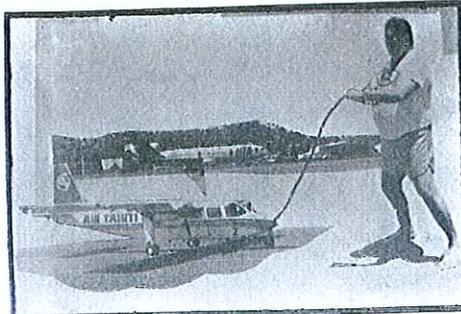
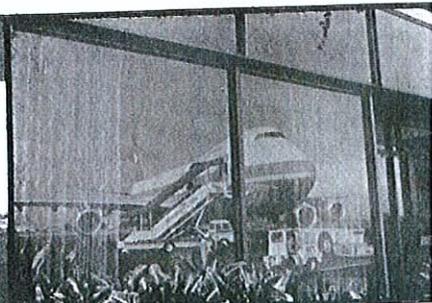
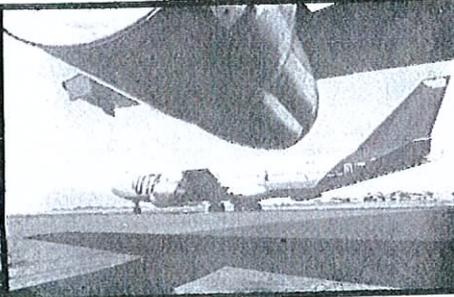
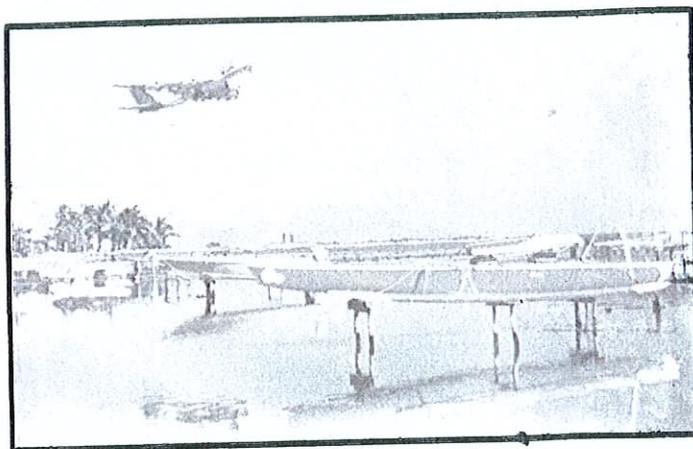


# MANUREVA

## 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



## EDITORIAL

L'aviation dite "légère et sportive" à laquelle est consacré le dossier de cette édition n'est plus en 1983 l'amusement risqué et spectaculaire de quelques amateurs de prestige ou d'émotions fortes qu'il était dans les "années folles".

Le matériel a fait des progrès considérables, la réglementation et les méthodes de formation n'ont cessé de se perfectionner jusqu'à en faire une activité jugée assez digne d'intérêt pour qu'une étude approfondie (Rapport du sénateur Parmentier) ait été récemment effectuée sur les causes d'une relative désaffection et les moyens de relance.

Bon nombre de pilotes professionnels, civils et militaires, ont fait en aéro-club leurs premières expériences aéronautiques : il s'agit d'une source de vocations que l'Etat a souvent reconnu le besoin d'encourager.

L'aviation légère et sportive, de par la complexité des techniques et des procédures mises en oeuvre, est également une école d'esprit de méthode et de sang-froid dont l'enseignement est précieux, au sol comme en l'air.

Elle est encore un laboratoire souvent utile à l'aviation considérée dans son ensemble, où ont été inventés et mis au point une partie non négligeable des instruments, matériels et techniques adaptés ensuite aux avions militaires ou commerciaux.

Elle reste enfin une source irremplaçable de détente et d'agrément pour un grand nombre de pratiquants dont les goûts vont de la promenade familiale à la voltige, en passant par le pilotage de ce dernier-né dont l'administration suit les progrès avec intérêt (et vigilance) : l'Ultra-Léger-Motorisé (ULM), grâce auquel l'aviation redeviendra peut-être le loisir réellement populaire qu'elle était au temps de la toile à voile et des hélices en bois.

o  
o o

Tout ne peut pas être léger et sportif, et l'actualité du territoire présente un bon nombre de problèmes préoccupants, voire de sujets d'inquiétude.

La vedette revient évidemment aux conflits sociaux qui ont éclaté dans l'hôtellerie, et dont les répercussions ont été immédiatement ressenties dans le trafic de Faaa, tant il est vrai que tourisme et transport aérien sont

...

ici indissolublement liés. La Direction de l'Aviation civile ne peut évidemment que former le voeu que les partenaires engagés dans ces conflits parviennent à un accord qui satisfasse toutes les parties, le renouvellement d'événements tels que ceux du mois d'octobre risquant de compromettre pour longtemps le résultat des efforts entrepris en faveur de la promotion du tourisme en Polynésie.

La fermeture pour un an du village du Club Méditerranée de Moorea aura elle aussi des répercussions non négligeables sur l'activité aérienne de 1984, puisque UTA a annoncé la suppression, pour cette raison et également pendant un an, d'un de ses quatre services hebdomadaires sur la ligne Papeete-Los Angeles à compter du 8 janvier prochain.

On note ces dernières semaines une recrudescence de rumeurs et de déclarations concernant une éventuelle réouverture de la ligne Tokyo-Papeete abandonnée par Air France en 1977. Généralement associés à une autre hypothèse concernant la création éventuelle d'un transporteur international polynésien, de tels projets, dont il semble encore trop tôt pour apprécier le caractère sérieux, méritent en tous cas de retenir l'attention de tous les professionnels intéressés au devenir du tourisme et du transport aérien dans cette zone du Pacifique.

Pour conclure enfin sur une note moins grave, la Direction de l'Aviation civile adresse ses remerciements à tous ceux -donateurs des prix et candidats, sous oublier l'OPATTI pour son hospitalité- qui ont assuré le succès du concours photographique, et a le plaisir d'annoncer qu'un nouveau concours sera organisé en 1984.



# le dossier du trimestre

" L'AVIATION LEGERE et SPORTIVE "

=====

## A. / GENERALITES /

### I.- INTRODUCTION

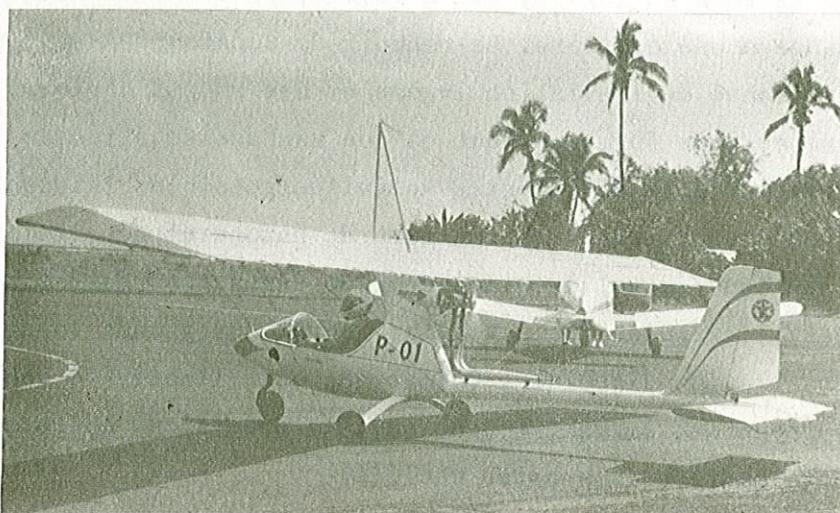
Le 9 octobre 1890, Clément ADER réussit pour la première fois à faire quitter le sol à un plus lourd que l'air sur une distance de 50 m. Aujourd'hui, chacun peut facilement s'initier aux activités aéronautiques. Voler, c'est à la fois un loisir, et le révélateur d'une vocation qui donnera naissance à une carrière. Le rapport du Sénateur PARMANTIER annonce clairement la relance de l'aviation légère et des sports aériens, preuve que le secteur aéronautique forme un tout et que sa base se situe au niveau même du modeste aéro-club. Les différentes activités possibles laissent la personnalité de chacun s'exprimer : les amateurs de nature et de silence s'épanouiront dans la pratique du vol à voile, ceux de sensations fortes trouveront leur compte dans l'exercice de la voltige, quant aux grands voyageurs, ils se tourneront vers l'avion classique. Quelle que soit l'activité choisie, les pratiquants apprendront la maîtrise de soi, la précision, et le sens de la décision, atouts maîtres dans notre société.

Pour en arriver là, il faut une formation spécialisée qui commence par une partie théorique (qui ne demande pas d'aptitude particulière) et dont la partie pratique vérifie la bonne acquisition. Cependant, ce type de formation coûte cher et la période d'austérité que nous vivons la rend vite prohibitive : c'est ainsi qu'est apparue une nouvelle forme de vol, appelée vol libre et qui sort complètement du contexte habituel de l'Aviation : tout débute par le delta plane, conçu à l'origine comme un grand cerf-volant tiré par un bateau équipant un skueur et lui permettant de s'élever de quelques mètres ; depuis le delta plane est devenu autonome et son lieu de prédilection est la montagne. Quelques années plus tard, on se décide à motoriser cet aérodyne, et c'est la naissance de l'U.L.M.

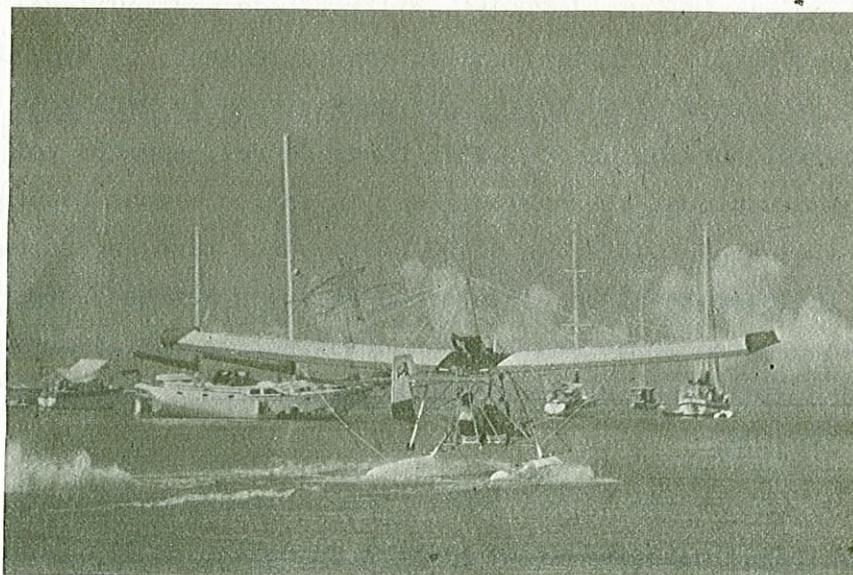
L'Ultra Léger Motorisé vient prendre la relève de l'aviation légère : il offre de nombreux avantages : coût très inférieur, liberté totale. Il faut cependant savoir que ceci risque d'être obtenu au détriment de la sécurité : le faible coût est lié à de larges tolérances dans la qualité de la fabrication

(nombre d'accidents sont dus à la défaillance de la structure et du groupe moto-propulseur), et bien que l'obtention du brevet théorique de Pilote Privé soit nécessaire, les pilotes d'ULM pêchent souvent par leur méconnaissance des phénomènes aérodynamiques et plus encore par leur inexpérience du pilotage.

Sur un plan plus général, plusieurs solutions sont prévues pour permettre à un plus grand nombre de piloter : au niveau de la réglementation, une réforme visant à rétablir un brevet de base donnant droit à des privilèges réduits, est en cours d'élaboration et les constructeurs développent actuellement une flotte de nouveaux appareils à coût d'acquisition et de fonctionnement réduit (avion très léger, utilisation du carburant automobile, mise au point de procédures réduites d'entretien...).



ULM type Sirocco (Ph, Trondle)



Une belle photo d'ULM équipé de flotteurs  
(ph. Michel MARAIS)

## II.- L'AERO-ECOLE

Pour l'enseignement au pilotage, on a le choix entre deux types d'écoles.

### A. LES SOCIETES DE TRAVAIL AERIEN :

Ce sont des entreprises commerciales ayant notamment pour activité l'instruction en vol : cette instruction ne se limite généralement pas à la formation des pilotes privés.

Ces Entreprises peuvent également avoir d'autres activités telles que la maintenance, la vente d'avions ou le transport aérien.

### B. LES AEROCLUBS :

De structure tout à fait différente des sociétés de travail aérien, ce sont des associations à but non lucratif régies par la loi du 1er juillet 1901.

Voici quelques extraits de cette loi qui permettront de mieux comprendre le fonctionnement des aéroclubs.

#### 1.- Définition de l'Association

L'association est la convention par laquelle deux ou plusieurs personnes mettent en commun, d'une façon permanente, leurs connaissances ou leur activité dans un but autre que de partager des bénéfices.

#### 2.- Privilèges

Les associations déclarées peuvent sans aucune autorisation spéciale,  
.Plaider devant les tribunaux,

.Posséder et administrer leurs biens (acquérir à titre onéreux, vendre, emprunter, etc...),

En vertu de l'article 6 de la loi du 1er juillet 1901, elles peuvent recevoir :

.Les cotisations de leurs membres,

.Les subventions de l'Etat, des départements, des communes (et, par extension, des établissements publics).

Dans la pratique, des dons manuels de particuliers ou les versements d'organismes privés au profit d'associations simplement déclarées sont de plus en plus fréquemment pratiqués et tolérés.

### III - LES OUVERTURES DE LA LICENCE DE PILOTE PRIVE

La licence de pilote privé ne correspond généralement qu'à un premier pas vers une qualification supérieure : le titulaire de cette licence va pouvoir fortifier son expérience du pilotage, jusqu'à obtenir un niveau suffisant qui lui permettra d'accéder à la délivrance d'une qualification. Ainsi le pilote privé qui ne pouvait piloter qu'en conditions de vol à vue un avion monomoteur de faible puissance, avec des passagers, verra ces restrictions disparaître avec l'acquisition de certaines qualifications :

- .qualification B : permet d'utiliser un avion équipé d'une hélice à pas variable ou d'un train rentrant.
- .qualification de type: permet de voler sur un avion d'un type donné.
- .qualification restreinte de radio téléphonie internationale : permet à tout pilote privé pratiquant la langue anglaise de réaliser des vols internationaux.
- .qualification hydravion : permet de décoller et d'atterrir sur des plans d'eau.
- .qualification bimoteur : permet de voler sur un avion possédant 2 moteurs.
- .qualification voltige : permet de réaliser des " acrobaties " sur des aéronefs conçus à cet effet.
- .qualification montagne : permet d'effectuer des atterrissages et décollages sur des terrains à caractéristiques particulières, notamment ceux qui se trouvent en montagne.
- .qualification instructeur : permet de dispenser une formation en vol et au sol à des élèves pilotes.

-0-0-0-0-0-

#### IV.- L'AVIATION LEGERE ET L'ETAT

L'ETAT intervient dans l'aviation sportive et de loisir aux niveaux suivants :

- Formation et contrôle des compétences
- Rédaction et contrôle de la réglementation
- Aides et subventions

#### FORMATION et CONTROLE

Pour la partie théorique c'est la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) qui définit les programmes (SFACT), organise les sessions d'examen, proclame les résultats (District aéronautique).  
**proc**

La partie pratique est assurée par l'instructeur en vol. Ce dernier n'exercera les privilèges rattachés à sa qualification qu'après avoir effectué un stage homologué dans un centre national.

Ces instructeurs agissent au nom de l'ETAT quand ils dispensent de l'instruction et quand ils procèdent à des contrôles en vol.

Dans cette tâche, ils sont eux-mêmes contrôlés et aidés par un agent de l'ETAT, le pilote inspecteur.

#### LA REGLEMENTATION

C'est bien sûr, l'ETAT qui légifère en matière aéronautique, soit en concordance avec les règles de l'OACI (ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE), soit en se différenciant par certains articles.

Il rédige les textes, les publie (Journal Officiel) s'assure qu'ils sont respectés (Police de l'Air - Commandant d'Aérodrome - Bureaux de Piste - Pilotes Inspecteurs - Contrôleurs aériens - District Aéronautique - Conseil de discipline).

Son action s'étend aussi aux enquêtes accident. Il en diffuse les résultats et prend des dispositions pour en diminuer les risques.

Sur le plan technique si l'ETAT se donne le droit de regard sur la construction des avions (Bureau Technique, Centre d'Essais en Vol), il délègue par contre ses pouvoirs à un organisme privé, le Bureau VERITAS, pour la surveillance et le contrôle des interventions d'entretien ou des modifications techniques.

#### LES AIDES

Pour développer cette discipline sportive, l'ETAT peut éventuellement fournir un certain nombre d'aides - primes d'achat - détaxe d'essence...etc - Cependant, la conjoncture fait qu'actuellement, ses subventions directes se limitent à des bourses pour les jeunes, couvrant la moitié des frais d'un brevet de pilote privé.

-§-§-§-§-§-

## V.- LA SECURITE DE L'AVIATION LEGERE

### Les causes.

La plupart des accidents sont dus à une multiplicité de causes dont aucune, individuellement, n'aurait suffi à provoquer la catastrophe, mais dont l'accumulation a été fatale.

Cependant, au cours des dix dernières années, certaines causes sont apparues plus fréquemment,

- vol à trop basse hauteur et évolution acrobatique (35 % des cas) ;
- poursuite par mauvaises conditions météorologiques d'un vol VFR
  - selon les règles du vol à vue - (par un pilote non qualifié) (35 % des cas) ;
- mauvaise (ou absence de) préparation du vol (préparation navigation, actions préliminaires, visites prévols...) (25 % des cas) ;
- non-respect des limites d'emploi des aéronefs (25 % des cas) ;
- diverses causes humaines (abordage, vol en montagne sans compétence particulière, erreur de navigation) (25 % des cas) ;
- défaillance de l'aéronef (moins de 5 %).

Cette énumération met en évidence très clairement que :

Plus de 95 % des accidents ont pour origine essentielle une erreur du pilote ;

L'aptitude des pilotes français " à manoeuvrer un avion " (ou à manier) n'est pas en cause : très peu d'accidents graves sont dus à une faute de pilotage. Les pilotes pèchent, au contraire, par excès de confiance, indiscipline, manque d'autorité et d'esprit de décision dans la conduite du vol, méconnaissance de leurs propres limites et de celles des appareils qu'ils conduisent.

### Comment améliorer cette situation ?

Faut-il :

- Réglementer davantage ?
- Sanctionner plus sévèrement ?
- Informer et former plus profondément les pilotes ?
- Sophistiquer encore plus les aéronefs ?

Le remède miracle n'existe certainement pas. Seule une lutte de tous les instants, de toutes les parties prenantes, tous azimuts, peut produire quelques résultats. Aucune des formes d'intervention ne peut être négligée.

Or un comportement dangereux chez un pilote n'est (presque) jamais une manifestation suicidaire, mais le résultat de l'incompréhension, de la méconnaissance ou la non-perception des dangers potentiels.

Dans ces conditions, mieux former ou former plus largement les pilotes n'est-ce-pas le moyen le plus doux, le moins contraignant, le moins onéreux, le plus respectueux de l'épanouissement du pilote ? N'est-il pas également le plus adapté pour soigner les maux constatés ?

## VI.- QUELQUES CHIFFRES (Métropole et DOM-TOM)

### ACTIVITES

.40 119 personnes brevetées ou en cours de formation en 1982.

.Chaque année 10 000 personnes commencent l'entraînement et 75 % d'entre elles abandonnent leur formation.

.793 150 heures de vol effectuées en 1982  
(les deux tiers par des pilotes de plus de 25 ans).

.Les Centres Nationaux du SFACT (DGAC) en 1982 :

.toutes formations confondues :

55 893 heures de vol

14 351 heures de simulateur

### FLOTTE

.Les aéro-clubs français ont une flotte de 2 947 avions légers

.Les particuliers en possèdent 2 043.

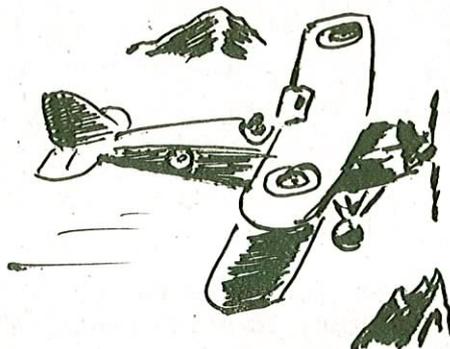
### LES JEUNES

La formation aéronautique des jeunes en 1982 :

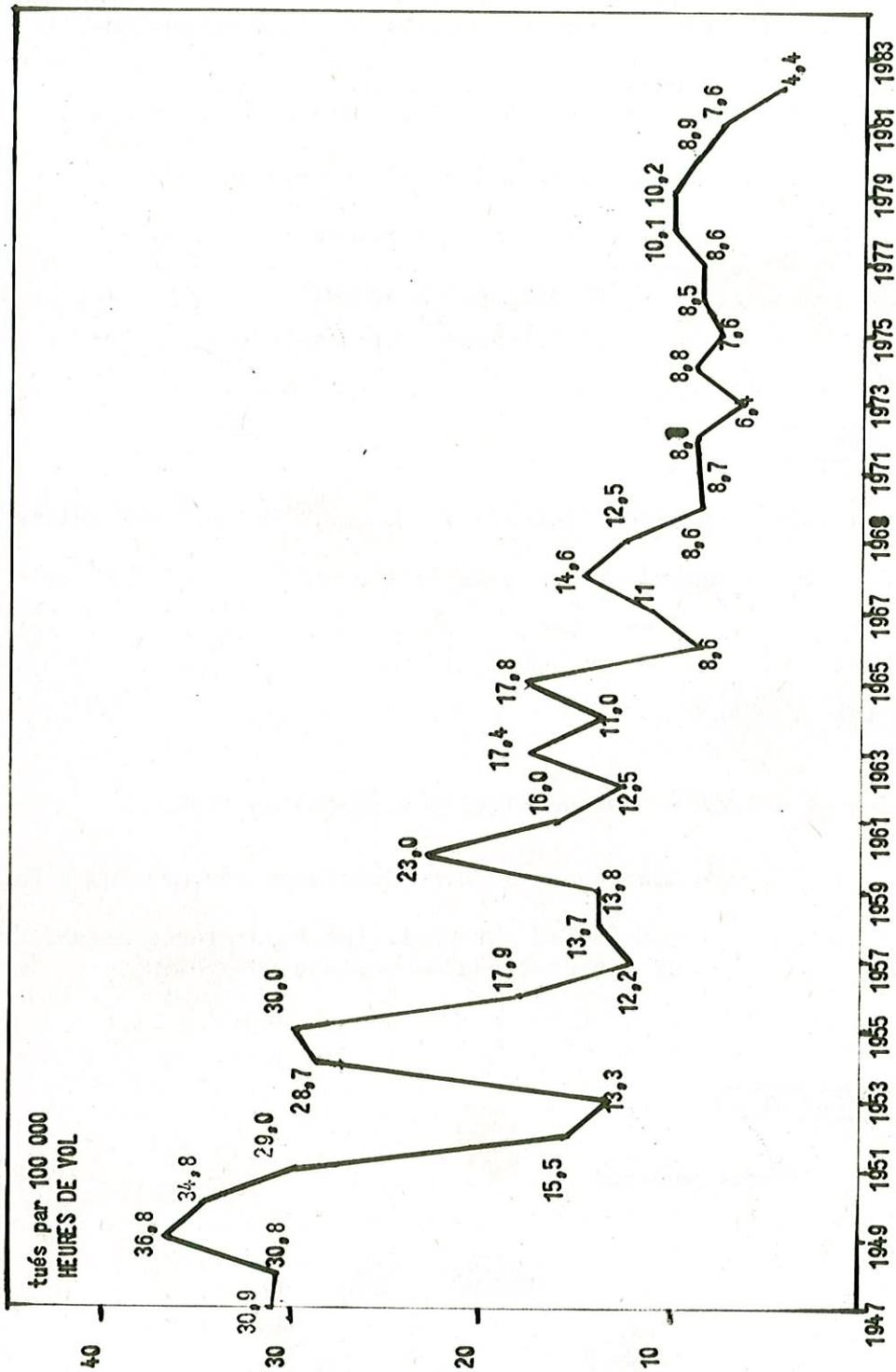
- 23ème anniversaire des Camps aéronautiques Nationaux.
- 325 jeunes ont participé à 33 stages organisés dans 22 associations ou centres inter-club.

### SECURITE

(voir tableau)



SECURITE AVIATION LEGERE FRANCE ET OUTRE-MER  
(vol moteur)



1°/ GENERALITES

La Polynésie Française comprend environ 130 îles et atolls, et occupe une superficie de 4 000 000 km<sup>2</sup> dont seulement 4 000 sont constitués par des terres ; on comprend aisément que l'avion est un moyen de transport parfaitement adapté à la géographie du Territoire ; de plus les conditions météorologiques sont très favorables aux sports aériens et les beautés du paysage ajoutent au plaisir de voler une dimension extraordinaire ; la densité de la circulation aérienne permet une grande liberté d'évolution. Nul doute que la Polynésie offre de nombreux avantages à la pratique du vol.

On peut considérer par ailleurs que la formation des pilotes y est d'un niveau largement équivalent à celui de la Métropole ; d'autant plus que le moindre voyage impose un survol maritime et une préparation sérieuse car la densité des pistes est bien inférieure à ce que l'on observe en Europe.

L'importance des aéro-clubs pour la Polynésie Française n'est plus à démontrer. Tous les pilotes professionnels polynésiens qui travaillent actuellement dans les compagnies aériennes basées à FAAA sont issus des aéro-écoles locales. Le transport aérien étant primordial pour le développement du Territoire, il convient d'accorder une certaine priorité à la formation des jeunes pilotes, en leur facilitant notamment l'accès à l'Aviation Légère.

Plus encore en Polynésie qu'en France métropolitaine, l'aéro-club est la base indispensable d'une carrière aéronautique. Rappelons d'abord que pour devenir pilote dans une compagnie aérienne, il faut posséder au minimum un brevet de pilote professionnel et une qualification de vol aux instruments ; l'expérience minimale requise pour se présenter à l'examen en vol est de 200 heures de vol (150 si l'on suit un stage homologué).

Sur le Territoire, ce sont les aéro-clubs qui assurent la formation initiale des futurs pilotes. Ils leur inculquent leurs premières connaissances théoriques et leur permettent d'améliorer leur expérience du vol. Presque tous les pilotes en fonction dans les sociétés locales ont reçu leur formation de base en aéro-club. Certains ont même exercé en tant qu'instructeurs.

L Le développement des associations aéronautiques est malheureusement handicapé par le coût élevé de l'heure de vol. Les subventions dont elles bénéficient sont insuffisantes pour leur permettre d'offrir une formation à un prix abordable aux jeunes étudiants. Par ailleurs, la conjoncture est telle que l'incertitude règne sur l'avenir d'une carrière de pilote : actuellement, la Polynésie connaît un excédent de Personnel Navigant Technique.

Il est intéressant de comparer l'activité de l'Aviation légère en Polynésie à celle de la Métropole : 1,43 heures de vol par 100 habitants ont été effectuées en 1982 en France métropolitaine contre 3.86 en Polynésie. Il y avait en 1982, en France, 5,3 avions (appartenant aux aéro-clubs) pour 100 000 habitants contre 9,6 en Polynésie. On peut retenir que l'activité moyenne sur le Territoire est environ le double de celle que l'on rencontre en France. L'explication de ces chiffres tient en trois éléments : la géographie particulière de la Polynésie qui avantage la voie aérienne, les conditions météorologiques, et les ressources des pratiquants.

On peut aussi remarquer que la flotte des avions appartenant à des aéro-clubs et à des particuliers est plus importante que celle des compagnies locales. Pour l'anecdote, certains propriétaires d'aéronefs utilisent leurs avions pour des déplacements personnels journaliers sur une distance de moins de 20 km ! (TAHITI/MOOREA).

Félicitons les responsables de l'aéro-club des ILES-SOUS-LE-VENT qui ont réussi à le faire fonctionner à RAIATEA, capitale administrative de ce groupe d'îles, à l'écart des centres d'entretien. Outre sa vocation normale de pratique du vol pour les loisirs et le voyage, l'existence de cet aéro-club, dans une zone de fort trafic interinsulaire, est très appréciée pour les nombreux services qu'il peut rendre (fourniture de l'essence 100/130, contribution aux recherches en mer...).

Les Ultra Légers Motorisés (U.L.M.) ont commencé à s'implanter dans le Territoire ; il en existe même un qui est équipé de flotteurs ; ce qui semble très bien adapté à une utilisation de loisir dans les îles.



Le CAP IOB FODMU du Centre  
Aéronautique de perfectionnement

- ACTIVITE DES AERO-ECOLES EN POLYNESIE DEPUIS 1977 -

---

		I.S.L.V.	CAT	CAP	ACT	UTA		TOTAL
		=====	===	===	===	===		
1977	: HDV	357	1 867	-	2 211	-		4 435
	: Brevets	-	6	-	22	-		28
1978	: HDV	335	2 276	-	2 701	-		5 312
	: Brevets	1	10	-	14	-		25
1979	: HDV	219	2 281	-	1 872	609		5 011
	: Brevets	2	5	-	5	-		12
1980	: HDV	276	2 275		1 898	1 818		6 267
	: Brevets	-	4	-	13	8		25
1981	: HDV	312	2 146	476	1 045	1 767		5 746
	: Brevets	1	9	-	12	10		32
1982	: HDV	295	1 947	243	1 561	1 519		5 565
	: Brevets	1	11	-	8	11		31

ISLV = AERO-CLUB des ILES-SOUS-LE-VENT

CAT = CERCLE AERONAUTIQUE DE TAHITI

CAP = CENTRE AERONAUTIQUE DE PERFECTIONNEMENT

ACT = AERO-CLUB DE TAHITI

UTA = AERO-CLUB UTA section Polynésie Française

HDV = Heures de vol

Brevets = nombre de brevets obtenus dans l'année

-O-O-O-O-

L'AERO - CLUB de TAHITI

---

L'AERO-CLUB de TAHITI fut créé en 1935, actuellement notre association regroupe une centaine de membres et notre flotte est composée de trois avions de marque PIPER; étant donné les difficultés que connaît notre association actuellement, nous ne pouvons vous transmettre nos perspectives.

ORGANISATION

Président	SIMON	Jean-Marie
1er Vice Président	CHANEL	Léon
2è " "	AUSSEL	Jean
Secrétaire	AUSSEL	Marcel
2è Secrétaire	DRAKNI	Driss
Trésorier	CELLIER	Louis
2è Trésorier	PORLIER	Emmanuel
Discipline	LO	François
Conseiller Technique	DUSSART	Régis
Aéromodélisme	TRONDLE	Charles

FLOTTE ACTUELLE : 3 AVIONS

- PIPER TOMAHAWK	PA 38	F ODIV
- PIPER CRUISER	PA 28 140	F OCYK
- PIPER WARRIOR	PA 28 160	F ODHT

ACTIVITE 81/82 ET 1 SEMESTRE 83

Activité 81

PA 38	F ODIV	: 327H50
PA 28 140	F OCYK	: 156H55
PA 28 160	F ODHT	: <u>561H10</u>
- T O T A L ...		1045H55

Activité 82

PA 38	F ODIV	: 856H10
PA 28 140	F OCYK	: 217H45
PA 28 160	F ODHT	: <u>486H30</u>
		1560H25

1er SEMESTRE 1983

PA 38	F ODIV	: 281H
PA 28 140F	OCYK	: 33H55
PA 28 160F	ODHT	: <u>94H55</u>
- T O T A L .....		409H50

NOMBRE DE BREVETS

81	:	12
82	:	08
1er semestre 83	:	07

Le CERCLE AERONAUTIQUE DE TAHITI a été créé le 20 août 1968.

Les membres fondateurs étaient :

MM. Jean et Pierre HARS	
Gilbert	DIEZ
Claude	PEAUCELLIER
Gaston	TELLONI

Les faits marquants du début du C.A.T. étaient l'achat d'un avion FOURNIER RF4D immatriculé F-OCMX qui a été revendu par la suite à NOUMEA, et l'acquisition d'un BOLKOW (F-OCMU), la vocation première du C.A.T. étant la voltige.

Depuis sa création, l'activité du C.A.T. s'est toujours montrée excellente avec cependant quelques passages difficiles comme toute association à statut identique.

Il serait trop long de faire un historique complet depuis la fondation, mais nous pouvons rappeler quelques événements des dernières années :

Le CERCLE s'est surtout attaché à partager son activité moitié en école, moitié en voyage.

L'école depuis quelques années, s'effectue sur avion CESSNA. D'abord le C 150 F.ODFC, puis associé à la méthode CESSNA Pilot Center, le C 152 - F.ODNI depuis 1979. Cette méthode a prouvé son efficacité grâce à l'association du matériel audio-visuel et de livres de travail.

Avec l'acquisition du C 152, le C 150 faisant double emploi a été cédé comme premier prix d'une tombola en 1982.

Le PIPER PA-28 F.OCPR le plus ancien avion actuellement en service du C.A.T. sert à la fois en école aux fins de formation (navigation) et en voyage.

Ce type d'appareil très répandu en Aéro-Club remporte toujours un vif succès.

En 1981, sous la pression de notre ami regretté Jean ARBELOT (et grâce à son aide financière), le C.A.T. a fait l'acquisition d'un CESSNA 172 CUTLASS RQ F.ODHE.

Cet avion unique du genre sur le Territoire puisque monomoteur à train rentrant, a reçu l'adhésion de l'ensemble des pilotes privés de Polynésie.

De plus cet avion est classé IFR, ce qui est très recherché.

Le C.A.T. a été également propriétaire du PIPER PA-32 CHEROKEE SIX F.OCMV mais a dû s'en séparer à cause des charges importantes que celui-ci induisait par rapport au peu d'intérêt que les pilotes lui manifestaient.

Actuellement, le Comité Directeur du C.A.T. se compose de la manière suivante :

Président	Pascal	DHUMEAUX
Vices-Présidents	Sylvie Yvon	CHALON HELEN
Trésorier	Jean	POULET
Trésorier-Adjoint	René	DOMÉ
Secrétaire	Danielle	BOUCHARD
Assesseurs	Boris Pierre Henri Claude	DIEDERICH GOMBERT LAURENCEIN RABIER

Les années 1982 et 1983 auront été financièrement très difficiles, car il aura fallu supporter les grandes visites des trois avions (F.OCPR, F.ODHE, F.ODNI) et le changement de deux moteurs arrivés en fin de potentiel (F.ODNI et F.ODHE).

Le C.A.T. maintient une activité d'environ 2 000 H/an. En 1983, il y a une tendance à la baisse à cause d'une part des immobilisations pour G.V. et d'autre part des intempéries que nous avons tous subies.

Une reprise est cependant prévue pour l'année 1984 qui devrait être très favorable à l'expansion du C.A.T.

-§-§-§-§-§-§-

## L'AERoclUB UTA (Section Polynésie Française)

En 1978, quelques passionnés d'aviation se portaient acquéreurs de deux épaves de Jodel.

Après 16 Mois d'efforts et de persévérance, deux avions en parfait état de vol s'intégraient dans le circuit de TAHITI-FAAA.

L'Aéroclub UTA <<Section Polynésie>> était né.

Aujourd'hui le Club compte une centaine de membres et les moniteurs ont en permanence une quinzaine d'élèves en cours de formation.

Le parc avion se compose de trois appareils :

DR 220 F-OCKA

C 150 F-BOGG

C 182 F-GBDL

L'activité de l'Aéroclub repose entièrement sur le principe du bénévolat :

- de la part du bureau dirigeant pour la gestion administrative et financière, les relations avec l'Aviation Civile.
- de la part des instructeurs pour la formation en vol et au sol, l'animation des vols en relation avec le Pilote Inspecteur du Territoire.
- de la part d'agents techniques compétents pour la maintenance.
- de la part de tous ceux qui ont des dispositions diverses pour les activités suivantes :

- . nettoyage des avions
- . entretien et décoration des locaux
- . gestion du bar
- . etc ...

L'organisation du Club est la suivante :

- . M. LAMIROTE - Responsable de la Section Polynésie
- . F. TURQUET - Trésorier
- . J. VIALE - Secrétaire
- . C. VOISIN - Chef Pilote
- MM. BURGAUD (
- CAMBRAY ) responsables techniques
- VAN HERPEN )

### ACTIVITES

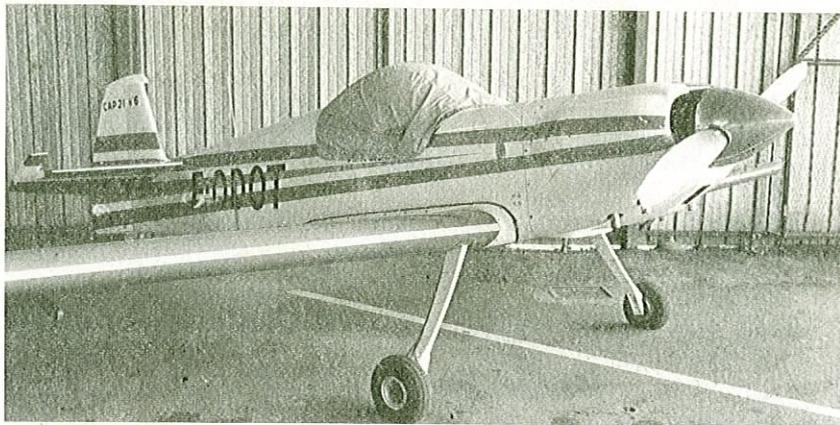
1981	1.767 heures de vol	10 brevets délivrés
1982	1.519 " " "	11 " "
1er semestre 1983	814 " " "	4 " "

En 1983, l'Aéroclub U.T.A. Paris a agréé la Section Polynésie pour assurer une formation dans le cadre de l'APPA ; en outre, quelques pilotes sont formés au vol de nuit.

Pour l'avenir, l'objectif du Club est de maintenir son activité en se fixant un plafond de 2.000 h de vol ; une étude est en cours pour compléter éventuellement la gamme Cessna.

Il existe également une section AEROMODELISME qui comprend une vingtaine d'adhérents

\*\*\*\*\*



Le CAP 21 FODOT appartenant à Mr LEDRU



Le Piper Tomahawk PA 38-II2 FODIV de l'Aéro Club de Tahiti

## L'AERO-CLUB DES ILES-SOUS-LE-VENT

De 1965 jusqu'en 1968, l'AERO-CLUB de TAHITI avait créé une section à RAIATEA avec un avion PIPER J 3 (F.OCAC) appartenant à la section de RAIATEA. Le 30 novembre 1968, au cours d'une assemblée générale extraordinaire, l'autonomie de la section de RAIATEA est demandée et la section devient alors une association autonome sous la dénomination AERO-CLUB des ILES-SOUS-LE-VENT. Un deuxième avion, un CESSNA 172 (F.OCNX) est acheté neuf aux ETATS-UNIS le 17 octobre 1969. Le F.OCAC très âgé est remplacé en 1976 par un PIPER PA-18-150 (F.OBOJ) acheté à M. LETY et qui appartenait initialement à M. JAPPY.

L'AERO-CLUB des ILES-SOUS-LE-VENT a été affilié à la FNA en 1977 sous le numéro 15 033, l'agrément de l'Aviation Civile date du 26 septembre 1977.

La flotte actuelle se compose de deux avions le CESSNA 172 qui vole environ 300 heures par an et le PIPER PA-18 qui est en état de vol mais dont le CDN est périmé depuis le 27 février 1983.

L'AERO-CLUB compte actuellement huit pilotes privés et environ soixante membres actifs. En 1982 a eu lieu la construction d'un hangar financé entièrement par l'AERO-CLUB.

L'école a été suspendue en septembre 1981 faute d'instructeur. Les voyages inter-îles constituent l'activité principale de l'AERO-CLUB.

PRESIDENT	M. Guy	JUVENTIN
Vice-Président	M. Paul	LARRUY
Secrétaire	M. Laurent	DUVAL
Trésorier	M. André	YVONET

Le CESSNA a effectué 88 heures de vol durant le premier trimestre 1983.

--\$\$-\$\$-\$\$-\$\$-

1°/ HISTORIQUE

L'Amicale a été créée en 1981, à l'initiative de quelques pilotes privés, pour réaliser un rallye aérien TAHITI/NOUMEA/TAHITI. Elle permet ainsi de regrouper des pilotes de différents clubs. Son but est donc de développer les voyages et ainsi de faire sortir les avions de clubs de leur cadre habituel.

2°/ SITUATION

Siège : Aérodrome de FAAA - BP 6 104  
Effectif : environ une trentaine de membres

3°/ PERSPECTIVES

- Organisation d'autres sorties ou rallyes (locaux et hors territoire)
- Acquisition d'un simulateur de vol qui permettrait à tous les pilotes privés des différents clubs de se perfectionner (cela pourrait intéresser certains professionnels).

4°/ ORGANISATION

L'Amicale est une association régie par la loi de 1901

Président : F. JAMMES  
Secrétaire : J.J. ROMERO  
Trésorier : J.J. JORDA

5°/ ACTIVITES 81/82

- Rallye à BORA-BORA (janvier 82) avec participation du PARA-CLUB
- Rallye TAHITI/NOUMEA/TAHITI (avril 82)
- Rallye à TIKEHAU (mai 82)

6°/ ACTIVITES 1er semestre 83

- Rallye à HUAHINE (mars 83) avec participation du PARA-CLUB
- Rallye des AUSTRALES (avril 83)
- Dîner-débat avec des responsables de l'Aviation Civile (juin 83)

7°/ DEVELOPPEMENT DE L'AVIATION GENERALE

Les activités de l'Amicale se déroulent dans le cadre du VFR. C'est donc dans cette optique que ses actions se dirigeront :

- sorties VFR en dehors des trajets actuels
- développement du VFR de nuit et possibilité d'une QVN.

-§-§-§-§-§-

## LE CENTRE AERONAUTIQUE DE PERFECTIONNEMENT

---

Pierre LEDRU débarqua sur le TERRITOIRE en janvier 1973 avec la ferme intention de faire de la voltige acrobatique à TAHITI. Les premiers essais furent effectués dans le cadre du CERCLE AERONAUTIQUE DE TAHITI avec le FOURNIER F.OCMX et le BORKOW F.OCMU la première autorisation fut délivrée par M. BOTBOL qui était le Commandant d'aérodrome de l'époque. Très vite, le matériel s'avéra mal adapté et le domaine de vol de ces avions ne permit pas un perfectionnement de la voltige. Par souci d'économie et afin d'avoir un avion polyvalent, le C.A.T. se tourna vers un FRA 150 AEROBAT qui était le F.OCIB ; la voltige reprit timidement, les finances de l'époque obligeant à considérer la rentabilité avant de penser à promouvoir cette activité. D'autre part, le TB n'était toujours pas alimenté sur le dos ni graissé ce qui impliquait que les vols de familiarisation s'effectuassent " hélice calée " le TB avait de très bonnes qualités en déclenché mais son pilotage à l'aide de volant n'était pas très aisé dans les rotations roulis rapides. Pierre LEDRU, fidèle à son idée, porta son choix sur le CAP 10 ; si l'avion remplissait pleinement le cahier des charges d'un avion de voltige, le plus gros problème restait le financement ; une première tentative avec les membres qui devaient avancer 200 000 FCP chacun, devait échouer. Un an plus tard une deuxième tentative avec trois membres qui faisaient chacun l'avance pour l'achat de l'avion se voyait couronnée de succès. La commande d'un CAP 10 était passée auprès des ETS MUDRY. Dès lors, des rêves de voltige hantaient les pilotes qui allaient devenir les futurs élèves et les voltigeurs d'aujourd'hui. Après une tentative infructueuse de rattachement à un aéro-club existant, il fut décidé de créer le CENTRE AERONAUTIQUE DE PERFECTIONNEMENT avec les membres FONDATEURS. Ceux-ci étaient :

François	JAMMES
Jean	GUISLAIN COLEMBIE
Pierre	LEDRU

Afin de résoudre le problème de l'instructeur, il fut décidé de faire venir un ex-champion du monde M. CHAROLLAIS qui passa deux mois au Centre. Si cette opération s'avéra financièrement très coûteuse, les résultats obtenus étaient très positifs.

Depuis le départ de M. CHAROLLAIS, c'est M. LEDRU qui est chargé de l'instruction. Il est à noter que si le C.A.P. est plus spécialement tourné vers la voltige, nous réalisons avec quelques élèves, sur leur demande, des stages de perfectionnement que les anciens appelaient P0.P7.

En 1983, le C.A.P. a reçu son CAP 21 qui a pu être acheté grâce à l'aide financière des membres. Celui-ci est utilisé par les pilotes qui ont acquis un certain niveau.

Depuis sa création, le CAP est présent dans la majeure partie des compétitions nationales.

<u>1981</u>	COUPE CAR ORLEANS	2è place en 2è cycle
<u>1982</u>	COUPE CAP GAILLAC	3è " en nationale bi-place
	COUPE DESAVOIX	2è "
	CHAMPIONNAT DE FRANCE IIè CATEGORIE	1er au connu 5è au classement général
<u>1983</u>	COUPE CAP TIL CHATEZ	3è place en nationale monoplace
	COUPE MARCEL DOGET	2è au connu 2è au libre 1er à l'inconnu
		} 2è au général

L'année 1984 se présente sous les meilleures auspices puisque le C.A.P. va participer pour la première fois au championnat de France 1ère catégorie réservé aux internationaux ; d'autre part, la relève s'assurera tout doucement avec la participation de deux élèves à la coupe des DESAVOIX 1984.

DIRIGEANTS :

PRESIDENT	François	JAMMES
TRESORIER	Pierre	LEDRU
SECRETARE	Philippe	MOREAU

FLOTTE :

1.- CAP 10	F-ODMU	180 CV pas fixe
1.- CAP 21	F-ODOT	200 CV constant speed

ACTIVITE :

1981 .....	476H 00	(CHAROLLAIS 2 mois)
1982 .....	243H 00	
(6 mois) 1983 .....	204H 00	(dont CAP 10 : 154H00 ; CAP 21 : 50H00)

<u>1981</u>	8 - " 1er cycle "	2 - " 2è cycle "	1 INSTRUCTEUR
<u>1982</u>	4 - " 1er cycle "	1 - " 2è cycle "	
<u>1983</u>	2 - " 1er cycle "	1 - " 2è cycle "	

A titre promotionnel, il est bon de savoir que CAP subventionne les stages voltiges qui sont exécutés avec un minimum d'assiduité, cela afin de faciliter l'accèsion des jeunes à ce sport qui est assez coûteux.

-\$-\$-\$-\$-\$-\$-\$-

## L'HELICOPTERE PRIVE A TAHITI

Un premier hélicoptère BELL 47 G2, le F.ODEY, importé par M. MOULENE, arrive sur le Territoire et vole en février 1977.

Pendant un an, cet appareil est utilisé à titre privé par son propriétaire. Début 1978, et sous l'impulsion de M. BREUL G., une section Hélicoptère est créée avec trois moniteurs, pilotes professionnels M. GARBET, M. SABRE F. et M. TRONDLE P.

De 1978 à début 1982, quatre pilotes sont formés et la section Hélico est forte d'une dizaine de pilotes.

En avril 1982, le F.ODEY est détruit en école, suite à la rupture d'un patin en finale d'autorotation.

Pendant un an, la section Hélico est mise en sommeil faute d'appareil pour voler.

Sensiblement un an après, un nouveau BELL 47 G2, le F.GDJN, importé par M. TRONDLE P. fait son premier vol polynésien, le 16 mai 1983.

Après mise à jour des qualifications, la section Hélico a repris son\* activité.

La partie école de pilotage va reprendre fin Octobre avec M. SABRE F. et M. TRONDLE P. comme moniteurs, quatre élèves s'étant déjà inscrits.

Le F-GDJN est classé " TRAVAIL AERIEN " et la Société TAHITI HELI-SERVICES a été créée pour son exploitation.

Pour le moment, l'appareil sert à la promenade aérienne, très appréciée des Touristes (une centaine de passagers à ce jour), aux baptêmes de l'air, aux missions photo et vidéo, aux reconnaissances de terrain etc... .

Toutes les vues aériennes pour les deux films " LA SAGA DE LA BOUNTY " et " LE BOURREAU DES COEURS " ont été prises avec le F-GDJN.

Pour l'avenir, fin 1984 si tout marche bien, l'achat d'un appareil plus gros, ALOUETTE II ou BELL J ETRANGER III est envisagé, permettant l'emport de quatre passagers et des déplacements plus éloignés : il faut bien rêver .....

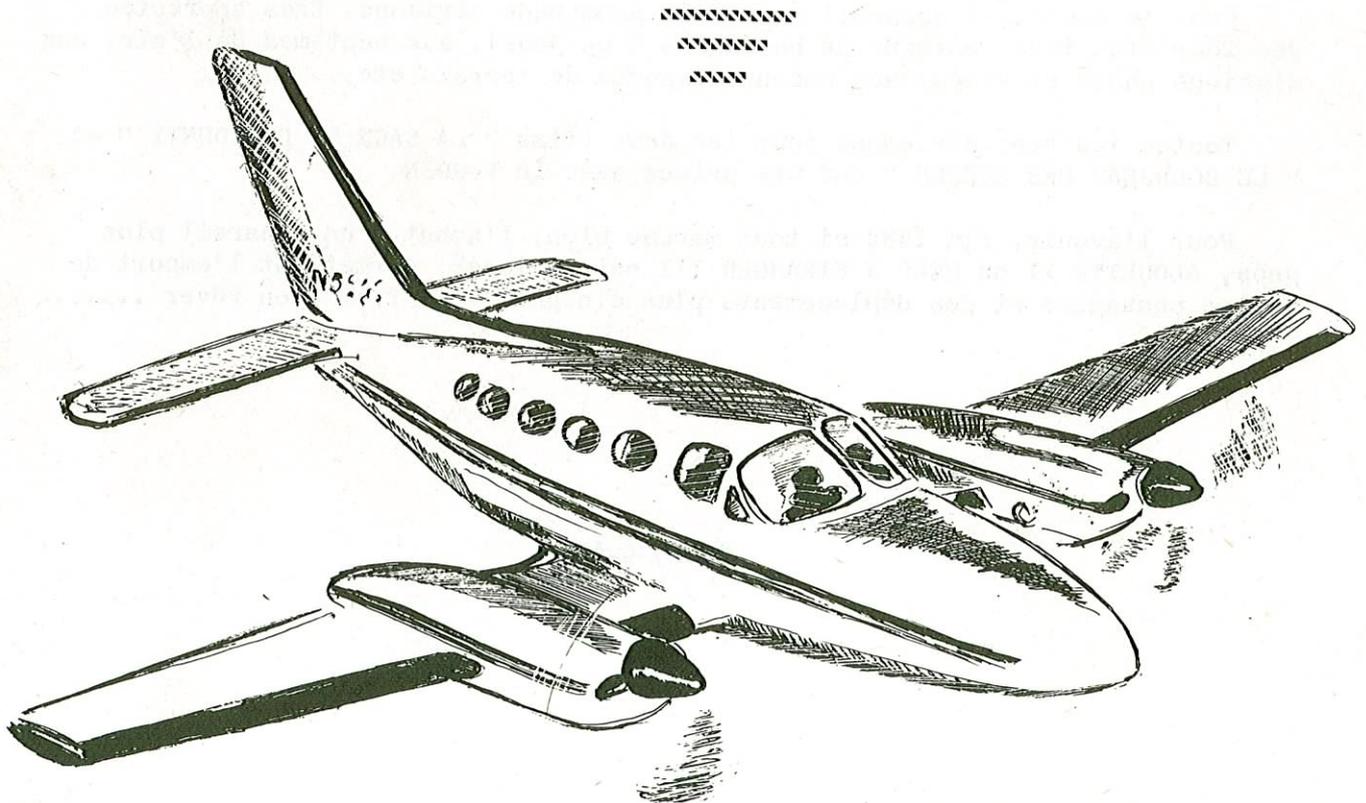
-§-§-§-§-§-



Le Piper Warrior 2 PA 28-I60 FODHT en premier plan  
et le Piper PA 28-I40 (Cherokee) FOCYK, tous deux  
de l'Aéroclub de Tahiti.



Le Piper PA 32 Cherokee 6 FOCMV  
du Cercle Aéronautique



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

T O U R I S T I Q U E S

-----

(source : Service territorial du Tourisme)

Période : 12 mois d'octobre 1982 à septembre 1983

ORIGINE DU TRAFIC	10/82 à 9/83	10/81 à 9/82	Evolution
- Amérique du Nord... (dont USA).....	55 391 (48 912)	53 857 (47 225)	+ 3 % (+ 4 %)
- Amérique du Sud....	3 376	3 746	-10 %
- Europe..... (dont France).....	28 598 (14 669)	27 685 (15 452)	+ 3 % (- 5 %)
- Pacifique.....	25 345	29 325	-14 %
- Autres.....	890	803	+11 %
TOTAL.....	113 600	115 416	- 2 %

La période d'augmentation sensible du trafic touristique due en majeure partie à la réouverture de la desserte par QANTAS semble à présent achevée ; le trafic en provenance d'AUSTRALIE, après avoir assuré l'essentiel de la progression au cours des mois précédents, connaît une diminution très sensible (- 43 % d'août 82 à août 83).

Les autres marchés ont eux-même présenté une performance médiocre que la persistance d'un contexte économique défavorable, l'évolution sensible des tarifs et l'interruption partielle de l'action de promotion lors de la réorganisation de l'Office expliquent sans doute ; la contre publicité subie par le territoire à la suite des événements météorologiques du début de l'année fait sans doute aussi sentir ses effets, avec un décalage explicable compte tenu du délai normal d'anticipation des projets de vacances.

PHYSIONOMIE DU TRAFIC AERIEN SUR L'AEROPORT DE TAHITI FAAA DURANT  
LE 3 ème TRIMESTRE 1983

---000---

TRAFIC INTERNATIONAL

JUILLET : -Importante baisse par rapport à juillet 1982  
QANTAS obtient un bon résultat dû à l'augmen-  
tation des sièges offerts.

AOUT : -A l'exception de QANTAS, le trafic commercial  
international affiche une diminution de 7,7%  
par rapport au mois d'août 1982

SEPTEMBRE : -Faible remplissage des vols UTA et SPIA.  
Bons résultats d'AIR NEW ZEALAND.

TRAFIC LOCAL

MOOREA : - durant ce troisième trimestre, sensible re-  
prise du trafic en général malgré une légère  
diminution du remplissage par Air Polynésie au  
mois de septembre.

LIAISONS INTERINSULAIRES:

- Légère progression du trafic et assez bons  
résultats d'Air Polynésie. Air Tahiti ressent  
toujours la fermeture de Tetiaroa.



# transport aérien

AERODROME DE TAHITI-FAAA

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A SEPTEMBRE 1983

COMPAGNIE	VOLS	PAX	TRANSIT DIRECT	S. O.	CMR	FRET (KG)	POSTE	VARIATION (%) AVEC 1982
<b>* TRAFIC COMMERCIAL LOCAL</b>								
AIR TAHITI (MOOREA)	A * 8499	57097	78159	73,1			PAX * + 14,7	
	D * 8500	50527	78150	64,7			FRET * + 11,8	
	T * 16999	107624	156309	68,9			POS * + 30,3	
AIR POLYNEsie (MOOREA)	A * 2300	25293	42377	59,7	1254	2687	PAX * - 18,7	
	D * 2300	21522	42363	50,8	4677	7675	FRET * - 11,8	
	T * 4600	46815	84740	55,2	5931	10362	POS * + 30,3	
TOTAL TRAFIC MOOREA	A * 10799	82390	120536	68,4	1254	2687	PAX * + 2,0	
	D * 10800	72049	120513	59,8	4677	7675	FRET * - 11,8	
	T * 21599	154439	241049	64,1	5931	10362	POS * + 30,3	
AIR TAHITI	A * 702	3801	6626	57,4			PAX * - 44,2	
	D * 704	3520	6646	53,0			FRET * + 10,1	
	T * 1406	7321	13272	55,2			POS * + 0,8	
AIR POLYNEsie	A * 2087	72684	80	91061	79,9	155033	15092	PAX * - 5,0
	D * 2088	70462	24	89373	78,9	264544	48908	FRET * + 10,1
	T * 4175	143146	104	180434	79,4	419577	64000	POS * + 0,8
CARLSAIR	A * 28	79	193	40,9			PAX * + 5,3	
	D * 28	85	208	40,9			FRET * + 219,2	
	T * 56	164	401	40,9			POS * + 24,3	
TOTAL TRAFIC LOCAL	A * 13616	158954	80	218416	72,8	156287	17779	PAX * - 3,2
	D * 13620	146116	24	216740	67,4	269221	56583	FRET * + 9,7
	T * 27236	305070	104	435156	70,1	425508	74362	POS * + 4,1
<b>* TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL</b>								
U. T. A.	A * 233	52470	6134	77824	75,3	1641019	287170	PAX * - 2,4
	D * 233	51766	6134	77972	74,3	452936	69771	FRET * - 2,2
	T * 466	104236	12268	155796	74,8	2093955	356941	POS * - 5,8
A. N. Z.	A * 195	21808	31484	69457	76,7	1459118	13818	PAX * + 2,3
	D * 195	22004	31484	69447	77,0	80881	4288	FRET * + 12,6
	T * 390	43812	62968	138904	76,9	1539999	18106	POS * - 1,9
GANTAS	A * 234	20884	30218	76552	66,8	605369	7260	PAX * + 5,3
	D * 234	22927	30218	76549	69,4	17169	4582	FRET * + 219,2
	T * 468	43811	60436	153101	68,1	622538	11842	POS * + 24,3
LAN CHILE	A * 53	5852	7736	75,6	55216	514	PAX * - 2,1	
	D * 53	5082	7710	65,9	17155	3102	FRET * - 7,7	
	T * 106	10934	15446	70,8	72371	3616	POS * - 38,2	
S. P. I. A.	A * 43	4039	6742	59,9	15901	2096	PAX * - 11,8	
	D * 43	4020	6742	59,6	4827	1181	FRET * - 35,1	
	T * 86	8059	13484	59,8	20728	3277	POS * - 21,1	
P. A. I.	A * 40	1470	4487	32,8	21336	44	PAX * + 45,9	
	D * 40	1243	4486	27,7	4399	79	FRET * + 47,0	
	T * 80	2713	8973	30,2	25735	123	POS * + 36,7	
AIR PACIFIC	A * 5	152	561	27,1	335	23	PAX * - 92,2	
	D * 5	33	561	5,9	78	56	FRET * - 96,7	
	T * 10	185	1122	16,5	413	79	POS * - 96,2	
TOT. TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	A * 803	106675	67836	243359	71,7	3798294	310925	PAX * 0,9
	D * 803	107075	67836	243467	71,8	577445	83059	FRET * + 13,8
	T * 1606	213750	135672	486826	71,8	4375739	393984	POS * - 6,0
U. T. A.	A * 3	265	592	44,8	123685		PAX * + 50,9	
	D * 3	10	592	1,7	1052		FRET * + 17,1	
	T * 6	275	1184	23,2	124737		POS * - 6,0	
AIR POLYNEsie	A * 1	2	48	4,2			PAX * + 50,9	
	D * 1	13	48	27,1			FRET * + 17,1	
	T * 2	15	96	15,6			POS * - 6,0	
CARLSAIR	A * 1	4	9	44,4			PAX * + 50,9	
	D * 1	4	9	44,4			FRET * + 17,1	
	T * 2	8	18	44,4			POS * - 6,0	
DIVERS USA	A * 1	185	185	100,0			PAX * + 50,9	
	D * 1	184	184	100,0			FRET * + 17,1	
	T * 2	369	369	100,0			POS * - 6,0	
TOT. TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	A * 6	456	834	54,7	123685		PAX * + 50,9	
	D * 6	211	833	25,3	1052		FRET * + 17,1	
	T * 12	667	1667	40,0	124737		POS * - 6,0	
TOT. TRAFIC INTERNATIONAL	A * 809	107131	67836	244193	71,7	3921979	310925	PAX * - 0,8
	D * 809	107286	67836	244300	71,7	578497	83059	FRET * + 17,1
	T * 1618	214417	135672	488493	71,7	4500476	393984	POS * - 6,0
TOTAL TOUT TRAFIC	A * 14425	266085	67916	462607	72,2	4078266	328704	PAX * - 2,2
	D * 14429	253402	67860	461040	69,7	847718	139642	FRET * + 16,4
	T * 28854	519487	135776	923649	70,9	4925984	468346	POS * - 4,5

TRAFIC DE L'AERODROME ~~+~~ 3<sup>e</sup> TR 1983

MOIS	Mouvements COMMERCIAUX - dont IFR	MVTS non COMMERCIAUX-dont IFR
JUILLET	3471	793
AOUT	3515	839
SEPTEMBRE	2854	646
TOTAUX	9840	2278

TOTAL TOUT TRAFIC 21557  
 TOTAL TRAFIC IFR 3236

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

MOIS	AERONEFS ETRANGERS	JETS	+ DE 20 Tonnes
JUILLET	136	191	708
AOUT	126	178	780
SEPTEMBRE	125	170	582
TOTAL	387	539	2070

-MOUVEMENTS DES AERONEFS (TFC non commercial)- 3<sup>e</sup> TR 1983

MOIS	AERO CLUB de TAHITI	CERCLE AERONAUTIQUE	AERO CLUB UTA	PRIVES	AUTRES MVTS	CAP	TOTAL
JUILLET	1122	700	1576	359	473	112	4542
AOUT	888	390	1932	404	529	102	4245
SEPTEMBRE	732	452	1514	405	765	220	4088
TOTAUX	2742	1542	5022	1168	1767	434	12675

## EVACUATIONS SANITAIRES

PROPRIETAIRES OU COMPAGNIES	MOOREA	ILES S/VENT	TUAMOTU GAMBIER	MARQUISES	AUSTRALES	HEURES Effectuees
TERRITOIRE	5	22	16	3	3	171.40
AIR TAHITI	3	2				05.11
AIR POLYNESIE						
AIR LAGON						
CARLOSAIR						
PRIVES		1				01.40
TOTAL 55	8	25	16	3	3	178.31

## activités des centres et aérodromes

CENTRE DE CONTRÔLE REGIONAL 3<sup>e</sup> TR 1983

STATISTIQUES MENSUELLES DE TRAFIC EN ROUTE:

TOTAL

INTERINSULAIRES 4.225

INTERNATIONAUX 635

TOTALUX 4.860

MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES COMMUNICATIONS

RECEPTION

RESEAU INTERNATIONAL 80.632

RESEAU LOCAL 17.755

TOTAL RECEPTION: 98.387

Moyenne quotidienne: 1070

EMISSION

RESEAU INTERNATIONAL 21.197

RESEAU LOCAL 18.420

TOTAL EMISSION 39.617

Moyenne quotidienne: 430

PROTECTION METEO 3<sup>e</sup> TR.1983

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

DESTINATION LOS ANGELES	TOTAL	DESTINATION PASCUA	TOTAL
AUCKLAND	155	RAROTONGA	24
NANDI	40	SYDNEY	39
PAGO PAGO	1	SANTIAGO	8
HONOLULU	4	NOUMEA	13
POINTE A PITRE	19		
	5		

TOTAL GENERAL: 317

NOMBRE D'OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL, RECUES 2394

MOYENS COURRIERS

INTER ILES	889
MARQUISES	38
AUSTRALES	40
SITES	162
TOTEGEGIE	15
HAO	15
ATUANA	38

TOTAL 1097

3<sup>e</sup> TR 1983

LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT VALABLES

PROFESSIONNEL

PILOTE DE LIGNE	9
PILOTE PROFESSIONNEL 1 <sup>ere</sup> CL.	14
PP 1	25
PP	20
QUALIFICATION IFR	2
MECANICIEN NAVIGANT	
NAVIGATEUR	
PILOTE PROFESSIONNEL HELICO	
AUTORISATION PARACHUTAGE	
TOTAL	70

NON PROFESSIONNEL: 40

EFFECTIFS BASES EN POLYNESIE FRANCAISE

AV:

PL	1
PP1	21
PP	46
PPH	5
C.S.S	
TOTAL	73

CORPS TECHNIQUES 4  
PRIVES.....

# TED LUGAN

LE GENTIL MONSIEUR QUE VOUS APPELEZ TED A ÉTÉ ENLEVÉ PAR LES OCCUPANTS D'UNE VOITURE NOIRE ALORS QU'IL VENAIT DE M'OFFRIR UN ICE CREAM..

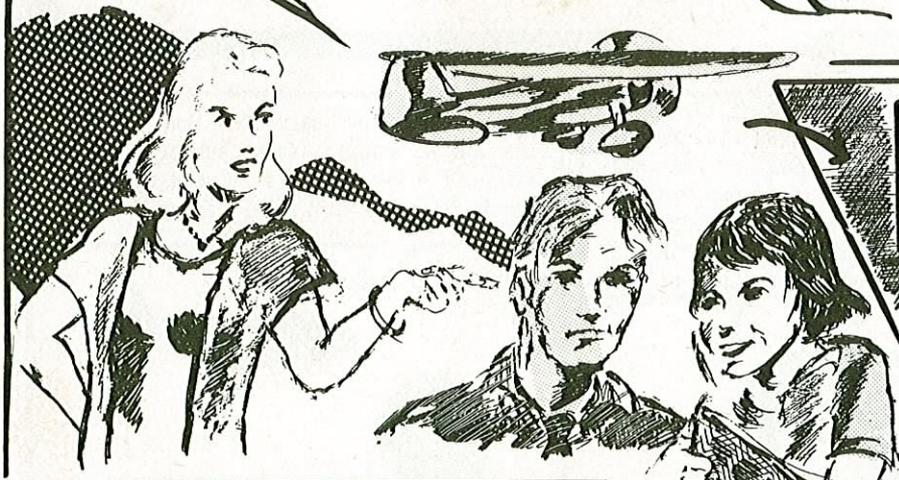
TED LUGAN A DISPARU, MYSTÉRIEUSEMENT ENLEVÉ UN SOIR A MIAMI. TEMOIN DU RAPT, UNE JEUNE VENDEUSE DE JOURNAUX RAPPORTE L'INCIDENT À DEUX INSPECTEURS...

LA VOITURE SE DIRIGEAIT ENSUITE A VIVE ALLURE VERS L'AÉROPORT



A MOINS QUE CE SOIT PLUTÔT UNE RICHE HÉRITIÈRE BLONDE À LA RECHERCHE D'UN MARI ÉLÉGANT... OH LA..LA..DANS CE CAS LE PAUVRE MR LUGAN EST VRAIMENT EN DAN - GER.....

IL M'A SEMBLÉ AUSSI VOIR UNE JEUNE FEMME BRUNE ET MYSTÉRIEUSE A L'INTERIEUR DE L' AUTO...

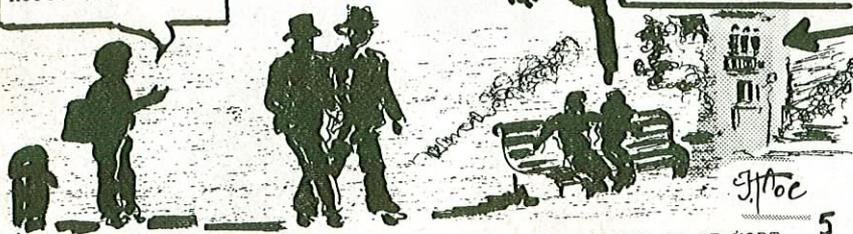


TANT DE SUSPECTES A LA FOIS... CE LUGAN DOIT AVOIR UN TALENT EXCEPTIONNEL POUR SE DÉDOUBLER ET ATTIRER LES FEMMES....

ALIONS DAVE...JE CROIS QUE LA GOSSE A PLUTÔT UNE IMAGINATION DÉBOR - DANTE..IL S'AGIT DE SA - VOIR LAQUELLE VERSION EST LA BONNE

ATTENDEZ, JE N'AI PAS FINI, A VRAI DIRE, LA JOLIE DA - ME ÉTAIT PEUT ÊTRE ROUSSE...

IL SEMBLE QUE NOUS GAGNERIONS DU TEMPS EN NOUS RENDANT DI - RECTEMENT A L'AÉROPORT



LA SEMAINE PROCHAINE: UNE QUESTION DE VIE OU DE MORT

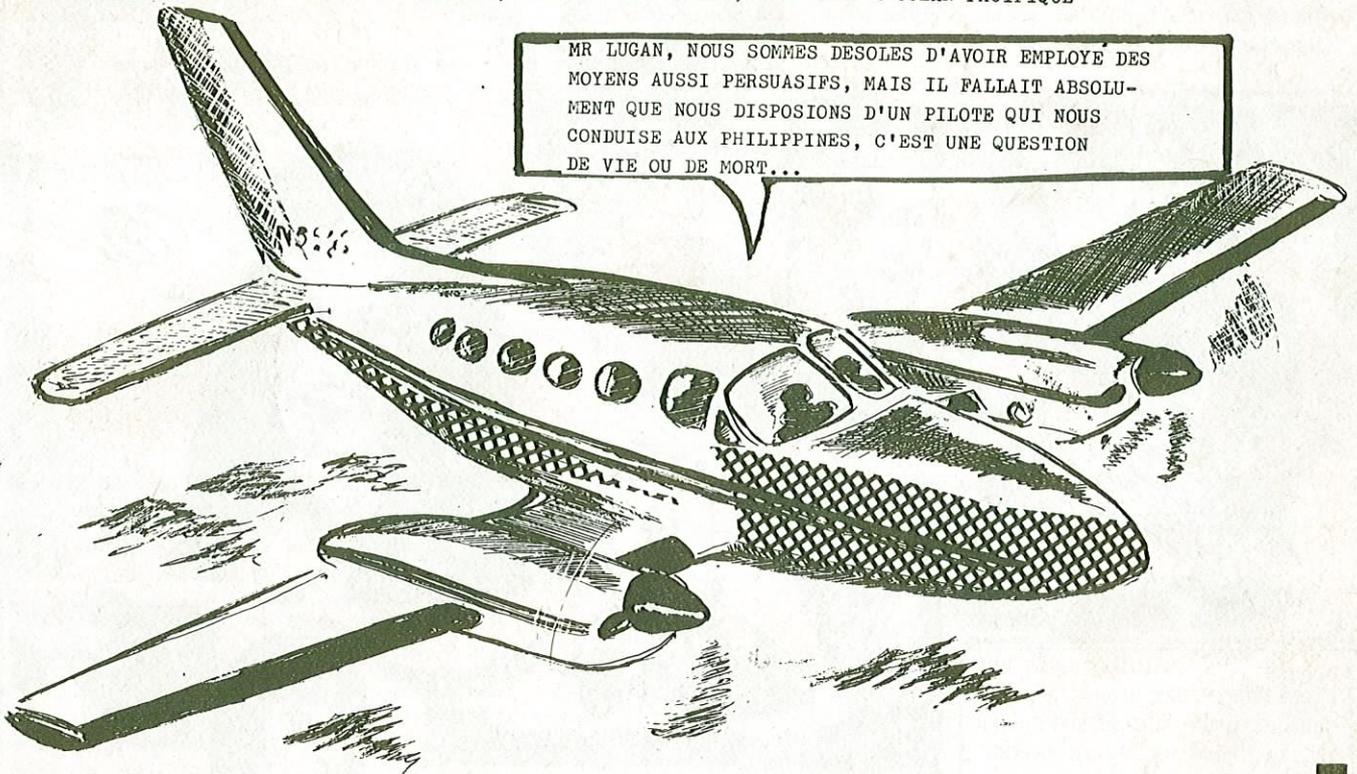


# TED LUGAN



PENDANT CE TEMPS, LOIN DE LA FLORIDE, SURVOLANT L'OCEAN PACIFIQUE

MR LUGAN, NOUS SOMMES DESOLES D'AVOIR EMPLOYE DES MOYENS AUSSI PERSUASIFS, MAIS IL FALLAIT ABSOLUMENT QUE NOUS DISPOSIONS D'UN PILOTE QUI NOUS CONDUISE AUX PHILIPPINES, C'EST UNE QUESTION DE VIE OU DE MORT...



*J. Noe*

C'EST UN VERITABLE ENLEVEMENT. QUE COMPTEZ VOUS FAIRE DE MOI ENSUITE ?

JE ME PRESENTE, LISBETH LIN, 3ème FILLE DU RICHISSE SU LIN, ET NOUS NOUS RENDONS AU CHEVET DE PÈRE MOURANT DONT LES DISPOSITIONS TESTAMENTAIRES LÈGUENT L'IMMENSE FORTUNE À L'UNE DE SES HÉRITIÈRES QUI SE PRÉSENTERA LA PREMIÈRE AU BRAS D' UN

ÉPOUX CAPABLE DE GÉRER SES BIENS.... LORSQUE JE VOUS AI APERÇU SUR LA PLAGE AVEC CETTE EFFRONTÉE, J'AI TOUT DE SUITE PENSÉ QU'ELLE MANQUAIT DE CLASSE



CETTE FOIS CI LA CARRIÈRE DE CÉLIBATAIRE DE NOTRE HÉROS SEMBLE BIEN COMPROMISE. COMMENT TED LUGAN VA-T-IL SE TIRER DE CE MAUVAIS PAS ?





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



## 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

### Le nouveau *Nikonos IV-A*

Étanche et solide à toute épreuve, le nouveau Nikonos IV-A est le seul appareil 24 x 36 au monde à pouvoir descendre jusqu'à 50 mètres sous l'eau sans caisson de protection spécial. Il ne connaît pas les limites des appareils classiques. Vous pouvez l'emmener en plongée, mais aussi sur le bateau, à la plage et même en montagne. Dans tous les cas, les performances sont parfaites. Robuste, le Nikonos IV-A est également pratique grâce au contrôle automatique de l'exposition. Une technologie de pointe a en effet permis à Nikon d'éliminer un des obstacles majeurs à la réussite d'une photo: l'exposition incorrecte. Il vous suffit d'afficher une ouverture sur l'objectif et l'appareil



*Un as  
de la plongée*

règle de lui-même la vitesse d'obturation pour une image parfaite **AUTOMATIQUEMENT.** La conception du Nikonos IV-A recèle aussi d'autres nouveautés. Le viseur, par sa taille et sa clarté, simplifie la visée. Le dos monté sur charnière, le déclencheur et le levier d'armement séparés rendent l'appareil aussi facile à utiliser que n'importe quel 24 x 36. Ajoutez à cela un nouveau flash électronique Nikonos, quatre excellents objectifs interchangeables Nikkor, toute une gamme d'accessoires et vous avez un appareil vraiment extra. Le nouveau Nikonos IV-A—un Nikon automatique que vous emmènerez sous l'eau...et ailleurs.

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

# 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.

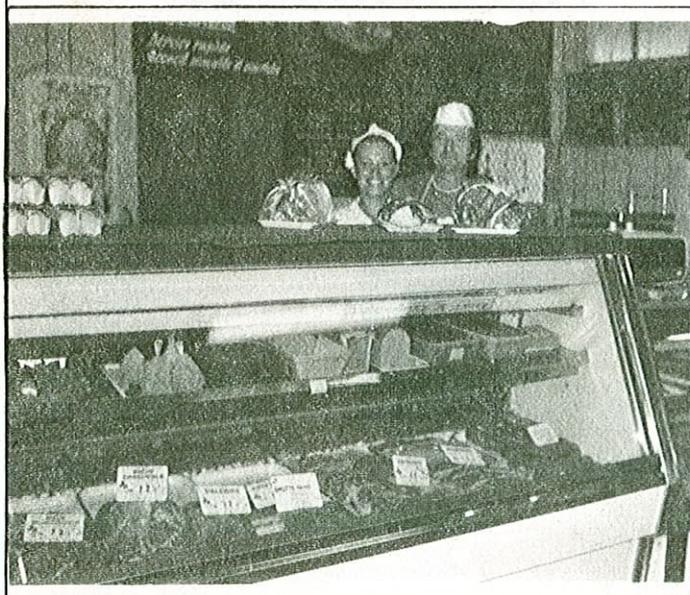


### VIANDE FRAICHE: ARRIVAGE PERMANENT

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.

NOTAMS RECUS CLASSE 1 SERIE A

NOTAMS EMIS CLASSE 1

SERIE A: 16 SERIE C 24

VENEZUELA	131
PANAMA	108
CANADA	666
JAPON	601
NANDI	141
WESTERN SAMOA	22
EQUATEUR	161
CHILI	218
PEROU	292
AUSTRALIE	508
USA	1086
NEW ZEALAND	502
POINTE A PITRE	2

TOTAL 4438

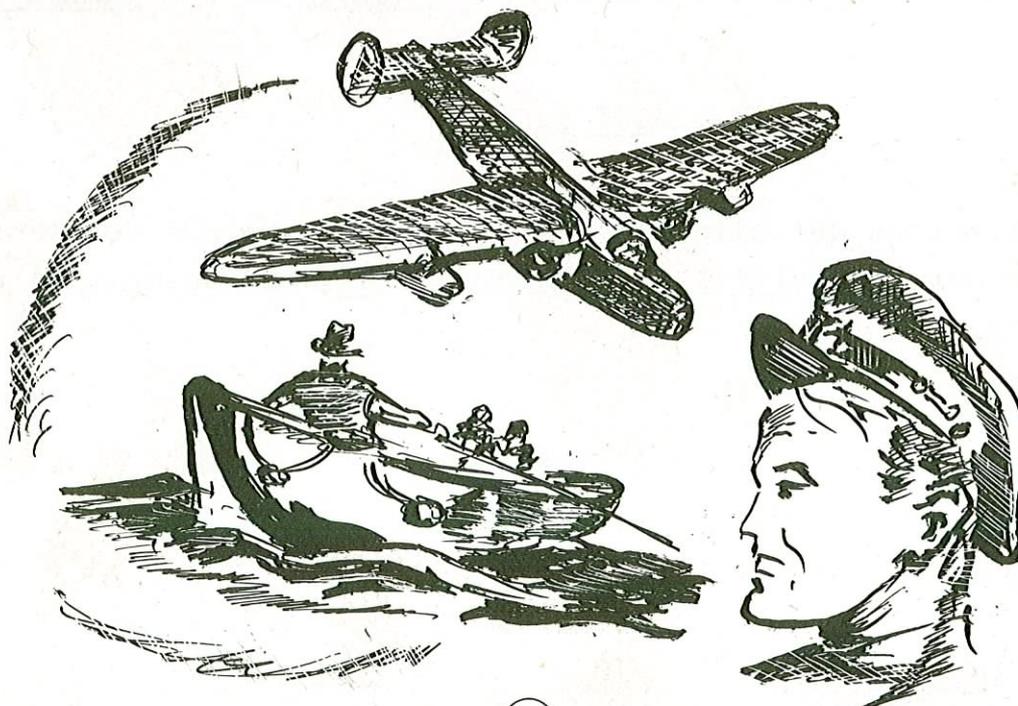
Protections aéronautiques  
fournies aux CDT de Bord: 251

ACTIVITES DU SSIS

FEUX D'AERONEFS	0
FEUX extérieurs à l'Aérodrome	0
ALERTES AERONEFS	9
SORTIE véhicule AMBULANCE	4
SURVEILLANCES AVITAILLEMENTS	
SURVEILLANCES:	
-Décollages et atterrissages	576
-Mises en route	288
-Interventions diverses	7
-Instruction et exercices	74 h
ACCIDENTS AERONEFS	
SORTIES VEDETTE	1

## ----- LES CONSEILS DE TED LUGAN -----

Amis plaisanciers, avant d'entreprendre une randonnée, assurez vous que la météo est favorable, vérifiez votre matériel de sécurité, et ne surestimez pas vos possibilités, car vous le savez, les recherches sont souvent longues et coûteuses.



# METEOROLOGIE

## RESUME MENSUEL DU TEMPS

		TEMP. MOY.	PLUIES mm	SECHERESSE	INSOLATION HR	VENT N° jours
ILES DU VENT	JUILLET	24.2	123		229	1
	AOUT	24.0	58		248	0
	SEPTEMBRE	25.2	3		259	0
ILES SANS LE VENT	JUILLET	25.3	79		233	3
	AOUT	25.1	51		244	0
	SEPTEMBRE	26.0	27		258	0
TUAMOTU GAMBIER	JUILLET	25.8	56	SUD EST	236	4
	AOUT	24.8	70		224	1
	SEPTEMBRE	24.5	30	SUD EST	230	2
MARQUISES	JUILLET	25.7	167		174	3
	AOUT	25.7	86		213	4
	SEPTEMBRE	26.2	123		203	12
AUSTRALES	JUILLET	20.3	282		111	7
	AOUT	20.5	150		150	5
	SEPTEMBRE	19.6	75		175	3

TABLEAU DES MOYENNES ETABLIES RESPECTIVEMENT SUR L'ENSEMBLE DES ILES  
ET ARCHIPELS DE MEME DENOMINATION

### JUILLET 1983

Pluies excédentaires sur les AUSTRALES, TAHITI et les MARQUISES.  
Sécheresse sur la moitié sud est des Tuamotu et des Gambiers

### AOUT 1983

Précipitations déficitaires dans l'ensemble malgré des excédents  
globaux sur la Société, l'extrême sud est des Tuamotu et des  
Gambiers

### SEPTEMBRE

Temps pluvieux et venté sur le nord est du Territoire, sec ail-  
leurs.

# activités des services

( ) SERVICE / / ADMINISTRATIF  
=====

## PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

- Confection et diffusion du rapport annuel d'activité (1982).
- Mise en oeuvre de la campagne de notation des personnels (fonctionnaires).
- Préparation du programme des visites médicales annuelles de contrôle des fonctionnaires.
- Etablissement pour les besoins de la DNA de la situation des engagements de dépenses de fonctionnement à la date du 01/09.
- Formulation auprès de SPG et de la DM des besoins en VAT pour 1984.
- Rédaction d'une note relative à la correspondance (rappel des règles essentielles).
- Remise en état d'un logement occupé par la GTA.
- Réactivation du groupe de travail chargé de proposer l'attribution de secours aux sinistrés.
- Etablissement du plan d'action de la DNA (dépenses de fonctionnement) pour les années 84 à 88.

## ETUDES DIVERSES

- Analyse des textes suivants :
  - . Loi n° 83-481 du 11 juin 1983 définissant les conditions dans lesquelles doivent être pourvus les emplois civils permanents de l'Etat et de ses établissements publics et autorisant l'intégration des agents non titulaires occupant de tels emplois.
  - . Loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires (loi constituant le titre Ier du statut général des fonctionnaires de l'Etat et des collectivités territoriales).
  - . Décret n° 83-694 du 26 juillet 1983 relatif aux conditions de revalorisation de certaines rémunérations et indemnités en 1983.
- Etude portant sur l'évolution du coût de location des logements attribués aux personnels de la GTA.
- Recensement des besoins en logements administratifs (fonctionnaires expatriés) d'ici à Août 1984.
- Recherche de tous textes relatifs au paiement d'indemnités diverses aux personnels et examen approfondi des conditions de versement des indemnités pour risques professionnels.

## EXAMENS ET CONCOURS

. Au titre du Budget du Territoire, il est envisagé de procéder avant la fin de l'année 1983 aux recrutements ci-après afin de pourvoir des emplois vacants :

- Recrutement de 2 CC/2 Techniciens de la Navigation Aérienne (candidats du concours de TAC du CEAPF figurant sur la liste complémentaire).
- Recrutement de 1 CC/2 Technicien Sécurité Incendie sur dossier ou par concours externe.
- Recrutement de 1 CC/2 Technicien de la Navigation Aérienne, spécialité "Transports Aériens", sur dossier ou par concours externe.
- Recrutement de 1 CC/3 Electrotechnicien par concours externe.  
Par ailleurs est envisagée l'organisation d'un examen professionnel interne, spécialité circulation aérienne, devant permettre la promotion d'un CC/3 en CC/2.

. 7 candidates subiront à Faaa le 20 octobre les épreuves du concours (national) interne de recrutement d'agents techniques de bureau des services extérieurs de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

## PREPARATION AUX CONCOURS

. Concours administratifs

4 agents se sont inscrits à la préparation par correspondance au concours de Secrétaire Administratif et 3 à celle du concours de Commis.

. Concours de la Navigation Aérienne

6 agents se sont inscrits à la préparation au concours de Techniciens de l'Aviation Civile et 4 au concours d'Officier Contrôleur de la Circulation Aérienne.

. Préparation par le Centre National d'Enseignement par correspondance (CNEC) - 4 agents ont présenté sur dossier d'inscription aux cours dispensés par le CNEC durant l'année scolaire 1983/1984.



A - AERODROMES D'ETAT

I. Travaux

TAHITI-FAAA

- Cité de l'Air : Achèvement provisoire des travaux de réparation des logements sinistrés par le cyclone Veena. Crédits non reçus pour la poursuite des réparations.
- Aérodrome de FAAA : Réparations et renforcement des aires de stationnement avions.

RANGIROA

- Réparation du bâtiment SSIS
- Remplacement de menuiseries extérieures du bâtiment technique.

II. Etudes

TAHITI-FAAA

- Réseau de production et de distribution d'énergie électrique : poursuite des études.
- Reprise de l'étude du passage sous piste.
- Etude de mise en place de protections solaires sur des bâtiments techniques de l'aéroport.
- Estimation des travaux de génie civil liés au remplacement du VOR/DME.
- Etude portant sur les logements de la cité de l'air.

RANGIROA

- Etude de la réfection de la centrale électrique. Dossier d'exécution.

B - AERODROMES TERRITORIAUX

I. Travaux

- MOOREA : Achèvement des travaux de remise en état des bâtiments non concédés (bloc technique - Logement).
- HUAHINE : Travaux d'entretien sur logement, bloc technique et garage SSIS.
- TUBUAI : Réfection du revêtement : travaux terminés.

- KAUKURA : Remise en état générale des chaussées aéronautiques : travaux en cours.
- UA POU : Marché passé avec l'entreprise KLIMA pour réparation des dégradations dues aux cyclones.

## II. Etudes

- . ARUTUA : Lancement de l'appel d'offres pour la construction de la nouvelle piste.
- . RURUTU : Etude des offres de réfection du revêtement des chaussées aéronautiques  
Préparation du marché de fabrication des granulats  
Suite de l'étude de la réfection de l'aérogare  
Etude d'un balisage simplifié pour les aérodromes des Australes.
- . TUBUAI : Etude de la réfection de l'aérogare.
- . MANIHI : Attribution du marché de réfection partielle du revêtement des aires de manoeuvres.
- . ANAA : Préparation du dossier d'appel d'offres pour la réfection du revêtement des chaussées aéronautiques.

## III. Acquisitions immobilières.

- ARUTUA : Restitution de l'ancienne emprise de l'aérogare détruit par les cyclones aux ayants-droit.  
Enquêtes préalable et parcellaire pour l'acquisition de terrains en vue de la reconstruction de l'aérodrome.
- TUREIA : Projet de déclaration d'utilité publique et de cessibilité en cours.

## C - INVESTISSEMENT DU CONCESSIONNAIRE SETIL

- Construction du hangar Air Tahiti : en cours
- Extension de la salle des bagages et pose de nouveaux tapis distributeurs : poursuite des travaux.
- Commissariat hôtelier : travaux préparatoires commencés.
- Faré des couronneuses : appel d'offres.

-----

-Mise en place à HUAHINE d'un véhicule incendie VIC 3

-Etudes de réaménagement des espaces aériens dans les îles de la Société et des Tuamotu du nord. Le projet soumis aux utilisateurs sera transmis à Paris très prochainement. Ce réaménagement devrait permettre un service de contrôle plus efficace et un assouplissement souhaité des vols VFR.

-Six exercices SAR (SAREX) ont eu lieu au cours du 1er semestre, concernant des recherches électroniques et largages.

D'autre part le RCC a prêté son concours dans la recherche d'un voilier échoué sur le récif d'Apataki.

#### DIVISION TECHNIQUE

-Remise en état d'un pylône anémométrique MTO au QFU 04 et mise en service effectuée mi-juillet.

-Arrivée de MM. POUYANNE et MARTIN chargés respectivement de renforcer le bureau d'études et pourvoir au remplacement de MR Jean Louis THOMAS (Chef de Maintenance locale) qui a quitté le territoire le 26 Aout.

-Deux stagiaires, étudiants métropolitains, sont reçus et assistés dans leur étude de fonctionnement d'une maintenance.

-Au mois d'Aôut également, a débuté la première tranche de réfection du téléphone de la cité de l'Air.

-Pratique également de la surélévation des antennes fuseaux du CED  
-de la mise en comptage du trafic barrière de la piste  
-démontage des équipements radar et radio de la vedette SSIS en vue de leur reconditionnement.

La division technique participe aussi à une pré-étude de projets informatiques et mène une expérimentation d'alimentation "énergie" à partir de piles solaires en vue d'une installation à MAKEMO.

En septembre le Centre d'Emission Déporté est nettoyé des derniers souvenirs " typhoniques, cloturé et fermé.

-Enfin le Réaménagement de la fourniture énergétique de RANGIROA, qui constitue un morceau de choix.

Le problème était de maintenir une fourniture de l'énergie durant les travaux et la protection des groupes et armoires de distribution restés en place; alléger aussi la consommation tout en maintenant une aide valable à la Navigation Aérienne. Compte tenu de ces impératifs, le VOR seul sera maintenu en service. Cette remise en état entraîne d'importants travaux et une étude approfondie des moyens à mettre en oeuvre. Les travaux se poursuivront jusqu'à la fin de l'année.

-0-0-0-0-0-

#### ACTIVITES DU CONCESSIONNAIRE SETIL

##### -AEROPORT FAAA:

- Mise en place de nouveaux convoyeurs à bagages à l'arrivée du trafic international.
- Démarrage des travaux du nouveau hangar destiné à AIR TAHITI au motu Tahiri, d'une surface de 600 M2

##### - BORA - BORA:

- Une galerie d'accès à la vedette vient d'être achevée; ces travaux ont été rendus nécessaires à la suite des dommages causés par les cyclones.
- Mise en chantier de 2 bateaux destinés à la desserte lagunaire de Bora Bora. Livraison prévue pour le mois de Janvier 1984.

-----000-----

REUNION ANNUELLE DES DIRECTEURS GENERAUX  
DE L'AVIATION CIVILE

Du 4 au 9 Août 1983 s'est tenue à BALI, sur l'invitation du Ministère des Transports Indonésiens, la 19<sup>ème</sup> Réunion annuelle des Directeurs généraux de l'Aviation Civile de la Région "ASIE/PACIFIQUE".

La délégation française était composée de:

- Mr Daniel TENENBAUM, Directeur Général de l'Aviation Civile
- Mr Dominique DAVID, Ingénieur de la Cellule "Actions Extérieures" de la DGAC.
- Mr Guy YEUNG, Directeur du Service de l'Aviation Civile en Polynésie Française.
- Mr J.P FOURLON, Directeur du Service de l'Aviation Civile en Nouvelle Calédonie.
- Mme Anne Marie ELLIE de VASSAL, Attachée à la Direction de l'Institut du Transport Aérien.
- Mr André LITAUER, Ingénieur à PROAVIA.

Les notes de travail abordaient les sujets suivants:

1./ NAVIGATION AERIENNE:

- Aérodromes et Aides au sol
- Circulation Aérienne. Recherche et Souvetage
- Télécommunications
- Météorologie
- Opérations Aériennes
- Informations Aéronautiques

2./ SURETE DE L'AVIATION

3./ TRANSPORT AERIEN (Economie et Facilitations)

4./ ASSISTANCE TECHNIQUE

5./ DIVERS (Organisations Internationales, Formations..)

La délégation française, pour sa part, a présenté des notes sur le SSIS, le Radar secondaire, le MLS, les cyclones en Polynésie le développement des ressources humaines en aviation et la réduction des coûts de maintenance dans les phases de conception et de développement d'un avion nouveau.



UNE VUE DE LA SALLE DE REUNION

Mr Daniel TENENBAUM.

A sa gauche

Mr Dominique DAVID

et à sa droite

Mr Jone KOROITAMANA,

Directeur du service

de l'Aviation Civile

aux Iles FIDJI



Mrs Jean Pierre FOURLON  
et Guy YEUNG.

A leur gauche,  
l'imposante délégation  
Indonésienne.

PERSONNEL RENTRANT (DEFINITIVEMENT) EN METROPOLE

Date	Noms et Prénoms	Corps - Grade - Statut	Service
11 AOUT	LOCHARD Jean	ATTPE	INFRA
12 AOUT	VERDOU Jean-Pierre	ITM	MET
26 AOUT	MISSLIN Roger	CTM	MET
26 AOUT	THOMAS Jean-Louis	ESA/P	SNA
16 SEPTEMBRE	SUREAU Laurent	ESA/1	SNA

PERSONNEL BENEFICIAIRE D'UN CONGE EN METROPOLE

29 JUILLET	MOSTOWSKI André	ATTPE	INFRA
------------	-----------------	-------	-------

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

11 JUILLET	HAIE Bruno	TM	MET
18 JUILLET	TOSO Marcel	TET	SNA
22 JUILLET	POUYANNE Marc	ESA/P	SNA
25 JUILLET	MARTIN Yves	ESA/P	SNA
26 AOUT	CALLAIS Francis	OCCA/1	SNA
09 SEPTEMBRE	ROIG Michel	OCCA/1	SNA
09 SEPTEMBRE	FRANÇOIS Eric	VAT	SNA
11 SEPTEMBRE	FONGARNAND Christian	VAT	MET
11 SEPTEMBRE	POULET Jean-Marc	VAT	MET
16 SEPTEMBRE	CAYN Gérard	OCCA/1	SNA
07 OCTOBRE	GIRARD Bernard	OCCA/1	SNA
08 OCTOBRE	ZANNI Jean-Michel	OCCA/P	SNA
15 OCTOBRE	NEAU François	ICM	MET

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

Date	Noms et Prénoms	Corps grade Statut	Raison du départ	Service
12 SEPTEMBRE	VILLANT Auguste	CC/3	Décédé	MET
17 SEPTEMBRE	TUMAHAI Philippe	TAC CEAPF	Nommé IEEAC	SNA
01 OCTOBRE	JUVENTIN Guy	CTAC Res.	Retraité	SNA

PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE EN METROPOLE

Date	Noms et Prénoms	Corps - Grade - Statut	Service
27 AOUT	REBOA Christian	C.A.S.A.	ADM
10 SEPTEMBRE	DOUCET Gérard	CC 2	SNA
10 SEPTEMBRE	STEINMEYER Yves	TAC CEAPF	SNA
16 SEPTEMBRE	MARTIN Yves	OCCA/1	SNA

PERSONNEL AYANT REINTEGRE LE SERVICE

01 SEPTEMBRE	TCHEN LAM Manuella	TAC CEAPF	SNA (après disponibilité)
--------------	--------------------	-----------	---------------------------

PERSONNEL RECRUTE APRES CONCOURS

03 OCTOBRE	LE GOFF Michel	TM CEAPF	MET (Stage ENM)
"	GAMBLIN Yan	"	" "
"	LEE Marcel	"	" "

MUTATIONS ENTRAINANT CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Noms et Prénoms	Corps grade statut	Venant de	Allant à
05 AOUT	TRAMIER Bernard	TAC CEAPF	FAAA	RANGIROÁ
05 AOUT	MATAOA Raymond	AITM CEAPF	FAAA	TAKAROA
24 AOUT	WALKER Rodrigue	TM CEAPF	FAAA	RIKITEA
24 AOUT	AN Pierre	AITM CEAPF	FAAA	RIKITEA
25 AOUT	RERE John	TM CEAPF	RIKITEA	FAAA
30 AOUT	RUPEA Valenta	CC/3	FAAA	TUBUAI
30 AOUT	MARERE André	CC/3	TUBUAI	FAAA
14 SEPTEMBRE	VESASES Albert	TM CEAPF	FAAA	RIKITEA
15 SEPTEMBRE	TAEREA Roland	TSM CEAPF	RIKITEA	FAAA
9 SEPTEMBRE	MARESCOT Xavier	TM CEAPF	RANGIROA	FAAA
19 SEPTEMBRE	WOLFF Jean-Jacques	TM CEAPF	FAAA	RANGIROA

( ) A R N E T      R O S E  
=====

Nous avons été informés de la naissance de :

- . Vaitiare, Florence au foyer de Dominique PERROY (OCCA/1),  
le 13 août 1983.
- . Misaël au foyer de Moïse CADOUSTEAU (TM CEAPF),  
le 22 août 1983.
- . Marguerite au foyer de Temu TERONGONUI (CC/4),  
le 03 septembre 1983.
- . Rava, Sylviane au foyer de Etienne TEMAIANA (CC/5)  
le 24 septembre 1983.
- . Eric, Mairoto Puñuarîi au foyer de Taarue CADOUSTEAU (CC/5)  
le 24 septembre 1983.

( ) A R N E T      B L A N C  
=====

Nous avons également appris la nouvelle du mariage de :

- . René PAIA (AïTM CEAPF) avec Paimate ONEE célébré  
le 06 août 1983.
- . Jean-Paul BENAVIDES (TM) avec Françoise BALLANS célébré  
le 03 septembre 1983.
- . Hina LEU (CC/4) avec René DROLLET célébré  
le 16 septembre 1983.
- . Béatrice TEINAORE (Commis) avec Francis TEMAURI célébré  
le 17 septembre 1983.

( ) E C E S  
=====

C'est avec tristesse que nous avons appris le décès de :

- . Madame Zoé HERNANDEZ épouse de M. Henri HERNANDEZ OCCA/P,  
survenu le 10 septembre 1983.
- . Monsieur Auguste VILLANT, CC/4 affecté au service de la  
Météorologie, survenu le 12 septembre 1983.
- . Mademoiselle Gaelle MALLET, fille de M. Patrice MALLET, adjoint  
au Directeur, survenu le 12 octobre 1983.

RESULTATS  
DU  
CONCOURS PHOTOGRAPHIQUE

"L'AVIATION EN POLYNESIE"

Le jeudi 13 Octobre se sont réunis à 10 Hr du matin dans la salle SAR les membres désignés pour représenter le jury du concours photographique:

"L'Aviation en Polynésie"

-Mr YEUNG , Directeur du Service de l'Aviation Civile  
Président du Jury.

-Les Représentants de l'OPATTI - de l'OTAC -de l'Office des  
POSTES et TELECOMMUNICATIONS

-de Mlle Linda RAOULT du Service de l'EDUCATION  
-de Mr JACQUET, du Service PHILATELIQUE

- de Mr DORE de la compagnie UTA
- de Mr HENSELEIT de la compagnie LAN CHILE
- de Mr ANGLADE de la Depeche de TAHITI
- de Mr PUGIN des Nouvelles de TAHITI
- de Mr PINSON Photographe
- de Mr LUTH photographe
- de Mr TAOC, animateur du Photo Cine Club.
- de Mlle LEMAIRE -Photo Cine Club
- de Mr TAPUTUARAI-Photo Cine Club.



Après une présélection, un vote a eu lieu en tenant compte des critères imposés par le règlement, et à l'issue duquel ont été primés dans l'ordre:

1<sup>er</sup> PRIX: Mr FLOHR Delano ..... 243 points  
gagnant un voyage aller retour PAPEETE/PARIS offert par la cie UTA

2<sup>ème</sup> PRIX: le tandem Mr Théodore ITCHNER -Mlle Violette  
RICHMOND .....230 points  
gagnant un voyage aller retour à l'ILE DE PAQUES offert par la  
cie LAN CHILE

3<sup>ème</sup> PRIX: Mr Michel MARAIS.....228 points  
gagnant 1 appareil Photo ROLLEIMAN auto focus offert par  
TAHITI MUSIC

4<sup>ème</sup> PRIX : Mr Libor PROKOP.....190 points  
gagnant 1 objectif photo MINOLTA special 35 mm offert par  
PHOTO LUX

5<sup>ème</sup> PRIX: Mr Denis FERRAND  
gagnant 1 appareil à DISC 5 MINOLTA offert par PHOTO LUX

6<sup>ème</sup> PRIX: Mr Henri LION  
gagnant 1 appareil Photo KODAK DISC 2000 } offerts par les Ets  
= 1 appareil photo KODAK EKTRA } MORGAN VERNEX

7<sup>ème</sup> PRIX: Mr Charles TRONDLE  
gagnant 1 appareil photo FUJICA offert par le Studio TE PARI

8<sup>ème</sup> Prix: Mr EDSON RAFF  
gagnant 1 appareil photo KODAK EKTRA offert par les ETS MORGAN  
VERNEX.

La remise des prix aux heureux gagnants s'est déroulée le lundi 17 Octobre au cours d'un cocktail organisé au fare Manihini et sous le patronnage de Monsieur le Haut Commissaire.

Après avoir félicité les lauréats et remercié les généreux donateurs, Mr Guy YEUNG, Directeur du Service de l'Aviation Civile, devait donner la parole à Mr Alain OHREL qui souligna l'heureuse association d'une activité à caractère culturel avec une activité primordiale pour l'économie du Territoire, l'Aviation.

Le prochain concours sera annoncé au mois de JUIN et intéressera les photographes amateurs et professionnels, sur des thèmes à caractère touristique.



Mr le Haut Commissaire et Mr Guy YEUNG, remettant leurs prix respectifs et félicitant les 2 premiers lauréats: *Mrs Delano FLOHR et Theodore ITCHNER*



Mr Denis FERRAND reçoit son Prix des mains de Mr Paul LUTHI





3 ème PRIX: Mr Michel MARAIS



4ème PRIX: Mr Libor PROKOP



5ème PRIX: Mr Denis FERRAND



6ème PRIX: Mr Henri LION



7ème PRIX: Mr Charles TRONDLE



8 ème PRIX: Mr Edson RAFF



Mlle Violette RICHMOND qui partage avec Mr Théodore ITCHNER, le Deuxième PRIX.



#### PREMIER TOURNOI DE TENNIS INTER-SERVICES DE L'AVIATION CIVILE

Le 19 Août prenait fin le tournoi par équipe organisé par le tennis club de l'Aviation Civile; tournoi dont la participation s'est déroulée du 18 Juillet au 19 Août inclus.

Huit équipes engagées avec 45 joueurs; 112 matchs joués, soit en double soit en simple; tout cela donne une idée de la compétitivité.

A 18 HR 30 les jeux étaient faits et une heure plus tard la remise des prix eut lieu en présence de tous les joueurs et de leurs invités.

Les joueurs furent tous récompensés grâce à la générosité de l'UTA - AIR POLYNESIE- YET SING - ADDI DAS- LEE SOU -MAGASINS MARIE YU - TEFANA et le TENNIS CLUB.

Un sympathique TAMARAA clotura ce tournoi dans la soirée.

Nous attendons avec impatience les prochaines rencontres.

## FOOTBALL FEMININ

Samedi 8 octobre dans l'après midi, une sélection composée de membres féminins de l'UTA, AIR POL et l'ATAC rencontrait au stade PATER la sélection australienne.

A la seconde mi-temps, Cathy CHAUMONT marquait 2 buts et confirmait la victoire de la sélection de TAHITI.

Un spectacle qui a beaucoup captivé les spectateurs.



La sélection de TAHITI (UTA-AIR POL-ATAC)



L'équipe australienne



Une séquence animée

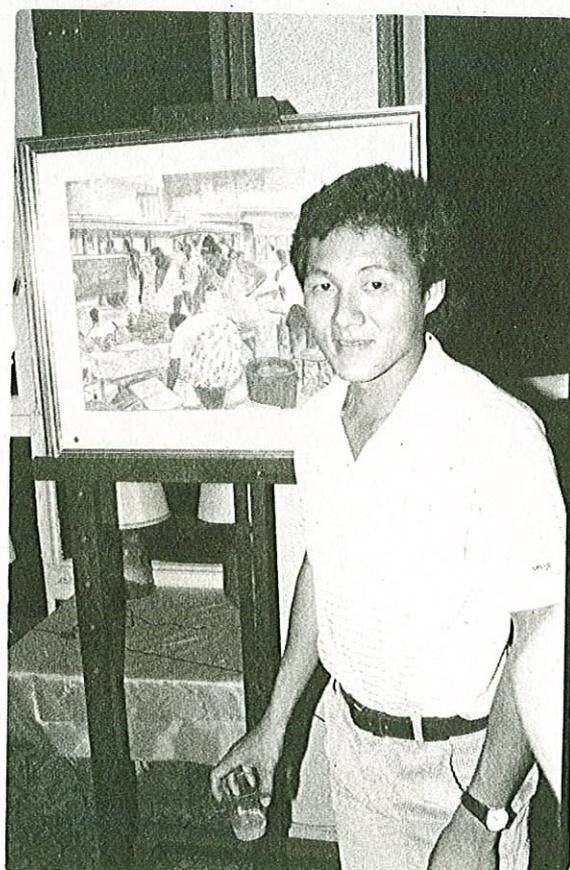
## VERNISSAGE

Le jeudi 27 Octobre dans la soirée, avait lieu à la Galerie Winkler, le vernissage de l'exposition présentée par OSCAR LEE.

Une foule nombreuse se pressait dans le salon pour apprécier ces aquarelles aux touches délicates et qui expriment avec beaucoup de sensibilité les scènes du marché de PAPEETE.

Une démarche intéressante et qui servira un jour de témoin d'un Tahiti qui a de plus en plus tendance à s'effacer au profit du modernisme.

Rappelons que Mr Oscar LEE a été l'élève de RUY JUVENTIN qui s'est dépensé sans compter durant plusieurs années, à la formation des jeunes du Territoire.



## DEPART

Parvenus en fin de séjour et à la veille de quitter définitivement le Territoire, Mrs Jean Louis THOMAS et Laurent SUREAU, appartenant au service Technique de la maintenance, ont reçu leurs amis et collègues, à la fin du mois d'Aout, au cours d'un cocktail offert à la salle SHRT de l'Aérogare.



A l'aube d'une nouvelle génération d'appareils photographiques à l'étude ou en cours de fabrication -et dont nous reparlerons bientôt- il nous paraît intéressant de faire le point sur les possibilités offertes actuellement aux photographes professionnels et amateurs avertis, par les fabricants les plus notables de matériel utilisant le film perforé 24 X 36.

Ayant été, en mon temps, un des promoteurs de ce format, à l'époque où il était inconcevable pour un éditeur d'utiliser un document de surface inférieure au 9 X 12 cms LINHOFF, je me souviens avoir été le premier utilisateur du négatif cinématographique Eastmancolor, rebobiné sur bobine I35 et essayé dans un Leica, pour la copie en grande série de vues positives.

A cette époque la diapositive n'avait pas encore vu le jour, et l'on me rétorqua que ces petites images positives n'avaient aucun avenir professionnel.

Quelques années plus tard, les laboratoires de Rochester lançaient sur le marché le film inversible Kodachrome et le projecteur de vues fixes.

Depuis, quelle revanche, prise par le petit format, devenu pour les journalistes, vu le faible encombrement des appareils, et bon nombre de professionnels, le format standard.

Donc ancien utilisateur des Leica, Contax, Voigtlander et autres Retina dont l'Allemagne avait en ce temps là le Monopole, j'ai suivi depuis ses débuts, l'évolution qu'allait connaître le 24 X 36 avec les fabricants japonais.

Renouant avec la tradition des discussions techniques, qui ont animé naguère, les soirées de nombreux adhérents du Photo Ciné Club Technique et Culturel de Tahiti, nous nous efforcerons de consacrer, lorsque ce sera possible, une page ou deux à l'actualité photographique.

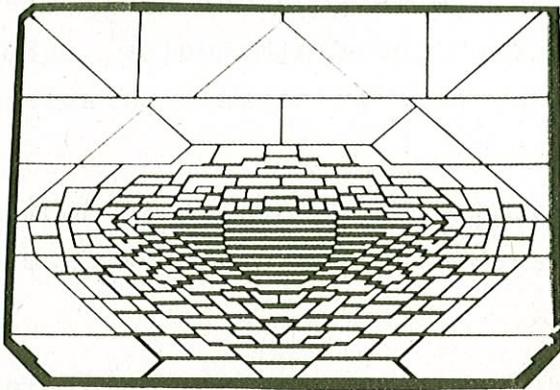
Comme par le passé, nous remercions par avance, tous ceux qui nous permettront, grâce à leur matériel ou aux derniers documents, de faire honnêtement, dans un but d'information, le point de la question.

J. T

## CANON

Après le succès commercial de l'AE I PROGRAM, L'AL I vient compléter la gamme des reflex 24X36 de classe. Appareil à prise de vue assistée avec automatisme à priorité au diaphragme ( avec débrayage manuel) ce boîtier semble remarquablement adapté au portrait et à la macrographie. Dotée d'une visée claire et confortable, compatible avec le moteur A2, c'est le second boîtier idéal pour ceux qui possèdent déjà l'AE I P.

Banc d'essai: Système de mise au point assistée, pratique et précis le système d'exposition priorité diaphragme donne la même qualité d'image que l'AE I P.

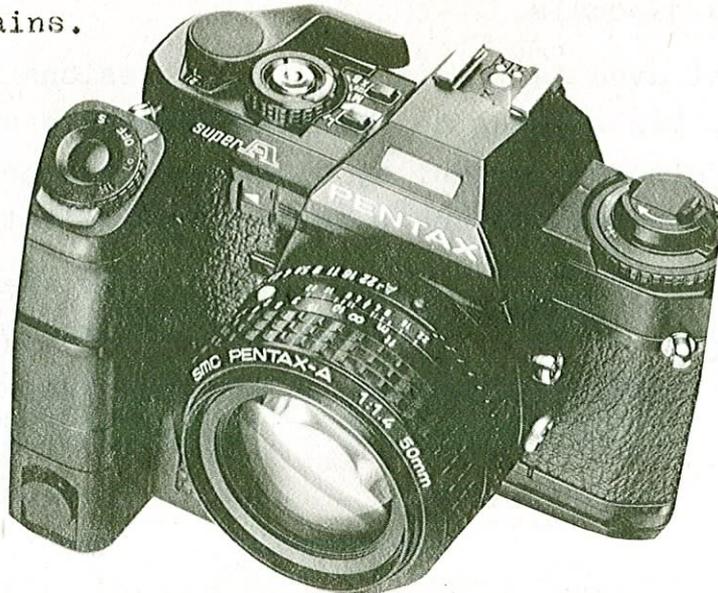


Le miroir du CANON AL est utilisé de concert avec 3 CCD sensors linéaires

## PENTAX

Le PENTAX Super A a obtenu le titre d'appareil de l'année. Très sophistiqué, offrant la multipriorité et la prise de vue TTL au flash, de faible encombrement et bien en mains, c'est le compagnon idéal du chasseur d'images et du voyageur.

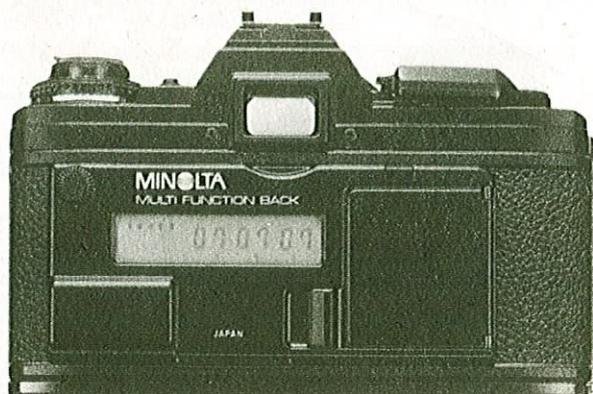
Banc d'essai : Remarquable homogénéité de l'exposition aux priorités multimodes. La mesure TTL au flash en plein jour est très pratique et permet des premiers plans parfaitement exposés tout en conservant les nuances des lointains.



## MINOLTA

Egalement catalogué appareil de l'année lors de sa sortie le MINOLTA X 700, remarquablement complet, a été d'emblée adopté par de nombreux journalistes et photographes de studio. Moteur, Flash automatique et dos multifonctions unique en son genre, permettent pratiquement toutes les acrobaties du paperazzi.

Banc d'essai: Avec moteur, flash et dos multifonctions, l'on programme les données nécessaires; il est alors possible de prendre des séquences réglées par intervalloètre sur l'éclosion d'un tiare par exemple. Très performant.



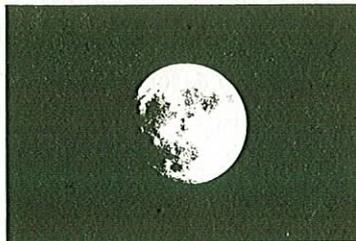
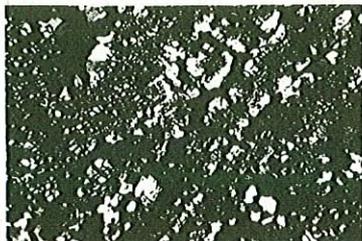
## OLYMPUS

Nous ne parlerons pas encore des OM 3 et 4, non parvenus dans le territoire, mais de l'OM 2 N. Ce boîtier, robuste et précis, restera longtemps l'outil de travail du scientifique.

Banc d'essai:

Boîtier bien adapté à tous travaux d'extérieurs ou de recherches (macro - Adaptation au microscope ou télescope) remarquable gamme d'accessoires pour le chercheur, et piqué des objectifs Zuiko.

## **Le système OM**



De la photographie au microscope à l'astrophotographie

## NIKON

La célèbre firme nipponne prépare des surprises... dans le haut de gamme.

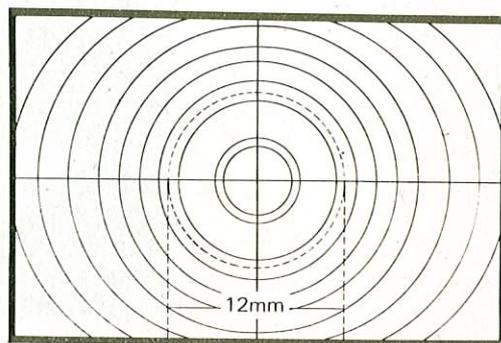
Nous nous bornerons donc à parler du NIKON EM , le boîtier de tous les jours, et des objectifs de série économique E.

### Banc d'essai:

Exposition automatique très performante (le bouton de contre jour vaut le détour).

Objectif 50 mm série E: Des résultats étonnants -un négatif exposé à  $f 4$  , agrandi 240 fois, donne encore une image satisfaisante. C'est la performance d'un Summicron de Leitz du meilleur cru !

la plage de mesure d'exposition est à prédominance centrale, avec influence moyenne sur les bords, ce qui donne dans la plupart des cas, une mesure très satisfaisante.



### DU CÔTÉ DES EMULSIONS

Une nouvelle technique , innovée par FUJI , est en train de révolutionner les surfaces sensibles.

En effet, FUJI utilise de nouveaux copulants, type latex, à haut pouvoir concentrateur et anti-diffusant, qui augmentent notablement, le pouvoir de résolution.

C'est ainsi que les émulsions nouvelles Fujichrome 50 et 100 donnent des tons éclatants avec une grande finesse de grain.

De son côté KODAK ne reste pas inactif. La firme de Rochester a commercialisé le Kodacolor 1000 ASA et prépare une contre offensive dans les surfaces inversibles.

Grâce aux nouveaux copulants, les choses devraient aller vite maintenant. L'on entrevoit sérieusement le 10.000 ASA , Nikon équipe ses derniers boîtiers du 1/4000 ème , et certains fabricants envisagent des moteurs plus rapides.

Il suffira d'adjoindre à l'appareil photographique un moteur à 24 images/Secondes et un dos chargeur grande capacité, pour transformer celui ci en caméra cinématographique 35 MM... le cercle est ainsi bouclé.

---

# LE REVENANT DE SAN CRISTOBAL

---



## CHAPITRE 3

### UN VENT DE LIBERTÉ

Quelques uns parmi les pèlerins, tout d'abord hésitants, s'enhardirent, se détachèrent lentement de la foule et se joignirent aux partisans de Carlos Bravo.

Puis ils furent rejoints par les autres, hommes et femmes.

Grisalda contemplait le cœur serré la désertion des fidèles. Se confondant avec la nuit, il ne resta bientôt plus sur l'esplanade que l'ombre de l'inconnu.

A pas lents, Grisalda s'approcha de l'étranger. "Ils vous ont abandonné " dit elle.

L'homme se tourna lentement dans sa direction. Puis il demeura immobile et silencieux.

Mais de son attitude semblait émaner une réponse.. "Je sais ... cela devait arriver.."

Puis il se dirigea vers la jeune fille, lui prit la main et l'aida à descendre le sentier.

Ils marchaient maintenant côte à côte, l'inconnu toujours silencieux.

Grisalda leva les yeux, essayant d'apercevoir à nouveau les traits de l'homme, mais l'épaisseur de la pénombre ne lui permit d'entrevoir que le col relevé et le chapeau à larges bords qui protégeaient l'identité de son protecteur.

Grisalda parla....comme à un confident... révélant ses espoirs et ses déceptions.

L'homme semblait écouter et la jeune fille percevait au fond de son cœur comme un indicible réconfort.

La nuit était plus fraîche. Elle fut surprise d'apercevoir soudain l'ombre grise de sa demeure se dresser devant elle.

Grisalda se retourna pour remercier l'étranger de l'avoir accompagnée, mais elle eût beau scruter les ténèbres, l'inconnu avait disparu.

Quelques mois passèrent. Puis vint un jour où les partisans contre révolutionnaires de Carlos Bravo passèrent à l'action.

Ce fut une période de combats rudes et sanglants. Élu par le peuple, mais ayant déçu le peuple, le Président de la petite République ne dû son salut qu'à la fuite.

L'homme qui avait prêché la justice sociale abandonnait derrière lui un véritable palais, et ses collaborateurs de fabuleuses économies.

Du haut du balcon présidentiel, acclamé par une foule enthousiaste, Carlos Bravo prit la parole pour annoncer aux citoyens le rétablissement des libertés.

Mais le soldat n'était pas un politicien. Dans les semaines qui suivirent, il fut débordé par une horde de technocrates avides d'honneurs et de pouvoir.

Un nouveau gouvernement fut élu, dans lequel le Libérateur et ses partisans n'eurent aucune place.

Le Président sortant, quant à lui, trouva asile sur un continent qu'il avait beaucoup combattu.

L'Histoire dit qu'il s'accommoda fort bien d'un régime plus libéral et que reconverti à la libre entreprise, il réussit même assez bien dans les affaires.

#### CHAPITRE 4

##### LE COULOIR DE L'ÉPOUVANTE

Grisalda voyait passer les jours sans joie ni amertume.

Elle retourna un dimanche sur les pas de l'inconnu. Le paysage s'était modifié. Le quartier peuplé de naguère avait fait place à un complexe industriel.

Elle revenait à pas lents vers sa demeure, secrète et méditative, lorsqu'un petit édifice insolite attira son attention.

Cela ressemblait à une bouche de métro, mais n'avait visiblement aucun lien avec un quelconque moyen de transport souterrain, étant situé à l'écart de tout rassemblement urbain.

Elle aperçut des escaliers, demeura un moment indécise, puis descendit quelques marches.

Elle en compta vingt sept; à cet endroit la lumière du jour ne parvenait plus que diffuse et il lui sembla que ce moyen d'accès la conduisait vers un entrepôt désaffecté.

Elle décida de poursuivre encore un court instant son investigation avant de regagner la surface.

A cet instant, le sol devint peu sûr, elle voulut rattraper la marche suivante, mais son pied ne rencontra que le vide.

.....

Grisalda tenta de se relever, encore étourdie par sa chute. Elle gisait sur un tas de sable qui, assurément, avait amorti sa périlleuse descente.

Son genou droit la faisait souffrir et il lui fallut se rendre à l'évidence, elle n'était plus en mesure de remonter à l'air libre.

L'inquiétude s'empara de son esprit, car nul ne savait où elle se trouvait, et elle ne pouvait ainsi compter sur aucun secours de l'extérieur.

Elle parvint à faire quelques pas, très lentement, dans l'obscurité.

Sa main rencontra un mur qu'elle suivit, à tâtons.

Le court chemin qu'elle accomplit ainsi lui parût durer un siècle.

Puis elle reconnut l'encadrement et la poignée d'une porte. Un mince espoir l'envahit, peut être pourrait elle trouver ici un refuge pour la nuit.

Avec précaution, elle tourna la poignée.

Faiblement éclairée par une bougie, une petite pièce apparut aux yeux de la jeune fille.

Elle entra. Et alors ce qu'elle vit lui glaça le sang dans les veines.

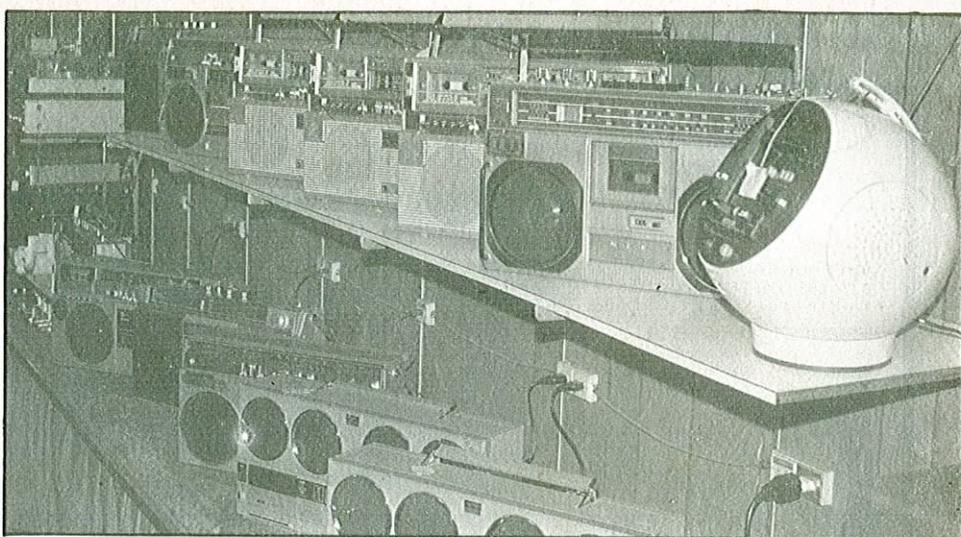
Elle voulut crier, mais aucun son ne sortit de sa gorge.



# Magasin AURORE

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

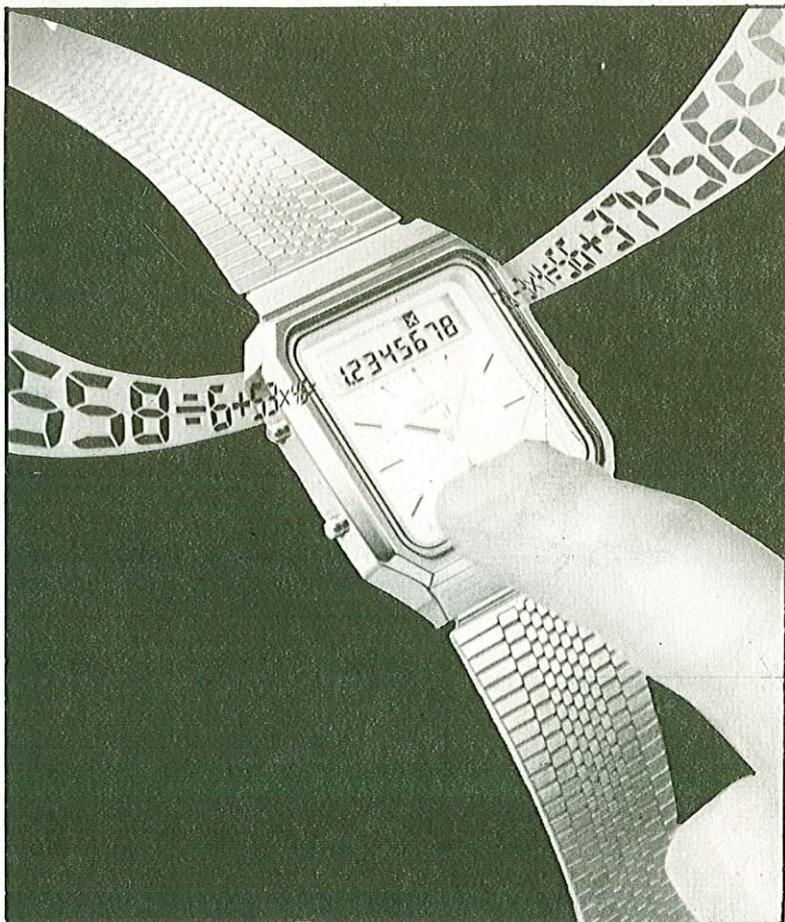
LES GRANDES MARQUES  
HI-FI: KENWOOD.  
.REFRIGERATEURS HOTPOINT  
.MACHINES A COUDRE BERNINA  
.EQUIPEMENT VIDEO



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

## REVOLUTIONNAIRE !

Avec la nouvelle montre  
JANUSCAL  
plus de touches à activer !  
Vous inscrivez avec le doigt  
les opérations désirées, et  
le résultat s'inscrit  
en clair dans la fenetre.  
C'est MAGIQUE !  
et toujours les fonctions  
calendrier -chronomètre  
alarme - top horaire.....



## 4 POINTS DE VENTE

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



RUE PAUL GAUGUIN  
B.P. 1663 - PAPEETE  
TAHITI - POLYNÉSIE FRANÇAISE

GALAXIE : LE MAGASIN DES GENS DE GOUT  
Journaux - Lingerie - Coupes et Trophées  
Jouets - Bande Dessinée - Posters



LA PROCHAINE EDITION TRIMESTRIELLE DE " MANUREVA "   
DEVANT PARAITRE EN FEVRIER, LA REDACTION ADRESSE   
A TOUS SES LECTEURS UN " JOYEUX NOEL "