

MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



SOMMAIRE

- 1 EDITORIAL
- 2 LE DOSSIER DU TRIMESTRE
- 9 STATISTIQUES TOURISTIQUES
- 10 TRANSPORT AERIEN
- 12 ACTIVITES DES SERVICES
- 22 ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES
- 24 NOUVELLES DIVERSES

ISSN 0766 - 9704

Rédaction :

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

Composition : TAHITI COMPOSITION
B.P. 340 - Papeete

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

EDITORIAL

De la première ascension en ballon captif de Pilatre de Rosier en 1783 aux programmes de la Navette Spatiale des années 80, l'histoire de l'aéronautique est riche en découvertes de toutes sortes qui ont donné à l'homme la possibilité d'aller chaque fois plus loin dans sa maîtrise de l'air et sa conquête de l'espace. Nulle invention n'aura permis cependant de mieux réaliser le vieux rêve d'Icare que celle de l'hélicoptère. Avec lui, l'homme et sa machine s'affranchissent enfin de toute contrainte terrestre pour se mouvoir dans l'air avec l'agilité d'un oiseau. Seul un nom prestigieux pouvait être à l'origine d'une telle découverte et c'est à l'illustre Léonard de Vinci qui réalisa les premières esquisses de cet appareil que l'on attribue traditionnellement l'invention de l'hélicoptère.

Ce n'est pourtant que quatre siècles plus tard, en 1907, que le premier soulèvement libre d'un hélicoptère et de son pilote, Paul Cornu, eut lieu en France près de Lisieux, sous le regard d'un Hélios cette fois bienveillant.

Le premier pas avait été franchi mais il fallut attendre les années 50 pour que l'appareil connaisse son véritable essor avec la sortie des premiers Sikorsky.

Depuis, les machines n'ont cessé d'évoluer vers de meilleures performances et une meilleure sécurité.

Souvent mis en images de façon spectaculaire à l'écran, utilisé pour la visite des sites touristiques, instrument privilégié pour les activités « off-shore » et les opérations de recherche et de sauvetage, l'hélicoptère est vu par le public comme un moyen d'évasion, d'intervention rapide et de secours. Mais c'est aussi un élément primordial des forces armées modernes.

Quel rôle exact joue aujourd'hui l'hélicoptère dans le monde, et quelles applications particulières trouve-t-il en Polynésie française ? Le dossier du trimestre fait le point sur ces questions.

*
* *

Effervescence dans le domaine du transport aérien. Après l'autorisation de programme de vols nolisés accordée à la compagnie Transamerica en décembre 1985, la compagnie Minerve a commencé depuis le 21 juillet dernier une liaison non régulière Paris-Papeete via San Francisco sur DC8-73 à raison d'un vol toutes les deux semaines.

De nombreux projets en cours pourraient aboutir d'ici la fin de l'année 1986 à des modifications importantes dans la desserte aérienne de la Polynésie Française.

- Continental Airlines qui vient d'être désignée par la D.O.T. (Ministère des Transports Américains) devrait commencer à exploiter une ligne Los Angeles-Papeete-Auckland-Sydney à partir de fin octobre.*
- A la suite de l'obtention pour la France de nouveaux droits de trafic sur San Francisco, UTA a reçu l'autorisation d'effectuer une desserte Paris-Papeete via San Francisco et Air France s'est vu accorder le droit de desservir Tahiti. UTA a annoncé l'ouverture de sa ligne Papeete / San Francisco / Paris dès le mois de novembre à raison de deux vols par semaine en DC 10 équipé de première classe et classe économique.*
- Le gouvernement de la Polynésie Française souhaite créer avec l'appui d'Air France une compagnie polynésienne à vocation internationale dont l'étude de faisabilité est en cours.*

Signalons enfin la suspension des vols de Polynesian Airlines à compter du 17 août 1986.

LE DOSSIER DU TRIMESTRE

LES HÉLICOPTÈRES

I. - Les hélicoptères dans le monde

I. - 1 : La flotte mondiale

Avec une flotte de plus de 15.000 appareils (hors URSS) les hélicoptères prennent une place de plus en plus importante dans les activités aéronautiques civiles.

C'est en Amérique du Nord, bien sûr, que se situent la part la plus importante du marché et le plus gros constructeur (BELL avec 47% du marché mondial).

Les hélicoptères à moteurs à pistons (6.000 appareils en service) représentent encore plus du tiers de la flotte mondiale. Ce sont essentiellement des machines anciennes (BELL 47 en particulier) et leur nombre ne s'accroît plus à l'heure actuelle.

Les monotorbines représentent quant à eux 50% de la flotte et les biturbines 12%. C'est le nombre de ces derniers qui s'accroît en proportion le plus rapidement.

Avec un parc de plus de 2.000 appareils, l'Aérospatiale occupe une place importante sur le marché mondial.

Pour ce qui concerne le marché français, le parc est d'environ 1.400 appareils dont 65% est constitué par les appareils militaires.

L'Aérospatiale reste le premier fournisseur des utilisateurs civils français (60% environ du marché).

Il est à noter que, depuis 1982, le marché civil mondial des hélicoptères s'est effondré de manière spectaculaire. En 1984/1985, l'ensemble du marché est retombé à un niveau inférieur à celui de 1970. On constate à l'heure actuelle une timide reprise pour les très petites machines.

I - 2 : Les utilisations de l'hélicoptère

Les évolutions technologiques, tant en matière de construction que d'équipement ont permis d'élargir l'éventail des utilisations possibles de l'hélicoptère.

Ses performances de décollage et d'atterrissage qui lui permettent de se satisfaire d'infrastructures légères en font un instrument privilégié dès qu'une intervention rapide est nécessaire.

Par ailleurs, il est mieux adapté que tout autre moyen pour la découverte des sites touristiques.

Aux activités traditionnelles de l'hélicoptère en matière de travail aérien :

- Épandage agricole
- Levage et transport de charges à l'élingue
- Photographies aériennes, prise de vues cinématographiques

S'ajoutent des activités plus spécifiques de transport public de passagers telles que :

- le transport off-shore
- la desserte de lignes régulières (Orly-Roissy par exemple)
- les évacuations sanitaires
- le transport de pilotes sur les bateaux
- etc.

Une analyse faite par l'Aérospatiale en 1982 à l'échelon mondial a montré les répartitions suivantes :

- Travail aérien 53,1 %
- Parapublic (police, surveillance terrestre et ... 15,2 %

- maritime, SAMU, etc.)
- Transport d'affaires 12,4 %
- Appareils privés 19,3 %
- Transport régulier négligeable

On constate donc que c'est le travail aérien qui représente le plus gros débouché des hélicoptères. Ceci est tout à fait normal puisque c'est dans ce domaine que l'hélicoptère peut tirer le meilleur parti de ses spécificités.

Le secteur parapublic par la diversité de ses missions au service de la communauté offre également un débouché intéressant.

Les évacuations sanitaires (incluses ici dans le secteur parapublic) devraient connaître une progression importante dans les années à venir. En métropole, certaines sociétés se sont spécialisées et ont signé des conventions avec des hôpitaux en vue d'assurer 24 heures EVASAN.

En ce qui concerne le transport régulier, bien que de création ancienne (les premières lignes régulières ont commencé dans les années 50), on constate qu'il n'a pas réussi à percer. Ceci est dû essentiellement :

- à une régularité insuffisante
- à des problèmes de nuisances
- aux coûts d'exploitation élevés de ces appareils

Il est donc probable que cette activité restera toujours marginale.

II. - Les hélicoptères en Polynésie

La Polynésie, qui par sa géographie et son caractère touristique offre un terrain de prédilection à certaines utilisations de l'hélicoptère ne pouvait que susciter de nombreuses initiatives.

On retrouve en Polynésie, la même répartition qu'en métropole. En effet sur les 11 appareils basés en Polynésie française, 7 appartiennent aux forces armées (4 Alouette III, 3 Super Puma). Les 4 autres (1 BELL 47G2, 2 Alouette II, 1 Écureuil) sont exploités par deux sociétés de transport public locales : « Tahiti Hélicoptère » et « Pacific Helicopter Service ».

Les principales caractéristiques figurant dans le tableau ci-contre montrent que ces hélicoptères couvrent pratiquement la gamme des appareils couramment exploités du plus petit (BELL 47) au plus gros (Super Puma). Le Dauphin II (cité pour mémoire) biturbine de capacité intermédiaire entre l'Alouette III et le Super Puma, pourrait compléter cette gamme.

II - 1 : Appareils des forces armées

Utilisés exclusivement pour les besoins des forces armées, l'Alouette III et les Super Puma exécutent cependant certaines missions d'assistance pour les civils : évacuations sanitaires essentiellement et recherches SAR.

Leur concours est précieux dans la mesure où ils n'ont pas d'équivalents sur le territoire (aptitude à voler aux instruments et autonomie). C'est ainsi que certaines EVA-SAN ont pu être réalisées grâce aux Super Puma (sur Rai-vavae et Makatea par exemple).

II. - 2 : « Tahiti Hélicoptère »

Créée en 1983, « Tahiti Hélicoptère » exploitait un Bell 47 G2. Aujourd'hui, la société utilise en plus du Bell 47, deux Alouette II.

L'activité de « Tahiti Hélicoptère » est relativement variée :

- École de pilotage (Bell 47G2)
- Baptême de l'air

- Opérations de levage pour les travaux en zone montagneuse
- Photographies aériennes et prises de vues cinématographiques
- Vols touristiques (circuits autour de Tahiti)
- Évacuations sanitaires

Les circuits touristiques se sont beaucoup développés depuis le début des croisières d'« American Hawaii Cruise » et sont devenus une des activités prépondérantes de « Tahiti Hélicoptère ».

II. - 3 : « Pacific Helicopter Service »

De création récente (début 86), « Pacific Helicopter Service » exploite un Écureuil (AS 350B). Cet appareil moderne est très bien adapté au transport de passagers.

L'activité de « Pacific Helicopter Service » est tournée comme celle de « Tahiti Hélicoptère » vers les vols touristiques, la photographie aérienne, les prises de vues cinématographiques, les baptêmes de l'air et les évacuations sanitaires.

III. - La réglementation

L'essentiel de la réglementation applicable aux hélicoptères est regroupé dans 3 textes :

a) L'arrêté du 19 juin 1984 relatif aux conditions générales d'utilisation des aéronefs civils.

Ce texte est commun à tous les types d'aéronefs.

b) L'arrêté du 25 février 1985 relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien.

Ce texte regroupe l'ensemble des règlements applicables au transport public de passagers par hélicoptère (utilisation, aménagement, composition des équipages, manuel d'exploitation, etc.).

La même procédure va d'ailleurs être appliquée prochainement aux avions.

c) L'arrêté du 1^{er} février 1979 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères.

III. - 1 : Exploitation

III. - 1.1. : Privé et travail aérien

C'est l'arrêté du 19 juin 1984 qui s'applique à ce type d'utilisation. Ce texte commun à tous les types d'aéronefs comprend quelques paragraphes spécifiques aux gyrovions (réserves de carburant par exemple).

Ce type d'activité, travail aérien en particulier, est en fait assez peu réglementé. La plus grande latitude est laissée au pilote d'utiliser son appareil dans des conditions considérées comme délicates mais qui font partie des avantages évidents de l'hélicoptère : décollage vertical et vol stationnaire à basse altitude principalement.

III. - 1.2 : Transport public

La recherche d'un niveau de sécurité acceptable a imposé une réglementation contraignante, interdisant notamment le vol hors du domaine hauteur-vitesse pour les monomoteurs (voir encadré).

Ainsi, l'arrêté du 25 février 1985 définit des classes de performances :

- Exploitation de classe de performances I :

Exploitation d'un hélicoptère à un niveau de performances tel que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut soit atterrir sur l'aire aménagée, soit poursuivre son vol en sécurité.

— Exploitation de classe de performances II :

Exploitation d'un hélicoptère à un niveau de performances tel que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut poursuivre son vol de sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient avant un point défini après le décollage ou après un point défini avant l'atterrissage, auxquels cas un atterrissage d'urgence doit être exécuté.

— Exploitation de classe de performances III :

Exploitation d'un hélicoptère à un niveau de performances tel que, en cas de défaillance d'un moteur en un point quelconque de la trajectoire, un atterrissage d'urgence doit être exécuté.

N.B. : On entend par atterrissage d'urgence, un atterrissage ou un amerrissage imposé par les conditions de vol et au cours duquel on est assuré de préserver la sécurité des passagers.

L'exploitation en classe de performance III s'apparente au transport public en avion monomoteur. En classe de performance II, on utilise les notions de vitesse de décision, distance de décollage, d'accélération-arrêt, etc., ce qui peut surprendre au premier abord.

La prise en compte à tout instant de la possibilité d'une panne moteur impose donc au pilote de prendre des pentes de montée et d'approche relativement faibles. A titre d'exemple, l'AS 350 B Écureuil ne peut prendre de l'altitude au décollage qu'à partir d'une vitesse de translation d'environ 60 kts à l'atterrissage il ne peut réduire cette vitesse qu'en dessous de 50 ft.

Il est à noter, quel que soit le type d'utilisation, les gravions doivent être munis d'une flottabilité de secours dès que des équipements de secours (gilets, canots) sont exigés pour le survol de l'eau. Ceci est bien sûr particulièrement important en Polynésie où de nombreux vols donnent lieu à des survols de l'eau.

III. - 2 : Infrastructure

L'arrêté du 1^{er} février 1979 définit les conditions d'agrément et d'utilisation des hélistations et hélistations. Les normes techniques des hélistations, plate-formes en mer ou sur navire, aires d'hélistage, etc. sont précisées par différentes circulaires du Service des Bases Aériennes.

L'ensemble de ces textes est regroupé dans un recueil intitulé « Hélistations et Hélistations » édité par le STBA (Service Technique des Bases Aériennes).

Par ailleurs, les règles relatives à l'utilisation d'hélistations pour les hélicoptères privés et de travail aérien en Polynésie font l'objet de la circulaire n° 19 AC.DIR.NA/1 du 31 mars 1977.

De ces textes, on peut retenir que, pour les opérations « privé » et de « travail aérien », la responsabilité du choix de l'aire de poser est laissée au pilote (hors zone interdite bien entendu).

Les vols de transport public doivent, quant à eux, être effectués sur des hélistations homologuées. Les normes opérationnelles exigées pour le transport public imposent des surfaces d'aires d'atterrissage et de protection qui font plus ressembler une hélistation à une piste pour avion qu'à l'image de la plateforme ancrée dans l'esprit du public (et de certains pilotes !).

Toutefois, pour le transport à la demande de passagers et de manière occasionnelle, il peut être utilisé des hélistations agréées dont les normes sont moins contraignantes.

Ceci est particulièrement utile en Polynésie où la création d'hélistations est rendue très difficile compte tenu de l'absence de sites bien dégagés.

III. - 3 : Personnel navigant

III. - 3.1 : Brevets et licences

Les brevets et licences permettant le pilotage des hélicoptères sont les suivants :

- Pilote privé hélicoptère
- Pilote professionnel hélicoptère
- Pilote de ligne hélicoptère

Ils peuvent être assortis de différentes qualifications : VFR nuit, IFR, Instructeur.

La formation au brevet de pilote privé et professionnel hélicoptère est allégée si le candidat est titulaire d'une licence de pilote avion.

Les privilèges des licences de pilote hélicoptère sont semblables à ceux de pilote avion. Ainsi, un pilote professionnel hélicoptère peut être, à partir de 21 ans, Commandant de bord en TPP sur appareil de moins de 5,7 tonnes.

III. - 3.2 : Composition des équipages

De manière générale, le nombre des membres et la composition de l'équipage ne doivent pas être inférieurs aux limitations spécifiées dans les documents associés au certificat de navigabilité de l'hélicoptère considéré.

Toutefois, en transport public, le nombre de pilotes ne peut être inférieur à deux dans les cas suivants :

- en régime de vol aux instruments (sauf sous certaines conditions pour les hélicoptères de moins de dix passagers) ;
- en régime de vol à vue pour les hélicoptères pouvant transporter plus de 19 passagers.

Par ailleurs, pour assurer le maintien des compétences pour les pilotes en transport public, il est exigé :

- deux contrôles par an (ligne et maniabilité) par un instructeur agréé ;
- deux stages par période de 24 mois pour chaque membre d'équipage.

IV. - La Sécurité

La réglementation apparaît souvent contraignante pour les utilisateurs. Elle n'a pourtant d'autre but que d'assurer un niveau minimum de sécurité (le plus élevé possible) variable selon le type d'exploitation (privé, travail aérien ou transport public). C'est ainsi que certaines configurations de vol où l'hélicoptère est particulièrement vulnérable (voir domaine hauteur-vitesse) pourront être acceptées en travail aérien mais non en transport public.

En 1985, 49 accidents d'hélicoptères immatriculés en France ont été recensés. Vingt-quatre concernent l'aviation privée, vingt-quatre le travail aérien et 1 le transport public. Le bilan est de 8 tués, 40 blessés et 62 indemnes.

Comme pour les accidents d'avions, c'est le facteur humain qui est le facteur causal le plus important dans ces accidents (plus de 80%)

L'amélioration de la sécurité est l'affaire de tout le monde mais avant tout celle des pilotes. Elle passe par un respect scrupuleux de la réglementation et une application rigoureuse des méthodes d'exploitation.

L'ATERRISSAGE EN AUTOROTATION CAS DE LA PANNE MOTEUR

Un hélicoptère monomoteur en panne moteur peut prendre une pente de descente « plané » pour laquelle le vent relatif entraînant le rotor lui donne une portance suffisante pour stabiliser son taux de chute. La « finesse » est d'environ 2 à 3. La vitesse de descente dite « en autorotation » est relativement importante (environ 2.000 ft/mn) mais à quelques mètres du sol le pilote peut « casser » cette vitesse en cabrant l'appareil afin de freiner la vitesse de translation. Cette procédure dite « flare » accroît pendant un temps très court la vitesse de rotation du rotor et donc la portance. En utilisant alors l'inertie du rotor, le pilote peut poser en douceur l'appareil. Bien entendu, si la panne moteur se produit à très faible hauteur mais en translation, le pilote fait directement un « flare ».

En vol stationnaire, le pilote est obligé de perdre beaucoup d'altitude pour atteindre la vitesse et la pente de descente qui lui permettent de contrôler l'appareil. On comprend donc qu'un vol stationnaire à faible hauteur (entre 20 ft et 500 ft) est dangereux car, dans le cas d'une panne moteur brutale, l'appareil est trop haut pour que le pilote puisse le poser directement en utilisant l'inertie du rotor et il est trop bas pour laisser au pilote le temps d'effectuer une descente en autorotation.

C'est pourquoi on définit le diagramme « hauteur-vitesse » qui indique la zone de sécurité du domaine de vol où l'autorotation est possible.

En hélicoptère comme en avion : HAUTEUR + VITESSE = SÉCURITÉ.

LA RÉSONANCE AU SOL UN TYPE D'ACCIDENT RARE MAIS SPECTACULAIRE

L'hélicoptère Hughes 269 venait juste d'atterrir à l'aéroport de NELSON (N.Z.) avec un élève et un instructeur à bord. Après le toucher, une vibration latérale normale fut ressentie alors que le pilote baissait le pas collectif. La vibration augmenta brutalement. L'instructeur coupa la puissance puis, devant la violence des mouvements, essaya pleine puissance mais le moteur refusa de redémarrer.

L'hélicoptère se disloqua en cinq secondes. Toutes les commandes de contrôle du rotor furent sectionnées, l'axe rotor sortit de son logement. Les pales avaient frappé et détruit la verrière et la membrure de queue fut séparée de la structure.

L'expertise des quatre amortisseurs des patins d'atterrissage a montré que l'un d'entre eux était défectueux. Le déséquilibre causé a probablement permis le développement de la résonance.

La résonance au sol peut être définie comme une vibration de grande amplitude résultant d'une vibration forcée ou induite de l'hélicoptère en contact ou posé sur le sol.

Si le pilote n'arrive pas à redécoller immédiatement, l'amplitude peut augmenter jusqu'au point où elle devient incontrôlable et où l'appareil se disloque. Les efforts en jeu sont si grands que l'appareil peut se jeter sur le côté ou même se retourner. Les pales du rotor peuvent se détacher et partir avec une énergie cinétique considérable.

Ce phénomène de vibration divergente est en tout point comparable avec le « flutter explosif » qui peut se produire sur certains avions (cf. accidents des Lockheed Electra).

La vibration initiale de l'appareil est en général causée par un déséquilibre statique ou dynamique du rotor. Celui-ci peut provenir d'un mauvais équilibrage des pales, d'un décalage angulaire d'une pale ou d'un désaxe du palier rotor. En vol, cette vibration peut se traduire par un léger balancement de la cabine, par des battements du manche du cyclique ou même ne pas être sensible. Au moment du poser, le fuselage étant en contact avec un point fixe, la vibration se fait plus forte. Si alors la fréquence de vibration d'une partie de l'atterrisseur (pneu, amortisseur, etc.) est en harmonie avec la fréquence de vibration initiale, une résonance brutale a de fortes chances de se produire.

Dans ce cas, il est conseillé au pilote de redécoller immédiatement s'il a assez de puissance et sinon de couper le moteur, baisser le collectif et d'appliquer le frein rotor.

Il est à noter que les hélicoptères à rotor rigide sont beaucoup moins sujets à ce phénomène que ceux équipés d'un rotor et d'un atterrisseur articulés. Il semblerait aussi que la résonance se produise plus souvent pendant un atterrissage sur un bateau.

Enfin, pour mieux saisir le phénomène, regardez votre machine à laver au début ou en fin d'essorage (au besoin, démontez un des silent-blocs).



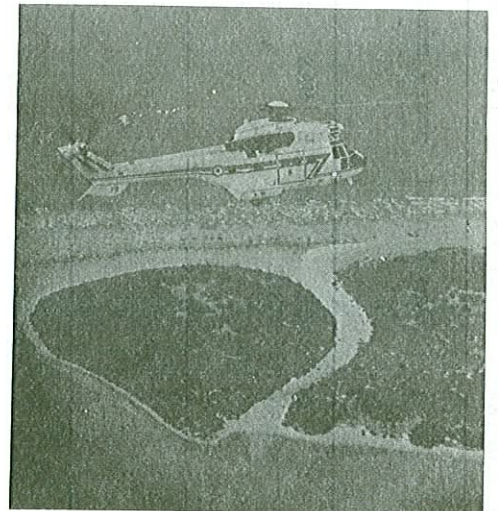
Écureuil de « Pacific Hélicopter Service ».



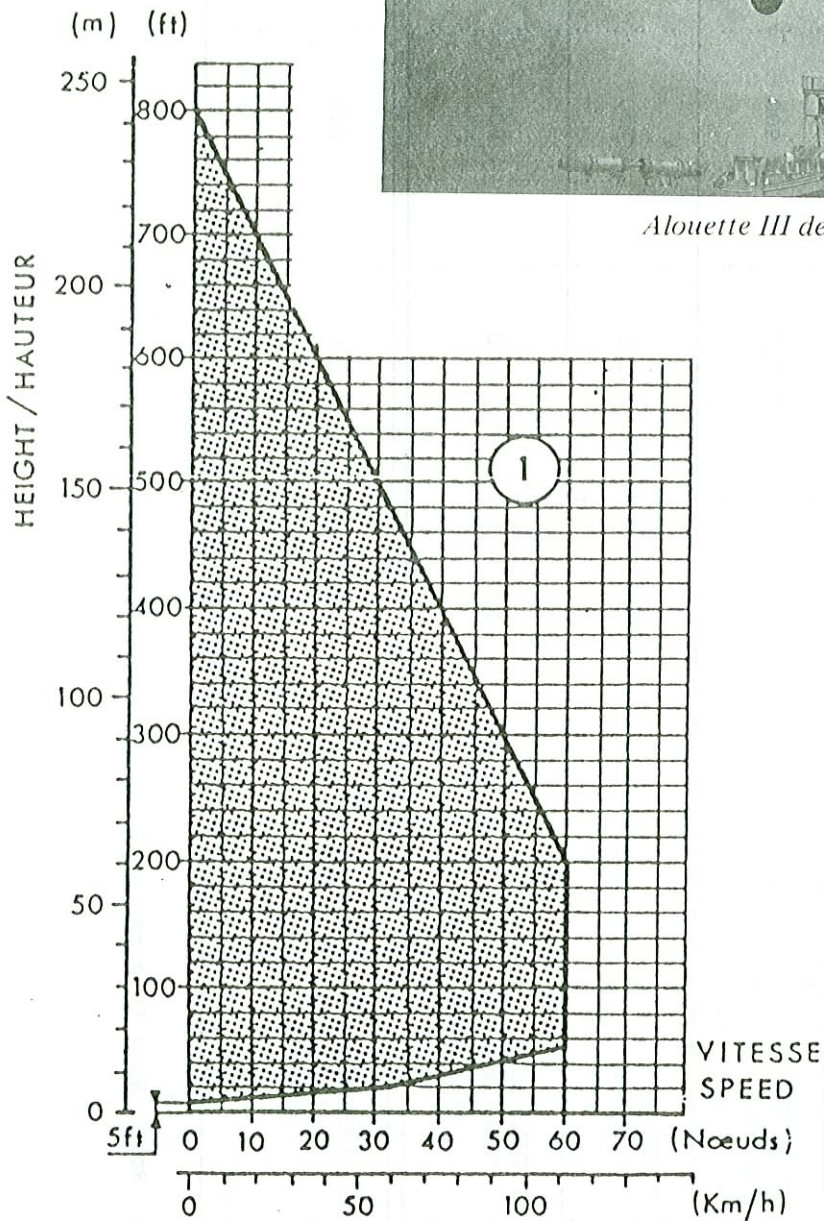
Alouette II de Tahiti Hélicoptère.



Alouette III de l'escadrille 12 S.



Super puma de l'E.T.O.M.



MVA007

ECUREUIL : DOMAINE HAUTEUR VITESSE

Pour une Altitude densité nulle et une masse de 1950 kg ou pour une Altitude densité de 6700 ft et une masse de 1710 kg.

(Dauphin II pour mémoire)

TYPE	MOTEUR PUISSANCE	VITESSE CROISIERE ECONOMIQUE (noeuds)	DISTANCE FRANCHISSABLE (nm)	MASSE MAX. (kg)	CAPACITE DE LEVAGE (kg)	SIEGES pilote(s) compris	EXPLOITANT
BELL 47G2	LYCOMING 280 hp	65	162	1 160	200	3	TAHITI HELICOPTERE
ALOUETTE II (SA 318 C)	TURBOMECA "Astazou" 400 shp	91	388	1 650	450	5	TAHITI HELICOPTERE
ECUREUIL (AS 350 B)	TURBOMECA "Arriel" 641 shp	121	378	1 960	900	7	PACIFIC HELICOPTER SERVICE
ALOUETTE III (SE 3160)	TURBOMECA "Artouste" 590 shp	102	297	2 100	750	7	FORCES ARMEES
SUPER PUMA (AS 332 L)	2 TURBOMECA "Makila" 3510 shp	138	462	8 600	4 500	25	FORCES ARMEES
DAUPHIN II (SA 365 N)	2 TURBOMECA "Arriel 1c" 1320 shp	140	489	4 000	1 600	14	
pour mémoire à titre de comparaison							

Source : Rotor Wing International

STATISTIQUES TOURISTIQUES

(source : Service Territorial du Tourisme)

période : 5 mois de janvier à mai 1985
5 mois de janvier à mai 1986

Origine du trafic	Janvier à mai 1985	Janvier à mai 1986	Evolution en %
- Amérique du Nord (dont Etats-Unis)	26 244 (23 457)	43 678 (41 662)	+ 66,43 % (+ 77,61 %)
- Amérique du Sud	1 245	911	- 26,83 %
- Europe (dont France)	10 171 4 749	11 093 5 557	+ 9,06 % + 17,01 %
- Pacifique (dont Australie) (dont Nle-Zélande) (dont Japon)	8 488 (3 315) (1 870) (600)	8 780 (3 517) (1 491) (1 703)	+ 3,44 % (+ 6,09 %) (- 20,27 %) (+183,83 %)
- Autres	266	284	+ 6,77 %
TOTAL	46 414	64 746	+ 39,50 %

Avec 39,50 % d'augmentation par rapport à l'année précédente, le début de l'année 1986 fait plus que confirmer les très bons résultats du tourisme enregistrés en 1985.

La progression la plus importante provient des Etats-Unis avec 77,61 % de touristes en plus sur les cinq premiers mois de l'année. Cette évolution rapide semble résulter de plusieurs facteurs parmi lesquels on peut citer :

- Les programmes de croisières de "American Hawaiï Cruise" qui ont permis à Transamerica de transporter de janvier à mai 14 250 touristes de Los Angeles à Papeete, soit plus de 78 % de visiteurs américains supplémentaires.
- Les événements du début de l'année en Europe (attentats terroristes et catastrophe de Tchernobyl) qui ont détourné une partie de la clientèle américaine de l'Europe vers le Pacifique.

Les voyageurs américains semblent de plus en plus intéressés par la Polynésie comme le montre le projet récent de Morris Travel Corporation, mis au point avec Trans International Airline et les hôtels des chaînes Accor et Bali Hai sur un programme de vols nolisés dont le démarrage est prévu en juillet.

- 2 -

On peut relever par ailleurs que American Hawaiï Cruises a décidé de confier la commercialisation des sièges vacants sur les vols Transamerica à Ami-Tours un tour-operator de Santa Barbara (Californie).

UTA pour sa part est déjà à cinq fréquences entre Los Angeles et Papeete et devrait passer à six fréquences pour son programme d'été.

Côté Européen l'augmentation de 9 % enregistrée sur les cinq premiers mois de l'année pourrait être accentuée par la mise en place des vols non réguliers de la compagnie Minerve programmée pour Juillet ainsi que l'ouverture éventuelle d'une liaison directe Paris Papeete via San Francisco.

Dans l'ensemble, les perspectives de développement de l'activité touristique en Polynésie s'annoncent donc très favorables en ce début 1986.

TRANSPORTS AERIENS

AERODROME DE TAHITI-FAAA

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

DE JANVIER A MARS 1986

COMPAGNIE	VOLS	PAX	DONT PAG.	TRANSIT DIRECT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	FRET GRATUIT (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1985
U.T.A	A * 2 * D * 2 * T * 4 *	10 * 1 * 11 *	10 * 1 * 11 *	477 * 477 * 954 *	956 * 962 * 1918 *	50.9 * 49.7 * 50.3 *	707 * 765 * 1472 *	70 * 765 * 1472 *		PAX * + 120.0 FRET * POS *
TRANSAMERICA	A * 26 * D * 26 * T * 52 *	8637 * 8698 * 17335 *	7 * 3 * 10 *		12584 * 12584 * 25168 *	68.6 * 69.1 * 68.9 *	322222 * 4914 * 327136 *	322222 * 4914 * 327136 *		PAX * FRET * POS *
SWISSAIR	A * 1 * D * 1 * T * 2 *	369 * 369 * 738 *			400 * 400 * 800 *	92.3 * 92.3 * 92.3 *				PAX * FRET * POS *
DIVERS USA	A * 2 * D * 2 * T * 4 *	287 * 287 * 574 *			370 * 370 * 740 *	77.6 * 77.6 * 77.6 *				PAX * FRET * POS *
TOTAL TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	A * 31 * D * 31 * T * 62 *	9303 * 9355 * 18658 *	17 * 4 * 21 *	477 * 477 * 954 *	14310 * 14316 * 28626 *	68.3 * 68.7 * 68.5 *	322929 * 5679 * 328608 *	322929 * 5679 * 328608 *		PAX * + 3060.0 FRET * POS *
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	A * 291 * D * 291 * T * 582 *	47311 * 45753 * 93064 *	1143 * 1112 * 2255 *	21504 * 21504 * 43008 *	89934 * 89934 * 179868 *	76.5 * 74.7 * 75.6 *	1620496 * 197572 * 1820068 *	365400 * 44362 * 409862 *	129315 * 27837 * 157152 *	PAX * + 33.6 FRET * + 46.1 POS * + 12.0
TOTAL TOUT TRAFIC	A * 3890 * D * 3905 * T * 7795 *	52864 * 52864 * 105728 *	1764 * 1754 * 3518 *	21504 * 21504 * 43008 *	150993 * 150678 * 301671 *	75.7 * 72.1 * 73.9 *	1657821 * 193032 * 1850853 *	365964 * 44362 * 410326 *	130612 * 27837 * 158449 *	PAX * + 22.0 FRET * + 46.1 POS * + 12.0

AERODROME DE TAHITI-FAAA

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

DE JANVIER A MARS 1986

COMPAGNIE	VOLS	PAX	DONT PAG.	TRANSIT DIRECT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	FRET GRATUIT (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1985
TRAFFIC COMMERCIAL INTERIEUR										
AIR TAHITI (MOOREA)	A * 2794 * D * 2805 * T * 5599 *	22743 * 19806 * 42549 *			31218 * 31328 * 62546 *	72.9 * 63.2 * 68.0 *				PAX * + 20.6 FRET * POS *
TOTAL TRAFIC MOOREA	A * 2794 * D * 2805 * T * 5599 *	22743 * 19806 * 42549 *			31218 * 31328 * 62546 *	72.9 * 63.2 * 68.0 *				PAX * + 20.6 FRET * POS *
AIR TAHITI	A * 135 * D * 135 * T * 270 *	551 * 636 * 1187 *			1188 * 1188 * 2376 *	46.4 * 53.5 * 50.0 *				PAX * + 80.9 FRET * POS *
AIR POLYNESIE	A * 655 * D * 658 * T * 1313 *	22209 * 20939 * 43148 *	621 * 642 * 1263 *		28549 * 28059 * 56608 *	77.8 * 74.6 * 76.2 *	37365 * 93465 * 130830 *	194 * 965 * 1159 *	6337 * 20499 * 26836 *	PAX * - 2.4 FRET * - 4.7 POS * + 12.9
TAHITI CONQUEST A.	A * 15 * D * 16 * T * 31 *	50 * 54 * 104 *			104 * 110 * 214 *	48.1 * 49.1 * 48.6 *				PAX * - 34.2 FRET * POS *
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A * 3599 * D * 3614 * T * 7213 *	45553 * 41435 * 86988 *	621 * 642 * 1263 *		61059 * 60685 * 121744 *	74.6 * 68.3 * 71.5 *	37365 * 93465 * 130830 *	194 * 965 * 1159 *	6337 * 20499 * 26836 *	PAX * + 8.3 FRET * - 4.7 POS * + 12.9
TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL										
U.T.A	A * 92 * D * 92 * T * 184 *	17982 * 17303 * 35285 *	770 * 752 * 1522 *	2429 * 2429 * 4858 *	26516 * 26577 * 53093 *	77.0 * 74.2 * 75.6 *	521033 * 165900 * 686933 *	15183 * 27671 * 42854 *	120980 * 24589 * 145569 *	PAX * + 27.9 FRET * + 12.7 POS * + 18.0
QANTAS	A * 78 * D * 78 * T * 156 *	7578 * 7750 * 15328 *	212 * 216 * 428 *	9576 * 9576 * 19152 *	21412 * 21406 * 42818 *	80.1 * 80.9 * 80.5 *	367734 * 3092 * 370826 *	5215 * 1429 * 6640 *	3577 * 1585 * 5162 *	PAX * + 15.0 FRET * + 1.4 POS * + 1.0
AIR NEW ZEALAND	A * 64 * D * 64 * T * 128 *	9776 * 9391 * 19167 *	100 * 104 * 204 *	9022 * 9022 * 18044 *	22920 * 22918 * 45838 *	82.0 * 80.3 * 81.2 *	386587 * 6507 * 393094 *	19564 * 874 * 20538 *	4700 * 1219 * 5919 *	PAX * + 2.8 FRET * - 10.4 POS * + 14.8
LAN CHILE	A * 13 * D * 13 * T * 26 *	2115 * 1544 * 3659 *	28 * 24 * 52 *		3354 * 3354 * 6708 *	63.1 * 46.0 * 54.5 *	19218 * 17865 * 37083 *	3468 * 8613 * 11081 *	113 * 336 * 449 *	PAX * + 1.4 FRET * + 10.1 POS * + 12.1
POLYNESIAN AIRLINE	A * 13 * D * 13 * T * 26 *	557 * 410 * 967 *	16 * 12 * 28 *		1422 * 1422 * 2844 *	39.7 * 28.8 * 34.0 *	2795 * 559 * 3354 *	41 * 559 * 599 *	58 * 58 * 116 *	PAX * + 27.7 FRET * + 27.7 POS * + 27.7
TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	A * 260 * D * 260 * T * 520 *	38008 * 36398 * 74406 *	1126 * 1108 * 2234 *	21027 * 21027 * 42054 *	75624 * 75677 * 151301 *	78.1 * 75.9 * 77.0 *	1297567 * 193893 * 1491460 *	42471 * 38683 * 81154 *	1297567 * 193893 * 1491460 *	PAX * + 1.4 FRET * + 1.4 POS * + 1.4

AERODROME DE TAHITI-FAAA
RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

DE JANVIER A JUIN 1986

COMPAGNIE	VOLS	PAX	DONT PAG.	TRANSIT DIRECT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	FRET GRATUIT (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1985
TRAFFIC COMMERCIAL INTERIEUR										
AIR TAHITI (MOOREA)	A * 5795 * D * 5818 * T * 11613 *	47317 * 40731 * 88048 *			64034 * 64253 * 128287 *	73.9 * 63.4 * 68.6 *			PAX * + 11.9 FRET * POS *	
TOTAL TRAFIC MOOREA	A * 5795 * D * 5818 * T * 11613 *	47317 * 40731 * 88048 *			64034 * 64253 * 128287 *	73.9 * 63.4 * 68.6 *			PAX * + 11.9 FRET * POS *	
AIR TAHITI	A * 289 * D * 291 * T * 580 *	1430 * 1384 * 2814 *			2812 * 2830 * 5642 *	50.9 * 48.9 * 49.9 *			PAX * + 59.2 FRET * POS *	
AIR POLYNESIE	A * 1391 * D * 1393 * T * 2784 *	47132 * 44427 * 91559 *	1447 * 1459 * 2906 *		60346 * 59426 * 119772 *	78.1 * 74.8 * 76.4 *	73123 * 182497 * 255620 *	497 * 2318 * 2815 *	12683 * 39674 * 52357 *	PAX * + 0.2 FRET * - 5.6 POS * + 14.4
TAHITI CONQUEST A.	A * 17 * D * 18 * T * 35 *	56 * 60 * 116 *			117 * 123 * 240 *	47.9 * 48.3 * 48.3 *				PAX * - 61.2 FRET * POS *
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A * 7492 * D * 7520 * T * 15012 *	95935 * 86602 * 182537 *	1447 * 1459 * 2906 *		127309 * 126632 * 253941 *	75.4 * 68.4 * 71.9 *	73123 * 182497 * 255620 *	497 * 2318 * 2815 *	12683 * 39674 * 52357 *	PAX * + 6.0 FRET * - 5.6 POS * + 14.4
TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL										
U.T.A	A * 193 * D * 195 * T * 388 *	37990 * 39624 * 77614 *	1516 * 1784 * 3300 *	4483 * 4483 * 8966 *	55548 * 56175 * 111723 *	76.5 * 78.5 * 77.5 *	1191995 * 345987 * 1537982 *	54513 * 54803 * 109316 *	247987 * 49399 * 297386 *	PAX * + 28.5 FRET * + 33.5 POS * + 9.8
DANTAS	A * 156 * D * 156 * T * 312 *	14205 * 14989 * 29194 *	415 * 493 * 908 *	20325 * 20325 * 40650 *	43814 * 43802 * 87616 *	78.8 * 80.6 * 79.7 *	925665 * 20295 * 945920 *	10195 * 1937 * 12132 *	2411 * 2725 * 10136 *	PAX * - 12.8 FRET * + 95.9 POS * - 2.7
AIR NEW ZEALAND	A * 129 * D * 129 * T * 258 *	17746 * 17531 * 35277 *	275 * 322 * 597 *	17207 * 17207 * 34414 *	47320 * 47323 * 94643 *	73.9 * 73.4 * 73.6 *	910825 * 18001 * 928826 *	28908 * 1803 * 30711 *	9476 * 2226 * 11702 *	PAX * + 4.4 FRET * - 7.8 POS * + 6.3
LAN CHILE	A * 26 * D * 26 * T * 52 *	3774 * 2733 * 6507 *	50 * 63 * 113 *		5552 * 5542 * 11094 *	68.0 * 49.3 * 58.7 *	34921 * 25969 * 60890 *	3939 * 10600 * 14539 *	541 * 564 * 1105 *	PAX * - 7.5 FRET * - 6.2 POS * - 16.0
S.P.I.A.	A * 10 * D * 10 * T * 20 *	514 * 599 * 1113 *	16 * 16 * 32 *		1370 * 1370 * 2740 *	37.5 * 43.7 * 40.6 *	3438 * 227 * 3665 *	25 * 18 * 43 *	494 * 18 * 512 *	PAX * - 60.8 FRET * - 59.5 POS * - 59.9
POLYNESIAN AIRLINE	A * 26 * D * 26 * T * 52 *	934 * 736 * 1670 *	17 * 20 * 37 *		2830 * 2830 * 5660 *	33.0 * 26.0 * 29.5 *	3999 * 1962 * 5961 *	59 * 5 * 64 *	109 * 109 * 218 *	PAX * + 8.1 FRET * + 110.8 POS * + 263.3

AERODROME DE TAHITI-FAAA
RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

DE JANVIER A JUIN 1986

COMPAGNIE	VOLS	PAX	DONT PAG.	TRANSIT DIRECT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	FRET GRATUIT (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1985
TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL										
	A * 540 * D * 542 * T * 1082 *	75163 * 76212 * 151375 *	2273 * 2698 * 4971 *	42015 * 42015 * 84030 *	156434 * 157042 * 313476 *	74.9 * 75.3 * 75.1 *	3070803 * 412441 * 3483244 *	97639 * 69148 * 166787 *	265909 * 55041 * 320950 *	PAX * + 8.8 FRET * + 28.1 POS * + 8.8
U.T.A	A * 5 * D * 4 * T * 9 *	17 * 24 * 41 *	10 * 1 * 11 *	333 * 333 * 666 *	1813 * 1546 * 3359 *	46.9 * 55.4 * 50.8 *	18329 * 765 * 19094 *	1057 * 765 * 1822 *		PAX * - 74.1 FRET * + 256.2 POS *
AIR NEW ZEALAND	A * 1 * D * 1 * T * 1 *	132 * 132 * 132 *			220 * 220 * 220 *	60.0 * 60.0 * 60.0 *				PAX * FRET * POS *
LAN CHILE	A * 2 * D * 2 * T * 4 *	142 * 141 * 283 *			164 * 164 * 328 *	36.6 * 36.0 * 36.3 *				PAX * FRET * POS *
TRANSAMERICA	A * 52 * D * 52 * T * 104 *	17388 * 17206 * 34594 *	10 * 3 * 13 *		25168 * 25168 * 50336 *	69.1 * 68.4 * 68.7 *	581551 * 7513 * 589064 *	581551 * 7513 * 589064 *		PAX * FRET * POS *
SWISSAIR	A * 1 * D * 1 * T * 2 *	369 * 369 * 738 *			400 * 400 * 800 *	92.3 * 92.3 * 92.3 *				PAX * FRET * POS *
DIVERS USA	A * 2 * D * 2 * T * 4 *	287 * 287 * 574 *			370 * 370 * 740 *	77.6 * 77.6 * 77.6 *				PAX * FRET * POS *
TOTAL TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	A * 63 * D * 61 * T * 124 *	18335 * 18027 * 36362 *	20 * 4 * 24 *	833 * 833 * 1666 *	28135 * 27648 * 55783 *	68.1 * 68.2 * 68.2 *	599880 * 3278 * 608158 *	582608 * 3278 * 590886 *	11 * 11 * 22 *	PAX * + 5255.2 FRET * + 7740.1 POS *
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	A * 603 * D * 603 * T * 1206 *	93498 * 94239 * 187737 *	2293 * 2702 * 4995 *	42848 * 42848 * 85696 *	184569 * 184690 * 369259 *	73.9 * 74.2 * 74.0 *	3670683 * 420719 * 4091402 *	680247 * 77426 * 757673 *	265909 * 55052 * 320961 *	PAX * + 34.3 FRET * + 50.1 POS * + 8.8
TOTAL TOUT TRAFIC	A * 8095 * D * 8123 * T * 16218 *	189433 * 180841 * 370274 *	3740 * 4161 * 7901 *	42848 * 42848 * 85696 *	311878 * 311322 * 623200 *	74.5 * 71.9 * 73.2 *	3743806 * 603216 * 4347022 *	680744 * 79744 * 760488 *	278592 * 54726 * 373318 *	PAX * + 18.7 FRET * + 45.0 POS * + 9.6

ACTIVITES DES SERVICES

SERVICE ADMINISTRATIF

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

- Suivi d'une affaire contentieuse (tribunal du travail) née à propos de l'application de certaines dispositions (art. 26) de la convention collective des ANFA.
- Recensement des problèmes administratifs à soumettre à l'examen du Secrétaire Général (M. MOSER) suite à sa visite.
- Mise en œuvre de l'ordinateur IN 542 devant permettre le traitement de diverses tâches administratives (comptabilité, paye, gestion du personnel) et technico-administratives.
- Établissement et diffusion du rapport annuel d'activité (1985) du Service d'État de l'Aviation Civile.
- Rédaction et diffusion du procès-verbal de la dernière réunion (19/12) du Comité technique paritaire.
- Mise en œuvre des dispositions réglementaires (DOM/TOM) concernant le maintien en fonctions en Polynésie française des fonctionnaires des corps métropolitains ayant la qualité de « résident habituel ».
- Préparation des élections des délégués du personnel (ANFA de l'État).
- Mise au point du texte portant délégation de signature du Haut-Commissaire de la République au Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie.
- Rédaction du bilan d'activité du Service d'État de l'Aviation Civile pour les cinq années écoulées.

ETUDES DIVERSES

- Entretiens avec responsable GEFOP (Vice-Rectorat) à propos des actions de formation mises au point par cet organisme.
- Analyse décret 86-442 relatif au comité médical et à la commission de réforme (article 17) ; diverses interventions au sujet de l'application de ce texte qui soulève de nombreux problèmes.
- Préparation de divers dossiers en vue de la mission à Paris du directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie.
- Établissement des dépenses de l'État par archipel (année 1985).
- Bilan des travaux entrepris au sujet du traitement automatisé de la paye et premiers contacts avec le Trésor pour faire agréer certaines procédures.
- Réflexion portant sur les conditions dans lesquelles doit être assuré le financement des dépenses de la météorologie (nouvelle lecture de la circulaire 208 SGACC/CAB du 29 janvier 1953).
- Étude portant sur les procédures utilisées dans le but d'obtenir des renouvellements des séjours au profit des fonctionnaires expatriés.

TRAVAUX DES COMITÉS ET COMMISSIONS

- La commission paritaire des ANFA de l'État s'est réunie à deux reprises, les 25 février et 6 mai 1986, pour examiner divers dossiers de recrutement, d'avancement (échelons) et de reclassement.
- La CAP des TM du CEAPF s'est réunie le 26 mars, sous la présidence de M. YEUNG, pour procéder à la répartition des réductions de délais d'avancement au titre de la notation de 1985.
- La commission des logements s'est réunie le 3 avril 1986, sous la présidence de M. REBOA, pour examiner diverses questions relevant de sa compétence (attribution et réfection des logements).
- Le CAP des TAC du CEAPF s'est réunie les 20 mai et 23 juin 1986 sous la présidence de M. YEUNG. A l'ordre du jour de cette réunion figurait principalement l'examen de propositions d'affectation dans les îles.

EXAMENS ET CONCOURS

Ont eu lieu au cours de la période récente :

- Les 6, 7 et 18 mars, un concours de recrutement d'un analyste-programmeur (CC2). C'est M. Freddy COWAN qui a été déclaré admis.
- Le 17 avril, un concours de recrutement de sténo-dactylographes de la DGAC (1 candidat).
- Le 7 juin, deux concours (interne et externe) de recrutement de commis de la DGAC (7 candidats).

Lors de la période à venir :

- Recrutement pour les besoins du service administratif de deux commis du CEAPF (1 interne et 1 externe) par concours devant avoir lieu le 19 août 1986.
- Recrutement pour les besoins du service de la navigation aérienne de trois TAC du CEAPF (1 interne et 2 externes) par concours qui auront lieu les 19 et 20 août 1986.

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE

AÉRODROMES D'ÉTAT

I. - TRAVAUX

- TAHITI-FAAA :
 - Réaménagement du bâtiment technique.
 - Mise en place clôture de sécurité (première phase).
 - Nouvelle réorganisation de l'aire de stationnement Golf : mise en place d'un nouveau marquage et des massifs d'ancrage des avions.
 - Mise en place d'un éclairage solaire dans la Cité de l'Air de FAAA.
- BORA BORA :
 - Construction d'une centrale électrique et d'un logement.
- HEREHERETUE :
 - Construction de la station météo.

II. - ÉTUDES

- TAHITI-FAAA :
 - Préparation de différents APS du programme d'investissement du budget de l'État.
 - Poursuite de l'étude de déplacement du CCR (plan de masse et programme).
 - Étude de dimensionnement et d'implantation de plots d'amarrage pour Twin Otter et BN2A sur l'aire Golf.
 - Diverses études d'aménagement et de développement de la zone Nord.
 - Avis sur projets immobiliers.
- RAIATEA :
 - Préparation du dossier de consultation des entreprises relatif à la réfection du revêtement.

III. - ACQUISITIONS IMMOBILIERES

- TAHITI-FAAA :
 - Acquisition amiable d'une parcelle de terre destinée à l'extension de l'emprise. Rédaction de l'acte de vente au profit de l'État.
- RANGIROA :
 - Recherche de propriétaires pour déterminer la procédure d'acquisition (amiable ou d'expropriation) des parcelles de terres nécessaires à l'installation d'un ensemble d'appareils d'aide à la navigation aérienne.

AÉRODROMES TERRITORIAUX

I. - TRAVAUX

- RURUTU :
 - Réaménagement de la tour de contrôle.
 - Fabrication de comptoirs et banques bagages.
 - Reprise de revêtement au titre de la garantie.
- NUKU HIVA :
 - Curage et travaux divers d'entretien.
- TAKAROA :
 - Construction de l'aérodrome.
- VAHITAHU :
 - Organisation des transports maritimes en vue construction de l'aérodrome.
- TATAKOTO :
 - Approvisionnement sur le site pour réfection abri passagers.
- HUAHINE :
 - Travaux d'entretien du bloc technique.
- ATUONA :
 - Déforestation du fond de trouée.
 - Travaux de décapage des crêtes à l'étude.

- TUBUAI :
 - Travaux d'entretien sur logement.

II. - ÉTUDES

- Études générales sur les caractéristiques des aérodromes de Polynésie en vue de leur exploitation par l'ATR 42.
- Établissement des arrêtés de police sur divers aérodromes territoriaux.
- TUBUAI/RURUTU : Balisage lumineux : ouverture des plis, analyse des offres et désignation de l'entreprise retenue pour les travaux.
- MOOREA : Avis sur projets immobiliers. Étude extension de l'aérodrome à la classe D2 (en vue ATR 42).
- MAUPITI/TAKAPOTO : Établissement des plans pour APS relatifs à l'extension à la classe D2 (en vue ATR 42).
- TAKAROA : Établissement des plans parcellaires et des plans d'ouvrage pour extension à la classe D2.
- UA HUKA : Étude des dégagements de la piste.
- NUKU HIVA : Expertise de la piste et du réseau d'assainissement.

III. - ACQUISITIONS IMMOBILIERES

- TAKAROA : Négociations foncières pour extension de l'aérodrome à la classe D2. Visite des lieux.
- MOOREA : Établissement dossier foncier en vue extension de l'aérodrome à la classe D2.
- TAKUME : Cadastre de l'emprise future.

ACTIVITÉ DU SERVICE DE LA MÉTÉOROLOGIE

- Réalisation du Rapport Annuel d'Activité 1985.
- Remise aux normes de l'installation électrique du Centre de Faavae.
- Travaux de construction des bâtiments de la station de Hereheretue.
- Dépôt de documents météorologiques aux Archives Territoriales.
- Établissement périodique de la situation hydroclimatique sur la Polynésie pour la réunion mensuelle de la Commission Territoriale des risques naturels.
- Participation à une étude du site d'Atimaono.
- Rédaction d'un compte-rendu du stage effectué à Tahiti par le professeur Litynski.
- Réunions des C.A.P. n° 3 et 4 (Aides-Techniciens et Techniciens CEAPF).
- Surveillance du cyclone IMA et de la dépression tropicale JUNE et information des autorités et du public.

- Participation au plan ORSEC.
- Participation à l'assemblée générale de l'A.R.V. à Wellington (M. Neau).
- Contribution à l'étude d'une mission de mesures océanographiques par le Scripps Institution of Oceanography (SIO) dans le cadre du programme Tropical Heat.
- Participation de M. Cauchard à la réunion du Comité des cyclones du Pacifique à Fidji.
- Remise solennelle de la médaille de l'Aéronautique à M. Paepaetaata, ancien chef de la station de Hereheretue.
- Départ pour la Méropole de stagiaires : Mlle Shan Yan, MM. Wong et Varney, formation TE théorique à l'ENM - M. Marescot et Brunati, informatique - M. Chungue, maintenance - M. Duprat, adaptation du programme RS à l'IBM-XT.

Evasan sur Papeete de Marie Le Goff, accident de la circulation, et Tehina Nui, empoisonnement par du poisson.

RÉSUMÉ MENSUEL DU TEMPS

Janvier : Temps médiocre et pluvieux sur les Australes/Rapa, sec et ensoleillé ailleurs.

JANVIER 1986

STATIONS	TEMPÉRATURES MOYENNES DEGRES C ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS en mm				ORAGE Nbre de jrs	INSOLATION EN HEURES			PRESSION en $\frac{1}{10}$ hPa		VENT ≥ 16 m/s	Evaporation Evapotranspiration potentielle en mm	
	Mois	E	Maxi absolu	Mini absolu	Période nbre données	Mois	E	Nbre de jrs	Période nbre données		Mois	E	Période nbre données	Mois	E	Nbre de jrs	E calculée	ETP
ATUONA	27.1	+ 0.5	30.1	21.6	20	54	- 99	15	25	.	296	+ 48	24	10107	+ 3	4	186	183
PUKA-PUKA	27.1	+ 0.5	30.1	21.6	20	55	- 95	21	20	.	297	+ 53	16	10119	+ 5	.	246	225
BORA-BORA	27.1	+ 0.5	30.1	21.6	10	195	- 133	23	10	.	222	+ 24	10	10102	- 1	.	197	186
TAHITI-FAAA	27.1	+ 0.5	30.1	21.6	28	558	+ 25	16	28	2	219	+ 7	28	10108	+ 1	.	177	173
RANGIROA	27.1	+ 0.5	30.1	21.6	14	215	- 14	24	14	2	246	+ 13	14	10110	+ 1	1	215	197
AKAROA	27.1	+ 0.5	30.1	21.6	20	178	- 45	25	28	.	252	+ 30	20	10111	+ 4	5	225	206
HAO	27.1	+ 0.5	30.1	21.6	21	113	- 52	20	21	3	260	+ 7	16	10128	+ 9	10	219	205
HEREHERETUE	27.1	+ 0.5	30.1	21.6	20	152	- 51	25	24	2	193	- 28	20	10128	+ 8	2	135	148
TUREIA	27.1	+ 0.5	30.1	21.6	19	112	- 56	22	19	4	299	+ 47	16	10147	+15	4	194	199
RIKITEA	27.4	+ 0.4	28.8	19.6	5	121	- 27	26	5	5	271	- 5	5	10164	+13	3	177	182
REAO	27.4	+ 0.5	31.6	22.4	12	74	- 67	23	21	4	294	+ 27	12	10140	+ 7	.	200	200
MORUROA	27.0	+ 0.5	30.4	21.2	15	116	- 31	16	15	2	278	+ 23	13	10150	+11	5	231	215
EMATANGI	27.1	+ 0.6	31.6	21.9	5	146	- 34	23	5	2	266	+ 6	5	10143	+ 6	2	214	203
TUBUAI	27.4	+ 0.2	29.8	21.0	20	323	+ 112	25	22	3	161	- 45	20	10122	- 3	4	127	132
RAPA	27.2	+ 1.0	28.5	19.2	25	423	+ 139	24	35	8	137	- 12	25	10151	+ 3	8	135	135

E: écart par rapport à la moyenne de la période

() valeur estimée

Février : Forte activité cyclonique et pluies abondantes.

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	26.7	+ 0.2	33.1	21.3	24	76	- 55	19	25	.	198	- 26	24	10110	+ 5	.	146	146
PUKA-PUKA	27.0	- 0.7	31.2	21.2	20	396	+273	21	20	.	172	- 51	16	10116	- 1	2	165	153
BORA-BORA	27.1	- 0.7	30.9	23.0	10	443	+222	23	10	3	149	- 58	10	10089	- 16	3	144	139
TAHITI-FAAA	26.4	- 0.5	31.3	22.0	28	469	+248	21	28	4	153	- 47	28	10092	- 20	3	132	132
RANGIROA	26.9	- 0.7	30.9	22.3	14	521	+315	24	14	1	170	- 49	14	10103	- 7	4	145	139
TAKAROA	26.8	- 1.0	30.5	22.9	20	606	+426	22	28	.	185	- 26	20	10106	- 3	2	160	152
HAO	26.9	- 0.4	30.2	23.0	21	219	+ 50	16	21	.	212	- 20	16	10112	- 11	5	169	162
HEREHERETUE	27.0	- 0.2	30.1	22.5	20	214	+ 71	17	24	1	192	- 26	20	10103	- 23	2	121	134
TUREIA	26.7	- 0.3	30.3	22.4	19	195	+ 67	17	19	1	220	- 15	16	10119	- 19	7	157	167
RIKITEA	24.7	- 0.9	29.5	19.8	5	243	+167	22	5	4	154	-100	5	10131	- 25	6	121	124
REAO	26.7	- 0.7	31.2	21.5	12	291	+169	18	21	2	174	-65	12	10127	- 7	4	139	139
MORUROA	26.6	- 0.5	28.9	24.3	15	271	+149	23	15	1	214	-27	13	10117	- 27	8	146	149
TEMATANGI	26.7	- 0.5	31.6	22.6	5	243	+149	21	5	.	201	-60	5	10108	- 30	4	150	151
TUBUAI	25.6	- 0.1	29.7	21.0	20	216	+ 41	24	22	.	167	-37	20	10097	- 36	5	140	157
RAPA	24.2	+ 0.2	28.7	19.2	25	55	-156	17	35	.	143	- 9	25	10121	- 37	10	152	127

E : écart par rapport à la moyenne de la période

(.) valeur estimée

Mars : Temps médiocre et pluvieux aux Australes, sec et ensoleillé ailleurs.

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	ET
ATUONA	27.2	+ 0.4	33.6	22.1	24	112	- 32	20	25	.	248	+ 21	24	10110	+ 5	.	170	169
PUKA-PUKA	28.2	+ 0.3	32.2	23.9	20	59	- 26	15	20	2	285	+ 36	16	10125	+ 8	2	237	210
BORA-BORA	27.9	0.0	31.7	22.8	10	113	- 87	19	10	3	236	- 6	10	10122	+16	1	189	178
TAHITI-FAAA	27.0	0.0	32.3	22.2	28	162	- 22	14	28	6	243	+ 14	28	10125	+10	.	152	155
RANGIROA	28.1	+ 0.3	31.5	23.5	14	110	- 36	16	14	3	296	+ 43	14	10123	+11	.	213	196
TAKAROA	29.0	+ 1.0	31.5	23.6	20	84	- 47	22	28	2	288	+ 40	20	10123	+11	.	234	211
HAO	27.4	- 0.1	30.5	21.0	21	97	- 2	16	21	3	281	+ 21	16	10136	+12	4	200	188
HEREHERETUE	27.5	+ 0.2	31.3	21.4	20	122	- 54	20	24	3	259	+ 20	20	10140	+13	.	138	150
TUREIA	26.9	- 0.1	30.0	21.6	19	132	+ 17	24	19	4	248	+ 3	16	10155	+14	3	184	172
RIKITEA	25.2	+ 0.2	29.1	19.7	5	139	-103	20	5	4	241	+ 48	5	10161	2	1	150	148
REAO	27.3	- 0.1	31.7	21.3	12	177	+ 84	21	21	6	278	+ 30	12	10143	+14	2	182	177
MORUROA	26.9	- 0.1	28.7	25.0	15	83	- 64	18	15	1	272	+ 27	13	10152	+14	3	185	173
TEMATANGI	26.7	0.0	30.8	21.1	5	147	- 95	17	5	3	254	+ 21	5	10147	2	2	177	168
TUBUAI	25.1	- 0.5	29.5	19.8	20	353	+156	22	22	4	195	- 16	20	10144	+10	2	124	125
RAPA	23.1	- 0.5	30.0	17.4	25	550	+298	19	35	.	141	- 4	25	10156	0	4	105	104

E : écart par rapport à la moyenne de la période

(.) valeur estimée

Beau temps sec sur Société et Tuamotu. Pluies localement très abondantes aux 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	E T
ATUONA	26.4	- 0.2	32.6	21.3	24	384	+ 258	28	25	4	175	- 47	24	10105	- 2	3	113	117
PUKA-PUKA	27.8	+ 0.1	31.6	22.7	20	39	- 56	14	20	1	230	- 12	16	10119	+ 1	1	193	167
BORA-BORA	28.3	+ 0.7	32.0	23.4	10	24	- 145	7	10	.	283	+ 64	10	10114	+ 2	.	179	165
TAHITI-FAAA	27.3	+ 0.6	32.7	22.3	28	13	- 119	9	28	1	272	+ 39	28	10118	- 1	.	139	139
RANGIROA	28.4	+ 0.6	31.4	24.1	14	32	- 109	11	14	1	305	+ 61	14	10117	+ 3	.	198	176
TAKAROA	28.1	+ 0.1	31.2	24.6	20	16	- 107	13	28	.	255	+ 18	20	10115	+ 1	1	190	169
HAO	27.3	+ 0.1	30.2	23.5	21	30	- 87	12	21	.	270	+ 29	16	10130	+ 5	1	166	154
HEREHERETUE	27.4	+ 0.6	31.0	23.0	20	51	- 171	12	24	.	264	+ 31	20	10133	+ 4	.	115	123
TUREIA	26.5	+ 0.1	29.6	21.8	19	108	- 4	18	19	1	227	- 2	16	10144	+ 9	1	134	128
RIKITEA	24.5	+ 0.2	28.6	18.1	5	264	+ 160	18	5	3	191	+ 2	5	10153	+ 5	.	104	103
REAO	27.1	+ 0.2	31.0	21.2	12	38	- 57	17	21	.	253	+ 17	12	10138	+ 8	.	147	140
MORUROA	26.6	+ 0.4	30.0	21.9	15	63	- 40	11	15	3	237	+ 17	13	10146	+ 7	3	150	137
TEMATANGI	26.6	+ 0.4	30.8	22.7	5	71	- 34	17	5	1	242	+ 20	5	10140	+ 3	1	143	134
TUBUAI	24.7	0.0	29.4	19.2	20	136	- 46	17	22	1	174	- 12	20	10140	+ 3	.	107	104
RAPA	21.8	- 0.6	26.3	16.1	25	187	- 64	15	35	.	129	- 1	25	10159	+ 2	11	103	91

E : écart par rapport à la moyenne de la période

() valeur estimée

Temps nuageux et pluvieux de la Société aux Gambier, sec et ensoleillé sur Nord et Nord-Est Tuamotu.

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	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	Nbre de jrs	E calculée	E calculée
ATUONA	26.2	+ 0.1	32.8	21.6	24	134	+ 6	26	25	1	207	- 15	24	10116	+ 2	.	.	111	113
PUKA-PUKA	27.3	+ 0.3	31.0	23.4	20	20	- 53	10	20	.	271	+ 41	16	10127	- 1	1	1	188	159
BORA-BORA	26.9	- 0.2	31.0	22.8	10	223	+ 98	19	10	2	199	- 28	10	10121	- 3	3	3	137	122
TAHITI-FAAA	26.0	+ 0.1	32.6	20.1	28	206	+105	17	28	2	199	- 30	28	10124	- 3	1	1	107	103
RANGIROA	27.7	+ 0.4	30.7	23.0	14	60	- 41	10	14	1	266	+ 23	14	10125	- 1	2	2	105	145
TAKAROA	27.7	+ 0.2	31.6	23.7	20	18	- 55	12	28	.	268	+ 19	20	10123	0	.	.	167	148
HAO	26.5	+ 0.1	29.6	22.5	21	113	- 4	17	21	2	244	+ 2	16	10135	0	3	3	144	127
HEREHERETUE	25.7	- 0.1	30.5	21.6	20	264	+124	24	24	2	166	- 56	20	10135	- 4	2	2	73	79
TUREIA	25.3	0.0	28.9	21.1	19	94	- 18	17	19	.	192	- 27	16	10147	+ 1	4	4	134	113
RIKITEA	22.8	- 0.2	27.6	18.6	5	151	+ 42	23	5	.	138	- 56	5	10155	- 1	1	1	77	72
REAO	26.0	0.0	30.4	20.5	12	71	- 44	11	21	1	252	- 27	12	10144	+ 1	1	1	121	116
MORUROA	24.8	- 0.3	26.4	22.9	15	252	-102	18	15	1	182	- 20	13	10150	- 1	11	11	135	112
TEMATANGI	24.7	- 0.1	28.9	21.6	5	221	+103	20	5	.	140	- 07	5	10143	- 6	1	1	113	96
TUBUAI	22.5	- 0.5	27.9	14.6	20	180	+ 36	17	22	.	153	- 17	20	10143	- 6	3	3	88	78
RAPA	20.3	- 0.3	25.2	13.3	25	120	-144	18	35	.	117	- 2	25	10155	- 3	8	8	80	68

E: écart par rapport à la moyenne de la période

() valeur estimée

Temp sec et très ensoleillé sur les Tuamotu du Nord, du Centre et de la Société. Peu d'anomalies sur les Australes et Gambier.

TATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS en mm				ORAGE		INSOLATION EN HEURES			PRESSION en $\frac{1}{10}$ mbr.		VENT ≥ 16 m/s	Evaporation Evaporation 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	25.7	+ 0.2	30.8	21.6	24	73	- 114	17	25	.	198	+ 4	24	10118	- 1	2	106	103
UKA-PUKA	26.7	+ 0.4	30.6	21.7	20	99	+ 26	13	20	.	272	+ 76	16	10133	- 2	.	167	139
ORA-BORA	26.7	+ 0.6	30.0	23.6	10	15	- 87	07	10	.	263	+ 42	10	10131	0	.	139	121
MITI-FAAA	25.1	+ 0.3	30.7	20.2	28	43	- 22	06	28	1	253	+ 37	28	10135	- 2	.	96	93
ANGIROA	27.1	+ 0.6	30.0	23.0	14	66	- 52	14	14	.	260	+ 41	14	10130	- 1	.	169	141
TAKAROA	27.2	+ 0.4	30.6	24.4	20	13	- 98	08	28	.	265	+ 51	20	10129	- 1	.	174	143
HAO	26.1	+ 0.7	28.9	22.6	21	6	- 95	08	21	.	265	+ 58	16	10144	0	.	131	113
REHERETUE	25.0	+ 0.5	29.5	20.5	20	42	- 74	07	24	.	245	+ 38	20	10148	- 2	.	72	76
TUREIA	24.0	- 0.2	27.9	20.1	19	143	+ 32	13	19	.	207	+ 11	16	10154	- 1	.	99	87
RIKITEA	21.5	- 0.5	25.9	16.4	5	156	- 2	17	5	1	135	- 16	5	10157	+ 2	1	57	55
REA0	25.5	+ 0.2	30.2	21.0	12	45	- 39	11	21	.	241	+ 30	12	10148	- 1	.	100	94
ORUROA	23.7	- 0.3	25.4	22.0	15	34	- 87	13	15	.	203	+ 5	13	10156	+ 1	.	89	80
EMATANGI	23.7	+ 0.1	27.9	18.7	5	76	- 17	14	5	.	210	+ 13	5	10152	+ 3	.	87	79
TUBUAI	21.6	+ 0.2	27.8	13.1	20	91	- 19	15	22	.	176	0	20	10152	- 9	1	67	63
RAPA	19.1	+ 0.1	23.0	12.4	25	234	+ 28	20	25	3	90	- 22	25	10146	- 21	1	64	53

E: écart par rapport à la moyenne de la période

() valeur estimée

ACTIVITÉ DU SERVICE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

1. - PERSONNEL

Trimestre marqué par de nombreux mouvements de personnel :

- Prise de fonction de M. URRUTIBEHETY Philippe en qualité de Chef de la division des aérodromes extérieurs, en remplacement de J. Bosc.
- M. Jean BOSC, placé en position de chargé de mission auprès du Chef de Service de la Navigation Aérienne.
- Affectation de M. PERROY D. en qualité d'instructeur régional à la division des aérodromes extérieurs.
- Affectation de M. LEQUERRE J.J. en qualité d'Adjoint au Chef de la division des aérodromes extérieurs.
- M. PINSON, nommé TAC après concours, est affecté à la division des aérodromes extérieurs, après une affectation provisoire à NUKU HIVA en qualité de CC2.
- Départ définitif du Service de M. FALCHETTO Émile, CC4 mécanicien à NUKU HIVA.
- Affectation de M. Jean JURD à la section SAR.
- Stage ENAC TAC de M. RIO Bernard (CC2 Territorial).
- Stage ENAC JEEAC de M. HO Edmond et CHAN Claude.
- Mission à NOUMÉA de MM. BRAMOUILLE et NOIR pour suivi technique du nouveau VOR DOPPLER, un équipement identique devant être mis en place à Faaa.
- Recrutement d'un CC4 Territorial (mécanicien/pompier à Huahine).

Acquisitions de qualification :

- de contrôle pour Mme MOREAU (Faaa).
- de Chef de quart - SAS - pour MM. FERRAND D. et PROKOP L.

2. - EXPLOITATION

- Accident du PA30 FOCZB qui a percuté le relief à Punaauia le 3 février, pour mauvaises conditions météo. Déclenchement du plan OR-SEC/SATER.
- Six phases d'urgence déclenchées par le CCR de Tahiti, dans la majorité des cas pour des pertes de contact radio dues aux phénomènes de propagation.
- Mise en œuvre de 116 EVASAN.
- Mise en vigueur de manuels S&SIS sur les aérodromes extérieurs.
- Achat et mise en place de véhicules de sécurité sur les aérodromes de Rangiroa, Makemo, Anaa et Ua Huka.
- Destruction de la vedette de NUKU HIVA par mer très forte.
- Réunion du Comité FAL.
- Transfert de la gestion du NOMAD à la Société AIR-TAHITI.
- Autorisation du transport public pour la Société Pacific Hélicoptères Services.
- Exercice d'alerte avec évacuation rapide d'une caravelle à Faaa.
- Nouvelles consignes relatives aux vols d'entraînement sur l'aérodrome de Faaa.
- Nouvelles mesures de stationnement des aéronefs à Faaa (arrêté de police).
- Elaboration du programme de sûreté de Faaa.
- Mission d'inspection, d'instruction et de maintenance sur divers aérodromes extérieurs.
- Nouvelles mesures pour la gestion de l'essence 100/130.
- Vol de calibration semestriel par aéronef néo-zélandais.

- Diminution des services rendus sur les aérodromes des I.S.L.V. en raison de la faiblesse des crédits de mission État n'autorisant pas les remplacements souhaitables.

3. - ÉTUDES

- Rapport relatif à la situation de l'effectif TAC au sein du Service de la Navigation Aérienne.
- Études préliminaires à la mise en service de l'ATR 42 par Air Polynésie.
- Poursuite de l'étude des arrêtés de police des aérodromes extérieurs.
- Départs IFR des I.S.L.V. Réexamen du dossier et publications.
- Étude prévisionnelle des coûts de fonctionnement du S.S.I.S. Faaa.
- Poursuite des entretiens relatifs au regroupement des services CCR/TWR/maintenance en zone Nord de l'aéroport.

- Adaptation des comptes de rapprochement État-Territoire. Recherche des coûts réels.

4. - ACTIVITÉS TECHNIQUES

- Mise en service nouvelles fréquences sur F.H.
- Installation d'un nouvel ensemble de détection X-RA Y à Faaa.
- Chantiers balisages tout solaire de Rurutu et Tubuai.
- Mise en place des équipements nécessaires à l'étendue de la couverture VHF, sur les sites de Mahina et Papara.
- Début des travaux relatifs au nouveau localiser de Faaa.
- Maintenances habituelles programmées sur les équipements de Tahiti (CRD-CED - VOR/DME - FH - Mont Marau - PW).

5 - ACTIVITÉ AVION ADMINISTRATIF

- FOCHS : 145,85 heures de vol dont 63,60 heures en EVASAN.

Activités des centres et aérodrômes

1^{er} TRIMESTRE 1986

TRAFIC DE L'AÉRODROME

Mouvements commerciaux	7.742
dont IFR	2.087
Mouvements non commerciaux	10.975
dont IFR	1.268
TOTAL TOUT TRAFIC	18.717
TOTAL TRAFIC IFR	3.555

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

Aéronefs étrangers	369
Jets	583
Plus de 20 tonnes	1.793

MOUVEMENTS DES AÉRONEFS (TFC non commercial) :

Aéro-Club de Tahiti	2.692
Cercle Aéronautique	1.774
Aéro-Club UTA	2.738
Privés	1.232
Autres mouvements	2.095
CAP	444
TOTAL	10.975

ACTIVITÉS DES CENTRES ET AÉRODROMES

1. Centre de contrôle régional

Trafic en route :

Mouvements internationaux	642
Mouvements interinsulaires	4.552
TOTAL	5.194

2. Messages reçus par le Bureau central des télécommunications :

Réception internationale	84.917
Réseau local	17.234
TOTAL RÉCEPTION	102.151
Moyenne quotidienne	1.135

Émission :

Réseau international	21.741
Réseau local	21.363
TOTAL ÉMISSION	43.104
Moyenne quotidienne	476

3. Bureau de piste

Licences de personnel navigant validées :

Professionnelles	32
Non professionnelles	40

Effectifs PN en Polynésie française :

Professionnels	69
Corps techniques	5
Privés	248

4. Bureau d'information aéronautique :

Notams reçus Classe 1 Série A :

Total	3.061
-------	-------

Notams émis Classe 1 Série A : 37 - Série C : 64

Protections aéronautiques fournies aux commandants de bord 296

5. Activités du S.S.I.S.

Feux extérieurs	0
Feu aéronef	0
Alerte aéronefs	3
Accident aéronef	1
Sortie véhicule ambulance	2
Surveillance avitaillements : avec ou sans passagers	304

Surveillances :

Décollages et atterrissages	598
Mise en route	299
Interventions diverses	9
Instructions et exercices	4
Exercices nautiques Elir 90 et canot	17

y compris plongée

6. Service météorologique :

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

1. Lignes internationales

Total général	315
---------------	-----

2. Moyens courriers :

Total	1.206
-------	-------

7. Bureau S.A.R. :

Évacuations sanitaires :

Total	116 dont 25 à Moorea
Total des heures effectuées	376

TRAFFIC DE L'AÉRODROME

Mouvements commerciaux	8.396
dont IFR	2.391
Mouvements non commerciaux	9.988
dont IFR	1.333
TOTAL TOUT TRAFIC	18.384
TOTAL TRAFIC IFR	3.724

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

Aéronefs étrangers	478
Jets	1.569
Plus de 20 tonnes	2.852

MOUVEMENTS DES AÉRONEFS (TFC non commercial) :

Aéro-Club de Tahiti	1.712
Cercle Aéronautique	1.650
Aéro-Club UTA	2.966
Privés	1.085
Autres mouvements	2.531
CAP	44
TOTAL	9.988

ACTIVITÉS DES CENTRES ET AÉRODROMES

1. Centre de contrôle régional

Trafic en route :	
Mouvements internationaux	730
Mouvements interinsulaires	4.287
TOTAL	5.017

2. Messages reçus par le Bureau central des télécommunications :

Réception internationale	85.850
Réseau local	17.593
TOTAL RÉCEPTION	103.452
Moyenne quotidienne	1.136

Émission :

Réseau international	20.977
Réseau local	20.228
TOTAL ÉMISSION	41.205
Moyenne quotidienne	453

3. Bureau de piste

Licences de personnel navigant validées :

Professionnelles	45
Non professionnelles	46

Effectifs PN en Polynésie française :

Professionnels	70
Corps techniques	5
Privés	316

4. Bureau d'information aéronautique :

Notams reçus Classe 1 Série A :

Total	3.254
Notams émis Classe 1 Série A : 17 - Série C : 66	
Protections aéronautiques fournies aux commandants de bord	374

5. Activités du S.S.I.S.

Feux extérieurs	0
Feu aéronef	0
Alerte aéronefs	4
Accident aéronef	0
Sortie véhicule ambulance	3
Surveillance avitaillements : avec ou sans passagers	338
Surveillances :	
Décollages et atterrissages	674
Mise en route	337
Interventions diverses	4
Instructions et exercices	2
Exercices nautiques Elir 90 et canot	22

6. Service météorologique :

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

1. Lignes internationales	
Total général	328
2. Moyens courriers :	
Total	1.241

7. Bureau S.A.R. :

Évacuations sanitaires :

Total	118 dont 28 à Moorea
Total des heures effectuées	390 h 59 mn

NOUVELLES DIVERSES

LA VIE DES PERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT DÉFINITIVEMENT EN MÉTROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade - Statut	Service
11 FÉVRIER	LOBSTEIN Jean	ITM / CE	MÉTÉO
24 FÉVRIER	TOURNIER Claude	Pilote inspecteur	SNA
28 FÉVRIER	MALLET Patrice	Adm. civil	DIR.
28 MARS	BOURDONNEC Yves	VAT / TM	MÉTÉO
31 MARS	BELTRAN Maurice	TCET	SNA
22 MAI	FILLIOL Gilbert	TECT	SNA
23 MAI	IMBERT Michel	OCCA / P	SNA
6 JUIN	BOSC Jean	IEEAC	SNA
13 JUIN	FOSSATS Marcel	ESA / P	SNA
4 JUILLET	DUBOIS Didier	IAC / I	SNA

PERSONNEL BÉNÉFICIAIRE D'UN CONGÉ EN MÉTROPOLE

13 JUIN	LO François	OCCA / P	SNA
---------	-------------	----------	-----

PERSONNEL AYANT QUITTÉ LE SERVICE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade Statut	Service	Motif de départ
12 MARS	PERMYN Léon	CC/3	METEO	Décès
12 MARS	GARIBALDI Yolande	CTAC	SNA	Retraite
AVRIL	HOIORE Taarii	CC/5 - Défense	SIA	Retraite
1er JUIN	TEHURITUAU France	CC/4	METEO	Démission
1er JUIN	HENRIGEORGES Richard	CC/4	SIA	Démission
15 AVRIL	FALCHETTO Émile	CC/4 - Territ.	SNA	Mutation

PERSONNEL AFFECTÉ PAR LA MÉTROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade - Statut	Service
6 MARS	MOLIN Régis	TM	MET
8 MARS	LILIN J. Pierre	IEEAC / Résident	SNA
10 AVRIL	BARBE Denis	VAT / TM	MET
10 AVRIL	BARRAT Thierry	VAT / TM	MET
14 AVRIL	DELFORLE Raymond	TSM	MET
8 MAI	TRESCA Alexandre	TCET	MET
25 MAI	PRENAT J. Claude	TCET / Résident	SNA

PERSONNEL DE RETOUR DE CONGÉ EN MÉTROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade - Statut	Service
2 MARS	WALKER Claude	ITM	MET.
19 MAI	VINCENTI Barthélémy	ITM / Résident	MET.

PERSONNEL RECRUTÉ LOCALEMENT

21 AVRIL	COWAN Freddy	CC/2	ADM.
28 MARS	TERIARAIE Pauru	CC/5 - Dépense	SIA
4 AVRIL	OOPA Teddia	CC/3 - Territ.	SNA

PERSONNEL MUTÉ AVEC CHANGEMENT DE RÉSIDENCE

Date	Nom et Prénom	Corps - Grade Statut	Venant de	Allant à
17 MARS	TROC Frédéric	TM CEAPF	FAAA	TUBUAI

CARNET ROSE

Nous avons appris la naissance :

- de Christelle, le 1er avril 1986, au foyer de ROBSON Errol à Papeete.
- de Fabien Yohana, le 12 mai 1986, au foyer de CHIN Véronique, à Papeete.
- de Marion, le 30 mai 1986, au foyer de GUERIZEC Gilles, à Papeete.

**MISSION D'INSPECTION EN POLYNÉSIE FRANÇAISE DE M. J. GAYET,
INSPECTEUR GÉNÉRAL DE L'IGACEM**

M. J. GAYET, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Inspecteur Général à l'I.G.A.C.E.M., a effectué une mission d'inspection du Service de l'Aviation Civile en Polynésie Française, du 16 au 29 mai 1986.

Au cours de cette mission qui portait plus particulièrement sur les Bases Aériennes de l'État, M. J. GAYET a pu visiter les aérodromes de FAAA, BORA-BORA, RAIATEA, RANGIROA, HAO et MORUROA mais aussi les aérodromes territoriaux de NUKU HIVA, UA POU, ATUONA, MANIHI, NAPUKA, HUAHINE et MOOREA.

Les principaux thèmes abordés au cours de cette mission ont été :

— le passage routier sous la piste de TAHITI-FAAA et les problèmes posés par les occupations illicites du domaine aéroportuaire et l'urbanisation de FAAA ;

— les diverses réglementations en matière de marchés publics en Polynésie en vue d'une refonte des textes actuels.

Ces problèmes ont été évoqués au cours des différents entretiens que M. J. GAYET a eu avec M. le Haut-Commissaire en Polynésie, le Contre-Amiral THIREAUT, le Trésorier-Payeur Général et MM. les Chefs de Service de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire.



*Devant le bureau de piste et la tour de contrôle
de l'aérodrome de Bora Bora.*



Sur la piste de UA POU (Marquises).



Sur l'aire de stationnement devant l'aérogare de NUKU à TAHA (Marquises).



*A la station météorologique d'ATUONA.
(Marquises).*

En admiration devant un équipement de mesures de rayonnement solaire muni d'un dispositif de transmission automatique via satellite GOES W, des données recueillies vers la NOAA puis l'Université de SAN DIEGO.



Dans la Tour de Contrôle de l'Aérodrome de RANGIROA.

MISSION DE M. JAQUARD EN POLYNÉSIE.



Lors de la mission qu'il a effectué en Polynésie française, M. JAQUARD, Sous-Directeur Technique à la Direction de la Navigation Aérienne, a présidé de nombreuses réunions de travail. On le voit ici (au premier plan) en compagnie de M. GRILLET qui doit prendre en charge sous peu le Service de la Navigation Aérienne, ainsi que d'autres fonctionnaires de l'Aviation Civile.

DÉPART DU RESPONSABLE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

C'est dans la soirée du 26 juin que M. Didier Dubois, Chef du Service de la Navigation Aérienne, et son épouse, ont reçu, au cours d'un cocktail dans les jardins de la Orana Villa, leurs nombreux amis dont la plupart appartiennent à la Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie, pour fêter leur proche départ, à l'issue d'un séjour de trois ans et demi.

Durant cette sympathique soirée, de très beaux cadeaux furent offerts à M. et Mme Dubois, notamment une magnifique lithographie de Ravello.

Au cours de la brève allocution qu'il devait prononcer, M. Guy Yeung, Directeur de l'Aviation Civile et de la Météo-

rologie, tint à exprimer en son nom personnel et au nom de ses collaborateurs présents le regret de voir partir prématurément un serviteur zélé de l'État et du Territoire.

Visiblement ému, M. Dubois remercia longuement l'assistance pour ses bontés et exprima à son tour tout le regret qu'il éprouvait en raison, notamment, de l'attachement qu'il portait au Territoire.

M. Dubois et son épouse rejoindront la Métropole, dès la semaine prochaine, où les attend une nouvelle affectation à la Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest de la France (Bordeaux).



Un beau présent : une litho de Ravello.



M. Guy Yeung durant son allocution.

UN NOUVEAU CHEF DE SERVICE POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE

Succédant à M. DUBOIS, M. Jean-Louis GRILLET, ingénieur de l'Aviation Civile, a pris en charge le Service de la Navigation Aérienne en Polynésie Française.

M. Grillet occupait, avant d'être affecté à Tahiti, les fonctions de Chef de Bureau « Aviation Générale » au sein de la Direction des Programmes Civils (DPAC) ainsi que celles de chargé de mission pour le programme ATR, ce qui, compte tenu des décisions prises par Air Polynésie dans le domaine de l'Équipement aéronautique, sera d'une aide appréciable sur le Territoire.



UN SYMPATHIQUE DEJEUNER CHAMPETRE

M. Georges CAUCHARD, ingénieur divisionnaire Chef du Centre d'analyses et de prévisions de la Météorologie, a réuni le 27 juin dernier, à l'aéroport de FAAA ses nombreux collègues et amis pour célébrer sa nomination dans l'Ordre National du Mérite.

Ce fut une très belle fête au bord du lagon à l'heure apéritive, peu empreinte de solennité, mais qui s'en plaindra !





LES PEINTURES SUR SOIE DE JACQUELINE POUYANNE

Jacqueline POUYANNE a mis à contribution les nombreuses et longues absences de son époux appelé en mission loin de Tahiti pour s'adonner à ce qui est devenu à présent une véritable passion, à savoir la peinture sur soie. C'est ainsi qu'il y a quelques temps une exposition a été organisée à la Cité de l'Air qui a permis à ses nombreux amis d'apprécier la beauté de ses œuvres, qu'il s'agisse de vêtements ou d'abat-jour. Sûreté et finesse du trait, délicatesse et variété des coloris ont séduit tous les visiteurs. Telle Pénélope attendant son héros, Jacqueline s'est remise au travail...



REMISE DE RÉCOMPENSES A L'A.S.A.C.

C'est le 27 juin dernier, au club-house de l'association, qu'a eu lieu la remise des récompenses acquises par les compétiteurs du dernier tournoi interne de l'ASAC.

Ce tournoi avait mis aux prises durant près de deux mois (en raison des intempéries) 45 joueuses et joueurs dont quatre jeunes. En voici les résultats :

FEMMES : 11 engagées. Maïté LAFON bat Annie PEYRICHOU par 6/3, 6/1/

HOMMES NON CLASSÉS : 28 engagés. Chris-

tian AH LO bat Patrick NOIR sur le score de 5/7, 6/2, 6/1.

HOMMES CLASSÉS : 6 engagés + 2 finalistes du groupe des non classés. Jean-François GIOUD l'emporte sur Gilles GUERIZEC par 7/5, 6/4.

C'est dans une ambiance joyeuse que les vainqueurs reçurent leurs coupes ou trophées et que l'ensemble des membres du club présents levèrent (à maintes reprises) leurs verres à la santé de l'ASAC devant un buffet particulièrement bien garni.



Mme LAFON, vainqueur du tournoi féminin lors de la remise de la coupe disputée à Mme PEYRICHON.



Un nouveau trophée, celui du vainqueur du tournoi masculin, à M. GIOUD qui, malheureusement, a dû quitter la Polynésie et l'USAC au début du mois de juillet.

NAUFRAGE A L'ILE DE PAQUES

Bénéficiaire d'un congé administratif après quatre années passées en Polynésie Française où il a occupé les fonctions d'adjoint au Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie, M. Patrice MALLET a entrepris le 1^{er} mars dernier une traversée de l'Océan Pacifique dans le sens Tahiti-Pérou à bord de son voilier « Le Saint-Laurent ».

Dans sa longue traversée de plus de 1.800 miles, M. MALLET a joué de malchance et les éléments météorologiques ne se sont pas montrés favorables.

Les ennuis commencèrent le 12 mars dans les parages de Rapa. Déjà l'atmosphère se montrait capricieuse. En effet, une dépression 1.000 hPa centrée à proximité sud-ouest de Rapa, dirigeait des vents de nord-ouest forts sur cette région (des pointes à 80 km/h ont été enregistrées à Rapa) et obligeait notre navigateur à affronter une mer forte. Heureusement, la dépression s'éloigna à 50 km/h vers le sud-est et l'aiguille du baromètre remonta peu à peu.

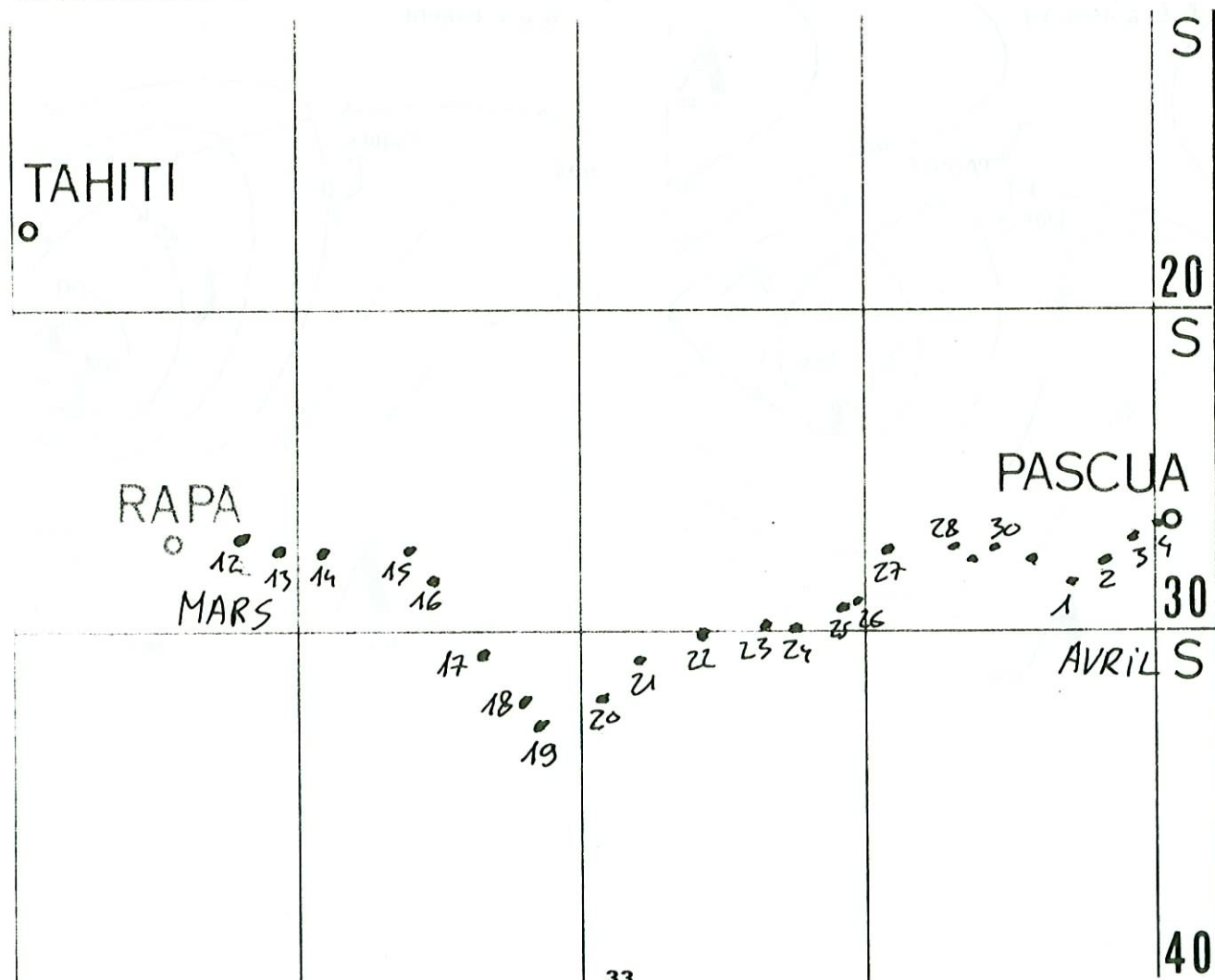
A partir du 15 mars, l'anticyclone de Pâques reprit de la vigueur et les pressions franchirent la barre des 1.016 hPa. M. MALLET choisit alors une route plus vers le sud, pour augmenter ses chances de rencontrer des vents d'ouest portants. Hélas,

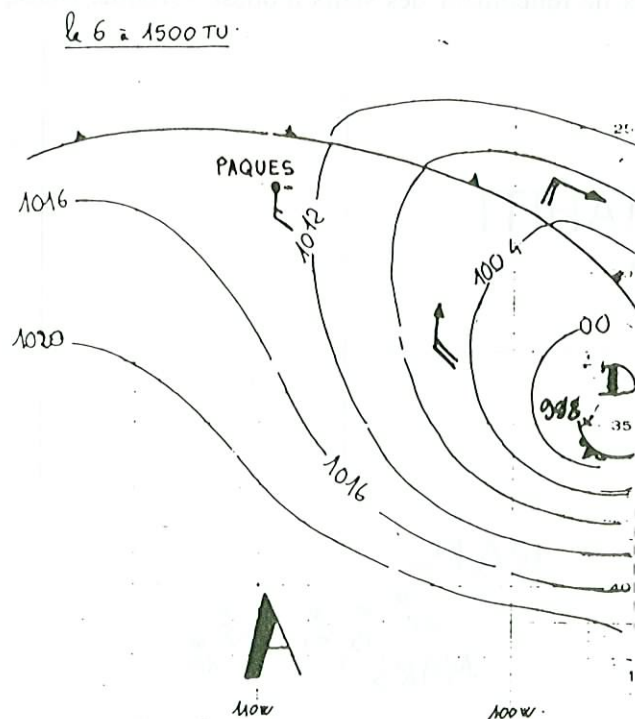
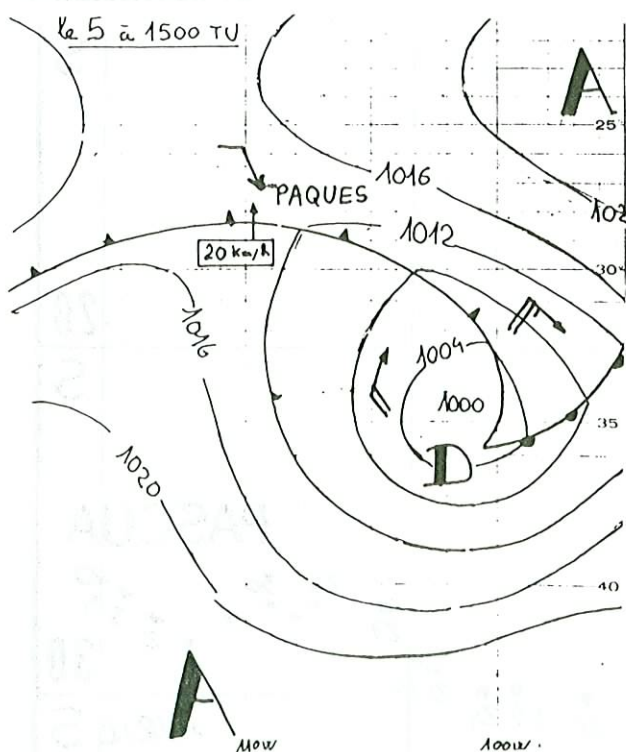
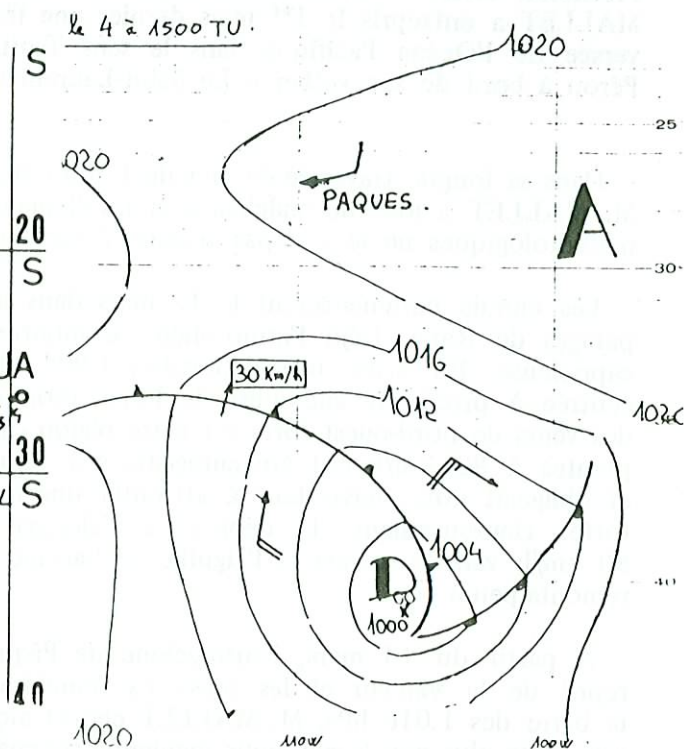
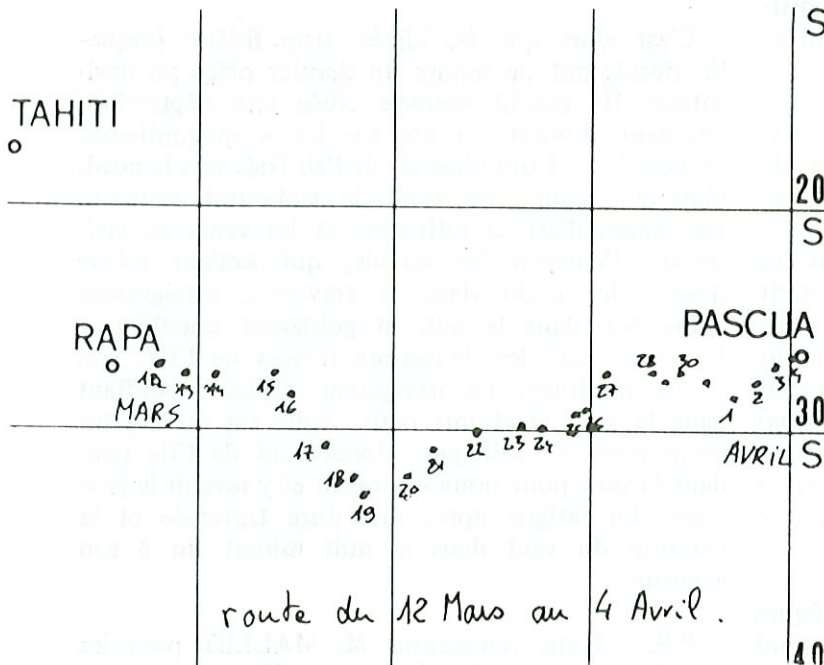
l'anticyclone était puissant et le baromètre indiquait souvent des valeurs supérieures à 1.020 hPa. Les vents d'est contraires prédominèrent largement jusqu'à l'arrivée à l'île de Pâques le 5 avril.

C'est alors que les alizés, trop fidèles jusque-là, décidèrent de tendre un dernier piège au navigateur. Ils eurent comme alliée une dépression, circulant d'ouest en est sur les « quarantièmes rugissants » et qui chassait de l'air frais vers le nord, dans un régime de vent de sud-ouest soutenu. Les alizés d'est se retirèrent et les vents de sud-ouest, d'environ 20 nœuds, qui avaient refusé d'aider le marin dans sa traversée, atteignirent Rapa Nui dans la nuit et guidèrent cruellement le navire vers les dangereux rivages de l'île... où il fit naufrage. Le navigateur solitaire confiant dans le vent avait mis petite voile sur un cap lui permettant de s'éloigner doucement de l'île pendant la nuit pour pouvoir dormir et y revenir le jour venu. La fatigue après une dure traversée et la rotation du vent dans la nuit mirent fin à son aventure.

P.S. : Nous remercions M. MALLET pour les renseignements météorologiques qu'il nous a fournis à son retour à Papeete.

D. LEVAILLANT





LE GROUPE MANUREVA EN MÉTROPOLE

Au cours de son déplacement en métropole en avril-mai, le groupe de chants et danses « MANUREVA » qui est une émanation de l'association des personnels de l'aviation civile et de la météorologie (ATAC) a présenté un spectacle folklorique dans les centres aéronautiques de Bordeaux, Toulouse, Marseille, Orly et Roissy ainsi qu'à Paris.

Lors de ces différentes manifestations, la troupe a remporté un très vif succès, l'enthousiasme des spectateurs se manifestant notamment par des applaudissements toujours très nourris et une participation effective lors de « l'invitation à la danse ». A noter également que le « MAURURU A VAU » (le chant des adieux) fut quasi systématiquement bissé à la demande du public composé en partie de personnes ayant vécu en Polynésie — au nombre desquelles figuraient d'ailleurs bon nombre d'anciens agents du service — ou souhaitant s'y rendre dans un avenir proche.

Mettant à profit les moments de loisir dont ils ont pu disposer entre deux spectacles, les membres du groupe ont pu visiter les villes et régions traversées en province ainsi que la capitale dont la découverte en bateau-mouche fut particulièrement appréciée. A signaler que d'aucuns ne limitèrent pas leur curiosité aux seuls paysages — notam-

ment parmi les plus beaux, les Pyrénées enneigées — et monuments rencontrés. On fit également grand cas des spécialités régionales, gastronomiques pour l'essentiel, lors des nombreux repas pris en commun avec les représentants des associations de personnels.

Il convient d'ailleurs de tirer un grand coup de chapeau à ces collègues ainsi qu'aux responsables des organismes de tutelle qui ont consenti de très gros efforts pour faciliter l'accueil, les représentations, et les déplacements de la troupe.

Les nombreux témoignages de sympathie dont ont bénéficié tout au long de leur périple métropolitain les danseuses (cela allait de soi !) mais aussi les danseurs et musiciens leur sont allés droit au cœur. Un grand merci à tous ceux qui, en province, ont œuvré à la réussite de ce déplacement hors du commun et au COSPACEM qui l'a véritablement orchestré tout en se chargeant directement de l'organisation en région parisienne ! Un grand merci aussi à M. Daniel TENENBAUM et à ses proches collaborateurs sans l'intervention desquels le projet formé l'an dernier au mois de juillet d'un pont à établir entre les personnels tahitiens et les personnels métropolitains de l'aviation civile et de la météorologie n'aurait pu être mené à bien.



Le Groupe reçu à la mairie de Bordeaux.



Le groupe Manureva sur scène : des personnalités assistaient au spectacle, notamment M. TENENBAUM, Directeur général de l'Aviation Civile.



Le groupe des musiciens.



Promenade en bateau-mouche sous les ponts de Paris.



Photo souvenir devant le petit train du pont de l'Alma.

Photos : Annie Barrier VITRAC.

