

MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



MANUREVA

SOMMAIRE

- 1 EDITORIAL
- 3 LE DOSSIER DU TRIMESTRE
- 15 STATISTIQUES TOURISTIQUES
- 16 ACTIVITES DES SERVICES
- 24 ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES
- 27 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

Les résultats du tourisme en Polynésie Française pour l'année 1987 viennent d'être publiés. Ils font ressortir un nombre total de touristes de 142.820, en diminution de 11 % par rapport à l'année précédente qui avait vu 161.238 personnes visiter le Territoire.

La perte la plus importante concerne le marché des États-Unis, qui n'a apporté que 69.900 touristes contre 98.600 l'année précédente. Le départ du S. S. Liberté qui, intervenu au début de l'année 1987, a fait perdre au Territoire plus de 30.000 visiteurs, n'a pas vu son effet compensé par le développement du tourisme hors croisières.

Au surplus, les espoirs de développement de la clientèle japonaise ne se sont pas concrétisés en 1987, le nombre de touristes japonais, 3.900, étant en réduction de 16 % par rapport à celui enregistré l'année précédente. La cessation en novembre 1987 de l'exploitation de la ligne de la compagnie UTA entre Papeete et Honolulu, escale où transitaient les touristes japonais, n'est pas étrangère à cette évolution défavorable, car les deux compagnies américaines seules désormais sur cette liaison, Continental Airlines et Hawaiian Airlines, n'ont pu pour le moment établir avec les organisateurs de voyage japonais les liens leur permettant de développer cette clientèle.

*

**

Les résultats du trafic aérien de passagers sur l'aérodrome de Tahiti-Faaa ne manifestent cependant pas une tendance de même signe.

En effet, l'aérodrome a traité en 1987 un trafic commercial total de 1.033.793 passagers, en hausse de 6,6 % par rapport à 1986. Cette évolution recouvre néanmoins plusieurs tendances :

1) Une réduction d'environ 3,5 % du trafic international local, moins importante que la diminution du nombre de touristes en raison du développement du nombre de voyages des résidents en Polynésie Française provoqué par la multiplication des fréquences et la réduction des tarifs. Le nombre de départs de résidents permanents ou temporaires hors COTAM constaté en 1987 a été d'environ 41.000 ; il était de 33.000 en 1986 et de 25.000 en 1985.

2) Une hausse d'environ 45 % du nombre de transits sur les vols internationaux ; cette croissance favorisée par l'augmentation des capacités offertes sur les liaisons reliant les États-Unis à la Nouvelle-Zélande et à l'Australie via Papeete, voit cependant son effet renforcé par le fait que les passagers en transit à Faaa sont comptabilisés deux fois : à l'arrivée puis au départ.

3) Une quasi-stabilité du trafic intérieur, résultat de deux évolutions en sens contraire : une réduction de 8,6 % du trafic d'Air Moorea sur Moorea et une hausse de 6,7 % du trafic d'Air Tahiti.

*

* *

La croissance soutenue du trafic de l' aéroport, continue depuis 1984, nécessite un effort sans relâche d'investissement sur la plateforme ; parmi les opérations les plus importantes engagées à cette fin, il faut citer :

– les travaux d'extension de la zone d'enregistrement de l'aérogare internationale (cf. Manureva n° 42), permettant le traitement simultané des passagers de deux gros porteurs ;

– le regroupement de la tour de contrôle et du CCR en un bâtiment unique, opération dont la phase d'étude est en voie d'achèvement et pour laquelle les travaux commenceront dans la seconde moitié de l'année 1988 ;

– la rénovation des équipements de radio-navigation réalisée en 1986 et 1987 : Vor Doppler, DME, ILS bi-fréquence, goniomètre VHF (cf. Manureva n° 39) ;

– enfin, l'automatisation du Bureau Central des Télécommunications, qui vient d'être menée à bonne fin, et dont l'intérêt justifie que le dossier du trimestre du présent numéro lui soit consacré.

*

* *

Nous formulons nos vœux que l'année 1988 voie redémarrer notre industrie touristique et s'engager favorablement certains des projets en gestation relatifs à l'aménagement de la zone Nord de l'aéroport de Faaa.

LE DOSSIER DU TRIMESTRE

AUTOMATISATION DU BUREAU CENTRAL DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

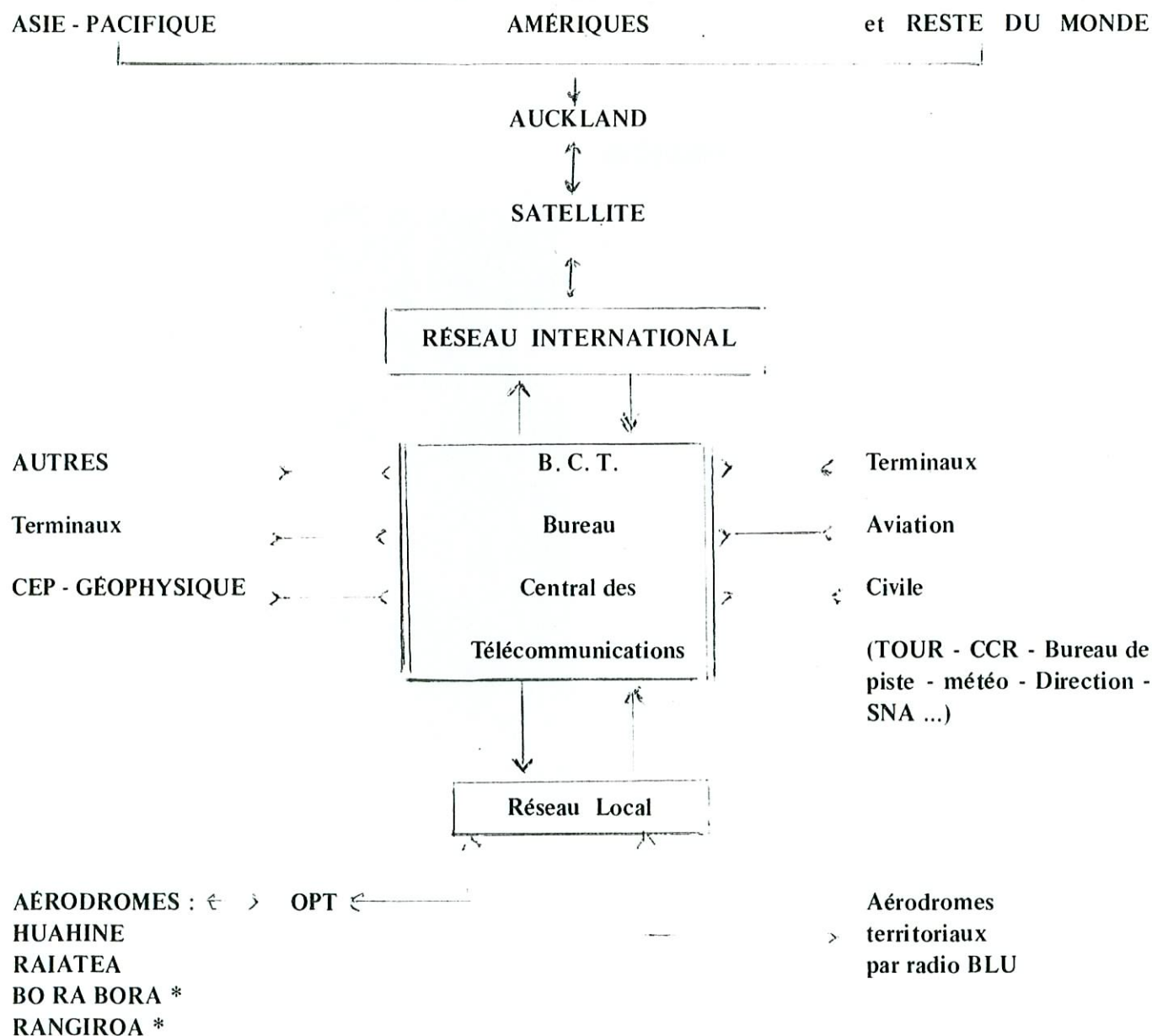
I. - PRÉSENTATION

Pour le bon fonctionnement des services de l'Aviation Civile, pour la régularité et la sécurité des vols, il est nécessaire d'échanger quotidiennement de très nombreux messages.

En Polynésie française, tous ces messages transitent par le Bureau Central des Télécommunications (B.C.T.) qui se trouve sur l'aérodrome de TAHITI-FAAA, près du bureau de piste.

*
* *

Le schéma qui suit, montre les différentes liaisons qui permettent l'acheminement de ces messages soit entre les aérodromes du Territoire, soit entre un certain nombre d'abonnés à Papeete, soit vers les autres pays du bassin Pacifique, la métropole, voire le monde entier.



On constate qu'il existe :

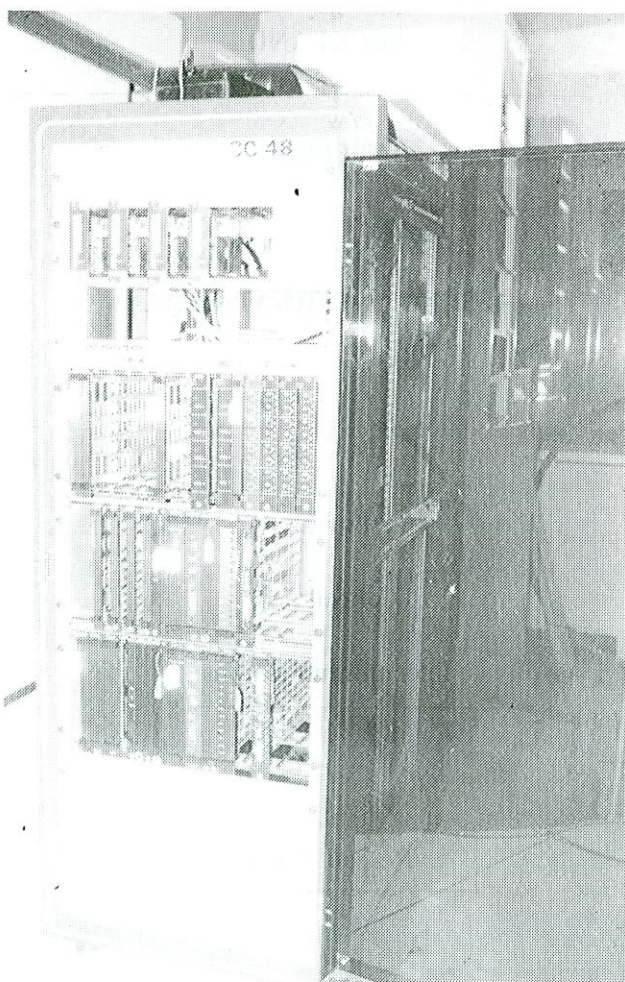
a) **un réseau local** basé : sur l'utilisation de liaisons téléphoniques par voie hertzienne, en radiotélétype et sur l'exploitation de liaisons radiophoniques sur ondes courtes modulées en bande latérale (B.L.U.). Ce réseau local permet à tous les aérodromes du Territoire de communiquer entre eux.

b) **Un réseau international** dit du service fixe des télécommunications aéronautiques (R.S.F.T.A.), auquel le B.C.T. de TAHITI-FAAA est raccordé via le centre régional d'AUCKLAND en Nouvelle-Zélande. Cette liaison est assurée à partir de la station terrestre de Papenoo à Tahiti via un satellite.

Après Auckland, les messages sont acheminés par différentes voies. Cela dépend de l'équipement dont disposent les pays. Il peut s'agir de liaisons spatiales via d'autres satellites géostationnaires, par câbles sous-marins ou par émissions radiotélétypes.

Le réseau des Télécommunications de l'ORGANISATION MÉTÉOROLOGIQUE MONDIALE (O.M.M.)

Le service météorologique de la Polynésie française utilise le R.S.F.T.A. jusqu'à Auckland. De là, la liaison est prolongée sur le réseau principal des télécommunications de l'O.M.M., vers le centre régional de Wellington puis le centre mondial de MELBOURNE.



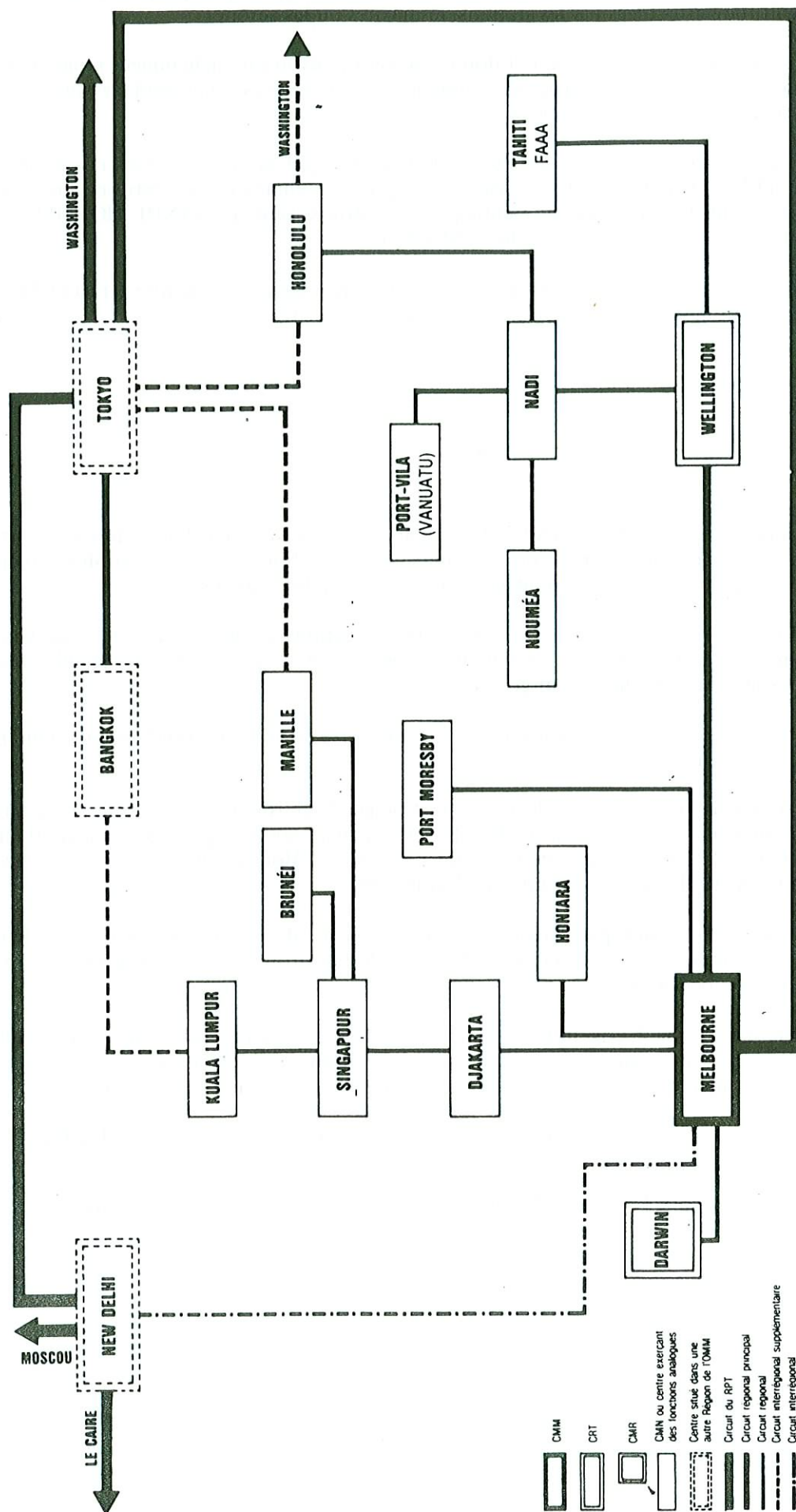


Figure 1 — Réseau régional objectif de télécommunications météorologiques de la Région V (Pacifique Sud-Ouest)

A Tahiti, la météo collecte tout un ensemble de données de base à partir d'observations en surface ou en altitude effectuées par les stations, les navires ou les aéronefs.

Ces informations valables à un moment donné, doivent pouvoir être acheminées rapidement, pour alimenter les ordinateurs qui, à partir de modèles très complexes, établiront des prévisions à moyen terme, pour une zone bien définie.

Dans l'autre sens, le centre météorologique de FAAA reçoit pour ses besoins des données brutes (SYNOP., TEMP., PILOT), toute une gamme de produits émanant du Centre de Prévision de Reading, ainsi que les bulletins spéciaux émis par les centres voisins de NANDI, HONOLULU, NOUMÉA tels que avis de tempête ou de cyclone, SIGMET.

Certains messages sont aiguillés vers un système de cartographie automatisé (traceur BENSON) qui assure le traitement des informations reçues (pointage et tracé).

*
* *

Le B.C.T. de l'aéroport de TAHITI-FAAA est ainsi le centre nerveux par lequel transitent tous les messages qui permettent le bon fonctionnement des services de l'Aviation Civile et de la Météorologie au bénéfice de leurs usagers et en particulier des compagnies aériennes et pilotes privés.

En métropole, l'automatisation des centres de télécommunications a commencé, il y a une vingtaine d'années. Les progrès réalisés en informatique, ont permis progressivement de soulager le travail des agents chargés de traiter les messages et d'améliorer leur gestion.

Du dépôt d'un message par l'expéditeur jusqu'à sa réception par le ou les destinataires, de nombreuses opérations sont en effet nécessaires.

Contrôle de la rédaction. Complément de l'en-tête. Codage. Établissement de la liste des destinataires - Dotation - Numérotation - Transmission au B.C.T. - Traitement selon la priorité et la destination - Archivage d'un exemplaire - Acheminement vers le centre d'émission - Modulation - Émission... réception - Démodulation - Acheminement - Décodage - Remise au destinataire.

Outre-Mer et en Polynésie tout particulièrement, le problème de l'automatisation était délicat à rejoindre en raison de l'isolement des aérodromes territoriaux, de l'environnement international techniquement disparate et du contexte océanique.

Cependant la Direction de la Navigation Aérienne qui relève de la Direction Générale de l'Aviation Civile, à PARIS, a envisagé un programme de modernisation des terminaux télé-imprimeurs devenus obsoletés et a défini un système capable d'automatiser au mieux, les B.C.T. des aéroports d'outre-mer.

C'est ainsi, qu'ont été mis en service courant juillet 1987, au B.C.T. de l'aéroport de TAHITI-FAAA :

- Un système de commutation automatique des messages, dénommé SAGEM CC 48.
- Un ensemble de terminaux TX 35, 20 de conception moderne, raccordés à ce système.

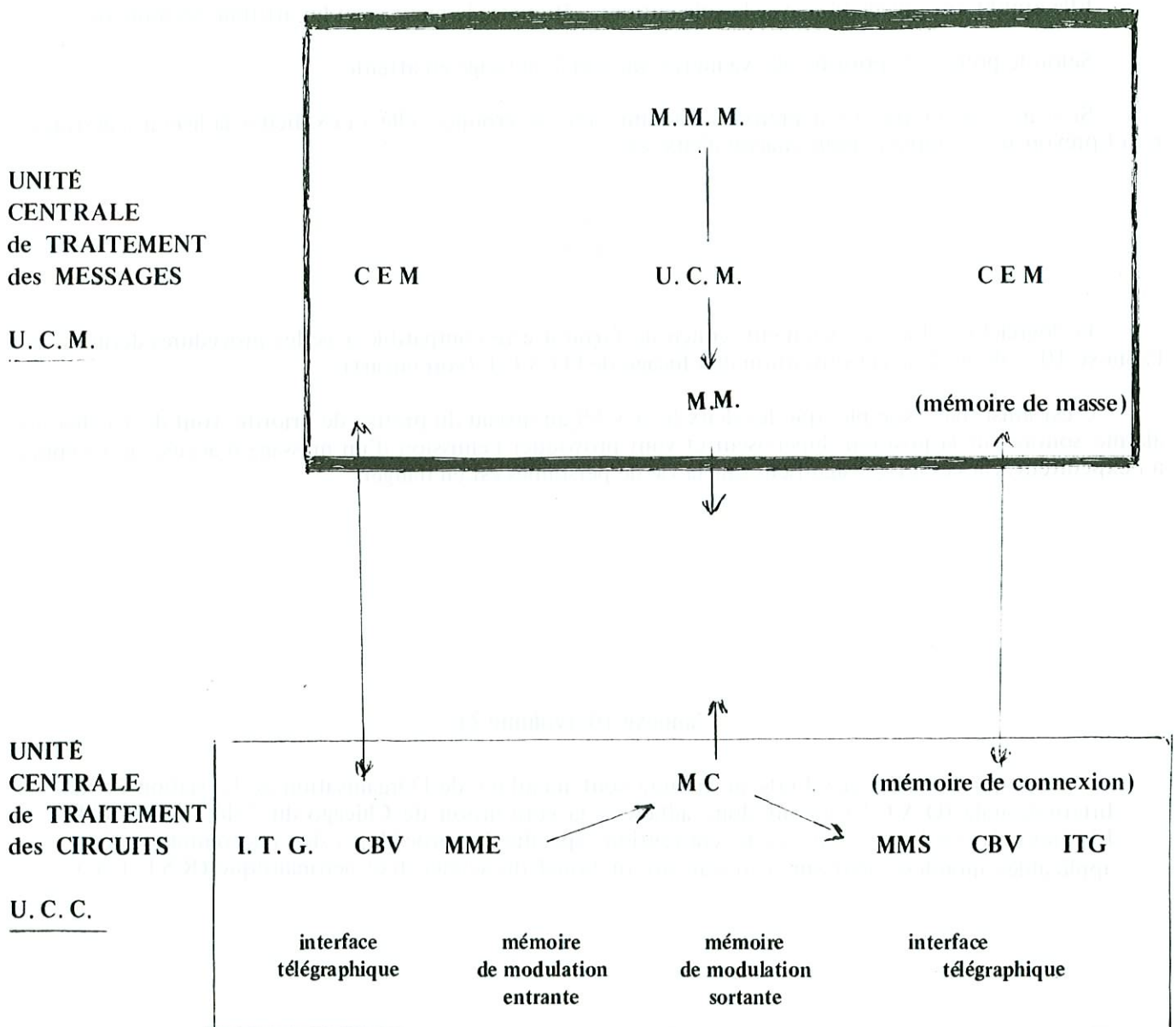
*
* *

Les développements qui suivent sont consacrés à une description de ces équipements et des conséquences de leur mise en service sur l'organisation et le fonctionnement du B.C.T.

II. - AU PLAN TECHNIQUE

Le SAGEM CC 48 est un autocommutateur télégraphique . qui reçoit des messages provenant d'origines diverses qui les analyse ou les traite puis qui va les acheminer vers leurs destinations.

Il est conçu de façon modulaire et comprend essentiellement (voir schéma).



a) **Une unité centrale de traitement des circuits (U.C.C.)** à laquelle sont raccordés les terminaux ou les voies vers le réseau international et le réseau local.

A l'émission, lorsqu'un caractère est tapé sur un terminal, un interface télégraphique génère un signal électrique codé. Une mémoire de modulation entrante (MME) regroupe le message qui se dirige alors vers la mémoire de connexion (MC).

Après traitement, le message sera dirigé vers la voie adéquate. Puis, après être passé dans la mémoire de modulation sortante (MMS) et avoir été décodé dans l'interface télégraphique, il sortira en clair sur le terminal du destinataire.

b) **Une unité centrale de traitement des messages (U.C.M.)** qui comprend succinctement :

- des coupleurs qui permettent les échanges entre ces deux unités centrales,
- une mémoire de masse qui stocke tous les messages,
- une unité centrale qui gère les tâches de décision, c'est-à-dire qui examine si les messages émis sont corrects et peuvent être transmis. En cas d'anomalie, elle va rejeter le message et adresser à l'expéditeur ainsi qu'au supérieur, un message de service.

Elle établit une corrélation avec la voie entrante, étiquette le message et lui attribue un numéro.

Selon le préfixe de priorité, elle va mettre ou non le message en attente.

Si le message contient par préformatage, une adresse groupée, elle va expliciter la liste des destinataires et prévoir un exemplaire pour chacun d'eux, etc.

*
* *

Le logiciel est, bien évidemment, conçu de façon à être compatible avec les procédures définies dans l'annexe 10, volume 2 de la Convention de Chicago de l'O.A.C.I. (voir encart).

C'est ainsi, par exemple, que les deux lettres SS au niveau du préfixe de priorité, vont déclencher une alarme sonore sur la position Superviseur et vont provoquer l'émission d'un message d'accusé de réception à l'expéditeur, car ces lettres signifient que la vie de personnes est en danger.

L'annexe 10 (volume 2)

La quasi-totalité des États du monde sont membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) et ont donc adhéré à la convention de Chicago du 7 décembre 1944. L'annexe 10 (volume 2) de cette convention, spécifie les procédures des télécommunications applicables mondialement sur le réseau international du service fixe aéronautique (R.S.F.T.A.).

*
* *

Prenons par exemple, le message suivant :

ZCZC ILA 202 16 0040
FF NTAAZPZX NTTTTZQZK NTAAZTZX
16 038 NZAAANZO
FLP - CO.A8
B 747 - SHIX/C
NZAA 0315
N. 0494 FL 330
G 599 TEKOT DLT TAS DLT NTAA
0424 NTTO
REG / N. 605 PE SEL/TBN RTF/CO.8

Pour ceux qui ignorent l'annexe 10 (volume 2) il s'agit d'un charabia incompréhensible. Pour les autres, c'est très clair et cela signifie ligne par ligne :

- Message reçu le 16 à 00 heure 40 sur la machine du bureau de piste sous le n° 202.
 - Ce message concerne la sécurité des vols. Il est destiné au bureau de piste, à la tour de contrôle et au CCR de TAHITI-FAAA.
 - Ce message a été émis le 16 à 00 heure 38 par le service opérations d'Air New Zealand à Auckland.
 - Il s'agit d'un plan de vol concernant le vol régulier n° 8 de la compagnie aérienne CONTINENTAL.
 - L'avion est un Boeing 747 disposant des équipements standard, haute fréquence, inertie, radar secondaire.
 - Le décollage d'Auckland est prévu à 3 heures 15.
 - La vitesse prévue sera de 494 nœuds à l'altitude de 33.000 pieds.
 - La route suivra la voie aérienne « Vert 599 » jusqu'au point TEKOT puis rejoindre directement le point TAS et l'aéroport de TAHITI-FAAA.
 - La durée prévue du vol est de 4 heures 24 minutes. L'aérodrome de déroulement prévu, serait HAO.
-
- L'immatriculation de cet avion américain est N. 605 PE. Son code SELCAL (H.F.) sera notifié en vol. Son indicatif radio sera Continental n° 8.

*
* *

On comprend ainsi l'intérêt de ces procédures qui permettent aux services concernés dans le monde entier de se comprendre, quelle que soit leur langue parlée et qui assurent une compatibilité entre leurs installations techniques de télécommunications aéronautiques.



III - AU PLAN DE L'EXPLOITATION

Il y a encore quelques mois de cela, les messages aéronautiques émis, étaient pour la plupart d'entre eux, tapés sur une machine qui les transformait en une bande perforée selon le code télétype. Ces bandes perforées étaient alors passées dans une machine transmettrice qui générait un signal électrique modulant ensuite une onde porteuse pour la transmission par radio. A la réception, les messages arrivaient en clair sur une machine. Il fallait dépouiller la bande, découper chaque message pour les faire parvenir à leur destinataire.

Tout cela représentait des manipulations nombreuses, la mise en œuvre d'un grand nombre de machines, l'exploitation de messages et de bandes perforées encombrantes et peu commodes.

Ainsi, le B.C.T. de TAHITI-FAAA disposait de quinze téléimprimeurs et traitait mensuellement chaque jour :

Entre 1.000 et 1.300 messages à la réception, venant d'Auckland, environ 350 messages à l'émission vers le R.S F.T.A. et près de 500 messages sur le réseau local.

*
* *

Maintenant et depuis juillet 1987, le B.C.T. est donc doté d'un système de commutation automatique des messages.

Comme nous allons le voir, cela a modifié profondément les méthodes de travail.

Tout d'abord, un certain nombre d'abonnés disposent d'un terminal TX 35. Ils n'ont donc plus besoin de téléphoner, porter ou expédier au B.C.T. leurs messages. Il leur suffit de taper leur message sur leur terminal relié au CC 48 qui va le traiter et l'acheminer automatiquement. Ces abonnés sont :

Le secrétariat du directeur.

Le bureau de piste et bureau d'informations aéronautiques.

Le Service Navigation aérienne et le centre de recherches et sauvetage.

Le Centre de contrôle régional.

La tour de contrôle.

Le Centre prévisions de la météo.

La station observations de la météo à FAAA.

Le Centre d'expérimentation du Pacifique.

Le Laboratoire de Géophysique.

Le B.C.T. est équipé également :

d'un TX 35 en position superviseur (photo couverture).

d'un TX 35 en position litige

d'un TX 20 en position journal.

d'un TX 30 permettant de donner des instructions au CC 48 ou de le programmer.

Le CC 48 traite tous les messages émis ou reçus :

- en détectant les anomalies : absence de préfixe, numérotation erronée. Certains écarts sont tolérés par rapport aux normes ou corrigés automatiquement

- en commutant la transmission vers les voies d'acheminement correspondant aux différents destinataires,

- en exécutant certains ordres : répétition par exemple,

- en stockant tous les messages dans un journal qui puisse permettre de contrôler le suivi du trafic,

- en éditant quotidiennement un récapitulatif des messages traités, par circuit... aux fins de statistiques.

De plus, ce système s'autocontrôle en vérifiant en permanence le bon fonctionnement de ses modules, en calculant le taux de charge de sa mémoire de masse, en évoluant la file d'attente et les délais de transmissions.

Tous les messages devant être retransmis par radiotéléphonie aux aérodromes territoriaux arrivent sur la position superviseur qui est proche de l'ensemble émission-réception BLU.

Les messages vers les aérodromes de HUAHINE et de RAIATEA sont commutés sur le réseau OPT et arrivent à destination par une paire téléphonique sur un téléimprimeur.

Les messages vers le R.S.F.T.A. sont acheminés également par une voie OPT vers la station terrestre de Papenoo d'où ils seront émis vers le satellite.

Quand les opérateurs tapent leur message sur leur terminal TX 35, ils ont la possibilité : de visualiser ce qu'ils ont entré en machine, de corriger, d'interrompre momentanément la transmission, de mettre le message en mémoire, etc.

Messages d'urgence

En exploitation dans l'Aviation Civile, il peut arriver des événements graves (accidents, recherches, alertes à la bombe, menaces de tsunami, avis de cyclone, etc.) qui nécessitent d'informer rapidement un certain nombre de responsables ayant dans chaque cas, une mission à remplir définie à l'avance.

Il est donc essentiel que ces messages soient préformatés pour simplifier leur rédaction et que la liste des destinataires soit regroupée sous une forme abrégée que le CC 48 saura expliciter... afin de gagner du temps.

Voici par exemple, un message type d'alerte dans un cas d'accident d'aérodrome.

SS - NTZZ ALRT	– Priorité personnes en danger - adresses groupées.
18 2011 NTAZTZX	– Émis le 18 à 20 h 11 par le bureau de piste.
A/ Alerte rouge	– Accident aérien.
B/ B. 747	– D'un boeing 747
C/ 268	– Ayant 268 personnes à bord
D/ Seuil 04	– S'est produit au seuil 04 de la piste
E/ 2009	– A 20 h 09
F/ SSIS	– Rendez aux SSIS.

On sait également que lorsqu'un séisme dépasse une magnitude donnée dans le Pacifique, le centre international d'alerte basé à Honolulu, à savoir PACIFIC TSUNAMI WARNING CEN-

TER (P.T.W.C.) ... diffuse un avis de danger qui sera acheminé sur le R.S.F.T.A. Il est très important que cet avis de danger soit répercuté rapidement au Laboratoire de Géophysique de la Polynésie française pour analyse, afin d'examiner si la menace justifie ou non le déclenchement d'une alerte générale. C'est pourquoi un terminal TX 35 a été installé à ce Laboratoire.

Voici un exemple de message :

ZCZC BD A 006 06 05 18
GG NTAAYMLG NTAAYA NTAAYH
06 0510 NTAAYF
06 0448 PHNLYMHO
AN EARTHQUAKE OCCURED AT 04 19 UTC 06 oct IN THE VICINITY OF 250
MILES SOUTH OF APIA.
MEASURED 7.0 ON THE RICHTER SCALE
THE LOCATION IS SUCH THAT A PACIFIC WIDE TSUNAMI WILL NOT BE
GENERATED.
STOP.

Interview de Monsieur ROBERT
Technicien Supérieur, en poste au BCT depuis 1962

— Pouvez-vous nous rappeler l'évolution que vous avez connue ?

Tout au début, il existait une liaison en graphie, c'est-à-dire en morse, sur des fréquences HF avec Nouméa, puis Saïgon.

Ensuite, Nandi est devenu le centre de tri pour le Pacifique. Nous avions alors deux vocations quotidiennes. Les compagnies aériennes n'avaient pas encore leur propre réseau et nous transmettions donc, tous les messages commerciaux.

Une position air-sol utilisait la H.F. en phonie pour communiquer avec les avions en vol ou les aérodromes territoriaux au fur et à mesure de leur équipement.

— *vers 1965, fut installée une liaison radiotélétype. Au lieu d'envoyer et de recevoir des messages radio en morse, nous apprîmes à taper sur les claviers des télé-imprimeurs. Le centre fonctionnait H. 24.*

— *vers 1981, un satellite ayant été placé sur une orbite géostationnaire au-dessus du Pacifique, la liaison radiotélétype avec Nandi fut remplacée par une liaison spatiale vers Auckland en Nouvelle-Zélande, où un centre automatisé fut implanté pour gérer l'ensemble du Pacifique.*

— *enfin, en juillet 1987, le centre fut automatisé grâce à l'installation du CC 48 et des nouveaux terminaux TX 35.*

— Quelles sont les remarques que vous inspire ce nouveau système ?

Une fois de plus, il a fallu s'adapter à une modernisation. Des claviers TX 35 sont en effet différents et surtout la machine est plus complexe.

Mais lorsqu'on maîtrise son utilisation, le travail est plus simple, plus facile et plus agréable.

Nous n'avons plus à faire toutes ces manipulations de bandes pour transmettre les messages vers les différentes destinations.

Les conditions de travail sont également meilleures car le bruit de tous les télétypes était fatigant à la fin d'une journée de travail.

D'une façon générale, le système est de meilleure qualité. Les messages arrivent bien clairs et exploitables. Avec le radiotélétype, il était fréquent qu'ils soient ravagés, surtout la nuit avec les interférences.

Bien que la fiabilité soit bonne, il est nécessaire de prévoir rapidement un système de secours en cas de panne totale du système ou de doubler les installations car l'importance du trafic est difficile à écouler en revenant aux manipulations pour les orienter vers les divers destinataires, dans un tel cas.

IV. - CONCLUSION

L'automatisation du BCT a permis des gains considérables en matière de fiabilité donc de sécurité pour les usagers comme en matière de qualité de condition de travail pour les agents. Elle permettra également de continuer à faire face à la croissance du trafic au cours des années à venir.

De nouvelles améliorations sont cependant d'ores et déjà prévues :

- le raccordement au CC 48 d'un micro-ordinateur pour le traitement automatique des notams (avis aux usagers),
- le raccordement des aérodromes de Bora Bora et Rangiroa,

STATISTIQUES TOURISTIQUES

(source : Service Territorial du Tourisme)

ORIGINE DU TRAFIC	JANVIER A NOVEMBRE 1986	JANVIER A NOVEMBRE 1987	EVOLUTION en %
- Amérique du Nord (dont Etats-Unis) (dont Canada)	95 498 (90 968) (3 997)	69 058 (65 031) (3 523)	- 28 (- 29) (- 12)
- Amérique du Sud	2 340	3 686	+ 58
- Europe (dont France) (dont RFA) (dont Italie)	26 993 (14 384) (2 472) (2 069)	38 387 (20 145) (3 870) (3 579)	+ 42 (+ 40) (+ 57) (+ 73)
- Pacifique (dont Australie) (dont Nle-Zélande) (dont Japon)	22 377 (8 346) (3 834) (4 241)	19 943 (7 819) (3 759) (3 582)	- 11 (- 6) (- 2) (- 16)
- Autres	819	862	+ 5
TOTAL GENERAL	148 027	131 936	- 11

Les résultats touristiques enregistrés au cours des onze premiers mois de l'année 1987 révèlent les mêmes tendances que celles constatées à l'issue des trois premiers trimestres de l'année :

- . Le nombre total de touristes a décru pendant la période de 11 % par rapport à la même période de l'année précédente, sous l'effet négatif du départ du S.S. Liberté au début de l'année.
- . La réduction du nombre de touristes originaires des Etats-Unis atteint 29 %. Cependant, en excluant des résultats des onze premiers mois de l'année 1986 les passagers du S.S. Liberté, au nombre de 30 569, il est possible de constater une assez nette progression de la clientèle américaine, de l'ordre de 8 %.

ACTIVITÉS DES SERVICES

COMPTE-RENDU D'ACTIVITE DU 3EME TRIMESTRE 1987

SERVICE DE L' INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE

AERODROMES D'ETAT

I.- TRAVAUX

TAHITI-FAAA :

- Poursuite des travaux de construction de 2 logements F4 pour la Brigade GTA dans la Cité de l'Air.

II.- ÉTUDES TAHITI-FAAA :

- . Poursuite de l'étude de déplacement CCR. Préparation du marché de maîtrise d'oeuvre. Poursuite des études de l'APD.
- . Avis sur projets immobiliers.
- . Etudes diverses sur aérodromes d'Etat.
- . Préparation du DCE pour la réfection des chaussées aéronautiques de l'aire de stationnement internationale. Lancement de la consultation.
- . Appel d'offres pour l'équipement du poste P'3. Réception des offres. Dépouillement. Etudes complémentaires.
- . Note sur l'aspect technique du passage routier sous piste et sur les possibilités de créneaux de trafic.

BORA-BORA :

- . Lancement de l'appel d'offres concernant le reprofilage des chaussées aéronautiques - Dépouillement des offres - Négociations avec les entreprises - Passation du marché - Etudes de détail.

III.- ACQUISITIONS IMMOBILIÈRES

TAHITI-FAAA :

- 2ème acquisition amiable d'une parcelle de terre proche de l'aviation générale pour l'extension de l'emprise aéroportuaire. Promesse de vente pour une 3ème acquisition de terrain dans ce même but.
- Etablissement du dossier foncier en vue des travaux de réalisation d'une voie d'accès à la zone Ouest de l'aéroport. Début de l'enquête administrative préalable à la déclaration d'utilité publique.

I.- TRAVAUX

- MOOREA : Consultation des entreprises pour travaux de clôture de l'aérodrome. Travaux d'entretien dans logement du chef d'aérodrome.
- MANIHI : Travaux de protection de la bande.
- RURUTU : Adaptation garage SSIS. Opération générale d'entretien sur les bâtiments. Balisage diurne.
- UA POU : Abri SSIS et clôture (complément)
- HUAHINE : Réfection partielle couverture bloc technique. Réparation local technique.
- TOTELEGIE : Opération de gros entretien sur les bâtiments. Chiffrage après visite des lieux avec l'entreprise.
- APATAKI : Opération d'entretien en préparation sur l'aérogare.
- NAPUKA : Construction d'un dépôt de carburant avion.
- Plan de récolement de divers aérodromes (suite).

II.- ÉTUDES

- . MOOREA : Balisage d'obstacles : lancement du marché.
 - Clôtures : étude et commande du matériel
 - Tour de contrôle : étude du bâtiment.
- . Aménagement des aérodromes pour l'ATR 42 : Etude abris SSIS, abris passagers et sanitaires.
- . MAUPITI : Formalités administratives relatives aux extractions de matériaux et demande de concession maritime. Etude de Laboratoire - Jugement des offres et attribution du marché.
- . Avis sur divers projets.
- . TAKUME : Etudes diverses à propos du parcellaire.
- . UA POU : Réalisation d'un plan topographique au 1/5000 zone nouvel aérodrome.
- . NUKU HIVA : Etude d'assainissement de la plate-forme.

III.- ACQUISITIONS IMMOBILIÈRES

- TAKAROA : Consignations des indemnités à la Caisse des Dépôts & Consignations.
- TAKUME : Rectifications apportées sur le plan soumis à enquête, à la suite des enquêtes préalable et parcellaire.
- MAUPITI : Convocation des ayants-droit présumés devant la Commission Arbitrale d'Evaluation pour fixation des indemnités. Les formalités administratives accomplies, les indemnités seront consignées à la C.D.C.

ACTIVITE DU SERVICE DE LA METEOROLOGIE

Arrivée du nouveau Chef de Service Mr. LASBLEIZ en remplacement de Mr. NEAU

Stage de maîtrise de Mr. CHANSIN.

Poursuite des mesures pour l'étude de site d'Atimaono.

Participation et participation à la préparation de la réunion sur la recherche dans le Pacifique Sud.

Concours de recrutement de 3 Techniciens CEAPF

Etude pour l'installation de mesures de vent aux extrémités de la piste de Moruroa.

Retour des TM stagiaires après leur stage théorique à l' ENM.

Suivi de la situation générale hydro-climatologique.

Constatation de graves dommages à l'électrolyseur pour la fabrication d'H₂ à son arrivée à FAAA.

Déroulement des concours TM (externe, interne et emplois réservés).

Exposé de climatologie aéronautique pour l' ETOM.

Réorganisation des bulletins radio et télé .

Amélioration de la réception des images satellites.

MOIS DE JUILLET

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION EN 1/10 hPa		VENT	Evaporation Evapotranspira- tion 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	26.0	+ 0.9	32.3	21.3	25	64	- 77	14	3	26	.	213	+ 10	25	10113	- 08	.	121	125
PUKA-PUKA																			
BORA-BORA	25.8	+ 0.2	30.6	20.5	11	87	- 8	9	2	11	.	226	- 6	11	10128	- 05	.	141	122
TAHITI-FAAA	24.5	+ 0.1	31.0	18.3	29	31	- 33	8	1	29	.	234	+ 2	29	10129	- 10	.	110	104
RANGIROA	26.7	+ 0.7	30.5	23.2	15	29	- 51	12	.	15	.	242	+ 1	15	10125	- 10	.	167	141
TAKAROA	27.1	+ 0.9	30.6	23.9	21	29	- 60	13	.	29	.	237	0	21	10121	- 12	.	166	141
HAO	25.5	+ 0.6	28.9	22.1	22	75	+ 5	13	3	22	.	236	+ 7	17	10132	- 15	4	162	134
HEREHERETUE	23.9	0	28.4	18.1	21	36	- 65	14	1	25	.	193	- 24	21	10137	- 14	.	69	73
TUREIA																			
RIKITEA	20.4	- 0.5	25.3	15.9	6	187	+ 27	19	7	6	1	145	- 13	6	10143	- 29	3	63	61
REAO	25.1	+ 0.6	29.6	20.9	13	73	- 1	14	2	22	.	205	- 17	13	10138	- 17	1	105	98
MORUROA	22.8	- 0.3	27.7	18.0	16	192	+ 66	17	8	16	.	161	- 46	14	10136	- 24	5	110	95
TEMATANGI	22.5	- 0.4	27.7	17.1	6	168	+ 3	14	6	6	.	168	- 28	6	10139	- 23	.	101	87
TUBUAI	19.4	- 1.5	26.1	11.2	21	60	- 83	18	1	23	.	173	- 4	21	10142	- 18	.	76	71
RAPA	17.2	- 1.1	22.5	10.6	26	148	- 97	26	6	36	2	165	+ 45	26	10122	- 42	17	74	62
E : écart par rapport à la moyenne de la période () valeur estimée																			

MOIS D'AOUT

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION EN 1/10 hPa		VENT	Evaporation Evapotranspira- tion 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	26.5	+ 1.4	32.6	21.8	25	150	+ 37	16	4	26	.	237	+ 19	25	10111	- 15	1	146	145
PUKA-PUKA																			
BORA-BORA	25.3	- 0.2	30.2	21.7	11	31	- 20	9	1	11	.	230	- 20	11	10135	- 04	1	170	147
TAHITI-FAAA	24.2	- 0.1	30.6	17.4	29	62	+ 20	6	1	29	.	237	- 13	29	10138	- 08	2	130	123
RANGIROA	26.3	+ 0.6	30.4	22.2	15	106	+ 29	16	4	15	.	225	- 21	15	10129	- 10	1	170	149
TAKAROA	26.1	+ 0.1	30.2	22.9	21	33	- 42	14	1	29	.	226	- 13	21	10125	- 13	1	169	149
HAO	24.7	+ 0.2	28.1	20.4	22	85	+ 22	18	1	22	.	208	- 34	17	10142	- 11	4	182	149
HEREHERETUE	23.0	- 0.6	28.0	18.0	21	54	- 13	19	2	25	.	186	- 55	21	10153	- 07	1	78	86
TUREIA																			
RIKITEA	19.7	- 1.0	26.1	14.1	6	315	+ 125	19	6	6	.	156	- 19	6	10163	- 06	.	99	90
REAO	24.4	+ 0.2	29.2	19.5	13	122	+ 51	17	3	22	.	197	- 38	13	10147	- 09	.	129	118
MORUROA	21.8	- 0.8	25.8	16.7	16	118	+ 32	22	2	16	.	163	- 59	14	10162	- 05	9	146	123
TEMATANGI					6					6				6					
TUBUAI	19.6	- 1.0	25.4	10.3	21	120	- 41	14	4	23	.	178	- 4	21	10170	- 02	.	93	90
RAPA	16.7	- 1.0	22.7	10.2	26	143	- 96	21	4	36	.	140	+ 10	26	10176	- 04	9	81	74
E : écart par rapport à la moyenne de la période () valeur estimée																			

MOIS DE SEPTEMBRE

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 ≥ 0,4	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	26.6	+ 1.3	32.7	21.9	25	53	- 30	16	2	57	.	234	+ 10	25	10125	- 01	1	167	166
PUKA-PUKA																			
BORA-BORA	26.4	+ 0.5	30.7	21.8	11	58	- 21	6	2	11	.	240	- 1	11	10138	00	.	164	156
TAHITI-FAAA	25.5	+ 0.8	30.7	18.0	29	40	- 10	10	2	29	.	218	- 22	29	10140	- 04	.	145	145
RANGIROA	27.1	+ 1.1	31.5	22.4	15	66	- 8	11	2	36	.	269	+ 28	15	10136	- 04	.	168	163
TAKAROA	27.1	+ 0.9	30.8	23.6	21	71	- 10	16	3	36	.	252	+ 14	21	10134	- 03	.	185	171
HAO	25.7	+ 0.9	27.8	23.7	22	160	+ 81	9	3	23	.	248	+ 1	17	10148	- 04	1	184	170
HEREHERETUE	24.3	+ 0.5	29.0	20.0	21	124	+ 39	16	4	27	1	178	- 48	21	10151	- 09	.	94	105
TUREIA																			
RIKITEA	21.1	0	26.5	16.1	6	238	+114	15	7	6	.	159	- 16	6	10160	- 12	2	91	95
REAO	25.3	+ 0.6	31.7	20.0	13	95	+ 20	10	3	24	.	255	+ 10	13	10154	- 04	.	146	145
MORUROA	22.9	0	27.8	17.9	16	106	+ 6	14	3	23	.	210	- 10	14	10159	- 09	4	121	119
TEMATANGI																			
TUBUAI	20.6	- 0.3	26.1	11.9	21	70	- 51	11	3	38	1	168	- 18	21	10156	- 17	.	111	113
RAPA	18.2	+ 0.1	22.9	10.9	26	209	+ 10	18	6	36	.	176	+ 46	26	10141	- 43	15	109	103
E : écart par rapport à la moyenne de la période										() valeur estimée									

SERVICE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

L'activité du Service de la Navigation Aérienne s'est traduite comme à l'accoutumée, par un certain nombre d'études et de réalisations qui ont concerné l'aéroport de Tahiti, les aérodromes extérieurs, l'espace aérien environnant et le transport aérien. Une activité soutenue a également été constatée sur le plan des réalisations techniques avec notamment la mise en service de l'autocommutateur de messages.

DIVISION CONTROLE EN ROUTE ET S.A.R.

— Regroupement TWR-CCR : participation à l'élaboration spécifications : système de distribution de strips - chaîne radio et téléphone - meubles de contrôle.

— Préparation tri-qualifications (début février 88).

— Réorganisation espace aérien ISLV et Tahiti : en cours d'étude.

— Lettres d'accord : OAKLAND faite, à faire AUCKLAND.

— Mise à jour et suivi manuels SAR et CDT de permanence.

— SAREX : formation de largueurs au cours d'un service à Tetiaroa.

— Mini-expérimentation balise 406 MHZ opérative en janvier.

— Réglementation : nouveau PACI en application début 88, synthèse des nouveautés en cours de rédaction.

— Création nouvelle route Tahiti-San Francisco.

— Suivi avec OAKLAND déplacement route Tahiti-Hawaii.

DIVISION DES AÉRODROMES EXTÉRIEURS

- Élaboration des consignes d'alerte en cas d'accidents sur ou à proximité des aérodromes.
- Reprise de la gestion des stocks d'essence 100/130 aux Marquises.
- Élaboration du budget territorial pour 1988.
- Mise à jour de l'AIP (notamment mise à jour des cartes VAL).
- Élaboration ou actualisation des manuels d'aérodromes (22 au total).
- Études de différentes procédures AMV.
- Réaménagement des espaces aériens des ISLV (non terminé).
- Réalisations préliminaires à l'accueil de ATR 42 sur différents aérodromes.

DIVISION TECHNIQUE

- MOOREA : Installation des feux à obstacles et balisage lumineux provisoire suite à l'allongement de la piste.
- FAAA : Remise en service du GE 2 - Mesure au sol des perturbations de l'axe ILS causées par la circulation d'engins - Étude de remise en état de l'aire de stationnement - Pré-régulation de l'ILS.
- HUAHINE/RANGIROA : Pré-régulation VOR.
- BORA BORA : Dépannage du GE 1 40 KVA - Tournée de maintenances correctives et préventives à Anaa, Makemo, Napuka, Fangatau, Takapoto, Manihi.
- TUBUAI : Remise en état du balisage solaire après dératisation de la tour.
- RAIATEA : Dépannage des feux à éclats et de la télécommande du groupe - Remplacement des réservoirs à combustible.
- RURUTU : Raccordement définitif de l'aérodrome au réseau électrique communal - Démontage du groupe.

AÉRODROME DE TAHITI-FAAA

AFFAIRES TRAITÉES :

- Approbation du projet d'arrêté de police par le Conseil des Ministres et signature par le Haut-Commissaire.
- Mise à jour du nouveau plan de secours de l'aérodrome.
- Mise à jour du programme de sûreté de l'aérodrome.
- Circulaire d'information : Règles dérogatoires d'utilisation de la plateforme par les hélicoptères
- Procédures d'approche réservées aux aéronefs basés en Polynésie française (mise à l'essai).
- Instruction de divers dossiers d'infraction et de réclamation.
- Mise au point avec T.A. de la saisie des données statistiques de trafic.

— Mise en œuvre du Plan de Secours de l'aérodrome : exercice papier le 17 septembre - alerte rouge (réelle) le 29 septembre à 0 h 17 (vol LA 134). -

— Programme hiver 87/88 des compagnies.

— Visite de HAO avec les chefs d'escale et les représentants des compagnies aériennes internationales le 7 septembre.

— Réunion des usagers de l'aérodrome (AOCFP) les 30 juillet et 01 octobre.

— Réunion du Comité opérationnel de sûreté les 5 août et 7 octobre.

— Mise en vigueur de mesures conjoncturelles de sûreté, du 20 juillet au 28 septembre.

— Embauche d'un pompier stagiaire.

— Établissement d'une convention avec le propriétaire de l'HOVERCRAFT.

— Réception vedette SSIS remotorisée.

— Qualification BIA/BDP/CDP de M. WIN Benjamin, CC/3).

— Qualification BIA/BCT de MM. BU-LUC Marcel et SANFORD Vetea, TAC.

AFFAIRES EN COURS :

— Nouvel enregistrement : coordination NTTA/SETIL pour mise au point des questions de sûreté liées au chantier - Travaux de construction à compter début octobre.

— Informatisation de la section Sol : projet réalisé - Acquisition d'un ensemble micro-calculateur en cours.

— Projet Sagitaire : Étude du projet indépendamment de l'informatisation de la section Sol.

— Refonte de l'annexe du plan de secours : les consignes de sécurité des différents organismes basés sur l'aérodrome ont été transmises pour avis.

— Système d'édition automatique des strips : Étude des spécifications locales en cours - Inscription de cette nouvelle tâche au programme des investissements DNA 88.

— Création d'une bretelle Sud-Ouest : Étude en cours, en liaison avec le SIA.

DIVISION TRANSPORTS AÉRIENS

ÉTUDES ET ACTIVITÉS DE LA DIVISION :

— Extension outre-mer des textes réglementaires relatifs à l'Aviation Civile.

— Transmission au Territoire des projets d'arrêté d'homologation de 3 hélistations à Tahiti et à Moorea (Puunui, Belvédère et Sofitel Tiare).

— Transmission au SFACT/TU des dossiers de demandes de dérogations présentées par Air Tahiti pour l'exploitation de ses appareils ATR 42 sur certaines pistes (pistes courtes et définition d'une trouée d'envoi opérationnelle spécifique).

— Inspection de la Compagnie Air Tahiti au cours des mois de juillet et d'août.

— Réunion de travail avec le SET/AIR TAHITI au sujet de la composition future de la flotte de la compagnie Air Tahiti.

- Organisation des sessions d'examen du P.N. (TT, CSS, PP, IFR, QRI).
- Mise en service du TWIN OTTER DHC 6-300 F-ODUH chez Air Moorea.
- Mouvement du personnel : départ de M. Wilfrid REY pour entrer en scolarité ESA à l'ENAC/TOULOUSE.

– Activité du F-OCHS : Total de 71,27 heures de vol réparties comme suit :

Pilote Inspecteur :

– Haut-Commissariat	48,05 h
– Santé (Evasan)	–
– Aviation Civile	14,10 h
– Divers	9,12 h

Stage de M. SACAULT au CNFA de GRENOBLE en vue de l'obtention du Brevet des Corps Techniques.

ACTIVITÉS DU CENTRE DE CONTROLE RÉGIONAL ET DE L'AÉROPORT DE TAHITI FAAA

I. - CCR

1.1. Trafic de route :

- mouvements internationaux 969
- mouvements interinsulaires 4441
- Total 5410

1.2. SAR

- Phases d'urgence 4
- Évacuations sanitaires 63

II. - AÉROPORT

2.1. Circulation aérienne :

- mouvements commerciaux 9752
- dont IFR 2719
- mouvements non commerciaux ... 10902
- dont - IFR 1618
- Aéroclub de Tahiti 3096
- Cercle aéronautique 404
- Aéroclub UTA 2570
- Privés 1471
- Autres (militaires, entraînements) . 3315
- CAP 46
- Aéronefs étrangers 527
- Jets 754
- Plus de 20 t 754

2.2. Bureau des télécommunications :

- messages reçus :
 - international non
 - local dispo-
 - total nible

- messages émis :

international
local
Total

2.3. Bureau de piste

- Licences validées :
 - PN professionnels 47
 - Non professionnels 46
- Effectifs basés en P.F. :
 - PN professionnels 64
 - Corps techniques 8
 - Privés 211

2.4. Bureau d'information aéronautique :

NOTAMS reçus : classe 1 - série A 4207
NOTAMS émis : classe 1 - série A 62
Protections 407

2.5. Service Sécurité Incendie :

Surveillance mouvements aéronefs 992
Surveillance avitaillements 318
Sorties moyens nautiques 20
Alertes aéronefs 2
Feux 1

2.6. Protections météorologiques :

- Vols internationaux long courrier ... 460
- Vols moyen courrier 1525



NOUVELLES DIVERSES

ECHOS DE L'ASSOCIATION

LE BAL DE FIN D'ANNÉE



C'est le vendredi 27 novembre que s'est déroulé le bal annuel organisé par l'Amicale Tamarii Aviation Civile, au restaurant le « VAIMA » qui offre un cadre agréable au bord du lagon. Cette soirée amicale a réuni plus de deux cents dîneurs qui, après un punch d'accueil et un buffet bien garni, ont pu admirer un spectacle présenté par le célèbre groupe « TE MAEVA » de Coco.

L'orchestre « VAIREA » qui animait le bal, a eu un succès mérité si l'on en juge par le nombre de danseurs restant encore en piste lors de la fermeture des portes vers 2 heures du matin.

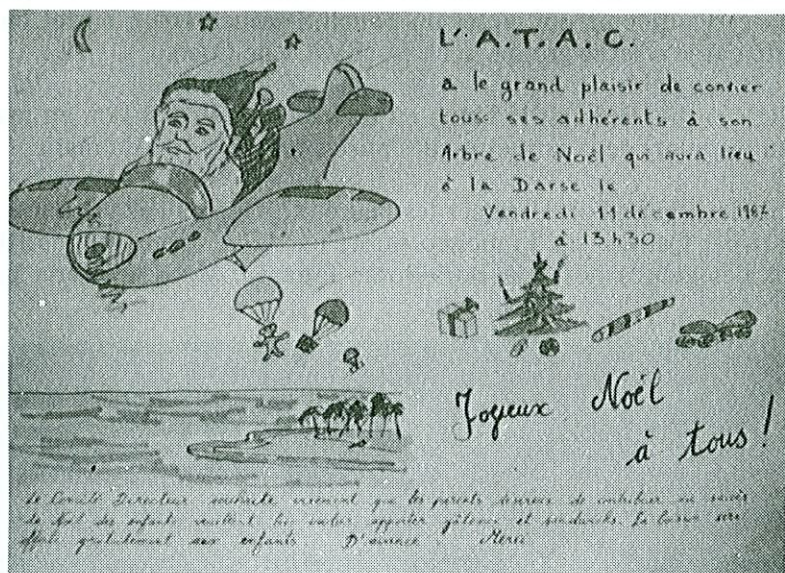
Le tirage de la tombola a permis de désigner les heureux gagnants des seize lots, dont trois voyages aériens : sur Sydney offert par Qantas, sur Francisco offert par UTA et sur l'île de Pâques offert par Lan Chile et des séjours dans des grands hôtels à Bora-Bora, Tetiaroa, Moorea offerts par Air Tahiti et Air Moorea.





Les missionnaires du STNA ont pu apprécier la prestation du groupe de danse.

L'ARBRE DE NOEL



Grâce à l'argent récolté par la tombola et la soirée dansante, un arbre de Noël avec distribution de jouets à tous les enfants, put avoir lieu le vendredi 11 décembre.

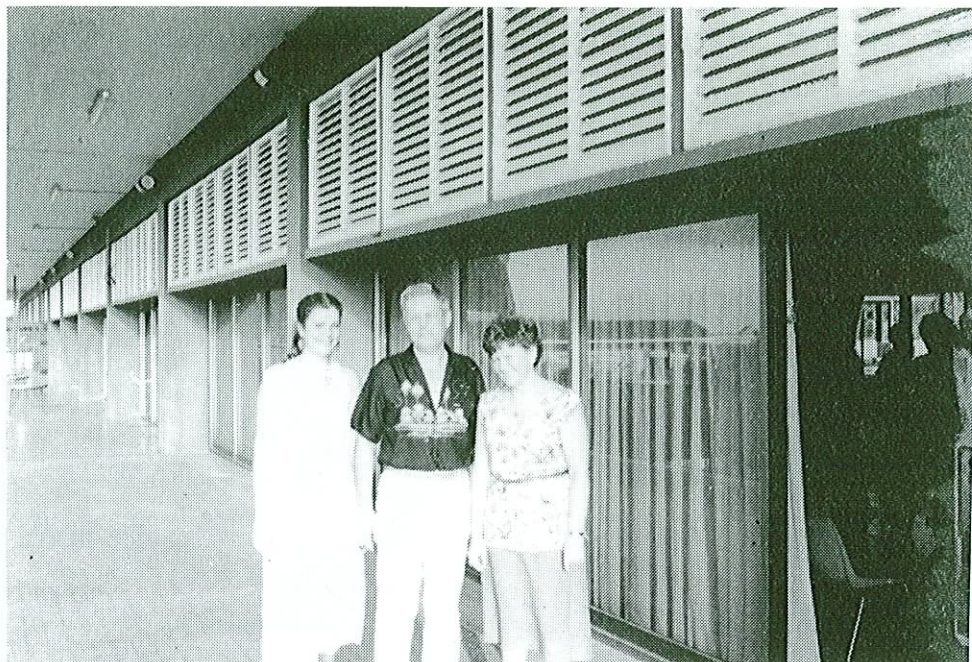


Le Père Noël au cours de sa brève escale à l'aéroport de Tahiti-Faaa où il est arrivé par avion.

ARRIVÉES - DÉPARTS



ARRIVÉE ! Monsieur Justin RATIARSON début décembre en provenance du STNA/PARIS pour remplacer Monsieur Christian REBOA en tant que chef du service administratif.



DÉPART ! Après un séjour de 3 ans en tant que chef de la brigade de Gendarmerie des Transports Aériens sur l'aéroport de Tahiti-Faaa, l'Adjudant-Chef SCHERNO et sa famille (photo ci-dessus) ont quitté le territoire début décembre 1987.

NOUVELLES BREVES

Prise de fonction du nouveau Haut-Commissaire Jean Montpezat le 28 novembre en remplacement de Monsieur Pierre Angeli.

Monsieur Francis SACAULT (IEEAC) a obtenu, à l'issue d'un stage de six semaines au Centre National de Grenoble-Saint-Gervais, le brevet de pilote des corps techniques.

Le Beechcraft Baron à bord duquel avait pris place Jean DUJET, ESA/P en tant que contrôleur CEIBR, a vu son train s'affaisser lors de son atterrissage, le 7 décembre, à FAAA.

C A R N E T B L A N C

Nous avons également appris la nouvelle du mariage de :

. DOUCET Gérard, CC/2, avec TAHIMANARII Yolande, célébré le 13 octobre 1987 à FAAA.

LE TESTAMENT DE SIR HOWARD

Résumé : Un jeune garçon devient le confident de Sir Howard, un savant attaché au ministère des Armées et sur le point de découvrir le code cellulaire qui ouvre les portes de la connaissance.

Tandis que le monde apprend le décès du vieil homme, l'enfant retourne au manoir isolé, à la recherche de Socrate le chat angora que lui a légué Sir Howard. Il aperçoit une faible lumière dans le laboratoire.

CHAPITRE 6

Je m'aventurai dans le corridor de la demeure obscure et en tâtonnant, je gravis les marches de l'escalier qui conduisait au sanctuaire du savant.

La porte était entrouverte. Le cœur battant j'entrai sur la pointe des pieds. Un spectacle insolite s'offrit alors à ma vue dans le halo d'une lumière tamisée.

Puis une âcre odeur envahit la pièce et je perdis le sens des réalités.

Je revins à moi dans le parc sous l'emprise de la brise du jour naissant. Je fis quelques pas et tentai de pénétrer à nouveau dans le manoir. Mais cette fois, je trouvais la porte close.

J'essayai de me remémorer la scène inattendue et fugitive à laquelle je venais d'assister : il me sembla à nouveau discerner Sir Howard proche d'un appareil assez semblable à un congélateur de grande taille et Socrate maintenu sur une table par des lanières de cuir, une électrode reliée à son cerveau.

Puis un son strident avait envahi la pièce et tout s'était brouillé.

Je quittai le manoir avec l'impression d'avoir été la proie d'une hallucination.

Le lendemain à ma grande surprise, Socrate réapparut au logis.

Je me mis à l'examiner avec attention. Je ne pouvais plus me méprendre à son égard : l'expression du félin reflétait une vivacité inaccoutumée chez un animal et il m'observait en silence, semblant lire dans mes pensées. Soudain la vérité se fit jour dans mon esprit.

Pour une raison encore inexpiquée, Sir Howard avait pris la décision de disparaître du monde des vivants et dans l'isolement de son laboratoire, il expérimentait son transfert de connaissance sur Socrate.

Ainsi, le petit animal était-il à présent en mesure de dépasser ses pulsions instinctives et de se livrer à un raisonnement évolué, bien qu'il lui manquât par ailleurs le langage pour communiquer avec les humains.

Je tentai l'expérience et intimai l'ordre à Socrate de me conduire sans délai à Sir Howard.

Quelques instants plus tard, j'avais du mal à suivre mon guide qui trottnait allègrement vers la demeure du savant.

Poussé par le désir de lever le voile de cette singulière énigme, je pénétrai en trombe dans le laboratoire encore étonné de n'avoir rencontré aucun obstacle.

Le savant se trouvait à la même place que la veille et je pus m'assurer qu'il ne s'agissait pas d'un revenant.

Il m'indiqua un siège et comme autrefois s'adressa à moi avec bienveillance :

— « Il faut nous excuser à Socrate et à moi-même d'avoir choisi ce subterfuge, mais il devenait indispensable que je puisse poursuivre mes expériences dans le plus grand secret afin de protéger le reste de la gent animale de la tentation toujours possible d'en faire des robots au service de causes humaines moins désintéressées.

Socrate est donc demeuré notre lien jusqu'au moment présent où le résultat de mon entreprise me paraît probant et me retire toute inquiétude. »

Comme je félicitai le savant avec conviction, il se récria : « Oh ! ce ne fut pas si simple, je suis passé par de nombreuses phases de découragement et Socrate et moi devons payer de notre vie le succès de cette entreprise, car pourquoi le cacher, les prélèvements opérés mettent nos jours en danger. »

Sir Howard se dirigea vers un casier réfrigéré et en revint avec une capsule : « Voici la réponse à toutes ces années de recherches et vous allez en être le bénéficiaire et le témoin. »

Je craignis de n'avoir pas compris le sens des paroles de Sir Howard et je tentai de protester :

— « Je ne suis qu'un enfant et je ne pourrai à présent vous être d'un grand secours, je le crains ! Par contre, Socrate me paraît doté d'une sensibilité tout à fait remarquable ! ».

— « En effet, renchérit Sir Howard, Socrate est moins sot que bon nombre d'habitants de cette planète, néanmoins le but de mon expérience reste le devenir de l'homme. »

Puis il ajouta à voix basse. « C'est justement d'un enfant dont j'avais besoin, dans lequel j'ai mis toute ma confiance et qui restera le témoignage de ma tentative dans les années à venir. »

Je compris qu'il était inutile de résister à Sir Howard et dois-je l'avouer, une certaine curiosité me poussait à accepter l'expérience.

Je sus cependant à cet instant que l'univers qui m'entourait ne serait plus jamais le même.

CHAPITRE 7

Quelques jours s'écoulèrent. Puis Sir Howard fut victime d'une attaque cardiaque foudroyante et quitta réellement ce bas monde. D'une façon surprenante, Socrate ne lui survécut que quelques heures.

C'était au déclin d'un jour maussade. Profitant des ténèbres, je creusai une double tombe dans un endroit retiré du vaste parc gardé par les grands arbres et employai dans le secret le montant d'un héritage dont je venais d'être le bénéficiaire à l'édification d'un mausolée.

J'avais à peine achevé cette tâche que les effets de la découverte de Sir Howard commencèrent à se faire sentir.

Une grande lumière commença à pénétrer mon esprit et mon âme.

Je parvins à imaginer le passé, comprendre le présent et lire dans l'avenir. Je déchiffrai les mécanismes célestes et la loi qui régit la nécessité d'exister que nous appelons la vie.

L'esthétique et la reproduction des formes, le modellement de la matière me devinrent familiers.

Je pris conscience de la puissance de la pensée, capable de forger le destin et je reçus la grâce de communier dans le silence, avec la source de toute connaissance.

Plus près de moi, la société et les hommes, laissant échapper leur masque fragile, m'apparurent sans artifices.

Esclaves d'une intense dérision, je voyais par delà le présent, le sort qui guettait les habitants de la Terre.

Pendant quelques semaines, lorsque chassées par le crépuscule, les ombres de la nuit rampaient vers la cité, mes oreilles entendirent ce que les hommes ne perçoivent pas et mes yeux s'ouvrirent au triste cortège des revenants.

Ils étaient tous là, les témoins silencieux qui jugent les vivants, telle une sarabande hallucinante, Socrate à leur tête.

Je franchissais alors l'espace et le temps. Je percevais, tapis dans la pénombre, des créatures et des insectes guettant sur terre, l'instant où victime de sa propre folie, disparaîtrait le plus grand, le plus absurde et le plus dérisoire des despotes engendrés par la Nature.

Sous l'impulsion d'un ancien journaliste devenu éditeur, fleurirent durant les années cinquante aux États-Unis, de petits fascicules mensuels et de grande diffusion intitulés « Histoires insolites » dont certaines eurent l'honneur d'une transmission sur les chaînes de radio.

C'était l'époque où la lecture était encore le passe-temps favori et Philip Ashlin le promoteur, qui ne tenait pas compte de l'âge des rédacteurs, imposait pour critère « une histoire étrange, pas trop longue et bien écrite », qui rapportait environ deux cents dollars de droit à son auteur, ce qui était une somme fort honorable.

Aujourd'hui difficiles à retrouver — certains auteurs en renom et scénaristes n'hésitent pas à avouer qu'ils ont puisé leur inspiration dans ces revues. Un petit nombre de ces fascicules ont survécu grâce à des collectionneurs épris de nostalgie.

Et déjà les vers de terre savaient qu'ils triompheraient des hommes... jusqu'au dernier !

Comme elles me parurent tristes et chargées d'angoisse les ruelles désertes et froides lorsque l'hiver revint sur le New Hampshire.

Puis au bout de quelques mois, les révélations s'estompèrent et je fus la proie d'un grand désenchantement. Mes semblables m'apparurent victimes de leurs perceptions limitées, tels des observateurs acceptant au présent l'image de la voûte céleste alors qu'elle n'est déjà plus qu'une projection d'un passé lointain.

Pendant les années qui suivirent mon enfance, je revins régulièrement fleurir le mausolée du savant et de son petit compagnon, l'homme et l'animal unis dans un même destin et auxquels je devais tant de choses.

J'appris ensuite que la demeure déserte et close se dressa longtemps encore au sommet de la ruelle escarpée ainsi qu'un sanctuaire.

Aujourd'hui, je me trouve bien loin du manoir de Sir Howard, mais il m'arrive d'imaginer à mes côtés, tels des spectateurs invisibles, le visage grave du savant et le regard curieux de Socrate, chaque fois que je succombe à la tentation d'écrire et de parler d'espoir.

Et je sais depuis, qu'aimer c'est partager et que la recherche et le partage de la connaissance représentent le véritable héritage de l'esprit de l'homme et sa survie.

C'était là sans doute le vœu d'un homme généreux parmi les hommes et toute la signification du Testament de Sir Howard.

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

*UNE PROCHAINE RÉÉDITION
DES « HISTOIRES INSOLITES »
des années cinquante*