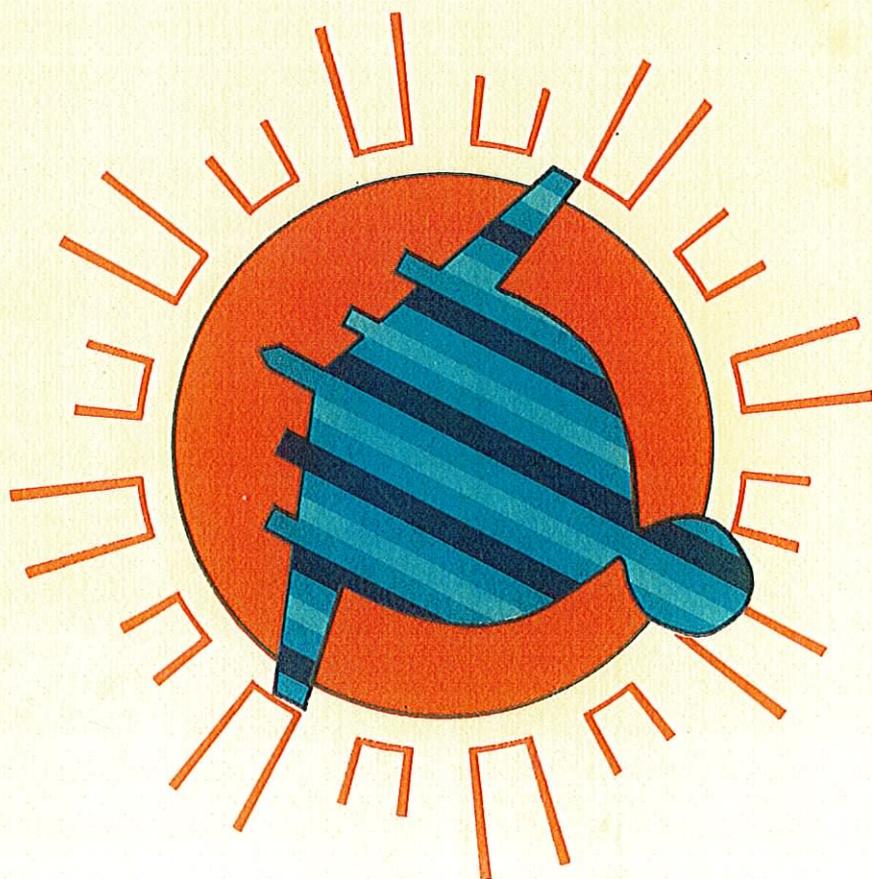


MANUREVA

Bulletin de liaison de
l'Aviation Civile



POLYNESIE FRANCAISE

-SOMMAIRE -

**

- EDITORIAL.....	2
I - <u>LE DIRECTEUR DU TRIMESTRE</u>	3
II - <u>SÉRIE DE L'AVIATION CIVILE</u> - 4ème trimestre 1977	10
III <u>ACTIVITÉS DE L'AVIATION CIVILE</u>	
3.1 - <u>Trafic Aérien</u>	19
3.2 - <u>Personnel de la Direction du Service de l'Aviation Civile</u>	19
3.3 - <u>Activités des Services de l'Aviation Civile</u>	
3.3.1 - <u>Dans les centres d'exploitation</u>	
A - Centre de Contrôle Régional (C.C.R).....	23
B - Centre de Coordination de Recherche et de Sauvetage (C.C.S).....	25
3.3.2 - <u>Sur les Aéroports</u>	
A - Aéroport International de TAHITI-FAAA.....	30
B - Aéroports d'Etat extérieurs.....	38
C - Aéroports territoriaux.....	38
D - Aéroports privés.....	39
3.3.3 - <u>Activités diverses</u>	
A - Section administrative.....	40
B - Service de l'Infrastructure.....	41
C - Service de la Météorologie.....	42
D - Service de la Navigation Aérienne.....	45
3.4 - <u>Activités du Concessionnaire (SETIL-AEROPORTS)</u>	48
IV - <u>INFORMATIONS DIVERSES</u>	49
V - <u>NOTE DE LECTURE</u>	55

- EDITORIAL -

*

L'effort financier sans précédent consenti par le Territoire pour développer son infrastructure aéronautique, répond essentiellement du souci des autorités élues de désenclaver les îles les plus lointaines.

Dans le cas particulier de l'Archipel des MARQUISES, le désenclavement implique la réalisation d'une piste de 1 500m sur le seul site possible : La Terre Déserte (île de NUKU HIVA). Le dossier de ce trimestre traite des difficultés rencontrées par le chantier et de celles qui devront être surmontées avant la mise en service définitive de l'aérodrome (second semestre de 1979).

La desserte aérienne de l'Archipel, bien que se présentant sous un jour plus favorable, posera d'autres problèmes qu'il conviendra de résoudre dans les meilleures conditions.

Le pari sur l'avenir que constitue la décision de construire la piste de la TERRE DESERTE ne pourra être tenu qu'à ce prix.

I - LE DOSSIER DU TRIMESTRE -

LES MARQUISES ET L'AVIATION

La récente visite officielle du Haut-Commissaire aux Marquises remet au premier plan de l'actualité les problèmes de la desserte aérienne de l'Archipel des Marquises. Ses insuffisances tiennent essentiellement à l'équipement aéroportuaire actuel dont la pièce maîtresse sera l'aérodrome de la "TERRE DESERTE" qui n'est encore qu'en cours de construction.

L'aéronautique aux Marquises a déjà une longue histoire. D'après les témoignages recueillis auprès des Marquisiens, ce sont les américains qui, au cours de la seconde guerre mondiale, ont eu les premiers l'idée de construire un aérodrome à la "TERRE DESERTE". Ce n'est ensuite qu'en 1953 qu'une prospection a été effectuée par une mission dirigée par le Lieutenant de Vaisseau VALLEAUX. Après, il faut attendre 1963 pour qu'à l'occasion de travaux de photogrammétrie effectués en Polynésie par l'Institut Géographique National soit commencée la couverture photographique de l'archipel et lancées des reconnaissances approfondies afin de déterminer dans l'ensemble de l'archipel des sites susceptibles de convenir à la construction d'un aérodrome destiné au trafic moyen ou long courrier. Dès 1968, on est arrivé à la conclusion que le seul site répondant à ce critère est celui de la "TERRE DESERTE" à NUKU HIVA.

En raison de l'importance de l'investissement, le financement même d'une première tranche de l'ouvrage autorisant une liaison aérienne régulière normale aux plans de l'exploitation et de l'économie ne pouvait être trouvé à cette époque (1968). Il ne restait alors que le choix entre ne rien entreprendre ou commencer immédiatement la construction des petits aérodromes nécessaires à la desserte aérienne intérieure de l'archipel.

Comme on le sait, la décision a été prise en faveur du second terme de l'alternative et cela essentiellement pour permettre les évacuations sanitaires.

Les techniciens n'ont en effet jamais espéré voir se développer une liaison aérienne florissante à partir de ces infrastructures. En dehors des appareils de très faible capacité qui constituent une solution aberrante au plan commercial et économique, celles-ci ne sont pratiquement utilisables que par des appareils dits "ADAC" (à décollages et atterrissages courts) sophistiqués et surtout fortement motorisés. Il en résulte un accroissement relatif non seulement du poids de la machine mais surtout de l'emport en carburant par rapport à la charge marchande. Cet emport en carburant est d'autant plus important que l'étape est longue et la dégradation du potentiel de transport croît très rapidement avec la distance. Cela explique l'emploi exclusif des "ADAC" sur les lignes courtes en régions difficiles.

Les études de l'aérodrome de la "TERRE DESERTE" n'ont pas été abandonnées pour autant, bien heureusement, puisqu'en 1977 une conjoncture économique plus favorable pour le Territoire a permis le lancement des travaux.

I - SITUATION ET ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME

C'est maintenant un lieu commun d'écrire qu'aux Marquises la nature n'est pas favorable à l'aviation. Le fait que le seul site où il soit possible de construire un aérodrome susceptible de recevoir un jour des appareils long courrier soit situé sur la "TERRE DESERTE", zone inhabitée et presque inaccessible du Nord-Ouest de l'île de NUKU-HIVA confirme ce manque de vocation pour ce moyen de transport moderne. Aucune route ou ce qu'il est convenu d'appeler de cette façon aux Marquises, ne permet d'accéder à l'aérodrome depuis le chef-lieu de l'archipel ou une quelconque zone habitée.

Encore faut-il souligner qu'il s'agit du site le moins défavorable plutôt que d'un emplacement propice à la construction d'un tel ouvrage. Le terrain est en effet constitué par une planèze dont la pente moyenne est de 7 à 10 %. Elle est coupée perpendiculairement aux lignes de niveau de profonds thalwegs. La longueur maximale disponible, dans la meilleure des hypothèses, est de 2 750 mètres.

Situé à l'altitude moyenne de 60 mètres, il est limité à ses deux extrémités par de profondes vallées. La seule baie relativement abritée et qui permette le débarquement des matériels de chantier, HAAOPU, s'ouvre sur la côte Ouest, soit à 7 km de la future zone des installations.

Enfin, l'eau douce n'est disponible qu'à une altitude élevée (700 m environ) et à 6 km environ du même emplacement.

II - CONCEPTION DE L'OUVRAGE

2.1- Programme.

L'Administration s'était attachée à concevoir un ouvrage à réaliser par tranches successives fonctionnelles. Grâce aux moyens du Service Technique des Bases Aériennes (STBA) et du Service des Etudes et Travaux des Routes et Autoroutes (SETRA) à PARIS, il est rapidement apparu qu'il était impossible d'optimiser un programme commençant pas la réalisation successive d'aérodromes de catégorie croissante à partir de la catégorie "D" (piste de 900m au maximum).

On s'est donc en 1974 orienté vers un programme optimisé sur deux tranches seulement :

- aérodrome de catégorie "C" avec piste de 1 500m pour le trafic inter-archipel ;
- aérodrome de catégorie "A" ou "B" avec piste de 2 650m pour le trafic long courrier.

Pour offrir un intérêt réel et justifier un investissement important, il est indispensable que l'ouvrage construit apporte des améliorations substantielles dans les domaines essentiels, c'est-à-dire au plan de la Sécurité et de la capacité du transport, de l'économie d'exploitation, de la possibilité de redéploiement des moyens SAR à la limite de notre zone de responsabilité notamment. La piste de 1 200m étant suffisante pour assurer la sécurité, il fallait déterminer la longueur de la piste correspondant au meilleur compromis entre le coût de premier établissement d'une part, les coûts d'exploitation de la ligne aérienne d'autre part. Il importait de plus d'obtenir une capacité de transport suffisante pour une période assez longue.

Les études effectuées sur ordinateur ont fait apparaître qu'il était possible de limiter le coût des terrassements et chaussées de la piste de 1 500 m à 300 M FCP, valeur 1974, mais que du fait que l'essentiel des travaux de terrassement intéresse la partie centrale de l'ouvrage, une réduction de longueur même de 300 m n'entraîne pas une diminution de coût de même proportion. C'est donc la longueur de 1 500 m qui a été retenue pour la mise au point définitive du projet.

2.2 - Conception de l'ouvrage.

2.21 - Profil en long :

Comme indiqué plus haut, il s'agit d'un aérodrome de catégorie "C" mais extensible à la catégorie "A" c'est-à-dire que les ouvrages réalisés en première phase devront pouvoir s'intégrer sans modifications majeures, sauf le renforcement des chaussées, aux plateformes aéronautiques dans leurs physionomies

ultérieures. Dans un terrain aussi tourmenté, cette contrainte est pénalisante par le choix de pentes faibles en profil long.

2.22 - Profil en travers :

Par contre, les caractéristiques de la bande en profil en travers sont très réduites. Par analogie avec d'autres aérodromes de Polynésie, RANGIROA et RAIATEA par exemple, la largeur de la bande dans les sections entièrement en remblais a été fixée à 100 m alors que les normes françaises prévoient 120 en catégorie "C".

En profil mixte, la bande sera dissymétrique et la demi largeur en "déblais" sera de 60 m pour des raisons de dégagement traitées ci-après.

2.23 - Bande dégagée :

La topographie du terrain est telle que des travaux considérables seraient nécessaires pour obtenir les dégagements latéraux exactement conformes aux normes françaises pour une piste "à vue" et pratiquement impossible pour une piste "AMV". Plutôt que d'obtenir à grands frais des surfaces de dégagement très moyennes de part et d'autre de la piste, on s'est attaché à dégager totalement le côté Nord de la bande de manière à faciliter la manoeuvre des appareils lors des procédures (que ce soit d'approche, de remise de gaz ou de décollage).

Les dispositions retenues en 1974 et qui constituaient une dérogation aux normes en vigueur à l'époque sont à très peu de chose près conformes aux nouvelles instructions de 1977.

Du côté du relief, le bord de la bande aménagée situé à 60m de l'axe de piste a été considéré comme bord de bande dégagée et les talus seront aménagés de manière à limiter les conséquences d'une éventuelle sortie de piste.

A noter que cette disposition n'a été rendue possible que parce que l'obstacle majeur n'est pas situé dans une position défavorable (dans l'approche par exemple).

2.3 - Caractéristiques géométriques.

Les caractéristiques dimensionnelles précises de la bande et de la piste sont les suivantes :

- longueur de bande : 1 600 mètres.
- largeur de la bande aménagée : 110m dans les sections en profil mixte, 100 m dans les sections en remblai, 120m dans les profils en déblai.
- profil en long : pente variant de 0 à 1 %.
- Profil en travers :
 - a) profil symétrique "en toit" dans les sections en remblais.
 - b) profil dissymétrique avec "revers d'eau" et pente croissante jusqu'à 5% du côté du relief dans les sections en déblais.
- bande dégagée : largeur normale côté mer, largeur réduite à 60m (au lieu de 75m) côté du relief où le talus de déblai aura sur 20m de large à partir du bord de bande aménagée une pente de 20 %. Cette pente sera progressivement portée à 50% au-delà de cette limite.

- longueur de la piste : 1 500 mètres
- largeur de la chaussée: 30 mètres
- largeur du revêtement : 20 mètres
- épaisseur de la chaussée : 0,30m dont :
 - 0,20 m de couche de fondation en matériau 0/80 semi concassé.
 - 0,10 m en matériau 0/25 entièrement concassé.
- Revêtement gravillonné bicouche à base de granulat basaltique concassé et bitume fluxé (ou d'émulsion de bitume).

2.4 - Caractéristiques de l'aire de stationnement.

Cette aire de 40 m sur 100 m sera située du côté du relief en bordure d'un thalweg. Elle permettra le stationnement simultané de deux appareils F-27 ou similaire ainsi que d'un appareil plus léger, BN2A, Piper-Aztec ou Twin-Otter pour la desserte des autres îles de l'archipel.

Les caractéristiques de la chaussée seront sensiblement identiques à celles de la piste, à l'exception d'un revêtement antikérosène absolument indispensable dans les zones de stationnement des appareils à turbo-propulseur. Il est bien entendu que, autant dans le cas de la piste que dans celui de l'aire de stationnement, les caractéristiques exactes des chaussées ne seront arrêtées définitivement qu'après achèvement des terrassements de manière à ce que les ouvrages soient exactement adaptés aux caractéristiques géotechniques du sol.

2.5 - Assainissement.

Les ouvrages d'assainissement au nombre de 4 sont prévus au droit de chacun des thalwegs. Ils seront réalisés en buses métalliques multiplaques galvanisées fabriquées par ARMCO-FRANCE, leurs diamètres variant de 2,00 à 3,18m. Ils sont calculés pour l'écoulement de l'averse cinquantenaire.

2.6 - Equipements annexes.

2.61 - Voiries :

Comme indiqué plus haut, la voie dont la réalisation est prioritaire est celle qui permet l'accès au site à partir de la baie de HAAOPU sur la côte Ouest de l'île.

2.62 - Adduction d'eau :

Le captage de la source de VAIKAUE à 700 m d'altitude environ ne présente pas de caractéristiques particulières à part les difficultés d'accès. Le diamètre de la conduite (2 pouces) est calculé de manière à permettre un approvisionnement journalier de 300 m³.

2.7 - Bâtiments d'exploitation.

Ils comprennent :

- un bloc technique avec vigie, garage à véhicules de première intervention, centrale électrique et magasin ;
- une aérogare qui devrait en principe être analogue à celle réalisée à HUAHINE. En réalité, l'expérience que nous avons du climat depuis le début du chantier nous a conduit à réviser cette position.
- les logements des personnels permanents, dont les caractéristiques ne présentent pas d'intérêt particulier.

2.8 - Equipements.

Ils se subdivisent en trois catégories :

- aides radioélectriques à la navigation (radiobalise de longue portée)
- télécommunications (BLU + VHF) ;
- servitudes (groupes électrogènes, véhicules SSIS et de liaison).

Les caractéristiques de ces matériels ne présentent aucune particularité. A noter toutefois que le relief ne permet pas l'installation d'un V.O.R.

III - DEROULEMENT DES TRAVAUX

En raison de l'isolement du site, il était nécessaire d'entamer très progressivement les réalisations. La mise en place rapide d'une importante installation de chantier et d'un personnel nombreux était incompatible avec les moyens logistiques dont dispose le Territoire.

Les premiers travaux qui demandaient d'ailleurs très peu de personnel ont concerné l'aménagement de la plage de débarquement, reconnue préalablement avec le concours de la Marine Nationale. Le programme s'est poursuivi par la construction des installations de chantier. La construction de l'aérodrome proprement dit a commencé le 15 septembre par le chantier de terrassement.

3.1 - Aménagement de la plage de débarquement - Piquetage de la route d'accès.

Cette opération qui devait permettre l'atterrissage des BDC a été effectuée à partir du 27 mars 1976. Ce chantier a été aussi réduit que possible :

- 2 spécialistes (1 conducteur d'engin et 1 dynamiteur) pour ce qui est du personnel ;
- 1 pelle hydraulique de 12 tonnes ;
- 1 compresseur avec perforatrice.

Logés sous la tente, ces pionniers ont été la première proie des moustiques de "HAAOPU".

3.2 - Construction de la route "HAAOPU" - aérodrome " - réalisation du captage et de l'adduction d'eau.

L'ensemble de ces travaux a été confié au Groupement SAGE-TAPUTUARAI. C'est le 28 avril que l'embarquement a eu lieu au port de PAPEETE sur le BDC "DIVES" de la Marine Nationale qui a acheminé, outre les matériels de terrassements, un approvisionnement relativement important pour les installations de chantier, le matériel allant du groupe électrogène au congélateur et même... au bonitier ! L'isolement du site imposait en effet des précautions particulières et il était indispensable de s'assurer d'un minimum d'approvisionnement pour avoir quelque chance de "survie". En fait, ce qui s'est révélé être le plus dangereux pendant cette première partie du chantier a été... la route de TAIOHAE qui a mis "hors de combat" le responsable de l'Administration !

Pour en revenir aux travaux, une première piste "jeepable" a permis l'accès au site de l'aérodrome dès le 15 juin. Les travaux de captage et d'adduction d'eau (le tracé de la conduite avait été très imparfaitement reconnu au préalable) ont été moins rapides.

Le matériel mis en place était le suivant :

- 3 chargeuses (CAT 1977)
- 2 camions

- 2 compresseurs
- 4 perforateurs
- 1 jeep (Lan-Rover)

Sans être un record, le rythme peut être considéré comme très satisfaisant surtout si l'on tient compte de la saison des pluies tout à fait exceptionnelle aux MARQUISES en 1977 (même les collines de UA-POU étaient vertes !)

3.3 - Le chantier de terrassement.

Les volumes à déplacer sont importants et même assez exceptionnels pour la Polynésie Française, puisqu'ils atteignent plus de 700 000 m³ de déblais mis en remblais ou en dépôt dont 300 000 m³ environ de déblais rocheux.

Le marché a été passé avec un groupement d'entreprises locales (Roger SAGE et la Société Nouvelle d'Exploitation J.R BAMBRIIDGE avec l'appui de MM. PALACZ et KLIMA comme sous-traitants).

Le matériel doit comprendre notamment :

- 2 bulldozers lourds (CAT D9)
- 4 chargeuses de 17 tonnes (CAT 977)
- 2 compacteurs de 15 tonnes (CAT 815)
- 8 camions de 8 à 12 m³
- 1 niveleuse.

Les travaux ont débuté le 15 septembre. Dès le démarrage, des difficultés sont apparues d'une part pour la mise en place du matériel, acheminé à l'occasion de 2 voyages d'un BDC de la Marine Nationale accompagné du "MEHERIO" à la fin du mois de juin et au début du mois d'août, d'autre part au niveau des travaux eux-mêmes, les blocs erratiques étant beaucoup plus importants que les études ne l'avaient laissé prévoir.

Bien que les délais d'exécution aient pris en compte un démarrage relativement lent du chantier, il n'est pas exclu qu'un renforcement des moyens en matériel soit nécessaire pour respecter la date d'achèvement prévue.

3.4 - L'approvisionnement en carburant.

C'est probablement le problème le plus complexe. Le chantier de terrassements généraux en sera sans doute globalement le plus gros consommateur. La consommation journalière en fonctionnement optimal est de l'ordre de 7 000 litres, soit pour la durée du chantier et en tenant compte des périodes de moindre activité en début et fin de chantier, un approvisionnement global à mettre en place de 1 500 000 litres.

Actuellement, 350 000 litres ont été mis en place en fûts depuis le début des travaux en mai 1977. Un stockage de 1 200 000 litres en capacités souples est en cours d'installations et devrait en principe être installé par un pétrolier de la Marine Nationale en mars prochain.

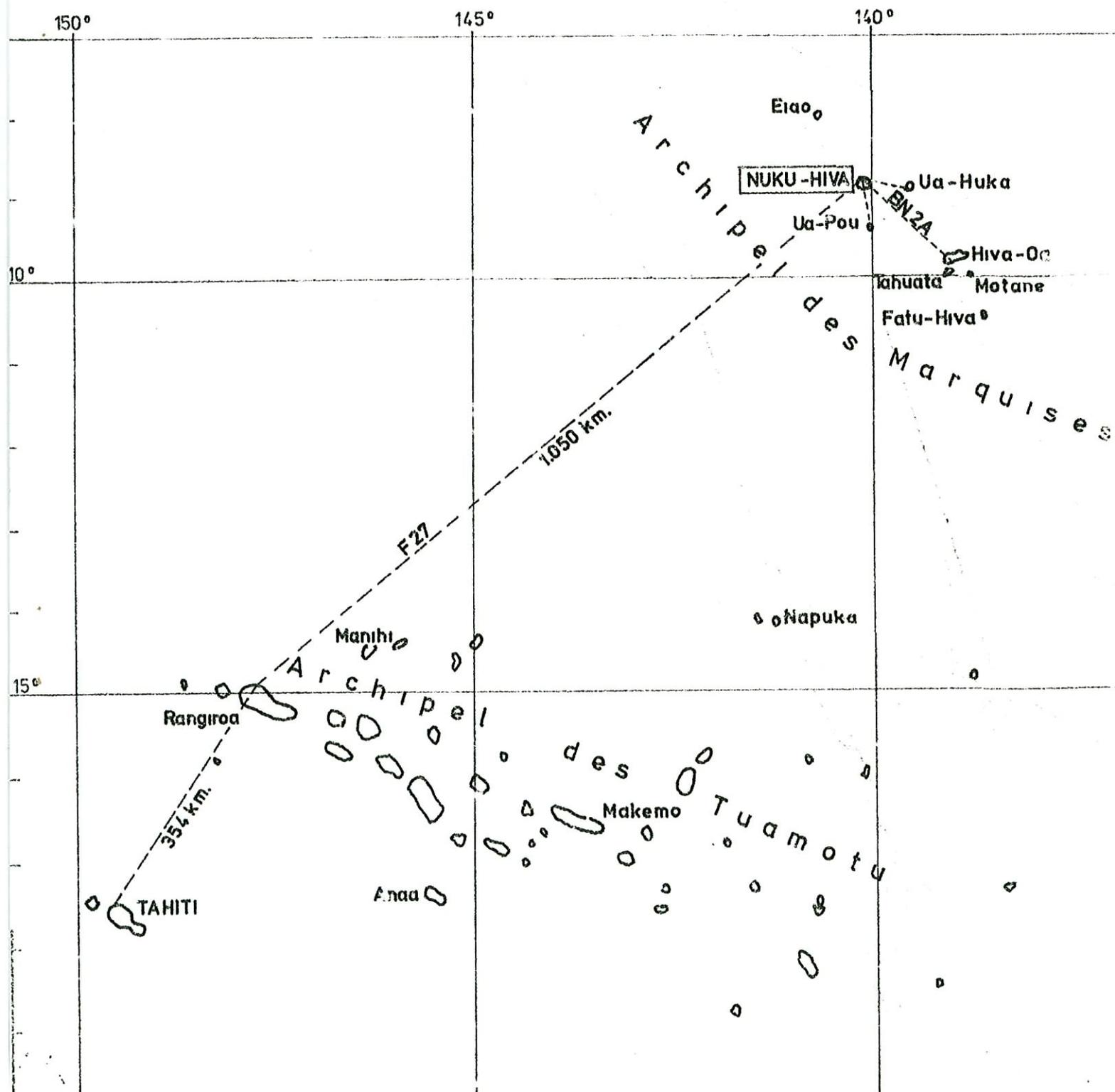
3.5 - Les coûts.

L'ensemble de l'opération est estimé à 380 M FCP. Sur ce montant, les engagements juridiques atteignent 260 000 000 FCP environ et les paiements dépassent 100 000 000 FCP.

Il faut cependant signaler que les estimations datent du début de l'année 1975 et donc qu'en raison de l'augmentation constante des coûts, il faut d'ores et déjà envisager l'éventualité d'un dépassement de l'enveloppe fixée.

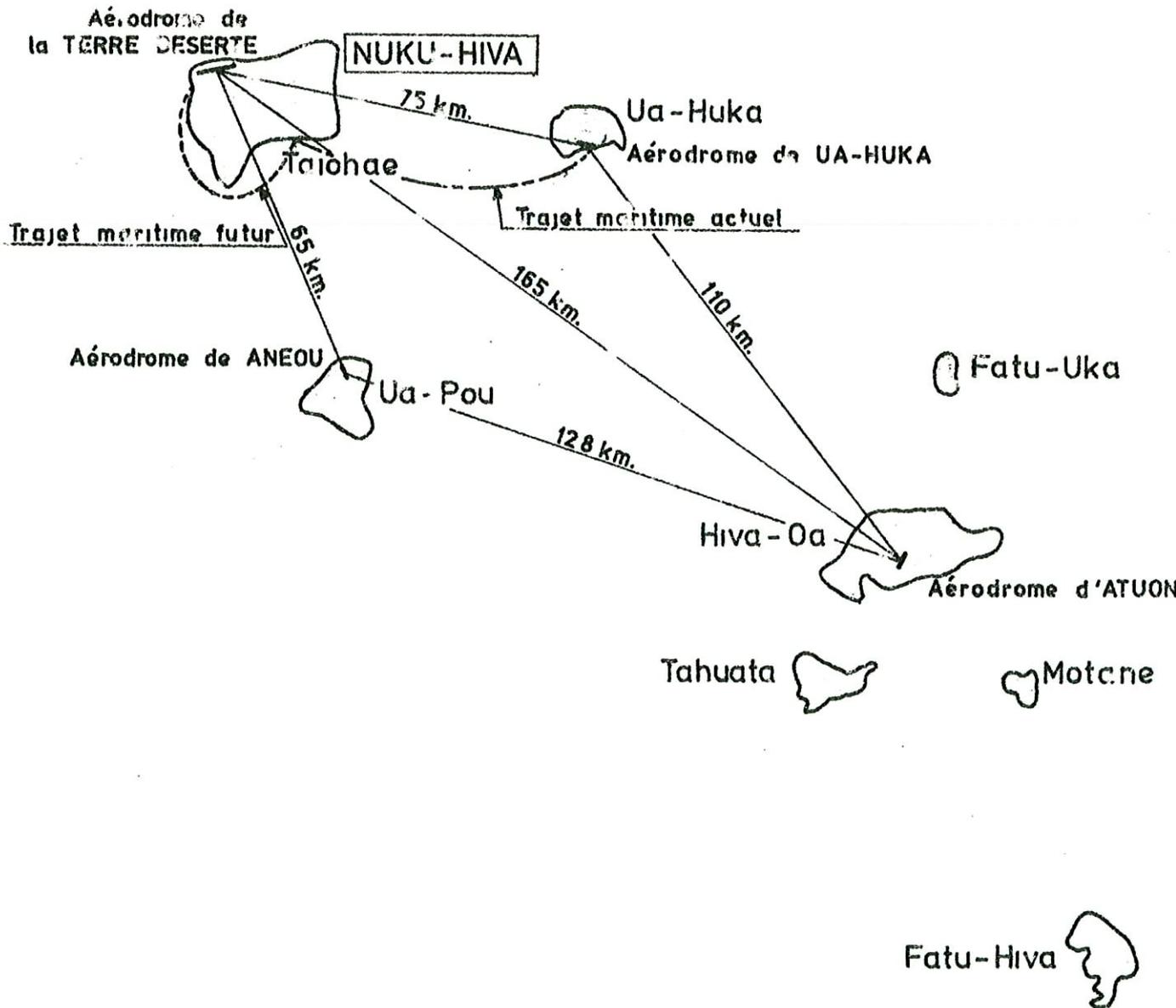
PLAN DE SITUATION

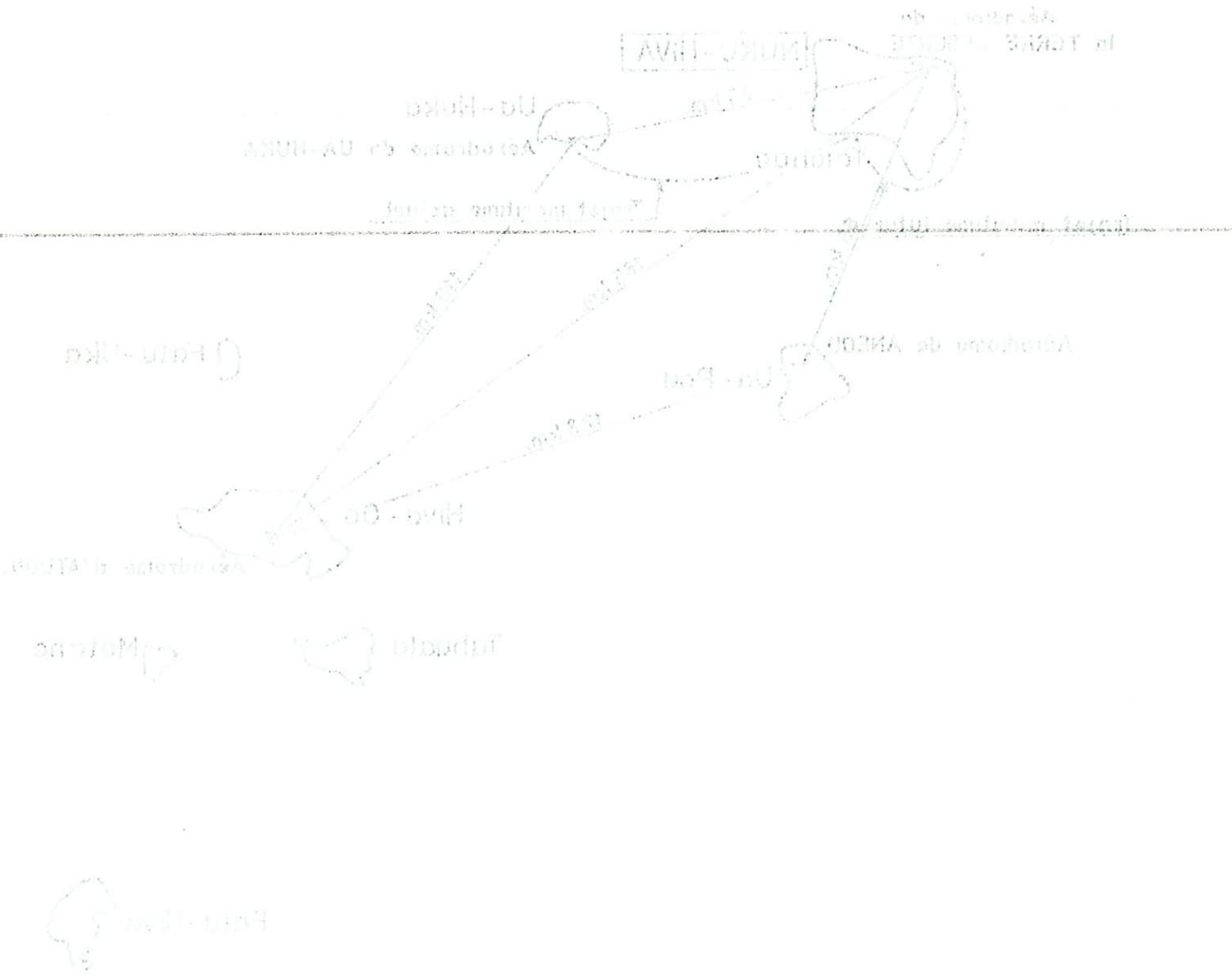
Echelle : 1 / 7.000.000



Archipel des Marquises
Ile de NUKU-HIVA

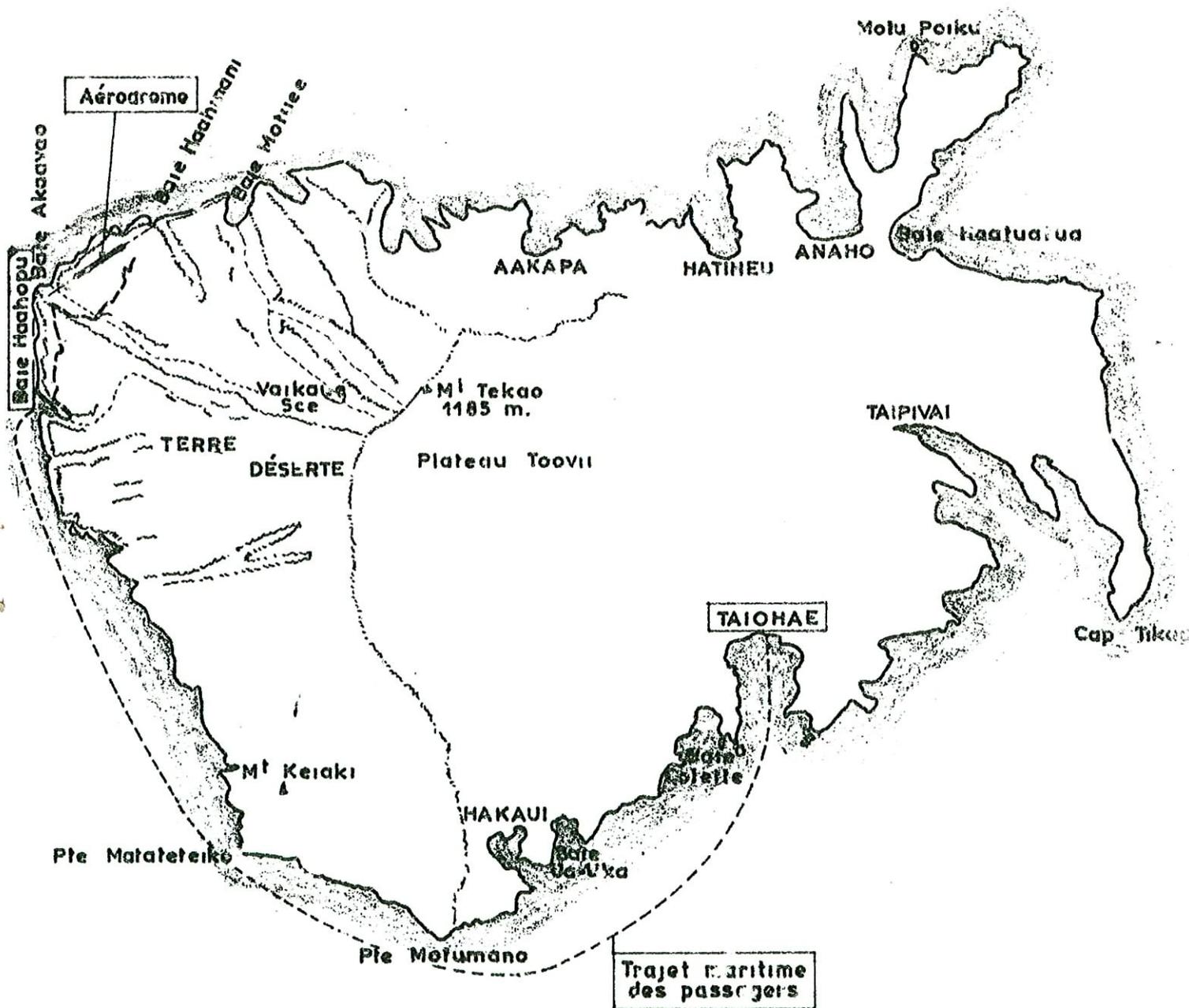
Echelle : 1/1.250.000





Archipel des Marquises
Ile de NUKU-HIVA

Echelle : 1/150.000

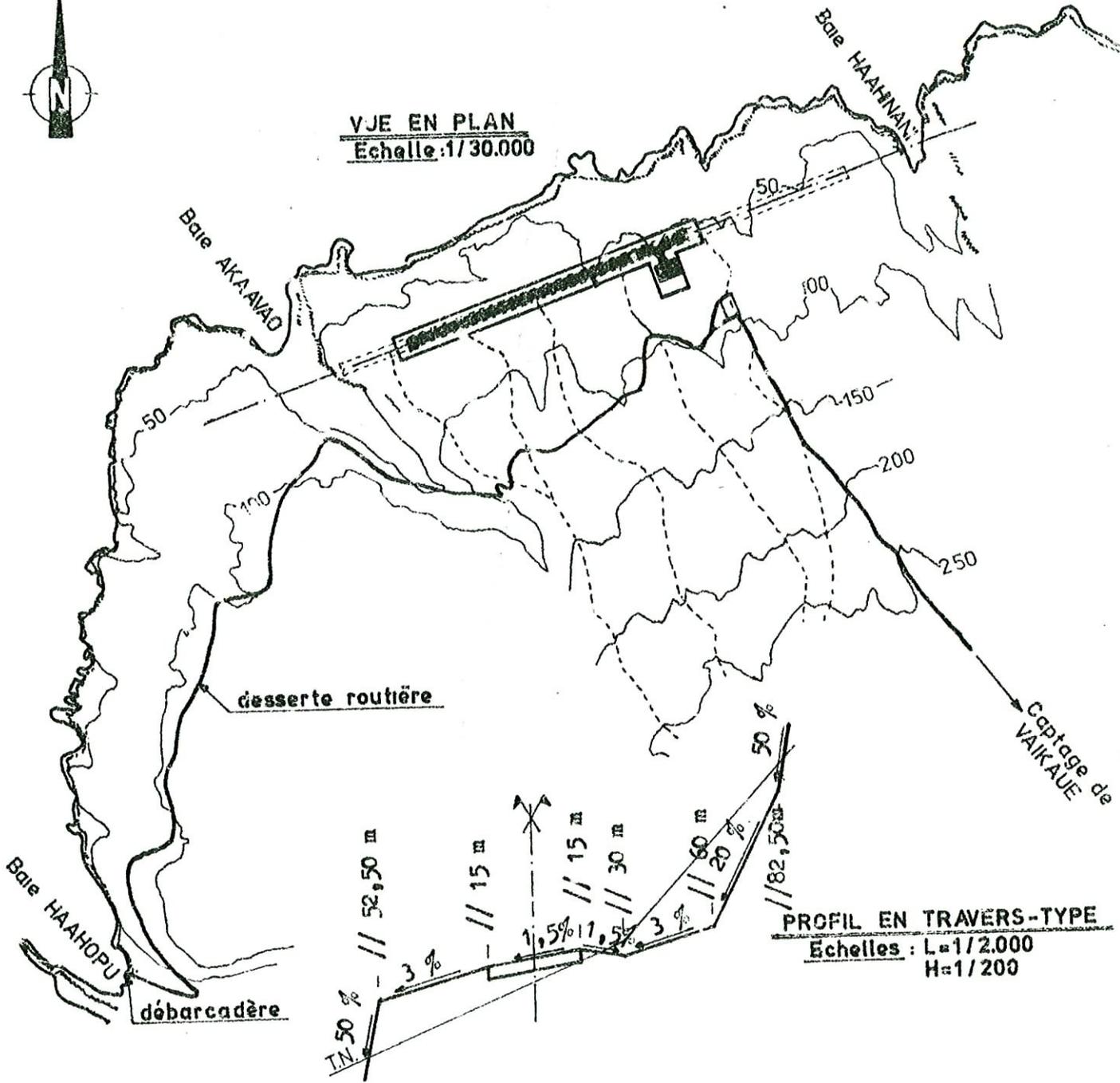




Archipel des Marquises
Ile de NUKU-HIVA

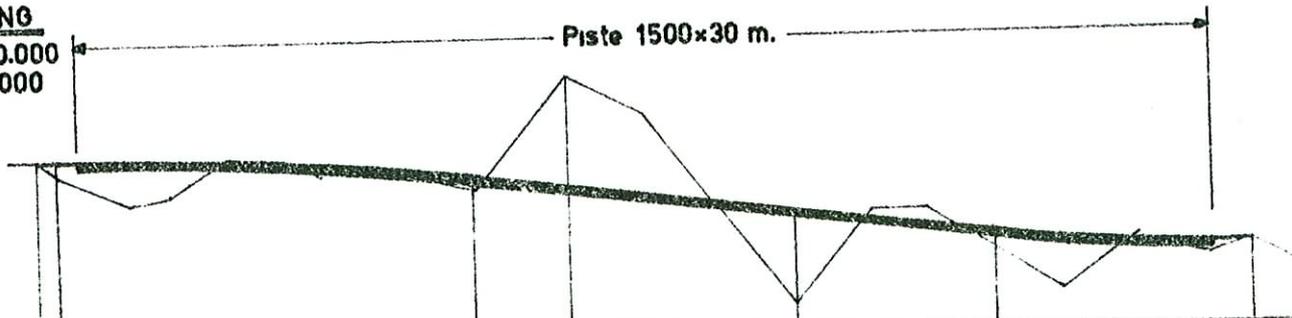


VUE EN PLAN
Echelle: 1/30.000

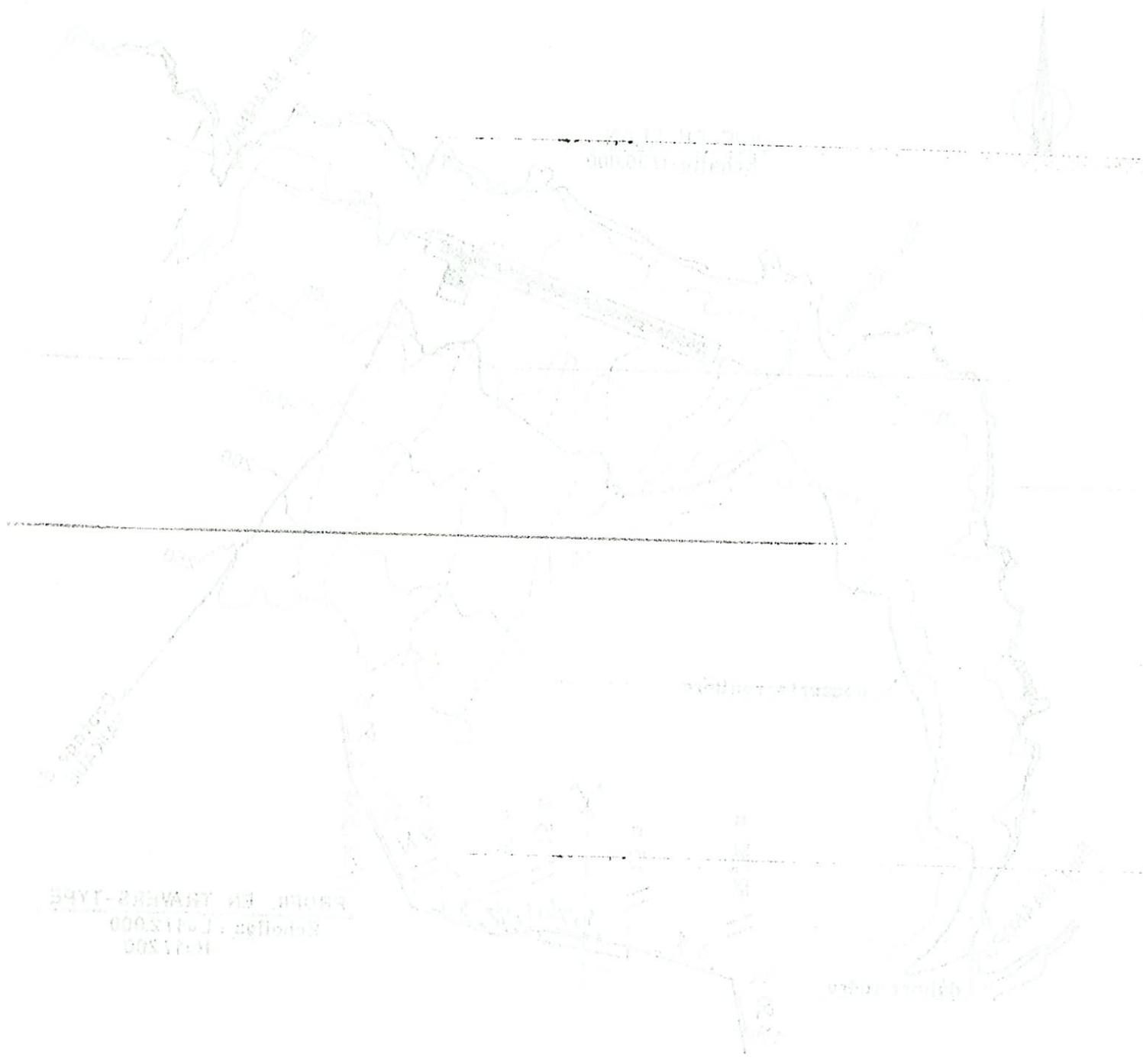


PROFIL EN TRAVERS-TYPE
Echelles: L=1/2.000
H=1/200

PROFIL EN LONG
Echelles: L=1/10.000
H=1/1.000



P.C 45 m						
Notes sol	69,23	64	79	48,28	56	55,73
Cotes projet	68,95	65,92	64,57	61,27	58,36	55,73
Pentes	0%	R = 30 000 m - L = 330 m	L = 687,60 m	f = 0,011	R = 30000 m - L = 330 m	



PROJET DE TRAVERS-TYPE
Relevés : 1-11-2000
M-11-200

PROJET DE TRAVERS-TYPE
Relevés : 1-11-2000
M-11-200

PROJET DE TRAVERS-TYPE	Relevés : 1-11-2000	M-11-200
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31	32	33
34	35	36
37	38	39
40	41	42
43	44	45
46	47	48
49	50	51
52	53	54
55	56	57
58	59	60
61	62	63
64	65	66
67	68	69
70	71	72
73	74	75
76	77	78
79	80	81
82	83	84
85	86	87
88	89	90
91	92	93
94	95	96
97	98	99
100	101	102

IV - EXPLOITATION

Si à l'issue de ce chantier, toutes les infrastructures aéroportuaires sont en place, tous les problèmes relatifs au désenclavement des Marquises ne seront pas résolus pour autant. Au cours des études, des hypothèses ont été faites avec tout le soin possible, mais déjà l'expérience acquise pendant le chantier remet en cause certains détails des projets. La permanence et la force des vents sur le site de l'aérodrome conduisent par exemple à quelques modifications dans l'orientation et la conception des bâtiments.

Il est vraisemblable qu'il en sera de même pour l'exploitation lors des études de détail qui concerneront la desserte aérienne intérieure de l'archipel (horaires, stationnement des appareils, approvisionnement en carburants etc...), le transit maritime des passagers entre l'aérodrome et TAIOHAE (type de bateau, horaires, fréquences etc...)

Autrement dit, la tâche n'est pas terminée et toutes les bonnes volontés ne seront pas de trop pour parvenir à désenclaver réellement les Marquises.

Nous aurons l'occasion de revenir sur les nombreux problèmes posés par l'exploitation aux Marquises dans un prochain dossier du trimestre.

*

II - CHRONIQUE AERONAUTIQUE du 4e TRIMESTRE 1977 -

2.1.- EVENEMENTS MARQUANTS

- 10 OCTOBRE :

Tous les moyens de secours de l'aéroport de TAHITI-FAAA sont mobilisés et à pied d'oeuvre pour prévenir tous les risques encourus par les passagers et l'équipage d'un F27.A au cours de son atterrissage "sur le nez".

- 31 OCTOBRE :

SECMAR à la passe de PAEA pour porter secours au Haut-Commissaire accidenté.

- 4 NOVEMBRE :

Le DC 8 du COTAM emporte la dépouille mortelle de Charles SCHMITT, premier Haut-Commissaire de la République en Polynésie Française.

- 14 NOVEMBRE :

Première liaison PAPEETE-MANIHI en F.27 d'AIR POLYNESIE.

- 22 NOVEMBRE :

Inauguration officielle de la nouvelle aérogare de l'aéroport de RAIATEA.

- 11 DECEMBRE :

C'est à bord d'un B 747 de la compagnie PAN AM stationné au parking de l'aéroport de TAHITI-FAAA que le Père Noël a comblé de cadeaux de nombreux petits handicapés tahitiens.

- 19 DECEMBRE :

Mise en service définitive de l'échangeur de FAAA qui facilite l'accès et la sortie de l'aéroport de TAHITI-FAAA.

- 19 DECEMBRE :

Monsieur Paul COUSSERAN, nouveau HAUT-COMMISSAIRE de la République en Polynésie Française arrive de Los-Angelès par le DC 8 du COTAM.

- 25 DECEMBRE :

Une jeune femme de TUPAI met son enfant au monde à 7000 pieds d'altitude pendant son transfert de TUPAI à la maternité de PAPEETE.

- FIN DECEMBRE :

Nous venons d'apprendre avec tristesse le décès survenu au cours de la dernière semaine de décembre de Monsieur JOURDAN, Inspecteur Général de l'Aviation Civile.

2.2.- VISITES DE PERSONNALITES de L'AVIATION CIVILE.

- 15 OCTOBRE :

Arrivée de Monsieur DUTEIS Jean-Louis, administrateur civil, chef du deuxième bureau de la Direction du Personnel et de l'Administration Générale. Sa mission dans le Territoire a duré une semaine et a porté sur l'ensemble des problèmes concernant le personnel de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

- 2 NOVEMBRE :

Visite de Monsieur RATIARSON Justin, Chef de la section administrative de la D.S.A.C. Nouvelle Calédonie.

- 14 NOVEMBRE :

Monsieur THIEBLEMONT, Directeur Adjoint du Service Economique International en mission pour traiter des problèmes de transport aérien.

- 6 DECEMBRE :

Arrivée de Messieurs CAROUR et MARTY, Inspecteurs Généraux de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

Durant quatre jours, un programme chargé de réunions, d'entretiens et d'audiences les a conduits à rencontrer les autorités civiles et militaires du Territoire.

2.3.- PASSAGES de PERSONNALITES CIVILES et ETRANGERES.

- 28 NOVEMBRE :

Le brise-glace de la Coast Guard "GLACIER", commandé par le Capitaine John DRISCHELL fait escale à PAPEETE avant de se rendre dans l'Antarctique.

- 4 DECEMBRE :

Durant trois jours, mission de l'Electricite de France conduite par Monsieur Paul DELOUVRIER, Président de l'E.D.F, accompagné par Monsieur CHEVRIER, Directeur Général de l'E.D.F - Au programme : visite des sites d'expérimentation nucléaire du C.E.P et contacts avec les responsables du Territoire et de l'Energol.

III - ACTIVITES de L'AVIATION CIVILE -

3.1 - TRAFIC AERIEN

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL
(Période du 01.10.77 au 31.12.77)

COMPAGNIES	CHARTERS			TRA F I C R E G U L I E R					FRETT en Kg	POSTE en Kg	VARIATION avec 4e Trimestre 76	
	VOLS	PAX	TRA	VOLS	PAX	TRA	S.O.	CMR				
U T A	A	2	191	52	102	15 430	2 760	24 120	75,4	325 390	75 882	PAX + 04,8
	D	2	76	0	103	15 424	2 858	24 301	75,2	100 092	22 956	FRE + 03,4
	T	4	267	52	205	30 854	5 618	48 421	75,3	425 482	98 838	POS + 13,4
PANAM	A				39	3 698	1 166	14 665	33,1	66 625	5 250	PAX - 03,6
	D				38	4 372	1 166	14 292	38,7	8 307	1 220	FRE : 01,7
	T				77	8 070	2 332	28 957	35,9	74 932	6 470	POS - 09,7
AIR NEW ZEALAND	A				66	6 347	5 176	16 044	71,8	594 758	3 450	PAX + 32,6
	D				66	5 667	5 176	16 075	67,4	32 436	4 318	FRE + 47,0
	T				132	12 014	10 352	32 119	69,6	627 194	7 768	POS x 1,6
LAN CHILE	A	4	0	498	35	1 904	776	5 304	50,5	7 417	171	PAX + 45,0
	D	4	1	498	35	1 948	776	5 304	51,3	2 676	40	FRE - 34,1
	T	8	1	996	70	3 852	1 552	10 608	50,9	10 093	212	POS - 54,8
PACIFIC WESTERN AIRLINE	A	1	150	0	8							
	D	1	65	0	0							
	T	2	215	0	8							
TRANS ERNATION AIRLINE	A	2	700	0								
	D	2	319	0								
	T	4	1 019	0								
TOTAL	A	9	1 041	550	242	27 379	9 878	60 133	61,9	994 190	84 753	PAX - 01,7
	D	9	461	498	242	27 411	9 976	59 972	62,3	143 511	28 534	FRE - 05,1
	T	18	1 502	1 048	484	54 790	19 854	120 105	62,1	1 137 701	113 287	POS + 04,1

TOTAL PAX ARR/DEP en 1976 = 236 018

TOTAL PAX ARR/DEP en 1977 = 235 690 soit - 0,13 %

A = ARRIVEE

TRA = TRANSIT

D = DEPART

PAX = PASSAGERS

SO = SIEGES OFFERTS

CMR : COEFFICIENT MOYEN DE REMPLISSAGE

- PARC AERIEN de POLYNESIE FRANCAISE -

au 31 DECEMBRE 1977

EXPLOITANT	IMMATRICULATION	TYPE	SIEGES PASSAGERS	MASSE MAXI au DECOLLAGE	EQUIPEMENT MENTION	OBSERVATIONS
AIR POLYNESIE	FOCVY	F27 A	44	20 Tonnes	TPP 1 IFR	FAIRCHILD HIL
	FOCVZ	F27 A	44	20 Tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	FOCYA	F27 A	44	20 Tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	FOCLV	DHC6/200	19	06 Tonnes	TPP 2 IFR	DE HAVILLAND
	FODBN	DHC6/300	19	06 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	FOCRB	BN2 A	9	03 Tonnes	TPP 2 IFR	BRITTEN NORMAN
AIR TAHITI	FOCCY	PA 23	6	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCFA	PA 23	6	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCFJ	DHC6/200	19	06 Tonnes	TPP 2 IFR	DE HAVILAND
	FOCGU	C 206	5	02 Tonnes	TPP 3 VFR	CESSNA
	FOCIT	PA 23	6	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCMN	BN2 A	9	03 Tonnes	TPP 3 VFR	BRITTEN NORMAN
	FOCMO	BN2 A	9	03 Tonnes	TPP 3 VFR	- d° -
	FOCOY	BN2 A	9	03 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	FOCOZ	BN2 A	9	03 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	FOCUU	H 18	9	05 Tonnes	TPP 2 IFR	BEEHCRAFT
TAHITI AIR TOUR SERVICE	FOCRV	D95 A	4	02 Tonnes	TPP 2 IFR	BEEHCRAFT
	FODCT	H 18	9	05 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
AERoclUB de TAHITI	FOCAB	PA 28	3	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
	FOCAY	DR 150	1	02 Tonnes	PRIVE VFR	JODEL
	FOCYK	PA 28	3	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
CERCLE AERONAUTIQUE	FOCMJ	C 182	4	02 Tonnes	PRIVE VFR	CESSNA
	FOCTB	C 150	1	02 Tonnes	PRIVE VFR	CESSNA
	FODFC	C 150	1	02 Tonnes	PRIVE VFR	CESSNA
	FOCPR	PA 28	3	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
	FOBOJ	PA 18	1	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
	FOCNX	C 172	3	02 Tonnes	PRIVE VFR	CESSNA
INTERFLY MOULENE J.L LEJEUNE J.F FRAGNAUD BRES BROUILLET BREL(BALNY) CHANTELOUP LEJEUNE M. ETAT PICCOT H. LEPY G. MOUITOU/JANVIER KLIMA R.	FOCZC	D 50	7	03 Tonnes	PRIVE VFR	TWIN BONANZA
	FODEY	Bell 47 G	2	02 Tonnes	Hélico PVT/VFR	BELL HELICOPTER
	FAZAG	F 51 D	0	04 Tonnes	PRIVE VFR	NORTH AMERIC.
	FBKQR	PA 23	3	03 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
	FOCLJ	PA 32	6	02 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
	FOCTQ	PA 31	7	03 Tonnes	PRIVE VFR	PIPER
	FODBU	D 50	7	03 Tonnes	PRIVE IFR	BEEHCRAFT Exploité
	FOCZB	PA 30 C	3	02 Tonnes	PRIVE IFR	PIPER /par AT
	FODAO	PA 31	7	03 Tonnes	PRIVE IFR	PIPER NAVAJO
	FOCHS	PA 31	7	03 Tonnes	IFR	PIPER NAVAJO
	FOCIA	DR 250	3	02 Tonnes	PRIVE VFR	JODEL
	FOCMV	PA 32	6	02 Tonnes	PRIVE IFR	PIPER
	FOCSF	H/12/100	3	02 Tonnes	PRIVE VFR	ROBIN
	FODAP	PA 34	6	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER

(*) MENTIONS D'EMPLOI :

- TPP 1 : Tous les multimoteurs, masse supérieure à 5 700 Kg, régime de vol obligatoire IFR obligatoire.

- TPP 2 : Les multimoteurs, masse inférieure ou égale à 5 700 kg, régime de vol IFR.

- TPP 3 : Tous les monomoteurs ou multimoteurs, masse inférieure ou égale à 5 700 kg, régime VFR exclusivement.

- IFR : Règles de Vol aux instruments.

- VFR : Règles de Vol à vue.

- TRAFIC INTERINSULAIRE (Période du 01.10. au 31.12.1977) -

AIR POLYNESIE : TRAFIC COMMERCIAL

AERONEF	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/km réels	Sièges/km offerts	C.M.R
F 27 A	2 031	1 353	39 493	10 075 000	18 341 000	54,9 %
TWIN 300	813	358	7 533	955 000	1 440 000	66,3 %
TWIN 200	893	247	8 220	460 000	697 000	65,9 %
BN 2 A	1 104	193	6 281	126 000	198 000	63,6 %
TOTAL....	4 841	2 151	61 527	11 616 000	20 675 000	56,1 %

AIR POLYNESIE : Trafic commercial 1976

Mouvements : 13 164 - Passagers : 289 213.

Trafic commercial 1977

Mouvements : 17 226 (+30,8 %) - Passagers : 279 333 (-3,4 %)

AIR TAHITI : TRAFIC COMMERCIAL

AERONEF	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/km réels	Sièges km/ offerts	C.M.R
AZTEC	298	410	614	249 607	570 705	43,7 %
BEECH	74	105	316	99 758	211 158	47,2 %
BN 2 A	2 731	451	16 565	357 285	544 770	65,5 %
TWIN	1 449	219	17 706	373 805	588 050	63,5 %
TOTAL....	4 552	1 185	35 201	1 080 455	1 914 683	56,4 %

AIR TAHITI : Trafic commercial 1976

Mouvements : 16 980 Passagers : 125 062

Trafic commercial 1977

Mouvements : 15 300 (-9,7 %) Passagers : 132 435 (+5,8 %)

TOTAL du TRAFIC COMMERCIAL INTERINSULAIRE des 2 COMPAGNIES

COMPAGNIES	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/km réels	Sièges/km offerts	C.M.R
A. P.	4 841	2 151	61 527	11 616 000	20 675 000	56,1 %
A. T.	4 552	1 185	35 201	1 080 455	1 914 683	56,4 %
TOTAL	9 393	3 336	96 728	12 696 455	22 589 683	56,2 %

Trafic commercial interinsulaire 1976 :

Nombre de vols : 30 429

Passagers : 414 275

Trafic commercial interinsulaire 1977 :

Nombre de vols : 32 606 (+7,1 %)

Passagers : 412 025 (-0,5%)

EVACUATIONS SANITAIRES (EVASAN)

Au cours du 4e trimestre 1977, AIR TAHITI a effectué 10 évacuations sanitaires ; 2 autres ont été réalisées par AIR POLYNESIE et UTA.

Ces EVASAN se répartissent comme suit :

- Iles-Sous-Le-Vent	2
- TUAMOTU	5
- AUSTRALES	3
- MARQUISES	1
- FIDJI	1

Le Centre d'Expérimentation du Pacifique, a, pour sa part, et durant cette même période, effectué 32 évacuations sanitaires au profit du Territoire :

- 9 par voie maritime au cours d'une mission initialement prévue ;
- 1 par déroutement d'un navire durant la mission qu'il accomplissait ;
- 17 par liaison aérienne régulière ;
- et 5 par vols spéciaux.

20 hommes, 16 femmes et 6 enfants ont bénéficié de ces évacuations sanitaires par moyens militaires.

* Total des évacuations sanitaires effectuées par les compagnies civiles au cours de l'année 1977 : 57

Ces mêmes compagnies avaient réalisé 56 "évasan" au cours de l'année 1976.

- ACTIVITES DES AERO-CLUBS de POLYNESIE FRANCAISE -

(4ème trimestre 1977)

AERO-CLUB de TAHITI

Type d'aéronef	Immatriculation	Heures de vol	Distances (km)
PA 28	FOCAB	290	59 450
PA 28	FOCYK	195	37 050
		<u>485</u>	<u>96 500</u>

Total heures de vol 1976 : 2 607

Total heures de vol 1977 : 2 209 soit -15,2 %

CERCLE AERONAUTIQUE

FRA 150	FOCTB	190	34 125
C 150	FODFC	156	25 125
PA 28	FOCPR	82	15 500
C 182	FOCMJ	104	22 825
		<u>532</u>	<u>97 575</u>

Total heures de vol 1976 : 1 217

Total heures de vol 1977 : 1 781 soit +46,3 %

AERO-CLUB des ILES-SOUS-LE-VENT

PA 18	FOBOJ	10	1 300
C 172	FOCNX	79	14 500
		<u>89</u>	<u>15 800</u>

Total heures de vol 1976 : 406

Total heures de vol 1977 : 363 soit -10,5 %

Total heures de vol pour les 3 aéro-clubs : 1 106

Total distance pour les 3 aéro-clubs : 209 875

Total heures de vol pour les 3 aéro-clubs en 1976 : 4 230

Total heures de vol pour les 3 aéro-clubs en 1977 : 4 353 soit +2,9 %

TITRES de PILOTES non PROFESSIONNELS

Obtenus au cours du 3e trimestre 1977

TITRE	AERO-CLUB TAHITI	CERCLE AERONAUTIQUE	AERO-CLUB I-S-L-V	TOTAL
Cartes de stagiaires	10	7	1	18
Licences élémentaires	0	1	0	1
Brevets de pilotes privés	3	0	0	3
TOTAL.....	13	8	1	22

3.2 - PERSONNEL de la DIRECTION du SERVICE DE L'AVIATION CIVILE

- MOUVEMENTS de PERSONNEL

* DEPARTS ENREGISTRES au COURS du 4e TRIMESTRE 1977 *

- PERSONNEL RAPATRIE en METROPOLE en FIN de SEJOUR -

D A T E	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	S E R V I C E
1er OCTOBRE	RINGOT Roger	C.T.M.	Météo Civile
15 OCTOBRE	LLEDO Roger	OCCA/P	SNA/CCR
11 NOVEMBRE	NICOLAS Louis	OCCA/P	SNA/TWR
26 NOVEMBRE	VERDIER Fernand	OCCA/P	SNA/CCR
17 DECEMBRE	FRAGNAUD Pierre	ESA/1	SNA/3

APPELES en QUALITE de VAT

D A T E	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	S E R V I C E
1er DECEMBRE	REY Olivier	TAC-Résident	SNA/NTTT
1er DECEMBRE	PROKOP Libor	TAC - CEAPF	SNA/NTTT

LICENCIEMENT POUR LIMITE D'AGE

D A T E	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	S E R V I C E
31 DECEMBRE	AMARU Terüvero	AC/5	SNA/RAIATEA

* ARRIVEES ENREGISTRES au COURS du 4e TRIMESTRE 1977 *

PERSONNEL AFFECTE en PROVENANCE de METROPOLE

D A T E	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	S E R V I C E
3 OCTOBRE	SOURD André	CTM	Météo Civile
3 OCTOBRE	SUCETTI Patrick	TM	" "
7 OCTOBRE	TEULADE Henri	OCCA/1	SNA/CCR
9 OCTOBRE	RIVIERE Christian	OCCA/P	SNA/TWR
10 OCTOBRE	GUIDI François	ESA/2	SNA/3
16 OCTOBRE	MICALLEF Georges	OCCA/P	SNA/CCR
9 DECEMBRE	NAZARETIAN Richard	IEEAC/VAT	SNA/3
19 DECEMBRE	HELIES Marcel	ESA/1	SNA/3

NOMINATION après CONCOURS

D A T E	NOM et PRENOM	CORPS et GRADE	S E R V I C E
9 AOUT	MALINOWSKI Inès	TAC-CEAPF	SNA/NTTT

AFFECTATIONS - MUTATIONS

D A T E	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	Station ou Aéroport	
			Départ	Arrivée
20 NOVEMBRE	ROUX Raymond	AC/4	UA-UKA	FAAA
28 NOVEMBRE	KIMITETE Lucien	AC/3	FAAA	UA-UKA
10 DECEMBRE	MOEROA Vairatoa	AITM	FAAA	RAPA
24 DECEMBRE	PAIA René	AITM	RAPA	FAAA

- VENTILATION DES EFFECTIFS AU 1er JANVIER 1978 -

I - FONCTIONNAIRES ET ASSIMILES -

C O R P S	S T A T U T			
	Expatriés	Résidents	CEAPF	TOTAL
<u>CORPS DE LA NAVIGATION AERIEENNE</u>				
Ingénieur de l'Aviation Civile - I.A.C	02			02
Ingénieur d'Etudes et d'exploit. IEEAC	07 dont 2 VAT			07
Officier Contrôleur de la Circulation A.OCCA	12	19		31
Electronicien de la Sécurité Aérienne ESA	12			12
Technicien de l'Aviation Civile T.A.C	06	04 dont	17	27
Pilote contrôleur (SFACT)	01	1 VAT	1 dont VAT	01
TOTAUX.....	40	23	17	80
<u>CORPS DE LA METEOROLOGIE</u>				
Ingénieurs de la Météorologie - I.M	02			02
Ingénieurs des Travaux de la Météo. I.T.M	12			12
Techniciens de la Météorologie - T.M	12		28	40
Aides-techniciens de la Météo. A.T.M.			09	09
Agent Contractuel (48-1018) AC/2	01		1 dont VAT	01
TOTAUX.....	27		37	64
<u>CORPS DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ETAT</u>				
Ingénieurs Travaux Publics de l'Etat/ITPE	05			05
Assistant Technique des T.P.E - ATTPE	03			03
Agent Contractuel (48-1018) AC	04			04
TOTAUX.....	12			12
<u>PERSONNELS COMMUNS</u>				
Corps administratif supérieur CAS	01			01
Secrétaire administratif S.A	01			01
Agents et commis		02	04	06
Agents de bureau			01	01
Techniciens d'encadrement TESMAC	05	01		06
	07	03	05	15
TOTAUX GENERAUX	86	26	59	171

II - AGENTS CONTRACTUELS CONVENTION COLLECTIVE

CATEGORIE	SNA	METEO	INFRA	A.D.M	T O T A U X
2è	03	01	05	01	10
3è	16	23	01	02	42
4è	15	04	14	05	37
5è	15	17	34	05	72
	49 *	45	54	13	161

* non compris 22 pompiers du SSIS rémunérés sur Budget SETIL.

- REPARTITION GEOGRAPHIQUE DU PERSONNEL -

LIEUX D'ACTIVITES	DIR/ ADM	S.N.A	METEO	INFRA	TOTAL
PAPEETE	19				19
FAAA		104	72	58	234
RANGIROA		04	02		06
RAIATEA		06			06
BORA-BORA		06	04		10
MOOREA		04		01	05
HUAHINE		04		01	05
ATGONA		01	07		08
UA HUKA		01		01	02
TERRE DESERTE				02	02
RAPA			07		07
RURUTU		01		01	02
TUBUAI			04	01	05
TAKAROA			03		03
MOPELIA			03		03
PUKA-PUKA			02		02
MANIHI				01	01
HEREHERETUE			03		03
TAKAPOTO				01	01
En stage en Métropole		05	03		08
TOTAUX....	19	136	110	67	332

3.3.- ACTIVITES des SERVICES

3.3.1 - DANS LES CENTRES D'EXPLOITATION

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

- Statistiques mensuelles de trafic "En route" -

M O I S	MOUVEMENTS INTERINSULAIRES		MOUVEMENTS INTERNATIONAUX		T O T A U X	
	Nombre	Temps de contact (Heures)	Nombre	Temps de contact (Heures)	Nombre	Temps de contact (Heures)
OCTOBRE	1 230	974 H	198	451 H	1 428	1 425 H
NOVEMBRE	1 086	857 H	181	418 H	1 267	1 275 H
DECEMBRE	1 202	1 004 H	209	496 H	1 411	1 500 H
TOTAUX TRI-MESTRIELS..	3 518	2 835 H	588	1 365 H	4 106	4 200 H

Temps moyen de contact : Interinsulaires : 48 minutes
 Internationaux : 2 H 19

Temps de contact (heures) pour les mouvements interinsulaires
 en 1976 : 10 765
 en 1977 : 10 316 soit - 4,1 %

Temps de contact (heures) pour les mouvements internationaux
 en 1976 : 6 252
 en 1977 : 5 578 soit - 10,7 %

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

- Statistiques annuelles des mouvements -

TRIMESTRES	MOUVEMENTS INTERINSULAIRES	MOUVEMENTS INTERNATIONAUX	T O T A U X
1er	2 647	611	3 258
2ème	3 056	610	3 666
3ème	3 665	635	4 300
4ème	3 518	588	4 106
TOTAUX 1977	12 886	2 444	15 330
TOTAUX 1976	11 178	2 862	14 040
	+ 15,3%	- 14,6%	+ 9,1%

- PHASES D'URGENCE :

Le CCR de TAHITI a dû déclencher 3 phases d'urgence au cours du 4e trimestre 1977 :

* 1 INCERFA au profit d'un B 707 de la Compagnie LAN CHILE sur le trajet TAHITI - ILE DE PAQUES ;

* 1 INCERFA au profit d'un P 3 ORION de la Marine Américaine sur le trajet TAHITI - BARBERS POINT (HAWAI) ;

* enfin 1 INCERFA suivi d'une ALERFA au profit d'un CESSNA 340 privé sur le trajet Ile CHRISTMAS - TAHITI.

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

- INCIDENTS EN ROUTE :

Le CCR a établi 10 compte-rendus d'incident relatifs à 5 retours à l'aérodrome de départ et 3 déroutements. Les causes de ces incidents se répartissent comme suit :

* Réacteur ou moteur arrêté 3

* Panne radio 1

* Conditions météo..... 5

* Divers..... 1

- QUALIFICATIONS :

Trois qualifications "CCR" ont été délivrées au cours du 4e trimestre 1977 :

* 1 de contrôleur ;

* 2 de contrôleur débutant.

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

- ACCIDENTS :

Aucun accident n'est à signaler au cours de ce 4e trimestre 1977.

- OPERATIONS "SAR" :

* 17 OCTOBRE :

A2105Z, RAROTONGA (Ils Cook) signale recevoir depuis 1905Z une émission d'alarme automatique sur 2182 KHZ.

Un navire, le "PACIFIC RIVER" situe le signal à partir de sa position actuelle 21S 15627W - RAROTONGA demande au CCS TAHITI de l'aider à déterminer la position exacte d'où émane le signal d'alarme.

A 2145Z, un message de RAROTONGA avise le CCS que l'émission provient du navire "FOSNAVA" en détresse et que sa position est 155'20W 19'50S.

Le CCS TAHITI est armé à 2300Z et un Neptune va être dépêché en mission de recherche lorsque RAROTONGA fait savoir que le navire en détresse a reçu assistance.

Le CCS clôture à 2330Z.

* 20 OCTOBRE :

En début d'après-midi le bureau des Affaires Maritimes de PAPEETE informe l'Aviation Civile que :

"Le bonitier "EDDY 2" avec 5 personnes à bord a quitté Papeete le 18 octobre à 05 H 00 locales pour MAKATEA ; a navigué 10 heures route au 025. Ne trouvant pas l'île a fait demi-tour au 205 pendant 9 heures, puis au 190 pendant 2 heures. Liaison radio 5/5 avec MAHINA. Le bonitier est peint aux couleurs bleue et crème, avec un toit orange."

Dès 15 H 45, un Neptune des Forces Navales Françaises commence à patrouiller en liaison avec le "BALNY" de la Marine Nationale. Recherche infructueuse.

Le 21 Octobre un Neptune reprend les recherches qui aboutissent au repérage de l'"EDDY 2" à 14 H 05 locales. Position 149'35W 18'58S, soit environ 80 milles nautiques au Sud de TAHITI.

Le Neptune garde le bonitier en vue pendant que le "BALNY" fait route vers la position indiquée.

Dès contact visuel établi, le Neptune rentre à FAAA, et "LA LORIENTAISE" met cap sur le bonitier afin de l'escorter et éventuellement le prendre en remorque jusqu'à PAPEETE.

* 31 OCTOBRE :

A 1303 (Heures locales) le PC/OPS demande à la TWR de contrôle de TAHITI-FAAA si un avion est disponible immédiatement pour participer au sauvetage de Monsieur le Haut-Commissaire qui vient d'être victime d'un accident à la Passe de PAEA.

A 1315, la vedette SSIS de l'aéroport appareille pour se rendre à la Passe de PAEA.

A 1317, un appareil de la compagnie AIR TAHITI réquisitionné décolle de FAAA, ayant pour co-pilote le Commandant de permanence du service de l'Aviation Civile.

A 1347, l'appareil rentre à FAAA après avoir vainement survolé la Passe de PAEA. Le temps est pluvieux, la mer forte et la houle importante sur le récif.

A 1440, le PC/OPS informe qu'il n'y a plus de naufragé à la mer,

A 1505, Message de fin SECMAR. (Reçu du PC/OPS)

.../...

* 8 DECEMBRE :

Un radio-amateur de Californie avise le CCS HONOLULU qu'il vient de capter une demande d'assistance (MAYDAY) de la part du yacht "LITTLE REVENGE". Le voilier fait route des Iles MARQUISES vers PAPEETE et se trouve sur une mer démontée par le passage de la dépression tropicale "TESSA".

Le CCS HONOLULU transmet la demande d'assistance au CCS TAHITI. Le PC/OPS avisé informe aussitôt qu'un navire de la Marine Nationale l'"ENSEIGNE DE VAISSEAU HENRY" est dans les parages du yacht en perdition et qu'il va être dérouté.

La position du voilier est douteuse, son capitaine n'ayant pas fait de relevé de position depuis 3 jours (cause mauvaises conditions météo.)

Néanmoins les 2 navires en contact radio, se rejoignent le 8 décembre à 16H00 (heure locale), c'est-à-dire 8 heures après que le yacht ait lancé son message S.O.S

L'"ENSEIGNE DE VAISSEAU HENRY" fait le point pour le "LITTLE REVENGE" lui donne toutes informations météo utiles et, à la demande du capitaine du yacht rasséréiné et sur une mer quelque peu apaisée, reprend sa mission initiale.

* 14 DECEMBRE :

En cours d'après-midi, un message du bureau des Affaires Maritimes de PAPEETE informe le CCS qu'un speed boat, pêcheur de marara, parti de ARUE depuis le 13 décembre à 8 H 00 n'est pas rentré à son port.

Le pêcheur, seul à bord, a déclaré se rendre aux abords de TETIAROA.

La météo consultée indique que les vents d'EST et NORD-EST soufflent fort - 20 à 26 kts - depuis quelques jours et que la mer est mauvaise.

Les recherches commencent le 15 décembre au matin et se poursuivent les 16 et 17 décembre, sans résultat.

Nous apprendrons que le bateau vide et abîmé a été retrouvé le 24 décembre près d'UTUROA (RAIATEA).

- ASSISTANCE MEDICALE

* 23 DECEMBRE :

Le Centre des Coast Guard de PAGO-PAGO (Iles SAMOA américaines) signale au CCS TAHITI qu'à bord du voilier "ISLE OF INNIFFSREE" dont la dernière position est 60 milles nautiques dans le 285 de PAPEETE, une petite fille de 4 ans présente des symptômes de convulsion avec température élevée et semi-coma.

L'hôpital de RAIATEA est aussitôt informé et se prépare à accueillir la malade.

Le yacht se dirige vers HUAHINE d'où la petite patiente est transféré à RAIATEA par avion.

- EXERCICES "SAR" -

* 04 OCTOBRE :

Exercice en haute mer au Sud de l'atoll de TETIAROA.

Recherche électronique de la vedette SSIS de l'aéroport de TAHITI-FAAA équipée d'une radiobalise de survivance à l'aide du VHF/DF installé à bord d'un BRITTEN NORMAN. Mesure du rayonnement de cette même balise.

Largage de 2 canots de secours, la vedette figurant la cible.

* 23 et 24 NOVEMBRE :

Exercice dans les lagons de RAIATEA et BORA-BORA. Largages de 4 canots de secours dans le lagon de RAIATEA, la vedette SSIS de l'aéroport figurant la cible.

Ensuite recherche électronique par la méthode des équisignaux d'une radiobalise de survivance portée par le BOSTON WHALER de la gendarmerie de BORA BORA.

* 7 et 8 DECEMBRE :

Exercice dans le lagon de TIKEHAU.

Largages de 4 canots de secours dans le lagon de TIKEHAU, un speed boat figurant la cible.

Puis recherche électronique par la méthode des équisignaux d'une radiobalise de survivance portée par le même speed boat.

* 15 DECEMBRE :

Exercice en haute mer à l'EST de HUAHINE.

Recherche électronique par la méthode des équisignaux d'une radiobalise de survivance équipant le speed boat de la gendarmerie de HUAHINE. Puis largages de 4 canots de secours, ce même speed boat servant de cible.

Parallèlement, recherche à l'aide du VHF-DF et mesures du rayonnement de la radiobalise.

- PHASES D'URGENCE :

Outre les phases d'urgence déclenchées par le CCR TAHITI, le CCS a traité au cours du 4^e trimestre 1977, 1 INCERFA et 7 ALERFA émises par le CCR NANDI et 2 ALERFA émises par le CCR OAKLAND (Californie).

- Autres Activités :

Au cours du 4^e trimestre 1977, le Centre de Coordination de HONOLULU a interrogé le CCS TAHITI au sujet de 11 navires de plaisance en retard sur leurs prévisions de marche ou demeurés sans contact radio.

Après enquêtes, le CCS TAHITI a retransmis à HONOLULU toutes les informations glanées auprès des services compétents.

A - AERODROME INTERNATIONAL de TAHITI-FAAA -

TRAFFIC COMMERCIAL des COMPAGNIES LOCALES (Période du 01.10. au 31.12.77)

COMPAGNIES	CHARTERS		TRAFFIC REGULIER				FRET (en kg)	POSTE (en kg)	VARIATION avec 4e Trimestre 1976
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	S O	CMR			
ATA	A : 7	260	1 833	30 169	44 986	67,0	55 664	2 861	PAX + 07,2
BOULEVARD	D : 7	247	1 830	29 896	44 944	66,5	70 300	12 523	FRE + 13,5
EPL	EPL : 14	507	3 663	60 065	89 930	66,7	125 964	15 384	POS + 38,4
ATA	A :		2 214	18 519	26 461	69,9			PAX + 12,0
BOULEVARD	D :		2 225	16 306	26 620	61,2			
EPL	EPL :		4 439	34 825	53 081	65,6			
ATA	A : 7	260	4 047	48 688	71 447	68,1	55 664	2 861	PAX + 08,6
BOULEVARD	D : 7	247	4 055	46 202	71 564	64,5	70 300	12 523	FRE + 06,3
EPL	EPL : 14	507	8 102	94 890	143 011	66,3	125 964	15 384	POS + 38,3

Traffic commercial des compagnies locales en 1976 :

Nombre de vols : 30 529 Passagers : 354 892

Traffic commercial des compagnies locales en 1977 :

Nombre de vols : 30 371 Passagers : 371 966
(-0,5%) (+4,8%)

TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL (Période du 01.10. au 31.12.77)

	CHARTERS		TRAFFIC REGULIER				FRET (en kg)	POSTE (en kg)	VARIATION avec 4e trimestre 1976
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	S O	CMR			
A	9	1 041	242	27 379	60 133	61,9	994 190	84 753	PAX - 01,7
D	9	461	242	27 411	59 972	62,3	143 511	28 534	FRE - 05,1
EPL	18	1 502	484	54 790	120 105	62,1	1137 701	113 287	POS + 04,1

Remarque : Pour le détail du trafic commercial international, se reporter en 3.1.

TRAFFIC COMMERCIAL TOTAL ENREGISTRE SUR L'AERODROME de TAHITI-FAAA
au cours du 4e trimestre 1977.

	CHARTERS		TRAFFIC REGULIER				FRET (en kg)	POSTE (en kg)	VARIATION avec 4e trimestre 76 (Tf _o Régulier)
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	S O	CMR			
A	16	1 301	4 239	76 067	131 580	65,0	1049 854	87 614	PAX + 4,6
D	16	708	4 237	73 613	131 536	63,4	213 811	41 057	FRET + 5,2
EPL	32	2 009	8 535	149 680	263 116	64,2	1263 665	128 671	POS + 7,3

Traffic commercial total enregistré en 1976 :

Nombre de vols : 33 111 Passagers : 590 910

Traffic commercial total enregistré en 1977 :

Nombre de vols : 32 651 (-1,3%) Passagers : 607 656 (+ 2,8%)

PAX : Passagers - S O : Sièges offerts - CMR : Coefficient moyen de remplissage.

TRAFIC DE L'AERODROME :

M O I S	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS non COMMERCIAUX	
		dont (IFR)		dont (IFR)
OCTOBRE	2 843	781	2 254	293
NOVEMBRE	2 864	697	2 753	322
DECEMBRE	2 945	798	3 203	323
TOTAUX...	8 652	2 276	8 210	938

Total tout trafic : 16 862

Total trafic IFR : 3 214

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

M O I S	AERONEFS ETRANGERS	JETS	+ de 20 TONNES
OCTOBRE	109	172	578
NOVEMBRE	86	152	574
DECEMBRE	103	178	622
TOTAUX	298	502	2 274

MOUVEMENTS des AERONEFS (Trafic non commercial)

M O I S	AERO-CLUB TAHITI	CERCLE AERONAUTIQUE	PRIVES	AUTRES MOUVEMENTS	TOTAL
OCTOBRE	952	600	287	415	2 254
NOVEMBRE	1 164	714	423	452	2 753
DECEMBRE	1 320	1 092	309	482	3 203
TOTAUX...	3 436	2 406	1 019	1 349	8 210

ACCIDENTS :

* 10 OCTOBRE :

Un F 27A de la compagnie AIR POLYNESIE est contraint de se poser à TAHITI-FAAA, roulette de nez rentrée.

C'est alors qu'il arrivait verticale de RAIATEA pour y faire escale que le pilote s'aperçoit que la roulette de nez du F 27A ne veut pas sortir de son logement.

Le pilote décide de se dérouter sur TAHITI-FAAA où l'infrastructure au sol est mieux adaptée à un atterrissage difficile.

Les mécaniciens au sol sont contactés par radio afin d'obtenir des avis complémentaires sur l'origine de la panne et la manière d'y remédier éventuellement. Aucune des manoeuvres préconisées n'ayant été suivie d'effet, la décision est prise de procéder à l'épandage d'un tapis de mousse sur la piste afin de minimiser les risques encourus par les passagers et l'équipage lors de l'atterrissage.

Après vérification par les personnels de la tour de contrôle que le train avant n'est pas sorti, l'avion se pose donc sur le train principal, nez levé le plus longtemps possible et finit son atterrissage avec le moindre mal.

Tous les moyens de secours de l'aéroport ainsi que les ambulances et 2 médecins étaient auprès de l'avion dès la fin de sa course sur le tapis de mousse.

Les passagers, très calmes, sont sortis de l'appareil par une issue de secours, aidés en cela par les membres de l'équipage.

* 5 NOVEMBRE :

Au démarrage des moteurs, le TWIN OTTER 300 d'AIR POLYNESIE sort du parking Aviation générale et termine sa course dans les barrières du parking. (Panne de freins et de direction).

INCIDENTS :

24 compte-rendus d'incidents techniques d'aéronefs ont été établis par la subdivision de la Circulation Aérienne de TAHITI-FAAA au cours du 4e trimestre 1977, se répartissant comme suit selon la cause :

- ennuis moteur..... 12
- ennuis radioélectriques 2
- ennuis divers 10

Ces incidents ont eu pour conséquence

- interruption du vol et demi-tour sur FAAA : 12
- accélération-arrêt : 5

PHASES D'ALERTE :

Néant

PROCEDURES :

L'aérodrome de TAHITI-FAAA est ouvert au trafic "VER de nuit" depuis le 15 novembre 1977.

REMARKS :

Néant.

INSTRUCTION :

Stage de contrôleur d'aérodrome pour un OCCA affecté à la TWR à compter du 17 Octobre 1977.

QUALIFICATION :

Une qualification de contrôleur d'aérodrome a été délivrée.

LICENCE de PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

(Période du 1.10.77 au 31.12.77)

u

<u>PROFESSIONNELS :</u>	
- Pilote de ligne (PL).....	7
- Pilote professionnel 1re classe (PP1)	9
- Pilote professionnel (PP).....	13
- Qualification IFR.....	13
- Certificat secours sauvetage (CSS).	20
- Mécanicien navigant.....	1
- Navigateur aérien	1
	<hr/>
	64
<u>NON PROFESSIONNELS :</u>	24

EFFECTIFS P.N. BASES en P.F au 31.12.77

<u>PROFESSIONNELS :</u>	
- PL	1 + 1 étranger
- PP 1	12
- PP	21 + 4 PP privés
- CCS	96
	<hr/>
	130 + 1 PL étranger + 4 PP privés
<u>CORPS TECHNIQUES :</u>	5
<u>Privés :</u>	106

MESSAGES ACHEMINES par le BUREAU CENTRAL des TELECOMMUNICATIONS (BCT)

- R E C E P T I O N -				- E M I S S I O N -			
RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL		RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL	
Résultats mensuels		Résultats Trimestriel		Résultats mensuels		Résultats trimestriel	
OCTOBRE	22 062	SNA	37	OCTOBRE	5 687	SNA	1 356
NOVEMBRE	21 395	TWR	2 536	NOVEMBRE	5 271	TWR	1 877
DECEMBRE	23 164	CCR	2 165	DECEMBRE	5 512	CCR	4 780
		CEP	2 476			CEP	3 080
	66 621	DAC	71		16 470	DAC	198
		SITA	56			SITA	99
		BLU	1 720			BLU	2 088
			9 061				13 478
Total réceptions : 75 682				Total émissions : 29 948			
Moyenne quotidienne : 840				Moyenne quotidienne : 333			

- Total général : 105 630 messages reçus et transmis

- Moyenne quotidienne : 1 173 " " "

Total réceptions année 1976 : 306 010

Total réceptions année 1977 : 311 388 soit + 1,7 %

Total émissions année 1976 : 125 345

Total émissions année 1977 : 121 545 soit - 3,0 %

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)

(Période du 01.10 au 31.12.1977)

- NOTAM RECUS (Classe I- Série A)			- NOTAM EMIS (Classe I)	
<u>Provenance</u> :	HAWAI	516		
	USA	731		
	NOUVELLE ZELANDE	180		
	AUSTRALIE	263	SERIE A =	12
	FIDJI	185		
	EQUATEUR	47		
	VENEZUELA	98	SERIE C =	34
	PANAMA	118		
	CHILI	61		
	PEROU	405		
	POINTE A PITRE	6	TOTAL...	46
	FORT DE FRANCE	7		
	CANADA	435		
	JAPON	470		
		3 522		

PROTECTIONS AERONAUTIQUES FOURNIES AUX COMMANDANTS DE BORD DURANT LE 4e TRIMESTRE

1977 : 310

RECAPITULATIF - ANNEE 1977

- NOTAM RECUS (Classe I- Série A)		- NOTAM EMIS (Classe I)	
Provenance :			
HAWAI	2 761		
USA	2 192		
MEXIQUE	13		
NOUVELLE ZELANDE	635		
AUSTRALIE	1 093	SERIE A	: 41
FIDJI	813		
EQUATEUR	310	SERIE C	: 87
VENEZUELA	456		
PANAMA	408		
CHILI	194		128
PEROU	1 599		
POINTE A PITRE	20		
FORT DE FRANCE	50		
CANADA	1 455		
JAPON	1 962		
	<hr/>		
TOTAL.....	13 961		

PROTECTIONS AERONAUTIQUES FOURNIES AUX COMMANDANTS DE BORD DURANT L'ANNEE 1976 : 1 456

PROTECTIONS AERONAUTIQUES FOURNIES AUX COMMANDANTS DE BORD DURANT L'ANNEE 1977 : 1 201
soit - 17,5 %

PROTECTION METEO (Période du 1.10 au 31.12.1977)

Protections des équipages au départ, élaborées par la station de prévisions Météo de FAAA

~ REPARTITION des PROTECTIONS SUIVANT DESTINATIONS :

<u>L O N G S C O U R R I E R S</u>	<u>OCTOBRE</u>	<u>NOVEMBRE</u>	<u>DECEMBRE</u>	<u>TOTAUX</u>
LOS ANGELES	38	32	42	112
AUCKLAND	28	17	17	62
NANDI	1	4	4	9
HONOLULU	3	3	10	16
PAGO PAGO	5	3	4	12
PAQUES	9	9	10	28
RAROTONGA	6	5	5	16
NOUMEA	8	9	13	30
SYDNEY	0	0	2	2
TOTAUX.....	98	82	107	287

<u>MOYENS COURRIERS</u>	<u>OCTOBRE</u>	<u>NOVEMBRE</u>	<u>DECEMBRE</u>	<u>TOTAUX</u>
<u>CIVILS</u> :				
ISLV/TUAMOTU du NORD	289	242	251	783
MARQUISES	7	7	11	25
AUSTRALES	14	13	12	39
TOTEPEGIE	3	2	3	8
<u>MILITAIRES</u>				
SITES	55	53	63	171
TOTAUX.....	368	317	340	1 026

- OBSERVATIONS D'AVIONS en VOL (AIREP) :

VENANT de ou ALLANT à	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAUX
LOS ANGELES	380	320	420	1 120
AUCKLAND	112	68	68	248
NANDI	4	16	16	36
HONOLULU	30	30	80	150
PAGO PAGO	20	12	12	44
PAQUES	90	90	100	280
RAROTONGA	24	20	20	64
NOUMEA	32	36	52	120
SYDNEY	0	0	4	4
<u>T O T A U X =</u> 4 122	692	592	772	2 066

INTERVENTIONS DU SERVICE DE SECURITE INCENDIE (SSIS)

Feux d'avion	Néant
Epannage tapis de mousse.....	1
Feux extérieurs à l'aérodrome.....	2
Alertes pour avions en difficultés à l'atterrissage	4
Evacuations de blessés ou malades	8
Surveillance des pleins avec passagers à bord.....	13
Interventions diverses.....	10
Participations aux exercices SAR avec la vedette SSIS	2
	40

B - AERODROMES D'ETAT EXTERIEURS -

- TRAFIC -
(Période du 1.10 au 31.12.77)

AERODROMES	M O U V E M E N T S			PASSAGERS	FRET (en kg)	POSTE (en kg)
	Commer- ciaux	Non com- merciaux	TOTAL			
BORA BORA	903	309	1 212	18 808	26 389	1 550
RAIATEA	1 010	506	1 516	14 740	33 251	2 952
RANGIROA	287	114	401	3 593	16 106	940
T O T A L	2 200	929	3 129	37 141	75 746	5 442

Aérodromes d'état extérieurs : Trafic 1976 :

Mouvements : 11 646 Passagers : 137 605 Fret : 295 782 POS : 12 884

Trafic 1977

Mouvements : 11 664 (+0,1%) Passagers : 147 768 (+7,2%) Fret : 283 691 (-4,0%) POS : 19 565 (+34,1%)

C - AERODROMES TERRITORIAUX -

TRAFIC
(Période du 1.10 au 31.12.77)

AERODROMES	M O U V E M E N T S			PASSAGERS	FRET (en kg)	POSTE (en kg)
	Commer- ciaux	Non com- merciaux	TOTAL			
ANAA	36	48	84	219	1 994	125
ATUONA	35	63	98	206	443	822
*HAO	30	32	62	343	2 217	984
HUAHINE	980	206	1 186	8 764	31 524	1 318
MAKEMO	27	18	45	135	1 743	62
MANIHI	59	54	113	576	1 210	58
MAUPIHI	84	132	216	489	2 321	148
MOOREA	6 320	3 800	10 120	54 573	0	0
NAPIKA	28	33	61	46	428	55
RURUTU	76	30	106	1 042	14 545	804
TAKAPOTO	71	77	148	180	3 400	128
TIKEHAU	87	67	154	294	679	66
TOTEPEGIE	10	12	22	91	463	211
TUBUAI	60	11	71	778	4 606	1 678
UA HUKA	31	0	31	152	601	1 203
UA POU	2	2	4	8	0	0
TOTAUX.....	7 936	4 585	12 521	67 896	66 174	7 662

Aérodromes territoriaux : Trafic 1976

Mouvements : 34 710 Passagers : 252 738 Fret : 197 224 Pos : 17 875

Trafic 1977

Mouvements : 40 768 (+17,3%) Passagers : 262 635 (+3,9%) Fret : 222 252 (+12,6%) Pos : 25 648 (+43,4%)

*HAO : Trafic civil seulement.

APATAKI : Aérodrome ouvert à la CAP à compter du 6.12.1977

D - AÉRODROMES PRIVÉS -

AÉRODROMES	M O U V E M E N T S			PASSAGERS	FRET (en kg)	POSTE (en kg)
	Commer- ciaux	Non com- merciaux	TOTAL			
ARATIKA	28	26	54	91	-	-
ARUTUA	68	70	138	115	-	-
FAKARAVA	6	12	18	14	-	-
HIKUERU	8	0	8	25	-	-
KAUKURA	3	15	18	8	-	-
MARUTEA-SUD	0	17	17	0	-	-
MATAIVA	15	27	42	26	-	-
TETIAROA	83	30	113	342	-	-
TUPAI	0	74	74	0	-	-
TOTAUX.....	211	271	482	482	-	-

Aérodromes privés : Trafic 1976

Mouvements : 1 380 Passagers : 2 111

Trafic 1977

Mouvements : 1 591 Passagers : 2 248
 (+15,2%) (+6,4 %)

3.3.3 - ACTIVITES DIVERSES

A - SECTION ADMINISTRATIVE -

AVIS DE CONCOURS :

- TRAVAUX PUBLICS -

NATURE DES CONCOURS	DATES DES CONCOURS	NOMBRE DE PLACES	CANDIDATURES
Assistant technique	Concours externe : 1 et 2 MAI Concours interne : 1 et 2 MAI	114 28	2 agents du Scé Infrastructure

- METEOROLOGIE -

NATURE DES CONCOURS OU EXAMENS	DATES DES CONCOURS	NOMBRE DE PLACES	CLOTURE DES INSCRIPTIONS
Ingénieurs de la Météo	Concours interne : 29, 30 et 31 Mai Examen professionnel : 8 Mai et 25 Septembre	2 1	1er Mars 8 Mai
Ingénieurs des travaux de la Météo	Concours externe : 22 et 23 Mai Concours interne : 22 et 23 Mai Examen professionnel : 25 et 26 Avril	15 10 5	17 Avril 17 Avril 15 Mars
Techniciens de la Météo	Concours externe : 4 et 5 Avril Concours interne : 4 et 5 Avril Examen professionnel : 6 Avril	41 6 8	27 Février 27 Février 20 Février

- NAVIGATION AERIENNE -

Concours professionnel d'AC/3 pour aérodromes territoriaux (réservé aux AC/4 rémunérés sur le budget territorial). Date limite du dépôt des candidatures : 9 JANVIER 1978) Nombre de poste à pourvoir : 1

AVIS DE STAGE

Stage d'adaptation aux districts, à l'ENAC du 30 JANVIER au 3 MARS 1978. (Avis n° 235 DPAG/FOR du 24.11.77) ouvert aux agents de catégorie B (OCCA-ESA-TAC - Secrétaires administratifs).

INFORMATIONS DIVERSES

RENOUVELLEMENT DE LA CAP n° 2 = TAC-CEAPF

Le mandat des représentants du Personnel à la CAP n° 2 du corps des TAC du CEAPF étant échu, il a été procédé à la nomination de nouveaux membres.

Aucune liste de candidats n'ayant été présentée par les organisations syndicales, le bureau central de vote a procédé au tirage au sort de 2 représentants du Personnel, conformément aux dispositions de l'article 21 du décret

n° 59 307 du 14 Février 1959.

Par arrêté n° 6 131 AC-DIR du 23 Décembre 1977, ont été nommés :

* En qualité de représentant titulaire : Monsieur MOU Frédéric

* En qualité de représentant suppléant : Monsieur PROKOP Libor

NOUVELLES DU CTP LOCAL

Par un arrêté en cours de parution, l'Administration Centrale vient de modifier la répartition des sièges des représentants du Personnel au CTP local.

Cette nouvelle répartition est conforme aux propositions présentées par la DSAC à la suite du constat d'accord intervenu entre toutes les organisations syndicales représentatives lors de la réunion du 24 Juin 1977

La répartition des sièges des représentants du Personnel sera la suivante :

ORGANISATIONS SYNDICALES	NOMBRE DE REPRESENTANTS	
	TITULAIRES	SUPPLEANTS
CGT - FO	1	1
CGT - USAC	1	1
CFTC	1	1
CFDT	1	1
Fédération des Syndicats de Polynésie Française	1	1
Syndicat autonome des Travailleurs de Polynésie	2	2
TOTAL	7	7

Il a été, d'ores et déjà, demandé aux organisations syndicales de désigner leurs représentants pour occuper ces sièges.

CONVENTION DE TRANSPORT SCOLAIRE :

Le 28 OCTOBRE 1977, a été signée par le Directeur du Service de l'Aviation Civile et le Président de l'APEAC, Monsieur GUILDI, une convention fixant les conditions dans lesquelles l'Aviation Civile d'une part et l'APEAC d'autre part participent au fonctionnement du service de transport scolaire.

B - SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE -

Aucun résumé des travaux en cours ou à l'étude ne nous est parvenu.

C - SERVICE de la METEOROLOGIE -

RESUME MENSUEL DU TEMPS

- OCTOBRE :

Ce mois de transition, entre la saison fraîche et la saison chaude est caractérisé par :

- Une pluviométrie fortement excédentaire sur le quart Sud-Est du pays, plutôt déficitaire ailleurs, surtout aux Marquises ;

- Des températures moyennes sensiblement plus élevées que la normale au Nord du 20ème parallèle (+1°C à TAKAROA et REAO), plus basses au Sud, ce qui témoigne de la vigueur relative des advections froides de Sud-Ouest ;

- Un ensoleillement nettement moindre que la normale presque partout ;

- Une activité orageuse exceptionnelle pour cette période de l'année ;

- La prédominance des alizés de Sud-Est souvent assez forts entre 15 et 25 Sud.

- NOVEMBRE :

Ce mois de novembre a très nettement marqué le début de la saison pluvieuse en Polynésie.

Le temps a été très variable, souvent perturbé avec quelques phénomènes orageux. Les précipitations sont largement excédentaires sauf sur les AUSTRALES, RAPA et MOPELIA. Cet excédent est en général de l'ordre de 40 % à 60 % sur LA SOCIETE, mais il atteint 100 % sur la côte Ouest de TAHITI.

Sur les TUAMOTU et les GAMBIER, il dépasse cette dernière valeur avec 290 % à TAKAROA, et 232 % à REAO où l'on a recueilli 395 mm, record absolu pour un mois quelconque depuis que des relevés sont effectués régulièrement sur cette île (1965). A remarquer que les hauteurs d'eau recueillies avaient déjà été largement supérieures à la normale au cours des 3 mois précédents sur le quart Sud-Est du Territoire.

En contre partie, l'insolation a été naturellement plus faible que de coutume excepté sur les MARQUISES et les AUSTRALES.

Seules les températures sont restées proches de la moyenne saisonnière.

- DECEMBRE :

Sécheresse sur SOCIETE et AUSTRALES.

Pluies abondantes sur TUAMOTU-GAMBIER.

Les précipitations sont nettement déficitaires sur les archipels de la SOCIETE et des AUSTRALES, faiblement aux MARQUISES.

A TAHITI-FAAA, ce mois de décembre n'est pas le moins pluvieux (20m/m en 1970 contre 25 m/m en 1977), mais c'est surtout sur la côte EST de l'île que les déficits sont les plus marqués. A TUBUAI, c'est le mois de décembre le moins pluvieux depuis 1952 (14m/m ; précédent record 42 m/m en 1970) et à RAPA depuis 1951 (45m/m ; précédent record 52m/m en 1958).

Elles sont fortement excédentaires sur les TUAMOTU et les GAMBIER, près du triple de la moyenne à TAKAROA, mais pas de record battu ; huit fois la moyenne à PUKA-PUKA et record battu pour décembre (787m/m ; précédent record 230 m/m en 1966) et quel que soit le mois depuis 1966 (précédent record 284m/m en février 1966) ; cinq fois la moyenne à REAO et records battus pour décembre (599 m/m ; précédent record 239 m/m en 1972) et quel que soit le mois depuis 1965)

et TOTEPEGIE (également quel que soit le mois, mais sur une période de 9 ans seulement). Pour cette dernière station, on a enregistré le 5 décembre une précipitation remarquable de 250 m/m en 12 heures et 183 m/m en 6 heures.

La durée d'ensoleillement est, tout à fait logiquement, déficitaire sur les TUAMOTU et excédentaire sur la SOCIETE et les AUSTRALES avec aussi quelques records ; décembre le plus ensoleillé à TAHITI (278 heures ; précédent record 260 heures en 1970), tandis que ce mois fut le plus sombre à PUKA-PUKA depuis le début des observations en 1969 (116 heures ; précédent record 170 heures en février 1972).

Les températures sont nettement supérieures à la moyenne aux MARQUISES (+0,9° C à ATUONA), très faiblement sur la SOCIETE (+0,2° C) grâce à l'excellent ensoleillement tandis qu'elles sont supérieures partout ailleurs ; sur les TUAMOTU (de 0,1 à 1,0° C) en raison de la couverture nuageuse, sur les AUSTRALES (de 0,8 à 1,2° C) grâce à la présence quasi-permanente de masse d'air frais.

EVENEMENTS METEOROLOGIQUES IMPORTANTS OBSERVES
EN POLYNESIE FRANCAISE EN 1977 :

Aucun événement météorologique important n'a été réellement observé en Polynésie Française pendant l'année 1977. Le cyclone ROBERT a traversé le Territoire du 15 au 20 Avril, sans toucher directement les îles ; il s'agissait d'un phénomène de petites dimensions (vent estimé à 75 noeuds près du centre).

La pluviométrie a été déficitaire pendant presque toute l'année dans les Archipels de la Société et des Australes. La sécheresse a surtout été ressentie dans les îles de la Société pendant la saison fraîche et en décembre ; l'approvisionnement en eau de consommation, ainsi que les productions agricoles ont été perturbées.

En revanche, la moitié Nord de l'Archipel des TUAMOTU, les îles MARQUISES et, à un moindre degré, l'Archipel des GAMBIER, ont connu une pluviométrie tout à fait exceptionnelle - c'est ainsi qu'à TAKAROA, les douze mois sont excédentaires.

Des valeurs records ont été enregistrées à :

- TAKAROA (TUAMOTU)

1977 est l'année la plus pluvieuse depuis 1952 : 3089 m/m
(moyenne de 1469 m/m)

Le mois de novembre est de loin le plus pluvieux avec 612 m/m (ancien record 432 m/m en novembre 1967).

- REAO

Record absolu annuel avec 2197 m/m (ancien record : 1675 m/m en 1972)

Record absolu pour le mois de décembre : 599 m/m (moyenne de 110 m/m)

- ATUONA

Record absolu pour le mois de juin depuis 1936 - 587 m/m (normale de 192 m/m)

- PUKA-PUKA (TUAMOTU)

Record absolu mensuel avec 787 m/m en décembre (précédent record 284 m/m en février 1966).

- TOTEPEGIE (GAMBIER)

Pluie d'intensité exceptionnelle : 183 m/m en 6 heures le 5 décembre.

CARACTERISTIQUES DE LA CIRCULATION GENERALE :

En début d'année jusqu'en mi-avril, la Polynésie est préservée du courant de perturbations du front polaire par de hautes pressions bien établies à tous niveaux sur la moitié Sud. Dans le même temps, le Thalweg Supérieur Polynésien - T.s.u.P - est très accentué entre les 10 et 15e parallèles, et favorise l'instabilité convective sur le Nord des TUAMOTU. Cette saison chaude a été très clémente et la pluviométrie le plus souvent déficitaire.

Le cyclone ROBERT marque la fin de la saison chaude.

De mi-avril à décembre, on note une forte activité du front polaire au Sud du 30ème parallèle et une alimentation quasi continue en air frais sur la Polynésie - avec pour conséquences :

- un courant d'Ouest en altitude anormalement rapide, surtout au niveau du jet, et en extension vers les basses latitudes
- des alizés de Sud-Est très vigoureux, quasi permanents, surtout entre les 15 et 25e parallèles.
- le rejet du front des alizés - 500 Km au moins au Nord de sa position moyenne (SAMOA-GAMBIER).

Ceci est à l'origine des anomalies climatiques constatées :

- déficit pluviométrique sur la moitié Sud
- excédent " " " " " "
- déficit thermique, vents forts et un faible ensoleillement au Sud du 15ème.

D - SERVICE DE LA NAVIGATION AERIEENNE -

EXPLOITATION :

- MAINTENANCE :

Deux grands projets en cours de réalisation à TAHITI.

- La reconversion du centre émetteur de FAAA.
- La création d'un centre récepteur déporté.

Les radiocommunications destinées aux besoins de l'Aviation Civile Internationale posent dans les vastes régions océaniques dans lesquelles la responsabilité de la Direction du Service de l'Aviation Civile en Polynésie est engagée, des problèmes importants dus à la longueur exceptionnelle des tronçons de route placés sous sa juridiction et à l'éloignement des centres de contrôle régionaux (CCR) avec lesquels des liaisons par radiotéléimprimeurs doivent fonctionner 24 heures sur 24 avec un coefficient de régularité supérieur à 98 %.

Des résultats satisfaisants ne peuvent être obtenus qu'avec des moyens tant en émission qu'en réception répondant aux dernières nouveautés de la technique, offrant ainsi de meilleures garanties de fiabilité, dotés d'une très grande puissance et associés à des systèmes d'aériens (antennes) élaborés et installés dans les meilleures conditions de dégagement.

En ce qui concerne plus particulièrement les antennes de réception, il est en plus indispensable que leur implantation les mette à l'abri des perturbations dues aux interférences et aux rayonnements parasites émis par les installations industrielles implantées dans l'environnement immédiat de l'aérodrome de FAAA.

Ces communications concernent d'une part les liaisons HF air-sol de fortes puissances (6 KW), qui doivent pouvoir être établies à des distances considérables (4 000 km), entre les aéronefs en vol et le Centre de Contrôle régional de la Navigation aérienne (CCR), sur les parcours PAPEETE/NANDI, PAPEETE/AUCKLAND, PAPEETE/Ile de PAQUES, PAPEETE/HONOLULU et PAPEETE/LOS ANGELES, et qui doivent également servir en cas de besoin au service d'alerte du CCR/CIV pour la recherche en mer, et d'autre part les liaisons dites du service fixe aéronautique (radiotélétype) entre TAHITI et NANDI (point d'entrée dans le réseau mondial des télécommunications aéronautiques) actuellement, et à moyen terme qui devront être établies entre TAHITI et l'Ile de PAQUES.

Dans le but d'améliorer ces communications, et par voie de conséquence la sécurité et la régularité des vols, la Direction Générale de l'Aviation Civile a donc décidé le lancement d'un programme d'investissement couvrant les années 1975/1978 ayant pour objet l'étude, la réalisation et la mise en oeuvre de nouveaux centres d'exploitation émission et réception des télécommunications hautes fréquences.

Ce programme porte notamment sur :

- a) la reconversion du centre émetteur (nouvelles antennes et équipements d'émission de la nouvelle génération) ;
- b) la création d'un centre réception déporté équipé d'antennes à large bande et à grand gain et de récepteurs transistorisés de nouvelle génération.

- ETAT D'AVANCEMENT DES PROJETS :

1/ Centre Emetteur :

Le Centre Emetteur existe (anse Ovini). Il a fait l'objet d'une extension devant lui permettre de recevoir les nouveaux équipements. La commission des sites a donné un avis favorable à l'implantation des nouveaux aériens appelés à remplacer les antennes actuelles.

- Les études ont été menées par la Direction du Service de l'Aviation Civile en Polynésie et le Service technique de la Navigation aérienne de PARIS.

- Le Service technique de la Navigation aérienne a d'ores et déjà procédé à l'acquisition des équipements aériens et émetteurs.

- Le marché relatif à l'installation des matériels du champ d'antennes et des émetteurs a été confié à la Société Thomson-CSF, Division "Travaux extérieurs".

2/ Centre Récepteur :

Le choix d'un site favorable à l'installation dans les meilleures conditions d'un centre récepteur déporté a fait l'objet de nombreuses recherches. Il a été procédé à une prospection sérieuse dans les collines avoisinant l'aérodrome. Après avoir reconnu plusieurs terrains, le site de HUNA a été sélectionné, compte tenu des avantages particuliers qu'il présentait :

- altitude moyenne en montagne avec accès routier existant ;
- terrain relativement plan ;
- Site bien dégagé de tous obstacles ;
- vision directe avec l'aérodrome de FAAA (indispensable pour le bon fonctionnement du faisceau hertzien entre l'aérodrome et le CRD) ;
- possibilité de raccordement à partir de la future ligne d'amenée d'énergie du Mont Marau.

La déclaration d'utilité publique relative au terrain d'emprise du futur centre vient d'être proposée. D'autre part, l'avant-projet sommaire des travaux de génie civil a été transmis à la Direction des Bases aériennes.

De même que pour le Centre émetteur, les études ont été menées conjointement par la DSAC Polynésie et la STNA Paris (courant 1975 et 1976)/

La STNA a déjà lancé les marchés d'acquisition des matériels : antennes, récepteurs HF, faisceau hertzien.

Les travaux de génie civil : aménagement des plateformes antennes, construction du bâtiment, accès, ligne d'énergie, devront commencer en Mars/Avril 1978, de telle sorte que le STNA puisse aménager les locaux techniques à compter du deuxième semestre 1978. Ce qui permettrait une mise en service opérationnelle du Centre réception début 1979 - (engagement international).

TAHITI-FAAA

- En cours :

- *Balisage de piste semi-encastéré.
- *Travaux de Génie Civil pour la mise en place des nouveaux aériens du centre émission déporté par l'entreprise Thomson-CSF.

- Réalisations :

- * OCTOBRE 1977 : Contrôle des installations radioélectriques (VOR et ILS) par l'avion de calibration Néo-Zélandais.
- * Système visuel d'aide à l'atterrissage A-VASIS : travaux terminés par l'entreprise NORELEC. L'équipement est en service pour une période d'essais.

*Travaux d'installation du câble d'alimentation secours de l'îlot artificiel PW terminés.

RAIATEA

*Installation des feux de délimitation du nouveau parking effectuée.
*Plateforme pour l'installation du futur VDF (gonio VHF) réalisée.

MOOREA

*Etude pour l'implantation de nouveaux équipements en vue de l'ouverture de l'aérodrome au trafic "VFR de nuit" : centrale électrique A-VASIS, balisage, radiobalise (alimentée par une éolienne).

TAKAPOTO

*Etude pour l'installation d'un aérogénérateur (éolienne) pour l'alimentation de la radiobalise 100 W existante.

ANAA :

*Alimentation de la radiobalise assurée à partir d'un groupe privé.

RANGIROA

*OCTOBRE 1977 : Contrôle de l'équipement VOR par l'avion de calibration Néo-Zélandais.

TOTEPEGIE

*Cession de la radiobalise militaire à l'Aviation Civile.

NUKU HIVA "TERRE DESERTE"

*Compte tenu du relief très accidenté de la TERRE DESERTE : fortes déclivités, relief masquant les directions vers PAPEETE et RANGIROA (aérodrome d'escale), le moyen VOR prévu initialement est remplacé par une radiobalise de moyenne puissance (400 W) couplée à une antenne spécialement adaptée.

3.4.- ACTIVITES DU CONCESSIONNAIRE (SETIL-AEROPORTS)

LES FAITS MARQUANTS DE L'ANNEE 1977 POUR LE CONCESSIONNAIRE

Concession :

Accord de la concession d'outillage public des Aéroports de MOOREA-TEMAE et de HUAHINE-FARE par décision N° 352 AC DIR/INFRA du Conseil de Gouvernement prise en sa réunion du 12 Décembre 1977.

Inauguration :

Le 22 Novembre 1977, Monsieur Jean-René GARNIER, Secrétaire Général de la Polynésie Française inaugurerait en présence du Président du Conseil d'Administration de la SETIL, Monsieur André LORFEVRE, la nouvelle aérogare de RAIATEA.

Le Trafic :

L'année 1977 a vu le développement des vols nolisés avec l'arrivée à FAAA de 57 vols internationaux qui ont drainé plus de 7 300 passagers sur TAHITI et près de 5 tonnes de fret.

Cette année a été également celle de la réduction des fréquences internationales avec :

- l'arrêt des vols de la compagnie AIR FRANCE dès les premiers jours de janvier.
- le passage des liaisons hebdomadaires PAN AM de 5 à 2 depuis le 1er Novembre 1977.
- Par contre la compagnie LAN CHILE a vu ses fréquences passer de une à deux le 1er avril et trois à partir du 1er Novembre 1977.

Le Personnel :

L'effectif de la SETIL-AEROPORT est passé de 91 personnes en 1976 à 93 personnes en 1977

	<u>1976</u>	<u>1977</u>
FAAA	85	83
RAIATEA	2	6
BORA-BORA	4	4

La diminution des employés sur FAAA est due essentiellement aux départs à la retraite de deux porteurs qui n'ont pas été remplacés en raison de la réduction des mouvements internationaux enregistrés en 1977.

La forte augmentation de l'effectif de RAIATEA provient de la mise en service des nouvelles installations terminales passagers.

Les investissements :

L'essentiel de l'effort du Concessionnaire a porté sur la création de nouvelles installations terminales passagers à RAIATEA.

Les nouvelles installations de RAIATEA comportent :

- Une nouvelle aire de stationnement financée à 50 % par l'Etat ;
- Une nouvelle aérogare avec ses voiries, parcs de stationnement et réseaux divers financée à raison de 50 % sur fonds propres, et 50 % sur emprunt.

Elles sont intégrées au paysage grâce à une architecture s'inspirant de la construction polynésienne traditionnelle et à l'utilisation de matériaux locaux tant dans le domaine de la construction - toiture en pandanus -, que dans celui de la décoration - bambous tressés, bois sculptés etc... ;

L'aérogare de RAIATEA se compose de trois bâtiments :

Un bâtiment aérogare (superficie 620 m² y compris les galeries de circulation à usage de :

- hall d'accueil des passagers, zone d'enregistrement des bagages ;
 - bureaux et locaux techniques ;
 - tour de contrôle
- équipés de sanitaires publics.

Un bâtiment à usage de boutiques (superficie 235 m² y compris les réserves et les galeries de circulation) comportant deux locaux dont l'un est réservé à l'artisanat local.

Un bâtiment à usage de bar restaurant (superficie 350 m² y compris les galeries de circulation) comportant :

- un bar restaurant d'une capacité de 44 couverts ;
- des cuisines, chambres froides et réserves ;
- des sanitaires.

Tous les bâtiments largement ouverts sur l'extérieur afin de profiter du panorama, sont reliés par des galeries de circulation qui entourent une source alimentant le lac MANA situé aux abords immédiats de l'aérogare.

Le montant des investissements réalisés s'est élevé à plus de 100 millions CFP dont 70 millions au titre de l'exercice 1977.

A TAHITI-FAAA

Le Concessionnaire s'est surtout attaché à maintenir en état les installations existantes et à les améliorer :

- mise en service d'un nouveau convoyeur à bagages au départ ;
- aménagement du snack-bar/restaurant du premier étage ;
- remplacement du mobilier dans la zone du trafic local.

Le montant des investissements s'est élevé à 60 millions CFP environ.

IV - INFORMATIONS DIVERSES -

RAPPEL DE LA PROCEDURE A SUIVRE EN CAS D'ACCIDENT DU TRAVAIL :

Cette procédure est applicable aux agents non fonctionnaires relevant de la Convention Collective.

Ces agents sont assurés contre les risques d'accident du travail et les maladies professionnelles auprès de la Caisse de Prévoyance Sociale.

QUAND Y A-T-IL ACCIDENT DU TRAVAIL OU MALADIE PROFESSIONNELLE ?

On peut distinguer 2 catégories d'accidents du travail :

- l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail ;
- l'accident survenu au cours du trajet du domicile au lieu de travail et retour, ainsi qu'au cours des déplacements.

Les maladies professionnelles sont bien limitées aux manifestations d'affections figurant dans la législation.

QUELLES SONT LES FORMALITES A ACCOMPLIR EN CAS D'ACCIDENT DU TRAVAIL ?

Vous devez informer ou faire informer votre Chef de Service dans les 24 heures. Celui-ci est tenu de remplir et d'adresser dans les 48 heures à la Section administrative :

- une déclaration d'accident du travail (en 2 ex) ;
- une attestation de salaire (en 2 ex).

Ces 2 imprimés, vérifiés et complétés si besoin est, seront immédiatement transmis à l'Inspection du Travail et des Lois Sociales par la Section administrative.

Parallèlement à ces formalités, le Chef de Service doit vous faire transporter à l'hôpital ou chez le médecin le plus proche du lieu de l'accident muni d'une feuille d'accident du travail préalablement remplie.

Le médecin doit établir un certificat médical descriptif des lésions en indiquant l'arrêt probable de travail et les suites éventuelles. Ce certificat est établi en 3 exemplaires : un pour la CPS, un pour le service et un pour l'intéressé.

En cas de prolongation d'arrêt de travail, le médecin fournit un certificat médical justifiant le nouvel arrêt.

A l'issue du repos, le médecin établit un certificat final fixant la date de reprise du travail et les conséquences définitives.

CONTROLE :

Le médecin conseil de la CPS est habilité à examiner les accidents du travail à tout moment, et ceux-ci doivent s'y soumettre, sans quoi les prestations et indemnités sont suspendues.

Aucun travail rémunéré ne doit être effectué pendant la durée de l'incapacité de travail.

GRATUITE DES FRAIS :

Les frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques, d'hospitalisation et autres sont à la charge de la CPS sans aucune participation de l'accidenté.

RECOURS DE LA CPS :

Dans certains cas et notamment dans les accidents de trajet, la CPS est admise à intenter contre les tiers, une action en remboursement des sommes payées par elle ; il est donc recommandé de recueillir le maximum de détails pouvant identifier les tiers.

INDEMNITE JOURNALIERE :

Une indemnité journalière égale au salaire normal est versée pendant la durée légale du préavis à compter du 1er jour qui suit l'arrêt de travail.

Cette indemnité est ramenée à 2/3 immédiatement après le préavis (exclus).

Elle est payée et calculée en fonction du salaire perçu pendant les 30 jours précédents l'accident.

Le salaire du jour de l'accident est à la charge du service.

LA VACCINATION ANTIVARIOLIQUE N'EST PLUS EXIGEE EN EUROPE ET DANS LE PACIFIQUE :

Les transporteurs aériens et agents de voyage sont avisés que, suivant les informations officielles de l'O.M.S concernant les certificats de vaccinations exigés dans les voyages internationaux (situation au 1er Janvier 1978) :

A. LA VACCINATION ANTIVARIOLIQUE n'est plus exigée des voyageurs venant de NOUVELLE-CALEDONIE (zone non infectée).

1. Pour tous les pays du Pacifique, notamment :

- Nouvelles-Hébrides,
- Polynésie Française,
- Wallis et Futuna,
- Nouvelle-Zélande,
- Australie.

2. Pour tous les états européens, notamment :

- La France et les départements français d'Outre-Mer,

3. Pour les pays d'Extrême Orient, sauf :

- L'Indonésie,
- Singapour,
- Les Philippines,
- Le Viet-nam

qui l'exigent encore.

4. Pour les pays du sous-continent indien, sauf :

- Sri Lanka (Ceylan)
 - Bengladesh,
- qui l'exigent encore.

B. LA VACCINATION ANTIVARIOLIQUE EST ENCORE EXIGEE POUR :

- Tous les pays du Proche Orient y compris l'Egypte et notamment BARHEIN.
- Tous les pays d'Afrique Noire.

Il est donc recommandé aux transporteurs aériens et aux agences de voyage de ne plus recommander la vaccination antivariolique aux voyageurs se rendant dans un pays du Pacifique, ou aux Amériques, ou en Europe via l'Amérique. La vaccination antivariolique pourra être utile aux voyageurs se rendant en Europe par la route des Indes, en cas d'escale prolongée dans les pays suivants :

- Indonésie - Singapour - Ceylan - Barhein, ou autre aéroport des émirats du Golfe Persique.

**

JOURNEES "PORTE OUVERTE" au SERVICE de la METEOROLOGIE
et au SERVICE de la NAVIGATION AERIENNE-FAAA

A l'initiative du Chef de la Section Administrative, les Services de la Météorologie ainsi que le Service de la Navigation Aérienne ont bien voulu organiser les 26 et 27 Octobre 1977 une journée "PORTE OUVERTE" destinée aux agents des cadres administratifs de tous les services de l'Aviation Civile ayant à traiter dans leurs attributions, plus particulièrement, des questions de comptabilité et de matériel.

Huit d'entre eux ont été désignés par les services :

- 5 de la Section Administrative ;
- 2 de la Météorologie ;
- et 1 de l'Infrastructure.

Accueilli par Monsieur EYCHENNE, chef adjoint du Service de la Météorologie qui suppléait Monsieur THERON en mission, le groupe de visiteurs s'est tout d'abord rendu au centre d'analyse et de prévisions de FAAA, installé dans le bloc technique de l'aéroport où l'attendait l'ITM MICHEL Claude et son équipe de prévisionnistes, d'agents de transmission et de cartographes..

Par la bouche de Monsieur MICHEL, et documents à l'appui, il a pu approfondir comment étaient collectés les renseignements nécessaires à l'établissement de la prévision générale et aéronautique ; comment et où ils étaient interprétés, reproduits, diffusés et communiqués aux usagers de toutes origines.

Puis le groupe s'est rendu dans les ateliers de la maintenance où comme le nom l'indique, sont vérifiés, entretenus et réparés les différents instruments et matériels d'usage courant dans les stations et services de la météo. Là, il fut pris en charge par Monsieur HOLZINGER, technicien chevronné en la matière qui fournit toutes les explications souhaitées.

Le programme de la visite l'amena ensuite à traverser la piste pour se rendre au "Mutu Tahiri" où se trouve installée la station d'observation de TAHITI-FAAA, que l'on peut considérer comme station pilote étant donné qu'elle est dotée de tous les instruments et matériels possibles ; mais aussi par le fait qu'elle assume la formation et le recyclage des agents de la Météorologie ainsi que du SNA.

Sous la conduite du Technicien Supérieur Marcel TUHEIAVA, chef de la station, le groupe s'est initié à l'utilisation des différents appareils, depuis l'étalonnage des radiosondes, jusqu'au radar, en passant par le gonflage et l'envol des ballons sondes et la réception des informations qu'ils émettent.

De retour au bloc technique, le groupe s'est intéressé à la section climatologie dirigée par l'ITM PASTUREL. Là sont réceptionnées, traitées, classées archivées par des moyens informatiques, toutes les informations adressées par les différentes stations du réseau météorologique de Polynésie.

La visite s'est enfin terminée autour d'une table pour prendre le verre de l'amitié très gentiment offert par Monsieur EYCHENNE.

La journée du 27 Octobre était consacrée à la visite du SNA. Huit agents y ont participé dont 4 de la Section Administrative, 3 du SNA et 1 du Service de l'Infrastructure.

Après une prise de contact entre les participants la visite s'est déroulée selon le circuit suivant :

.../...

- tour de contrôle sous la conduite de M. JUVENTIN Claude ;
- GCR avec M. PASQUI ;
- les installations techniques "VOR, DME, NDB, ILS, centre émetteur avec M. KEMAUDIERE ;
- Le GCR avec M. GANDOLFO et
- enfin le BJA, bureau de poste et MET avec M. VEILLOT.

A l'issue de ces visites fort instructives l'ensemble des participants s'est retrouvé en salle "SAR" pour d'une part se reposer un peu la plante des pieds et également demander des explications complémentaires à MM. GUERIN et WOERLY.

Que retenir de ces journées passées au contact direct des "techniciens" et de leurs outils de travail ? Disons qu'elles furent perçues d'abord comme un dérivatif au train train quotidien mais également et surtout comme un utile complément de formation et d'information.

LA CHRONIQUE DES SPORTS :

1 - LE FOOT-BALL

Cette fois, c'est bien parti pour la section foot-ball de l'ASAC: plus d'une trentaine de joueurs en activité ou anciens joueurs ont déjà répondu à l'appel lancé par l'équipe d'organisateur qui a pris l'initiative de mettre sur pied une section foot-ball afin de faire participer au moins une équipe au Championnat Corporatif qui sera prochainement organisé officiellement par la ligue de Polynésie.

Sous la houlette d'Henri TEULADE, responsable technique, tous ces passionnés du ballon rond, se retrouvent 2 fois par semaine - mardi et jeudi - au stade de la Base Aérienne de FAAA, aimablement mis à leur disposition par les autorités militaires.

A peine constituées, et bien qu'à court d'entraînement, ces deux équipes se sont déjà lancées dans la compétition en participant au tournoi organisé le samedi 10 Décembre par l'Association Sportive de la Sécurité ; l'une comme l'autre ne figurent pas au palmarès final, mais elles se sont très bien comportées, la première en atteignant les 1/2 finales et l'autre en étant éliminée après avoir remporté un match.

Gageons que pour le début du Championnat la forme sera présente et que même sans grandes vedettes, nos couleurs seront bien représentées.

Le bureau de la section est heureux de remercier ici tous ceux qui l'ont aidé à mettre sur pied ces équipes, depuis le Directeur de l'Aviation Civile, en passant par les Chefs de Service, sans oublier les compagnies UTA et AIR POLYNESIE.

Nous tiendrons régulièrement les supporters au courant de l'activité de la section et nous espérons que le public viendra nombreux assister aux matchs pour soutenir et encourager nos équipes.

2 - LE TENNIS

Aucun relâchement dans l'activité de la section tennis, bien au contraire. Au tournoi de PIRAE, un trophée est venu récompenser une 5e place (obtenue par équipe) sur 12 équipes engagées.

Et puis, en étroite collaboration avec les responsables du MAEVA, une rencontre interclubs, en formule de tournoi éliminatoire a mis aux prises les joueurs de l'hôtel MAEVA, de l'UTH et ceux de l'Aviation Civile.

Plus de 100 rencontres se sont déroulées en 15 jours dont la majeure partie sur les courts de la Cité de l'Air.

L'excellente ambiance qui a prévalu tout au long de ce tournoi est de bon augure pour le renouvellement d'une telle formule.

Les finales, bien sûr, ont permis aux meilleurs de chaque club de se retrouver et si, finalement, le MAEVA l'a emporté par 3 victoires à 2, ce n'est qu'à l'issue de parties très serrées et indécises ; et surtout, il faut le préciser par la classe du jeune américain ROB SMITH, professeur de tennis de l'hôtel MAEVA ; mais ses adversaires : SAM YOU Ernest en simple, SAM YOU Robert en double messieurs et VELLUTI Robert en double mixte ont défendu leurs chances très crânement, n'étant battus notamment en double-messieurs que sur le score de 10/8 au 3e set, à l'issue d'une partie qui a passionné le nombreux public venu y assister.

Voici les résultats des 5 finales :

Simple-messieurs : ROB SMITH bat Ernest SAM YOU par 6/2 - 4/6 - 6/0.

Simple-dames : Françoise VELLUTI bat Sophie PION par 6/2 - 6/2.

Double-mixte * Sophie PION - ROB SMITH battent Georges ROBERT-Françoise VELLUTI par 6/3 - 6/2.

Double-Messieurs : René PION - ROB SMITH battent Georges ROBERT - Ernest SAM YOU par 6/0 - 5/7 - 10/8

Double-dames : Françoise VELLUTI - Rachel PAUREAU battent Sophie PION - Rose VONG par 3/6 - 6/3 - 6/2

La remise des prix a eu lieu à l'hôtel MAEVA le dimanche 18 Décembre en présence de Monsieur et Madame WATRIN, directeur de l'Hôtel, Monsieur et Madame SUIET, président du tennis-club du MAEVA, Monsieur et Madame PASCAL, président de la Section Tennis de l'ASAC et de la grande majorité des participants à ce tournoi.

D'autres rencontres du même genre sont d'ores et déjà prévues pour 1978 : La Douane, la Gendarmerie, les Compagnies Aériennes sont désireuses de nous affronter.

Nous rappelons à tous les membres de la section ainsi qu'à ceux qui désirent y adhérer qu'ils peuvent régler leurs cotisations 1978 auprès des responsables suivants :

René PASCAL : Président - Météo.

Alain MOHAMED : Trésorier - Navigation aérienne.

Francis DEMERENS : Trésorier adjoint - Gendarmerie Transports aériens.

André TSCHÉILLER : Sociétaire - Section administrative.

L'équipement des courts s'est poursuivi : des bancs et des chaises d'arbitres ont été achetés ; par ailleurs, la peinture pour le court n° 2 est également achetée ; son application n'est plus qu'une question d'opportunité et de volontaires.

Les travaux de construction du club-house, ou tout au moins la 1ère tranche, ont débuté avec l'année nouvelle.

Enfin, une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le Mardi 17 Janvier afin de délibérer sur des problèmes d'actualité, et notamment sur la préparation de la soirée de l'ASAC prévue pour le Samedi 11 Mars à l'Hôtel TAHITI et l'organisation de l'école de tennis et des cours particuliers.

Nous en relaterons le compte-rendu lors de la parution d'un prochain numéro du B.L.A.C.

**

LA VIE DES PERSONNELS

- C A R N E T R O S E -

Nous avons appris le mariage de :

Jean Paul TAOC, le 28 Octobre avec Mademoiselle Sara Juarez MARTINEZ ;

Micheline CHUNE, le 3 Décembre avec Monsieur Léon LAI ;

Charles VAN CAM, le 21 Décembre à TUBUAI

Nos félicitations et voeux de bonheur aux nouveaux époux.

- D E P A R T S E N R E T R A I T E -

A compter du 15 Octobre 1977, Monsieur Roger LLEDO -OCCA/P.

Monsieur LLEDO se retire à PERPIGNAN où nous lui souhaitons longue et heureuse vie.

A compter du 31 Décembre 1977, Monsieur TERUVERO AMARU - AC/5.

Monsieur AMARU est déjà rentré au "fenua" (RAIATEA) ; à lui aussi, nous lui souhaitons longue et paisible retraite.

- D I S T I N C T I O N H O N O R I F I Q U E -

Par décret paru au Journal Officiel de la République Française du 3 Décembre 1977, le Ministre de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire a nommé au grade de Chevalier dans l'Ordre National du Mérite Monsieur Guy JUVENTIN, Chef Technicien de l'Aviation Civile. Commandant de l'aérodrome de RAIATEA.

La rédaction du B.L.A.C lui adresse ses plus vives félicitations pour cette haute distinction.

V - NOTE DE LECTURE -

Nous avons relevé pour vous cet article dans "AIR et COSMOS" n° 633 du 19 Novembre 1977.

La navigation OMEGA

Le système de navigation globale (au sens mondial) OMEGA, conçu dans les années 1955 atteint aujourd'hui sa forme opérationnelle. Huit stations assurent, en effet, depuis plusieurs mois, une couverture totale du globe terrestre à 100 % du temps.

Huit stations émettrices réparties judicieusement sur le globe (NORVEGE, LIBERIA, DAKOTA DU NORD, HAWAI, ILE DE LA REUNION, ARGENTINE, AUSTRALIE et JAPON) rayonnent une puissance de 10 KW qui leur assure une portée supérieure à 10 000 Km. Dans ces conditions il est possible de recevoir, en tous points du globe et 24 heures sur 24, quatre stations en moyenne.

La fréquence de base du système est de 10,2 KHZ. Chaque station émet périodiquement pendant environ une seconde toutes les dix secondes. Une durée d'émission de l'ordre d'une seconde est allouée à chacune des stations qui émettent donc successivement sur la même fréquence. La phase de chaque station étant contrôlée rigoureusement, la dérive inter-stations est établie et permet de disposer d'une référence de temps commune.

Une observation disposant d'un récepteur OMEGA peut donc exploiter les signaux de toutes les stations reçues correctement dans la zone où il se situe. Par mesure et comparaison de phases on obtient une ligne de position. L'intersection de deux ou plusieurs lignes donne un point.

Les données de navigation fournies par le système OMEGA sont permanentes et ne se dégradent pas avec le temps. Sans intervention manuelle ou interprétation délicate, un navigateur peut disposer à tout instant de sa position à un ou deux milles près. Contrairement aux systèmes de navigation inertiels, la navigation OMEGA offre une information corollée, c'est à dire qui est la même pour tous les avions recevant des émissions OMEGA.

De plus, les techniques récentes de traitement de l'OMEGA (filtrage de KALMAN) permettent d'atténuer sensiblement les effets des anomalies de propagation des ondes et de faire ainsi de l'OMEGA un système fiable.

Bien que non encore reconnu formellement opérationnel comme moyen primaire de navigation, le système de navigation OMEGA, de par sa fiabilité, est unanimement reconnu aujourd'hui, comme un moyen suffisant de navigation secondaire efficace et peu coûteux. Déjà plusieurs transporteurs ont sélectionné l'OMEGA, parmi lesquels, la Pan AM, la TWA et l'Aérofloc.

**