

-D 118

# MANUREVA



## Bulletin de liaison de l'Aviation Civile





# MANUREVA

## SOMMAIRE

- 1 - EDITORIAL
- 2 - LE DOSSIER DU TRIMESTRE
- 3 - CHRONIQUE AERONAUTIQUE
- 4 - TRANSPORT AERIEN
  - Trafic international
  - Trafic intérieur
- 5 - ACTIVITES DES SERVICES
  - Service administratif
  - Service de l'Infrastructure Aéronautique
  - Service de la Météorologie
  - Service de la Navigation Aérienne
- 6 - ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES
  - Centre de Contrôle Régional
  - Centre de Recherche et Sauvetage
  - Mouvements sur l'Aérodrome de TAHITI-FAAA
  - Activités SSIS
  - Bureau Central des Télécommunications
  - Bureau d'Informations Aéronautiques
  - Protections Météorologiques
  - Personnel Navigant
- 7 - INFORMATIONS DIVERSES
  - La Vie des Personnels
  - La page littéraire

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

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



# EDITORIAL

"Tout devrait être rendu aussi simple que possible, mais pas plus simple".

Albert EISTEIN

Certaines questions suscitent périodiquement des torrents de commentaires et d'affirmations définitives dont les auteurs ignorent allègrement la complexité du problème évoqué pour poser d'emblée les conclusions les plus hardies.

Le transport aérien est primordial, polluant, trop cher, en faillite, trop règlementé ou anarchique... Le nombre de vérités, de demi-vérités et de totales inexactitudes qu'il est courant d'entendre à son propos fournit au moins une information : cette activité ne laisse pas indifférent et ses problèmes soulèvent auprès de l'opinion publique un intérêt très vif.

Cet intérêt est tout particulièrement fondé en Polynésie où le caractère vital des liaisons aériennes n'est pas à démontrer.

Il n'en est que plus regrettable de constater que la plupart des données indispensables à la compréhension des problèmes liés à cette activité sont mal connues par ceux-la même qui, de quelques "Il n'y a qu'à...", les balayent pour présenter au public qui ne demande qu'à y croire la possibilité à portée de la main de voyager pour rien ou presque.

Les transporteurs eux-mêmes, notamment par un recours massif à la publicité concernant certaines offres proprement stupéfiantes, ont largement contribué à obscurcir l'idée que se font le public et beaucoup de "décideurs" politiques ou économiques des conditions réelles de leur activité.

Le dossier du trimestre, consacré à la desserte aérienne à longue distance de la Polynésie française, rappellera donc en premier lieu certaines réalités d'ordre général mal connues ou souvent oubliées avant de décrire plus particulièrement la situation actuelle de la desserte du Territoire.

# le dossier du trimestre

La desserte aérienne de la Polynésie française

## I. Généralités

Le cadre juridique dans lequel s'exerce l'activité des transporteurs aériens, bien qu'il fasse l'objet de fréquentes critiques, voire de polémiques à l'occasion desquelles l'opinion publique est prise à témoin est souvent mal connu. Deux aspects fondamentaux méritent un examen particulier : les droits de trafic et les tarifs.

### A) Les droits de trafic

#### a) Les cinq "libertés de l'air"

Contrairement au régime de liberté institué en matière de navigation maritime (le droit au "passage innocent" dans les eaux territoriales), l'espace aérien fait l'objet d'une réglementation restrictive, énoncée par la Convention de Chicago (7 décembre 1944).

Le principe est simple : aucun aéronef affecté à un service aérien régulier ne peut pénétrer sans y être autorisé dans l'espace aérien d'un Etat autre son Etat d'immatriculation.

Pour la délivrance des autorisations nécessaires au trafic aérien international cinq "libertés de l'air" ont été définies :

La "première liberté" consiste dans le droit donné à un aéronef étranger de traverser l'espace aérien sans atterrir.

La "deuxième liberté" est l'autorisation donnée à un aéronef étranger de faire une escale technique (pour ravitaillement en carburant par ex.) sur le territoire de l'Etat qui l'accorde, sans y embarquer ni débarquer de passagers ou de fret.

La "troisième liberté" conférée par l'Etat B à un aéronef de l'Etat A permet à cet aéronef de transporter, à titre payant, du fret et des passagers de A à B.

La "quatrième liberté" permet au même aéronef de l'Etat A d'embarquer sur l'Etat B, à titre payant, du fret et des passagers à destination de A.

La "cinquième liberté" consiste dans l'autorisation donnée par un Etat A à un aéronef d'un Etat B de transporter, à titre commercial, du fret et des passagers entre A et un Etat tiers C. L'exercice de cette liberté implique évidemment l'accord de cet Etat C.

#### b) Les accord aériens

L'octroi des autorisations correspondant à chacune des "libertés" décrites précédemment est un acte de souveraineté, laissé à la discrétion des gouvernements qui ont toute latitude de les refuser ou de les assortir des conditions qu'ils jugent utiles.

Dans la pratique, ces autorisations font l'objet d'accord internationaux négociés par des délégations composées, dans le cas de la France, de représentants des ministères des Transports et des Relations extérieures, avec la participation de conseillers techniques désignés par les transporteurs.

Ces accords sont généralement bilatéraux ; rien n'interdit toutefois aux Etats d'octroyer telle "liberté de l'air" à l'ensemble des cosignataires d'un accord multilatéral.

C'est par exemple ce qui s'est produit en ce qui concerne les première et deuxième libertés, ou libertés "techniques", entre un très grand nombre d'Etats -dont la France- signataires de l'accord dit "de transit" du 7 décembre 1944.

Les libertés "commerciales" elles-mêmes peuvent faire l'objet de dispositions plus ou moins restrictives selon les types d'accords. Les limites classiques qu'imposent les Etats concernent généralement les capacités offertes ou commercialisées par les transporteurs, le nombre de transporteurs admis à exploiter le trafic entre les deux Etats, le nombre d'aérodromes de destination ouverts par chaque Etat au(x) transporteur(s) de l'autre, etc...

Certaines de ces restrictions sont énoncées par l'accord lui-même ; d'autres peuvent faire l'objet de conventions passées entre les transporteurs, les exemples les plus connus étant les "accord de pool" aux termes desquels les transporteurs des Etats parties à l'accord aérien conviennent de se répartir selon certaines modalités les capacités offertes, les recettes et les dépenses.

C'est le contenu de l'ensemble de ces accords entre Etats et entre transporteurs qui fait l'objet depuis plusieurs années d'une polémique entre partisans (Etats-Unis, Chili) et adversaires (la majorité des autres Etats) de la "déréglementation" : cette doctrine, encore appelée théorie de "cieux ouverts" (open skies), consiste pour l'Etat qui s'en réclame à ouvrir sans restriction autre que la condition de réciprocité ses aérodromes à l'activité commerciale des transporteurs étrangers. Quoique le débat reste ouvert, de nombreux spécialistes critiquent sévèrement cette théorie dont l'application leur paraît responsable de l'apparition d'excédents de capacité et de politiques tarifaires anarchiques.

## B) Les tarifs

Les tarifs aériens sont soumis, aux termes de la plupart des accords aériens évoqués ci-dessus, à l'approbation des autorités gouvernementales. Selon les positions de principe adoptées par les Etats concernés, l'approbation de l'un seulement d'entre eux (origine ou destination) ou des deux Etats en cause est requise. Une variante particulièrement libérale consiste dans le système de la "double désapprobation" qui permet aux transporteurs d'appliquer le tarif qu'ils souhaitent à moins que les Etats concernés n'expriment l'un et l'autre leur opposition.

Deux phases peuvent être distinguées dans la mise en oeuvre d'un tarif : l'élaboration des propositions tarifaires et leur approbation.

a) L'élaboration des propositions tarifaires

L'initiative de proposer un nouveau tarif appartient aux transporteurs. Ceux-ci conviennent librement, en fonction de données et d'objectifs qui leur sont propres, des niveaux tarifaires qu'ils souhaitent appliquer. Une proposition tarifaire constitue en fait un document fort complexe : outre le niveau des différents tarifs, la proposition doit définir les conditions relatives à chacun d'entre eux, et l'on sait que l'imagination des transporteurs dans ce domaine ne connaît guère de limites : elles portent sur la durée du séjour, la qualité des prestations accessoires au sol ou en vol, le délai de réservation, la possibilité de modifier les dates ou le parcours, etc...

Pour la plupart des transporteurs, cette phase d'élaboration s'effectue dans le cadre des "conférences de trafic" périodiques de l'Association du Transport Aérien International (IATA) qui compte à l'heure actuelle 120 membres. Il convient cependant de noter que les transporteurs des pays de l'Est ne sont pas membres de l'Association et que le Gouvernement Américain a violemment critiqué son fonctionnement considéré comme non conforme à sa législation "anti-trust", allant jusqu'à interdire à ses transporteurs de participer aux procédures d'élaboration tarifaire concernant l'Atlantique Nord.

L'IATA subissait par ailleurs depuis longtemps de nombreuses critiques internes de la part des transporteurs d'importance faible ou moyenne qui l'accusaient de faire une part exagérée à la défense des intérêts des "grands", et a traversé une crise majeure qu'elle a tenté de résoudre en modifiant ses règles de procédures.

b) L'approbation

Les tarifs ainsi convenus entre les transporteurs doivent recevoir l'approbation des Etats intéressés. Les modalités de cette approbation ont été évoquées plus haut ; les accords aériens précisent les conditions relatives au dépôt des propositions : délai d'anticipation sur la date de mise en application, autorités responsables, procédure à mettre en oeuvre en cas de désaccord ou de litige, etc...

L'ensemble constitué par les dispositions de l'accord aérien et les tarifs approuvés constitue la loi des parties, et notamment des transporteurs. Le Ministère des Transports (Direction générale de l'Aviation civile) est chargé, dans le cas de la France, de veiller au respect de ces règles ; les transporteurs reconnus coupables d'infraction sont passibles de sanctions allant de la simple amende à des peines de prison, en passant par la confiscation des aéronefs utilisés en contravention avec lesdites règles.

Le transport aérien domestique métropolitain et, en ce qui concerne la Polynésie, les relations avec la métropole, font l'objet de procédures particulières. Il n'est pas question dans ce cas d'accords internationaux portant sur les tarifs ou les droits de trafic, le "cabotage" étant en France une activité strictement réservée aux transporteurs nationaux. L'exploitation de ces liaisons obéit donc aux règles de procédure strictement unilatérales définies par le Code de l'Aviation civile : l'agrément et autorisation des transporteurs et l'approbation des tarifs incombent au Ministre des Transports dans le cadre de la tutelle qu'il exerce avec le concours de certains organismes consultatifs.

Le cas du transport interinsulaire fait enfin l'objet des règles de procédure et de compétence différentes, et les dispositions spécifiques qui le régissent méritent un examen spécial qui fera l'objet d'un article ultérieur.

o

o o

Avant de passer à l'analyse de la situation actuelle du Territoire, il peut être utile d'insister sur quelques faits souvent mal connus et susceptibles d'éclairer les jugements que l'on entend porter sur le système en vigueur en matière de transport aérien international.

- Les "accords aériens" conférant des droits de trafic sont des traités internationaux, soumis en tant que tels à des procédures généralement lourdes (saisine du Parlement, ratification) et susceptibles d'être influencés dans leur contenu par des considérations de politique extérieure variées (balance commerciale, expansion économique, relations culturelles...).
- Le nombre de droits de trafic conférés à des transporteurs qui, pour des raisons commerciales, techniques ou autres, choisissent de ne pas les exercer est considérable. Ces droits latents constituent un facteur non négligeable de rigidité, de nombreux Etats hésitant à accorder de nouveaux droits de crainte de voir leur marché saturé dans l'hypothèse où des transporteurs anciennement autorisés décideraient d'exercer les droits qu'ils détiennent "en portefeuille".
- Tout accord aérien confère au minimum les droits correspondant aux quatre premières "libertés" ; mais la plupart d'entre eux portent également sur l'octroi des "5ème libertés" (relation entre les Etats parties à l'accord et un Etat tiers) dont la définition et les modalités de mise en oeuvre peuvent être d'une très grande complexité :
  - distinction des "5ème en deçà" (l'Etat tiers est desservi à l'occasion d'une escale intermédiaire) ou "au-delà" ;
  - application de "quotas" à l'offre de sièges affectée, sur un même avion, aux trafics de 3ème, 4ème et 5ème liberté ;
  - intervention obligatoire de l'accord de l'Etat tiers, assorti des conditions relatives à ses propres accords passés avec chacun des Etats-parties, etc...

Il n'est enfin pas exceptionnel qu'Etats et transporteurs procèdent, lors de la négociation relative à une route donnée, à l'échange de gages portant sur d'autres routes où les parties peuvent se trouver en conflit notamment dans l'exercice de ces droits de "5ème liberté".

## II. Aspects particuliers de la desserte aérienne à longue distance de la Polynésie française

Toute analyse de la desserte aérienne du Territoire doit se fonder sur la constatation d'un fait majeur : si la Polynésie ne peut se passer du transport aérien, les transporteurs, eux pourraient fort bien se passer de la Polynésie. Les avatars qu'a connus le Territoire dans ce domaine découlent de cette double proposition dont, peut-être parce qu'elle n'est pas réconfortante, il est rare que les enseignements soient tirés. Il n'est donc pas inutile d'y consacrer quelques développements avant de procéder à la description des caractéristiques actuelles de la desserte du Territoire.

### A) Le Territoire et les transporteurs

- a) La Polynésie française ne peut se passer du transport aérien : les contraintes économiques, sociales et politiques font de la disposition d'une bonne desserte aérienne une nécessité vitale pour la Polynésie.

La situation économique du Territoire se caractérise par un déséquilibre extrêmement prononcé, que confirment périodiquement toutes les analyses : le taux de couverture de la balance commerciale se situe, abstraction faite des réexportations du CEP, aux alentours de 2 %. Cette dépendance profonde à l'égard de la métropole, et plus particulièrement de l'activité du CEP, tient à des raisons objectives et irrémédiables : la Polynésie s'apparente par la pauvreté des ressources propres, la faiblesse de la population et l'éloignement des marchés à l'ensemble des pays en voie de développement et seuls les transferts massifs de l'extérieur y permettent le maintien d'un niveau de vie de type occidental.

Cet état de choses bien connu permet de mesurer l'importance actuelle et surtout potentielle des quelques activités non directement liées à ces transferts ; parmi celles-ci le tourisme contribue pour 20 % à la formation du Produit intérieur brut et exploite la seule ressource pratiquement illimitée du Territoire : l'attrait de son climat, de ses paysages, du double dépaysement (culture maori et mode de vie français) offert à nos "voisins" asiatiques ou anglosaxons.

Or, l'isolement et l'insularité de la Polynésie associent indissolublement tourisme et transport aérien, le tourisme maritime étant devenu marginal (924 touristes en 1981 sur un total de 97 000).

Le transport aérien est aussi une nécessité sociale. Le mode de vie polynésien est inséparable de l'existence de liaisons rapides et régulières avec les Etats développés d'Europe, d'Asie et d'Amérique (importations urgentes de pièces de rechange, transport de médicaments, évacuations sanitaires, voyages d'enseignants ou d'étudiants...).

La société polynésienne sophistiquée<sup>mais</sup> à peu près dépourvue d'infrastructures industrielles dépend dans ce domaine aussi de la possibilité de faire appel facilement et rapidement aux laboratoires, aux usines, aux universités dont les plus proches sont à des milliers de kilomètres.

Le transport aérien est enfin une nécessité politique. Le rattachement à une métropole lointaine impose qu'une desserte régulière soit assurée de manière permanente et fiable, quelles que soient les circonstances.

Cet aspect particulier permet de mesurer l'intérêt pour le Territoire de disposer d'un service assuré par un transporteur national, qui seul garantit la possibilité d'effectuer les déplacements fréquents et rapides indispensables aux responsables politiques et aux fonctionnaires. Une illustration éloquentes s'est produite en juin 1979 lorsque la compagnie UTA a pris immédiatement la décision d'affrêter des avions DC8 en remplacement de ses DC 10 interdits de vol par les autorités américaines à la suite de l'accident de Chicago.

Cette attitude dénote de la part du transporteur national une certaine appréciation de ses responsabilités, à laquelle on n'aurait évidemment pu s'attendre s'agissant d'une compagnie étrangère.

b) Le transport aérien peut se passer de la Polynésie française

Si pour de nombreuses raisons économiques, sociales et politiques, la desserte aérienne fiable est pour la Polynésie un besoin impérieux, la réciproque n'est malheureusement pas démontrée. Deux facteurs menacent en permanence le niveau de cette desserte : la faiblesse du marché que représente le Territoire pour les transporteurs, et l'existence de solutions alternatives qui leur permettraient à tout moment de renoncer à l'escale de Tahiti si des considérations économiques ou commerciales leur paraissaient le justifier.

- La faiblesse du marché se constate au niveau de la demande et de l'offre.

Au regard du niveau de trafic nécessaire à l'organisation dans des conditions économiques acceptables d'une desserte aérienne régulière, la demande de transport en provenance ou à destination de Tahiti reste très insuffisante. Les transporteurs calculent le niveau de trafic au-dessous duquel un service aérien régulier ne peut être rentable.

L'apparition des avions à grande capacité (DC 10 et B 747) a d'ailleurs contribué à élever notablement ce seuil minimum : les gains potentiels de productivité permis par ces nouveaux matériels ne peuvent être concrétisés qu'à partir d'un certain coefficient de remplissage, donc d'un trafic accru par rapport à celui qui suffisait pour assurer un remplissage satisfaisant des appareils de la génération précédente.

Il est plausible de considérer l'exemple suivant : deux fréquences hebdomadaires de gros porteurs (400 sièges) constituent, au plan opérationnel (gestion de la flotte et des équipages), un minimum. A supposer qu'un coefficient d'occupation satisfaisant (de l'ordre de 70 %) soit visé, c'est un trafic annuel de 58 000 passagers au minimum qui devrait être réalisé pour justifier économiquement la création d'une ligne.

Or aucune des lignes internationales touchant la Polynésie à l'exception de la route Papeete-Los Angeles n'atteint, et de loin, un tel niveau de trafic sur cette destination. Cette constatation est indispensable à une claire conscience de la précarité et des limites du développement du trafic de Faaa.

Il va de soi que les transporteurs qui font escale à Tahiti y trouvent cependant un avantage ; leur présence s'explique par deux considérations :

- En premier lieu la distance qui sépare les extrémités des dessertes qui, elles, sont économiquement justifiées par une demande suffisante (Japon, Australie, Nouvelle-Zélande à l'Ouest, Etats-Unis à l'Est) est telle que les caractéristiques du matériel volant utilisé imposent généralement une escale de ravitaillement en carburant ; la situation géographique de Tahiti, grosso modo à mi-chemin, en fait une escale commode à ce point de vue.

- Le choix de Tahiti parmi d'autres escales possibles ne s'imposerait pourtant pas s'il venait s'ajouter à cet avantage technique une autre considération, liée à l'attrait touristique de la Polynésie : l'escale de Tahiti permet aux transporteurs de compléter le remplissage de leurs avions en transportant une clientèle touristique réduite mais intéressante (au plan des recettes) puisque transportée à un coût marginal sur les lignes dont la rentabilité est surtout assurée par les recettes correspondant à un autre trafic (transpacifique).

Cette nature marginale, pour ces transporteurs internationaux, du trafic à destination ou en provenance de Tahiti, a plusieurs conséquences importantes :

. Les capacités offertes au départ ou à destination de Tahiti peuvent être modestes, les sièges étant vendus en priorité aux passagers transpacifiques ; il va de soi en effet que les transporteurs préfèrent cette clientèle qui seule leur assure une recette unitaire en proportion avec les coûts de la traversée.

. Ces capacités, pour la même raison, sont susceptibles de subir de brutales réductions lorsqu'une demande suffisante se manifeste pour assurer le remplissage total par la clientèle transpacifique.

- L'avantage représenté pour les transporteurs par le trafic à destination ou en provenance de Tahiti étant marginal, il est en permanence possible de les voir renoncer à cette escale si sa desserte présentait pour eux des inconvénients : aggravation des contraintes d'horaires, hausse trop sensible des taxes et redevances...

- Les passagers à destination et en provenance de Tahiti étant transportés à un coût marginal, la tentation est permanente et grande pour les transporteurs de pratiquer à leur égard des "tarifs d'appel", sans rapport avec les coûts réels ; de telles manoeuvres doivent faire l'objet d'une surveillance vigilante et sont toujours vigoureusement dénoncées par le transporteur national, obligé quant à lui d'assurer sur la base du seul trafic à destination ou en provenance de Tahiti la rentabilité de son activité.

Corrélativement à une demande réduite, le marché tahitien se caractérise par une offre modeste. Le "produit Polynésie" consiste dans une capacité hôtelière qui stagne depuis plusieurs années aux alentours de 2 000 chambres dont la moitié à Tahiti. Les explications de ce faible dynamisme sont diverses : perspective de la promulgation d'un nouveau Code des Investissements, limitation peut être inévitable de l'offre à une clientèle à haute contribution -donc quantitativement faible-, attentisme des professionnels du transport et de l'hôtellerie, chacun souhaitant voir ses partenaires prendre le risque d'augmenter l'offre...

- l'existence de solutions alternatives à l'escale polynésienne n'appelle pas de long commentaires. Il a été noté plus haut que le choix de Tahiti, tout en présentant pour les transporteurs internationaux certains avantages, ne s'imposait nullement. Deux autres possibilités au moins leurs sont ouvertes en permanence : le choix d'une autre escale (ainsi QANTAS s'est détournée de Tahiti au profit d'Honolulu d'avril 1976 à septembre 1981), et l'utilisation de matériels (B 747 SP) rendant toute escale inutile solution adoptée pour certaines routes, notamment par Pan Am, JAL et CAAC.

Il doit toutefois être noté à cet égard que les très longues étapes permises pour ces types d'avions ne conviennent pas à toutes les clientèles, ainsi qu'a pu le constater Pan Am: une partie de ses usagers transpacifiques a préféré s'adresser à des transporteurs offrant au moins un arrêt en cours de route lorsque la Compagnie a introduit ses services sans escale, ce qui l'a conduite à y renoncer sur les marchés modestes.

## B) La desserte actuelle du Territoire

Sept transporteurs réguliers internationaux desservent actuellement la Polynésie française : Lan Chile (Chili), Polynesian Airlines (Samoa Occidentales), Air New Zealand (Nouvelle-Zélande), UTA (France), South Pacific Island Airways (Samoa Américaines), Air Pacific (Fidji) et Qantas (Australie).

Les premières escales desservies au départ de Papeete sont Los Angeles, Rarotonga, l'Île de Pâques, Pago-Pago, Noumea, Auckland, Honolulu, Nandi et Sydney. L'offre se situe aux alentours de 50 000 sièges par mois (passagers de/vers Tahiti + passagers en transit, arrivée et départ).

Ce niveau peut être considéré comme satisfaisant au regard de l'évolution récente : la tendance à la diminution s'est inversée en 1981 essentiellement du fait du retour de Qantas (voir annexes).

Les coefficients de remplissage se situent pour l'ensemble aux alentours de 70 %, chiffre qui peut être considéré comme satisfaisant en matière de vol réguliers ; il faut cependant noter que cette moyenne recouvre des performances très inégales, puisque UTA a pu constater en 1981 un coefficient supérieur à 80 % alors qu'Air Tuarua a choisi d'interrompre son exploitation au bout de six mois sans avoir pu dépasser 30 %. Polynesian, Air Pacific, SPIA éprouvent également des difficultés à commercialiser les capacités offertes.

Les transporteurs non réguliers dont l'activité s'est maintenue à un niveau modeste sans être négligeable (6 % du trafic total en 1979) durant une longue période ont à peu près totalement disparu du marché, victime de la concurrence des plus basses catégories tarifaires créées par les transporteurs réguliers : ces "tarifs de remplissage" nettement inférieurs aux coûts sont impraticables pour des transporteurs qui n'ont pas la possibilité d'améliorer la recette unitaire moyenne en pratiquant des tarifs différents selon les marchés ou, sur un même marché, selon le segment de clientèle touché.

Aux difficultés structurelles liées à l'étroitesse de certains marchés s'ajoutent parfois des problèmes conjoncturels. Une illustration a consisté, au début de cette année, dans la chute du trafic de Lar Chile liée à la disparition de la clientèle argentine pendant le conflit des îles Malouines : l'impact d'évènements économiques ou politiques sur les activités de loisir, et notamment le tourisme aérien, est bien sûr imprévisible et incontrôlable.

Une bonne desserte aérienne, si elle est nécessaire au développement de l'activité touristique, n'est donc pas suffisante et le rôle de l'environnement du transport proprement dit est important. Certains éléments de cet environnement, comme nous venons de le rappeler, doivent être considérés comme des données non maîtrisables ; mais il en est d'autres sur lesquels une action est possible et nécessaire, et la Direction de l'Aviation civile intervient directement ou indirectement dans plusieurs domaines : outre l'exercice de sa responsabilité exclusive qui est d'assurer au trafic les conditions nécessaires à un écoulement sûr (contrôle de la circulation aérienne, services de secours, installation aéroportuaires), la Direction de l'Aviation civile participe avec d'autres organismes ou intervenants (compagnies aériennes, Office du Tourisme, hôteliers, agences de voyage etc...) à toute réflexion portant sur la connaissance du trafic et les moyens de le développer.

---

---

Annexes

I. Trafic international 1972-1982 :

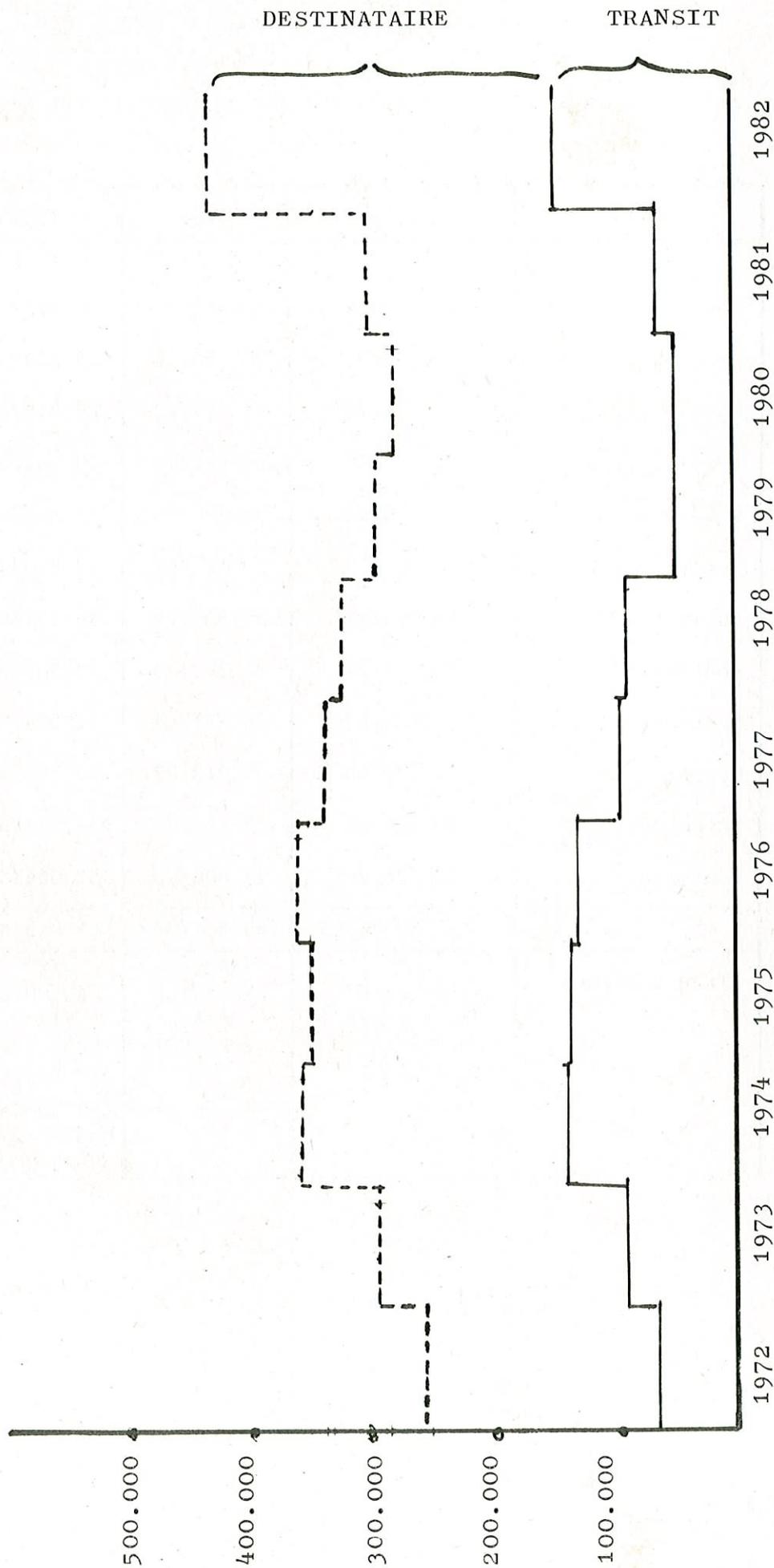
- a) passagers à destination (stat. annuelles)
- b) " en transit " "

II. Trafic international 1979-1982 : Capacités mises en oeuvre/ Coefficients  
moyens de remplissage  
(stat. mensuelles.)

\* \* \*

TRAFIC INTERNATIONAL 1972-1982

Le "creux" -et en particulier l'effondrement relatif du trafic de transit- jusqu'en 1979-1980 s'explique par la conjonction d'une mauvaise situation générale et du départ de Pan Am (1975) et Qantas (1976). Le retour de cette dernière compagnie fin 1981 s'est d'ailleurs traduit par le triplement en deux ans du trafic de transit.



TRANSPORT INTERNATIONAL REGULIER

Capacités mises en oeuvre (Sièges offerts/Coefficient Moyen de remplissage)

M O I S	1979	1980	1981	1982
Janvier.....	37 213/77	30 412/74	30 820/73	54 342/69
Février.....	34 556/72	30 100/82	22 844/80	47 327/70
Mars.....	38 534/70	31 514/82	27 940/76	51 562/69
Avril.....	36 771/64	28 712/71	29 962/67	52 900/70
Mai.....	37 090/61	31 827/63	31 106/67	54 042/66
Juin.....	23 957/70	29 478/62	32 270/62	49 403/67
Juillet.....	33 027/72	31 986/69	36 151/68	58 312/74
Août.....	39 799/74	34 363/73	33 308/74	53 614/79
Septembre.....	37 659/63	29 451/65	44 588/57	51 228/72
Octobre.....	35 625/66	29 910/77	50 029/73	-
Novembre.....	30 224/78	27 644/74	53 953/68	-
Décembre.....	30 124/76	28 406/73	53 064/68	-
T O T A L.....	414 579/69,5	363 812/72	446 053/69	-
Transporteurs	ANZ LAN CHILE PAN AM (→28/10) POLYNESIAN ↪ (1/10↪)	ANZ LAN CHILE UTA POLYNESIAN (14/6 au 31/12)	ANZ LAN CHILE UTA SPIA (28/3↪) AIR PACIFIC (6/4) AIR TUNGARU QANTAS (2/9↪) POLYNESIAN	ANZ LAN CHILE POLYNESIAN UTA SPIA AIR PACIFIC QANTAS



Parmi les gros porteurs fréquentant l'Aéroport de TAHITI FAAA on reconnaît ici les appareils des compagnies: UTA - QANTAS - AIR NEW ZEALAND - LAN CHILE.

\_ / \_ T A T I S T I Q U E S    /    T O U R I S T I Q U E S

M A N U R E V A publiera désormais dans chacune de ses éditions un compte-rendu de l'évolution du trafic du tourisme au cours des douze mois écoulés. Cette information sera présentée sous forme de tableaux établis à partir des données fournies par l'Office du Tourisme, assortis de quelques commentaires sur le trafic touristique et son environnement (projets hôteliers par exemple).

Période : 12 mois de Novembre 1981 à Octobre 1982

Origine du trafic	11/81 à 10/82	11/80 à 10/81	Evolution	Observations
Amérique du Nord..	53 922	44 552	+ 21 %	-
(Dont USA).....	47 214	39 847	+ 18,5 %	-
Amérique du Sud...	3 823	6 602	- 42 %	Répercussions du conflit des Iles Malouines
Europe.....	28 151	22 722	+ 24 %	-
(Dont France).....	15 663	12 449	+ 26 %	
Pacifique.....	29 111	15 840	+ 84 %	Retour de la Qantas le 2/9/81
Autres.....	756	716	+ 5,5 %	-
T O T A L.....	115 763	90 432	+ 28 %	

Le 100 000ème touriste depuis le 1er janvier 1982 a été accueilli à FAAA le 15 novembre ; un total pour l'année 1982 de 115 000 touristes paraît probable, en augmentation de 19 % sur le chiffre de 1981 (96 826 touristes).

27 unités sont venues s'ajouter depuis le 1er janvier 1982 au parc hôtelier de la Polynésie française :

- 16 chambres à Rurutu (Hôtel Rurutu Village)
- et 11 "fare" à Bora-Bora (Hôtel Matira).

L'hôtellerie classique offre actuellement 2 123 chambres tandis que la "petite hôtellerie" (logement chez l'habitant) représente 440 unités environ.

# chronique aéronautique

- 24 JUILLET: Arrivée de Mrs CARESMEL et BONHOMME, du STNA, en mission jusqu'au 12 Août, pour la réception du nouveau bloc technique de BORA BORA.
- 25 AOUT : Prolongation de la ligne PAPEETE-LOS ANGELES d'AIR NEW ZEALAND, jusqu'à LONDRES.
- 4 SEPTEMBRE : Départ de Mr THERON, Chef du Service de la Météorologie, en mission à Melbourne (AUSTRALIE) jusqu'au 22 Septembre pour l'assemblée régionale nr 5 de L'OMM.
- 9 SEPTEMBRE : Visite de l'Aérodrome de TAHITI FAAA par MR NOIROT-COSSON, HAUT COMMISSAIRE.
- 1 OCTOBRE : Accident du CESSNA 421 F-ODGC de la société CARLO-SAIR (amerrissage à 6 NM de FAAA, pas de blessé)
- 4 OCTOBRE : Arrivée de Mrs MAIGRET, ICAC, et BAUCHET, IAC, Jury du concours professionnel IEEAC
- 10 OCTOBRE : Départ de Mr SESBOUE, Chef du Service de la Navigation Aérienne, en mission à Paris jusqu'au 18 Octobre, pour la préparation du plan d'action DNA 1983-1987



# transport aerien

AERODROME DE TAHITI-FAAA

## RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

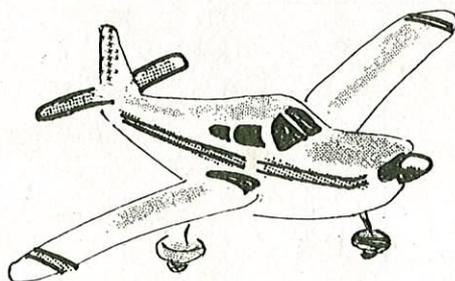
COMPAGNIE	VOLS	PAX	TRANSIT DIRECT	S. O.	CMR	FRET (KG)	POSTE	VARIATION (%) AVEC 1981
***** DE JANVIER A SEPTEMBRE 1982 *****								
* TRAFIC COMMERCIAL LOCAL								
* AIR TAHITI (MOOREA)	* A * 6733	* 48578	* 67192	* 72,3	*	* PAX * - 15,3		
	* D * 6743	* 45213	* 67276	* 67,2	*	* FRET*		
	* T * 13476	* 93791	* 134468	* 69,7	*	* POS *		
* AIR POLYNESIE (MOOREA)	* A * 2305	* 30521	* 44561	* 68,5	* 678	* 2831	* PAX * - 19,6	
	* D * 2304	* 27051	* 44522	* 60,8	* 6047	* 5122	* FRET* + 252,1	
	* T * 4609	* 57572	* 89083	* 64,6	* 6725	* 7953	* POS * +3132,9	
* TOTAL TRAFIC MOOREA	* A * 9038	* 79099	* 111753	* 70,8	* 678	* 2831	* PAX * - 17,0	
	* D * 9047	* 72264	* 111798	* 64,6	* 6047	* 5122	* FRET* + 252,1	
	* T * 18085	* 151363	* 223551	* 67,7	* 6725	* 7953	* POS * +3132,9	
* AIR TAHITI	* A * 1047	* 6576	* 12450	* 52,8	*	*	* PAX * + 105,0	
	* D * 1054	* 6542	* 12527	* 52,2	*	*	* FRET*	
	* T * 2101	* 13118	* 24977	* 52,5	*	*	* POS *	
* AIR POLYNESIE	* A * 2322	* 76769	* 100126	* 76,7	* 120637	* 15649	* PAX * + 1,9	
	* D * 2324	* 73902	* 97664	* 75,7	* 260502	* 47843	* FRET* - 0,7	
	* T * 4646	* 150671	* 197790	* 76,2	* 381139	* 63492	* POS * + 18,4	
* TOTAL TRAFIC LOCAL	* A * 12407	* 162444	* 224329	* 72,4	* 121315	* 18480	* PAX * - 6,4	
	* D * 12425	* 152708	* 221989	* 68,8	* 266549	* 52965	* FRET* + 0,6	
	* T * 24832	* 315152	* 446318	* 70,6	* 387864	* 71445	* POS * + 32,6	
* TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL								
* LAN CHILE	* A * 75	* 6013	* 11711	* 51,3	* 46197	* 1548	* PAX * - 17,9	
	* D * 75	* 5155	* 11704	* 44,0	* 32239	* 4302	* FRET* + 21,2	
	* T * 150	* 11168	* 23415	* 47,7	* 78436	* 5850	* POS * + 88,6	
* P. A. L	* A * 38	* 998	* 4190	* 23,8	* 16881	* 6	* PAX * - 6,2	
	* D * 38	* 862	* 4193	* 20,6	* 629	* 84	* FRET* + 144,1	
	* T * 76	* 1860	* 8383	* 22,2	* 17510	* 90	* POS * - 88,8	
* A. N. Z.	* A * 195	* 21106	* 24940	* 67,51	* 1334695	* 14194	* PAX * + 9,3	
	* D * 196	* 21715	* 24940	* 70,175	* 66,5	* 33574	* FRET* - 8,9	
	* T * 391	* 42821	* 49880	* 139926	* 66,3	* 1368269	* POS * - 10,4	
* U. T. A	* A * 234	* 53803	* 6802	* 77,947	* 77,8	* 1641523	* 306823	* PAX * + 1,3
	* D * 234	* 52985	* 6802	* 77,946	* 76,7	* 498668	* 72003	* FRET* + 9,7
	* T * 468	* 106788	* 13604	* 155893	* 77,2	* 2140191	* 378826	* POS * + 10,1
* S. P. I. A.	* A * 47	* 4516	* 7096	* 63,6	* 21410	* 3314	* PAX * + 180,4	
	* D * 47	* 4622	* 7108	* 65,0	* 10520	* 839	* FRET* + 212,5	
	* T * 94	* 9138	* 14204	* 64,3	* 31930	* 4153	* POS * + 192,3	
* AIR PACIFIC	* A * 49	* 1328	* 4159	* 31,9	* 5498	* 1726	* PAX * + 77,3	
	* D * 49	* 1037	* 4158	* 24,9	* 6844	* 377	* FRET* + 373,1	
	* T * 98	* 2365	* 8317	* 28,4	* 12342	* 2103	* POS * - 6,4	
* GANTAS	* A * 234	* 19867	* 27725	* 61074	* 77,9	* 170390	* 4450	* PAX * +2594,9
	* D * 234	* 21742	* 27725	* 61074	* 81,0	* 24654	* 5077	* FRET* + 479,9
	* T * 468	* 41609	* 55450	* 122148	* 79,5	* 195044	* 9527	* POS * + 957,4
* TOT. TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	* A * 872	* 107631	* 59467	* 235928	* 70,8	* 3236594	* 332061	* PAX * + 29,2
	* D * 873	* 108118	* 59467	* 236358	* 70,9	* 607128	* 86947	* FRET* + 7,6
	* T * 1745	* 215749	* 118934	* 472286	* 70,9	* 3843722	* 419008	* POS * + 12,3
* AIR TUNGARU	* A * 2	* 222	* 222	* 100,0	*	*	* PAX *	
	* D * 2	* 220	* 222	* 99,1	*	*	* FRET*	
	* T * 4	* 442	* 444	* 99,5	*	*	* POS *	
* TOT. TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	* A * 2	* 222	* 222	* 100,0	*	*	* PAX * - 70,9	
	* D * 2	* 220	* 222	* 99,1	*	*	* FRET* - 100,0	
	* T * 4	* 442	* 444	* 99,5	*	*	* POS * - 100,0	
* TOT. TRAFIC INTERNATIONAL	* A * 874	* 107853	* 59467	* 236150	* 70,9	* 3236594	* 332061	* PAX * + 28,3
	* D * 875	* 108338	* 59467	* 236580	* 70,9	* 607128	* 86947	* FRET* + 6,3
	* T * 1749	* 216191	* 118934	* 472730	* 70,9	* 3843722	* 419008	* POS * + 12,3
* TOTAL TOUT TRAFIC	* A * 13281	* 270297	* 59467	* 460479	* 71,6	* 3357909	* 350541	* PAX * + 5,2
	* D * 13300	* 261046	* 59467	* 458569	* 69,9	* 873677	* 139912	* FRET* + 5,8
	* T * 26581	* 531343	* 118934	* 919048	* 70,8	* 4231586	* 490453	* POS * + 14,8

TRAFIC DE L'AERODROME

MOIS	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MVTS NON COMMERCIAUX	
		DONT IFR		DONT IFR
JUILLET	3372	1054	4342	321
AOUT	3524	1231	3935	320
SEPTEMBRE	2559	803	3424	255
TOTAUX	9455	3088	11401	896
TOTAL TOUT TRAFIC	20.856			
TOTAL TRAFIC IFR	3.984			

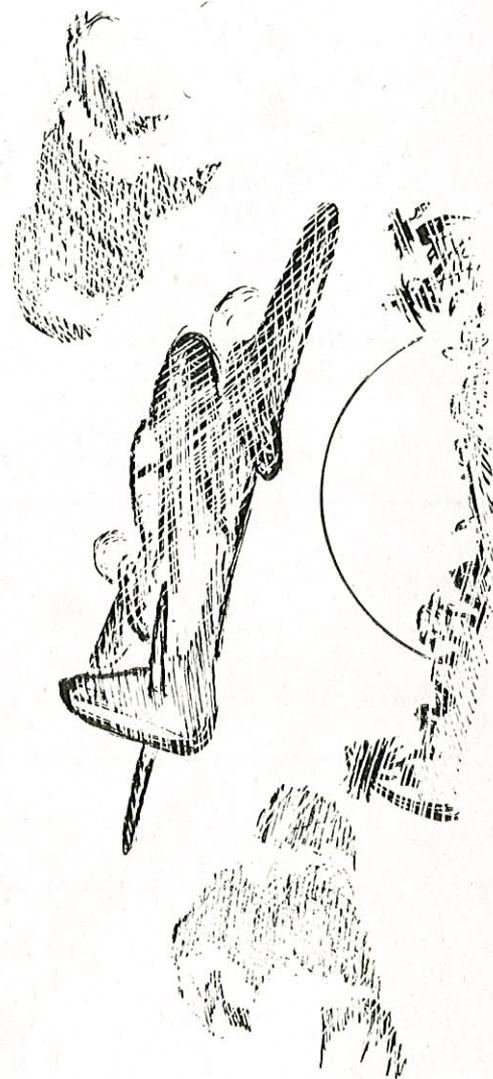
Parmi les aéronefs ayant fréquenté l'aérodrome en trafic commercial il a été enregistré:

MOIS	AERONEFS ETRANGERS	JETS	+ DE 20 Tonnes
JUILLET	170	224	763
AOUT	146	200	762
SEPTEMBRE	139	191	584
TOTAL	455	615	2109



-MOUVEMENTS DES AERONEFS (TFC non commerciaux)

MOIS	Aéro-club de TAHITI	Cercle Aéronautique	Aero-club UTA	Privés	Autres Mvts	CAP	TOTAL
JUILLET	956	836	500	649	1019	82	4042
AOUT	900	1002	566	753	582	132	3935
SEPTEMBRE	700	696	874	592	470	92	3424
TOTAUX	2556	2534	1940	1994	2071	306	11.401



EVACUATIONS SANITAIRES

COMPAGNIES OU PROPRIETAIRES	MOOREA	ILES S/ VENT	TUAMOTU GAMBIER	MARQUISES	AUSTRALES	Heures effectuées
TERRITOIRE FODMX	1	5	12		1	88, h 10
FOCHS		4	7	2	1	59, 03
AIR TAHITI	3	4	7	1		38, 21
AIR POLYNESIE		1		3		2, 10
AIR LAGON(FODHD)	1					0, 15
CARLOS AIR(FOCDN) (FODGC)	1	3	2 2	1		32, 54 16, 23
PRIVES Polynésie Perles FOCTQ Tahiti Perles FODMQ		1				1, 34 43, 58
TOTAL	6	18	36	9	2	282, 48

# activités des services

## SERVICE ADMINISTRATIF

### PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

- Préparation du Budget Local 1983 : dépenses ordinaires (services votés et mesures nouvelles), dépenses en capital.
- Etablissement du plan d'action DNA (fonctionnement) : années 1983 à 1987.
- Formulation d'une demande de crédits complémentaires de fonctionnement pour 1982 auprès de la DNA.
- Lancement de la campagne de notation 1982 du personnel (fonctionnaires).
- Organisation de deux concours de recrutement d'agents contractuels : l'un (CC2) pour le SIA, l'autre (CC3) pour le SNA.
- Mise sur pied de la visite médicale annuelle du personnel, dans le cadre de la Médecine du travail (Centre Médico-Social des Fonctionnaires à l'Hôpital MAMA0).

### ETUDES DIVERSES

- Modalités de prise en charge des frais de transport (vers Métropole) des candidats admis aux concours externe ou interne devant intégrer l'ENAC ou l'ENM.
- Coût de "l'aviation civile territoriale" pour les années 80, 81, 82.
- Recensement des textes relatifs à la fonction publique publiés en Métropole depuis juin 1981 (problème de leur applicabilité en Polynésie Française).
- Réponse à une question posée par la Commission du rapport et des études du Conseil d'Etat au sujet de l'exécution d'une décision de cette haute juridiction (retenue indûment précomptée).
- Examen du décret n° 82-803 du 22 septembre 1982 relatif à la titularisation dans les corps de fonctionnaires des catégories C et D d'agents non titulaires de l'Etat.

### TRAVAUX DES COMMISSIONS

- Au cours du troisième trimestre, la Commission Administrative Paritaire des Techniciens de la Météorologie du CEAPF s'est réunie en formation restreinte pour établir ses propositions d'avancement au grade de Technicien Supérieur.
- Au cours de la même période, la Commission Paritaire Consultative des agents non fonctionnaires s'est réunie à plusieurs reprises pour examiner divers dossiers de recrutement.

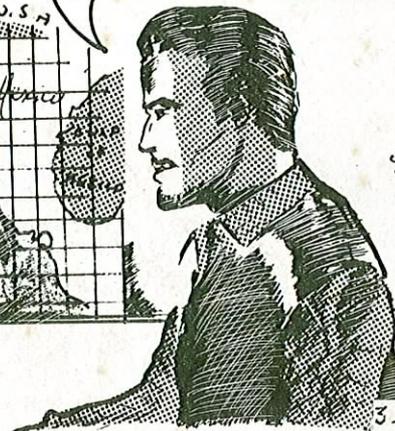
# TED LUGAN

DE RETOUR D'ANCHORAGE, J'AI FAIT IRRUPTION DANS LE BUREAU DE CURTIS, TRES AFFAIRE.

ALORS LUGAN, LES VACANCES AU POLE NORD SONT FINIES ? ON A JUSTEMENT BESOIN DE VOUS

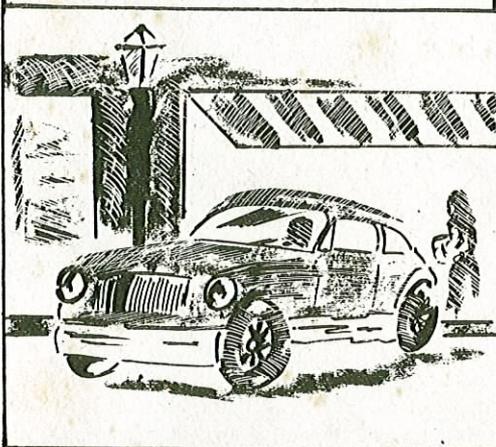


LE FALCON EST VENDU ET VOUS PARTEZ POUR LE MEXIQUE. NOTRE CLIENT VENU PRENDRE LIVRAISON SE NOMME ORTEGA

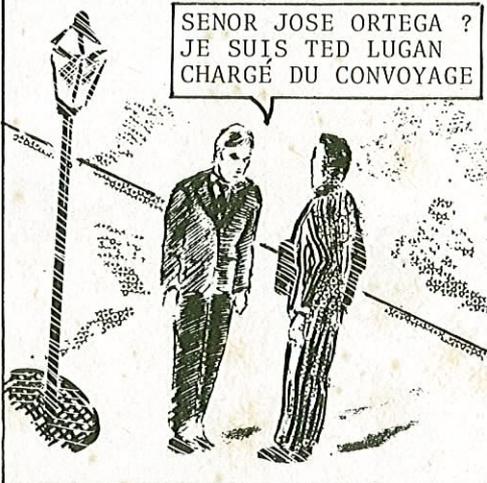


3.7.82

C'EST CE QUE CURT AVAIT NOMME LA DOUCHE ECOSSAISE. MON CLIENT M'ATTENDAIT A SON HOTEL.



IL S'APPRETAIT JUSTEMENT A HÉLER UN TAXI...

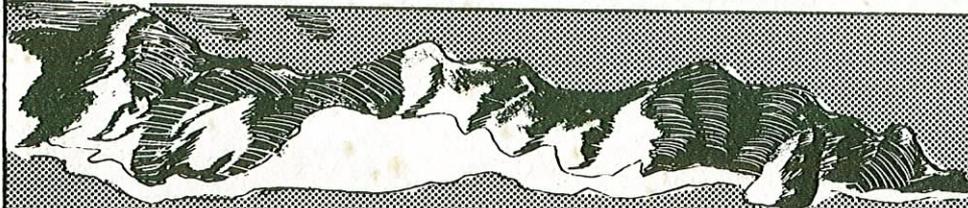
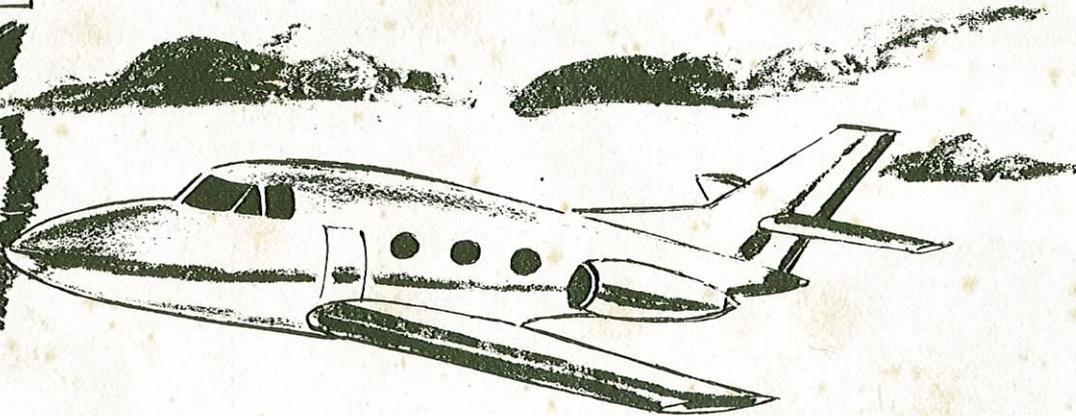


SENOR JOSE ORTEGA ? JE SUIS TED LUGAN CHARGÉ DU CONVOYAGE

MISTER LUGAN, HEUREUX DE VOUS CONNAITRE. PREVOYEZ UN PETIT SÉJOUR CAR VOUS ÊTES DESORMAIS MON INVITÉ.



QUE VOULIEZ VOUS DIRE PAR INVITÉ, SR ORTEGA?



NOUS AVONS QUITTÉ SEATTLE IMMÉDIATEMENT ET APRES QUELQUES BREVES ESCALES, NOUS SURVOLIONS DANS LA SOIRÉE LES CÔTES SABLONNEUSES DE BASSE CALIFORNIE ET LA MER DE CORTEZ. MAIS UNE CHOSE M'INTRIGAIT..

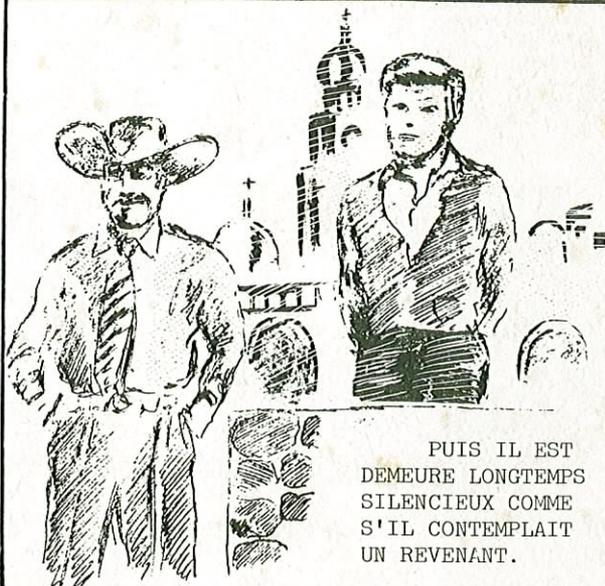
LA SEMAINE PROCHAINE: EN PLEINE ENIGME

# TED LUGAN



JOSE ORTEGA N'A PAS REPONDU A MA QUESTION. NOUS SOMMES ARRIVES EN VUE DE PUERTO VALLARTA EN FIN D'APRES MIDI.

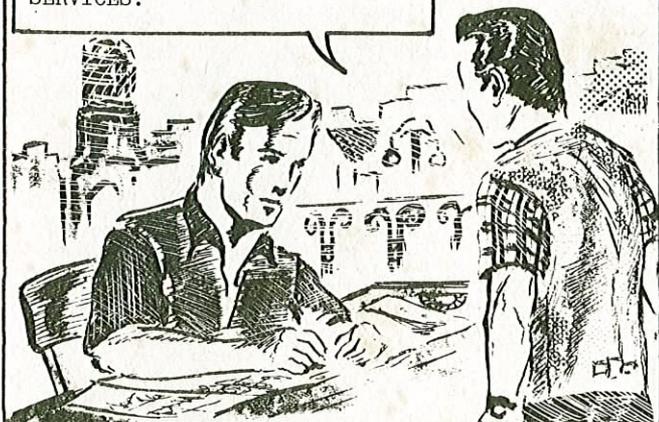
MON CLIENT S'EST DIRIGE VERS LA PLACE



PUIS IL EST DEMEURE LONGTEMPS SILENCIEUX COMME S'IL CONTEMPLAIT UN REVENANT.

NOUS DEVIONS ETRE A ACAPULCO LE LENDEMAIN J'AI PREPARE MON PLAN DE VOL

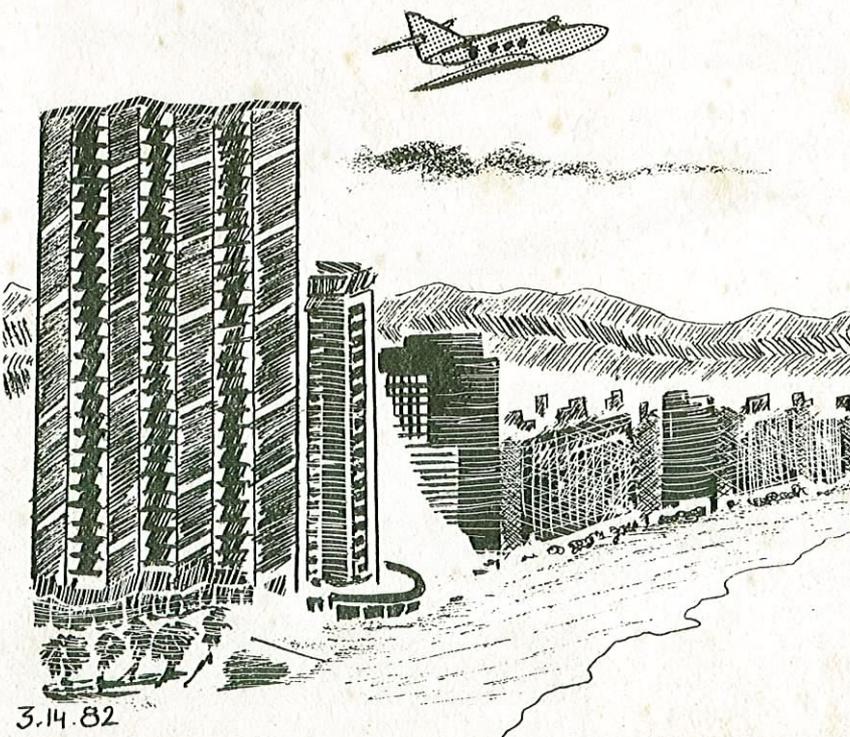
SENOR LUGAN, VOUS FIXEREZ VOUS MEME LE PRIX DE VOS PRECIEUX SERVICES.



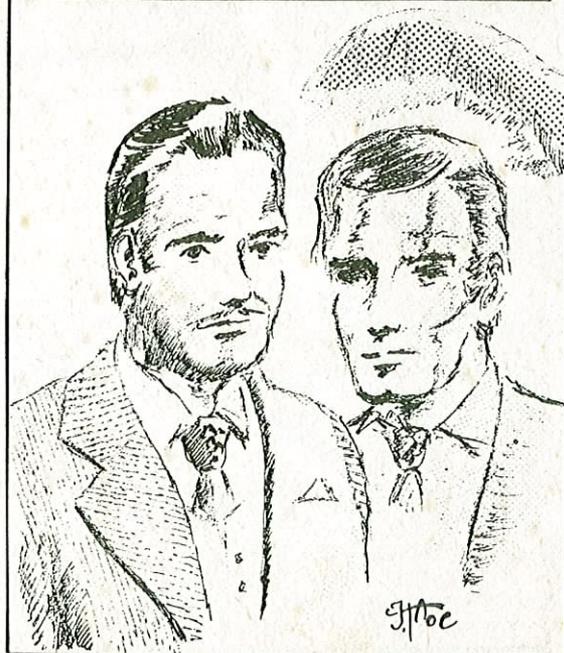
LE LENDEMAIN ORTEGA M'A DEMANDE DE SURVOLER MANZANILLO PUIS IL A LONGUEMENT FIXE UN POINT SUR LA COTE..



CE FUT ENSUITE L'ADMIRABLE BAIE D'ACAPULCO



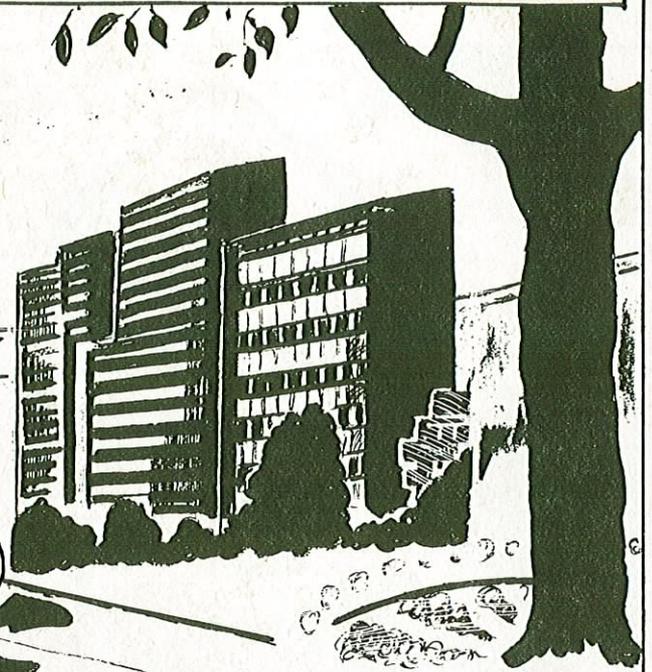
L'INDUSTRIEL A CHOISI UN PALACE PUIS DE NOUVEAU IL A CONTEMPLÉ LA MER, LE REGARD PERDU DANS LE VAGUE ET IL M'A SEMBLE ALORS QU'IL ACCOMPLISSAIT UN PELERINAGE DU SOUVENIR...



# TED LUGAN

NOUS NOUS SOMMES POSÉS A MEXICO UN DIMANCHE. J'AI DECOUVERT UNE CAPITALE FASCINANTE ET TENTACULAIRE

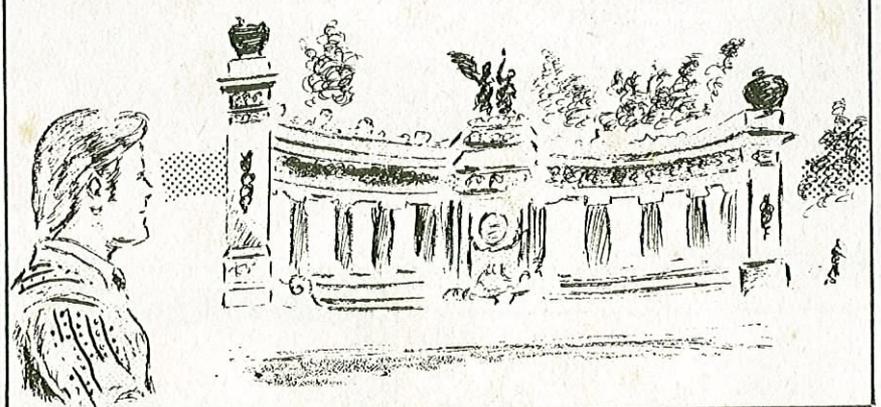
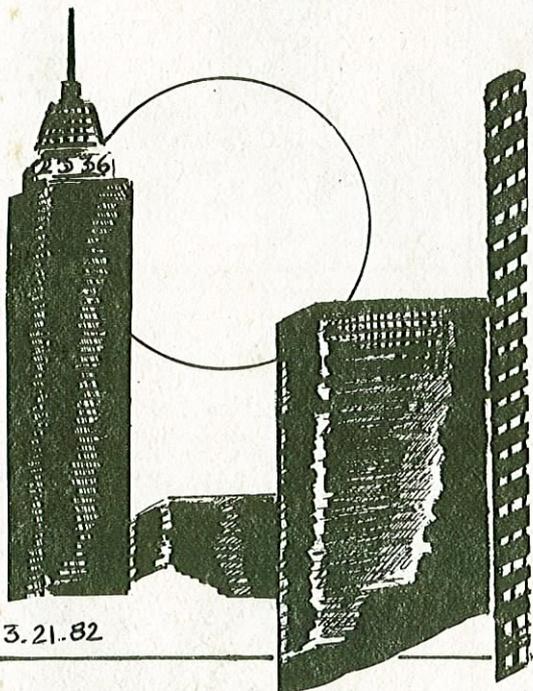
SENOR LUGAN, NOUS DEVONS TRAVERSER LE CENTRE POUR NOUS RENDRE A MA DEMEURE. ACTUELLEMENT NOUS LONGEONS L'AVENUE INSURGENTES



J. HOC

JOSE ORTEGA TINT A ME MONTRER LA TOUR LATINO AMERICA DONT IL SEMBLAIT TRES FIER...

NOUS AVONS ATTEINT LE PARC ALAMEDA. UNE FOULE ENDIMANCHEE FLANAIT AU MILIEU DES VERTES PELOUSES.



J'ETAIS ENCORE SOUS L'IMPRESSION D'UN GRAND DEPAYSEMENT, MAIS J'IGNORAI TOUJOURS LE BUT DU SENOR JOSE ORTEGA...

3. 21. 82

LE THEATRE "BELLAS ARTES" : IL FAIT PARTIE DU PATRIMOINE ARTISTIQUE DE MEXICO.

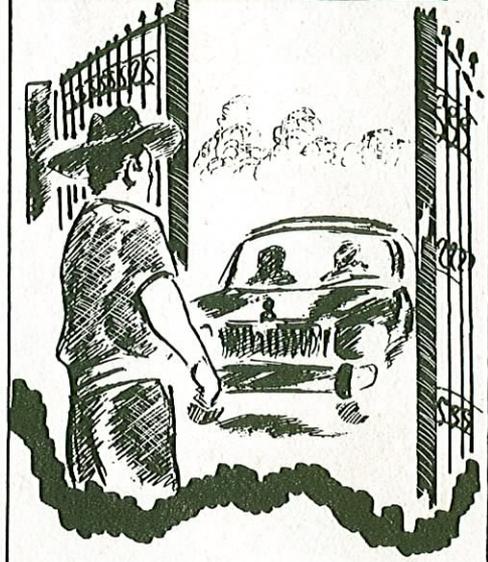


LA SEMAINE PROCHAINE: UNE ETRANGE QUESTION

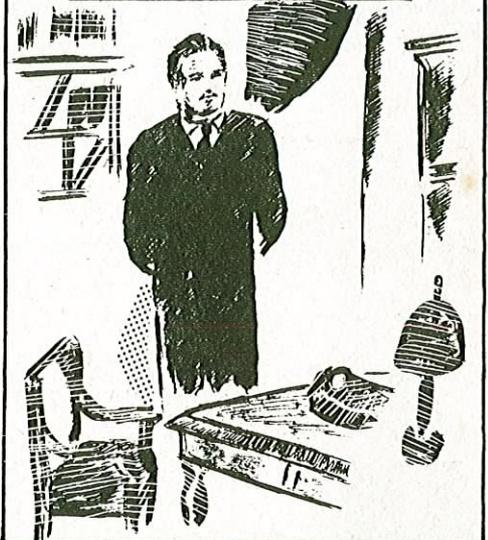
# TED LUGAN



UN JARDINIER NOUS A OUVERT LA GRILLE MONUMENTALE



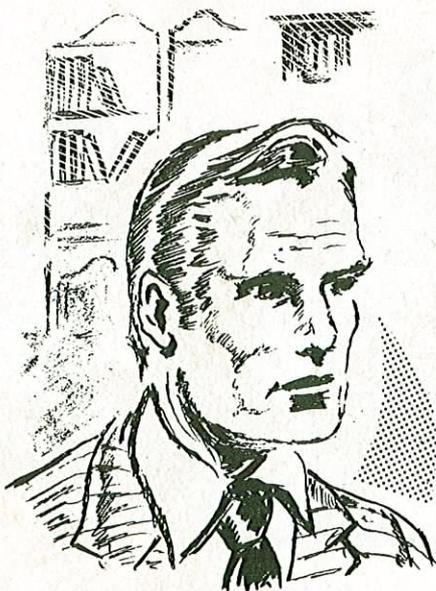
PUIS ORTEGA M'A PRIE DE L'ATTENDRE AU SALON



SUR LES HAUTEURS DE MEXICO, J'AI DECOUVERT UNE SPLENDEDE DEMEURE DE STYLE COLONIAL, C'ETAIT LA VILLA DE JOSE ORTEGA.



C'ETAIT UNE DEMEURE FABULEUSE ET POURTANT IL Y REGNAIT UN INEFFABLE PARFUM DE MELANCOLIE



J'ETAIS PERDU DANS MA CONTEMPLATION LORSQUE LA VOIX DE JOSE ORTEGA A RESONNE COMME UN COUP DE TONNERRE..

MAINTENANT SENOR LUGAN, IL EST TEMPS DE VOUS POSER UNE QUESTION: AVEZ VOUS PEUR DE LA MORT ?



SUR LE MUR J'AI REMARQUE LE PORTRAIT D'UNE JEUNE FEMME.

## FORMATION INITIALE

- Les Techniciens de la Météorologie du CEAPF ci-après :
  - MOEROA Vairaatoa (concours interne) - SHAN YAN John - TROC Frédéric - WALKER Rodrigue (concours externe) ont rejoint l'Ecole Nationale de la Météorologie à TOULOUSE pour y suivre un cycle de formation initiale qui les tiendra éloignés du Territoire pendant de longs mois.

Participent également à ce cycle, M. TEIPOARII Joël, au titre de son accession, après concours interne, au corps national des Techniciens de la Météorologie, ainsi que Melle CHANG Suzanne admise, après concours externe, dans ce même corps.

- De même, M. SACAULT Francis est entré à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile à TOULOUSE pour y suivre le cycle complet d'Elève Ingénieur des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile, corps auquel il vient d'accéder par concours interne, rejoignant ainsi M. LILIN Jean-Pierre, qui entame dans cet établissement sa 2ème année de formation.

## FORMATION PERMANENTE

- Les agents ci-après ont été envoyés en stage à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile :
  - M. PERROY Dominique, OCCA/1 (stage d'adaptation aux districts) ;
  - M. CHAVEZ Olivier, OCCA/1 (stage d'encadrement OCCA).

M. DAVID Philippe, CC2, a participé au stage "bases aériennes" organisé par le CIFP de CLERMONT-FERRAND.

- Deux agents ont participé aux stages organisés récemment par SIPCA-PROMOTION :
  - M. HO Edmond, TAC (initiation informatique) ;
  - M. AUGER Hubert, ITPE (comptabilité générale / Gestion financière).

- En outre, un certain nombre d'agents se sont inscrits à la préparation par correspondance aux concours internes, préparation mise au point par le Bureau Formation du Service des Personnels et de la Gestion (Paris).

OCCA ou TAC	:	15 agents
Adjoints et Commis	:	5 agents
Secrétaires Administratifs	:	2 agents
Techniciens d'Etudes et de Travaux	:	4 agents

- Enfin, 6 agents ont demandé leur inscription aux cours par correspondance dispensés par le CNEC au titre de l'année 1982/1983.

## CONCOURS DE RECRUTEMENT

Ont été lancés sur le plan local les concours de recrutement ci-après :

- CC2 (Secrétaire d'Administration) pour pourvoir un poste vacant au S.I.A.
- CC3 (Agent de la Navigation Aérienne) pour assurer le remplacement numérique de M. KIMITETE (poste non pourvu lors d'un précédent concours).

Ont été diffusés les avis de concours de recrutement dans les corps (nationaux) ci-après :

- Secrétaires Administratifs : date : 17 février 1983 - Clôture des inscriptions : 03 janvier 1983.
- Commis : date : 1er février 1983 - Clôture des inscriptions : 15 décembre 1982.
- Dessinateurs : date : 19 janvier 1983 - Clôture des inscriptions : 1er décembre 1982.
- Techniciens Météo : date : 11 janvier 1983 - Clôture des inscriptions : 15 novembre 1982.

# navigation aerienn

## ACTIVITÉS DE LA DIVISION TECHNIQUE

Outre les maintenances préventives et correctives, la Division Technique a réalisé les opérations suivantes:

JUILLET: Assistance à la mission STNA/5 (Mrs CARESMEL ET BONHOMME) pour le cablage et la mise en service des équipements dans les nouvelles installations techniques de l'Aérodrome de BORA BORA.

Mission d'installation, à TUBUAI, des équipements reconditionnés dans la nouvelle vigie réalisée par le SIA.

AOUT: Etude de faisabilité de liaison VHF sol sol Faaa --> Iles sous le vent ,via le mont Marau et le mont Tapioi

SEPTEMBRE: Accueil de la mission STNA/5 (Mrs BISSAUGE- POLDERMAN -BOMPARD): réunions plan quinquennal 1983/1987. Visite des installations.

- Mise en service d'un équipement E/R HF synthétisé de secours au CCR.
- Mise en service d'un système de décodage morse pour l'écoute des bandes magnétiques de l'enregistreur de surveillance: système conçu et réalisé localement.
- Préparation du prochain vol de régulation néo-zélandais : maintenance semestrielle des Aides Radio de Tahiti-Faaa -Huahine et Rangiroa.
- Mise en service d'une platine de signalisation à la TWR : véhicule sur la piste, avion voltige en évolution.

En outre, au cours du trimestre, il a été procédé à la réfection des groupes de HUAHINE, RANGIROA et BORA BORA.

-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*

## ETUDES ET EXPLOITATION:

Ce trimestre d'importantes relèves de personnels sont intervenues dans les services d'exploitation, et en particulier dans les centres de Contrôle (TWR et CCR), ce qui devrait permettre, après les délais de qualification, de résorber le sous effectif que connaissait le service depuis plusieurs années.

Dans le domaine de la sécurité et du sauvetage, un véhicule incendie type VIC 3 a été réceptionné en Juillet; après rodage et essais, il sera affecté en fin d'année, à l'aérodrome territorial de HUAHINE.

Un nouveau bateau de liaison a également été mis en place, fin Septembre, à l'aérodrome de NUKU HIWA aux Marquises.

-Une opération de sauvetage a été déc échée le 23 Juillet au profit du push pull FOCFZ.

-La vedette ELIR 90 a fait sa première sortie opérationnelle le 6 septembre pour secourir un voilier en détresse dans le chenal de TAHITI.

Enfin le service a mené les enquêtes de première information consécutives à une "série noire" d'accidents (Aérocommander FODHD le 9 juillet, Push Pull FOCFZ le 23 juillet, Piper Cherokee FOCPR le 24 juillet, Twin Otter FOCFJ le 6 Août)

Dans le domaine des études, l'activité du service a porté sur

-le projet de modification de l'espace aérien des ISLV, qui a été transmis en septembre à la DNA à Paris.

- La recherche de l'amélioration des procédures de circulation aérienne sur l'aérodrome de HIVA -OA.

- La participation aux enquêtes techniques préalables à l'ouverture des aérodromes privés de NAO NAO (Ile de RAIATEA) et NUKUTEPIPI (TUAMOTU)

- La mise au point définitive et la mise en service ( au 1er octobre) de la procédure régionale sur le service d'alerte.

### TRANSPORTS AERIENS

L'activité de la division des Transports Aériens au cours du 3ème trimestre se répartit entre les affaires courantes et les études relatives aux problèmes économiques et techniques du transport aérien local, l'activité "vols" étant séparée.

#### ETUDES:

-Réaménagement, dans un but d'économies, du programme de vols du réseau subventionné AIR POLYNESIE.

-Mise au point d'un dossier d'augmentation tarifaire d'AIR POLYNESIE.

-Etude d'avions de transport de 10 places: BEEHCRAFT C 90 et SUPER 200, et CESSNA CITATION II.

-Mise en oeuvre de l'aide du TERRITOIRE pour la formation de pilotes originaires de Polynésie (prêts d'honneur et prêts bancaires)

-Convention collective des personnels des sociétés de transport aérien de Polynésie Française: extension aux compagnies de transport à la demande.

#### ACTIVITE 'VOLS':

-NAVAJO.....161,1 heures

-NOMAD.....127,6 heures

PROFIL DES AERODROMES EXTERIEURS

- H U A H I N E -  
-0-0-0-0-0-0-

NOM: HUAHINE/FARE (NTTH)

Aérodrome Territorial, ouvert à la CAP en 1971

SITUATION: A 97 NM de TAHITI, dans l'Archipel des Iles sous le Vent.

PISTE: 07/25 1500M X 20 M Bitumée.

AEROGARE: Concession SETIL

CARBURANT: Nil



Vue générale de la Piste

INSTALLATIONS TECHNIQUES:

LIAISONS AIR/SOL TWR 119.3 HF 5680 KHZ  
LIAISONS SOL/SOL VHF 118.3 MHZ  
HF 2BLU 50W 5068-6802-9116-12168 KHZ

AIDES A L'ATTERRISSAGE: NDB HH 345 KHZ  
VOR HHN 112.7 MHZ

Balisage lumineux, feux à éclats, AVASIS au  
QFU 07

ALIMENTATION ELECTRIQUE: Réseau communal, secouru par trois  
groupes Lister 8.5 KVA

SECURITE INCENDIE: 1 VIC 1  
1 VIC 3

## PERSONNEL

CHEF D'AERODROME: MICHEL AMARU  
ADJOINT : PATRICE COLOMBANI  
POMPIERS : ALFRED LEMAIRE  
ETIENNE TEMAIANA

L'AERODROME de HUAHINE se classe au cinquième rang des Aérodomes de POLYNESIE pour son trafic, juste derriere RAIATEA.

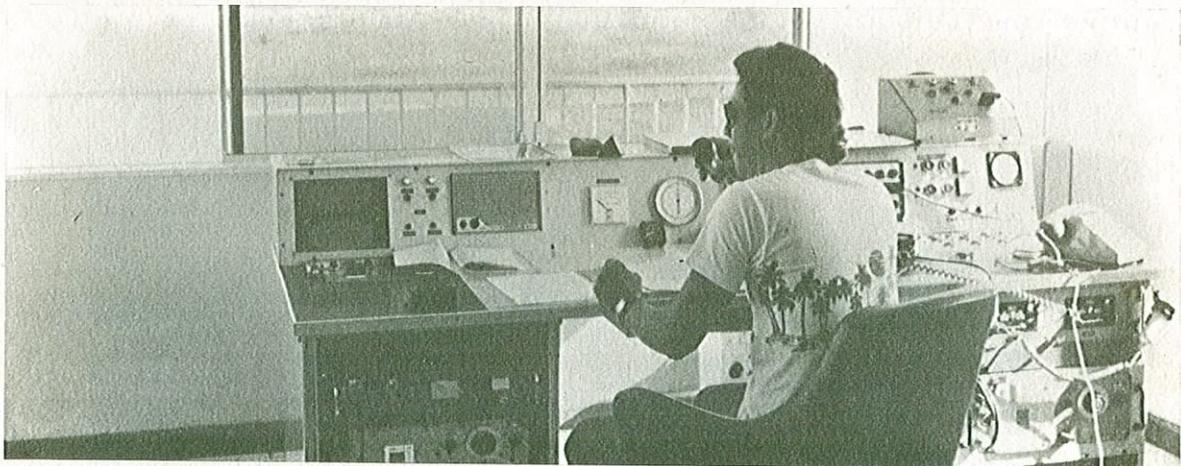
- 42000 passagers
- 35 Tonnes de Fret
- 4.5 Tonnes de Poste.
- 4600 mouvements dont 80% d'Avions Commerciaux

Tels sont les chiffres pour l'Année 1981.

L'Aérodrome est relié deux à trois fois par jour à TAHITI, RAIATEA et BORA BORA par des FOKKER 27 d'AIR POLYNESIE.

Sa proximité de TAHITI (180 kms au lieu de 220 kms pour RAIATEA) ,la longueur de sa piste, l'existence d'un VOR , en font un aérodrome tout indiqué pour servir de dégagement pour les vols interinsulaire à destination de TAHITI, plutôt que RAIATEA qui est actuellement utilisé.

Ceci devrait être réalisé en 1983, dès que les effectifs de l'Aérodrome auront été renforcés.



Michel AMARU au contrôle



VIGIE et Bloc Technique

---

ECHOS DE TAHITI-FAAA

SAUVETAGE EN MER

Le 6 Septembre à 12 Hr 30, Mr VEILLOT, Commandant de l'Aérodrome de TAHITI FAAA, donnait l'alerte au SSIS afin d'effectuer un sauvetage en mer.

Il s'agissait d'un voilier "LE TARGA" en détresse dans l'alignement de la passe PPT TEMAE à 4 NM à l'extérieur de TEMAE.

A bord de l'ELIR 90, le pilote mécanicien RIO, accompagné par le Chef du service SSIS et deux pompiers, parvenaient à 13 Hr 15 sur les lieux et récupéraient deux naufragés.

Après une tentative de remorquage, le TARGA coulait à pic.



## MEDAILLES D'HONNEUR DE L'AERONAUTIQUE

Le Haut-Commissaire de la République, Chef du Territoire, a procédé le jeudi 09 septembre à une remise de diplômes de la Médaille d'Honneur de l'Aéronautique aux personnels dont les noms suivent, qui s'étaient vu décerner cette distinction au début de l'année par le Ministre d'Etat, Ministre des Transports en récompense de leurs bons services et du dévouement dont ils ont fait preuve dans l'exercice de leurs fonctions.

- . MEDAILLE DE BRONZE (25 ans de services dont 15 ans effectifs dans l'Administration de l'Aviation Civile ou de la Météorologie).

M. Daniel PUPUTAUKI-MARTIN, Technicien Supérieur de la Météorologie, directeur radio au Centre d'Analyse, de Prévision et de Transmission.

- . MEDAILLES D'ARGENT (30 ans de services et 3 ans d'ancienneté dans l'échelon bronze).

M. Armand CLAVEL, Electronicien de la Sécurité Aérienne Principal, Chef de la section "travaux neufs".

M. Stéphane JUVENTIN, Technicien Supérieur de l'Aviation Civile, Chef de la section "avions au sol" de l'aérodrome de Tahiti-Faaa.

M. André SOURD, Chef-Technicien de la Météorologie, Adjoint au Chef de la section "climatologie".

M. Gérard VAIRAAROA, Technicien Supérieur de la Météorologie, Adjoint au Chef de la section "moyens généraux".

- . MEDAILLE DE VERMEIL (35 ans de services et 3 ans d'ancienneté dans l'échelon argent).

M. Guy JUVENTIN, Chef-Technicien de l'Aviation Civile, Commandant de l'aérodrome de Raiatea.

La cérémonie s'est déroulée dans l'ancien bâtiment SSIS de l'aéroport de Faaa dont le premier étage vient d'être réaménagé et réservé à l'usage exclusif du personnel (voir article par ailleurs). Le Haut-Commissaire de la République était accompagné de M. MUTZ, Directeur de Cabinet et de M. FOURNET, Secrétaire Général du Territoire. Les membres du Comité Technique Paritaire ainsi que les délégués du personnel contractuel de l'Aviation Civile avaient été conviés par M. YEUNG, Directeur, à cette cérémonie à laquelle participaient également les Chefs de Service et leurs principaux collaborateurs.

Après la remise des diplômes, un pot d'honneur fut servi aux récipiendaires et aux autres personnes présentes.



Mr LE HAUT COMMISSAIRE remettant son diplôme à Mr Daniel PUPUTAUKI-MARTIN



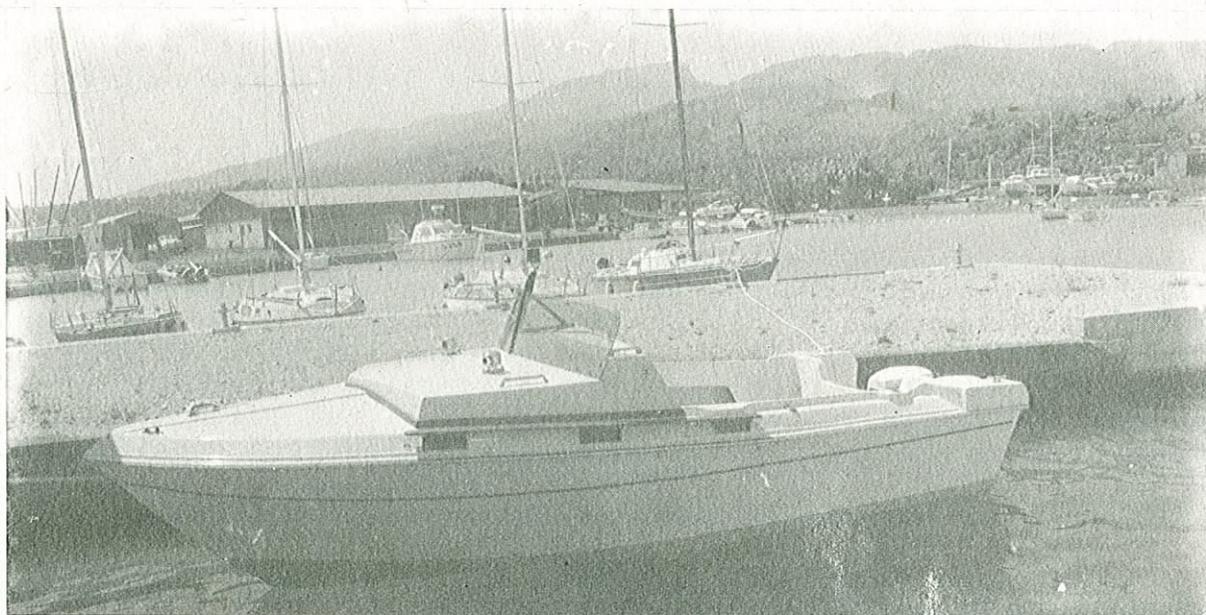
Mr Armand CLAVEL (de dos) félicité par  
LE DIRECTEUR DE L'AVIATION CIVILE.

---

---

UNE VEDETTE DESTINEE A NUKU A TAHA (MARQUISES)

-----  
-----  
-----



Réalisée par la Société PACIFIC POLYESTER, la vedette destinée à NUKU A TAHA, possède les caractéristiques suivantes:

LONGUEUR: 7 M 20

LARGEUR : 2 M 50

Cette belle unité est équipée de deux moteurs de 90 chevaux, et se trouve maintenant en service à son lieu d'assignation.

# METEOROLOGIE

## RESUMÉ MENSUEL DU TEMPS

### MOIS DE JUILLET

Assez beau temps pendant la première quinzaine, pluvieux ensuite, surtout dernière décade, sur Société, Gambier et sud Tuamotu, avec vents forts sur sud et sud est du Territoire.

Les précipitations, déficitaires à Rapa et sur le NO des Tuamotu, sont voisines de la moyenne aux Marquises et aux Australes, excédentaires ailleurs.

Les températures, supérieures à la moyenne au nord du 19ème Sud, sont inférieures au sud.

Vents forts à Rapa, également sur le Sud et Sud Est de la polynésie au cours des périodes pluvieuses de la dernière décade.

### MOIS D'AÔUT

Sécheresse exceptionnelle aux Marquises mais fort excédent pluviométrique sur le sud du Territoire. Températures supérieures à la moyenne.

Les précipitations sont donc déficitaires aux Tuamotu du nord et Marquises, par contre le sud du Territoire enregistre des hauteurs d'eau nettement supérieures à la moyenne.

A Tahiti, la pluviométrie est généralement voisine de la normale, avec cependant quelques excédents ponctuels assez importants sur la presqu'île.

La durée d'insolation est excédentaire sur la Société et les Marquises ainsi qu'à Rangiroa et Reao. Elle est inférieure à la moyenne sur le reste du Territoire.

### MOIS DE SEPTEMBRE

Pluies exceptionnelles de la Société aux Tuamotu-Gambier, sécheresse aux îles Marquises et aux Australes.

Si la pluviométrie est déficitaire aux Marquises et aux Australes; la Société, la majeure partie des Tuamotu et les Gambiers ont observé des précipitations exceptionnelles. Ainsi, les hauteurs mensuelles relevées à Tahiti-Faaa, Rangiroa, Tureia et Moruroa constituent les valeurs les plus fortes jamais enregistrées en Septembre depuis la création de ces stations.

Les températures moyennes mensuelles sont supérieures à la moyenne au nord d'une ligne approximative Makatea-Tureia, inférieure à la moyenne au sud de cette ligne.

Insolation excédentaire sur les Australes et l'Est des Tuamotu, voisine de la normale aux Marquise. Déficit important ailleurs.

Enfin, les vents forts sont demeurés fréquents sur l'extrême sud du Territoire.

# activités des centres et aérodromes

## CENTRE DE CONTROLE REGIONAL

### STATISTIQUES MENSUELLES DE TRAFIC EN ROUTE:

	<u>JUILLET</u>	<u>AÔUT</u>	<u>SEPTEMBRE</u>	<u>TOTAL</u>
INTERINSULAIRES	1666	1669	1175	4510
INTERNATIONAUX	264	230	220	714
<hr/>				
TOTAUX	1930	1899	1395	5224

### INCIDENTS EN ROUTE:

Au cours du 3ème Trimestre 1982, le CCR de TAHITI a enregistré 6 incidents qui se répartissent comme suit:

- 1 déroutement cause METEO
- 1 déroutement cause refueling
- 4 déroutements cause technique

Il a été déclenché 3 phases d'ALERTE pour cause de perte de CONTACT RADIO et 1 phase de DETRESSE pour amerrissage forcé cause panne technique (pas de victimes)

## MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES COMMUNICATIONS

3ème trimestre 1982

### RECEPTION

RESEAU INTERNATIONAL	72083	
RESEAU LOCAL	18030	
<u>TOTAL RECEPTION</u>	<u>90113</u>	Moyenne quotidienne 980

### EMISSION

RESEAU INTERNATIONAL	20673	
RESEAU LOCAL	19230	
<u>TOTAL EMISSION</u>	<u>39903</u>	Moyenne quotidienne 434

PROTECTION METEO

Protections des équipages au départ, élaborées par le Centre  
Météorologique de TAHITI FAAA - 3eme Trimestre 1982 -

<u>DESTINATIONS</u>	<u>JUILLET</u>	<u>AOUT</u>	<u>SEPTEMBRE</u>	<u>TOTAUX</u>
LOS ANGELES	50	50	48	148
AUCKLAND	12	13	13	38
NANDI	5	2	4	11
PAGO PAGO	4	5	4	13
HONOLULU	14	4	4	22
PASCUA	6	6	6	18
RAROTONGA	8	11	10	29
SYDNEY	15	13	13	41
SANTIAGO	3	4	4	11
NOUMEA	5	5	6	16
POINTE A PITRE	1	3	1	5
<hr/>				
TOTAUX	123	116	113	352

OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL

<u>RECUES MOIS DE</u>	<u>JUILLET</u>	<u>AOUT</u>	<u>SEPTEMBRE</u>	<u>TOTAL</u>
	916	836	820	2572

<u>MOYENS COURRIERS</u>	<u>JUILLET</u>	<u>AOUT</u>	<u>SEPTEMBRE</u>	<u>TOTAL</u>
INTER ILES	298	293	296	887
MARQUISES	13	13	12	38
AUSTRALES	14	13	13	40
SITES	57	56	57	170
TOTELEGIE	5	5	5	15
HAO	5	5	5	15
ATUANA	13	13	12	38
<hr/>				
TOTAUX	405	398	410	1203

LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT  
VALIDÉES (période du 1-7 au 30-9-1982)

<u>PROFESSIONNEL</u>	
PILOTE DE LIGNE.....	10
PILOTE PROFESSIONNEL 1ère CL.	
PP1	8
PP	39
QUALIFICATION IFR.....	27
MECANICIEN NAVIGANT.....	2
NAVIGATEUR.....	1
PILOTE professionnel HELICO...	1
	<hr/>
TOTAL	88

EFFECTIFS PN BASES EN POLYNESIE FRANCAISE AU 30/09/82

PROFESSIONNEL:

PL.....	26 + 1 (privé)
PP1.....	29
PP.....	40 + 17(privés)
PPH.....	2

---

TOTAL 115

CORPS TECHNIQUES.....	5
PRIVES.....	372

---

0 0 0  
0 0 0

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE

3ème Trimestre 1982

NOTAMS RECUS CLASSE 1 SERIE A

VENEZUELA..... 178  
PANAMA ..... 225  
CANADA ..... 724  
JAPON ..... 922  
NANDI ..... 75  
WESTERN SAMOA ..... 32  
EQUATEUR ..... 90  
CHILI ..... 115  
PEROU..... 582  
AUSTRALIE..... 361  
USA .....1478  
NEW ZEALAND .....530  
POINTE A PITRE ..... - -

NOTAMS EMIS CLASSE 1

SERIE A : 7 SERIE B: 20

Protections aéronautiques  
fournies aux CDT de BORD:

316

TOTAL 5312

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

ACTIVITES SSIS (3ème Tr. 1982)

FEUX D'AERONEFS..... 1  
FEUX extérieurs à l'AERODROME.. 3  
ALERTE AERONEFS.....14  
SORTIE véhicule AMBULANCE..... 3  
SURVEILLANCE AVITAILLEMENT  
avec ou sans passagers.....340  
SURVEILLANCE de décollages et  
atterrissages.....670  
SURVEILLANCE mise en route....335  
INTERVENTIONS DIVERSES..... 20  
Sauvetage voilier en difficulté  
sortie vedette ELIR 90..... 1  
Accident d'aéronef, extérieur  
à l'aérodrome -sortie vedette  
ELIR 90 (6 personnes recueillies)  
..... 1  
INSTRUCTIONS ET EXERCICES.....100 HRS

# INFORMATIONS DIVERSES

LA TIE DES PERSONNELS

## PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade Statut	Service
07 SEPTEMBRE	BOURDON Olivier	TM	MET (CEP)
10 SEPTEMBRE	MARRAFFA Patrick	VAT	SNA
10 SEPTEMBRE	SIMONNETTI Jean-Luc	VAT	SNA
17 SEPTEMBRE	GRANDJEAN Paul	OCCA/1	SNA
21 SEPTEMBRE	VIVISH Charles	TM Résident	MET (CEP)
25 SEPTEMBRE	FORTUNET Georges	OCCA/P	SNA
15 OCTOBRE	BRAMOULLE Roger	ESA/1	SNA

## RECRUTEMENTS

15 JUIN	TERIITAU Alain	AC/5	SIA
1ER OCTOBRE	FAIVRE Jacques	AC/5	SNA
04 OCTOBRE	BROWN Layton	AC/5	MET

## PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE ADMINISTRATIF

16 SEPTEMBRE	CHANT Willy	TAC CEAPF	SNA
17 SEPTEMBRE	TSCHEILLER André	Sec. en Chef Résident	ADM
20 SEPTEMBRE	ONNO Marie-Claire	Commis CEAPF	SNA
25 SEPTEMBRE	GAILLET Elise	ATB Résident	SIA
30 SEPTEMBRE	VARNEY Mimosa	TAC CEAPF	SNA

## PERSONNEL RENTRANT (DEFINITIVEMENT) EN METROPOLE

15 JUILLET	ROBYNS Henri	ITM	MET
1ER SEPTEMBRE	SASSIN Alfred	AC/1 - 48-1018	MET (CEP)
03 SEPTEMBRE	GRIMAL Roger	TET	SNA
09 SEPTEMBRE	CUTULLIC André	IPEEAC	SNA
07 OCTOBRE	BRUNIE Alain	ESA/1	SNA
22 OCTOBRE	DANCEL Alain	ESA/1	SNA

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade Statut	Service	Motif du départ
1ER SEPTEMBRE	TCHEN LAM Manuella	TAC CEAPF	SNA	Disponibilité
20 SEPTEMBRE	SACAULT Francis	TAC CEAPF	SNA	Nommé IEEAC
22 SEPTEMBRE	TARAIHAU Minu	AC/5	MET	Démission
24 SEPTEMBRE	TEIPOARII Joël	AiTM CEAPF	MET	Nommé TM
28 SEPTEMBRE	TEPEA Marc	AC/3	SNA	Décédé
29 SEPTEMBRE	APERCE Didier	Pilote Territ.	SNA	Démission

MUTATIONS ENTRAINANT CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade Statut	Venant de	Allant à
18 JUILLET	TEIPOARII Joël	AiTM CEAPF	MET/RAPA	MET/FAAA
1ER SEPTEMBRE	PAQUOT Michel	TAC CEAPF	SNA/RAIATEA	SNA/NTAA
04 OCTOBRE	LACHARME Jacques	AC/2	SNA/NUKU A TAHA	SNA/2



(( A R N E T R O S E

Nous avons été informés de la naissance de :

- . Teva au foyer de BULUC Marcel (TM/CEAPF), le 23 septembre.
- . Annick au foyer de PAQUOT Michel (TAC/CEAPF) le 04 octobre.
- . Florent au foyer de MOUGENOT Ghislaine (OCCA/1), le 08 octobre.
- . Hiro au foyer de VIVISH Charles (TM), le 25 octobre.
- . Pauline au foyer de DIETRICH Robert ( AT/Infrastructure aéronautique) le 29 Octobre.



ILS NOUS ONT QUITTÉS.....

Nous avons appris avec regret le décès de Marc TEPEA survenu le 27 SEPTEMBRE.

Engagé comme télétypiste au Bureau Central des Télécommunications, depuis l'année 1973, Marc TEPEA était un Agent estimé par tous ses collègues.

Que sa famille veuille trouver ici l'expression de nos sincères condoléances.



C'est aussi avec tristesse que nous est parvenue la nouvelle du décès de Jean CUSSAC, survenu à REIMS, le 20 SEPTEMBRE 1982.

Mr CUSSAC a servi à TAHITI, en qualité de Technicien d'encadrement à la section électrotechnique de la Navigation Aérienne, du 26 Juillet 1976 au 10 Mai 1979.



## INAUGURATION DU LOCAL SYNDICAL ET DU REPECTOIRE

Ce sont donc, comme déjà indiqué par ailleurs, les locaux mis récemment à la disposition des personnels qui ont servi de cadre, le 09 septembre dernier, à la cérémonie de remise de diplômes de la Médaille d'Honneur de l'Aéronautique.

Ils ont pu être ainsi inaugurés officiellement par le Haut-Commissaire de la République et ses proches collaborateurs qui l'accompagnaient ce jour là, à savoir le Directeur de Cabinet, le Secrétaire Général et le Secrétaire Général Adjoint.

Rappelons que ces locaux ont été aménagés au premier étage de l'ancien bâtiment SSIS de l'aéroport de Tahiti-Faaa. Ils comprennent un local syndical (30 m<sup>2</sup>), une salle de réfectoire (82 m<sup>2</sup>) pouvant également servir de salle de détente en dehors des heures de repas, une cuisine (10 m<sup>2</sup>) équipée et un bloc sanitaire (8 m<sup>2</sup>).

Les conditions d'utilisation de ces locaux ont été arrêtées d'un commun accord par les représentants du personnel (délégués contractuels et membres du CTP) et la Direction de l'Aviation Civile. Un gestionnaire des lieux a été désigné (M. J.F. ANANIA) qui a pour tâche de veiller à ce que les conditions d'utilisation qui ont fait l'objet d'un "règlement intérieur" soient respectées.

---

L'EQUIPE DE FOOTBALL DE L'AVIATION CIVILE  
titulaire du titre de champion corporatif

1981 - 1982



FOOTBALL : L'AVIATION CIVILE BATTUE EN COUPE DES CHAMPIONS

Comme nous l'avions annoncé dans la précédente livraison de "Manureva", l'équipe de l'Aviation Civile, non contente de s'adjuger le titre de champion corporatif de Tahiti 81-82, a voulu briguer la coupe corporative dans l'espoir de réaliser ainsi le "doublé".

Le onze du "Parc à Matériel de l'Equipement" auquel elle fut opposée en demi-finale ne lui permit pas, malheureusement, d'atteindre cet objectif : battue 2/1 au match aller, elle ne put remonter son handicap lors du match retour qui se solda par un score nul (0/0).

Il faut reconnaître toutefois qu'elle ne ménagea pas ses efforts au cours de cette rencontre ardemment disputée. Mais la chance n'était pas de son côté : de nombreuses occasions de but lui furent offertes qu'elle ne put mettre à profit. A signaler également que l'arbitrage ne fut pas exempt de reproches : la brève échauffourée qui se produisit au cours de la deuxième mi-temps, en fut probablement la conséquence ; les petits cartons de couleurs vives se mirent à pleuvoir sur l'ATAC dont deux joueurs furent expulsés.

C'est en définitive l'équipe COWAN, en prenant le meilleur sur le "Parc à Matériel de l'Equipement", qui s'adjugea la coupe corporative.

C'est cette équipe qui fut donc opposée à l'ATAC dans la "coupe des champions" disputée le 16 octobre au stade olympique Pater en lever de rideau du match Central-Jeunes Tahitiens (qualificatif pour la coupe de France).

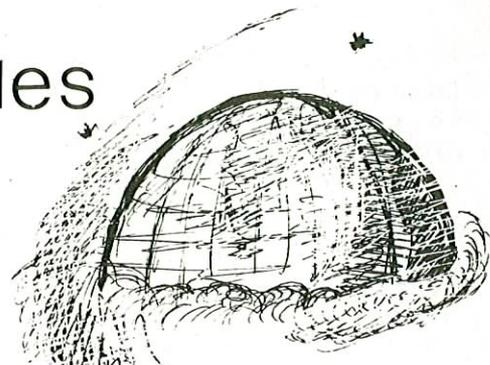
Certainement diminuée par l'absence de deux de ses meilleurs éléments (YAU et FAATAUIRA Mazell), l'ATAC ne put contenir très longtemps les assauts répétés de son rival qui l'emporta finalement sur le score sans appel de 6 buts à 2.

Composition de l'équipe : ANANIA, MAAMAATUA, TEIHOTU, ALBERT, PIEHI, MANATE, TEUIAU, FAATAUIRA Robert, FAATAUIRA Patrice, TUPAITUA, BAGLIERI. En deuxième mi-temps, Pierre TEISSIER, le vétéran de l'équipe (qui a fêté ses 60 printemps en janvier dernier) assura le remplacement numérique de BAGLIERI.



(-)

# le visiteur des étoiles



## SYNOPTIQUE

Des années ont passé depuis le départ du Professeur OMEGA de l'Archipel de SAWU.

Nous le retrouvons dans une demeure discrète, non loin d'un village perdu de Scandinavie, accaparé par la rédaction d'un surprenant ouvrage: " L'Histoire de la Planète TERRE ", retraçant les événements à venir et le cheminement de la Pensée humaine jusqu'à la disparition du Système Solaire.

Bravant le sceau des révélations, nous avons entr'ouvert pour un bref instant, au bénéfice du lecteur, les pages du volumineux manuscrit et abordé les rivages de l'An 2700 où nous rencontrons le professeur Hert VOLTAS, un émule du professeur OMEGA.

## L'ESPACE ET LE TEMPS

Dans les jours qui suivirent, Hert VOLTAS prit conscience d'un fait assez singulier.

Le jeune savant avait toujours admis cette évidence: la personne représentait une réalité unique, presque incommunicable.

Or, depuis peu, son subconscient semblait s'ouvrir à la réception de mystérieux messages, presque des suggestions.

Dans ces moments d'intense réflexion, il avait l'impression de pénétrer quelques uns des mystères de la vie pour lesquels il s'était toujours passionné.

En homme de son époque, il se surprit à imaginer l'esprit de quelque créature, qui, ayant atteint un stade avancé dans la perception, survivait à son enveloppe charnelle et dans une quête par delà le monde visible, tentait de lui insuffler la connaissance.

Sa formation scientifique lui avait aussi enseigné que tout ce qui existait était périssable, car tributaire d'une équation: l'espace et le temps.

L'éternel, c'était l'infini et l'intemporel; ce que les chercheurs du vingtième siècle, dans leur méconnaissance avaient nommé le néant.

De cet état sans dimensions à l'échelle humaine, avait jailli l'univers.

Au cours des siècles, quelques philosophes avaient décrit l'homme comme la créature aspirant à l'éternité et retournant à l'oubli, après un court passage à l'état animal.

D'autres avaient enseigné, que si le corps était périssable, l'esprit, par contre, était destiné à lui survivre.

A l'avènement de l'an 3000, l'on s'attachait à développer le potentiel de sensibilité de l'individu, car qui put croire, à cette époque, que le simple fait de voir le jour puisse assurer à quiconque un destin extra terrestre?

La notion de responsabilité de sa propre destinée dans l'évolution amorcée à l'aurore des temps, allait faire partie d'un enseignement qui, tout en apportant savoir, modelait l'âme et perdrait le caractère rébarbatif du millénaire écoulé.

Ainsi développé, le vecteur de créativité et de volonté, allait ouvrir à la science des horizons dont le contemporain de l'ordinateur ne pouvait avoir conscience.

Mais la grande victoire des temps à venir avait une dimension humaine:

Dans une société plus intelligente, cultivant la qualité, la morale et la générosité, la notion de châtiment et de repression allait perdre sa raison d'être.

Posant un regard bienveillant sur le reste de la création et de l'Univers, l'habitant du futur savait qu'il n'existait aucun monopole divin pouvant être sa propriété unique et acquise, mais que sa foi en la victoire de l'esprit en était une émanation et le moteur même de la vie.

L'homme incarné par Hert VOLTAS semblait donc avoir trouvé le chemin d'un nouveau royaume..... et c'est sur cette promesse que nous refermons ce chapitre de l'Histoire du Monde.

.....

Car nous devons abandonner ici notre lecture.

L'instant d'une tragédie, le Temps nous ramène brusquement au vingtième siècle, à l'endroit où nous venions de retrouver le professeur OMEGA.

Depuis quelques soirs en effet, un inconnu a remarqué la petite lueur qui troue l'obscurité au sommet du monticule isolé.

C'était un être un peu rustre, chez lequel l'éducation et l'esprit faisaient grand défaut et que la tentation de s'emparer du bien d'autrui pouvait pousser aux actes les moins raisonnables.

"Certainement un personnage favorisé par le destin " imagine notre rôdeur tandis qu'il se dirige vers la demeure de sa démarche incertaine.

Parvenu à son but, il s'est approché de la fenêtre et aperçoit une ombre penchée sur une table massive.

Une expression de satisfaction se dessina sur son visage: il lui sembla que le professeur OMEGA était plongé dans la contemplation d'un hypothétique trésor.

.....

Le vagabond tourna la poignée sans bruit et entr'ouvrit la porte; l'ombre était toujours immobile.

Alors il leva une arme improvisée et frappa.

Celui qui fut le professeur OMEGA se redressa surpris et tituba.

Un filet de sang jaillit de sa tempe. Il parvint à s'appuyer contre la cheminée et sentit que la vie le quittait.

Haut dans le ciel, un corbeau poussa un cri perçant.

Le rôdeur se mit à fouiller furtivement la demeure; mais il ne trouva nulle part ce qu'il était venu chercher en ce lieu.

Se sentant spolié, possédé soudain par une fureur aveugle et destructrice, le vagabond s'empara de l'ouvrage qu'il avisa sur la table de sapin et qui lui parut un butin dérisoire.

Il sortit précipitamment, le rompit en son milieu et le piétina rageusement dans la neige.

Haletant, il ne s'arrêta que lorsque la force vint à lui manquer.

Bientôt le bruit de ses pas se perdit au bout du chemin.

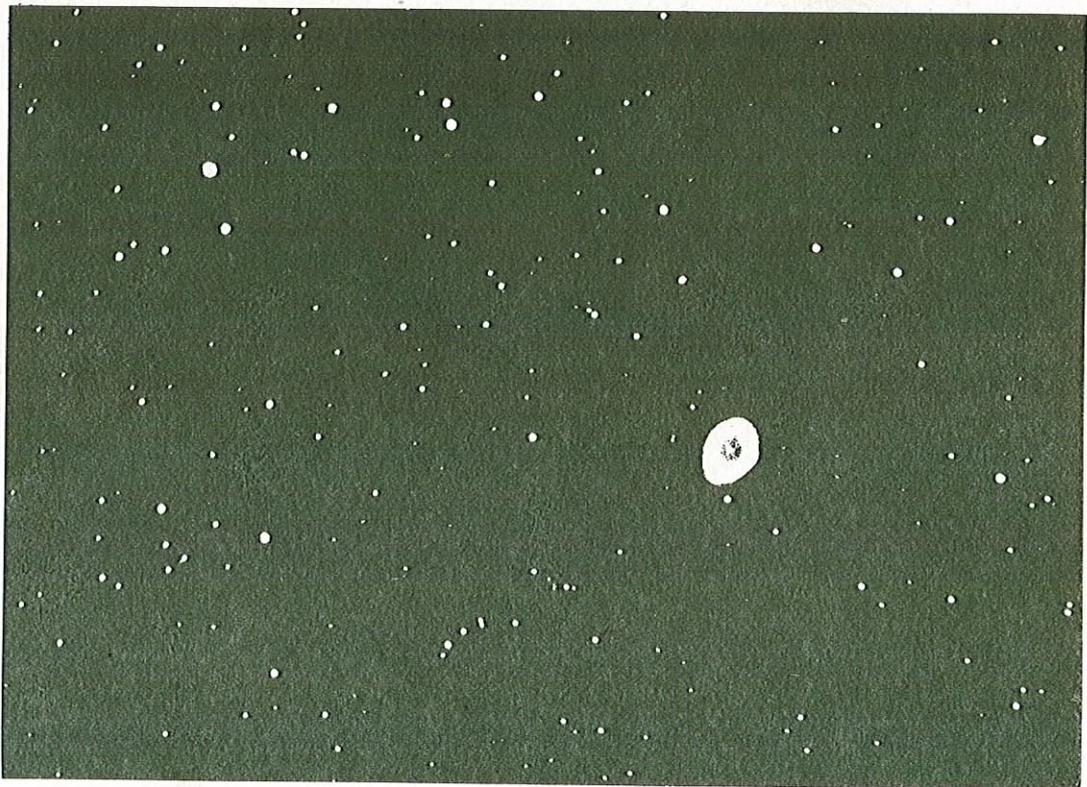
Un tourbillon glacé, plus violent, disperça au loin les pages du précieux manuscrit comme des feuilles mortes.

PROCHAIN CHAPITRE: LE RETOUR DU VISITEUR





M 17 (Sagittaire) "Horse shoe nebula"  
Le 20 Aout 1982 -pose 30 MN Film 103 AE



M 57 (Lyre) -pose 15 MN -Film 103 AE  
le 11 Juillet 1982