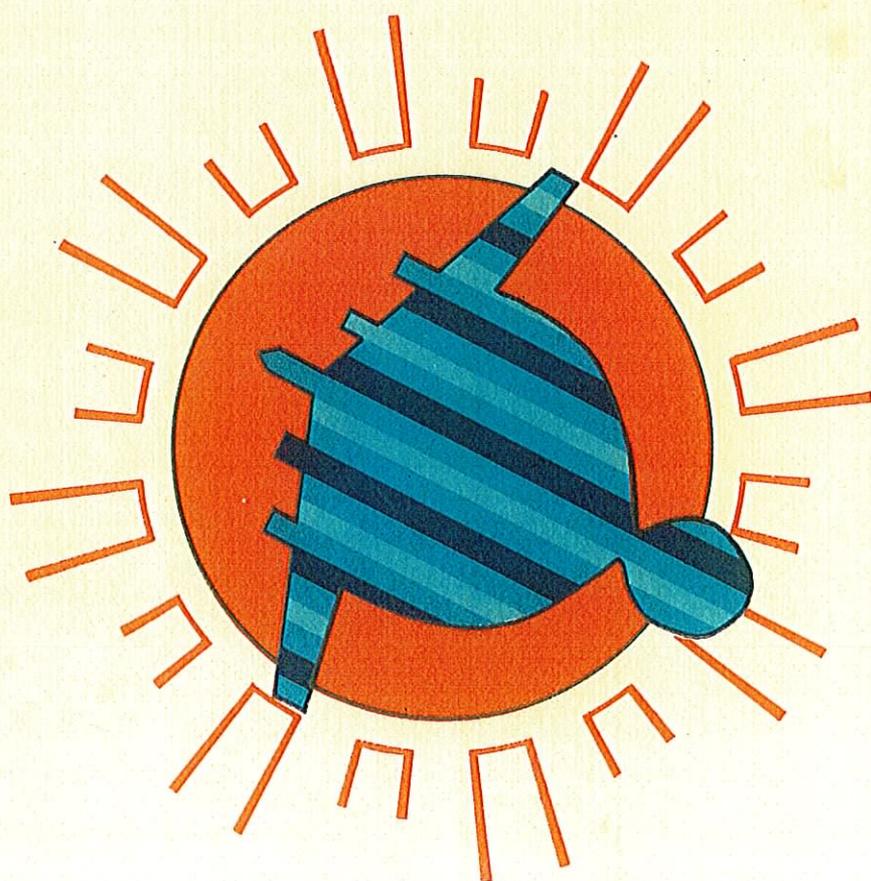


# MANUREVA

Bulletin de liaison de  
l'Aviation Civile



POLYNESIE FRANCAISE



" S O M M A I R E "

---

" O "

<u>EDITORIAL</u> .....		Page 2
I.-	<u>LE DOSSIER du TRIMESTRE/</u> . L'organisation ATS/SAR en Polynésie Française	4
II.-	<u>CHRONIQUE de l'AVIATION CIVILE/</u> . 2e trimestre 1977 .....	16
III.-	<u>ACTIVITES de l'AVIATION CIVILE/</u>	
3.1.-	<u>Trafic aérien</u> .....	19
3.2.-	<u>Personnel de la Direction du Service de l'Aviation Civile</u>	26
3.3.-	<u>Activités des Services de l'Aviation Civile</u>	
3.3.1.-	<u>Dans les Centres d'Exploitation</u>	
	A - Centre de Contrôle Régional (C.C.R.) .....	28
	B - Centre de Coordination de Recherche et de Sauvetage (C.C.S.) .....	30
3.3.2.-	<u>Sur les Aérodrômes</u>	
	A - Aéroport international de TAHITI-FAAA .....	38
	B - Aérodrômes d'Etat Extérieurs .....	45
	C - Aérodrômes Territoriaux .....	45
	D - Aérodrômes Privés .....	46
3.3.3.-	<u>Activités diverses</u>	
	A - Section Administrative .....	47
	B - Service de l'Infrastructure Aéronautique .....	49
	C - Service de la Météorologie .....	51
	D - Service de la Navigation Aérienne .....	56
3.4.-	<u>Activités du Concessionnaire (SETIL-AEROPORTS)</u> .....	58
IV.-	<u>INFORMATIONS DIVERSES/</u>	59
V.-	<u>TRIBUNE LIBRE/</u>	74

- //- D I T O R I A L -

\* \* \*

Le Directeur est parti, Vive le Directeur !

Monsieur Christian FOILLARD nous a quitté au terme d'un séjour bien rempli de 3 années (août 1974/mai 1977).

Monsieur Max VELLUTI a pris ses fonctions le 13 juin 1977.

Sous l'impulsion de son ancien Directeur, l'Aviation Civile a franchi des étapes décisives :

- construction de 13 pistes - Lancement de 9 projets d'aérodromes ;
- réception en ligne des gros porteurs (B 747) ;
- mise au point finale du projet de traversée sous-piste à l'aérodrome de TAHITI-FAAA ;
- informatisation du traitement des statistiques de transport aérien et des travaux de comptabilité analytique ;
- passage en famille II de l'aéroport de TAHITI-FAAA (qui se situe ainsi au même niveau en circulation aérienne que des centres métropolitains tels que Marignane, Nice, Lyon).

Le nouveau Directeur, quant à lui, aura la lourde responsabilité de piloter l'Aviation Civile à un moment où elle devra :

- jeter les bases d'un développement harmonieux des infrastructures en relançant des projets vitaux qui n'ont pas encore débouché, pour diverses raisons :
- traversée sous-piste à FAAA - allongement de la piste et développement des installations de l'aérodrome de MOOREA ;

- poursuivre l'effort d'équipement aéronautique sans précédent dont le Territoire a accepté le sacrifice financier pour désenclaver ses archipels lointains : piste de 1 500 m des Marquises - 3 pistes nouvelles aux TUAMOTU ;

- moderniser les équipements de télécommunications aéronautiques par la rénovation du champ d'antennes (émissions), la création d'un centre récepteur déporté, la mise en place d'émetteurs BLU de la nouvelle génération ;

- contribuer à l'élaboration d'une nouvelle convention liant l'Etat, le Territoire et son (ou ses) transporteur (s) régulier (s) pour une durée de 7 ans.;

Dans la conduite de ce programme dont l'importance doit être soulignée, il peut compter sur la collaboration et le dévouement de tous les agents affectés à la Direction du Service de l'Aviation Civile, quels que soient leurs corps d'origine (Administratifs, Bases Aériennes, Météorologie Nationale, Navigation Aérienne, Formation Aéronautique).

o

o o

I- L'ORGANISATION ATS-SAR en POLYNESIE FRANCAISE/

\* \* \*

QU'EST-CE QUE L'ORGANISATION ATS-SAR ?

A l'époque de MERMOZ et même encore en 1947 lorsque fut créée la première société de Transport Aérien du Pacifique Sud (la TRAPAS), chaque vol long-courrier représentait une aventure. Une fois l'appareil parti, le sol ne pouvait guère l'aider ou même l'influencer dans sa marche. Le sort de l'avion et de ses occupants reposait pratiquement entre les mains du pilote.

Aujourd'hui, des centaines d'avions transportant des milliers de passagers sillonnent à chaque instant la planète. La terre entière est recouverte d'un lacs de routes aériennes sur lesquelles sont "canalisés" les courants de trafic. Le long de ces routes aériennes et sur les aérodromes auxquels elles aboutissent, est organisé tout un système complexe d'installations et de services destinés à assurer la sécurité et la régularité de la Circulation Aérienne.

Ces installations et services comprennent essentiellement :

- 1.- les services de la circulation aérienne, désignés internationalement par le sigle "ATS" (AIR TRAFFIC SERVICE) qui ont principalement pour objet :
  - d'éviter les abordages entre les aéronefs (contrôle) ;
  - de fournir aux équipages les renseignements utiles à la conduite des vols (information de vol) ;
  - d'alerter en cas de besoin les organismes de secours (alerte).

- 2.- les services de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse ou "SAR" (SEARCH AND RESCUE).

Mais le fonctionnement des services ATS-SAR exige divers moyens de télécommunications qui leur soient parfaitement intégrés. Par télécommunications il faut entendre tous les systèmes électroniques de transmission à distance, soit d'informations directement exploitables par l'homme, soit de données automatiquement exploitables par la machine.

En aéronautique, on utilise principalement :

- des liaisons de communications air-sol ;
- des systèmes de guidage ou de repérage des aéronefs en route et à l'atterrissage ;

- des liaisons de communications sol-sol ;
- des systèmes plus ou moins intégrés, à partir des systèmes précédents, pour le contrôle automatique de la Circulation Aérienne.

En Polynésie Française, tous ces services, y compris le SAR, sont placés sous l'autorité du Directeur de l'Aviation Civile (Service de la Navigation Aérienne),

#### A.- Les SERVICES de la CIRCULATION AERIEENNE en POLYNESIE FRANCAISE

##### La ZONE de RESPONSABILITE FRANCAISE :

Conformément aux obligations souscrites par la France, au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (1), l'Administration française est responsable de la fourniture des services de la Circulation Aérienne à l'intérieur de la région d'information de vol et de contrôle océanique de Tahiti (FIR/OCA TAHITI).

Cette zone de responsabilité s'étend du 3°30 Nord au 30° Sud et du 120° Ouest au 157° Ouest, représentant une superficie de 12 500 000 Km<sup>2</sup>, soit 23 fois celle de la France et supérieure à celle de l'Europe (voir carte ci-après). Elle est contiguë aux FIR/OCA de :

- AUCKLAND (Nouvelle Zélande), NANDI (Fidji) à l'Ouest ;
- HONOLULU, OAKLAND (USA) au Nord ;
- EASTER (Chili) à l'Est.

Au Sud et à l'Est, elle touche à des NO-FIR qui ne sont placées sous aucune responsabilité.

##### Les ROUTES ATS :

Toutes les routes ATS traversant la FIR/OCA passent par TAHITI-FAAA ; les principales directions sont les suivantes :

- NCUMEA (Blue 78) ;
- HONOLULU (Blue 95) ;
- VANCOUVER (Blue 99) ;

---

(1) Conférence d'HONOLULU, septembre 1963.

- TOKYO, LIMA (Green 23) ;
- SYDNEY, PAGO-PAGO, Ile de PAQUES, SANTIAGO (Green 24) ;
- LOS ANGELES (Green 75) ;
- NANDI (Green 93 et Green 24) ;
- AUCKLAND (Green 99 et Green 94) ;
- ACAPULCO (Green 94) ;
- RAROTONGA (Green 94 et Red 82).

Ces routes correspondent évidemment aux lignes aériennes internationales à l'exception des routes Blue 95 et 99, Green 23 et 94, qui ne sont plus fréquentées qu'occasionnellement par les charters.

Le trafic est assurément moins dense qu'en Europe, mais la durée des prestations de services ATS est beaucoup plus longue en raison des distances (3 heures en moyenne pour chaque avion).

Ce réseau de routes internationales est superposé, à l'intérieur de la FIR/OCA de TAHITI, à celui des routes domestiques fréquentées principalement par les avions réguliers d'AIR POLYNESIE qui relie entre eux dix huit aérodrômes territoriaux. A ces aérodrômes viennent s'ajouter huit aérodrômes privés, créés par des sociétés ou des particuliers, pour les besoins de leurs entreprises, qui sont utilisés également pour des transports publics à la demande. Enfin, trois aérodrômes des TUAMOTU du Sud-Est sont réservés au trafic militaire, à l'exception de HAO qui peut être autorisé spécialement aux avions civils sur demande.

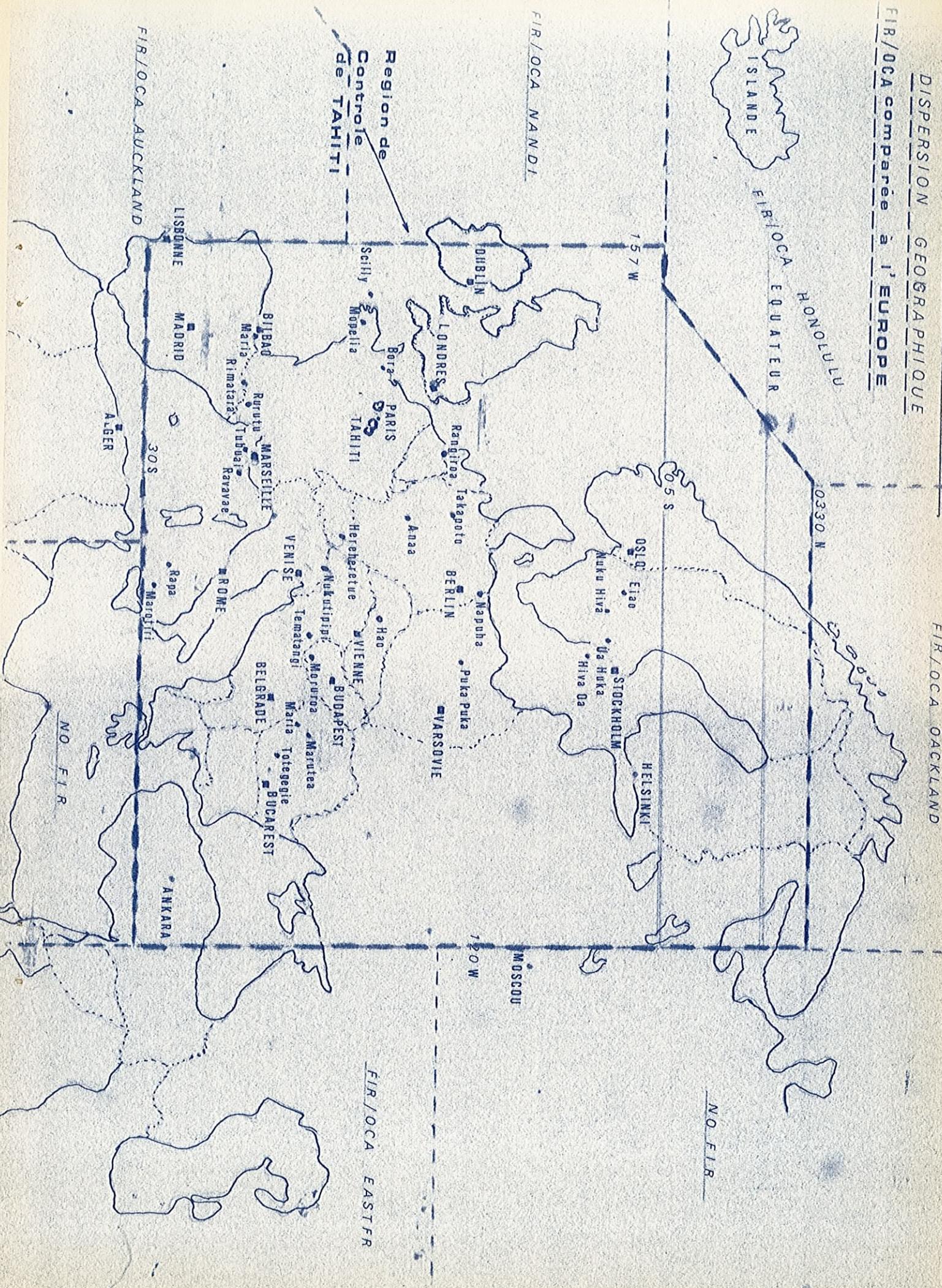
#### Les ORGANISMES de la CIRCULATION AERIENNE :

Les Services de la Circulation Aérienne en route (contrôle, information de vol et alerte) sont assurés par le Centre de Contrôle Régional Océanique de TAHITI (FIC/OAC), lequel assure également un certain service d'information de vol et d'alerte sur les aérodrômes non contrôlés.

Sont dotés d'un organisme de contrôle d'aérodrome et d'un organisme de contrôle d'approche associés à une zone de contrôle d'aérodrome, les quatre aérodrômes d'Etat de TAHITI-FAAA, BORA-BORA, RAIATEA et RANGIROA, plus les deux aérodrômes militaires de HAO et de MURUROA.

Sont dotés seulement d'un organisme de contrôlée d'aérodrome, les aérodrômes territoriaux de HUAHINE, RURUTU et HIVA OA. Signalons en passant le cas particulier de MOCREA, situé dans la zone de contrôle de TAHITI-FAAA ; entre ces deux aérodrômes rapprochés, existe un véritable "pont aérien" qui fait l'objet de règles spéciales.

DISPERSION GEOGRAPHIQUE  
FIR/OCA comparée à l'EUROPE

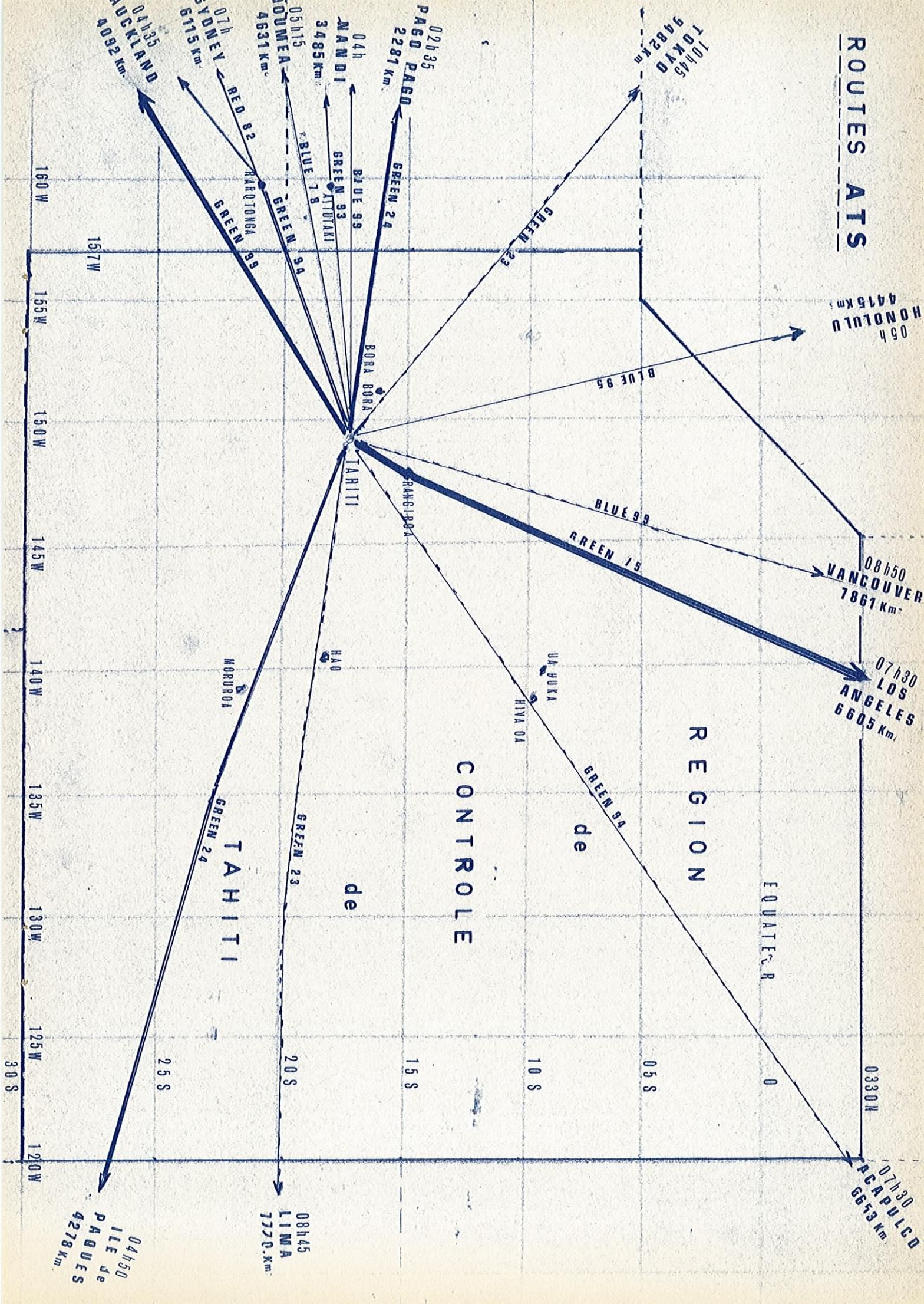


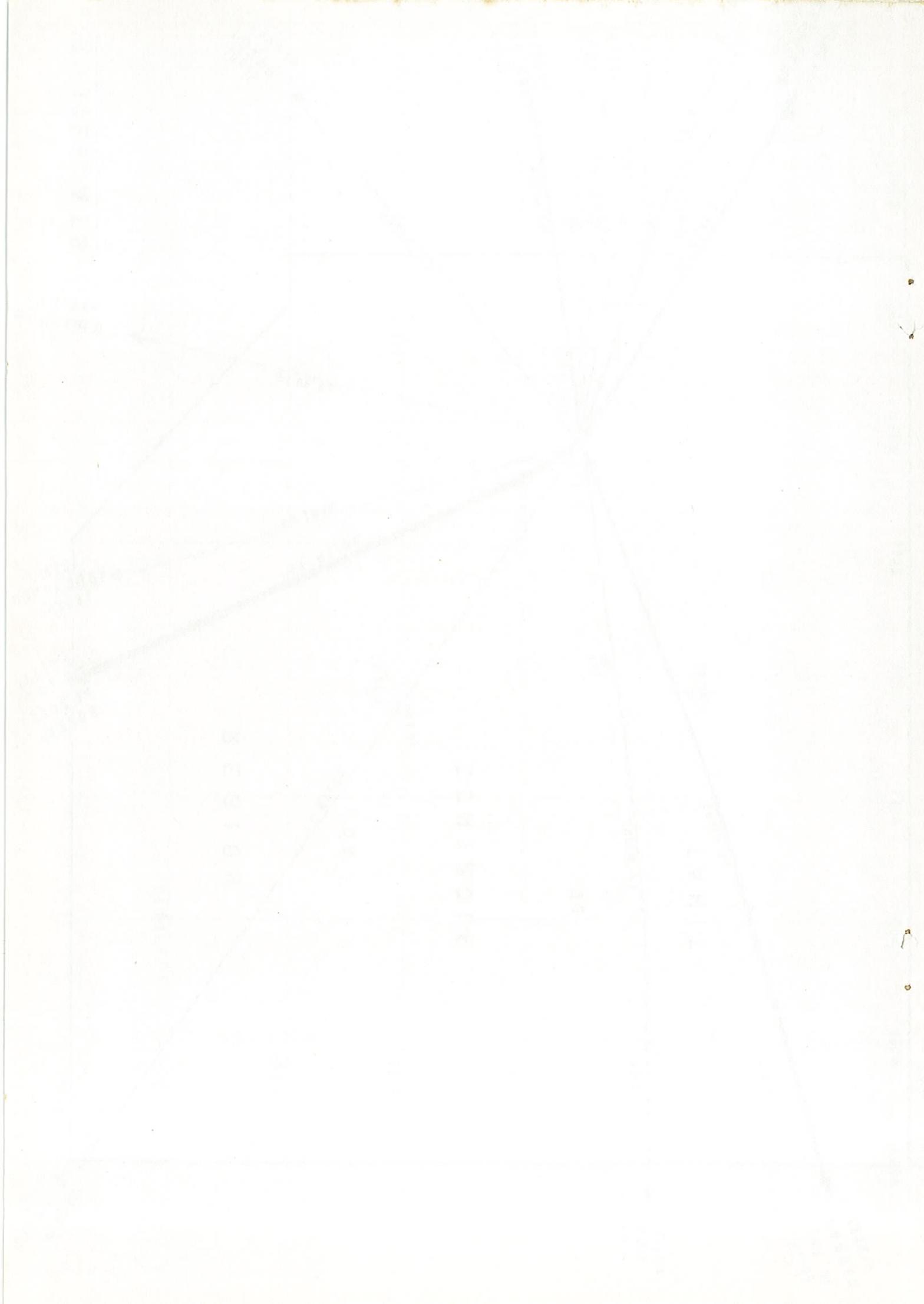
Region de  
Contrôle  
de TAHIITI

NO FIR

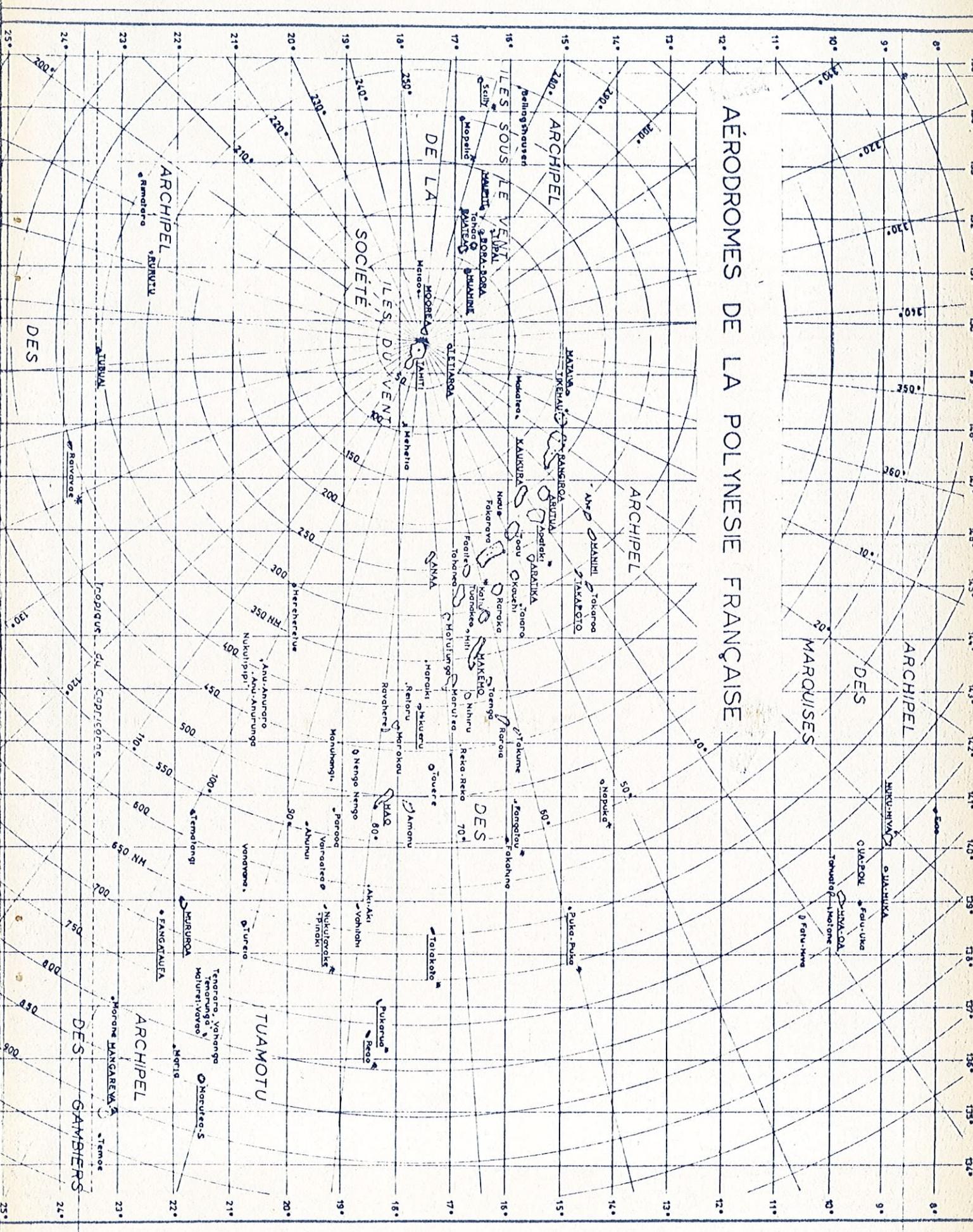


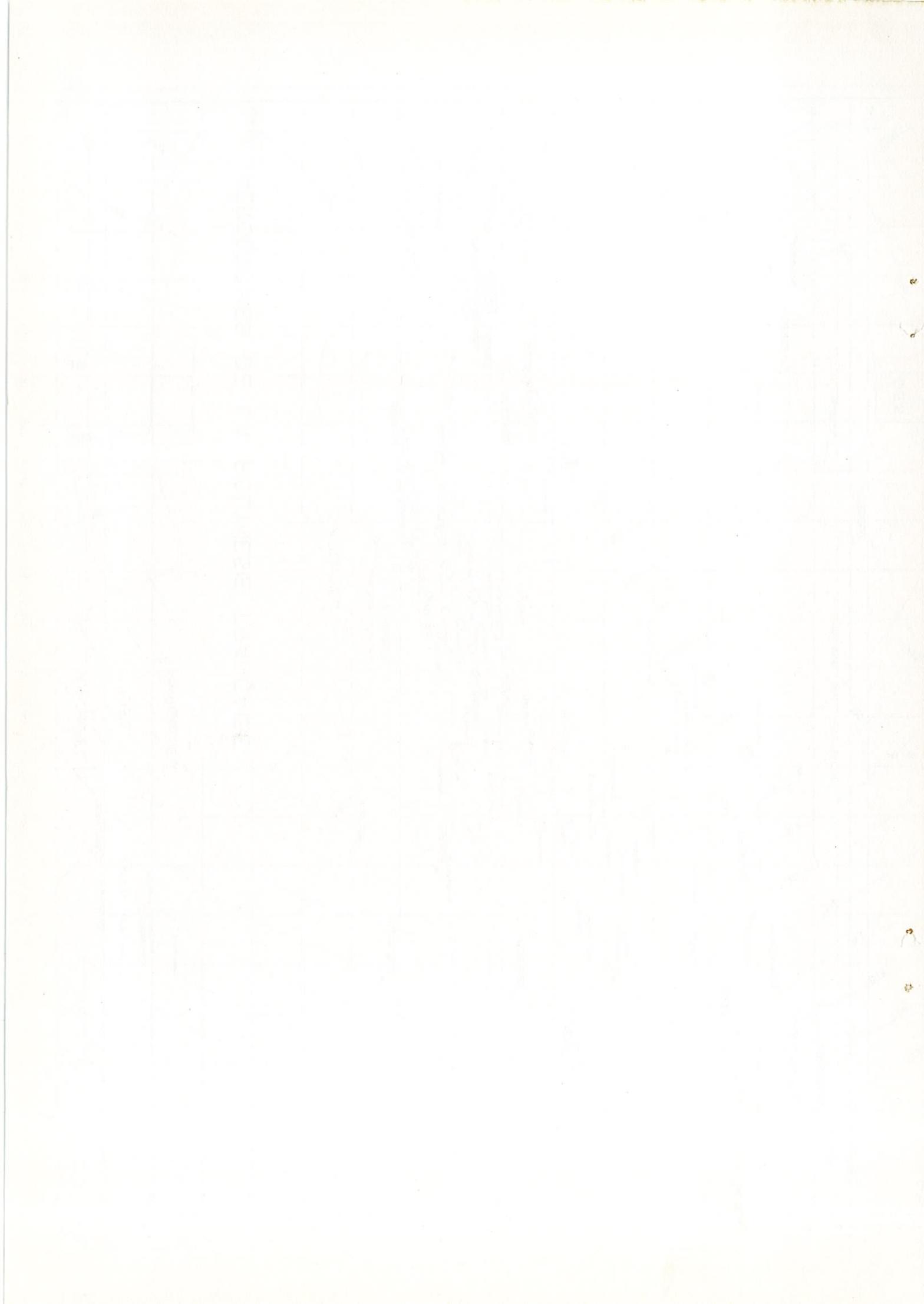
**ROUTES ATS**





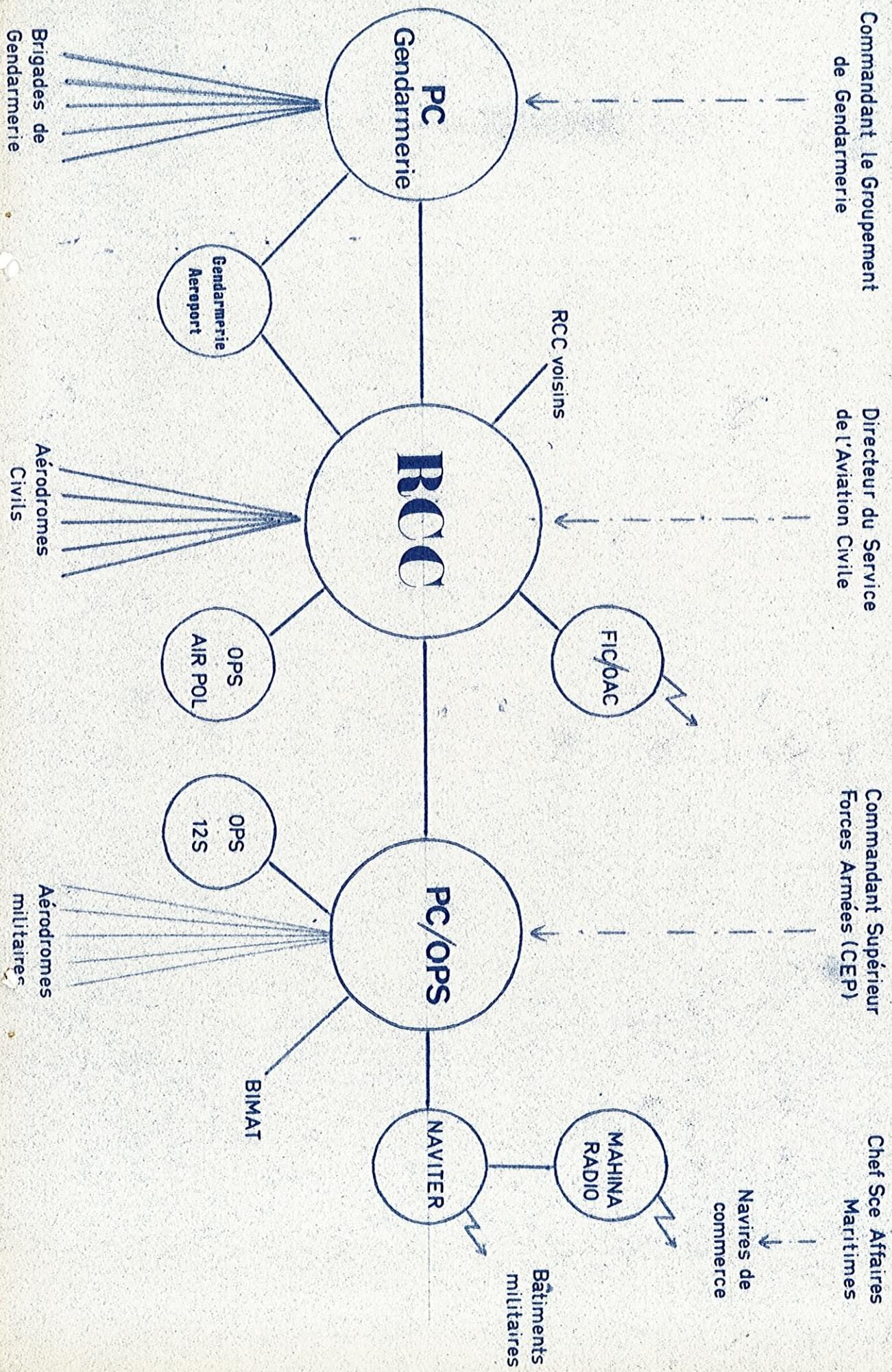
# AÉRODROMES DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

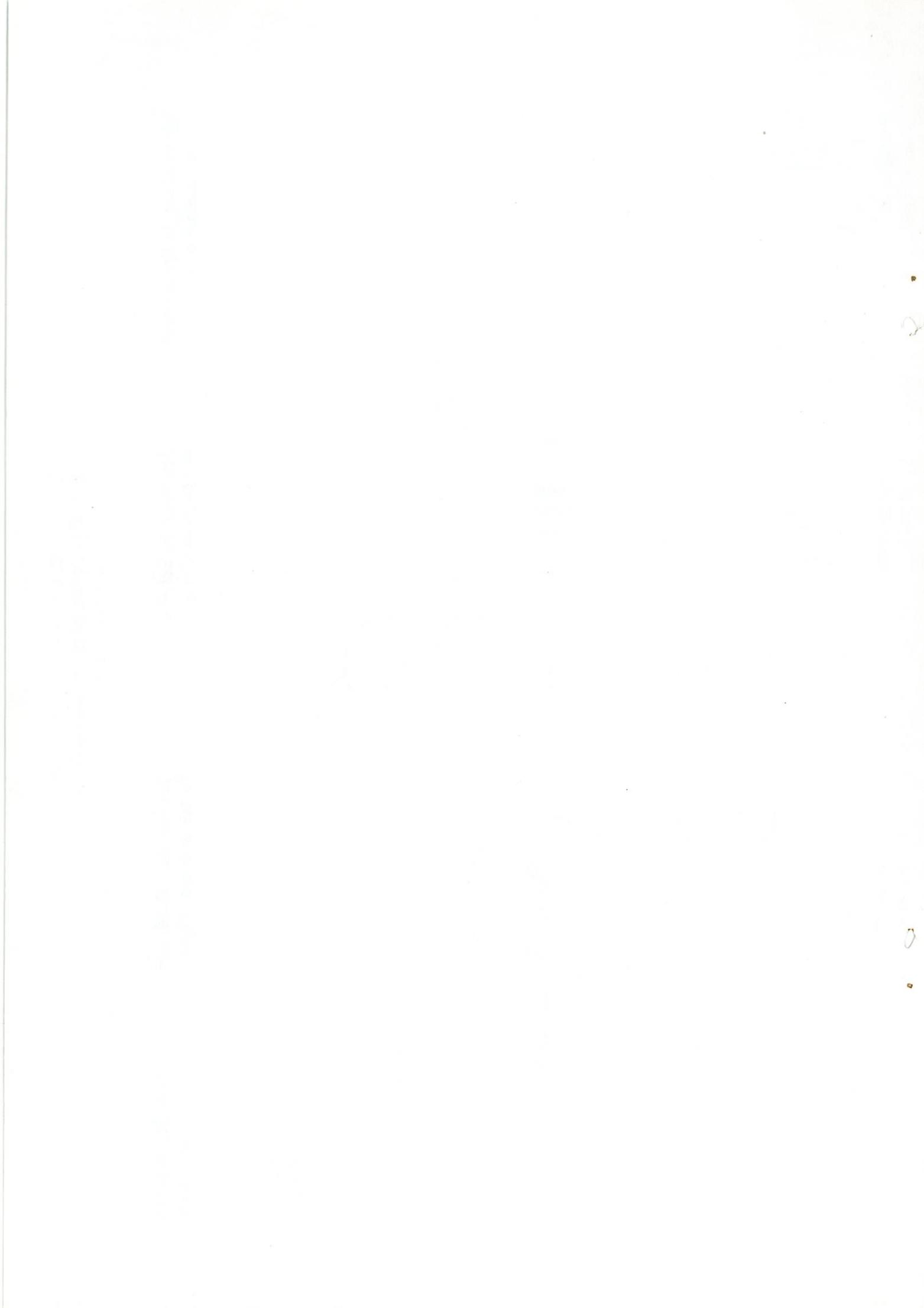




# SCHEMA DE L'ORGANISATION SAR EN POLYNESIE FRANCAISE (Support logistique)

RCC TAHITI





Ces services sont assurés :

- au Centre de contrôle régional<sup>et</sup> sur les aérodromes civils d'Etat, par des personnels des Corps Techniques de la Navigation Aérienne (Officiers Contrôleurs, Techniciens de l'Aviation Civile) ;
- sur les aérodromes territoriaux, par des agents contractuels du Territoire ayant subi une formation spéciale.

Certains autres aérodromes territoriaux, escales de lignes régulières d'AIR POLYNESIE, sont dotés d'un service fournissant aux pilotes par radio-téléphonie VHF les informations utiles à l'atterrissage (force et direction du vent, pression barométrique, etc...), Ce service d'information de vol d'aérodrome, désigné par l'abréviation AFIS, est assuré, soit par un agent de la Météorologie (TUBUAI), soit par le Chef de Poste Militaire (TOTEPEGIE), soit par un agent appartenant ou non à l'Administration spécialement conventionné à cet effet (MAKIMO, ANAA).

Sur tous les autres aérodromes, il n'existe aucun service de la Circulation Aérienne ; les avions qui les utilisent se signalent par radio à l'arrivée et au départ au FIG/OAC de TAHITI, qui peut ainsi fournir un certain service d'alerte.

#### La REGLEMENTATION :

En Polynésie Française, la totalité des parcours s'effectuant au-dessus de la mer, la réglementation relative au survol maritime, notamment par les avions privés et les avions de transport public à la demande, revêt une particulière importance.

Cette réglementation a pour but :

- d'éviter les amerrissages forcés dus à une erreur de navigation ou à l'insuffisance de la machine et de ses équipements ;
- dans cette éventualité, d'en réduire les conséquences pour le pilote et les passagers, d'augmenter l'efficacité du Service d'Alerte et de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage.

Sans rentrer dans le détail de cette réglementation qui est assez complexe, nous en rappellerons simplement les principes en ce qui concerne l'application des règles de l'Air.

Conformément au Règlement de la Circulation Aérienne, tout pilote qui s'éloigne des côtes à une distance telle qu'il ne puisse rejoindre la terre ferme en cas de panne de moteur (1) est tenu d'appliquer les règles de vol aux instruments (IFR), à moins qu'il ne suive des itinéraires déterminés (itinéraires autorisés

(1) Cette distance étant exactement la distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes : - distance lui permettant en cas de panne d'un moteur d'atteindre la terre ferme ;

selon les règles de vol à vue - VFR) et n'exécute les procédures prescrites.

Tous les vols commerciaux réguliers obéissent forcément aux règles IFR. Par contre, les vols privés et certains vols commerciaux de transport à la demande qui ne peuvent être effectués en IFR en raison de l'absence des équipements de bord exigés et/ou du manque de qualification du pilote, doivent suivre obligatoirement les itinéraires VFR autorisés.

Les principaux itinéraires autorisés en VFR relient TAHITI à MOOREA, aux îles SOUS-Le-VENT et aux TUAMOTU du centre et du Nord Ouest. Les îles GAMBIER, AUSTRALES et MARQUISES sont interdites aux VFR.

Dans tous les cas, le dépôt d'un plan de vol est obligatoire et le pilote doit rendre compte, par radio au FIC/OAC de TAHITI, de sa position à intervalles réguliers ou de son passage à la verticale de points spécifiés.

L'application de ces procédures ne dispense pas le pilote et l'exploitant de l'aéronef de respecter les autres règles spécifiques aux survols maritimes qui concernent notamment :

- les matériels de sauvetage, de signalisation et de survie à emporter à bord des aéronefs ;
- les équipements de télécommunications de bord, dont nous parlerons plus bas.

## B.- LES SERVICES de RECHERCHE et de SAUVETAGE

### ORGANISATION :

La France s'est engagée au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale à prendre la responsabilité de la recherche et du sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) dans toute l'étendue de la région d'information de vol et de contrôle océanique de TAHITI. C'est une lourde responsabilité en raison des distances, et de l'impossibilité financière pour l'Administration française d'entretenir en permanence une flotte aéro-navale spécialisée dans ce genre d'intervention, comme celle des COAST GUARDS américains stationnés à HONOLULU.

En Polynésie Française, le SAR est placé sous l'autorité du Directeur du Service de l'Aviation Civile qui agit en collaboration étroite et avec le concours permanent des Forces Armées Air et Marine basées sur le territoire. Les autres administrations (Armée de terre, Service des Affaires Maritimes, Services Territoriaux, Municipalités, etc...) sont appelées, en cas de besoin, à prêter leur concours selon un plan préétabli. Enfin, une Convention passée entre l'Etat et la Société

AIR POLYNESIE précise les conditions dans lesquelles les appareils de la compagnie sont mis à la disposition du SAR pour effectuer des exercices ou des opérations réelles.

Pour remplir la mission SAR, le Directeur du Service de l'Aviation Civile dispose du Centre de coordination de recherche et de sauvetage (RCC) de TAHITI, installé sur l'aéroport de FAAA dans une salle contiguë au Centre d'Information de vol et de Contrôle Régional Océanique (FIC/OAC). Cet organisme est armé dès le déclenchement d'une phase d'alerte ou de détresse et est servi par des Ingénieurs et des Officiers Contrôleurs des Corps Techniques de la Navigation Aérienne assurant à tour de rôle une permanence de direction sur l'aéroport de TAHITI-FAAA. Ces fonctionnaires qui sont par ailleurs titulaires d'emplois réguliers dans les différents services techniques de la Navigation Aérienne ont subi un entraînement spécial en vue de les rendre aptes à remplir les fonctions de COORDONNATEUR SAR.

Dans la mesure où sa mission principale qui est le SAR le permet, le RCC participe également aux secours maritimes (SECMAR) dont les interventions sont fréquentes en raison de l'importante flotille de pêche locale et des nombreux yachts de plaisance croisant dans les parages de la Polynésie Française.

#### LES MOYENS d'INTERVENTION :

Les moyens aériens "semi-spécialisés" dont dispose le RCC de TAHITI comprennent :

- les avions Neptune P2 H appartenant à l' **Aéronavale** , dont un appareil avec son équipage est maintenu en permanence en état d'alerte (à 6 heures) ;
- un avion TWIN 300 exploité sur les lignes régulières d'AIR POLYNESIE mais pouvant être équipé de réservoirs supplémentaires et d'une porte spéciale permettant le largage de chaînes de secours.

Par ailleurs, la Société AIR POLYNESIE est tenue par convention de mettre éventuellement à la disposition du SAR un ou plusieurs des appareils suivants :

- TWIN 200 et Britten Norman BN 2A susceptibles également d'être utilisés pour le largage de matériels, à condition de décoller porte ouverte ;
- Fairchild F 27A, impropre au largage mais capable d'effectuer des recherches électroniques ou visuelles.

Les équipages de ces avions sont entraînés lors d'exercice SAR organisés régulièrement par le RCC.

Les moyens maritimes comprennent principalement :

- les bâtiments de surface appartenant à la Marine militaire ; .../...

- les vedettes de la gendarmerie stationnées dans les principales îles ;
- les remorqueurs du Port Autonome de PAPEETE.

Les moyens terrestres, susceptibles d'intervenir à l'intérieur des îles à relief, sont constitués par :

- les Formations de l'Armée de Terre ;
- les Brigades de gendarmerie, agissant avec le concours des Municipalités.

Bien entendu, il peut être fait appel, par convention amiable (éventuellement parréquisition) à tout autre moyen disponible sur le territoire, lorsque les nécessités des opérations l'exigent.

Enfin, signalons que le RCC est correspondant du système AMVER (Automated Merchant Vessel Report), programme d'assistance maritime mutuelle qui a pris une extension considérable dans le Pacifique. A ce titre, il reçoit quotidiennement, par radio-téléimprimeur, une récapitulation synoptique des positions de navires et peut interroger à tout instant l'ordinateur de NEW YORK sur les prévisions de positions des navires les plus proches d'une zone ou d'un point déterminé.

#### La CONDUITE des OPERATIONS :

Sur la carte ci-contre sont dessinés les rayons d'action du Neptune P2H du Fairchild F 27A et du TWIN 300 (sans réservoir supplémentaire) au départ de leur base de TAHITI-FAAA ou "redéployés" sur les aérodromes de HAO, RAIATEA, RANGIROA et UA HUKA (TWIN seulement). Cette carte détermine les zones possibles d'intervention des différents appareils dont nous avons parlé, compte tenu d'une recherche de 2 heures 30 sur zone.

Le Neptune P2 H qui est l'avion au plus long rayon d'action ne peut pratiquement intervenir que jusqu'au parallèle 5° SUD et jusqu'au méridien 130° Ouest. Au-delà de ces limites, il ne pourrait être fait appel qu'aux avions à très long rayon d'action de la COAST GUARD d'HONOLULU, ou aux navires les plus proches dont la position est signalée par le système AMVER.

Conformément au Plan préétabli dans la zone de responsabilité française, le Chef du RCC coordonne et dirige les opérations de recherche et de sauvetage quel que soit le moyen utilisé (aérien, maritime, ou terrestre). Toutefois, lorsque les recherches ont permis de situer exactement l'épave, le Chef du RCC délègue normalement la direction des opérations de sauvetage :

- au Commandant de la Marine si l'accident s'est produit en mer ;
- à l'Autorité militaire (Armée de terre ou Gendarmerie) si l'accident s'est produit sur la terre ferme.

# RCC TAHITI

## FIR et SRR TAHITI

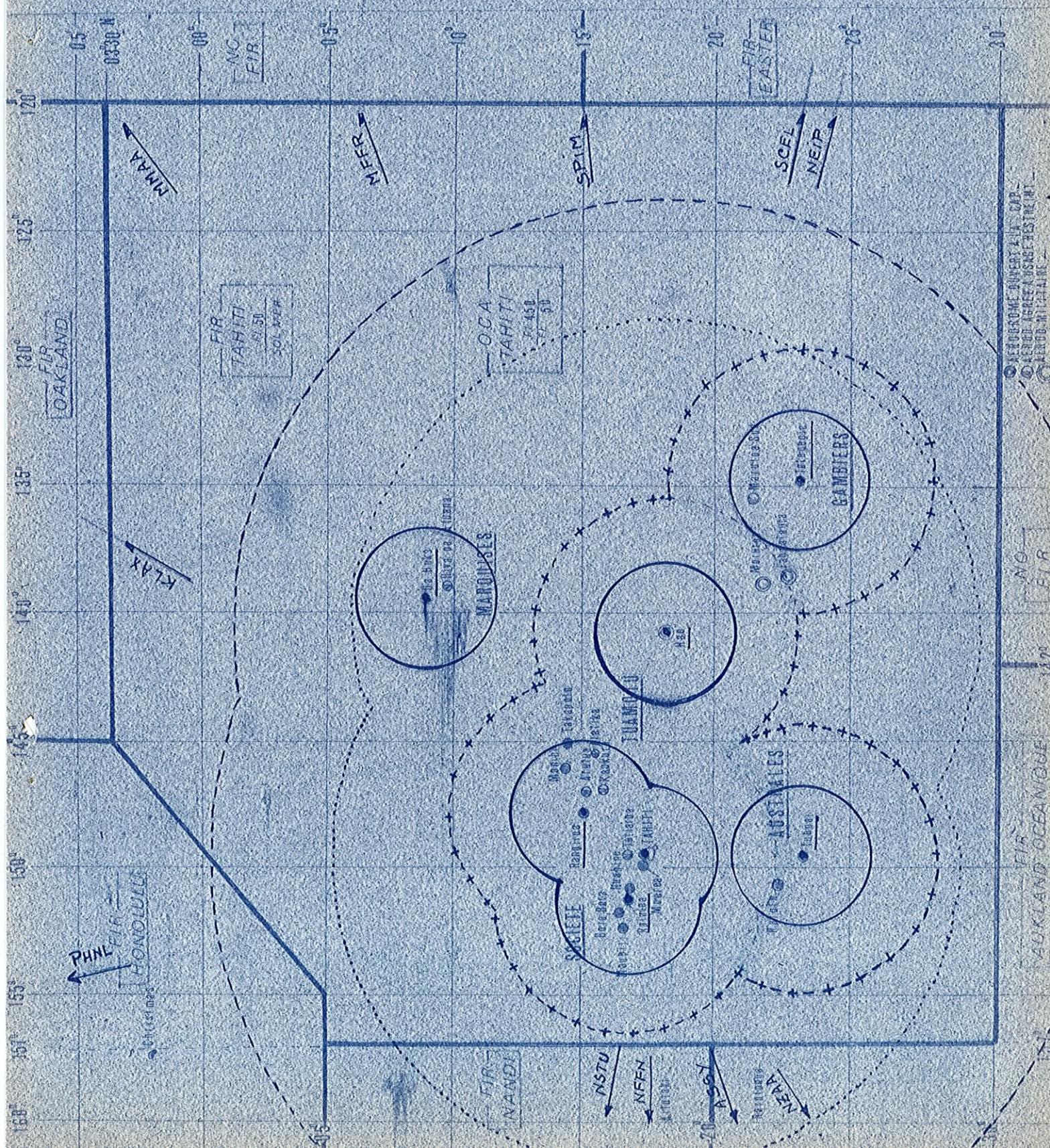
RAYON D'ACTION  
DES  
AVIONS SAR

Avec 2 H30 de recherche sur zone

Trajet A/R



(Voir annexe 2 F)





Lorsque le RCC participe à une opération de secours maritime (SECMAR), il reste responsable de la coordination des moyens aériens, mais la direction de l'ensemble des opérations appartient dans tous les cas au Commandant de la Marine.

Il est évident que l'alerte des moyens SAR d'intervention et la conduite des opérations exigent des transmissions sûres et rapides ;

- entre le RCC et les PC-opérations civils et militaires (GEP, Gendarmerie, Compagnies aériennes, etc...) ;
- entre le RCC et les RCC des FIR/OGA voisines ;
- entre le RCC et les moyens SAR engagés ;
- entre les moyens SAR eux-mêmes.

Il n'existe en Polynésie aucun réseau SAR spécialisé. Les communications de l'objet sont échangées selon le Plan préétabli sur tous les réseaux existants notamment les réseaux de télécommunications aéronautiques.

## C.- Les TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

### Les SYSTEMES de TELECOMMUNICATIONS UTILISES :

Dans le domaine des innombrables techniques en pleine évolution, dont rien ne fait actuellement présager le ralentissement, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a retenu certains systèmes de télécommunications dont elle a fixé les spécifications et recommandé l'emploi.

Les systèmes, actuellement mis en oeuvre par le Service de l'Aviation Civile à partir de stations implantées en Polynésie Française, sont les suivants :

#### 1.- Communications air-sol :

- radio-téléphonie HF pour les communications à longue distance ;
- radio-téléphonie VHF pour les communications à plus courte distance.

#### 2.- Guidage ou repérage des aéronefs en route :

- radio-phare (NDB) ou radio-balise (L) à rayonnement circulaire MF ;
- radio-phare omnidirectionnel VHF (VOR) associé ou non à un mesureur de distance (DME) pour le guidage à plus courte distance et dans l'approche des aérodromes.

3.- Guidage à l'atterrissage par mauvaise visibilité :

- ILS (Instrument Landing System) composé d'un radio-phare d'alignement de piste et d'un radio-phare d'alignement de descente.

4.- Pour les communications sol-sol entre organismes de la Circulation Aérienne (français et étrangers) :

- Télé-imprimeur ou radio-télé-imprimeur ;
- radio-téléphonie HF par BLU.

5.- Pour le contrôle de la Circulation Aérienne aux abords des aérodromes et éventuellement le guidage des aéronefs en difficulté :

- radio-goniomètre VHF.

On remarquera qu'il n'existe pas encore de RADAR de surveillance même dans la région terminale de TAHITI. Bien que souhaitable au plan de la sécurité, cette installation ne paraît pas indispensable en l'état actuel du trafic et de l'infrastructure de l'aéroport de TAHITI-FAAA (piste unique, sans voie de circulation parallèle, dont le débit est forcément limité).

Signalons enfin que la partie NORD de la région de contrôle océanique de TAHITI est couverte par le système LORAN implanté aux îles HAWAII, lequel doit être remplacé prochainement par le système OMEGA qui couvrira tout l'océan Pacifique.

La COUVERTURE de TELECOMMUNICATIONS en ROUTE :

On trouvera sur la carte ci-contre les différentes stations de radio-communications et d'aides à la navigation ainsi que les organismes de la Circulation Aérienne auxquels elles sont associées,

En l'absence de RADAR, les instructions des organismes de la Circulation Aérienne sont basées sur la méthode dite "de contrôle aux procédures", dans laquelle les autorisations sont données d'après les positions transmises par les pilotes.

Du point de vue des communications et des aides à la navigation en route, on distingue :

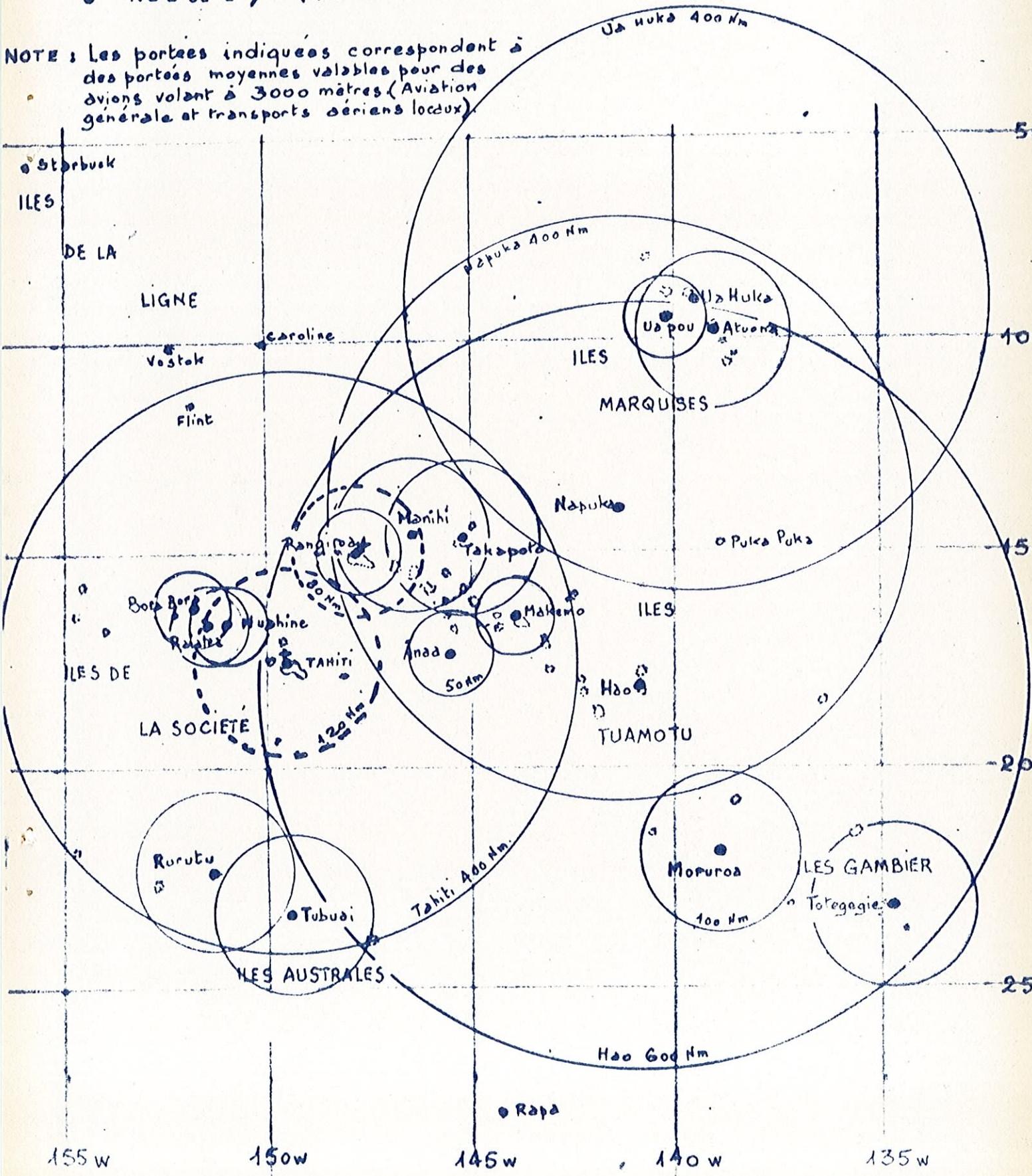
- les itinéraires de type V, où les communications sont établies normalement en radio-téléphonie VHF et la navigation assurée au moyen de radio-phares omnidirectionnels (VOR) ou de radio-phares ou radio-balises à rayonnement circulaire (NDB ou L).

en ROUTE

LEGENDE

- ◆ VOR      - - - - - Portée VOR
- NDB ou L      ( ) Portée NDB ou L

NOTE : Les portées indiquées correspondent à des portées moyennes valables pour des avions volant à 3000 mètres. (Aviation générale et transports aériens locaux).



155 w

150 w

145 w

140 w

135 w

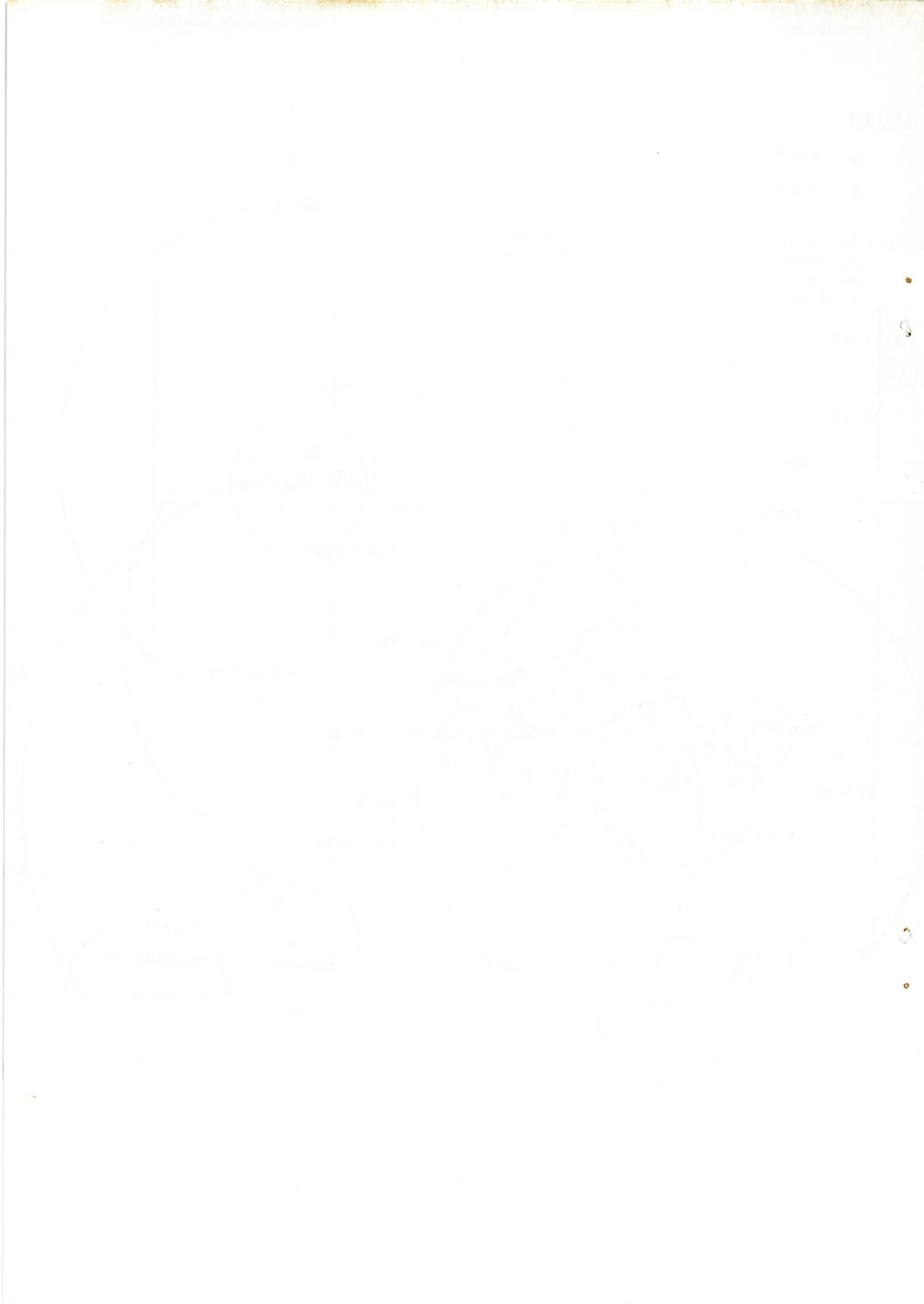
5 s

10 s

15 s

20 s

25 s



- les itinéraires de type H, où les communications ne peuvent être normalement établies qu'en radio-téléphonie HF et la navigation ne peut être assurée sur la totalité du parcours qu'au moyen de NDB à haute puissance ou de système de navigation à longue distance (LORAN ou OMEGA).

Au regard des avions long-courriers empruntant les routes ATS internationales, tous les itinéraires de la FIR/OCA de TAHITI sont du type H. Il en est de même pour les avions des lignes régulières d'AIR POLYNESIE, dont les équipements radio-électriques de bord répondent aux spécifications imposées par le règlement pour les itinéraires de type H (1).

Il est apparu impossible d'appliquer les mêmes critères sans pénaliser gravement l'aviation privée et certains transports commerciaux à la demande intéressant l'économie locale. C'est pourquoi, un Arrêté gubernatorial, dérogeant à la réglementation de base, assimile pratiquement les itinéraires autorisés en VFR à des itinéraires de type V du point de vue des télécommunications. (2)

Les AIDES à l'APPROCHE et à l'ATTERRISSAGE :

Les pilotes commandants de bord utilisant l'aéroport de TAHITI-FAAA ont un grand choix de procédures d'attente, d'approche et d'atterrissage aux instruments, lesquelles sont obligatoires de nuit ou de jour par mauvaise visibilité. Elles sont basées sur l'utilisation, seule ou combinée, des moyens suivants :

- ILS avec radio-alignements de piste et de descente ;
- VOR avec ou sans utilisation du DME ;
- NDB et L dans l'axe de la piste.

Tous les autres aérodromes desservis par une ligne commerciale régulière, à l'exception de MAUPITI, sont équipés d'une radio-balise, utilisable pour rallier l'aérodrome et effectuer sur celui-ci une percée dirigée, selon une procédure publiée dans les documents d'information aéronautique ou approuvée par le Service de la Navigation Aérienne. RANGIROA est doté, en outre, d'un VOR dans l'axe de la piste, sur lequel une percée plus précise peut être effectuée.

---

(1) Equipements doublés et homologués en catégorie 1 ou 2 du point de vue précision et fiabilité des télécommunications.

(2) Iles du Vent, Sous-Le-Vent et Tuamotu du Nord Ouest ; tous les autres itinéraires sont du type H et donc interdits en VFR.

Les procédures d'approche et d'atterrissage aux instruments comportent en outre des "minima opérationnels" relatifs à l'utilisation des aérodromes. Ces minima correspondent à des valeurs de visibilité de la piste en approche finale que les pilotes sont tenus de respecter.

Le RESEAU du SERVICE FIXE des TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES :

Le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques ou RSFTA comprend le réseau international et le réseau local.

Sur le RSFTA international sont acheminés les messages à destination ou en provenance des organismes situés à l'extérieur de la FIR/OCA de TAHITI (Centres de Contrôle Régional, Centres de Recherche et de Sauvetage, Aérodromes, Compagnies Aériennes, etc.,...).

Sur le RSFTA local sont acheminés les messages à destination ou en provenance des aérodromes de Polynésie Française.

Ces deux réseaux sont concentrés dans un bureau central de télécommunications (BCT) situé sur l'aéroport de TAHITI-FAAA. Celui-ci est relié :

- par radio-télétype au Centre RSFTA international de Nandi (et prochainement à la station de l'île de Pâques) ;
- par radio-téléphonie HF (BLU) aux aérodromes de BCRA-BORA, RAIATEA, RANGIROA, HUAHINE, RURUTU et UA HUKA.

Il faut ajouter à ces liaisons RSFTA un réseau télétipe intérieur desservant depuis le BCT le Centre de Contrôle Régional, la Tour de Contrôle, le Centre de recherche et de sauvetage, le Centre Météorologique et le Centre des télécommunications militaires.

D.- REALITES et PERSPECTIVES

Distante de 18 000 Km de la Métropole, séparée de l'Amérique et de l'Australie par 7 000 Km d'océan, l'île de TAHITI est restée longtemps à l'écart des grandes lignes internationales. L'organisation ATS-SAR, telle que nous venons de la décrire, s'est surtout développée depuis la création de l'aéroport de FAAA, devenu une étape intéressante dans le Pacifique Sud et le point d'éclatement de lignes interinsulaires de plus en plus nombreuses.

D'aucuns regrettent le temps passé où l'initiative et l'action individuelles pouvaient se donner libre cours. Les poètes pensent au pittoresque, à l'aventure et au risque des voyages d'antan, remplacés progressivement par l'uniformité, la régularité et la sécurité des transports aériens modernes.

Cependant, l'exemple de la ligne des Marquises prouve à quel point l'Aviation en Polynésie est encore jeune : près de 900 miles nautiques d'océan parcourus en TWIN OTTER décollant toujours à pleine charge, avec douze passagers seulement (à cause du carburant à emporter). Bien que les conditions d'exploitation aient été nettement améliorées depuis que le trajet s'effectue avec escale à TAKAPOTO et NAPUKA (atolls servant de points de ralliement et de ravitaillement) la ligne est commercialement déficitaire, mais hautement utile pour le développement économique et social de cet archipel isolé.

Tout n'est donc pas réalisé, tant en ce qui concerne les installations techniques que pour ce qui est des ouvrages de génie civil, dont l'aménagement commande en quelque sorte l'organisation des services.

La planification de l'infrastructure, ce terme étant pris dans son acception la plus large, débouche évidemment sur des problèmes relatifs au choix des matériels volants et sur des options économiques et techniques qui pourraient faire l'objet de prochains articles.

-----  
\* \* \*

II - CHRONIQUE AERONAUTIQUE du 2e TRIMESTRE 1977/ -

\*\*\*\*\*

2.1.- EVENEMENTS MARQUANTS

- 2 AVRIL :

Arrivée de Monsieur Georges VEILLOT, Ingénieur Principal d'Etudes et d'Exploitation de l'Aviation Civile, qui prend les fonctions de Chef des Services de la Circulation Aérienne de l'aérodrome de TAHITI-FAAA.

- 15 MAI :

Durant le week-end de l'ascension, début d'importants travaux à FAAA, aux abords de l'aéroport, première phase de la construction de l'échangeur. Cet échangeur sera constitué principalement d'un ouvrage d'art permettant le passage de la bretelle de la route des collines à l'aéroport, sous la route de ceinture.

- 29 MAI :

Départ de Monsieur Christian FOILLARD, Ingénieur en Chef de l'Aviation Civile et Directeur du Service de l'Aviation Civile en Polynésie Française, pour la Métropole où il doit prendre les fonctions de Directeur de l'aéroport Principal de Bordeaux - Mérignac.

- 1er JUIN :

Par décret en date du 26 mai 1977 publié au J.O du 1er juin 1977, Monsieur Christian FOILLARD a été nommé Chevalier dans l'ordre national du mérite au titre des DCM/TOM.

Par ce même décret, Monsieur Victor TERIIEROOITERAI, Chef technicien de la Météorologie du CEAPF en retraite, s'est également vu décerner l'ordre national du mérite au titre du Secrétariat aux DCM/TOM (Chevalier).

- 13 JUIN :

Arrivée de Monsieur Max VELLUTI, Ingénieur en Chef de l'Aviation civile et nouveau Directeur de l'Aviation Civile en Polynésie Française en remplacement de Monsieur Christian FOILLARD.

- 15 JUIN :

Ouverture de la déviation de FAAA entre la route de ceinture et le parking de l'aéroport qui permet d'éviter l'interruption de la circulation pendant la durée des travaux de l'échangeur.

.../...

La fin du chantier est prévue pour la deuxième quinzaine de novembre, date à laquelle le deuxième tronçon de la route des collines, entre PAMATAI et FAAA, sera également terminé. Il sera alors possible d'aller directement de PAPEETE à l'aéroport de FAAA sans emprunter la route de ceinture.

- 23 JUIN :

A l'initiative du Colonel Commandant l'ETOM 82 à FAAA, 2 caravelles ont promené 160 élèves de différentes écoles de TAHITI. Par un vol d'une heure environ, à une altitude de 500 à 1 000 mètres et à une vitesse de 550 Km/h, elles ont effectué le tour de TAHITI, de MOOREA et de TETIAROA.

- 30 JUIN :

A partir du 1er juillet, AIR POLYNESIE desservira régulièrement 2 atolls des TUAMOTU : TIKEHAU et NAPUKA. TIKEHAU constituera une nouvelle escale, chaque vendredi, pour les vols TWIN OTTER touchant les atolls de RANGIROA, MANIHI et TAKAPOTO, tant à l'aller qu'au retour. NAPUKA sera desservi chaque semaine sur la ligne hebdomadaire reliant TAHITI aux îles MARQUISES. Cette nouvelle escale mettra fin à l'isolement de NAPUKA et permettra à AIR POLYNESIE d'offrir 20 à 25 % de sièges supplémentaires sur la ligne des MARQUISES.

2.2.- VISITES de PERSONNALITES de l'AVIATION CIVILE

- 4/9 AVRIL :

Monsieur MEYNADIER, attaché d'Administration Centrale à la Direction de la Navigation Aérienne, (DNA) en mission au sujet du coût des Services en route.

- 28 AVRIL/7 MAI :

Monsieur ANDREANI, Ingénieur de l'Aviation Civile, en mission pour le compte du Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (SFACT).

- 6/16 MAI :

Monsieur CALMETTES, Inspecteur Général de la Météorologie, en mission.

- 17 MAI :

Visite de Monsieur ROBERT, Chef du Service de la Météorologie en Nouvelle-Calédonie.

2.3.- PASSAGES de PERSONNALITES CIVILES et ETRANGERES

- 7/14 AVRIL :

Une mission sénatoriale des lois constitutionnelles de législation du suffrage universel, du règlement et d'administration générale a séjourné en Polynésie Française du 7 au 14 avril.

Conduite par Monsieur Jacques PELLETIER, Sénateur de l' AISNE, cette mission comprenait les Sénateurs Paul PILLET, Charles de GUTTOLI et Jacques THYRAUD.

III - / ACTIVITES de l'AVIATION CIVILE / -

\* \* \*

3.1.- TRAFIC AERIEN

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL (Période du 01.04 au 30.06.1977)

COMPAGNIES	CHARTERS			TRA F I C R E G U L I E R					FRET en Kg	POSTE en Kg	VARIATION avec le 2e trim. 76
	VCLS	PAX	TRA	VCLS	PAX	TRA	S.O.	CMR			
U T A	A:	2: 304	:	104:13	139:	2 553:23	990:	65,4	290 074	70 228	PAX :+ 04,6
	D:	2: 300	:	103:15	000:	2 533:23	825:	73,5	57 353	17 563	FRET :- 08,8
	TTL:	4: 604	:	207:28	139:	5 086:47	815:	69,4	347 427	87 791	POSTE :+ 06,7
PANAM	A:	9: 712	:	66: 3	669:	4 445:24	003:	33,8	477 540	3 014	PAX :+ 06,8
	D:	9: 1 066	:	66: 4	195:	4 445:24	003:	35,9	73 821	1 832	FRET :+ 59,2
	TTL:	18: 1 778	:	132: 7	864:	8 890:48	006:	34,8	551 361	4 846	POSTE :- 17,2
AIR NEW ZEALAND	A:	:	:	65: 4	136:	4 578:15	626:	55,7	569 960	2 393	PAX :+ 05,8
	D:	:	:	65: 3	272:	4 578:15	616:	50,2	6 197	1 867	FRET :+ 31,4
	TTL:	:	:	130: 7	408:	9 156:31	242:	53,0	576 157	4 260	POSTE :+ 70,9
LAN CHILE	A:	:	:	26: 2	301:	0: 4	056:	56,9	4 652	169	PAX :+ 98,0
	D:	:	:	26: 1	853:	0: 4	056:	45,6	4 768	10	FRET :x 02,2
	TTL:	:	:	52: 4	154:	0: 8	112:	51,2	9 420	179	POSTE :x 02,2
QANTAS	A:	2:	:169:	:	:	:	:	:	:	:	:
	D:	2:	:169:	:	:	:	:	:	:	:	:
	TTL:	4:	:338:	:	:	:	:	:	:	:	:
T W A	A:	4: 728	:	:	:	:	:	:	1 614	:	:
	D:	4: 1 086	:	:	:	:	:	:	0	:	:
	TTL:	8: 1 814	:	:	:	:	:	:	1 614	:	:
<u>TOTAL</u>	A:	17: 1 744	:169:	261:23	245:11	576:67	675:	51,4	1343 840	75 804	PAX :- 02,3
	D:	17: 2 452	:169:	260:24	320:11	556:67	500:	53,1	142 139	21 272	FRET :+ 24,2
	TTL:	34: 4 196	:338:	521:47	565:23	132435	175:	52,3	1485 979	97 076	POSTE :+ 00,3

A : ARRIVEE

TRA : TRANSIT

D : DEPART

PAX : PASSAGERS

S O : SIEGES OFFERTS

CMR : COEFFICIENT MOYEN de REMPLISSAGE.

## - PARC AERIEN de POLYNESIE FRANCAISE -

au 30 JUIN 1977

EXPLOITANT	IMMATRI- CULATION	TYPE	SIEGES PASSAGERS	MASSE MAXI au DECOLLAGE	EQUIPEMENT MENTION (*)	OBSERVATIONS
AIR POLYNESIE	FOGVY	F27 A	44	20 Tonnes	TPP 1 IFR	FAIRCHILD HIL.
	FOGVZ	F27 A	44	20 Tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	FOCYA	F27 A	44	20 Tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	FOCLV	DHC6/200	19	06 Tonnes	TPP 2 IFR	DE HAVILLAND
	FODBN	DHC6/300	19	06 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	FOCRB	BN2 A	9	03 Tonnes	TPP 2 IFR	BRITTEN NORMAN
AIR TAHITI	FOGCY	PA 23	6	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCFA	PA 23	6	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCFJ	DHC6/200	19	06 Tonnes	TPP 2 IFR	DE HAVILLAND
	FOCGU	C 206	5	02 Tonnes	TPP 3 VFR	CESSNA
	FOCIT	PA 23	6	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCMN	BN2A	9	03 Tonnes	TPP 3 VFR	BRITTEN NORMAN
	FOCMO	BN2A	9	03 Tonnes	TPP 3 VFR	- d° -
	FOCOY	BN2A	9	03 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	FOCOZ	BN2A	9	03 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
FOCUU	H 18	9	05 Tonnes	TPP 2 IFR	BEECHCRAFT	
TAHITI AIR TOUR SERVICE	FOCRV	D95A	4	02 Tonnes	TPP 2 IFR	BEECHCRAFT
	FODCT	H 18	9	05 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
AEROCLUB de TAHITI	FOCAB	PA 28	3	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
	FOCAY	DR150	1	02 Tonnes	PRIVE VFR	JODEL
	FOCYK	PA 28	3	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
CERCLE AERONAUTIQUE	FOCMJ	C 182	4	02 Tonnes	PRIVE VFR	CESSNA
	FOCTB	C 150	1	02 Tonnes	PRIVE VFR	CESSNA
	FODFC	C 150	1	02 Tonnes	PRIVE VFR	CESSNA
	FOCPR	PA 28	3	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
AERO-CLUB des I.S.L.V.	FOBOJ	PA 18	1	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
	FOCNX	C 172	3	02 Tonnes	PRIVE VFR	CESSNA
INTERFLY	FOCZG	D 50	7	03 Tonnes	PRIVE VFR	BEECHCRAFT
MOLENE J-L.	FODEY	Bel1 47 G	2	02 Tonnes	Hélico PVT/VFR	BELL HELICOPTER
LEJEUNE J-F.	FAZAG	F 51 D	0	04 Tonnes	PRIVE VFR	NORTH AMERIC.
FRAGNAUD	FBKQR	PA23	3	03 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
BRES	FOCLJ	PA32	6	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
BROUILLET	FOCTQ	PA31	7	03 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
BREL (BALNY)	FODBU	D 50	7	03 Tonnes	TPP 2 IFR	BEECHCRAFT Exploité
CHANTELOUP	FOCZB	PA 30 C	3	02 Tonnes	PRIVE IFR	PIPER /par A.T
LEJEUNE M.	FODAO	PA31	7	03 Tonnes	PRIVE IFR	PIPER NAVAJO
ETAT	FOCHS	PA31	7	03 Tonnes	IFR	PIPER NAVAJO
PIGGOT H.	FOGIA	DR 250	3	02 Tonnes	PRIVE VFR	JODEL
LETY G.	FOGMV	PA32	6	02 Tonnes	PRIVE IFR	PIPER
TOUITOU/JANVIER	FOGSF	H12/100	3	02 Tonnes	PRIVE VFR	ROBIN
KLIMA R.	FCDAP	PA34	6	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER

(\*) MENTIONS d'EMPLOI :

- TPP 1 : Tous les multimoteurs, masse supérieure à 5 700 Kg, régime de vol IFR obligatoire.
  
- TPP 2 : Les multimoteurs, masse inférieure ou égale à 5 700 Kg, régime de vol IFR.
  
- TPP 3 : Tous les monomoteurs ou multimoteurs, masse inférieure ou égale à 5 700 Kg, régime VFR exclusivement.
  
- IFR : Règles de Vol aux instruments.
  
- VFR : Règles de Vol à vue.

\* \* \*

- TRAFIC INTERINSULAIRE (Période du 01.04.77 au 30.06.77) -

AIR POLYNESIE : TRAFIC COMMERCIAL

AERONEF	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/Km offerts	Sièges/Km réels	Remplissage
F 27 A	1 783	1 189	48 529	16 374 721	9 186 245	56,10
TWIN 300	800	319	8 796	1 144 908	722 403	63,00
TWIN 200	927	268	10 687	829 509	509 212	61,30
BN 2 A	991	166	5 603	177 660	112 060	63,00
<u>TOTAL</u> ....	4 501	1 942	73 615	18 586 798	10 529 920	60,80

AIR TAHITI : TRAFIC COMMERCIAL

AERONEF	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/Km offerts	Sièges/Km réels	Remplissage
AZTEC	75	313	687	419 640	256 926	61,20
TWIN 200	639	180	16 525	526 053	362 840	68,90
BN 2 A	1 045	375	13 418	501 570	262 136	52,20
BEECH	639	108	319	270 855	102 292	37,70
<u>TOTAL</u> ....	2 398	976	30 949	1 718 118	984 194	55,00

TOTAL du TRAFIC COMMERCIAL INTERINSULAIRE des 2 COMPAGNIES

COMPAGNIES	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/Km offerts	Sièges/Km réels	Remplissage
A. P.	4 501	1 942	73 615	18 586 798	10 529 920	60,80
A. T.	2 398	976	30 949	1 718 118	984 194	55,00
TTL	6 899	2 918	104 564	20 304 916	11 514 114	57,90

EVACUATIONS SANITAIRES (EVASAN)

Au cours du second trimestre 1977, "AIR TAHITI" a effectué 18 EVASAN, (MOOREA exclus), qui se répartissent comme suit :

- Iles-Sous-Le-Vent	6
- Tuamotu	7
- Australes	3
- Marquises	2

au bénéfice de :      1 bébé  
   4 enfants de 5 à 10 ans  
   13 adultes de 18 à 56 ans

Par ailleurs, le Centre d'Expérimentation du Pacifique, au cours de cette même période, a effectué 28 évacuations sanitaires au profit du Territoire :

- 9 par voie maritime réalisées durant une mission initialement prévue
- 16 par voie aérienne régulière
- 3 par liaison aérienne spéciale ayant entraîné une consommation de plus de 11 heures de potentiel.

Au total, 12 femmes, 20 hommes et 6 enfants ont été transportés par les armées et ont bénéficié de soins prodigués par les médecins et infirmières militaires.

- ACTIVITES des AERO-CLUBS de POLYNESIE FRANCAISE -

(2e trimestre 1977)

/AERO-CLUB de TAHITI/

Type d'aéronef	Immatriculation	Heures de vol	Distances (KM)
PA 28	F-CCYK	351	63 180
PA 28	F-OCAB	226	45 200
D 50	F-CCAY	87	13 920
		664	122 300

/CERCLE AERONAUTIQUE/

FRA 150	F-OCTB	217	39 060
G 150	F-ODEC	120	19 200
PA 28	F-CCPR	57	10 830
G 182	F-CCMJ	63	13 600
		457	82 690

/AERO-CLUB des ILES-SOUS-LE-VENT/

PA 18	F-OBOJ	12	1 920
G 172	F-CCNX	78	14 500
		90	16 420

TOTAL HEURES de VOL : 1 211

TOTAL DISTANCES(KM) : 221 410

TITRES de PILOTES non PROFESSIONNELS  
OBTENUS au COURS du 2e TRIMESTRE 1977

-----

TITRE	AERO-CLUB TAHITI	CERCLE AERO- NAUTIQUE TAHITI	AERO-CLUB des I-S-L-V	TOTAL
Cartes de stagiaires	3	2	0	5
Licences élémentaires	6	1	0	7
Brevets de pilotes pri- vés	4	3	0	7
<u>TOTAL</u> ....	13	6	0	19

- ACTIVITES du CLUB de PARACHUTISME -

---

Le jeune club de parachutisme de TAHITI se porte fort bien.

Au cours de ce second trimestre 1977, il a délivré 29 brevets fédéraux, effectué 55 heures de vol et 556 sauts ; ce qui représente, depuis son ouverture au début de cette année 719 sauts, sans aucun accident.

Le nombre de ses membres, actuellement de 70 ne cesse d'augmenter et, des 3 parachutes dont il disposait au départ, le club en possède à présent 18, achetés neufs avec l'aide du Service de la Jeunesse et des Sports et de la Santé (pour éventuellement un médecin parachutiste).

Aussi, prévoit-il une annexe à UTUROA dès le mois de septembre et envisage-t-il d'ouvrir une autre annexe à MOOREA.

A MOOREA, précisément, le 17 juin à 17H15, 4 parachutistes confirmés MM SALVAI, TREVE, FALIN et VENET, effectuèrent une brillante démonstration sur l'étroite plage du Club Méditerranée, dans des conditions difficiles, le vent soufflant à 20 noeuds à 1 100 mètres d'altitude.

Largués à 1,800 Km de la cible de l'avion piloté par M. LEDRU d'AIR POLYNESIE, ils réussirent tous les quatre à se poser en plein centre de la cible de 6 mètres.

-----  
Par arrêté N° 916 JS du 2 mars 1977 paru au JO de Polynésie Française du 15 mai 1977, est homologuée comme zone permanente de sauts en parachute la terre "AHOARAA" sise au PK 37 à PAPARA, côté montagne.

La hauteur maximale autorisée de façon permanente pour le largage est fixée à 2 400 m ou 8 000 pieds. Cette homologation est valable jusqu'au 18 janvier 1980.

3.2.- PERSONNEL de la DIRECTION du SERVICE de l'AVIATION CIVILE

- /MOUVEMENTS de PERSONNEL/ -

DEPARTS ENREGISTRES au COURS du 2e TRIMESTRE 1977

- PERSONNEL RAPATRIE en METROPOLE en FIN de SEJOUR :

DATE	SERVICE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES
07 AVRIL	METEO	LE COSTUMER Georges	C.T.M.
29 MAI	DIR	FOILLARD Christian	I.C.A.C.
02 JUIN	SMA	GUIDI François	ESA/2
13 JUIN	METEO	LEVEQUE Robert	T.M.

- DISPONIBILITE :

01 MARS	METEO	CHANSIN Jean	T.M.
---------	-------	--------------	------

- DETACHEMENT :

30 MAI	METEO	LICHTLE Léon	T.M.
--------	-------	--------------	------

- DEMISSION :

19 AVRIL	SMA	TIPAE Tuarue	AG/5e
----------	-----	--------------	-------

ARRIVEES ENREGISTREES au COURS du 2e TRIMESTRE 1977

PERSONNEL AFFECTE en PROVENANCE de METROPOLE

02 AVRIL	SMA	VEILLOT Georges	I.P.E.E.A.C.
08 AVRIL	SIA	GRUNBERG Michel	AG/2 48-1018
01 MAI	SMA	WOERLY Roger	OGCA/P
09 MAI	METEO	RAPP Paul	ITI/CA/EX
23 MAI	SIA	SCHEMITH J-Marie	ATTPE
29 MAI	SMA	SHIRO ABE Edwin	OGCA/St
03 JUIN	SIA	GIMENEZ Raymond	AG/2 48-1018
13 JUIN	DIR	VELLUTI Max	ICAG
19 JUIN	METEO	MISSLIN Roger	T.M.

AFFECTATIONS - MUTATIONS

AFFECTATIONS De PERSONNEL après STAGE

DATE	SERVICE	STATION ou AERODROME	NOMS et PRENOMS	CORPS - GRADE
15 AVRIL	METEO	RAPA	ROBSON Errol	AITM

MUTATIONS

DATE	SERVICE	STATIONS		NOMS et PRENOMS	CORPS - GRADE
		de	à		
22 AVRIL	METEO	RAPA	FAAA	VESASES Albert	TM
02 MAI	METEO	FAAA	B-BCRA	PEEATAHIO Claude	TM
17 MAI	METEO	HEREHERE TUE	FAAA	MANA Gérard	AG/5e
17 JUIN	METEO	FAAA	TAKAROA	MANA Gérard	AG/5e

3.3.- ACTIVITES des SERVICES

3.3.1.- Dans les CENTRES d'EXPLOITATION

- /CENTRE de CONTROLE REGIONAL/ - (C.C.R.) -

- Statistiques mensuelles de trafic "En route" -

M O I S	MOUVEMENTS INTERINSULAIRES		MOUVEMENTS INTERNATIONAUX		T O T A U X	
	:Nombre:	Temps de con- tact (Heures)	:Nombre:	Temps de con- tact (Heures)	: Nombre :	Temps de con- tact (Heures)
AVRIL	: 1 063 :	779	: 221 :	506	: 1 284 :	1 285
MAI	: 1 128 :	956	: 195 :	427	: 1 323 :	1 383
JUIN	: 865 :	748	: 194 :	565	: 1 059 :	1 313
TOTAUX TRI- MESTRIELS	: 3 056 :	2 483	: 610 :	1 498	: 3 666 :	3 981

Temps moyen de contact : Interinsulaires : 49 minutes  
Internationaux : 2H 27

Le temps de contact est le temps pendant lequel le CCR a en compte l'aéronef et demeure en liaison radio avec lui.

Ce temps représente le temps "en route" depuis l'instant où l'avion est transféré au CCR TAHITI, soit par un CCR voisin, soit par une tour d'un aéroport de Polynésie Française, soit par l'aéronef lui-même, jusqu'à ce qu'il soit transféré à un autre organisme de circulation aérienne (CCR ou Tour) ou qu'il ait clôturé son vol.

- PHASES d'URGENCE :

Au cours du 2e trimestre 1977, 2 phases d'urgence ont dû être déclenchées par le CCR de TAHITI pour des vols internationaux :

\* 1 ALERFA (phase d'ALERTE) au profit d'un B 707 de la Compagnie LAN CHILE sur le trajet Ile de Pâques/TAHITI ;

\* 1 INCERFA (phase d'INCERTITUDE) au profit d'un B 707 de la Compagnie PAN AM sur le trajet TAHITI/LOS ANGELES.

Ces 2 phases d'urgence ont été motivées par la perte de contact radio.

- INCIDENTS en ROUTE :

7 comptes rendus d'incident ont été établis par le CCR. Les causes de ces incidents qui se sont soldés par 2 déroutements et 2 demi-tours dont un concernant un DC8 de la Compagnie UTA sur le parcours TAHITI/HONOLULU se répartissent comme suit :

* réacteur ou moteur arrêté	3
* panne radio	1
* conditions météo	1
* divers	2

- PROCEDURES :

Le 20 mai 1977, sont entrées en service 5 routes à temps minimum sur le trajet AUCKLAND/TAHITI et retour.

- INSTRUCTION :

Préparation d'OCCA aux qualifications CCR.

- QUALIFICATIONS :

3 qualifications "Contrôleur CCR confirmé" )  
1 qualification "Contrôleur CCR 2" ) ont été délivrées.

- /CENTRE de COORDINATION de RECHERCHE et de SAUVETAGE/ -- (C.C.S.) --

- ACCIDENTS :

Aucun accident n'est à signaler au cours de ce 2e trimestre 1977.

- OPERATIONS "SAR" :

\* 6 MAI :

Déclenchement de recherches par le Centre d'Opérations du C.E.P. au profit du Ketch "TOERE", un 2 mâts de 42 pieds avec 2 hommes à bord parti de RAIATEA le 30 avril et qui aurait dû arriver à PAPEETE le 2 mai.

Le CCS TAHITI en informe les CCS de NANDI et d'AUCKLAND.

Le 9 mai, le "TOERE" est retrouvé à TUBUAI (Australes), équipage sain et sauf.

Les recherches se sont soldées par :

53H30 de vol de Neptunes ;

91H00 de mer du remorqueur "HIPPOPOTAME" ;

68H00 de mer du patrouilleur "LORIENTAISE".

\* 18 MAI :

Le CCS TAHITI est informé à 17H45 par le Service des Affaires Maritimes, lui-même sollicité par les maires de ANAA et de FAAITE, qu'une embarcation coque locale de 24 pieds avec 2 moteurs 40 et 13 CV et 5 personnes plus 1 bébé à bord, est partie de ANAA le 17 à 8 heures pour FAAITE où elle devait arriver à 12 Heures.

Le lendemain 19 mai, le CCS TAHITI fait aviser le bateau "TONGARIRO GRPA" dont la route croise la trajectoire possible de l'embarcation à la dérive.

Un Neptune décolle à 8 heures 05. L'avion d'Etat du Gouvernement (Piper Navajo) décolle à 11 heures 09.

A 12 heures 08, l'administrateur civil des Tuamotu-Gambier signale que l'embarcation a été retrouvée à TAHANEA en panne moteur.

En conséquence, le Neptune et le Piper Navajo interrompent les recherches.

\* 24 MAI :

Le CCS TAHITI a prêté son concours les 24 et 25 mai à une opération de secours en mer dirigée par le Commandant de la Marine en Polynésie Française au profit d'un Speed Boat dont on était sans nouvelles depuis le 23 à 11H30.

Il s'agissait d'une coque locale de 24 pieds équipée d'un moteur Mercury de 115 CV avec 6 personnes à bord. L'embarcation avait été aperçue pour la dernière fois le 23 à 11H30 débarquant un passager à la passe de TIKEHAU alors qu'elle était affrêtée pour une tournée électorale entre RANGIROA et MATAIVA (TUAMOTU).

Les recherches effectuées par les avions et les navires militaires et civils ont abouti le 25 au repêchage des rescapés et du corps de l'un des passagers M. CALIXTE JOUETTE, doyen de l'Assemblée Territoriale, Chevalier de la Légion d'Honneur, Ancien Combattant 39/45, mort d'épuisement.

A noter que le 11 février 1973, le benjamin de l'Assemblée, Louis PALMER, disparaissait au passage du récif de TAIARO au Sud-Ouest de TAKAPOTO, également au cours d'une tournée électorale.

Les moyens aériens suivants ont été mis en oeuvre :

- Aéronavale	: 1 neptune P2H	: 06H15
- AIR TAHITI	: 1 Piper Aztec	: 00H40
	1 Britten Norman	: 04H50
- Etat	: 1 Piper Navajo	: 01H51
- Privé	: 1 Piper Twin Comanche	: 02H50

soit 16 heures 26 de vol de recherche dont 10 heures 11 par les avions civils.

\* 31 MAI :

Le Service des Affaires Maritimes signale qu'un Speedboat parti d'APATAKI (TUAMOTU) la veille pour une partie de pêche autour de l'île pour la journée, n'est pas rentré.

Il s'agit d'une coque locale avec un moteur de 25 CV, 40 litres d'essence et 2 personnes à bord.

Le Piper Navajo du Gouvernement étant en visite de révision, un neptune décolle à 11H58 et découvre à 14H28 le bateau au Sud d'ARUTUA. Un container de vivres est largué aux naufragés sur le récif qui sont ensuite récupérés par un autre Speedboat venu du village et guidé par le neptune.

\* 3 JUIN :

Participation du C.C.S les 3 et 4 juin aux recherches conduites par le Commandant de la Marine en Polynésie Française, au profit du bonitier "TIARE TAINA" ayant 2 personnes à bord et dont on était sans nouvelles depuis le 1er juin à 11 heures. Le lieu de pêche présumé se situait entre TAHITI et MOOREA.

Alors qu'un PA 23 d'AIR TAHITI venait d'effectuer 2H50 de vol de recherche, le bonitier est rentré au port de PAPEETE le 4 à 12H15 par ses propres moyens (moteur en panne réparé).

\* 11 JUIN :

Le C.C.S. TAHITI reçoit à 7H15 une demande d'assistance Centre de Coordination d'HONOLULU, sollicité par le Service des Coast Guards de PAGO PAGO, concernant un bateau coréen, le F/V JIN NAM 23, de 36 mètres avec 25 hommes à bord, en train de couler par 160° 10 W et 32° 36 S. Les autres bateaux coréens se trouvent dans le secteur, mais le plus proche est à 120 NM et il n'atteindra le lieu du naufrage qu'à 20 heures.

Le Commandement de la Marine ayant fait connaître qu'il ne disposait pas de moyens pour intervenir en temps utile dans la région du naufrage, HONOLULU demande l'assistance du C.C.S. AUCKLAND qui envoie un avion de recherche sur les lieux.

En définitive, un message du 12 à 17H40 apprend que tout l'équipage a été transféré sur le bateau de pêche coréen F/V OYANG 27.

\* 29 JUIN :

L'antenne des Coast Guards à PAGO PAGO informe le C.C.S. TAHITI à 16 heures qu'un bateau de pêche coréen, le F/V FOU BEN, avec 16 personnes à bord, aurait émis un S.O.S. le 28 à 9H30 à la position 170° 00 W et 06° 16 S.

Il demande si le C.C.S. TAHITI a eu connaissance de navires ayant capté cet appel de détresse. Tous les bateaux coréens opérant dans la zone ayant été alertés.

Le 30, un message des Coast Guards de PAGO PAGO, signale ne plus avoir aucune nouvelle ni du représentant de l'association des pêcheurs qui avait alerté le Service, ni de la flotille de pêche, ce qui laisse supposer une intervention positive de ces bateaux.

ASSISTANCE MEDICALE :

- 20 AVRIL :

Le Centre de Coordination d'HONOLULU signale au C.C.S. TAHITI qu'à bord du cargo M/V REGENT VIRGO, filant 12 Kts et dont la position à 21 heures était 150° 48 W et 31° 01 S, un membre d'équipage chinois de 35 ans souffre d'un ulcère perforé.

Un docteur d'HONOLULU <sup>lui</sup> prodigue des soins par radio mais comme aucun navire avec docteur à bord ne se trouve à moins de 1 000 NM, le Centre d'HONOLULU lui recommande de se dérouter sur TAHITI.

Les fréquences pour communiquer avec la station de MAHINA et celle d'entrée dans le port de PAPEETE lui sont aussitôt précisées.

- 30 AVRIL :

Le C.C.S TAHITI est saisi par le Centre de Coordination d'HONOLULU d'une demande d'évacuation concernant un membre d'équipage du cargo M/V CLOVER, âgé de 29 ans, qui a fait une chute grave sur des rochers à MALDEN ISLAND, qui a perdu beaucoup de sang, souffre d'une fracture du crâne et se trouve dans le coma.

Les renseignements relatifs à la piste de MALDEN, (longueur 3 000 pieds, aucune aide radio, aucun ravitaillement) déterminent le C.C.S. à répondre à HONOLULU qu'une évacuation par air est impossible, la piste étant trop courte pour un avion et la distance trop grande pour un hélicoptère. Un déroutement du M/V CLOVER sur l'île de CHRISTMAS est recommandée.

Toutefois, un message du C.C.S. TAHITI est adressé à RAROTONGA et à AITUTAKI afin de connaître les possibilités d'atterrissage à PENRHYN et d'obtenir un complément d'information sur MALDEN pour l'envoi d'un avion léger avec docteur à bord.

Cette éventualité est finalement abandonnée en raison de la faible quantité de carburant disponible à PENRHYN et de l'incertitude quant à l'état de la piste à MALDEN.

En définitive, le M/V GLOVER fait route sur CHRISTMAS à partir de laquelle une évacuation aérienne est organisée par HONOLULU.

EXERCICES "S.A.R." :

- 04 et 05 MAI :

Exercice en haute mer au Nord-Est de l'atoll de TERIAROA.

Recherche électronique du Chriscraft de la brigade de la Gendarmerie équipé d'une radiobalise de survivance, suivie d'une recherche visuelle de jour combinée avion/bateau d'un canot pneumatique déposé la veille par le Chriscraft.

Largage de 2 canots de secours à l'issue de chacune des 2 recherches, le Chriscraft figurant la cible.

- 02 et 03 JUIN :

Exercice en haute mer au Sud-Ouest de TAHITI, Recherche électronique de la vedette S.S.I.S. de l'aérodrome équipée d'une radiobalise de survivance, suivie du largage de 4 canots de secours en prenant pour cible la vedette S.S.I.S.

Répétition du même exercice le second jour avec un équipage différent.

- 20 et 30 JUIN :

Exercice en haute mer au Sud-Ouest de TAHITI, Recherche électronique du remorqueur "HIPPOPOTAME" suivie de 4 largages de canots de secours le 1er jour. Le second jour, recherche visuelle, selon la procédure combinée avion/bateau (HIPPOPOTAME), d'un canot pneumatique déposé la veille par le remorqueur et largages de 3 canots de secours.

PHASES d'URGENCE :

Indépendamment des phases d'urgence déclenchées par le CCR TAHITI, le C.C.S. a traité au cours du second trimestre 1977, 1 "INCERFA" (incertitude)

et 6 "ALERFA" (Alerte), toutes émises par le C C R NANDI à la suite d'une perte de communication, aucune n'ayant nécessité la mise en oeuvre effective de moyens aériens ou maritimes.

AUTRES ACTIVITES :

Au cours de ce trimestre, le C.C.S. TAHITI a été sollicité 2 fois pour des situations d'urgence d'un caractère particulier.

- 19 JUIN :

Le C.C.R. NANDI communique qu'un avion de la Compagnie QANTAS a reçu un signal de détresse sur la fréquence 121,5 MHZ à 21H33 au point 24° 20 S 169° 31 E. Aucun des 4 avions évoluant dans la même zone n'a capté ce signal.

Il semble que le phénomène était dû à une défaillance de l'équipement de bord de l'avion QANTAS.

- 1er MAI :

Le Centre de Coordination d'HONOLULU signale qu'un Schooner de 65 pieds volé le 22 avril à l'île de PAQUES a suivi une route qui l'amène dans la zone de responsabilité du C.C.S. TAHITI.

En outre, le C.C.S. a répondu à 6 demandes d'enquête du centre d'HONOLULU concernant des navires de plaisance en retard ou demeurés sans contact radio.

3.3.2.- SUR LES AERODROMES :

- /LISTE des AERODROMES de POLYNESIE FRANCAISE (au 01.07.77)/ -

STATUT	ARCHIPEL	USAGE	Date mise en service (Ouv. CAP)	Exploitant	Contrôle aéro-drome	Longueur de piste en mètres
<b>AERODROMES d'ETAT :</b>						
BORA-BORA/Motu MUTE	Société (ISLV)	C.A.P.	Ouvert à la : Depuis 1958	DSAC	X	1 500
RAIATEA-UTUROA	Société (ISLV)	" "	08.02.64	DSAC	X	1 400
RANGIROA	Tuamotu	" "	27.08.67	DSAC	X	2 100
TAHITI-FAAA	Société (IDV)	" "	21.07.67	DSAC	X	3 416
<b>AERODROMES TERRITORIAUX</b>						
ANAA	Tuamotu	Ouvert à la	28.12.76	DSAC	-	1 500
ATUONA/HIVA-OA	Marquises	C.A.P. Usage Rés-	29.01.73	DSAC	-	1 125
HUAHINE-FARE	Société (ISLV)	C.A.P. treint	30.03.71	DSAC	X	1 500
MAKEMO	Tuamotu	C.A.P.	23.08.76	DSAC	-	1 500
MANIHI	Tuamotu	C.A.P.	15.09.69	DSAC	-	815
MAUPITI	Société (ISLV)	C.A.P.	10.07.72	DSAC	-	625
MOOREA-TEMAE	Société (IDV)	C.A.P.	06.10.67	DSAC	X	880
NAPUKA	Tuamotu	C.A.P.	16.05.77	DSAC	-	1 250
RURUTU	Australes	C.A.P.	07.04.76	DSAC	-	1 500
TAKAPOTO	Tuamotu	C.A.P.	29.08.73	DSAC	X	900
TIKEHAU	Tuamotu	C.A.P.	29.06.77	DSAC	-	1 250
TOTELEGIE	Gambier	C.A.P.	Mil. concédé au Territoire	DSAC	X	1 900
TUBUAI-MATAURA	Australes	C.A.P.	27.06.72	DSAC	X	1 500
UA HUKA	Marquises	Usage res-	29.01.73	DSAC	X	775
UA POU	Marquises	treint "	25.11.76	DSAC	-	833
<b>AERODROMES PRIVES</b>						
ARATIKA	Tuamotu	Usage res-	21.05.75	Sté Perlière	-	800
ARUTUA	Tuamotu	treint "	11.02.73	Sté Pol. Perles	-	680
FAKARAVA	Tuamotu	" "	14.04.77	M. KLIMA	-	900
HIKUERU	Tuamotu	Usage res-	19.03.76	Sté Perle Pacif.	-	800
KAUKURA	Tuamotu	treint "	07.05.75	GOODIN/KLIMA	-	700
MARUTEA SUD	Tuamotu	" "	04.09.75	Sté Perles Pol.	-	1 200
MATAIVA	Tuamotu	" "	01.09.76	Commune	-	1 000
TETIAROA	Société (IDV)	" "	31.07.73	Manlon BRANDO	-	660
TUPAI	Société (ISLV)	Usage privé	-	Sté TUPAI	-	790
<b>AERODROMES MILITAIRES</b>						
FANGATAUFA	Tuamotu	Militaire	-	Armées	-	2 000
HAO	Tuamotu	" "	-	"	X	3 450
MURUROA	Tuamotu	" "	-	"	X	2 200

- /AIDES-RADIOELECTRIQUES à la NAVIGATION/ -

AIDES-RADIO CIVILES

\* \* \* \*

STATION	Indicatif	FREQUENCE	Puissance	Portée moyenne pratiquée au niveau 100	Horaires	Utilisation
ANAA	AA	332,5 KHZ	25 W	25 NM	H.24	L
ATUONA	HV	383 KHZ	100 W	80 NM	O/R	NDB
BORA-BORA	BB	384 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
HUAHINE	HH	267 MHZ	25 W	20 NM	H.24	L
MAKEMO	MK	277,5 KHZ	25 W	20 NM	O/R	L
MANIHI	MH	284,5 KHZ	100 W	120 NM	O/R	NDB
NAPUKA	NP	272 KHZ	400 W	250 NM	O/R	NDB
RAIATEA	RU	277,5 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
RANGIROA	OA	358 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
RANGIROA	RAN	112,3 MHZ	50 W		H.24	VCR
RURUTU	RT	282,5 KHZ	100 W	100 NM	O/R	NDB
TAHITI	FXI	393 KHZ	400 W	250 NM	H.24	NDB
TAHITI	PW	257,5 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
TAHITI	TS	377,5 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
TAHITI	TAF	112,1 MHZ	200 W	200 NM	H.24	VCR
TAHITI		Channel 58X		200 NM	H.24	DME
TAKAPOTO	TP	349 KHZ	100 W	100 NM	O/R	NDB
TOTELEGIE	MG	341 KHZ	25 W	25 NM	H.24	L
TUBUAI	TB	347 KHZ	100 W	150 NM	O/R	NDB
UA HUKA	UK	372 KHZ	400 W	200 NM	O/R	NDB
UA POU	PO	325,5 KHZ	25 W	20 NM	O/R	L

AIDES-RADIO MILITAIRES

HAO	HA	367 KHZ	5 KW	400 NM	H.24	NDB
HEREHERETUE	HT	379 KHZ	25 W	25 NM	H.24	L
MURUROA	MU	400 KHZ	50 W	80 NM	H.24	L
REAO	RE	327,5 KHZ	50 W	25 NM	H.24	NDB
TUREIA	TR	355 KHZ	50 W	25 NM	H.24	L

AIDES-RADIO ETRANGERES

AITUTAKI	AI	320 KHZ		250 NM	O/R	NDB
RAROTONGA	RG	352 KHZ		250 NM	H.24 ACC	NDB
RAROTONGA	RG	113,5 MHZ		150 NM	H.24 ACC	VCR
RAROTONGA	RG	Channel 58X		150 NM	H.24 ACC	DME
					NANDI	

.../...

A - /AERODROME INTERNATIONAL de TAHITI-FAAA/-

TRAFIC COMMERCIAL des COMPAGNIES LOCALES (Période du 01.04 au 30.06.1977)

COMPAGNIES	C H A R T E R S		T R A F I C R E G U L I E R				FRET	POSTE	VARIATION avec
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	S O	CMR	(en Kg)	(en Kg)	le 2e trimestre 1976
AIR A :	11	360	1 722	29 043	41 937	69,2	38 694	2 137	PAX :+ 08,4
D :	11	328	1 722	27 080	41 937	64,5	70 802	9 773	FRET :+ 18,0
POLYNESIE TTL :	22	688	3 444	56 123	83 874	66,9	109 496	11 910	POSTE :+ 48,5
AIR A :			1 858	17 000	22 822	74,4			PAX :+ 10,9
TAHITI D :			1 858	13 540	22 822	59,3			
TTL :			3 716	30 540	45 644	66,9			
A :			4	14	22	63,6	1 400		PAX :- 80,1
TATS D :			4	14	22	63,6	600		FRET :- 28,6
TTL :			8	28	44	63,6	2 000		
A :	11	360	3 584	46 057	64 781	71,0	40 094	2 137	PAX :+ 09,1
TOTAL D :	11	328	3 584	40 634	64 781	62,7	71 402	9 773	FRET :+ 16,6
TTL :	22	688	7 168	86 691	129 562	66,9	111 496	11 910	POSTE :+ 48,5

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL (Période du 01.04 au 30.06.1977)

	C H A R T E R S		T R A F I C R E G U L I E R				FRET	POSTE	VARIATION avec
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	S O	CMR	(en Kg)	(en Kg)	le 2e trimestre 1976
A :	17	1 744	169	261	67 675	51,4	1343 840	75 804	PAX :- 02,3
TOTAL D :	17	2 452	169	260	67 500	53,1	142 139	21 272	FRET :+ 24,2
TTL :	34	4 196	338	521	135 175	52,3	1485 979	97 076	POSTE :+ 00,3

Note : pour le détail du trafic commercial international se reporter en 3.1.-

TRAFIC COMMERCIAL TOTAL ENREGISTRE SUR L'AERODROME de TAHITI-FAAA AU COURS DU 2e TRIM. 77

	C H A R T E R S		T R A F I C R E G U L I E R				FRET	POSTE	VARIATION avec
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	S O	CMR	(en Kg)	(en Kg)	le 2e trimestre 1976
A :	28	2 104	3 845	69 302	132 456	61,2	1383 934	77 941	PAX :+ 03,4
TOTAL D :	28	2 780	3 844	64 954	132 281	57,9	213 541	31 045	FRET :+ 20,4
TTL :	56	4 884	7 789	134 256	264 737	59,6	1597 475	108 986	POSTE :+ 24,4

PAX : Passagers - S O : Sièges offerts - CMR : Coefficient moyen de remplissage.

TRAFIC de l'AERODROME :

M O I S	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS non COMMERCIAUX	
		dont ( IFR )		dont ( IFR )
AVRIL	2 863	829	3 669	216
MAI	2 814	821	2 966	257
JUIN	2 420	610	4 052	229
<u>TOTAL</u>	8 097	2 260	10 687	702

TOTAL TOUT TRAFIC : 18 784

TOTAL TRAFIC IFR : 2 962

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

M O I S	AERONEFS ETRANGERS	JETS	+ de 20 TONNES
AVRIL	134	212	644
MAI	110	176	553
JUIN	100	164	510
<u>TOTAL TRIM.</u>	344	552	1 707

MOUVEMENTS des AERONEFS (Trafic non commercial)

M O I S	AERoclUB de TAHITI	CERCLE AERO- NAUTIQUE	T O T A L
AVRIL	2 128	860	2 988
MAI	1 134	946	2 080
JUIN	2 230	900	3 130
<u>TOTAL</u> .....	5 492	2 706	8 198

ACCIDENTS :

Néant

INCIDENTS :

22 compte-rendus d'incidents techniques d'aéronefs ont été établis par la Subdivision de la Circulation Aérienne de TAHITI-FAAA au cours du 2e trimestre 1977, se répartissant comme suit, selon la cause :

- Ennuis moteur	8
- Ennuis radio-électriques	5
- Ennuis divers	8

Ces incidents ont eu pour conséquence :

- interruption du vol, ou demi-tour et retour FAAA	12
- accélération-arrêt	4

PHASES d'ALERTE :

Néant

PROCEDURES :

Transmission au Service de l'Information Aéronautique du projet de NOTAM AIRAC définissant les nouvelles procédures de départ et d'arrivée IFR à l'aérodrome de TAHITI-FAAA. Mise en vigueur prévue : 11 AOÛT 1977.

Mise en service de la fréquence 121,3 sur le VDF de TAHITI-FAAA.

ETUDE :

Etude sur les modalités pratiques d'application des vols VFR de nuit dans la CTR de TAHITI.

INSTRUCTION :

Stage d'information au contrôle d'aérodrome d'un technicien de l'Aviation Civile CEAPF et de 2 agents de la Navigation Aérienne.

A compter du 6 juin 1977, stage de familiarisation au contrôle d'aérodrome de 2 OCCA/Stagiaires issus de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (Sélection professionnelle).

Instruction des OCCA en stage de préparation aux qualifications de contrôle d'approche et de contrôle d'aérodrome.

QUALIFICATIONS :

2 qualifications de contrôle d'aérodrome et 2 qualifications de contrôle d'approche ont été délivrées.

LICENCE de PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

(Période du 01.04 au 30.06.77)

! <u>PROFESSIONNEL :</u>	!
! - Pilote de ligne (PL)	! 4
! - Pilote professionnel 1re classe (PP1)	! 5
! - Pilote professionnel (PP)	! 19
! - Qualification IFR	! 13
! - Certificat secours sauvetage (CSS)	! 16
! - Mécanicien navigant	! <u>1</u>
! <u>TOTAL .....</u>	! 58
! <u>NON PROFESSIONNEL</u>	! 29
!	!

EFFECTIFS P-N BASES en P.F. au 30.06.1977

!	!
! <u>PROFESSIONNELS :</u>	!
! - PL	! 2
! - PF1	! 13
! - PP	! 22
! - CCS	! <u>74</u>
!	! 111
! <u>CORPS TECHNIQUES :</u>	! 3
! <u>PRIVES :</u>	! 94
!	!

MESSAGES ACHEMINES par le BUREAU CENTRAL des TELECOMMUNICATIONS (BCT)

(Période du 01.04 au 30.06.1977)

- R E C E P T I O N -				- E M I S S I O N -			
RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL		RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL	
Résultats mensuels		Résultats trimestriels		Résultats mensuels		Résultats trimestriels	
AVRIL	25 719	SMA	63	AVRIL	6 499	SMA	1 437
MAI	25 557	TWR	2 301	MAI	6 827	TWR	1 712
JUIN	22 783	CCR	2 322	JUIN	6 269	CCR	4 283
		GEP	2 534			GEP	2 982
		DAC	54			DAC	166
		SITA	139			SITA	143
		BLU	1 476			BLU	1 589
	<u>74 059</u>		<u>8 889</u>		<u>19 595</u>		<u>12 312</u>
<u>TOTAL RECEPTIONS</u>	.....	32 948		<u>TOTAL EMISSIONS</u>	.....	31 907	
<u>MOYENNE QUOTIDIENNE</u>	.....	911		<u>MOYENNE QUOTIDIENNE</u>	.....	350	

- TOTAL GENERAL ..... 114 855 messages reçus et transmis  
 - MOYENNE QUOTIDIENNE ..... 1 261

BUREAU d'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)

(Période du 01.04 au 30.06.1977)

- NOTAM RECUS (Classe I - Série A)		- NOTAMS EMIS (Classe I)	
<u>Provenance</u> :	HONOLULU 744		
	SAN FRANCISCO 476		
	MEXICO 3		
	AUCKLAND 137		
	SYDNEY 222		
	NANDI 202		
	EQUATEUR 88		
	VENEZUELA 150	Série A	: 8
	PANAMA 120	Série C	: 13
	CHILI 58	<u>TOTAL</u>	... 21
	COLOMBIE 0		
	PEROU 436		
	POINTE A PITRE 7		
	FORT DE FRANCE 21		
	CANADA 355		
	JAPON 446		
	<u>TOTAL</u> ..... 3 465		

PROTECTIONS METEO (Période du 01.04 au 30.06.1977)

Protections des équipages au départ, élaborées par la station de prévisions  
Météo de FAAA

- REPARTITION des PROTECTIONS SUIVANT DESTINATIONS :

LONGS COURRIERS	AVRIL	MAI	JUIN	TOTAUX
LOS ANGELES	46	35	42	123
AUCKLAND	26	26	20	72
NANDI	4	4	5	13
HONOLULU	3	1	1	5
PAGO PAGO	8	8	4	20
PAQUES	8	9	9	26
RAROTONGA	4	5	4	13
NOUMEA	5	8	6	19
SYDNEY	3	0	0	3
<u>T O T A U X</u> .....	107	96	91	294

MOYENS COURRIERS	AVRIL	MAI	JUIN	TOTAUX
<u>CIVILS :</u>				
ISLV/TUAMOTU du NORD	275	273	198	746
MARQUISES	6	7	9	22
AUSTRALES	16	8	11	35
TOTEPEGIE	4	4	5	13
<u>MILITAIRES :</u>				
SITES	64	59	60	183
<u>T O T A U X</u> .....	365	351	283	999

- OBSERVATIONS d'AVIONS en VOL SUIVANT DESTINATIONS :

DESTINATION	AVRIL	MAI	JUIN	TOTAUX
LOS ANGELES	407	350	402	1 159
AUCKLAND	104	104	80	288
NANDI	16	16	20	52
HONOLULU	30	5	10	45
PAGO PAGO	32	32	16	80
PAQUES	32	37	45	114
RAROTONGA	16	20	16	52
NOUMEA	20	28	24	72
SYDNEY	12	0	0	12
<b>T O T A U X</b> .....	<b>669</b>	<b>592</b>	<b>613</b>	<b>1 874</b>

INTERVENTIONS du SERVICE de SECURITE INCENDIE (SSIS)

Feux d'avion	: Néant
Feux extérieurs à l'aérodrome	: 2
Alertes pour avions en difficultés à l'atterrissage	: 6
Evacuations de blessés ou malades	: 4
Surveillance des pleins avec passagers à bord	: 3
Interventions diverses	: 1
Participation aux exercices SAR avec la vedette SSIS	: 1

B - AERODROMES d'ETAT EXTERIEURS -

- TRAFIC -

AERODROMES	M O U V E M E N T S			PASSAGERS	FRÉT (en Kg)	POSTE (en Kg)
	Commer- ciaux	Non com- merciaux	TOTAL			
BCRA-BORA	780	148	928	17 259	30 335	1 319
RAIATEA	992	518	1 510	24 302	37 847	3 250
RANGIROA	243	87	330	4 874	11 003	964
<u>T O T A L</u> ..	2 015	753	2 768	46 435	79 185	5 533

- BCRA-BORA : • Installation d'un feu de mesure de visibilité (nuit), au QFU 29
- Fin des travaux d'installation de l'A.VASIS à 4 éléments et mise en service en juin.
- Mise en place des fréquences BLU définitives.
- RAIATEA : • Mise en place des fréquences BLU définitives.
- Installation d'un 2e BLU.
- RANGIROA : • Fin des travaux de réaménagement de la Centrale électrique.
- Réfection des circuits électriques et révision des circuits téléphoniques des logements de l'aérodrome.

C - AERODROMES TERRITORIAUX -

- TRAFIC -

AERODROMES	M O U V E M E N T S			PASSAGERS	FRÉT (en Kg)	POSTE (en Kg)
	Commer- ciaux	Non com- merciaux	TOTAL			
ANAA	46	4	50	253	2 355	68
ATUCNA	31	18	49	162	429	580
HAO (*)	46	36	82	387	946	448
HUAHINE	907	169	1 076	24 812	19 888	919
MAKEMO	36	6	42	197	3 555	23
MANIHI	58	4	62	227	855	87
MAUPITI	99	96	195	645	1 818	137
MCOREA	5 740	1 996	7 736	50 161	-	-
NAPUKA	-	-	-	-	-	-
RURUTU	52	-	52	1 308	12 113	226
TAKAPOTO	79	36	115	250	2 234	58
TOTELEGIE	12	10	22	108	417	287
TUBUAI	64	-	64	1 387	4 715	2 670
UA HUKA	31	18	49	178	387	1 220
UA POU	4	4	8	-	-	-
<u>T O T A L</u> ..	7 205	2 397	9 602	80 075	49 712	6 723

(\*) HAO : Trafic civil seulement.

- MAUPITI :. Travaux de terrassement pour l'allongement de la piste terminés.
- NAPUKA :. Aéroport territorial des TUAMOTU NORD, ouvert à la Circulation Aérienne publique à compter du 16/05/1977.
  - . Piste 1 250 x 30 m, non encore revêtue.
  - . Aucun service de circulation aérienne assuré.
- TIKEHAU :. Aéroport territorial des TUAMOTU, ouvert à la circulation aérienne publique à compter du 29/06/1977.
  - . Piste 1 200 m x 30 m non encore revêtue.
  - . **Achèvement** des travaux de terrassement de la bande aménagée mi-juin.
  - . Aucun service de circulation aérienne assuré.
- TUBUAI :. Travaux de génie civil pour le transfert sur l'aéroport de la radio-balise HF TELERAD 100 W effectués en mai.
  - . Fondations, ossature métallique et charpente de l'aérogare terminées.

D - /AÉRODROMES PRIVÉS/ -

AÉRODROMES	M O U V E M E N T S			PASSAGERS	FRET (en Kg)	POSTE (en Kg)
	Commer- ciaux	Non com- merciaux	TOTAL			
ARATIKA	12	14	26	60	-	-
ARUTUA	10	34	44	66	-	-
FAKARAVA	15	6	21	50	-	-
HIKUERU	4	4	8	24	-	-
KAUKURA	12	2	14	68	-	-
MARUTEA SUD	-	24	24	-	-	-
MATAIVA	12	16	28	85	1 200	-
TETIAROA	32	22	54	89	-	-
TUPAI	-	108	108	-	-	-
<b>T O T A L..</b>	<b>97</b>	<b>230</b>	<b>327</b>	<b>442</b>	<b>1 200</b>	<b>-</b>

- FAKARAVA : Aéroport privé  
 Arrêté N° 1 773 AC.DIR du 14/04/77 paru au JO P-F du 15.06.1977 portant agrément de l'aéroport à "usage restreint". Il est réservé aux appareils et pilotes basés sur l'aéroport ou sur les aéroports voisins (y compris TAHITI-FAAA) et les vols à destination de cet aéroport ne peuvent être autorisés, jusqu'au 01/11/77, qu'avec l'accord formel du propriétaire M. KLIMA.
- KAUKURA : Cet aéroport reste fermé à toutes opérations jusqu'à nouvel avis.

3.3.3.- ACTIVITES DIVERSES :

A - SECTION ADMINISTRATIVE -

RESULTATS des CONCOURS et EXAMENS du 2e TRIMESTRE 1977

\* \* \*

D A T E	NATURE des CONCOURS et EXAMENS	ADMIS	LISTE COMPLEMENTAIRE
<u>CONCOURS et EXAMENS NATIONAUX</u>			
<u>Personnels communs DPAG :</u>			
24-25/3	Concours externe TESMAC	0	0
06/4	Concours agent technique de bureau	3	3
		FROGLER O., GAILLET E., BOUGUES M.	CHUNE M., IENFA H., PAHOA C.
21/4	Concours de commis	0	2
			CHUNE M., CHUNG J.
<u>Personnels techniques Navigation Aé-</u> <u>rienne :</u>			
02-03/5	Concours externe OCCA	0	0
09-10/5	Concours externe TAC	0	0
16/5	Concours interne TAC	1	2
24-25/5	Concours interne OCCA	0	0
		COLCIBANI R.	YI L., DUPONT J-Cl.
<u>CONCOURS LOCAUX</u>			
23-24/6	TAC externe	3	2
		SACAULT F., CHIU J-F., TROADEC B.	TCHEN LAM M., LAITAME G.

ACTION de FORMATION

\* \* \*

SEMINAIRE "RESPONSABILITE d'ENCADREMENT"

Pour agents de catégorie B et assimilés : 6 séances de 4 heures dispensées par la SIPCA - PROMOTION entre le lundi 23 mai et le vendredi 3 juin 1977. 15 participants appartenant aux différents services de la Direction du Service de l'Aviation Civile. (DSAC).

SIPCA : Sessions d'information et de perfectionnement pour la promotion des cadres.

PREPARATIONS aux CONCOURS

\* \* \*

PAR CORRESPONDANCE

- Organisées par DEAG/CMF :

	NCMBRE et NATURE des DEVOIRS	Dépôt can- didatures PARIS	Début pré- paration	Fin pré- paration	DATE CONCOURS
<u>Agents techniques de bureau</u>	7 - orthographe - grammaire - courrier admi- nistratif - Ré- daction - Maths Tableau chif- fres	01/09	12/09	13/03/78	MARS/AVRIL 78
<u>Commis administra- tifs</u>	8 - orthographe - Maths - tableau chiffres - Ex- plication tex- te - organisa- tion DGAC - organisation et méthodes	22/08	31/08	20/03/78	AVRIL 78
<u>Secrétaires admi- nistratifs</u>	7 - dissertation - tableau chif- fres - résumé de texte	01/09	12/09	20/03/78	AVRIL/MAI 78
<u>Techniciens d'en- cadrement</u>	8 - analyse et com- mentaires texte	08/08	16/08	06/02/78	MARS 78

LOCALEMENT

- Organisées par la Subdivision C.A. de l'aérodrome :

<u>Concours intérieur TAC - CEAPF</u>	112 - opérations aé- riennes - météo- navigation - infrastructure circulation aérienne		13/05	18/07/77	21/07/77
---	---	--	-------	----------	----------

B - SERVICE de l'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE/ -

ETUDES :

- MOPELIA : Remplacement du pylone RAWIN de la station Météo.
- RAIATEA : Transfert des installations (alimentation secourue de la nouvelle vigie, etc...).
- RAPA : Travaux de réfection et d'amélioration de la station Météo.
- RANGIROA : Revêtement de<sup>la</sup> piste.
- TERRE DESERTE : Route entre la baie HAAHOPU et<sup>le</sup> site aérodrome.
- UA POU : Déviation routière.

TRAVAUX HORS AERODROMES :

- ATUONA : Travaux d'amélioration de la station Météo.
- AUAE : Début des travaux de réaménagement des installations météorologiques.
- FAAA : Achèvement de la 1<sup>re</sup> tranche de 6 logements de l'immeuble de 12 logements de la Cité de l'Air.  
Réception provisoire partielle des 3 premiers logements du nouvel immeuble.
- MOPELIA : Travaux de réfection et d'amélioration de la station Météo.

AEROPORT en PROJET :

- TERRE DESERTE : Démarrage des travaux de terrassement de la route reliant l'aérodrome à la zone de beaching.

ACQUISITIONS FONCIERES :

- FAAA : Les documents relatifs au terrain d'emprise/<sup>du</sup>futur centre récepteur déporté (1,7 hectare) sont soumis au visa des services concernés.
- MANIHI : Enquête d'utilité publique et parcellaire pour l'allongement de la piste.
- FANGATAU : Poursuite de l'enquête d'expropriation.
- TATAKOTO : Poursuite de l'enquête d'expropriation.

C - SERVICE de la METEOROLOGIE -

LE TEMPS sur le TERRITOIRE au COURS du 2e TRIMESTRE 1977  
-----

Les quantités d'eau recueillie sur la Polynésie Française sont très irrégulières puisque le minimum est de 220 millimètres à TAHITI-FAAA tandis que le maximum est de 925 millimètres à TUBUAI. On a recueilli également 832 millimètres à TAKAROA; donc, à environ 500 Km. au Nord Est et au Sud de TAHITI, les précipitations sont quatre fois plus importantes.

Elles sont déficitaires sur les Iles-du-Vent (- 20 % à TAHITI-FAAA) et sur le Centre des TUAMOTU (- 17 à - 30 % de HEREHERETUE à TURETA en passant par HAO et MURUROA). Elles sont très voisines de la normale à RAPA. Elles sont excédentaires partout ailleurs : faiblement aux Iles-Sous-Le-Vent (+ 15 % à MOPELIA) et de REAO (+ 20 %) aux GAMBIER (+ 43 %), très nettement sur le Nord des TUAMOTU et les MARQUISES (+ 100 %) à RANGIROA, PUKA PUKA et ATUONA, (+ 175 % à TAKAROA) et également aux AUSTRALES (+ 115 % à TUBUAI).

On a enregistré au cours de ce trimestre plusieurs records. A TUBUAI, on a recueilli au mois d'avril 417,6 millimètres (précédent record 378,8 millimètres en avril 1962) et au mois de mai 435,1 millimètres (précédent record 357,4 millimètres en mai 1962). A TAKAROA, la quantité du mois d'avril 1977 constitue aussi un record avec 447,0 millimètres (précédent record 291,9 millimètres en avril 1968). Pour ATUONA enfin, si la précipitation de juin 1977 constitue un nouveau record avec 586,7 millimètres, il ne bat que de très peu celui de juin 1941 où l'on avait recueilli 581,8 millimètres.

Les températures moyennes ont été voisines des normales au cours de ce trimestre. On peut cependant remarquer qu'au Nord du 20° Sud, les températures ont été supérieures aux valeurs normales, l'écart mensuel positif le plus important étant de + 1,2° C à ATUONA en mai. Par contre, au Sud du 20° Sud, elles ont été inférieures avec un écart mensuel négatif maximal de - 1,3° C à TOTEPEGIE en mai. La température minimale absolue relevée à TUBUAI au mois de juin 1977, 11,5° C, constitue un record, le précédent record étant en juin de 12,0° C pour la période 1966-1976.

On peut noter également que le nombre de jours avec orage qui est en moyenne de 0 à 2 pour le trimestre a atteint 3 à 5 en de nombreuses stations comme MOPELIA, TAHITI-FAAA, RANGIROA, TAKAROA et ATUONA.

En ce qui concerne l'insolation, elle est largement déficitaire sur la quasi-totalité des TUAMOTU et les GAMBIEP. Sur la SOCIETE, les AUSTRALES et les MARQUISES, le déficit est moins marqué car un ou deux mois sur les trois ont présenté un léger excédent.

ETUDES :

-----

- Etalonnage des sondes en pression.
- Etude statistique portant sur les vents mesurés à la station RGR de PAPENOO.  
Essai de corrélation avec les vents de la station de FAAA.
- Durées de retour des précipitations (ATUONA - PUNAAUIA).
- Energie éolienne : étude sur les vitesses scalaires moyennes mensuelles de toutes les stations de Polynésie.
- Energie solaire :
  - \* Calcul de la durée moyenne du jour par décade pour toutes les stations de la Polynésie ;
  - \* calcul de l'insolation théorique maximale permise par le relief ;
  - \* calcul de données solaires (azimut lever, azimut coucher, hauteur culmination, heure lever, heure coucher du soleil, énergie reçue à la limite de l'atmosphère) en fonction de la déclinaison pour toutes les stations.

LE CYCLONE TROPICAL "ROBERT"

Une dépression tropicale nommée "ROBERT", repérée dès le vendredi 15 avril 1977 au Nord de MOPELIA, a poursuivi jusqu'au 22 une trajectoire entièrement sur le territoire de la Polynésie Française. Elle a atteint temporairement l'intensité d'un cyclone (vent > 63 noeuds) les 19 et 20, amenant le Service météorologique à lancer une alerte aux populations des îles menacées.

TRAJECTOIRE ET EVOLUTION : (les temps sont donnés en heures *Whésky*)

Après l'envahissement progressif par le Sud-Est au cours des journées précédentes de l'ensemble de la Polynésie par des masses d'air froid, on observe le 15 sur la photo-satellite du matin à environ 750 Km au Nord-Ouest de TAHITI, une importante masse nuageuse. Dès le soir, ces nuages s'organisent sur place, dénotant la formation d'une dépression tropicale de diamètre réduit.

Appelée "ROBERT" par le Service météorologique des FIDJI, elle se développe en se décalant légèrement vers le Sud-Ouest jusqu'au matin du 18.

A ce moment là, les vents près du centre, sont estimés à 75 noeuds et "ROBERT" a acquis le caractère de cyclone tropical ; il infléchit alors sa trajectoire vers le Sud puis le Sud-Est, accélérant rapidement sa marche, il passe à environ 200 Km dans le Sud-Ouest de MOPELIA.

Continuant son déplacement vers le Sud-Est, à une vitesse qui atteint maintenant 15 à 20 noeuds, il semble, le mercredi 20 au matin, menacer directement les Australes et plus particulièrement RURUTU et RIMATARA. Le Gouverneur autorise un avertissement officiel des populations concernées du danger possible pour la fin de la journée et la nuit.

Fort heureusement, au cours de l'après-midi, on observe une nouvelle inflexion de la trajectoire vers l'Est-Sud-Est et "ROBERT" accentuant encore la vitesse de son déplacement, évite RURUTU. Son centre passe à environ 100 Km au Nord de cette île, puis dans le Sud des GAMBIER les 21 et 22 en perdant rapidement de sa vigueur.

La localisation de "ROBERT" a été réalisée d'une façon satisfaisante grâce aux photos reçues, matin et soir, des deux satellites NOAA 4 et NOAA 5, aussi bien en infrarouge qu'en visible. D'autre part, les services américains d'HONOLULU nous ont adressé plusieurs fois par jour les éléments fournis par le satellite géostationnaire SMS 2 ; ces données nous ont été très précieuses pour suivre rapidement les changements de direction de "ROBERT". C'est également HONOLULU qui a fourni l'estimation de la vitesse maximale des vents autour du centre.

#### CARACTERISTIQUES PARTICULIERES :

Notons que, si les cyclones sont rares en Polynésie, on les rencontre essentiellement de décembre à mars (décembre 67, février 70 EMMA, février 76 FRANCES).

Ici, nous nous situons en seconde quinzaine d'avril et, détail plus remarquable, après une première et très caractéristique manifestation de l'hiver austral marquée par une invasion d'air froid par le Sud sur l'ensemble de la Polynésie Française. Ces masses d'air, d'origine polaire, avaient atteint la SOCIETE et le Nord des TUAMOTU, les 9 et 10 avril ; elles se sont sans doute infiltrées ensuite, bien que nous manquions d'observations pour le confirmer, jusque vers le 10<sup>e</sup> parallèle Sud sur les régions où s'est formé et développé "ROBERT".

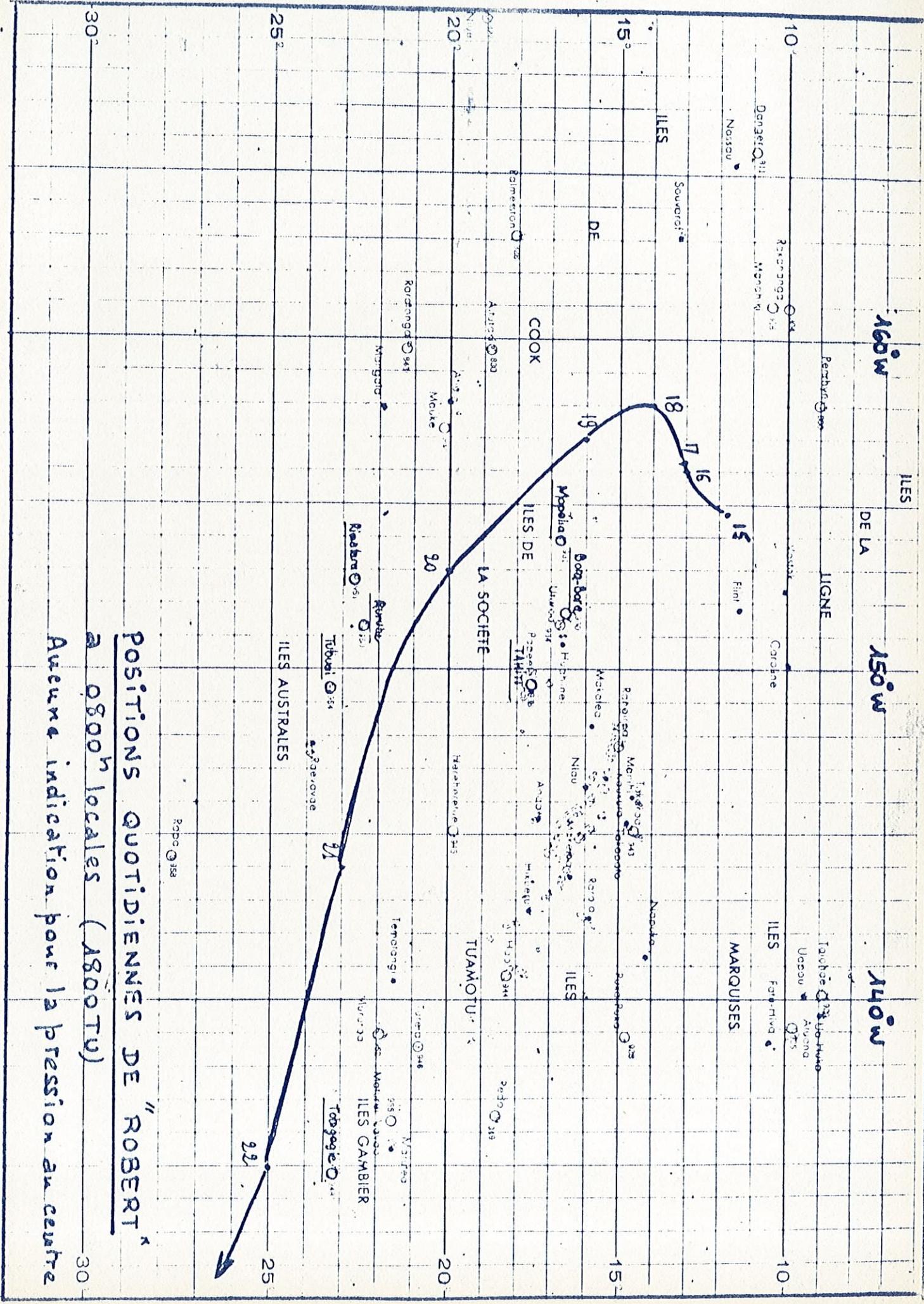
Il ne nous est pas possible de fournir une indication de la pression au centre ; les vents ont été estimés au vu de la configuration du système nuageux associé. (Méthode de DVORAK).

La trajectoire suivie par "ROBERT" est tout à fait classique.

#### CONDITIONS sur les ILES et en MER :

"ROBERT" ne s'est approché suffisamment d'aucune île pour occasionner des dégâts. On a simplement noté des renforcements de vent temporaires et des précipitations abondantes.

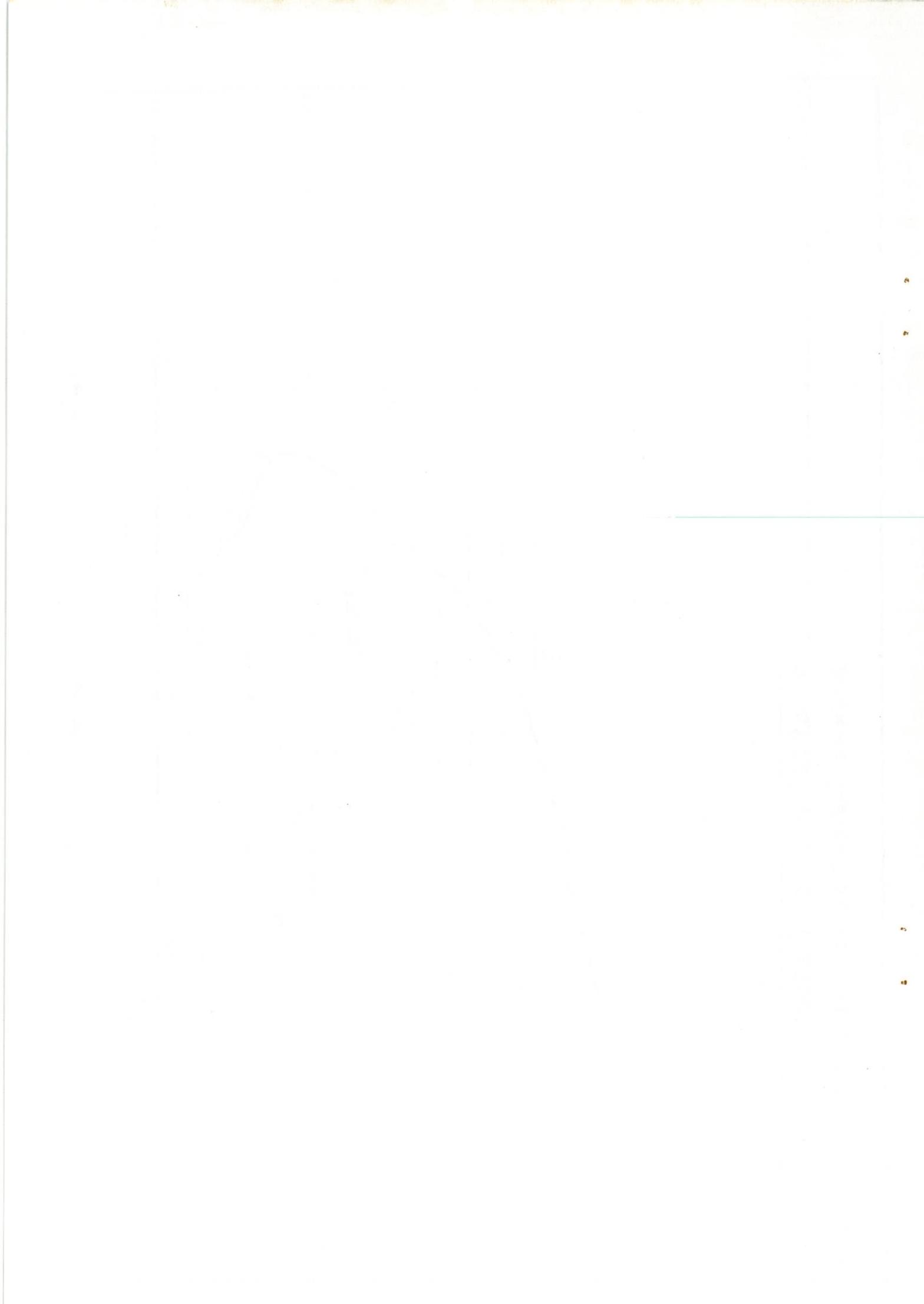
Sur l'Archipel de la SOCIETE, les vents soufflant du Nord-Ouest ont atteint 28 à 35 noeuds en pointes notamment à BORA-BORA et MOPELIA où la pression est tombée à 1000,7 MB le 19 à 15<sup>h</sup>00 H.



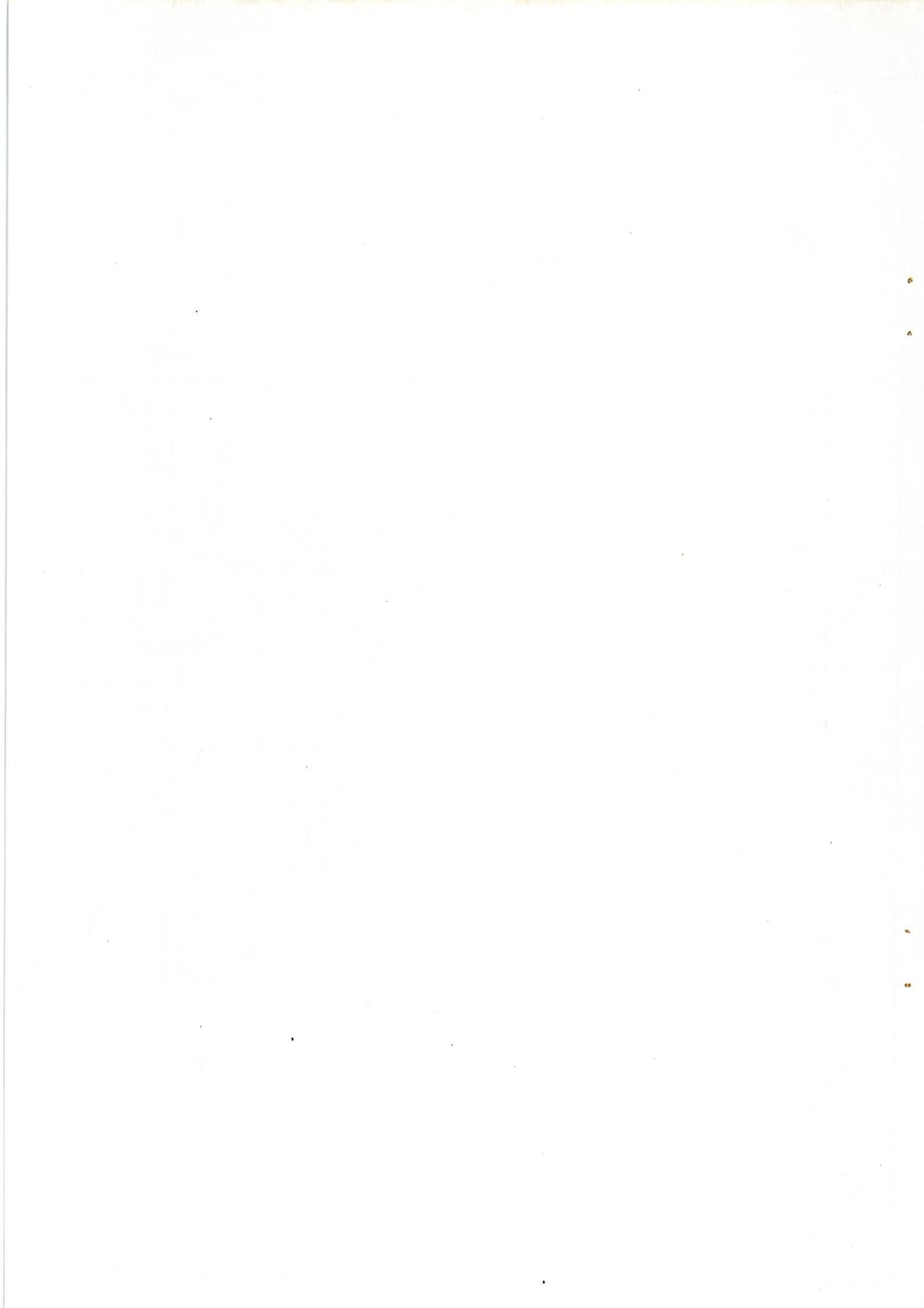
POSITIONS QUOTIDIENNES DE "ROBERT"

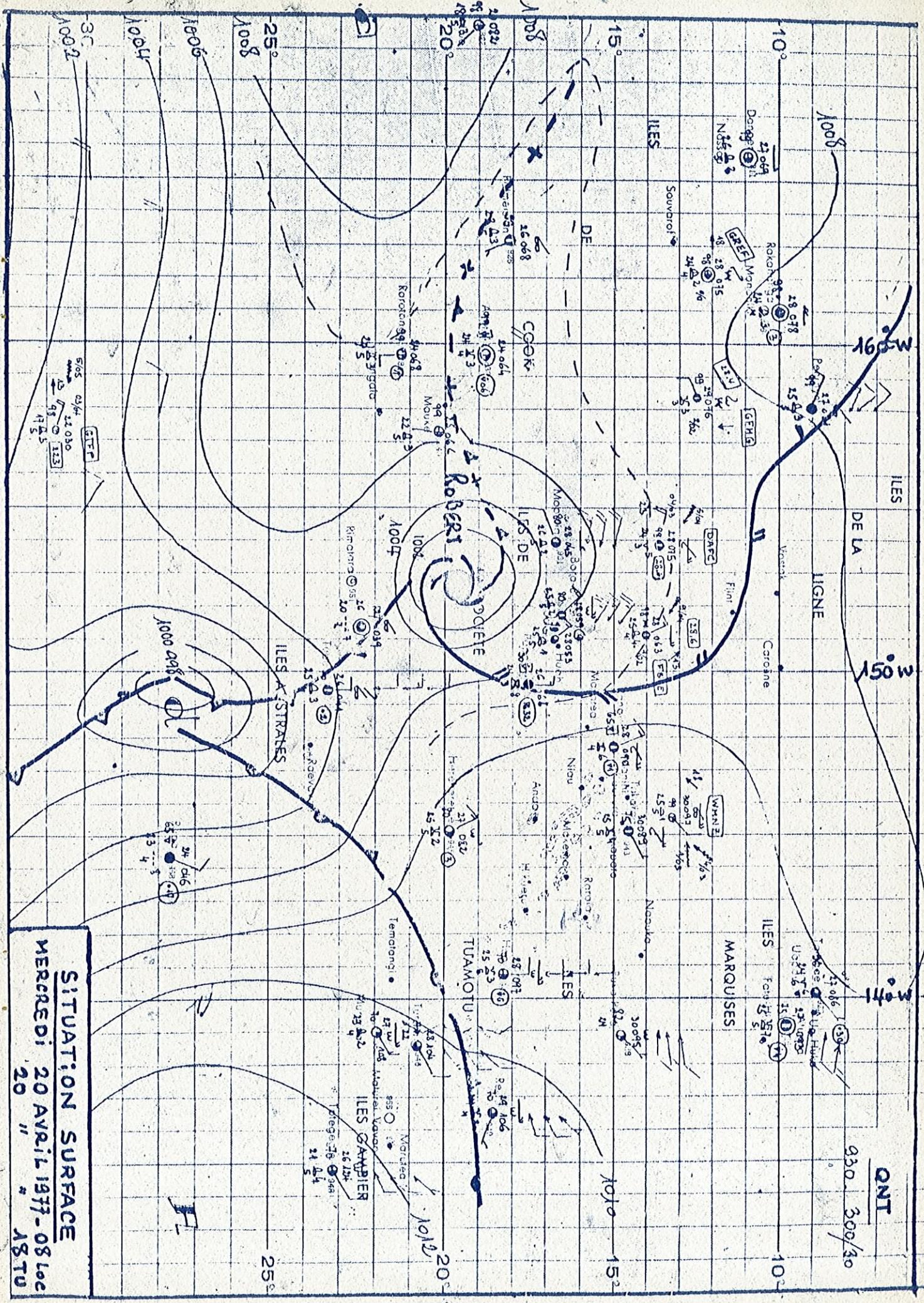
à 0800h locales (1800UT)

Aucune indication pour la pression au centre



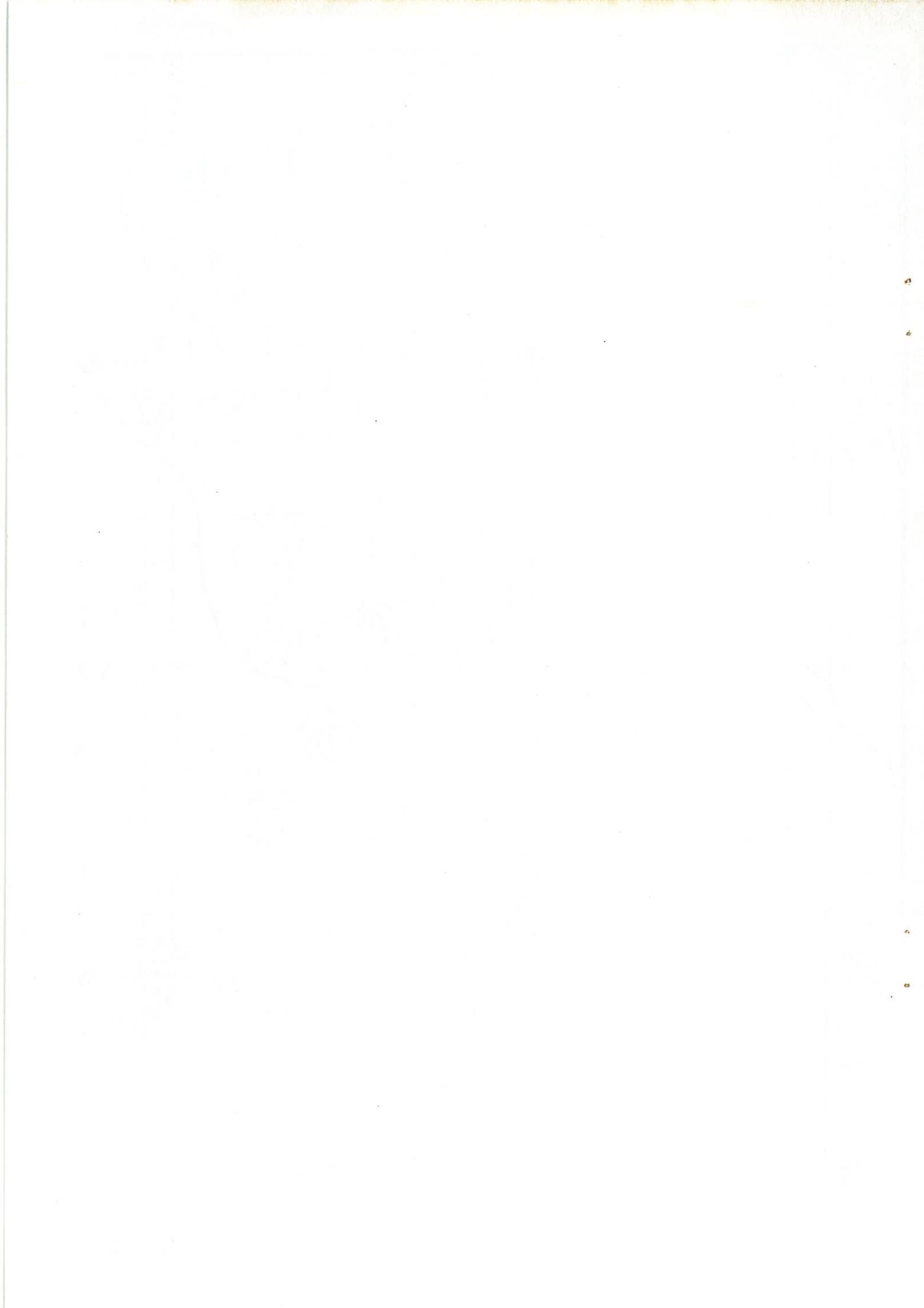






**SITUATION SURFACE**  
**MERCREDI 20 AVRIL 1977 - 08 Loc**  
**20 " " " 18 TU**

QNT  
 930-300/30



On y a recueilli en moyenne une centaine de millimètres d'eau. Aux AUSTRALES, les vents ont à peine fraîchi du secteur Sud Est mais une houle modérée a été signalée.

Dans l'extrême Sud Est des TUAMOTU et aux GAMBIER le passage de "ROBERT" s'est traduit par un renforcement des vents de Nord Ouest (25 à 35 noeuds) et le passage de grains dans les journées des 21 et 22. Le Sloop ROSSINANTE, C<sup>e</sup> John LAMMIN, après avoir essuyé le cyclone dès la nuit du 16, s'est fracassé sur le récif de l'île SCILLY le 17 ; le skipper ne connaissait plus sa position. Les vents auraient dépassé la force 10 dès la nuit du 16. Nous n'avons pas d'autres renseignements.

La goélette ARII MOANA prise par le gros temps entre TAHITI et les îles AUSTRALES dans la journée du 20 avril a été contrainte de rebrousser chemin après s'être délestée d'une partie de la cargaison. Le rapport du Capitaine ne nous a pas été communiqué; il ferait état de creux de 10 à 11 mètres, de vents très forts sans autre précision.

ACTION du SERVICE de la METEOROLOGIE en POLYNESIE :

Entre le samedi 15 à 16h00 H et le 22 à 16h30 H "ROBERT" a fait l'objet de 14 Bulletins Météorologiques spéciaux, de 2 Avis aux populations, de 2 Avis spéciaux de vent pour la zone portuaire et aéroportuaire de TAHITI.

En plus des bulletins réguliers à la presse écrite, à la radio et à la télévision, plusieurs interviews ont été données aux trois journaux locaux.

Enfin le 20, jour où la situation fut la plus préoccupante, est intervenu le matin en direct à Radio-Tahiti, le Chef de Centre de TAHITI-FAAA ; le soir, en direct également, au cours du bulletin d'information télévisé, Monsieur CAUCHARD par un exposé agrémenté de cartes et de photosatellites présenta la situation aux téléspectateurs. A ce moment-là, 19 heures, il a été possible de tempérer les termes de l'Avis aux populations émis précédemment, "ROBERT" ayant manifestement infléchi sa trajectoire et semblant ne devoir affecter les AUSTRALES que de manière indirecte.

-----

D - /SERVICE de la NAVIGATION AERIENNE/ -

ETUDES

- TAHITI-FAAA :
  - Collecte des statistiques de trafic de route et des statistiques financières de route.
  - Déplacement des câbles de télécommande du centre émetteur en liaison avec TP/NORELEC (Travaux d'aménagement de l'échangeur de FAAA).
  
- HUAHINE :
  - Travaux de génie civil nécessaires à l'implantation d'un équipement VOR de navigation.
  
- RAIATEA :
  - Aménagement du bloc technique.
  - Transfert des installations techniques des anciens locaux dans la nouvelle vigie.
  
- TERRE DESERTE :
  - Possibilités d'implantation d'un VOR de navigation (Etude demandée au STNA).

EXPLOITATION

- MAINTENANCE !
  - Contrôle périodique des installations de radionavigation et de radioatterrissage à TAHITI-FAAA en AVRIL (calibration avec l'avion laboratoire néo-zélandais).
  - Calibration du VOR de RANGIROA.
  - Contrôle de fonctionnement des installations radioélectriques de l'aéronef de la TATS : FODCT.
  - Essais de liaison RTT et RTTY HF avec l'île de Pâques.
  - Commande auprès de SOTRELEC de 2 pylones de 70 pieds pour éoliennes à NAPUKA et MAKEMO.

- FORMATION AERONAUTIQUE

- Durant le 2e trimestre 1977, la division des transports aériens a délivré 19 titres de pilotes non professionnels :
  - cartes de stagiaires : 5 dont 2 à des moins de 25 ans
  - licences élémentaires : 7 dont 1 à un moins de 25 ans
  - brevets de pilotes privés: 7 dont 3 à des moins de 25 ans
- Elle a surveillé le déroulement des sessions d'examens théoriques du personnel navigant suivantes :
  - pilote de ligne : 9 candidats pour les différents certificats
  - 2 candidats à la formation professionnelle adulte pour le PP1.

- CIRCULATION AERIENNE

- Promulgation de l'arrêté 1 659 AC,DIR du 07/04/1977 approuvant les tarifs aériens interinsulaires.
- Promulgation de l'arrêté ministériel 1 468 du 30/03/1977 portant renouvellement de l'autorisation de transport aérien accordée à AIR TAHITI.
- Promulgation de l'arrêté 2 273 AC,DIR/NA du 09/05/1977 relatif aux conditions de création de mise en service et d'utilisation des aérodromes à usage privé et de la circulaire 29 prise pour son application.
- Mission de MM YEUNG, IAC, Chef du Service de la Navigation Aérienne et LEMAIRE, IPEEAC, Chef de la Division technique, à l'île de Pâques et à SANTIAGO du Chili pour étude des liaisons point à point entre TAHITI, l'île de PAQUES et SANTIAGO (9 - 15 MAI).
- Lancement d'une campagne de phraséologie (MAI) pour une meilleure standardisation et une plus grande rigueur dans les communications radio entre personnel navigant et personnel circulation aérienne.
- A compter du 20 MAI 1977, mise en service de 5 routes à temps minimum sur le trajet AUCKLAND/TAHITI et retour. Ces routes ont été programmées par la Compagnie AIR NEW ZEALAND.

3.4.- ACTIVITES du CONCESSIONNAIRE (SETIL - AEROPORTS)

- AEROPORT de TAHITI-FAAA :

Travaux : - Construction d'une plate-forme pour le nouveau dépôt SOMCAT

- Aménagement du jardin suspendu

- Aménagements du hangar UTA

- Agrandissement du Parking Aviation Générale.

Etudes : - Climatisation ensemble Poste/Banque/Standard/Boutique hors-douane.

- AEROPORT de RAIA TEA :

Travaux : - Plantations en cours

- Adduction d'eau

- Constructions bâtiments aérogares, boutiques et restaurant.

- AEROPORT de BCRA-BCRA :

Etude : - Réalisation d'un Slip-Way

- Alimentation en électricité.

IV - INFORMATIONS DIVERSES -

\* \* \*

MODIFICATIONS STATUTAIRES.

Modifications aux règlements et programmes des concours de recrutement des personnels des corps techniques de la Navigation Aérienne. (JORF du 11.05.1977).

"Le jury dresse la liste d'aptitude des candidats par ordre de mérite".

"Ne peuvent être inscrits sur la liste d'aptitude que les candidats ayant obtenu un total de points au moins égal à":

- Ingénieurs élèves de l'Aviation Civile (IAC) = 100
- Elèves ingénieurs des études et de l'exploitation de l'Aviation Civile  
Concours intérieur et concours extérieur = 200
- Electroniciens de la sécurité aérienne (ESA)  
Concours extérieur = 100  
Concours intérieur = 80
- Officiers contrôleurs de la circulation aérienne (OCCA)  
Concours extérieur = 150  
Concours intérieur = 170
- Techniciens de l'Aviation Civile (TAC) = 100

Par ailleurs, de nouvelles modalités d'organisation et du programme des épreuves des examens professionnels d'IAC, IEEAC, ESA et OCCA sont parues au JORF du 17.06.1977.

TECHNICIENS d'ENCADREMENT

Le Comité s'étant déjà prononcé en faveur de l'alignement du statut de ce corps sur celui des techniciens d'Etudes et de Fabrication du ministère de la Défense, la DPAG présentait un projet de décret dont l'objet était de réaliser au mieux cette volonté.

Diverses interventions des représentants du personnel ont amené l'Administration à proposer quelques retouches au projet initial.

Le CTP s'est alors prononcé favorablement sur le projet définitif.

Celui-ci prévoit que le corps s'appelle désormais "techniciens d'Etudes et de Travaux" et comprendra trois grades :

- Technicien Chef de Travaux Principal ... 20 %
- Technicien Chef de Travaux ..... 30 %
- Technicien d'Etudes et de Travaux ..... 50 %

Le recrutement serait opéré pour 60 % des emplois à pourvoir par la voie de deux concours (externe et interne).

Le concours externe serait ouvert aux bacheliers (ou candidats de niveau équivalent) pour la moitié des postes, l'autre étant offerte aux candidats du concours interne, fonctionnaires ou agents de l'Etat justifiant de cinq années de service à l'Aviation civile ou à la Météorologie.

Les candidats recrutés par la voie de l'un de ces deux concours se spécialiseront au cours d'une formation d'une durée de deux ans.

Pour 20 % des emplois à pourvoir, le recrutement s'opérerait par la voie d'un concours externe ouvert aux titulaires de certains BTS ou DUT. Dans ce cas, le recrutement sera opéré pour une spécialité particulière.

Pour les 20 % restants des emplois à pourvoir, le recrutement s'opérera par la voie d'un examen professionnel ouvert aux fonctionnaires et agents de l'Etat de l'Aviation Civile et de la Météorologie âgés de plus de 33 ans et comptant dix années de services.

Quatre spécialités seront ménagées dans ce nouveau corps:

- Electro technique ;
- Mécanique ;
- Sécurité-Sauvetage-Incendie ;
- Etudes et Moyens généraux.

La DPAG se chargera d'inclure dans le projet les modalités d'intégration des sous-ingénieurs dessinateurs avant de l'envoyer pour approbation à la Fonction publique et aux Finances.

RENOUVELLEMENT du COMITE TECHNIQUE PARITAIRE  
-----

Le renouvellement des mandats des représentants du personnel au C.T.P. de la Direction du Service de l'Aviation Civile (DSAC), qui devait avoir lieu normalement en fin 1976, a posé un certain nombre de problèmes compte tenu, d'une part des mouvements intervenus parmi les agents expatriés et d'autre part des modifications apparues depuis 1973 dans la représentativité des syndicats tant nationaux que locaux.

Toutefois, ces difficultés semblent sur le point d'être surmontées.

En effet, à l'issue d'une réunion de tous les représentants connus des différentes organisations syndicales représentatives au sein de la Direction du Service de l'Aviation Civile (DSAC) qui s'est tenue le 24 juin 1977 à l'initiative du Chef de la Section Administrative, un large consensus s'est dégagé pour proposer à l'Administration Centrale de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), un projet de modification de l'arrêté fixant depuis 1973 la composition du C.T.P. local.

Pour permettre notamment à chaque organisation d'y être représentée, ce projet prévoit d'en porter la composition de 14 à 16 membres dont 8 pour les représentants de l'administration et 8 pour les représentants du personnel.

RENOUVELLEMENT des MANDATS des DELEGUES du PERSONNEL  
.....

Dans le courant du mois de mai, les agents contractuels locaux dépendant de la Convention Collective des agents non fonctionnaires de l'Administration ont élu, comme chaque année, leurs délégués du personnel.

Ces élections ont donné les résultats ci-après :

Navigation Aérienne :

Liste unique présentée par la Fédération des Syndicats de la Polynésie Française (FSPF), Ont été élus :

Délégués titulaires : MM MARZIN Hervé et TINIRAUARII Francis  
suppléants : Mr CLARK Gaston et Mlle TOOFA Odile.

Météorologie :

Une liste unique intersyndicale, Ont été élus :

Délégués titulaires : Mme LANGOMAZINO Agnès et Mr COLOMBANI Roland  
suppléants : MM AUCH Adolphe et VIVISH Charles.

Infrastructure Aéronautique :

Deux listes en présence, Ont été élus :

Délégués titulaires : MM LIRON Michel et DROLLET Max  
sur la liste de la FSPF.

Mr MARIASSOUCE James sur la liste du SATP

Délégués suppléants : MM IZAL Jean et TEUIRA Etienne  
sur la liste de la FSPF

Mme BATUTI Marguerite sur la liste du SATP

Section Administrative :

Aucun syndicat n'ayant présenté de candidats, il n'y a donc pas de délégué pour ce service.

INFORMATIONS SOCIALES

-----

Centres de vacances :

Comme chaque année, nous avons reçu les programmes d'ouvertures des Centres de vacances organisés par la Fédération des Oeuvres Laïques d'une part, et le Comité Protestant des Centres de vacances d'autre part.

Chacun de ces organismes ouvrira en différents points du Territoire des colonies pour les enfants de 6 à 12 ans inclus et des camps d'adolescents pour les jeunes de 12 à 15 ans et même 18 ans pour ce qui concerne la FOL.

Tous les renseignements peuvent être obtenus soit auprès de la Section Administrative soit en s'adressant directement à ces organismes.

FOL - BP : 341 - PAPEETE - Tel. 2 66 07

CPCV - BP : 113 - PAPEETE - Tel. 2 00 29

Nous précisons que ces Centres de vacances ouvrent droits à une subvention de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) dont peuvent bénéficier les agents dont le niveau hiérarchique est au plus égal à l'indice nouveau majoré 443.

Cette subvention qui a été attribuée à 3 agents du Service au titre des vacances de l'année dernière couvrira en 1977, près de la moitié de la participation demandée aux parents.

Allocation d'adoption :

Cette allocation instituée depuis le 1er janvier 1977 concerne les parents, agents de l'Etat bénéficiaires du régime métropolitain des allocations familiales, qui adoptent un enfant de moins de 10 ans.

Cette prestation est versée en deux temps.

La première moitié est versée lors de l'accueil provisoire de l'enfant au foyer de l'adoptant sur présentation d'une attestation du Service Social compétent ;

la seconde moitié est versée lors de l'adoption plénière de l'enfant sur présentation d'une copie de la Décision du Tribunal.

## REDUCTIONS TARIFAIRES "AIR-INTER"

A l'occasion de la saison programme d'été, qui a pris effet le 3 avril pour une période de sept mois, le contrat DGAC-AIR INTER a été renouvelé.

Les données de l'avenant concernant l'été 1977 font comme de coutume l'objet d'une circulaire. On se bornera à en rappeler ici les grandes lignes : 50 % de réduction, avec réservation, sont consentis aux agents de la DGAC et de la DM sur :

- tous vols bleus, et les vols blancs désignés ci-après :

- \* Paris-Metz-Paris : tous vols ;
- \* Paris-Limoges-Paris : tous vols ;
- \* Paris-Nice : tous vols faisant l'objet de tarifs d'excursion et comportant 25 % de réduction dans le secteur commercial public ;
- \* Paris-Perpignan : IT 209-204 des mercredi et jeudi ;
- \* Paris-Toulon : IT 267-266 des mercredi et jeudi, du 03.04 au 29.05 et du 12.09 au 31.10 ;
- \* Lyon-Toulouse-Lyon : IT 831-834 des mercredi et jeudi ;
- \* Lyon-Bordeaux-Lyon : IT 841-848 des mercredi et jeudi ;
- \* Nantes-Lyon-Nantes : IT 743-746 des mercredi et jeudi ;
- \* Nice-Bastia-Nice : IT 971-972 des mercredi et jeudi ;
- \* Nice-Calvi-Nice : IT 981-980 des jeudi -ensemble de la période- et mercredi (du 29.07 au 11.09).

Cet accord, de caractère commercial, est "préfinancé" par l'ASDAG qui, au titre de cette saison programme, prendra un engagement d'achat de sièges en stock pour 300 000 F. Afin de maintenir entre les Agents d'AIR INTER et ceux de la DGAC ou de la Météorologie le meilleur climat dans les opérations de réservation et de retrait de billets, il est recommandé une nouvelle fois de se conformer aux dispositions des instructions données périodiquement par la direction du Personnel et de l'Administration Générale (7e bureau) et, notamment, la circulaire N° 70.455 - DPAG/7 du 8 août 1973.

ACCIDENTS de la CIRCULATION

Le Chef de la Section Administrative rappelle les instructions reçues du Gouverneur sur les règles à suivre en cas d'accident de la circulation soit au volant d'un véhicule de l'Administration, soit au volant d'un véhicule personnel.

- Véhicule de l'Administration:

Le conducteur d'un véhicule de l'Administration qu'il soit la victime ou l'auteur d'une collision doit prévenir sur le champ soit les services de la Gendarmerie Nationale si l'accident s'est déroulé en dehors de l'agglomération de PAPEETE, soit les services de la Sûreté Générale (police urbaine - tel. : 2 01 07), s'il a eu lieu à l'intérieur de cette agglomération. Cette procédure doit être suivie impérativement même si les dégâts s'avèrent minimes et ceci pour la simple raison que ces autorités sont seules habilitées à effectuer les constatations indispensables à l'action, en cas de litige avec la partie adverse, du Trésorier-Payeur Général représentant dans le Territoire l'Agent Indiciaire du Trésor.

L'agent doit aussitôt rendre compte des circonstances de l'accident à son supérieur hiérarchique afin que ce dernier puisse transmettre dans les meilleurs délais un rapport circonstancié à la Section Administrative chargée de la poursuite de l'affaire.

- Véhicule personnel:

Lorsqu'un fonctionnaire ou un agent de l'Administration est victime d'un accident de circulation ou de toute autre nature, causé par un tiers et entraînant une interruption de service, il doit signaler au service que cette interruption est due à un accident imputable à un tiers.

Ceci permettra à l'Etat de récupérer sur ce tiers le montant des sommes qu'il a dû déboursier pour faire face à ses obligations envers son agent à savoir :

- congés de maladie en cas d'interruption des fonctions à la suite d'un accident survenu au cours de la vie privée ;

- congés de maladie, prise en charge des frais médicaux, hospitaliers, pharmaceutiques, éventuellement allocation temporaire d'invalidité ou rente "accident du travail" en cas d'accident survenu en service.

La RENTREE et les VACANCES  
SCOLAIRES 77-78

---

La date de la rentrée 77 est connue. Elle se fera le lundi 5 septembre à 7H30 pour tous les élèves des écoles privées, des établissements secondaires et techniques publics et privés. Le Gouverneur vient de prendre un arrêté qui a été diffusé aussitôt.

Les professeurs eux, rentreront à partir du vendredi 2.

Par ailleurs, les dates des vacances scolaires 1977-1978 ont également été fixées. Les voici :

- Congé de la Toussaint : du lundi 31 octobre 1977 au dimanche 6 novembre 1977 ;
- congé de fin de 1er trimestre (Noël et Jour de l'An) : du lundi 12 décembre 1977 au dimanche 8 janvier 1978 ;
- congé de février : du lundi 20 février 1978 au dimanche 26 février 1978 ;
- congé de fin de 2e trimestre : du lundi 3 avril 1978 au dimanche 16 avril 1978 ;
- grandes vacances : du lundi 3 juillet 1978 au dimanche 3 septembre 1978.

Pour tenir compte de la situation spécifique des établissements d'enseignement implantés dans les archipels éloignés, certaines dispositions ont été adaptées de la manière suivante :

/C E S de MATAURA/

- congé de fin de 1er trimestre (Noël) et Jour de l'An) : du lundi 12 décembre 1977 au dimanche 15 janvier 1978 ;
- congé de fin de 2e trimestre : du lundi 10 avril 1978 au dimanche 16 avril 1978.

/ ECOLES PRIVEES, COLLEGES PUBLICS et PRIVES des ILES MARQUISES /

- congé de la Toussaint : du lundi 31 octobre 1977 au lundi 7 novembre 1977 inclus ;

- congé de fin de 1er trimestre (Noël et Jour de l'An) : du lundi 12 décembre 1977 au lundi 9 janvier 1978 inclus ;

- congé de février : du lundi 20 février 1978 au lundi 27 février inclus ;

- congé de fin de 2e trimestre : du lundi 3 avril 1978 au lundi 17 avril 1978 inclus.

Dans la foulée, la rentrée scolaire 1978 a été arrêté au lundi 5 septembre.

CHRONIQUE de l'ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
de la CIRCULATION AERLENNE (A.P.C.A.)

---

Sous l'égide de l'APCA de Nouvelle-Calédonie, une Assemblée Générale (Région Pacifique Sud) s'est tenue le 16 avril 1977 à NOUMEA. La délégation de Polynésie était représentée par deux membres : Claude JUVENTIN et Médéric MAONI.

L'objet principal de cette Assemblée était la création de Délégations régionales adaptées aux DCM/TOM. D'autres questions étaient également à l'ordre du jour ; nous vous citerons les problèmes du bilinguisme et le classement de TAHITI-FAAA en "étoile rouge" par l'IFALPA (Association Internationale des Pilotes de Ligne). Ce dernier point a fait d'ailleurs l'objet d'une vive contestation de la part de la délégation de Polynésie.

Il faut signaler que nos deux représentant ont été très bien reçus par leurs collègues calédoniens et particulièrement par ceux de l'Aérodrome de Magenta dont la villa du Commandant d'Aérodrome (en congé) a été mise à la disposition de la délégation de Polynésie par le Chef du Service de la Navigation Aérienne de Nouvelle-Calédonie, sans oublier Monsieur ZAMMITH que nous connaissons presque tous, Monsieur Daniel GORIN, le Président Directeur Général d'AIR CALÉDONIE et son Chef Pilote.

Afin de garder de bonnes relations de voisinage, la délégation APCA/Polynésie espère pouvoir recevoir aussi bien deux représentants de Nouvelle-Calédonie lors d'une prochaine assemblée à Tahiti.

La COMMISSION des LOGEMENTS

---

Lors de la réunion des Chefs de service du 26 novembre 1974, le Directeur du Service de l'Aviation Civile avait proposé la création d'une commission des logements. Ses attributions, sa composition ainsi que son fonctionnement ont été définis par la note de service N° 817 du 10 avril 1975.

ATTRIBUTIONS

La note de service citée ci-dessus lui avait attribué trois tâches principales :

"Elaborer des propositions d'attribution de logement aux personnels qui doivent être logés par l'Administration".

Pour ce faire et compte tenu des mouvements de personnel, la commission essaie lors de chaque réunion d'établir une proposition d'affectation de logement avec comme objectifs d'une part l'utilisation rationnelle des logements et d'autre part d'assurer au mieux et en toute équité le logement des agents du service.

Un ordre de priorité des affectations d'agents a été établi suivant les critères ci-après définis dans l'ordre où ils sont étudiés en commission.

Fonctions de l'agent :

Ceci est le critère déterminant.

Situation familiale :

Parmi deux agents qui se trouvent dans une situation identique vis-à-vis du premier critère, priorité sera donnée à celui qui est chargé de famille.

Indice :

Parmi deux agents qui se trouvent dans une situation identique vis-à-vis des deux premiers critères c'est celui qui a l'indice le plus bas qui sera logé en priorité.

Chaque service possède un contingent de logements qui lui est attribué à ses agents. Eventuellement, en cas de disponibilité d'un logement pour une longue date, il est demandé au service de le prêter pour une durée déterminée à un autre service en déficit de logement. C'est le cas du logement d'AUAÉ qui appartient à la Météorologie et qui a été mis à la disposition du Service de la Navigation Aérienne jusqu'au jour où le service de la Météorologie en aura besoin pour loger un de ses agents.

Il est précisé que la commission ne formule que des propositions et que le pouvoir de décision en la matière appartient souverainement au Directeur.

"Formuler un avis sur l'opportunité et l'urgence des travaux d'entretien ou d'amélioration demandés par l'occupant ou son service".

Avant même la création de la commission, un groupe de travail composé d'un représentant de chaque service avait dressé la liste des travaux incombant au Service de l'Infrastructure, au service d'où relève l'agent et à l'agent. En conséquence, le rôle de la commission devait être d'une part, en application de cette liste, de déterminer quelle est la suite à donner aux demandes de travaux déposées par les agents, et d'autre part, d'établir un ordre de priorité.

Pour ce faire, il convenait en premier lieu d'élaborer un nouveau circuit des demandes de travaux afin qu'elles transitent toutes par la commission.

Le circuit mis en place par la commission et qui semble donner satisfaction est le suivant :

- l'agent établit sa demande en quatre exemplaires sur des formulaires disponibles dans chaque service. Ces formulaires visés par le Chef du Service sont transmis à la Section Administrative. Une semaine avant la date fixée pour la réunion, le Chef de la Section Administrative transmet, pour étude préalable, un exemplaire de chaque demande au Service de l'Infrastructure et au représentant du Service à la commission des logements.

Les demandes sont étudiées au cours de la réunion et selon les cas sont :

- transmises au Service de l'Infrastructure pour exécution ;
- retournées au Service si la nature du travail relève de sa compétence ;
- retournées à l'agent.

Il est évident qu'une telle procédure si elle se révèle satisfaisante pour des demandes courantes ne peut, du fait des délais qu'elle implique, être utilisée pour les demandes urgentes.

Pour cette catégorie de demande, l'agent téléphone directement à la subdivision compétente (2.05.48 ou poste 506) pour lui indiquer la nature des travaux. Après cette démarche, il lui appartient de remplir un formulaire, comme pour les demandes courantes, et de le transmettre à la commission pour régularisation.

"Assister, à la demande du Chef du Service qui procèdera à l'état des lieux à chaque changement d'occupant".

Lors de chaque réunion, la commission fixe la date des états des lieux à effectuer dans le mois suivant. L'agent en même temps qu'il est informé de la date de l'état des lieux (en principe une semaine avant son départ) est invité à y assister personnellement et à dresser une liste de toutes les déficiences.

Une délégation de la commission composée en principe du Chef de la Section Administrative, d'un représentant de l'Infrastructure, d'un représentant du personnel, et du responsable du mobilier se rend sur place et constate de visu les travaux à réaliser. En même temps, il est procédé à l'inventaire des mobiliers ainsi qu'à leur numérotation. Cette dernière opération devrait mettre un terme à une pratique qui avait couru et qui consistait à permuter les mobiliers durant le laps du temps où le logement était inoccupé et ce, à l'insu du service et au grand dam du nouvel occupant.

La liste des travaux est consignée sur un état spécial et, après évaluation du coût, la Section Administrative adresse un exemplaire au Service Infrastructure, au service dont relève l'agent et au nouvel occupant. Lorsque les travaux de réfection sont terminés, le représentant du service et le représentant de l'Infrastructure procèdent à une visite du logement pour vérifier si tous les travaux ont été réalisés.

#### COMPOSITION de la COMMISSION

- Président : le Chef de la Section Administrative ;
- 3 représentant des services : Infrastructure - Météorologie - Navigation Aérienne ;
- 4 représentants des personnels intéressés, proposés par les organisations syndicales.

Les agents faisant partie actuellement de cette commission sont :

- Président : M. GUGGENBUHL
- Représentants des services : MM. THURLIN, FAIVRE-DUPAIGRE, PAUREAU.
- Représentants des personnels : MM. THOMAS et NICOLAS (SNA) PASCAL ou VERDOU (MET).

Il n'y a plus de représentant du personnel pour le Service Infrastructure. M. LEPRINCE, Chef du Service de l'Infrastructure assiste à la plupart des réunions pour donner son avis sur toutes les questions engageant ou mettant en cause son service.

#### REUNIONS de la COMMISSION

La note de service stipule que "la commission se réunira sur convocation de son Président ou à la demande du tiers de ses membres. Les Chefs de Service saisissant, par l'intermédiaire du Directeur, le Président de la commission des questions qu'ils souhaitent voir étudier par celle-ci.

En fait toutes les réunions qui se sont déroulées jusqu'à ce jour (environ toutes les cinq semaines) ont été provoquées par son Président.

Les membres de la commission sont prévenus de la date de la réunion une semaine à l'avance. Un ordre du jour leur est proposé par téléphone et ils peuvent y porter des adjonctions.

A l'issue de la réunion, un procès-verbal est dressé et chaque membre est destinataire d'un exemplaire. Il a été demandé qu'une large diffusion soit faite de ces documents afin que le plus grand nombre d'agents soit au courant des activités de la commission.

#### BILAN d'ACTIVITE

Après deux ans de fonctionnement le bilan d'activité de la commission est le suivant :

- 147 demandes de travaux ont été étudiées dont 101 venant d'agents du SMA, 29 de la METEO et 16 de la Section Administrative. La quasi-totalité de ces demandes ont été satisfaites sauf celles portant sur les réfections des gouttières qui vont faire l'objet d'un devis.

- La commission a procédé à 41 états des lieux. Jusqu'à ce jour ces visites n'ont soulevé aucune contestation. Il a été décidé de demander à un seul agent compte tenu du mauvais entretien de son logement, une participation financière pour la remise en état de son logement.

La commission a également obtenu :

- auprès d'une compagnie d'assurance de la place la possibilité de souscrire une assurance multirisques incluant le vol.

- La pose d'un panneau indicateur à l'entrée de la Cité de l'Air.

- Des remises sur la désinsectisation chez "TLICK et TAHITI PEST CONTROL" et ce à la condition de grouper les demandes.

Elle a décidé :

- la prise en charge par le service d'une désinsectisation durant le séjour et ce pour toutes les arrivées postérieures au 1er novembre 1975.

- La mise en place d'un arrêt supplémentaire pour le car de transport scolaire. Un abri sera mis en place dès l'achèvement de l'immeuble.

- Enfin, elle a résolu de nombreux cas individuels qui lui avaient été soumis.

Le lecteur, sur le vu des résultats obtenus par la commission est libre de juger si ce bilan est positif ou négatif; néanmoins, il est possible d'affirmer que les travaux de la commission ont amené une nette amélioration dans les rapports agents-service.

D'autre part, même si tous les problèmes n'ont pas été résolus du jour au lendemain, toutes les questions soumises à la commission sont étudiées en détail et en toute équité. Aucune demande n'est laissée en suspens sans motif dûment justifié.

Les résultats montrent clairement que la quasi-totalité des demandes ont été satisfaites, il est vrai pour certaines au bout d'un délai plus ou moins long dû soit au manque de disponibilité en personnel soit au manque de crédits du service de l'Infrastructure, et par conséquent les réflexions hélas trop souvent entendues lors des états des lieux sur l'inutilité de l'établissement des demandes de travaux, ne sont aucunement fondées.

- C A R N E T   R O S E -

\* \* \*

Nous ont été signalées :

- la naissance de NARII le 31 MARS au foyer de Monsieur TALARUI Etienne,  
Technicien Supérieur de la Météorologie ;

- la naissance d'une fille VAITIARE le 25 AVRIL au foyer de Monsieur J-Claude  
DUPONT, Chef de l'Aérodrome de MOOREA ;

- la naissance de TEIKI, le 11 MAI au foyer de Monsieur Denis FERRAND, AG/3e,  
en instance d'affectation à HUAHINE ;

- la naissance de VETEA le 1er JUIN au foyer de Monsieur ULRIC GUGGENBUHL,  
Chef de la Section Administrative ;

- la naissance de VICTOIRE le 30 JUIN au foyer de Monsieur Victor TERIEROOITERAI  
Officier Contrôleur de la Circulation Aérienne en Service au Centre de Contrôle Régio-  
nal.

V - TRIBUNE LIBRE -

\* \* \*

Nous regrettons qu'aucun sujet ne nous ait été adressé pour paraître  
dans cette rubrique.

Nous espérons que certains des lecteurs, de plus en plus nombreux, de  
'MANUREVA' nous feront parvenir leur point de vue pour le N° 4 du "B.L.A.C.".

Nous les en remercions à l'avance.

\* \* \* \* \*