

MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



MANUREVA

SOMMAIRE

- | | |
|----|-------------------------------------|
| 1 | EDITORIAL |
| 2 | LE DOSSIER DU TRIMESTRE |
| 10 | STATISTIQUES TOURISTIQUES |
| 12 | TRANSPORT AERIEN |
| 14 | ACTIVITES DES SERVICES |
| 27 | ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES |
| 28 | 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

L'arrêt, dans les premiers jours de l'année 1987, de l'exploitation du S.S. Liberté dans les eaux de la Polynésie Française, a eu des conséquences importantes sur les flux touristiques : contrairement à l'évolution favorable constatée depuis 1984, les cinq premiers mois de l'année 1987 ont en effet connu une réduction du nombre total de touristes en Polynésie Française (voir l'analyse des statistiques touristiques contenues dans ce numéro); corrélativement, le nombre de passagers à destination ou en provenance de Tahiti-Faaa sur les vols internationaux a décru. Cependant, la croissance du nombre de passagers en transit a compensé cette évolution négative (voir les statistiques de trafic).

Compte tenu de l'effort engagé par l'ensemble des partenaires pour le développement du tourisme en Polynésie Française, il est certain qu'il ne s'agit là que de difficultés passagères.

Les années à venir devraient connaître une nouvelle croissance du trafic aérien, favorisée par de nouvelles initiatives tarifaires et l'augmentation des capacités mises en œuvre par les compagnies aériennes. Un exemple frappant d'augmentation rapide de l'offre de sièges est offert par les liaisons entre Papeete et Honolulu, sur lesquelles à partir du début du mois de juillet 1987 opéreront désormais trois compagnies : UTA, continuant à assurer une fréquence hebdomadaire en DC 10, CONTINENTAL AIRLINES, avec un service hebdomadaire en DC 10 à compter du 20 juin 1987 et HAWAIIAN AIRLINES qui est autorisée à réaliser deux fréquences hebdomadaires en DC 8-62 à compter de la même date. Au surplus, SPIA pourrait reprendre ses vols sur cette liaison, interrompus au début de l'année 1987. Une telle croissance des capacités qui ne correspond pas à une évolution normale du trafic, est liée à l'espoir affiché par les compagnies CONTINENTAL AIRLINES et HAWAIIAN AIRLINES d'accéder à de nouveaux marchés : américains (voyages multi-destinations) et japonais.

Cette évolution rapide des programmes et tarifs des compagnies aériennes implique parfois une renégociation des accords aériens bilatéraux : M. J.C. SHIGETOMI, du Service de l'Economie des Transports du Territoire, donne dans ce numéro son point de vue sur les négociations aéronautiques franco-australiennes des 23 et 24 avril 1987, auxquelles le Territoire a été associé en application de l'article 38 de la loi statutaire du 6 septembre 1984.

Enfin, cette croissance continue du trafic sur l'aérodrome de Tahiti-Faaa rend nécessaire l'augmentation des capacités aéroportuaires. C'est dans ce cadre que se situent les travaux actuels d'agrandissement de la zone d'enregistrement de l'aérogare internationale de Tahiti-Faaa, sujet du dossier du trimestre.

LE DOSSIER DU TRIMESTRE

AÉROPORT DE TAHITI-FAAA

AGRANDISSEMENT DE LA ZONE D'ENREGISTREMENT DE L'AÉROGARE INTERNATIONALE

Les installations terminales passagers de l'aéroport de TAHITI-FAAA voient se succéder depuis 1985 plusieurs chantiers importants de réaménagement et d'agrandissement, pour pouvoir traiter dans des conditions satisfaisantes en quasi-simultanéité les passagers de deux avions gros porteurs à l'arrivée ou au départ de vols internationaux.

C'est ainsi que la salle de livraison des bagages a été agrandie de 400 m² pour recevoir un convoyeur à bagages de 120 mètres et un autre de 60 mètres à la place des deux tapis de 40 mètres.

Il convient, à cet égard, de noter que le dimensionnement normal de la salle de bagages aurait dû permettre d'installer deux grands tapis de livraison. Toutefois, ce projet n'était pas compatible avec le maintien de l'aérogare inter-îles en partie Ouest de l'aérogare internationale alors que ce travail devait aussi être agrandi pour pouvoir traiter correctement les passagers domestiques. Comme le déplacement de l'aérogare inter-îles en zone Nord de l'aérodrome est directement lié à la réalisation du passage routier sous piste qui a été malheureusement différée faute de financement, l'aménagement réalisé a limité volontairement la capacité de la salle de livraison des bagages pour pouvoir réaliser une salle d'embarquement des passagers domestiques.

Par ailleurs, l'ancienne salle de transit vient d'être agrandie pour augmenter la capacité de la zone d'embarquement internationale.

Côté ville, ce sont les parkings A et B dont la capacité a été portée de 340 à 630 places de stationnement.

Enfin, pour que la capacité de l'aérogare soit homogène dans toutes ses parties, il restait à traiter l'enregistrement qui est devenu certainement la zone la plus critique du bâtiment. En effet, la capacité de cette zone est très insuffisante pour assurer convenablement le traitement de deux départs dans la même heure d'avions gros porteurs, situation que l'on trouve actuellement plusieurs fois par semaine.

La surface disponible étant réduite, l'agrandissement de cette zone conduit à un projet complexe qui touche toute la partie Est de l'aérogare. Sur la base d'un schéma de principe de réaménagement étudié par Aéroports de Paris en 1984, la SETIL, en liaison étroite avec les usagers et notamment les compagnies aériennes, a pu mettre au point un projet dont les travaux viennent de commencer et se poursuivront pendant près d'un an.

Présentation du projet :

Rappelons tout d'abord les raisons pour lesquelles la restructuration de cette zone a été envisagée :

— les 12 banques d'enregistrement actuelles sont insuffisantes pour traiter en même temps deux vols internationaux avec des avions tels que les DC 10 ou les BOEING 747 ;

— la surface et surtout la profondeur de la zone d'attente des passagers devant les comptoirs est trop restreinte ; de ce fait, les fils d'attente débordent fréquemment sur le trottoir de l'aérogare et interfèrent avec les circulations (vers le terminal MOOREA notamment) et le débarquement des passagers côté ville ;

— la circulation des trains de chariots porte-container au niveau du chargement des bagages en arrière de l'enregistrement est malaisée et la superficie de cette zone trop réduite ;



Salle d'enregistrement et comptoirs compagnies.



Passagers en instance d'enregistrement.

— enfin, des besoins supplémentaires de bureaux et locaux divers directement liés à l'exploitation ont été exprimés par les compagnies aériennes et doivent être situés dans cette zone.

Le projet établi par la SETIL conduit donc à un réaménagement total de cette partie du bâtiment pour satisfaire l'ensemble des besoins recensés, tout en étant compatible avec une nouvelle extension lorsque l'augmentation du trafic l'imposera. Ce projet comprend les aménagements suivants :

Zone d'enregistrement des passagers :

Par un recul de 9 mètres de la ligne d'enregistrement actuelle en gagnant sur la cour de service et en récupérant l'espace laissé libre par la boutique « MANUREVA », par le local affecté aux boîtes postales et par divers locaux en partie Est du bâtiment, il est ainsi possible de créer un véritable hall d'enregistrement de 700 m² (gain de 400 m²) comportant une ligne de 17 postes d'enregistrement (gain de 5 postes). Tous les comptoirs seront équipés de tapis injecteur avec bascule intégrée ; la ligne d'enregistrement a été scindée en deux parties équipées chacune d'un tapis collecteur desservi par 8 comptoirs pour l'une et 9 pour l'autre, alimentant ainsi deux carrousels distincts.

Ce dispositif permet de traiter plus facilement deux vols simultanés sans avoir à effectuer un tri des bagages par vol. Cependant, un dispositif de couplage des deux tapis collecteurs permettra en cas de panne l'injection de la totalité des 17 comptoirs sur l'un ou l'autre des deux carrousels.

Zone de traitement des bagages :

On a vu que cette zone était équipée de deux carrousels. Chacun de ceux-ci permettra le chargement d'un train de 4 chariots porte-container.

La surface totale de cette zone de manutention est de 1.800 m², soit un gain de 1.300 m² par rapport à la situation actuelle. Ce gain a été rendu possible en déplaçant certains locaux dont l'infirmerie.

Par ailleurs, afin de permettre la circulation de trains composés d'un tracteur et de 4 chariots attelés, il a été nécessaire de supprimer certains poteaux, ce qui entraîne une reprise importante dans la structure du bâtiment existant.

Mezzanine et bureaux :

Afin de répondre aux besoins des compagnies aériennes, le projet prévoit la création d'un niveau de bureaux en mezzanine au-dessus de la zone enregistrement, d'une superficie de 600 m². Cette zone sera en liaison avec le niveau 1 du bâtiment administratif situé en pignon Est de l'aérogare.

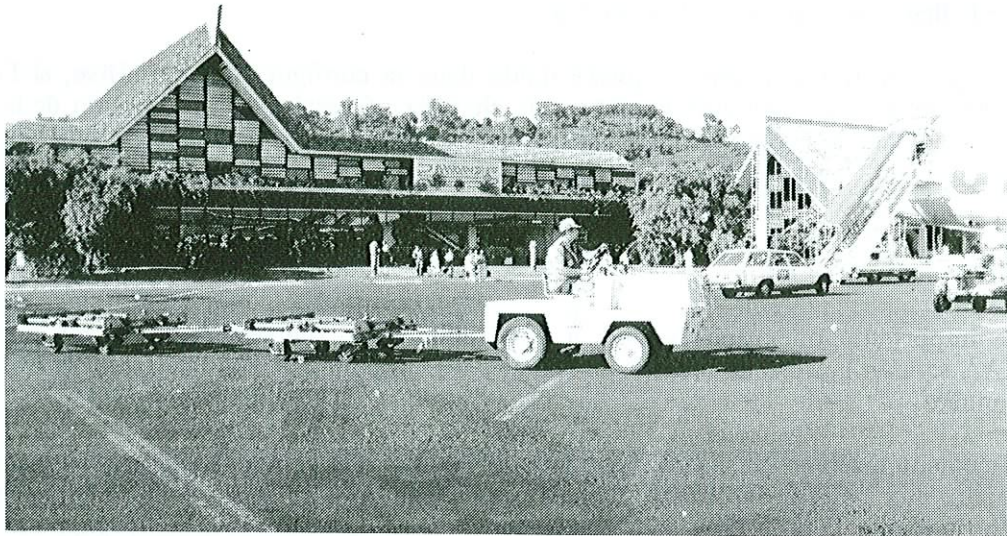
Phasage des travaux :

Problème crucial dans le cas de travaux importants sur un bâtiment aérogare, le phasage des travaux a fait l'objet d'une étude approfondie, prenant en compte le maintien de l'exploitation et les impératifs de sûreté, d'autant que la durée de ce chantier sera d'un an environ.

Il a été décidé en premier lieu de faire appel à une technique de construction rapide et permettant un maximum de préfabrication en atelier : la structure métallique se voit donc confier l'ossature des bâtiments.

La cohabitation entre passagers, personnel d'enregistrement et de manutention et entreprise de construction, repose sur la séparation bien distincte entre zone de travaux et zone d'exploitation et ce, durant les différentes phases d'évolution du chantier.

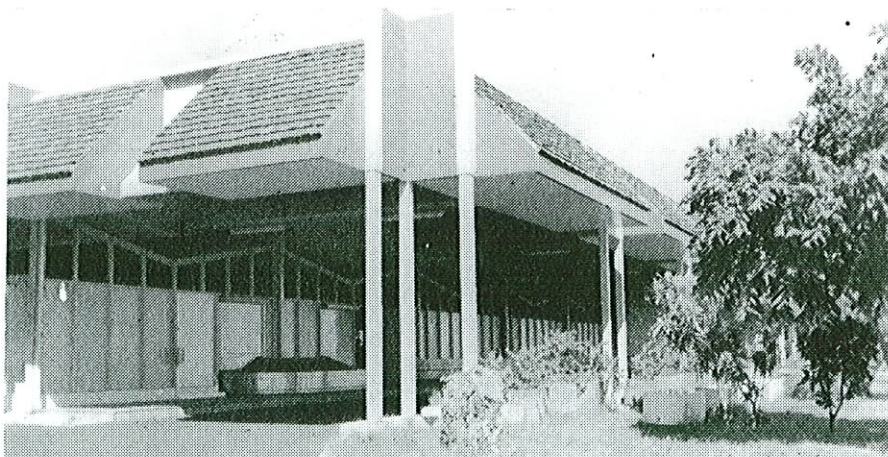
La pièce maîtresse du système sera la mise en place, avant les grosses interventions en partie centrale (mezzanine et circulation R.D.C.), d'un carrousel provisoire de contournement du chantier. La liaison entre enregistrement (maintenu dans sa configuration actuelle) et collecte des bagages par les trains de chariots se fera sans traverser l'espace chantier où les travaux consisteront à aménager l'étage mezzanine aux nouveaux locaux des compagnies et la nouvelle ligne d'enregistrement reculée.



Salle d'embarquement : vue du parking international.



*Salle de pré-embarquement (intérieur).
Trafic international.*



*Nouveau bâtiment Livraison bagages - Arrivée.
Trafic international.*

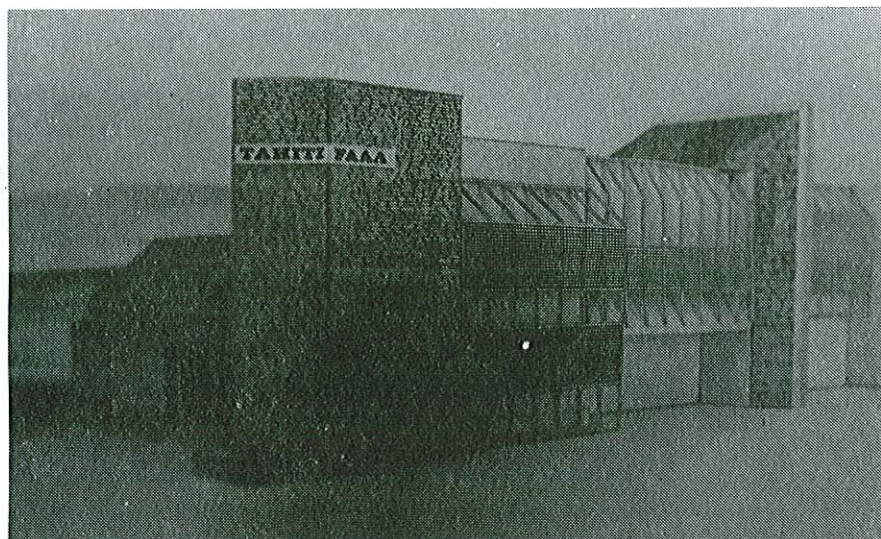
Une fois les travaux de la zone interne achevés, un accès y sera ouvert pendant le temps nécessaire au démontage de la ligne d'enregistrement en service.

Dès lors, le système fonctionnera en quasi-totalité dans sa configuration définitive, si l'on excepte quelques postes encore sous l'emprise de la clôture de chantier nécessaire à la protection de la fin des travaux de démolition de l'aile Est (zone basse située autour du monte-charge existant).

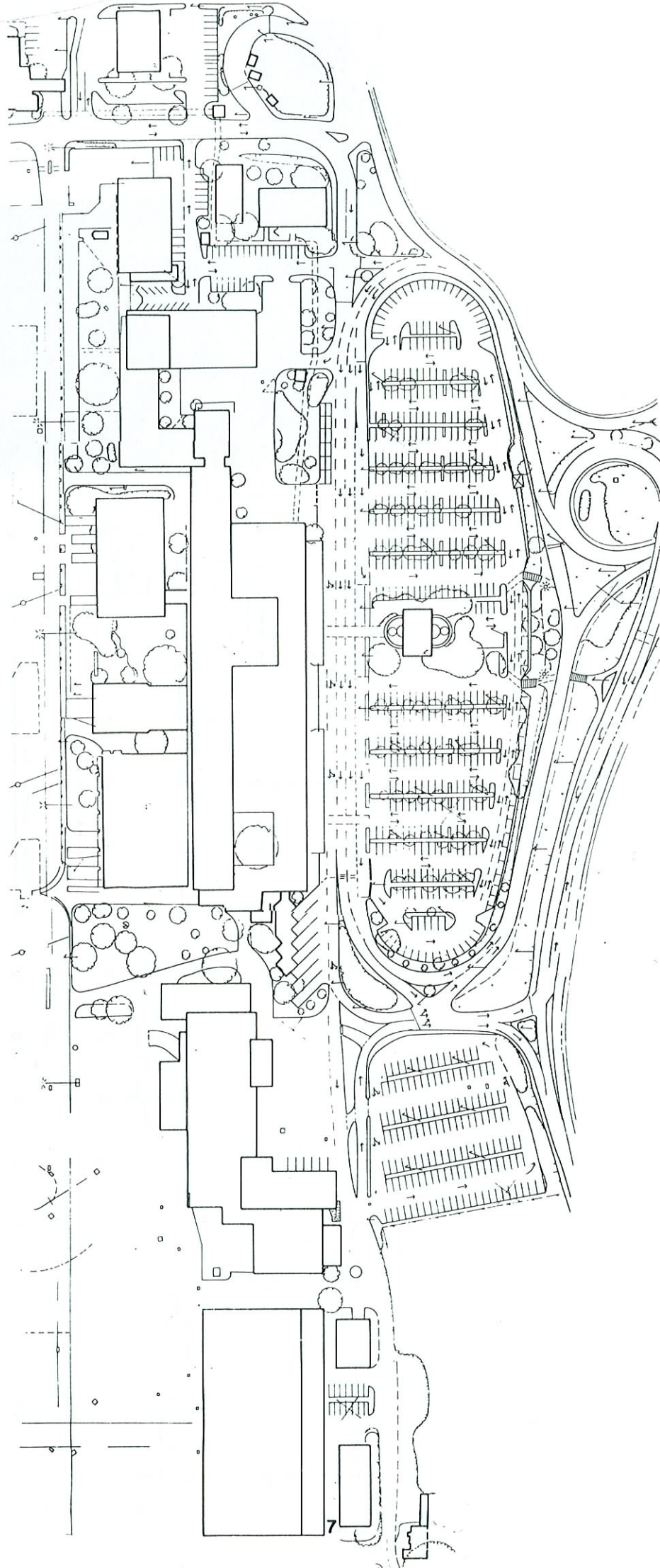
*
* *

Avec cette importante opération estimée à 250 millions de francs CFP, l'aérogare internationale de TAHITI-FAAA sera en mesure de recevoir et traiter dans des conditions satisfaisantes le trafic passagers des prochaines années.

Si l'aménagement intérieur de l'aérogare a fait l'objet d'une large concertation avec les usagers pour répondre au mieux aux besoins exprimés, l'architecture extérieure n'a pas été négligée ; il est prévu en effet de reprendre le pignon Est de l'aérogare visible par tous les passagers et accompagnateurs qui s'y rendent, afin d'en faire un signal qui rehaussera l'aspect extérieur côté ville de ce bâtiment.



Maquette de la façade Est de l'aérogare, liée au projet de nouvel enregistrement.

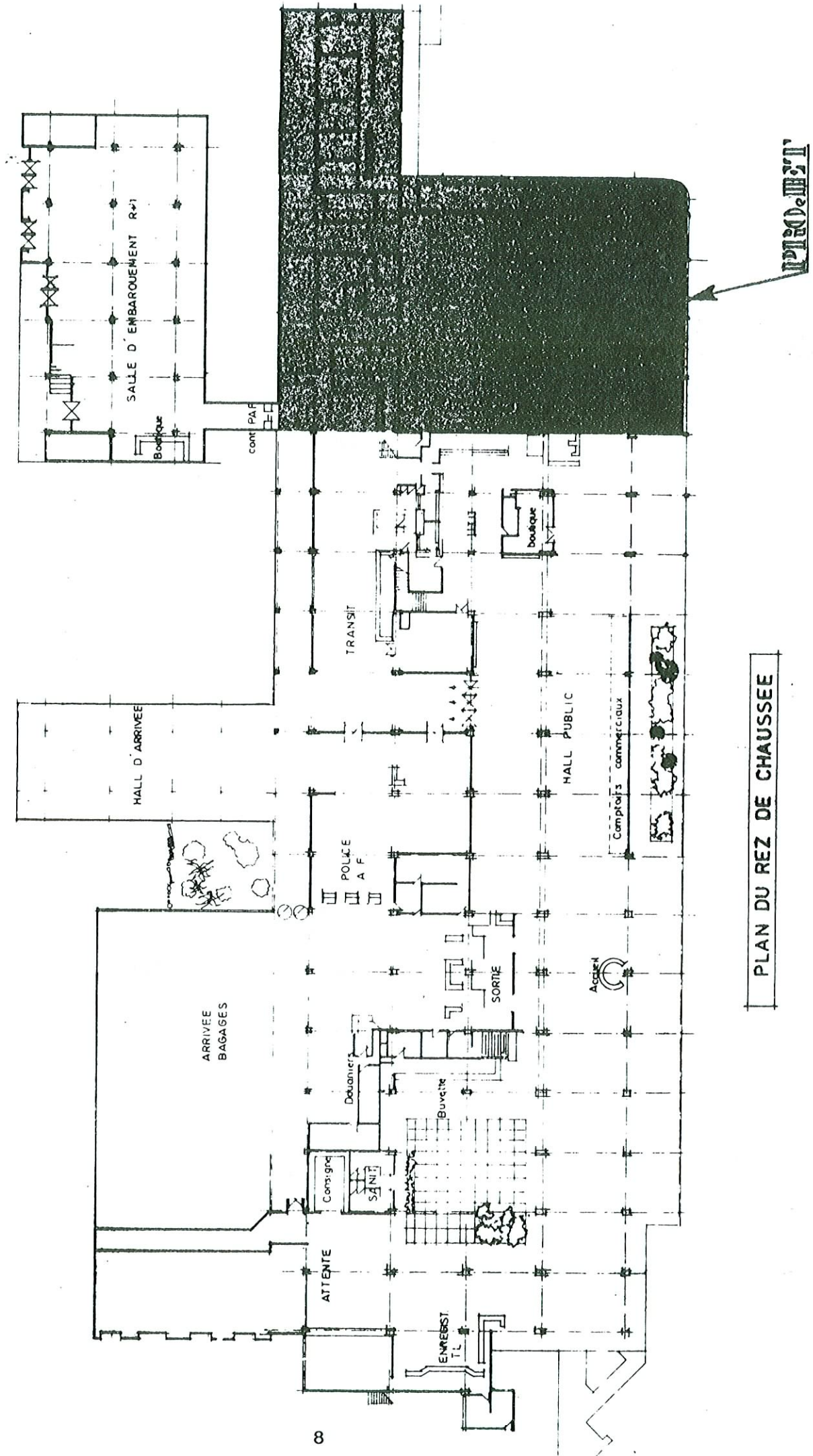


ETAT EXISTANT

AEROPORT DE TAHITI - FAAA

PROJET DU NOUVEAU "ENTRETIEN"

PLAN DE SITUATION



PLAN DU REZ DE CHAUSSEE

SALLE DE TRANSIT

ZONE DE CIRCULATION DES
CHARRIOTS A BAGAGES

BANQUES D'ENREGISTREMENT

HALL D'ENREGISTREMENT

-  Bureaux et locaux divers
-  Tapis 1
-  Tapis 2

AEROPORT DE TAHITI FAANA

PROJET DU NOUVEL
ENREGISTREMENT

STATISTIQUES TOURISTIQUES

(source : Service Territorial du Tourisme)

ORIGINE DU TRAFIC	JANVIER A MAI 1986	JANVIER A MAI 1987	EVOLUTION en %
- Amérique du Nord (dont Etats-Unis) (dont Canada)	43 678 (41 662) (1 789)	30 452 (28 433) (1 787)	- 30 % (- 32 %) (0 %)
- Amérique du Sud	911	1 167	+ 28 %
- Europe (dont France)	11 093 (5 557)	15 285 (7 649)	+ 38 % (+ 38 %)
- Pacifique (dont Australie) (dont Nle-Zélande) (dont Japon)	8 780 (3 517) (1 491) (1 703)	7 547 (2 811) (1 367) (1 488)	- 14 % (- 20 %) (- 8 %) (- 13 %)
- Autres	284	372	+ 31 %
TOTAL	64 746	54 823	- 15 %

Les résultats touristiques enregistrés au cours des cinq premiers mois de l'année 1987 traduisent l'effet de recul important provoqué par le départ du S.S. Liberté dans les premiers jours de l'année 1987.

Au total, le nombre de touristes a connu sur ces cinq mois une diminution de 15 % par rapport à la même période de l'année précédente.

La réduction du nombre de touristes originaires des Etats-Unis a atteint 32 %. Elle est entièrement imputable à l'arrêt de l'exploitation du S.S. Liberté. En excluant en effet des résultats des 5 premiers mois de l'année 1986 les passagers du navire de croisières, au nombre de 14 250, il est possible de constater une légère progression de la clientèle américaine, hors S.S. Liberté, de l'ordre de 4 %.

Le marché européen, dont la progression a atteint 38 % ,
confirme son importance croissante.

La clientèle du Pacifique connaît une réduction sensible, de
14 %. Si la diminution du nombre de touristes australiens et néo-
zélandais marque la poursuite d'une tendance déjà constatée en 1986
liée en grande partie à la faiblesse actuelle des monnaies de ces
pays, en revanche la réduction du nombre de touristes japonais est en
rupture avec l'évolution passée, de lente mais constante progression.
Il s'agit sans doute d'un phénomène passager, auquel l'augmentation
prochaine des capacités mises en service par les compagnies aériennes
entre Papeete et Honolulu devrait mettre fin.

TRANSPORT AÉRIEN

AERODROME DE TAHITI-FAAA

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

DE JANVIER A MAI 1987

COMPAGNIE	VOLS	PAX	{ DONT PAG. }	{ TRANSIT DIRECT }	PAX TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1986
U.T.A	173	28125	(1544)	(3055)	31130	48029	87.7	1167820	219298	PAX + FRET -
	173	28125	(1544)	(3055)	31130	48029	87.7	1167820	219298	PAX + FRET -
	345	55972	(4142)	(6110)	62082	91321	87.8	1364098	257419	POST +
QANTAS	130	13326	(342)	(19474)	31850	45437	70.1	978573	4994	PAX + FRET +
	130	13326	(342)	(19474)	31850	45437	70.1	978573	4994	PAX + FRET +
	260	26115	(919)	(38948)	65063	90359	71.8	833970	7271	POST -
AIR NEW ZEALAND	107	125535	(245)	(16915)	38478	40429	73.9	967321	6344	PAX + FRET -
	214	24343	(393)	(33830)	58673	80790	72.3	877347	7332	POST -
LAN CHILE	42	4305	(51)	(189)	4305	6452	66.7	22036	189	PAX + FRET +
	84	3084	(141)	(189)	7334	12304	58.8	12144	9093	POST -
SPIA (RAR/PAGO)	124	723	(4)	(189)	9652	1819	53.2	2113	371	PAX + FRET +
	124	723	(4)	(189)	9652	1819	53.2	2113	371	PAX + FRET +
AIR FRANCE	222	43643	(328)	(4806)	43643	3207	53.1	136034	36460	PAX + FRET +
	244	57057	(394)	(566)	6705	16413	61.3	4768	6747	POST +
CONTINENTAL	86	66841	(36)	(9173)	15857	21317	74.4	441789	1449	PAX + FRET +
	172	13287	(342)	(18348)	31633	42675	74.1	346232	1449	POST +
TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	572	68123	(2599)	(48806)	11799	169690	69.5	3515636	269102	PAX + FRET +
	1143	99384	(7035)	(97612)	23639	339093	69.7	237354	49679	POST +
AIR FRANCE	222	43643	(328)	(4806)	43643	3207	53.1	136034	36460	PAX + FRET +
	244	57057	(394)	(566)	6705	16413	61.3	4768	6747	POST +
MINERVE	12	26155	(36)	(9173)	15857	21317	74.4	441789	1449	PAX + FRET +
	24	5060	(342)	(18348)	31633	42675	74.1	346232	1449	POST +
DIVERSES COMPAGNIES	10	11927	(36)	(9173)	15857	21317	74.4	441789	1449	PAX + FRET +
	19	3119	(342)	(18348)	31633	42675	74.1	346232	1449	POST +
TOTAL TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	24	4149	(36)	(9173)	15857	21317	74.4	441789	1449	PAX + FRET +
	27	8598	(342)	(18348)	31633	42675	74.1	346232	1449	POST +
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	596	73342	(2599)	(48806)	12143	175711	69.5	515636	269102	PAX + FRET +
	1190	147335	(7035)	(97612)	23639	339093	69.7	237354	49679	POST +

AERODROME DE TAHITI-FAAA

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

COMPAGNIE	VOLS	PAX	(DONT)	TRANSIT	PAX +	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%)	AUEC
			PAG.	DIRECT	TRANSIT						
U.T.A	4	5102	(306)	593	5200	999	65,3	301333	39860	PAX +	1936
	6	10224	(846)	593	11420	17761	64,3	330233	71388	FRET -	25,2
QANTAS	2	2257	(177)	4552	6809	10195	67,0	232631	974	PAX +	14,8
	3	2492	(115)	4332	7034	10135	68,1	1139	1395	FRET -	10,3
AIR NEW ZEALAND	5	4739	(192)	9104	13843	20315	68,1	233870	1369	PAX +	19,6
	4	1796	(57)	3297	5093	999	60,7	193068	957	PAX +	8,1
	4	3738	(135)	6594	10330	16734	62,0	190716	1221	FRET -	1,3
AIR FRANCE	5	1000	(89)	1894	1000	1865	60,0	255935	7530	PAX +	25,3
	10	12567	(272)	1453	13567	13731	63,0	23473	8902	FRET -	1,3
CONTINENTAL	1	1635	(50)	1453	3093	4735	63,0	151354	515	PAX +	8,1
	3	3170	(123)	2818	2088	4770	64,3	154736	515	FRET -	1,3
TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	115	14336	(601)	9905	23341	32655	65,3	902898	49844	PAX +	8,9
	230	25630	(1627)	19310	45440	70801	64,4	41284	59399	FRET -	28,0
AIR FRANCE	1	73	()	1	72	100	72,0	944132	59399	PAX +	8,9
	12	144	()	144	144	100	72,0	944132	59399	FRET -	28,0
MINERVE	2	365	()	365	365	500	73,0	234736	515	PAX +	8,1
	4	802	()	802	802	1000	80,0	154736	515	FRET -	1,3
TOTAL TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	12	439	()	439	439	600	73,0	234736	515	PAX +	8,1
	3	507	()	507	507	1200	73,0	234736	515	FRET -	1,3
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	118	13701	(601)	9905	23780	32655	65,3	902898	49844	PAX +	8,9
	233	26576	(1627)	19310	46386	71801	64,6	41284	59399	FRET -	28,0
ARRIVEE		1986		1986	1986	1986		1986	1986		
DEPART		202-107		202-107	202-107	202-107		202-107	202-107		
TRANSIT (A)		202-203		202-203	202-203	202-203		202-203	202-203		
TOTAL		494-650		494-650	494-650	494-650		494-650	494-650		
PASSENGERS		1986		1986	1986	1986		1986	1986		
CUMUL 12 DERNIERS MOIS		197-877		197-877	197-877	197-877		197-877	197-877		
MEME CUMUL ANNEE PRECEDENTE		198-768		198-768	198-768	198-768		198-768	198-768		
		101-768		101-768	101-768	101-768		101-768	101-768		
		193-502		193-502	193-502	193-502		193-502	193-502		

ACTIVITÉS DES SERVICES

DURANT LE 1^{er} TRIMESTRE 1987

SERVICE ADMINISTRATIF

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

- Recensement, à la demande de l'INSEE, des rémunérations versées aux personnels en 1986 ; le service gagnera à ce que cette opération, qui doit être entreprise tous les deux ans, soit traitée sur ordinateur la prochaine fois (1989).
- Recueil, vérification et assemblage des données fournies par les services techniques au sujet des frais d'exploitation du parc automobile pour les années 84 à 90.
- Confection et transmission aux divers bureaux concernés de l'administration centrale des situations définitives de la gestion 1986 : les documents à fournir sont à présent traités sur ordinateur ; on peut seulement regretter que les demandes des bureaux parisiens parviennent (toujours) au service administratif en ordre dispersé...
- Conception, mise en forme et diffusion du rapport annuel d'activité du service d'État de l'aviation civile et de la météorologie (1986). On s'est efforcé d'éditer ce document plus tôt (début mars) qu'à l'accoutumée : il sera probablement difficile de faire mieux l'année prochaine.
- Mise en œuvre des délibérations de l'assemblée territoriale relatives à la protection sociale des travailleurs. Divers contacts ont été pris à ce propos avec l'Inspection du Travail et la Caisse de Prévoyance Sociale. Une circulaire a été rédigée et largement diffusée par le service afin de préciser les droits des agents non fonctionnaires et les procédures à suivre.
- Recueil et transmission à SBA/DOM de divers renseignements physiques et financiers relatifs à la gestion du parc de logement dont le service d'État a la charge.
- Mise en œuvre de la procédure d'organisation des élections annuelles des délégués des personnels non fonctionnaires (ANFA). Comme à l'accoutumée, trois collèges ont été institués (SNA/ADM, MTO, SIA) dont la consultation a donné les résultats suivants : FSPF 3 titulaires et 3 suppléants ; USATP 3 titulaires et 3 suppléants.
- Traitement sur l'ordinateur (IN 500) dont le service d'État a pu se doter en 1986 de la paye d'avril 1987. Cet heureux événement parachève l'autonomie du service d'État dans le domaine informatique. L'application « paye » nécessitera néanmoins la poursuite des efforts consentis jusqu'ici de façon à ce que divers travaux annexes (comptabilité des dépenses de personnel, établissement des rapports annuels, recensement INSEE susmentionné...) soient dûment automatisés.
- Recueil et transmission au SPG de diverses données relatives aux frais de téléphone, opération devant être réalisée périodiquement dans le cadre des directives fixées par le Premier Ministre afin d'assurer la maîtrise des dépenses de l'État. L'autocommutateur dont le service d'État a pu se doter à la fin de l'année 1986 doit permettre d'atteindre cet objectif en raison de la rationalisation des liaisons qu'il rend possible et des moyens de contrôle qu'il offre aux services.

ÉTUDES DIVERSES

- Mise au point avec le service des finances du Haut Commissariat d'un modus vivendi à propos de la gestion des crédits du MELATT (rémunérations des personnels « bases aériennes »).
- Réflexion portant sur la politique d'affectation des personnels dans les TOM (telle que souhaitée) et rédaction d'une note transmise au SPG.
- Les travaux préparatoires de la loi de Finances pour 1988, ayant fait apparaître que des menaces semblaient peser sur les effectifs, le service a été appelé à procéder à une analyse approfondie de la situation des agents rémunérés au chapitre 31.63 et à élaborer une note à l'intention du SPG afin de prévenir toute mesure d'allégement.

- Réflexion portant sur la mise à disposition des services techniques dotés d'un terminal de données individuelles (nominatives) et d'agrégats relatifs aux personnels gérés par le service administratif. L'étape suivante, selon le plan d'informatisation des tâches administratives que le service s'est fixé, concernera la notation des agents non fonctionnaires.
- Le chef du service administratif, M. REBOA, et son homologue calédonien, M. DANG, venu en mission à Tahiti du 29 mai au 3 juin, ont pu procéder à l'examen de divers problèmes administratifs — principalement ceux qui avaient été évoqués lors de la réunion à Paris en novembre 1986, des cadres administratifs des DOM et des TOM — et à l'analyse des mesures adoptées dans l'un et l'autre territoire pour les résoudre.

TRAVAUX DES COMITÉS ET COMMISSIONS

- La commission des logements administratifs s'est réunie le 23 avril afin d'examiner diverses questions relevant de sa compétence (travaux d'entretien, attribution de logements aux nouveaux arrivants).
- La commission administrative paritaire du corps des techniciens de l'aviation civile du CEAPF s'est réunie à deux reprises au cours du premier semestre : le 19 février, pour examiner, principalement, les solutions pouvant permettre de pourvoir des emplois vacants, le 15 mai pour étudier des problèmes du même type ainsi que la demande de détachement dans le CEAPF d'un agent appartenant au corps métropolitain et ayant acquis la qualité de résident habituel.
- La commission administrative paritaire des techniciens de la météorologie du CEAPF s'est réunie le 6 avril afin d'émettre un avis sur le barème des réductions de délais d'avancement proposé par l'administration au titre de la notation 1986.
- La commission administrative paritaire des aides-techniciens de la météorologie du CEAPF s'est réunie le 8 avril dans le but d'examiner une proposition d'inscription au tableau d'avancement (groupe VI) ainsi qu'une proposition d'attribution de réductions de délais d'avancement au titre de la notation 1986.

EXAMENS, CONCOURS, FORMATION

- Un concours de recrutement externe de 2 techniciens de la météorologie du CEAPF (filiale exploitation) se déroulera les 6 et 7 juillet. A la date de clôture des inscriptions (29 mai) 24 candidatures avaient été enregistrées.
- Afin de pourvoir un emploi vacant au sein du service administratif, un concours de recrutement externe d'un agent contractuel de 4^e catégorie aura lieu les 16 (épreuves théoriques) et 30 (épreuves pratiques) juillet.
- 5 agents du service d'Etat ont été appelés à suivre un stage « traitement de texte » organisé par la société informatique de Tahiti au cours du premier trimestre.

LA VIE DES PERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT DEFINITIVEMENT EN METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
17 février 1987	ZANNI Jean	OCCA/P	SNA
26 février 1987	BARREAU Marc	AC/2 (48.1018)	SIA
03 mars 1987	DESSERT Cloude	ESA/1	SNA
02 avril 1987	LECAS Guy	CTM	MET
16 mai 1987	BOURDON Olivier	TM	MET
18 juin 1987	BARBE Denis	VAT	MET
20 juin 1987	BARRAT Thierry	VAT	MET

PERSONNEL BENEFICIAIRE D'UN CONGE EN METROPOLE

30 mai 1987	JACOUTOT Yves	AC/3	SNA
02 juin 1987	POIRAUD Dominique	AC/2	SIA
06 juin 1987	CHIN Véronique	AC/2	SIA
06 juin 1987	MARZIN Hervé	AC/3	SNA
16 juin 1987	TIRATEAU Jean	AC/3	SNA
26 juin 1987	CLARK Gaston	AC/2	SNA

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service	Motif du départ
07 mai 1987	PAIE Edouard	AC/5	SIA	Rupture contrat
13 avril "	MARIASSOUC E.	AC/5	SIA	Démission
22 mai 1987	MAHITI Tehono	AC/5	SIA	Démission

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
30 janvier 1987	PASSARET Alain	OCCA/1	SNA
26 février 1987	LE JUDEC Marcel	OCCA/P	SNA
12 avril 1987	GAUTHIER Hervé	IPEEAC	DIR
29 mai 1987	SUISSA Guy	CTM	MET

PERSONNEL RECRUTE LOCALEMENT

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
07 avril 1987	TAPEA Jean-Raymond	AITM/CEAPF	MET
15 avril 1987	TEURI Justin	CC/5	SNA
18 mai 1987	NORMAND Wladimir	CC/5	SIA
01 juin 1987	ADAMS Thomas	CC/5	SIA
01 juin 1987	VAN SOU Bernard	CC/5	SIA

PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Venant de	Allant à
28 janvier 1987	PARKER Jean	AITM/CEAPF	PUKA-PUKA	FAAA
12 mars 1987	CHAN Claude	TAC	FAAA	RAIATEA
12 avril 1987	DOUCET Gérard	CC/2	RAIATEA	FAAA
29 juin 1987	DAUPHIN Teiki	TM/CEAPF	FAAA	TUBUAI

ACTIVITÉS DU SERVICE DE LA MÉTÉOROLOGIE

1^{er} trimestre 1987

- Mise en place information Cyclone pour le Secrétaire d'État Gaston FLOSSE à WALLIS.
- Rapport OMM Événements 1986.
- Conversation avec le Secrétariat d'État au sujet Satellite SPOT.
- Rédaction d'un Rapport sur le Cyclone SALLY.
- Entretien avec M. Carl MEYER en vue de la création d'un poste pluviométrique à Raiatea.
- Fourniture diapositives du satellite SPOT à la Présidence du Gouvernement.
- Mise en essai nouveaux logiciels cartographie automatique.
- Début de réception de prévisions de houle sous forme messages GRID.
- Contrôle du fonctionnement de la station « Étude de Site » à ATIMAONO.
- Assistance à l'Aviso Enseigne de Vaisseau Henry, retour de NOUMÉA, à partir du méridien 180.
- Réaménagement de la salle de prévision-renseignements au Centre de FAAA.
- Poursuite des essais de décodage RS sur IBM-PC.
- Conversations avec IFREMER sur l'utilisation satellite SPOT.
- Étude installations vent à RIMATARA et d'un poste auxiliaire à MOPELIA.
- Le 20 février, Conférence SPOT à IFREMER.
- Propositions à la DMN et à la DIRCEN d'intégration du personnel de la station de REAO.
- Le 6 mars, mise au point technique sur automatisation RS et mise en service Kit Mesural sur EM 5000.
- Debriefing de l'installation de la station automatique de TUREIA.
- Entretien avec la Rédaction des « Nouvelles » au sujet des anomalies de températures de la saison chaude 1986/1987.
- Étude de l'Informatisation des Dossiers de Vol.
- Participation à la Commission de Sécurité des Vols à la B.A. 190.
- Remise d'un dossier sur la station de TAKAROA à la Subdivision ÉTAT des Tuamotu-Gambier.
- Entretien avec M. BUISSON, journaliste à LA DEPECHE sur les anomalies de la saison chaude 1987.
- Préparation de la partie MÉTÉO (textes et schémas) de l'Atlas de Polynésie, publication de l'ORSTOM.
- Préparation du concours pour le recrutement d'un agent mécanographe (budget Territoire).
- Le 26, entretien avec M. FAUQUEUR, Chef de la Subdivision Administrative des Tuamotu Gambier sur les problèmes généraux concernant les stations météorologiques des Tuamotu.

JANVIER 1987

Temps chaud, sec et ensoleillé sur Société et centre Tuamotu, pluvieux sur Marquises et nord-est Tuamotu, sec à Rapa.

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM				ORAGE				INSOLATION EN HEURES		PRESSION EN 1/10 hPa		VENT		Evaporation Evapotranspiration potentielle	
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	Période Nbre d'années	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 0,1	Nbre de jrs ≥ 0,4	Période Nbre d'années	Nbre de jrs	MOIS	E	Période Nbre d'années	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 16 m/s	E	Calculée	ETP
ATUONA	27.2	+ 0.9	33.6	22.0	25	225	+ 96	23	7	26	1	253	+ 3	25	10097	- 07	1	171	170	
PUKA-PUKA																				
BORA-BORA	28.3	+ 1.0	32.5	23.8	11	172	-144	15	4	11	1	225	+ 24	11	10098	- 05	1	196	188	
TAHITI-FAAA	27.5	+ 0.8	32.9	22.9	29	177	-157	19	5	29	3	228	+ 16	29	10102	- 05		183	185	
RANGIROA	28.3	+ 0.9	31.9	23.2	15	319	+ 91	24	4	15	1	234	0	15	10100	- 09		204	194	
TAKAROA	28.1	+ 0.4	31.5	24.0	21	330	+116	26	10	29	2	221	- 3	21	10104	- 03	1	198	187	
HAO	27.7	+ 0.6	31.0	23.5	22	77	- 85	17	2	22	1	251	- 3	17	10117	- 02	5	213	201	
HEREHERETUE	27.4	+ 0.6	31.0	22.5	21	134	- 67	23	3	25	1	202	- 18	21	10117	- 03		140	154	
TUREIA	26.8	0.1	30.7	22.8	20	97	- 68	14	4	20		252	- 2	17	10131	- 01	2	200	193	
RIKITEA	25.2	+ 0.1	29.6	20.5	6	192	+ 48	17	7	6	3	216	- 60	6	10144	- 09		139	152	
REAO	27.3	+ 0.2	32.0	22.9	13	261	+123	22	10	22	4	237	- 32	13	10125	- 08	2	184	182	
MORUROA	26.9	+ 0.4	30.4	23.3	16	118	- 27	16	9	16	2	239	- 17	14	10134	- 06	4	201	193	
TEMATANGI	26.5	- 0.1	31.4	22.2	6	250	+ 76	23	6	6	2	222	- 39	6	10127	- 10	1	178	176	
TUBUAI	25.2	0.0	29.7	20.3	21	280	+ 64	20	7	23		156	- 48	21	10122	- 03	1	146	150	
RAPA	22.6	- 0.7	27.0	16.4	26	164	-124	14	4	36		152	+ 4	20	10142	- 06	6	138	137	
E : écart par rapport à la moyenne de la période () valeur estimée																				

FÉVRIER 1987

Temps chaud et sec sur Nord-Tuamotu et Marquises. Pluviométrie importante des Australes aux Gambier.

STATIONS	TEMPÉRATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION EN 1/10 hPa		VENT	Evaporation Evapotranspiration potentielle	
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	Période Nbre d'années	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 0,1	Nbre de jrs ≥ 10	Période Nbre d'années	Nbre de jrs	MOIS	E	Période Nbre d'années	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 16 m/s	E calculée	ETP
ATUONA	27.2	+ 0.7	33.5	22.8	25	65	- 64	13	3	26	.	233	+ 10	25	10093	- 12	.	157	159
PUKA-PUKA																			
BORA-BORA	28.4	+ 0.7	32.5	23.4	11	268	+ 27	15	5	11	1	206	+ 4	11	10088	- 16	1	172	165
TAHITI-FAAA	27.9	+ 1.1	32.8	23.0	29	229	0.	17	7	29	2	213	+ 15	29	10093	- 18	.	170	167
RANGIROA	28.9	+ 1.3	32.4	23.5	15	69	- 158	21	2	15	1	258	+ 43	15	10096	- 13	.	205	192
TAKAROA	28.8	+ 1.0	32.5	24.4	21	63	- 131	17	2	29	1	256	+ 47	21	10097	- 12	.	195	187
HAO	27.3	0	30.8	23.3	22	145	- 26	16	6	22	2	240	+ 9	17	10109	- 14	3	182	175
HEREHERETUE	28.2	+ 1.0	31.5	22.5	21	200	+ 54	19	5	25	5	205	- 12	21	10102	- 23	1	132	144
TUREIA	26.8	- 0.2	31.4	22.3	20	150	+ 19	14	5	20	.	219	- 15	17	10122	- 15	.	155	156
RIKITEA	25.0	- 0.5	30.2	20.6	6	220	+ 116	15	6	6	4	166	- 71	6	10135	- 17	3	117	124
REAO	27.5	+ 0.2	31.9	21.9	13	171	+ 41	14	4	22	.	206	- 28	13	10121	- 13	.	152	153
MORUROA	27.0	- 0.1	31.0	23.3	16	251	+ 120	16	3	16	.	212	- 27	14	10122	- 20	2	155	154
TEMATANGI	26.8	- 0.3	30.8	21.2	6	604	+ 485	16	7	6	3	205	- 46	6	10112	- 21	1	155	153
TUBUAI	26.5	+ 0.8	31.0	22.8	21	216	+ 39	16	5	23	.	161	- 41	21	10099	- 33	3	140	139
RAPA	24.2	+ 0.2	28.5	20.5	26	318	+ 112	24	7	36	.	88	- 64	26	10116	- 41	17	109	103
E : écart par rapport à la moyenne de la période () valeur estimée																			

MARS 1987

Mois particulièrement chaud et sec, à l'exception des Australes pour les températures et du triangle Hereheretue-Hao-Moruroa pour les pluies.

STATIONS	TEMPÉRATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION EN 1/10 hPa		VENT	Evaporation Evapotranspiration potentielle	
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	Période Nbre d'années	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 0,1	Nbre de jrs ≥ 10	Période Nbre d'années	Nbre de jrs	MOIS	E	Période Nbre d'années	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 16 m/s	E calculée	ETP
ATUONA	27.4	+ 0.6	34.6	22.4	25	82	- 60	18	2	26	.	254	+ 26	25	10106	+ 01	.	162	169
PUKA-PUKA																			
BORA-BORA	28.9	+ 1.0	32.6	23.2	11	98	- 94	13	3	11	1	264	+ 23	11	10113	+ 06	1	204	194
TAHITI-FAAA	28.3	+ 1.3	34.1	23.0	29	69	-114	8	3	29	5	275	+ 46	29	10116	00	.	183	183
RANGIROA	29.1	+ 1.2	32.4	23.3	15	101	- 43	20	3	15	8	266	+ 10	15	10115	+ 02	1	211	199
TAKAROA	28.9	+ 0.9	32.2	23.0	21	105	- 24	17	3	29	4	262	+ 12	21	10112	- 01	.	199	192
HAO	28.5	+ 1.0	31.2	22.8	22	121	+ 22	11	4	22	4	278	+ 17	17	10125	+ 01	3	212	195
HEREHERETUE	28.0	+ 0.7	32.3	21.0	21	283	+109	14	5	25	5	243	+ 3	21	10126	- 01	1	145	157
TUREIA	27.4	+ 0.4	32.0	21.7	20	131	+ 15	12	3	20	6	271	+ 26	17	10132	- 04	3	187	183
RIKITEA	25.4	+ 0.4	30.6	20.4	6	68	-157	15	2	6	5	193	- 8	6	10136	- 02	1	134	140
REAO	28.2	+ 0.8	32.5	23.4	13	41	- 56	12	.	22	.	283	+ 32	13	10129	- 01	.	182	184
MORUROA	27.5	+ 0.5	30.1	25.2	16	153	+ 10	11	2	16	3	255	+ 8	14	10133	- 05	1	177	172
TEMATANGI	27.5	+ 0.8	32.8	20.6	6	321	+ 95	11	4	6	3	269	+ 32	6	10130	+ 01	.	189	184
TUBUAI	25.7	+ 0.1	31.7	19.7	21	150	- 54	15	6	23	2	205	- 5	21	10126	- 09	2	141	143
RAPA	23.0	- 0.5	28.0	15.6	26	142	-118	20	2	36	.	131	- 13	26	10129	- 27	12	129	125
E : écart par rapport à la moyenne de la période () valeur estimée																			

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE

AERODROMES D'ETAT

I.- TRAVAUX

TAHITI-FAAA :

- Construction d'un logement F4 pour la Brigade GTA dans la Cité de l'Air.
- Mise en place de portes à commande électrique codée et de clôtures de limite d'emprise, dans le cadre de l'opération de sûreté.

BORA-BORA :

- Mise en place des groupes dans la centrale électrique
- Début des travaux de concassage de granulats préalables à la réfection des chaussées aéronautiques.

II.- ÉTUDES

TAHITI-FAAA :

- . Poursuite de l'étude de phase intermédiaire du PCG (zone Nord)
- . Poursuite de l'étude de déplacement CCR. Ouverture des plis - Choix du maître d'oeuvre - Rédaction et envoi à DNA d'un APS modificatif.
- . Avis sur projets immobiliers.
- . Etudes diverses sur aérodrômes d'Etat.
- . Préparation des APS du programme d'investissement Etat 1987
- . Reprise de l'étude de l'équipement du poste P'3
- . Mise en oeuvre d'un micro ordinateur compatible IBM-PC

BORA-BORA :

- . Etude du reprofilage des chaussées aéronautiques.

III.- ACQUISITIONS IMMOBILIÈRES

TAHITI-FAAA :

- Une première acquisition amiable d'une parcelle de terre proche de l'aviation générale pour l'extension de l'emprise a été réalisée et l'acquisition d'un complément d'emprise dans la même zone est en cours.
- Déplacement d'occupants non autorisés de l'emprise aéroportuaire en cours, ainsi que l'érection en cet endroit d'une clôture en limite de la zone de sécurité.

RANGIROA :

- Abandon provisoire du projet d'acquisition des terrains d'assiette du VOR.
Reconduction du bail pour une durée de 6 ans.

I.- TRAVAUX

- MOOREA : Début des travaux de terrassements en vue de l'adaptation de l'aérodrome pour l'avion ATR 42. Travaux d'entretien sur les bâtiments bloc technique et logement.
- HUAHINE : Travaux divers d'entretien. Réfection partielle de la couverture du bloc technique.
- NUKU HIVA : Remise en état d'un "truck" transport passagers.
- Poursuite de l'opération d'entretien des bâtiments en préparation sur divers aérodromes (UA HUKA, UA POU, TOTELEGIE).
- PUKARUA & PUKA-PUKA : Travaux de réfection de l'abri passagers.
- Plan de récolement de divers aérodromes.

II.- ÉTUDES

- . MOOREA : Lancement des appels d'offres terrassements, revêtement, balisage - Dépouillement des consultations puis attribution des marchés de terrassement et de construction des chaussées. - Rédaction de l'arrêté promulguant les servitudes aéronautiques.
- . MAUPITI : Mission de recherche et étude de matériaux - Préparation du dossier de consultation des entreprises.
- . Avis sur projets divers.

III.- ACQUISITIONS IMMOBILIÈRES

- MOOREA : Etablissement du dossier foncier en vue de l'extension de l'aérodrome à la classe D2. Réunion de la commission ad hoc. Fixation des indemnités. Signature de promesses de vente par certains propriétaires et poursuite des négociations amiables.
- MAUPITI : Etablissement du dossier foncier en vue de l'extension de l'aérodrome à la classe D2. Fixation par la commission ad hoc des indemnités servant de base aux négociations. Enquêtes préalable et parcellaire.
- FAAITE : Rédaction de l'avant-projet de construction de l'aérodrome en vue de son approbation par le Conseil des Ministres. Préparation du dossier foncier.

SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE

DIVISION ATS / SAR

I. -- ACTIVITÉS GÉNÉRALES

Le début du 1^{er} trimestre a été marqué par la préparation de la mission DNA - SCTA - STNA en vue du regroupement des services de contrôle. Ont été rédigés à cette occasion les projets de spécification d'un système de traitement de vol et d'une chaîne TV interne ainsi que des compléments demandés par le SCTA.

Autres activités :

- rapport d'instruction accident du Cessna 150 F. ODUF.
- refonte du manuel de commandant de permanence
- préparation d'un arrêté rendant obligatoire l'emport d'un équipement DME en régime IFR.
- *Mission San Francisco* : MM. RENOUF et BOSC ont effectué une mission au centre de contrôle régional d'Okkland (San Francisco) du 6 au 12 février 1987 en vue d'une part de prendre contact avec leurs homologues et d'autre part de sensibiliser les responsables téléphoniques fréquents et coûteux.

Une nouvelle lettre d'accord a été préparée et sera signée prochainement.

II. -- CENTRE DE CONTROLE RÉGIONAL

2.1. - *Trafic IFR et VFR traités par CCR Tahiti*

On peut noter une diminution du trafic total traité de 8 % par rapport à la même période de l'an dernier et ceci malgré un trafic international en progression.

2.2. - *Personnel :*

Arrivée : M. PASSARET Alain, le 30/01/87

Départ : N I L

Qualification : NAVEAU Yves, le 01/02/87

Effectif CCR au 31/03/87 - Qualifiés : 12 (dont SMITH). Non qualifiés : 2

Mission : remplacement d'un contrôleur de RAIATEA (15 jours)

2.3. - *Airmiss au 1^{er} trimestre*

NÉANT

3.1. - *Exercice SAR*

- rédaction du rapport sur l'exercice de largage de nuit qui s'est déroulé fin 86.
- préparation d'un exercice de plus grande ampleur devant avoir lieu au 2^e trimestre 87, avec armement de la salle SAR et entraînement des équipages à la recherche à vue en mer.

DIVISION DES AÉRODROMES EXTÉRIEURS

1. — MOUVEMENTS DE PERSONNELS

— Personnel de l'État

Mutations :

- | | | |
|-----------------|------|--|
| * Gérard DOUCET | AC/2 | Venant de : Aéroport de RAIATEA
Allant à : Section sol Aéroport de FAAA |
| * Claude CHAN | TAC | Venant de : Section sol Aéroport de FAAA
Allant à : Aéroport de RAIATEA |

Stages ENAC :

- | | | |
|-----------------|------|---|
| * Frédéric MOU | TSAC | — Chef C.A. durée 2 semaines
— Administration, gestion et relations sur un aéroport
durée : 1 semaine |
| * Pierre PINSON | TAC | — Procédures d'approche : durée : 4 semaines |

Personnel Territorial : Néant

2. — ÉTUDES ET ACTIVITÉS DE LA DIVISION

Pour le compte de l'État

- Participation à la C.A.P. des TAC
- Réception du véhicule VIM 1 à BORA BORA
- Réunion d'information et de concertation avec le Chef pilote d'AIR TAHITI au sujet des procédures AMV des Aéroports Extérieurs (AMV : Atterrissage pour mauvaise visibilité)
- Refonte des procédures AMV des Aéroports Extérieurs et expédition au SIA PARIS (Service de l'Information Aéronautique).
- Expédition au SIA (Paris) des procédures de départ IFR des ISLV pour publication à l'AIP.

État et Territoire

- Rédaction du bilan d'activité 1986.
- Étude de nouveaux horaires de fonctionnement des Aéroports des ISLV
- Organisation d'un stage de formation continue en connaissances aéronautiques.

Territoire

- État récapitulatif des dépenses de fonctionnement du budget territorial
- Rédaction et envoi du dossier de marché d'achat de 2 VIC 1 (MAUPITI - TIKEHAU) au SET pour transmission
- Collectif budgétaire de 1987
- Demande d'autorisation d'engagement de dépense concernant le renouvellement partiel des postes E/R VHF et BLU, et l'achat de BLU pour aéroports desservis par ATR 42.
- Contact avec Administrateurs ISLV et TUAMOTU pour recrutement personnel SSIS à MAUPITI et TIKEHAU, devant être desservis par ATR 42.
- Demandes d'autorisations d'engagement pour le véhicule VF1 de HUAHINE et l'acquisition d'une vedette pour NUKU A TAHA
- Point sur les concours territoriaux internes et externes à prévoir en 1987.
- Réunion au SET sur la gestion du personnel territorial.
- Rapport d'anomalie concernant le VIM 1 de HUAHINE
- Rédaction d'une nouvelle convention pour l'exploitation d'un organisme paramètre à PUKA PUKA.
- Rédaction d'une convention concernant l'entretien et le fonctionnement de la radio-balise NDB de FANGATAU.

3. — MISSIONS

Territoire

- Mission d'inspection aux Marquises - Aérodomes de NUKA A TAHA et ATUONA
- Mission SSIS à HUAHINE

État

- Mission SSIS aux ISLV
- Missions aux ISLV, en liaison avec DNA et STNA.

TUTELLE TECHNIQUE DES COMPAGNIES DE TRANSPORT ET DE L'AVIATION GÉNÉRALE ET LÈGÈRE

1) Mouvements de personnels : NIL

2) Études, activités de la Division

- désignation de 5 agents de la Navigation Aérienne pour participer aux 5 premiers stages Brevet de Base financés par le SFA.
- enquête technique relative à la demande de renouvellement de l'autorisation de transport de la Société AIR MOOREA
- Mise en service d'un appareil de type nouveau, l'ATR 42, sur le réseau d'AIR TAHITI, étude des performances opérationnelles de cet appareil sur piste courte, étude des limitations opérationnelles induites par la présence d'obstacles dans la trouée d'envol, vol sur aérodrome comportant une piste en corail compacté (TAKAROA), vol sur aérodrome doté d'une piste courte (MAUPITI).
- visite de différents sites à TAHITI et à MOOREA susceptibles d'être homologuées pour le transport à la demande par hélicoptère.
- introduction de nouveaux appareils sur le Territoire :

BEECHCRAFT 200	F. ODU A	appartenant à TAHITI PERLES
BELL 206 L1	F. ODUB	appartenant à la Société Agricole de TUPAI
ATR 42	F. ODUD	mis en service chez AIR TAHITI
- élaboration de la brochure annuelle 1986 de statistiques générales de trafic aérien en Polynésie Française
- organisation de sessions d'examen du P.N. (TT, CSS, PP, IFR, QRI, PP1, PL)
- entraînement aérien des agents de la Navigation Aérienne : bilan année 86, reconduction des conventions passées avec l'Aéro-Club de Tahiti et l'Aéro-Club UTA, désignation des agents bénéficiaires pour l'année 1987.

3) Activité aéronautique bénéficiaire

F. OCHS : Total de 82,80 heures de vol réparties comme suit :

— Haut-Commissariat	38,50 h
— Santé (Evasan)	14,85 h
— Aviation Civile	16,80 h
— Divers	12,65 h

PILOTE INSPECTEUR

- 2 tests TT
- 1 test PP
- 2 renouvellements IFR/CT
- 1 renouvellement ITT

4) Missions NIL

COMPTE RENDU D'ACTIVITE DE LA DIVISION TECHNIQUE

1. PERSONNEL

Retour définitif en métropole de M. DESSERT.
Nouvelle affectation : aéroport de PARIS/
ORLY.

2. EXPLOITATION

- mission à Nukutipipi (19/23.01) pour installation de la radiobalise
- changement de l'antenne de la radiobalise MO (Moorea) endommagée par la chute du mât (haubans cassés) (5/6.02)
- mission aux ISLV et Rangiroa avec le STNA
 - Raiatea et Rangiroa : étude et préparation des nouvelles installations TWR
 - Bora-Bora : suivi de l'installation de la nouvelle centrale et examen des problèmes rencontrés
- raccordement de l'IN 500 à l'onduleur MTO.
- mise en service de la console traitement texte NTAA
- chantier d'installation du VOR/DME par Thomson (05/.01 / 28.03), raccordement en énergie
- mission de réglage du VOR/DME par STNA (MM. BENOIT / TARJON / FERANT)
- passage du poste PO à Faaa 220/380 V et raccordement à différents utilisateurs
- remplacement du transformateur au pylône du Glide de Faaa par un transformateur sec, et pose de bacs de rétention à Faaa et sur aérodromes extérieurs
- tournée de maintenance préventive aux Marquises et Manihi, et sur différents autres aérodromes.

3. ETUDE

- mission de concertation DNA/STNA/SCTA : regroupement des services de contrôle en zone nord
- préparation de l'installation de l'autocommutateur télégraphique SAGEM CC 48 avec le STNA (M. FLACHAT)
- étude de la remise à niveau du bâtiment technique et de la centrale de Rangiroa, en liaison avec le STNA

Activités des centres et aérodromes

TRAFIC DE L'AÉRODROME

1^{er} trimestre 1987

Mouvements commerciaux	8.764
dont IFR	2.319
Mouvements non-commerciaux	10.704
dont IFR	1.175
TOTAL TOUT TRAFIC	19.468
TOTAL TRAFIC IFR	3.494

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

Aéronefs étrangers	476
Jets	722
Plus de 20 tonnes	2.011

MOUVEMENTS DES AÉRONEFS (T.F.C. non commercial) :

Aéro-Club de Tahiti	2.798
Cercle Aéronautique	1.676
Aéro-Club UTA	2.854
Privés	1.097
Autres mouvements	2.279
CAP	0
TOTAL	10.704

ACTIVITÉS DES CENTRES ET AÉRODROMES

1^{er} trimestre 1987

1. Centre de contrôle régional

Trafic en route :

Mouvements internationaux	826
Mouvements interinsulaires	3.882
TOTAL	4.708

2. Messages reçus par le Bureau central des télécommunications :

Réception internationale	93.250
Réseau local	17.507
TOTAL RÉCEPTION	110.757
Moyenne quotidienne	1.230

Emission :

Réseau international	22.447
Réseau local	20.354
TOTAL ÉMISSION	42.801
Moyenne quotidienne	476

3. Bureau de piste

Licences de personnel navigant validées :

Professionnelles	84
Non professionnelles	52

Effectifs PN basés en Polynésie française :

Professionnels	69
Corps techniques	6
Privés	270

4. Bureau d'information aéronautique :

Notams reçus Classe 1, Série A :

Total	4.344
-------------	-------

Notams émis Classe 1, Série A : 37 - Série C : 76

Protections aéronautiques fournies aux commandants de bord	387
--	-----

5. Activités du S.S.I.S.

Feux extincteur	1
Feu aéronef	né 0
Alerte aéronefs	4
Accident aéronef	0
Sortie véhicule ambulance (avec vedette)	17
Surveillance avitaillements	298

Décollages et atterrissages

Mise en route	795
---------------------	-----

Interventions diverses

Instructions et exercices	22h
---------------------------------	-----

Exercices nautiques

Exercices nautiques	20 h
---------------------------	------

6. Service météorologique :

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

1. Lignes internationales

Total général	375
---------------------	-----

2. Moyens courrier :

Total	1.409
-------------	-------

7. Bureau S.A.R. :

Évacuations sanitaires 80 dont 16 Moorea

Total des heures effectuées 250h 59mn

NOUVELLES DIVERSES

CONFÉRENCE DE L'A.O.C.I. A TAHITI

(AIRPORT OPERATORS COUNCIL INTERNATIONAL)

du lundi 27 au jeudi 30 avril 1987

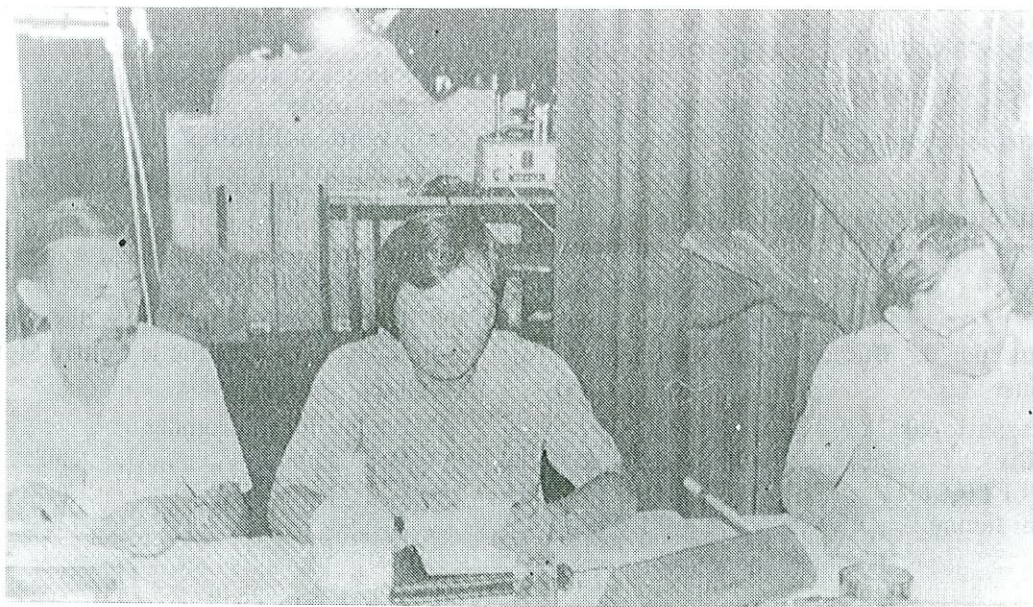
Durant la dernière semaine d'avril, à l'invitation de la SETIL, concessionnaire de l'aéroport international de FAAA, s'est tenue à Tahiti la conférence annuelle de l'A.O.C.I. - section Asie-Pacifique.

Au cours de cette conférence qui a regroupé 80 participants parmi lesquels les représentants d'une trentaine d'aéroports de la région Asie-Pacifique, des responsables des administrations de l'Aviation Civile de plusieurs pays, un représentant de l'IATA et deux de l'industrie aéronautique – AIRBUS et BOEING – ont été abordés tous les thèmes présentant un intérêt pour les autorités aéroportuaires.

Méritent d'être signalées les interventions portant sur l'organisation des plans de secours et la sûreté aéroportuaire.

Il convient de mentionner par ailleurs les présentations :

- par M. BROWN des caractéristiques de la production d'AIRBUS Industrie,
- par M. Christian VERNAUDON des perspectives de développement de l'industrie touristique en Polynésie française,
- par M. Michel GARGON de l'organisation des plans de secours dans le système français (cas de l'aéroport de TONTOUTA),
- par M. Guy YEUNG de l'utilisation des matériaux coralliens dans la construction des pistes en Polynésie.



M. Guy YEUNG faisant un exposé sur les plans d'urgence et les exercices de secours sur l'aérodrome de TAHITI-FAAA.



*M. Mike KING, Directeur de l'aéroport de Londres
et Président de l'AOCI.*



*Aux côtés de M. Mike KING, M. Michel BUIL-
LARD et M. MORIN, Directeur du Cabinet du
Haut-Commissaire.*



*Parmi les membres de la conférence, on reconnaît
à droite M. Guy YEUNG, Directeur du Service de
l'Aviation Civile en Polynésie.*



Les participants à la 17e Conférence. A droite, Mme LOUÏN qui représentait la Direction Générale de l'Aviation Civile en métropole.

NÉGOCIATIONS FRANCO-AUSTRALIENNES :

LE POINT D'UN REPRÉSENTANT DU TERRITOIRE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Le gouvernement de la Polynésie Française conformément aux dispositions de la loi statutaire du 6 septembre 1984 et notamment son article 38 a été associé aux négociations aéronautiques menées à Paris les 23 et 24 avril entre, d'une part la France et d'autre part, l'Australie.

Cette confrontation provoquée à la demande de la partie australienne a eu pour objet le règlement du différend existant entre les deux parties et portait sur l'interprétation de l'accord aérien du 13 avril 1965 et ses amendements pour l'exploitation des routes régionales n° 3 Nouméa-Sydney.

La désignation de la compagnie régionale Air Calédonie International suivie du dépôt de son programme auprès des autorités australiennes en octobre 1986, aux fins d'assurer une liaison régulière entre Nouméa et Sydney dans le cadre de l'échange de lettres diplomatiques de décembre 1970 et janvier 1971 a été l'occasion pour la partie australienne de remettre en cause les principes de l'accord bilatéral et additifs.

La partie australienne a d'emblée voulu écarter les textes actuels qui déterminent des services et des types d'appareils pouvant être utilisés sur les routes régionales n° 3 soit :

- deux fréquences hebdomadaires l'un sur DC 8-62 ou 50 et l'autre sur Caravelle pour la France ;
- deux fréquences hebdomadaires sur B 707 - 338 C pour l'Australie.

Par ailleurs, elle a avancé le fait que la capacité offerte par le pavillon français, sur la route régionale 3 Nouméa-Sydney, ne reflétait pas les dispositions de l'accord aérien et notamment son article 9 en prétendant un déséquilibre de capacités offertes en faveur de la partie française.

Pour sa part, la partie française s'est attachée à un respect des textes aériens en vigueur contestant la non-reconnaissance par l'Australie d'un droit acquis de la France (car prévu par l'accord aérien) à désigner plusieurs transporteurs français sur la route n° 3 et que si déséquilibre il y avait, il était largement compensé par le déséquilibre long courrier actuel sur la route 2 Sydney-Papeete-U.S.A., la substitution par Qantas des B 747 Combi par des B 747 tout passagers sur deux de ses trois fréquences hebdomadaires entraînant une augmentation de plus de 50 % des capacités offertes.

Des négociations difficiles étaient menées ponctuées de l'affirmation par la partie française d'un équilibre partiel de ses capacités sur les routes régionales, et par la partie australienne d'un déséquilibre marqué des capacités sur ces routes.

La délégation française menaçait, pour répondre à la non-reconnaissance d'Air Calédonie International sur la route n° 3, de limiter l'activité de Qantas sur la route au-delà de Papeete aux seuls droits de stop-over, d'autant plus que l'activité de Qantas sur la relation Papeete-U.S.A. n'était pas conforme aux dispositions de l'article 9 de l'accord aérien.

Le gouvernement de la Polynésie Française, interrogé sur ce point, manifestait sa volonté de ne pas voir remises en cause les capacités actuelles de la Qantas sur la liaison Sydney-Papeete-U.S.A. et notamment le passage pour ses 3 fréquences hebdomadaires d'une version Combi en une version tout passagers. Il préconisait dans l'hypothèse où la partie australienne en ferait la demande d'agréer les perspectives d'une quatrième fréquence hebdomadaire vers Papeete et au-delà mais vers des Gateways autres que ceux de la côte Outes des U.S.A. (le tronçon Los Angeles - Papeete - Los Angeles accusant actuellement une surcapacité en sièges offerts).

La délégation australienne abattait ses cartes et demandait en contrepartie de l'octroi d'une licence au transporteur Air Calédonie International, pour l'exploitation de la route n° 3 Nouméa-Sydney, une possibilité de combinaison des routes 3, 4, 5 reliant Nouméa à respectivement Sydney, Melbourne et Brisbane, ainsi qu'une quatrième fréquence hebdomadaire sur le tronçon Sydney-Papeete-U.S.A.

La combinaison des routes régionales 3, 4, 5 induisait une route régionale unique au départ de l'Australie vers Nouméa avec d'emblée par le jeu du fusionnement des routes la possibilité pour le transporteur australien désigné d'accroître le nombre de ses fréquences.

En définitive, la partie australienne se refusant à se prononcer sur l'octroi d'une réciprocité immédiate long courrier à la partie française et notamment sur l'exercice par l'UTA d'une seconde fréquence hebdomadaire sur la route n° 1 dite « Route Extrême-Orient », il a été convenu d'accord parties les points suivants :

Accord provisoire

1) Longs Courriers

- un engagement de la partie française à un examen favorable de la demande australienne visant à l'exercice d'une quatrième fréquence hebdomadaire vers Papeete et au-delà dans la limite où ces points seraient extérieurs à la côte Ouest des États-Unis soit la côte Est des États-Unis ou l'Amérique latine ;
- une réaffirmation de la demande de la partie française pour une deuxième fréquence hebdomadaire sur la route Extrême-Orient.

2) Régional

- La désignation d'Air Calédonie International sur la route régionale n° 3 ;
- La possibilité d'exploiter les routes n° 3 et n° 4 en combinaison mais dans le respect réciproque des capacités mis en vigueur par les deux parties.

Jean-Christophe SHIGETOMI

Service de l'Économie des Transports
Ministère du Développement des Archipels,
des Transports, des Postes et Télécommunications

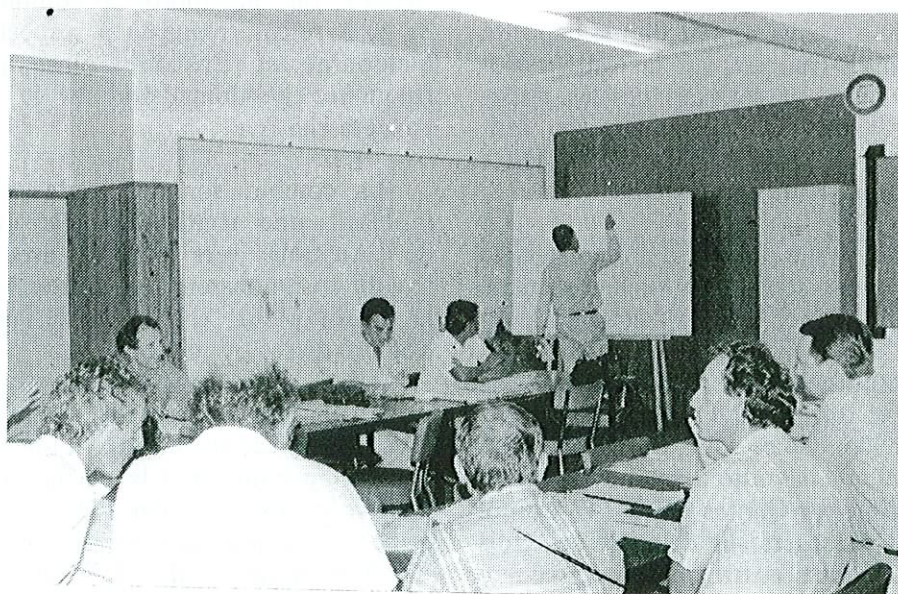


MISSION DNA - STNA - SCTA A TAHITI

A la fin du mois de février, une importante mission composée de représentants de la Direction de la Navigation Aérienne (D.N.A.), M. LABBÉ, du Service Technique de la Navigation Aérienne (S.T.N.A.), MM. GAUDIN, ALQUIER et du Service du Contrôle du Trafic Aérien (S.C.T.A.), MM. HAMBERGER, GONNOR, s'est

rendue à Tahiti-Faaa dans le cadre de l'étude du regroupement des services de contrôle de la tour et du centre de contrôle régional.

Durant leur passage en Polynésie, les membres de cette mission que nous voyons en conférence sur la photographie ci-dessous, ont visité les installations avant que ne soient arrêtées avec les responsables locaux les dispositions relatives aux spécifications techniques.



LE TENNIS CLUB DE L'AVIATION CIVILE EN FETE

Le samedi 4 juillet, les membres du Tennis Club de l'Aviation Civile étaient réunis au Club-House de la Cité de l'Air à l'occasion de plusieurs événements.

Tout d'abord, il s'agissait de remettre les prix aux vainqueurs des tournois poussins et poussines qui, du mardi 30 juin au vendredi 3 juillet, avaient animé les courts du club.

Rappelons-en les résultats :

- *Poussins* : vainqueur : LA/TAME B. de CHONWA.
finaliste : MOPPERT X. du CEP.
- *Poussines* : vainqueur : CHIN FOO N. de CHONWA.
finaliste : PEYRICHOU A. de l'Aviation Civile.

Après leur avoir remis coupes, bréloques et tee-shirts, le Président Patrick NOIR n'a pas manqué de les féliciter pour leur esprit sportif, félicitations auxquelles il a tenu à associer les jeunes du Club qui, dans le même temps, s'étaient mis en évidence sur les courts de CHONWA et EXCELSIOR à savoir : Loïc LE JUDEC et Frédéric MOYNE, respectivement vainqueurs des tournois minimes et benjamins, sans oublier Stéphane PEYRICHOU, tout récemment auréolé du titre de champion minimes de Polynésie.

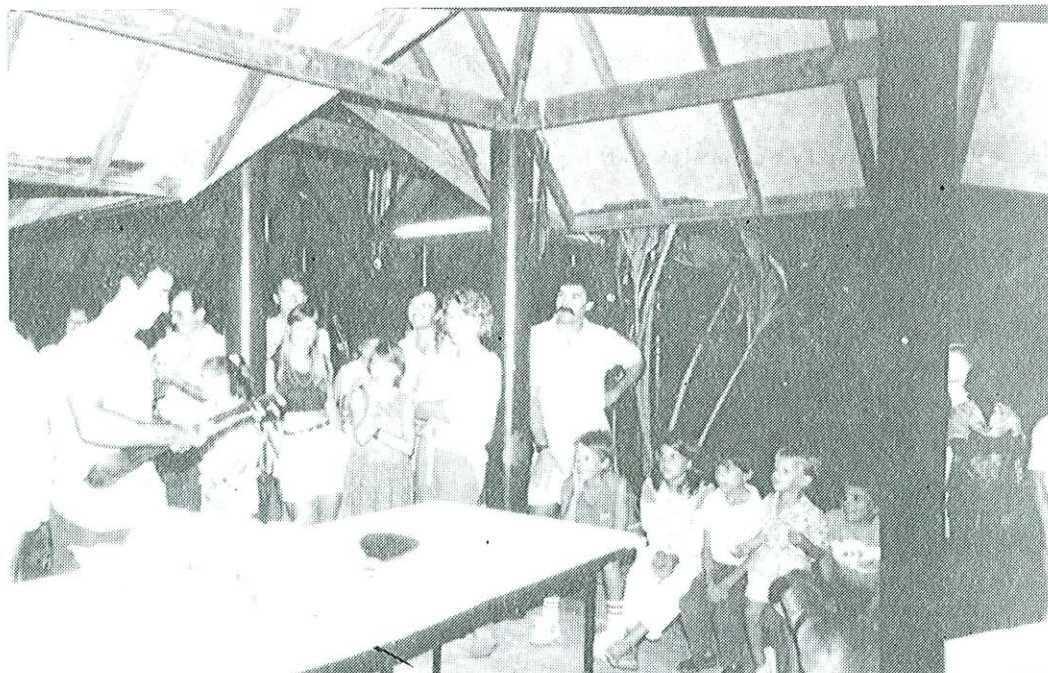
Le Tennis-Club n'avait jusqu'à ce jour, enregistré de pareils résultats et il les doit bien sûr, à la valeur de chacun de ces jeunes mais aussi aux qualités de leur éducateur Claude BLAY qui, tout au long de l'année, s'est consacré à l'encadrement de l'École de Tennis.

Son départ, malheureusement tout proche, laissera un vide dans le club et afin qu'il ne les oublie pas trop rapidement, ses élèves — petits et grands — ont tenu à lui manifester leur sympathie et leurs remerciements.

Deux magnifiques cadeaux, en bois sculpté, lui ont été offerts par Mmes NOIR et FONQUERGNE et c'est avec beaucoup d'émotion que Claude a remercié ses amis.

Avant d'inviter les participants à prendre le pot traditionnel, Patrick NOIR a tenu à présenter le nouvel éducateur du club : Adolphe TAI, qui dès à présent peut être contacté au 43.20.27 pour les cours particuliers et qui, dès le 1^{er} septembre prochain, dirigera l'École de Tennis.

La soirée s'est poursuivie autour d'une table bien garnie, dans une ambiance d'amitié mais d'où perçait une certaine pointe de nostalgie.



C A R N E T R O S E

Nous avons appris la naissance de :

- . KEHEA au foyer de TROC Frédéric, TM/CEAPF,
 le 30 décembre 1986
- . POEMA, PATRICIA au foyer de PAYET Joseph, CC/4,
 le 29 janvier 1987
- . MOEA, CAROLE au foyer de FERRAND Véronique, OCCA/1
 le 17 mars 1987
- . TAUVAEA au foyer de COQUIL Léonard, CC/5,
 le 14 avril 1987
- . FREDERIC, HEIMANA au foyer de REY Wilfrid, TAC,
 le 13 mai 1987
- . MATAHI, FREDDY, RICO au foyer de PIRITUA Moana, Sténodactylographe,
 le 23 mai 1987
- . JEAN-CHRISTOPHE au foyer de TANTAU Jean-Marie, ATTPE,
 le 29 mai 1987

C A R N E T B L A N C

Nous avons également appris la nouvelle du mariage de :

- . YI Léonard, OCCA/1, avec MANARANI Aimée, célébré le 28 mars 1987 à FAAA
- . CHANG Suzanne, TM/Résident, avec JISSANG Rémy, célébré le 21 mars 1987 à PIRAE.

LE TESTAMENT DE SIR HOWARD

LA PAGE LITTÉRAIRE



Culture Publications 1951

SUSPENSTORIES

CHAPITRE 1

J'ai toujours pensé qu'il faut témoigner du respect aux objets qui nous entourent. Qu'ils soient l'œuvre de la nature ou des hommes qui les ont créés. Confidents des jours heureux ou mélancoliques, ils prennent au cours des ans une valeur sentimentale et font partie de notre vie.

Ainsi un livre, une image, les couleurs de l'automne et parfois un édifice, font-ils revivre dans notre mémoire les instants émouvants dont notre existence est tissée.

Et chaque fois qu'il m'arrive de contempler une sombre ruelle ou un porche de facture surannée, me revient en mémoire telle une projection dans le temps, le nom de Sir Howard.

L'histoire que je vais vous conter n'a jamais fait l'objet d'un gros titre dans un journal bien informé. Elle n'a agrémenté aucune soirée mondaine et n'est encore jamais parvenue aux oreilles de quelque chroniqueur à l'affût.

C'est sans doute pourquoi je vais vous la livrer bien des années après que j'en ai été le témoin silencieux.

A cette époque, je n'étais qu'un jeune garçon mais il m'arrivait rarement de prêter attention aux distractions des enfants de mon âge.

La lecture des ouvrages sérieux me passionnait et je portais déjà sur la nature humaine un jugement qui m'interdisait toute béate complaisance.

J'avais rencontré Sir Howard au cours du salon de l'arme ancienne organisé par le musée de l'armée de Fort St John et qui présentait la fameuse collection de Reginald Murdoch, l'une des plus complètes qui soient.

Bien qu'il fut mon aîné de plusieurs décennies, une conversation animée avait prélué à notre amitié, au cours de laquelle j'avais attiré l'attention d'un auditoire composé en majeure partie de militaires d'un certain âge, par mes connaissances précoces sur les armes à percussion.

Quelques semaines plus tard, j'étais invité par le vieil homme à contempler sa panoplie personnelle.

La demeure de Sir Howard se trouvait au sommet d'une ruelle escarpée du quartier ouest de Hamsphire et ressemblait à une citadelle entourée d'épais bosquets.

Transformé en laboratoire, l'édifice tenait autant du cabinet médical que de l'atelier du bricoleur.

Adeptes de la recherche fondamentale, Sir Howard m'apparut comme un homme d'une prodigieuse lucidité et d'une droiture exemplaire. Il avait un don de conteur remarquable pour expliquer les phénomènes de la vie.

Comme je l'interrogeais sur le but de ses expériences, il me confia sur le ton de la confiance : « Je suis censé travailler sur le projet d'une arme prodigieuse, mais en réalité les autorités n'ont aucune idée de l'objet réel de mes recherches ».

Le savant avait pour compagnon un superbe chat angora qui répondait au nom de Socrate. Par une sorte de mimétisme, il contemplait son maître avec attention et semblait souvent absorbé dans une profonde méditation.

Je me souviens aussi d'un cadre monumental où se détachaient une jeune femme d'une grande beauté et un enfant à l'expression angélique, bordé d'un liseret noir, qui ornait le hall d'entrée. Mais j'avais appris qu'il est indiscret d'interroger les personnes âgées sur les peines qui ont endeuillé leur existence.

Je pris bientôt l'habitude de visiter Sir Howard chaque semaine après la classe du samedi.

C'est là, dans ce laboratoire que, témoin et participant à la recherche des secrets de la vie, j'ai passé les moments les plus passionnants de cette période de mon existence...

C'est ici qu'un certain jour de l'an 1946, Sir Howard m'annonça avec gravité : « Nous touchons au but... J'ai enfin déchiffré le code cellulaire qui ouvre les portes de la connaissance... Jusqu'à présent, en effet, l'esprit de homme était limité par son potentiel expérimental propre et la transmission héréditaire... Désormais, il sera possible d'activer l'intelligence et de faire de l'être humain une créature ultra-sensible dotée d'antennes sur l'univers et extraordinairement douée ! »

« Mais, conclut-il après quelques instants de réflexion, n'en parlons à personne car qui sait le destin que réserverait à ses semblables un génie porté vers la destruction... ».

Dans les semaines qui suivirent, Sir Howard sembla préoccupé. Je savais que l'objet de son tourment se résumait à un mot : savoir... et j'avais l'intuition que le terrible secret que je partageais avec le savant allait avoir une issue dramatique.

(à suivre)

Titre original : « *The Testament of Sir Howard* » by J. Taoc.
Copyright 1951 Strange Stories Editor. Traduction par l'auteur. Tous droits réservés.

