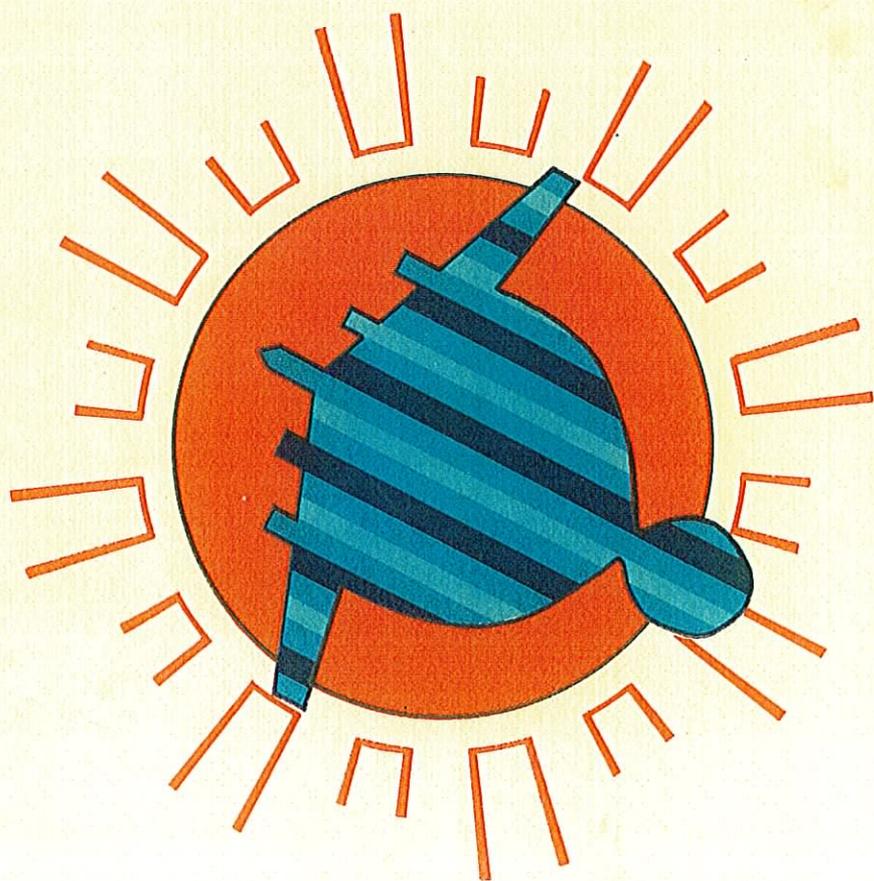


# MANUREVA

Bulletin de liaison de  
l'Aviation Civile



POLYNÉSIE FRANÇAISE



- SOMMAIRE -

	Page
- EDITORIAL.....	2
I - <u>LE DOSSIER DU TRIMESTRE</u> .....	3
II - <u>CHRONIQUE DE L'AVIATION CIVILE</u> - 3ème Trimestre 1977.....	14
III - <u>ACTIVITES DE L'AVIATION CIVILE</u> .....	16
3.1 - <u>Trafic Aérien</u> .....	16
3.2 - <u>Personnel de la Direction du Service de           L'Aviation Civile</u> .....	23
3.3 - <u>Activités des Services de l'Aviation Civile</u>	
3.3.1 - <u>Dans les centres d'exploitation</u>	
A - Centre de Contrôle Régional (C.C.R).....	26
B - Centre de Coordination de Recherche et de Sauvetage (C.C.S).....	28
3.3.2 - <u>Sur les Aérodromes</u>	
A - Aérodrome International de TAHITI-FAAA.....	33
B - Aérodromes d'Etat extérieurs.....	40
C - Aérodromes territoriaux.....	40
D - Aérodromes privés.....	41
3.3.3 - <u>Activités diverses</u>	
A - Section Administrative.....	42
B - Service de l'Infrastructure Aéronautique....	44
C - Service de la Météorologie.....	51
D - Service de la Navigation Aérienne.....	57
3.4 - <u>Activités du Concessionnaire (SETIL-AEROPORTS)</u> .....	59
IV - <u>INFORMATIONS DIVERSES</u> .....	60
V - <u>TRIBUNE LIBRE</u> .....	64

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

\*\*\*

MANUREVA poursuit sa carrière.

Le succès qu'il semble rencontrer auprès de quelques lecteurs pour la densité et, osons l'écrire la qualité des informations, encourage l'effort des promoteurs.

Mais ceux-ci ne pourraient croire que le projet ainsi conçu soit d'un premier jet une oeuvre parfaite. Aussi attendent-ils avec intérêt, sinon avec impatience, la critique dusse-t-elle être laudative ou tout bêtement... constructive.

Or la Tribune Libre reste désespérément vide. C'est pourtant la voie privilégiée du dialogue. A moins que les bonnes volontés et les imaginations ne préfèrent s'exprimer autrement que par la plume... Mais ne trouvez-vous pas que MANUREVA manque quelque peu d'illustrations ?

LE DOSSIER du TRIMESTRE

I - STRUCTURE DU RESEAU ET EXPLOITATION DES STATIONS METEOROLOGIQUES

\*\*\*

Le premier Article de MANUREVA I consacré à la Météorologie en Polynésie Française donnait un aperçu général des activités du Service Météorologique, et, en particulier, de la structure du réseau des stations météorologiques et des particularités de son exploitation.

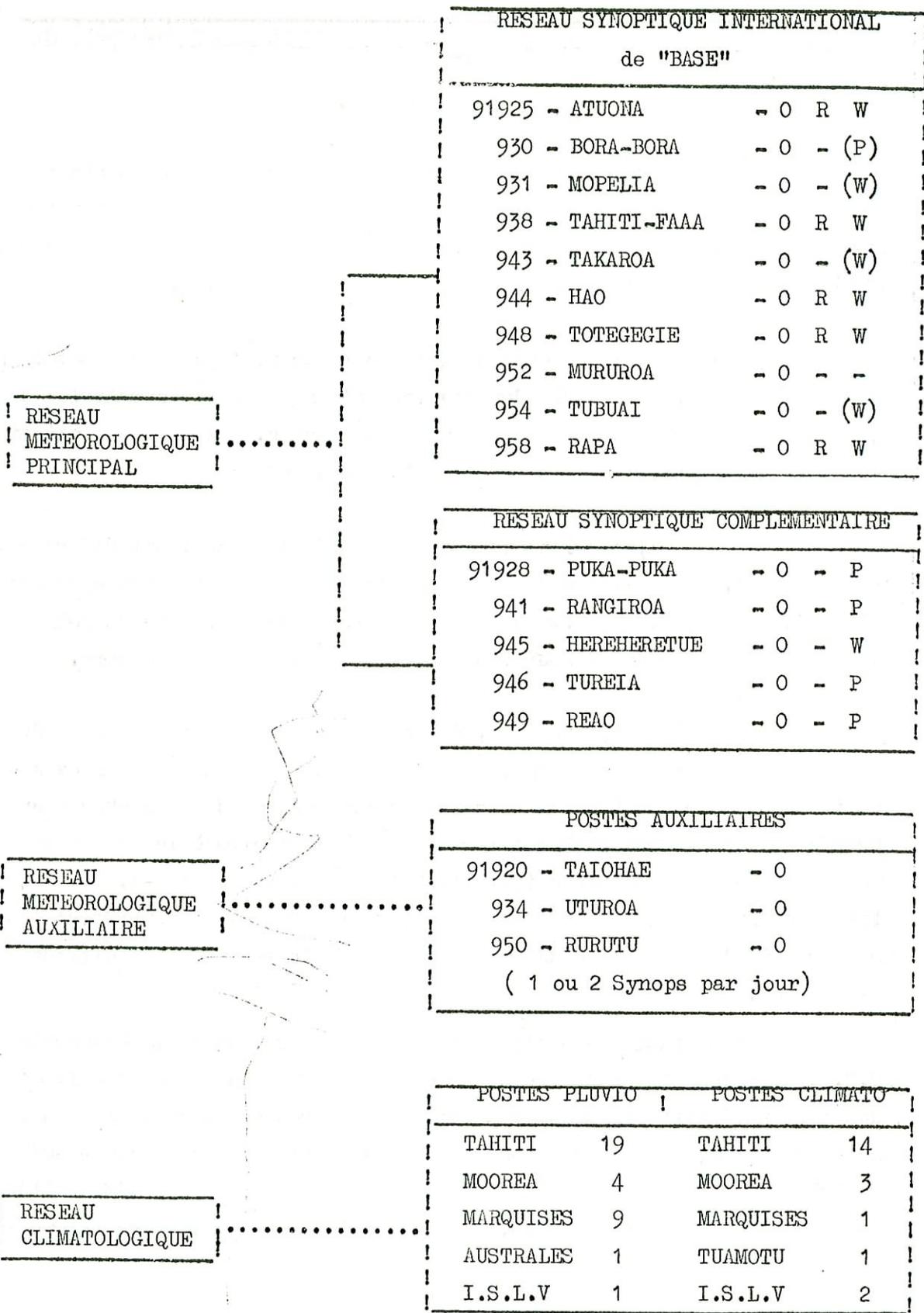
C'est cet aspect essentiel de notre activité que nous développerons aujourd'hui, car, l'ensemble des stations d'observations fournit les données de base nécessaires aux prévisions météorologiques, aux études statistiques et participe au programme international de mesures.

Le Réseau, dont l'historique et le développement ont été rappelés précédemment, est constitué de stations d'observations en surface et en altitude qui ont été réparties dans les différents archipels de Polynésie de façon à obtenir une dispersion judicieuse des points de mesure.

Le tableau I, ci-après, donne sa composition et un aperçu du programme de travail des stations. Il sera essentiellement question dans ce qui suit des stations du Réseau Principal exploitées par des personnels qualifiés. Le réseau auxiliaire et climatologique est en principe à la charge du Territoire sous la responsabilité technique du Service d'Etat. Nous en profiterons pour rendre hommage aux observateurs bénévoles qui prêtent leur concours à l'exploitation de ce réseau secondaire dans des conditions souvent difficiles.

Il ne faut pas oublier l'existence du réseau de la Météorologie du C.E.P. dont la mise en oeuvre a été commandée par l'assistance à la Sécurité des tirs nucléaires mais qui complète fort heureusement notre réseau propre. En particulier, les observations et mesures aérologiques de HAO - MURUROA - TOTEPEGIE sont des éléments du réseau international dit de BASE de l'Organisation Météorologique Mondiale, et comme telles sont diffusées internationalement.

I - RESEAU METEOROLOGIQUE DE LA POLYNESIE FRANCAISE



O = OBSERVATION EN SURFACE  
P = PILOTE OPTIQUE

R = RADIOSONDAGE  
W = RADIOVENT

(P) ou (W) = Ces observations ne font pas partie du programme de "base" mais sont, néanmoins, régulièrement diffusées sur le réseau international.

(situation au 30 septembre 1977)

.../...

II - Réseau d'intérêt général au 1/10/1977

Indicatif	Noms	Latitude	Longitude	Altitude	Niveau	Observations synoptiques	Observations horaires	Observations en altitude	Autres Observations et remarques
				Hp	H/A	00:03:06:09:12:15:18:21	00:06:12:18		
91920	TAIHOAE	08° 56'S	140° 05'W	12	12	X*			C SEA *W/D
925	ATUONA	09° 48'S	139° 02'W	52	51	X X	X X X X		P WT C Q IMAT (1) (CT) EVAP M/B SUNDUR SEA
928	PUKA PUKA	14° 58'S	138° 49'W	3	2	X*	X X*		P C Q IMAT (C) EVAP SEA SUNDUR *W/D
930	BORA BORA	16° 27'S	151° 45'W	3	4	X X X	X X X		P A C Q IMAT (C) EVAP M/B SEA SOIL TEMP SUNDUR
931	MOPELIA	16° 46'S	153° 57'W	3	2	X X X	X X		P WT C Q IMAT (C) EVAP M/B SEA SOIL TEMP SUNDUR
934	UTUROA	16° 45'S	151° 27'W	3	2	X*	X		C SEA *W/D
938	TAHITI-FAAA	17° 33'S	149° 37'W	2	2	X X X X X X X X	X X X X		P WTR A C Q IMAT (CT) EVAP M/B RSDI SEA SOIL TEMP SUNDUR
941	PANGIROA	14° 58'S	147° 40'W	4	3	X X X X	X X X X		P A C EVAP M/B SEA SUNDUR



I - Le programme de mesures

Le tableau II précise le programme de travail des stations.

Les observations synoptiques de surface comprennent :

- l'observation des nuages
- de la visibilité
- des phénomènes météorologiques (orages - éclairs - trombes d'eau etc...)
- la mesure du vent au sol
  - de la pression
  - de la température
  - de l'humidité.

Les observations horaires sont plus spécialement destinées à la protection de la Navigation Aérienne.

Les observations complémentaires mentionnées dans la dernière colonne concernent l'évaporation, l'état de la mer, la durée d'insolation et des mesures à caractère climatologique.

Les observations d'altitude comprennent :

a) Mesure du vent

P - par procédé optique (théodolite)

W - par radiosonde au moyen d'un radiothéodolite ou Radar.

b) Mesures des éléments Pression Température et Humidité (R) par radiosonde et procédé Eider de réception des données.



Chaque station est dotée de moyens autonomes de télécommunications : 2 émetteurs-récepteurs BLU équipés de quatre fréquences de trafic réservées au Service Météorologique ; les vacations sont trihoraires et en fonction des programmes. La veille continue est assurée par le BCT de TAHITI.FAAA.

L'alimentation en courant électrique est fournie par une petite centrale électrique composée de 2 ou 3 groupes électrogènes de 6 à 10 KVA.

#### IV - Le Personnel

Les stations sont animées par du personnel Polynésien Fonctionnaire du C.E.A.P.F ou Contractuel. Le tableau ci-après donne la répartition actuelle du personnel.

	ATUONA	BORA BORA	MOPELIA	TAKAROA	RANGIROA	HEREHERETUE	TUBUAI	PUKAPUKA	RAPA	FAAA
Technicien Supérieur de la Météorologie (CEAPF)										1
Technicien de la Météorologie (CEAPF)	1	1			1		1		2	9
Aide-Techniciens de la Météorologie (CEAPF)	1		1				1		2	
Contractuels	3	2	1	2	1	2	1	1	2	4
Manoeuvres	1	1	1	1		1	1	1	1	1
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>15</b>

La durée des affectations dans chacune des stations est, en principe, de deux ans. Elle est réduite à un an pour les îles peu peuplées où les conditions de vie sont difficiles. C'est le cas de MOPELIA et HEREHERETUE.

## V - L'infrastructure

TAHITI.FAAA mise à part, chaque station est évidemment dotée :

- de bâtiments techniques comprenant en général un bâtiment d'exploitation, une centrale électrique, un bâtiment de fabrication d'hydrogène et de gonflement des ballons, en tout environ 150 à 200 m<sup>2</sup> couverts.

- de logements de fonction d'environ 100 m<sup>2</sup> avec trois chambres et un confort très honnête - En tout, 27 logements hors de Tahiti, presque une demi-Cité de l'Air.

### Particularité de l'exploitation.

L'originalité du Réseau de Polynésie tient, disons-le, une fois encore, à la grande dispersion des points de mesure, sur une étendue océanique de dimension Européenne. Chaque station constitue un élément isolé géographiquement, ce qui implique la mise en place de moyens assurant un fonctionnement autonome difficilement imaginable en Métropole.

A TAHITI même, il est souvent utile de rappeler que le critère essentiel retenu pour l'implantation d'une station météorologique a été la position géographique du site, ce qui explique que nos problèmes sont certainement plus ardues que ceux de la plupart des services publics du Territoire : il n'y a pas d'école sur une île sans enfants, ni d'infirmiers s'il n'y a pas de malades en puissance ; de même qu'il faut un aéroport pour justifier la présence d'un agent de la Navigation Aérienne. En revanche, il n'y a pas si longtemps encore, moins de cinq ans, les Météorologistes constituaient la totalité de la population de l'atoll d'HEREHERETUE - ils en représentent encore aujourd'hui plus de la moitié.

Cette situation particulière nous a confronté à des problèmes d'approvisionnement, d'entretien des immeubles et des appareils et surtout à des problèmes humains considérables. Si certains sont résolus par une organisation adaptée, d'autres ne peuvent l'être qu'au coup par coup en fonction des moyens dont nous disposons.

## 1 - Les approvisionnements

Le fonctionnement normal d'une station nécessite un approvisionnement régulier et impératif d'une grande quantité de produits et matériels divers : carburants, soude caustique pour la fabrication d'hydrogène, ballons, radiosondes....

La Section des moyens généraux est en principe équipée pour faire face à ces problèmes mais elle reste tributaire des fournitures du Centre Technique et du matériel à Trappes et des moyens de transport inter-îles. Ce dernier point est particulièrement délicat pour certaines îles lointaines et mal desservies : HEREHERETUE - PUKA PUKA - RAPA - MOPELIA par exemple. Les ruptures de stock sont généralement évitées mais quelquefois de justesse et après bien des soucis! Pour fixer les idées, citons que la mise en oeuvre à RAPA d'une radiosonde venant de Trappes aura nécessité dans le meilleur des cas 3 mois de délais de route. Ceci suppose à Papeete une capacité de stockage suffisante et des moyens pour reconditionner les arrivages de métropole en fonction des stocks en Station et de la fréquence des différentes liaisons maritimes interinsulaires.

## 2 - La maintenance

On a vu plus haut que l'ensemble des équipements d'une station constitue une panoplie d'instruments dont il faut assurer sur place l'exploitation et la maintenance de premier degré - de quoi donner bien des soucis aux météorologistes de RAPA ou de MOPELIA !

Bien entendu, tous les appareils en butte aux caprices des circuits électroniques sont en double voire en triple exemplaires pour permettre d'attendre en cas de panne grave les prochaines liaisons maritimes.

Le doublement de tous les appareils relativement fragiles permet d'en assurer la maintenance en atelier à TAHITI. Il s'est en effet avéré très difficile et même impossible d'envoyer une équipe de Techniciens de maintenance sur place : une intervention à RAPA nécessiterait 15 jours de voyage pour 24 h de disponibilité - à Puka Puka 1 mois  $\frac{1}{2}$  à 2 mois "de voyage" pour quelques heures seulement de présence effective sur place.

La duplication systématique des appareils et la rotation pour maintenance à FAAA entraîne évidemment un équipement en conséquence : pour le réseau civil seulement il y a 41 E/R BLU en circulation - 22 récepteurs pour radiothéodolite - 34 groupes électrogènes...

### 3 - Les problèmes humains

On peut maintenant imaginer le profil idéal du Météorologiste en poste dans une station du réseau insulaire :

- Technicien
- Opérateur radio
- Mécanicien
- Célibataire de préférence dans certain cas, débrouillard, sociable et bien équilibré pour supporter les difficultés de la vie en circuit fermé d'une petite communauté.

C'est presque un phénomène et, s'il existe, la vie se charge de modifier son profil : mariage - enfants en bas âge, scolarité, viennent inévitablement perturber ses bonnes intentions.

Et pourtant, un tiers de l'effectif est en poste dans les îles, ce qui veut dire que chaque agent du service devra consacrer un tiers de sa carrière au service hors de TAHITI - 15 années environ. C'est une contrainte souvent très pesante.

Fort heureusement, toutes les îles ne présentent pas les mêmes contraintes. Les difficultés d'existence en famille par exemple ne sont pas les mêmes à ATUONA, BORA BORA, RANGIROA où il y a une population importante, des magasins, des écoles, et des moyens de transport aérien permettant de rejoindre facilement PAPEETE - qu'à MOPELIA, HEREHERETUE où il n'y a ni magasin, ni école, ni avion pour assurer une évacuation sanitaire éventuelle.

Il a donc fallu, pour respecter l'équité et compenser le Volontariat devenu rare, mettre au point, un système d'affectation d'office qui tienne compte :

- des services déjà rendus hors de TAHITI

- de la situation de famille
- des qualifications techniques.

Ces critères sont appliqués pour établir le calendrier des relèves en accord avec la Commission Administrative Paritaire dont l'avis est pratiquement toujours respecté.

Si cette procédure est satisfaisante du point de vue administratif, elle présente quelques inconvénients non négligeables :

- difficulté de constituer des équipes homogènes tant du point de vue humain que technique,
- remise en cause permanente des effectifs plus spécialisés dans les autres sections - prévision et BCT notamment.

Enfin, pour ne pas conclure sur une note trop pessimiste nous rapporterons une expérience intéressante qui nous a été imposée il y a quelques années par les événements. Nous avons procédé au premier recrutement extérieur de Technicien de la Météorologie du CEAPF. Les cinq techniciens d'exploitation retenus étaient de jeunes étudiants des classes terminales du Lycée Paul Gauguin. Nous avons été amenés à les affecter tous les cinq à la station très isolée de RAPA à l'issue de leur stage de formation.

Cette situation nous a posé des problèmes de conscience car nous étions inquiets sur leur aptitude à quitter leur environnement habituel et à abandonner leur confort intellectuel et matériel pendant deux longues années.

Nos craintes se sont avérées injustifiées puisque le comportement de ces jeunes météorologistes a été exemplaire. Certains sont encore à RAPA volontairement.

Il est réconfortant de constater que les nouvelles générations n'ont rien perdu des qualités essentielles de leurs aînés : efficacité - dévouement et surprenante faculté d'adaptation.

C'est grâce à ces qualités très polynésiennes que, malgré toutes les difficultés dont nous avons rendu compte, le réseau des stations Météorologiques de Polynésie Française assure sa mission avec efficacité.

II -- CHRONIQUE AERONAUTIQUE du 3e TRIMESTRE 1977 --

\*\*\*\*\*

2.1. - EVENEMENTS MARQUANTS

- 29 JUILLET :

Arrivée de Monsieur Daniel GOYAT, Ingénieur Principal des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile, pour succéder à Monsieur LEMAIRE et prendre les fonctions de Chef de la Division Technique de la Navigation Aérienne.

- 17 AOUT :

Mise en service de la nouvelle aérogare de RAIATEA. Ces réalisations occupent 1300 m2 de surface dont 600 m2 pour l'aérogare proprement dite. Coût 110 millions CF.P .

- 21 AOUT :

Départ pour la métropole de Monsieur Jean LEMAIRE, Ingénieur Principal des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile, après 4 années passées à la tête de la Division Technique de la Navigation Aérienne.

- 5 SEPTEMBRE :

Le nouveau tronçon de la route des collines entre PAMATAI et l'aéroport de FAAA est ouvert aux automobilistes.

2.2 - VISITES DE PERSONNALITES DE L'AVIATION CIVILE.

- 01 AOUT :

Monsieur Jacques CROZZOLI, ancien Chef de la Section Administrative et du Personnel de l'Aviation Civile en Polynésie de 1962 à 1970, et son épouse, sont revenus dans le Territoire pour y passer leurs vacances et retrouver leurs amis.

.../...

2.3 - PASSAGES DE PERSONNALITES CIVILES ET ETRANGERES  
=====

- 18 JUILLET :

Arrivée à FAAA, par le vol UTA, de Monsieur Gérard NIVON, adjoint Administrateur des ISLN.

- 21 JUILLET :

Monsieur KILLINBACK nommé Correspondant Commercial Australien en Polynésie Française est venu rendre une visite de courtoisie et de présentation au Haut Commissaire de la République.

- 29 JUILLET :

Monseigneur Roger ETCHEGARAY, Président de la Conférence Episcopale de France arrive à FAAA par le vol UT 564 A venant de NOUMEA. Il séjournera à TAHITI jusqu'au 8 Août.

- 6 AOUT :

Monsieur STIRN, Secrétaire d'Etat chargé des DOM-TOM, en transit à l'aéroport de FAAA venant de Paris à destination de NOUMEA.

- 10 AOUT :

Messieurs Paul ETIENNE et J.M JOLIVET, Vice-Présidents du Bureau National de la Jeune Chambre Economique Française de passage dans le Territoire; ils arrivent de NOUMEA où s'est déroulé le 24ème Congrès National.

- 11 AOUT :

Arrivée à FAAA de Monsieur STIRN qui passera 3 jours (visite officielle) en Polynésie Française.

- 3 SEPTEMBRE :

L'Amiral US WEISNER, Commandant en Chef Interarmées des Forces Américaines pour le Pacifique effectue une visite officielle à TAHITI du Samedi 3 au Mardi 6 Septembre. Cette visite répond à celle que le Contre-Amiral de CASTELBAJAC lui a faite à HONOLULU en Mai 1976.

- 3 SEPTEMBRE :

Arrivée à PAPETTE de Eric TABARLY et son PEN DUICK VI. Après avoir fait escale aux MARQUISES et aux GAMBIERS, le voilier restera 1 mois à TAHITI avant de se rendre à AUCKLAND pour participer aux derniers tronçons de la course autour du monde.

IND - ACTIVITES de L'AVIATION CIVILE

3.1 - TRAFIC AERIEN

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL

(Période du 01.07.1977 au 30.09.1977)

COMPAGNIES	CHARTERS			TRAFIC R E G U L I E R					FRET	POSTE	VARIATION avec le 3e Tri- mestre '76
	VOL	PAX	TRA	VOLS	PAX	TRA	S.O.	CMR			
U T A	A :06 :	842 :	0 :	114:18	431 :	2 458 :	26990 :	77,3 :	339 952 :	44 437 :	PAX + :09,6
	D :06 :	841 :	0 :	114:19	032 :	2 458 :	26886 :	79,9 :	87 781 :	16 868 :	FRET+ :25,2
	TTL :12 :	1 683 :	0 :	228:37	463 :	4 916 :	53876 :	78,6 :	427 733 :	61 305 :	POS - :05,1
P A	A : 0 :	0 :	0 :	66: 5	545 :	3 767 :	24618 :	37,8 :	153983 :	4 705 :	PAX + :20,6
	D : 1 :	326 :	0 :	65: 5	547 :	3 767 :	24245 :	38,4 :	31824 :	2 267 :	FRET- :13,8
	TTL : 1 :	326 :	0 :	131:11	092 :	7 534 :	48863 :	38,1 :	185807 :	6 972 :	POS + :02,3
T E	A :	:	:	66: 5	138 :	5 523 :	15965 :	66,7 :	612 509 :	3 406 :	PAX + :07,9
	D :	:	:	66: 5	050 :	5 523 :	15965 :	66,2 :	5 156 :	1 403 :	FRET+ :27,9
	TTL :	:	:	132:10	188 :	11 046 :	31930 :	66,5 :	617 665 :	4 809 :	POS + :44,5
L A	A :	:	:	27: 2	468 :	0 :	4194 :	58,8 :	3 958 :	91 :	PAX + :82,8
	D :	:	:	27: 1	728 :	0 :	4194 :	41,2 :	3 353 :	0 :	FRET+ :59,9
	TTL :	:	:	54: 4	196 :	0 :	8388 :	50,0 :	7 311 :	91 :	POS - :44,8
TOTAL	A :06 :	842 :	0 :	273:31	582 :	11 748 :	71767 :	60,3 :	1110 402 :	52 639 :	PAX + :03,8
	D :07 :	1 167 :	0 :	272:31	357 :	11 748 :	71290 :	60,4 :	128 114 :	20 538 :	FRET+ :16,3
	TTL :13 :	2 009 :	0 :	545:62	939 :	23 496 :	143057 :	60,4 :	1238 516 :	73 177 :	POS + :05,3

A = ARRIVEE

TRA = TRANSIT

D = DEPART

PAX = PASSAGERS

SO = SIEGES OFFERTS

CMR = COEFFICIENT MOYEN DE REMPLISSAGE

- PARC AERIEN de POLYNESIE FRANCAISE -

au 30 SEPTEMBRE 1977

EXPLOITANT	IMMATRI- CULATION	TYPE	MASSE MAXI au DECOLLAGE	EQUIPEMENT MENTION	OBSERVATIONS
AIR POLYNESIE	FOCVY	F27 A	20 Tonnes	TPP 1 IFR	FAIRCHILD HIL.
	FOCVZ	F27 A	20 Tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	FOCYA	F27 A	20 Tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	FOCLV	DHC6/200	06 Tonnes	TPP 2 IFR	DE HAVILLAND
	FODBN	DHC6/300	06 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	FOCRB	BN2A	03 Tonnes	TPP 2 IFR	BRITTEN NORMAN
AIR TAHITI	FOCCY	PA 23	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCFA	PA 23	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCFJ	DHC6/200	06 Tonnes	TPP 2 IFR	DE HAVILLAND
	FOCGU	U 206	02 Tonnes	TPP 3 VFR	CESSNA
	FOCIT	PA 23	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCMN	BN 2A	03 Tonnes	TPP 3 VFR	BRITTEN NORMAN
	FOCMO	BN 2A	03 Tonnes	TPP 3 VFR	- d° -
	FOCOY	BN 2A	03 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	FOCOZ	BN 2A	03 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
FOCUU	H 18	05 Tonnes	TPP 2 IFR	BEECHCRAFT	
TAHITI AIR TOUR SERVICE	FOCRV	D 95 A	02 Tonnes	TPP 2 IFR	BEECHCRAFT
	FODCT	H 18	05 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
AERO-CLUB de TAHITI	FOCAB	PA 28	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
	FOCAY	DR 150	02 Tonnes	PRIVE VFR	JODEL
	FOCYK	PA 28	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
CERCLE AERONAUTIQUE	FOCMJ	182 J	02 Tonnes	PRIVE VFR	CESSNA
	FOCTB	FRA 150	02 Tonnes	PRIVE VFR	CESSNA
	FODFC	C 150	02 Tonnes	PRIVE VFR	CESSNA
	FOCPR	PA 28	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
AERO-CLUB des I.S.L.V	FOBOJ	PA 18	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
	FOCNX	172 K	02 Tonnes	PRIVE VFR	CESSNA
INTERFLY	FOCZC	D 50	03 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
MOULENE J-L	FODEY	Bell 47 G	02 Tonnes	HélicoPVT/VFR	
LEJEUNE J-F	FAZAG	F 51D	04 Tonnes	PRIVE VFR	NORTH AMERIC.
FRAGNAUD	FBKQR	PA 23	03 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
BRES	FOCLJ	PA 32	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
BROUILLET	FOCTQ	PA 31	03 Tonnes	PRIVE IFR	PIPER
BREL (BALNY)	FODBU	D 50	03 Tonnes	TPP 2 IFR	BEECHCRAFT ExploiteAT
CHANTELOUP	FCCZB	PA 30 C	02 Tonnes	PRIVE IFR	PIPER
LEJEUNE M	FODAO	PA 31	03 Tonnes	PRIVE IFR	PIPER NAVAJO
EPAT	FOCHS	PA 31	03 Tonnes	IFR	PIPER NAVAJO
PICCOT H.	FOCIA	DR 250	02 Tonnes	PRIVE VFR	JODEL
LEPY G.	FOCMV	PA 32	02 Tonnes	PRIVE IFR	PIPER
TOUITOU/JANVIER	FOCSF	H12/100	02 Tonnes	PRIVE VFR	ROBIN
KLIMA R.	FODAP	PA 34	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER

(\*) MENTION D'EMPLOI :

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

\* \* \*

- TRAFIC INTERINSULAIRE (Période du 01.07.77 au 30.09.77) -

AIR POLYNESIE : TRAFIC COMMERCIAL

AERONEF	:Nombre de :mouvements	: Heures : de vol	: PASSAGERS	: Sièges/Km : réels	: Sièges/Km : offerts	: CMR
F 27 A	: 2 000	: 1 313	: 61 053	: 11 748 120	: 18 301 081	: 64,00
TWIN 300	: 791	: 379	: 9 454	: 1 130 550	: 1 632 148	: 69,20
TWIN 200	: 1 242	: 299	: 15 367	: 5 597 027	: 865 139	: 69,00
BN 2 A	: 769	: 130	: 4 422	: 88 440	: 141 453	: 62,50
TOTAL...	: 4 802	: 2 121	: 90 296	: 13 564 137	: 20 939 821	: 64,70

AIR TAHITI : TRAFIC COMMERCIAL

AERONEF	:Nombre de :mouvements	: Heures : de vol	: PASSAGERS	: Sièges/Km : offerts	: Sièges/Km : réels	: REMPLISSAGE
AZTEC	: 267	: 361	: 581	: 185 801	: 87 222	: 43,50
BEECH	: 97	: 142	: 359	: 137 363	: 41 444	: 41,10
BN 2 A	: 2 431	: 454	: 14 493	: 315 754	: 67 997	: 66,20
TWIN	: 1 452	: 208	: 18 710	: 383 680	: 30 260	: 67,80
TOTAL...	: 4 247	: 1 165	: 34 143	: 982 598	: 226 923	: 66,10

TOTAL DU TRAFIC COMMERCIAL INTERINSULAIRE DES 2 COMPAGNIES

COMPAGNIES	:Nombre de :mouvements	: Heures : de vol	: PASSAGERS	: Sièges/Km : offerts	: Sièges/Km : réels	: REMPLISSAGE
A. P.	: 4 802	: 2 121	: 90 296	: 20 939 821	: 13 564 137	: 64,70
A. T.	: 4 247	: 1 165	: 34 143	: 982 598	: 226 923	: 66,10
TOTAL...	: 9 049	: 3 286	: 124 439	: 21 922 419	: 13 791 060	: 65,40

EVACUATIONS SANITAIRES (EVASAN)

Le 3e trimestre 1977 a vu la compagnie AIR TAHITI effectuer 12 évacuations sanitaires (MOOREA exclus). Ces EVASAN se répartissent comme suit :

- Iles-Sous-Le-Vent	5
- Tuamotu	5
- Australes	1
- Marquises	1

D'autre part, le 28 août, un Neptune des Forces Navales Françaises a procédé au largage de médicaments à RAPA (AUSTRALES).

Au cours de cette même période, 25 hommes, 18 femmes et 26 enfants ont bénéficié d'une évacuation sanitaire par moyens militaires.

- 12 malades ont été transportés par voie maritime ;
- 17 malades ont été transportés par voie aérienne régulière ;
- 8 malades ont été transportés par liaisons spéciales ayant entraîné une consommation de 30 heures de potentiel.

ACTIVITES des AERO-CLUBS de POLYNESIE FRANCAISE

(3e Trimestre 1977)

AERO-CLUB de TAHITI

<u>Type d'aéronef</u>	<u>Immatriculation</u>	<u>Heures de vol</u>	<u>Distances (Km)</u>
PA 28	FOCAB	364	72 600
D 50	FOCAY	40	6 000
PA 28	FOCYK	58	10 440
		<hr/>	<hr/>
		462	89 040

CERCLE AERONAUTIQUE

FRA 150	FOCTB	133	23 890
C 150	FODCF	132	21 190
PA 28	FOCPR	133	23 320
C 182	FOCMJ	97	21 470
		<hr/>	<hr/>
		495	89 870

AERO-CLUB des ILES-SOUS-LE-VENT

PA 18	FOBOJ	7	1 000
C 172	FOCNX	61	8 800
		<hr/>	<hr/>
		68	9 800

TOTAL Heures de VOL : 1025

TOTAL distances (Km) : 188 710

TITRES de PILOTES non Professionnels

obtenus au cours du 3e Trimestre 1977

<u>TITRE</u>	<u>AERO-CLUB TAHITI</u>	<u>CERCLE AERONAUTIQUE</u>	<u>AERO-CLUB ISLV</u>	<u>TOTAL</u>
Cartes de stagiaires	5	0	2	7
Licences élémentaires	3	2	0	5
Brevets de pilotes privés	9	3	0	12
<b>T O T A L.....</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>24</b>

- ACTIVITES DU CLUB DE PARACHUTISME

---

C'est à PAPARA et dès le 5 août dernier que le club de parachutisme a effectué son 1000e saut.

C'est à Monsieur BAUDRIER, Président du Centre-Ecole qu'en est revenu l'honneur.

Rappelons que les premiers sauts ont eu lieu le 29 Janvier dernier.

Toutefois, les activités du club ont été quelque peu contrariées, depuis le 24 septembre, la zone de largage de PAPARA étant perturbée par l'implantation d'une ligne électrique à haute tension.

Mais le club doit retrouver sa pleine vitalité dès mi ou fin novembre prochain.

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

- MOUVEMENTS de PERSONNEL -

DEPARTS ENREGISTRES AU COURS DU 3ème TRIMESTRE 1977

- PERSONNEL RAPATRIE en METROPOLE en FIN de SEJOUR -

DATE	SERVICE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES
02 JUILLET	METEO	INCHAUSPE Jean	I.T.M
14 JUILLET	METEO	CLAVIES Roland	AC/48 1018
17 JUILLET	SNA	GARIBALDI Roger	OCCA/1
24 JUILLET	INFRA	TURLIN Guy	ITPE
01 AOUT	SNA	GARIBALDI Yolande	TAC
08 AOUT	METEO	KNECHT Fernand	ITM
20 AOUT	SNA	LAROCHE Georges	OCPCA
21 AOUT	SNA	DOBELLE Marcel Marcel	OCCA/1
21 AOUT	SNA	LEMAIRE Jean	IPEEAC
21 AOUT	SNA	THOMAS J.Louis	ESA/P
08 SEPTEMBRE	METEO	ALIX Paul	ITM

- SUSPENSION DE CONTRAT -

DATE	SERVICE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES
30 SEPTEMBRE	METEO	COLOMBANI Roland	AC/3e catég.
30 SEPTEMBRE	METEO	YI Léonard	AC/3e catég.

- APPELE EN QUALITE de V.A.T -

DATE	SERVICE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES
01 SEPTEMBRE	METEO	AN Pierre	AITM

ARRIVEES ENREGISTREES AU COURS DU 3ème TRIMESTRE 1977

- PERSONNEL AFFECTE EN PROVENANCE DE METROPOLE -

DATE	SERVICE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES
29 JUILLET	SNA	GOYAT Daniel	IPEEAC
31 JUILLET	SNA	BERTAUDIÈRE Patrice	ESA/P
16 AOUT	INFRA	HUMLER J.Pierre	AC2/48 1018
21 AOUT	INFRA	PAU Louis	ITPE
21 AOUT	SNA	OLLIER Yves	OCCA/1
12 SEPTEMBRE	SNA	BARRE J.Michel	IEEAC/VAT
18 SEPTEMBRE	METEO	CHUNGUE Michel	TI
27 SEPTEMBRE	METEO	LORENDEAUX Pierre	ITM

- NOMINATIONS après Concours -

DATE	SERVICE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES
01 SEPTEMBRE	SNA	SACAULT Francis	TAC stagiaire
26 SEPTEMBRE	SNA	TCHEN LAM Manuella	TAC stagiaire

- REINTEGRATION après Service National -

DATE	SERVICE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES
01 AOUT	SNA	MOU Frédéric	TAC
01 AOUT	SNA	AMARU Michel	TAC
11 SEPTEMBRE	METEO	BODIN Richard	TM

- RECRUTEMENTS -

DATE	SERVICE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES
01 JUILLET	SNA/RANGIROA	ETUINI Torohia	AC/5e Catég.
01 JUILLET	SNA/RAIATEA	TEPUAETARA Alphonse	AC/5e Catég.
16 AOUT	SNA/MARQUISES	KIMITITE Lucien	AC/3e Catég.
01 SEPTEMBRE	SNA/HUAHINE	LEMAIRE Alfred	AC/5e Catég.

- AFFECTATIONS - MUTATIONS -

DATE	SERVICE	STATIONS ou AERODROMES		NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES
		Départ	Arrivées		
01 JUILLET	SNA	Stagiaire	FAAA/NA 2	JACQUET Yvon	AC/3
02 JUILLET	METEO	BORA-BORA	FAAA	CADOUSTEAU Moïse	TM
04 JUILLET	SNA	FAAA	HUAHINE	FERRAND Denis	AC/3
18 JUILLET	METEO	FAAA	ATUONA	AN Pierre	AITM
04 JUILLET	METEO	FAAA	TUBUAI	ALVES Léonard	AC/3
08 JUILLET	METEO	FAAA	TUBUAI	VAN CAM Charles	AITM
06 AOUT	METEO	FAAA	MOPELIA	TARATHAU Minu	AC/5
14 AOUT	METEO	MOPELIA	FAAA	PAPAURU Maci	AC/5
09 SEPTEMBRE	METEO	FAAA	TUBUAI	WOLFF J. Jacques	TM
09 SEPTEMBRE	METEO	RANGIROA	FAAA	YEE CHONG Kui	TM
12 SEPTEMBRE	METEO	FAAA	RANGIROA	KWONG Horace	TM
12 SEPTEMBRE	METEO	TUBUAI	FAAA	RAOULX Guy	TM

3.3 - ACTIVITES DES SERVICES -

3.3.1 - Dans les CENTRES D'EXPLOITATION

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

- Statistiques mensuelles de trafic "En route" -

M O I S	MOUVEMENTS INTERINSULAIRES		MOUVEMENTS INTERNATIONAUX		T O T A U X	
	Nombre	Temps de contact (heures)	Nombre	Temps de contact (heures)	Nombre	Temps de contact (Heures)
JUILLET	1 229	958	221	481	1 450	1 439
AOUT	1 345	1 016	214	478	1 559	1 494
SEPTEMBRE	1 091	892	200	441	1 291	1 333
TOTAUX TRIMESTRIELS	3 665	2 866	635	1 400	4 300	4 266

634 mouvements de plus que le trimestre précédent, soit une augmentation de trafic de 14,7 %

Interinsulaires : 47 minutes

Temps moyen de contact :

Internationaux : 2 H 12 Minutes.

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

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

- PHASES D'URGENCE :

3 INCERFA (phase d'INCERTUDE) et 1 ALERFA (phase d'ALERTE) ont été déclenchées par le CCR de TAHITI au cours du 3e trimestre 1977 :

\* 1 ALERFA au profit d'un B.707 de la compagnie LAN CHILE sur le trajet TAHITI - Ile de PAQUES ;

\* 1 INCERFA au profit d'un B.707 de la même compagnie et sur le même trajet ;

\* 1 INCERFA au profit d'un NEPTUNE de la Marine Nationale sur le trajet BARBERS POINT (Iles HAWAII) - TAHITI ;

\* 1 INCERFA au profit d'un BA 23 de la compagnie AIR TAHITI sur le trajet TAHITI-TIKOHAU.

Toutes ces phases d'urgence ont été déclenchées à la suite de la perte ou du manque de contact radio.

- INCIDENTS EN ROUTE :

Le CCR a rédigé 13 compte-rendus d'incident au cours de ce 3e trimestre 1977.

Ces incidents ont occasionné 7 demi-tours et 4 déroutements dont celui d'une Caravelle.

Ils avaient pour cause :

- panne radio	3
- mauvaises conditions météo	7
- incident technique à bord	2
- incident technique au sol	1

- PROCEDURES :

Rien à signaler.

- INSTRUCTION :

Préparation d'OCCA aux qualifications CCR.

- QUALIFICATIONS

Néant au cours du 3ème trimestre.

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

- ACCIDENTS :

Aucun accident n'est à signaler au cours du 3e trimestre 1977.

- OPERATIONS "SAR" :

\* 9 AOÛT :

Fausse alerte au naufrage déclenchée au profit du côtre LOHENGRIN se déplaçant de TAHITI à RAIATEA via MOOREA et HUAHINE ; le propriétaire avait négligé d'avertir de son départ de MOOREA ; d'où les recherches entreprises par un NEPTUNE de la Marine Nationale durant 7 H 45 mn alors que le bateau était au mouillage à RAIATEA depuis le 7 Août.

\* 13 Août :

Le service des Affaires Maritimes informe le CCS à 23 H 39 que l'on est sans nouvelles du bonitier TIARE TIPANIE qui aurait dû rentrer à PAPEETE le 12 août. Les recherches sont entreprises dès 06 H 30 le 14 août à la fois par un appareil de la compagnie AIR TAHITI et un NEPTUNE des Forces Navales Françaises.

Ces recherches se poursuivent les 15 et 16 août pour aboutir à la découverte du bonitier par un NEPTUNE le 16 août à 11 heures locales. Le navire "LA PAIMPOLAISE" quittait alors le port de PAPEETE et était dépêché sur les lieux. Le bonitier était remis en état de marche et rentrait à PAPEETE escorté par le navire sauveteur.

Du 12 août, jour où il était tombé en panne de batterie, jusqu'au 16 août le bonitier avait dérivé de la Pointe Vénus jusqu'à 20 milles nautiques au nord de MOOREA.

Les moyens suivants ont été mis en oeuvre :

- AERONAVALE : 2 NEPTUNE qui ont totalisé 13 H 40 de vol.
- AIR TAHITI : 1 BRITTEN NORMAN qui a effectué 5 H 41 de vol.
- MARINE NATIONALE : Navire "LA PAIMPOLAISE" qui a fait 6H30 de mer.

\* 16 SEPTEMBRE :

Un DC.10 de la Compagnie UTA signale avoir aperçu en mer un feu orange après son décollage de FAAA. Il situe ce feu exactement à 23 milles nautiques au nord de PAPEETE. L'avion d'Etat PIPER NAVAJO décollait alors, se

rendait sur les lieux, mais après 1 H 25 de recherches infructueuses rentrait à FAAA. Un navire de la Marine Nationale prenait le relai sans plus de succès et les recherches étaient abandonnées.

- ASSISTANCE MEDICALE :

Pas de demande d'assistance médicale au cours du 3e trimestre.

- PERSPECTIVES :

18 JUILLET

Monsieur le Haut-Commissaire se rend sur l'ASTROLABE où lui sont présentés différents matériels facilitant le repérage des naufragés ; l'ensemble est contenu dans une caisse qui est en permanence dans le canot de sauvetage.

D'ores et déjà, plus de 12 communes des TUAMOTU ont décidé de s'équiper de ce matériel de secours.

- EXERCICES "SAR" :

\* 27 JUILLET :

Un exercice SAR (SAREX) complété par un exercice d'alerte dans lequel étaient impliqués la Tour de Contrôle de FAAA, le CCR, le RCC, la Gendarmerie et le PC opérations du CEP a eu lieu à l'Est de TAHITI.

Les compagnies AIR POLYNESIE et AIR TAHITI y étaient présentes avec chacune un appareil équipé pour la recherche électronique. Un nouveau dispositif installé à bord d'un BRITTEN NORMAN d'AIR TAHITI a été expérimenté à cette occasion.

Les 2 équipages ont procédé, par ailleurs, au largage de 6 canots de secours dans le chenal de FAAA.

\* 1er SEPTEMBRE :

Exercice en haute mer entre TAHITI et TETIAROA. Les recherches électroniques et visuelles se sont déroulées de nuit avec la participation d'un TWIN OTTER d'AIR POLYNESIE et d'un BRITTEN NORMAN d'AIR TAHITI. La vedette SSIS de l'aéroport portait la radiobalise de survivance.

En préambule à cette recherche, l'équipage d'AIR POLYNESIE avait largué 4 canots de secours en prenant pour cible cette même vedette SSIS.

- PHASES D'URGENCE :

8 phases d'urgence déclenchées par les CCR adjacents ont été traitées par le CCS.

Elles se répartissent comme suit :

- \* 6 ALERFA ( phase d'ALERTE) émanant de NANDI (FIDJI)
- \* 1 INCERFA (phase d'INCERTITUDE) émanant de OAKLAND (USA)
- \* 1 INCERFA émanant de AUCKLAND (NOUVELLE ZELANDE)

Toutes ces phases d'urgence ont été émises à la suite d'une perte de communication et aucune n'a nécessité la mise en oeuvre effective de moyens aériens ou maritimes.

- AUTRES ACTIVITES :

À la requête du Centre de Coordination de HONOLULU, réponse a été donnée à 6 demandes d'enquête concernant des navires de plaisance en retard ou demeurés sans contact radio.

\* 22 JUILLET :

Un avis aux navigateurs aériens émanant de HONOLULU indiquait qu'une émission de détresse avait été reçue au point 1501 N 159.17 W, dans la zone de responsabilité de OAKLAND (USA) ; cet avis invitait tous les avions transitant par la zone concernée à une vigilance accrue à l'écoute de la fréquence de détresse 121,5 MHZ.

\* 24 SEPTEMBRE :

Ce même centre de HONOLULU faisait savoir que le navire de plaisance WISHBONE avait été signalé à la dérive au voisinage de l'Ile WASHINGTON 04.43 N 160.25 W et demandait que tout renseignement concernant ce bateau lui soit communiqué.

3.3.2 - SUR LES AERODROMES :

--- /ANNEE des AERODROMES de POLYNESIE FRANCAISE (au 30.09.77)/---

STATUT	ARCHIPEL	USAGE	Date mise en service (Ouv. CAP)	EXPLOITANT	Contrôle de l'aérodrome	Longue de piste en mètres
<u>AERODROMES D'ETAT :</u>						
BORA-BORA/Motu MUTE	Société (ISLV)	C.A.P	Ouvvert à la : Depuis 1958	DSAC	X	1 500
RAIATEA-UFUROA	Société (ISLV)	" "	" 08.02.64	DSAC	X	1 400
RANGIROA	Tuamotu	" "	" 27.08.67	DSAC	X	2 100
TAHITI-FAAA	Société (IDV)	" "	" 21.07.67	DSAC	X	3 416
<u>AERODROMES TERRITORIAUX :</u>						
ANAA	Tuamotu	C.A.P	Ouvvert à la : 28.12.76	DSAC	-	1 500
ATUONA/HIVA-OA	Marquises	Usage res- treint	29.01.73	DSAC	-	1 125
HUAHINE-FARE	Société (ISLV)	C.A.P	30.03.71	DSAC	X	1 500
MAKEMO	Tuamotu	C.A.P	23.08.76	DSAC	-	1 500
MANIHI	Tuamotu	C.A.P	15.09.69	DSAC	-	815
MAUPIITI	Société (ISLV)	C.A.P	10.07.72	DSAC	-	625
MOOREA-TEMAE	Société (IDV)	C.A.P	06.10.67	DSAC	X	880
NAPUKA	Tuamotu	C.A.P	16.05.77	DSAC	-	1 250
RURUTU	Australes	C.A.P	07.04.76	DSAC	X	1 500
TAKAPOTO	Tuamotu	C.A.P	29.08.73	DSAC	X	900
TIKEHAU	TUAMOTU	C.A.P	29.06.77	DSAC	-	1 250
TOTEPEGIE	Gambier	C.A.P	Mil. Concédé Territoire	DSAC	X	1 900
TUBUAI-NATAURA	Australes	C.A.P	27.06.72	DSAC	X	1 500
UA HUKA	Marquises	Usage res- treint	29.01.73	DSAC	X	775
UA POU	Marquises	"	25.11.76	DSAC	-	833
<u>AERODROMES PRIVES :</u>						
ARATIKI	Tuamotu	Usage res- treint	21.05.75	Sté Perlière ARATIKI	-	800
ARUPUA	Tuamotu	"	11.02.73	Sté Pol. Perle	-	680
FAKARAVA	Tuamotu	"	14.04.77	M. KLIMA	-	900
HIKUERU	Tuamotu	"	19.03.76	Sté Perle Pacif.	-	800
KAUKOKA	Tuamotu	"	07.05.75	GOODINKLIMA	-	700
MARUAPA SUD	Tuamotu	"	04.09.75	Sté Perles	-	1 200
MATAIVA	Tuamotu	"	01.09.76	Commune	-	1 000
TETIAROA	Société (IDV)	"	31.07.73	M. BRANDO	-	660
TUPAI	Société (ISLV)	Usage pri- vé	-	Sté TUPAI	-	790
<u>AERODROMES MILITAIRES :</u>						
FANGATAUFA	Tuamotu	Militaire	-	Armées	-	2 000
HAO	Tuamotu	"	-	"	X	3 450
MURUROA	Tuamotu	"	-	"	X	2 200

- AIDES RADIOELECTRIQUES à la NAVIGATION -

AIDES-RADIO CIVILES  
(au 30.09.77)

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

AIDES-RADIO MILITAIRES (Au 30.09.1977)

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

AIDES-RADIO ETRANGERES (Au 30.09.1977)

AITUTAKI	AI	320 KHZ	:	250 NM	O/R	NDB
RARATONGA	RG	352 KHZ	:	250 NM	H.24ACC	NDB
RARATONGA	RG	113,5 MHZ	:	150 NM	H.24ACC	VOR
RARATONGA	RG	Channel 58X	:	150 NM	H.24ACC	DME
					MANDI	

A - AERODROME INTERNATIONAL de TAHITI-FAAA -

TRAFIC COMMERCIAL des COMPAGNIES LOCALES (Période du 01.07. au 30.09.1977)

COMPAGNIES	CHARTERS		TRA F I C - R E G U L I E R				FRET (en Kg)	POSTE (en Kg)	VARIATIO avec 3e mestre 77	
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	S O	CMR				
AIR POLYNESE	A	07	287	1 777	35 025	45 580	76,8	36 836	2 308	PAX +05,
	D	09	301	1 778	32 764	45 631	71,8	68 876	8 405	FRE +09,
	TTL	16	588	3 555	67 789	91 211	74,3	105 712	10 713	POS +43,
AIR TAHITI	A			2 102	19 047	25 707	74,0			PAX +04,
	D			2 106	15 472	25 778	60,0			
	TTL			4 208	34 519	51 485	67,0			
TOTAL	A	07	287	3 879	54 072	71 287	75,8	36 836	2 308	PAX +04,
	D	09	301	3 884	48 236	71 409	67,5	68 876	8 405	FRE +03,
	TTL	16	588	7 763	102 308	142 696	71,6	105 712	10 713	POS +35,

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL ( Période du 01.07 au 30.09.77)

	CHARTERS		TRA F I C R E G U L I E R				FRET (en Kg)	POSTE (en Kg)	VARIATION avec 3e Tri. mestre 76		
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	TRA	S.O				CMR	
TOTAL	A	06	842	273 31	582	11 748	71 767	60,3	1 110 402	52 639	PAX +03,8
	D	07	1 167	272 31	357	11 748	71 290	60,4	128 114	20 538	FRE +16,3
	TTL	13	2 009	545 62	939	23 496	143 057	60,4	1 238 516	73 177	POS +05,3

Note : Pour le détail du trafic commercial international se reporter en 3.1

TRAFIC COMMERCIAL TOTAL ENREGISTRE sur l'AERODROME de TAHITI-FAAA au cours du 3ème Trimestre 1977

	CHARTERS		TRA F I C R E G U L I E R				FRET (en Kg)	POSTE (en Kg)	VARIATION avec 3e Tri. mestre 76	
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	TRA	S.O				CMR
A	13	1 129	4 152	85 654	11 748	143 054	68,0	1 147 238	54 947	PAX +04,2
D	16	1 468	4 156	79 593	11 748	142 699	64,0	196 990	28 943	FRE +15,2
TTL	29	2 597	8 308	165 247	23 496	285 753	66,0	1 344 228	83 890	POS -03,9

TRAFIC de l'AERODROME :

M O I S	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS non COMMERCIAUX	
		dont (IFR)		dont IFR
JUILLET	3 022	788	3 194	284
AOUT	3 272	845	2 504	303
SEPTEMBRE	2 479	685	2 016	242
T O T A L	8 773	2 318	7 714	829

TOTAL TOUT TRAFIC : 16 487

TOTAL TRAFIC IFR : 3 147

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

M O I S	AERONEFS ETRANGERS	JETS	+ de 20 TONNES
JUILLET	108	199	651
AOUT	109	186	635
SEPTEMBRE	104	176	548
TOTAL TRIM...	321	561	1 834

MOUVEMENTS des AERONEFS (Trafic non commercial)

M O I S	AERoclUB de TAHITI	CERCLE AERO- NAUTIQUE	Privés	Autres Mouvements	TOTAL
JUILLET	1 542	764	301	587	3 194
AOUT	958	832	252	462	2 504
SEPTEMBRE	804	522	263	427	2 016
T O T A L...	3 304	2 118	816	1 476	7 714

- ACCIDENTS :

\* 17 JUILLET :

Un appareil de l'Aéro-Club de TAHITI a fait un "cheval de bois" suite à une remise de gaz au cours de tours de piste à l'aérodrome de FAAA.

Dégâts matériels importants, mais l'élève seul à bord, est indemne.

\* 9 SEPTEMBRE :

Un D.C 10 de la compagnie UTA assurant la liaison régulière LOS ANGELES - PAPEETE a subi des dégâts matériels à la suite de son atterrissage à FAAA. Il est resté immobilisé à TAHITI du 9 au 26/9 pour remise en état de vol.

- INCIDENTS :

32 compte-rendus d'incidents techniques ont été établis par la subdivision de la Circulation Aérienne de TAHITI-FAAA au cours du 3e trimestre 1977, se répartissant comme suit, selon la cause :

- ennuis moteur.....	9
- ennuis radio-électriques...	5
- ennuis divers.....	18

- PHASES D'URGENCE :

Néant au cours du 3e trimestre.

- PROCEDURES :

De nouvelles procédures d'approche pour l'aérodrome de TAHITI-FAAA ont été mises en vigueur le 11 août.

- ETUDE :

Monsieur BRIOT, du Service Technique de la Navigation Aérienne (Métropole) fait une étude sur les risques encourus par les aéronefs à cause de la présence d'oiseaux sur l'aérodrome.

- INSTRUCTION :

Stage de qualification "contrôle d'aérodrome" pour un OCCA stagiaire affecté à la Tour de Contrôle à son retour de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC).

- QUALIFICATIONS :

Il a été délivré 3 qualifications :

- 2 de contrôle d'aérodrome ;
- 1 de contrôle d'approche.

LICENCES de PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

(Période du 01.07 au 30.09.77)

PROFESSIONNEL :

- Pilote de ligne (PL)	4
- Pilote professionnel 1ère classe (PP1)	17
- Pilote professionnel (PP)	19
- Qualification IFR	15
- Certificat secours sauvetage (CSS)	32
- Mécanicien navigant	3
	---
TOTAL.....	90

NON PROFESSIONNEL

EFFECTIFS P-N BASES en P.F au 30.09.1977

PROFESSIONNELS :

- PL	2
- PP1	13
- PP	20
- CSS	81
	---
TOTAL...	116
CORPS TECHNIQUES....	5
PRIVES.....	94

MESSAGES ACHEMINES par le BUREAU CENTRAL des TELECOMMUNICATIONS (BCT)

(Période du 01.07. au 30.09.1977)

R E C E P T I O N -				- E M I S S I O N -			
RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL		RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL	
Résultats mensuels	Résultats trimestriels	Résultats mensuels	Résultats trimestriels	Résultats mensuels	Résultats trimestriels	Résultats mensuels	Résultats trimestriels
JUILLET	22 855	SNA	42	JUILLET	6 020	SNA	1 156
AOUT	23 487	TWR	2 462	AOUT	6 472	TWR	1 731
SEPTEMBRE	22 310	CCR	2 442	SEPTEMBRE	5 969	CCR	4 485
		CEP	2 482			CEP	2 925
		DAC	66			DAC	200
		SITA	75			SITA	90
		BLU	1 430			BLU	1 682
	<u>68 652</u>		<u>8 999</u>		<u>18 461</u>		<u>12 269</u>
TOTAL RECEPTIONS.....	77 651			TOTAL EMISSIONS.....	30 730		
MOYENNE QUOTIDIENNE.....	862			MOYENNE QUOTIDIENNE.....	341		

- total GENERAL :..... 108 381 messages reçus et transmis  
 - MOYENNE QUOTIDIENNE..... 1 203 messages reçus et transmis

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)

(Période du 1er Juillet au 30 Septembre 77)

- NOTAM RECUS (Classe I - Série A)			- NOTAM EMIS (Classe I)	
<u>Provenance</u> :	HAWAI	714		
	U.S.A	467		
	NOUVELLE ZELANDE	172		
	AUSTRALIE	317		
	NANDI	180	Série A	: 10
	EQUATEUR	104		
	VENEZUELA	92		
	PANAMA	98	Série C	: 24
	CHILI	44		
	PEROU	342		
	POINTE A PITRE	5		<u>34</u>
	FORT DE FRANCE	8		
	CANADA	420		
	JAPON	462		
	<u>TOTAL.....</u>	<u>3 425</u>		

PROTECTIONS METEO (Période du 01.07. au 30.09.1977)

PROTECTIONS DES EQUIPAGES au départ, élaborées par la station de prévisions  
Météo de FAAA

- REPARTITION des PROTECTIONS SUIVANT DESTINATIONS :

LONGS COURRIERS	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	TOTAUX
LOS ANGELES	46	46	49	141
AUCKLAND	23	23	28	74
NANDI	5	6	0	11
HONOLULU	4	2	1	7
PAGO PAGO	8	9	5	22
PAQUES	11	8	9	28
RAROTONGA	4	5	4	13
NOUMEA	6	6	7	19
SYDNEY	0	0	0	0
T O T A U X.....	107	105	103	315

MOYENS COURRIERS	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	TOTAUX
<u>CIVILS</u> :				
ISLV/TUAMOTU du NORD	304	306	248	858
MARQUISES	6	8	11	25
AUSTRALES	12	11	13	36
TOTELEGIE	2	1	2	4
<u>MILITAIRES</u>				
SITES	60	60	55	175
T O T A U X.....	384	386	329	1 099

- OBSERVATIONS D'AVIONS en VOL SUIVANT DESTINATIONS :

DESTINATION	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	TOTAUX
LOS ANGELES	460	460	490	1 410
AUCKLAND	92	92	112	296
NANDI	20	24	0	44
HONOLULU	40	20	10	70
PAGO PAGO	32	36	20	88
PAQUES	110	80	90	280
RAROTONGA	8	10	16	34
NOUMEA	12	12	28	52
SYDNEY	0	0	0	0
TOTAUX.....	774	734	766	2 274

- INTERVENTIONS du SERVICE de SECURITE INCENDIE (SSIS)

(Période du 01.07 au 30.09.1977)

Feux d'avion	: Néant
Feux extérieurs à l'aérodrome	: 1
Alertes pour avions en difficultés à l'atterrissage	: 6
Evacuations de blessés ou malades	: 4
Surveillance des pleins avec passagers à bord	: 1
Interventions diverses	: 3
Participation aux exercices SAR avec la vedette SSIS	: 3
	-----
	18

Le 5 septembre, le SSIS a pris possession de deux nouveaux camions-citernes équipés de lances à eau.

B - AERODROMES D'ETAT EXTERIEURS -

- TRAFIC -

AERODROMES	M O U V E M E N T S			PASSAGERS	FRET (en Kg)	POSTE (en Kg)
	Commer- ciaux	Non Com- merciaux	TOTAL			
BORA-BORA	937	164	1 101	20 440	25 519	1 040
RAIATEA	1 020	317	1 337	17 631	34 032	1 900
RANGIROA	280	117	397	4 837	14 076	689
T O T A L....	2 237	598	2 835	42 908	73 627	3 629

- BORA BORA : . 3 qualifications locales de "contrôleur circulation aérienne" ont été délivrées à compter du 5 Août.
- RAIATEA : . 4 qualifications locales de "contrôleur circulation aérienne" ont été délivrées à compter du 4 août.
  - . Recrutement le 1er août d'un manoeuvre pompier, agent contractuel 5e catégorie.
  - . Mise en service de la nouvelle aérogare, de la nouvelle vigie et de la nouvelle aire de stationnement ; ces installations ont été inaugurées le 17 août.
- RANGIROA : . Recrutement le 1er juillet d'un manoeuvre pompier, agent contractuel 5e catégorie.

C - AERODROMES TERRITORIAUX -

- TRAFIC -

AERODROMES	M O U V E M E N T S			PASSAGERS	FRET (en Kg)	POSTE (en Kg)
	Commer- ciaux	Non Com- merciaux	TOTAL			
ANAA	26	10	36	228	1 405	39
ATUONA	25	12	37	122	190	190
HAO*	26	32	58	218	799	545
HUAHINE	990	175	1 165	10 874	14 850	968
MAKEMO	22	6	28	235	2 885	96
MANIHI	58	14	72	344	1 001	56
MAUPITI	94	96	190	645	3 698	205
MOOREA	5 977	1 179	7 156	55 731	0	0
NAPUKA	28	10	38	37	156	21
RURUTU	70	2	72	744	15 405	564
TAKAPOTO	76	22	98	253	2 232	269
TIKEHAU	122	0	122	308	789	31
TOTELEGIE	6	6	12	104	276	283
TUBUAI	64	6	70	856	4 553	1 414
UAHUKA	25	6	31	163	294	614
UA POU	2	0	2	13	0	0
TOTAUX...	7 611	1 576	9 187	70 835	48 533	5 295

(\*) HAO : Trafic civil seulement.

- ANAA : . Un agent conventionné en stage à FAAA en vue de son affectation à ANAA pour assurer la fourniture du service d'Information.
- HUAHINE : . Recrutement le 1er Septembre d'un manoeuvre pompier, agent contractuel 5e catégorie.
- MANIHI : . Travaux pour l'allongement de la piste à 1 200 m et son revêtement en bitume terminés.
- MOOREA : . 30 JUILLET  
Un appareil de l'Aéro-Club de TAHITI s'est mis en pylone au cours d'un entraînement à l'atterrissage sur l'aérodrome de MOOREA - Dégâts matériels uniquement.  
• 28 SEPTEMBRE  
Départ du Chef d'aérodrome pour suivre en auditeur libre un stage de TAC à l'ENAC.
- TUBUAI : . Affectation, le 1er septembre, d'un Technicien météo en tant que Chef d'aérodrome.
- UA POU : . Un agent conventionné en stage à FAAA en vue de son affectation à UA POU pour assurer la fourniture du service d'Information.  
.. Un agent contractuel 3e catégorie a été recruté le 16 août en vue de son affectation aux Iles Marquises.

D - AERODROMES PRIVÉS -

AERODROMES	M O U V E M E N T S			PASSAGERS	FRET (en Kg)	POSTE (en Kg)
	Commer- ciaux	Non Com- merciaux	TOTAL			
ARATIKA	3	6	9	26	0	0
ARUTUA	61	20	81	80	0	0
FAKARAVA	43	16	59	123	0	0
HIKUERU	0	2	2	0	0	0
KAUKURA	2	6	8	9	0	0
MARUTEA-SUD	0	20	20	0	0	0
MATAIVA	29	12	41	63	125	0
TETIAROA	92	32	124	398	0	0
TUPAI	0	102	102	0	0	0
T O T A L...	230	216	446	699	125	0

3.3.3 - ACTIVITES DIVERSES :

A - SECTION ADMINISTRATIVE -

RESULTATS des CONCOURS et EXAMENS du 3e TRIMESTRE 1977

\*\*\*

DATE	NATURE DES CONCOURS	CANDIDATS		LISTE
		Nom	Admis	COMPLEMENTAIRE
		bre		
21-22/7	TAC-CEAPF interne	3	1 MALINOWSKI	1 VARNEY
16/9	Sélection professionnelle IEEAC		8 BOSC	

ACTION de FORMATION

\*\*\*

1 - STAGES :

DATE	NOMS ET PRENOMS		STAGE	CORPS et GRADES
25 AOUT	BODIN	Richard	Formation des	TM
	BULUC	Marcel	TM à l'Ecole	TM
	MARESCOT	Xavier	de Météorologie	TM
101 OCTOBRE	COLOMBANI	Roland	Formation	TAC-CEAPF
	LECHENE	Louis	théorique	"
	LEONTIEFF	Tatiana	des TAC	"
	PAQUOT	Michel	à l'ENAC	"
	SACAULT	Francis	"	"
	TCHEN LAM	Manuella	"	"
	YI	Léonard	"	"
	DUPON	J. Claude	"	AC/2 Auditeur
				libre

2v- PREPARATIONS AUX CONCOURS :

A - COURS PAR CORRESPONDANCE du CNTE (CENTRE NATIONAL de TELEENSEIGNEMENT A VANVES).

12 dossiers d'inscription ont été adressés à DPAG/OMF dans les matières suivantes :

- Etudes et résumés de textes ;
- Français de base ;
- Algèbre ;
- Découverte de la gestion d'entreprise ;
- Préparation à des études scientifiques ;

- Introduction à la systématique de gestion.

B - COURS PAR CORRESPONDANCE de DPAG/OMF.

Suite aux avis de préparation diffusés dans les services, 25 candidatures ont été adressées à DPAG/OMF.

Elles se répartissent comme suit :

- 9 candidatures pour la préparation d'Agents Techniques de Bureau ;
- 5 candidatures pour Secrétaires Administratifs ;
- 8 candidatures pour Commis Administratifs ;
- 3 candidatures pour TESMAC.

Comme en 1976, les agents qui se présenteront aux concours ouverts par la DGAC pourront bénéficier du temps de préparation prévu par la note de service n° 2354-AC.DIR/ADM du 22/10/1975.

Par ailleurs, ceux d'entre eux qui auraient besoin de précisions pourront s'adresser au Chef de la Section Administrative pour le français et le droit public et au Chef du Bureau Comptabilité pour les tableaux chiffrés et les mathématiques.

Enfin, localement, des cours seront éventuellement organisés comme lors de la campagne 1975-1976.

AVIS DE CONCOURS :

Un concours externe pour le recrutement de 2 sous-ingénieurs dessinateurs (spécialité "ART GRAPHIQUE") aura lieu les 8 et 9 NOVEMBRE 1977.

La clôture des inscriptions est fixée au 3 OCTOBRE 1977.

B - SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE -

Résumé des principales activités du S.I.A  
durant le 3ème trimestre 1977

\*\*\*\*\*

A - TRAVAUX

I. - TAHITI-FAAA - Immeuble

- L'immeuble de neuf logements est maintenant entièrement réalisé. Les travaux d'architecture ont été conçus par Monsieur FENELON et les travaux de construction, après appel d'offres, ont été confiés à l'entreprise FIUMARELLA. Ceux-ci ont duré environ neuf mois et le montant total des dépenses s'élève actuellement à 30.000.000 de FCP environ. Le Service de l'Infrastructure Aéronautique va entreprendre très prochainement la réalisation des voies d'accès d'un mur de soutènement, l'assainissement de la plateforme et la pose d'un câble téléphonique.

II. - TAHITI-FAAA - Balisage lumineux

- Le balisage H.I.-B.I. semi-encasté de l'aérodrome de TAHITI-FAAA est actuellement en cours de réalisation. Les travaux de génie civil sont exécutés en régie directe par le Service de l'Infrastructure Aéronautique et les installations électriques sont confiées à l'entreprise NORELEC.

III. - TAHITI - Magasins et ateliers du Service météorologique à AUAE

- Pour les besoins de la réalisation de la route de dégagement ouest de PAPEETE dite "Route des Collines", le Territoire a exproprié une partie des terrains appartenant à l'Etat à AUAE et à la Cité de l'Air de FAAA entamant la démolition d'une partie des installations du Service Météorologique à AUAE. En compensation, il participe financièrement à la réalisation des nouvelles installations pour un montant de l'ordre de 12.500.000 FCP. Les travaux d'architecture ont été confiés à Monsieur FENELON et les travaux de construction, après appel d'offres, à l'entreprise FIUMARELLA. Le coût total de l'opération est estimé à 15.000.000 de FCP. Les travaux sont actuellement réalisés à 50 %.

.../...

#### IV. - Aérodrome de RAIATEA - Installations terminales

Les travaux de construction des nouvelles aires de stationnement et des nouveaux bâtiments terminaux ont été conçus et réalisés, après avis du Service de Tutelle par la SETIL-AEROPORT, concessionnaire de l'aérodrome. Les travaux dont le coût de 100.000.000 de FCP ont duré un an. La nouvelle aérogare a été mise en service le 17 août, cette dernière est d'une réalisation originale : la tour de contrôle a, en effet, été incorporée au bâtiment principal de style local. Le réaménagement du réseau de câbles indispensable au transfert de l'exploitation dans les nouvelles installations a pu être réalisé dans les délais malgré une mise en place très tardive des crédits. Ces travaux de terrassement ont fait l'objet d'un marché dit "de régie" ont été confiés à l'entreprise NORDHOFF. Ils ont duré deux mois et leur coût est de l'ordre de 5.000.000 de FCP. La réalisation de la couche de roulement a été confiée à la société INTERROUTE. La dépense correspondante est d'environ 8.000.000 de FCP.

##### - Radiogoniomètre

Après quelques difficultés pour obtenir les autorisations nécessaires, les travaux de remblaiement de la plateforme ont pu être réalisés dans de bonnes conditions par l'entreprise NORDHOFF.

La pose des câbles d'alimentation et de télécommande est en cours, les travaux ont été confiés à l'entreprise NORELEC.

#### V. - Aérodrome de MANIHI

La création de l'hôtel KAINA VILLAGE doit entraîner un accroissement substantiel du trafic de l'aérodrome de MANIHI. La poursuite de la desserte en DHC 6 TWIN OTTER n'étant satisfaisante ni au plan capacité, ni surtout à celui de l'économie, la décision a été prise de réaménager l'aérodrome pour permettre d'assurer le trafic avec les F 27 de la ligne PAPEETE-RANGIROA.

Les travaux ont consisté dans l'allongement de la piste portée de 815 m à 1 200 m la construction d'une nouvelle aire de stationnement et le revêtement des aires de manoeuvre.

#### VI. - Aérodrome d'APATAKI

La construction d'un aérodrome sur cet atoll s'est heurtée à des difficultés d'implantation, aucun îlot suffisamment important et proche du village où sont situées les installations de la SCEP ne présentant

les caractéristiques souhaitées. Le site retenu était en quasi totalité immergé, ce qui explique l'importance des travaux de remblais, plus de 40.000 m<sup>3</sup> pour une bande aménagée de 900 m de longueur et 60 m de largeur. Les travaux de terrassement ont été confiés à l'entreprise NORDHOFF. Ils ont duré deux mois et demi. Le revêtement de la piste a été réalisé par l'entreprise INTERROUTE. La dépense totale est de 16.000.000 de FCP environ.

VII. - Aérodrome des MARQUISES - (Terre Déserte)

Avant d'entreprendre les travaux de construction de l'aérodrome proprement dit, des travaux dits préparatoires ont été nécessaires et ont consisté essentiellement dans :

- l'aménagement de la plage de la baie de HAAHOPU pour le débarquement des matériels par des bâtiments de la taille d'un BDC ;
- la construction d'une route de six mètres de large et de sept kilomètres de longueur entre cette plage et la future zone des installations ;
- la réalisation d'une conduite d'eau de 6,5 km entre la source de VAIKAVE située à 740 m d'altitude et la zone des installations (altitude 80 m).

Ces travaux préparatoires ont été confiés au Groupement Roger SAGE - Coco TAPUTUARAI. Ils ont débuté au mois de Mai et ont été poursuivis jusqu'au 15 Septembre.

Le 17 septembre ont commencé les travaux de terrassement de la bande aménagée correspondant à une piste de 1 500 m. C'est le Groupement "Roger SAGE - Société Nouvelle d'Exploitation J. Roy BAMBRIDGE, ayant pour sous-traitant PALACZ qui est chargé de ces travaux dont le contrat est estimé à 180.000.000 de FCP. Les ouvrages d'assainissement seront constitués de buses métalliques multiplaques. Leur diamètre varie suivant les ouvrages de 2 m à 3,20 m. Leur coût hors taxe CAF PAPEETE est de 18.000.000 de FCP. Ils seront approvisionnés dans le courant du mois de Novembre.

Le matériel de terrassement comprend :

- 2 bulldozers Caterpillar D 9
- 4 chargeuses CAT 977
- 2 compacteurs CAT 815
- 8 camions de 8 à 12 m<sup>3</sup> et 2 camions de 4 m<sup>3</sup>.

La durée des travaux de terrassement est estimée à 1 an.

VIII.

VIII. - Aérodrome de MAKEMO

Un abri à carburant clôturé a été réalisé en régie directe par deux ouvriers du parc avec l'aide de manoeuvres embauchés localement.

IX. - Aérodrome de TUBUAI

La construction de l'aérogare de TUBUAI s'est poursuivie avec la réalisation de la plus grande partie de la couverture en pandanus (en régie avec personnel local) et des carrelages (200 m<sup>2</sup>) posés par l'entreprise GOMIS. L'installation des sanitaires est terminée. Le bâtiment devrait pouvoir être mis en service avant la fin de l'année.

X. - Aérodrome de RURUTU

Des travaux d'agrandissement et d'aménagement de l'aérogare ont pu être engagés.

B - ETUDES ET APPEL D'OFFRES

I. - TAHITI-FAAA - Câble d'énergie flot artificiel

A la suite d'un appel d'offres ouvert, les travaux de pose d'un second câble d'alimentation en énergie sera posé par l'entreprise PALACZ à partir du 15 novembre.

Installation d'un monte-charge au Bloc Technique

La fourniture et l'installation d'un monte-charge au centre de l'escalier côté piste du Bloc Technique ont été confiées à la Société NORELEC. Les travaux devraient être terminés pour la fin de l'année.

II. - Aérodromes Territoriaux

- Aérodrome de UA-POU

Les levés topographiques nécessaires à l'établissement d'un projet de déviation routière et d'assainissement de la plateforme ont été réalisés début août.

C - AFFAIRES DIVERSES

3.1 - EXPROPRIATIONS

En raison du morcellement des terres et surtout de l'état d'indivision très répandu, l'acquisition des emprises pour les aéroports nouveaux ne peut être effectuée que par voie d'expropriation. Ces opérations principales ont concerné au 3ème trimestre les opérations suivantes :

- Aérodrome d'APATAKI

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire ont été ordonnées par arrêtés pris en Conseil de Gouvernement (Réf. 3 487 et 3 488/AC.DIR.INFRA du 13 Juillet 1977). Elles se sont déroulées sur place du 16 août 1977 au 2 septembre 1977.

Le Commissaire Enquêteur était Monsieur SANDOU.

- Aérodrome de REAO

Les mêmes enquêtes ont eu lieu sur place du 29 août 1977 au 15 septembre 1977 en application des arrêtés n° 0018 et 0019/AC.DIR.INFRA du 5 août 1977. Le Commissaire Enquêteur, Monsieur MARCHISONE a été acheminé et rapatrié par un super frelon du CEP.

- Aérodrome de PUKARUA

Les mêmes enquêtes ont eu lieu sur place du 29 août 1977 au 15 septembre 1977 en application des décisions n° 0027 et 0028/AC.DIR.INFRA du 18 août 1977. Comme pour REAO; le Commissaire Enquêteur, Monsieur MARCHISONE a été acheminé et rapatrié par un super frelon du CEP.

- Centre de Réception Déporté (terrain de HUNA)

La raison d'une indétermination quant à la connaissance du propriétaire, l'acquisition ne peut se faire que par voie d'expropriation puisqu'on ne peut savoir avec qui un accord pourrait être négocié.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire ont été effectuées du 12 Septembre 1977 au 29 Septembre 1977 en application des décisions n° 0025 et 0026/AC.DIR.INFRA du 11 août 1977. Le commissaire Enquêteur était Monsieur ANFRIE.

S'agissant d'une expropriation pour le compte de l'Etat, la déclaration d'utilité publique doit faire l'objet d'un décret.

- Aérodrome de FANGATAU :

La Commission Arbitrale a fixé les indemnités. S'agissant d'une expropriation conditionnelle, l'utilité publique et la cessibilité des

terrains ont été déclarées après cette fixation des indemnités (Réf. Décision n° 0065/AC.DIR.INFRA du 16 août 1977.).

- Aérodrome de MANIHI - Extension des installations

La Commission Arbitrale s'est transportée sur le lieu des biens à exproprier le 11 juillet. L'utilité publique et la cessibilité des terrains ont été déclarées par décision n° 0082/AC.DIR.INFRA du 5 septembre 1977.

Déconsignation des indemnités

88 indemnités relatives aux procédures d'expropriation ont pu être déconsignées pendant le trimestre. Le montant total de ces déconsignations s'élève à 3.616.005 FCP. Ces opérations ont fait l'objet des arrêtés ci-après :

- Aérodrome de RANGIROA - arrêté n°s 3410/AC.DIR.INFRA du 11/7/77
  - 3990 " " 10/8/77
  - 4728 " " 23/9/77
  - 4833 " " 30/9/77
  
- Aérodrome de RURUTU - arrêtés n°s 3454/AC.DIR.INFRA du 12/7/77
  - 3928 " " 8/8/77
  - 4266 " " 26/8/77
  - 4776 " " 27/9/77
  
- Aérodrome de TUBUAI - arrêtés n°s 3303/AC.DIR.INFRA du 5/7/77
  - 4124 " " 18/8/77
  
- Aérodrome de ANAA - arrêté n° 3724/AC.DIR.INFRA du 28/7/77
  
- Aérodrome de MAUPITI- arrêtés n°s 4265/AC.DIR.INFRA du 26/8/77
  - 4785 " " 27/9/77

3.2 - AFFAIRES JURIDIQUES

Aérodrome de TAHITI-FAAA

Un projet de modification des servitudes radioélectriques dans l'intérêt des transmissions conduisant à une diminution des sujétions appliquées à certains terrains avoisinant le Centre Emetteur de l'aérodrome fait l'objet d'un projet d'enquête administrative après accord de la Direction de la Navigation Aérienne.

Cette mesure doit faciliter la réalisation des projets de l'équipement de la Commune de FAAA dans la rade de VAITUPA.

Aérodrome de HUAHINE

L'avant projet de plan de masse a reçu un avis favorable du CSINA sous réserve d'une modification des pentes du fond de "trouée" qui passent de 3 % à 1,6 %.

Ce document modifié a été envoyé à l'approbation du Conseil de Gouvernement.

Il servira de base à l'établissement des Servitudes aéronautiques.

C - SERVICE DE LA METEOROLOGIE -

- LE TEMPS sur le TERRITOIRE au COURS du 3<sup>e</sup> TRIMESTRE 1977 -  
-----

- JUILLET :

Pluies exceptionnelles sur les TUAMOTU du Nord et l'Archipel des MARQUISES. Vents souvent forts sur la SOCIETE et les TUAMOTU.

Il a plu abondamment sur les TUAMOTU du Nord, les Iles AUSTRALES mais surtout aux Iles MARQUISES (3 à 4 fois plus que la normale). Par contre, la pluviométrie est déficitaire dans l'Archipel de LA SOCIETE et le quart Sud-Est du Territoire. Des températures basses ont été enregistrées sur la moitié Sud, surtout à TUBUAI où la moyenne est inférieure de 1,2° C à la normale. Sur la moitié Nord elles sont plutôt légèrement plus élevées. Une nébulosité plutôt forte a réduit l'ensoleillement presque partout dans des proportions sensibles.

Les vents ont souvent été forts :

- Les 6 et 7 Nord-Est dominants,
- Du 13 au 16 Secteur NE à NW, surtout sur la moitié SW,
- Du 21 au 24 Secteur SE à E, surtout entre les 15 et 25 Sud.

A TAHITI, la pluie est déficitaire sur la côte Ouest, la presque île, mais plutôt excédentaire sur les côtes Est et Nord.

- AOUT :

Sur le plan climatologique, le mois d'août est caractérisé par un déficit pluviométrique assez important sur la SOCIETE (et plus particulièrement sur l'extrême Ouest = 10 % de la normale à MOPELIA) et le Sud-Est des TUAMOTU (45 % de la normale à MURUROA) alors que le Nord-Ouest et l'Est des TUAMOTU, les Iles MARQUISES et RAPA ont enregistré des pluies très nettement excédentaires (132 % à REAO, + 41% à TAKAROA, +24% à RAPA, + 45 % à ATUONA).

En ce qui concerne les températures, elles ont été plus chaudes sur le Nord-Ouest, le Centre et l'Est des TUAMOTU et les Iles MARQUISES (+0,8° à TAKAROA) mais légèrement plus fraîches ailleurs (-0,9° à TUBUAI).

Le temps a été dans l'ensemble plus ensoleillé que la normale à TAHITI-FAAA et à MURUROA, mais plus nuageux que de coutume ailleurs (surtout aux GAMBIER).

A TAHITI en particulier, il ressort que les pluies ont été presque partout déficitaires, mais ce sont surtout les côtes Est et Nord qui ont été les plus sèches (3 % de la normale à PIRAE, 20 % à PUEU).

- SEPTEMBRE :

De part la faiblesse et la diminution du nombre des advections froides qui ont atteint le Territoire, ce mois de Septembre marque le début de la transition entre l'hiver et l'été australs.

Cela se traduit par des températures généralement supérieures à la normale sur la quasi-totalité de la Polynésie Française, les Iles AUSTRALES exceptées. L'insolation est excédentaire dans l'ensemble sauf toutefois à TAHITI et aux GAMBIER.

Par contre, ce mois-ci, reste dans la lignée des mois précédents pour ce qui est des précipitations. On a en effet recueilli environ 40 % des pluies normales à ATUANA et 30 % à HEREHERETUE et HAO, tandis que l'excédent a atteint 100 % à 120 % à REAO et à RANGIROA.

L'alizé d'Est qui souffle le plus souvent sur les régions s'étendant au Nord du 20 S reste modéré et peu actif, ce qui explique en partie le déficit pluviométrique observé aux Iles MARQUISES, sur le centre des TUAMOTU et également sur les côtes de TAHITI (15 à 30 % de la normale) ; les pluies excédentaires recueillies sur le Nord-Ouest et l'Est des TUAMOTU sont associées à des limites frontales remontant du Sud, réactivées par suite de conditions favorables en altitude, mais non à des lignes d'instabilité circulant dans l'alizé.

- ETUDES :

- Etude d'un projet de transfert de la station d'observation du MOTU TAHIRI au bloc technique.

- 30 Août : Première liaison BLU avec la station auxiliaire de TERRE DESERTE.

La prévision météorologique se rapproche de plus en plus d'une science exacte. Les informations s'appuient sur des données physiques précises et nombreuses allant du recueil d'observations au sol jusqu'aux photographies transmises par les satellites.

Toutes ces informations traitées par ordinateur permettent de fournir un service valable et efficace.

Il n'en fut pas toujours ainsi ; et comme le content ces anecdotes relevées par Monsieur d'HAUTESERRE, Ingénieur Divisionnaire des Travaux Météo, la prévision du temps était parfois pour nos ancêtres basée sur de pittoresques manifestations.

## LA METEOROLOGIE

### LES TEMPS ANCIENS

Il existait avant l'ère chrétienne une liaison étroite entre les sentiments religieux et les phénomènes de la nature. Dans toutes les civilisations de l'antiquité, les phénomènes atmosphériques sont sous la dépendance des dieux. Le JEHOVAH de l'ANCIEN TESTAMENT, lui-même, apparaît à MOISE dans une tempête accompagnée d'éclairs et de tonnerre.

A cette époque, la prévision du temps se faisait soit au moyen des signes naturels du temps, soit en interprétant le comportement des animaux et les oiseaux en particulier. La BIBLE, à propos du déluge, donne un exemple de chacune de ces méthodes. D'abord NOE s'assure que le déluge est bien terminé en ayant recours à des colombes et à des corbeaux ; ensuite JEHOVAH annonce que le signe de l'arc-en-ciel confirmera désormais aux hommes son intention de ne pas renouveler le cataclysme.

Plusieurs recueils de signes datant de l'ANTIQUITE sont parvenus jusqu'à nous. L'un des plus connus est celui de PLINE L'ANCIEN. En voici un extrait :

"Lorsque dans un festin, vous voyez transpirer les plats où est servie la viande et le dressoir se couvrir de buée, soyez assurés que c'est un indice de terrible tempête".

Si cette formule de précision ne donne pas entière satisfaction aux

usagers, en voici une autre d'un auteur plus récent :

"Lorsque les cordes tendues des instruments de musique se brisent avec éclat et que les portes s'ouvrent et se ferment plus difficilement sans cause apparente, c'est que l'air est chargé de pluie".

MICHELET croyait encore fermement aux prévisions du temps basées sur le comportement des oiseaux :

"Etre éminemment électrique, écrivait-il, l'oiseau est plus qu'un autre en rapport avec nombre de phénomènes météorologiques. Il les perçoit dans leurs premiers commencements, bien avant qu'ils ne se prononcent. Quoi de plus naturel que l'homme d'une perception plus lente et qui ne les sent qu'après coup interroge ce précurseur instinctif. C'est le principe des augures. Rien de plus sage que cette prétendue folie de l'ANTIQUITE".

Au DEUXIEME SIECLE après JESUS-CHRIST, PTOLEEMEE, le grand astronome fit une synthèse des croyances grecques et assyriennes sur la prévision des phénomènes atmosphériques et posa les bases de l'astrométéorologie ou prévision du temps par les astres.

Par suite des relations obscures qui étaient soupçonnées entre l'astrologie et la sorcellerie, certains philosophes se posèrent la question de savoir si la doctrine catholique pouvait admettre une telle conception de la prévision du temps.

Les plus illustres des PERES de l'EGLISE n'hésitèrent pas à répondre d'une manière affirmative en s'attachant d'ailleurs, à justifier leur opinion, comme on peut s'en rendre compte par la déclaration suivante de ST BASILE vers l'an 400 :

"Les signes que donnent le soleil et la lune sont nécessaires dans la vie humaine et pourvu qu'en interrogeant ces signes on se tienne dans les bornes d'une sage retenue, une longue expérience montrera l'utilité de ces observations et indiquera les nombreuses connaissances que l'on peut acquérir ainsi sur la pluie, la sécheresse et les vents. Ainsi, lorsque le disque de la lune paraît s'étendre ou lorsque des cercles entourent le soleil, une grande quantité de pluie ou des vents impétueux sont à redouter. Si à son troisième jour la lune est pure ou déliée, c'est l'annonce d'un beau temps invariable ; mais si son croissant est épaissi ou de couleur rougeâtre, c'est la menace de fortes pluies ou de vents violents. Qui peut ignorer combien de telles observations sont utiles dans la vie courante".

Et, en 1250, St-THOMAS d'AQUIN écrivait :

" Si quelqu'un s'autorise du jugement des astres pour prévoir des événements tels que tempête ou beau temps, santé ou maladie, abondance ou insuffisance des récoltes et autres semblables qui dépendent des corps physiques et des causes naturelles, il ne commet aucun péché".

Les marins dont la préoccupation constante et souvent angoissée est de déjouer les hasards de la mer, ont inlassablement recherché les signes qui pourraient les aider à déchiffrer les incertitudes de l'avenir. D'abord tenues secrètes, les constatations des observateurs perspicaces firent partie peu à peu des précieuses instructions que les vieux capitaines et pilotes transmettaient oralement à leurs jeunes successeurs. La plupart de ces remarques nous sont parvenues sous forme de courtes sentences rimées, plus facile ainsi à retenir.

Parmi les dictons qui ont été éprouvés par de nombreuses générations d'hommes de mer, citons les suivants :

- A son lever grand soleil, petit vent ;
- A son coucher petit soleil, grand vent.
  
- Croissant de quatre jours et corne d'en bas ronde,  
Signe de mauvais temps sur la terre et sur l'onde.

Ou encore :

- Sauts de baleine, grosse brise prochaine,
- Mais sauts plus hauts, tempête aussitôt.

Et, enfin le bien connu :

- Ciel pommelé, filles fardées  
ne sont pas de longue durée.

Si toutes les précautions prises pour éviter le mauvais temps s'avéraient vaines par suite de quelque démoniaque entêtement des éléments, le marin avait alors recours à la puissance divine. En décembre 1502, Christophe COLOMBE fut surpris dans le golfe du Mexique par une tornade qui faillit engloutir son navire. Au plus fort du péril, il se ceignit du cordon de St-FRANCOIS et il exorcisa la trombe de son épée à la poignée en croix en lisant à haute voix l'Évangile de St-JEAN.

L'astrologie placée sous la protection des Princes et de l'Eglise jouit pendant plusieurs siècles d'une grande faveur. Les astrologues, généralement des personnes cultivées, parfois même des savants comme KEPLER, publiaient de brefs écrits en latin contenant à côté des prévisions d'ordre divers, des prévisions météorologiques. Après la découverte de l'imprimerie, on imprima ces almanachs en langue vulgaire. Ils connurent un succès considérable et persistant, bien que leur contenu fut rapidement tombé dans le domaine populaire.

Voici ce qu'écrivit à leur sujet Sébastien MERCIER dans son tableau de Paris peu de temps avant la révolution de 1789 :

"Les revenus de l'Académie de Berlin sont fondés exclusivement sur la vente des almanachs. Cette Académie, maîtresse du privilège crut, une fois, qu'il était de sa dignité de supprimer de ces almanachs munis de son approbation les vieilles et incertaines prédictions de beau temps, pluie, gelée orage, tempête, etc..., ainsi que les recommandations de couper les cheveux et les ongles, de prendre médication, de se soigner dans tel ou tel temps. Qu'arriva-t-il ? On ne vendit plus d'almanachs sans prédictions et, dès l'année suivante, l'Académie ne manqua pas de rétablir ces prédictions, car autrement la table des Académiciens aurait été sans soupe."

Nous n'avons guère de renseignements sur les connaissances météorologiques des anciens tahitiens. Très fins observateurs, ils savaient certainement aussi bien que les marins d'autres régions pronostiquer le temps à venir en s'aidant des indices que pouvaient leur apporter l'état de la mer, la limpidité de l'air et l'aspect des nuages. Pour assurer leurs voyages vers les îles éloignées, il se servaient d'un "compas à vent" dont le principe repose sur la constante des vents alizés. Voici la description que donne le commandant JOURDAIN de cet instrument de navigation original :

"L'appareil se compose de deux noix de coco vides, fixées sur une planche orientée selon l'axe de la pirogue. Chaque coco est percé de deux trous à sa partie supérieure. Le coco antérieur est encastré dans une planche verticale perpendiculaire à l'axe de la pirogue, les deux trous étant situés de part et d'autre de la planche. Le coco postérieur est encastré dans une planche verticale placée suivant l'axe de la pirogue, les deux trous étant de chaque côté de la planche.

Le mode d'utilisation de cet appareil serait le suivant :

Au moment du départ, on connaît la direction du vent régnant ; si on met le cap de la pirogue dans la direction connue de l'île où on veut se rendre, le vent fera siffler un des quatre trous percés dans les cocos. En choisissant l'époque de la traversée, on a des chances que le vent ne change pas pendant le voyage. Il suffit donc de maintenir son cap de façon que le vent fasse toujours siffler le même trou."

D - SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE -

ETUDES

- Etude sur la "desserte aérienne des Iles MARQUISES dans la perspective de la mise en service de l'aérodrome de NUKU HIVA - TERRE DESERTE".

- SEPTEMBRE : Mission du STNA aux Iles MARQUISES pour étudier les possibilités d'implantation d'un VOR.

EXPLOITATION

- MAINTENANCE :

. TAHITI-FAAA

\* En cours : acquisition du terrain pour la création du centre de réception déporté.

\* Liaisons point à point internationales : dans l'immédiat et jusqu'en 1980, maintien de la liaison avec NANDI.

\* Juillet : Contrôle des installations de radionavigation par l'avion laboratoire Néo-Zélandais.

\* Un appel d'offre est en cours pour la pose d'un câble alimentant l'îlot artificiel PW.

\* Le 26 septembre ont commencé les travaux pour le semi-encastrement du balisage lumineux.

\* Appel d'offre en cours pour la construction d'un VASIS au QFU 22 et de feux d'identification de seuil.

• RAIATEA  
-----

\* 24 Août : fin des travaux provisoires de basculement des installations vers la nouvelle vigie.

\* En cours : Installation des feux de délimitation du nouveau parking.

\* En cours : réalisation d'une plate-forme pour l'installation d'un VDF.

• MOOREA  
-----

\* Août : remise en état du balisage BI

• RURUTU  
-----

\* Septembre : fin des travaux d'installation de la vigie ; mise en place des antennes HF définitives.

• ANAA  
-----

\* 22 septembre : radiobalise TELERAD : fonctionnement assuré sur piles jusqu'en novembre 1977.

• MAKEMO  
-----

\* Septembre : Détermination de sites pour l'installation d'une radiobalise et d'une éolienne.

• RANGIROA  
-----

\* Juillet : Contrôle des installations de radionavigation par l'avion laboratoire néo-zélandais.

- FORMATION AERONAUTIQUE

Durant le 3e trimestre 1977, la division des transports aériens à délivré 24 titres de pilotes non professionnels ;

- Cartes de stagiaires : 7 dont 1 à un moins de 25 ans.

- Licences élémentaires : 5 dont 2 à des moins de 25 ans.
- Brevets de pilotes privés : 12 (tous plus de 25 ans).

- CIRCULATION AERIEENNE

\* Promulgation de l'arrêté 3340/AC.DIR du 6 Juillet approuvant les tarifs aériens interinsulaire.

\* Mission de Monsieur GUERIN aux Iles MARQUISES : refonte des consignes pour le déroulement du vol VT 850 - inspection des aérodromes de NAPUKA, ATUONA et UA HUKA - information générale dans la perspective de la desserte des Iles MARQUISES par F 27 et par BN2A à partir de TERRE DESERTE

\* Mise en oeuvre des nouvelles procédures d'approche à l'aérodrome de TAHITI-FAAA.

3.4 - ACTIVITES du CONCESSIONNAIRE (SETIL - AEROPORTS) -

---

---

Nous ne sommes pas en mesure de faire part des activités de la SETIL-AEROPORTS au cours du 3e trimestre 1977.

IV - INFORMATIONS DIVERSES -

MODIFICATIONS STATUTAIRES

Les statuts des ESA (Electroniciciens de la Sécurité Aérienne) et des OCCA (Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne) ont été modifiés par les décrets 77 - 1106 et 77 - 1007 parus au J.O.R.F du 7 septembre 1977.

- RECRUTEMENT des ESA -  
-----

Art. 1 - Le 1 et le 2 de l'article 6 du décret du 6 août 1964 sont modifiés ainsi qu'il suit :

"\* 1° Pour 40 % des emplois à pourvoir par un concours d'un niveau au moins égal à celui du baccalauréat ouvert aux candidats âgés de 26 ans au plus au 1er Janvier de l'année du concours.

\* 2° Pour 30 % des emplois à pourvoir par un concours spécial ouvert aux candidats âgés de 26 ans au plus au 1er Janvier de l'année du concours et titulaires d'un brevet de technicien supérieur "Electronicien" ou d'un diplôme équivalent figurant sur une liste établie par arrêté du Ministre des Transports."

Art. 2 - Les dispositions du deuxième alinéa de l'article 7 du décret du 6 Août 1964 sont remplacées par les dispositions suivantes :

"Nul ne peut être admis à se présenter plus de trois fois à chacun des concours prévus aux 1° et 2° de l'article 6 ci-dessus".

- RECRUTEMENT des OCCA  
-----

Art. 1 - Le a du 1 de l'article 7 du décret du 6 août 1964 est modifié ainsi :

"a) Pour 60 % des emplois à pourvoir par concours ouvert aux candidats âgés de 26 ans au plus au 1er Janvier de l'année du concours.

Art. 2 - Les dispositions du deuxième alinéa de l'article 8 du décret du 6 août 1964 sont remplacées par les dispositions suivantes :

"Nul ne peut être admis à se présenter plus de trois fois au concours prévu au a du 1 de l'article 7 ci-dessus."

INFORMATIONS SOCIALES  
-----

Allocation d'adoption :

Dans le bulletin n° 3 nous vous avons ~~annoncé~~ l'institution d'une Allocation d'Adoption au profit des agents bénéficiaires du régime métropolitain des allocations familiales.

Or, cette annonce était pour le moins prématurée car cette allocation n'est pas applicable aux personnels en fonction dans les TOM quel que soit le régime dont ils relèvent.

Réductions tarifaires en Métropole :

Le Bureau des Affaires Sociales de la Direction du Personnel et de l'Administration Générale (DPAG) vient de nous informer qu'à compter du 1er Novembre 1977, le Comité des Transporteurs Aériens accordait aux agents de l'Aviation Civile et de la Météorologie en fonction dans les cadres :

- 30 % de réduction avec réservation, pour les déplacements de service ;
- 75 % de réduction, sans réservation, pour les déplacements privés.

En sont bénéficiaires, tous les agents de tous les corps en fonction dans les cadres à la DGAC, à la DM et à l'ENAC.

En sont exclus, les membres de la famille et quelqu'ayant droit que ce soit.

Vols concernés, tous les vols des lignes régulières (sauf celles exploitées en Corvette) exploitées par les compagnies suivantes membres du Comité des Transports Aériens Régionaux :

AIR ALSACE  
AIR LITTORAL  
AIR ROUERGUE  
EUROPE AERO SERVICE  
PYRENAIR  
TOURAIN AIR TRANSPORT.

Procédure :

- Déplacements de service (mission et déplacement) :

Présentation aux guichets de ces compagnies, comme pour les transports par AIR FRANCE ou AIR INTER, d'un bon de transport modèle 1 comportant l'imputation budgétaire.

- Déplacements privés : Présentation aux guichets des compagnies d'un certificat d'identité modèle 2 justifiant l'appartenance de l'agent à l'Aviation Civile ou à la Météorologie.

CHRONIQUE DE L'ASSOCIATION SPORTIVE DE L'AVIATION CIVILE

---

L'Association Sportive de l'Aviation Civile - ASAC a tenu son assemblée générale annuelle le 8 Septembre 1977 à FAAA.

Les membres présents ont entendu et approuvé le rapport moral présenté par le président René PASCAL et le bilan financier arrêté par le Trésorier Louis NICOLAS.

Ils ont adopté une modification au règlement intérieur proposée par le Secrétaire André TSCHÉILLER, décidé de maintenir les cõtisations 1978 à leurs taux actuels et procédé à l'élection de 5 nouveaux membres du Comité Directeur : Mesdames LECHEVALIER Colette et PAVREAU Rachel et Messieurs DEMERENS Francis, MOHAMED Alain et SELAM André. Ainsi les départs qui sont prévus pour l'année à venir seront largement comblés par les arrivées.

En outre, ils ont pris connaissance de la correspondance adressée par la liquidatrice des biens de l'ex-AMAC et sur proposition du bureau, ont décidé d'accepter la prise en charge des biens en espèces de cette association et les attribuer, immédiatement, à titre de secours social à Monsieur VAIRAAPOA Gérard, Technicien Supérieur de la Météorologie dont la fille très gravement malade avait dû être évacuée sanitaire d'urgence sur un hôpital métropolitain ; ainsi ce secours permet-il à Monsieur VAIRAAPOA et à son épouse d'accompagner leur fille et de subvenir partiellement aux frais occasionnés par leur séjour à PARIS.

Par ailleurs, l'assemblée générale a retenu le principe de l'organisation d'une soirée ASAC dont le programme et la date seront précisés en temps utile par le Comité Directeur.

Elle a pris acte du programme d'équipements prévus par le bureau dont la réalisation est cependant tributaire de la subvention demandée au Service de la Jeunesse et des Sports.

Sur le plan sportif, elle s'est félicitée de l'activité menée par la Section Tennis ; elle a enregistré avec satisfaction les engagements de certains de ses membres pour le tournoi Open Chonwa et a accepté la proposition de rencontre amicale présentée par Monsieur Gabriel LAHARRAGUE au nom du club de MATAIEA.

Elle a été informée de la décision de la ligue de FOOT-BALL d'organiser dès cette saison un championnat officiel corporatif groupant les ASSOCIATIONS ou clubs corporatifs de TAHITI ; elle a chargé le bureau d'envoyer un de ses membres à la réunion prévue à la ligue et de prendre les contacts avec les joueurs connus appartenant à l'Aviation Civile afin de rechercher les possibilités d'engager une équipe dans ce championnat.

Elle a déploré que le Club Voile n'ait pas connu plus de fréquentation ; toutefois, Messieurs PERROS Dominique et CLAVEL Armand se sont proposés pour relancer cette activité en mettant d'autres moyens à la disposition du club.

A cet effet, un questionnaire sera prochainement diffusé parmi les jeunes pour connaître leurs desideratas en la matière.

#### ECHOS du TOURNOI de TENNIS CHONWA

Pour plusieurs de nos engagés, c'était un baptême du feu ; toutefois, tous se sont finalement bien comportés.

Ont été particulièrement à l'honneur :

Madame VELLUTI Françoise, en simple dames et le double-mixte PAVREU-ROBERT qui est allé en demi-finale.

D'autres ont atteint les 1/4 de finale ou le 2e tour ce qui constitue une performance si on considère le niveau du tennis local.

Il n'est que jusqu'à deux de nos tous jeunes benjamin et minime qui se sont confrontés avec beaucoup d'appréhension mais également de volonté aux meilleurs joueurs de leur catégorie dont la plupart ont déjà plusieurs années de pratique derrière eux.

Félicitations à ces jeunes mais également à leur professeur qui chaque mercredi après-midi se dévoue pour leur inculquer les bases essentielles du tennis ; leurs progrès sont sensibles mais il faut qu'ils persévèrent car il reste encore beaucoup à apprendre.

- C A R N E T   R O S E -

---

\*\*\*

Nous ont été signalés :

- le mariage, le 28 Juillet, de Monsieur Daniel NOUVEAU, Technicien de la Météorologie du CEAPF avec Mademoiselle Manola MAKE ;

- La naissance de John, Arnould KIMITETE au foyer de Monsieur KIMITETE, Agent de la Météo à ATUONA ;

- La naissance le 18 septembre d'un fils Christophe au foyer de Monsieur Louis LECHENG, TAC du CEAPF ;

- La naissance d'un fils Johan, le 2 septembre au foyer de Monsieur Francis SACAULT, TAC du CEAPF.

Décès :

Nous avons appris le décès, le 24 septembre après une longue maladie, de Monsieur KAUA TEARIEURA, Agent Contractuel de 5e catégorie du SIA.

V - TRIBUNE LIBRE -

Numéros 1, 2, 3 et 4.

Les B.L.A.C se suivent.... et cette rubrique reste désespérément vierge !

M A N U R E V A n'inspire-t-il pas ses lecteurs ?

Nous n'attendons pourtant que le plaisir de vous lire.

.../...