

MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



SOMMAIRE

- 1 EDITORIAL
- 2 LE DOSSIER DU TRIMESTRE
- 7 STATISTIQUES TOURISTIQUES
- 8 TRANSPORT AERIEN
- 10 ACTIVITES DES SERVICES
- 18 ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES
- 19 NOUVELLES DIVERSES

ISSN 0766 - 9704

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

Assurer la couverture médicale de populations dispersées est un problème ardu, dont toutes les solutions imaginables comportent des inconvénients. La dissémination de « médecins aux pieds nus » ayant reçu une formation sommaire, formule utilisée dans certains pays d'Asie, est intéressante au plan économique mais ne permet pas à elle seule d'assurer un niveau de soins comparable à ce dont bénéficient les populations de pays industrialisés. Le « médecin volant » du Bush australien est un système relativement coûteux et lui aussi limité en efficacité par l'équipement forcément réduit du praticien : toute intervention délicate nécessite le transport du malade dans un centre hospitalier.

Le Territoire a opté pour une formule paraissant susceptible d'offrir à des populations numériquement et économiquement faibles, isolées par de vastes distances maritimes, un niveau de soins médicaux assez similaire à celui dont dispose l'habitant d'une ville moyenne de métropole : un responsable sanitaire local, formé et équipé de manière à pouvoir assurer lui-même quelques soins et services de prévention (cette dernière fonction étant complétée par les tournées médicales multidisciplinaires périodiques), informe par radio le Centre Hospitalier Territorial de Mamao de toute situation lui semblant dépasser ses propres moyens d'intervention. Un médecin du C.H.T. décide alors, en dialoguant avec ce responsable, de l'opportunité d'évacuer le malade sur Tahiti.

Selon le cas, l'évacuation sanitaire (EVASAN) doit être réalisée par voie maritime, par voie mixte maritime/aérienne ou par voie aérienne. Lorsqu'une desserte régulière de l'île existe et que l'état du malade le permet, un siège lui est réservé sur le prochain avion d'Air Polynésie ; dans le cas contraire, il est fait appel prioritairement à l'avion médical du Territoire, ensuite aux autres avions disponibles selon une procédure préétablie.

C'est l'organisation des missions de ce type que relate le dossier du trimestre.

*
* *

Le bateau de croisière « Liberté » s'est fait quelque peu attendre, mais les vols bi-hebdomadaires de Transamerica ont effectivement commencé dès le mois de novembre grâce notamment aux efforts de promotion de la Société « American Hawaï Cruise », le nombre de visiteurs devrait largement dépasser la barre des 120.000.

La mise en place de la nouvelle Convention « Air Polynésie » et l'annonce de la commande de deux ATR 42.300 ouvrent de nouvelles perspectives en matière de transport aérien intérieur.

*
* *

Manureva adresse ses vœux de plein succès aux mouvements dirigeants d'Air Polynésie et souhaite à ses lecteurs une très bonne année 1986.

LE DOSSIER DU TRIMESTRE

LES ÉVACUATIONS SANITAIRES PAR VOIE AÉRIENNE

Octobre 85. Il est un peu plus de minuit, le Navajo s'élance sur la piste de Faaa :

Evasan (évacuation sanitaire) sur Marutea Sud (1) où l'on doit se poser au petit matin après une escale technique à Hao (2). La mission a été déclenchée par le Service de Santé au début de soirée et le processus habituel a été appliqué :

- rechercher un avion, des pilotes ;
- avertir la "mécanique" ;
- préciser les pleins, l'heure de départ ;
- fixer les rendez-vous au médecin accompagnateur, l'heure d'arrivée probable à destination ;
- demander aux militaires l'autorisation d'effectuer une double escale technique à Hao ;
- avertir les services de contrôle, etc.

L'avion monte au-dessus de l'océan, la nuit est claire. A l'arrière de l'appareil, le médecin s'organise pour continuer sa nuit dans les meilleures conditions possibles ; dans quelques instants il dormira, économisant ses forces pour un retour qui risque d'être plus difficile pour lui. Les deux pilotes, prévenus de la mission dans la soirée, n'ont guère eu le temps de "chômer" : il a fallu penser au vol, en régler les détails techniques, passer à la météo, rassembler la documentation, préparer du café, prendre en hâte de quoi manger.

Pour ce vol particulier, on a fait appel à des pilotes gérés par l'Aviation civile : l'un pilote du Territoire, l'autre pilote des corps techniques de la Navigation aérienne ; c'est ce dernier qui effectue la première étape.

Vol sans histoires jusqu'à Hao. Beau temps avec quelques traversées de cumulus en descente. Le pilote en place droite a pu se reposer un peu et somnoler jusqu'à l'arrivée. Trois heures du matin, escale rapide et routinière à Hao. Les militaires sont très efficaces et dans la nuit, les pleins des six réservoirs du Navajo sont complétés. Le carburant emporté permettra de faire le trajet Marutea-Sud et retour sur Hao.

Moins d'un quart d'heure s'est écoulé et les pilotes ayant changé de place, l'avion redécolle. Il fait beau, une heure après le décollage, l'horizon

commence à pâlir et c'est le spectacle coutumier du lever du soleil que les occupants de l'avion contemplent en buvant leur premier café. Le jour leur permet également de voir sur l'horizon les cumulus et les cumulonimbus que la météo avait prévus à partir du 21° Sud. Cependant la situation n'est pas trop mauvaise et l'atterrissage à Marutea Sud se fait dans de bonnes conditions et à l'heure prévue : il est alors 05 h 40.

Une heure d'escale au cours de laquelle le médecin examine la malade. Un petit déjeuner copieux avait été préparé. Accueil chaleureux des dix habitants, embarquement de la malade et départ de Marutea. Après un large virage sur l'atoll pour un dernier au revoir et surtout pour tenter d'obtenir la liaison HF avec le CCR (Centre de Contrôle régional), le cap est mis sur Hao. Après 30 minutes de vol, contact enfin établi avec Tahiti Contrôle.

Au cours de la descente sur Hao, la Santé, via le Contrôle, fait demander s'il est possible au retour de s'arrêter à Fakarava (3) pour y prendre un autre malade. Concertation à bord (navigation, carburant, chargement, nature de la maladie) : réponse positive est donnée. Escale brève à Hao. Les pleins sont complétés. Quinze minutes après décollage pour Fakarava. Le temps est splendide, le survol des Tuamotu du Centre se fait dans d'excellentes conditions.

Arrivée à Fakarava vers 10 h 45. Dix minutes d'arrêt. Le malade, assez mal en point, est embarqué et c'est le retour sur Tahiti. Retour qui paraît bien long, même s'il s'agit de la plus courte des étapes et même si l'équipage est occupé à des tâches plus administratives : faire remplir les réquisitions ; rédiger les documents de vol et des fiches techniques ; demander une ambulance.

Atterrissage à Faaa à 12 h 50 : onze heures de vol sur une amplitude de moins de 13 heures.

*
* *

(1) Marutea-Sud : Tuamotu de l'Est, 1.600 km dans le Sud-Est de Tahiti.

(2) Hao : Tuamotu du Centre, 930 km dans l'Est de Tahiti

(3) Fakarava : Tuamotu du Nord, 450 km dans le Nord-Est de Tahiti.

Répartition géographique des EVASAN par vol spécial (1984)

Moorea	10 %
I.S.L.V.	35 %
Tuamotu	30 %
Gambier	3 %
Marquises	9 %
Australes	12 %

ÉVOLUTION DES EVASAN PAR VOL SPÉCIAL

<i>Année</i>	<i>Nombre de vols</i>	<i>heures de vols</i>
1979	127	550
1980	140	600
1981	164	540
1982	168	808
1983	185	707
1984	253	1.002
1985	310	1.100

Même s'il était particulièrement long, il s'agissait d'un vol "de routine".

Ces vols se répètent en effet tout au long de l'année : la veille, c'était Tubuai (4) pour évacuer 3 malades arrivant de Rapa par bateau et la même semaine, une mission a été effectuée sur Reao (5).

Ces vols se ressemblent avec leurs départs rapides, leurs escales brèves. Certains aléas introduisent cependant quelques variétés : naissance à bord, parfois hélas, décès malgré les efforts du docteur aidé souvent d'un des pilotes, sans compter certaines "guérisons miraculeuses" juste avant d'embarquer ou dès l'arrivée à Faaa.

— En 1984, 253 évacuations sanitaires ont été réalisées impliquant 1.002 heures de vol dont 600 heures par les avions administratifs.

— Au 25 octobre 1985, on compte déjà 254 missions d'évacuation sanitaire en 878 heures de vol.

Les avions administratifs — Nomad du Territoire (cf. encadré) et Navajo du Haut-Commissariat — mis en œuvre par les pilotes gérés par l'Aviation Civile effectuent 55 % de ces missions.

Les avions des sociétés de transport aérien effectuent 35 % des vols.

Les avions privés participent à ces missions dans 8 % environ des cas.

Enfin en ultime secours, quelques missions sont effectuées en Gardian par l'escadrille 12 S.

Il faut noter également qu'un nombre important de malades sont évacués sur les lignes régulières d'Air Polynésie. Ces évacuations ne sont pas comptabilisées dans les chiffres cités plus haut.

Il incombe à la division ATS/SAR du service de la navigation aérienne pendant les horaires de bureau et au commandant de permanence de l'Aviation Civile en dehors de ces horaires d'organiser maté-

riellement les missions d'évacuation sanitaire par vols spéciaux.

Contacté par le service des urgences du Centre Hospitalier Territorial, le responsable de l'Aviation Civile s'informe auprès du CCR de l'éventuelle possibilité d'utiliser un avion déjà présent dans la région et susceptible de ramener le malade sans médecin accompagnateur (dans la mesure où la présence de ce dernier n'est pas indispensable).

Si cette solution n'est pas possible, il cherche un appareil en fonction de la nature de la mission et la disponibilité des avions et équipages répondant aux besoins en accordant la priorité aux avions et équipages spécifiques : avions des administrations, équipages gérés par l'Aviation Civile qui sont d'alertes 24 h sur 24 h.

Si les avions des administrations sont indisponibles, le choix se portera sur un avion d'une compagnie de transport basée à Faaa, le cas échéant sur un avion privé ayant signé une convention avec l'Aviation Civile.

Le responsable de l'Aviation Civile détermine avec le pilote, l'heure d'arrivée prévue à destination et toutes les dispositions à prendre : escales techniques, mise en route des aides diverses, balisage de fortune, etc.

Il informe la Santé de l'heure de décollage (prévue), de l'heure d'arrivée (prévue) à destination et fixe l'heure et le lieu de rendez-vous du médecin accompagnateur.

(4) Tubuai : Archipel des Australes, à 550 km dans le Sud de Tahiti.

(5) Reao : Tuamotu de l'Est, à 1.400 km de Tahiti.

Il fait prévenir le terrain de destination par le B.C.T. (Bureau Central des Télécommunications).

Il informe enfin les organismes de la circulation aérienne concernés : tour de contrôle et CCR, les missions étant dispensées du dépôt de plan de vol.

Au cas -- très rare -- où aucun avion n'est disponible, une procédure de réquisition est mise en œuvre et il est alors fait appel à un moyen militaire, Gardian de la 12 S en général. Dans ce cas, la négociation se fait directement entre la Santé et l'autorité militaire, l'Aviation Civile ne jouant plus aucun rôle.

Cette procédure basée sur une collaboration étroite et efficace entre l'Aviation Civile et le Service des Urgences du Centre Hospitalier Territorial, permet de répondre rapidement et de façon très satisfaisante aux demandes nombreuses et croissantes d'Evasan ; elle est parfaitement rôdée et doit son efficacité au dévouement de tous :

- personnels de l'Aviation Civile, de la Santé, des compagnies et des exploitants privés ;
- services du contrôle de la circulation aérienne ;
- responsables militaires.

Il convient de réserver une mention particulière aux pilotes pour leur disponibilité, leur dévouement et leur compétence et aux médecins accompagnateurs dont la tâche est difficile mais qui savent tous et toujours s'adapter aux conditions rencontrées.



L'AVION MÉDICAL NOMAD

Début 1981, le Territoire a fait l'acquisition d'un avion de type Nomad pour effectuer les missions médicales pluridisciplinaires dans les Tuamotu. Cet appareil, de construction australienne, est arrivé à Tahiti au mois de mai. Le choix s'est porté sur le Nomad pour les raisons suivantes :

- vaste volume de sa cabine autorisant l'emport de plusieurs civières et permettant au médecin d'intervenir avec une certaine aisance ;
- autonomie convenable et performances permettant le décollage et l'atterrissage sur des pistes courtes et sommairement aménagées ;
- possibilité d'effectuer d'autres types de missions : photographie, recherches et sauvetage, largages divers...

Le Nomad est parfaitement adapté aux évacuations sanitaires à courte et moyenne distance. Sa vitesse de croisière relativement faible est un inconvénient sur des distances plus longues, encore que cet inconvénient soit minimisé par le fait que le malade peut être soigné à bord si son état le nécessitait. Il faut cependant noter que des interruptions plus ou moins longues ont gêné l'exploitation de l'appareil. Ces ennuis techniques sont apparus, de façon irrégulière d'abord début 1982 puis cette année principalement. L'insuffisance d'approvisionnement en pièces détachées est la cause principale des longs délais d'indisponibilité.

Depuis le 1^{er} mai 1981, l'avion a effectué 2 400 heures de vol dont 1.630 heures en 341 missions d'évacuation sanitaire et 241 heures en 26 missions de tournées médicales, soit un total de 1.871 heures au profit du Service de Santé.

Ce bilan est plus que satisfaisant.

Il faut en outre rappeler qu'au début de l'année 1983, le Nomad a été le premier et souvent le seul appareil à pouvoir se poser sur les atolls dont les pistes avaient été dévastées par les cyclones. Il a effectué à cette occasion 43 heures de vol pour le compte du plan ORSEC, apportant vivres, eau, médicaments, secours divers aux populations. Des enseignements précieux ont été tirés de cette expérience notamment sur les possibilités de largage de vivres en containers ou de parachutage éventuel.

L'appareil effectue également pour le compte du Service de l'Aménagement et de l'Urbanisme un nombre important de vols de photographie aérienne grâce à un équipement spécial.

En période électorale, c'est encore le Nomad qui est sollicité pour larguer les bulletins de vote sur les îles non desservies par un aéroport.

Enfin le Nomad fait partie des appareils semi-spécialisés pour les opérations de recherches et de sauvetage (SAR). Ses possibilités de recherche électronique, son équipement de navigation, sa grande autonomie en font un moyen précieux. L'appareil et ses équipages participent régulièrement aux exercices SAR organisés par l'Aviation Civile.

SERVICE DES URGENCES

(Centre Hospitalier Territorial)

Les évacuations sanitaires par vol spécial inter-archipels sont centralisées au niveau du service des Urgences du Centre Hospitalier Territorial .

- pour la réception de l'appel ;
- pour le déclenchement technique ;
- pour la couverture médicale ;
- pour le maintien du matériel médical ;
- pour la réception des malades évacués.

L'organisation d'une Evasan par vol spécial est donc assurée par le Service des Urgences en relation étroite avec l'Aviation Civile qui, en 45 mn au maximum, peut mettre à sa disposition avion et pilote.

Les urgences fonctionnent à ce titre comme un véritable organisme de régulation :

- vis-à-vis des médecins des archipels demandant une Evasan ;
- vis-à-vis des infirmiers, adjoints de soins ou chargés de postes isolés dans les atolls, demandant un conseil thérapeutique ou la prise en charge d'un malade relevant de leur circonscription.

La mission médicale est assurée par un médecin (de garde sur place à l'hôpital par roulement de 24 h) formé aux missions d'urgences : stage de SAMU, de réanimation, etc.

Le matériel médical technique destiné à assurer tout transport est entreposé dans un local dans l'enceinte des Urgences. A chaque Evasan, correspond une pathologie particulière pour laquelle le médecin accompagnateur prépare le matériel correspondant au malade transporté : matelas coquille, respirateur, aspiration, couveuse, oxygène, etc.

QUELQUES CHIFFRES

En 1984, ont été réalisées à l'intérieur de la Polynésie française : 2.214 évacuations sanitaires.

Répartition par mode de transport :

- 47 % par avion régulier ;
- 33 % par bateau régulier ;
- 15 % par avion spécial (y compris les "evasan" privées) ;
- 1 % par bateau affrété ;
- 1 % par avion militaire ;
- 3 % divers.

Toujours en 1984, 307 malades ont été évacués par *avion spécial* dont :

— adultes : hommes : 109 - femmes : 97 - enfants (moins de 12 ans) : garçons : 67 - filles : 34.

Qui ont été hospitalisés en :

Chirurgie : 87	28,33 %
Pédiatrie : 63	20,52 %
Gynéco-Maternité : 42	13,68 %
Médecine : 34	
Cardiologie : 20	23,77 %
Réanimation : 19	
Vaïami (psychiatrie) : 7.	
Ophtalmologie : 7	
Jean Prince : 6 (brûlés, stomatologie, caisson)	
ORL : 2	
Raiatea : 2 (vol spécial Papeete - Maupiti - Raiatea).	
Non hospitalisés : 10	3,25 %
Décédés en cours de vol ou à l'arrivée : 8	

Pathologie présentée :

Chirurgicale :

Syndromes abdominaux aigus (appendicite, péritonites, etc.) : 38

Accidents de la voie publique, polytraumatismes : 34

Fractures de membres : 36

Pédiatrie :

Syndromes méningés, convulsions : 25.

Gastro-entérites aiguës, sol infectieux : 26.

Médecine :

Cardiologie : 25 (infarctus, troubles du rythme, RAA, embolie pulmonaire, etc.).

Gastroentérologie : 8 (hémorragies digestives).

Neurologie : 6 (Accidents vasculaires cérébraux, coma, etc.).

Gynécologie : 42 (Accouchements dystociques, rétention placentaire, etc.).

(Source Centre Hospitalier Territorial.)



STATISTIQUES TOURISTIQUES

(source : Service Territorial du Tourisme)

Période { 12 mois de décembre 1983 à novembre 1984
12 mois de décembre 1984 à novembre 1985

Origine du trafic	12/83 à 11/84	12/84 à 11/85	E V O L U T I O N
- Amérique du Nord.....	52 375	63 703	+ 21,6 %
(dont Etats-Unis).....	(46 514)	(57 879)	(+ 24,4 %)
- Amérique du Sud + Centrale	3 266	2 981	- 8,7 %
- Europe.....	26 057	26 773	+ 2,7 %
(dont France).....	13 059	13 345	(- 2,2 %)
- Pacifique.....	18 911	24 619	+ 30,2 %
- Autres.....	958	788	- 17,7 %
T O T A L.....	101 567	118 864	+ 17 %

Le "décollage" du trafic se confirme et s'accroît, en particulier sur les marchés américain et australien ; l'effet très important des croisières du paquebot "Liberté" (30 000 passagers escomptés en année pleine), peu sensible pour la période considérée puisqu'elles n'ont effectivement débuté qu'en novembre, devrait accélérer encore cette évolution dans les mois à venir.

AERODROME DE TAHITI-FAAA

TRANSPORTS AERIENS

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

DE JANVIER A SEPTEMBRE 1984

COMPAGNIE	* A *	* D *	* T *	* VOLS *	* PAX *	* DONI *	* TRANSIT *	* S.O. *	* CAR Z *	* FRET (KG) *	* GRATUIT (KG) *	* POSTE (KG) *	* VARIATION (2) AVECD 1984 *
TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR													
AIR TAHITI (MOOREA)	A	D	T	9140	66236			89137	74,3				PAX + 26,9
				9152	57760			89238	64,7				FRET
				18292	123996			178375	69,5				POS
AIR POLYNESIE (MOOREA)	A	D	T	2				39					PAX
				2				39					FRET
													POS
TOTAL TRAFIC MOOREA	A	D	T	9142	66236			89176	74,3				PAX + 6,8
				9152	57760			89238	64,7				FRET
				18294	123996			178414	69,5				POS
AIR TAHITI	A	D	T	351	1671			3292	50,8				PAX + 91,0
				351	1630			3288	49,6				FRET
				702	3301			6580	50,2				POS
AIR POLYNESIE	A	D	T	2151	72750			91518	79,5				PAX
				2153	68731			89801	76,5				FRET
				4304	141481			181319	78,0				POS
TAHITI CONQUEST A.	A	D	T	48	186			334	55,7				PAX - 42,9
				49	169			339	49,9				FRET
				97	355			673	52,7				POS
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A	D	T	11492	140843			184320	76,4				PAX + 1,5
				11705	128290			182666	70,2				FRET
				2397	269133			366986	73,3				POS
TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL													
U.T.A.	A	D	T	246	51150			73388	76,6				PAX + 19,9
				245	50940			73163	76,5				FRET
				491	102090			146551	78,5				POS
QANTAS	A	D	T	214	23201			63950	76,0				PAX + 11,9
				234	24946			63950	78,7				FRET
				468	48147			127900	77,3				POS
AIR NEW ZEALAND	A	D	T	195	26211			70317	73,8				PAX + 8,0
				195	26055			70279	73,6				FRET
				390	52266			140596	73,7				POS
LAN CHILE	A	D	T	56	5880			8658	67,9				PAX - 12,7
				56	4315			8644	49,9				FRET
				112	10195			17302	58,9				POS
S.P.I.A.	A	D	T	18	1418			2770	70,6				PAX - 66,3
				18	1422			2770	70,7				FRET
				36	2840			5540	70,6				POS

AERODROME DE TAHITI-FAAA

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

DE JANVIER A SEPTEMBRE 1985

COMPAGNIE	VOLS	PAX	DONT PAG.	TRANSIT DIRECT	S.O.	CMR	FRET (KG)	FRET GRATUIT (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (Z) AVEC 1984
POLYNESIAN AIRLINE	39	1312	4	56647	223256	74,3	3806063	104748	342241	24,9
	39	1128	30	56647	222978	74,2	497600	107834	78921	66,3
	78	2440	34	113294	446234	74,2	4303663	212602	421162	21,3
TOTAL TRAFIC REGulier INTERNATIONAL	788	109172	3432	56647	223256	74,3	3806063	104748	342241	24,9
	787	108806	3551	56647	222978	74,2	497600	107834	78921	66,3
	1575	217978	6983	113294	446234	74,2	4303663	212602	421162	21,3
U.T.A	7	153	5	500	915	71,4	5361			
	7	5	5	500	913	55,3	5361			
	14	158	10	1000	1628	63,3	5361			
LAN CHILE	1	83	83		83	100,0				
	1	82	82		83	98,8				
	2	165	165		166	99,4				
POLYNESIAN AIRLINE	1	27	27		109	24,8	1704			
	1	28	28		108	25,3	325			
	2	55	55		217	25,3	2029			
DIVERS USA	8	734	734	473	1951	61,9	2210			
	8	630	630	473	1951	59,2	2210			
	16	1364	1364	946	3902	59,2	2210			
SAMOA AIR	4	313	313		732	42,8	186			
	4	277	277		732	37,8	186			
	8	590	590		1464	40,3	186			
TOTAL TRAFIC NON REGulier INTERNATIONAL	21	1310	1310	973	3790	60,2	9461			
	21	1022	1022	973	3787	52,7	325			
	42	2332	2332	1946	7577	56,5	9786			
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	809	110482	3432	57620	227046	74,0	3815524	104748	342241	24,9
	808	109828	3551	57620	226765	73,8	497923	107834	78921	66,3
	1617	220310	6983	113240	453811	73,9	4313449	212602	421162	21,3
TOTAL TOUT TRAFIC	12501	251325	6034	57620	411366	75,1	3932129	105926	358670	4,9
	12513	238118	6074	57620	409431	72,2	776857	110720	130111	4,8
	25014	489443	12108	115240	820797	73,7	4708986	216648	488741	7,4

ACTIVITES DES SERVICES

() SERVICE /(-) ADMINISTRATIF

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITEES

- . Désignation des membres du Comité Technique Paritaire dont la composition a été modifiée par arrêté ministériel. Cette instance comporte à présent vingt sièges de titulaires et autant de suppléants. Sa première réunion doit avoir lieu le 10 décembre.
- . Lancement de la procédure de recrutement d'un CC3 pour les besoins de la Météorologie après accord du contrôleur financier central et du Service des personnels et de la gestion (SPG).
- . Pour la première fois cette année, les cadres administratifs des DOM et des TOM ont été réunis le même jour (25/9) à Paris sous l'égide du SPG. Les principales questions débattues lors de cette séance et des réunions ultérieures (de type bilatéral) sont les suivantes : organisation générale de la DGAC et de la DM (administration centrale et services extérieurs), déconcentration de l'action administrative (gestion des personnels), formation des personnels, "intégration" des agents non titulaires, informatisation des services, aspects sociaux de la gestion des personnels.
- . Elaboration, avec les services de la navigation aérienne, du plan d'action de la DNA (dépenses de fonctionnement) couvrant la période 86-90.
- . Divers contacts ont été pris avec l'Association pour la formation et le développement en Polynésie (AFODEP) afin d'examiner les possibilités offertes à court ou moyen terme. Le stage d'adaptation des cadres expatriés organisé par l'AFODEP a pu être suivi par trois ingénieurs.
- . Le rejet par l'ordonnateur territorial de dossiers de remboursement de frais de déplacement concernant des fonctionnaires de l'Etat ayant accompli des missions au profit du Territoire a posé le problème du texte (barème) applicable : celui que l'on utilise habituellement pour les fonctionnaires de l'Etat ou celui du Territoire (d'ailleurs inspiré du précédent) ?

ETUDES DIVERSES

- . Réflexion portant sur l'exercice du droit de grève (service minimum) dans les services de la navigation aérienne.
- . Examen du problème que pose le recrutement de deux commis du CEAPF en l'absence de corps (CEAPF) propres à la DGAC.
- . Etude des moyens techniques permettant de réaliser ou améliorer le traitement informatique de diverses tâches administratives. L'étude a porté sur le micro-ordinateur GOUPIL 4 et le mini-ordinateur Inter-technique série 500.
- . Analyse des avantages réciproques du système télex (public) et de la télécopie. Les essais de télécopie entrepris avec le secrétariat de la Direction générale à Paris se sont avérés très satisfaisants.

- . Examen du décret n° 85-1020 du 19/9/85 concernant l'intégration des agents non titulaires (catégories C et D). Les agents régis par la convention collective de travail du 10 mai 1968 ne pourront bénéficier des dispositions de ce texte.

TRAVAUX DES COMITES ET COMMISSIONS

- . La Commission administrative paritaire du corps des TAC du CEAPF, réunie le 19 juillet 1985, a approuvé son nouveau règlement intérieur et a émis un avis sur divers projets de mutation.
- . La Commission administrative paritaire du corps des TM du CEAPF, réunie le 2 septembre 1985, a émis un avis favorable à la titularisation de 4 stagiaires et arrêté le tableau d'avancement au grade de Chef Technicien de la Météorologie.
- . La Commission des logements administratifs s'est réunie le 10 septembre pour examiner diverses questions relevant de sa compétence : financement des dépenses d'entretien, attribution des logements, programme des réfections, éclairage public.
- . La Commission paritaire des ANFA du Territoire s'est réunie le 10 septembre pour examiner divers dossiers de recrutement. A noter qu'il s'agissait là de la dernière réunion à laquelle était appelée à siéger la Direction de l'Aviation Civile, les sièges dévolus à l'Administration au sein de cette instance ayant été redistribués après cette date.
La Direction conserve bien entendu son siège au sein de la commission paritaire des ANFA de l'Etat.

EXAMENS ET CONCOURS

- . Concours externe de Techniciens de la Météorologie du CEAPF
 - admis : M. Patrick VARNEY, Melle Suzanne SHAN YAN, M. Maurice WONG.
 - liste complémentaire : MM. Joël DOYEN, Vétéa PIRITUA.
- . Concours externe de recrutement d'un dessinateur (CC/3)
M. Eddy AITAMAI a été déclaré admis.
- . Concours externe de recrutement d'un Adjoint Technique des TP (CC/2)
M. Michel BRUCKMANN a été déclaré admis.
- . Concours interne de Technicien de la Météorologie du corps national
admis : les AiTM du CEAPF Pierre AN, René PAIA et Errol ROBSON.

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

AÉRODROMES D'ÉTAT

TRAVAUX

Cité de l'Air de Faaa :

- Mise en place d'un éclairage solaire
- Réfection du réseau téléphonique
- Réaménagement de 2 studios en F3.

ETUDES

Tahiti-Faaa :

- Préparation de différents APS du programme d'investissement de l'année 1986 relatifs aux travaux d'amélioration des réseaux ANA (aide à la navigation aérienne)
- Études diverses d'aménagement
- Études diverses en liaison avec la Setil.
- Préparation du marché concernant la réparation de l'aire de stationnement internationale

Bora-Bora :

Préparation du marché pour la construction d'une centrale électrique et d'un logement.

Rangiroa :

Étude de marquage au sol de l'aire de stationnement.

MTO Rapa :

APS réfection abri groupes.

ACQUISITIONS IMMOBILIERES :

Tahiti-Faaa :

Négociation en cours en vue de l'acquisition amiable d'une parcelle de terre pour l'extension de l'emprise.

AÉRODROMES TERRITORIAUX

TRAVAUX

Nuku Hiva :

Travaux de gros entretiens sur bloc technique et aérogare.

Ua Pou :

Approvisionnement de la base ARMCO effectué sur le site.

Atuona :

Déforestation du fond de trouée. Achat de matériel effectué.

Tatakoto :

Réfection de l'abri passagers en cours.

Kaukura :

Travaux de remise au profil de la piste.

Fakahina :

Construction de la piste terminée.

ETUDES :

Vahi-Tahi :

Préparation du marché de construction de l'aérodrome.

Hilareru :

Etude de la concession d'exploitation de l'aérodrome à usage restreint.

Takaroa :

Préparation du dossier de consultation des entreprises pour la construction de l'aérodrome.

Nuku Hiva :

- Réaménagement de l'installation d'alimentation d'eau potable
- Expertise de la piste et du réseau d'assainissement
- Nivellement de la piste
- Mesures de déflexion
- Début de l'exploitation des résultats

Rurutu :

Avis sur installation ligne électrique à proximité de l'aéroport.

Rurutu-Tubuai :

Balisage lumineux : préparation du dossier de consultation des entreprises après appel de candidatures.

ACQUISITIONS IMMOBILIERES

Takaroa :

Préparation du dossier foncier pour la construction d'une nouvelle piste.

Takume :

Cadastrage de l'emprise future demandée pour la préparation du dossier foncier.

Vahi-Tahi :

L'ordonnance d'expropriation a été prononcée et notifiée aux intéressés qui sont convoqués devant la Commission Arbitrale d'évaluation des indemnités en octobre.

ACTIVITÉ DU SERVICE DE LA MÉTÉOROLOGIE AU COURS DU 3^e TRIMESTRE 1985

Mise en œuvre d'une intervention quotidienne directe du prévisionniste pendant le bulletin d'informations sur RTA.

Nombreuses opérations d'assistance maritime exceptionnelles pour la Marine nationale.

Stage d'études du Professeur LITYNSKI, de l'Université du Québec.

Début de la phase concrète de la reconstruction de Hereheretue avec transport des matériaux.

Instauration d'un système d'échanges de prévisions de zone à compter du 1^{er} août (assistance aux vols internationaux).

Visite du Service par le Général DIRCEN MERMET.

Déroulement de l'examen professionnel de Chef Technicien/CEAPF (4 candidats).

Mission en Polynésie de M. LABROUSSE, Directeur de la Météorologie Nationale (Inspection et élaboration des Conventions État/Territoire), du 25 juillet au 3 août.

Participation régulière aux réunions de la Sous-Commission Hydro-Climatique de la Commission Territoriale des Risques Naturels.

Élaboration et publication des Résumés Mensuels du Temps (RMT).

Réalisation de tableaux de moyennes climatiques pour les stations principales.

Mise au point d'une assistance adaptée aux besoins des voiliers charters.

Relance des dossiers sur la tarification de l'assistance aux usagers et de la rémunération des observateurs climatologiques (budget Territoire).

Réunion des CAP N 3 et 4 (AiTM et TM/CEAPF) : titularisation, avancement de grade.

Organisation du concours de recrutement TM 1985 (externe, interne et emplois réservés, 11 candidats).

Déroulement du concours de recrutement TM/CEAPF 1985 (8 candidats).

Mission à Paris MN/OM de M. NEAU pour la réunion des Chefs de Service Outre-Mer.

Mission à Singapour de M. CAUCHARD. Participation à la Commission Exécutive du Groupe de Travail des Transmissions de l'ARV.

Cession d'une partie du domaine de l'Etat (station de Tubuai) aux Services du Haut-Commissariat.

Étude des problèmes du dégagement de la Station d'Observation à Faao.

Accident de Service nécessitant une évacuation sanitaire de M. NOUVEAU, Chef de la Station de Rapa.

Entretien avec M. DUJARDIN, chargé de l'étude d'un port en eau profonde à Taravao.

JUILLET 1985

Temps médiocre et pluvieux des Cook du Nord aux Gambier. Sec et ensoleillé des Cook du Sud à Rapa, variable sur le nord-est du Territoire.

JUILLET 1985

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS en mm				ORAGE Nbre de js	INSOLATION EN HEURES			PRESSION en $\frac{1}{10}$ mbr		VENT ≥ 16 m/s Nbre de js	Evaporation Evapotranspiration potentielle en mm		
	Mois	E	Maxi absolu	Mini absolu	Période nbre d'années	Mois	E	Nbre de js	Période nbre d'années		Mois	E	Période nbre d'années	Mois	E		Nbre de js	E calculée	ETP
ATUONA	247	- 5	310	201	23	110	- 31	18	24	.	221	+ 18	23	10127	+ 6	1	100	105	
PUKA-PUKA	259	- 2	303	199	19	121	+ 58	17	19	.	258	+ 34	15	10138	0	.	151	132	
BORA-BORA	256	+ 3	300	218	9	83	- 12	11	9	.	227	- 2	9	10139	+ 6	.	156	130	
TAHITI - FAOA	243	+ 4	304	178	27	79	+ 15	9	27	2	241	+ 10	27	10142	+ 4	.	103	98	
RANGIROA	262	+ 3	295	220	13	150	+ 72	22	13	1	236	- 3	13	10137	+ 2	1	152	131	
TAKAROA	262	- 1	298	228	19	163	+ 75	20	27	.	228	- 8	19	10134	+ 2	2	177	146	
HAO	250	+ 1	284	212	20	63	- 4	10	20	.	204	- 25	15	10150	+ 4	6	146	121	
HEREHERETUE	234	- 3	295	182	18	129	+ 27	17	23	2	188	- 29	19	10156	+ 5	.	112	97	
TUREIA	231	- 1	272	186	18	214	+ 121	20	18	1	171	- 38	15	10160	+ 3	8	138	109	
RIKITEA	203	X	263	139	X	185	X	18	X	3	120	X	X	10162	X	9	78	69	
REAO	246	+ 1	296	195	11	35	- 43	17	20	.	214	- 6	11	10153	- 1	1	111	101	
MORUROA	222	- 6	266	182	14	301	+ 182	19	14	1	176	- 30	12	10164	+ 6	13	115	94	
TEMATANGI	223	X	270	180	X	263	X	17	X	2	178	X	X	10168	X	6	119	97	
TUBUAI	201	- 6	253	119	19	105	- 34	19	21	.	198	+ 23	19	10168	+ 8	3	92	79	
RAPA	174	- 5	221	105	24	129	- 119	21	34	2	146	+ 26	24	10170	+ 6	13	72	60	

E : écart par rapport a la moyenne de la période

E : écart par rapport à la moyenne de la période

() valeur estimée

AOUT 1985

Temps sec et ensoleillé sur les Tuamotu, pluvieux aux Australes et aux Iles Marquises.

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 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	250	- 1	31.4	20.8	23	159	52	28	24	0	183	37	23	10129	3	5	111	114
PUKA-PUKA																		
BORA-BORA	257	2	29.3	20.7	9	39	-1	10	9	0	252	2	9	10149	9	2	167	149
TAHITI-FAAA	244	1	30.6	17.8	27	23	-17	6	27	0	259	10	27	10154	8	8	117	115
RANGIROA	262	3	29.5	22.4	13	65	-11	20	13	0	293	49	13	10146	6	2	203	172
TAKAROA	262	2	29.4	22.8	19	29	-47	15	27	0	279	44	19	10142	4	2	209	176
HAO	251	6	28.5	21.1	20	34	-24	17	20	0	276	34	15	10166	12	7	182	156
HEREHERETUE	241	4	27.8	18.4	18	15	-51	12	23	0	290	52	19	10173	12	Panne	133	135
TUREIA	237	10	27.3	18.6	18	18	-46	14	18	1	266	38	15	10184	19	6	160	137
RIKITEA	215		25.6	15.0	X	129		15	X	2	205		X	10215	40	1	93	91
REAO	244	3	28.8	19.6	11	107	40	23	20	1	250	13	11	10172	17	1	129	123
MORUROA	233	8	26.7	17.9	14	21	-60		14	1	271	57	12	10190	23	5	140	125
TEMATANGI	232		27.3	18.1	X	15		10	X	1	274		X	10184		0	134	122
TUBUAI	205	1	27.8	11.6	19	260	110	16	21	0	188	6	19	10186	14	4	93	90
RAPA	184	13	23.7	13.0	24	288	58	24	34	2	104	-26	24	10193	12	17	72	65

E: écart par rapport à la moyenne de la période

() valeur estimée

SEPTEMBRE 1985

Temps sec et ensoleillé sur la moitié nord du Territoire, médiocre et très pluvieux sur le sud.

STATION	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS EN mm				ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION EN $\frac{1}{10}$ MBR		VENT ≥ 16 m/s	EVAPORATION EVAPOTRANSPIRATION POTENTIELLE	
	MOYEN	E	MAXI	MINI	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	249	-4	303	209	23	41	-30	14	24	0	220	-3	23	10128	2	4	134	138
PUKA-PUKA																		
BORA-BORA	261	3	297	216	9	87	8	14	9	0	225	-15	9	10136	-3	0	156	150
TAHITI-FAAA	255	8	305	200	27	38	-14	10	27	0	225	-15	27	10139	-5	0	150	148
RANGIROA	265	6	299	220	13	89	-19	19	13	0	266	29	13	10137	-4	0	182	169
TAKAROA	265	4	298	226	19	35	-57	15	27	1	252	17	19	10135	-3	0	201	179
HAO	255	8	285	211	20	60	-21	15	20	0	268	22	15	10152	-1	1	188	169
HEREHERETUE																		
TUREIA	242	10	265	222	18	135	51	12	18	3	236	11	15	10167	2	1	144	138
RIKITEA	224		271	168		164		15		3	198			10179		0		
REAO	252	6	293	214	11	48	-30	14	20	1	258	17	11	10163	5	0	152	148
MORUROA	237	9	256	218	14	160	73	18	14	4	207	-12	12	10168	-1	4	126	120
TEMATANGI	236		275	175		329		17		2	219			10161		2	133	129
TUBUAI	204	-5	265	111	19	330	224	16	21	4	170	-19	19	10161	-14	0	105	105
RAPA	180	-1	228	116	24	486	293	27	34	1	121	-10	21	10163	-23	17	87	84

E: Ecart par rapport à la moyenne de la période

ACTIVITÉS DU SERVICE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

I. - Personnel

- Trimestre marqué par un renouvellement important du personnel du Service
- Changements d'affectations de MM. Prokop (aérodrome de Faaa), Ho (aérodromes extérieurs) et Rey W. (transports aériens).
- Affectation provisoire de MM. Juventin à Rurutu et Pinson à Nuku Hiva.
- Acquisition de qualification de contrôle : MM. U Sang (Bora Bora), Grognet (aérodrome de Faaa), Rouane (aérodrome de Faaa).
- Organisation à Faaa d'un stage SSIS au profit des pompiers de Manihi, Rurutu et Tubuai.

II. - Exploitation

- Participation à l'organisation de l'accueil des participants au Festival des Arts.
- Enquête accidents à la suite des accidents d'avions F BTYZ, F OCPR et F OCVY.
- Essais et réception du bateau de liaison devant équiper Bora Bora.
- Mise en place d'un nouveau dispositif pour la fabrication des badges d'identité.
- Élaboration de nouvelles conventions ou avenants avec les prestataires de service sur les aérodromes extérieurs.
- Mouvement de grève de 24 heures de certains personnels des corps techniques de la navigation aérienne ayant entraîné des retards dans le trafic international et l'arrêt presque complet des vols commerciaux interinsulaires.
- Constatation d'une aggravation des perturbations en matière de propagation atmosphérique. Le CCR a été dans l'obligation de travailler avec les fréquences les plus basses pendant plusieurs semaines, ceci nécessitant la prise de mesures draconiennes quant à l'équipement HF des aéronefs.
- Longue indisponibilité de l'avion sanitaire NOMAD (août et septembre) pour cause de réparation turbine.

III. - Études

- Participation aux travaux de préparation d'un projet de convention État/Territoire pour l'aviation civile.
- Réflexion et élaboration de notes de travail sur le regroupement des organismes de contrôle (TWR et CCR).
- Étude des textes métropolitains relatifs au fonctionnement des services à horaires permanents.
- Participation aux réflexions sur la desserte téléphonique de l'aéroport de Faaa.
- Analyse des besoins informatiques du service.
- Étude de la rénovation de la salle technique CCR.
- Études en collaboration avec le STNA des installations relais prévues à Papara et Mahaena pour l'amélioration de la couverture VHF-CCR et TWR.

IV. - Activités techniques

- Remise en état de la station du mont Marau avec, entre autre réfection de la plate-forme, mise en place de dispositifs anti-intrusions contre les parasites de type animal, changement de disposition des racks pour une meilleure utilisation.
- Haubannage de certaines antennes.
- Nombreuses recherches pour identification de brouilleurs sur les fréquences HF/CCR et VHF/TWR.
- Installation d'une AN 107 à la Tour pour réception du Top horaire sur 15.000 KHz.
- Surveillance/assistance sur chantier construction bâtiment VOR/DOPPLER (nouvel emplacement).
- Recâblage général du téléphone dans les bureaux de la maintenance.
- Nombreux problèmes de maintenance courante dus à des défauts dans les câbles, à des travaux d'entre-

prises sur la plate-forme, à des brouilleurs multiples sur les fréquences, au vieillissement du système de contrôle des bagages à rayons X et des installations techniques du CCR.

- Importantes missions de maintenance et d'installations sur la centrale électrique de Rangiroa à la suite de l'indisponibilité des 2 groupes en place ayant nécessité la location d'un groupe de secours à la CGEE.

ACTIVITÉ DES AVIONS ADMINISTRATIFS 3^e trimestre 1985

FOCHS : 143,60 heures de vol dont 108,30 heures d'EVASAN.

FODMX : 55,75 heures de vol dont 53,55 heures d'EVASAN (a été immobilisé en août et septembre : réparation de la turbine).



Activités des centres et aérodromes

3^e TRIMESTRE 1985

TRAFIC DE L'AÉRODROME

Mouvements commerciaux	8.475
dont IFR	2.154
Mouvements non commerciaux	11.777
dont IFR	1.178
TOTAL TOUT TRAFIC	20.252
TOTAL TRAFIC IFR	3.332

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

Aéronefs étrangers	354
Jets	568
Plus de 20 tonnes	1.842

MOUVEMENTS DES AÉRONEFS (TFC non commercial) :

Aéro-Club de Tahiti	2.442
Cercle Aéronautique	1.674
Aéro-Club UTA	3.740
Privés	1.470
Autres mouvements	1.859
CAP	592
TOTAL	11.777

ACTIVITÉS DES CENTRES ET AÉRODROMES

1. Centre de contrôle régional

Trafic en route :

Mouvements internationaux	688
Mouvements interinsulaires	4.267
TOTAL	4.955

2. Messages reçus par le Bureau central des télécommunications :

Réception internationale	84.818
Réseau local	16.648
TOTAL RÉCEPTION	101.466
Moyenne quotidienne	1.102

Emission :

Réseau international	20.945
Réseau local	18.909
TOTAL ÉMISSION	39.854
Moyenne quotidienne	433

3. Bureau de piste

Licences de personnel navigant validées :

Professionnelles	56
Non professionnelles	35

Effectifs PN basés en Polynésie française :

Professionnels	66
Corps techniques	2
Privés	277

4. Bureau d'information aéronautique ,

Notams reçus Classe 1 Série A :

Total	2.906
-------------	-------

Notams émis Classe 1 Série A : 14 - Série C : 27

Protections aéronautiques fournies aux commandants de bord

263

5. Activités du S.S.I.S.

Feux extérieurs	3
Feu aéronef	néant
Alerte aéronefs	8
Accident aéronef	0
Sortie véhicule AMBULANCE	2
Surveillance avitaillements : avec ou sans passagers	250

Surveillances :

Décollages et atterrissages	504
Mise en route	210
Interventions diverses	10
Instructions et exercices	160 heures
Exercices nautiques Elir 90 et canot	50 heures

6. Service météorologique :

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

1. Lignes internationales

Total général	350
---------------------	-----

2. Moyens courrier :

Total	1.209
-------------	-------

7. Bureau S.A.R. :

Évacuations sanitaires :

Moorea	10
Iles Sous Le Vent	31
Tuamotu - Gambier	28
Marquises	3
Australes	6
Total des heures effectuées	285 h 08 mn

NOUVELLES DIVERSES

LA VIE DES PERSONNELS

Personnel rentrant définitivement en métropole

Date	N o m et Prénom	Corps - Grade - Statut	S e r v i c e
19 juillet	MACE Roger	I P E E A C	S N A
21 juillet	GUIRAO Patrice	O C C A / 1	S N A
8 août	BERTI Jean-Charles	O C C A / P	S N A
9 août	CHARRON Rogatien	T M	METEO
22 août	MOTTARD Daniel	I P E E A C	S N A
27 août	BENAVIDES Jean-Paul	TM/ESA Stag.	METEO

Personnel bénéficiaire d'un congé en métropole

23 juillet	BOURDON Olivier	T M	METEO
26 août	WALKER Claude	I T M	METEO

Personnel ayant quitté le service

Date	N o m et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service	Motif du départ
14 novembre	MOUX Louis	C C / 3	ADM	Démission

Personnel affecté par la métropole

Date	N o m et Prénom	Corps - Grade - Statut	S e r v i c e
25 juillet	PEYRARD Claude	E S A / 1	S N A
8 août	HALLOT Hervé	I T M	METEO
12 août	PEYRICHOU Gérard	I P E E A C	S N A
23 août	GUERIZEC Gilles	I P E E A C	S N A
23 août	FONQUERGNE Yvette	O C C A / 1	S N A
29 août	GELEBART Jean	I T M	METEO
30 août	MATEHAU Rino	O C C A / P	S N A
7 septembre	LE GOFF Marie	T M	METEO
9 septembre	AUQUIER Guillaume	VAT/Ingénieur	S N A
9 septembre	CARIO Daniel	VAT/IEEAC	S N A
9 septembre	HAMY Marc	VAT/IAC	D I R
9 septembre	ROTURIER Benoit	VAT/IEEAC	S N A
2 octobre	MOREAU Anne-Marie	O C C A / 1	S N A
7 octobre	URRUTIBEHETY Philippe	I E E A C	S N A
10 octobre	BOSC Robert	O C C A / P	S N A

Personnel de retour de congé en métropole

25 août	LE GUILLOU Jean-Jacques	C C / 2	A D M
31 août	COULON Jean	T S A C/C E A P F	S N A
19 août	BOURDON Olivier	T M	METEO

Personnel recruté

Date	N o m et Prénom	Corps - Grade - Statut	S e r v i c e
1er novembre 1er novembre	AITAMAI Eddy BRUCKMANN Michel	CC/3 (dessinateur) CC/2 (Technicien T. P.)	sia

Personnel muté avec changement de résidence

Date	N o m et Prénom	Corps-Grade-Statut	Venant de	Allant à
7 août	MOEROA Vairaatoa	TM/CEAPF	MET FAAA	MET RIKITEA
7 août	GAMBLIN Yann	VAT/TM CEAPF	MET FAAA	MET RIKITEA
8 août	VESASES Albert	TM/CEAPF	MET RIKITEA	MET FAAA
8 août	AN Pierre	Ai/TM CEAPF	MET RIKITEA	MET FAAA
11 septembre	LE GOFF Marie	T M	MET FAAA	MET ATUONA
11 septembre	VASSEUR Frédéric	VAT/TM	MET ATUONA	MET FAAA
25 juillet	TEIPOARII Joël	T M	MET FAAA	MET TUBUAI
12 août	RUPEA Valenta	C C/ 3	MET TUBUAI	MET FAAA
13 août	DEANE William	TM/CEAPF	MET FAAA	MET BORA-BORA
13 août	PARKER Jean	Ai/TM CEAPF	MET PUKA-PUKA	MET FAAA
15 août	RAIMBAULT Henri	TM CEAPF	MET BORA-BORA	MET FAAA
15 octobre	PARKER Jean	Ai/TM CEAPF	MET FAAA	MET PUKA-PUKA

(_ A R N E T R O S E

Nous avons appris la naissance de :

- HINANUI, le 30 juin 1985 au foyer de ESTALL Ronald,
à RANGIROA.
- NIMAY TAFII, le 23 août 1985 au foyer de BROWN Layton,
à PAPEETE.
- MIRNA, le 23 août 1985 au foyer de TEHAAMOANA Etienne,
à ATUONA.
- TIFFANY, le 24 août 1985 au foyer de LAITAME Gérald,
à RAPA.
- ARIINUI, le 11 septembre 1985 au foyer de TEMAIANA
Etienne, à HUAHINE.
- TAATAPAREA, le 23 septembre 1985 au foyer de
COQUIL Léonard, à PAPEETE.
- OLGA, le 3 octobre 1985 au foyer de DAVID Philippe,
à STRASBOURG.
- RUATEA, le 2 novembre 1985 au foyer de TEUIAU Edgar,
à PAPEETE.

LE BAL ANNUEL DE L'AVIATION CIVILE :

Examen de passage réussi pour le groupe de danse

Selon une tradition récente mais, semble-t-il, déjà bien établie, c'est l'HOTEL TAHITI qui offre le cadre le mieux adapté pour le déroulement du bal annuel de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

S'il y avait un peu moins de monde que l'an passé, ce 29 novembre, on comptait tout de même près de six cents convives à l'heure du dîner dans l'immense et superbe salle de l'hôtel proche de Papeete.

Ce fut une belle soirée empreinte de bonne humeur et très animée que l'on put vivre : des buffets copieusement garnis pris d'assaut malgré la régulation du trafic tentée par Marc Pouyanne, de la danse pour tous les goûts avant, pendant et après le repas, le « show » du groupe de danse de l'Aviation Civile et de la Météorologie qui devait constituer, bien entendu, le moment fort de la soirée.

On avait déjà vu évoluer le groupe l'année dernière mais tout un chacun était heureux de pouvoir apprécier le chemin parcouru depuis sa création il y a moins de deux ans. On put aussi mesurer son état de préparation avant la tournée qu'il doit accomplir dans les centres métropolitains (Bordeaux, Toulouse, Marseille, Paris) de l'Aviation Civile et de la Météorologie, l'année prochaine (avril 86).

Nul doute que les danseuses, danseurs et musiciens qui seront sélectionnés pour ce périple sauront représenter dignement leur service et la Polynésie Française.



TENNIS A L'AVIATION CIVILE : UN BILAN SATISFAISANT

Pour le Président PERROY et les membres du comité directeur de l'ASAC, l'année 85 est à marquer d'une pierre blanche car le club de l'Aviation Civile et de la Météorologie qui semblait s'être mis en sommeil l'année précédente a retrouvé très rapidement une vitalité qu'on lui avait connue dans un passé déjà lointain.

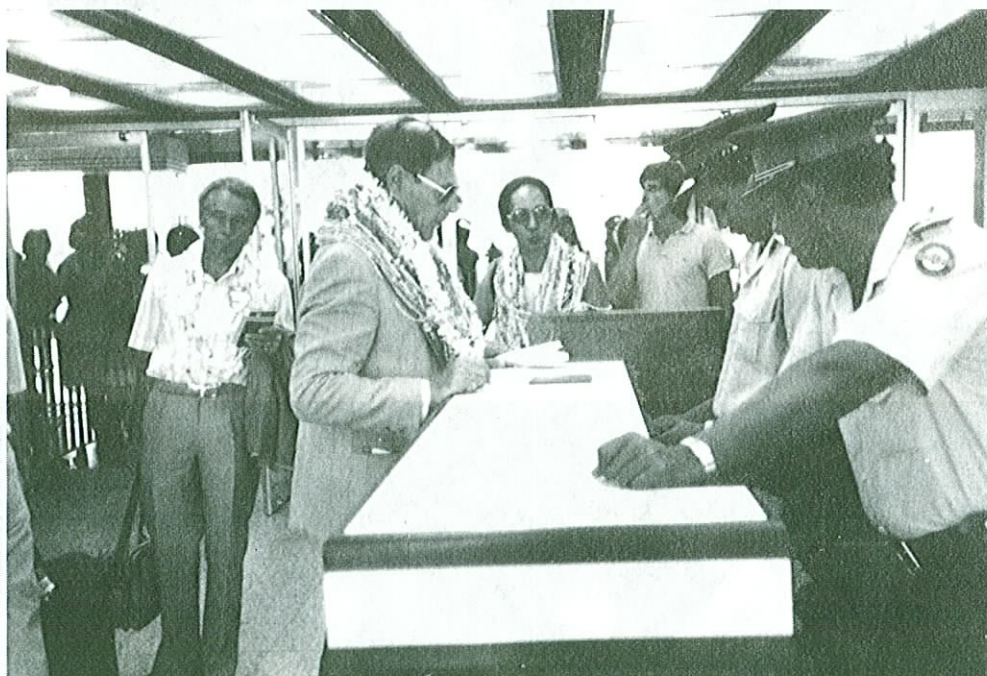
Qu'on en juge plutôt : 107 adhérents, un tournoi de l'échelle (permanent) qui marche très fort, divers stages et tournois pour les jeunes, un tournoi interne style « funny » (doubles constitués par tirage au sort), un autre tournoi avant la fin de l'année, par équipes cette fois (style coupe Davis), ainsi qu'un nouveau stage pour les jeunes, à Noël, sous la houlette de Ghislaine la très charmante —et non moins compétente — monitrice du club.

S'agissant du tournoi de « doubles », précisons que c'est la formation PERROY / FERRAND (un team présidentiel !) qui prit finalement le meilleur sur l'équipe ROS/AH LO après une rencontre ardemment disputée. Une remise de trophées et un pot d'honneur clôturèrent cette compétition dans laquelle une quarantaine d'adhérents s'étaient engagés.

Autre sujet de satisfaction pour le comité directeur et, cela va de soi, les membres du club : la réfection, « en régie », du court n° 2 qui a pu être menée à bien en l'espace de deux semaines à peine. La tâche fut rude pour les bonnes volontés qui eurent à enlever les parties effritées (bandes blanches), à reboucher les trous et à refaire les bandes au ciment-colle, à étendre enfin, avec précaution, de nombreux kilos de peinture rouge, verte et blanche.

Le coût de cette opération ? 191 600 francs pacifiques — ce qui est peu — sans compter bien entendu le prix (non facturé) de la sueur, des courbatures et des cals aux mains.

Nul doute que, lors de l'assemblée générale de l'ASAC, qui doit avoir lieu le 17 janvier, l'équipe dirigeante n'aura aucun mal à obtenir un quitus moral ... et le renouvellement de son mandat (pour peu qu'elle le brigue) : le « tamaraa » qui suivra n'en sera que plus joyeux !



DÉPART DU TERRITOIRE

M. Georges CHANTELOUP, Electronicien principal de la Sécurité Aérienne, depuis peu à la Retraite, a quitté définitivement le Territoire pour la métropole après un long séjour en Polynésie.

L'ARBRE DE NOEL

C'est dans le cadre de l'OTAC que s'est déroulé cette année encore l'Arbre de Noël des personnels de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

Dès 13 heures, des jeux divertirent la jeune et nombreuse assemblée qui eut droit ensuite à un spectacle de marionnette et de magie.

Un goûter dans les jardins précéda l'arrivée du Père Noël qui fut immédiatement très entouré, comme il se doit.

Après la distribution des jouets, tout ce petit monde se sépara bien gentiment en serrant soigneusement ses cadeaux sous son bras.



LE REVENANT DE SAN RISTOBAL

Résumé des chapitres précédents (voir *Manureva* n° 33 du 1^{er} trimestre 1985).

San Cristobal, un état de l'Amérique centrale, est secoué par un fort tremblement de terre. Parmi les survivants, Grisalda Bremès, écoute les paroles de Carlos Bravo, l'ancien chef des insurgés.

CHAPITRE 8

POINTANT le doigt sur l'assistance attentive, Carlos Bravo poursuivit : « Qui est cet étranger ? Peut-être tout simplement l'émanation de ce que l'Homme aurait pu être, il est le remord de chacun d'entre nous... Il est aussi l'espérance de ceux qui comprendront son message... ».

Puis les paroles du tribun devinrent dures, très dures pour les oreilles des hommes et des femmes qui écoutaient incrédules.

Les survivants se dévisagèrent médusés... était-ce bien le moment de parler de châtimement ?

« Cet homme est devenu fou ! s'exclama l'un des membres de l'assistance... ». « Non, poursuivit une autre voix, peut-être pour la première fois, parle-t-il avec sagesse... ».

A ce moment, une nouvelle secousse ébranla les murs encore intacts de la cité et un sourd grondement parvint des entrailles de la terre.

Prise de panique, la foule se dispersa en désordre... Grisalda se retourna une dernière fois en direction du révolutionnaire.

Il était toujours debout, le bras levé et le verbe haut.

Il ne resta plus bientôt sur la place qu'une silhouette vociférant dans la poussière.

*
* *

Des années ont passé et Grisalda a vieilli un peu plus.

A San Cristobal, les hommes ont refait le monde. Comme autrefois, elle peut lire sur leur visage, la même satisfaction de soi, le même aveuglement.

A San Cristobal, rien n'a changé.

Mais qu'importe ! Puisque le soleil se lève encore chaque jour.

*
* *

Grisalda est heureuse. Elle va bientôt entreprendre un voyage... Cela fait si longtemps qu'elle voit les autres partir, à l'agence Aero Caribe.

Elle passe une nouvelle fois devant la statue de Christophe Colomb, l'homme qui a découvert l'Amérique !

Un nouveau square, de nouveaux arbres, une nouvelle vie ; les témoins du drame ont été ensevelis dans la mémoire des hommes.

Alors que Grisalda va s'engager sur la grande avenue, une silhouette sombre attire son regard.

Grisalda s'est arrêtée.

Devant elle, le corps misérable d'une Indienne. Elle ressemble à un fantôme et son maigre poignet se dresse comme un bâton.

Grisalda a rencontré le regard de la mendicante. Un regard qui porte en lui toute la détresse du monde.

Alors, elle a saisi le gros paquet de billets dans son sac et le dépose comme une voleuse. Puis elle s'enfuit à pas rapides.

Elle se souvient soudain de sa rencontre, il y a si longtemps avec l'inconnu.

La rue est déserte, comme autrefois...

Et pourtant, son cœur est brûlant et il lui semble percevoir un bruit de pas et une présence à ses côtés.

« Il est revenu... songe-t-elle... il n'a pas oublié ». Puis un gros nuage noir se dresse devant ses yeux.

*
* *

Le lendemain, les passants découvrirent une forme inerte et froide sur le trottoir.

On l'emmena en silence, puis on l'oublia aussi. Grisalda venait de rencontrer une dernière fois le Revenant de San Cristobal.

Jean TAOC

