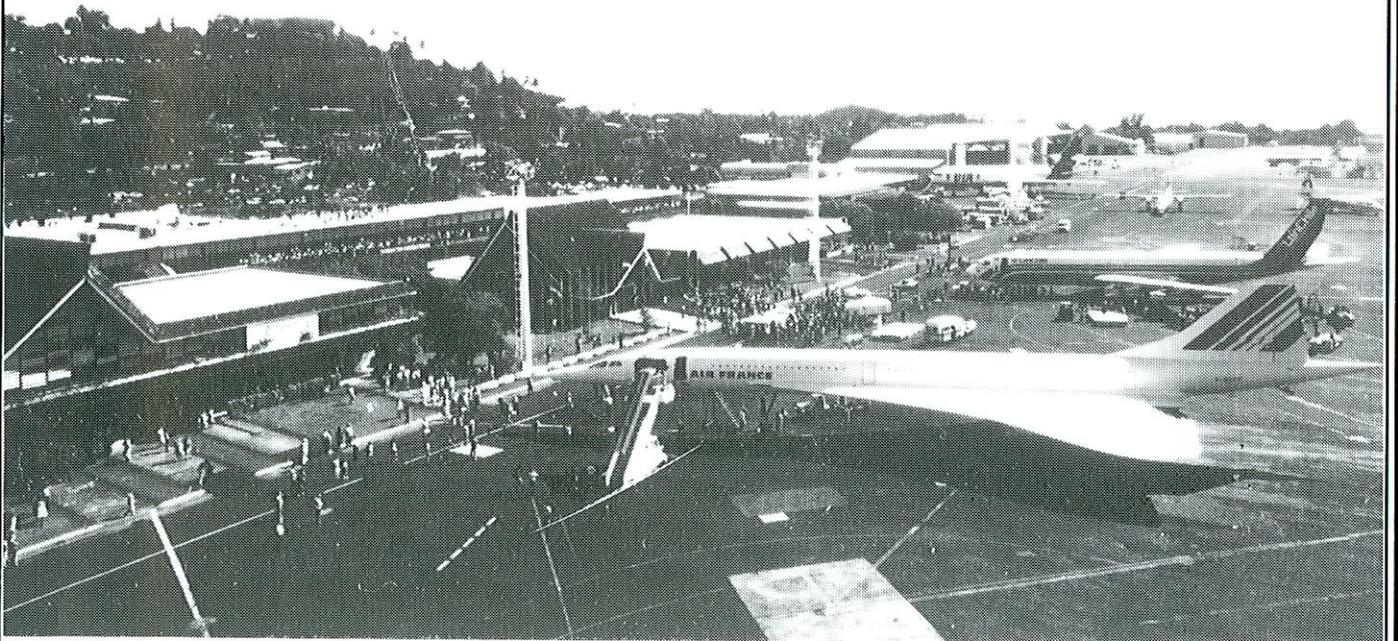


# MANUREVA

BULLETIN DE LIAISON DE L'AVIATION CIVILE



N° 48

4<sup>e</sup> TRIMESTRE 1988



POLYNÉSIE  
FRANÇAISE



**REDACTION**

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

**IMPRESSION:**

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

EDITORIAL	PAGE	3
DOSSIER DU TRIMESTRE	PAGE	5
STATISTIQUES TOURISTIQUES	PAGE	29
ACTIVITES DES SERVICES	PAGE	30
NOUVELLES DIVERSES	PAGE	53

**EDITORIAL**

Le Ministre des Transports a présenté le 24 novembre 1988 aux membres du CSAM (Conseil Supérieur à l'Aviation Marchande) les orientations qu'il entendait donner au transport aérien français dans la perspective du Marché unique européen.

Alors qu'UTA demandait des droits de trafic en Europe, qu'Air Inter souhaitait sortir de l'hexagone et qu'Air France revendiquait un plus large accès au marché intérieur métropolitain... le Ministre a indiqué clairement le choix du gouvernement "La règle générale restera l'attribution d'une ligne aérienne internationale à une seule compagnie régulière française. Autrement dit, les droits de trafic attribués à Air France et UTA ne devraient pas être modifiés. Ce qui signifie également qu'aucun élément de concurrence existant ne sera retiré".

Il a suggéré au groupe UTA de développer ses activités à l'intérieur des droits dont il dispose en matière de transport régulier et de transport à la demande et à Air France d'améliorer sa capacité internationale. L'Etat actionnaire tenant à faire valoir ses orientations dans le cadre et la définition des contrats de plan qui seront négociés avec les responsables d'Air France et d'Air Inter.

La conséquence pour la Polynésie Française, c'est le maintien du statu quo en ce qui concerne la répartition des droits de trafic dans le Pacifique entre UTA et Air France :

- desserte de la ligne Papeete-San Francisco-Paris par la compagnie UTA ;
- desserte de la ligne Paris-Los Angeles-Papeete par Air France ;
- maintien de la ligne directe Tokyo-Papeete dans le "portefeuille" de la compagnie Air France qui n'ayant pu trouver un accord pour une exploitation commune avec UTA, s'est résolue à mettre en service un B 747 sur cette liaison en continuation du Paris-Los Angeles-Papeete, à partir de mai 1989.

Il reste maintenant à tous les partenaires de l'industrie touristique polynésienne à démarcher le marché japonais et à se préparer activement à recevoir les touristes nippons dont on connaît les exigences en matière d'accueil.

L'économie du Territoire a le plus grand besoin de ce ballon d'oxygène à un moment où son tourisme qui est appelé à en devenir le fer de lance, connaît une stagnation de trafic et des évolutions inquiétantes.

°

° °

Les autorités aéroportuaires continuent pour leur part à adapter l'infrastructure de l'aéroport international de Faaa à l'évolution du trafic aérien :

- ouverture au trafic de la nouvelle zone d'enregistrement des passagers internationaux ;
- régénération et renforcement du revêtement de la piste de FAAA (lancement des travaux au 1er semestre 1989) ;
- construction d'un nouvel ensemble Vigie et Bâtiments Techniques destinés à abriter le nouveau centre d'exploitation regroupé CCR/TWR (Centre de Contrôle Régional et Tour de Contrôle) et la Division Technique de la Navigation Aérienne (appel d'offres en cours d'élaboration).

Le dossier du trimestre de ce numéro de MANUREVA est consacré plus particulièrement à la description des activités qui coexistent et s'entremêlent sur la plateforme internationale de FAAA laquelle est considérée à juste titre comme l'un des deux poumons de la Polynésie.



**LES ACTIVITES SUR L'AEROPORT**

DE

**TAHITI-FAAA**

L'aéroport de TAHITI-FAAA a été ouvert à la circulation aérienne publique en 1961 ; il n'a donc pas encore trente ans d'existence.

Pourtant, cet aéroport à vocation internationale et territoriale, est devenu un outil moderne et fonctionnel grâce à une programmation rationnelle des investissements qui lui a permis de se développer d'une façon continue pour répondre aux besoins de l'économie de la Polynésie Française.

\*  
\* \*

Normalement, les activités d'un grand aéroport international se mesurent par des résultats statistiques chiffrés. Cela a l'avantage de permettre des comparaisons.

Il est intéressant de relever les résultats statistiques suivants (année 1987)

Aéroport	Nombre de passagers (transit compté une fois)	Nombre de mouvements commerciaux
Paris-Orly	environ 20 000 000	environ 179 000
Honolulu	" 20 400 000	" 216 000
Tokyo-Narita	14 240 000	92 000
Bordeaux	2 000 000	23 000
Fort-de-France	1 140 000	22 000
Tahiti-Faaa	900 000	37 000
Nouméa-Tontouta	260 000	2 400

\*  
\* \*

Il est plus rare de trouver une étude sur ce qui se cache derrière ces chiffres, c'est-à-dire sur les activités réelles et si diverses d'un aéroport, vu qu'il est toujours un organe vital pour le tissu économique et social dans lequel il est implanté.

**I - LES BASES JURIDIQUES**

Il est primordial d'examiner le cadre juridique dans lequel fonctionne un aéroport français recevant du trafic international pour mieux comprendre le rôle et les responsabilités des uns et des autres.

## DOSSIER DU TRIMESTRE

En France, les aéroports civils sont soumis au contrôle technique, administratif et financier de l'Etat. Lorsqu'on a créé les régions, il y a quelques années de cela, il fut question de transférer certaines prérogatives de l'Etat à des collectivités territoriales, mais cela ne s'est finalement pas fait.

C'est l'Etat français qui, en effet, a signé les conventions internationales qui régissent tous les problèmes liés au Transport aérien. Citons pour mémoire, celles de : Varsovie en 1929 - de Rome en 1933 - de Chicago en 1944 - de Genève en 1948 - de Guadalajara au Mexique en 1961 - de Tokyo en 1963 - de la Haye en 1967.

C'est la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) du Ministère des Transports qui est l'administration de tutelle.

Ainsi, l'Aéroport international de Tahiti-Faaa appartient à l'Etat et est affecté à titre principal au Ministère des Transports. Du fait qu'une base militaire y est implantée, le Ministère de la Défense Nationale en est l'affectataire secondaire.

\*  
\* \*

Comme les structures administratives de l'Etat ne lui permettent pas d'assurer la gestion commerciale d'un aéroport, l'Administration confie cette activité essentielle à des organismes comme une chambre de commerce et d'industrie ou une société d'économie mixte (cas de la SETIL à TAHITI).

La S.E.T.I.L. (Société d'Equipement de Tahiti et des Iles), a pour principal actionnaire le Territoire de la Polynésie française.

La concession d'outillage public qui lui a été accordée par un décret de janvier 1966 a pour objet de lui permettre d'assurer : l'établissement, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des ouvrages, bâtiments, installations et matériels énumérés au cahier des charges et qui sont pour l'essentiel :

- la plus grande partie du domaine public de l'aéroport
- la piste, les voies de circulation, les aires de manœuvre et d'entretien pour les aéronefs.
- les aérogares passagers et fret
- les voies, réseaux, espaces verts, parkings divers.

La SETIL perçoit des redevances qui sont :

soit aéronautiques ; sur les passagers qui empruntent les installations, sur les aéronefs en fonction de leur masse, pour les prestations telles que le remorquage, pour l'utilisation du balisage, pour le stationnement, sur les marchandises et le carburant ;

soit domaniales pour l'occupation des sols, de bureaux, de hangars ;

soit commerciales sur le chiffre d'affaires réalisé par les commerces...

## DOSSIER DU TRIMESTRE

En plus des charges habituelles comme les impôts, les salaires, l'entretien, les grosses réparations, le fonctionnement... la SETIL supporte les frais financiers et assure le remboursement des importants emprunts qu'elle est amenée à contracter pour réaliser les investissements qu'elle est tenue d'entreprendre pour développer et moderniser constamment l'aéroport.

La gestion se doit d'être rigoureusement équilibrée car la SETIL n'est pas subventionnée.

\*  
\* \*

Pour essayer de schématiser l'ensemble du cadre juridique dans lequel s'insère la responsabilité des uns et des autres aux différents niveaux auxquels ils se trouvent, nous ferons l'énumération suivante :

Contexte international	- L'organisation de l'Aviation Civile internationale
Niveau national	- Le ministère des Transports
Administration Centrale	- Direction Générale de l'Aviation Civile
Administration Territoriale	- Direction de l'Aviation Civile en Polynésie Française
Autorités locales	- Commandant de l'aérodrome - Commandant de la base militaire
Concessionnaire de l'aéroport	- SETIL
Autres administrations	- Police, Douanes, Santé, - Gendarmerie
Usagers de l'aéroport	- Compagnies aériennes, aéroclubs propriétaires privés
Prestataires de service	- UST, SOMCAT, SHRT, Ateliers
Commerçants et artisans	- Bars, duty free, taxis, banques
Clientèle	- Les passagers, le public.

\*  
\* \*

## II - LE CADRE REGLEMENTAIRE

Le transport aérien est un domaine où la sécurité joue un rôle fondamental.

Cela implique tout naturellement de réglementer toutes les activités qui s'y rattachent.

\*  
\* \*

## DOSSIER DU TRIMESTRE

Par exemple, sur un aéroport comme celui de TAHITI-FAAA, on est amené à distinguer :

- une zone publique où il est possible de circuler librement et une zone réservée à laquelle n'auront accès que les personnes et les véhicules autorisés pour des raisons professionnelles ;

-de plus, on délimite des secteurs plus ou moins sensibles tels que :

les aires de manoeuvre où se trouvent les aéronefs  
les zones sous douane  
les dépôts de carburant, les aides à l'atterrissage, la centrale électrique.

\*

\* \*

Un aéroport n'est pas limité à une superficie domaniale ; des espaces aériens lui sont associés pour protéger les trajectoires d'arrivée et de départ des avions.

Des servitudes aéronautiques et radioélectriques sont donc définies pour éviter la détérioration de l'environnement aéronautique. De même des normes sont imposées pour limiter les nuisances ou les pollutions.

\*

\* \*

Un aéroport international est un poste frontière. Tous les contrôles de police, de douane, de santé, phytosanitaire et vétérinaire y sont donc obligatoires.

De nos jours, pour lutter à l'échelle mondiale contre le terrorisme et les trafics illicites, de nombreuses mesures dites de sûreté s'avèrent nécessaires.

\*

\* \*

Chaque Etat tenant à négocier de façon bilatérale les droits qu'il accorde à des compagnies aériennes étrangères, il se trouve que le transport aérien à travers les tarifs, les horaires, les capacités offertes, la composition des équipages, le transport des marchandises etc..., est très règlementé.

Par ailleurs, pour que tous les avions, quelle que soit leur nationalité, respectent les mêmes règles si l'on veut éviter les abordages et écouler le trafic de façon fluide..., une réglementation de la circulation aérienne est également nécessaire.

\*  
\* \*

Tous les fonctionnaires assermentés sont chargés dans l'exercice de leurs fonctions de veiller au respect de toutes ces réglementations et peuvent donc relever les infractions éventuelles.

\*  
\* \*

### III - L'AEROGARE INTERNATIONALE

Il est le coeur de l'aéroport puisque c'est dans ce bâtiment que tous les passagers des vols internationaux doivent forcément passer à l'arrivée, au départ ou en transit.

A ce titre, chaque pays le considère un peu comme une vitrine et veille donc à ce que sa conception et son architecture soient en harmonie avec son environnement.

A TAHITI-FAAA, le concessionnaire SETIL modernise et adapte en permanence les installations de l'aérogare internationale. Le plan d'équipement triennal visant à permettre de traiter deux avions gros porteurs simultanément à l'arrivée ou au départ, est en voie d'achèvement. Il a consisté à agrandir la salle de récupération des bagages, la salle de transit sous douane, la zone d'embarquement des passagers et d'enregistrement des bagages, à moderniser la signalisation et la sonorisation.

\*  
\* \*

De nombreuses activités commerciales orbitent autour des passagers et du public, dans l'aérogare internationale.

Citons :

- les couronneuses qui vendent des colliers de fleurs et de coquillages
- les taxis, loueurs de voiture, bus
- les agences de voyage et tours operators
- l'OPATTI qui assure un service d'informations.
- les banques "Indosuez" et "Socrédo" qui assurent entre autres prestations, le change des monnaies.

la poste, une librairie, une consigne à bagages, quatre boutiques "duty free".



De très nombreuses personnes travaillent dans l'aérogare internationale :

- . hôtesse, musiciens pour l'accueil
- . femmes de ménage, jardiniers pour l'entretien
- . agents de comptoir, bagagistes, agents d'opérations... etc...

Sachons simplement que la SETIL emploie 80 personnes et que AIR TAHITI par sa branche "UST" qui assure l'assistance aéroportuaire emploie près de 250 personnes, à ce titre.

\* \*

Le critère statistique considéré comme le plus significatif des activités d'un aéroport est le nombre de passagers traités.

Cependant, quand on manipule des statistiques, il est important de savoir à quoi correspondent exactement les chiffres énoncés.

Il faut d'abord retenir qu'un voyageur est compté une fois à son arrivée et une fois à son départ même s'il ne fait que transiter. Si ce voyageur est un touriste qui s'est rendu dans les îles lors de son séjour en Polynésie, il sera compté de nouveau deux fois à chacun de ses périple aériens.

Ceci étant dit, les résultats de l'année 1987 donnent :

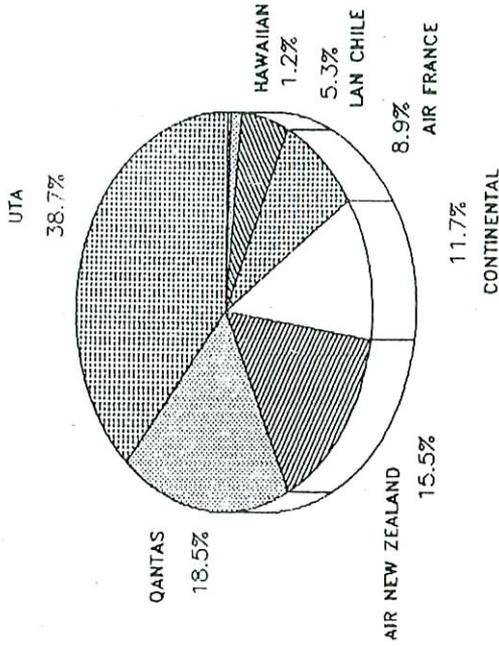
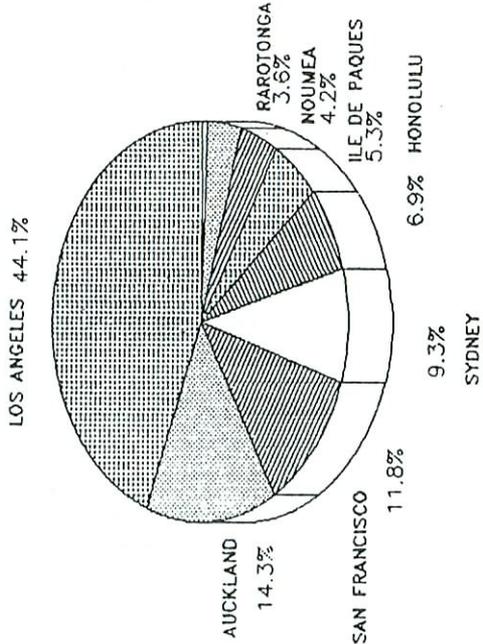
650 000	passagers	environ	sur	les	lignes	internationales
385 000	"	"	"	"	"	intérieures
73 000	"	"	"	"	"	militaires

alors que le service territorial du Tourisme, a décompté 140 000 touristes.

# DOSSIER DU TRIMESTRE

Les schémas ci-dessous permettent d'avoir une idée sur la façon dont se répartit ce trafic de passagers internationaux selon leur provenance et la compagnie aérienne empruntée.

## AERODROME DE TAHITI-FAAA REPARTITION DU TRAFIC INTERNATIONAL REGULIER DES PASSAGERS EN 1987



Il est intéressant de dire quelques mots sur la desserte aérienne du Territoire. On peut affirmer qu'elle est devenue globalement satisfaisante depuis qu'une certaine libéralisation s'est produite à la suite du mouvement de dé-réglementation qui a été initialisé aux Etat-Unis.

### LA DE-REGLEMENTATION

Depuis l'antiquité, les peuples ont éprouvé le besoin de commercer entre eux. Le Transport maritime s'est donc développé au cours des siècles selon des règles très libérales.

Quand le transport aérien a commencé à s'organiser, les Etats se rendirent vite compte que cette activité nouvelle devait être étroitement contrôlée vu que le protectionnisme économique était alors la règle générale.

A l'issue de la deuxième guerre mondiale, les Etats étant très soucieux de préserver leur souveraineté nationale, ne se reconnurent mutuellement que cinq libertés réciproques.

C'est ainsi que la philosophie du bi-latéralisme a prévalu sur une entente internationale libérale qui aurait admis le principe de la libre concurrence.

Ce système très rigide est pourtant toujours en vigueur, mais il a subi bien des assauts car les compagnies aériennes non nationalisées et les petits Etats... n'y trouvent pas leur compte.

C'est aux Etat-Unis que sous les pressions du marché, l'Administration a fini par céder et a estimé bon de ne pas intervenir sans cesse pour approuver les tarifs, les horaires, les fréquences. Une dé-réglementation s'en est suivie. Elle a engendré une agressivité commerciale dont les effets furent bénéfiques puisque les tarifs baissèrent. Le transport aérien devint populaire et le nombre de passagers transportés se mit à croître énormément ; le mouvement continue.

La Communauté Economique Européenne ne put être insensible à ce phénomène puisqu'elle cherchait à abolir les frontières économiques entre ses Etats membres. Elle s'est orientée à son tour vers un système multilatéral plus souple, plus libéral mais dans lequel les Etats continuent de garder le contrôle de la concurrence pour éviter tout excès ou déséquilibre.

Une évolution fondamentale est donc en cours et des défis importants sont en jeu. Toutes les grandes compagnies aériennes ont des problèmes de restructuration pour s'adapter au marché et faire face à des taux de croissance voisins de 10 % annuellement.

UTA a été enfin autorisée à poursuivre sa ligne au-delà de San Francisco jusqu'à Paris.

Air France a pu, de son côté, prolonger sa ligne Paris-Los Angeles jusqu'à TAHITI.

## DOSSIER DU TRIMESTRE

Minerve, compagnie française spécialisée dans les vols nolisés (charters), a ouvert une desserte des territoires français du Pacifique et a transporté plus de 12 000 passagers dès la première année pleine d'exploitation vers TAHITI.

Ainsi la concurrence franco-française s'est amorcée.

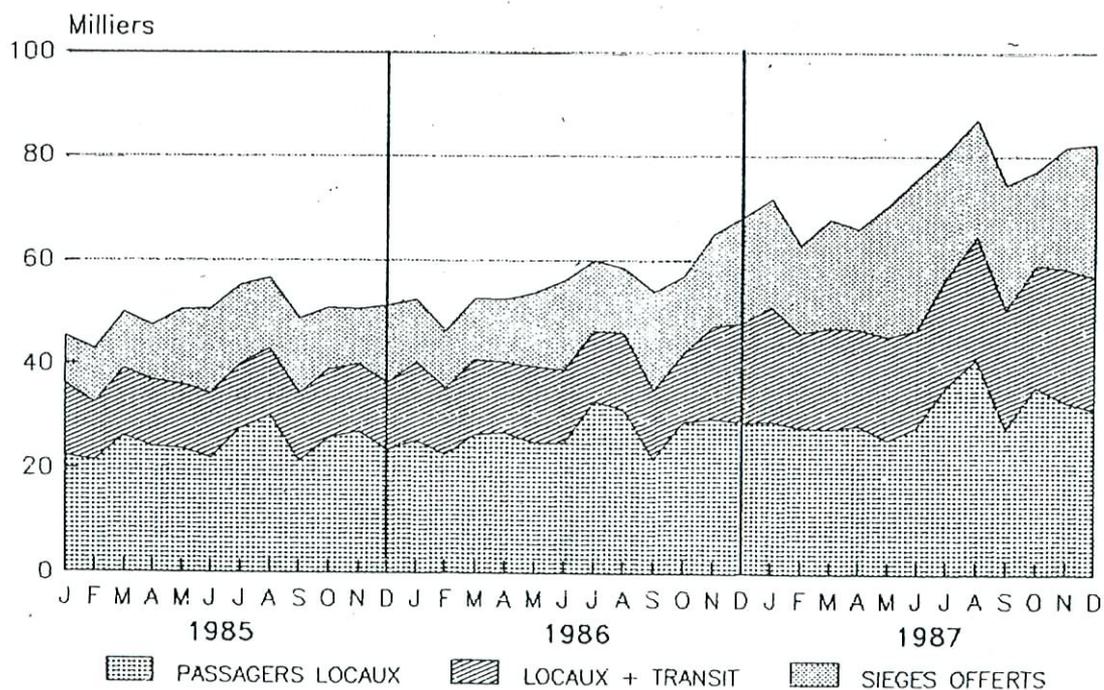
La compagnie aérienne américaine "Continental Airlines" qui appartient au groupe TEXAS Air, premier transporteur aérien mondial, est venue concurrencer les compagnies aériennes nationalisées traditionnelles QANTAS et AIR NEW ZEALAND sur les lignes transpacifiques via TAHITI.

Seul le JAPON reste pour l'instant non relié directement au Territoire. Les études et les négociations permettaient de penser que la compagnie UTA ouvrirait une ligne Papeete-Tokyo en Mars ou Avril. En fait, c'est la compagnie Air France qui détenant les droits de trafic a décidé d'ouvrir cette ligne en Mai 1989.

En fonction de la demande qui peut fluctuer selon les périodes saisonnières dans l'année, les compagnies aériennes adaptent l'offre en ajoutant une fréquence hebdomadaire ou en changeant le type d'aéronef exploité quand leur flotte le permet ou en modifiant l'aménagement intérieur de leur avion (la capacité d'un DC.10 pouvant osciller entre 235 et 298 sièges par exemple).

La courbe ci-jointe montre l'adéquation constante de l'offre à la demande de façon à tenir des coefficients de remplissage satisfaisants.

### AERODROME DE TAHITI-FAAA EVOLUTION DES CAPACITES ET DES PASSAGERS DU TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL



# DOSSIER DU TRIMESTRE

## LE TRAFIC DOMESTIQUE DE PASSAGERS

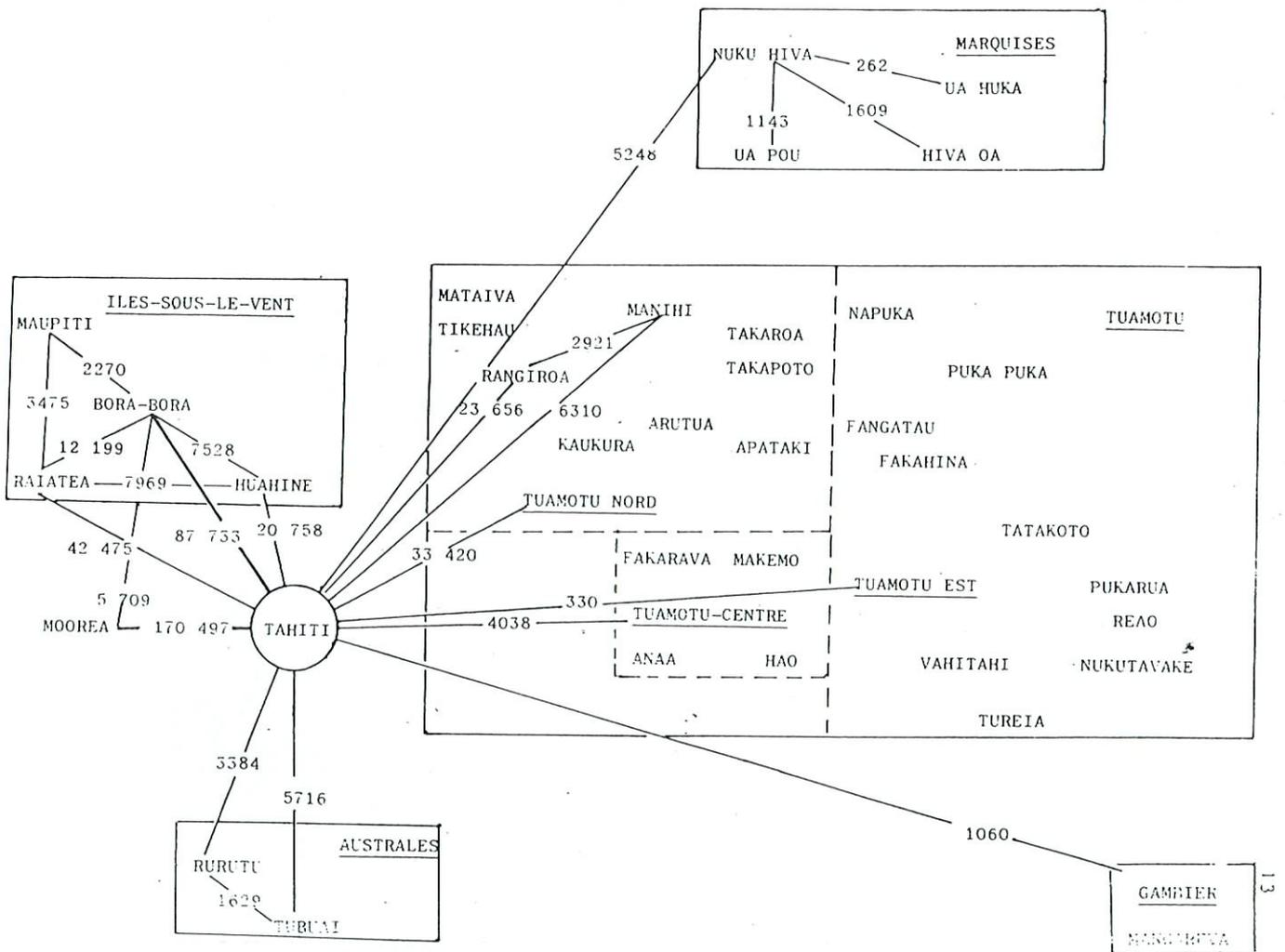
Air Moorea a transporté 175 000 passagers en 1987, entre TAHITI-MOOREA et TETIAROA. Cela correspond à un résultat légèrement en diminution par rapport à l'année précédente et peut s'expliquer par la concurrence accrue des ferries.

Elle emploie environ 65 personnes et opère à partir d'une aérogare un peu excentrée sur le front des installations. Ses hangars, bureaux et ateliers se trouvent de l'autre côté de la piste en zone nord.

AIR TAHITI dessert tous les archipels et a transporté en 1987, plus de 207 000 passagers, 586 tonnes de frêt et 110 tonnes de poste.

Elle a constaté une croissance globale de son trafic de l'ordre de 10 %, ce qui est très significatif de la bonne gestion de cette compagnie aérienne territoriale.

Le schéma ci-joint montre la répartition des passagers sur le réseau interinsulaire.



Cette compagnie emploie 290 personnels (non compris les personnels d'UST qu'elle vient d'absorber) sur l'aéroport et plus spécialement dans son centre industriel installé dans un des deux grands hangars d'avion de la zone sud.

## DOSSIER DU TRIMESTRE

Ce centre industriel est structuré pour entretenir les avions de la compagnie aérienne locale. Il a connu depuis sa création en 1964, les Bermuda et DC.4 de la RAI, puis les Twin Otter, Britten Norman, Fokker 200, Fairchild d'Air Polynésie, enfin les ATR 42 d'Air Tahiti actuellement.

Ce centre emploie 60 personnes ; outre l'encadrement, il comprend des agents techniques "Avionique", des mécaniciens-avions, des peintres, des aides mécaniciens, des assistants de piste.

Des contrôleurs vérifient la qualité des travaux exécutés et s'assurent que les prescriptions émanant des constructeurs ou des services officiels sont bien respectées.

Du fait que l'ATR 42 est utilisé par Air Tahiti, Air Calédonie, Air Pacific aux FIDJI, il a été jugé utile de créer le SPAAC (South Pacific ATR Airlines Comitee) pour essayer de mener des actions en concertation afin de rationaliser les investissements en matériels de réparation et de révision.

T.C.A (TAHITI CONQUEST AIRLINE) est une société de transport aérien à la demande (taxi) et ses pilotes assurent la plupart des évacuations sanitaires. Elle représente 8 personnes.

Tahiti Hélicoptères et Tahiti Hélicoptères Services ont effectué 5 218 mouvements en 1987 dont de nombreuses missions vers des chantiers isolés à l'intérieur de l'île de TAHITI.

### V - LES AUTRES USAGERS CIVILS à savoir :

Les aéroclubs de TAHITI et UTA qui en 1987 ont effectué 28 166 mouvements à l'occasion de vols locaux d'école ou d'entraînement mais aussi 1 420 voyages.

Les propriétaires d'avions privés qui possèdent une flotte de 25 aéronefs basés sur l'aéroport et qui ont effectué 5 000 mouvements environ en 1987. Il y a près de 220 pilotes privés et environ 65 pilotes professionnels en Polynésie française.

### VI - L'AEROGARE FRET ET LA POSTE

Le territoire étant très isolé, le frêt aérien et la poste sont des activités non négligeables puisqu'elles représentent en 1987 plus de 10 000 tonnes.

Des personnels d'UST, d'Air Tahiti, des P et T, des transitaires, travaillent dans ce domaine.

### VII - LES PRESTATAIRES DE SERVICES

Il s'agit de sociétés privées ayant en charge un secteur spécialisé, essentiel pour le bon fonctionnement global de la plateforme.

## DOSSIER DU TRIMESTRE

Nous ne nous étendrons pas sur l'UST (AIR TAHITI) puisque nous avons consacré à cette société d'assistance aéroportuaire, un récent dossier du trimestre.

Rappelons seulement qu'elle emploie 250 personnes.

Grâce à son existence, les escales des compagnies aériennes internationales sont réduites à la plus simple expression, à l'exception d'UTA pour laquelle Papeete est une base pour son personnel navigant et pour l'équipe technique qui entretient hebdomadairement le DC.10 basé dans le Pacifique ou qui assure l'assistance au sol lors des escales.

Citons ensuite la SOMCAT, société de manutention de carburant aviation de Tahiti associant la Mobil, la Shell et Total.

Elle exerce sur l'aéroport une activité essentielle puisqu'elle assure l'avitaillement en carburant de tous les avions civils et militaires, avec du kérosène jet A1 pour les avions à turbines. (L'essence aviation 100/130 est livrée par la MOBIL).

La SOMCAT emploie 24 personnes ; le personnel travaille par équipe de trois (superviseur - conducteur - opérateur) et assure un service permanent.

Le carburant est acheminé sur l'aéroport depuis les dépôts du port par 5 camions citernes pouvant transporter jusqu'à 30 000 litres. Il est alors stocké dans des cuves aériennes (non enterrées) dont la capacité totale représente 2 700 m<sup>3</sup> ou 2 700 000 litres. Des pompes pouvant débiter 240 m<sup>3</sup>/H aspirent le carburant des cuves et l'envoient à travers un "hydrant system" ou "oléo réseau" vers 22 bouches implantées sur les parkings d'avions.

La mise à bord du carburant à partir de ces bouches se fait grâce à un "oléo serveur", c'est-à-dire un ensemble roulant comprenant un régulateur de pression - un filtre - un compteur et les tuyaux de raccordement à l'avion. La SOMCAT est installée en zone nord de l'aéroport pour son dépôt de carburant et ses bureaux-ateliers et en zone sud pour le stockage des matériels roulants et l'abri des agents avitailleurs.



Pour éviter que les camions citernes traversent la piste pour se rendre dans la zone nord de l'aérodrome où sont installées les cuves ; il a été décidé d'implanter une station de dépotage en zone sud avec un système (pompe - canalisation enterrée) pour le transfert du carburant puis le remplissage des cuves.

Il s'agit d'une activité très règlementée surtout en ce qui concerne le contrôle de la qualité du produit servi : cinq filtrations successives ; des contrôles visuels quotidiens ; des prélèvements mensuels adressés à des laboratoires.

Les cuves sont entourées de merlons ; en cas de fuite, tout un plan de protection et de lutte contre l'incendie est prévu.

La SOMCAT débite des quantités importantes de carburant car vu la position géographique de l'aéroport de TAHITI, les avions basés ou qui y font escale, ont besoin de refaire le plein. Un Boeing 747 au départ vers Sydney absorbe près de 120 000 litres en moins d'une heure.

Environ 100 millions de litres sont mis à bord des avions, annuellement.

Le S.H.R.T. Société Hotelière et de Restauration de Tahiti a obtenu de la SETIL l'exploitation du "Catering" et des bars-restaurants de la concession.



"Le Catering" signifie la préparation des plateaux repas pour les compagnies aériennes. Il s'agit d'un travail délicat car chaque compagnie a ses exigences. Il faut tenir compte du régime, de la religion, etc... des passagers pour la composition des menus. Les installations appartiennent à la SETIL ; construites en 1973, elles comprennent des chambres froides, une machine énorme pour laver la vaisselle, des magasins, une cuisine, une pâtisserie, un atelier de préparation des plateaux, des chambres réfrigérées où sont entreposés les chariots prêts à être embarqués. Une opération de modernisation et d'agrandissement est prévue en 1989.

## DOSSIER DU TRIMESTRE

La SHRT prépare entre 25 000 et 30 000 repas par mois et parfois jusqu'à 2 500 plateaux par jour.

Cette société exploite aussi tous les bars et restaurants implantés sur l'aéroport. A FAAA, il y en a trois dans l'aérogare internationale et un dans l'aérogare domestique d'Air Moorea.

Environ 150 personnes sont employées par la SHRT.

VIII - LA BASE AERIENNE 190 occupe une superficie de 5 ha sur l'aérodrome de FAAA et possède une parcelle privée de 10 ha où sont construits les logements et divers batiments annexes.

Elle est commandée par un Colonel de l'armée de l'Air. Elle regroupe un certain nombre de services (Transports - escale - transmissions - administratifs - médical - gendarmerie de l'air - techniques - mess etc...).

Nous parlerons plus spécialement de :

L'ETOM 82 qui est un escadron de Transport Outre-Mer, héritier du GAM 82 qui fut mis en place en 1964 avec des Bréguets deux ponts et des Alouettes II pour le transport aérien des personnels et du matériel du CEP.

Ces moyens aériens augmentèrent et changèrent. En 1965, il y avait six Breguets - 2 Piper Aztec et 9 Alouettes II. Puis il y eut des DC.6, des Twin Otter - un Mystère 20. Aujourd'hui la flotte comprend 3 Caravelles - 3 Super PUMA et 3 Alouettes III dont certains sont basés à Moruroa.

La 12 S est une escadrille de l'aéronavale qui exploite trois Gardians et une Alouette II.

Elle est installée à l'intérieur de la base aérienne mais relève pour ses missions opérationnelles du Commandant des forces interarmées dans le Pacifique.

Ses missions principales sont :

- Surveillance de la zone économique et contrôle des bateaux de pêche ;
- Secours maritime aux bateaux en difficulté
- Recherches et sauvetage pour les avions en détresse
- Evasan - photos - liaisons - transport de personnalités.

Le C.I.P. (Centre Industriel de Papeete) chargé de l'entretien des aéronefs militaires (Caravelles - Super PUMA - Alouettes et Gardians basés à FAAA et à TONTOUTA en Nouvelle-Calédonie).

La gestion de ce centre est confiée aux personnels techniques d'UTA Industries, dans le cadre d'un contrat d'entretien et sous la surveillance d'un organisme militaire (S.I.A.R.) relevant de la Direction Générale de l'Armement.

Ce centre assure l'entretien complet et le service de piste pour les Caravelles et les grandes visites pour les autres aéronefs dont le petit entretien est fait dans les unités. Les ateliers de mécanique, chaudronnerie, hydraulique, moteurs, électronique, métrologie... répondent à des normes très sévères et sont très bien équipés.

\*  
\* \*

L'Armée de l'air représente 320 militaires et une centaine de civils. La 12 S, une cinquantaine de militaires et le CIP environ 150 personnes dont 90 expatriés.

\*  
\* \*

### IX - LA DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

Cette administration assure la tutelle pour le compte de l'Etat et du Territoire de l'ensemble des activités qui relèvent du Transport Aérien, de la Navigation Aérienne, de l'Infrastructure Aéronautique et de la Météorologie. Elle exerce elle-même une partie de ces activités, (Navigation Aérienne, Météorologie notamment) pour lesquelles elle est prestataire de service.

Elle emploie plus de 400 agents dont la moitié environ sont des fonctionnaires et parmi eux il y a près de 70 expatriés.

Ces personnels sont, des :

- Ingénieurs de l'Aviation civile, de la Météorologie ou des Travaux publics
- Un pilote instructeur - examinateur
- des officiers contrôleurs de la Circulation Aérienne
- des électroniciens de la Sécurité Aérienne et des électriciens
- des adjoints techniques ou techniciens de diverses spécialités
- des administratifs de tous niveaux
- des ouvriers maçons, plombiers, chauffeurs, mécaniciens, etc...
- des pompiers  
etc...

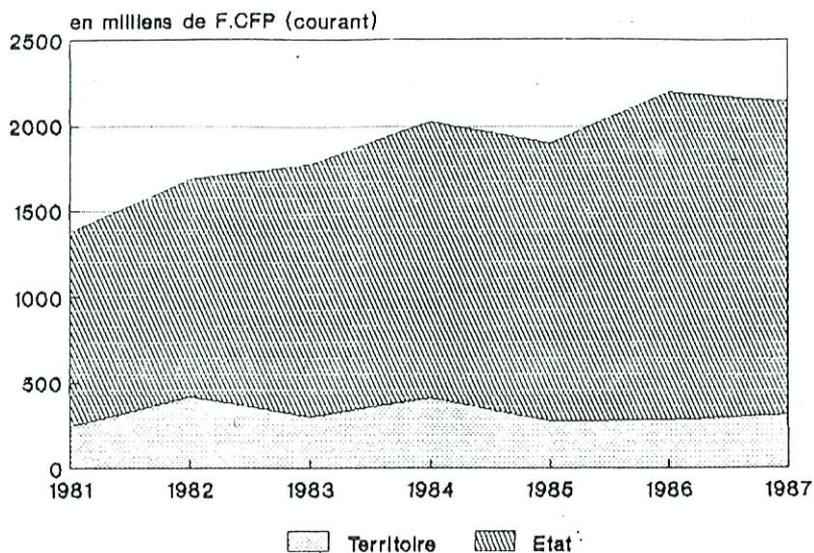
La plupart d'entre eux travaillent sur l'aéroport de TAHITI-FAAA mais d'autres, surtout des météorologistes, sont affectés dans les divers archipels.

Une politique de formation continue au bénéfice surtout des techniciens locaux et agents contractuels assimilés, est conduite depuis plusieurs années et se poursuit. En particulier, de nombreux stages y compris de pilotage en métropole, sont organisés.

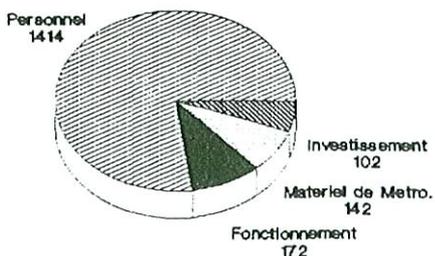
Tous ces personnels s'emploient à faire fonctionner le service, à maintenir ses installations en bon état, et à les améliorer.

Les graphes ci-contre donnent une idée des dépenses budgétaires du Service et de leur répartition.

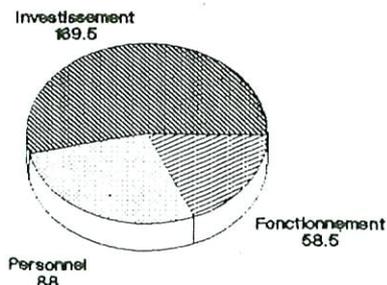
**EVOLUTION DES DEPENSES  
ETAT ET TERRITOIRE**



Repartition des depenses  
Etat



Repartition des depenses  
Territoire



**X - LES AUTRES ADMINISTRATIONS**

Une brigade de gendarmerie des Transports Aériens comprenant 15 militaires est spécialement attachée à l'aéroport.

Elle assure les missions classiques de surveillance, de police et d'information ; mais elle remplit aussi des missions spécialisées dans le domaine du transport aérien comme les enquêtes en cas d'accident d'aéronef et la lutte contre les actes illicites ; elle participe étroitement à la mise en oeuvre éventuelle des divers plans de secours ou d'alerte (cyclones - tsunami - orsec).

La Police de l'Air aux frontières contrôle tous les voyageurs internationaux au départ et à l'arrivée. Elle comprend une vingtaine d'agents.

La Douane est représentée par 12 agents.

La Santé et l'Agriculture pour les autres contrôles aux frontières ne sont pas représentés en permanence sur l'aérodrome ;

**XI - LA COORDINATION**

Ainsi, on s'aperçoit qu'un aéroport comme celui de Tahiti-Faaa est un ensemble assez complexe d'activités diverses.

Compte tenu du droit français ; le rôle et les attributions de chaque service sont bien connus et il est rare qu'il y ait des interférences ou des conflits.

Cependant deux sortes de difficultés apparaissent ; d'une part l'élaboration des plans programmes de développement et d'autre part le règlement des problèmes qui surgissent çà et là ponctuellement.

Des commissions et comités divers sont donc prévus pour permettre le dialogue et la concertation.

La Commission Consultative Economique regroupe les représentants de l'exploitant et les principaux usagers. Elle donne un avis sur les propositions de relèvement annuel des taux pour les taxes et redevances diverses perçues par le gestionnaire, sur le budget de la concession et les plans de développement des infrastructures. C'est ainsi qu'après l'agrandissement de l'aérogare dont nous avons parlé, une opération importante de rénovation des aires de manoeuvre va être prochainement engagée pour faire face au vieillissement des chaussées aéronautiques (piste) et à la mise en service du B747-400.

Par ailleurs de nombreux comités réunissent les responsables concernés par des problèmes spécifiques tels que :

la sécurité - la sûreté - les facilitations - l'accueil - les horaires dont nous parlerons plus amplement à titre d'exemple dans l'encadré ci-dessous.

Enfin des études sont en cours pour régler quelques problèmes cruciaux difficiles à résoudre... telle que la suppression de la traversée routière de la piste ou l'extension du front des installations vers l'est.

**LES NOUVEAUX AVIONS**

Des innovations techniques très importantes ont été réalisées ces dernières années, au point que l'on peut dire que les avions récents comme l'ATR 42 ou l'Airbus A.320 appartiennent à une nouvelle génération.

Dans le domaine des avions longs courriers, l'aéroport de Tahiti verra sans doute dès l'année prochaine, le Boeing 747-400 qui doit commencer à entrer en exploitation fin 1988. Tout comme l'Airbus A.340 qui sortira vers 1992, il s'agit d'avions conçus pour transporter plusieurs centaines de passagers sur des étapes très longues, autrement dit ayant plus de 16 heures d'autonomie. Des couchettes seront donc prévues ainsi que des zones de détente avec bar, salon et possibilité d'ici quelques années de téléphoner du bord dans le monde entier.

Ces avions modernes permettent des gains de productivité importants car ils ont recours à des matériaux composites plus légers, à des moteurs plus performants nécessitant moins de maintenance, à des systèmes intégrés de visualisation simplifiant le contrôle du bon fonctionnement des installations à bord et le bon déroulement du vol de telle sorte qu'ils ne nécessitent qu'un équipage réduit à deux pilotes etc...

Ils vont contribuer à rendre encore plus compétitif et plus attractif le transport aérien.

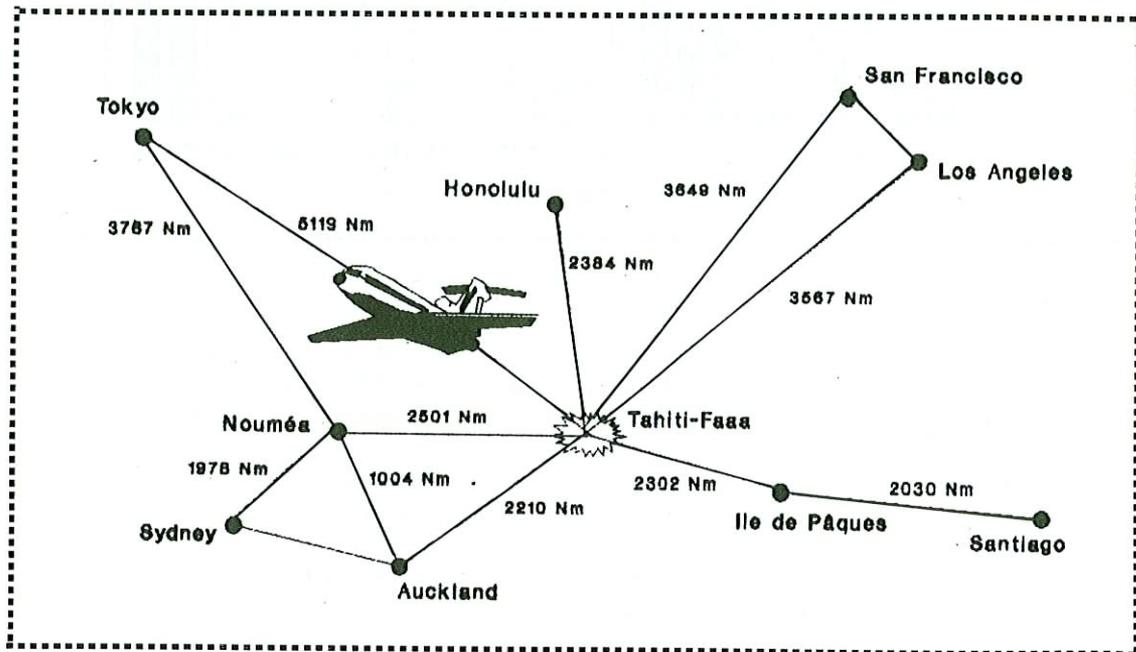


## DOSSIER DU TRIMESTRE

### HORAIRES DE NUIT

Les utilisateurs de l'aéroport de TAHITI-FAAA sont amenés à constater que la plupart des vols internationaux partent ou arrivent de nuit ! nous allons donc essayer d'en expliquer les raisons.

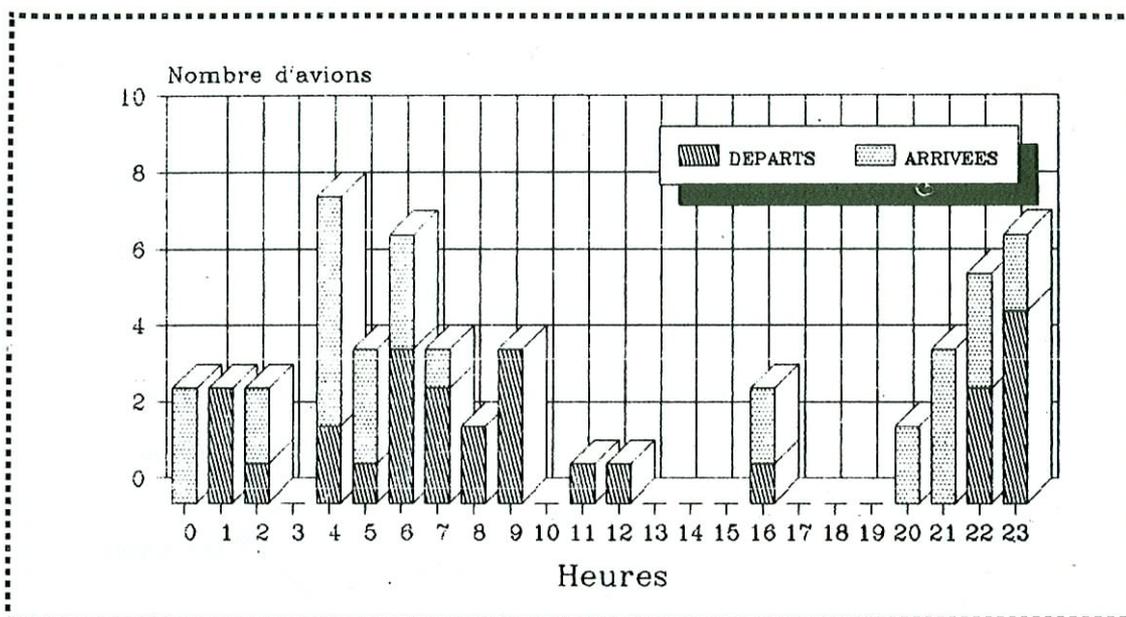
Le schéma ci-dessous met en évidence la position géographique privilégiée de l'aéroport de TAHITI-FAAA, au centre du Pacifique-Sud, au carrefour de certaines voies aériennes entre les Amériques (Etats-Unis, Chili) et l'Australasie (Australie, Nouvelle-Zélande, Japon).



Il y a actuellement 31 vols internationaux ; ils se répartissent ainsi :

DESTINATION	NOMBRE D'AVIONS
Amérique du Nord	15
Australie/NZ/Pac Sud	12
Hawaii	2
Ile de Pâques - Chili	2
Japon (vol direct)	à venir

26 d'entre eux ont une heure de départ ou d'arrivée située entre 20 H du soir et 9 H du lendemain matin, comme l'indique le tableau ci-dessous.



Pour illustrer notre propos, il nous a semblé intéressant de choisir l'exemple du DC.10 d'UTA basé à TAHITI. Il dessert San Francisco, Los Angeles, Auckland, Noumea, Sydney et Tokyo.

La Compagnie a intérêt à ce que cet avion soit utilisé au mieux, c'est-à-dire soit le plus longtemps possible en vol.

Il convient cependant de prévoir un arrêt hebdomadaire à sa base pour entretien et vérifications.

Ensuite, il faut tenir compte de la contrainte dite "couvre-feu" imposée par certains aéroports qui pour lutter contre la nuisance du bruit, interdisent la nuit tout trafic d'avions à réaction. Il en est ainsi de Tokyo et de Sydney entre 23 H et 06 H.

Partant de là, de façon à veiller à ce que l'escale sur ces aéroports n'ait pas lieu la nuit pendant le créneau du couvre-feu car il y aurait alors immobilisation forcée ; un processus de calcul en chaîne des horaires s'impose selon le raisonnement suivant :

Heure d'atterrissage à Tokyo  
 + temps d'escale  
 = heure de décollage à Tokyo  
 + durée de vol Tokyo-Nouméa  
 + décalage horaire entre Tokyo et Nouméa  
 = heure d'atterrissage à Nouméa  
 etc...

On s'aperçoit ainsi de l'importance que revêtent dans ces calculs : la durée du vol et le décalage horaire ; surtout dans le Pacifique !

## DOSSIER DU TRIMESTRE

Le tableau ci-dessous montre la durée des principaux vols directs internationaux au départ de Papeete.

TRAJET	DISTANCE	DUREE
PAPEETE - SYDNEY	3302 Nm	7 H 30 mn
PAPEETE - AUCKLAND	2210 Nm	5 H 30 mn
PAPEETE - LOS ANGELES	3592 Nm	7 H 45 mn
PAPEETE - NOUMEA	2500 Nm	6 H
PAPEETE - HONOLULU	2384 Nm	5 H 30 mn
PAPEETE - SANTIAGO	4332 Nm	10 H 50 mn

et le tableau suivant montre le décalage horaire des principales escales du Pacifiques par rapport à Greenwich selon les saisons.

	ETE (BOREAL)	HIVER
SYDNEY	+ 10	+ 11
NOUMEA	+ 11	+ 11
AUCKLAND	+ 12	+ 13
PAPEETE	- 10	- 10
LOS ANGELES	- 7	- 8
HONOLULU	- 10	- 10
SANTIAGO	- 4	- 3

Le calcul du décalage horaire entre deux escales, (par exemple Auckland et Papeete) est un peu compliqué par le fait qu'il y a franchissement de la ligne de changement de date au cours de ce vol !

Le boeing TEOC6 qui décolle le mercredi d'Auckland (TU+12) à 21H55 locale atterrit à Papeete (TU-10) après 4H20 de vol, à :

$$21H55 + 4H20 + (-12H-10H) = 4H15 \text{ locale le même jour.}$$

\*  
\* \*

## DOSSIER DU TRIMESTRE

Les impératifs commerciaux sont également à prendre en considération, citons :

- la nécessité d'assurer une correspondance avec un autre vol
- le désir d'offrir aux passagers des horaires de départ et d'arrivée attractifs
- le souci de réduire le temps d'escale donc de tenir compte de l'occupation des parkings et des services au sol en fonction des autres mouvements d'avions.

\*  
\* \*

C'est ainsi que les vols "transpacifique" font en sorte de partir de Los Angeles dans la soirée de façon à arriver à destination (Auckland-Sydney) dans la matinée ! Cela implique des heures d'escale à Tahiti de nuit !

Depuis de nombreuses années déjà, UTA positionne ses vols au départ de la Côte Ouest des Etats-Unis (San Francisco ou Los Angeles) le plus tard possible (après 23 h 00) pour arriver à Tahiti à l'heure la plus proche possible du lever du soleil (autour de 5 h 00) ... car pour cette compagnie, il s'agit d'un escale de destination.

UTA ayant une équipe d'entretien et des équipages basés à Fapeete, son avion peut repartir en début de matinée après quelques heures d'immobilisation. Par contre, pour Air France, c'est le même équipage qui doit repartir de Tahiti avec le B747. Il faut alors tenir compte de la réglementation qui impose un temps de repos minimal de 12 heures entre deux vols long-courriers. C'est pour cette raison que le vol Air France en provenance de Los Angeles arrive plus tôt dans la nuit à Tahiti (vers 23 h 00) et en repart plus tard (après 11 h 00 le lendemain matin !).

Il est bien évident que pour la détermination de l'horaire de la ligne sur Tokyo, les données seront différentes et qu'il faudra prendre en compte l'aspect commercial, la disponibilité machine, les rotations des équipages, les créneaux obtenus à Narita, etc ...

A Tahiti-Faaa comme sur tous les grands aéroports internationaux, un "comité des horaires" a été mis en place pour attribuer les créneaux d'atterrissage en fonction de la demande et des disponibilités. Il faut signaler que de nombreux litiges apparaissent entre les compagnies aériennes, surtout sur les grands aéroports ayant des contraintes strictes. L'IATA (qui est l'association internationale des Transporteurs Aériens) intervient pour faciliter les négociations initiales, accorder les créneaux horaires (spots) et éventuellement arbitrer les conflits.

\*  
\* \*

## DOSSIER DU TRIMESTRE

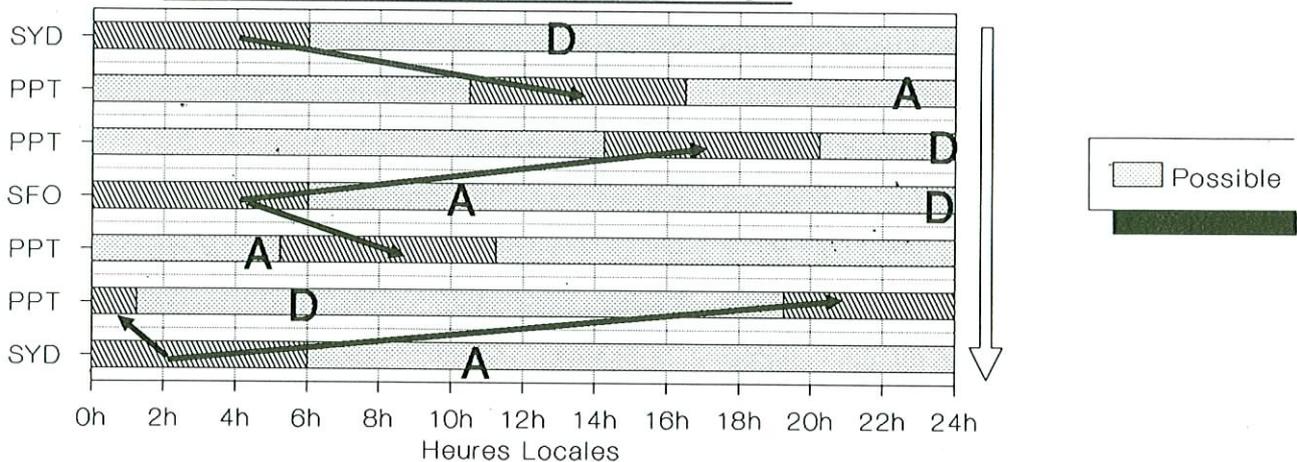
Les figures suivantes montrent les disponibilités horaires à Papeete. Sur ce planning horaire de base, les zones hachurées correspondent aux créneaux non utilisables, compte tenu des facteurs présentés précédemment :

- impossibilité de décoller ou d'atterrir sur l'aéroport en amont ou en aval, à cause du couvre-feu ou pour un critère commercial... ce qui induit un créneau de même durée à FAAA.

- Les zones pointillées indiquent les heures disponibles pendant lesquelles l'avion pourra opérer à TAHITI. La lettre D indique les heures du décollage et la lettre A, celles de l'atterrissage.

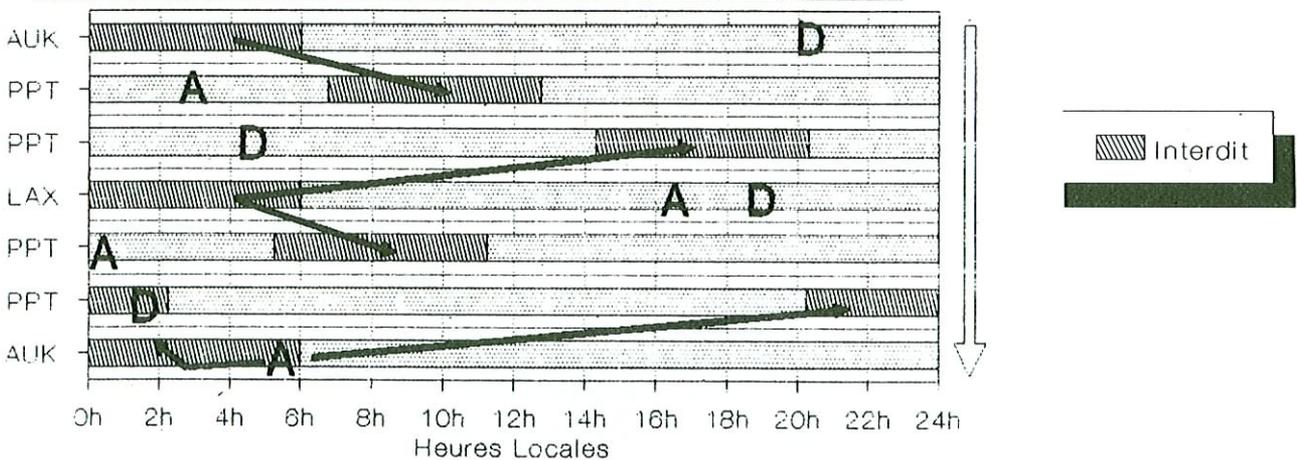
### SYD / PPT / SFO / PPT / SYD

*VOL QANTAS QFA03 QFA04*



### AKL / PPT / LAX / PPT / AKL

*VOL AIR NEW ZEALAND TE006/TE005*



On constate que les contraintes imposées par l'aéroport de TAHITI sont peu importantes puisque vu le faible trafic international et l'importance du Tourisme pour l'économie du Territoire ... il est rare qu'on ait été amené à notifier une restriction d'utilisation.

Ce sont de fait, les horaires imposés sur les aéroports de provenance ou de destination qui sont déterminants.

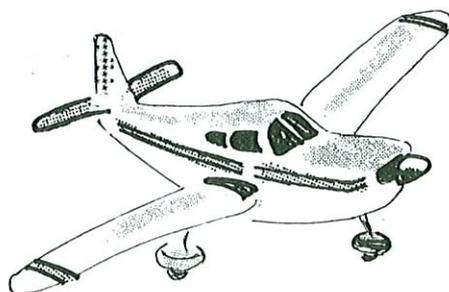
o

o o

Nous concluerons ce dossier du trimestre sur les activités de l'aéroport de TAHITI-FAAA, en espérant avoir pu mettre en évidence, que cet outil indispensable à la vie économique du Territoire, fait travailler directement environ 1700 personnes.

Il nécessite bien évidemment, beaucoup de technicité, de compétence, de conscience professionnelle, pour :

- fonctionner harmonieusement
- être opérationnel en permanence
- et s'adapter aux normes internationales, en continuelle évolution.



## STATISTIQUES TOURISTIQUES



NOMBRE DE TOURISTES	1987	1988	VARIATIONS
JUILLET	13 589	14 062	+ 3,48 %
AOUT	13 509	11 534	-14,62 %
SEPTEMBRE	11 127	9 927	-10,78 %

L'effritement constaté au cours du trimestre précédent, se confirme. Il est dû essentiellement à une baisse notable sur le marché américain (9 %) et français (18 %) alors que le marché européen (sans la France) progresse de 25 %.



## **A**DMINISTRATIF

### PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES :

- . Mise au point et application du programme de gestion du parc des logements administratifs.
- . Mise au point et application d'un programme pour l'édition du rapport annuel des dépenses de personnel.
- . Instruction et suivi de 2 dossiers d'EVASAN de Fonctionnaires sur la Métropole.
- . Préparation des dossiers d'ordre administratif à soumettre à la réunion des directeurs et Chefs des Services Extérieurs des DOM-TOM.
- . Instruction et suivi de plusieurs dossiers de prolongation ou de renouvellement de séjour de fonctionnaires expatriés.
- . Rédaction des mémoires de proposition pour l'attribution de la médaille d'Honneur de l'Aéronautique Promotion 1988.
- . Intervention auprès de SDP/5 pour l'agrément du médecin chef des services médicaux du CHT de MAMA0 en tant que chargé de la médecine "A NORMES".
- . Suivi des dossiers de préparation par correspondances aux concours internes d'OCCA/TAC, ESA et d'inscription au CNED.
- . Rédaction d'une note de service sur les problèmes posés par l'utilisation de Billets N2 en période d'embargo.
- . Application des mesures découlant de la Loi d'Amnistie du 20/07/88.
- . Elaboration de dossiers de remboursement par la CPS d'Indemnités journalières versées à des ANFA.
- . Démarches auprès de SPG pour le maintien des effectifs de personnels administratifs à leur niveau actuel suite à une intervention syndicale.
- . Démarches auprès de SPG en vue du remplacement de l'Adjoint au Chef du Service Administratif en instance de départ à la retraite.
- . Relance de l'Administration Centrale au sujet de la mise en route de 4 OCCA.
- . Fourniture à l'IGACEM renseignements statistiques sur les problèmes d'Hygiène et de Sécurité.
- . Suivi des propositions d'avancements de grade dans les corps des OCCA, des TAC et des ESA ainsi que des avancements d'échelons et de grades dans les corps TAC, TM et AITM du CEAPF.



# A DMINISTRATIF

### TRAVAUX DES COMITES ET COMMISSIONS

La CAP du corps dss TM du CEAPF s'est réunie les 9 Août et 28 Septembre pour émettre son avis sur les propositions d'avancement aux grades de TS et de CT.

Le service a procédé à la mise à jour de la composition du CTP local actuel et lancé la procédure de son renouvellement triennal.

La commission des logements s'est réunie le 23 septembre pour débattre des habituelles questions de sa compétence : affectations, travaux d'entretien etc...

### EXAMENS ET CONCOURS

Préparation de la réunion du jury des concours de TAC du CEAPF - Proclamation des résultats - réception des dossiers.

Saisine de la commission Paritaire des ANFA pour reclassement des 2 lauréats du concours interne de CC/2 Météo.

### ETUDES DIVERSES

Etudes sur la mise en place d'une comptabilité des matériels.

Etudes sur l'achat de matériel informatique et sur l'agencement des bureaux du service.

## ACTIVITES DES SERVICES



# A

## DMINISTRATIF

### LA VIE DES PERSONNELS

#### PERSONNEL RENTRANT DEFINITIVEMENT EN METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
1er juillet	REBOA Christian	Chef Sce Administratif	ADM
2 "	CLIQUET Paul	ITM	METEO
6 "	CORRE Gérard	ITM	METEO
17 "	SALUDEN Hervé	Administrateur Civil	DIR
24 "	PEYRARD Claude	ESA/1	SNA
28 "	RODARY Bertrand	ITPE	INFRA
10 août	FONQUERGNE Yvette	OCCA/1	SNA
25 "	GUERIZEC Gilles	IPEEAC	SNA
30 "	GELEBART Jean	ITM	METEO

#### PERSONNEL BENEFICIAIRE D'UN CONGE EN METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
6 juillet	DAVID Philippe	CC/2	INFRA

#### PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
5 juillet	PHILIPPE Jean	ITM	METEO
16 "	BOSSARON Gérard	ITM	METEO
22 "	BAS Denis	ESA/1	SNA
26 "	DUVIVIER Reynald	AC.Equipement	INFRA
9 septembre	MAMANE Manuel	VAT/IEEAC	SNA
9 "	WALLON Jacques	VAT/IEEAC	SNA
30 "	VENTURE J.-Pierre	IPEEAC	SNA

#### PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE EN METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
18 Août	FISCHER Daniel	OCCA/1	SNA
24 "	VONG Frida	CC/3	ADM
26 "	PICOT Bernard	CSTPE	INFRA
15 septembre	PIEHI Philippe	CC/3	METEO
27 "	VARNEY Mimosa	TAC/CEAPF	SNA

## ACTIVITES DES SERVICES



# A

## DMINISTRATIF

### PERSONNEL RECRUTE LOCALEMENT

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
1er septembre	SIOULT Kentucky	CC/5 - Pompier	BORA-BORA

### PERSONNEL REINTEGRE APRES DISPONIBILITE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
1er septembre " "	CHIU J.-François GANZEMULLER Pascale	TAC/CEAPF ESA/1	SNA SNA

### PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-statut	Venant de	Allant à
1er juin	BOPP Teiva	AITM/CEAPF	F AAA	RIKITEA
2 septembre	ROBERT Georges	TSAC	F AAA	BORA-BORA
2 septembre	U SANG Pascal	TAC/CEAPF	BORA-BORA	F AAA
9 septembre	WOLFF J.-Jacques	TSM/CEAPF	TAKAROA	F AAA
14 septembre	VARNEY Patrick	TM/CEAPF	F AAA	REAO
15 septembre	TAPEA J.-Raymond	AITM/CEAPF	F AAA	RAPA
19 septembre	TAATA Michel	CC/3	REAO	F AAA

**INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE**AÉRODROMES D'ÉTAT**I.- TRAVAUX**

TAHITI-FAAA :

- . Poste de transformation P'3 : Suite et fin des travaux d'exécution des caniveaux extérieurs et équipement électrique du poste.
- . Création d'un réseau de caniveaux entre SSIS et P'3.

**II.- ÉTUDES**

TAHITI-FAAA :

- . Renforcement de la piste : Etablissement du dossier de consultation.
- . Poursuite de l'étude de déplacement CCR
- . Route de contournement : Pré-étude de site - Laboratoire.
- . Poursuite de l'étude sur les cheminements de câbles et la future alimentation MT de la zone Nord.
- . Avis sur projets divers (SETIL, Dispatch, Aménagements pour hélicoptères, accueil des B.747-400).

BORA-BORA : Mise au point du plan de câblage balisage.

RAIATEA : Etude d'avant-projet sommaire d'une tour de contrôle.

RANGIROA : Avant-projet sommaire pour la réfection de la toiture de l'aérogare.

**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. Transmission de l'acte de vente pour signature du Haut Commissaire et du Trésorier-Payeur Général.
- . Acquisition d'une parcelle de terrain de 569 m2 dans la zone de l'aviation générale. Transmission de l'acte de vente pour signature du Haut Commissaire et du Trésorier-Payeur Général.
- . A la suite d'un avis d'enquête de "commodo" et incommodo" inséré au JOPF du 19/5/88, 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. Offres de l'Administration transmises au mandataire du propriétaire de l'immeuble.

**I** **INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE****AÉRODROMES TERRITORIAUX****I.- TRAVAUX**

- MOOREA : . Début des travaux de construction d'une tour de contrôle.  
. Marché en cours de signature pour la construction d'un logement de contrôleur.
- HUAHINE : Travaux d'entretien sur les bâtiments techniques et aménagement des logements.
- MAUPITI : Poursuite des travaux de bâtiments (garage SSIS - Aérogare).
- HIVA OA : Extension ATR 42 :
  - . Dégagement de la trouée d'envol : poursuite des travaux en collaboration avec l'Armée.
  - . Travaux à l'entreprise sur la bande : lancement de l'appel d'offres - Dévolution des travaux en cours.
- NUKU A TAHA :
  - . Réfection du captage et de l'adduction d'eau : travaux en cours.
  - . Travaux de drainage de la piste (1ère tranche) : lancement de l'appel d'offres. Dévolution des travaux en cours.
  - . Resurfaçage provisoire de la piste : opération en préparation.
- UA POU - Réparation de la bande : lancement de l'appel d'offres. Dévolution des travaux en cours.
- APATAKI - Réfection de la couverture de l'abri passagers : consultation des entreprises, puis commande des travaux.
- MANIHI : Poursuite des travaux d'entretien du bâtiment aérogare.
- MATAIVA - Réfection du revêtement et de la chaussée : transport maritime du matériel de chantier en cours.
- TAKAROA - Revêtement de la piste : lancement de l'appel d'offres, puis attribution du marché.
- TIKEHAU - Construction d'un local technique : Marché en cours de signature.
- TOTELEGIE : Fin des travaux de balisage diurne.
- TUBUAI : Opération générale d'entretien en préparation (bâtiments).  
Construction d'un local technique : consultation des entreprises, puis commande des travaux.

**II.- ÉTUDES**

- MOOREA - Logement du contrôleur : préparation des pièces et consultations.  
Attribution du marché.

**I**NFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

- ATUONA - Reprise de l'étude relative à l'aménagement de l'aérodrome pour recevoir l'ATR 42. Etude dans le cadre de la convention économique Etat (Défense)/Territoire. Attribution des Travaux. Dossier technique équipements.
- NUKU HIVA : Etude d'assainissement de la plate-forme. Reconnaissance et essais de Laboratoire sur les buses d'assainissement. Suite étude dans le cadre de la convention économique Etat (Défense)/Territoire. Attribution du marché (phase 1) et préparation du DCE (phase 2).
- NUKU HIVA - Rénovation partielle du revêtement : appel d'offres.
- UA POU - Rénovation partielle de l'aérodrome - Phase 1 : D.C.E. puis attribution des travaux.
- TAKAROA :
  - . Aménagement de l'aérodrome pour ATR 42 : DCE et offres pour la piste.
  - . Aérogare : Avant-projet sommaire puis D.C.E.
- TIKEHAU - Abri SSIS : DCE, consultations des entreprises, attribution des travaux.
- Avis sur projets divers.

**III.- ACQUISITIONS IMMOBILIÈRES**

- MAUPITI : Suite à deux appels à la décision de la commission arbitrale d'évaluation, désignation en Conseil des Ministres d'un avocat-défenseur pour défendre les intérêts du Territoire.
- FAAITE : Poursuite de la préparation du dossier foncier en vue de la construction de l'aérodrome. Les arrêtés relatifs aux enquêtes préalable et parcellaire sont soumis en Conseil des Ministres. Suite à une décision du Tribunal Administratif, les arrêtés ont été transmis à l'Assemblée Territoriale.
- TAKAPOTO : Un dossier foncier relatif à l'extension de l'aérodrome à la classe D2-1 a été soumis à l'Assemblée Territoriale. Une nouvelle recherche de propriétaires ou ayants-droit interviendra fin octobre, suite au bornage effectué par le géomètre.
- TAKUME : La décision de la commission arbitrale et celle relative à la poursuite de l'opération ont été notifiées aux divers expropriés. La déclaration d'U.P. et de cessibilité a été soumise à l'Assemblée Territoriale.



# METEOROLOGIE

Campagne de mesures de vent à la Pointe des Pêcheurs au bénéfice du CETE d'Aix en Provence.

Essais et mise au point d'un système de radiosondage embarqué (conteneur MESURAL).

Rédaction et diffusion en Métropole d'une note descriptive du poste de prévisionniste en Polynésie.

Dimensionnement d'une chaîne de réception-stockage (panneaux solaires et batteries) pour l'alimentation d'une balise à HIVA-OA.

Mise au point et début de l'exploitation d'une nouvelle présentation des bulletins de prévisions radiodiffusés.

A la suite du passage d'une perturbation fin juillet sur l'ensemble de la Polynésie, dégâts importants à la station de REAO et naufrage du MAIRE II (perte d'un important matériel du SMPF).

Etude sur le remplacement de l'hydrogène par de l'hélium dans les stations extérieures.

Stage interne d'initiation au traitement de texte WordStar 2000.

Edition d'un recueil des précipitations et de l'insolation en Polynésie.

Réalisation et mise en service d'un logiciel de poursuite des satellites défilant.

Mise au point du logiciel STAR (radiosondage automatique sur IBM/PC).

Implantation et ouverture de la nouvelle station synoptique de TAUTIRA.

Mission de préparation à l'installation d'une bouée houlographique à RAPA.

Nouvelle présentation des pages météo sur Minitel.

Participation à la sous-commission hydroclimatique.

Emission télévisée "On en parle" consacré à la Météorologie.

Déroulement du concours externe et emplois réservés des TM (corps métropolitain).



# METEOROLOGIE

Mise au point des logiciels d'interrogation à distance des stations automatiques.

Préparation de la participation du SMPF aux Assises Territoriales de la Recherche prévues en Octobre.

Déroulement du concours professionnel de CT/CEAPF 1988.

Réunion des CAP N° 3 et 4 : affectation dans les îles, titularisations, avancement.

Résultat de l'examen professionnel ANFA 2ème catégorie.

Participation à des stages de formation permanente à l'ENM. (Finances publiques et AILPG/OM)





A O U T 1 9 8 8

TEMPS SEC, PARTICULIEREMENT SUR LES TUAMOTU, GAMBIER ET AUSTRALES  
PLUVIOMETRIE IMPORTANTE A RAPA ET LOCALEMENT SUR LA SOCIETE

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	periode Nbre d'annee	MOIS	E	Nbre de jrs de jrs ≥ 0,1	Nbre periode Nbre d'annee	Nbre de jrs	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 16 m/s	E	ETP					
ATUONA	24.9	- 02	29.3	19.9	26	93	- 6	22	3	27	0	215	- 4	26	10144	+ 18	13	139	133	
PUKA-PUKA																				
BORA-BORA	25.7	+ 06	29.8	21.0	22	66	-10	13	4	37	0	255	+25	21	10158	+ 12	6	171	164	
TAHITI-FAAA	25.1	+ 08	30.6	18.9	30	74	+30	7	3	30	1	258	+ 8	30	10165	+ 19	4	134	128	
RANGIROA																				
TAKAROA	26.5	+ 05	29.8	23.2	22	34	-34	15	0	30	0	251	+ 6	22	10155	+ 17	2	223	193	
HAO	25.2	+ 07	22.2	21.6	23	18	-48	17	0	23	0	272	+32	18	10180	+ 27	8	217	178	
HEREHERETUE	24.4	+ 08	27.1	20.7	22	33	-31	17	0	26	0	241	+ 2	22	10184	+ 44	0	172	161	
TUREIA																				
RIKITEA	21.5	+ 08	26.1	16.9	7	32	-154	14	1	7	0	167	- 8	7	10218	+ 49	0	111	114	
REAO																				
MORUROA	23.6	+ 10	25.8	21.8	17	26	- 57	16	0	17	0	256	+38	15	10207	+ 40	6	152	133	
TEMATANGI																				
TUBUAI	21.6	+ 10	26.4	12.4	22	91	- 62	15	4	24	0	180	- 2	22	10194	+ 22	6	107	104	
RAPA	18.6	+ 09	22.9	12.2	27	341	+105	19	9	37	0	129	- 1	27	10208	+ 28	11	97	99	

E : écart par rapport à la moyenne de la période ( ) valeur estimée

SEPTEMBRE 1988

ALIZES SOUTENUS ET PERMANENTS

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	MOIS	E	Nbre de jrs de jrs ≥ 0,1	Nbre de jrs de jrs ≥ 10	Nbre de jrs de jrs de jrs	Nbre de jrs de jrs de jrs	MOIS	E	Nbre de jrs de jrs de jrs	MOIS	E	Nbre de jrs de jrs de jrs	E	Nbre de jrs de jrs de jrs	E
ATUONA	25.2	- 01	30.7	20.5	26	38	18	1	27	0	238	+ 14	26	10141	+ 15	9	167	160	
PUKA-PUKA																			
BORA-BORA	25.9	+ 06	29.9	21.1	22	45	14	1	37	1	237	+ 16	21	10157	+ 13	0	172	159	
TAHITI-FAAA	25.5	+ 08	31.5	20.1	30	4	5	0	30	0	252	+ 13	30	10163	+ 19	4	149	144	
RANGIROA																			
TAKAROA	26.3	+ 01	29.0	22.9	22	103	23	2	30	0	249	00	22	10152	+ 15	14	221	189	
HAO	25.3	+ 05	28.3	20.9	23	70	14	2	23	1	271	+ 24	18	10177	+ 25	6	221	188	
HEREHERETUE	24.4	+ 06	27.5	18.2	22	135	14	3	26	1	229	+ 6	22	10184	+ 24	2	165	150	
TUREIA																			
RIKITEA	21.7	+ 06	26.7	16.3	7	78	17	1	7	0	180	+ 7	7	10214	+ 42	0	106	105	
REAO	25.1	+ 04	29.4	20.1	14	23	11	0	23	0	272	+ 26	14	10185	+ 27	5	178	164	
MORUROA	23.7	+ 08	27.4	20.0	17	121	21	5	17	1	228	+ 9	15	10204	+ 36	5	165	148	
TEMATANGI																			
TUBUAI	22.0	+ 11	27.8	13.4	22	19	14	0	24	0	215	+ 30	22	10204	+ 31	5	139	133	
RAPA	18.9	+ 08	25.2	13.7	27	46	16	2	37	1	172	+ 41	27	10226	+ 42	8	105	100	

E: écart par rapport à la moyenne de la période ( ) valeur estimée



**N**AVIGATION AERIENNE

ETUDES GENERALES

- Etude de l'aménagement APD (Avant-Projet Détaillé) TWR/CCR - Modification du niveau contrôle régional.
- Finalisation des dossiers meubles de contrôle CCR et TWR, transmission des projets à la DNA, au STNA et au SCTA.
- Etude de l'aménagement des salles d'instruction du nouveau bloc TWR/CCR;
- Mise à jour de diverses cartes IAL aux nouvelles normes DNA.
- Demande au Service de l'Information Aéronautique de modification des dotations gratuites du SNA.
- Etude de trajectoires IFR normalisées entre TAHITI et MOOREA.

**DIVISION ATS/SAR**

I.- Activités générales de la Division et études

- Mise au point avec les responsables de la SITA TAHITI de procédures de secours de transmission de messages en cas de panne des liaisons RSFTA.
- Lettre au Ministère de la Santé sur le problème des EVASAN de nuit.
- Préparation de la future lettre d'accord avec CCR AUCKLAND.
- SAREX des 3 et 4 octobre à RANGIROA.

II.- Centre de Contrôle Régional

2.1.- Trafic traité par CCR TAHITI

	<u>International</u>	<u>Interinsulaire</u>	<u>Total</u>
Juillet	330	1 569	1 899
Août	327	1 732	2 059
Septembre	283	1 455	1 738
Total	940	4 756	5 696



# NAVIGATION AERIENNE

## 2.2.- Personnel

Le CCR de Tahiti a connu au cours de la période concernée de gros problèmes sur le plan effectif avec :

- le congé en longue maladie de M. YI Léonard,
- l'accident de M. Jean GUINEL ayant nécessité son rapatriement sanitaire en Métropole,
- le retour définitif prématuré de Mme Yvette FONQUERGNE en Métropole.

L'effectif a ainsi oscillé compte tenu des divers congés de maladie entre 9 et 11 obligeant d'une part à refuser tout congé depuis juin 88 et d'autre part à faire entrer dans le tour de service Monsieur Yves MARTIN adjoint Chef CCR, au 30/09/88 l'effectif comprenait 11 OCCA/1 et 2 OCCA encadrement.

## 2.3 - Airmiss

Néant

## III - SAR

### 3.1.- Phase d'urgence

INCERFA : 31/08 au profit du ANZ 2  
 20/09 " " " N 9147 H  
 21/09 " " " ANZ 2  
 6/09 " " " FMT 8852

ALERFA : nil

DETRESFA : nil

### 3.2- Evasans

77 EVASANS ont été déclenchées au 3e trimestre 88 se répartissant comme suit :

MOOREA/MAIAO	: 21
ISLV	: 18
TUAMOTU	: 27
GAMBIER	: 1
AUSTRALES	: 7
MARQUISES	: 3
TOTAL	: 77



## **N**AVIGATION AERIENNE

### DIVISION DES AERODROMES EXTERIEURS

#### 1.- ETUDES

- Amendement de l'étude AMV d'Atuona suite aux remarques DNA. Dossier en cours d'instruction par l'OCV.
- Mise au point d'une carte aéronautique sur fonds IGN 1/2 500 000 de la Polynésie Française. Parution début 1989.

#### 2.- PERSONNEL

- Préparation de deux concours CC/2 (SSIS et Exploitation Technique) suite au prochain départ de MM. JM PUHETINI et T. JUVENTIN déclarés lauréats du dernier concours TAC.
- Participation au jury d'examen pour le recrutement de 2 CC/4 (concours interne).
- Transfert au 01/11/88 en principe de M. E. TEHAAMOANA au Service des Finances d'Atuona.
- Mutation de M. SMITH (OCCA/P) en remplacement de M. COLOMBANI à Huahine.
- Mutation de M. ROBERT (TSAC) en remplacement de M. U SANG à Bora-Bora.
- Qualification de contrôleur délivrée à M. Nelson LO (Rangiroa).
- Participation à l'élection des délégués du personnel territorial et à la CAP territoriale des ANFA (interministérielle).
- Etude concernant la mise à jour du tableau de classement des CC/5 territoriaux par groupe.
- Décision d'agrément des pompiers d'aérodrome.
- Nouvelle convention concernant M. CARLSON (Totegegie).
- Proposition de collectif budgétaire afin de régulariser la situation des agents conventionnés.



## NAVIGATION AERIENNE

### 3.- EXPLOITATION / GESTION

- Préparation du budget territorial 1989 (fonctionnement et Investissement).
- C/R d'anomalie et proposition de solution concernant divers matériels SSIS.
- Mesures particulières prises dans le cadre de la pénurie provisoire de carburant 100/130 sur le Territoire.
- AIC concernant le fonctionnement des services sur les Aéro-dromes Extérieurs.
- Lettre aux Maires s/c de l'Administrateur des Tuamotu-Gambier sur les EVASAN de nuit.
- Rédaction du Manuel d'aérodrome de Bora-Bora.
- Réception du VIC-1 de l'aérodrome de Bora-Bora à Faaa. Il devrait rejoindre Bora-Bora dès le retour à Moorea du VIC 3 provisoirement affecté à Raiatea.
- Dotation d'une moto à Nuku Hiva en remplacement d'une Toyota.
- Réception à Faaa de l'UMM destinée à Nuku A Taha en remplacement de la 2ème Toyota.
- Réception du local magasin : stockage matériel SSIS, pièces détachées.

### DIVISION TRANSPORTS AERIENS

#### TUTELLE DES SOCIETES DE TRANSPORT PUBLIC

- mise en service transport aérien public du Beech craft Baror 55, F.ODUI chez Tahiti Conquest Airlines
- mise à jour de la liste de flotte d'Air Tahiti avec l'ajout du 4ème ATR 42, F.ODUL
- autorisation après avis des autorités militaires accordée à Air Tahiti pour desservir HAO le dimanche
- suivi de la levée des réserves techniques concernant la société Héli Tavake.



# **N**AVIGATION AERIENNE

### APPLICATION DE LA REGLEMENTATION DU TRANSPORT AERIEN

- analyse du dossier Air Tahiti relatif aux vols ETOPS sur les Marquises (participation vol technique Tahiti/marquises, réunion de travail avec responsables concernés d'Air Tahiti)
- analyse et transmission au SFACT des dossiers :
  - . Air Tahiti Conquest Airlines relatif à la composition des équipages des appareils C.441 et B.55
  - . Air Tahiti relatif à la constitution de réserve d'attente sur un aérodrome isolé
  - . Air Moorea relatif à la composition des équipages des appareils DHC6, Pa23 et Pa31
  - . relatif à l'agrément des contrôleurs hélicoptère.

### TUTELLE DES AERONEFS BASES EN POLYNESIE FRANCAISE

- autorisation accordée à M. PALACZ pour le transport d'explosifs par voie aérienne
- étude de francisation du Pa34 N1248T
- élaboration d'une note relative au transport aérien illicite de passagers et de marchandises.

### SUIVI DES LIAISONS INTERNATIONALES

- transmission aux autorités locales pour avis :
  - . des programmes d'exploitation Hiver 88/89 des compagnies desservant le Territoire
  - . de diverses modifications tarifaires.

### ETUDES STATISTIQUES

En complément des tableaux statistiques publiés mensuellement, la division TA a élaboré une analyse comparative 1988/1987 du trafic aérien commercial de Faaa sur les huit premiers mois de l'année.

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A SEPTEMBRE 1968

COMPAGNIE	VOLS	PAX	DONT (PAG.)	TRANSIT DIRECT	PAX TRANSIT	S.O.	CMK %	FRET (KG)	POSTE (KG)	PAX/FRET	PAX/POST	VARIATION (%)
TRAFFIC COMMERCIAL INTERIEUR												
AIR MOOREA (MOOREA)	7510	63432		63432	117644	92732	68.4					- 10.0
TOTAL TRAFIC MOOREA	7510	63432		63432	117644	92732	68.4					- 10.0
AIR MOOREA	468	2488		2488	5081	3028	49.0					- 14.4
AIR TAHITI	2619	72107		72107	115463	114408	66.7	138705	20195			- 7.7
TAHITI CONQUEST A.	147	460		460	934	1271	56.2					- 60.1
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	10744	130249		130249	273734	214742	61.9	130705	20195			- 7.1
TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL												
U.T.A	250	45501		45501	93467	68244	71.7	1689688	289144			- 19.6
QANTAS	236	26474		26474	42955	28750	70.7	1105601	12134			- 12.6
AIR NEW ZEALAND	196	17670		17670	35906	23935	72.9	1543632	6158			- 2.3
LAN CHILE	87	8408		8408	15089	10113	72.9	20332	2041			- 30.8
AIR FRANCE	34	1344		1344	27687	1928	69.6	274013	151202			- 5.7
CONTINENTAL	178	18404		18404	34242	17321	60.1	631590	5080			- 19.7
HAWAIIAN AIRLINE	79	7079		7079	13334	1241	53.8	348335	2374			- 47.5
TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	1031	13701		13701	27597	10089	68.9	5223571	467187			- 3.6
U.T.A	9	18		18	34	1238	80.8	179	190			
LAN CHILE	10	50		50	543	700	59.9	295				
AIR FRANCE	2	1950		1950	1190	1190	98.9	595				

AERODROME DE TAHITI-FAAA  
 RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A SEPTEMBRE 1983  
 TABLEAU 2 PAGE 2

COMPAGNIE	VOLS	PAX	(DONT PAG.)	TRANSIT DIRECT	PAX TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1982
MINERVE	23	3596		413	4009	5905	67,9	101		
	23	3737		413	4150	5905	70,3			
	46	7333		826	8159	11810	69,1	101		
PANAM	1	353			353	412	85,7			
	1	3098			3098	412	93,9			
	12	575			575	824	69,8			
HAWAIIAN AIRLINE	2	133		81	214	378	56,6	11		
	2	161	7	81	242	378	64,5	13	16	
	4	294	7	162	456	753	60,6	14	16	
AIR CHARTER INTERN.	2	400			400	723	55,3	2331		
	2	467			467	723	60,0			
	4	367			367	1446	60,0	2331		
ALL NIPPON AIRWAYS	3	506			506	945	53,5			
	3	496	1		496	945	52,5			
	6	1002	1		1002	1890	53,0			
DIVERS ETRANGER	2	1		7	8	10	80,0	48098		
	2	1		7	8	10	80,0			
	4	1		14	15	20	75,0	48098		
TAHITI CONQUEST A.	1	3			3	9	33,3			
	1	3			3	18	16,7			
TOTAL TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	47	5480	13	1740	7220	10336	66,6	53516	190	+1674,0
	47	5551		1740	7291	10699	66,4	53182	190	
	94	11031	21	3480	14511	21499	67,5	53698	206	
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	1128	143381	2348	102359	245940	338666	68,6	537087	487357	+ 2,9
	1128	143647	2340	102359	246206	338497	68,7	614023	487166	+ 2,8
	2255	287028	3088	205118	492146	717163	68,6	5991110	564523	+ 7,7
TOTAL TOUT TRAFIC	11872	386866	6278	102559	399425	573428	67,9	555792	485522	+ 1,5
	11872	39396	10166	103559	397435	573088	67,8	834677	48412	+ 1,1
	123752	560762	16444	205118	765880	1145496	68,9	6410469	649864	+ 8,1

NOTE : PAX = % DE VARIATION PASSENGERS + 1 FOIS TRANSIT



## **N**AVIGATION AERIENNE

### DIVISION TECHNIQUE

#### TAHITI

- réception platine chaine HF prototype pour intégration dans meuble CCR
- étude installation faisceau hertzien vers le Mont Marau

#### RAIATEA

- installation radiogoniomètre VHF.

#### MAUPITI

- installation émetteur-récepteur HF avec alimentation solaire.

#### NUKUTIPITI

- maintenance radiobalise MF.

#### BORA-BORA

- début chantier installation nouveau balisage de piste BI et d'un PAPI.



## **N**AVIGATION AERIENNE

### AERODROME DE TAHITI-FAAA

- Demande d'un matériel ATIS pour Tahiti-Faaa (prévu au budget 1990).
- Demande au SIA de mise à jour de l'AIP Pacifique.
- Etude de la cession de surface au dispatch et du transfert des bureaux de la section sol à l'étage.
- Etude de la nouvelle convention SSIS.
- Etudes des conditions d'homologations de l'aérodrome pour l'exécution des procédures d'approche de précision.
- Programme de sûreté :
  - . Etude de l'adaptation des normes et des recommandations nationales ;
  - . Etude d'un nouvel organigramme d'alerte sûreté.
- Travaux d'amélioration de la sûreté de la plateforme.
- Mise en fonctionnement opérationnel d'un équipement radioscopique des bagages de soute.
- Diffusion aux commandants de permanence d'une nouvelle fiche réflexe en cas d'alerte à la bombe.
- Préparation d'une visite d'inspection FAA.
- Refonte du manuel d'aérodrome (en cours).
- Refonte des exercices de simulation d'approche.
- Création d'une nouvelle carte d'accès de la zone Nord
- Etude de la distribution de JET A1 à l'aviation légère au moyen d'un camion citerne (qui a été ensuite commandé par le distributeur de carburant).
- Aménagement de l'hélistation en zone Nord.

## ACTIVITES DES SERVICES



## CENTRES

### AEROPORT DE TAHITI-FAAA

#### TOUR DE CONTROLE DE FAAA

Total des Mouvements commerciaux .....		8 141
Comprenant		
IFR .....		2 867
ETRANGERS .....		530
JETS .....		782
PLUS DE 20 TONNES .....		782
Total des mouvements non commerciaux .....		10 787
Comprenant		
IFR .....		1 154
AERO-CLUB DE TAHITI .....		3 066
AERO-CLUB UTA .....		2 558
PRIVES .....		2 268
	TOTAL DES MOUVEMENTS	18 928

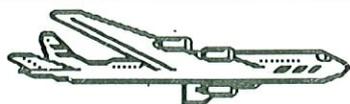
#### BUREAU DES TELECOMMUNICATIONS

Total des messages reçus .....		481 245
Moyenne quotidienne .....		5 347
sur le réseau		
international .....		193 097
local .....		288 142
Total des messages émis .....		99 693
Moyenne quotidienne .....		1 108
sur le réseau		
international .....		47 857
local .....		51 836

#### BUREAU DE PISTE

Validation de licences professionnelles .....		58
licences non professionnelles .....		62
Effectifs des personnels navigants basés:		
professionnels .....		62
corps techniques .....		9
privés .....		280

## ACTIVITES DES SERVICES



### CENTRES

#### BUREAU D'INFORMATIONS AERONAUTIQUES

Notams classe 1 série A reçus.....	8 193
Notams classe 1 série A émis.....	25
" série C émis.....	29
Protections fournies.....	437
Circulaires locales d'information.....	4

#### SSIS

Feux extincteurs.....	0
Feux aéronef.....	0
Alerte (s) aéronef.....	5
Accident (s) aéronef.....	0
Sortie (s) du véhicule ambulance.....	0
Surveillance d'avitaillements.....	452
Surveillances décollages et atterrissages.....	976
Interventions diverses.....	1
Exercices et instructions.....	71 H
Sorties nautiques.....	9

#### GARAGE

Interventions sur véhicules de sécurité.....	30
Interventions sur véhicules de liaison.....	25

#### **CENTRE DE CONTROLE REGIONAL**

Trafic en route.....	5 696
vols internationaux.....	940
Vols interinsulaires.....	4 756
Phases d'urgences.....	4
Evacuations sanitaires.....	77

#### **CENTRE METEOROLOGIQUE**

Protections Total.....	1.492
Vols internationaux.....	432
Vols interinsulaires.....	1.060



## NOUVELLES DIVERSES



Monsieur PAILHAS, Ingénieur Général de l'Aviation Civile, Directeur de la Navigation Aérienne a effectué une mission en Polynésie française du 19 au 26 novembre dernier.

Il tenait à se rendre compte du niveau technique atteint localement dans le domaine de la Navigation Aérienne compte tenu des perspectives envisagées.

On sait en effet qu'un projet très important visant à regrouper la tour de contrôle et l'approche de l'aéroport de TAHITI-FAAA avec le Centre de Contrôle Régional, doit se réaliser prochainement vu que l'Assemblée Territoriale vient d'accorder l'exonération fiscale des droits d'entrée sur le Territoire pour le matériel technique devant équiper ce futur centre ultra moderne.

Il était également nécessaire d'expliquer aux personnels des corps de la Navigation Aérienne, la philosophie du protocole d'accord signé le 4 octobre 1988 entre le Ministre des Transports et les organisations syndicales. Les grandes lignes d'un "service minimum" en cas de grève ont été précisées, en particulier pour la Polynésie française de façon à ne pas interrompre la desserte entre le Territoire et la Métropole et à respecter les accords internationaux en matière de Transit, signés par la France... vis-à-vis des compagnies aériennes étrangères.

M. PAILHAS a pu rencontrer le Haut-Commissaire et certains représentants du Territoire ; il a rendu compte de sa mission au cours d'une conférence de presse.



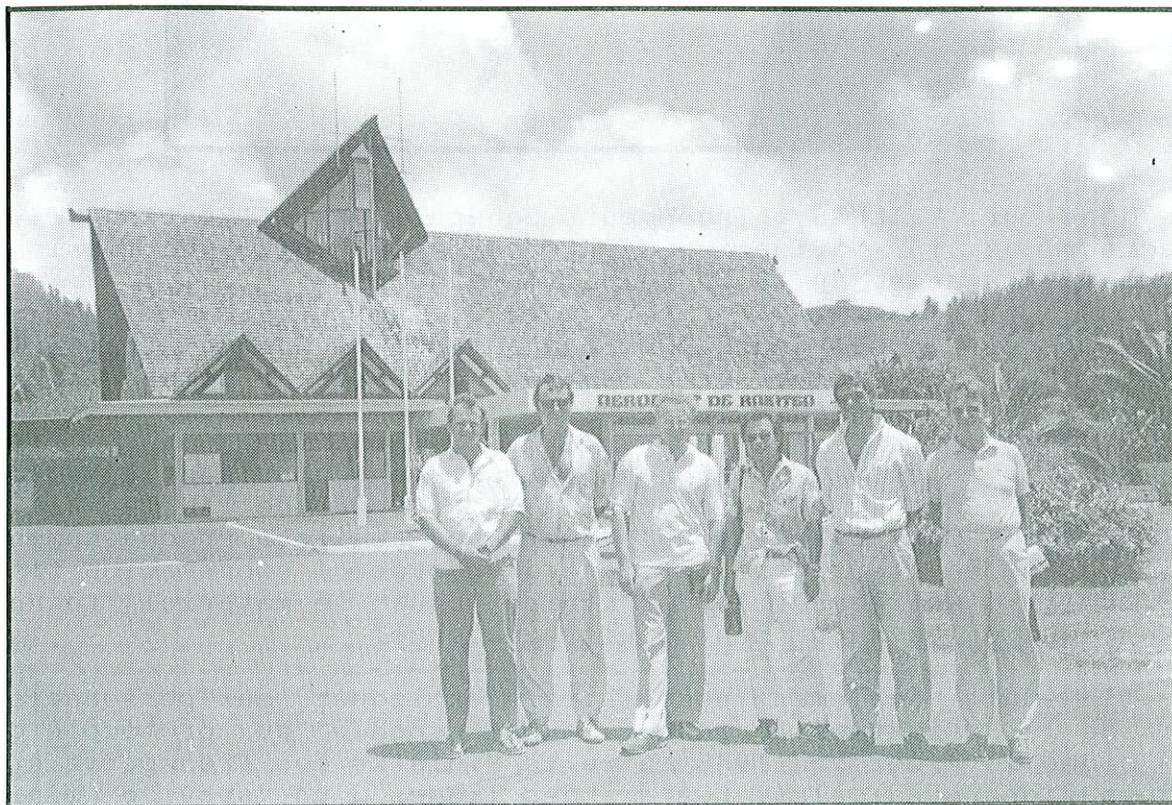
# NOUVELLES DIVERSES

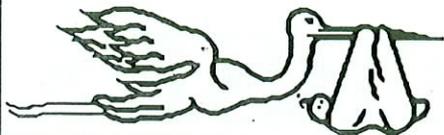
De retour d'une mission en Nouvelle-Zélande à laquelle assistaient les Directeurs de l'Aviation Civile de la Région Asie-Pacifique ; Monsieur Alain MONNIER, Ingénieur Général de l'Aviation Civile a passé deux jours en Polynésie française.

Il en a profité :

- pour visiter les installations à Tahiti ainsi que sur les aérodromes de RANGIROA, RAIATEA, BORA-BORA et HUAHINE
- pour avoir des entretiens avec les représentants du personnel
- et examiner les principaux dossiers.

On le voit sur cette photo, à côté de M. YEUNG et auprès de quelques uns des collaborateurs du Directeur de l'Aviation Civile en Polynésie française.

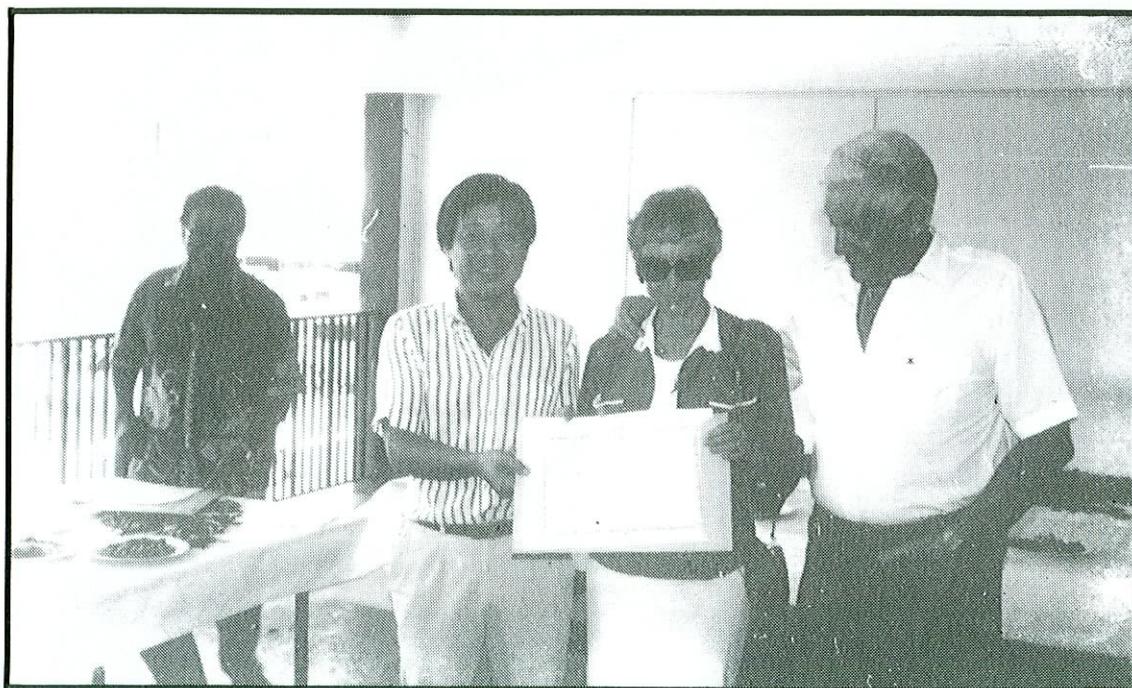




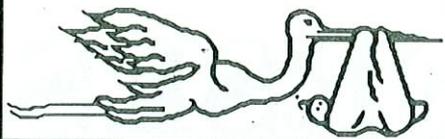
# NOUVELLES DIVERSES

Le jeudi 25 août 1988, Monsieur Guy YEUNG, Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile et de la Météorologie en Polynésie française, remettait aux agents dont les noms suivent leur diplôme d'Honneur de l'Aéronautique :

- BRONZE : MM. GIRAUD Jean-Claude, ITPE  
MARIASSOUCÉ James, CC/3 INFRA  
MATAOA Raymond, AITM/CEAPF  
MATEHAU Rino, OCCA/P  
TAHIRI Nicolas, CC/3 METEO  
TEHINA NUI Mataiti, CC/3 METEO  
WOLFF Jean-Jacques, TSM/CEAPF
- ARGENT : MM. FROGIER Roland, OCCA/P  
GAUTHIER Hervé, IPEEAC  
PUPUTAUKI MARTIN Daniel, CTM/CEAPF
- VERMEIL : MM. ANDREY Paul, CC/2 NA  
TRESCA Alexandre, TCET  
TSCHEILLER André, S.A. en Chef  
VAIRAAROA Gérard, CTM/CEAPF
- OR : Mme GARIBALDI Yolande, CTAC



M. Yeung avec M. et Mme Garibaldi



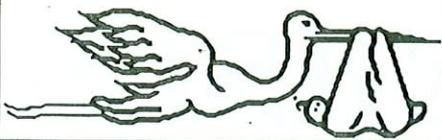
# NOUVELLES DIVERSES



MM. Puputauki, Yeung, Fromer et Gauthier



MM. Andrey, Yeung, Tscheiller et Vairaaroa



# NOUVELLES DIVERSES

Monsieur Hervé RENOUF Chef de la division ATS/SAR, s'est rendu à la conférence internationale des utilisateurs de l'espace aérien océanique qui se tenait cette année dans le Centre de contrôle d'OAKLAND.

Les anglo-saxons travaillent parfois différemment de nous ; ce sont en effet des opérateurs radio qui reçoivent et transmettent les communications radio HF échangées avec les avions en survol océanique. Les messages reçus sont transmis aux contrôleurs pour analyse et transmission des éléments de réponse. Ce système assez lourd est sur le point d'être saturé.

La FAA a donc conçu "the Oceanic Display and Planning System" qui est basé sur l'utilisation de deux calculateurs de façon à :

- présenter une image synthétique du trafic avec étiquette (indicatif, cap, altitude, etc...) en fonction des données transmises à l'occasion des messages de report de position.
- rechercher les conflits potentiels selon les critères de séparation fournis.
- mettre à jour automatiquement les bandes de progression.

La capacité du système est de 300 vols simultanés avec la possibilité de réaliser 750 impressions de strips à l'heure. Il est en cours d'installation à OAKLAND et sera opérationnel mi-89.

\*

\* \*

Une amélioration "Dynamic Ocean Track System" est en cours de développement ; elle vise à proposer aux commandants de bord une route à partir des caractéristiques de l'aéronef, des données météo connues, des éléments du plan de vol et surtout du trafic existant et prévu.

\*

\* \*

Une autre voie envisagée est l'Automated Dependent Surveillance" qui vise à traiter dans un centre de contrôle les informations générées par les équipements de bord après transmission via un satellite ; cela permet un suivi de l'aéronef et par conséquent une exploitation similaire à celle d'un radar secondaire. Il va sans dire que cette orientation est susceptible de développements ultérieurs permettant :

- une gestion dynamique du trafic aérien de façon à offrir en temps réel, le trajet optimum à chaque aéronef.
- la résolution par ordinateur des conflits.
- l'automatisation de certaines fonctions.

