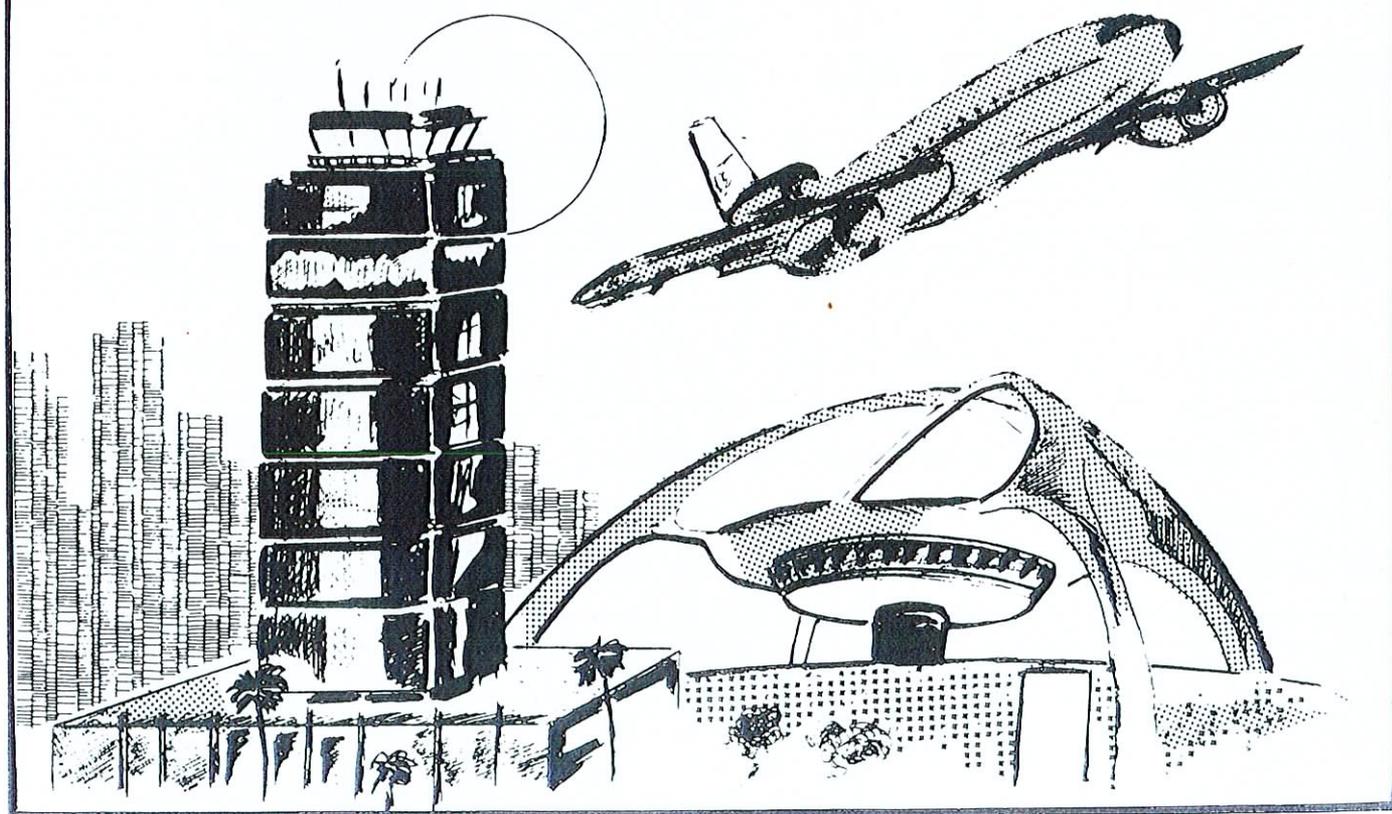


MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile

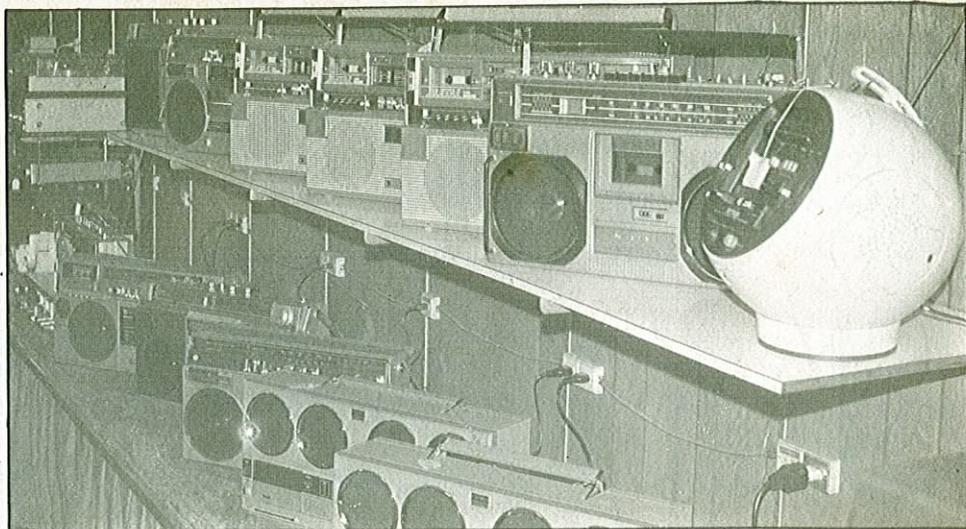
Los Angeles International Airport



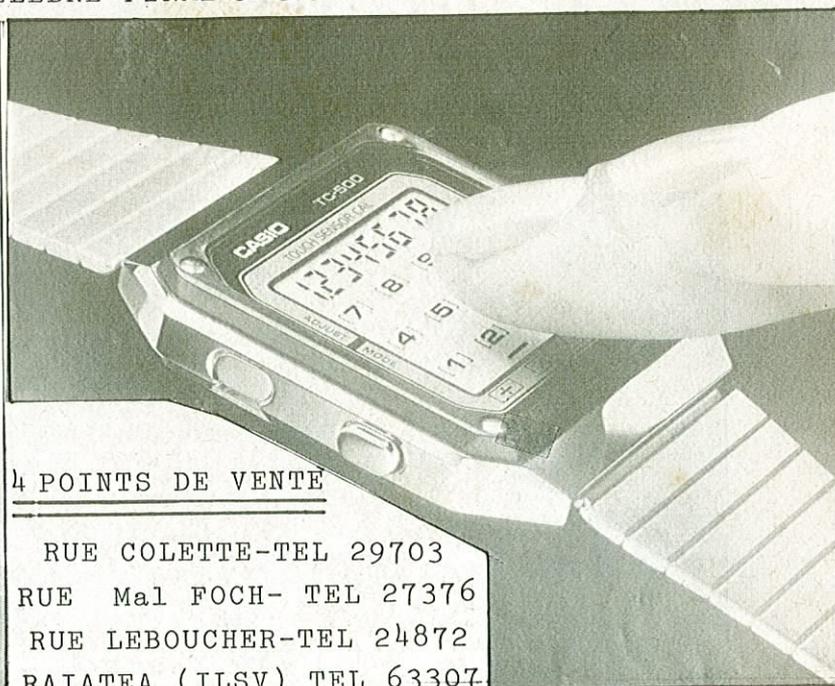
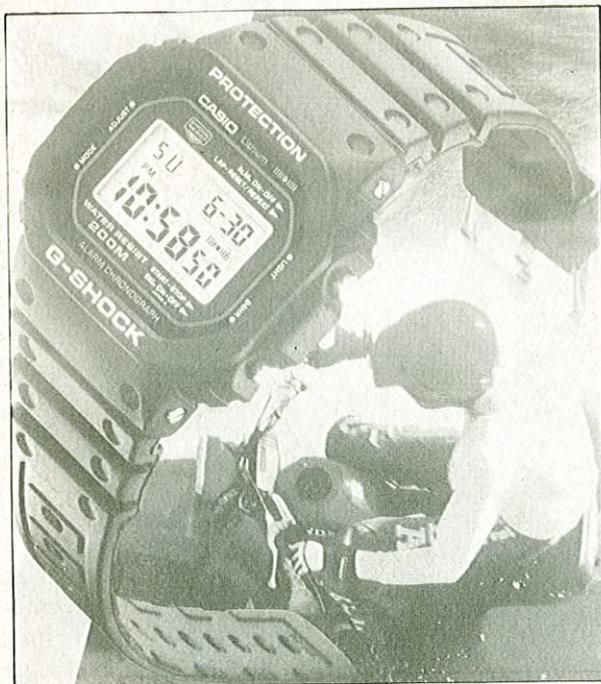
Magasin AURORE

LE SPECIALISTE
DE L'ELECTROMENAGER
ET DE L'ELECTRONIQUE
MODERNE

LES GRANDES MARQUES
HI-FI: KENWOOD.
.REFRIGERATEURS HOTPOINT
.MACHINES A COUDRE BERNINA
.EQUIPEMENT VIDEO



UN CHOIX INCOMPARABLE DE MONTRES ET CALCULATRICES POUR HOMMES ET FEMMES
DE LA CELEBRE FIRME **CASIO**

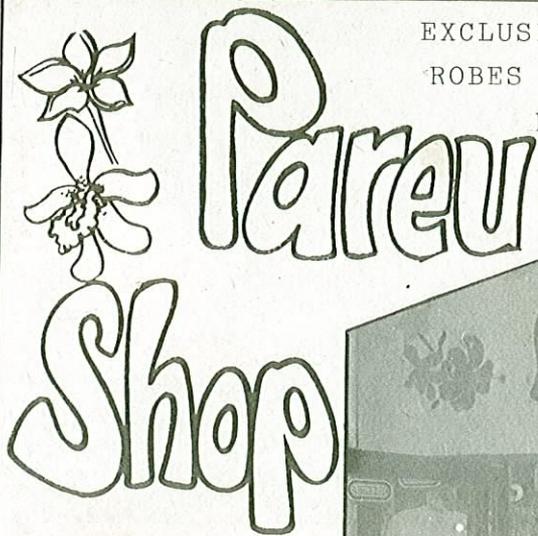


4 POINTS DE VENTE

RUE COLETTE-TEL 29703
RUE Ma1 FOCH- TEL 27376
RUE LEBOUCHER-TEL 24872
RAIATEA (ILSV) TEL 63307

CASIO présente
pour la première fois une montre dotée de 25
fonctions scientifiques avec trois mémoires constantes
ainsi que la montre calculatrice à effleurement digital.

UNE VISITE S'IMPOSE



Pareu Shop

EXCLUSIVITE DE LEUR CONFECTION LOCALE - ROBES PAREU
 ROBES PEINTES A LA MAIN - CHEMISES TAHITIENNES ET
 HAWAIIENNES - TEE SHIRTS TAHITI - BIKINIS
 EN PAREU ET TISSUS PEINTS A LA MAIN

Vaima
 La Centrale de Polynésie
 26398

1er ETAGE
 SORTIE ESCALIER
 MECANIQUE

GRAND CHOIX
 DE PAREU IMPRIMES
 ET PEINTS
 A LA MAIN



PHOTO*EXPRESS

B.P. 397- TEL: 20.795 - PLAZA HAUTE - VAIMA

TOUS TRAVAUX PHOTO: TIRAGES NOIR ET BLANC ET COULEURS
 AGRANDISSEMENTS - REPRODUCTIONS - DEVELOPPEMENT DIAPOSITIVES
 TRAVAIL SOIGNE ET RAPIDE

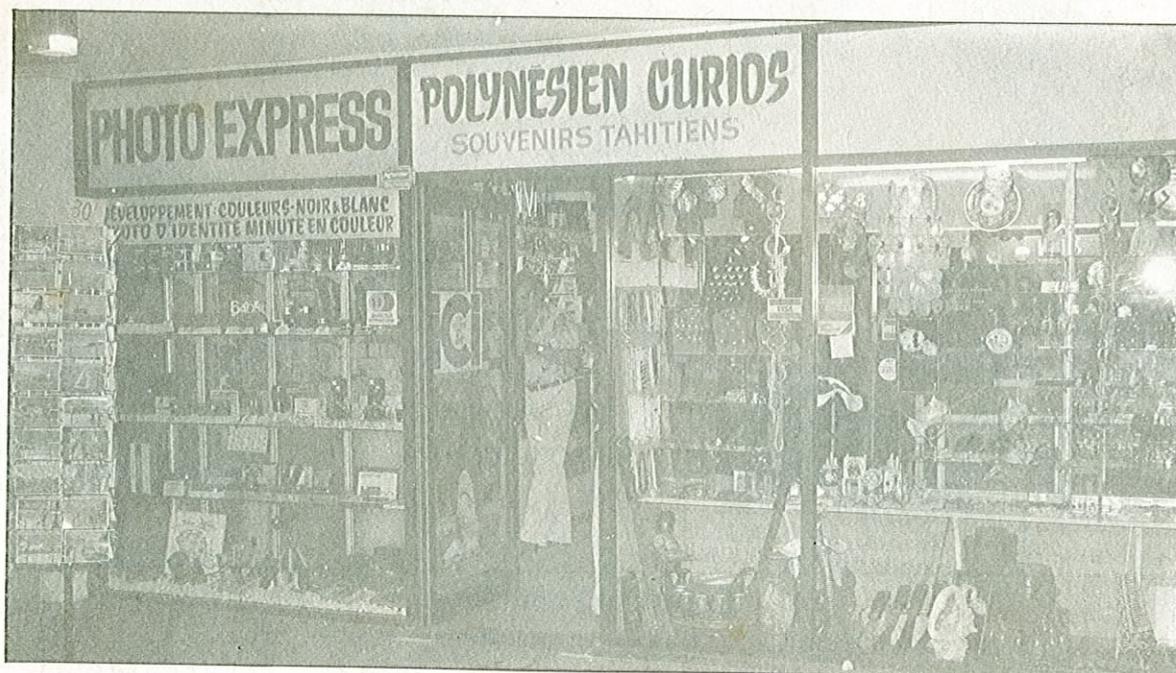


PHOTO D'IDENTITE MINUTE ET COULEURS - GRAND CHOIX D'ALBUMS
 ET CADRES PHOTO - APPAREILS PHOTO ET ACCESSOIRES
 FILMS - CARTES POSTALES - DIAPOSITIVES...etc

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



EDITORIAL

Les trimestres se suivent et ne se ressemblent heureusement pas toujours.

Les tempêtes et leurs conséquences ont occupé la meilleure part du précédent Manureva ; ce numéro voit le jour dans un climat plus constructif, puisque nous avons pu saluer l'inauguration de la nouvelle salle d'embarquement de l'aérogare de Faaa (27 juillet 1983) et l'ouverture avenue de l'Opéra de la Maison de Tahiti et des Iles, outil de promotion dont le premier rôle sera d'aider l'OPATTI à traiter quelques séquelles cycloniques encore présentes dans l'opinion publique de la métropole et tout particulièrement des visiteurs potentiels. Le début de la construction d'un nouvel ensemble hôtelier chaîne HYATT à Bora-Bora (154 chambres qui seront mises en service fin 1984) et la décision de l'Assemblée Territoriale instituant un nouveau -et longuement attendu- Code des Investissements achèvent de jeter un jour encourageant sur l'avenir touristique et, par conséquent, aéronautique du Territoire.

Au chapitre des phénomènes positifs doit encore être rangée la mise en service le 16 juin du Boeing 747-300 Sud à pont supérieur allongé pour l'UTA ; les taux de remplissage de cet appareil, le plus gros avion de transport civil au monde, se sont fixés d'emblée à un niveau satisfaisant. Il faut malheureusement au même moment enregistrer l'intention officiellement annoncée par le transporteur de supprimer l'un de ses quatre vols hebdomadaires de/vers Los Angeles à compter du 8 janvier 1984, suppression liée à la fermeture du "village" de Moorea du Club Méditerranée qui interviendra à la même date.

°
° °

Le maire Bradley a ouvert le 14 avril 1983 à la circulation une partie de la nouvelle boucle routière intérieure à l'aérogare de Los Angeles. L'intérêt de l'information serait mince si Los Angeles n'était pas, pour le Territoire, beaucoup plus qu'un simple aéroport étranger, et si d'autre part

.../...

cette escale presque obligée vers la métropole et le reste du monde ne faisait pas l'objet d'un programme d'extension considérable, qui sera achevé pour l'ouverture des Jeux Olympiques de 1984. La construction ou l'amélioration de la desserte routière, de deux nouvelles aérogares, des pistes et voie de circulation des avions ne seront pas sans conséquences quant aux conditions d'exploitation des transporteurs qui desservent la Polynésie ; l'occasion a paru intéressante de consacrer à cette escale américaine un dossier du trimestre, dont l'ambition est de mieux faire connaître les raisons qui ont conduit au choix de cette escale et les conséquences, positives et moins positives, de son utilisation.

le dossier du trimestre

"VIA LOS ANGELES"

La Polynésie française partage avec la Nouvelle-Calédonie et la Réunion la particularité d'être un point du territoire français inaccessible -en l'état actuel de la technique- autrement qu'en faisant escale dans un pays étranger. Elle a en outre le privilège exclusif d'être le seul territoire dont la liaison avec la métropole impose le recours à deux transporteurs. La route de Paris via Los Angeles est donc un phénomène assez singulier pour mériter l'analyse qui suit.

La contrainte d'une correspondance, qu'aucune raison logique ne fonde apparemment, mérite quelques explications qui seront tout d'abord fournies ; les inconvénients et les avantages (car il y en a) de cette situation seront évoqués ensuite.

I. Pourquoi LOS ANGELES

La raison première de l'existence d'une escale sur la route territoire-métropole est technique : aucun type d'avion existant ne permet à l'heure actuelle de franchir les quinze mille kilomètres qui séparent les pistes de Faa et de Roissy. Une escale au moins étant nécessaire pour procéder au ravitaillement en carburant, il était logique que Los Angeles, proche de la route directe, soit choisie. San Francisco, Seattle, Houston, Chicago auraient à vrai dire pu convenir également ; l'accord aérien France-Etats-Unis imposait toutefois le choix d'un point sur la Côte Ouest ; Los Angeles présentait enfin par rapport à sa rivale californienne l'avantage d'être au centre d'un marché touristique plus important, et d'offrir de plus nombreuses possibilités de correspondance (cf annexe), raison qui l'a faite préférer aussi à une escale non américaine (Mexico par exemple).

Il existe donc une raison évidente de s'arrêter à Los Angeles ; le problème du changement de transporteur est plus complexe, et fait intervenir certaines particularités de l'organisation franco-française des transports aériens.

Il doit tout d'abord être noté que les accords aériens, en conformité avec le Code de l'Aviation civile, excluent qu'une desserte dite "de cabotage" (entre deux points du territoire français) soit effectuée par un transporteur étranger ; de tels services obéissant à des impératifs politiques, économiques et sociaux particuliers, ils sont en effet soumis à des règles spéciales (notamment, mais pas exclusivement, en matière tarifaire). Il convient donc d'écarter a priori l'hypothèse d'un service Tahiti-Paris exploité de bout en bout par un transporteur non français. Il s'agit d'ailleurs dans ce cas d'une politique parfaitement banale, et adoptée par la plupart des Etats en ce qui concerne leurs services domestiques.

.../...

L'explication du partage de la route en deux tronçons confiés l'un à UTA et l'autre à Air France est plus originale et se fonde sur des données historiques.

UTA était il y a une trentaine d'années sous le nom d'"Aéromaritime" le transporteur attitré des possessions coloniales françaises et s'était vu confier l'exploitation de nombreuses lignes desservant l'Asie et l'Afrique. Air France était alors le seul transporteur français à vocation internationale. L'accession de nombreux Etats à l'indépendance imposait une redistribution des rôles ; le statut politique des pays desservis étant devenu inutilisable à cet effet, c'est un critère géographique qui fut choisi pour définir l'aire d'activité de chaque compagnie.

Le Concile de Trente eut donc lieu en 1964 pour ce qui concerne l'aéronautique française et le partage du monde entre Air France et UTA, s'il n'apportait guère de bouleversements à la situation antérieure, aboutissait fatalement dans certaines régions à des solutions arbitraires. Les Etats-Unis étant depuis les origines le marché par excellence d'Air France, et les possessions du Pacifique (Indochine, E. F. O.) correspondant à une zone traditionnelle d'activité de la T.A.I. et par voie de conséquence de l'UTA, il était donc normal sinon logique qu'une ligne Paris-Papeete via les Etats-Unis fasse l'objet d'une exploitation partagée entre les deux transporteurs.

II. Inconvénients et avantages

Les inconvénients de cette situation sont évidents ; la nécessité de changer de transporteur à Los Angeles se traduit pour le passager par des contraintes relativement mineures dans la plupart des cas même si elles sont désagréables (formalités, attente) mais susceptibles de se transformer parfois en inconvénients graves : le risque de perte de bagages et celui (en période de pointe de trafic ou en cas d'ennuis techniques) de rester "en panne" à l'escale, sont bien entendu créés ou aggravés par cette situation.

S'entendre offrir un dédommagement et une nuit d'hôtel contre la renonciation volontaire à la continuation immédiate du voyage peut être pour certains passagers une bonne surprise ; ce n'est probablement pas l'indice d'une gestion optimale de l'appareil de production. Encore s'agit-il là d'incidents en principe exceptionnels ; les coûts liés au chargement et au déchargement des avions de chacun des transporteurs et à l'utilisation d'appareils et d'équipages différents sont, eux, structurels et découlent directement de la formule adoptée.

La gestion du système de réservation impose encore aux transporteurs de convenir d'"alottements" réciproques, arrangements selon lesquels chacun d'entre eux réserve une partie de la capacité de ses appareils à l'autre. Cette procédure sans laquelle aucun transporteur ne serait en mesure de vendre un voyage entre la Métropole et la Polynésie peut donner lieu à certaines difficultés, soit que les allottements prévus excèdent les besoins, soit qu'ils s'avèrent insuffisants. Des contacts permanents entre les services commerciaux de chacun des transporteurs sont donc nécessaires pour ajuster au mieux les capacités réservées ; ils ne permettent pas toujours d'éviter les "accidents" dus à l'absence ou à l'insuffisance de l'information de chaque transporteur sur le volume du trafic acheminé par son partenaire.

.../...

Ces inconvénients ne sont d'ailleurs pas exclusivement dus à l'intervention de deux transporteurs : ils tiennent également, et peut-être surtout, à la nature complexe du trafic lui-même.

Chacun des tronçons de la route Paris-Papeete correspond en effet à un marché très différent. Le trafic dit de cabotage étant l'élément commun mais non majoritaire de ce marché, il est constitué pour le reste :

- Sur le tronçon Los Angeles-Papeete, par un courant touristique ;
- Sur le tronçon Los Angeles-Paris, par un trafic d'affaires et un trafic de fret.

Cette "autre composante" du trafic est essentielle pour les transporteurs par son importance numérique.

Or, les contraintes commerciales liées à l'exploitation de cet autre marché ne sont pas toujours compatibles avec celles du service de cabotage ; en période de demande excédant l'offre de capacité, les transporteurs répartissent la pénurie en fonction de critères dont les besoins du trafic de cabotage ne sont qu'un aspect parmi d'autres.

Ce tronçon fait périodiquement l'objet d'une saturation de la capacité disponible : c'est ainsi que sur les trente-cinq vols effectués par UTA du 1er mai au 30 juin 1983 dans le sens Tahiti-Los Angeles, vingt départs ont eu lieu avec des taux d'occupation des sièges compris entre 95 et 100 %, dont douze à 100 % ; il est inévitable, dans une situation de sous-capacité caractérisée, que le passager "domestique" supporte une part de la gêne qui affecte le trafic dans son ensemble.

La nature complexe du trafic sur chaque tronçon -cabotage et tourisme sur le Pacifique, affaires, fret et cabotage entre Los Angeles et Paris- n'a toutefois pas que des conséquences négatives : il est en effet évident que le seul trafic de cabotage ne permettrait à aucun des transporteurs de maintenir, avec un taux d'occupation acceptable, la fréquence de ses services au niveau actuel (4 vols hebdomadaires Tahiti-Los Angeles, et 6 vols Paris-Los Angeles). Le courant de cabotage ne représente que 30 à 40 % des passagers que transporte UTA : on peut donc estimer que c'est à une diminution de plus de moitié de la capacité donc des fréquences offertes que conduirait l'abandon du système actuel au profit d'un service de "pur" cabotage si le transporteur, comme il est prévisible, souhaitait par ailleurs maintenir ses coefficients de remplissage au niveau atteint.

Encore faut-il dans une telle hypothèse s'interroger sur ce qu'il adviendrait des 70 000 touristes qu'amène chaque année UTA sur le territoire, et pour lequel ils sont une source indispensable d'activité et de ressources.

UTA et la promotion de la Polynésie française

De récentes réunions de l'Office pour la Promotion et l'Animation Touristique de Tahiti et des Iles (OPATTI) ont permis d'évoquer le rôle irremplaçable des transporteurs en matière de promotion.

.../...

L'intervention directe d'UTA aux Etats-Unis en faveur de la Polynésie représente en 1983 un budget de 700 000 dollars. C'est par la nature des actions entreprises que le transporteurs collabore précieusement à la commercialisation du "produit Tahiti":

Il est en effet démontré que le voyageur américain, représentant à lui seul 46 % du trafic touristique du territoire, utilise en très grande majorité les formules de voyages "à forfait" comprenant le transport et le séjour. Or c'est précisément le type de produit auquel UTA consacre l'essentiel de son effort, par une assistance multiforme à quelques voyageurs sélectionnés pour leur audience et leur efficacité. Pour des raisons diverses, mais surtout parce que la Polynésie n'est pour eux qu'une étape assurant un remplissage complémentaire éventuel, les autres transporteurs n'investissent sur le thème de la "destination Tahiti" qu'une fraction beaucoup moins significative de budgets surtout orientés vers la vente de traversées transpacifiques, de "circuits" comportant ou non l'étape polynésienne, ou l'utilisation, de manière générale, de leur réseau aérien ou hôtelier.

L'accord aérien franco-américain, s'il prévoit l'admission sur cette route d'un ou de plusieurs transporteurs américains, ne saurait évidemment pas leur faire une obligation de l'exploiter.

On peut bien entendu supposer que la vacance d'un tel marché ne tarderait pas à susciter le retour de la Pan Am qui a décidé de ne plus exercer ses droits depuis 1979, ou encore l'intervention d'un autre transporteur.

On ne perçoit toutefois guère l'intérêt a priori d'une éventualité aléatoire, et sur laquelle la formule existante possède en principe l'avantage d'une meilleure maîtrise -s'agissant d'un transporteur national- d'un outil indispensable au développement du territoire, et à coup sûr celui d'autoriser des économies de devises non négligeables dans la conjoncture présente.

III. Conclusion en forme d'acte de foi

L'histoire serait trop triste si elle s'achevait sur le constat du caractère inévitable des inconvénients de la situation actuelle. Le pire n'est heureusement jamais sûr, et beaucoup de possibilités d'améliorations restent ouvertes.

Les inconvénients liés aux capacités insuffisantes portent en eux-mêmes leur remède : l'existence d'une demande solvable et insatisfaite constitue en effet un "créneau" que les transporteurs, dont c'est la vocation, ne manquent pas d'occuper dès lors qu'elle atteint un niveau susceptible d'assurer la rentabilité d'un nouveau service.

.../...

Les inconvénients liés changement de transporteur à Los Angeles ne sont pas davantage inéluctables, même en l'absence de modification fondamentale des choix gouvernementaux à l'égard des deux compagnies : des dizaines de transporteurs de tous pays s'affrètent réciproquement chaque jour des avions et des équipages ; quelles que soient les raisons techniques, commerciales ou

L'affrètement : le problème des avions

Une des difficultés auxquelles se heurterait la solution d'affrètement consiste dans les types fort différents de matériels mis en oeuvre : Air France utilise des B 747 "Combi" de 260 sièges, dont l'importante capacité en fret est aisément commercialisée du fait d'une demande importante entre Paris et Los Angeles (industries aéronautiques californiennes, produits alimentaires de luxe français...) ; UTA exploite des DC 10 et B 747 tout passagers (292 et 418 sièges) plus adapté au trafic, fort modeste en ce qui concerne le fret, du tronçon Los Angeles-Papeete.

On voit que ces appareils, dont les caractéristiques respectives correspondent à des marchés bien différenciés, ne sont pas aisément interchangeables ; un vol effectué entre Los Angeles et Papeete par un appareil d'Air France risquant de conduire à une sous-utilisation de la capacité fret, c'est probablement la formule alternative consistant dans l'utilisation, une fois par semaine par exemple, d'un appareil d'UTA de Papeete à Paris qui constituerait la solution la moins pénalisante au plan commercial.

juridiques, qui ont jusqu'aujourd'hui empêché le recours à une telle formule, il n'existe pas de raison de désespérer de voir un jour Air France et UTA conclure un accord aux termes duquel la même machine parcourra la totalité de la route en changeant à Los Angeles de "casquette". L'escale californienne ne sera plus dès lors que ce qu'elle aurait toujours dû être : l'occasion pour chacune des compagnies d'exploiter au moindre coût tous les secteurs d'un marché complexe, et pour les voyageurs en transit celle de se délasser au milieu d'un long voyage, l'esprit libéré de l'appréhension que les aléas de la correspondance ne les retiennent, eux ou leurs bagages, plus longtemps qu'ils ne l'auraient souhaité sur le sol américain.

Los Angeles vaut bien que le voyageur qu'aucune obligation pressante ne talonne s'y arrête quelques jours ; son aéroport, actuellement en voie d'extension dans la perspective des Jeux Olympiques de 1984, est déjà l'un des plus fréquentés du monde. Les raisons de séjourner volontairement en Californie sont enfin suffisamment nombreuses pour que personne ne regrette, quand elles auront été totalement supprimées, les quelques chances de s'y arrêter involontairement que comporte encore l'organisation actuelle de la desserte de la Polynésie "via Los Angeles".

.../...

"Via Los Angeles" en chiffres

A) Trafic UTA 1982 sur la relation Tahiti-Los Angeles :

Sièges offerts.	134 555
Passagers transportés (1)	110 134
Remplissage (2)	81,9 %
Dont passagers à destination/en provenance de Paris (3).	30 911

B) Trafic Air France 1982 sur la relation Los Angeles-Paris :

Sièges offerts.	160 661
Passagers transportés	114 668
Remplissage	71,4 %

Le "Corridor" Los Angeles San Francisco

Les deux métropoles californiennes, distantes de 540 km, sont reliées par l'une des routes aériennes les plus fréquentées du monde. Quatre cent quatre-vingt-dix-sept vols par semaine (trois par heure en moyenne) ont été empruntés en 1982 par 2 millions de passagers à des tarifs dont le minimum est actuellement de 29 dollars (soit 0,41 FF au km pour un dollar à 7,70 FF).

(1) Arrivée + Départ y compris les passagers en transit de/vers Nounéa.

(2) A titre de comparaison, remplissage tous transporteurs sur l'Atlantique Nord en 1982 : 61,5 %.

(3) Chiffre probablement sous-estimé en raison de l'imprécision liée à l'utilisation statistique des cartes d'embarquement/débarquement.

C) Le "gateway" Los Angeles : outre de très nombreuses villes d'Amérique du Nord, Los Angeles est reliée sans escale à douze destinations européennes, vingt destinations en Amérique latine et aux Caraïbes et treize destinations dans l'Asie et le Pacifique.

Des fréquences beaucoup plus nombreuses et des tarifs attractifs font d'ailleurs fréquemment préférer par les hommes d'affaires voyageant entre la Polynésie et les pays d'Asie un détour par Los Angeles ou Honolulu à la route plus directe (via l'Australie ou la Nouvelle-Zélande).

D) Comparaison de quelques tarifs (aller-retour)

R O U T E	Type de tarif	Tarif en FF	Distance en km	Tarif au km en FF
Tahiti - Los Angeles (International).....	Apex B. S.	6 452	13 225	0,49
Paris-Los Angeles (international).....	Apex B. S.	5 175	18 217	0,28
Tahiti-Paris (cabotage).....	Exc. B. S.	8 926	31 442	0,28
Nouméa-Paris (cabotage).....	Exc. B. S.	8 926	33 486	0,27
Fort-de-France/Paris.	Apex	3 975	13 714	0,29
St Denis (Réunion) - Paris.....	Apex	6 180	18 883	0,33
Ajaccio-Paris.....	Apex	930	1 838	0,50

EXTENSIONS DE L'AÉROPORT DE LOS ANGELES

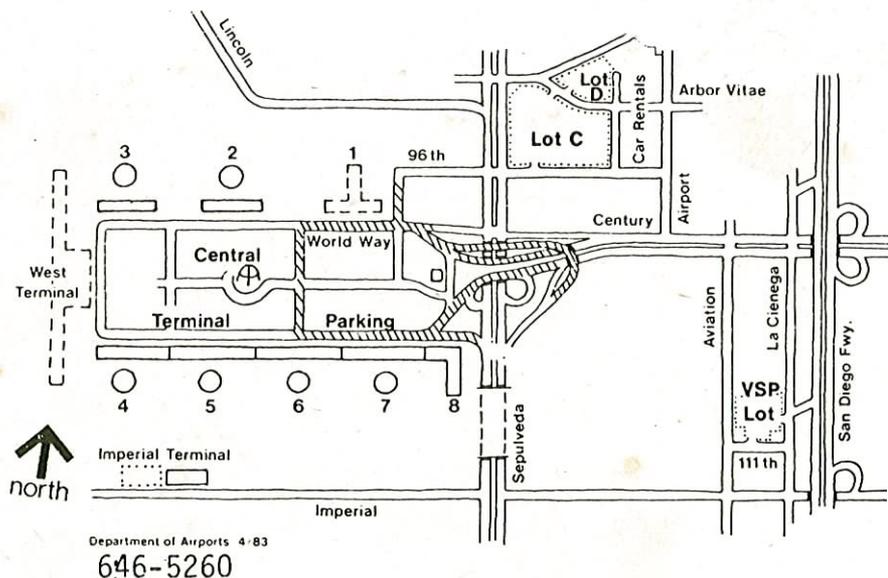
Un programme d'extension de l'Aéroport international de Los Angeles correspondant à une dépense de 700 millions de dollars a été entrepris en Juillet 1982 et devra être mené à son terme avant le début des Jeux Olympiques de 1984.

Les travaux comprennent la construction d'un nouveau terminal international ainsi que la réalisation d'un second niveau de desserte routière au-dessus de la "boucle" existante.

Los Angeles s'offrira dans le même temps deux pistes rénovées et des voies de circulation au sol mieux adaptées au trafic des avions gros porteurs.

Le trafic de l'Aéroport international de Los Angeles a connu une progression spectaculaire : de 6,9 millions de passagers en 1961 il est passé en 1980 à 33 millions pour atteindre, selon les prévisions actuelles, quelques 40 millions à la fin de la présente décade.

Les extensions en cours d'exécution apparaissent sur le plan ci-dessous en pointillés (aérogare n° 1 réservée au trafic domestique et terminal Ouest affecté au trafic international). La partie hachurée du réseau routier correspond par ailleurs au doublement des voies de circulation (réalisation d'un second niveau au-dessus de la "boucle" existante).



Document fourni par les Autorités Aéroportuaires
de LOS ANGELES

EMPLACEMENTS DES TERMINALS COMPAGNIES

Compagnies	Code/Terminal	Compagnies	Code/Terminal
Aerolineas Argentinas	AR 2	KLM	KL D4A2*
Aeromexico	AM 2	Korean Airlines	KE 2
Air Cal	OC 4	LACSA	LR 2
Air Canada	AC 2	LTU	LT 2
Air France	AF 2	Lufthansa	LH 2
Air Irvine	WI 4	Mexicana	MX 5
Airspur	OT 4	Muse Air	MC 4
Air New Zealand	TE 2	Northwest	NW 4
Air Resorts	UZ 5	Pacific Coast	ID 5
American Airlines	AA 4	Pacific East Air	6P 3
		Pacific Express	VB 3
Avianca	AV 2	Pacific Southwest	PS 6
British Airways	BA 2	Pan American	PA 2
British Caledonian	BR 5	Philippine Airlines	PR 4
Capitol Air	CL 2	Qantas	QF 2
China Airlines	CI 2	Republic	RC 6
C & M	KA 4	SAS	SK 2
C A A C	CA 2	Southwest	WN 3
Condor	DF 2	Singapore	SQ 2
Continental Airlines	CO 6	Sun Aire	OO 4
C P Air	CP 2	Transamerica	TV 2
Delta	DL 6	TACA	TA 2
Desert Sun	FE T3	TWA	TW 3
Eastern Airlines	EA 3	United	UA 7
Ecuatoriana	EU 5	USAir	AL 6
Finnair	AY 7	UTA	UT 2
Frontier	FL 6	Varig	RG 2
Hawaii Express	LP 3	Western	WA 5
Imperial Airlines	ii 7	Western Pacific	6W T4
Inland Empire	CC T4	Wings West	RM T4
Japan Airlines	JL 2	World	WO IT

*D=departs A=arrives

7/]/83

/ STATISTIQUES / TOURISTIQUES

(Source : Service Territorial du Tourisme)

Période : 12 mois de juin 1982 à mai 1983

ORIGINE DU TRAFIC	6/82 à 5/83	6/81 à 5/82	EVOLUTION
- Amérique du Nord..... (dont USA).....	53 757 (47 508)	52 299 (46 095)	+ 3 % (+ 3 %)
- Amérique du Sud.....	3 331	4 377	- 24 %
- Europe..... (dont France).....	28 561 (15 119)	26 000 (14 584)	+ 10 % (+ 4 %)
- Pacifique.....	28 276	24 319	+ 16 %
- Autres.....	759	759	-
T O T A L.....	114 684	107 754	+ 6 %

Le rythme annuel d'accroissement du trafic touristique continue de se ralentir : 18 % fin décembre 1982, 10 % fin mars, 5 % fin mai ; au tassement normal après le "coup de fouet" dû à la réouverture de la desserte par Qantas sont probablement venus s'ajouter les effets de la contre-publicité occasionnée par les cyclones de mars et avril, notamment en ce qui concerne le trafic en provenance d'Europe.

Le trafic sud-américain progresse lentement après l'effondrement lié au conflit des Malouines.

La durée moyenne du séjour est en augmentation avec 8,56 jours en mai 1983 contre 8,03 en mai 1982 (+ 7 %)

transport aerien

AERODROME DE TAHITI-FAAA

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

DE JANVIER A

JUIN 1983

COMPAGNIE	VOLS	PAX	TRANSIT DIRECT	S. O.	CMR	FRET (KG)	POSTE	VARIATION (%) AVEC 1982
***** TRAFIC COMMERCIAL LOCAL *****								
AIR TAHITI (MOOREA)	A * 5495	37302	5112	73,0			PAX + 16,8	
	D * 5491	33698	51073	66,0			FRET	
	T * 10986	71000	102200	69,5			POS	
AIR POLYNESIE (MOOREA)	A * 1500	17023	26901	63,3	422	1629	PAX - 20,8	
	D * 1499	13941	26878	51,9	2971	4309	FRET - 21,4	
	T * 2999	30964	53779	57,6	3393	5938	POS + 4,9	
TOTAL TRAFIC MOOREA	A * 6995	54325	78028	69,6	422	1629	PAX + 2,1	
	D * 6990	47639	77951	61,1	2971	4309	FRET - 21,4	
	T * 13985	101964	155979	65,4	3393	5938	POS + 4,9	
AIR TAHITI	A * 584	3400	5930	57,4			PAX - 8,0	
	D * 585	3176	5935	53,5			FRET	
	T * 1169	6576	11855	55,5			POS	
AIR POLYNESIE	A * 1291	43954	56153	78,3	85741	10016	PAX - 9,1	
	D * 1288	41792	54951	76,1	161453	34822	FRET + 5,3	
	T * 2579	85746	111104	77,2	247194	44838	POS + 2,6	
CARLOSAIR	A * 28	79	193	40,9			PAX	
	D * 28	85	208	40,9			FRET	
	T * 56	164	401	40,9			POS	
TOTAL TRAFIC LOCAL	A * 8898	101758	140294	72,5	86163	11645	PAX - 3,4	
	D * 8891	92692	139045	66,7	164424	39133	FRET + 4,8	
	T * 17789	194450	279339	69,6	250587	50776	POS + 2,9	
***** TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL *****								
U. T. A.	A * 152	34026	4274	50558	75,8	1028462	203027	PAX + 0,0
	D * 154	34174	4274	51268	75,0	285760	48119	FRET - 6,6
	T * 306	68200	8548	101826	75,4	1314222	251146	POS - 6,6
A. N. Z.	A * 129	14062	21114	46070	76,4	992419	9983	PAX + 3,0
	D * 129	14155	21114	46071	76,6	37746	2683	FRET + 16,8
	T * 258	28217	42228	92141	76,5	1030165	12666	POS + 3,9
GANTAS	A * 155	12894	18255	47952	65,0	454815	4172	PAX + 2,1
	D * 155	14293	18255	47952	67,9	13366	3264	FRET + 306,0
	T * 310	27187	36510	95904	66,4	468181	7436	POS + 21,3
LAN CHILE	A * 39	4063	5626	72,2	40128	481	PAX + 2,3	
	D * 39	3376	5610	60,2	10107	2978	FRET + 10,9	
	T * 78	7439	11236	66,2	50235	3459	POS + 25,0	
S. P. I. A.	A * 26	2467	3985	61,9	11940	1629	PAX + 23,9	
	D * 26	2428	3985	60,9	3225	829	FRET - 16,7	
	T * 52	4895	7970	61,4	15165	2458	POS - 4,9	
P. A. L.	A * 24	746	2695	27,7	3675	31	PAX + 52,0	
	D * 24	598	2694	22,2	2517	56	FRET + 2,4	
	T * 48	1344	5389	24,9	6192	87	POS + 112,2	
AIR PACIFIC	A * 4	121	448	27,0	335	23	PAX - 90,2	
	D * 4	33	448	7,4	78	50	FRET - 94,3	
	T * 8	154	896	17,2	413	73	POS - 95,6	
TOT. TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	A * 529	68379	43643	157334	71,2	2531774	219346	PAX + 1,2
	D * 531	69057	43643	158028	71,3	352799	57979	FRET + 16,3
	T * 1060	137436	87286	315362	71,3	2884573	277325	POS - 5,8
U. T. A.	A * 3	265	592	44,8	123685		PAX	
	D * 3	10	592	1,7	1052		FRET	
	T * 6	275	1184	23,2	124737		POS	
AIR POLYNESIE	A * 1	2	48	4,2			PAX	
	D * 1	13	48	27,1			FRET	
	T * 2	15	96	15,6			POS	
CARLOSAIR	A * 1	4	9	44,4			PAX	
	D * 1	4	9	44,4			FRET	
	T * 2	8	18	44,4			POS	
DIVERS USA	A * 1	185	185	100,0			PAX	
	D * 1	184	184	100,0			FRET	
	T * 2	369	369	100,0			POS	
TOT. TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	A * 6	456	834	54,7	123685		PAX	
	D * 6	211	833	25,3	1052		FRET	
	T * 12	667	1667	40,0	124737		POS	
TOT. TRAFIC INTERNATIONAL	A * 535	68835	43643	158168	71,1	2655459	219346	PAX + 1,6
	D * 537	69268	43643	158861	71,1	353851	57979	FRET + 21,3
	T * 1072	138103	87286	317029	71,1	3009310	277325	POS - 5,8
***** TOTAL TOUT TRAFIC *****								
	A * 9433	170593	43643	298462	71,8	2741622	230991	PAX - 1,4
	D * 9428	161960	43662	297906	69,0	518275	97110	FRET + 19,9
	T * 18861	332553	87305	596368	70,4	3259897	328101	POS - 4,5

TRAFFIC DE L'AERODROME  2ème TR 1983

MOIS Mouvements COMMERCIAUX - dont IFR MVTS non COMMERCIAUX-dont IFR

AVRIL	2989	731	3423	260
MAI	3582	601	3469	241
JUIN	3142	540	4043	234
TOTAUX	9713	1872	10935	735

TOTAL TOUT TRAFIC 20648

TOTAL TRAFIC IFR 2607

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

MOIS	AERONEFS ETRANGERS	JETS	+ DE 20 Tonnes
AVRIL	115	182	575
MAI	117	173	551
JUIN	121	173	539
TOTAL	353	528	1665

-MOUVEMENTS DES AERONEFS (TFC non commercial)- 2ème TR 1983

MOIS	AERO CLUB de TAHITI	CERCLE AERONAUTIQUE	AERO CLUB UTA	PRIVES	AUTRES MVTS	CAP	TOTAL
AVRIL	320	524	1422	347	590	220	3423
MAI	544	676	1006	406	581	256	3469
JUIN	394	722	1672	398	647	210	4043
TOTAUX	1258	1922	4100	1151	1818	686	10935

EVACUATIONS SANITAIRES

PROPRIETAIRES OU COMPAGNIES	MOOREA	ILES S/VENT	TUAMOTU GAMBIER	MARQUISES	AUSTRALES	HEURES Effectuees
TERRITOIRE	5	10	7	4		96 HR 10
AIR TAHITI	3	1				2 HR 31
AIR POLYNESIE	1		1	1		4 HR 02
AIR LAGON			1			8 HR 40
CARLOSAIR			1			5 HR 39
PRIVES	1	1	1			9 HR 10
TOTAL 38	10	12	11	5		126 HR 12

activités des centres et aérodromes

CENTRE DE CONTRÔLE REGIONAL 2 ème TR 1983

STATISTIQUES MENSUELLES DE TRAFIC EN ROUTE:

		TOTAL
INTERINSULAIRES	3379	
INTERNATIONAUX	591	

TOTAUX 3970

MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES COMMUNICATIONS

RECEPTION

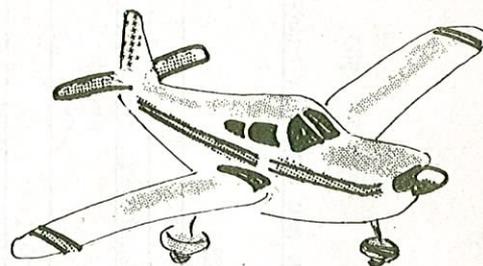
RESEAU INTERNATIONAL	81294
RESEAU LOCAL	16980

TOTAL RECEPTION: 98274 Moyenne quotidienne: 1080

EMISSION

RESEAU INTERNATIONAL	21589
RESEAU LOCAL	17234

TOTAL EMISSION 38823 Moyenne quotidienne: 427



2ème TR 1983

LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

<u>PROFESSIONNEL</u>	
PILOTE DE LIGNE	14
PILOTE PROFESSIONNEL 1ère CL.	18
PP 1	23
PP	15
QUALIFICATION IFR	4
MECANICIEN NAVIGANT	
NAVIGATEUR	4
PILOTE PROFESSIONNEL HELICO	
AUTORISATION PARACHUTAGE	
TOTAL	78

NON PROFESSIONNEL: 41

EFFECTIFS BASES EN POLYNESIE FRANCAISE

AU:

PL	1 (privé)
PP1	21+1 (privé)
PP	25+17 (privé)
PPH	4
C.S.S	

TOTAL 69

CORPS TECHNIQUES 4
PRIVES..... 415

PROTECTION METEO 2ème TR.1983

Protection 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	136	PASCUA	7
AUCKLAND	40	RAROTONGA	29
NANDI	2	SYDNEY	36
PAGO PAGO	2	SANTIAGO	6
HONOLULU	14	NOUMEA	14
POINTE A PITRE	6		

TOTAL GENERAL: 292

NOMBRE D'OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL, RECUES : 2112

MOYENS COURRIERS

INTER ILES	887
MARQUISES	37
AUSTRALES	38
SITES	159
TOTELEGIE	15
HAO	15
ATUANA	37

TOTAL 1188

NOTAMS RECUS CLASSE 1 SERIE A

VENEZUELA	223
PANAMA	280
CANADA	467
JAPON	524
NANDI	164
WESTERN SAMOA	30
EQUATEUR	145
CHILI	60
PEROU	320
AUSTRALIE	443
USA	1596
NEW ZEALAND	490
POINTE A PITRE	8

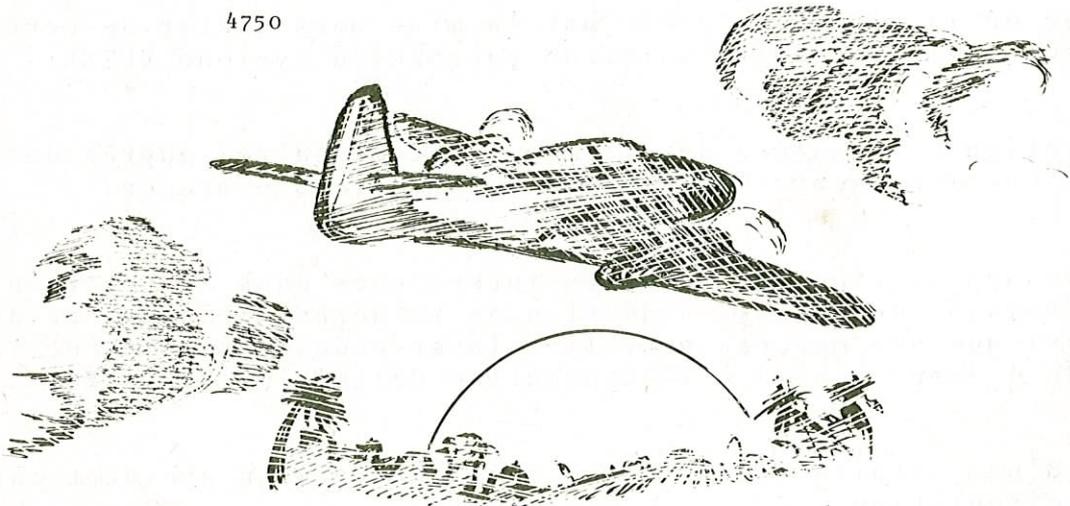
TOTAL

4750

NOTAMS EMIS CLASSE 1

SERIE A: 33 SERIE C 29

Protections aéronautiques
fournies aux CDT de Bord: 266

ACTIVITES DU SSIS

FEUX D'AERONEFS	
FEUX extérieurs à l'Aérodrome	1
ALERTES AERONEFS	8
SORTIE véhicule AMBULANCE	1
SURVEILLANCES AVITAILLEMENTS	
SURVEILLANCES:	
-Décollages et atterrissages	572
-Mises en route	286
-Interventions diverses	17
-Instruction et exercices	95
ACCIDENTS AERONEFS	
SORTIES VEDETTE	2

activités des services

Σ SERVICE /- / ADMINISTRATIF
=====

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

- . Organisation d'une souscription au bénéfice des sinistrés des différents cyclones - Collecte des fonds - Mise en place d'une commission pour la répartition des fonds recueillis - Règlement des sinistrés retenus par l'intermédiaire de l'ATAC - Compte-rendu de l'utilisation des premiers secours accordés par la DGAC.
- . Préparation du Budget Territorial 1984.
- . Analyse de la situation créée par la mise hors d'état de certains logements administratifs suite au passage du cyclone VEENA.
- . Formulation de demandes de crédits supplémentaires auprès de la DNA : fonctionnement - informatique - missions - stages.
- . Mise en application des réformes intervenues dans la Fonction Publique (5ème semaine de congés, réduction de la durée hebdomadaire du travail etc) ainsi que des mesures nouvelles intervenues par suite de la signature de l'avenant n° 5 à la Convention Collective des ANFA.
- . Suivi d'une affaire contentieuse consécutive à un accident matériel de la circulation.

ETUDES DIVERSES

- . Analyse des dispositions législatives et réglementaires relatives à la désignation des conseils d'administration des Caisses de Sécurité Sociale.
- . Participation à un groupe de travail sur l'application de l'instruction de la comptabilité publique relative au versement de la contribution exceptionnelle de solidarité dans les TOM.
- . Analyse des problèmes posés par un abaissement du plafond hebdomadaire des heures supplémentaires du personnel contractuel demandé par l'Inspecteur du Travail.

TRAVAUX DES COMMISSIONS

- . La CAP du corps des Techniciens de l'Aviation Civile du CEAPF s'est réunie le 7 juin 1983 pour examiner et émettre un avis sur les candidatures aux postes à pourvoir, approuver le projet de règlement intérieur et débattre de questions diverses.
- . Les CAP des corps des Techniciens et des Aides-Techniciens de la Météorologie du CEAPF se sont réunies le 21 juin 1983 pour examiner et émettre un avis sur les candidatures aux postes à pourvoir jusqu'au 30 juin 1984, approuver leur règlement intérieur respectif et débattre de questions diverses.
- . Le CTP de la Direction de l'Aviation Civile s'est réuni le 18 mai 1983 pour examiner l'ordre du jour ci-après :

- I - Approbation du P.V. de la réunion du 13 décembre 1982.
- II - Suite donnée aux questions évoquées au cours de la réunion du 13 décembre 1982.
- III - Approbation du nouveau règlement intérieur.
- IV - Les événements récents (cyclones) et leur incidence sur le secteur aéronautique.
- V - Questions diverses :
 - Formation du personnel
 - Voiture ambulance
 - Paieement des indemnités de déplacement
 - Déclaration des organisations syndicales
 - Cité de l'Air
 - Souscription
 - Affichage administratif et syndical
 - Création de CAP locales
 - Appréciations des inspecteurs généraux

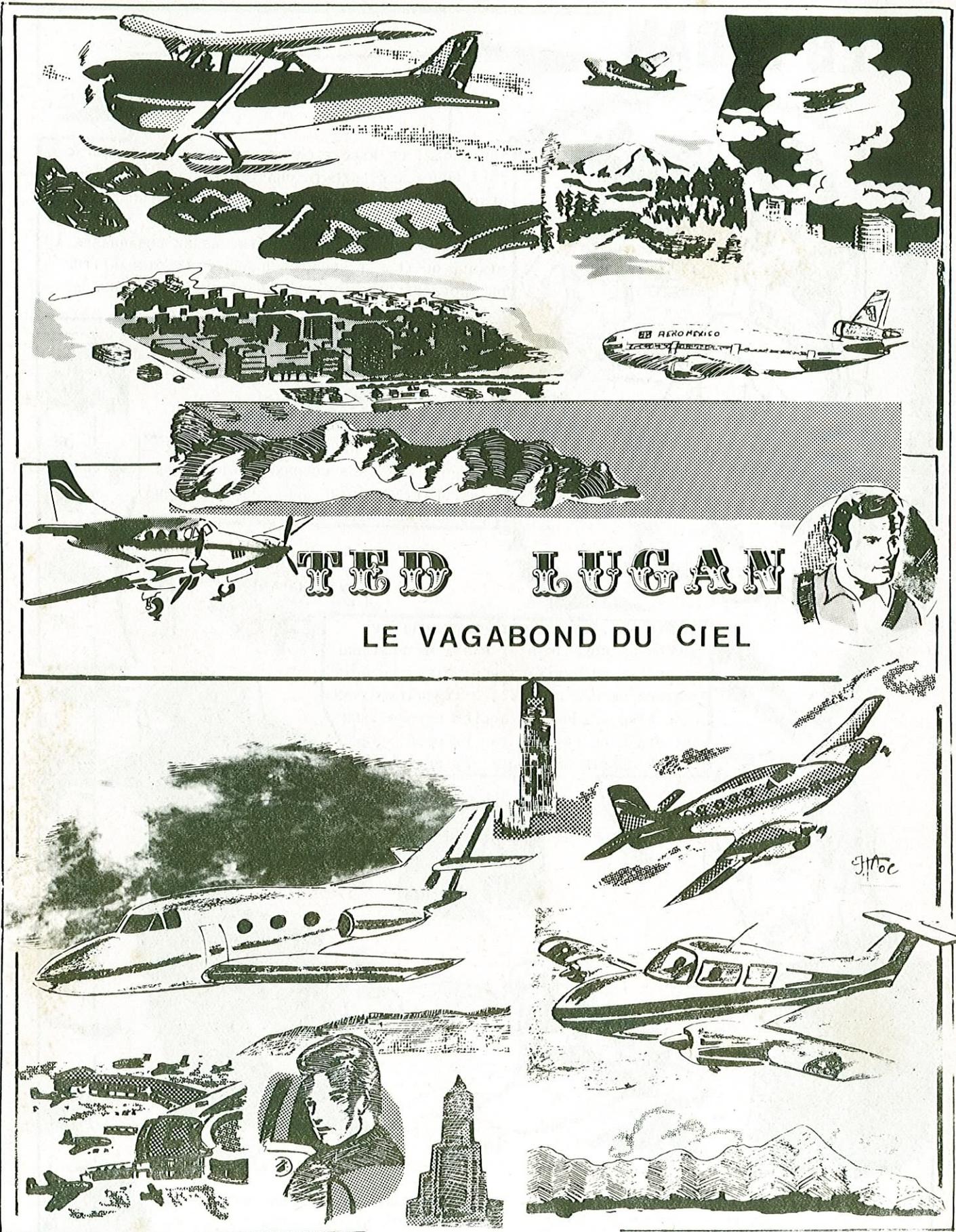
Par ailleurs, le Service Administratif a été appelé à participer à toutes les réunions de la Commission Consultative Paritaire des agents non fonctionnaires de l'Administration ainsi qu'à celles de la Commission d'interprétation et de conciliation de la Convention Collective de ces agents.



RESULTATS DE CONCOURS ET EXAMENS

- . M. DIETRICH Robert, Assistant Technique des Travaux Publics de l'Etat, a été déclaré apte à l'emploi de Chef de Section des TPE après examen professionnel.
- . M. TUMAHAI Philippe, Technicien de l'Aviation Civile du CEAPF, a été admis au concours interne d'IEEAC ; il rejoindra l'ENAC en septembre prochain pour y suivre un cycle complet de formation de 3 ans.
- . M. CHAUSSIN Robert, Technicien de la Météorologie du CEAPF, a été admis au concours interne de Techniciens de l'Aviation Civile du CEAPF ; il effectuera son cycle d'études à l'ENAC avec la promotion de janvier 1984.
- . MM. DAUPHIN Teiki, TSCHEILLER Daniel et MONTAGNON Romuald, Aides-Techniciens de la Météorologie du CEAPF, ont été admis au concours interne de Techniciens de la Météorologie du CEAPF ; ils participeront au cycle de formation à l'ENM de l'année scolaire 1984/1985.
- . Le concours externe de recrutement de Techniciens de la Météorologie du CEAPF qui s'est déroulé les 20 et 21 juin, a vu la présence de 41 candidats sur les 50 inscrits. Ont été classés par le jury sur la liste d'aptitude : MM. LE GOFF Michel, LACHARME Jacques, PANASSIOUX Philippe et GAMBLIN Yann et sur la liste complémentaire : MM CHIN Jean et LEE Marcel ; les 4 candidats qui seront nommés rejoindront l'Ecole Nationale de la Météorologie le 3 octobre prochain.
- . Le concours externe de recrutement de Techniciens de l'Aviation Civile du CEAPF qui s'est déroulé les 30 juin et 1er juillet, a enregistré la présence de 42 candidats sur les 70 inscrits. Ont été classés par le jury sur la liste d'aptitude : MM. U SANG Pascal et PANASSIOUX Philippe et sur la liste complémentaire : MM. LACHARME Jacques, JUVENTIN Teva, PINSON Pierre et CHIN CHOI Serge. Les 2 candidats nommés effectueront leur cycle de formation à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile avec la promotion de septembre 1983.





TED LUGAN

LE VAGABOND DU CIEL

PACIFIC C.C.

TED LUGAN



RESUMÉ DES EPISODES PRECEDENTS:

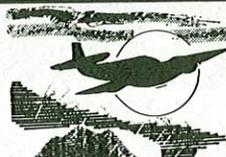


TED LUGAN, UN PILOTE CANDIDE ET TÊMÉRAIRE, ATTACHÉ A LA COMPAGNIE "AIR TAKOMA" NE PARVIENT JAMAIS A RÉSOUDRE À LEUR AVANTAGE AUCUNE DES ÉNIGMES QUI SE POSENT A CHACUNE DE SES TRAVERSÉES.

NOUS LE RETROUVONS CETTE FOIS, ASSEZ EMBARRASSÉ A MIAMI, OÙ IL EST SUPPOSÉ RÉSOUDRE LA DISPARITION DE TROIS PILOTES QU'UNE ORGANISATION INCONNUE AU-RAIT CONTACTÉS.

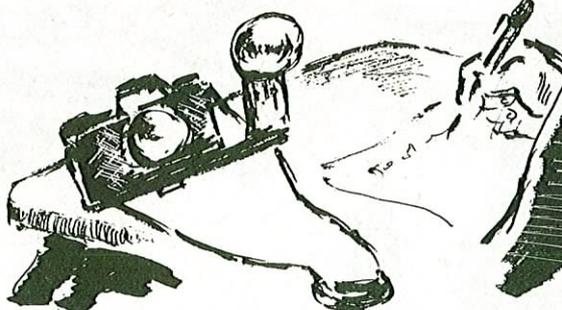
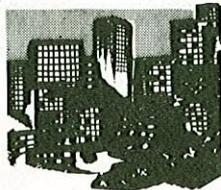


MR TED LUGAN, DEPUIS QUE VOUS JOUEZ CE RÔLE DANS NOS COLONNES, ÊTES VOUS SATISFAIT DE VOTRE SORT, OU AVEZ VOUS DES REVENDEICATIONS A FORMULER ?



Washington Post

SATISFAIT...C'EST VITE DIT! POUR LES HEURES DE VOL, JE N'AI PAS A ME PLAINDRE CE QUI ME CHAGRINE UN PEU, C'EST LE CÔTÉ SÉRIEUX DE MON RÔLE.... J'AIMERAI D'AVANTAGE ÊTRE ENTOURÉ DE JOLIES FILLES..SUR UNE PLAGE DE FLORIDE PAR EXEMPLE, AVEC UN BON COMPTE EN BANQUE, ET PUIS.....



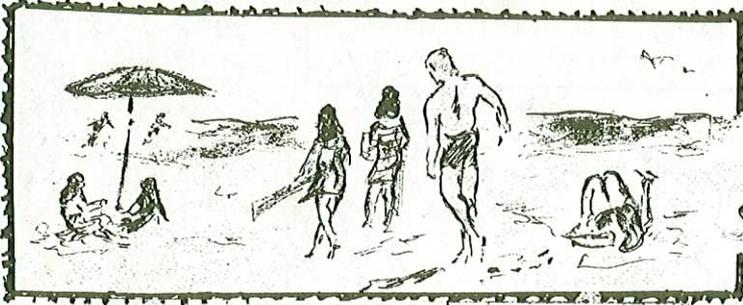
CA SUFFIT, MISTER LUGAN, VOUS AVEZ DES AMBITIONS MODESTES ESPERONS QUE LE DESSINATEUR TIENDRA COMPTE DE VOS SOUHAITS



sjtoe

TED LUGAN

POUR RÉPONDRE AUX VŒUX DE NOTRE HÉROS, NOUS ABORDONS DONC TED LUGAN EN COMPAGNIE DE SONIA, SUR LE SABLE DORÉ DU PALM BEACH, A MIAMI.



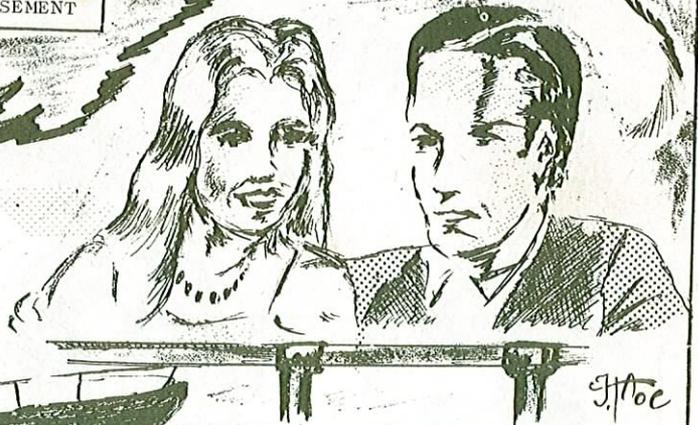
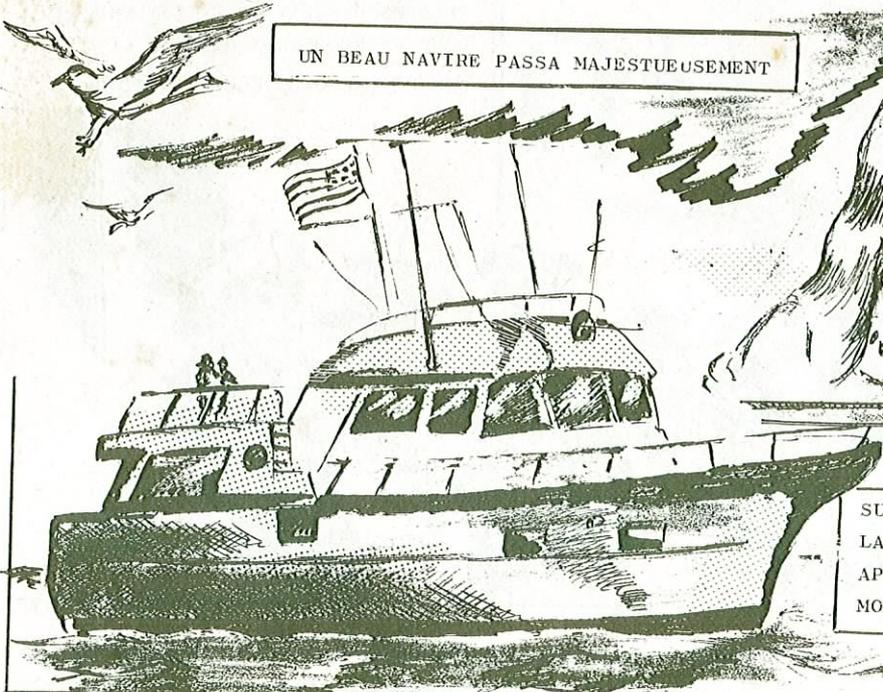
SONIA ÉTAIT UNE PERSONNE QUI NE PASSAIT PAS INAPERÇUE ELLE NE TARDA PAS A CAPTIVER L'ATTENTION GÉNÉRALE, AU GRAND DÉSESPOIR DE LA GENT FÉMININE QUI DARTAIT SUR ELLE DES REGARDS EMPOISONNÉS

TED, REGARDEZ, JUSTE EN FACE, C'EST.....



C'EST POURTANT ELLE QUI ALLAIT FAIRE LA PLUS GRANDE PARTIE DE MON TRAVAIL

UN BEAU NAVIRE PASSA MAJESTUEUSEMENT



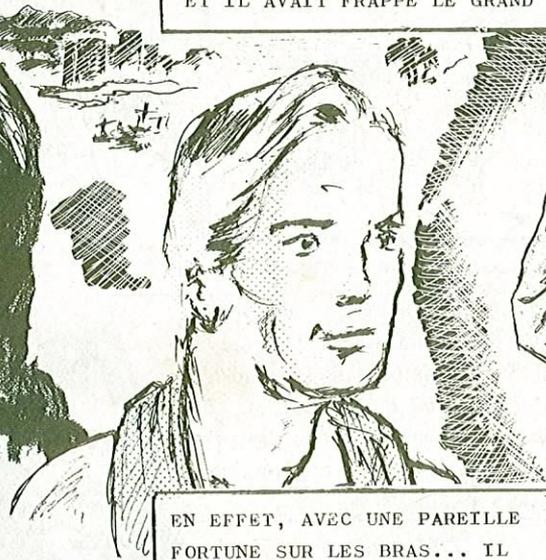
SUR LE PONT, UN COUPLE TENDREMENT ENLACÉ, QUI NE FIT PAS ATTENTION A NOS APPELS, CAR DÉJÀ ILS ÉTAIENT SEULS AU MONDE.....

J. Hoc

TED LUGAN

C'EST L'AMOUR.. TED
OH ! C'EST MERVEILLEUX..

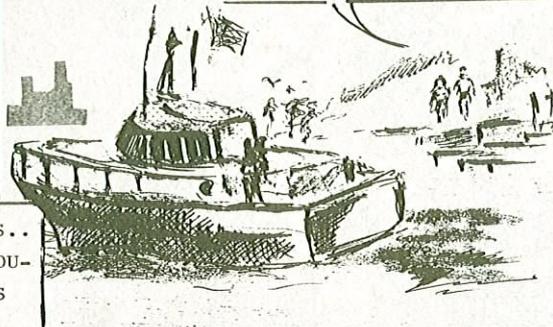
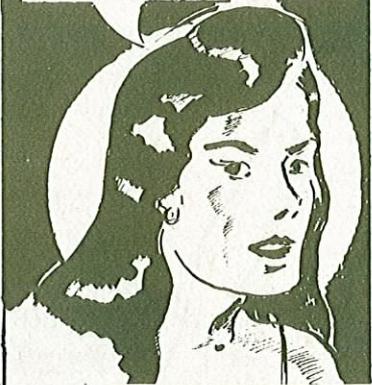
OUI, C'ETAIT CARTER, LE PREMIER DES
AGENTS DE FRANK, MYSTERIEUSEMENT DIS-
PARU.. LE RAVISSEUR SE NOMMAIT CUPIDON
ET IL AVAIT FRAPPE LE GRAND COUP..



WOW... TED, NOUS NE LE
REVERRONS PLUS.....

EN EFFET, AVEC UNE PAREILLE
FORTUNE SUR LES BRAS... IL
SERAIT ETONNANT QU'IL REPREN-
NE SA PLACE DANS LA POLICE
POUR UN SALAIRE DE 1500 \$
PAR MOIS.....

MAIS IL RESTAIT TOUJOURS
LES DEUX AUTRES PILOTES A
RETROUVER... NOUS TRAVER-
SIONS LIVINGSTON AVENUE
LORSQUE.....



TED, VOYEZ VOUS CE QUE JE VOIS..
OU BIEN GREG ET DAN ONT ILS TOU-
JOURS CACHE QU'ILS AVAIENT DES
JUMEUX EN FLORIDE ?..

C'ETAIT EN EFFET A S'Y MEPRENDRE..
ET J'ETAIS PRET A JURER QUE GREGORY
BETFORD ET DANIEL HASCHLEY, LES DEUX
PILOTES MANQUANTS AVAIENT TROQUE
LEUR UNIFORME CONTRE.....
UNE PARURE PLUS ECCLESIASTIQUE...



J. Mac

LUGAN

LES OFFICIANTS DE L'ARMEE DU SALUT
NOUS APERCURENT...



GREG et DAN !

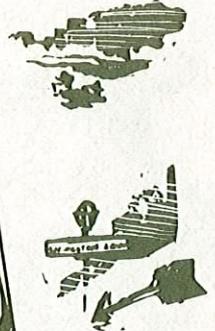
TED !

LES RETROUVAILLES FURENT TOUCHANTES
NOS DEUX AMIS NOUS APPRIRENT QUE, LAS
DE CHERCHER EN VAIN CARTER... ILS AVAIENT
CEDE A LEUR PENCHANT POUR LA MUSIQUE...



ILS NOUS PRIERENT DE SE JOINDRE
A EUX....

VOICI LE PRESIDENT OFFICER
RAEGAE, DIT "TOM POUCE" ..



JE N'AI PAS PU M'ESQUIVER, MAIS..

SONIA S'ECLIPSA, PRETENDANT
UNE MIGRAINE.. EN REALITE, IL
LUI RESTAIT QUELQUES DOLLARS
ET SANS DOUTE QUELQUES PARU-
RES ELEGANTES ATTENDAIENT
ELLES ENCORE SON PASSAGE SUR
LA GRANDE AVENUE...

TEDDY LUGAN



SONIA DARBY



GREG BETFORD



AND CO.

TED LUGAN



VOUS RENDEZ VOUS COMPTE QUE CES VACANCES VONT COUTER CHER AU GOUVERNEMENT ?

DANS L'APRES MIDI, NOUS AVONS ABORDE LES PROBLEMES PLUS TERRE A TERRE..

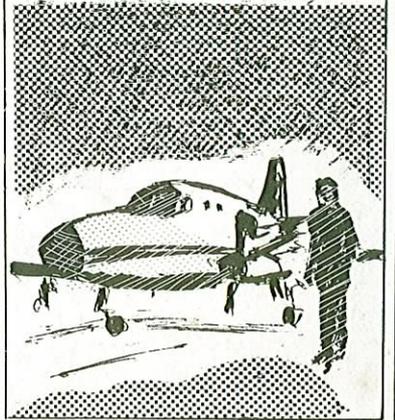
MAIS GREG AVAIT DES ARGUMENTS CONVAINCANTS...

N'AYEZ DONC PAS TANT DE REMORDS, TED...

CE PETIT INTERMEDE NE COUTERA JAMAIS AUTANT, AU CONTRIBUABLE QUE LA DERNIERE TROUVAILLE DESTINEE A FAIRE SAUTER LA PLANETE.



FRANK ARRIVA DANS LA SOIREE.

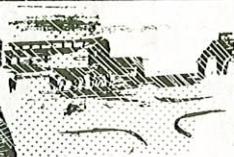


POURTANT CE SOIR LA, LE DESTIN EN AVAIT DECIDE AUTREMENT.

JE M'APPRETAIS A COUVRIR MES TROIS COLLEGUES, MAIS FRANK ETAIT DEJA SUR UNE AUTRE AFFAIRE ET M'ECOUTA A PEINE...



COMMENT, VOUS N'ETES PAS AU COURANT ? UN PROMOTEUR HABILE VIENT DE VENDRE LA MAISON BLANCHE A L'EMER DE L'ASTRAKAN, LE GOUVERNEMENT EST EN PLEINE CONFUSION !



MAIS CETTE FOIS, JE LAISSAIS FRANK A SES PREOCCUPATIONS J'AVAIS HATE DE RETROUVER LA CARLINGUE DE MON CESSNA....

EXIT



A MIAMI LA PLUPART DES CRIEURS DE JOURNAUX SONT DE PETITS PORTO RICAINS...

SENOR, VOUS AVEZ LAISSE TOMBER UN CENT



JE N'AVAIS POURTANT PAS ENCORE REMARQUE DE TROUS DANS LES POCHEs DE MON COSTUME

C'EST UNE FARCE, SENOR.. JE FAIS CELA AVEC LES YANKEES DE BELLE APPARENCEDANS L'ESPOIR QU'ILS RECOMPENSERONT MON "HONNETETE" PAR QUELQUE DOLLAR...



ET LES AFFAIRES MARCHENT BIEN ?

OH NON SENOR.... JE N'AI ENCORE RENCONTRE PERSONNE QUI REFUSE LE NICKEL....



JE DECIDAI DE DEDOMMAGER MA PETITE DEBITRICE.....

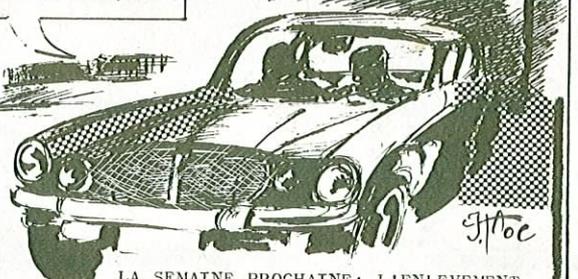
VOILA, TU TE PRESENTERAS DEMAIN A CETTE ADRESSE, ET S'ILS SONT ENCORE A MIAMI, GREG, DAN OU LE PRESIDENT RAEGAE S'OCCUPERONT DE TROUVER DU TRAVAIL A TON PAPA....



COMME JE REGAGNAIS MON HOTEL JE N'AI PAS REMARQUE UNE VOITURE QUI ME SUIVAIT....



LE VOILA, IL S'AGIT DE NE PAS LE MANQUER !



LA SEMAINE PROCHAINE: L'ENLEVEMENT

JHOC

L'Histoire de la CALIFORNIE commence en l'An 1542.

Envoyé par le Roi d'Espagne, le navigateur Juan Rodriguez CABRILLO explore les côtes du nord de cette bande sablonneuse et rocheuse à laquelle il donne le nom d'un membre de l'équipage qui s'aventure à l'intérieur : Rafael California.

En l'année 1602, un autre navigateur espagnol, Sebastian VIZCAINO, mouille dans la baie de Monterey.

Deux siècles plus tard, c'est l'époque des grandes conquêtes espagnoles en Amérique du nord - c'est ainsi que l'Alabama, l'Arizona, le Colorado, le Montana, le Nevada, le Nouveau Mexique, le Texas (soit une bonne partie des Etats Unis actuels) furent en leur temps des colonies hispanisantes.

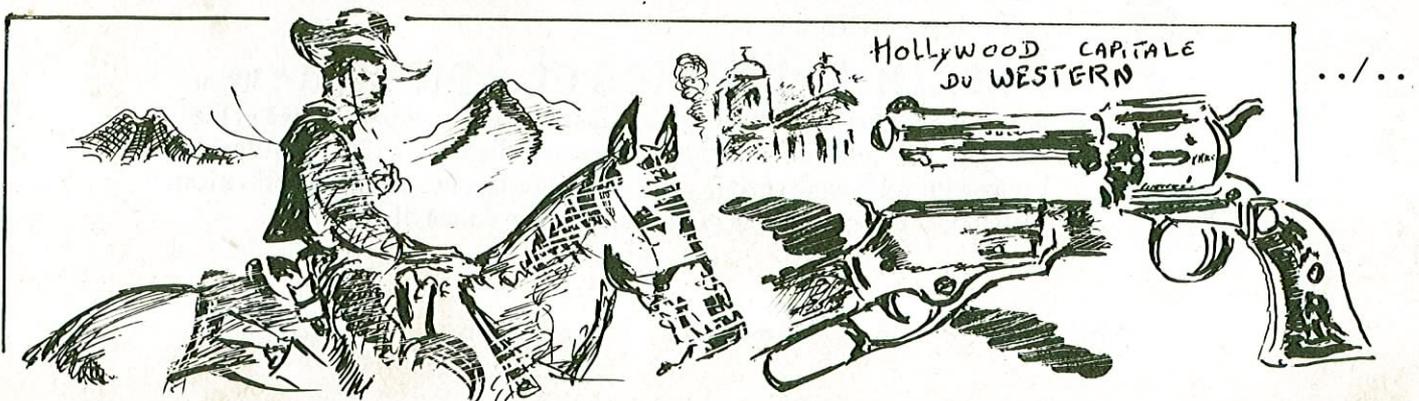
Apprenant que le territoire recèle de l'or, les Etats Unis annexent en 1846 la Californie qui était territoire mexicain - Traité de Guadalupe Hidalgo - et deux ans plus tard commence la grande ruée vers l'or dans la vallée de Sacramento.

C'est pendant quelques années un incroyable déferlement d'immigrants venus de tous les horizons.

Cet Etat connaît un développement rapide: la gigantesque voie de communication "El Camino Real" est rebaptisée "Redwood Highway", complétée bientôt par la 99 Highway entre Los Angeles, Sacramento et Oakland.

La Californie est aujourd'hui l'Etat le plus prospère du Continent américain.

C'est une terre de contrastes (le Mont Whitney atteint l'altitude de 4830 mètres - c'est le point le plus élevé des USA) - par ailleurs la célèbre vallée de la mort se trouve à 94 mètres au dessous du niveau de la mer)



Il est possible dans la même saison de pratiquer le ski sur les hauteurs, les sports nautiques sur la cote, et les randonnées dans les vallées.

Connue des touristes surtout pour son grand parc d'attractions: DISNEYLAND, la Californie recèle d'autres centres d'intérêt :

- SQUAW VALLEY pour les sports d'hiver.
 - Le LAC TAHOE surmonté des monts TALLAC
 - Le LASSEN VOLCANIC NATIONAL PARK.
 - La Forêt de REDWOODS aux arbres gigantesques
 - Le YOSEMITE NATIONAL PARK aux sites pittoresques
 - Les Missions de SAN JUAN CAPISTRANO et SANTA BARBARA
- ainsi que les complexes de LONG BEACH, Le Zoo de SAN DIEGO, la ville de SAN FRANCISCO (FRISCO pour les californiens) et le tout nouveau centre de PALM SPRINGS à la porte du désert.



Chain of Title

From the

King of Spain



King of Spain - Who, under the Laws of the Indies became the owner of the land of California upon Spanish occupation in 1769, begun by Gaspar De Portola at San Diego and followed by the establishment of presidios, missions and pueblos.



The Mexican Nation - In 1822, California became Mexican territory as a result of the Revolution by Mexico against Spain. Early in 1822, California was notified of Mexico's successful revolt against Spain. California accepted the situation and at Monterey, the capital city, allegiance was sworn to the new government on April 11, 1822. The banner of Spain gave way to the Mexican Imperial Flag. The Mexican Empire, however, was short lived. In the following year, Emperor Iturbide abdicated and a Federal Republic was established. California land that had been vested in the King of Spain was now owned by the Mexican Nation.



The United States of America - When the treaty of Guadalupe Hidalgo was signed, ratified and proclaimed at the end of the war between the United States and Mexico in 1848, California became United States territory and the land formerly owned by the Mexican Nation was then part of the public lands of the United States.



AERODROMES D'ETAT

=====

1. Travaux.

TAHITI-FAAA

- Aéroport : réalisation le 2 mai des travaux de traversée de piste pour passage des canalisations SOMCAT, au cours d'une interruption du trafic long courrier limitée à 36 heures.
- Cité de l'Air : suite des très importants travaux de réparation des toitures des logements et de remise hors d'eau des logements sinistrés par le cyclone "VEENA".

2. Etudes.

TAHITI-FAAA

- Réseau de production et de distribution d'énergie électrique : études préalables.
- Etude générale de restructuration de la voirie de l'aérogare (schéma de principe).

HEREHERETUE

- Reconstruction de la station météo : En attente d'instructions nouvelles, la station météo ayant été détruite totalement par le cyclone VEENA.

PUKA-PUKA

- Station météo : APS de reconstruction après destruction par cyclone NANO : achèvement et expédition du dossier.

3. Acquisitions immobilières.

STATION METEO DE HEREHERETUE

- Acquisition d'une parcelle jouxtant l'actuelle station : dossier abandonné, en attente d'une décision sur l'avenir de la station détruite.

AERODROMES TERRITORIAUX

=====

1/ Travaux.

- TUBUAI - Réfection du revêtement : marché de fournitures des granulats passé avec l'entreprise STIPA. Marché de revêtement notifié à l'entreprise INTERROUTE le 19/1/83. Fourniture et transport des granulats terminés. Démarrage des travaux proprement dits le 13/06/83.
- TIKEHAU - Aérogare détruite par cyclone VEENA : démontage complet et récupération partielle des matériaux, en juin.
- KAUKURA - ANAA : étude des travaux de remise en état définitive et recherche de financement. Montage d'opérations en fonction des crédits réellement disponibles.
- APATAKI : démontage complet de l'aérogare détruite par les cyclones. Récupération partielle et stockage des matériaux sur place.
- MANIHI : réfection du logement de chef d'aérodrome, détruit par les cyclones.
- ARUTUA : piste détruite par le cyclone. Recherche de site.
- NUKU-HIVA : achèvement de la remise en état de la route aérodrome/baie de Haahopu. Repli du matériel de l'entreprise. Reprise des travaux de drainage latéral de la piste.

2/ Etudes.

- . FAKAHINA : Dossier technique achevé : affaire en attente.
- . RURUTU : Préparation appel d'offres réfection revêtement des chaussées aéronautiques.
- . ARUTUA : Dossier de construction d'une nouvelle piste en cours d'études.

3/ Acquisitions immobilières.

- ARUTUA : Compte-tenu de la situation cyclonique, la réunion de la C.A.E. qui devait se tenir le 17/3/83 a été reportée au 14/06/83.
- APATAKI : - idem -
- TUREIA : Les enquêtes préalable et parcellaire sont terminées. La déclaration d'utilité publique et la cessibilité interviendront vers juillet 1983.

INVESTISSEMENTS DU CONCESSIONNAIRE SETIL

=====

- Achèvement des travaux de voiries et réseaux divers de la zone aviation générale et MOOREA.
- Les travaux de construction du hall d'arrivée international sont achevés.
- Reprise de la construction du hangar AIR TAHITI. A la suite du cyclone VEENA, les études avaient été reprises pour un renforcement des structures.
- Voiries et réseaux divers du Commissariat Hôtelier : études terminées, le dossier d'appel d'offres est en cours d'approbation.
- Extension salle des bagages : appel d'offres en cours. Ouverture des plis le 13 juin 1983.
- Commissariat hôtelier : avant-projet détaillé en cours.

METEOROLOGIE

MOIS D'AVRIL 1983

Deux cyclones affectent le Territoire, dont VEENA qui ravage les Iles du Vent et l'ouest des Tuamotu. Très fortes pluies aux Marquises, sécheresse aux Iles sous le Vent et sur le sud de la Polynésie.

L'activité cyclonique, exceptionnellement importante depuis le mois de décembre, s'est encore intensifiée en avril avec deux cyclones en 15 jours.

Le premier, VEENA, peut être considéré comme le plus puissant de la saison. En raison de sa trajectoire qui passe à moins de 50 km dans l'est de Tahiti, il a été également, et de loin, le plus dévastateur. Tahiti, en particulier, a subi d'énormes dégâts dus au vent et à la houle cyclonique.

Immédiatement après, WILLIAM a sévi sur les Tuamotu de l'est. Fort heureusement, il a évité les atolls les plus peuplés, mais Tureia et les Actéon ont été durement touchés.

Le champ de pression moyen en surface présente deux anomalies : un déficit d'environ 3,5 mbar au voisinage du 15ème parallèle et un excédent d'environ 1,5 mbar sur les Australes. Il est donc très représentatif de la circulation dominante du mois :

- flux d'ouest à la latitude des Marquises
- alizés de sud-est soutenus au sud du 15ème parallèle.

En très haute troposphère, on note la présence, quasi-permanente, d'une zone de hautes pressions qui s'efface le 25 au profit du talweg supérieur (TSUP).

Signalons également l'absence des grandes houles de sud-ouest et, sur la Société, un niveau anormalement bas des lagons, en particulier, sur la côte ouest de Tahiti.

Les précipitations : Très fort excédent sur le nord-est du Territoire, notamment, sur les Marquises. Sécheresse importante sur le sud et sur l'extrême ouest de la Polynésie.

A Tahiti, l'excédent est général et souvent important en raison des pluies torrentielles associées au passage de VEENA (420 mm en 2 jours à Tiarei-Gendarmerie, 381 mm à Papenoo-RGR, etc.....). En dehors de cet épisode, la pluviométrie est faible.

Températures légèrement supérieures à la nor-

male aux Marquises. Partout ailleurs, avril a été relativement frais avec des écarts négatifs atteignant souvent 0,6 à 0,8 degrés.

L'insolation est généralement faible. Le déficit moyen atteint 3,5 heures par jour à Atuona. Bora Bora, Takaroa et les Australes, ont, cependant connu un mois d'avril plus ensoleillé que d'habitude.

Vent : Avril est remarquable tant en ce qui concerne les valeurs maximales : 162 km/h à Faaa, 145 km/h à Hereheretue, que par la fréquence des jours à vent supérieur à 57 km/h : 15 à Rapa, 13 à Tureia, etc.....

o
o o

En début de mois, un régime rapide d'alizés de sud-est s'installe sur la Polynésie. Des masses d'air frais remontent jusqu'au voisinage de la Société, donnant un temps généralement ensoleillé. Sur l'extrême nord du Territoire, les vents d'ouest persistent, avec une forte activité convective à la latitude des Marquises.

Le 6, un minimum barométrique apparaît à l'est de cet archipel. Il se transforme en dépression tropicale le 7, en cyclone le 10. Nommé VEENA, le phénomène décrit une large courbe ouverte à l'est et ravage successivement les Tuamotu du nord-ouest, les Iles du Vent et Hereheretue avant de quitter le Territoire, le 14. Lors de son passage à proximité de Tahiti, le 12, le cyclone est au maximum de sa puissance. La pression au centre est estimée à 950 mbar avec des vents moyens de l'ordre de 180-200 km/h. A Faaa, le vent maximal atteint 162 km/h et la pression chute jusqu'à 978 mbar, valeur la plus basse jamais relevée dans cette station. La mer est démontée et des vagues de 5 à 7 mètres déferlent sur la côte est.

VEENA à peine sorti des eaux polynésiennes, une nouvelle dépression tropicale WILLIAM, naît le 14 à environ 1.000 km à l'est des Marquises. Devenue cyclone le 17, la perturbation se dirige d'abord vers le sud-ouest, puis oblique brutalement vers le sud-est et l'est. WILLIAM quitte le Territoire le 22 au large nord des Gambier.

Fin de l'activité cyclonique sur la Polynésie mais persistance des très fortes pluies aux Marquises. Sècheresse sur les autres archipels.

Après une saison cyclonique qui fera date dans les annales, le mois de mai consacre le retour à un temps plus calme. L'imagerie satellitaire a bien permis de déceler, au début de la deuxième décennie, la naissance d'une dépression tropicale à environ 2.500 km à l'est des Marquises mais cette perturbation a rapidement dégénéré et n'a nullement affecté nos régions.

L'examen du champ moyen de pression fait ressortir un léger déficit de Puka-Puka aux Marquises. Partout ailleurs les pressions moyennes sont supérieures à la normale, l'écart augmentant du nord au sud pour atteindre près de 5mbar à Rapa. Cette répartition reflète la caractéristique principale du mois, constituée par la présence quasi-continue d'une ceinture de hautes pressions au sud du Territoire, ayant pour conséquences :

- une très large prédominance des alizés,
- le blocage des perturbations polaires qui ont été rejetées vers le sud.

Les advections froides ont donc été peu nombreuses mais certaines d'entre elles se sont propagées jusqu'aux Marquises où, au contact des eaux encore chaudes, elles ont contribué à maintenir une forte instabilité.

Cet archipel a enregistré une fois de plus des précipitations exceptionnelles. Atuona en particulier, avec 515 mm, a connu le mois de mai le plus pluvieux depuis la création de la station en 1961.

Sur le reste du Territoire la sécheresse est générale, mais, dans l'ensemble, les pluies, quoique faibles, ont été réparties assez régulièrement le long du mois.

A Tahiti, le déficit est général sur les côtes nord et ouest où il atteint des valeurs importantes. Par contre, les versants exposés aux alizés ont été un peu plus arrosés et l'on enregistre même quelques excédents sur la presqu'île, dûs en général aux fortes pluies des 30 et 31.

Mai a été plutôt ensoleillé sauf à Rapa et, bien entendu, aux Marquises.

Paradoxalement le déficit d'insolation sur ces régions s'accompagne de températures légèrement supérieures à la normale. Au contraire la Société et les Tuamotu-Gambier ont connu un mois de mai légèrement plus frais que d'habitude, et ce, malgré un ensoleillement supérieur à la moyenne

En dehors des Marquises les épisodes perturbés ont été rares et peu importants :

- au cours des premiers jours du mois, une limite froide, bloquée sur le sud de la Polynésie, a provoqué des pluies relativement abondantes à Rapa.
- le 15, une très petite dépression apparaît à l'est de Reao et se dirige peu à peu vers l'ouest. Elle se comble le 21 dans les parages de Hao après avoir entraîné une légère recrudescence de l'instabilité sur le sud-est du Territoire.
- les 30 et 31, l'approche d'un talweg de haute troposphère se traduit par la réactivation d'une limite froide sur les Iles du Vent. L'effet orographique aidant, on observe des précipitations parfois fortes sur les versants sud de Tahiti et de Moorea.

juin 1983

Fortes précipitations sur les Marquises
Sècheresse de la Société aux Tuamotu

-*-

Les Marquises ont connu une nouvelle fois, et pour le huitième mois consécutif, de fortes précipitations. Cependant, celles-ci sont concentrées en grande partie sur la première décennie et une certaine amélioration semble se dessiner depuis.

Pluies assez abondantes également aux Australes, mais l'excédent enregistré sur le nord-ouest de l'archipel (Tubuai) est dû aux fortes pluies des 10 et 11, le reste du mois ayant été relativement sec. A Rapa, par contre, les précipitations ont été réparties de façon régulière le long du mois.

Sur les autres archipels, la sècheresse prédomine. Elle a été particulièrement sévère sur les Tuamotu du Nord-Ouest, Rangiroa ayant recueilli moins du dixième des pluies habituelles.

Mois très sec à Tahiti où le déficit avoisine 90% pour certains postes de la côte est (Papenoo, Pueu).

Généralement ensoleillé (seules les Marquises et les Tuamotu de l'Est enregistrent un déficit notable), juin a cependant été frais : les températures moyennes sont inférieures à la normale sur la majeure partie du Territoire, l'écart négatif atteignant près d'un degré à Tubuai. Toutefois Puka-Puka et les Marquises ont connu un mois plus chaud que la moyenne.

Les vents ont été dans l'ensemble peu soutenus, mais les deux épisodes fortement perturbés survenus au cours du mois se traduisent par quelques valeurs maximales assez importantes (115 km/h le 14 à Rapa).

De la Société aux Tuamotu du Nord-Ouest, la pression moyenne mensuelle est légèrement supérieure à la normale. Sur le reste du Territoire, les écarts sont négatifs, en

particulier au sud du 20ème parallèle (-2,5 mb à Rapa). Cette répartition reflète la configuration isobarique moyenne du mois:

- présence d'un col sur le centre de la Polynésie, entre les anticyclones de Pâques et de Nouvelle-Zélande, ce dernier étant légèrement prépondérant.

- circulation cyclonique prédominante sur le sud du Territoire.

Il en résulte une faiblesse des alizés ainsi que des advections froides fréquentes et parfois très puissantes, car s'effectuant en configuration dépressionnaire sur une large moitié sud de nos régions. Mais, à quelques exceptions près (Marquises et Australes), l'activité des limites froides a été peu importante, par suite notamment d'une circulation d'altitude très zonale.

Deux périodes perturbées ont marqué ce mois :

Le 9, une dépression subtropicale se forme sur une limite froide au sud-ouest de Rarotonga. Bloquée par le puissant anticyclone qui s'est développé dans les parages de Chatham, elle se dirige peu à peu vers l'est et aborde les Australes le 10, provoquant de fortes pluies orageuses. Le 14, elle se trouve à proximité nord de Rapa, accompagnée de vents violents, puis s'éloigne vers le sud-est.

Du 25 au 27, une nouvelle et très puissante dépression, également d'origine subtropicale, défile aux confins sud de la Polynésie. Le 26, le flux d'ouest s'étend jusqu'au nord de la Société, une très importante advection froide progresse loin vers le nord tandis qu'une forte houle de sud-ouest déferle sur le Territoire.

navigation aérienne

ACTIVITES DU SERVICE DE LA NAVIGATION

AERIENNE

-0-

- Préparation des budgets territoriaux 1984 (ordinaire et équipement)
- Mission d'inspection des aérodromes de HUAHINE (JUVENTIN) et RANGIROA (DUBOIS ET JUVENTIN)
- Affectation et nomination de MM AMARU Michel TSAC, Commandant de l'Aérodrome de RAIATEA et COLOMBANI Roland, TAC, Chef de l'aérodrome de HUAHINE.
- Stage de Mr BODIN, TM, nouveau Chef d'Aérodrome de TUBUAI.
- Test de qualification contrôleur CA/APP de Mr VAN CAM Charles, TAC, à RANGIROA.
- Réception de véhicules incendie pour les aérodromes territoriaux

(2 VIC 1 et 2 VIC 3)

FAAA: Durant le passage du cyclone VEENA, mise à l'abri des aéronefs -- inventaire des dégâts et remise en état des installations.

- Etude des conséquences sur l'exploitation de l'Aéroport des travaux de passage de canalisation sous piste (SOMCAT)
- Tournage des séquences - sur l'aérodrome- du film "Le bourreau des coeurs"
- CCR: Réaménagement de l'espace aérien des ILSV.
 - Hospitalisation de MM TAEA et CHATELAIN
 - Départ en congé administratif de MR MARTIN

-0-0-0-0-

ACTIVITES DE LA DIVISION TECHNIQUE

AU COURS DU 2^e TRIMESTRE 1983

Mises à part Les opérations de routine que sont Les maintenances préventives et correctives sur nos installations techniques, nous retiendrons un début de trimestre particulièrement chargé dû au passage du cyclone tropical VEENA, cyclone qui a considérablement touché l'infrastructure radioélectrique de Faaa et en particulier :

- Le Centre Emetteur HF ;
- L'Antenne Avancée VHF du Mont Marau ;
- Les capteurs anémométriques des QFU ;
- Le VOR/DME ;
- Le phare d'aérodrome ;
- L'antenne réception HF secours "Caroline".

Tout a pu être remis rapidement à niveau, mis à part : Les capteurs MTO et Le phare d'aérodrome ; en attente de matériel du STNA.

En Avril L'ILS de Faaa et Les VOR de Faaa, Rangiroa et Huahine ont été calibrés par l'avion laboratoire du ministère des transports Néo-Zélandais.

MM. MACE et THOMAS se sont rendus au STNA du 29.04 au 16.05 en vue de la préparation du plan d'action quinquennal d'équipement DNA 1984/88.

M. NIOLET s'est rendu lui à BOSTON (USA) début Mai pour y suivre un stage chez le constructeur sur le dispositif à Rayons "X" détection d'objets métalliques, afin d'assurer, pour le compte de la SETIL, la maintenance de l'appareil.

Deux missions STNA/5 se sont succédées pour Les chantiers en cours :

- au CED : déplacement de L'antenne Corolle (ATS/RSFTA)
montage de la troisième antenne fuseau (secours A/S)
mesures du champ d'aériens
- au CRD : déplacement de L'antenne BCI basse sur le site haut.
- Le balisage simplifié pour Les aérodromes des îles Australes.
- L'installation d'un dispositif pour L'acheminement du réseau HF/BLU interinsulaire sur le réseau commuté OPT.
- L'utilisation plus étendue du système VHF/DF aéroporté.
- La coordination ATS CCR / Aérodromes ISLV par utilisation du réseau commuté OPT.

.../...

- L'acheminement des messages TTY RSFTA par l'utilisation de ce même réseau OPT.
- L'implantation du futur VOR Doppler associé au DME 720.
- Le télécontrôle du LOC par monitor lointain.
- Le télécontrôle VOR LOC par VHF.
- La réinstallation des pylônes anémométriques MTO des QFU et la remise en état des câbles.
- L'installation de TX 35 au CCR.
- L'amélioration de la couverture VHF de l'archipel de La Société par :
 - * Le renouvellement de la station du Marau (cohabitation avec l'OPT)
 - * La création d'Antennes Avancées à Pueu et au Mont Tapioï (cohabitation avec RFO).
- L'alimentation secours 220 V de la salle technique CCR.
- à Bora-Bora : complément du téléphone de sécurité.

Enfin, plusieurs études sont en cours au sein de la division, telles que :

- Le remplacement des phares d'aérodromes par des feux à éclats (Faaa, Bora-Bora, Raïatea, Hiva-Oa).
- La mise en place de piles solaires pour assurer l'alimentation des radiobalises MF à :
 - * Faaa (P.W.))
 - * Napuka) Installations prévues courant
 - * Anaa) 2è semestre 1983
 - * Makemo)
 - * Totegegie)...Installation prévue en 1984.
- La mise en place d'un groupe de 15 KVA à Nuku-Hiva.
- Le remplacement du pupitre d'exploitation à Huahine.
- L'amélioration des champs d'aériens HF aux Iles-Sous-Le-Vent et à Rangiroa.
- La réfection du pupitre d'exploitation et de l'alimentation de la radiobalise MF à Nuku-Hiva.
- L'équipement de la vigie de Ua-Pou (alimentation solaire et équipements MTO).
- Le remplacement de l'aérien radiobalise de Tubuaï.
- La mise en place éventuelle d'une balise à Tetiaroa.
- La remise en état des installations électriques de la maintenance.
- La rénovation des installations de la centrale électrique de Faaa.
- L'amélioration de la fiabilité des barrières de piste de Faaa.

- * Départ le 30 Juin de M. ERMACORA Yvon, prochainement affecté au MAROC (OACI).
- * Départ le 30 Juin de M. DESSERT Claude, réaffecté en Polynésie Française après son congé administratif.

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

ACTIVITES DE LA DIVISION DES TRANSPORTS
AERIENS

ETUDES ECONOMIQUES

-Réactualisation du dossier tarifaire AIR POLYNESIE mis au point au cours du 1^{er} trimestre.

-Etude en vue de l'acquisition de deux systèmes de navigation OMEGA, dont un serait prêté à AIR POLYNESIE pour être installé sur le F 27 desservant les MARQUISES.

-Diverses études statistiques(trafic MOOREA, desserte du réseau subventionné.....)

EXPLOITATION

- Inspection SFATC/OV des compagnies de transport aérien locales.

▴ Début de l'exploitation d'une nouvelle société de travail aérien: HELI SERVICE, dirigée par MR Paul TRONDLE, et propriétaire d'un BELL 47 G.

AVIONS ADMINISTRATIFS

Le NOMAD du Territoire a effectué 128 heures de vol au 2ème trimestre, soit 316,7 heures depuis le début de l'année.

Le NAVAJO du Haut Commissaire a, quant à lui, effectué 42,45 heures de vol au 2ème trimestre, soit 166,3 heures depuis le 1er janvier 1983.

DIVERS

-Organisation d'examens du personnel navigant PP,IFR, PP1/PL, QRI

-Considérations sur diverses questions PN

-0-0-0-

COMMENTAIRES

sur les résultats du trafic aérien sur l'aéroport de FAAA

-0-0-

MOIS D'AVRIL

TRAFIC INTERNATIONAL

Baisse du trafic des passagers internationaux, notamment pour UTA -ANZ et surtout SPIA.

TRAFIC LOCAL

Encore une légère baisse sur la ligne TAHITI/MOOREA, peut être liée au passage de VEENA.

Effondrement du trafic interinsulaire lié aux conditions météorologiques qui ont marqué la première quinzaine d'Avril

MOIS DE MAI

TRAFIC INTERNATIONAL

Stagnation "positive" du trafic international (+ 1,1%) grace à de bons résultats d'AIR NEW ZEALAND.

TRAFIC LOCAL

L'augmentation importante de la part d'AIR TAHITI et la baisse correspondante d'AIR POLYNESIE sont caractéristiques de la nouvelle répartition des sièges offerts entre les deux compagnies (70% AIR TAHITI, 30% AIR POLYNESIE au lieu de 60% et 40% auparavant)

Concernant le trafic interinsulaire, encore un résultat médiocre pour AIR POLYNESIE qui traverse une crise malgré un sérieux effort de productivité.

MOIS DE JUIN

TRAFIC INTERNATIONAL: légère progression (+ 2,8%) grace à de bons résultats d'AIR NEW ZEALAND (+ 13,3 %)

-Nette amélioration du coefficient de remplissage de la QANTAS. Résultats moyens de SPIA.

TRAFIC LOCAL: Légère reprise du trafic aérien sur MOOREA.

Coefficient de remplissages médiocres pour AIR POLYNESIE. Sur le trafic interinsulaire, résultats stagnants (-1,3%) mais excellent remplissage des vols (CMR= 80,7 %)

INFORMATIONS DIVERSES

INAUGURATION DU NOUVEAU HALL D'ARRIVEE DE L'AEROPORT DE FAAA

Mercredi 27 Juillet a eu lieu l'inauguration du nouveau hall d'arrivée de l'Aéroport International de TAHITI FAAA, en présence des personnalités du Territoire.



Mr Le Haut Commissaire a souligné dans son discours le rôle de l'Aviation Civile, dans le développement de la Polynésie française.

Mr le Vice Président
Gaston FLOSSE a insisté
sur la qualité
de la réalisation.



Un moment
d'émotion
durant
l'inauguration.

PERSONNEL REINTEGRE APRES DETACHEMENT

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade - Statut	Service
1ER MAI	LICHTLE Léon	TM/CEAPF	MET

PERSONNEL RENTRANT (DEFINITIVEMENT) EN METROPOLE

06 MAI	FAGE Roger	OCCA/1	SNA
12 MAI	LAUX Gilbert	OCCA/1	SNA
30 JUIN	ERMACORA Yvon	ESA/1	SNA
07 JUILLET	GELEBART Jean	TSM	MET
08 JUILLET	PUY Jean	TET	SNA

PERSONNEL BENEFICIAIRE D'UN CONGE EN METROPOLE

10 JUIN	DOUCET Gérard	AC/2 CC	SNA
10 JUIN	STEINMEYER Yves	TAC/CEAPF	SNA
16 JUIN	MARTIN Yves	OCCA/1	SNA
18 JUIN	REBOA Christian	C.A.S.A.	ADM
30 JUIN	DESSERT Claude	ESA/1	SNA

PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE ADMINISTRATIF

18 MAI	ANDREY Paul	AC/2 CC	SNA
--------	-------------	---------	-----

PERSONNEL DE RETOUR DE FORMATION EN METROPOLE

16 MAI	MOEROA Vairaatoa	TM/CEAPF	MET
16 MAI	SHAN YAN John	TM/CEAPF	MET
16 MAI	TROC Frédéric	TM/CEAPF	MET
16 MAI	WALKER Rodrigue	TM/CEAPF	MET
22 JUILLET	COPPENRATH Mano	TAC/CEAPF	SNA

MUTATIONS ENTRAINANT CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Nom et Prénom	Corps Grade Statut	Venant de	Allant à
16 AVRIL	TUTEIRIHIA Tangaroa	AC/3	HEREHERETUE	FAAA
16 AVRIL	PAEPAETAATA Tetutamaiti	AC/3	HEREHERETUE	FAAA
13 MAI	TUTEIRIHIA Tangaroa	AC/3	FAAA	HEREHERETUE
24 JUIN	BODIN Richard	TM/CEAPF	FAAA	TUBUAI
26 JUIN	WOLFF Jean-Jacques	TM/CEAPF	TUBUAI	FAAA
08 JUILLET	AN Pierre	AiTM/CEAPF	RIKITEA	FAAA
09 JUILLET	PAIA René	AiTM/CEAPF	TUBUAI	FAAA
09 JUILLET	RUPEA Valenta	AC/3	TAKAROA	FAAA



SOUSCRIPTION ET SECOURS EN FAVEUR
DES SINISTRÉS DU CYCLONE VEENA

Dans le dernier numéro de MANUREVA, nous avons communiqué les résultats obtenus à la suite de la souscription lancée au sein des services de la Direction de l'Aviation civile en Polynésie.

A ce jour, le montant qui a été recueilli auprès des Personnels et sur contribution des Associations (ATAC et ASAC) a été arrêté à 1 117 569 CFP.

A cette somme est venue s'ajouter un crédit budgétaire dit de "secours d'urgence" de 25 000 FF soit 454 545 CFP alloué par la Direction générale de l'Aviation civile, ce qui a permis de répartir une somme totale de 1 572 114 CFP.

La répartition de cette aide à la reconstruction a été effectuée par un Comité "ad hoc", composé de représentants du personnel et de l'administration, mis en place pour procéder à l'examen des situations individuelles des sinistrés et pour proposer l'attribution des aides.

Ce Comité, sur avis d'un groupe de travail formé en son sein, a décidé que dans un premier temps huit parmi les sinistrés recensés méritaient d'être retenus en priorité : quatre ayant eu leur habitation entièrement détruite et quatre autres dont la maison avait subi d'importants dégâts.

C'est ainsi que dès les premiers jours de juin, les huit personnes retenues se sont vues attribuer des subsides, partie par chèque sur compte de l'ATAC, correspondant aux fonds recueillis, partie par virement administratif correspondant au crédit budgétaire.

Mais depuis cette date, nous avons été informés que le Comité des Oeuvres sociales des Personnels de l'Aviation civile d'une part et le Comité d'Aide sociale de la Météorologie d'autre part lançaient chacun de leur côté une collecte au sein de tous les services métropolitains qu'ils représentent.

.../...

(A R N E T R O S E

=====

Nous avons été informés de la naissance de :

- . Teioa, Caroline au foyer de Henri RAIMBAULT (TM/CEAPF),
le 28 avril 1983
- . Torea, Jacques au foyer de Philippe TUMAHAI (TAC/CEAPF),
le 7 juin 1983
- . Vaimiti au foyer de Gilles HELLER (OCCA/1),
le 12 juin 1983
- . Vaitiare, Chéryl au foyer de Robert CHAUSSIN (TM/CEAPF),
le 15 juin 1983
- . Maliana, Maimiti au foyer de Edwin TIAIHO (AC/5),
le 19 juin 1983
- . Joyce, Tahaina au foyer de Layton BROWN (AC/5),
le 16 juillet 1983
- . Juliana, Vaiana au foyer de Errol ROBSON (AiTM/CEAPF),
le 23 juillet 1983

(A R N E T B L A N C

=====

Nous avons également appris la nouvelle du mariage de
Frédéric TROC (TM/CEAPF) avec Virginie Teina LEU
célébré le 30 avril 1983 à BORDEAUX.

Sans attendre d'ailleurs le lancement de cette opération, le Comité d'entr'aide sociale de la Direction régionale de l'Aviation civile Sud-Ouest à Bordeaux à remis à M. YEUNG, par l'intermédiaire de M. FOILLARD, Directeur de la Région, une somme de 72 362 CFP représentant le produit d'une collecte effectuée antérieurement dans cette région.

De même deux associations : le COSPAC (Comité des Oeuvres sociales des Personnels de l'Aviation civile) et l'ANAFAC (Association des Anciens de l'Aviation civile) ont tenu à participer en tant que telles à la collecte nationale en nous adressant chacune un chèque correspondant à 18 182 CFP.

De son côté l'administration centrale, se basant sur nos propositions tendant à compléter notre premier octroi en faveur d'autres sinistrés, touchés dans leurs biens mobiliers, vient de nous allouer par décision du 20 juillet un nouveau crédit budgétaire de 25 000,00 FF soit 454 545 CFP afin de permettre l'attribution de secours supplémentaire aux agents touchés par les cyclones.

Le Comité d'aide aux sinistrés sera donc appelé à se réunir une nouvelle fois pour procéder à la répartition du produit de ces différentes collectes et de la deuxième dotation budgétaire dont le montant s'élève à ce jour à 563 271 CFP.

ACTIVITES CULTURELLES

--0--

LE PHOTO CINE CLUB TECHNIQUE ET CULTUREL (Section
Photo et Arts Graphiques)

ouvrira la saison 1983 par un grand concours sur le thème
général:

"L'AVIATION EN POLYNESIE "

Une coupe spéciale récompensera le grand gagnant et les
meilleures photos seront publiées avec le nom de leurs
auteurs.

Adressez vos envois
avant le 30 SEPTEMBRE 1983
(Date limite)
au format 13 X 18 cm
(Noir et Blanc ou
Couleurs)
avec vos noms et Adresse

à



MANUREVA (Concours Photo: L'Aviation en Polynésie)
Direction de L'Aviation Civile

B. P 6904

AEROPORT FAAA

A TOUS, BONNE CHANCE !



LE REVENANT DE SAN CRISTOBAL



RESUME DU CHAPITRE PRECEDENT

Nous sommes à CRISTOBAL, capitale de l'Etat de SAN CRISTOBAL dans la mer Caraïbe, vers le milieu du vingtième siècle.

GRISALDA, une jeune fille issue de la classe dirigeante, fait un soir une étrange rencontre: un homme dont le visage semble dissimulé.

CHAPITRE II

LES PELERINS DU DESEPOIR

Dans les mois qui suivirent, les événements devaient se précipiter au sein de la petite république.

De successifs gouvernements avaient animé le pays durant les décennies précédentes et le dernier en date venait d'être élu sur de belles promesses.

Hélas, la crédule population avait dû déchanter rapidement car jamais la situation générale n'avait atteint un tel seuil critique et le pays s'acheminait à grand pas vers la misère généralisée.

En attendant la prochaine révolution contre révolutionnaire le peuple de San Cristobal, méditatif et désabusé, s'agitait à la recherche d'une bouée de sauvetage.

C'est dans ce contexte social peu enclin à l'optimisme que vont se dérouler les épisodes dramatiques au cours desquels apparût l'énigmatique personnage connu sous le nom de "EL SANTO".

Nous n'avons comme référence historique qu'une description sommaire de l'individu: " Il avait bien six pieds de haut, ne sortait que la nuit, et nul n'a jamais vu son visage".

Une seule personne semble l'avoir approché de son vivant ce sont donc les notes personnelles de la señorita GRISALDA BREMES

qui ont permis le récit qui va suivre.....

.....
Une année s'écoula depuis l'étrange rencontre de GRISALDA.

D'esprit romantique, la jeune fille n'avait cessé de penser à l'être fantômatique, et en vint bientôt à le considérer comme le confident de toutes ses pensées..

Elle posa un jour à ses parents la question :

"Peut il exister une personne à qui l'on ferait totalement confiance ? "

Et son père, que le poids des ans rendait quelque peu désabusé, lui répondit laconiquement:

"Cela existe généralement dans les romans ou sur les écrans, mais il est beaucoup moins probable de rencontrer dans la réalité quotidienne, le parengon de toutes les vertus.."

Deux autres années passèrent.....

Grisalda assista au mariage de ses deux soeurs ainées.

.....
Puis un soir, alors qu'elle venait de quitter l'Agence de voyages dont elle était maintenant l'une des principales animatrices, il lui sembla reconnaître parmi la foule, une silhouette familière.

Etait ce possible ? Elle avait tant souhaité ce moment, qu'elle osait à peine y croire.

Vêtu d'un ample pardessus sombre et coiffé d'un chapeau à larges bords, un homme remontait l'avenue.... Elle ne l'apercevait que de dos, mais ne pouvait se méprendre sur la démarche rapide, résolue.

Il est revenu.....murmura-t-elle....

L'homme empruntait le même chemin. Grisalda n'eut aucun mal à lui emboîter le pas.

Ils traversèrent ainsi durant de longues minutes, la large voie qui menait à sa demeure.

Puis, à quelques mètres devant elle, l'étranger dépassa le seuil de la villa, sans ralentir sa course, sans un regard vers la grille devant laquelle s'était déroulée leur première rencontre.

Grisalda, qui tentait de dissimuler sa filature, fut prise d'un doute:

Etait ce vraiment elle que cet étranger avait suivi sur ce même trajet, il y a trois ans.... ou se dirigeait il vers une mystérieuse destination ?.....

Cela faisait maintenant une bonne heure qu'elle suivait l'homme vêtu de sombre.

Jamais encore, elle n'avait poussé ses pas aussi loin dans le faubourg.

La nuit était tombée, et le chemin emprunté par les deux ombres conduisait à présent vers le quartier des déshérités de la capitale, tous lieux où la jeune fille s'était rarement aventurée.

C'était, le plus souvent de petites maisons faites de tôles et de planches.

Elle fût sur le point de rebrousser chemin, mais la curiosité fut la plus forte et elle se rapprocha de l'étranger.

Il était à quelques pas sur sa droite, et lorsqu'il longeait l'un de ces abris, elle pouvait observer, à la lumière projetée par une lampe à pétrole, son pardessus ample, élimé, qui avait presque l'apparence d'une soutane.

L'homme s'arrêta devant une maison basse et frappa. La porte s'ouvrit et Grisalda perçut une exclamation:

"El Santo ! Entrez, nous vous attendions.."

La jeune fille se retrouva seule dans l'ombre et fut prise de panique.

Elle se rapprocha de l'entrée, tout près d'une fenêtre, d'où lui parvinrent les échos d'une conversation.

Elle espéra le son de la voix de l'inconnu, mais en vain; il demeurait silencieux.

Ainsi, depuis trois ans, elle avait bâti tout un roman autour de cet étranger dont elle ne savait rien, laissant libre cours à son imagination.

Allait elle enfin déchirer le voile qui semblait planer sur cet homme ?

Ses réflexions furent interrompues. L'inconnu sortit, précédé par un couple.

Il tenait à la main une lampe, de facture ancienne, au centre de laquelle une petite flamme vacillait.

C'était sans doute un signal, car d'autres portes s'ouvrirent, et bientôt une foule silencieuse emboîta le pas.

Grisalda se sentit rassurée et suivit l'étrange cortège. C'était la première fois qu'elle cotoyait d'aussi près ces hommes, ces femmes, ces enfants marqués par la malnutrition, la maladie, le désarroi.

La procession rassemblait maintenant deux à trois cent personnes et se dirigeait lentement vers un monticule à la lueur des lampes et des torches, dans un décor hallucinant de carcasses et de vieilles mesures.

Quelques animaux suivaient leur maître, semblant obéir, eux aussi à un mystérieux mot d'ordre..

La colonne parvint sur la colline et se déploya en cercle autour de l'inconnu.

Celui ci se tint au pied de trois grands arbres taillés en forme de croix et leva sa lanterne afin que tous puissent le voir.

Fascinée, Grisalda ne parvenait à détacher son regard de la silhouette immobile.

Elle se demanda si l'homme qu'elle contemplant ce soir avait en réalité, tant soit peu de commun avec ce chevalier moderne dont elle avait rêvé dans son subconscient.

Et elle se posa la question: la Providence accédait - elle à nos vœux par des chemins qui semblent parfois la négation même de ceux ci ?

La foule demeurait silencieuse, mais un message semblait émaner de l'inconnu sans voix.

Alors, dans un éclair, la vérité lui apparut soudain: Comme cette foule, elle avait été fascinée par cet homme et pourtant elle n'avait vu ni ses traits, ni entendu le timbre de sa voix.

La grande force de l'inconnu, c'était son silence: il émanait de sa personne un rayonnement qui semblait traverser la distance et le temps.

C'est à ce moment que se produisit un fait imprévu.

Un homme sortit de l'ombre et vint se placer face à l'étranger.

Il demeura également un moment méditatif, comme s'il cherchait ses mots, puis s'adressa à haute voix à la petite assemblée, afin que tous puissent l'entendre:

"Ta puissance est grande, Homme et tu apportes la consolation dans le cœur des malheureux, mais pour vivre décemment nous avons besoin de bien être et de liberté et dans ce domaine rien n'a jamais remplacé les actes, l'épée doit être vaincue par l'épée.

Hommes, je suis Carlos Bravo, chef des insurgés contre révolutionnaires et vous entendrez encore parler de moi "

Puis il se tourna vers quelques uns des pelerins:

" Partons compagnons, car Il risquerait de nous convertir, et Dieu sait, si nos armes vont être utiles pour déloger les tyrans.."

Un par un, les guerilleros de Carlos Bravo quittèrent la foule et s'enfoncèrent silencieusement dans la nuit.

PROCHAIN CHAPITRE:

UN VENT DE LIBERTE

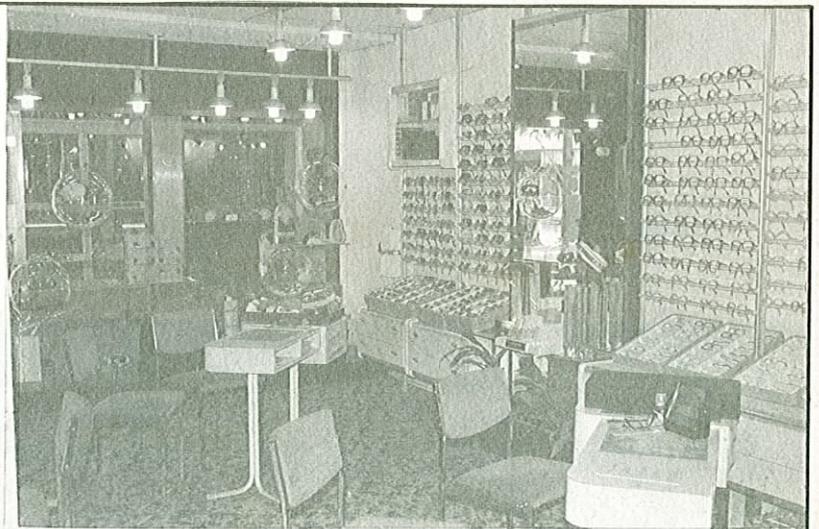
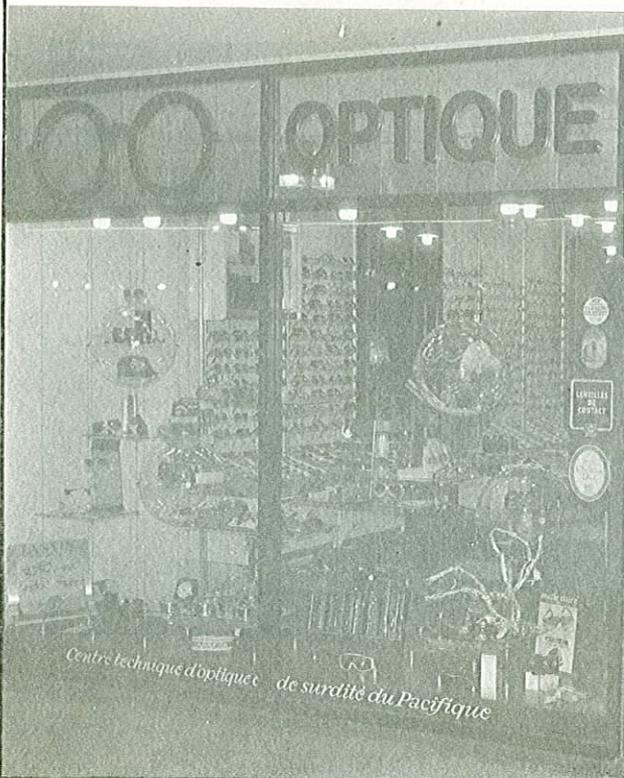


**TAHITI
QUINCAILLERIE**

DU BRICOLEUR AU PROFESSIONNEL.
Ouvert du Lundi au Samedi matin
Fare Ute - Tél. 2.86.33 - B.P. 1686



J. DUPUY
opticien diplômé
LENTILLES DE CONTACT




Vaïma
Le Centre de Pupilles

PLAZZA HAUTE

TEL: 27754
TAHITI
BP 775

OFFICE
DIAMANTAIRE
DU PACIFIQUE

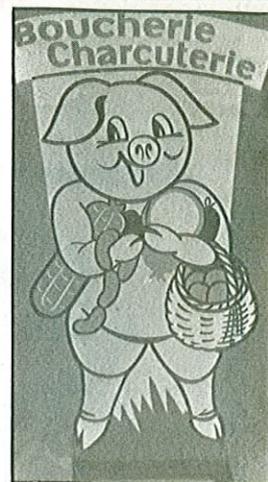


Magasin TAHITI STAR

Libre-Service

PUNARUU - PUNAAUIA TEL 82451

LE MAGASIN DES FINS GOURMETS



CHARCUTERIE FINE MAISON:

Jambonneaux-
museau vinaigrette
jambon persillé
têtes pressées
petit salé
fromage de tête
saucissons à l'ail
fumé- non fumé
paté campagne
paté de foie fin
roti de veau
à la gelée.



VIANDE FRAICHE: ARRIVAGE PERMANENT

VEAU: Escalope- côtes de veau- paupiettes- blanquette-roti

AGNEAU: Agneau frais entier- gigot- épaule- selle anglaise-
carré d'agneau- couronne.

BOEUF: Boeuf salé- pua'toro- côtes de boeuf- tournedos boeuf lardé
rosbeef extra.



— PORC FRAIS LOCAL —

LEGUMES ET FRUITS FRAIS ET IMPORTES- VINS ET LIQUEURS
PAIN ET PATISSERIE- ARTICLES MENAGERS- JOURNAUX.