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE ADMINISTRATIF

13 AVRIL	PASCAL	René	ITM Résident	METEO (CEP)
16 AVRIL	CHARRON	Rogatien	TM	METEO
22 JUIN	CHABERT	Roland	ITM	METEO (CEP)
15 AOUT	CHATELIN	Jacques	OCCA/1 Résident	SNA
16 AOUT	LO	François	OCCA/P Résident	"

## PERSONNEL BENEFICIAIRE D'UN CONGE ADMINISTRATIF

16 AVRIL	TSCHEILLER	André	Sec.en Chef	ADM
18 JUIN	ONNO	Marie-Claire	Commis CEAPF	SNA
19 JUIN	CHATELIN	Jacques	OCCA/1 Résident	"
24 JUIN	GAILLET	Elise	ATB Résident	INFRA
27 JUIN	CHANT	Willy	TAC CEAPF	SNA
28 JUIN	BLUM	Michel	ITPE	INFRA
1ER JUILLET	LO	François	OCCA/P Résident	SNA
04 JUILLET	VARNEY	Mimosa	TAC CEAPF	"
08 JUILLET	LE GOFF	Guy	IM	METEO
30 MAI	COZIC	René	TET	SNA

PERSONNEL RENTRANT (DEFINITIVEMENT) EN METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade et Statut	Service
03 JUILLET	CHANTELOUP Georges	ESA/P	SNA
04 JUILLET	BERVOET Robert	ESA/1	"
15 JUILLET	PASQUI Jean	OCCA/P	"
26 JUILLET	TESTA Christian	TM	METEO (CEP)

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

Date	Nom et Prénom	Corps Grade et Statut	Service	Motif du départ
18 MAI	HUET Henri	AC/2	INFRA	Retraite
15 JUIN	TAIARUI Maurice	AC/5	DIR	Inaptitude médicale
1ER JUILLET	LORIEUX Marie-Christine	AC/5	DIR	Fin de contrat
08 JUILLET	TEISSIER Pierre	AC/5	INFRA	Retraite

MUTATIONS ENTRAINANT CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Nom et Prénom	Corps Grade et Statut	Venant de	Allant à
14 JUIN	KWONG KY Horace	TM/CEAPF	MET/FAAA	MET/ATUONA
1ER JUILLET	BULUC Marcel	TM/CEAPF	MET/RIKITEA	MET/FAAA
1ER JUILLET	BEGARD Philippe	TM/VAT	MET/FAAA	MET/RIKITEA
18 JUILLET	ARHAN Victor	AC/3	MET/ATUONA	MET/FAAA
26 JUILLET	ROBSON Errol	AiTM/CEAPF	MET/FAAA	MET/ATUONA
26 JUILLET	SCHUTZ Dany	AiTM/CEAPT	MET/BORA-BORA	MET/FAAA
26 JUILLET	RAOULX Gérard	AC/3	MET/FAAA	MET/BORA-BORA
02 AOUT	PEEATA HIO Claude	TM/CEAPF	MET/FAAA	"
30 AOUT	RICHMOND Patrick	AiTM/CEAPF	"	MET/RAPA

RESULTATS DE CONCOURS ET EXAMENS

M. TSCHEILLER André (Secrétaire Administratif, Chef de section) a été reçu à l'examen professionnel pour l'accès au grade de Secrétaire Administratif en Chef, qui s'est déroulé le 09 février à Paris.

Melle LEE Ethel a été reçue au concours externe d'aide comptable (AC/4) organisé les 15 avril et 04 mai.

M. TEIPOARII Joël (AiTM) a été reçu au concours interne de TM national organisé le 15 avril.

Melles PIRITUA Moana (ATB) et PAHOA Caryll (AC/4) à titre interne ainsi que DALMAS Linda (AC/4) à titre externe ont été reçues au concours national de sténodactylographes des services extérieurs qui s'est déroulé le 28 avril. A noter que les quatre candidates admises à concourir (les trois citées plus une autre candidate à titre externe) ont ainsi été reçues : soit 100 % de succès pour le centre de Papeete !

M. SACAULT Francis (TAC) a été reçu au concours interne d'IEEAC qui s'est déroulé au cours du mois de juin à Paris.

MM. CHINAIN Harrys et COPPENRATH Mano ont été reçus au concours externe de TAC du CEAPF organisé les 28 et 29 juin.

M. VAN CAM Charles (AiTM) a été reçu au concours interne de TAC du CEAPF organisé les 06 et 07 juillet.



Comme les résultats permettaient de l'espérer, l'équipe de l'Aviation Civile a finalement remporté le premier titre de champion corporatif de Polynésie Française, compétition placée sous l'égide de la Ligue de Football, qui mit aux prises durant de longs mois une vingtaine de formations du Territoire.

Il fallut toutefois attendre la dernière journée du championnat pour crier victoire car l'écart des points entre l'ATAC et son suivant immédiat, l'équipe du Parc à Matériel de l'Équipement, était très faible : le moindre faux pas au cours du dernier match eût pu être fatal aux couleurs de l'Aviation Civile.

Les joueurs ont, par chance, abordé cette rencontre, disputée contre la Mairie de Faaa, avec tout le sérieux souhaitable : leur victoire acquise sur le score de 4 à 1 vint logiquement récompenser leurs efforts.

Le trophée de champion sera remis au "onze" de l'Aviation Civile le 07 octobre au cours de la grande soirée de football organisée au stade Pater, soirée au cours de laquelle sera disputée la finale de la Coupe de Tahiti ainsi d'ailleurs que la finale de la Coupe Corpo, compétition dans laquelle l'ATAC s'est bien entendu engagée (premier match le 11 septembre).

A noter toutefois que joueurs et dirigeants de l'équipe de l'Aviation Civile n'ont pas attendu cette cérémonie officielle pour célébrer "en famille" leur victoire.

Un grand "tamaaraa" fut en effet organisé le samedi 10 juillet à l'aéroport de Tahiti-Faaa avec le concours de la Direction de l'Aviation Civile effectivement représentée par son directeur, M. YEUNG, et le Chef du Service Administratif, M. REBOA.

Si les joueurs furent à cette occasion l'objet des plus grandes louanges, on n'en oublia pas pour autant de remercier chaleureusement les responsables actifs de l'équipe que sont MM. Max DROLLET, Léonard MANATE et Rémi MAITERE, ainsi que leurs deux fidèles assistantes - auxquelles des récompenses furent remises - à savoir Mmes Catherine MAITEPE et Doris TEUMERE.

On devait apprendre au cours de cette réunion amicale très réussie que l'ATAC se proposait avec le concours de son "sponsor" habituel - il s'agit du représentant d'une grande firme automobile nationale - de mettre sur pied, dans le courant du mois d'octobre, un tournoi corporatif de "sixtes" qui pourrait se dérouler sur le stade Leverd de Faaa.

C'est Daniel MOTTARD qui a remporté le tournoi interne ("confirmés") de l'ASAC en prenant le meilleur sur Maurice ARBONVILLE, au cours de la finale de cette compétition disputée le 23 juillet : le responsable de la Division des Transports Aériens, déjà vainqueur (avec C. REBOA) en février dernier du tournoi de "doubles", consolide ainsi sa place de leader au classement du club de l'Aviation Civile qui compte plus d'une centaine de membres.

Signalons toutefois que la partie fut ardemment disputée et que Maurice ARBONVILLE fit mieux que se défendre puisqu'après avoir perdu le premier set (3/6), il remporta le second (6/4) et domina un long moment (4/2 et 40/15 sur le service de MOTTARD), le troisième avant de s'incliner (4/6).

Chez les femmes, c'est Hélène PERROY qui remporta la finale en battant Bénédicte ARBONVILLE sur le score de 6/0, 4/6, 6/3.

Chez les "non confirmés" (hommes), c'est Bonte qui termina premier en prenant le meilleur sur SLUISMANS. Le vainqueur a ainsi gagné sa place chez les "confirmés", position que bon nombre de ses adversaires malheureux lui auraient attribuée d'entrée.

Après les finales, un grand "TAMAARAA" rassembla dans le club-house de l'ASAC, jusqu'à une heure fort avancée de la nuit, joueurs et organisateurs. Dans le discours qu'il prononça avant la remise des récompenses aux vainqueurs, le président PERROY se plut à relever le nombre important des compétiteurs (42) et l'excellent esprit qui présida au déroulement du tournoi. Il tint à remercier tout particulièrement Maurice ARBONVILLE et son épouse qui, appelés par UTA à quitter le Territoire, n'hésitèrent pas à retarder leur départ pour pouvoir participer aux finales.

=====

#### TENNIS DE TABLE.

#### TOURNOI INTER-SERVICES

Du 30 août au 04 septembre s'est déroulé dans la salle polyvalente mise à la disposition du personnel (ancien bâtiment SSIS) un tournoi inter-services de tennis de table organisé à l'initiative (fort heureuse) d'agents du SNA.

Voici les résultats de ce tournoi qui mit aux prises plus d'une trentaine de joueurs :

Finale "SIMPLE" : BULUC bat FAATAUIRA 2/0

Au tour précédent, BULUC avait battu Frédéric VIEILLARD. Quant à Robert FAATAUIRA, il avait pris le meilleur sur TURI.

Finale "DOUBLE" : BODIN/BULUC battent FAATAUIRA/FAATAUIRA 2/1

Au tour précédent, BODIN/BULUC l'avaient emporté sur ANANIA/CLARK ; les frères FAATAUIRA avaient pris le meilleur sur YAU/VALENTINO.

A noter que BODIN et BULUC appartiennent tous deux au Service de la Météorologie qui s'est donc ainsi taillé la part du lion dans ce tournoi.

Nous avons été informés de la naissance de :

- . Araia au foyer de MARERE André (AC/3) de la Météorologie, le 1er avril.
- . Varina au foyer de PAYET Joseph (AC/3) du SNA, le 02 avril.
- . Emmanuel, Tauhiti au foyer de NOUVEAU Daniel (TM), le 25 avril.
- . Hina, Christine au foyer de MARTIN Yves (OCCA/1), le 30 avril.
- . Kevin, Monoihere au foyer de TARAIHAU Minu (AC/5) de la Météorologie, le 02 mai.
- . Charles au foyer de TEREINO Louise (AC/5), le 06 juin.
- . Almaide au foyer de RODARY Bertrand (ITPE), le 16 juillet.

^  
^

Nous avons été informés du mariage de :

- . WALKER Rodrigue (TM/CEAPF) avec AHNE Maud, le 10 avril.
- . PERETTI Charles (TAC/CEAPF) avec JOUFOQUES Chantal, le 24 avril.
- . PAU Louis (ITPE) avec LOU Lan Hiong, le 19 juin.
- . RICHMOND Patrick (AiTM/CEAPF) avec TETUAHITI Uranie Marcella, le 31 juillet.
- . SACAULT Francis (TAC/CEAPF), admis IEEAC, avec ALLAIN Marie-Thérèse, le 28 août.