

# MANUREVA

## Bulletin de liaison de l'Aviation Civile





# MANUREVA

## SOMMAIRE

- 1 - EDITORIAL
- 2 - LE DOSSIER DU TRIMESTRE
- 3 - STATISTIQUES TOURISTIQUES
- 4 - TRANSPORT AERIEN
  - Trafic International
  - Trafic Interieur
- 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
  - Personnal 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

Les statistiques mentionnées dans ce numéro trimestriel  
concernent la période du 1-10-82 au 31-12-1982



## EDITORIAL

La rédaction de MANUREVA présente à ses lecteurs ses vœux les meilleurs pour 1983, qui s'annonce dans le domaine aéronautique sous des auspices mitigés. Le transport inter-insulaire fera l'expérience en année pleine de la série de mesures mises en oeuvre au cours du dernier trimestre 1982 pour améliorer la situation financière d'une activité aussi indispensable que difficile à rentabiliser. Le trafic international qu'a connu en 1982 une croissance importante liée au retour, fin 1981, de la Cie QANTAS, affichera sans doute une performance plus modeste ; le tourisme américain en représente en effet une large part, et ON sait l'importance des répercussions sur ce secteur de la situation économique générale ; or, ce n'est pas faire preuve de défaitisme que de constater que les observateurs les plus autorisés de l'économie américaine s'accordent pour prédire une année difficile.

---

Dans un précédent dossier (MANUREVA n° 20) les opérations préalables à la réalisation d'un aérodrome des Tuamotu avaient été exposées ; les problèmes que posent les études préalables et les procédures d'acquisitions foncières ayant été décrits, il reste à évoquer les aspects matériels de la mission dévolue au service de l'Infrastructure aéronautique.

La construction d'un aérodrome est une expérience unique pour les habitants de l'île choisie, et toujours passionnante pour les techniciens engagés dans ce qui, quelles que soient les précautions prises, garde le caractère d'une aventure. C'est au récit de cette aventure qu'est consacré le dossier du trimestre de ce numéro.

# le dossier du trimestre

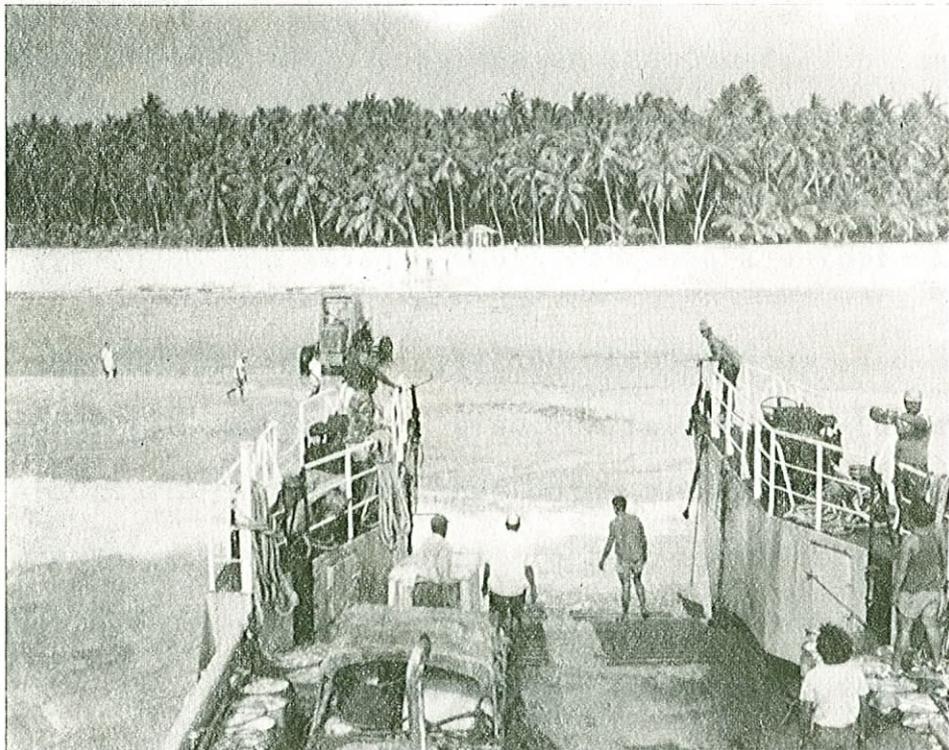
## L'AERODROME DANS L'ATOLL /

### B - CONSTRUCTION DES PISTES

Dans un précédent article de MANUREVA (n° 20 du 3e trimestre 1981) nous avons évoqué les phases préparatoires à la construction des aérodromes dans les atolls des TUAMOTU, l'étude technique des pistes et l'acquisition foncière des terrains.

Dans le présent exposé, après avoir situé le problème en rappelant succinctement l'historique et la situation actuelle des aérodromes de l'archipel, nous évoquerons le chantier de construction de ces ouvrages.

C'est donc plus particulièrement l'action de la Subdivision de travaux qui sera mise en valeur dans cette deuxième partie.



1-Débarquement

III.1 - Historique et situation actuelle.

L'archipel des TUAMOTU compte environ 90 atolls ou groupes d'atolls dont un peu plus d'une quarantaine habités de manière permanente, les seules îles hautes étant groupées dans l'archipel des GAMBIER.

Mis à part RANGIROA, HAO et RIKITEA dont la population dépasse 500 habitants, les insulaires des TUAMOTU habitent généralement des villages qui ne dépassent pas 100 à 200 personnes et qui sont échelonnés sur un chapelet d'atolls répartis sur plus de 1 500 km de longueur.

La desserte aérienne d'un ensemble humain aussi éparpillé est naturellement basée sur des pistes nombreuses susceptibles de recevoir au moins des avions légers.

En pratique, le réseau commercial des Tuamotu s'appuie sur les 7 aérodromes pouvant recevoir des F.27 et sur les 14 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique pouvant recevoir des Twin-Otter. Il faut ajouter à cette liste 2 aérodromes à accès strictement militaire et 5 aérodromes privés. En outre, 2 aérodromes (TUREIA et FAKAHINA) doivent être construits courant 1983.

Au total, les 30 aérodromes ainsi répertoriés permettent une liaison aérienne avec environ 6 400 habitants sur les 7 400 comptés aux Tuamotu lors du dernier recensement de la population, soit plus de 85 % de la population.

C'est donc un important investissement aéronautique qui a été réalisé aux Tuamotu depuis quelques années.

La première piste à usage civil a été construite à RANGIROA en 1967. Financé sur budget de l'Etat avec une piste de 2 100 m en tant qu'aérodrome de dégagement pour les vols internationaux (DC 8 à cette époque) de TAHITI-FAAA, l'aéroport de RANGIROA dessert l'île la plus peuplée de l'archipel (1 000 habitants environ) et celle qui a la plus forte activité touristique.

Jusqu'en 1976 ne furent construites aux TUAMOTU sur budget du Territoire que les deux pistes de MANIHI en 1968 et de TAKAPOTO en 1973. Outre leur activité liée aux fermes perlières, ces deux sites étaient bien placés sur la route des Marquises dont le désenclavement était en cours à ce moment et un équipement hôtelier a pu s'implanter à MANIHI. Dans le même temps, quelques pistes privées commençaient à être créées.

A partir de 1976, la construction d'aérodromes financés sur le budget du Territoire s'est accélérée, ainsi que la reprise et la mise aux normes des pistes initialement construites par des particuliers ou des communes.

En 1976, les deux pistes de MAKEMO et ANAA construites à 1 500 m de longueur, ont permis la mise en service d'une liaison avec l'archipel des GAMBIER, où TOTELEGIE, piste construite initialement par le Ministère de la Défense, a pu être ouverte au trafic des F.27.

Les pistes de NAPUKA, la plus éloignée sur la route des Marquises et de tous temps la plus isolée des îles de l'archipel, TIKEHAU dans les TUAMOTU de l'Ouest et APATAKI où se développait une activité de pêche, ont été construites en 1977.

De 1978 à 1981, ont été **successivement** ouvertes les 6 pistes de FANGATAU, REAO, PUKARUA, TATAKOTO, PUKA-PUKA et NUKUTAVAKE, qui constituent désormais un groupe d'aérodromes des Tuamotu de l'Est permettant le désenclavement d'îles jusqu'alors très difficiles d'accès.

Par ailleurs, 4 aérodromes à usage restreint, ARUTUA, FAKARAVA, KAUKURA, MATAIVA, ont été progressivement repris par le Territoire et ont fait l'objet de travaux d'aménagement en vue de leur ouverture à la circulation aérienne publique.

L'activité aérienne aux Tuamotu est devenue assez intense et on peut à titre d'exemple relever ces quelques éléments chiffrés :

en 1981, le trafic commercial civil à destination ou en provenance de l'archipel a représenté environ 32 000 passagers, soit 70 % du trafic interinsulaire extérieur aux Îles de la Société. Par comparaison à la population (7 400 habitants) et même en tenant compte d'un apport touristique qui doit représenter environ la moitié du trafic, on a ainsi une idée de la "mobilité aéronautique" particulièrement élevée des habitants des TUAMOTU.

Ajoutons que l'impact sociologique de la présence d'aérodromes sur les îles est très important, notamment du fait que les processus d'évacuation sanitaire par avion dans les cas d'urgence sont désormais très efficaces. L'impression d'isolement étant ainsi réduite, on peut espérer que la fixation des populations dans leur milieu d'origine restera mieux assurée.

Quoi qu'il en soit, la desserte d'aérodromes aussi dispersés reste bien entendu peu rentable -ou plutôt systématiquement déficitaire- et le Territoire doit consentir chaque année un important effort de subvention pour maintenir sur les îles les plus lointaines un réseau commercial minimum.

### III.2 - L'île et sa piste.

L'île moyenne des TUAMOTU, c'est un atoll plus ou moins allongé constitué d'une succession de motu émergés portant une cocoteraie de densité variable, séparés par des "hoa", passages peu profonds par lesquels mer et lagon peuvent communiquer. La plupart de ces motu ont une longueur insuffisante pour y inscrire une piste. Parmi ceux qui sont de dimension correcte, peu nombreux sont ceux qui sont bien orientés. En définitive, la position de la piste dans l'atoll est généralement dictée par la seule géographie et par le souci d'éviter au mieux la destruction de la seule ressource marchande locale, le coprah.

L'île des Tuamotu, c'est aussi un village dépassant peu la centaine d'habitants, qu'il s'agit de desservir grâce à l'avion. Ce village, presque toujours unique, est situé à proximité de la passe, quand il en existe une. Il est constitué d'une juxtaposition de petites maisons entourées d'une clôture en corail blanchie à la chaux et groupées autour des églises.

Dans la grande majorité des cas, l'aérodrome a pu être implanté à proximité du village, à 3 km au plus. Mais parfois, c'est jusqu'à 6 km (PUKARUA) ou 10 km (MAKEMO) d'une piste serpentant au travers de la cocoteraie qu'il faut parcourir pour atteindre l'aérodrome. Dans d'autres îles, la piste n'a pas pu être installée sur le même motu que le village et il faut un long parcours en bateau dans le lagon en évitant les "patates" coralliennes pour aller de l'un à l'autre (ARATIKA, HIKUERU et ARUTUA) ; à MANIHI il faut traverser la passe et il en est de même à RANGIROA pour un des deux villages.

Dans le cas particulier des GAMBIER, île haute desservie par un aérodrome construit sur la demi-couronne corallienne, il y a bien évidemment, obligation d'une traversée maritime effectuée sur un lagon ouvert où les eaux sont rarement calmes.

### III.3 - L'eau, le corail et les cocotiers.

Puisque nous sommes aux TUAMOTU, l'eau, le corail et les cocotiers forment bien évidemment le cadre immuable de la construction d'un aérodrome, comme de toute entreprise humaine.

L'eau, c'est la mer et le lagon, origine de tout ce qui vit dans l'atoll. De plus, l'existence ou non d'une passe entre mer et lagon détermine deux grandes catégories morphologiques d'atoll où les possibilités d'exploitation du lagon sont très différentes, notamment pour l'approvisionnement en poisson.

Pour le constructeur de piste, la mer c'est d'abord le moyen de transport obligé des hommes et du matériel, et l'absence de passe (la moitié des cas environ), c'est surtout l'inexistence d'un lieu de "beaching" à l'abri, dans le calme du lagon, l'obligation pour les hommes d'arriver à

la baleinière et la préoccupation d'avoir à effectuer lors de l'exécution des travaux un débarquement délicat sur le récif extérieur pour les matériels. Dans ce cas, c'est de la plus ou moins bonne humeur des éléments marins que vont dépendre les conditions de l'arrivée du chantier. Nous y reviendrons plus longuement.

Le corail, dans sa définition la plus générale, c'est le constituant universel des atolls, ces accidents géographiques dont la survivance était tout à fait improbable. C'est le corail, matériau créateur des Tuamotu, qui a accompagné au cours des temps les variations du niveau de l'océan et le basculement des plaques tectoniques et qui, survivant à l'érosion et à la disparition du cône volcanique initial, a permis le maintien d'une couronne émergée. C'est le corail qui entoure et protège le lagon, qui porte le village et la cocoteraie et qui bientôt sera le support et le constituant de la piste.

S'il est bien le matériau obligé de la construction des pistes, par contre, il est de nature tellement variable qu'il faudrait commencer -à l'usage non des touristes, mais des géotechniciens et des spécialistes en travaux publics- par énoncer cette vérité première : le corail, ça n'existe pas.

Ce terme générique désigne en effet un matériau polymorphe qui va de la dalle rocheuse à la boue, en passant par le gravier et le sable, qui va du "féo" quasiment indestructible même à l'explosif, jusqu'à la "soupe de corail" qui fuit entre les doigts.

Le corail ? Ce peut être un gisement magnifique d'un matériau graveleux et limoneux à faible plasticité et à granulométrie bien pleine dont la mise en place est aisée moyennant un bon arrosage à l'eau de mer. Mais, si l'on n'y prend pas garde ou si l'on fait un mauvais choix, cela peut être aussi déconcertant qu'un tapis de billes ou de baguettes dures que le compactage n'arrivera jamais à serrer correctement.

Quoi qu'il en soit pour le bâtisseur de piste, il faudra "faire avec", c'est-à-dire trouver dans l'île un matériau acceptable situé dans un site accessible. Pour cela, rien ne vaut l'expérience acquise par celui qui a déjà conduit des chantiers dans ces conditions et qui possède cette qualité irremplaçable : le sens du matériau. Le technicien sait ce qu'il cherche (granulométrie, dureté des grains, cohésion, sensibilité à l'eau, propreté, etc...) et il doit décider sur la base de constatations simples et pragmatiques, sans véritables analyses de laboratoire, d'un compromis qui lui permette de disposer de matériaux exploitables. C'est là que résident les qualités de "l'artisan" qu'est encore un bâtisseur de piste dans ces conditions particulières d'exécution.

C'est aussi de cette difficulté de sélection de matériaux dont les performances sont très hétérogènes ou de l'inexistence dans l'atoll considéré d'un matériau accessible correct que provient ensuite la dispersion des résultats obtenus lors de la construction des pistes.

Ainsi va le corail, il n'y a pas de recette transposable d'une île à une autre. Au commencement était l'adaptation ...

Nous disions l'eau, le corail, le cocotier ... Curieusement, le cocotier, arbre à tout faire des Paumotu, va donner au constructeur de piste beaucoup de soucis et peu de satisfactions. C'est bien là l'illustration du conflit entre technique et nature : pour obtenir une piste, il faut bien souvent abattre un peu de la cocoteraie. Encore heureux quand il s'agit, c'est quand même le cas général, de vieux arbres hauts et gris, ne portant plus qu'un maigre bouquet de palmes et peu de noix.

Mais le technicien, lui, a des préoccupations généralement moins romantiques. Le cocotier il faut l'abattre, extirper ses racines et l'évacuer, trois opérations qui mobilisent beaucoup de matériel et qui représentent donc du temps (pendant lequel on ne construit pas encore), de l'argent (qui serait mieux employé ailleurs) et un risque de casse ou de panne du matériel (la hantise permanente du chantier).

En outre, il faut exercer une surveillance constante, car une souche qui resterait en place, camouflée sous le corail, c'est une future source d'ennui, un trou qui va se révéler progressivement sous la piste après pourriture du bois et tassement du corail.

Enfin, l'évacuation des cocotiers n'est pas simple. Laisser les troncs visibles, ce n'est pas du travail fini, il faut donc si possible les enterrer, ce qui est une complication de plus.



2-Abattage des cocotiers et préparation du terrain

IV.1 - Les transports maritimes.

La construction des pistes dans les atolls des Tuamotu est étroitement dépendante des moyens de transports maritimes qui permettent d'amener à bon port les matériels et engins de l'entreprise de terrassement.

Le Territoire s'est équipé de navires spécialement aménagés à cet effet. Il s'agit de bateaux à fonds plats comportant à l'avant une porte rabattable qui constitue une passerelle pour la manutention des matériels. Leur silhouette semblable à celle des bateaux militaires de débarquement et leur couleur rouge et blanche les ont rendus familiers à ceux qui observent un tant soit peu les mouvements dans le port de PAPEETE.

Ce que les techniciens du Service de l'Infrastructure Aéronautique connaissent bien, c'est la très particulière tenue à la mer de ces grands réceptacles flottants, nullement carénés et pourtant amenés par nature à affronter les plus mauvais temps. Cognant, vibrant et roulant tout à la fois, ces bateaux finissent toujours par arriver mais leur vitesse réduite garantit aux passagers quelques jours d'une navigation sans pardon pour les organismes sensibles.

Qu'on ne s'étonne plus si une des bonnes questions posées à PARIS lors du recrutement des futurs techniciens des Bases Aériennes est de savoir s'ils sont sensibles au mal de mer ...

Quoi qu'il en soit, tous les responsables du S.I.A. ont eu à charge, un beau jour, de résoudre le casse tête qui consiste à faire entrer dans un de ces bateaux tout le matériel hétéroclite d'une entreprise de terrassement en y ajoutant tout ce qu'il faut pour fonctionner et vivre en autarcie pendant plusieurs semaines, voire plusieurs mois.

Il faut, dès le début, imaginer dans quel ordre et par quel moyen sera effectué le débarquement. Avec les éternels problèmes de dernière heure ; le rouleau prévu qui est en panne, les fûts d'huile qui ne sont pas approvisionnés à temps, le mécanicien de l'entreprise qui s'est tordu la cheville ..., que sais-je ? Tout peut arriver et de préférence au tout dernier moment.

Aussi, quand après une dernière cavalcade des familles venues aux adieux, le bateau largue enfin ses amarres, c'est avec un certain soulagement que le responsable de l'opération se remet entre les mains du capitaine désormais seul maître à bord jusqu'à l'arrivée à bon port de l'expédition.

Des jours et des nuits passés à bord, faut-il en parler ? Ce qui est sûr, c'est que cela ne ressemble guère à une croisière et que les heures passées à regarder un horizon éternellement vide de toute terre paraissent souvent longues. Ces bateaux sont conçus pour transporter du matériel, mais pas des hommes, aussi comme dans l'auberge espagnole on ne trouve guère à bord que ce qu'on a pensé à apporter. Mais ceci étant, il est bien vrai que chacun y met de la bonne volonté et beaucoup de joie de vivre. Aussi, de solides amitiés se sont-elles souvent nouées, à ces moments, entre les marins et les terriens. Et puis, quelles que soient les conditions un peu frustrées, cette période volée, où suspendu entre terre et mer on a perdu toutes références au temps et à l'espace, conserve toujours un certain charme. Tous n'en redemandent pas, mais certains y ont pris goût ...

D'ailleurs, on finit bien par arriver enfin en vue de l'atoll. La mer reprend alors tous ses droits et il n'est pas rare que plusieurs jours se passent à seulement croiser au large, sur des flots agités, en attendant une accalmie.

S'il y a une passe accessible aux bateaux de ce tonnage, tout devient simple. C'est subitement le calme du lagon succédant aux gifles de la pleine mer, la recherche du beaching, l'accueil plein de gaieté de la population, puis les engins descendent et on enchaîne immédiatement sur le chantier ...

S'il n'y a pas de passe, ou si elle ne permet pas aux engins d'accéder au lieu d'emploi, c'est une toute autre affaire car il faut alors débarquer, sur le récif extérieur. Le commandant a contacté le village et a repéré un lieu où "beacher" et à marée basse, à proximité des écueils visibles, le bateau s'approche au maximum du platier. L'ancre est jetée, la porte s'abaisse et se pose sur le récif. A ce moment, tout doit avoir été soigneusement préparé pour pouvoir aller très vite. Tous les matériels roulants ont été préalablement mis en marche sur le bateau et sont "sous pression". Dès que le bateau est posé et la porte ouverte, les conducteurs descendent avec les premiers engins sur le platier, c'est-à-dire dans l'eau, et regagnent aussitôt que possible la berge. C'est le moment le plus délicat car la moindre fausse manoeuvre peut tourner à l'accident mais chacun donne son maximum, y compris les hommes du village, et l'entraide sans phrases est la règle.

Généralement, les petites chargeuses font la navette pour transporter tout le matériel pondéreux qui s'accumule rapidement autour du lieu de débarquement. Les fûts sont souvent moins bien traités et si la mer est un peu vive, on se contente de les balancer par dessus bord, il faudra alors non sans mal, ni sans risque, aller les récupérer plus tard, éparpillés sur le platier.

Aussi vite que possible, après qu'auront été tractés les engins récalcitrants, le bateau s'écarte.

Les variantes et les incidents sont nombreux. Il arrive que la mer oblige à débarquer en plusieurs étapes, le bateau ne restant que le temps de mettre à l'eau un engin à la fois ; ce qui est le plus à redouter, c'est

qu'une lame déferlante plus forte vienne à soulever le bateau à contre temps et qu'un engin tombe à l'eau, sur le rebord extérieur du platier, il serait alors irrécupérable.

Il arrive parfois d'avoir à débarquer certains matériels, un véhicule ou une répanduse, sur deux baleinières préalablement accouplées pour franchir le récif en faisant du "surfing" ; l'opération est tout à fait spectaculaire.

Il arrive que le navire drossé par les vagues sur le récif ne puisse plus repartir sans qu'un bull vienne l'aider en le repoussant ; imaginez la scène si cela se passe au moment où vous quittez l'île et où vous devez donc aussi réembarquer cet engin pousseur ...

Il arrive ..., il arrive ... Mais que resterait-il de ce métier s'il n'arrivait plus rien ...

#### VI.2 - Le matériel de chantier.

Le premier des devoirs du responsable d'un chantier est de s'assurer avant l'embarquement du bon état des matériels qu'il a loués. Car toute panne prolongée risque d'entraîner l'échec du chantier.

La composition du parc d'engins de terrassement est à peu près la suivante :

- 2 traxcavators à chenilles dont une chargeuse (dénommés généralement TRAX ou BULL)
- 1 niveleuse
- 1 rouleau compacteur
- 3 camions
- 1 CASE, l'engin à tout faire.

Le matériel le plus fragile, c'est la niveleuse. Ce grand insecte métallique déplace une longue lame réglable au centimètre près dans tous les sens, inclinaison, hauteur, angle d'attaque, grâce à des commandes de précision. Aux mains d'un conducteur entraîné, c'est un véritable outil de sculpture de la chaussée qui permet à "l'artiste" de faire un réglage parfait du niveau de la piste. Cet instrument est irremplaçable, son coût d'immobilisation fait qu'on ne peut le doubler, et sa complexité relative le rend assez fragile, aussi est-il bien souvent la cause des plus graves ennuis mécaniques.

Les chargeuses et les bulldozers sur chenilles sont moins fragiles, mais c'est surtout leur vétusté avant même l'embarquement qui est souvent inquiétante.

Il est vrai que les entrepreneurs connaissent bien l'agressivité particulière des atolls pour tous les engins mécaniques. L'eau de mer qui les arrose à l'arrivée, les embruns auxquels ils sont soumis, la chaleur et l'humidité constituent une première série de contraintes qui serait déjà bien suffisante. S'y ajoute le corail qui, broyé finement par toutes les pièces mobiles, va s'insinuer petit à petit dans les roulements, sécher la graisse, corroder les surfaces lisses et favoriser le vieillissement accéléré du matériel. Encore heureux quand il pleut et que l'eau douce ruisselle sur ces engins, car les ressources propres de l'atoll ne permettent pas de les laver.

Restent les camions. On a beau être blasé, certains des véhicules embarqués pour les atolls dépassent toute attente. Dépouillés de tout ce qui au cours des chantiers passés, a successivement été cassé et non remplacé parce que déclaré "inutile", il n'en reste parfois strictement qu'une caricature de camion : la caisse, le châssis, les roues, le moteur ... Il est vrai que sur le chantier, dans un atoll isolé, ces véhicules étant souvent les seuls engins roulants du lieu, bien des accessoires (phares, klaxon, garde-boues, pare brise, pots d'échappement, etc...) deviennent tout à fait superflus. Pourvu qu'il y ait un embrayage et une boîte de vitesses en bon état, assez de freins, des pneus de rechange car ils vont souffrir, et un bon "diesel" ronronnant haut et clair. Alors qu'importent les soudures visibles, les bosses évidentes et les couleurs variées qui trahissent encore quelque "cannibalisation" antérieure.

Il y a encore un outil qu'il ne faut pas oublier, c'est le rouleau compresseur, généralement un cylindre vibrant. C'est l'engin impossible à obtenir de l'entrepreneur qui promet mais oublie parfois de l'envoyer le jour de l'embarquement ou n'a plus celui qu'il vous avait montré. Disons-le tout net, aux yeux de l'entreprise le rouleau, c'est inutile (on peut compacter avec des pneus de camions), c'est encombrant surtout lors des débarquements difficiles et c'est trop rare pour être galvaudé dans ces chantiers perdus. Ce n'est bien sûr pas l'opinion de l'administration et cet engin est donc un motif assez constant de discordes.

Quant à la vétusté de ces rouleaux ... On en a connu un dépourvu de démarreur, qui a été embarqué moteur en marche, lequel a tourné pendant des jours au cours de la traversée pour, bien entendu, caler sur la rampe de débarquement du bateau ... Or, remuer ensuite sur le platier la masse inerte d'un rouleau, ce n'est pas évident.

D'ailleurs, ne poussons pas trop sur le folklore, car l'homme le plus important de l'expédition, c'est le mécanicien de l'entreprise et c'est lui qui s'assure le premier que tout ce matériel roulant a encore de bonnes chances d'arriver au bout du chantier. Un bon mécanicien est pour ces entreprises une condition indispensable de survie et le responsable du chantier le sait bien. Dans ce petit pays, il y a longtemps que la réputation des mécaniciens a dépassé les limites de la seule entreprise et on peut connaître, avant de partir, les capacités du sorcier désigné pour parer aux coups du sort.

Alors, quand on a mis toutes les chances de son côté, vérifié dix fois plutôt qu'une, que le stock des pièces de rechange, la graisse, l'huile, les boîtes à outils, la tôle et la soudure sont bien à bord, quand on a soi-même embarqué tout le matériel topographique, le dossier de plans, le matériel de couchage, le ravitaillement personnel, la bouteille secrète prévue pour les jours de "fiu" et les bons livres "qu'on-empporterait-avec-soi-dans-une-île-déserte"; quand on est vraiment sûr qu'on a pensé à tout ce qui est prévisible, alors "vogue la galère" et place au chantier, avec sa part de vraie vie et d'imprévis.

#### IV.3 - L'intégration dans l'île.

Après que tout le monde ait débarqué et que le matériel soit tant bien que mal arrivé à bon port, l'organisation du chantier doit commencer sans tarder.

La qualité des rapports du représentant du Service et des hommes de l'entreprise avec le "tavana" et avec la population de l'atoll, sera tout au long de l'opération une composante importante du bon déroulement du chantier.

L'accueil initial des Paumotu est toujours chaleureux et au fil des jours va se confirmer une franche cordialité dénuée de tout calcul.

Hébergement, embauche des personnels temporaires, approvisionnement en poissons et crustacés d'un côté, dépannages multiples, petits travaux, amélioration de la piste routière, de l'autre, les relations seront constantes. Si, comme c'est le cas bien souvent, d'un côté comme de l'autre on ne manque pas d'humour et de joie de vivre, alors une ambiance sympathique pourra agrémente les dures conditions de travail et l'isolement pourra être partiellement oublié.

Levé aux aurores, omniprésent sur le chantier, chargé des liaisons, de toutes les décisions techniques et de nombreux arbitrages, le responsable du chantier quand il a accompagné pendant les 10 heures habituelles l'activité de l'entreprise, fermé son cahier de nivellement et bouclé ses métrés du jour, a l'impression d'un temps bien rempli et, le soir arrivé, il ressent, comme tout le monde d'ailleurs, une forte tendance à succomber au sommeil.

Ainsi va s'écouler le temps, jour après jour.

L'opération commencée sous le regard attentif, amusé, curieux, inquiet de tout le village, n'intéresse plus rapidement que les seuls gamins et elle se poursuit assez vite dans l'indifférence générale, comme une activité routinière.

Mais il est certain que l'implantation, même provisoire de ce groupe "d'étrangers" n'est pas sans conséquence sur la vie économique, sociale et religieuse du groupe.

L'atoll n'est pas qu'un lieu géographique avec sa faune et sa flore, il est aussi une entité humaine avec des rythmes, des coutumes, une ouverture au monde qui diffèrent très souvent d'un lieu à un autre et dont il va falloir apprendre rapidement les règles discrètes si l'on veut participer avec bénéfice au jeu de la communauté. Cela requiert un sens de l'adaptation aigu et une grande diplomatie ; mais attention, pas de comédie, elle serait vite déjouée et même tournée en dérision.

Sous l'angle économique, la présence de l'entreprise va apporter des emplois salariés pendant la durée du chantier et avoir de nombreuses retombées financières (hébergement, nourriture, etc...), d'où un revenu d'appoint non négligeable qui modifie les habitudes locales de consommation et perturbe quelque peu le bon déroulement de la campagne du coprah.

Le Service de l'Infrastructure Aéronautique va également, en finale, recruter un agent qui sera chargé de l'entretien de l'abri à passagers et des aires aéronautiques. Celui-ci va devenir un personnage important dans la hiérarchie de l'île et il prendra rang dans la liste des notables qui comporte déjà, mais dans un ordre variable, le Maire et son adjoint, le secrétaire de mairie, le diacre et quand ils existent, l'instituteur, l'infirmier et le postier.

De plus, qu'il le veuille ou non, le représentant de l'administration est, d'entrée de jeu, considéré comme un ami du "tavana", puisque c'est pendant le mandat de celui-ci que l'île va enfin recevoir sa piste d'aviation. Impossible d'échapper à cette récupération, aussi neutre qu'on soit, impossible également d'échapper à la vie religieuse de l'île, aussi indifférent qu'on puisse être.

Dans chaque atoll, s'il y a plusieurs chapelles rivales, il y a toujours une religion dominante, repérable aisément à la taille de la maison du culte, église ou temple. La présence des responsables et des hommes du chantier à la célébration hebdomadaire n'est bien sûr pas imposée, mais comment échapper à cette obligation morale. Et puis, quel spectacle ! Les chorales, épanouissement vocal des chœurs et des coeurs, sont impressionnantes par leur ferveur et leur beauté ; les toilettes des "vahine" hautes en couleurs permettent une mise en valeur qui ne laisse guère insensible ; beaucoup de vocations photographiques, au moins, ont dû voir le jour en ces occasions.

Parmi les problèmes qui se posent aux nouveaux arrivés figure la satisfaction des besoins en eau douce, denrée rarissime soigneusement recueillie dans la citerne du village. Inutile d'édicter un règlement, les hommes de l'entreprise tiendront compte comme tout le monde de la rareté permanente et des pénuries ponctuelles de ce bien précieux et collectif.

Tout récemment, le responsable de l'administration sur le chantier a vu grandir son prestige car il est arrivé muni d'un "niuniu" qui lui permettait de communiquer directement avec PAPEETE. Les cocotiers ont à cette occasion ajouté à la longue liste de leurs qualités, celle d'être de parfaits supports d'antenne, il suffit de choisir ceux qui sont convenablement orientés. Quant à l'intéressé, outre une facilitation énorme de la solution de certains de ses problèmes, il y a trouvé un élément de réconfort moral important et surtout l'assurance d'un secours éventuel possible.

En effet, nul ne peut s'empêcher de penser à l'accident corporel qui peut survenir à chaque instant au cours de l'exécution d'un chantier ; aussi dès les premiers jours, la conduite des travaux est orientée en vue de réaliser aussi vite que possible une ébauche de piste qui autoriserait au moins un vol pour EVASAN si besoin était.

#### IV.4 - L'exécution des travaux.

Inutile d'entrer dans le détail des nombreux problèmes techniques propres à ces chantiers, problèmes que le représentant de l'Infrastructure Aéronautique s'emploiera à résoudre au mieux de ses connaissances et des moyens qui sont à sa disposition.

Mieux vaut, pour le lecteur non spécialiste, donner une vue un peu synthétique du déroulement de l'opération telle qu'elle se répète d'un chantier à l'autre et évoquer au passage quelques événements particuliers.

C'est ainsi, par exemple, qu'il a fallu pour un des aérodromes procéder au déplacement préalable hors bande de plusieurs vestiges traditionnels repérés lors de l'étude. Cette scrupuleuse reconstitution de "marae" s'est faite bien sûr après accord des autorités et avec l'assentiment du village, mais en dehors de la présence de ses habitants.

Mais revenons au cas général. La bande d'envol est tout d'abord nettoyée de sa végétation, les cocotiers sont abattus et la couche de terre végétale est décapée et évacuée. En même temps commence la phase de terrassement. Initialement, cela ne ressemble à rien : on prend du corail ici et on le porte ailleurs, on gratte des buttes, on pousse des blocs ... Beaucoup de bruit de chenilles qui grincent, de moteurs qui pétaradent, beaucoup de poussière, beaucoup d'agitation, et bien peu de résultats visibles.

Et puis pendant de nombreux jours, le va-et-vient des camions va apporter du matériau de bonne qualité extrait plus ou moins loin de la piste. La niveleuse l'étale et règle le tout, on arrose si besoin (à l'eau de mer bien entendu), le compacteur assure une bonne mise en place et petit à petit dans le terrain cahotique commence à se dessiner un premier élément de chaussée rectiligne à pentes régulières, quelque chose comme l'embryon d'une piste.

Il n'est jamais arrivé -il serait peut-être anormal que cela arrive- qu'il n'y ait pas de pannes d'engins :

- pannes mineures qui se guérissent à coup de chalumeau et à coup de marteau ou au contraire au petit tournevis, à la lime fine et à l'infinie patience.
- pannes majeures, dont la solution tient surtout à la compétence et à la débrouillardise de mécaniciens habitués à tout faire avec pas grand chose en ne comptant que sur eux-même.
- pannes définitives, quand un élément complexe est hors service malgré toutes les ressources et l'ingéniosité du spécialiste. Alors il faut, ou se passer de l'engin -c'est parfois difficile- ou faire venir une pièce de rechange.

Dans ce genre d'opération de sauvetage du chantier, tous les moyens sans doute ont été utilisés, depuis la recherche de la goëlette la plus proche de l'île, jusqu'au largage de pièces par avion.

On a procédé ainsi, une fois, à un parachutage qui a été considéré dans l'atoll comme une véritable manifestation aérienne. Tout le monde était là, radio cocotier ayant fonctionné à la perfection, l'institutrice avait mis ses élèves en congé pour la circonstance, les feux qui délimitaient la "dropping zone" ajoutaient au spectacle et des bravos nourris ont accompagné le passage du "Neptune" et l'arrivée du conteneur suspendu à son parachute. La joie de tous s'est poursuivie lors d'un tamaaraa qui a permis de fêter comme il se devait l'arrivée de la pièce tant attendue.

Mais de telles méthodes restent exceptionnelles et d'une manière générale le chantier se poursuit jusqu'au bout en se dépannant par ses propres moyens.

Quand la piste a pris forme, au bout d'un mois ou un mois et demi, on peut alors faire venir le premier vol qui souvent permet la relève de quelques personnes, le chantier devant ensuite se poursuivre jusqu'à achèvement complet.

Le grand jour du vol inaugural étant arrivé, le village est là au grand complet. Une sorte de balisage spécial Tuamotu, fait en palmes de cocotiers, marque pour l'occasion les extrémités de piste. L'avion se pointe à l'horizon, fait un survol, puis un passage à basse altitude et puis très vite on le voit déjà posé, arriver vers le "fare manihini" où la population entoure le Maire muni de son écharpe. Voilà : c'est terminé, l'aérodrome est ouvert, la troisième dimension vient d'atteindre un atoll de plus.

Pendant que tout le monde entoure l'avion, que les colliers de fleurs pleuvent sur les arrivants et que les enfants entonnent un chant viril, il est subitement bien seul notre constructeur de piste ; très occupé

bien sûr par toute cette agitation, ravi d'avoir réussi son entreprise, gonflé de la satisfaction du créateur, mais aussi subitement dépouillé de tout ce qui avait fait sa vie pendant ces quelques semaines, encore stupéfait de cette brutale rupture de son isolement, de l'irruption grâce à lui de l'inévitable modernisme dans l'atoll ; il est pressé de s'embarquer et pourtant il ne sait plus comment abandonner ses nouveaux amis Paumotu.

C'est sur le dernier regard un peu ambigu qu'il jette par le hublot au moment du décollage, agitant la main une dernière fois alors qu'on ne le voit déjà plus, c'est sur cette image que se terminera l'article de MANUREVA sur les bâtisseurs d'aérodromes dans les atolls.



3-Terrassement



4-Exécution du corps de chaussée en matériaux coraliens

Période : 12 mois - de janvier 1982 à décembre 1982

Origine du trafic	1/82 à 12/82	1/81 à 12/81	Evolution	Observations
Amérique du Nord. .	52 413	46 034	+ 14 %	-
(dont U. S. A.) . .	45 923	42 155	+ 9 %	-
Amérique du Sud . .	3 543	6 571	- 46 %	Répercussion conflit des Iles Malouines
Europe. . . . .	27 892	24 097	+ 16 %	-
(dont France) . . .	15 005	13 682	+ 10 %	-
Pacifique . . . . .	29 325	18 247	+ 61 %	Retour de la Qantas
Autres. . . . .	751	777	- 3 %	-
<b>TOTAL. . . . .</b>	<b>113 924</b>	<b>96 826</b>	<b>+ 18 %</b>	

L'année 1982 s'est, comme prévu, conclue par un nombre record de touristes. Les difficultés économiques, notamment aux Etats-Unis, laissent présager une performance moins remarquable en 1983. De bonnes potentialités semblent toutefois exister sur le marché du Pacifique, et on peut espérer un relèvement du trafic Sud-Américain dont les résultats ont été marqués en 1982 par le conflit des Malouines.

Il est à noter qu'une diminution de la durée moyenne des séjours (8,61 jours en 1982 contre 9,07 en 1981) explique sans doute une progression de l'activité hôtelière inférieure à celle du trafic ; les méthodes de saisie ne permettant pas de distinguer les "véritables touristes" résidant à l'hôtel des visiteurs hébergés par leurs parents ou amis, il n'est toutefois pas possible de fournir un chiffre précis à cet égard. L'augmentation de l'activité hôtelière liée au trafic avec la métropole et l'étranger peut néanmoins être évaluée aux alentours de 12 %.

# transport aerien

AERODROME DE TAHITI-FAAA

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

ANNEE 1982

COMPAGNIE	VOLS	PAX	TRANSIT DIRECT	S. O.	CMR	FRET (KG)	POSTE	VARIATION (%) AVEC 1981
<b>TRAFIC COMMERCIAL LOCAL</b>								
AIR TAHITI (MOOREA)	A * 9134	65570		90143	72,7		PAX * - 15,6	
	D * 9147	60471		90234	67,0	19	FRET*	
	T * 18281	126041		180377	69,9	19	POS *	
AIR POLYNESIE (MOOREA)	A * 3049	39977		58913	67,9	755	4339	PAX * - 18,9
	D * 3048	35741		58852	60,7	8817	9097	FRET* + 242,1
	T * 6097	75718		117765	64,3	9572	13436	POS * + 5361,8
TOTAL TRAFIC MOOREA	A * 12183	105547		149056	70,8	755	4339	PAX * - 16,9
	D * 12195	96212		149086	64,5	8836	9097	FRET* + 242,8
	T * 24378	201759		298142	67,7	9591	13436	POS * + 5361,8
AIR TAHITI	A * 1524	9292		17304	53,7			PAX * + 114,6
	D * 1528	9185		17342	53,0			FRET*
	T * 3052	18477		34646	53,3			POS *
AIR POLYNESIE	A * 3041	100078		131498	76,1	162810	21472	PAX * + 1,1
	D * 3045	98359		128385	76,6	348283	68888	FRET* - 1,8
	T * 6086	198437		259883	76,4	511093	90360	POS * + 17,3
CARLOSAIR	A * 26	80		170	47,1	337		PAX *
	D * 26	68		170	40,0	388		FRET*
	T * 52	148		340	43,5	725		POS *
TOTAL TRAFIC LOCAL	A * 16774	214997		298028	72,1	163902	25811	PAX * - 6,4
	D * 16794	203824		294983	69,1	357507	77985	FRET* - 0,3
	T * 33568	418821		593011	70,6	521409	103796	POS * + 34,3
<b>TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL</b>								
LAN CHILE	A * 101	8261		15522	53,2	61238	1761	PAX * - 13,0
	D * 101	7586		15546	48,8	39844	7678	FRET* + 25,6
	T * 202	15847		31068	51,0	101082	9439	POS * + 43,6
P. A. L.	A * 50	1371		5536	24,8	17270	27	PAX * - 14,1
	D * 50	1174		5538	21,2	1622	131	FRET* + 142,9
	T * 100	2545		11074	23,0	18892	158	POS * - 80,4
A. N. Z.	A * 261	28469	36219	93383	69,3	1703869	19886	PAX * + 7,7
	D * 262	29463	36219	93857	70,0	55766	5661	FRET* - 6,3
	T * 523	57932	72438	187240	69,6	1759635	25547	POS * - 7,3
U. T. A.	A * 314	72145	9462	104740	77,9	2185871	439205	PAX * - 0,2
	D * 313	69708	9462	104447	75,8	708849	104655	FRET* + 9,7
	T * 627	141853	18924	209187	76,9	2894720	543860	POS * + 8,4
S. P. I. A.	A * 62	5881		9358	62,8	24531	4790	PAX * + 74,0
	D * 62	5992		9370	63,9	12556	1230	FRET* + 195,0
	T * 124	11873		18728	63,4	37087	6020	POS * + 120,7
AIR PACIFIC	A * 65	1862		5800	32,1	6604	1913	PAX * + 49,0
	D * 65	1362		5799	23,5	7676	485	FRET* + 205,9
	T * 130	3224		11599	27,8	14280	2398	POS * - 29,0
GANTAS	A * 313	26725	35377	82313	75,4	273704	6630	PAX * + 347,6
	D * 313	29131	35377	82313	78,4	31552	7214	FRET* + 158,2
	T * 626	55856	70754	164626	76,9	305256	13844	POS * + 200,6
TOT. TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	A * 1166	144714	81058	316652	71,3	4273087	474212	PAX * + 20,3
	D * 1166	144416	81058	316870	71,2	857865	127054	FRET* + 8,2
	T * 2332	289130	162116	633522	71,2	5130952	601266	POS * + 9,8
AIR TUNGARU	A * 2	222		222	100,0			PAX *
	D * 2	220		222	99,1			FRET*
	T * 4	442		444	99,5			POS *
OVERSEAS NAT AIR	A * 1		52	151	34,4			PAX *
	D * 1		52	151	34,4			FRET*
	T * 2		104	302	34,4			POS *
DIVERS USA	A * 1	183		183	100,0			PAX * - 2,1
	D * 1	183		183	100,0			FRET* - 100,0
	T * 2	366		366	100,0			POS *
TOT. TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	A * 4	405	52	556	82,2			PAX * - 46,9
	D * 4	403	52	556	81,8			FRET* - 100,0
	T * 8	808	104	1112	82,0			POS * - 100,0
TOT. TRAFIC INTERNATIONAL	A * 1170	145119	81110	317208	71,3	4273087	474212	PAX * + 19,9
	D * 1170	144819	81110	317426	71,2	857865	127054	FRET* + 7,2
	T * 2340	289938	162220	634634	71,2	5130952	601266	POS * + 9,8
TOTAL TOUT TRAFIC	A * 17944	360116	81110	615236	71,7	4436989	500023	PAX * + 2,8
	D * 17964	348643	81110	612409	70,2	1215372	205039	FRET* + 6,5
	T * 35908	708759	162220	1227645	70,9	5652361	705062	POS * + 12,8

TRAFIC DE L'AERODROME



MOIS	Mouvements COMMERCIAUX - dont IFR	MVTS non COMMERCIAUX-dont IFR
OCTOBRE	3128	3807
NOVEMBRE	3110	3349
DECEMBRE	2976	3123
	979	245
	1015	298
	1004	297
TOTAUX	9214	10279
	2998	840

TOTAL TOUT TRAFIC 19493

TOTAL TRAFIC IFR 3838

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

MOIS	AERONEFS ETRANGERS	JETS + DE 20 Tonnes
OCTOBRE	149	205
NOVEMBRE	140	189
DECEMBRE	140	194
	652	621
	652	652
TOTAL	429	588
		1925



-MOUVEMENTS DES AERONEFS (TFC non commercial)-

MOIS	AERO CLUB de TAHITI	CERCLE AERONAUTIQUE	AERO CLUB UTA	PRIVES	AUTRES MVTs	CAP	TOTAL
OCTOBRE	782	930	758	661	552	124	3807
NOVEMBRE	500	776	724	659	572	118	3349
DECEMBRE	438	718	652	542	637	136	3123
TOTAUX	1720	2424	2134	1862	1761	378	10279

*Période*

EVACUATIONS SANITAIRES

PROPRIETAIRES OU COMPAGNIES	MOOREA	ILES S/VENT	TUAMOTU GAMBIER	MARQUISES	AUSTRALES	HEURES Effectuees
TERRITOIRE	3	7	15	3	7	158, 11
AIR TAHITI	1	2	2			16, 36
AIR POLYNESIE						
AIR LAGON				1		9, 40
CARLOSAIR		3	1	3	1	37, 15
PRIVES		1	1	1		16, 33
TOTAL	4	13	19	8	8	238, 15

# activités des services

## SERVICE ADMINISTRATIF

### PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

- . Formulation auprès de la Direction de la Navigation Aérienne des besoins en crédits de fonctionnement (hors personnel) pour 1983.
- . Transfert d'emplois de l'Urbanisme aux Transports (DGAC) : cette mesure, prenant effet à compter du 1/1/83, concerne 35 agents non fonctionnaires (11 administratifs, 24 ouvriers).
- . Organisation de la campagne annuelle de notation et d'avancement des agents non fonctionnaires.
- . Aménagement de l'horaire de travail des divers services (non permanents) après examen des desiderata formulés par les personnels.
- . Recensement des améliorations pouvant être apportées au système de traitement informatisé de la paye. Programmation du calcul des accessoires de salaires des ANFA.

### ETUDES DIVERSES

- . Analyse du décret relatif à la déconcentration du contrôle financier sur les dépenses d'investissement dans les TOM.
- . Recensement des divers travaux traités sur ordinateur (demande SG).
- . Examen de tous textes (et jurisprudence) relatifs au logement des fonctionnaires en métropole, dans les DOM et les TOM.
- . Analyse des conditions dans lesquelles sont délégués par l'Urbanisme les crédits nécessaires au paiement des traitements et salaires des personnels des bases aériennes.
- . Instruction des recours (gracieux) formés par des agents de la Météorologie (CEP) au sujet du logement administratif.
- . Examen des textes (décret et circulaire) relatifs à la "contribution de solidarité" due par les fonctionnaires.

### TRAVAUX DES COMMISSIONS

Au cours du 4ème trimestre ont été réunis :

- . Les CAP des corps des Techniciens et des Aides-Techniciens de la Météorologie du CEAPP. Elles ont été consultées sur des propositions d'affectation, de réaffectation ou de mutation pour la période allant du 1er juillet au 31 décembre 1983.
- . Le C.T.P. local qui a eu à débattre des principales questions suivantes :
  - Durée du travail, horaire de travail, congés annuels.
  - Formation des personnels techniques (SNA).
  - Organisation et fonctionnement du SNA.
  - Desserte aérienne de la Polynésie Française.
  - Equipement aéronautique du Territoire.
- . La Commission Paritaire Consultative des agents non fonctionnaires, organisme dont la Direction de l'Aviation occupe l'un des quatre sièges réservés à l'Administration. La Commission a été consultée sur des propositions de recrutement et d'avancement. Elle a également été appelée à examiner des dossiers disciplinaires (Service de Santé, Service de la Pêche, Service Pénitentiaire).

## CONCOURS DE RECRUTEMENT

- . Melle VASLOT Véronique a été reçue au concours externe de Secrétaire d'Administration (CC2) organisé les 15, 16 et 25 novembre 1982.
- . M. CIERFOC Adrien a été reçu au concours externe d'Agent de la Navigation Aérienne (CC3) - Aviation Civile Territoriale - organisé les 7 et 8 décembre 1982.
- . Un concours interne d'Agent d'Administration (CC4) a eu lieu le 10 janvier 1983. Sur les 12 candidats inscrits, 10 se sont présentés effectivement aux épreuves. C'est Melle MI YOU Anna qui a été classée n° 1 à ce concours.  
A noter que ce concours a été précédé de plusieurs séances de préparation mises au point par les agents du Service Administratif.
- . Ont été diffusés les avis de concours internes de recrutement dans les corps (nationaux) ci-après :
  - TAC : date 12 et 13 avril 1983, clôture des inscriptions le 24 février 1983.
  - OCCA : date 14 et 15 avril 1983, clôture des inscriptions le 24 février 1983.
  - ESA : date 14 et 15 avril 1983, clôture des inscriptions le 24 février 1983.
  - IEEAC : date 6, 7, 8 et 9 juin 1983, clôture des inscriptions le 1er avril 1983.
- . A également été diffusé l'avis d'examen professionnel d'ESA : date 22 avril 1983, clôture des inscriptions le 1er mars 1983.
- . Sont envisagés au cours de l'année 1983, les recrutements par concours (externe et interne) dans les corps (CEAPF) suivants :
  - Technicien de l'Aviation Civile : 3 postes.
  - Technicien de la Météorologie : 6 postes.

## FORMATION INITIALE

- . M. COPPENRATH Mano a rejoint l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (Toulouse) pour y suivre pendant 6 mois le cycle de formation initiale de Technicien de l'Aviation Civile.
- . M. RICHMOND Ralph, lauréat du concours externe de recrutement des OCCA a également rejoint l'ENAC pour y suivre le cycle de formation initiale d'Officier Contrôleur de la Circulation Aérienne.

## FORMATION PERMANENTE

- . M. TUMAHAI Philippe, TAC CEAPF, a été admis, à la suite des résultats qu'il a obtenus à la pré-sélection par correspondance, à participer durant 3 mois, au stage de préparation au concours interne d'Ingénieur d'Etudes et d'Exploitation de l'Aviation Civile qui doit avoir lieu à l'ENAC dès le mois de janvier.

BILAN DES TRAVAUX 1982  
-----

AERODROMES D'ETAT

1.- Travaux.

TAHITI-FAAA :

- Cité de l'Air : Remise en état de plusieurs logements, réfection de toitures.  
Equipement de l'immeuble de studios en chauffe-eau solaire.
- Bretelle internationale : Réalisation des accotements anti-souffle.
- Raquette intermédiaire : Réalisation des accotements anti-souffle et mise en place des balisage réglementaires.
- Aire de stationnement : Réparation et renforcements partiels sur l'aire internationale.
- Aménagements :
  - Remblais de la zone Nord
  - Remblais de la zone aviation générale pour extension des parkings voitures (SETIL) en cours.
- Bâtiments :
  - Construction d'un hangar à matériel de piste (SETIL)
  - Construction d'un hangar pour l'aviation générale (SETIL)
  - Construction d'un hall d'arrivée de l'aérogare internationale (SETIL) en cours.
  - Agrandissement du hangar fret (SETIL)
  - Mise en place dans l'aérogare d'un appareil de détection par rayons X.

RAIATEA :

- Construction de deux logements de fonction.

BORA-BORA :

- Réalisation d'un parc à instruments et d'un abri de gonflement Météo.

RANGIROA :

- Rénovation des logements de fonction.

H A O :

- Travaux de stabilisation des accotements de la piste en vue de l'acceptation du déroutement des avions B.747.

GAMBIER :

- Rénovation de deux logements Météo à RIKITEA.

2.- Etudes.

TAHITI-FAAA :

- . Etude du passage de réseaux sous la piste (conduites SOMCAT - eau - électricité ...).
- . Suivi des chaussées - Méthodologie - Application à l'aérodrome de TAHITI-FAAA.
- . Etude de la capacité de la piste de FAAA (S.T.B.A.)
- . Etude des réseaux électriques de FAAA (S.T.B.A.)
- . Port Autonome : Compatibilité du nouveau poste pétrolier et de la trouée d'envol au QFU 04.

BORA-BORA :

- . Etude d'une nouvelle centrale électrique.

STATION METEO DE HEREHERETUE :

- . Etude de reconstruction des bâtiments techniques de la station.

3.- Acquisitions immobilières.

TAHITI-FAAA :

- Terrain communal : acquisition terminée.
- Extension de la zone industrielle et de la zone aviation générale : décisions de la Commission Arbitrale d'Evaluation notifiées aux expropriés. Versement à la C.D.C. des consignations réalisées.

RAIATEA :

- Acquisition d'une parcelle.

STATION METEO DE HEREHERETUE :

- Dossier d'acquisition en cours.

AERODROMES TERRITORIAUX

1/ Travaux.

- MOOREA : - Mise en service de l'aérogare (SETIL)
  - Construction de 2 logements de fonction
  - Mise en oeuvre d'un nouveau revêtement en béton bitumineux sur la totalité de la piste et d'un revêtement monocouche d'entretien sur les bretelles et taxiway.
  - Remblai de la zone marécageuse voisine du bloc technique.
  - Modification du plan de stationnement des aéronefs.
- HUAHINE : . Raccordement de l'aérodrome au réseau électrique
  - . Zone aménagée : déplacement de la route en limite de bande.
- TUBUAI : - Marché de revêtement des aires de manoeuvres approuvé. Transport des granulats en cours.
  - Réfection complète de la vigie.
- MATAIVA : . Réaménagement et extension de l'aérodrome (1ère phase : terrassement).
- MANIHI : - Réfection de la toiture de l'aérogare et du logement.
- FANGATAU : - Construction d'un abri passagers.
- NAPUKA : - Réfection partielle des revêtements et de l'abri passagers.
- PUKA-PUKA : - Amélioration de l'état de surface de la piste.
  - Réfection de l'abri passagers.
- UA-POU : . Réfection du revêtement des aires de manoeuvres
  - . Réalisation d'un nouvel accès routier à la zone des installations.
  - . Mise en place d'une buse d'assainissement sous la piste
  - . Pose d'une clôture
  - . Construction d'un abri passagers et d'un abri technique.
- NUKU-HIVA : - Renforcement des aires de manoeuvres par mise en place de matériaux enrobés et poursuite du drainage latéral.
- UA-HUKA : - Réfection du revêtement des aires de manoeuvres et pose d'une clôture.

2/ Etudes.

- RAPA : Etude d'un aérodrome ADAC - Etude de faisabilité (en cours).
- HIVA-OA : Etude de la réfection de la vigie.
- FATU-HIVA : Missions d'étude d'un site d'altiport.
- TUREIA : Mission de recherches de site - Projet d'aérodrome en cours.
- TIKEHAU : Etude d'un bâtiment SSIS.

3/ Acquisitions immobilières.

- ARUTUA : Ordonnance d'expropriation notifiée aux propriétaires intéressés.
- APATAKI : Procédure d'expropriation pour l'acquisition d'une parcelle supplémentaire (en cours).
- FATU-HIVA : Mission d'étude préalable de la situation foncière.

-----

# METEOROLOGIE

## RESUME MENSUEL DU TEMPS

---

### MOIS D'OCTOBRE

Mois de transition très contrasté avec précipitations excédentaires sur le sud est des Tuamotu et Gambiers, déficitaires ailleurs

A Tahiti le déficit généralisé varie de 10 à 80 %. Les températures fraîches sur la moitié sud du Territoire, sont élevées sur la moitié nord. La durée d'insolation est déficitaire à Atuona, très voisine de la normale sur l'est et le sud est, excédentaire sur Société Australes et Ouest des Tuamotu.

### MOIS DE NOVEMBRE

Fortes pluies sur Marquises Tuamotu et Gambiers, sécheresse et fraîcheur exceptionnelles aux Australes.

Les précipitations sont abondantes sur les Marquises, les Gambiers et les Tuamotu, proches de la moyenne sur la Société et Rapa. Elles sont très faibles aux Australes. Ce mois est le plus pluvieux relevé depuis le début des observations à Rangiroa et Moruroa.

A Tahiti les valeurs sont moyennes sur les côtes Nord et Nord ouest, excédentaires sur les côtes est et sud  
Légèrement supérieure à la moyenne, à Tubuai, la durée d'ensoleillement est déficitaire ailleurs.

### MOIS DE DECEMBRE

La dépression tropicale LISA est l'événement du mois.

Cette perturbation d'intensité modérée, qui a cependant causé d'importants dégâts dans l'archipel de la Société (2morts) est remarquable par sa précocité et son évolution singulière.

Dans l'archipel de la société et l'Ouest des Tuamotu, l'essentiel des pluies est tombé entre le 8 et le 13, période de forte activité, marquée par le passage de LISA les 11 et 12.

Autour de Tahiti et Moorea, la quantité de pluie est plus du double de la normale.

Les Iles Marquises et l'extrême nord est du territoire enregistrent des pluies exceptionnelles pendant la dernière décade.

# TED LUGAN

JOSE ORTEGA M'A CONTE SON HISTOIRE: "DURANT LONGTEMPS, JE N'AI EU QU'UNE PASSION: LES AVIONS. J'AI SACRIFIE L'AFFECTION DES MIENS A DE NOMBREUSES HEURES DE VOL..

PUIS UN JOUR, COMME JE RAMENAI MA FILLE UNIQUE, JE VOULUS SURVOLER IMPRUDEMMENT LA JUNGLE DU YUCATAN

CE FUT LA PANNE J'AI REPRIS UN PEU D'ALTITUDE PUIS NOUS AVONS DU ABANDONNER L'APPAREIL

J'AI SUIVI LA TRAJECTOIRE DE L'AVION QUI S'ECRASA DANS LES FRONDAISONS

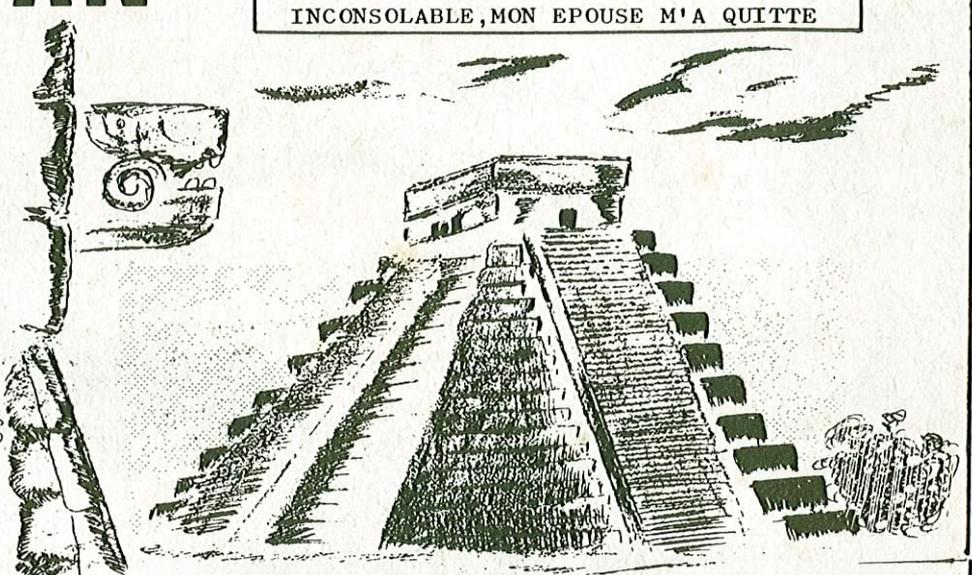
J'AI ERRE PENDANT DES JOURS DANS UNE FORET IMPENETRABLE CHERCHANT A RETROUVER LE POINT DE CHUTE DE MON ENFANT.

CE FUT A LA LIMITE DE L'EPUISEMENT QU'UN PLANTEUR QUI CHASSAIT M'A DECOUVERT A LA LISIERE DE LA JUNGLE

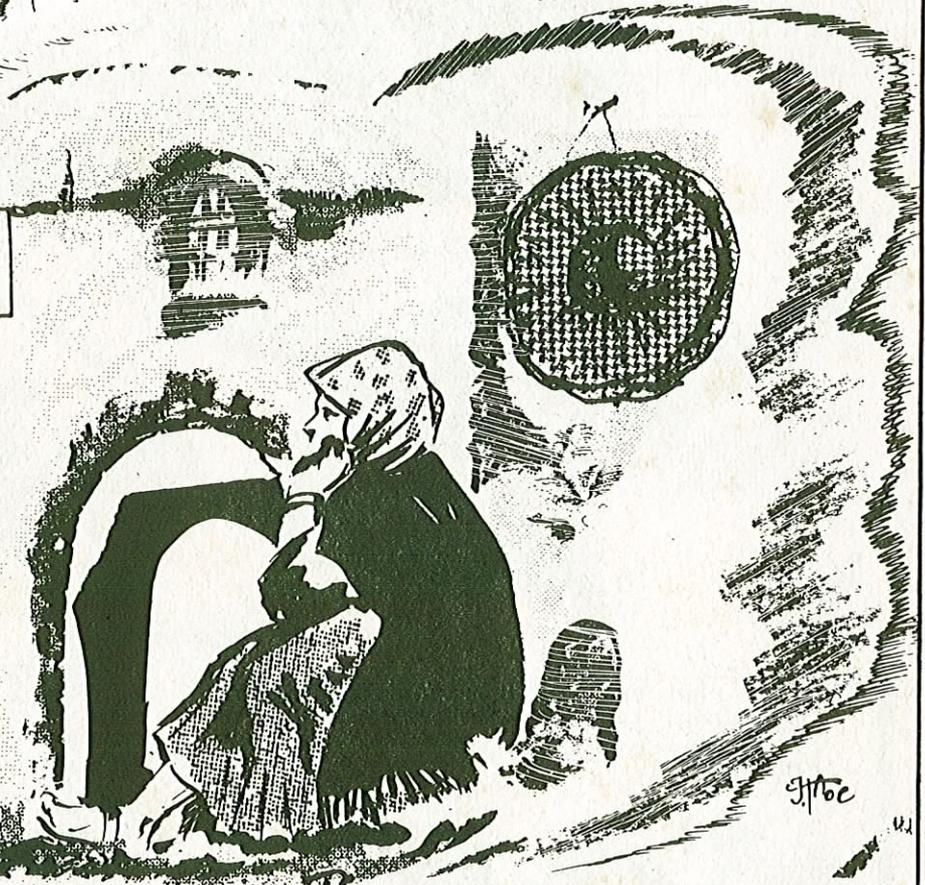
# TED LUGAN

LE SENOR ORTEGA POURSUIT SON RECIT:  
PENDANT DES MOIS, J'AI REFUSE DE CROIRE  
A LA REALITE  
INCONSOLABLE, MON EPOUSE M'A QUITTE

DES ANNEES PASSERENT  
J'AI PARCOURU LE YUCATAN  
A LA RECHERCHE  
DE RENSEIGNEMENTS  
MAIS EN VAIN



UN JOUR ENFIN UNE INDIENNE  
INTERROGEE M'APPRIT QUE MA  
FILLE ETAIT VIVANTE MAIS  
QU'ELLE AVAIT OUBLIE SON PASSE



DEMAIN COMME HIER  
JE ME SENTIRAI  
TOUJOURS COUPABLE  
JE DOIS RETOURNER  
SUR LES LIEUX DE  
L'ACCIDENT  
SENOR LUGAN VOLEZ  
VOUS M'ACCOMPAGNER  
DANS CETTE EXPEDITION

LA SEMAINE PROCHAINE:  
UNE ENTREPRISE DIFFICILE

# TED LUGAN

C'EST AINSI QUE QUELQUES HEURES PLUS TARD, JE SURVOLAIS L'ETENDUE VERT EMERAUDE DU YUCATAN. J'AVAIS COMPLETEMENT OUBLIE LA COMPAGNIE AIR TAKOMA ET CURTIS QUI DEVAIT S'INQUIETER A SEATTLE

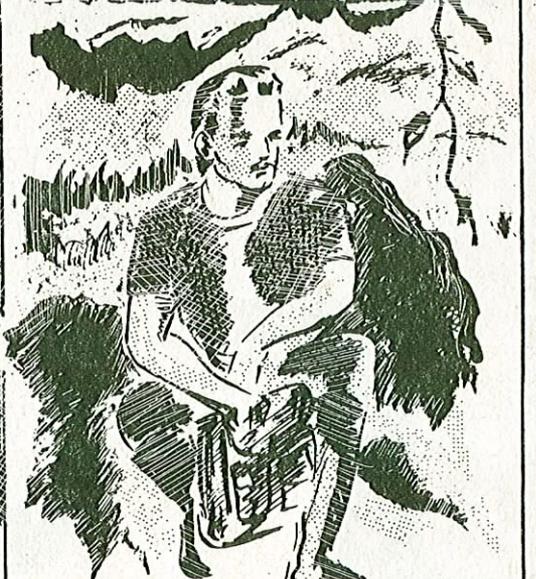
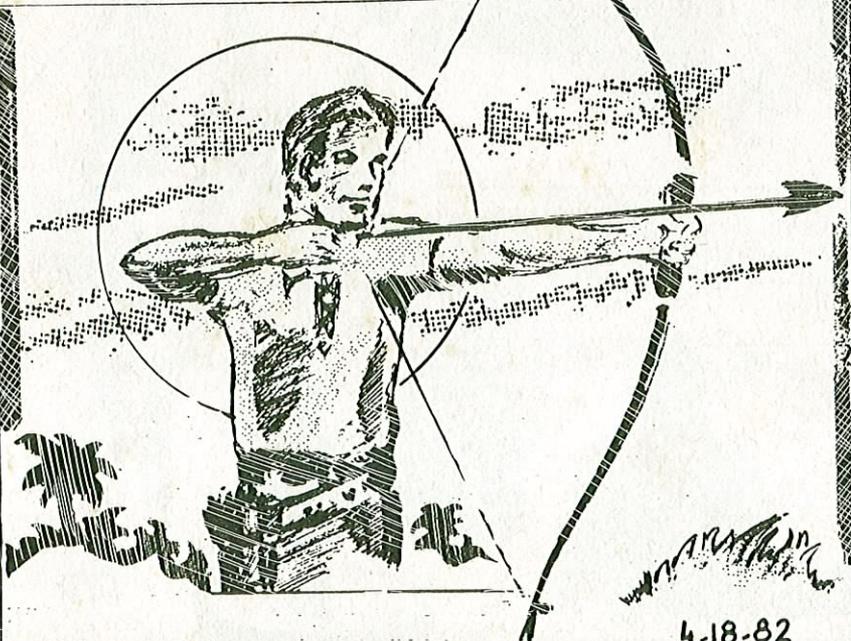
NOUS AVONS UTILISE UNE PISTE DE BROUSSE. DURANT LES PREMIERS JOURS DES PORTEURS NOUS ONT ACCOMPAGNES PUIS NOUS AVONS POURSUIVI LA LONGUE RANDONNEE A LA RECHERCHE D'UN INDICE.

NOUS AVONS INTERROGE SANS SUCCES LES RARES MAYAS QUI VIVAIENT ENCORE DANS LA FORET. UN ENCHEVETREMENT DE LIANES AVAIT DU RECOUVRIR LA CARCASSE DE L'APPAREIL



LA CHASSE FUT NOTRE SEUL MOYEN DE SUBSISTER. JE ME DEMANDAIS COMMENT UNE JEUNE FILLE DESARMEE POURRAIT SURVIVRE DANS CE MILIEU HOSTILE

LA TROISIEME SEMAINE N'A RIEN APORTE: A L'ATTENTE DES DEUX HOMMES. LE DESEPOIR S'EST INSTALLE DANS LE COEUR D'ORTEGA

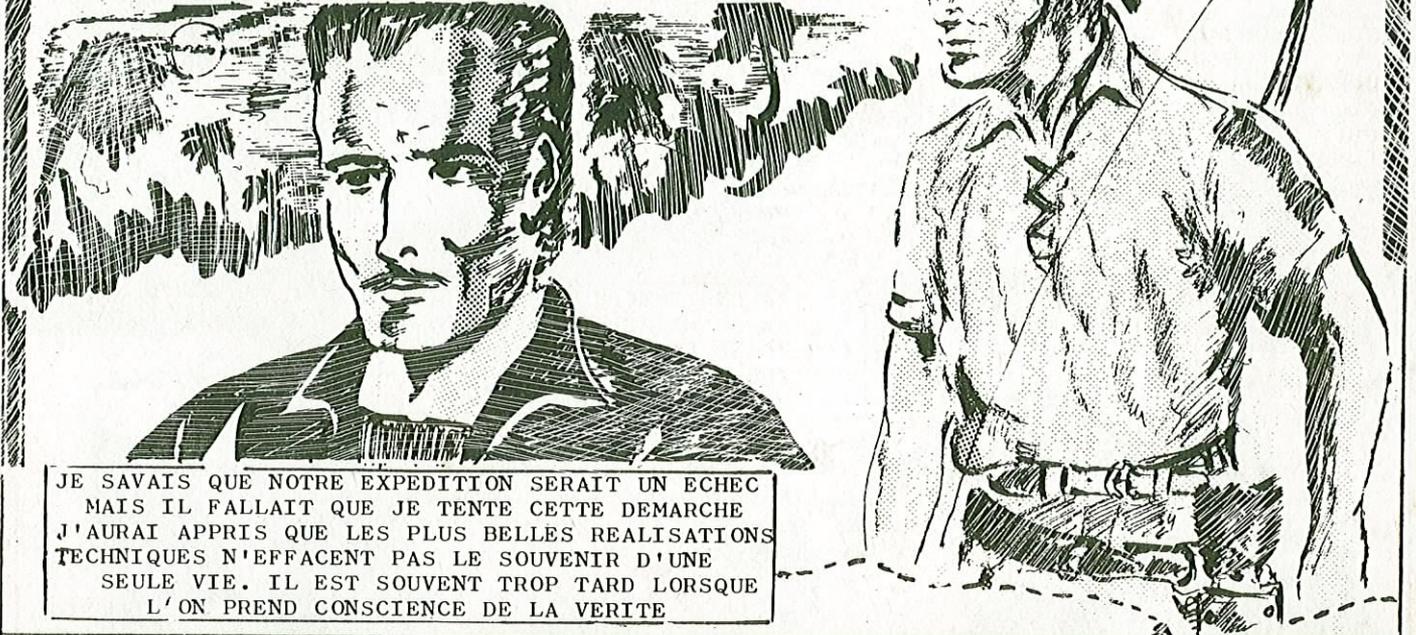


4-18-82

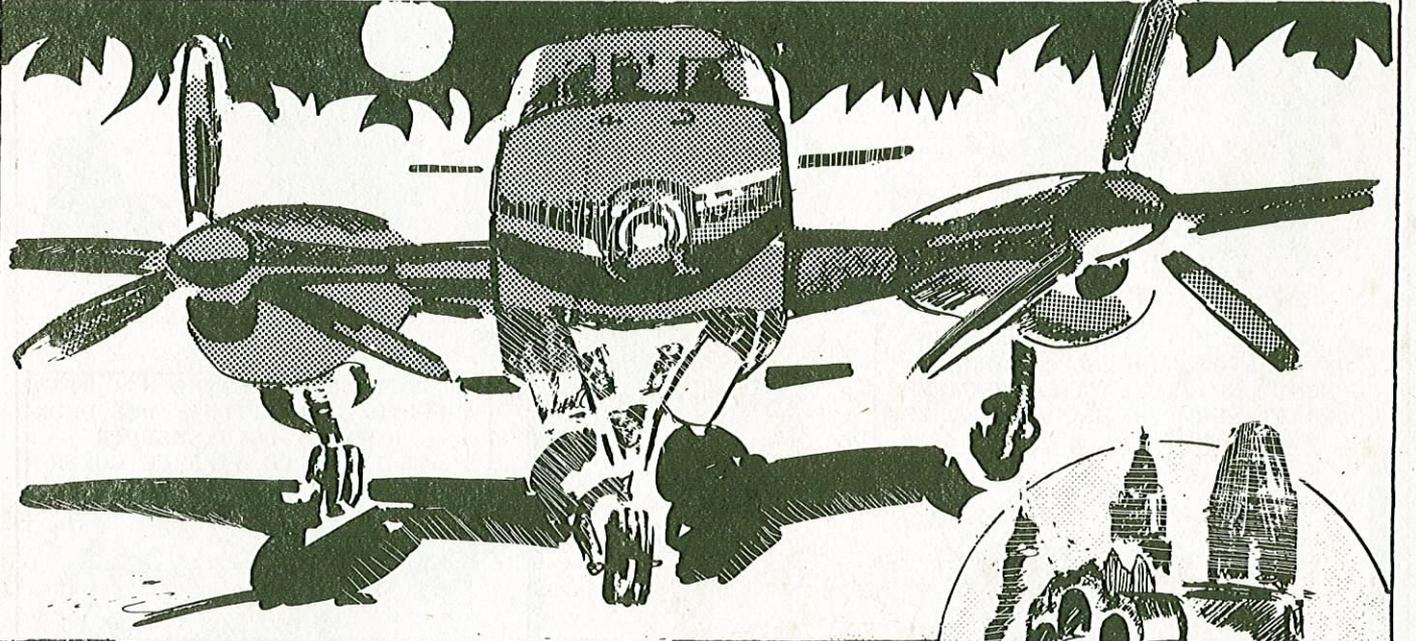
LA SEMAINE PROCHAINE: L'ADIEU

# TED LUGAN

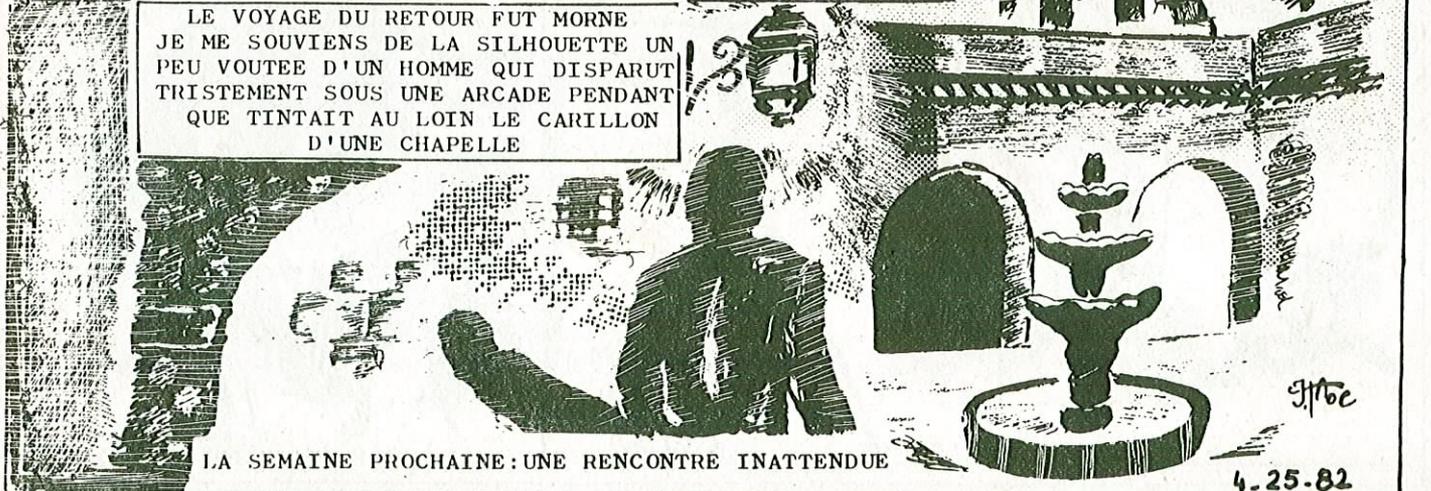
APRES UN MOIS DE RECHERCHES INFRUCTUEUSES DANS LA JUNGLE DU YUCATAN, JOSE ORTEGA A PRIS LA DECISION DE RENTRER A MEXICO, CAR NOUS ALLIONS ATTEINDRE LE POINT DE NON RETOUR



JE SAVAIS QUE NOTRE EXPEDITION SERAIT UN ECHEC MAIS IL FALLAIT QUE JE TENTE CETTE DEMARCHE J'AURAI APPRIS QUE LES PLUS BELLES REALISATIONS TECHNIQUES N'EFFACENT PAS LE SOUVENIR D'UNE SEULE VIE. IL EST SOUVENT TROP TARD LORSQUE L'ON PREND CONSCIENCE DE LA VERITE



LE VOYAGE DU RETOUR FUT MORNE JE ME SOUVIENS DE LA SILHOUETTE UN PEU VOUTEE D'UN HOMME QUI DISPARUT TRISTEMENT SOUS UNE ARCADE PENDANT QUE TINTAIT AU LOIN LE CARILLON D'UNE CHAPELLE



LA SEMAINE PROCHAINE: UNE RENCONTRE INATTENDUE

Le reste du territoire, pendant tout le mois, et l'ouest, pendant la deuxième quinzaine, ont bénéficié de conditions exceptionnelles pour la saison; temps largement ensoleillé et sec.

Les températures moyennes sont supérieures à la normale au nord d'une ligne Société-Actéon (+ 0.5 à 1°C) - au sud de celle-ci l'écart négatif est du même ordre (-1,1° à Rapa)

Si des vents forts ont accompagné le passage de LISA, les vents faibles à composants sud ont, dans l'ensemble, prédominé pendant la première et la troisième décades.

Les pressions moyennes sont inférieures à la normale.

IT / OTE sur "LISA"  
-----

Dépression tropicale (11 au 13 décembre 1982)

-----

#### ORIGINE -

Entre le 6 et le 9 décembre, une zone de convergence active, axée sensiblement nord-ouest, sud-est et située à l'origine entre les Tuamotu du Nord et les Marquises, régresse en direction de la Société. Le 8, on assiste au creusement d'un couloir dépressionnaire des Cook du Nord à la Société et dans la nuit du 8 au 9, le passage d'un premier minimum, peu marqué, s'accompagne de fortes pluies sur la Société. Simultanément un second minimum apparaît à l'ouest-nord-ouest de Penrhyn qui se déplace lentement vers le sud-est. Il se creuse brusquement vers la fin de la nuit du 10 au 11 atteignant le stade de dépression tropicale dans la matinée du samedi 11; sa vitesse de déplacement est alors de l'ordre de 25 km/h, toujours vers le sud-est.

#### TRAJECTOIRE (voir carte jointe)

Nommée LISA dans la soirée du 11, la perturbation poursuit son déplacement vers le sud-est en se renforçant. Elle atteint le stade "dépression tropicale forte" dans la nuit du 11 au 12 et passe à environ 100 km dans le sud-ouest de Bora Bora peu après minuit. A partir de ce moment, la trajectoire s'infléchit progressivement vers le sud-sud-est tandis que la vitesse de déplacement diminue jusqu'à environ 15 km/h. Le 12, en milieu de journée LISA se situe à 200 km dans l'ouest-sud-ouest de Tahiti et au cours de la nuit du 12 au 13 la trajectoire s'infléchit à nouveau, au sud-ouest puis à l'ouest. En deuxième partie de nuit LISA passe à environ 200 km au nord-nord-ouest de Rurutu et se trouve centrée, dans l'après-midi du 13 vers 21° Sud et 155° Ouest. Dès lors, elle devient quasi-stationnaire en perdant rapidement son caractère de dépression tropicale.

## VALEURS MESUREES ET ESTIMEES -

### PRESSION -

La valeur de la pression minimale au centre du phénomène a été estimée à partir des observations des stations météorologiques les plus proches (voir carte de trajectoire et carte synoptique jointes).

Les pressions minimales observées ont été de :

- 995,3 mb à Bora Bora, Le 12 décembre à 0145 heures Locales
- 1002,4 mb à Tahiti-Faaa, Le 12 décembre à 0600 heures Locales.

La pression minimale au centre a été estimée à environ 985 mb Le 12 décembre au matin.

### VENT -

Aux Iles-Sous-Le-Vent, les observations de Bora Bora font apparaître, dans la nuit du 11 au 12, des vents moyens (en rotation de l'est au nord puis au nord-ouest) de 16 à 23 m/s, soit 55 à 83 km/h. Le vent maximal instantané a atteint 31 m/s (112 km/h) de nord le 12 à 0130 heures Locales.

A Tahiti-Faaa, le vent moyen a été supérieur à 13 m/s (47 km/h) de secteur nord-est à nord entre 0200 et 1300 heures Locales le 12 atteignant 17 m/s (61 km/h) vers 0630 Locales. Le vent maximal instantané à la station a été de 23 m/s (83 km/h) également à 0630 heures Locales. Cependant, l'anémomètre installé à l'entrée nord de la piste d'atterrissage a enregistré des valeurs nettement supérieures avec, en particulier, un vent maximal de nord-nord-est instantané de 33 m/s (119 km/h) vers 0830 heures Locales. Il semble que cette dernière valeur soit assez représentative des vents qui ont pu souffler sur la côte nord de Tahiti, entre la Pointe Vénus et Faaa.

Aux Australes, la station de Tubuai a signalé dans la matinée du 13 un vent maximal instantané d'est-nord-est 20 m/s (72 km/h) mais il est probable que le nord-ouest de l'archipel (Rimatara et Rurutu) ait connu des vents plus violents.

### PRECIPITATIONS -

Hauteur de précipitations recueillies au cours de la période du 8 au 13 décembre 1982 (en m/m)

Station \ Date*	Bora Boro	Tahiti-Faaa	Rangiroa
08.12	78	87	0
09.12	17	90	27
10.12	41	47	6
11.12	123	53	18
12.12	3	170	45
13.12	0	59	11
TOTAL	262	506	97

\* La journée pluviométrique s'étend de 8 heures Locales à 8 heures Le lendemain.

Des hauteurs d'eau très importantes ont été recueillies sur La Société et en particulier à Tahiti, (506 m/m à Faaa en 6-jours pour une moyenne mensuelle de 264 m/m) mais les précipitations directement imputables à LISA n'ont rien d'exceptionnel.

Sur les Tuamotu de l'ouest, les pluies ont été relativement abondantes, mais sans prendre une ampleur comparable à celles de La Société.

#### ETAT DE LA MER -

La petite houle de nord-est qui préexistait sur La Société s'est considérablement renforcée au passage de LISA. L'amplitude maximale enregistrée à Papeete a été de 5,80 mètres le 12 vers 0900 heures locales. Cette marée de tempête s'est déplacée vers le sud et a provoqué, le lendemain, quelques dégâts sur l'ouest des Australes.

#### DEGATS ET CONSEQUENCES -

Les Îles-Sous-le-Vent ont été les plus éprouvées et deux personnes y ont trouvé la mort. Par ailleurs, de nombreuses constructions légères ont été détruites ou endommagées, des embarcations légères ont coulé ou se sont échouées. Les plantations et les réseaux de distribution électrique ont subi d'importants dégâts.

À Tahiti et à Moorea, de nombreuses toitures en tôle pour la plupart ont été emportées par le vent, en particulier celle des installations FR3 du Mont Marau dont les émetteurs ont été noyés par la pluie. Des lignes électriques et téléphoniques ont été arrachées par les chutes d'arbres et à Tahiti, la route de ceinture a été par places inondée et momentanément coupée à plusieurs endroits. Enfin, le DC 10 de la compagnie UTA en provenance de Los Angeles, a dû être détourné sur Hao (très fortes turbulences en approche), tandis que le trafic aérien interinsulaire sur La Société a été interrompu le dimanche 12 jusqu'en milieu d'après-midi.

#### INTERVENTIONS DU SERVICE METEOROLOGIQUE -

Le Haut Commissaire a été le premier prévenu en fin de matinée du 11 par le Chef de Service.

Les autorités civiles et militaires ont été alertés ensuite vers midi et tenues régulièrement au courant de l'évolution de la situation.

Le CAP Faaa a diffusé entre le 11 au matin et le 14 au matin:

- 12 BMS
- 10 SIGMET et avis de dépression tropicale
- 12 bulletins Télé et Radio.

...

Le bulletin radio du samedi à midi lançait l'alerte pour le public et prévoyait le renforcement des vents jusqu'à 100 km/h aux Iles-Sous-Le-Vent pour la nuit et la journée du lendemain. Outre les bulletins réguliers, FR3 et RTA ont diffusé des bulletins supplémentaires à partir de 0600 heures le 12, lus à l'antenne de FR3 par un prévisionniste.

Le Chef de Service est intervenu dans le cadre du journal télévisé du samedi soir annonçant des vents de 100 à 120 km/h pour la nuit et le lendemain dimanche.

#### COMMENTAIRES -

Le phénomène a été bien appréhendé dans sa phase critique dès le 11 au matin. Par contre, le changement d'orientation de la trajectoire en soirée du 12, a surpris les prévisionnistes qui envisageaient une trajectoire plus classique vers le sud-est. Les observations de Mopelia ont fait défaut, d'autant plus que le Centre ne disposait pas de la documentation satellitaire habituelle (panne de GOES W).

En bref, on peut dire qu'il s'est écoulé environ trois à quatre heures entre la saisie des premiers indices sérieux de l'évolution du système en dépression tropicale et la décision de lancer la première alerte. Le préavis réel dont les populations et les autorités ont pu bénéficier pour prendre les mesures de sécurité appropriées a été d'environ douze à quatorze heures pour les Iles-Sous-Le-Vent et de vingt à vingt six heures pour les Iles-du-Vent.

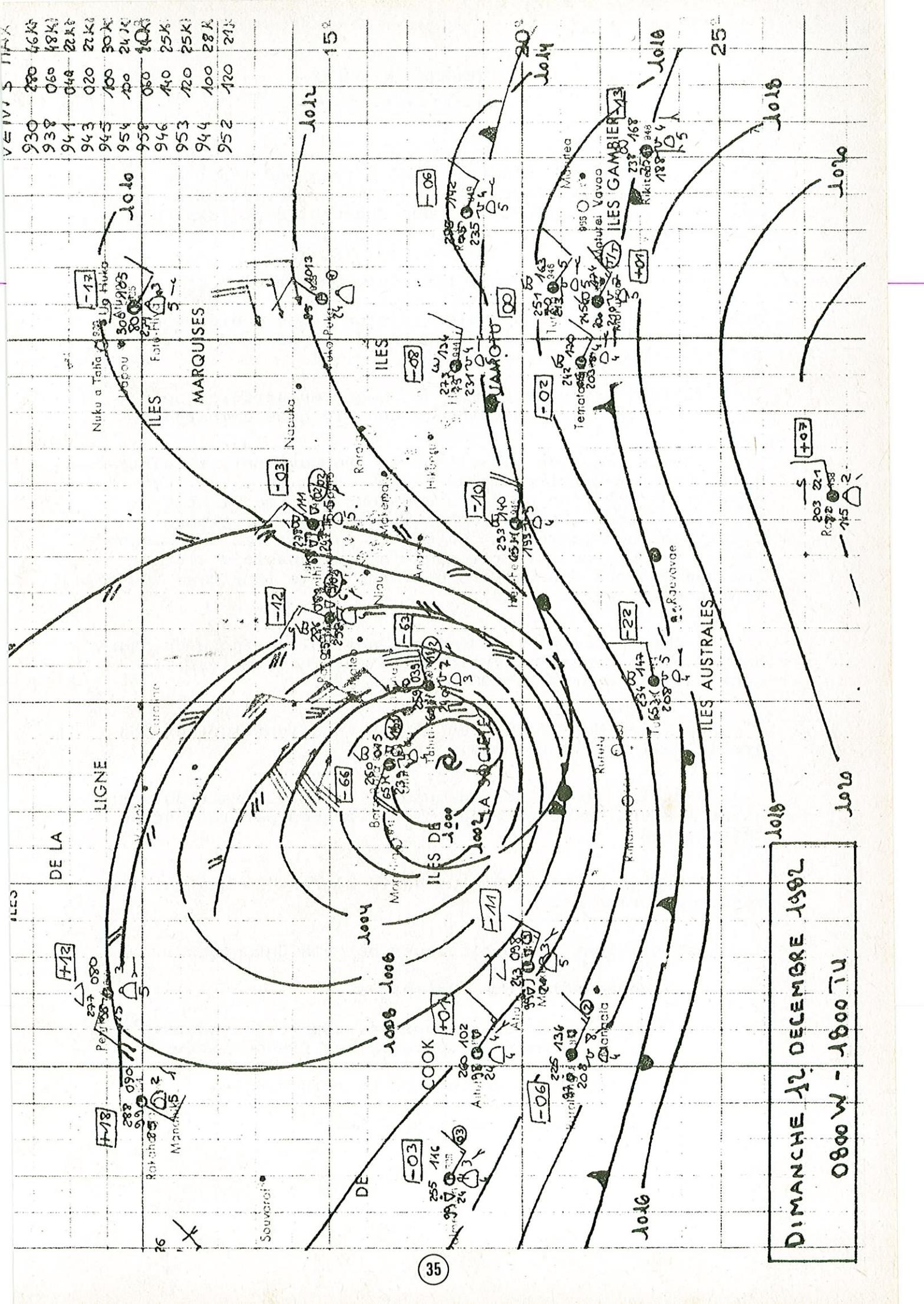
En fait, il semble que les populations, des Iles-Sous-Le-Vent en particulier, suite à l'information diffusée par FR3 et aux avertissements confirmés de place en place par les autorités locales, la gendarmerie notamment, aient réagi très rapidement, dans le courant de l'après-midi du samedi : toits attachés, pirogues coulées préventivement en zones abritées, etc... .

o  
o o

Nous pouvons estimer, en accord avec les autorités du Territoire, que l'information, la mise en place du dispositif d'alerte et de secours ont été réalisés dans les délais les plus raisonnables sinon les plus brefs et avec le maximum d'efficacité.

Cependant il me paraît souhaitable de recommander une normalisation des interventions. La doctrine existe. Les réalisations sont à la hauteur des circonstances. Mais un texte précis me paraît indispensable.

A. THERON



DIMANCHE 12 DECEMBRE 1992  
0800 W - 1800 TU

## CYCLONE N A N O

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

Du 20 au 27 janvier 1983, une perturbation cyclonique d'origine tropicale dénommée NANO a traversé l'est de la Polynésie des îles Marquises aux Gambier dévastant au passage 18 atolls de l'Archipel des Tuamotu, dont Puka Puka Hao et Tureia.

De Fangatau à Tureia, les vents ont atteint des vitesses supérieures à 150 km/h dans un rayon de 100 à 120 km autour du centre. La pression la plus basse a été observée le 24 à 23H40 au moment du passage de l'oeil sur l'atoll de Hao - 980 mb.

Il faut remonter à plus de 75 ans en arrière pour trouver trace d'une phénomène d'une violence comparable.

Les cyclones de 1903, 1905 et 1906 avaient été particulièrement meurtriers (plus de 500 morts en 1903). Au passage de NANO, on ne déplore aucune victime ni même de blessés sérieux. Par la généralisation des récepteurs transistorisés permettant de capter partout les émissions radio, le service météorologique a été capable d'alerter les populations des dangers encourus assez longtemps à l'avance (12 à 24 heures).

Malheureusement les dommages aux infrastructures, aux habitations et aux plantations étaient inévitables ; ils sont estimés à près de 600 millions CFP.

Aux îles Marquises, les dégâts résultent surtout des précipitations diluviennes.

Dans les atolls des Tuamotu, ils sont le fait du vent et de l'envahissement des parties émergées par les vagues déferlantes.

A Hao on a estimé à plus de 15 mètres, la hauteur des vagues déferlantes.

Les stations météorologiques ont été éprouvées :

- Atuona bâtiments endommagés.
- Puka Puka toiture emportée, appareils endommagés mais récupérables en grande partie.
- Hao Appareils endommagés et récupérables.
- Tureia Station détruite à 100 %.

Cette perturbation est remarquable à plus d'un titre :

- elle s'est formée dans les parages des îles Marquises où aucune perturbation de ce type n'a été signalée depuis 1905.
- la trajectoire est inhabituelle, fortement méridienne entre 10 et 20 S sur plus de 2000 km. (voir carte jointe)
- la violence des vents et l'intensité des précipitations.

A Atuona, on a recueilli :

à Nuku a Taha, près de 400 m/m les 20 et 21.

à Atuona 330 m/m en 24 heures les 21 et 22 dont  
60 m/m en 1 heure le 22 dans la matinée.

à Tureia 79 m/m en 1 heure le 25 vers midi (valeur record).

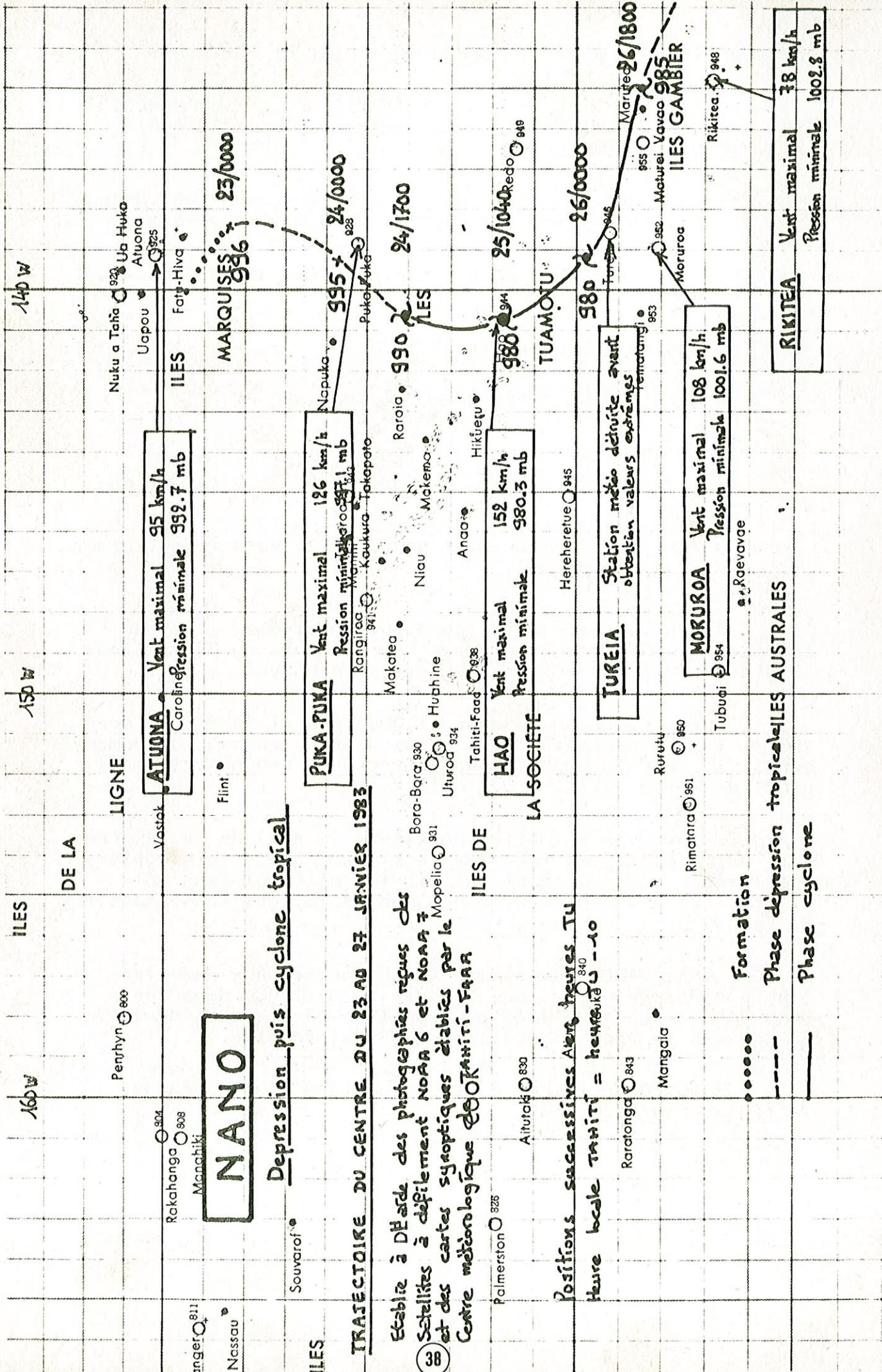
Après la série noire du début du siècle, l'Est du Territoire était resté en marge des cyclones ou dépressions tropicales qui traversent l'ouest de la Polynésie ;

Après DIOLA en novembre 1980, FRAN et TAHMAR en mars 1981, LISA en décembre 1982, et hier NANO, on peut se demander si la Polynésie n'est pas entrée dans une nouvelle période de forte activité cyclonique.

Les fortes anomalies positives (+ 4°C) de la température de la mer en surface aux latitudes équatoriales observées depuis quelque temps ont mis les météorologues en alerte; ils s'attendaient à des manifestations inhabituelles du temps.

- LISA, NANO, des pluies inhabituelles aux Marquises depuis plusieurs mois, une sécheresse sérieuse dans les îles du sud de la Polynésie. Tubuai en novembre et décembre 82, Rapa en janvier 83, confirment leurs craintes.

A quand le retour à des conditions plus normales, voilà la question.



**ATUONA** Vent maximal 95 km/h  
Pression minimale 992.7 mb  
Caroline

**PUKA-PUKA** Vent maximal 126 km/h  
Pression minimale 987.1 mb  
Mamini

**TUREIA** Station météo détruite avant  
obtention valeurs extrêmes  
Tamatangi

**MORUROA** Vent maximal 108 km/h  
Pression minimale 1001.6 mb  
Raevavae

**RIKITEA** Vent maximal 78 km/h  
Pression minimale 1002.8 mb

**NANO**

Depression puis cyclone tropical

TRAJECTOIRE DU CENTRE DU 23 AU 27 JANVIER 1983

Établie à l'aide des photographies reçues des satellites à défilement NOAA 6 et NOAA 7 et des cartes synoptiques établies par le Centre météorologique de TAHITI-FAA

Positions successives aux heures TU  
Heure locale TAHITI = heures TU - 10

- Formation
- Phase dépression tropical
- Phase cyclone

140 W

150 W

160 W

ILES DE LA

LIGNE

Vastak

Flint

Souvarof

ILES

ILES DE

ILES DE

LA SOCIÉTÉ

TUAMOTU

Rurutu

Rimatara

Tubuai

Raevavae

Rikitea

Nuku a Tahā

Uapou

ILES

MARQUISES

Napuka

Pukapu

Makatea

Bora-Bora

Mopelia

Uturoa

Tahiti-Faa

Aitutaki

Raratonga

Mangaia

Hereheretue

980

988

990

995

996

992

928

955

952

985

948

945

949

928

anger

Nassau

88

Position successives aux heures TU

Heure locale TAHITI = heures TU - 10

Formation

Phase dépression tropical

Phase cyclone

RIKITEA Vent maximal 78 km/h  
Pression minimale 1002.8 mb

MORUROA Vent maximal 108 km/h  
Pression minimale 1001.6 mb

TUREIA Station météo détruite avant  
obtention valeurs extrêmes

HAO Vent maximal 152 km/h  
Pression minimale 980.3 mb

PUKA-PUKA Vent maximal 126 km/h  
Pression minimale 987.1 mb

ATUONA Vent maximal 95 km/h  
Pression minimale 992.7 mb



# navigation aerienn

## DIVISION TECHNIQUE:

Mis à part les opérations de routine que représentent les maintenances de nos différents matériels de Tahiti et des Iles, il a été procédé aux actions suivantes:

MOIS D'OCTOBRE: Basculement sur les nouvelles installations de l'Aérodrome de BORA BORA.

- Calibration semestrielle à l'aide de l'avion laboratoire du Ministère des Transports Néo Zélandais, des aides Radio de TAHITI FAAA, HUAHINE et RANGIROA.

MOIS DE NOVEMBRE: Réunion avec L'OPT et l'exploitation avec Mr LONGU STNA 3RF sur les problèmes fréquences en Polynésie.

- Etude de faisabilité du contrôle LOC/VOR par VHF  
Mise en service du 5680 en mode BLU.

- Mission circulaire MARQUISES/TUAMOTU en vue de l'élaboration d'un plan d'action de travaux sur ces différentes îles.

MOIS DE DECEMBRE; Etude et mise en service du dispositif Transmetteur Numéroteur Séquenceur Automatique , au BCT.

- Réunion avec Mr MOREAU STNA/2V sur fonctionnement de notre section C.E.I.R.B

- Passage de la dépression LISA: aucune conséquence grave sur nos matériels à signaler, à part le local abritant nos équipements au Mont Marau. Le service de l'Équipement en a assuré la réfection.

## ETUDES ET EXPLOITATION TECHNIQUE:

Les problèmes d'organisation des secours auront été à l'honneur ce trimestre avec une opération SAR et de nombreux exercices d'alerte:

- OPERATION SAR dans la nuit du 29 au 30 OCTOBRE à la suite de l'amerrissage du CESSNA F-ODGC, à court de carburant Les sept occupants de l'appareil (dont 2 malades évacués sanitaires) ont été récupérés sains et saufs.

- Exercices SAR le 27 OCTOBRE, le 30 NOVEMBRE et le 1er DECEMBRE
- Inspections et exercices SSIS à RURUTU et TUBUAI
- Exercices d'alerte à FAAA (déclenchement du plan de secours)  
le 20 Octobre et le 16 Décembre.

Dans le domaine des études, cette fin d'année a été surtout marquée par la préparation des budgets 1983 (équipement et fonctionnement, budget ETAT, Territorial et Fides)

Par ailleurs, un projet d'extension du VFR de nuit sur le trajet TAHITI MOOREA, à l'aviation légère a été préparé.  
Ce trajet est ouvert depuis le 3 Janvier 1983.

### TRANSPORT AERIEN

Parmi les principaux dossiers étudiés par la Division des Transports Aériens au cours du 4ème trimestre 1982, citons:

- Etude de l'augmentation des tarifs d'AIR POLYNESIE
- Etude des nouveaux programmes de vol d'AIR POLYNESIE
- Etude relative à l'application de la convention collective par la société AIR TAHITI
- Mise en oeuvre d'un programme informatique pour l'édition de la brochure des statistiques annuelles.
- Etudes opérationnelles de différents types d'avions

Enfin, les avions administratifs ont poursuivi leur activité:

- le NAVAJO a effectué 122,05 heures de vol et le NOMAD 166,30 au cours du quatrième trimestre.



Mr Didier DUBOIS, Ingénieur de l'Aviation Civile de 1ère Classe, est arrivé à Tahiti-Faaa le 31 décembre, avec son épouse et ses deux enfants, pour remplir les fonctions de Chef du Service de la Navigation Aérienne.

Mr DUBOIS est ancien élève de l'Ecole Polytechnique et occupait le poste de Chef du Service de l'Exploitation à l'Aéroport Principal de Marseille Marignane.



Mr et Mme DUBOIS et leurs enfants, très entourés à leur arrivée.

### SOIREE D'ADIEU

Parvenu en fin de séjour Mr Eric SESBOUE qui exerça durant trois ans les fonctions de Chef du Service de la Navigation Aérienne, recevait ses collègues et amis, dans la soirée du Vendredi 7 Janvier, à la salle des banquets de la SHRM-Aérogare.



Au cours de cette sympathique réunion, Mr et Mme SESBOUE ont reçu des mains du personnel un superbe tableau signé RAVELLO qui apportera dans leur appartement parisien une image ensoleillée de la Polynésie.

BORA BORA

NOM: BORA BORA MOTU MUTE (NTTB)

Aérodrome d'ETAT ouvert à la CAP en 1958

SITUATION: a 140 NM de TAHITI dans l'Archipel des Iles sous le Vent

PISTE: 11/29 1500M X 22M Bitumée

AEROGARE: concession SETIL

LIAISONS: AIR SOL

TWR: 118.9

APP: 118.9 HF: 5680 Khz

Coordination transfert: 118.3 (NTTH / NTTR )

LIAISON SOL SOL: 2 BLU 30 W

FREQS: 5068 - 6802.5 - 9116 Khz

AIDES A L'ATTERRISSAGE:

NDB BB 384 Puissance 25 W

Balisage nocturne AVASIS, Phare d'Identification,

Feux à éclats.

ALIMENTATION ELECTRIQUE:

1 groupe électrogène diésel-air 23 Kva 220/380 volts 60 hz  
et 2 groupes électrogènes AMAN - 12 Kva, 5 uniquement pour  
les besoins d'atterrissage et de décollage de nuit.  
(127/220 volts 50 Hz)

PERSONNEL:

CDT D'AERODROME : COULON Jean

ADJOINT : DOUCET Gerard

CONTROLEURS : CHIU Jean François

POMPIERS : PAYET Joseph

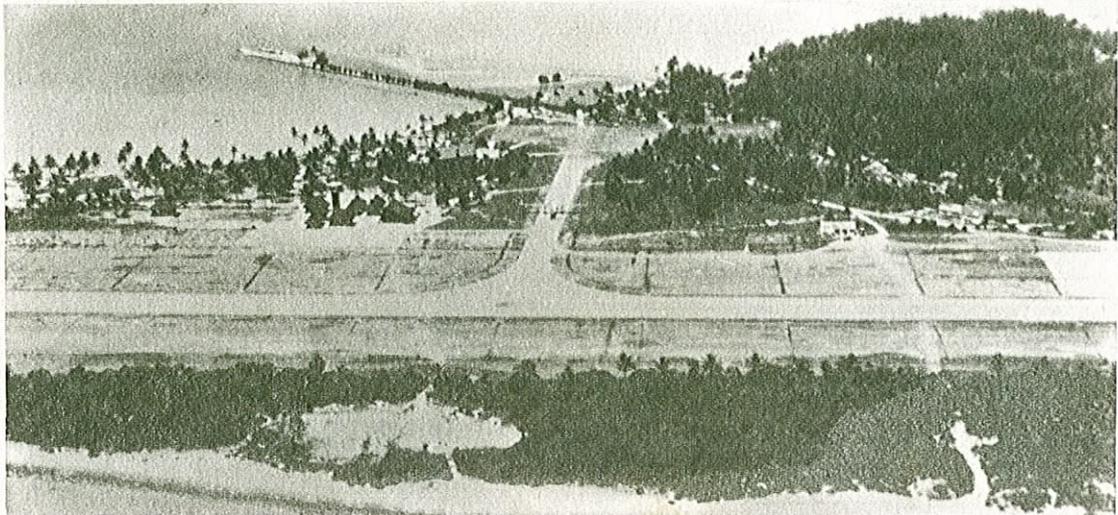
: CHUNG WING KONG FUNI

: HEI TIMI

Installé au motu MUTE, sur le site de l'ancienne base américaine, l'aérodrome est relié à l'île principale par des vedettes de la SETIL. Desservant une île à forte vocation touristique, il se classe au 3ème rang des aérodromes de Polynésie, (après TAHITI FAAA et MOOREA) pour son trafic passagers, avec un total de 96500 en 1981.

L'Aérodrome est relié en moyenne cinq fois par jour à TAHITI et aux autres îles sous le vent par des F27 d'AIR POLYNESIE.

Les services techniques, après avoir utilisé près de 40 ans une infrastructure datant de la seconde guerre mondiale, ont été transférés en octobre 1982 dans un nouveau bloc technique; la plupart des équipements radio ont été renouvelés à cette occasion.



VUE SUR LA PISTE DE BORA BORA



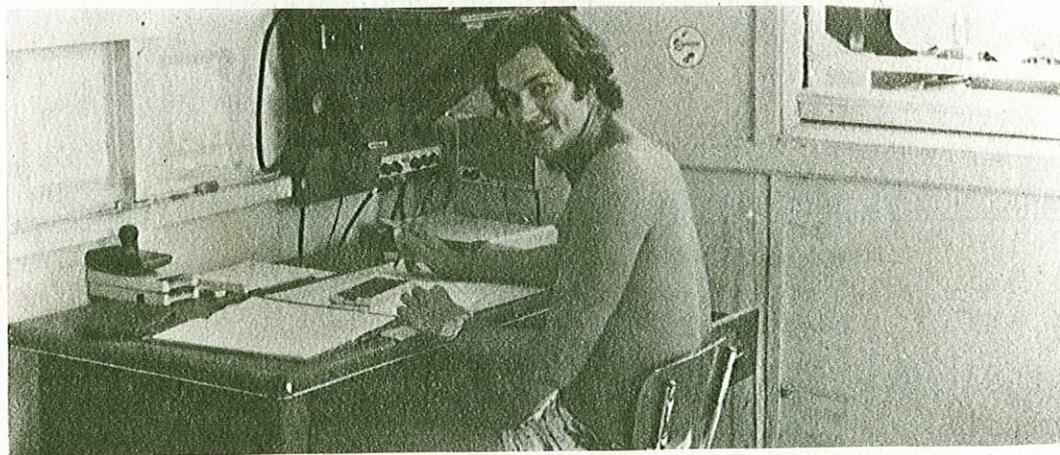
ANCIENS BATIMENTS



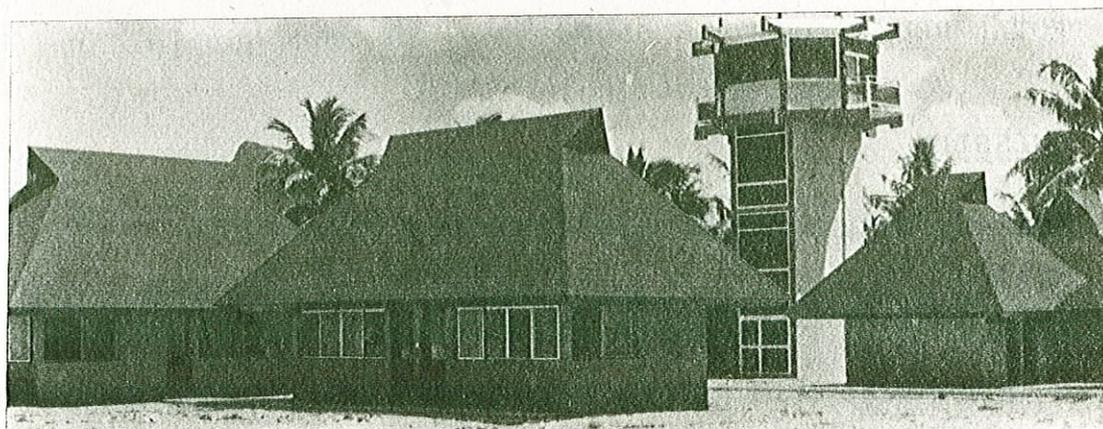
PERSONNEL ET MATERIEL de la SECURITE INCENDIE



L'ANCIENNE "TOUR DE CONTROLE"



LA SALLE METEO



LES NOUVELLES INSTALLATIONS

# activités des centres et aérodrômes

## CENTRE DE CONTRÔLE REGIONAL

### STATISTIQUES MENSUELLES DE TRAFIC EN ROUTE:

	<u>OCTOBRE</u>	<u>NOVEMBRE</u>	<u>DECEMBRE</u>	<u>TOTAL</u>
<u>INTERINSULAIRES</u>	1232	1275	1341	3848
<u>INTERNATIONAUX</u>	234	219	232	685
<u>TOTAUX</u>	1466	1494	1573	4533

### INCIDENTS EN ROUTE:

Au cours du 4ème TR. 1982, il a été déclenché:

- 1 phase d'Alerte et de détresse cause amerrissage forcé
- 1 phase d'Alerte cause technique
- 1 phase d'Alerte cause perte de contact
- 2 "demi tour" ont été effectués cause technique

### MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES COMMUNICATIONS

#### RECEPTION

RESEAU INTERNATIONAL 77726

RESEAU LOCAL 18076

---

TOTAL RECEPTION: 95802

Moyenne quotidienne: 1041

#### EMISSION

RESEAU INTERNATIONAL 21571

RESEAU LOCAL 19913

---

TOTAL EMISSION 41484

Moyenne quotidienne: 450

## PROTECTION METEO

Protections des équipages au départ, élaborées par le Centre  
Météorologique de TAHITI FAAA durant le 4 ème TR 1982

<u>DESTINATION</u>	<u>TOTAL</u>	<u>DESTINATION</u>	<u>TOTAL</u>
LOS ANGELES	137	PASCUA	19
AUCKLAND	42	RAROTONGA	26
NANDI	14	SYDNEY	39
PAGO PAGO	8	SANTIAGO	9
HONOLULU	22	NOUMEA	19
POINTE A PITRE	3		

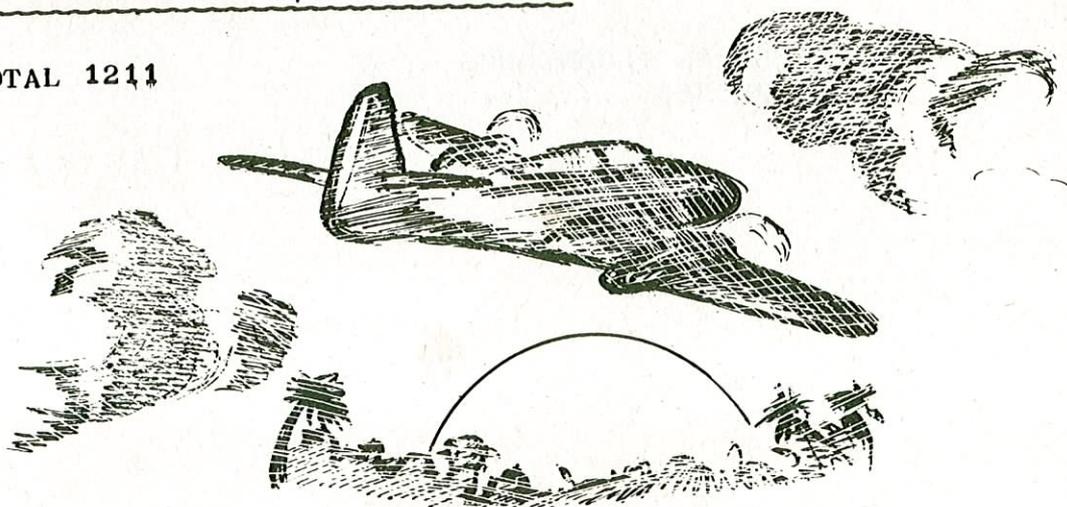
TOTAL GENERAL: 338

NOMBRE D'OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL, RECUES :

### MOYENS COURRIERS

INTER ILES	892	---
MARQUISES	39	---
AUSTRALES	38	---
SITES	173	---
TOTEPEGIE	15	---
HAO	15	---
ATUANA	39	---

TOTAL 1211



LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

PROFESSIONNEL

PILOTE DE LIGNE	8
PILOTE PROFESSIONNEL 1ère CL.	
PP 1	13
PP	21
QUALIFICATION IFR	12
MECANICIEN NAVIGANT	1
NAVIGATEUR	
PILOTE PROFESSIONNEL HELICO	
AUTORISATION PARACHUTAGE	

TOTAL 55

NON PROFESSIONNEL: 43

EFFECTIFS BASES EN POLYNESIE FRANCAISE

AU:

PL	27
PP1	29
PP	57
PPH	
C.S.S.	

TOTAL 113

CORPS TECHNIQUES 5  
PRIVES..... 380

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE

NOTAMS RECUS CLASSE 1 SERIE A

VENEZUELA	151
PANAMA	212
CANADA	466
JAPON	588
NANDI	123
WESTERN SAMOA	18
EQUATEUR	133
CHILI	58
PEROU	192
AUSTRALIE	392
USA	1187
NEW ZEALAND	421
POINTE A PITRE	
TOTAL	3941

NOTAMS EMIS CLASSE 1

SERIE A: 20 SERIE C 18

Protections aéronautiques  
fournies aux CDT de Bord: 328

ACTIVITES DU SSIS

FEUX D'AERONEFS	NEANT
FEUX extérieurs à l'Aérodrome	NEANT
ALERTE AERONEFS	13
SORTIE véhicule AMBULANCE	5
SURVEILLANCES AVITAILLEMENTS	332
SURVEILLANCES:	
-Décollages et atterrissages	668
-Mises en route	336
-Interventions diverses	24
-Instruction et exercices	105 HRS
ACCIDENTS AERONEFS	1
SORTIES VEDETTE	10

# INFORMATIONS

# DIVERSES

/ A (/ IE /) ES /-) PERSONNELS

## PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

DATE	NOM et PRENOM	Corps - Grade - Statut	SERVICE
12 NOVEMBRE 1982	HAN SZE CHUEN Robert	ESA/1	SNA
12 NOVEMBRE 1982	LEGAY Jacques	OCCA/P	SNA
31 DECEMBRE 1982	DUBOIS Didier	IAC/1	SNA

## RECRUTEMENTS

03 JANVIER 1983	VASLOT Véronique	AC/2	SIA
17 JANVIER 1983	COPPENRATH Mano	TAC CEAPF	SNA
1ER FEVRIER 1983	CIERFOC Adrien	AC/3 TER.	SNA

## PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE ADMINISTRATIF

29 NOVEMBRE 1982	COZIC René	TET	SNA
09 JANVIER 1983	BLUM Michel	ITPE	SIA

## PERSONNEL RENTRANT (DEFINITIVEMENT) EN METROPOLE

16 DECEMBRE 1982	DURAND Pierre	VAT/IEEAC	SNA
17 JANVIER 1983	SESBOUE Eric	IAC	SNA

## PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

DATE	NOM et PRENOM	CORPS - GRADE STATUT	SERVICE	MOTIF
23 NOVEMBRE 1982	BLONDEL Jacques	OCCA/P Résident	SNA	Retraite

## MUTATIONS ENTRAINANT CHANGEMENT DE RESIDENCE

DATE	NOM et PRENOM	CORPS - GRADE STATUT	VENANT DE	ALLANT A
08 NOVEMBRE 1982	DUPONT Jean-Claude	AC/2 TER.	SNA/FAAA	SNA/NUKU-A-TAH
04 OCTOBRE 1982	FERRAND Denis	AC/2 TER.	SNA/NUKU-A-TAHA	SNA/FAAA
15 NOVEMBRE 1982	LACHARME Jacques	AC/2 TER.	SNA/FAAA	SNA/MOOREA
29 NOVEMBRE 1982	VAN CAM Charles	TAC CEAPF	SNA/FAAA	SNA/RANGIROA
13 DECEMBRE 1982	RAOULX Gérard	AC/3	MET/BORA-BORA	MET/FAAA
1ER FEVRIER 1983	MANA Gérard	AC/3	MET/FAAA	MET/BORA-BORA

II. AGENTS CONTRACTUELS CONVENTION COLLECTIVE

C A T E G O R I E	S E R V I C E				TOTAL
	DIR/ADM	INFRA	METEO	N. A.	
Pilote. . . . .	-	-	-	2	2
2ème. . . . .	1	6	-	6	13
3ème. . . . .	1	4	22	17	44
4ème. . . . .	5	9	7	12	33
5ème. . . . .	3	31	14	28	76
<u>T O T A L . . .</u>	10	50	43	65 (a)	168

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

III. REPARTITION GEOGRAPHIQUE DU PERSONNEL AU 1ER JANVIER 1983

LIEU D'ACTIVITE	DIR/ADM	INFRA	METEO	N. A.	TOTAL
FAAA. . . . .	20	59	75	121	275
RAIATEA . . . . .	-	-	-	6	6
BORA-BORA . . . . .	-	-	5	6	11
MOOREA. . . . .	-	-	-	7	7
HUAHINE . . . . .	-	-	-	4	4
UA POU. . . . .	-	-	-	1	1
ATUONA. . . . .	-	1	6	1	8
UA-HUKA . . . . .	-	1	-	-	1
NUKU-A-TAHA . . . . .	-	1	-	4	5
RAPA. . . . .	-	-	7	-	7
RURUTU. . . . .	-	1	-	2	3
TUBUAI. . . . .	-	-	4	1	5
RANGIROA. . . . .	-	1	2	5	8
TAKAROA . . . . .	-	-	4	-	4
PUKA-PUKA . . . . .	-	-	2	-	2
MANIHI. . . . .	-	-	-	2	2
HEREHERETUE . . . . .	-	-	3	-	3
RIKITEA . . . . .	-	-	4	-	4
ANAA. . . . .	-	-	-	1	1
EN STAGE EN METROPOLE .	-	-	4	-	4
<u>TOTAL GENERAL .</u>	20	64	116	161	361

(/ ENTILATION DES EFFECTIFS EN FONCTIONS AU 1ER JANVIER 1983

I. FONCTIONNAIRES et ASSIMILES

C O R P S	S T A T U T			TOTAL
	Expatriés	Résidents	CEAPF	
<u>CORPS DE LA NAVIGATION AERIENNE</u>				
Ingénieur de l'Aviation Civile . . . . .	2	-	-	2
Ingénieur d'Etudes et d'Exploitation . . . . .	7 dont 2 VAT	1	-	8
Officier Contrôleur de la Circulation Aérienne . . . . .	17	19	-	36
Electronicien de la Sécurité Aérienne. . . . .	11	1	-	12
Technicien de l'Aviation Civile. . . . .	1	5	23	29
Pilote contrôleur. . . . .	1	-	-	1
<u>T O T A L</u> . . . . .	39	26	23	88
<u>CORPS DE LA METEOROLOGIE</u>				
Ingénieur de la Météorologie . . . . .	1	-	-	1
Ingénieur des Travaux de la Météorologie . . . . .	12	4	-	16
Technicien de la Météorologie. . . . .	11 dont 1 VAT	1	33	45
Aide-Technicien de la Météorologie . . . . .	-	-	10	10
<u>T O T A L</u> . . . . .	24	5	43	72
<u>CORPS DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ETAT</u>				
Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat. . . . .	5	-	-	5
Assistant Technique des TPE. . . . .	4	-	-	4
Agent contractuel (48-1018). . . . .	2	-	-	2
<u>T O T A L</u> . . . . .	11	-	-	11
<u>PERSONNELS COMMUNS A L'AVIATION CIVILE ET A LA METEOROLOGIE</u>				
Administrateur Civil . . . . .	1	-	-	1
Corps administratif supérieur. . . . .	1	-	-	1
Secrétaire administratif . . . . .	-	1	1	2
Technicien d'Etudes et de Travaux. . . . .	6	-	-	6
Agent et Commis. . . . .	-	5	3	8
Sténo et Agent technique de bureau . . . . .	-	4	-	4
<u>T O T A L</u> . . . . .	8	10	4	22
<u>TOTAL GENERAL</u> . . . . .	82	41	70	193

( \_ A R N E T R O S E

Nous avons été informés de la naissance de :

- . Sylvie au foyer de LEFAIT Marie-Madeleine (AC/3), le 5 septembre.
- . Louis au foyer de ARHAN Victor (AC/3), le 13 novembre.
- . Heirava au foyer de RIO Bernardo (AC/3), le 23 novembre.
- . Johann au foyer de REY Olivier (TAC/Résident), le 28 novembre.
- . Julio au foyer de TEHAAMOANA Charles (AC/3), le 12 décembre.
- . John au foyer de JUVENTIN Justin (AC/3), le 19 décembre.
- . Stanley au foyer de LAITAME Gérald (TM/CEAPF), le 23 décembre.
- . Vaitea au foyer de FAURA Fernand (AC/5), le 29 décembre.

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

Nous avons également appris la nouvelle du mariage de  
MARIASSOUCÉ Edgar (AC/5) avec TOOFA Hélène, le 11 septembre.



## LA NUIT DE L'AVIATION CIVILE

C'est le 3 décembre que s'est déroulée la "Nuit de l'Aviation Civile", manifestation organisée pour la troisième année consécutive par l'association des personnels (ATAC).

Le bureau de l'association que préside depuis quelque temps l'infatigable Maurice BELTRAN (surnommé gros-tet) a été bien récompensé de ses efforts puisque le "Lagoonarium", établissement de PUNAAUIA servant de cadre à cette Nuit, dut accueillir plus de 300 dîneurs (et danseurs).

Histoire sans doute de se mettre en appétit, on eut droit à l'heure de l'apéritif à un défilé de mannequins venus présenter outre leurs robes et pantalons de confection locale, leurs coiffures "new look" (salon "Frimousse") et leurs bijoux étincelants (boutique "Moe-Moea").

Pendant le dîner, l'un des groupes de danse les plus célèbres du Territoire, IA ORA TAHITI, que dirige Gilles HOLLANDE, fit une excellente prestation : le point culminant en fut, sans conteste, la "danse du tapa" dont le "déroulement" (SIC) est toujours suivi dans un silence (quasi) religieux.

L'orchestre de "Joe NUI" ne tarda pas à ramener tout le monde sur terre grâce à ses airs entraînants. La foule était si dense sur la piste qu'on en vint à regretter que le "Lagoonarium" ait choisi, il y a quelque temps, d'en amputer une partie au bénéfice des requins dont la tranquillité fut certainement très perturbée. Souhaitons que les hôtes du bassin aquatique n'en gardent pas une dent contre nous !



## LE PERE NOEL EST ARRIVE !

A cela rien d'étonnant... Mais, contrairement à une tradition bien établie, le Père Noël de l'Aviation Civile n'est pas arrivé par la voie des airs : c'est à bord d'un superbe camion, de couleur rouge comme il se devait, qu'il a rejoint les nombreux enfants (330) de l'association qui l'attendaient devant le "Lagoonarium" de PUNAAUIA, le lundi 20 décembre.

Avant la distribution des jouets qui fut bien entendu le temps fort de l'après-midi, la magicienne "Barbara" s'était vu confier le soin de calmer l'impatience des petits (et des grands), tâche dont elle s'acquitta aisément grâce à son talent. Durant le spectacle, tous les membres du bureau de l'ATAC servirent gracieusement à l'assistance force boissons et douceurs. Il est probable que les hôtes du bassin qui jouxte la salle de l'établissement eurent droit, eux aussi, aux friandises...



## ON A TIRE LES ROIS

Le 6 janvier, l'ATAC avait convié tous ses adhérents à tirer les rois de façon à aborder l'année nouvelle sur le bon pied : la vie d'une association doit pouvoir se manifester durant toute l'année et non pas seulement en fin d'année, comme ce fut trop souvent le cas par le passé.

A voir le nombre des participants et la bonne humeur qui régna cet après-midi là, on peut penser que les excellentes dispositions de la nouvelle équipe dirigeante de l'ATAC coïncident parfaitement avec les souhaits de ses membres.

Dans quelques jours, déjà, on tirera le "cochonnet" : un concours de boules est en effet programmé pour la fin janvier.



## LES RESULTATS DE LA TOMBOLA

Comme il est aisé de le comprendre, les cotisations de ses membres ne peuvent suffire à financer toutes les activités de l'ATAC et principalement l'Arbre de Noël, manifestation toujours coûteuse.

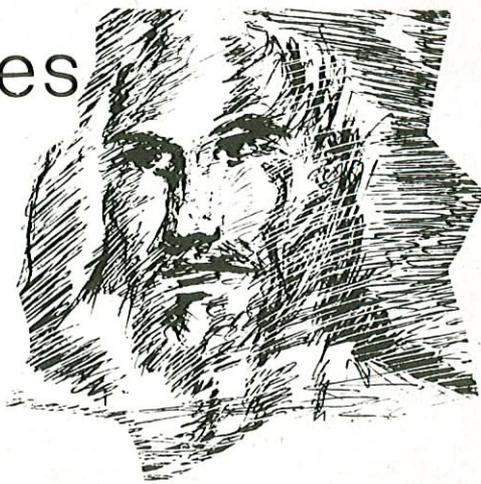
C'est la raison pour laquelle l'ATAC a procédé à l'organisation en décembre d'une mini-tombola dont le tirage a eu lieu après la "Nuit de l'Aviation Civile".

L'ATAC nous a demandé de rappeler les résultats de ce tirage - quelques-uns des lots n'ayant pas été réclamés - ce que nous faisons très volontiers ci-après :

- 1er lot (un voyage PPT/PARIS/PPT . . . N° 1 410
- 2è lot (un voyage PPT/AUCKLAND/PPT. . . N° 10 471
- 3è lot (un voyage PPT/HONOLULU/PPT. . . N° 9 633
- Autres numéros gagnants : 6 663, 9 284, 6 354, 1 154, 6 044, 10 093, 2 799, 9 969, 4 609, 5 844, 9 773, 8 871.

Les lots sont à retirer au siège de l'ATAC (Aéroport de Faaa - Tél. 2.80.81 Poste 521 ou 590).

# le visiteur des étoiles



## LE RETOUR DU VISITEUR

Son forfait accompli, le rôdeur indiscret s'éloigna dans la nuit. Mais au fur et à mesure que la distance le séparait du lieu de son intrusion, il éprouvait un sentiment croissant de culpabilité.

Il n'avait aperçu que furtivement le regard de sa victime, mais il lui sembla que cette vision le poursuivrait partout, désormais.

Qu'elle raison l'avait poussé à cette extrémité ?

Il ralentit sa course puis s'arrêta et tenta de réfléchir.

Au bout d'un moment, il prit la surprenante décision de rebrousser chemin avec l'espoir que l'inconnu soit toujours en vie.

C'était la première fois qu'il éprouvait pour autrui autre chose qu'un vague sentiment d'indifférence.

.....

La porte du logis était restée entr'ouverte; il entra avec précaution et fit le tour de la pièce, un peu gauchement.

Mais il lui fallut se rendre à l'évidence: sa victime avait disparue.

Néanmoins, il sentit sa conscience allégée.

Alors qu'il s'apprêtait, encore indécis à quitter la demeure, une tâche sur la neige attira son attention.

C'était un des feuillets froissés de l'ouvrage qu'il avait tant malmené et que le vent n'avait point encore dispersé.

D'un geste machinal, il le ramassa et le déchiffra lentement, puis il l'enfouit au fond d'une poche et nul ne sut jamais ce qu'il avait appris.

Il marcha longtemps, sans but précis.

Comme il s'enfonçait à nouveau dans les bois, un gémissement attira son attention.

Il découvrit bientôt, tapi sous les ronces, un jeune renardeau abandonné.

Le vagabond examina les lieux et le souleva de terre. Sans doute une victime des pièges à loups utilisés par les chasseurs de fourrure, songea-t-il.

Il perçut longtemps le petit coeur battre frileusement contre sa paume engourdie.

Depuis ce temps, l'on parla quelquefois, durant les longues veillées d'hiver d'un étrange vieillard que l'on apercevait dans la forêt, toujours suivi par quelque animal abandonné par les hommes.

Puis, il advint un jour où l'on découvrit son corps durci par le gel.

Il était entouré par une meute dont les hurlements déchirants se répercutèrent de longues heures durant.

Quelques habitants apitoyés décidèrent de donner une sépulture à l'inconnu.

Ce soir là, éclairé par la lune, un singulier cortège se dirigea hors des sentiers.

Un chat noir fermait la marche et les vieux gens se signaient sur son passage.

C'est ainsi qu'un vagabond qui n'avait jamais eu de demeure sur terre, gagna peut être une place en un lieu plus miséricordieux.

.....

Le professeur OMEGA ouvrit les yeux.

Il discerna la faible clarté du jour naissant qui commençait à s'infiltrer dans le laboratoire.

Il ne ressentait plus ni la blessure ni l'angoisse qui l'étreignait quelques moments auparavant.

Il se redressa.

Toujours présent dans la pénombre, le Visiteur semblait sourire mystérieusement.

Le professeur se posa la question: combien de temps était il resté ainsi, hors de son siècle?

-Etait-ce un songe ou un état hypnotique ? interrogea-t-il

"-Ni l'un ni l'autre, reprit le Visiteur, et en vérité quelques secondes viennent seulement de s'écouler.....J'ai voulu connaître vos pensées et vos réactions en vous laissant agir avec votre libre arbitre dans une nouvelle existence."

-Vous avez du me trouver bien naïf dans mon comportement et mes souhaits sur le devenir de l'humanité, en regard de sa véritable nature.....articula le professeur.

-Non point, répondit le visiteur, vous avez souhaité et vécu inconsciemment une histoire et une expérience passionnantes.

Sur une planète où l'on se heurte à tant de sentiments peu réconfortants, s'il n'y avait de temps à autre un idéaliste chargé d'espoir, il y a longtemps que ce monde eût été condamné sans appel par la Création.

Le Visiteur poursuivit: "Je vous rends désormais à votre existence terrestre, à vos contemporains, à votre laboratoire; je suis heureux de vous avoir rencontré, mais l'aube vient et je dois, cette fois, réellement vous quitter".

-Une dernière question, je vous en prie, implora le professeur OMEGA, puis comme son interlocuteur demeurait silencieux, il poursuivit:

"Lors de la dernière étape, je me souviens avoir rédigé une histoire de la planète TERRE, mais je n'ai pu en achever l'ultime chapitre, et je serais désireux, O combien, de connaître l'issue de ce monde visible"

-Soit j'accède à votre requête, mais je dois ensuite effacer cet instant de votre mémoire, car seriez vous le seul homme à connaître l'avenir, vous perdriez tout enthousiasme par la suite"

Le Visiteur plongea son regard dans celui du professeur OMEGA et ce dernier eût de nouveau l'impression de voir les siècles défiler mentalement.

Le mouvement s'accéléra toujours davantage.

Puis la vie sur Terre disparût dans un nuage de poussière et d'oubli....

.....Dans l'immensité de l'Univers, il ne resta bientôt ni trace ni mémoire d'une humanité qui avait tant fait pour se détruire et si peu pour s'aimer.

.....  
Le soleil projetait sa lumière bienfaisante sur la longue plage dorée. Une petite brise agitait les cocotiers et par moment le cri d'un oiseau de mer se mêlait au chant des vagues.

Le professeur OMEGA cheminait lentement et prenait plaisir à respirer l'air chargé de sel marin.

Portées par l'écho, l'on pouvait percevoir les clameurs matinales de la ville qui s'éveillait au loin.

Le professeur se prit à songer aux tours de béton qui trouaient la frange régulière de la côte, et où tout un petit monde s'agitait, victime des sentiments contradictoires d'une société où le bien et le mal cohabitaient depuis si longtemps.

Il en vint à apprécier un peu plus l'isolement dont sa fonction le faisait bénéficier.

Il pensa tout le jour au message du Visiteur.

Puis le doute s'empara de son esprit, car en s'éloignant, l'envoyé mystérieux n'avait laissé aucune empreinte sur le sable.

Il prit cependant une résolution:

La vie qu'il possédait encore pour quelques années, il allait l'employer au mieux et avec infiniment plus de discernement, ainsi qu'il l'avait souhaité durant l'épreuve imaginée par le Visiteur.

Il songea aussi que chacun d'entre les hommes, du plus aisé au plus déshérité, avait la même chance de construire une existence nouvelle, où la paix intérieure le préservât du tumulte environnant.

Le soir vint, et il se sentit complice de la voûte céleste, de la mer, de la terre, vers une commune destinée, inscrite depuis le commencement.

Jamais il n'avait été aussi conscient du don de posséder la vie !

Alors, en signe de gratitude, il leva les yeux et les garda fixés longtemps, très longtemps, vers les étoiles.

Jean TAOC

