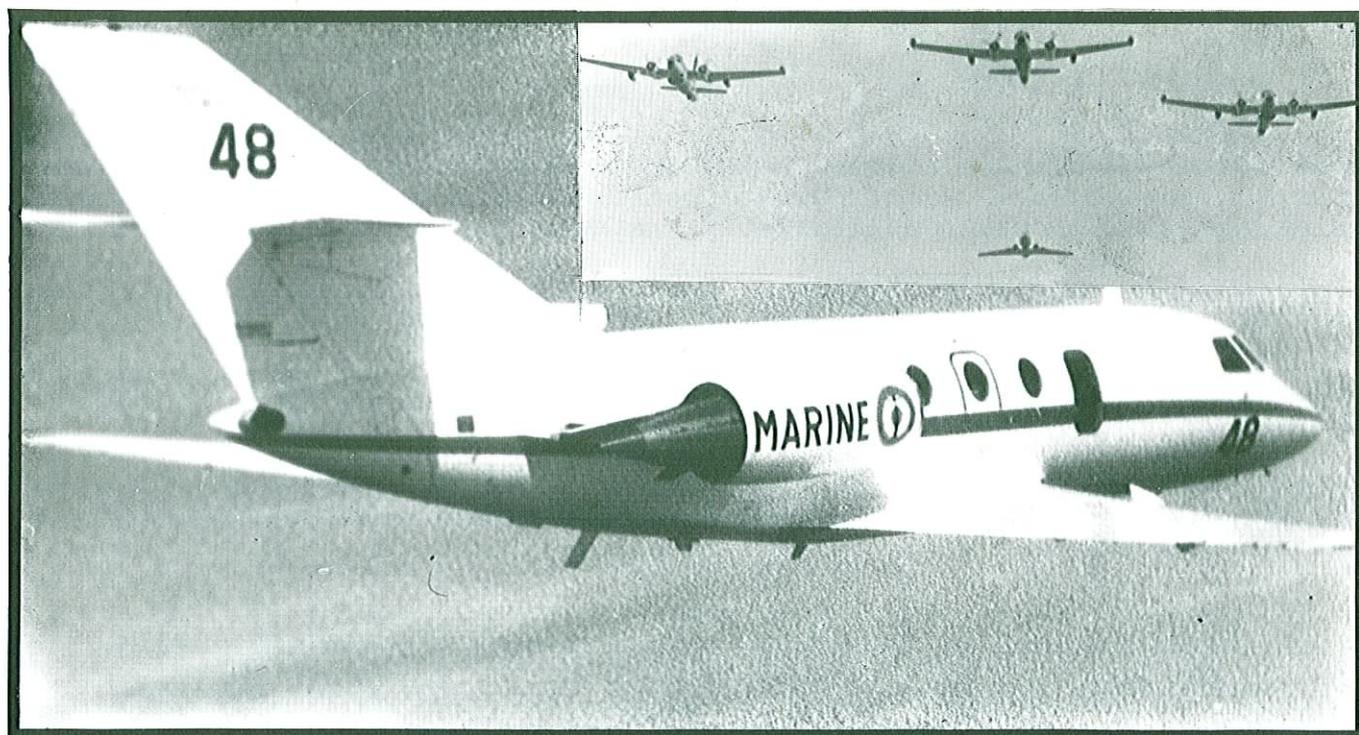


# MANUREVA

## Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



# MANUREVA

## SOMMAIRE

- 2 \_ EDITORIAL
- 4 \_ LE DOSSIER DU TRIMESTRE
- 9 \_ STATISTIQUES TOURISTIQUES
- 10 \_ TRANSPORT AERIEN
- 12 \_ ACTIVITES DES SERVICES
- 18 \_ ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES
- 19 \_ NOUVELLES DIVERSES

Rédaction :  
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE  
B.P. 6404 - Aéroport Faaa  
Tahiti

—  
Composition : TAHITI COMPOSITION  
B.P. 4223 Papeete

—  
Impression réalisée par  
L'IMPRIMERIE DU SERVICE  
DE L'EDUCATION  
B.P. 104 - Papeete



## EDITORIAL

*Depuis 1974, les « Neptune » de l'escadrille 12S ont mérité la reconnaissance du Territoire et en particulier des personnes secourues en mer ou de tous ceux qui ont bénéficié des largages de vivres, de médicaments et d'eau, en près de 1.800 heures de vol au service de la population.*

*Il n'est, dès lors, pas étonnant qu'une certaine nostalgie ait marqué les manifestations organisées à l'occasion de leur remplacement par les « Gardian » récemment arrivés de métropole.*

*Nous avons demandé au Lieutenant de Vaisseau Morvan, de l'escadrille 12S, de nous présenter les nouveaux appareils et de nous rappeler les caractéristiques du « Neptune » dont hélices et réacteurs ont définitivement cessé, depuis le mois de juillet, de brasser le ciel de Tahiti.*

*L'occasion était bonne de présenter aussi aux lecteurs de « Manureva » un bref historique de l'escadrille 12S, affectataire « secondaire » mais important de l'aéroport de Tahiti - Faaa (3.782 mouvements d'avion, soit 10 % du total, en 1983).*



*Les ennuis de la S.P.I.A., les perspectives d'U.T.A. et le flot d'interrogations relatives à l'avenir de la déserte aérienne intérieure et extérieure du Territoire occupent une bonne place dans la presse et les conversations.*

*Certaines de ces interrogations sont directement liées au plus vaste problème de la répartition des compétences entre Etat et Territoire, telle qu'elle résulte du nouveau statut « d'autonomie interne » ; d'autres tiennent à un problème permanent, celui de l'adaptation des moyens du transport interinsulaire aux contraintes économiques et techniques. L'unanimité se fait sur l'urgence et l'importance des décisions qui doivent être prises dans ce domaine ; les semaines à venir verront se prendre les engagements dont dépend, pour une part, la prospérité et le bien-être des habitants du Territoire, et l'intérêt que soulèvent les réflexions en cours est à la mesure d'un tel enjeu.*



« Manureva » adresse au Ministre des Transports, des Postes et Télécommunications et des Ports du Territoire ses vœux chaleureux de réussite dans un domaine auquel M. Alban Ellacott n'est pas étranger puisqu'il se rappelle avoir personnellement participé à la construction pour le service des Bases aériennes de la piste et des premiers bâtiments de Faaa. Le Ministre et ses principaux collaborateurs ont visité le 16 novembre l'aéroport international, et « Manureva » présente un reportage de son passage dans les services de la Direction l'Aviation Civile et de la concession.



« Manureva » tient par ailleurs à saluer l'éclatante réussite de l'A.T.A.C. dans deux domaines particuliers : le football avec sa belle victoire contre l'A.M.A.P. en finale de la Coupe corporative de Tahiti, et la danse : les six cents convives de la soirée du 20 octobre n'oublieront pas de sitôt le magnifique spectacle que leur a offert la troupe menée par Linda Dalmas et Libor Prokop. Bravo donc à l'A.T.A.C. et à ses très « professionnels » amateurs.

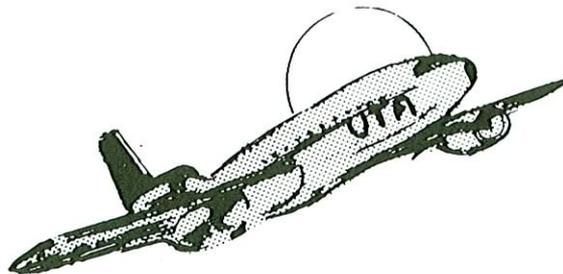


NOUS N'ALLONS PAS ENCORE  
SUR MARS...  
MAIS NOUS VOUS OFFRONS  
LE PLAISIR DE VOYAGER  
DANS LE CONFORT  
ET LA SECURITE



VOYAGEZ UTA  
LA COMPAGNIE AERIENNE  
AU SERVICE  
DU PASSAGER

**UTA**



# LE DOSSIER DU TRIMESTRE

## LA « 12 S », DU NEPTUNE AU GARDIAN

### L'ESCADRILLE 12 S.

A la fin des années 60, la France poursuit ses recherches et ses essais afin de se doter d'un armement dissuasif garantissant son indépendance et sa crédibilité. En 1968, les missions de servitudes liées aux essais dans les Landes sont exécutées par la Flottille 25 F, armé de Neptune P2H. Ces servitudes étant incompatibles avec sa mission prioritaire – entraînement des équipages à la lutte anti-sous-marine, l'Etat-Major de la Marine envisage la création d'une escadrille pour les besoins du Centre d'Essais des Landes.

Ainsi naît le 15 avril 1969, l'Escadrille 12 S.

1972 voit la fin des missions de l'Escadrille pour le CEL, les mises au point des missiles se terminent. L'Etat-Major de la Marine décide de confier la surveillance du Centre d'Expérimentations du Pacifique à la 12 S.

Jusqu'en 1974, elle stationne à Hao avant d'être définitivement mise en place à Faa'a sur la Base Aérienne 190, affectée officiellement le 24 septembre à 08 h 00 W.

Elle mettra en œuvre les NEPTUNE P2H jusqu'en août 1984 où les Gardian prennent la relève.

Appartenant aux Forces de Souveraineté depuis 1975, elle est placée sous le commandement organique de l'Amiral, Commandant la Patrouille Maritime et sous le commandement opérationnel de l'Amiral, Commandant les Forces du Pacifique depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1982.

### LE P2H NEPTUNE

*Envergure* : 31,65 m.

*Longueur* : 27,94 m.

*Hauteur* : 8,94 m.

*Poids à vide* : 22.650 kg, en charge : 36.240 kg.

#### Performances :

Vitesse pratique 180 kts (333 km/h). Taux de montée 9 m/s. Altitude maxi 6.705 m, pratique de 30 m à 3.000 m. Autonomie : 8 à 12 H. Distance franchissable 6.390 km, 11.000 en convoi.

#### SES MISSIONS.

Outre ses missions liées au CEP, la surveillance de la zone économique de 200 nautiques est systématique depuis septembre 1977. L'Escadrille assure une surveillance des pêches sur des secteurs déterminés.

#### Caractéristiques.

*Type* : avion de patrouille maritime, équipage : 13 hommes.

#### Moteur :

– 2 wright R 3350-52 WA

Le moteur à pistons le plus évolué - puissance maximum 3.750 CV avec injection d'eau à 2.900 t/mn. 18 cylindres en 2 étoiles et refroidissement par air. 3 turbines de récupération d'énergie (3 x 150 CV). Cylindrée totale : 3.350 cubic inch soit 55 l environ. Taux de compression 6,7. Consommation essence 1.800 à 2.000 lbs/heure au décollage, 550 à 650 lbs/heure en croisière.

– 2 réacteurs Westinghouse J 34 WE - 36

Poussée maximale 1.500 kg à 12.500 t/mn. Compresseur de 11 étages. 2 chambres de combustion concentriques annulaires - alimentation en essence.

Ceux-ci sont choisis en fonction des migrations des thonidés, indiquées par le service des pêches. Chaque zone explorée couvre 10.000 à 15.000 km<sup>2</sup>. Il s'agit d'une surveillance à la vue et au radar.

Enfin restent des missions annexes : servitudes et concours divers comme parachutage de courrier et de médicaments, ou de pièces de rechanges, vols photo, etc.



P2V-2 - 1<sup>er</sup> vol (Photo H 2263 - Archives Lockheed)



En outre, l'Escadrille accomplit des missions de secours maritime (voir in fine le bilan des secours effectués depuis 1972). Près de 140 personnes ont été ainsi sauvées par les P2H.



## L'HISTOIRE DU NEPTUNE.

Le premier vol du Neptune P2V1 remonte au 17 mai 1945.

Le troisième Neptune P2V1 accomplit le plus long vol sur moteur à piston en 55 heures et 17 minutes.

Une longue série de P2V suit. Le 7 mars 1949, un Neptune P2V3C est catapulté du porte-avions USS CORAL SEA pour expérimentation. Enfin, le dernier modèle fabriqué par Lockheed est le P2V7. Cette version fit son premier vol le 26 avril 1954. Elle a été utilisée par de nombreuses Marines : USA - CANADA - AUSTRALIE - JAPON - FRANCE - PAYS-BAS - ARGENTINE - NORVEGE. Les P2V7 sont redesignés P2H en 1962 par changement du système de codification des aéronefs américains. L'aéronautique navale en a reçu 32. La firme japonaise KAWASAKI a construit des Neptune P2J équipés de turbopropulseurs nippons.

### Son arrivée sur le Territoire.

Les trois premiers P2H de la 12 S quittent le crachin breton le 20 avril 1972, ce sont les n<sup>os</sup> 435 - 436 et 437. Après un long transit qui les fait passer par

LAJES aux Açores, GREENWOOD au Canada, MEMPHIS et ALMEDA aux USA, BARBER'S POINT aux Iles HAWAII, PAGO-PAGO, aux Samoa, c'est l'arrivée le 5 mai à Tahiti après près de 70 heures de transit. Après un repas mérié, les 3 équipages rejoignent Hao et la 12 S commence sa première campagne de tir au CEP.

Après un certain nombre de retours inter-campagne à Faaa, la 12 S est affectée officiellement sur la Base Aérienne 190 à Tahiti le 24 septembre 1974 à 08 h 00 locale.

Débute alors une longue période qui finira en août 1984 au cours de laquelle les Neptune auront nombre de fois les honneurs de la presse, comme par exemple en octobre 1975 quand eurent lieu les recherches de la vedette administrative MOANA : deux équipages se relayèrent sans relâche pendant près de 83 heures de vol pour retrouver et sauver ses occupants.

La 12 S décroche aussi en 1974 le record du plus long vol sur NEPTUNE de l'aéronautique navale après une mission de surveillance maritime qui dura 15 heures et 24 minutes.

## LE GARDIAN

Le 13 juillet 1984 marque une date importante de l'histoire de la 12 S avec l'arrivée du 1<sup>er</sup> DAS-SAULT/BREGUET GARDIAN. Le second arrivera le lendemain, tandis que le troisième et dernier affecté à la 12 S arrivera fin juillet.

### CARACTÉRISTIQUES.

*Envergure* : 16,30 m.

*Longueur* : 17,15 m.

*Hauteur* : 5,32 m.

*Longueur de piste et atterrissage* : 1.100 m.

(conditions « Standard »).

*Masse à vide* : 10.215 kg.

*Vitesse de croisière* : 460 Kts (800 km/h) Mach 0,86 à 12.000 m d'altitude, mission de recherche 4.170 km.

*Autonomie* : environ 5 heures.

Le Gardian est dérivé du Mystère-Falcon 200 lui-même issu du fameux Mystère 20 produit à plusieurs centaines d'exemplaires. Il se caractérise, par rapport à l'appareil de base, par des réacteurs à faible consommation spécifique (0,5 kg/H/kg) GARRET ATF3 - 6 - 2C, double flux, triple corps.

Au régime de décollage, la poussée est de 5.440 lbs. Un tel réacteur, au taux de dilution élevé, répond à des normes sévères de protection de l'environnement (bruit, pollution).



### Autres caractéristiques.

- Deux grands hublots d'observation.
- Une trappe de largage protégée par un déflecteur aérodynamique.
- Des points d'emport sous voilure.
- Un réservoir de grandes dimensions installé à l'arrière du fuselage, donnant un gain de distance franchissable de 27% par rapport au Falcon « 20 » classique en mission de recherche et de 21% en régime de croisière.

Dans le domaine des équipements de radionavigation et radiocommunications, il a été réalisé une intégration des moyens radio NAV et COM. Toutes les commandes de ces ensembles sont intégrées par un ensemble de boîtes de commandes centralisées aux afficheurs électroniques. Ce système se compose de 3 claviers, deux sur la console centrale du poste pilote et un sur la console de navigation en cabine permettant le contrôle des fréquences et équipements suivants : VHF, VOR, ADI, ATC, TACAN, IFF, HF, VHF-FM, UHF.

L'affichage des informations permet également de présenter la position présente OMEGA. La navigation est effectuée autour d'un système couplé table de navigation associé à un calculateur et récepteur OMEGA.

Le Gardian est encore équipé d'un radar VARAN à compression d'impulsion. Cette technique permet en outre de minimiser sur l'écran radar les échos parasites et de permettre la détection de petites cibles par mer agitée, ce qui est souvent le cas en Polynésie lorsque l'on recherche des speed boats et autres embarcations.

Il peut aussi être équipé de 2 civières pour les évacuations sanitaires. La différence de performances entre le Gardian et les Neptune est importante :

- vitesse d'intervention : 2,5 fois celle du Neptune.
- possibilité d'utiliser des pistes courtes, nombreuses en Polynésie, alors que P2H devait se limiter à quelques terrains.
- technique avancée du radar et du système de navigation.

- facilité et rapidité de mise en œuvre du Gardian. Prenons pour exemple les cas récents pour lesquels a été mis en œuvre le Gardian :

- 1 évacuation sanitaire de TUBUAI : 2 heures aller-retour, alors qu'il en aurait fallu 6 avec un Neptune.
- 1 évacuation sanitaire de HUAHINE : l'avion était là avant l'ambulance et a ramené le malade en 20 minutes.
- Une recherche de baleinière avec 4 personnes à bord : **retrouvées après 20 minutes de recherche.**

Tout cela ne doit pas faire oublier à tous ceux qui partent en mer qu'il ne faut jamais négliger de s'équiper de matériel de survie indispensable : gilets et canots de sauvetage, fusées, miroirs, réflecteurs radarisables et en fait tout ce qui peut aider les équipages de la 12 S à retrouver plus vite ceux qui rencontrent des difficultés.

## BILAN DES SECOURS EFFECTUÉS DEPUIS 1972

(heures de vols et nombre de personnes secourues)

(P2H : Neptune - AL III : Hélicoptère Alouette III)

ANNÉE 1972

P2H 33 h - 3 personnes secourues.

ANNÉE 1973

P2H 39 h - 9 personnes secourues.

ANNÉE 1974

P2H 41 h - 5 personnes secourues.

ANNÉE 1975

P2H 122 h dont 82 h consacrées à la recherche de la vedette administrative Moana (retrouvée) + 2 personnes secourues.

ANNÉE 1976

P2H 209 h dont 113 à la recherche de Orotai (retrouvé) + 4 personnes secourues

ANNÉE 1977

P2H 149 h - 17 personnes secourues + chalutier coréen Daiho.

ANNÉE 1978

P2H 107 h - Largage vivres après tornade sur Scilly et Bellinghausen. - Largage médicaments à Rapa. - 15 personnes secourues.

ANNÉE 1979

P2H 136 h - 18 personnes secourues.

ANNÉE 1980

P2H 140 h - 15 personnes secourues.

ANNÉE 1981

P2H 30 h - 8 personnes secourues.

ANNÉE 1982

AL III 15 h - 14 personnes secourues.

ANNÉE 1983

247 h - P2H 142 h pour cyclones, largage conteneurs de vivres, eau et médicaments, 18 atolls.

Hors cyclones + 105 h - 12 personnes secourues.

54 h - AL III : 20 h pour cyclones, 32 tonnes de vivres, eau et médicaments distribués par sling sur 14 atolls + transport médecin sur ces atolls pour assister les blessés légers. - + 10 personnes secourues - Hors cyclones + 34 h - 17 personnes secourues.

ANNÉE 1984 (jusqu'au 31 juillet)

P2H 58 h - 7 personnes  
AL III 16 h - 15 personnes  
Gardian 1 h - 1 personne.

## APERÇU SUR L'ORGANISATION DU SERVICE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

L'organisation du Service de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse, souvent désigné par le sigle anglo-saxon S.A.R. (Search And Rescue), repose sur un ensemble de textes internationaux, nationaux et locaux.

Au plan international, les responsabilités de l'État sont énoncées par :

- la Convention de Chicago (art. 25 et annexe 12).
- la « Procédure complémentaire régionale » (Doc. OACI 7030/2).
- le « Plan régional de navigation aérienne » (Doc. OACI 8755/7).

Au plan national, les textes de base sont le décret 83-217 du 22 mars 1983 sur « la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer en temps de paix » et le décret 84-26 du 11 janvier 1984 sur « la recherche et le sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ».

Au plan local, l'arrêté 3722 AC/DIR/NA. 7 du 12 août 1975, en cours de refonte, place le S.A.R. sous la responsabilité du Directeur de l'Aviation Civile qui dispose à cet effet de la division ATS/SAR du Service de la Navigation Aérienne (organe permanent) et du Centre de Coordination, de Recherche et de Sauvetage ou R.C.C., structure temporaire mise en œuvre à l'occasion de chaque opération.

Le RCC contrôle l'utilisation de l'ensemble des moyens aériens y compris, aux termes de conventions et d'instructions interministériels, des « moyens militaires semi-spécialisés » (les Neptune auxquels ont succédé les Gardian) de l'escadrille 12 S. Les autorités militaires maintiennent en permanence un appareil en état de prendre l'air pour une mission S.A.R. dans un délai maximum de quatre heures à compter du déclenchement de l'alerte.

Il peut être enfin noté qu'en fonction du lieu de l'accident, la responsabilité de la récupération des personnes en détresse incombe à la Marine nationale (accident en mer) ou à l'Armée de terre (accident au sol).

De manière à maintenir le degré d'entraînement des personnes et vérifier le fonctionnement des matériels concernés, la Direction de l'Aviation Civile organise fréquemment des exercices mettant en œuvre les avions civils et militaires engagés dans la mission S.A.R. : huit « SAREX » ont ainsi eu lieu en 1982 et 1983, et cinq auront été effectués à la fin de cette année.



# QANTAS

LA COMPAGNIE AERIENNE AUSTRALIENNE

INFORMATIONS  
RÉSERVATIONS  
3.06.65

ADMINISTRATION 3.88.38  
AÉROPORT 3.90.90

CENTRE VAIMA - PAPEETE  
OUVERT DU LUNDI AU VENDREDI  
DE 8 H A 16 H SANS INTERRUPTION  
LE SAMEDI MATIN DE 8 H A 11 H

Statistiques touristiques

(Source : Service Territorial du Tourisme)

Période : 12 mois de novembre 1983 à octobre 1984

Origine du trafic	11/83 à 10/84	11/82 à 10/83	Evolution
Amérique du Nord (dont USA)	51 100 (45 305)	55 722 (49 187)	- 8 % (- 8 %)
Amérique du Sud	3 203	3 144	+ 2 %
Europe (dont France)	25 715 (13 169)	28 998 (15 000)	- 11 % (- 12 %)
Pacifique	18 798	24 771	- 24 %
Autres	845	893	- 5 %
Total	99 671	113 552	- 12 %

Les effets de la réouverture du Tahara'a, intervenue progressivement à partir de septembre, ne sont pas encore sensibles et il paraît assuré que le nombre de visiteurs de 1984 sera inférieur de plus de 10% à celui de 1983.

Un net accroissement du trafic (de l'ordre de 40% par rapport à septembre) a pu être noté en octobre ; il s'agit toutefois d'un phénomène saisonnier qui se reproduit chaque année et ne devrait pas modifier profondément le résultat global ; comme les années précédentes, cette pointe passagère est liée au trafic en provenance des Etats-Unis (+ 35%) et de France (+ 78%), les marchés sud-américain et australien ne présentant pas d'évolution significative.

Aux éléments défavorables (grèves et fermetures d'hôtels) rappelés dans l'édition précédente s'est récemment ajouté un facteur négatif supplémentaire : l'arrêt de la desserte par SPIA de la ligne Papeete-Honolulu à la suite d'une décision de l'administration américaine.

L'accroissement annoncé de la capacité offerte par les transporteurs (4<sup>e</sup> fréquence hebdomadaire UTA entre Papeete et Los Angeles en avril 1985, et peut-être ouverture par la même compagnie d'une ligne Papeete-Tokyo via Honolulu en septembre 1985) devrait cependant se conjuguer avec celui de la capacité hôtelière (cf. tableau ci-après) pour permettre l'an prochain un sensible redémarrage de l'activité touristique.

Prévision d'évolution de la capacité hôtelière

(Unité : 2 lits environ)

Situation octobre 1984	Projets en cours et date de mise en service quand elle est connue
Tahiti : 1 208	Puunui : 84 (12/84) Ibis Papeete : 72 (09/85) Motel Taaoone : 39 (fin 85) Extension Beachcomber : 4 Bel Air : 7 Total : 206
Moorea : 398	Club Med : 350 (03/85) Ibis Moorea : 76 (mi 85) Total : 426
I S L V : 408	Hyatt Bora : 154 (09/85) BRU : 40 (fin 85) Altex : 4 Total Bora : 198 Huahine Beach : 18 (fin 85) Relais Mahana : 12 (mi 85) Total Huahine : 30
Autres îles : 86	Aumeran Tubuai : 20
Total général : 2 100	Total général : 880

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

DE JANVIER A SEPTEMBRE 1984

COMPAGNIE	VOLS	PAX	TRANSIT DIRECT	S.O.	CHR Z	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (Z) 1983
***** TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR *****								
AIR TAHITI (MOOREA)	A 7910	52316	*	71186	73,5	*	PAX -	9,2
	D 7924	45381	*	71311	63,6	*	FRET	
	T 15834	97697	*	142497	68,6	*	POS	
AIR POLYNÉSIE (MOOREA)	A 1062	9746	*	18736	52,0	*	PAX -	60,7
	D 1065	8671	*	18904	45,9	*	FRET -	7,1
	T 2127	18417	*	37640	48,9	*	POS -	19,1
TOTAL TRAFIC MOOREA	A 8972	62062	*	89922	69,0	*	PAX -	24,8
	D 8989	54852	*	90215	59,9	*	FRET -	7,1
	T 17961	116114	*	180137	64,5	*	POS -	19,1
AIR TAHITI	A 247	880	*	1723	51,1	*	PAX -	76,4
	D 247	848	*	1727	49,1	*	FRET	
	T 494	1728	*	3450	50,1	*	POS	
AIR POLYNÉSIE	A 2252	74714	*	97234	76,8	*	PAX +	2,5
	D 2253	72047	*	97049	74,2	*	FRET -	1,1
	T 4505	146761	*	194283	75,5	*	POS -	3,9
TAHITI CONQUÊT A.	A 100	337	*	611	55,2	*	PAX +	279,3
	D 100	285	*	609	46,8	*	FRET	
	T 200	622	*	1220	51,0	*	POS	
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A 11571	137993	*	189490	72,8	*	PAX -	13,1
	D 11589	127232	*	189600	67,1	*	FRET -	1,2
	T 23160	265225	*	379090	70,0	*	POS -	6,0
***** TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL *****								
U.T.A	A 209	42584	*	60584	75,9	*	PAX -	18,3
	D 208	42503	*	60314	76,2	*	FRET -	6,5
	T 417	85147	*	120898	76,1	*	POS -	1,2
QANTAS	A 235	20683	*	69083	71,7	*	PAX -	1,9
	D 235	22332	*	69355	73,8	*	FRET -	2,9
	T 470	43015	*	138438	72,8	*	POS +	10,1
AIR NEW ZEALAND	A 195	23955	*	69229	74,4	*	PAX +	10,4
	D 195	24427	*	69352	75,0	*	FRET -	10,5
	T 390	48382	*	138581	74,7	*	POS -	8,1
LAN CHILE	A 57	6465	*	8572	75,4	*	PAX +	6,7
	D 57	5207	*	8588	60,6	*	FRET -	13,0
	T 114	11672	*	17160	68,0	*	POS -	55,8
S.P.I.A.	A 47	4017	*	7470	53,9	*	PAX +	4,6
	D 47	4411	*	7470	59,2	*	FRET +	89,8
	T 94	8428	*	14940	56,6	*	POS -	64,1

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

DE JANVIER A SEPTEMBRE 1984

COMPAGNIE	A	D	T	VOLS	PAX	TRANSIT DIRECT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1983
POLYNESIAN AIRLINE				45	1804		4935	36,6	24253	47	+ 19,8
				45	1445		4924	29,3	6499	28	+ 19,5
				90	3249		9859	33,0	38752	75	- 39,0
AIR PACIFIC				3	98		332	29,5	183		- 41,6
				3	10		332	3,0	183		- 55,7
				6	108		664	16,3			
TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	A	D	T	791	98686	59870	220205	72,4	3534755	310409	- 6,4
	D			790	100395	59870	220335	72,7	538319	74724	- 6,9
	T			1581	200001	119740	440540	72,6	4073074	385133	- 2,2
DIVERS USA	A	D	T	2	330		373	88,5			
				2	350		373	88,5			
				4	680		746	88,5			
FINNAIR	A	D	T	1	187		189	98,9			
	D			1	187		189	98,9			
	T			2	374		378	98,9			
SWISSAIR	A	D	T	1	161		161	100,0			
	D			1	161		162	99,4			
	T			2	322		323	99,7			
TOTAL TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	A	D	T	4	678		723	93,8			+ 103,3
	D			4	678		724	93,6			
	T			8	1356		1447	93,7			
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	A	D	T	795	100284	59870	220928	72,5	3534755	310409	- 6,1
	D			794	101073	59870	221059	72,8	538319	74724	- 9,5
	T			1589	201357	119740	441987	72,6	4073074	385133	- 2,2
TOTAL TOUT TRAFIC	A	D	T	12366	238277	59870	410418	72,6	3654305	328619	- 10,2
	D			12383	228305	59870	410659	70,2	839268	126396	- 8,8
	T			24749	466582	119740	821077	71,4	4493653	455015	- 2,8

# Activités des services

## SERVICE ADMINISTRATIF

### PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

- Préparation du budget territorial de 1985 selon une nouvelle présentation inspirée du PCG de 1957.
- Organisation de la campagne annuelle des visites de prévention auprès du Centre Médico-Social des Fonctionnaires.
- Mise en application nouvelle procédure d'acheminement des bons d'émission (N1, N2).
- Rappel des dispositions relatives à la rédaction du courrier destiné à l'Administration Centrale
- Organisation de la campagne annuelle de notation.
- Formulation auprès de la DNA de besoins complémentaires en crédits de fonctionnement.
- Etablissement des modalités d'application de l'article 26 de la convention collective des ANFA.
- Mise à jour du fichier des personnels détenu par SPG/PERS.
- Etablissement du plan d'action de la Navigation aérienne (dépenses de fonctionnement) pour les années 85 à 89.

### ÉTUDES DIVERSES

- Analyse des dépenses relatives à l'emploi de moyens informatiques.
- Mise au point d'actions de formation administrative.
- Examen du rôle dévolu à l'agent chargé de l'hygiène et de la sécurité du travail.
- Mise à jour de l'organigramme des services.
- Analyse des tâches et recensement des moyens physiques et financiers des Services pour les besoins des inspecteurs généraux de l'Administration (application du statut du Territoire).
- Nouvel examen du projet du code du travail outre-mer (principes fondamentaux).
- Analyse des conventions internationales relatives à l'Aviation Civile et à la Météorologie
- Examen du projet de décision fixant les conditions d'exploitation de l'aéroport de Tahiti-Faaa.

### TRAVAUX DES COMMISSIONS

- La Commission paritaire consultative des ANFA a siégé le 14 août pour examiner divers dossiers de recrutement.
- La Commission des logements (Cité de l'Air) s'est réunie le 23 août pour examiner divers problèmes relevant de sa compétence.
- La CAP des TM du CEAPF s'est réunie le 29 août.  
L'ordre du jour de cette réunion ne comportait qu'un seul point, à savoir l'avancement au grade de Technicien supérieur.

## CONCOURS

- A été admis, après sélection professionnelle, dans le corps des IEEAC, M. VIEILLARD Pierre, OCCA/P.
- Un concours interne d'accès en 2<sup>e</sup> catégorie de la Convention collective des ANFA (spécialité électrotechnicien) a eu lieu les 4 et 5 décembre.

## FORMATION PERMANENTE

- M. VERNAUDON François a suivi un stage de pilotage au centre de la formation aéronautique de BIS-CAROSSE du 17 septembre au 19 octobre.
- M. TERIIEROOITERAI Achille a effectué un stage pour l'obtention de la qualification « encadrement et études » à l'ENAC (Toulouse) du 22 octobre au 7 décembre.
- Un stage d'initiation à la comptabilité générale animé par le Service administratif s'est déroulé à l'aéroport de Tahiti-Faaa au cours du mois d'octobre.

---

## SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE

3<sup>e</sup> trimestre

### AÉRODROMES D'ÉTAT

#### I. — TRAVAUX

TAHITI-FAAA : Construction en régie directe de 3 logements dans la Cité de l'Air.

RANGIROA :

- Réaménagement du bloc technique
- Travaux d'adduction d'eau et d'électricité dans les logements.

#### II. — ÉTUDES

TAHITI-FAAA : Passage sous piste : sondage d'étude de géotechnique sur la piste et les accotements.

Examen du projet d'assainissement de la zone Nord.

CITE DE L'AIR : Etude éclairage public solaire.

TAHITI : Examen projet de réalisation ligne H.T. 90 KV dans l'île de Tahiti.

RAIATEA : Préparation d'un marché de revêtement partiel en enrobés.

BORA BORA / RAIATEA / RANGIROA : Etude de l'adaptation des plates-formes pour un avion biréacteur.

### AÉRODROMES TERRITORIAUX

#### I. — TRAVAUX

TUREIA : Construction d'un aérodrome.

ANAA : Réfection du revêtement des aires de manœuvres.

APATAKI : Reconstruction de l'abri passagers. Consultation des entreprises.

NAPUKA : Reconstruction de l'abri passagers et entretien piste et accotements.

RURUTU : Construction d'un dépôt de carburant.

TUBUAI : Construction d'un dépôt de carburant.

#### II. — ÉTUDES

APATAKI : Etude technique de remise en état de la piste et protection de la bande aménagée.

HIVA OA : Réfection du rez-de-chaussée du bloc technique.

HUAHINE : Réfection de la vigie - Enrochement extrémité de piste.

PUKARUA : Remise en état sommaire de la piste au retour du chantier de TUREIA.

Étude de l'adaptation des plates-formes F27 à un biréacteur.

#### III. — ACQUISITIONS IMMOBILIERES

FAKAHINA : L'ordonnance d'expropriation a été sollicitée.

VAHITAHU : Les enquêtes administrative et parcellaire sur place sont terminées.

Inventaire général des biens immobiliers de l'Etat et du Territoire constituant le domaine aéronautique.

# METEOROLOGIE

## RÉSUMÉ MENSUEL DU TEMPS

### MOIS DE JUILLET

Mois chaud sur la Société et les Tuamotu. Sécheresse importante sur une large moitié Sud-Est du Territoire.

Juillet 1984

STATIONS	TEMPÉRATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS en mm				ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION en mb		VENT ≥16 m/s	Evaporation Evapotranspiration Potentielle en mm	
	Mois	E	Maxi absolu	Mini absolu	Période nbre d'années	Mois	E	Nbre de jrs	Période nbre d'années	Nbre de jrs	Mois	E	Période nbre d'années	Mois	E	Nbre de jrs	E calculée	ETP
ATUONA	25.2	+ 0.1	31.3	21.6	22	473	+ 346	26	23	0	169	- 35	22	1012	- 1	5	92	93
PUKA-PUKA	26.1	+ 0.4	30.1	19.8	18	190	+ 135	16	18	0	214	- 11	15	1013	- 1	4	109	104
BORA-BORA	25.3	- 0.3	29.2	19.0	8	104	0	11	33	2	188	- 46	8	1014	0	3	144	122
TAHITI-FAAA	24.0	- 0.4	29.9	16.3	26	131	+ 69	7	26	1	234	+ 3	26	1014	+ 1	0	112	102
RANGIROA	25.9	0	29.5	22.5	12	82	+ 4	17	12	0	227	- 13	12	1013	0	0	147	121
TAKAROA	26.3	+ 0.1	29.8	22.0	18	118	+ 31	14	26	1	224	- 12	18	1013	0	2	105	101
HAO	24.9	0	28.4	20.6	19	65	- 2	14	19	0	218	- 12	14	1015	0	7	180	140
HEREHERETUE	23.7	- 0.2	28.0	17.3	18	56	- 48	14	22	0	204	- 14	18	1016	+ 1	2	124	105
TUREIA	23.2	- 0.4	27.2	18.9	17	139	+ 49	17	17	0	185	- 26	14	1016	+ 1	10	122	101
RIKITEA	20.7	X	25.2	16.0	X	207	X	20	X	1	131	X	X	1018	+ 1	10	77	68
REAO	24.5	0	27.2	22.0	10	146	+ 72	20	19	0	178	- 46	10	1015	0	7	105	95
MORUROA	22.8	- 0.4	27.5	17.8	13	250	+ 141	18	13	1	169	- 41	11	1017	+ 1	13	131	107
TEMATANGI	22.4	X	26.8	18.2	X	75	X	12	X	1	195	X	X	1016	X	7	111	94
TUBUAI	20.7	- 0.1	24.9	12.0	18	115	- 25	19	20	0	171	- 4	18	1017	+ 1	1	79	72
RAPA	17.9	- 0.4	22.7	9.8	23	375	+ 131	25	33	1	95	- 26	23	1017	+ 1	21	63	53

E: écart par rapport à la moyenne de la période

( ) valeur estimée

## MOIS D'AOUT

Fort excédent pluviométrique sur les Cook du Nord et les Iles Marquises, sécheresse des Cook du Sud à la Société et à l'Est des Tuamotu.

Août 1984

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C ET DIXIEMES			PRECIPITATIONS en mm			ORAGE		INSOLATION EN HEURES			PRESSION en $\frac{1}{10}$ mbr		VENT >16 m/s		EVAPORATION POTENTIELLE en mm		
	Mois	E	Maxi absolu	Mini absolu	Mois	E	Nbre de jrs	Période nbre donnés	Nbre de jrs	Mois	E	Période nbre donnés	Mois	E	Nbre de jrs	E	ETP calculée	
																		Mois
ATUONA	25.1	0	30.7	20.7	22	258	+ 157	26	23	0	192	- 29	22	10120	- 6	14	117	116
PUKA-PUKA	25.9	+ 0.4	30.0	21.6	18	127	+ 69	21	18	0	227	- 4	15	10135	- 9	3	167	147
BORA-BORA	25.4	0	29.6	20.3	8	65	- 11	10	33	0	244	- 7	8	10137	- 3	4	168	148
TAHITI-FAAA	24.3	0	29.9	18.2	26	26	- 14	7	26	0	271	+ 23	26	10142	- 5	0	140	130
RANGIROA	25.9	+ 0.3	29.1	22.4	12	34	- 45	13	12	0	226	- 19	12	10136	- 5	0	174	151
TAKAROA	26.0	0	29.6	21.9	18	78	+ 2	17	26	0	223	- 13	18	10132	- 7	2	160	144
HAO	24.5	0	27.6	20.4	19	43	- 16	10	19	0	228	- 15	14	10152	- 2	0	137	124
HERE HERETUE	23.7	+ 0.2	27.7	18.5	18	26	- 42	12	22	0	239	+ 1	18	10156	- 5	2	157	135
TUREIA	22.7	- 0.4	26.7	20.2	17	44	- 21	7	17	0	218	- 11	14	10164	- 1	3	161	134
RIKITEA	19.9	X	25.2	15.5	X	240	X	12	X	1	153	X	X	10171	- 4	2	83	81
REAO	24.1	0	26.8	21.8	10	40	- 28	14	19	0	202	- 38	10	10156	+ 1	2	124	115
MORUROA	22.5	0	17.8	17.9	13	74	- 7	15	13	1	209	- 5	11	10168	+ 1	11	172	140
TEMATANGI	22.2	X	26.7	16.6	X	133	X	11	X	2	214	X	X	10163	X	10	127	113
TUBUAI	20.4	- 0.2	25.3	15.3	18	179	+ 31	17	20	2	206	+ 26	18	10164	- 9	X	103	95
RAPA	17.1	- 0.6	22.1	10.8	23	210	- 21	17	33	1	149	+ 20	23	10173	- 8	11	87	78

E: écart par rapport à la moyenne de la période

( ) valeur estimée

## MOIS DE SEPTEMBRE

Mois chaud sur la Société et les Taomotu. Sécheresse importante sur une large moitié Sud-Est du Territoire.

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS en mm			ORAGE		INSOLATION EN HEURES		PRESSION en $\frac{1}{10}$ mbr		VENT $> 16 m/s$		Evaporation potentielle en mm	
	Mois	E	Maxi absolu	Mini absolu	Mois	E	Nbre de jrs	Période nbre d'années	Nbre de jrs	Mois	E	Période nbre d'années	Mois	E	Nbre de jrs	E calculée	ETP
ATUONA	25.2	- 0.1	30.7	21.0	103	+ 34	21	23	0	207	- 17	22	10127	+ 1	16	141	138
PUKA-PUKA	26.7	+ 1.0	30.8	22.2	18	- 44	9	18	0	266	+ 43	15	10142	- 1	2	211	186
BORA-BORA	26.3	+ 0.6	30.3	22.0	211	+122	9	33	1	257	+ 20	8	10139	0	1	177	165
TAHITI - FAANA	25.4	+ 0.7	30.5	20.0	172	+124	7	26	1	256	+ 17	26	10144	- 1	0	152	151
RANGIROA	26.5	+ 0.6	29.5	22.6	137	+ 31	18	12	1	244	+ 8	12	10139	- 2	0	172	162
TAKAROA	26.7	+ 0.6	30.0	23.8	109	+ 18	11	26	0	264	+ 31	18	10137	- 1	0	181	170
HAD	25.5	+ 0.8	29.4	21.3	13	- 72	10	19	0	291	+ 49	14	10155	+ 2	0	181	167
HEREHERETUE	24.4	+ 0.8	29.4	18.6	76	- 5	13	22	1	227	0	18	10159	- 2	0	146	139
TUREIA	23.6	+ 0.4	27.7	19.9	21	- 67	9	17	1	233	+ 8	14	10167	+ 2	0	154	143
RIKITEA	20.9	X	25.8	16.2	52	X	12	X	4	154	X	X	10169	- 6	0	89	93
REAO	25.1	+ 0.6	28.5	22.5	36	- 44	8	19	0	269	+ 30	10	10162	+ 4	0	143	144
MORUROA	23.3	+ 0.6	27.9	19.1	77	- 11	12	13	2	220	+ 1	11	10168	- 1	1	152	141
TEMATANGI	23.1	X	28.2	18.3	112	X	9	X	1	230	X	X	10163	X	1	144	136
TUBUAI	20.0	- 0.9	27.1	12.6	94	- 12	13	20	1	187	- 2	18	10165	- 11	0	101	103
RAPA	17.9	- 0.2	22.5	12.4	101	- 95	17	33	1	146	+ 16	23	10162	- 25	12	92	90

E : écart par rapport à la moyenne de la période

( ) valeur estimée

## ACTIVITÉS DU SERVICE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

### I. - EXPLOITATION

- Nomination de M. Claude JUVENTIN au poste de Commandant adjoint de l'aérodrome de Tahiti-Faaa.  
M. BOSCH a pris les fonctions de Chef de la Division des aérodromes extérieurs.
- Nombreuses actions d'instruction (formation de MM. RIO, PUHETINI, JUVENTIN Teva et PINSON, CC/2 nouvellement affectés, stages avant affectations dans les îles, acquisitions de qualifications à la Tour de l'aérodrome de Faaa, mission d'instruction de M. VIEILLARD sur les aérodromes d'Etat...).
- Elaboration et mise à jour d'instructions et de textes réglementaires :
  - créations de commissions locales d'examen des incidents de contrôle (aérodrome de Faaa, CCR, aérodromes extérieurs) ;
  - préparation d'un nouveau projet d'arrêté réglementant les mesures de police sur l'aérodrome de Faaa ;
  - mise à jour et édition des mesures conjoncturelles de sûreté, du plan de secours et du manuel Tour (Faaa).
  - mise à jour des consignes de sécurité sur les aérodromes extérieurs et préparation d'un projet de plan de secours pour Raiatea.
- Réunions et dépôt des conclusions d'un groupe de travail chargé de réfléchir sur les conditions de travail (effectifs - horaires - congés) des personnels TAC.
- Coordination avec l'autorité militaire et les compagnies aériennes quant à l'utilisation de Hao en aérodrome de dégagement de Faaa.
- Organisation d'exercices Sarex :
  - le 31 août 84 dans les environs de Huahine,
  - les 20 et 21 septembre 84 à Manihi et au nord de Tetiaroa.

Ces deux exercices ont été effectués avec la participation 12S, des compagnies Air Polynésie et Air Tahiti, ainsi que celle d'un appareil du Territoire.

### II. - ACTIVITÉS TECHNIQUES

- Expérimentation extension couverture VHF pour l'amélioration de la couverture du CCR et de la TWR/APP (vols de tour de l'île).
- Participation à l'étude entreprise par la Setil pour l'installation d'un nouvel auto-commutateur téléphonique.
- Installation d'un téléphone ATS/TWR à Moorea et de nouveaux postes téléphoniques à Rangiroa.

- Réception de la 504 DANGEL ILS tout terrain pour interventions au Mont Marau et contrôle de l'ILS.
- Remise en service du capteur MTO seuil 22.
- Remise en état du poste P2 (CED).
- Suivi du chantier oléo-tube et remise en état de la télécommande du glide arrachée par une pelleuse.
- Installation à Nuku Hiva d'un 3<sup>e</sup> groupe électrogène et réfection totale de la centrale.
- Remise en service, après passage d'un câble sous la piste et de l'antenne HF (dite Caroline).
- Mise en service à la TWR d'un nouveau poste VFH multicanaux (NARDEUX T. 361) destiné à servir d'ultime secours et alimenté par batteries /panneaux solaires et préparation de l'installation de la 3<sup>e</sup> position.
- Passage de la liaison Auckland-Papeete en 75 bauds.
- Début de révision totale des installations électroniques de la vedette ELIR 90.
- ILS-GLIDE : réfection plate-forme et mise en peinture du shelter de l'antenne.
  - LOCALIZER : réfection plate-forme, shelter et réseau d'antennes et mise en peinture.

### III. - TRANSPORTS AÉRIENS

#### 1. Desserte aérienne interinsulaire

- Etudes « avions » dans le cadre des travaux de la commission d'étude sur le transport aérien.
- Etude du programme de vols Air Polynésie (desserte des Marquises et des Tuamotu du nord notamment).
- Hausse des tarifs aériens interinsulaires intervenue à la mi-juillet.

#### 2. Activités des avions administratifs

*Heures de vol NOMAD* : 167,85 (dont 93,7 H en EASAN).

*Heure de vol NAVAJO* : 31,25 (dont 10,0 H en EVASAN).

#### 3. Divers

- Examens du personnel navigant : une session « pilote privé », une session « pilote - professionnel » et « IFR », une session « PP1/PL ».
- « Rôdage » de l'exploitation de l'ordinateur IN 227 et étude des programmes.
- Mise en œuvre du nouveau « brevet de base » : campagne d'information dans les aéro-clubs par le pilote-inspecteur.

# Activités des centres et aérodromes

## TRAFIC DE L'AÉRODROME

3<sup>e</sup> trimestre 1984

Mouvements commerciaux	8.311
dont IFR	2.317
Mouvements non commerciaux	11.014
dont IFR	1.234
TOTAL TOUT TRAFIC	19.325
TOTAL TRAFIC IFR	3.551

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

Aéronefs étrangers	399
Jets	545
Plus de 20 tonnes	1992

MOUVEMENTS DES AÉRONEFS (TFN non commercial) :

Aéro-Club de Tahiti	1816
Cercle Aéronautique	1472
Aéro-Club UTA	4146
Privés	1397
Autres mouvements	2151
CAP	32
TOTAL :	11.014

## ACTIVITÉS DES CENTRES ET AÉRODROMES

3<sup>e</sup> trimestre 1984

### 1. Centre de Contrôle régional

Trafic en route :

Mouvements internationaux	674
Mouvements interinsulaires	4562
TOTAL	5236

### 2. Messages reçus par le Bureau central des télécommunications :

Réception :

Réseau international	79.441
Réseau local	17.264
TOTAL RÉFECTION	96.705
Moyenne quotidienne	1051

Emission :

Réseau international	20.802
Réseau local	18.884
TOTAL ÉMISSION	39.686
Moyenne quotidienne	431

### 3. Bureau de piste

Licences de Personnel navigant validées :

Professionnelles	61
Non professionnelles	34

Effectifs PN basés en Polynésie Française au 30-9-84

Professionnels	67
Corps techniques	3
Privés	245

### 4. Bureau d'information aéronautique

Notams reçus Classe 1 Série A

Total	3802
-------	------

Notams émis Classe 1 Série A : 17 - Série C : 26

Protections aéronautiques fournies aux commandants de bord

	278
--	-----

### 5. Activités du S.S.I.S.

Feux extérieurs à l'aérodrome :

Alerte aéronefs	9
Sortie véhicule ambulance	2
Surveillance ravitaillements : avec ou sans passagers	250

Surveillances :

Décollages et atterrissages	500
Mise en route	255
Interventions diverses	25
Instruction et exercices	60 heures
Exercices nautiques Elir 90	19 heures

### 6. Service météorologique

Protections météorologiques des équipages au départ élaborées par le Centre Météorologique de Tahiti - Faaa.

1. Lignes internationales

Total général	305
---------------	-----

2. Moyens courriers :

Total	1217
-------	------

### 7. Bureau S.A.R.

Evacuations sanitaires :

Moorea	8
Iles sous le Vent	25
Tuamotu - Gambier	18
Marquises	3
Australes	4

Total des heures effectuées 215h 41 mn

# NOUVELLES DIVERSES

/A ( /IE / )ES /-)ERSONNELS

## PERSONNEL RENTRANT (DEFINITIVEMENT) EN METROPOLE

DATE	NOM ET PRENOM	CORPS - GRADE - STATUT	SERVICE
30 JUILLET	PAU Louis	ITPE	INFRA
03 AOUT	THEBAULT Henri	ITM	METEO
03 AOUT	HELLER Gilles	OCCA/1	SNA
25 SEPTEMBRE	HUMLER Jean-Pierre	AC/1 48-1018	INFRA
06 OCTOBRE	VIEILLARD Pierre	OCCA/P	SNA

## PERSONNEL BENEFICIAIRE D'UN CONGE EN METROPOLE

03 AOUT	RODARY Bertrand	ITPE	INFRA
09 AOUT	CORRE Gérard	ITM	METEO
08 SEPTEMBRE	SANDOU Lambert	CC/2	INFRA
06 OCTOBRE	POIRAUD Dominique	CC/2	INFRA

## PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

02 SEPTEMBRE	BRUNATI Louis	ITM	METEO
10 SEPTEMBRE	VASSEUR Frédéric	VAT/TM	METEO
03 OCTOBRE	DUPRAT Thierry	ITM	METEO
06 OCTOBRE	GROGNET Bernard	OCCA/P	SNA

## PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE EN METROPOLE

12 JUILLET	BENAVIDES Jean-Paul	TM	METEO
20 JUILLET	AUGER Hubert	ITPE	INFRA
1ER AOUT	YEUNG Guy	ICAC	DIR
21 AOUT	MICHEL Claude	ITM	METEO
1ER SEPTEMBRE	RIOU Bernard	TET	SNA
1ER SEPTEMBRE	PAIN Michel	CTET	SNA
1ER SEPTEMBRE	BAGLIERI François	CSTPE	INFRA
24 SEPTEMBRE	ROBERT Georges	TSAC CEAPF	SNA

## PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

DATE	NOM ET PRENOM	CORPS - GRADE - STATUT	VENANT DE	ALLANT A
27 AOUT	VIVISH Charles	TM RESIDENT	FAAA	RAPA
1ER SEPTEMBRE	REY Wilfrid	TAC RESIDENT	RAIATEA	FAAA
15 OCTOBRE	JACQUET Yvon	CC/2 TER.	FAAA	NUKU HIVA

## PERSONNEL RAYE DES CADRES

DATE	NOM ET PRENOM	CORPS - GRADE - STATUT	SERVICE	MOTIF DU DEPART
02 AOUT	ARHAN Louis	CTM CEAPF	METEO	RETRAITE
11 AOUT	CHANTELOUP Georges	ESA/P	SNA	RETRAITE
15 OCTOBRE	DUPONT Jean-Claude	CC/2 TER.	SNA	MUTATION



*La visite de la tour de contrôle avec  
MM. Alban ELLACOTT,  
JUVENTIN et DUBOIS.*

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,  
DES P. & T. et des PORTS  
VISITE L'AEROPORT DE TAHITI FAAA



UNE BELLE PRISE



M. MAÏE DU SERVICE DE LA NAVIGATION AERIEENNE A REALISE CETTE PECHE ASSEZ  
EXCEPTIONNELLE LE 10 NOVEMBRE A PROXIMITE DE L'ATOLL DE TETIAROA :  
UN HAURA DE BELLE TAILLE !

## AU BAL ANNUEL DE L'AVIATION CIVILE PREMIERE SORTIE PUBLIQUE DU GROUPE DE DANSE

On ne pouvait imaginer de cadre mieux adapté au déroulement du bal annuel de l'Aviation Civile organisé par l'association des personnels (ATAC) que l'Hôtel Tahiti, en raison des dimensions de sa salle appelée à accueillir près de sept cents dineurs et de la beauté du décor typiquement polynésien ; décor tout à fait indiqué pour mettre en valeur la première sortie publique du groupe de danse de l'Aviation Civile.

### UN GROUPE API

Il y a bien longtemps qu'on en rêvait de la constitution d'un groupe de danse au sein de l'association des personnels, mais le projet semblait bien ambitieux compte tenu des effectifs nécessaires et du travail à accomplir dans les domaines techniques et chorégraphiques.

Tout est affaire de volonté, c'est bien connu. De fait c'est grâce à l'immense volonté de Linda Dalmas et Libor Prokop que le projet put prendre forme. Ces deux agents de l'Etat figurant depuis longtemps parmi les effectifs permanents de l'un des groupes de danse les plus réputés de Tahiti (Coco) étaient tout à fait désignés pour le mener à bien.

Durant près de trois mois, à raison de deux séances par semaine, ils ont dirigé les évolutions de treize filles et neuf garçons enthousiastes pour les amener au niveau qui est le leur aujourd'hui et que l'on a pu apprécier tout particulièrement lors de la soirée du 20 octobre, à l'hôtel Tahiti : ce que l'on doit souligner tout particulièrement c'est la grande homogénéité qui a pu être atteinte compte tenu de l'extrême diversité des figurants, sous tous les aspects.

### DE GENTILS ORGANISATEURS

Mettre sur pied l'organisation du bal annuel n'est pas une mince affaire, d'autant que l'association est préoccupée, à peu près au même moment, par le déroulement d'une autre grande manifestation, à savoir l'Arbre de Noël.

Pour le Président Manaté et les autres membres du Comité directeur les trois ou quatre semaines précédant le bal n'auront pas été de tout repos : établissement d'un programme détaillé, distribution des rôles, accomplissement de démarches diverses, placement des tables et des carnets de tombola.

Quant au Jour J lui-même, bon nombre des membres du comité, l'ont consacré à d'ultimes mises au point et à des tâches diverses (contrôle des entrées, accueil et placement, confection de couronnes, etc.). Tant et si bien qu'ils ne purent jouir à tout moment du spectacle : c'est, dira-t-on, chose courante ; elle méritait, toutefois, d'être signalée.

A signaler également le rôle déterminant de Marc Pouyanne – un vieux routier de l'action sociale ayant présidé, en métropole, aux destinées des centres de vacances de l'Aviation Civile – qui avait bien voulu troquer sa blouse d'électronicien contre un magnifique pareo pour faire un « Monsieur Loyal » assez inattendu mais, somme toute, très couleur locale.

### UNE SOIRÉE TRES ANIMÉE

C'est l'orchestre des Kamaïn'a qui fut appelé à ouvrir le bal dès 20 heures avec force valses (tahitiennes), tamoure, et airs antillais, le tout très enlevé, de sorte que le repas (buffet) constitua pour beaucoup une pause salutaire.



Dès 22 h 30, Marc Pouyanne prit le micro pour présenter le groupe de danse et commenter en français et en tahitien – un bel exploit pour un métropolitain qui ne compte que seize mois de séjour sur le Territoire – durant la bonne demi-heure que dura le « show », les tableaux successifs (otea, aparima) que Linda et Libor avaient mis au point. Lorsque les danseuses durent provisoirement quitter la scène pour procéder à un changement de costumes, Libor Prokop et Gérard Raoux vinrent dévoiler leurs talents de solistes dans un tamoure endiablé qui déclencha inmanquablement l'hilarité de l'assistance.

La soirée connut un autre temps fort lors de la présentation par Denis Ferrand d'une « danse du feu » très spectaculaire : un geste amical du président en exercice de l'Association sportive de l'Aviation Civile (ASAC) qui fut très apprécié par le comité de l'ATAC. A signaler que deux autres présidents ont connu le baptême du feu ce soir-là : Léonard Manaté, président en exercice de l'ATAC, et Violette Le Véo, présidente de l'Association des Parents d'Elèves de l'Aviation Civile, qui évoluaient tous deux dans le groupe de danse.



### L'INVITATION A LA DANSE

Tous les acteurs du spectacle, les danseuses et les danseurs ainsi que l'orchestre du groupe qui comptait une dizaine de musiciens, furent longuement applaudis par l'assistance.

« L'invitation à la danse » associa ensuite, comme il est de tradition à Tahiti, acteurs et spectateurs pour un nouveau spectacle en quelque sorte car, reconnaissons-le, les sautilllements, frémissements et dandinements de certains, peu accoutumés au tamoure, n'étaient pas de nature à engendrer la mélancolie.

Qu'on ne se méprenne pas, toutefois, sur ces propos ; il y avait parmi les « invités » de bonnes individualités. C'est ainsi qu'on a pu apprécier, une fois encore, le « paoti » du Directeur de l'Aviation Civile.

C'est jusqu'à une heure très avancée de la nuit que l'orchestre de Francis Teai fit ensuite danser toute l'assistance. Le bal fut interrompu quelques brefs instants pour permettre au comité de procéder au tirage de la tombola richement dotée par UTA, QANTAS, SPIA, AIR POLYNESIE et de nombreuses autres sociétés, et de remettre leurs lots aux gagnants.

Le produit de cette tombola servira quant à lui à financer l'Arbre de Noël qui doit avoir lieu, cette année, dans la grande salle et les jardins de l'Office territorial d'action culturelle, à Papeete.

**Le déroulement de cette manifestation sera relaté dans le prochain numéro de Manureva.**



## FOOTBALL CORPORATIF LA COUPE DE TAHITI POUR L'AVIATION CIVILE

Après des débuts très prometteurs dans la compétition en 1981 – année durant laquelle elle remporta le premier championnat corporatif – l'équipe de l'Aviation Civile connut deux années difficiles (82 et 83).

Le sursaut nécessaire tardait à venir : malgré les bonnes individualités que comptait l'équipe, on n'arrivait pas à trouver – faute sans doute de les rechercher sérieusement – la cohésion et les automatismes indispensables.

La saison 84 s'est présentée sous de meilleurs auspices en raison de la prise de conscience qui s'est opérée progressivement au sein de l'équipe : pour jouer les premiers rôles, il fallait nécessairement se réformer. On prit donc le parti de structurer davantage la section football et d'organiser des séances d'entraînement dignes de ce nom.

Si en championnat, il n'y eut pas de miracle cette année encore, les bonnes dispositions arrêtées n'ayant pu être mises en œuvre que tardivement, en coupe corporative en revanche – compétition organisée après le championnat – le changement s'avéra très net ainsi que devaient le montrer les premières rencontres et leurs résultats : 3/1 contre la CPS, 2/0 contre l'EDT.

En demi-finale, contre l'équipe de la Sûreté, il s'agissait de confirmer car le onze policier, champion 84, voulait réaliser

le doublé. Ce fut une partie difficile mais le score (1/0), acquis en première mi-temps grâce à Joël Teipoarii, put être conservé jusqu'au coup de sifflet final.

Le dernier match de cette compétition joué au stade Faupataua en lever de rideau de la rencontre PIRAE / POSTES (finale de la coupe de Tahiti), opposait l'ATAC à l'équipe de l'administration pénitentiaire (AMAP) . c'est Robert YAU qui, en première mi-temps marqua le but de la victoire.

On imagine aisément la joie des joueurs et des nombreux supporters de l'ATAC au moment où fut remise par Guy Raoulx responsable du football corporatif au sein de la Ligue – et ancien président de l'ATAC – la coupe tant convoitée, et celle de Jean ZANNI, le mentor de l'équipe dont les derniers résultats ne sont pas étrangers, on s'en doute, à sa nomination.

### LES FINALISTES (ATAC)

J. Teipoarii, P. Piéhi, P. U. Sang, P. Faataura, J.M. Tantau, R. Faataura, C. Bennett, G. Raoulx, L. Lichtlé, F. Anania, O. Rey, V. Tipuaitua, R. Yau, M. Vairaatoa, D. Mottard, M. Faataura (capitaine).



### CARNET BLANC

Nous avons également appris la nouvelle du mariage de Véronique VASLOT, CC/2 au SIA avec Régis CHIN, célébré le 21 juillet 1984.

### CARNET ROSE

Nous avons été informés de la naissance de :

- ALANDA, MAITE au foyer de TIAIHO Edwin, CC/5 du Service de la Météorologie, le 12 septembre 84.
- TEFATU, ARTHUR au foyer de TEHINA NUI Mataiti, CC/3 du Service de la Météorologie, survenue le 10 septembre 84 à TAKAROA.
- YANN, VAIHITI au foyer de TRAMIER Bernard, TAC du CEAPF, le 23 septembre 1984.
- JEAN-FRANÇOIS au foyer de GIRARD Bernard, OCCA/1, le 26 octobre 1984.
- NEIL, au foyer de LANGOMAZINO Agnès, CC/3 du Service de la Météorologie, le 7 novembre 1984.
- CEDRIC, au foyer de LAI Micheline, Commis à la Direction, le 12 novembre 1984.

