MANUREYA

BULLETIN DE LIAISON DE L'AVIATION CIVILE





MANUREVA

REDACTION

Direction de l'Aviation Civile B.P.6404-Aéroport de TAHITI-FAAA

IMPRESSION: Imprimerie Du Service de l'Education B.P.104 Papeete

SOMMAIRE

MANUREVA

NO 47

3^e Trimestre 1988

EDITORIAL	PAGE	3
DOSSIER DU TRIMESTRE	PAGE	5
STATISTIQUES TOURISTIQUES	PAGE	23
ACTIVITES DES SERVICES	PAGE	25
NOUVELLES DIVERSES	PAGE	46

EDITORIAL

La desserte aérienne de la Polynésie doit être considérée actuellement comme globalement satisfaisante :

- . 11 fréquences hebdomadaires sur la Côte Ouest des Etats-Unis (4 UTA 3 QANTAS, 2 CONTINENTAL, 1 AIR FRANCE, 1 AIR NEW ZEALAND) plus 2 fréquences supplémentaires en saison d'été pour UTA et AIR FRANCE.
- . 6 fréquences sur SYDNEY (3 QANTAS, 2 CONTINENTAL, 1 UTA).
- . 5 fréquences sur AUCKLAND (2 AIR NEW ZEALAND, 2 CONTINENTAL, 1 UTA)
- . 3 fréquences sur HONOLULU (2 HAWAIAN, 1 CONTINENTAL suspendue pendant les périodes creuses).
- . 2 fréquences sur le CHILI via l'Ile de Pâques (LAN CHILE). Une supplémentaire en saison de pointe.
- . 1 fréaugnec sur DALLAS (AIR NEW ZEALAND).
- . 1 fréquence sur les Cook et les Fidji (AIR NEW ZEALAND).

On peut dénombrer par ailleurs (vols semi-directs sur l'Europe dont 4 sur Paris (3 UTA, 1 AIR FRANCE -chaque compagnie assurant 1 rotation supplémentaire durant les mois d'été-) et 1 sur Londres (AIR NEW ZEALAND).

Ces liaisons aériennes permettent de toucher la totalité des marchés touristiques qui comptent, sauf un, celui qui offre, de l'avis général, les perspectives des plus alléchantes : il s'agit du marché japonais.

Depuis l'abandon en 1977 de la liaison TOKYO/PAPEETE/LIMA par la compagnie AIR FRANCE, il n'existe plus de ligne directe JAPON/TAHITI. Or, tous les professionnels du tourisme s'accordent pour reconnaître que le véritable lancement du marché japonais suppose la mise en place d'une ligne directe (si possible régulière et touchant l'agglomération de TOKYO).

EDITORIAL

De source autorisée, il semble bien qu'avec la volonté affichée du Territoire de relancer son tourisme international, une liaison aérienne nous permettant de recevoir directement les touristes japonais, soit sur le point d'être créée (premier trimestre 1989 ?).

Pour que cette nouvelle desserte devienne un succès, il conviendra que soient engagés d'importants moyens de promotion et que des mesures soient prises pour adapter le produit polynésien à la clientèle japonaise.

Nous formulons l'espoir que toutes les conditions seront réunies pour que les japonais représentent dans un proche avenir 20 % de la fréquentation touristique de la Polynésie.

* *

La sécurité est de nouveau à l'ordre du jour, à la faveur d'accidents récents qui n'ont pas épargné le transport par voie ferrée (cf accidents de la Gare de Lyon et de la Gare de l'Est) – le chemin de fer restant encore le moyen de transport le plus sûr –.

Même si pour sa part, le transport aérien a déjà atteint un très haut niveau de sécurité, il est un fait qu'un accident aérien met en jeu un nombre élévé de vie humaines (surtout depuis la mise en service des gros porteurs) et focalise par conséquent l'attention des médias.

Parmi les nombreux paramètres qui sont analysés à ces occasions, on peut relever les infrastructures (piste, installations, aides à l'atterrissage...), le matériel volant (appareils, équipements de bord...), la situation météorologique (orages, cisaillements de vent...)

L'organisation des secours présente la particularité de concerner des moyens qui sont à mettre en oeuvre immédiatement après l'accident. Mais quand on se rappelle que près de 75 % des accidents se situent sur un aéroport ou dans son environnement immédiat, on conçoit l'importance qu'il convient de lui accorder.

C'est pour cette raison que nous avons jugé bon de consacrer le dossier du trimestre au plan de secours de l'aéroport de FAAA ; seront examinés également les plans SATER et SAMAR de la Polynésie Française.

ORGANISATION DES SECOURS en cas d'accident aérien

En Aviation, comme dans tout mode de transport, on déplore de temps à autre des accidents. Ils concernent en général, de petits avions de tourisme ayant un seul pilote à bord la plupart du temps et se produisent, le plus souvent, lors des week-end ou en période de vacances.

Il est très rare en effet que les gros avions de transport commercial multimoteurs, conduits par un équipage professionnel, soient accidentés comme le montre le tableau des statistiques mondiales, ci-dessous :

Année	1985	1986	1987
Nombre d'accidents Nombre de tués	80 2 003	44 677	72 1 145
Nombre de blessés	305	154	278
Trafic mondial de passagers transportés en millions	877	938	1 040

Il apparaît ainsi que l'on déplore en moyenne, un passager tué pour un million de passagers transportés ; cela place le transport aérien du point de vue de la sécurité, derrière le transport sur rail ou fluvial mais devant tous les autres modes de transport.

Bien évidemment, le caractère exceptionnel et spectaculaire d'un accident d'avion, tout comme un accident de chemin de fer ... fait que les médias vont en parler dans le monde entier et lui donner une publicité disproportionnée, statistiquement parlant, par rapport au risque réel encouru.

Même si la probabilité qu'un accident grave arrive sur un aéroport est faible, il convient de se préparer à cette éventualité, en prévoyant notamment l'organisation des secours afin de se mettre dans des conditions optimales pour sauvegarder les vies humaines.

En France, il existe dans tout département comme dans les Territoires d'outre-mer, un plan "ORSEC" qui, sous l'autorité du Préfet ou du Haut-Commissaire de la République, a pour objet de permettre la mise en oeuvre rapide et rationnelle de l'ensemble ou d'une partie des moyens de secours publics et privés disponibles en cas d'évènements graves susceptibles de mettre en péril des vies humaines ou des biens importants.

En Polynésie française, le Plan ORSEC comporte des annexes, qui traitent d'évènements particuliers :

- soit prévisibles grâce aux moyens modernes de détection ou d'observation spatiale, comme les TSUNAMI (ras de marée consécutif à un séisme sous marin) ou les CYCLONES. Dans ces cas-là, la diffusion de l'alerte est primordiale car cela permet d'informer la population et de prendre toutes dispositions préventives visant à limiter les dégâts ou diminuer les risques.
- <u>soit spécialisés</u> à un point tel qu'il est préférable de confier la conduite des opérations aux responsables qualifiés chargés habituellement de ces secteurs d'activité.

C'est ainsi que la recherche et le sauvetage de personnes en détresse, en mer ... incombent à la Marine nationale qui dispose en permanence d'une organisation opérationnelle dite "SEC-MAR" (secours en mer).

C'est ainsi également que l'Aviation Civile dispose d'une organisation permanente opérationnelle dite "S.A.R." (Search and Rescue) pour sauvegarder dans toute la mesure du possible la vie des passagers d'un aéronef en détresse.

Mais, il faut distinguer par "détresse" :

- d'une part, les cas où l'on a un doute sur la sécurité d'un vol d'aéronef.

C'est notamment le cas quand on a perdu le contact radio avec le pilote - Dieu merci, l'interruption des communications radio ne signifie pas forcément qu'un accident est arrivé. Bien souvent, il ne s'agit que d'une panne ou d'une mauvaise propagation des ondes radioélectriques, tout particulièrement lorsqu'on utilise la HF.

Néanmoins des précautions sont prises et c'est ainsi que l'on peut être amené à déclencher des phases d'urgence. D'abord d'incertitude puis d'alerte et enfin de détresse lorsqu'on acquiert une quasicertitude que quelquechose de grave est arrivé.

- d'autre part, les accidents dont on a la certitude soit parce que le pilote a pu transmettre un message, soit parce qu'il y a des témoins visuels.

Ce sont ces derniers cas que nous examinerons dans ce dossier du trimestre à travers :

- . le Plan de secours pour l'Aérodrome de TAHITI-FAAA et ses environs
- . et les Plans SATER et SAMAR pour le reste de la Polynésie Française.

0

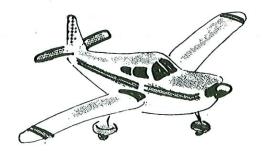
0 0

Une remarque s'impose préalablement.

Les problèmes d'accident aérien induisent forcément des notions de responsabilité et de dédommagement des préjudices subis.

Il faut donc savoir que l'Etat, qui a la charge d'organiser les secours, s'appuie pour ce faire sur des textes règlementaires qui donnent un support juridique à ses actions et qui permettent de coordonner au mieux les intervenants. Nous citerons seulement pour mémoire et à titre d'exemple :

- l'instruction interministérielle du 27 juillet 1976 fixant l'organisation et la coordination des secours en cas d'accident d'aéronef sur un aérodrome ou à son voisinage.
- l'instruction interministérielle du 23 février 1987 fixant l'organisation et le fonctionnement des services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse, en temps de paix.



- MAY DAY - MAY DAY - MAY DAY

TAHITI-TOUR de la Caravelle F... Explosion au décollage - Réacteur gauche coupé et en feu - Demande atterrissage d'urgence en 04...etc

- Tel pourrait être un jour, le message de détresse reçu par la tour de contrôle de Tahiti-Faaa.

A partir de cet exemple, nous allons essayer de décrire ce qui se passerait si le "Plan de Secours" qui a pour but de parer à cette éventualité, était appliqué.

L'ALERTE

- LA TOUR DE CONTROLE est dans ce cas-là, la première informée. L'accident étant imminent, une alerte "Rouge" doit être déclenchée.
- Le premier réflexe du contrôleur d'aérodrome consiste à appuyer sur les alarmes sonores. Il s'agit d'un klaxon dans le hangar du Service Sécurité Incendie et Sauvetage (SSIS) et de sirènes, destinés à alerter les pompiers en tout premier lieu bien sûr, mais aussi les personnels de l'Aviation Civile concernés directement par les problèmes de sécurité. Ceux-ci disposent en effet d'un véhicule de service équipé de la radio de façon à pouvoir brancher sans tarder leur récepteur dès qu'ils entendent ces alarmes sonores et à recevoir ainsi, sans retard, les premières informations ou directives utiles.
- Le deuxième réflexe du contrôleur d'aérodrome consiste précisément à transmettre par radio sur la fréquence sol 121,7 MHZ, aux pompiers et aux personnels de sécurité à l'écoute, les premières informations, à savoir :

Type de l'appareil et nom de la Compagnie exploitante, Nombre de passagers à bord, Piste utilisée ou position de l'épave - vent au sol, Nature de l'ennui si possible.

- Le Chef de quart va simultanément transmettre un message d'alerte au bureau de piste et au Commandant d'aérodrome ou à l'ingénieur de permanence, dont le modèle est donné ci-après.

Message d'alerte

- Origine
- Date heure
- Destinataires
- Préfixe de priorité : SS (c'est-à-dire la plus grande possible et déclenchant automatiquement des alarmes sonores pour éveiller l'attention des opérateurs)
- A Catégorie d'alerte : (Rouge ou Orange) ;
- B Type d'appareil et nom de la Compagnie ;
- C Nombre de personnes à bord ;
- D Position de l'épave ou piste utilisée ;
- E Heure de l'accident ou heure d'atterrissage prévue ;
- F Emplacement du PC ;
- G Présence de matières dangeureuses.

- Les 'personnels de la Tour de contrôle ayant accompli ces tâches de première urgence vont ensuite prendre un ensemble de dispositions visant à faciliter l'intervention des équipes de secours (dialogue avec l'équipage de l'avion en difficulté et le SSIS fermeture de la piste...) tout en continuant à assurer la sécurité aérienne pour les aéronefs en vol (attente déroutements).
- <u>LE BUREAU CENTRAL DES TELECOMMUNICATIONS (B.C.T.)</u> qui jouxte le bureau de piste va être chargé de diffuser le message à tout un ensemble de personnes ou de services, dont :
- Le Centre Opérationnel du TAAONE (C.O.T.) organisme militaire permanent qui répercutera l'alerte vers l'hôpital Jean Prince, le Directeur de la Santé militaire, le RIMAP à FAAA, la base aérienne 190 de FAAA, la Marine etc...
- La Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens basée sur l'aérodrome de FAAA où veille un gendarme en permanence. L'alerte est répercutée sur le groupement de gendarmerie, les brigades voisines et le Procureur de la République.
- L'hôpital MAMAO qui va envoyer une équipe médicale, des ambulances et se mettra en alerte pour accueillir les blessés. Il préviendra en outre le service de santé territorial, les autres cliniques etc...
 - Les casernes des sapeurs pompiers des Communes avoisinantes.
- Le Haut-Commissariat où un service de permanence est également assuré afin de prévenir le chef du service de la Protection Civile et le Directeur de Cabinet.
- La Direction des Polices urbaines (D.P.U.) qui mettra le plus vite possible un dispositif en place afin de faciliter aux véhicules de secours (pompiers gendarmes médecins ambulances...) l'accès vers le lieu de l'accident ;

- etc...



LES PREMIERS INTERVENANTS

I - Le SSIS (Service Sécurité Incendie et Sauvetage)

L'arrêté du 5 septembre 1979 pris en vertu des recommandations de l'annexe 14 à la Convention de Chicago (O.A.C.I.) stipule :

"Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique affectés à titre principal au Ministère chargé de l'Aviation Civile, sont dotés d'un service et de matériels de sauvetage et de lutte contre l'incendie dont l'objectif essentiel est de sauver des vies humaines en cas d'accident d'aéronef survenant sur l'aérodrome ou à son voisinage".

En cas d'accident aérien fortuit sur l'aérodrome avec feu, il faut savoir que l'on dispose de trois minutes pour intervenir car au-delà de ce délai le feu risque d'émettre un flux de chaleur à des températures telles que la combustion se déclenchera spontanément à proximité et provoquera des brûlures mortelles aux êtres humains.

Toute la crédibilité du SSIS repose donc sur sa faculté d'intervenir rapidement. C'est pourquoi les véhicules sont rapides, et conçus pour projeter un grand volume d'agent extincteur dans un temps très court, donc sous forte pression et à grand débit grâce à un canon monté sur une tourelle orientable.

Le niveau de protection en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie à assurer sur un aérodrome est fonction des dimensions des aéronefs qui utilisent cet aérodrome.

Catégorie de l'aéronef	Longueur de l'aéronef	Largeur maximale
4		2 m
-1	0 à 9 m	2 111
4	18 à 24 m	4 m
	49 à 61 m	7 m
9	61 à 76 m	7 m

Pour qu'un aérodrome soit classé dans la même catégorie que celle de l'aéronef le plus long qui le fréquente, il faut qu'il y ait au moins 700 mouvements de cet aéronef en 3 mois - sinon, sa catégorie sera inférieure d'un ou deux points.

C'est ainsi que :

L'aéroport de Roissy est classé en catégorie 9

L'aéroport de Tahiti en catégorie 8

L'aéroport de Nouméa en catégorie 7

bien qu'ils reçoivent tous les trois des Boeing 747 -

0

Le SSIS de l'aéroport de Tahiti-Faaa doit satisfaire aux normes dites du niveau de protection F correspondant au classement de l'aéroport en catégorie 8 :

Pour que ces normes soient respectées, il faut que les moyens en état de fonctionnement permettent de déverser au moins 7200 litres d'agent extincteur à la minute et de disposer d'au moins 18000 litres d'eau.

Les principaux moyens affectés sont :

- 4 véhicules d'intervention massive (V.I.M.) dont

2 contenant chacun 9000 litres d'eau débitant 3600 litres à la minute

et 2 contenant chacun 6000 litres d'eau débitant 2650 l/min.

- 1 véhicule d'intervention courante (V.I.C.)

0 0

Il faut savoir que sur les feux de kérosène, essence ou liquide hydraulique... on utilise comme agent extincteur principal un mélange d'eau et d'émulseur qui forme un film flottant à la surface de l'hydrocarbure, et au contact de l'air un tapis de mousse de foisonnement (multiplication du volume) égal à 8. Les gaz produits par l'évaporation de l'hydrocarbure enflammé ne pouvant plus alors se mélanger à l'air, le feu va s'arrêter.

0

0 0

Pour faire face à la situation avec efficacité, il faut que les trois partenaires directement concernés : l'équipage - la tour de contrôle et le SSIS, se coordonnent avec précision et concision.

Leur analyse du problème doit suivre mentalement le schéma suivant :

Question: - Est-ce que l'équipage technique est en mesure de communiquer ou non avec la tour et avec le SSIS ... sur la fréquence "Aérodrome" ?

Si oui ... trois situations sont possibles

- Il n'y a pas de feu à l'extérieur de la cabine (point confirmé à l'équipage par le SSIS).On peut alors ouvrir les issues de secours automatiquement et évacuer les passagers par les toboggans.

Le SSIS récupère alors les passagers et se tient près à intervenir sur un début d'incendie.

- Il y a un feu localisé ou un risque (fuite de carburant).

Le SSIS demande à l'équipage de surseoir momentanément à l'évacuation de manière à prendre des dispositions pour qu'elle s'effectue en toute sécurité. L'équipage prépare à bord de son côté, l'évacuation en bon ordre.

- Il y a un feu important... La tour en informe l'équipage de manière à ce qu'il maintienne l'intérieur de l'avion le plus étanche possible afin que le feu ne s'y propage pas. Il faut alors attendre que le SSIS maîtrise le feu dans une zone critique, l'évacuation se faisant ensuite dans un secteur limité à la zone critique choisie.

Sinon ... le problème est différent car le SSIS ne peut pas compter à priori sur l'équipage ; il lui faudra donc envisager éventuellement une effraction depuis l'extérieur, puis se présenter dans la carlingue avec les protections nécessaires telles que combinaisons d'amiante et appareils respiratoires... après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour maîtriser le feu et préparer l'évacuation des rescapés.

Le Chef du SSIS sur les lieux de l'accident prend le nom de code "Vulcain".

Dès qu'il le pourra, il rendra compte par radio au Directeur des secours de la situation à laquelle il est confronté. Il analysera les problèmes et demandera l'aide en personnels et en moyens spécialisés dont il pense avoir besoin :

- citerne d'eau groupe d'éclairage remorque de brancards
- militaires comme brancardiers
- couvertures pour brûlés
- bus pour transporter les passagers indemnes.

etc...

La notion de zone critique est fondée sur l'idée qu'au lieu de chercher à éteindre entièrement l'incendie, on va se contenter de ne le maîtriser que dans une zone proche du fuselage; car le but final est de sauver les vies humaines donc d'arriver à évacuer les personnes à bord de l'avion le plus vite possible en toute sécurité. Cela implique de protéger le fuselage en l'inondant de mousse pour maintenir à l'intérieur, des conditions tolérables pour les occupants et de ménager un (ou des) couloir (s) d'évacuation.

La surface de la zone critique théorique étant fonction des dimensions du fuselage, on comprend les critères qui ont été retenus pour définir le niveau SSIS de l'aérodrome.

La surface de la zone critique pratique tient compte des conditions réelles de l'accident (nature du feu - localisation du foyer - direction du vent - position de l'épave) -

II - <u>Le Commandant de l'aérodrome ou l'Ingénieur de permanence</u> en tant que "Directeur des secours"

Prévenu immédiatement par téléphone, disposant d'un véhicule de service équipé de la radio, il est ainsi censé être en mesure de se rendre très rapidement au hangar SSIS pour y tenir la fonction de directeur des secours ("DIRSEC").

Le hangar SSIS est en effet prévu pour servir de Poste de Commandement (P.C.) . Plusieurs lignes téléphoniques permettent de contacter directement ou en priorité les services de sécurité et tous les organismes participant aux secours.

Le P.C. sert de point de ralliement. Le "DIRSEC" pourra donc donner des directives aux renforts lorsqu'ils arriveront et ainsi satisfaire les besoins de "Vulcain" dans un premier temps puis du médecin coordonnateur dans un deuxième temps.

COMMUNICATIONS

Elles sont bien évidemment essentielles pour permettre d'informer et de coordonner les intervenants.

Par radio

- sur la fréquence "Aérodrome" La tour de contrôle est en contact avec l'équipage de l'avion en difficulté.
- sur la fréquence "Sol" La tour de contrôle dialogue avec le SSIS puis le DIRSEC coordonne les secours avec Vulcain - la tour de contrôle et la BGTA.
- sur la fréquence "Approche" ou "CCR" ... la sécurité des avions en vol est assurée.
- sur la fréquence "Gendarmerie" ... la BGTA assure le `relais vers les unités de Gendarmerie, elles-même coordonnées sur cette fréquence par le chef du groupement.
- sur la fréquence "SMUR" ... certains véhicules sont en contact avec l'hôpital Mamao.

Par téléphone

- des lignes directes existent entre la tour de contrôle, le BCT, le P.C.
- des lignes directes permettent au DIRSEC d'être relié aux standards militaires "Colibri" et "Hibiscus".
- le BCT dispose d'un standard qui permet de contacter tous correspondants.
- l'OPT doit implanter bientôt des relais hertziens qui permettront aux médecins d'appeler par radiotéléphone depuis leur voiture, lorsqu'ils seront sur le trajet vers les lieux de l'accident, soit le DIRSEC soit la tour de contrôle pour disposer de toutes informations utiles complémentaires.

Par télétype

- le BCT peut envoyer des messages aux correspondants concernés reliés au réseau RSFTA.

III - <u>La Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens</u> basée sur l'aéroport.

Une veille permanente y est assurée. Le Chef de la Brigade et un certain nombre d'agents sont logés à proximité de l'aéroport et disposent de véhicules équipés non seulement des fréquences "Aviation Civile" mais aussi "gendarmerie".

Avisé par téléphone dès le début de l'alerte, l'agent de service la répercute sur le Chef de la Brigade, les personnels, le Commandant du Groupement à PAPEETE et le Procureur de la République.

Ainsi, des gendarmes de cette brigade vont être en place très rapidement pour protéger l'itinéraire d'arrivée au PC, pour seconder le DIRSEC et pour se rendre sur les lieux afin de prendre les premières mesures de protection du périmètre autour de l'avion accidenté.



LES RENFORTS

Le Groupement de Gendarmerie qui dispose d'unités d'intervention arrive ensuite avec des hommes et des véhicules.

Sa mission consiste à :

- baliser les cheminements qui vont permettre aux véhicules de secours (Pompiers - médecins - ambulances) d'accéder vers les lieux de l'accident et d'en repartir vers le Poste de secours médical puis les hôpitaux.
 - protéger le périmètre entourant l'épave pour éviter que des badauds viennent entraver par leur présence l'action des secouristes.
 - prendre toutes mesures utiles pour aider au secours des blessés et au regoupement des rescapés ; identifier les morts, préserver les indices susceptibles d'être utiles à l'enquête, etc...

Les Sapeurs-Pompiers de Papeete et des communes avoisinantes vont venir apporter un renfort en hommes qualifiés, en secouristes, et en matériels spécialisés... à l'équipe du SSIS de l'aéroport de façon à éteindre complètement le feu, traiter en première urgence les blessés ou les passagers encore dans l'avion, procéder à l'investigation de l'épave pour s'assurer qu'il n'y a plus de danger ou de victimes etc...

Les Militaires du RIMAP de FAAA ou de la base aérienne sur l'aéroport pourront servir à diverses tâches :

- cordon pour interdire un périmètre sensible,
- sentinelles pour garder des accès,
- brancardiers pour transporter les blessés,
- etc...

LES SECOURS MEDICAUX

Les premiers intervenants et les renforts ont contribué à sauver les vies humaines ; en éteignant le feu, en sortant les blessés de l'épave et en les regroupant.

C'est alors aux secours médicaux d'intervenir.

On a vu que l'hôpital Jean Prince était alerté de suite par l'intermédiaire du C.O.T.

Un officier supérieur du service de santé interarmées est prévenu afin de venir assumer les fonctions de médecin coordonnateur des équipes médicales. Il rejoint le plus vite possible le PC.

En attendant son arrivée facilitée par la police urbaine et la mendarmerie, le DIRSEC a fait dégager le hangar SSIS afin qu'on puisse y amen r les brancards et y installer le Poste de Secours Médical (PSM). Du matériel est prévu dans le magasin tout proche pour servir en première urgence.

Le SMUR de l'hôpital MAMAO est également prévenu tout au début par téléphone depuis le BCT. Une ou plusieurs équipes médicales comprenant un chirurgien, des médecins, des infirmiers et disposant de matériels spécialisés pour travailler sur les lieux-mêmes d'une catastrophe, vont également se rendre au PC, puis certains d'entre eux à proximité de l'épave pour examiner les blessés et procéder à un tri :

- ceux intransportables sur un brancard ou nécessitant des premiers soins urgents ;

et ceux transportables sur un brancard afin qu'on les évacue vers le PSM.

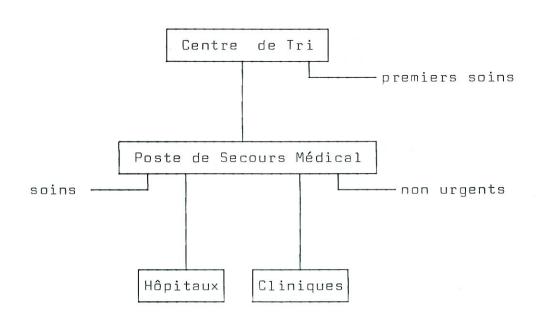
D'autres équipes médicales civiles ou militaires arrivent en renfort ultérieurement et se mettent à la disposition du mérecin coordonnateur au PSM.

C'est à lui qu'il incombe en effet d'analyser la situation. Selon les besoins qu'il exprimera, tout sera tenté pour apporter aux blessés les soins que nécessite leur état.

Les renforts et secouristes disponibles au PC pourront aider car de nombreux problèmes risquent de se poser surtout si des interventions chirurgicales ou des transfusions s'avèrent nécessaires.

Il faudra également traiter tous ces blessés en prévoyant notamment leur évacuation vers les hôpitaux ou les cliniques, selon leurs blessures et les disponibilités.

LIEU DE L'ACCIDENT



LES CAS PARTICULIERS

La plus grande partie des accidents arrive sur les aérodromes ou à leur voisinage immédiat.

Nous avons étudié dans les pages qui précèdent le cas d'un accident sur l'aérodrome de TAHITI-FAAA.

Nous allons voir maintenant tous les autres cas particuliers qui peuvent se présenter, car il faut savoir s'adapter aux circonstances et prendre les mesures appropriées.

- <u>L'accident est prévisible ou susceptible d'arriver.</u> C'est le cas par exemple d'un pilote constatant une panne grave ou ayant un ennui technique ne mettant pas en cause la sécurité immédiate.
- L'alerte n'aura pas le même degré d'urgence, elle sera codée "ORANGE" au lieu de "ROUGE".
- L'accident se situe au voisinage de l'aérodrome (Z.V.A) : les moyens propres de l'aérodrome peuvent intervenir mais moins rapidement et il va se poser des problèmes de recherches éventuelles, d'accès, d'installation d'un PC et d'un PSM à proximité.
- A TAHITI-FAAA, vu la topographie, on distingue le lagon et les collines.
- Si l'accident a lieu dans le lagon et à proximité de l'aéroport : le SSIS interviendra d'abord avec ses moyens nautiques permettant le recueil de 120 passagers à l'aide de quatre plates-formeS gonflables. La Marine nationale et les moyens civils du Port autonome joueront ensuite un rôle important comme renforts. Le poste de Commandement et le Poste de Secours Médical seront sur l'aérodrome, au SSIS.
- <u>Si l'accident se situe sur terre</u> et en particulier dans les collines très urbanisées environnantes, l'Aviation Civile jouera un rôle secondaire car le matériel du SSIS est conçu pour une intervention rapide sur terrain plat.

Les sapeurs pompiers des Communes avoisinantes auront un rôle primordial à jouer.

Le DIRSEC est alors le Colonel commandant le groupement de gendarmerie et il se servira de ses véhicules équipés de radio, comme PC à proximité de la zone du sinistre.

Le médecin coordonnateur devra organiser les secours médicaux dans des conditions rendues sans doute difficiles et pourra installer son PSM soit au dispensaire de FAAA, soit dans un bâtiment proche de l'accident.

Si l'accident se situe en pleine mer, une phase d'urgence "Détresfa" sera déclenchée par le CCR * car il y aura forcément un problème initial de recherches aériennes pour localiser avec exactitude l'épave ou les naufragés et baliser les lieux afin que les bateaux de secours puissent se diriger vers eux. Cela suppose donc, de jour, de dérouter les avions évoluant dans le secteur afin qu'ils débutent les recherches à vue puis de faire décoller des avions ou hélicoptères équipés de fumigènes, de canots largables etc...

Ensuite, il faudra organiser le sauvetage. Comme cela se passe en mer, l'opération sera dite "SAMAR" et sera dirigée par la Marine nationale.

<u>Si l'accident se situe dans l'île de TAHITI</u>, sur terre mais trop loin de l'aérodrome pour que les moyens du SSIS puissent intervenir, une "Détresfa" sera également déclenchée par le CCR sur proposition de la Tour de Contrôle.

On peut alors se trouver dans une situation difficile nécessitent d'organiser des recherches aériennes pour localiser l'épave, mais aussi des recherches terrestres pour accéder sur les lieux du sinistre.

C'est pourquoi, un plan dit "SATER" est alors mis en oeuvre. La Direction des opérations de sauvetage est prise en charge par le directeur de cabinet du Haut-Commissaire aidé du Directeur de la protection civile. Le plan "SATER" est une annexe au plan ORSEC car il va falloir coordonner un ensemble de services civils et militaires pour organiser les secours et le sauvetage des survivants.

Si l'accident a eu lieu dans une autre île que TAHITI, proposition locale (tour de contrôle - gendarmerie - témoin visuel), le CCR qui a en charge tous les aéronefs évoluant dans l'espace aérien rattaché à la Polynésie française, déclenchera une "Détresfa".

Les recherches aériennes à partir de Tahiti, avec des avions semi-spécialisés, seront sans doute nécessaires pour localiser l'épave.

Si le lieu de l'accident est connu, les moyens forcément limités disponibles localement interviendront mais il faudra surtout rendre compte au "RCC" ** c'est-à-dire aux responsables à TAHITI afin qu'un pont aérien soit mis en oeuvre rapidement pour acheminer sur place les renforts jugés nécessaires et plus particulièrement les équipes médicales avec leurs matériels.

Le Plan SATER s'applique alors pour l'organisation des secours. Le PC est installé au RCC à TAHITI et un PC local est mis en place di préférence sur l'aérodrome de l'île de façon à ce que les responsables sur l'île et ceux à Tahiti puissent disposer de moyens de communication entre eux.

- * Centre de Contrôle Régional
- ** Rescue Coordination Center

APRES LES SECOURS

La mission prioritaire en cas d'accident aérien consiste à porter secours aux rescapés et à donner des soins aux blessés de manière à sauver le plus de vies humaines possible. C'est ce que nous avons examiné.

Mais, il ne faut pas perdre de vue l'ensemble des problèmes qui existent par ailleurs ; nous les évoquerons succinctement pour que chacun en ait conscience.

- <u>L'Enquête judiciaire</u> : confiée en première phase à la gendarmerie des Transports aériens, elle est fondamentale pour déterminer les responsabilités et permettre ultérieurement de dédommager les victimes.

C'est pourquoi le Procureur de la République est saisi rapidement de l'affaire de manière à ce que soient prises les mesures nécessaires.

- <u>L'Enquête technique</u> menée par l'Aviation Civile aidée du "Bureau Véritas", elle a pour but de déterminer les causes de l'accident pour en tirer des renseignements. Elle permet par ailleurs d'éclairer l'enquête judiciaire.

Les bandes enregistrées des radiocommunications, l'enregistreur de bord, les documents de bord de l'aéronef et les licences du personnel navigant, tous les indices ou témoignages doivent donc être rapidement collationnés.

- <u>Les Passagers sains et saufs</u> sont en général pris en charge par la Compagnie aérienne, de manière à les réconforter dans un premier temps, puis à rassurer leur famille.

Pour eux la vie continue et il faudra récupérer éventuellement leurs bagages puis faire le nécessaire pour qu'ils soient acheminés vers leur destination finale.

- <u>La Police aux frontières et la Douane.</u> Si l'avion accidenté était en provenance de l'étranger, ces services sont tenus d'assurer les contrôles habituels, malgré les circonstances particulières.
- <u>La société UST</u> qui assure normalement les prestations au sol pour les compagnies aériennes internationales desservant l'aéroport de TAHITI-FAAA, va devoir s'occuper, d'un certain nombre de problèmes :
 - Liste des personnes à bord, nom des rescapés et des blessés -
 - Bagages
 - Frêt
 - Poste
 - etc...





MANUREVA : Monsieur Philippe MOYNE, vous êtes Technicien Chef d'Etudes et de Travaux de l'Aviation Civile et à ce titre vous assumez les fonctions de Chef du SSIS de l'aéroport de TAHITI-FAAA.

Comment le devient-on ?

- Certains collègues sont issus de l'Armée et ont été recrutés au titre des emplois réservés.

D'autres sont des anciens ouvriers du cadre de l'Aviation Civile et ont passé un concours interne.

La plupart ont été recrutés sur concours du niveau BAC.

Ces derniers ont obtenu la spécialité SSIS à la suite d'une formation d'une année à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile de TOULOUSE suivie d'un stage pratique sur un aéroport métropolitain.

MANUREVA : Comment choisit-on ce métier ?

Je pense que la plupart des collègues Chef SSIS ont choisice métier par goût personnel.

Il faut en effet aimer le contact avec les pompiers, secouristes, infirmiers, gendarmes etc... puisqu'en cas d'intervention, nous faisons un travail d'équipe qui suppose une grande confiance mutuelle.

Il faut également aimer le milieu aéronautique car nous assurons des permanences de nuit et les jours fériés et nous sommes amenés à être en rapport avec tous les Services et Compagnies Aériennes exerçant une activité sur l'aéroport où nous sommes affectés.

MANUREVA : Qui sont les pompiers du SSIS de TAHITI-FAAA ?

Ils sont au nombre de 22. Ce sont tous des Polynésiens recrutés localement sur concours à partir de connaissances professionnelles de base telles que le "Brevet National de Secourisme" et le permis de conduire "Poids Lourds"

Ceux qui sont retenus, reçoivent une formation spécifique "Pompier d'aérodrome" sanctionnée par un examen permettant d'apprécier également leurs qualités morales car le métier de Pompier exige une grande motivation. Leurs qualités physiques sont jugées sur un parcours sportif à effectuer dans un temps limité.

Certains passent leur Brevet de Sauveteur Plongeur car l'aérodrome de TAHITI-FAAA étant en bord de mer, le SSIS est équipé d'un ensemble de moyens nautiques.



Il se peut que l'épave gêne l'exploitation de l'aérodrome et qu'il faille rapidement la dégager. Des moyens de levage locaux peuvent être réquisitionnés et en cas de nécessité, des kits spécialisés peuvent être acheminés sur demande depuis Los Angeles.

- <u>Le cabinet du Haut-Commissaire</u> aura la lourde tâche de coordonner l'ensemble des intervenants :
 - . autorités civiles, militaires, politiques ;
 - . les services administratifs (Santé Police Aviation Civile...);
 - . les entreprises privées ou para publiques ;
 - . les médias...

CONCLUSION

Chacun comprend que même si la probabilité d'un accident aérien important est très faible, il est cependant du devoir des responsables d'en prévoir l'éventualité et d'avoir la volonté de s'assurer de l'efficacité du système.

C'est pourquoi les plans de secours existent et que des permanences sont assurées par les différents intervenants.

Aucune organisation humaine ne peut être opérationnellement parfaite, car il est impossible de prévoir tous les cas de figure.

En Polynésie française, un effort a été fait pour que cette organisation soit la plus fonctionnelle possible malgré les difficultés créées par les particularités géographiques (étendues océaniques distances considérables) et topographiques (montagnes difficiles d'accès).

Le Plan de secours de l'aéroport de TAHITI-FAAA et le plan SATER ont été revus en 1987 ; des exercices ont eu lieu et d'autres sont prévus.

Leur mise à jour est assurée périodiquement ; des améliorations sont apportées grâce à des investissements améliorant la sécurité et les communications.

Tout doit être mis en oeuvre à l'échelle territoriale, nationale et internationale pour que le transport aérien devienne encore plus sûr.

Ces plans de secours étant élaborés ; il faut espérer cependant que nous n'aurons pas à nous en servir pour des accidents graves.

STATISTIQUES TOURISTIQUES



Nombre de Touristes	1 9 8 7	1 9 8 8	Variation
Janvier	10 023	10 805	+ 782
Février	11 717	12 660	+ 943
Mars	11 308	11 522	+ 214
Avril	11 505	10 874	- 631
Mai	10 270	9 006	- 1 264
Juin	11 221	9 624	- 1 553
Total 6 premiers mois	66 044	64 491	- 1 553

Après un premier trimestre en légère croissance, on constate une détérioration progressive au cours du deuxième trimestre.

Il était intéressant en conséquence de chercher à en connaître la raison. D'où le tableau suivant par pays d'origine.

STATISTIQUES TOURISTIQUES



Pays - Origine	1er semestre/87	1er semestre/88	Variation %
Canada	1 985	1 829	- 7,86
U. S. A.	33 116	30 462	- 8,01
Amérique du Sud	1 669	1 708	+ 2,34
Europe sauf France	8 718	11 812	+ 35,49
France	9 955	8 055	- 19,09
Nouvelle-Calédonie	1 167	1 297	+ 11,14
Australie	3 693	3 752	+ 1,60
Japon	1 903	2 244	+ 17,92
Nouvelle-Zélande	1 763	1 736	- 1,59
TOTAL GENERAL	66 044	64 491	- 2,35

La cause provient donc d'un effritement des marchés américain et français que la hausse du marché européen (+ 35 %) -hors France métropolitaine- ne suffit pas à compenser.

Si on rapproche ces statistiques touristiques des statistiques de trafic aérien ; on constate que seule la compagnie UTA a transporté moins de passagers pendant ce premier semestre 88 que pendant le premier semestre 87... époque où elle desservait encore Honolulu!



A DMINISTRATIF

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITEES

- . Participation aux séances de travail avec NA et MET au sujet des dépenses d'électricité et de téléphone.
- . Intervention auprès du Docteur COBY pour l'homologation du médecin chargé de la médecine à "NORMES".
- . Contacts avec le Trésor Public et rédaction d'une note explicative justifiant une demande de fonds pour le règlement d'une indemnité d'adoptation.
- . Déroulement des opérations de renouvellement des CAP des TM et AITM du CEAPF.
- . Suivi des opérations de vote pour le renouvellement des CAP nationales des IEEAC, OCCA, ESA et TET.
- . Lancement de la procédure de renouvellement du mandat des délégués des A.N.F.A.
- . Rédaction de plusieurs notes à SPG traitant des problèmes d'effectifs et de recrutement dans les corps administratifs.
- . Instruction et transmission à DNA/4 de plusieurs demandes de prolongation, réduction et renouvellement de séjour.
- . Instruction de plusieurs dossiers d'accidents de service et de travail pour présentation devant les instances compétentes.
- . Instruction et suivi d'un dossier présenté devant le conseil de discipline du corps des TAC/CEAPF.
- . Instruction d'un dossier d'accident de la circulation ayant impliqué un véhicule de l'Etat.
- . Etablissement des statistiques trimestrielles des absences autres que pour congé annuel (maladie, maternité, accident etc.).
- . Contacts divers avec services médicaux pour réaliser plusieurs expertises médicales.
- . Organisation d'un stage d'initiation à l'informatique pour les agents du service.
- . Organisation et encadrement de plusieurs stagiaires en secrétariat et comptabilité provenant d'établissements scolaires.
- . Intervention auprès de l'administration centrale pour le remplacement d'agents arrivant en fin de séjour.
- . Organisation de la mission DNA/5 (Bureau Financier).

TRAVAUX DES COMITES ET COMMISSIONS

La CAP du corps des TAC du CEAPF s'est réunie les 25 avril et 20 juin 1988.

Elle a eu à approuver les PV des réunions précédentes et le projet de son règlement intérieur, à émettre des avis sur les affectations et mutations et à examiner plusieurs questions diverses.

Le 20 juin elle s'est ensuite réunie en formation disciplinaire pour se prononcer sur une demande de sanction présentée par l'administration à l'encontre d'un agent du corps.

Les CAP des corps des TM et des AITM du CEAPF se sont réunies le 27 juin 1988.

Elles ont approuvé les PV des réunions précédentes et leur règlement intérieur respectif, proposé les réductions de délais à distribuer au titre de la notation 1987 pour l'avancement 1988, émis des avis sur les affectations et prolongations d'affectations dans les îles, se sont prononcées sur les titularisations après stage.

Celle des TM a en outre donné son avis sur les avancements aux grades de TS et de CT au titre du "repyramidage" du corps.

La Commission consultative des ANFA s'est réunie le 3 mai 1988 ; elle a examiné, pour ce qui concerne la DSAC, les propositions d'avancement d'échelon de l'année 1988 et le reclassement en 3e catégorie d'un agent admis à un examen professionnel.

La commission des logements s'est réunie le 28 juin 1988 pour examiner les questions relevant de son domaine, à savoir les attributions de logements, les demandes de changements de logements, les demandes de travaux d'entretien et de réfection et plusieurs problèmes d'ordre divers (logements mis en réserve, crédits d'entretien, états des lieux, balisage des voies d'accès, taxe municipale).

EXAMENS ET CONCOURS

- . Organisation de deux concours de recrutement de TAC du CEAPF : externe (3) interne (2).
- . Lancement de la procédure pour le déroulement d'un concours professionnel de Chef Technicien de la Météorologie.
- . Interventions auprès de SPG et de MEDETOM pour relancer et justifier l'ouverture d'un concours de commis CEAPF.

ETUDES DIVERSES

- . Participation aux séances exploratoires sur la comptabilité générale/analytique et le management des services.
- . Etude et rédaction d'une note relative à la prise en charge des frais de transport du mobilier des agents expatriés ayant opté pour le régime du congé annuel.





DMINISTRATIF

- •Analyse d'un mémoire en réplique et du jugement prononcé par le Tribunal Administratif de Papeete dans une affaire d'indemnité à caractère familial.
- •Poursuite de la programmation sur diverses applications portant sur la paye et la gestion du personnel: gestion des crédits, édition du rapport annuel, consultation.
 - Amélioration de programmes.
- •Analyse et programmation d'un progiciel permettant de traiter les concours, depuis l'enregistrement des candidats jusqu'à l'édition des résultats en passant par l'édition des convocations.
- •Analyse et programmation d'un progiciel permettant de gérer le séjour des agents dans les logements administratifs, gestion du parc des logements avec possibilité de faire des réservations.
- Etudes portant sur les besoins en matériel informatiques et sur la réorganisation des bureaux du service administratif.
- •Examen des conditions d'exercice du pouvoir disciplinaire dans les TOM

LA VIE DES PERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT DEFINITIVEMENT EN METOPLE

DATE	NOM ET PRENOM	CORPS-GRADE- STATUT	SERVICE
21 MAI 1988	CAYN Gérard	OCCA/1	SNA
9 JUIN 1988	BRET Henri	CTM	METEO
19 JUIN 1988	NOIR Patrick	ESA/1	SNA

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

DATE	NOM ET PRENOM	CORPS-GRADE- STATUT	SERVICE	MOTIF
12 AVRIL 1988 22 MAI 1988 31 MAI 1988		CC/5 CC/2 TSAC/RESIDENT	INFRA	RETRAITE DEMISSION NOMME OCCA

PERSONNEL BENEFICIAIRE D'UN CONGE EN METROPOLE

DATE	NOM ET PRENOM	CORPS-GRADE- STATUT	SERVICE
29 MAI 1988	FISCHER Daniel	OCCA/1	SNA
15 JUIN 1988	PICHOT Bernard	CSTPE	INFRA
20 JUIN 1988	PIEHI Philippe	CC/3	METEO
25 JUIN 1988	VARNEY Mimosa	TAC/CEAPF	SNA
25 JUIN 1988	WONG Frida	CC/3	ADM





DMINISTRATIF

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

DATE	NOM ET PRENOM	CORPS-GRADE- STATUT	SERVICE
1er AVRIL 1988	FARINES Eric	VAT/TM	METEO
24 JUIN 1988	BOSCHAT Michel	ITPE	INFRA

PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE EN METROPOLE

NOM ET PRENOM	CORPS-GRADE- STATUT	SERVICE
DUPRAT Thierry	ITM	METEO

PERSONNEL RECRUTE LOCALEMENT

DATE	NOM ET PRENOM	CORPS-GRADE- STATUT	SERVICE
5 MAI 1988	TAHUHUTERANI Maeva	CC/4	INFRA

PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

DATE	NOM ET PRENOM	CORPS-GRADE- STATUT	VENANT	ALLANT
	BUCHIN Jimmy	TSM/CEAPF	FAAA	BORA BORA
	TRAMIER Bernard	TAC/CEAPF	RANGIROA	FAAA



INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

AÉRODROMES D'ÉTAT

I.- TRAVAUX

TAHITI-FAAA :

- . Pose de plots d'amarrage des avions parking Air Moorea.
- . Poste de transformation P'3 : exécution des caniveaux extérieurs et équipement électrique du poste.
- . Abandon du Poste Pl : pose des câbles de balisage.

BORA-BORA : Balisage diurne de la piste.

II.- ÉTUDES

TAHITI-FAAA:

- . Renforcement de la piste : envoi de l'avant-projet sommaire des 2ème et 3ème tranches.
- . Poursuite de l'étude de déplacement CCR : attente approbation APD par DNA.
- . Avis sur projets divers (SETIL, travaux immobiliers, hangar hélicoptères).
- L'Aviation Civile et de la Météorologie (contournement de piste, rénovation revêtement ...).
- . Poursuite de l'étude sur les cheminements de câbles et la future alimentation MT de la zone Nord.
- . Préparation de la Commission Consultative Economique avec le concessionnaire.

BORA-BORA : Etude des offres et préparation du marché relatif au balisage lumineux.

III. - ACQUISITIONS IMMOBILIÈRES

TAHITI-FAAA:

- . Acquisition d'une 3ème tranche d'une parcelle de terre proche de l'aviation générale, en vue de l'extension de l'emprise aéroportuaire. La promesse de vente signée par les consorts KONSANE et la décision d'acquisition ont été transmises chez le notaire pour rédaction de l'acte de vente.
- . Travaux de réalisation d'une voie d'accès à la zone Ouest de l'aéroport. Suite à la fixation par le Trésorier-Payeur Général à 42 340 000 FCP du montant devant servir de base aux négociations amiables, transmission de cette proposition au propriétaire, M. VONNEGUT.
- . Projet d'acquisition de 4 petites parcelles en vue de la rectification de l'emprise foncière du caniveau zone Ouest. Les négociations amiables sont suspendues.

- . Acquisition d'une parcelle de terrain de 569 m2 dans la zone de l'aviation générale. Dossier transmis chez le notaire pour rédaction de l'acte de vente.
- . A la suite d'un avis d'enquête de "commodo et incommodo" inséré au JOPF du 19 mai 1988, concernant une parcelle mitoyenne de la zone de l'aviation générale, des démarches sont en cours pour tenter de réaliser des acquisitions amiables dans le périmètre concerné.

AÉRODROMES TERRITORIAUX

I.- TRAVAUX

- MAUPITI Travaux de bâtiment : Marché notifié Travaux en cours.
- HIVA OA Extension ATR 42 Dégagement trouée d'envol : Travaux en collaboration avec l'Armée dans le cadre de la convention économique Etat (Défense)/Territoire. Transports maritimes terminés. Début des travaux le 28 mai 1988.
- NUKU A TAHA Grosses réparations et aménagements sur les bâtiments : opération en préparation.
- UA POU Réparation des accotements : opération en préparation (suite).
- MANIHI : Travaux complémentaires pour protection de la bande. Début des travaux d'entretien du bâtiment aérogare.
- RURUTU: Construction d'un local technique.
- Plan de récolement de divers aérodromes (suite).

II.- ÉTUDES

- MOOREA Tour de contrôle : passation du marché.
- MAUPITI Abri SSIS et abri passagers : passation du marché.
- MATAIVA: Lancement appel d'offres de mise aux normes de l'ATR 42. Jugement des offres.
- NAPUKA : Lancement appel d'offres de rénovation du revêtement des chaussées aéronautiques. Jugement des offres.
- ATUONA : Reprise de l'étude relative à l'aménagement de l'aérodrome pour recevoir l'ATR 42. Transmission du dossier technique (suite).
- NUKU HIVA : Suite étude dans le cadre de la convention économique Etat (Défense)/ Territoire. Préparation du DCE.
- Avis sur projets divers.

III. - ACQUISITIONS IMMOBILIÈRES

- FAAITE : Poursuite de la préparation du dossier foncier en vue de la construction de l'aérodrome. Les enquêtes préalable et parcellaire interviendront en septembre 1988.
- TAKAPOTO : Les enquêtes préalable et parcellaire interviendront après l'intervention d'un géomètre qui sera chargé du bornage de l'emprise à acquérir.



ETEOROLOGIE

Participation de 2 agents du SMPF à un stage d'initiation à l'informatique organisé par le CTRDP.

Comparaison des coûts de fonctionnement entre la Polynésie et la Métropole.

Visite du service par plusieurs établissements scolaires.

Reprise des mesures radioélectriques de vent en altitude à Hereheretue.

Retour de la station de BORA-BORA à Vaitape.

Participation de M. LASBLEIZ à la réunion à PARIS des Chefs de Service Outre-Mer.

Suivi de l'évolution hydroclimatique sur le Territoire avec rédactio de bulletins périodiques.

Elaboration d'une étude sur la houle aux Marquises et à RAPA.

Parution d'une étude sur le cyclone "CILLA".

Deux agents se sont déplacés en Métropole pour le déroulement de 2 concours : professionnel ITM et programmeur système d'exploitation.

Fourniture à la Présidence du Territoire de documentation sur la météorologie et la plaisance en Polynésie.

Participation du SMPF à l'exposition LIVRE EXPO chez Hachette-Pacifique.

Elections aux diverses CAP n° 20, 21 et 22 pour les corps métropolitains, n° 3 et 4 pour les CEAPF.

Election des délégués du personnel ANFA.

Ouverture puis déroulement d'un concours professionnel pour l'accès sion au grade de CC2.

Mise au point d'un programme de dépouillement des mesures de vent en altitude sur calculette.

Etude d'un logiciel pour l'automatisation de l'assistance aéronautique.

Missions d'inspection de M. SENECA, IGACEM avec visites de plusieurs stations extérieures.

Participation d'un agent à un stage de maintenance radiomètrie à Carpentras.

Poursuite des mesures sur le site d'Atimaono avec réception d'une station automatique.

-
2
>
d
S
_
0
\geq

174.1	TENPE	TENPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES	S MOYE DIXIENI	NNES ES		PRI	RECIPITATIONS	1 L	NS	0	ORAGE	INSOL	INSOLATION EN HEURES		PRESSION EN 1/40 h	SSION 1/40 hPa	VENT	VENT Evoporation Ewpotranspire	ion ispira-	
STATIONS	3013	Ly	MAXI	MINI	Période N bre MOIS dannée	810 E	ш	Nore Nore de jrs de jrs	Nbre de jrs	Reriode N N bre d	Nb ra Sejs	HOIS	ш	Période N bre d'année	21015	ш	N bre de jrs	E .	E T P	
ATUONA	27.4	+ 08	34.2	22.2	26	73	- 59	17	W	27	~ ~	232	+ 12	26	10112	+ 05	2	139	139	
PUKA-PUKA				74				1 11												A
BORA- BORA	27.1	+ 01	31.7	22.8	22	93	99 -	14	3	37	1	241	ω +	21	10117	- 02	0	139	138	CTI
TAHITI-FAAA	27.3	+ 05	33.1	22.8	30	53	- 91	80	2	30	3	227	- 5	30	10123	+ 05	1	130	130	VI'
RANGIROA																				INDS
TAKAROA	28.7	+ 07	31.7	24.0	22	114	- 4	21	2	30	5	240	+ 2	22	10118	+ 04	2	181	164	S D
нАо	27.9	+ 07	30.9	23.8	23	45	- 71	17	7	23	0	280	+.38	18	10133	+ 07	4	180	164	ES
HEREHERETUE	27.3	+ 04	30.5	22.8	. 22	150	+ 7	15	5	26	4 2	224	- 8	22	10134	+ 05	4	152	140	SI
TUREIA				3 1																CRY
RIKITEA	24.1	- 03	28.5	19.5	7	142	& +	13	1	7	2]	187	- 1	2	10163	+ 14	0	107	103	/IC
REAO	27.6	90 +	32.5	21.6	14	110	+ 19	16	5	23	4	246	8 +	14	10141	+ 10	3	153	144	BS
HORUROA	26.2	- 01	31.2	22.5	17	66	- 03	15	2	17	2 2	248	+ 28	15	10153	+ 14	2	145	133	
TEMATANGI																				
TUBUAI	25.3	+ 06	29.9	19.7	22	148	- 36	17	9	24	0	154	- 30	22	10138	+ 01	8	117	110	
RAPA	22.3	- 01	26.3	17.0	27	235	- 14	25	8	37	0	62	- 67	27	10156	- 01	12	90	77	
	w w	écart	por ro	rapport	, a	тоуеп	16	de lo	période	de			_	() valeur		estimée				
																	-		1	

	TENPE	TENPERATURES	S MOYE	MOYENNES		۵	PRECIPITATIONS	FATIO	S	٥	ORAGE	200	ACT A TOWN		NOISONA	Z	FNUN	VENT Evoporation	non
		DEGRES C. ET DIXIENES	DIXIEM	ES			EN MM)	,		EN H	HEURES		EN 1/40	4/40. hPa		Evapotranspira-	obranspira- potentielle
STATIONS	MOIS	W	MAXI MINI ABSOLU ABSOLU		Periode N bre dannie	MOIS	M	N bre N bre de jrs de jrs ≥0,4 ≥40		Periode N N bre	Nbra Tr	ROIS	ш	Période N bre d'année	31011	ш	N bre de jrs ≥16m/s	E calcul ác	e 1 p
ATUONA	26.6	+ 05	34.0	21.8	26	401	+ 274	19	10	27	2	177	95 -	26	10114	00	2	. 117	115
PUKA-PUKA				1=1						-									
BORA-BORA	26.9	90 +	31.3	23.1	22	101	- 59	19	2	37	0	206	- 10	21	10130	+ 05	×	144	112
TAHITI-FAAA	26.4	+ 04	32.9	20.9	30	23	78 -	. 5	2	30	1	243	+ 15	30	10137	+ 11	2	114	112
RANGIROA																2			
TAKAROA	27.8	+ 02	30.7	23.4	22	196	+ 124	20	9	30	3	207	- 43	22	10125	+ 02	6	176.	148
ндо	26.8	+ 03	30.6	21.7	23	62	- 51	20	7	23 (0	249	+ 04	18	10145	+ 10	7	200	161
HEREHERETUE	25.7	- 01	29.0	21.9	22	146	- 10	19	W	26	1	228	+ 11	22	10154	+ 16.	2	147	124
TUREIA			18																
RIKITEA	22.7	- 04	27.8	19.0	7	147	+ 23	22	m	7	1	149	- 33	7	10173	+ 18	2	083	077
REAO	26.3	+ 02	31.5	20.9	14	142	+ 32	18	8	23 (0	234	+ 03	14	10150	+ 07	8	145	126
MORUROA	24.8	- 04	30.2	20.4	17	160	+ 59	20	4	17	-	208	00	15	10168	+ 17	5	134	115
TEMATANGI																			
TUBUAI	23.5	+ 05	28.8	16.9	22	84	- 64	17	2	24 (0	198	+ 32	22	10175	+ 26	11	118	103
RAPA	20.2	- 04	25.2	14.1	27	222	- 36	20	4	37 (0	109	- 00	27	10195	+ 36	3	073	064
	 E	écart	por ro	rapport	à la	8	oyenne d	de lo	periode	de			C) valeur		estimée			
															•	, s =			1

MOIS DE MAI

ACTIVITES DES SERVICES

2	2	2
		5
L		
		כ
-		-
	5	5

			AU	νЩ	Λ1.	hov	3 D	<i>حا</i> رارا		KV	10	والم						_
tion nspira-	ЕТР	-						1					7					
VENTÉvoporation Exapotranspira- tion potentielle	E calcul á			1 -														
VENT	N bre de jrs ≥16mg	t	•	0	3		ks	10	N		3	Ŋ	Ø		9	0		ŀ
ESSION 1/40 hPa	ш			1			27		= 2			1 1					estimée	
PRESSION EN 1/40 h	310H	10130		10148	10149	-	10138	10158	10163		10186	19101	10177		9110	10177	leur est	
	Période N bre d'anném	38		25			22	81	22		7+	⋣	्रा		22	2.5	() valeur	
INSOLATION EN HEURES	ы	;+ +		士士	+31		† +	+ 13	+30		-13	8++	. 8-		+10	+27		
INS	71015	65		813	848		226	222	234		136	259	186		185	138		
ORAGE	Nbra de jrs	0		-	0		-	0	4		2	0	0		0	0		
	Reriode S N bre d'annéer	7		34	30		30	23	86		74-	23	1		742	太	periode	
SNO	N bre N bre de jrs de jrs ≥0,1 ≥10	N		C3	cz		3	七	62		士	9	71		-	2		
TAT	N bre de jrs ≯o,4	22		₽	۵		2	18	5		2	12	5		*	20	de lo	
PRECIPITATIONS EN MM	ш	-56		-84	-20		±1+.	+15	+02		4155	-36	+56		-09	101-		
	HOIS	120		84	42		418	+11	118		नेश्ट	9 1	172	,	38	101	la moye	
	Période N bre dannos	26		22	30		22	23	22		74	ከ	t		22	12	۵۰	
NNES ES	MAXI MINI ABSOLU ABSOLU	12.51		21.4	19.4		23.8	81.8	9.0%		P.FI	4.00	18.8		15.0 22	18 4.11	rapport	
S MOYE DIXIEN	MAXI	32.4		30.9	31.2		30.4	29.4	28.8		27.2	52,2	29.52		28.4	5·43	por re	
TENPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIENES	ц	404		40-	409		+05	90+	403		+04	+08	70+		+05	404	écart	
TENPE	MOIS	859		26.0	25.7		27.3	26.0	8.4.8		22.4	198	7t.45		24.9	19.4	u u	
	STATIONS	A,TUONA	PUKA-DUKA	BORA-BORA	TAHITI-FAAA	RADGEBOTA	TAKAROA	нАо	HEREHERETUE	TUBELA	RIKITEA	REAO	MORUROA	TEMATANGI	TUBUAL	RAPA		



AVIGATION AERIENNE

DIVISION ATS-SAR

I - ACTIVITES GENERALES

- Suivi du groupe de travail nouveau centre
- Qualification contôleur CCR M. BENEJEAN
- Organisation du SAREX à Maupiti 6-7 juin 1988
- Finalisation étude du nouveau meuble de contrôle CCR
- Etude en liaison avec NA3 nouvelles chaines HF-VHF-Téléphone

II - CENTRE CONTROLE REGIONAL

Trafic traité	Intersulaire	International	Total
Avril Mai Juin	1 507 1 557 1 585	326 316 306	1 813 1 873 1 891
997/10 59 T		s (1911) 41 (1911)	
	4 649	948	5 577

L'augmentation du trafic interinsulaire est due aux campagnes électorales.

III - S A R

Exercice

- Rédaction du rapport sur l'exercice SAR 6 et 7 juin 1988 à Maupiti.

Phases d'urgence

- 8 ALERFA déclenchées.

IV - EVASANS

65 EVASANS ont été déclenchées au deuxième trimestre 88 se répartissant comme suit :

Moorea	21
ISLV	13
Tuamotu	21
Gambier	01
Marquises	02
Australes	07

DIVISION TECHNIQUE

RURUTU

Passage en solaire H24 de la radiobalise, en Avril.

TUBUAI

Installation d'une radiobalise fonctionnant H24 à partir de piles solaires en Avril.

Installation de piles solaires pour la tour de contrôle en Avril.

MOOREA

Maintenance de la radiobalise.

Mise en service du PAPI et du balisage de piste à MOOREA.

TAKAROA

Etude de l'installation de la nouvelle radiobalise alimentée en solaire.

MAUPITI

Etude de l'installation de l'E/R HF alimenté en solaire.

TAHITI

Elaboration plan d'action DNA pour les aérodromes d'Etat (TAHITI-FAAA / RANGIROA / BORA-BORA / RAIATEA) et le CCR.

Définition des meubles de contrôle CCR et TWR pour le futur centre en collaboration avec NA/1 et NTAA.

Contrôle en vol de l'ILS et du VOR.DME.

Maintenance radiobalise PW.

Etude sur le déplacement des antennes du CED, du GLIDE et du GONIO dans le cadre de la route de contour de l'aérodrome.

DIVISION DES TRANSPORTS AERIENS

1 - ETUDES

- Transmission au SFACT/TU des solutions proposées pour le transport par voie aérienne de dépouilles mortelles et de matières explosives en Polynésie Française.
 - Inspection SFACT/OCV des entreprises de transport public.
- Organisation des sessions d'examen du P.N. (TT, CSS, PP, IFR, QRI, PP1-PL)
 - Mise à jour de la liste des instructeurs examinateurs Avions.
- Délivrance de la qualification d'instructeurs à MM. DELORME, DOUCET et DESBROSSES (Hélicoptère)
- Réunion de travail avec le Ministère du Développement des Archipels au sujet de la desserte Inter-Marquises par hélicoptère.
 - Mise en service du PA 31-350 F-ODAO à Air Moorea.

2 - ACTIVITES DU F.OCHS

Aviation Civile	26H 00mn
Elections	67H 25mn

113H 53mn

3 - ACTIVITE DU PILOTE INSPECTEUR DU SFACT

- 1 test TT
- 1 test PP
- 4 renouvellement IFR
- 2 renouvellement ITT
- 1 Evaluation CT

**************************************	7.7	,,	o,]	*+++	00000		* 57	622	125	K/CI.		+ +		
* C	A A S	PAXt FRET FOST	AXO XMS	XXX. SEX	CXD!	**************************************	I COC	44X0 44X0 54X0 13-1	·KKU	XXX SAX	· TYO	·AAO ·XMQ	· CYO!		PAXT FRED POST	·KYO
**** **** ****	l i	***!	***	3347° 3801 7148	. ! . !	3347 * 3801 * 57148 *	421 3334	2023	5999 4333 0323	5889 0539 0539	226	4100. 4102	277. 277.	2004 2004 2006 2006 2008 2009 3009 3009	190 **	***
* c~* * * * * * *	***	***	***		.	# # # # * * * # * * * * *	101 0		:	:	:			***	***	: : (4): (4): (4):
FRET (KG) * * * * *			i	9752 8553 83163		97626 185536 2831626 ***	1000	91278 91278 92294	2,450 6,03 6,03	CULTIO:	577 496 073	:000 :004 :000	2120	3763483 338014 4101497	179	
* * ***** * * *	000			0.40	0010	**** **** #OO*	***		****	·	יכתימי	·4-30	:***	0481	100/00/1	***
* * * * * * * * * * * * * * * * * * *	82.6	65.00	14224	866	:WUW1	****	I DOM-		:222	.047 .0047	47.0	* * * * * * * * * * * * * * * * * * *	. 7.44	***	2000	****
****** S.0.	0542 0624 1166	60542 60624 21166	2760 2792 5552	5447 128 128	898 908 1806	137647 137005 274652 ******	225 266 266 266 266	2007	8675 8648 7323	9176 9030 8206	060 086 146	41.61.62.63.63.63.666.63.666	9511 9715 9326	1324 1324 	1556 1556 3112	:000
* * ***** * + *	1 1	***	1		t	00 H O * * * * * * * * * *	* * *		:000	****	: :\:\::H00	:000	12000	*** OHO	1220	***
**************************************	1126	4004	262	56.00 50 ± 50	200 2004	8961 8122 17083 *******	3016	43.99 4604 9004	3413 3403 6819		·-:0-0	*17.40	.440	14980 30048	1 444	
**************************************			 *** 	***	****		63.9	227104 227104 522084 ***	27.65	:	6 (40 (40 (40 (40 (40 (40 (40 (40 (40 (40	1000 1000 1000		65197 * 65197 * 130394 *	1004	***
**************************************	^^^	^^^	^^^	2440 5 2360 5 4800 5	:	2344 23440 4 4800 * * * * * * * * * * * * * * * * * * *	1 0000	668 68 68 68 68 68 68 68 68 68 68 68 68	**C13-4	*0.30M	379) 649) 1028)	109 445 554 554	⊷⊡.∕o	1711 > 4215 > 5926 >	!	
*	2492	287	125	24.0	111 29 40 40 40	***************************************	29 (6 :848 5 :848	545	45.0	331	128 221 200	\$633 \$430 \$30 \$30 \$30 \$30 \$30 \$30 \$30 \$30 \$30 \$		9 8 1	.443 .443
* A *	1-0-1	645	CH C	469 446 915	• • • • • • • • • • • • • • • • • • •	* 1 88 1 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8	777730	U 1.000!U U 1.000!U	*HHC	. CALA		1/1/1/1/1		846 1700 1854		:
******** ADLS **	l NINA	5092 5097 0189	2000 2000 3000 844 844	1676 * 1678 * 3354 *	102 * 103 * 205 *	7135 * 7147 * 74282 *	11.0 50.0 50.0 50.0	1 .U.Z.	***	61 60 121 **	***	***	· ·==O	703 703 1405 1405	402	: : : : : : : : :
* * ***** * *	1	***	 *** (C) -	***	***	# #*** # # ~ C D → #	1.1	* ****	***	***	***	***	***	***	(42-	***
******	***	***	 * * * 	****	****	* **** *	□ * *: ば Z	* ***	****	***	***	***	***	***	*** 	****
**************************************	MOOREA OREA)	IC MOOREA	R MOOREA	ŔŢŔĤĨŢĨ	.coñQuest.a.	4. TRAFIC INTERIEUR	COMMERCIAL INTER	GANTAS	AîR NEW ZEALAND	AN CHILE	îk France	CONTRACTAL		TOTAL TRAFIC REGULTER TOTAL TRAFIC REGULTER	H	AN CHILE

	****	****	****	****	****	****	****		****		****	×.
	**************************************	:	:		:		:	11 10	0 / 20	K * K * K *	1000 H	
	**-40	:	:	:	:	:		II 0	 \(\mathref{c} \)	k *	さん人で	k k
0)	*#27		:		:		r	ii			: :	1
0) (h	* * * * * * * * * * * * * * * * * * *	-⊣-⊢-	SEX.	SEX	SEX:	AX. DET		ארא וו ארר וו	OXAN SEXII SETT	k *	: !: –; –; ب	
∺	*	PAX PUS PUS	AXO.	440 440	·ARO	. 4XO	44X0	1 4 X O	ココエコス	× *	AAO XAO:	
N Z	* **** *	****	***	****	****	****	***	***	 ****	*	***	:
AGE JUI	*	:	:	1.6	:	:		190 190 208	1000 1000 1000 1000 1000 1000 1000 100	* *	中の4米 9433米	
PAGE	* 1~	:	:	:		:		(4 	335072 403823 403823	* * * *	みまる 第 のジェネ	
Œ	* * ***	* * ****	* *****	* * *****	6 6 (4) (4) (4)	* * * * * *	* * * * *	Large Congression of	H * * * * H		3-4	
c4 CC	*			-HXV	: ! : : : : : : : : : : : : : : : : : :	•		1	1 4	*	*	
til	* XBX * COX * COX	101		5,−4 ,−4 5 5	233	:	t	5418 1822 5600	10007	(* (*	* DVG	((
E H	* # \(\frac{\pi}{\pi}\)	: :	:	:	:				3768901 338196 4107097	*	3866527 3233732 4390259	
TABLEAU ANVI E	*										71 Y W	
_ ,	****	****	****	****	****	****	****	132/40 	************************************	*	****	:
Ш	* #	2 P. P. P.	למת.	.040	604	: WWW.	33,	N430	4000 v v v	*	* * * * *	
Ω	****	E		****	****	****	****	1	* * * * 0000	*	*0.0.0	
	* * *	31255 31055 310		3778 755 755	723	. 140 . 100	:	2002	-000	*	***	
		27.00	. 4.4.93 . 4.4.93	188	1/4	188		665 6427 7427	2007	*	376638 375847 752485 *****	
	* SS	:				:			004 004		* 7000	
	****	****	****	***	****	****	****		****	1.	****	
C	*** S:T:	2248 2466 51345 1345	525.5 725.8 525.8 55.2	522. 522. 562.	400 467 867	506 496 002		W. W. O. I W. W. O. I W. O. W. I	155160 156101 311261	*	244778 237322 482100 ****	
TRAFIC	**************************************	. ପଦାଦ				: =		ကြက်ည	123-1	*	4700	
- 22	*			:	:	:		! :	1 10 :		* **	
S	* * * * * * * *	* ****	: *****	: ****	****	****	****	***	****	1.	* ****	
DE DE	.1	0.44 0.44		0000 HHC		1		923 923	66930	*	* *000 *000	
AAA UN	****** RANSII	4.4.03	t t	. H	:	:		エゴジ	10000	*	66930 86930 33860 ****	
T	* * * * * * *	:		:	:		:	i i	i :*	: :	**	
TAHITI-FAAA VARIATION	*~~~	^^^			:		:			*	~~~* *	
A A	* . *⊢5				:	: HH		1- CI	42224 42234 *4234 *7	*	600 4米 430/米	
DE .	**************************************)					t	1	まるじましてののよう	**	416 658 1074 ***	
я Н	\$:			~~~	 	*	~~~ <u>*</u>	
KOM KCI	*: *:	2073 2232 4305	7200 01200	133	400 467 867	508 496 002	(W W	27-41 27-61	38230 39171 7401 ***	*	424* めいロ*	
RODROME MMERCIAL	* 0_	2004	พผม	HHEN	440	1040		7373	000/* 000/* 0144*	**	77848 703928 ******	
AER	* :				:		:	i i	1 -4:4:	*	X*	
	****	***	***	***	***	* ****	***	***	***	*	***	
AFÏ	****	3000			:UUA	0.6301	:==N	4401	737 4736 *736 *36	*:	* CICK	
78	* 1	: :	: :		:	:	.		77.35	*:	7872 7883 15755 ****	
RECAPITULATION DU TRAFIC	****		***	***	*****	****	****	***1	***			
z	* :	(C)-	€Ω-	KO-	€	.C⊅⊢	(CO-1	40⊢1	*~~	*	⊄⊃~‡	
Ĭ	* *	***	***	***	·米米米 •	*************************************	****	元 (****)	**	*:	****	
JLA	* *				t t	t :	:	3	:#: :#:	*	*	
Ħ	* · ·						: :	EGU	*	*	*	
CAP	380				.Z	-< 1	<	~ <u> </u>	*	*	သ *	8
Ä E	* Z			Ž	inter	Ϋ́	: J.S	SS I	* LC	*	☐ *	
	COMPAGNIE			A I KL.	:H :~	AIRWA	jū.))] [:	TZ *	*	⊥ π *	
		. :		Œ	Ē.	.Z	้อดีพลับลิธา	AN I	TR/	**	***	
	·1·			I.A.	Charīer	. T. J.	: :	7 7 7 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8	Ø *	米	□ * *	
	(4) (4) (4)		ZA.	WALIAN	:5	·Z	=	OTAL TRAFIC NON REGULIER* INTERNATIONAL *	OTAL INTERNATIONAL ************************************	*	4 *	
	.9.	Ε .	J :	Ŧ	AIR	t <t< td=""><td>1</td><td>- 1</td><td>HO : *</td><td>*</td><td>TOTAL JOUT TRAFIC * A * * 1 * ***************************</td><td></td></t<>	1	- 1	HO : *	*	TOTAL JOUT TRAFIC * A * * 1 * ***************************	
	* ****				t	t	1 11		* ***	**:	****	

!

ETUDES REALISATIONS

O B S E R V A T I O N S

- 1. Procédures d'approche aux instruments de TAHITI-FAAA :
 - Procédure VOR-DME-VOR/VOR-DME VOR RWY 22
 - MVI RWY O4 Déplacement du point d'ouverture
- 2. Réorganisation de la Section SOL. Etude de son fonctionnement avec un effectif réduit (16 au lieu de 21)
- 3. Modification des dotations gratuites en documents SIA pour l'ensemble SNA
- 4. Equipement de TAHITI FAAA en matériel ATIS
- 5. Délégation de contrôle du CCR à l'approche de TAHITI FAAA
- 6. Mise à jour de l'AIP.PAC partie ! En cours AGA !
- 7. Nouveau dispatch et transfert de bureaux de la section SOL et de la partie informatique au 1er étage
- 8. Nouvelle convention SSIS
- 9. Etudes des conditions d'homologation de l'aérodrome pour l'exécution des procédures d'approche de précision
- 10. Etude regroupement TWR/CCR Meuble de contrôle vigie
 - 11. Mise aux normes des procédures IFR de départ (SID) et d'arrivée (STAR)
 - 12. Programme de sûreté ! Projet d'Application des normes et recom-! d'étude mandations nationales !
- 13. Divers travaux d'amélioration de la Sûreté de la plateforme

! NOTAM classe II diffusé

NOTAM classe II diffusé

! Adaptation de l'organisation ! aux effectifs. Allègement ! provisoire de certaine tâches ! et modification de la grille ! du service

! Lettre adressée à SIA restée ! sans réponse.

!Message de rappel sans réponse

! Lettre à DNA/1 demandant son ! inscription au budget 1989

!Lettre d'accord TWR/CCR adoptée ! - Circulaire d'information ! diffusée - dossier clos

Appel d'offres en cours

!en attente d'éléments nouveaux ! de la SETIL

!-Bilan des équipements de ! TAHITI FAAA transmis à DNA/2 !-Programme des travaux et éva-! luation des coûts à fournir

! Définition des spécifications ! terminées à faire adopter en ! réunion des personnels!

! En cours

Projet d'amendement en cours d'étude

!-Clôture de la zone du deuxième ! filtre terminée !-Portail entrée EST du parking ! international et contrôle ! vidéo terminés !-Inavaux divers en cours

	ETUDES REALISATIONS	! OBSERVATIONS
14.	Equipement radioscopique des bagages de soute	! ! Mise en service pour essai !-Installation provisoire dans ! un local à proximité de la ! zone de chargement de bagages
15.	Mise à jour des plans particu- liers de protection. Aéroport CCR, CRD, CED	! Terminé ! !
16.	Etude d'un nouveau manuel d'aé- rodrome	! Nouvelle structure définie ! Deux premiers chapitres rédi- ! gés. Troisième et quatrième ! en cours
17.	Refonte des exercices de simula tion d'approche	! En cours
18.	Règlementation en matière de turbulence de sillage	! ! Note intérieure d'application ! diffusée
19.	Mise à jour du classement BIA	! ! Informatisation des fichiers !bibliothèque technique terminée
20.	Négociation salariale des pom- piers (ANNEE 1988)	! ! Accord sur première partie ! des négociations. !-Deuxième partie à négocier ! en Octobre/Novembre 1988
21.	Concours Chef de poste et Chef d'équipe SSIS	! ! 1 Chef de poste et deux Chefs ! d'équipe nommés
	101	I harothavechri wasor al az
22.	Achat de 5 véhicules sur crédit DNA	! 5è véhicule attendu !
23.	Mise en place d'un petit camion citerne pour la distribution	! ! Commande par la SOMCAT ! en cours (livraison fin de
	de JET A1 à l'aviation légère	! l'année)
24.	Aménagement hélistation en zone NORD	: ! Construction de deux abris ! hélicoptère en cours
25.	Etude accès routier en zone NORD (tunnel sous piste ou route de contournement)	! ! Décision attendue ! !
		I difference of the party constraints of the area of the
		and an arms of the second





AEROPORT DE TAHITI-FAAA

TOUR DE CONTROLE DE FAAA

Total des Mouv	vements commerciaux[7.942
Comprenant	IFRETRANGERSJETSPLUS DE 20 TONNES	2.525 506 708 708
Total des mouv	vements non commerciaux	10.390
Comprenant	IFRAERO-CLUB DE TAHITIAERO-CLUB UTAPRIVES	
	TOTAL DES MOUVEMENTS	18.332
BUREAU DES	S TELECOMMUNICATIONS	

Total des messages reçus	125.630
Moyenne quotidiennesur le réseau internationallocal	103.096
Total des messages émis	48.298
Moyenne quotidiennesur le réseau internationallocal	24.078

BUREAU DE PISTE

Validation de licences professionnelles	46
licences non professionelles	31
Effectifs des personnels navigants basés:	
professionnels	67
corps techniques	8
privés	207





Notams classe 1 série A reçus	
	8.143 37
" série C émis	
Protections fournies	37
Circulaires locales d'information	412
	4
SSIS	
our extinctours	
eux extincteurseux aéronef	0
lorto (g) agranof	0
lerte (s) aéronef	10
ccident (s) aéronef	0
ortie (s) du véhicule ambulance	0
urveillance d'avitaillements	330
urveillances décollages et atterrissages	986
nterventions diverses	14
xercices et instructions	84
orties nautiques	16
ARAGE	
nterventions sur véhicules de sécurité	4.5
terventions sur véhicules de liaison	16 35
	33
CENTRE DE CONTROLE REGIONAL	
s elected definition of the second of the se	
rafic en route	5.597
ols internationaux	948
Vols interinsulaires	4.649

CENTRE METEOROLOGIQUE

Protections Total	1.534
Vols internationaux	391
Vols interinsulaires	1.143

Phases d'urgences_____

Evacuations sanitaires_____

8

64





NOUVELLES DIVERSES

MISSION D'INSPECTION DE M. H. BILLHOUET, INGÉNIEUR GÉNÉRAL

DES PONTS ET CHAUSSÉES, EN POLYNÉSIE FRANCAISE

(AVRIL 1988)

M. l'Ingénieur Général BILLHOUET, Inspecteur Général des Bases Aériennes, a effectué une mission en Polynésie Française du 8 au 24 avril 1988, qui avait pour but d'inspecter le Service de l'Infrastructure Aéronautique. Ce Service, dans les Territoires d'Outre-Mer, relève du Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

Accompagné au cours de ses nombreux déplacements en Polynésie par M. YEUNG, Directeur du Service de l'Aviation Civile et par M. LAURUOL, Chef du Service de l'Infrastructure Aéronautique, et également par d'autres ingénieurs de la Navigation Aérienne et des Bases Aériennes, M. BILLHOUET a pu dans un délai relativement court :

- aborder les problèmes essentiels qui se posent sur les aérodromes d'Etat de TAHITI-FAAA, RAIATEA, BORA-BORA et RANGIROA ;
- visiter de nombreux aérodromes territoriaux dans les îles Marquises, aux Tuamotu et aux Iles-sous-le-vent ;
- inspecter en détail le Service de l'Infrastructure Aéronautique et rencontrer la totalité des agents expatriés et la quasi totalité des agents non expatriés.

Au cours de son séjour, M. BILLHOUET a notamment rendu visite aux personnalités suivantes :

- . M. DE MONTPEZAT, Haut Commissaire de la République en Polynésie Française ;
- . M. Boris LEONTIEFF, Ministre de la Mer, de l'Equipement et de l'Energie
- . L'Amiral THIREAUT, Commandant les troupes françaises en Polynésie ;
- . Le Colonel VILAIN, Commandant la Base Aérienne 190 à FAAA;
- . M. GUIRADO, Directeur Général de la SETIL.

Il a rencontré lors de ses déplacements de nombreuses autres personnalités dont des conseillers du Gouvernement territorial directement intéressés par les problèmes aéronautiques.

Parmi les sujets les plus importants abordés par M. BILLHOUET, on peut citer :

- 1. La convention relative à la mise à la disposition du Territoire du Service d'Etat de l'Aviation Civile :
- M. BILLHOUET a insisté pour que cette convention soit signée le plus rapidement possible, compte-tenu du vide juridique dans lequel fonctionne actuel-tement pour le compte du Territoire, les Services d'atat de l'Aviation Civile.





DIVERSES NOUVELLES



La mission photographiée devant l'aérogare sur l'aérodrome de Terre-Déserte à NUKU HIVA dans l'archipel des MARQUISES

2. Entretien courant :

L'Inspecteur Général a noté que les crédits ouverts pour l'entretien courant des installations qui restent à la charge de l'Etat, sont loin d'être suffisants. Il juge indispensable que les crédits d'entretien soient remis à un niveau correct.

3. Le schéma de développement de l'aéroport de TAHITI-FAAA :

M. BILLHOUET a souhaité que la réflexion sur le schéma de développement de l'aéroport de TAHITI-FAAA, qui concerne en même temps les deux zones Sud et Nord, soit poursuivie.

4. Regroupement des services de contrôle aérien :

Lors de sa visite au Ministre, M. Boris LEONTIEFF, l'Inspecteur Général a rappelé la demande d'exonération des droits de douanes pour les équipements du service de contrôle aérien, en précisant que la suite réservée à ce dossier était liée à la décision du Territoire. Il est à noter que depuis cette visite, le Gouvernement du Territoire a donné son accord pour cette exonération.

5. Rénovation du revêtement de la piste de TAHITI-FAAA :

Etant donné que des problèmes subsistent pour la mise en place du finançement, M. BILLHOUET a suggéré que la consultation des entreprises soit lancée sur une tranche ferme correspondant aux financements en place, et une tranche conditionnelle pour le reste.





NOUVELLES DIVERSES

6. Aérodrome d'Etat de RANGIROA

La piste de RANGIROA manifeste un phénomène de "tôles ondulées" beaucoup plus sensible aux ATR 42 qu'aux autres types d'avions fréquentant cette piste.

M. BILLHOUET a demandé que le Service de l'Aviation Civile étudie un reprofilage en enrobés, dont l'épaisseur est à déterminer en fonction de la hauteur moyenne des ondulations.

7. Aérodromes territoriaux :

Au cours de sa mission, M. BILLHOUET a eu l'occasion de visiter une quinzaine d'aérodromes territoriaux sur les 31 que comporte la Polynésie Française, dans les archipels des Marquises, des Tuamotu et des Iles-sous-le-vent. Il a remarqué en particulier la diversité des problèmes qui s'y posent et dont la solution n'est jamais évidente, compte-tenu de l'éloignement, des difficultés d'accès aussi bien pour les agents (fréquence des avions souvent hebdomadaire), que pour le matériel nécessaire à la réalisation des travaux et qui manque en général sur les îles intéressées. La réalisation de bâtiments comme leur entretien pose tout autant de problèmes.

M. l'Inspecteur Général a pris connaissance du programme important de travaux pour les prochaines années, arrêté par les autorités locales en vue de l'extension de l'utilisation des ATR 42. Il a jugé indispensable que soient affectés en permanence des agents de bon niveau, capables à la fois de surveiller les chantiers et d'adapter le projet aux contraintes locales, au fur et à mesure de son avancement.

A son départ, M. BILLHOUET a fait part de l'excellente impression que lui a laissé l'inspection de l'ensemble des services. Il a émis le souhait que les tâches importantes, diverses, souvent difficiles à résoudre, soient mieux connues de l'extérieur, afin que soient mieux appréhendées les difficultés qui se posent au Service de l'Infrastructure Aéronautique.

Il a noté la satisfaction exprimée sur les services rendus par le Service de l'Aviation Civile et de la Météorologie - Polynésie Française - par l'ensemble des personnalités rencontrées, qui représentaient à la fois l'Etat (civil ou militaire), le Territoire, les compagnies aériennes et le concessionnaire.







DIVERSES NOUVELLES



- Départ de M. SALUDEN et de sa famille le 17 juillet 1988 ; après .

un séjour de deux années en tant qu'Adjoint au Directeur.



- M. VILLIERS, Chef de l'Inpection Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie, ac-

compagné de son épouse lors de leur récente visite en Polynésie Française.





NOUVELLES ERSES

CARNET ROSE

Nous avons appris la naissance de :

BRANDER, TINOMANA

au foyer de Patrick RICHMOND AiTM à RAPA,

le 17 mars 1988.

RAIREVA

au foyer de Gérard DOUCET, CC/2

le 7 mai 1988.

TUHITI, GERVAIS

au foyer de Vetea SANFORD, TAC/CEAPF

le 6 juillet 1988.

RAATEA, TEMAUI, NOEL au foyer de Lawrence TAEA, OCCA/1

le 22 juin 1988.

HELENE, MAEVA

au foyer de Jean-Claude GANZENMULLER, ESA/1

le 4 juillet 1988.

CHARLIE, HEIARII

au foyer de Charles AITAMAI, CC/3

le 21 juillet 1988.

