

MANUREVA

BULLETIN DE LIAISON DE L'AVIATION CIVILE



N° 52 4^e TRIMESTRE 1989



POLYNÉSIE
FRANÇAISE

REDACTION

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

IMPRESSION:

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

ÉDITORIAL	PAGE	3
DOSSIER DU TRIMESTRE	PAGE	5
STATISTIQUES TOURISTIQUES	PAGE	20
ACTIVITES DES SERVICES	PAGE	22
NOUVELLES DIVERSES	PAGE	45

EDITORIAL

La vulnérabilité du transport aérien a été à nouveau mise en relief avec l'accident du DC 10 de la compagnie UTA au Ténéré. Cet événement nous a particulièrement affectés tant en raison du rôle important de cette compagnie dans la desserte de la Polynésie que du fait que certains des membres de l'équipage avaient des attaches en Polynésie et y avaient exercé des fonctions antérieurement.

Bien que la Polynésie ne fasse pas partie d'une zone à hauts risques, la sûreté y fait l'objet d'une attention particulière. Peu de temps avant cet accident, le Conseiller Sûreté auprès du Directeur Général de l'Aviation Civile avait d'ailleurs effectué une visite d'inspection de la plateforme de Faaa.

Parmi les mesures prises, certaines peuvent paraître contraignantes, néanmoins il faut les appliquer car il y va de notre crédibilité, même si pour certains aspects elles peuvent sembler ternir la tradition d'accueil de notre "fenua". Il convient à cet égard de rappeler que la sûreté est l'affaire de tous et que chacun doit à son niveau oeuvrer dans le sens d'une meilleure sécurité des vols et d'une meilleure sûreté de la plateforme.

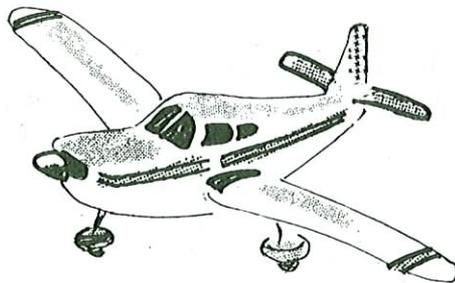
°
°°

Les travaux de réfection de la piste qui avaient débuté au mois de mai et avaient pris un peu de retard pour des raisons techniques viennent de prendre fin et chacun pourra apprécier la fin de cette réfection qui, outre une importante mobilisation de moyens avait nécessité une étroite coordination de tous les partenaires en raison des limitations imposées.

°
°°

L'aéroport de FAAA vient (pour les vols internationaux) de mettre en service une nouvelle technique d'enregistrement "GAETAN" qui permet à la Polynésie d'entrer de plain pied dans les applications les plus modernes du traitement des passagers.

C'est pour cette raison, que nous avons décidé de consacrer le dossier de ce trimestre aux systèmes informatiques de réservation.



EVOLUTIONS EN COURS DANS LE TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL

par Hervé GAUTHIER. IPEEAC

Grâce au développement des télécommunications spatiales et aux progrès réalisés dans le domaine de l'informatique ; nous assistons en cette fin du 20ème siècle, à un phénomène de mondialisation de certains faits économiques.

Cela est tout particulièrement le cas dans le domaine du transport aérien international en ce qui concerne la préparation du voyage, la comparaison tarifaire entre les compagnies aériennes, la réservation des places à bord des avions, l'élaboration des plans de vol opérationnels, la gestion du fret, les prévisions météo, etc...

La Polynésie Française qui a, de toute évidence, une vocation touristique, est donc directement concernée par ce qui se passe dans le monde, en la matière.

Ce dossier du trimestre, surtout consacré aux nouveaux systèmes informatisés de réservation (S.I.R.), devrait donc contribuer à faire circuler l'information, à ce sujet.

o
o o

Il y a trente ans, l'informatique faisait ses premiers pas. De même qu'il était difficile alors, de prévoir qu'elle deviendrait omniprésente dans la vie économique actuelle ; de même, il est difficile d'imaginer ce qu'elle va permettre de réaliser d'ici l'an 2000 compte tenu des perspectives offertes avec la conception assistée par ordinateur, par les images de synthèse ou par l'intelligence artificielle.

Or, il se trouve que l'industrie du voyage pose des problèmes très complexes puisqu'il s'agit de satisfaire au mieux, les souhaits du milliard de passagers qui circulent à travers le monde, dans tous les sens, pour affaires ou pour leur agrément. Aussi, est-il dorénavant évident que les solutions à ces problèmes existent puisque les communications radio intercontinentales par satellites offrent aux puissants ordinateurs modernes, la possibilité de dialoguer en temps réel, avec les milliers de terminaux disséminés dans le monde entier.

o
o o

Il n'y a pas encore si longtemps, le candidat à un voyage aérien international n'avait pas beaucoup de choix. Il s'adressait à une compagnie aérienne, la plupart du temps nationalisée et il lui fallait en général, accepter les tarifs qu'on lui présentait.

S'il voulait être assuré d'avoir une place réservée à bord, des messages radiotélétypes, nécessitant beaucoup de manipulations, étaient nécessaires. Il ne fallait pas être trop pressé ou trop exigeant.

Depuis quelques années, beaucoup d'améliorations ont été apportées. Le futur passager peut maintenant pénétrer dans une agence de voyage, exprimer ce qu'il désire, choisir une solution parmi celles présentées et ressortir dans l'heure qui suit avec un billet d'avion et ses réservations.

Mais il reste encore beaucoup de progrès à réaliser avant d'atteindre la situation idéale qui permettra à notre voyageur :

- d'interroger depuis son domicile, un ordinateur qui lui présentera la liste des vols susceptibles de l'intéresser classés chronologiquement, avec les horaires, les tarifs, les prestations ou aéroservices offerts ;
- de choisir ainsi calmement sans contrainte extérieure, la solution lui convenant le mieux ;
- de réserver ses places en choisissant son siège à bord ;
- de prévoir une voiture louée à l'arrivée, de retenir une chambre d'hôtel, des places pour un match ou un concert etc...
- de payer par un retrait bancaire automatique puis de recevoir rapidement chez lui la facture pour sa comptabilité, le billet avec les coupons de vol et les cartes d'embarquement ;
- de subir des formalités simplifiées à l'enregistrement et aux contrôles frontaliers ;
- de pouvoir circuler partout sans entrave et en toute sécurité !

o
o o

Cette évolution ne pourra se faire que lentement car elle se heurte à de nombreuses barrières. Evoquons-en quelques unes et commençons par celle provenant des droits de trafic.

On sait qu'ils découlent d'accords bilatéraux signés entre deux Etats en vertu de la charte internationale que représente la Convention de Chicago, établie fin 1944.

A l'époque, le protectionnisme et le nationalisme étaient exacerbés puisque la deuxième guerre mondiale n'était pas encore terminée.

Ces principes ont donc inspiré ce texte. Ils ont certes permis de protéger les pays à l'économie fragile, mais ils n'ont pas évolué vers plus de libéralisme car ils ont créé des rentes de situation pour ceux qui se trouvaient en position de force lors de la négociation des accords bilatéraux, et tout particulièrement les Etats-Unis.

Les pays d'Asie et d'Europe sont donc amenés à s'unir d'abord, pour envisager de modifier les règles du jeu. Cela prendra du temps car de multiples intérêts s'opposent et les grandes compagnies aériennes de nationalités différentes préfèrent s'entendre entre elles selon leurs intérêts propres.

Prenons à titre d'exemple, le problème du cabotage qui consiste à transporter des passagers entre deux aéroports d'un même pays comme Los Angeles et New-York aux Etats-Unis.

La Convention de Chicago n'a pas reconnu le cabotage comme une des cinq libertés de l'air. En conséquence, il est interdit à toute compagnie étrangère. Ce principe convient aux Etats-Unis qui peuvent ainsi protéger leur énorme marché intérieur, mais il représente un inconvénient majeur pour les grandes compagnies aériennes internationales qui doivent desservir New-York, Chicago, Los Angeles, par des vols différents alors que certaines compagnies américaines peuvent desservir Londres, Paris, Rome par un seul et même vol.

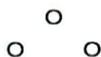
Avec l'avènement de l'Espace unique européen, la notion de cabotage à l'intérieur de chaque pays deviendra caduque pour les pays membres de la CEE ; aussi créera-t-on peut-être pour la remplacer une notion de "cabotage européen" afin de prétendre échanger les droits entre Londres-Francfort, que détiennent déjà les Américains contre ceux entre Chicago-Los Angeles, que ne détiennent pas les Européens.

En attendant, l'interdiction du cabotage est contournée par la multiplication des accords dits de "code sharing" consistant pour une compagnie à s'associer avec une compagnie du pays concerné afin d'y poursuivre son vol ; sous ses couleurs, mais avec un avion de cette compagnie partenaire.

Pour mieux faire comprendre cette astuce ; il faut imaginer le cas d'habitants de Chicago, par exemple, qui voudraient venir à Tahiti avec Air France. Comme il n'existe pas de vol direct Chicago-Tahiti et comme Air France n'est pas autorisée à faire du cabotage entre Chicago et Los Angeles ; la solution consiste pour Air France, dans la mesure où elle obtiendrait les droits de trafic entre Chicago et Tahiti, à conclure un accord de Code Sharing avec une compagnie américaine assurant la desserte Chicago-Los Angeles, de manière à ce que ses passagers en provenance de Chicago puissent voyager dès leur départ sur un vol Air France tout en étant à bord d'un avion de la compagnie américaine. Cela revient donc à drainer une clientèle intérieure à un pays étranger sans y faire de cabotage et sans être conduit à multiplier l'ouverture de lignes aériennes directes.

Ces accords s'accompagnent souvent d'association effective avec prise de participation dans le capital social ; on constate donc que les regroupements et les fusions sont de plus en plus nombreux. Toutes ces restructurations modifient les données puisqu'elles reviennent à redistribuer les droits de trafic par partenaires interposés.

C'est ainsi que la JAL est entrée récemment dans le capital d'Hawaiian Airlines et d'Air New-Zealand ; cela peut lui permettre d'accéder indirectement au marché intérieur américain et de rayonner vers les archipels du Pacifique Sud sans avoir à solliciter de droits de trafic supplémentaires.



Voyons maintenant la barrière réglementaire,

Pour garder le contrôle de ses relations internationales et garantir un bon niveau de sécurité, chaque pays a été amené à réglementer exagérément les activités du transport aérien.

L'ouverture de lignes, les changements d'horaires, tous les tarifs, l'augmentation des fréquences ou de la capacité, etc... sont soumis à des autorisations administratives.

La déréglementation américaine a consisté essentiellement à donner libre accès au marché du transport aérien intérieur et à abandonner le contrôle des tarifs. La philosophie de ce libéralisme interne repose sur l'idée que la concurrence ne peut avoir que des effets bénéfiques.

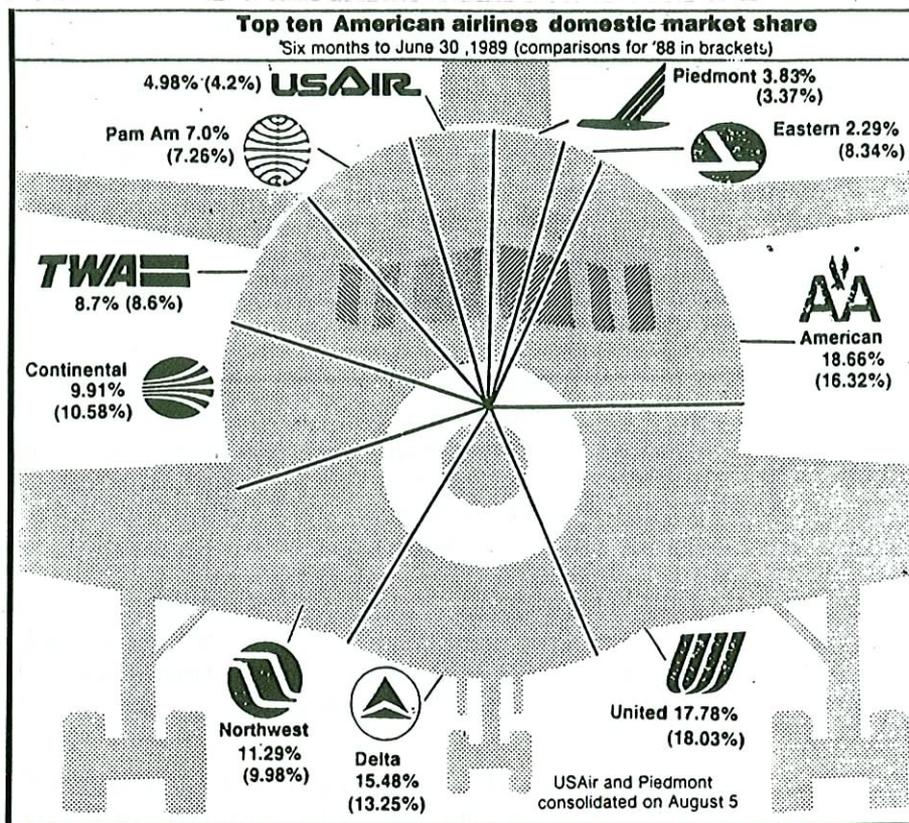
Dans une première phase, ceci a permis à un grand nombre de compagnies aériennes de se développer en créant des dessertes nouvelles. L'agressivité commerciale découlant d'une concurrence excessive a conduit à inventer des tarifs promotionnels et l'on voit souvent le prix d'un aller-retour coûter moins cher qu'un aller simple !

Le trafic intérieur y est passé de 226 à 420 millions de passagers annuels entre 1977 et 1987 !

Les effets attendus par les promoteurs de cette politique, à savoir : croissance du trafic et baisse des tarifs, semblent donc avoir été atteints, en première analyse.

Dans une deuxième phase, lorsqu'il est devenu nécessaire de consolider les gains de productivité, les grandes compagnies ont commencé par absorber les petites de manière à mieux drainer leur clientèle vers elles. Cela leur a permis de mettre en oeuvre des avions modernes à grande capacité, plus rentables.

Au bout du compte, après douze ans, il y a aux Etats-Unis maintenant huit transporteurs géants qui contrôlent 95 % du marché. Le libéralisme qui devait conduire à une concurrence harmonieuse, a abouti à une situation d'oligopole et même de monopole régional. Ces "Giants" ont en effet créé des réseaux en étoile convergeant vers une plaque tournante qu'ils contrôlent comme une forteresse ; ainsi, Texas Air qui assure 20 % du trafic intérieur américain représente plus de 75 % du trafic passagers à Newark et à Houston.



En outre, une analyse des structures tarifaires tenant compte des taux d'intérêt, du cours du dollar, du prix du pétrole, de l'évolution de la masse salariale etc... et intégrant surtout les économies d'échelles réalisées en augmentant la capacité des avions et en allongeant les étapes parcourues, c'est-à-dire, en raisonnant sur l'unité du passager-kilomètre transporté ... met en évidence que les tarifs ont beaucoup moins diminué en valeur relative qu'on veut bien le dire, vu que la tendance générale depuis 30 ans a été à la baisse. Aux Etats-Unis, on observe même depuis 1988 une légère hausse des tarifs ; c'est la raison qui permet de dire que la déréglementation à l'américain a eu aussi des effets pervers et qu'elle ne doit pas servir forcément de modèle aux autres nations.

Les douze pays membres de la C.E.E. ont amorcé la libéralisation internationale du transport aérien. De nombreuses mesures ont été arrêtées comme : l'encouragement aux plus bas tarifs ; la fin du système de compensation à 50-50 entre Etats pour chaque ligne, le développement des dessertes inter-européennes en 5e liberté avec désignation multiple et combinaison des aéroports desservis ; la simplification des conditions associées aux zones de flexibilité des tarifs, de façon à se passer des approbations gouvernementales ; la variation de la capacité jusqu'à 60 % sans intervention gouvernementale pour s'adapter à un marché donné etc...

D'autres mesures sont en préparation car la pression des usagers rend cette tendance irréversible. Le protectionnisme est considéré comme un frein au développement économique et un obstacle majeur à la satisfaction des individus en tant qu'usagers et consommateurs. Tout doucement, le système se débloque, les clivages sautent mais il reste encore beaucoup à faire.

Une autre barrière à franchir est due à la mise en oeuvre des nouveaux systèmes informatiques de réservation (S.I.R.).

Initialement, chaque compagnie aérienne a voulu posséder son propre système de réservation. L'ordinateur central gérait l'ensemble des vols de la compagnie en permettant de savoir à tout instant s'il restait ou non des places libres ; il était raccordé à un réseau regroupant les bureaux de vente de billets pour cette compagnie aérienne.

La dérèglementation américaine ayant été caractérisée par une guerre tarifaire, les compagnies aériennes durent adapter très rapidement leurs prix aux facilités ou innovations promotionnelles de leurs concurrents. Elles ont donc été amenées à investir pour développer leur système de réservation et cela a favorisé les fusions et les concentrations au point que trois géants dominent le marché américain dorénavant.

A titre d'exemple, le système SABRE d'American Airlines réalise 40 % des ventes de billets aux USA alors que ce transporteur ne représente que 15 % du marché.

Dès lors, la tentation de contrôler l'information servie par son propre système, de façon à privilégier ses vols et à favoriser ceux de ses partenaires au détriment d'une juste concurrence, a prévalu.

De nombreux abus ont ainsi été dénoncés et il importe que les systèmes qui se mettent actuellement en place en Europe et en Asie évitent de se comporter de cette façon, car ce qui est tolérable au sein d'un pays ne l'est plus à l'échelle internationale dans la mesure où cela conduit à des discriminations notoires.

Il fallait donc élaborer à l'échelle internationale un code de bonne conduite pour les SIR, afin d'assurer une concurrence loyale entre les compagnies aériennes dans l'intérêt supérieur du passager, si possible.

La C.E.A.C. (Commission Européenne de l'Aviation Civile) qui regroupe 22 Etats est la structure internationale qui permet d'avancer sur cette voie et permettra peut-être un jour à l'OACI de faire admettre des pratiques recommandées à l'échelle mondiale, telles que :

- les données introduites dans la mémoire d'un SIR doivent être complètes et exactes ;
- leur présentation à l'écran doit être objective, c'est-à-dire répondre à des critères impartiaux tels que l'ordre chronologique des vols directs ou non, en fonction du jour ou de l'heure de départ ;
- les serveurs ou vendeurs doivent s'engager à s'abstenir de toute manipulation visant à créer des disparités entre les compagnies aériennes.

DOSSIER DU TRIMESTRE

Les principaux Systèmes Informatisés de Réservation (S.I.R) sont : aux Etats-Unis

- **APPOLLO** qui a fait un chiffre d'affaires de 220 millions de dollars en 1988 et dont le propriétaire, United Airlines, prévoit un plan d'un milliard de dollars pour poursuivre son développement.
- **SABRE** appartenant à American Airlines
- **SYSTEME ONE** du groupe Texas Air
- **DATAS II** pour Delta Airlines
- **PARS** qui regroupe TWA - Northwest - Air Canada etc...

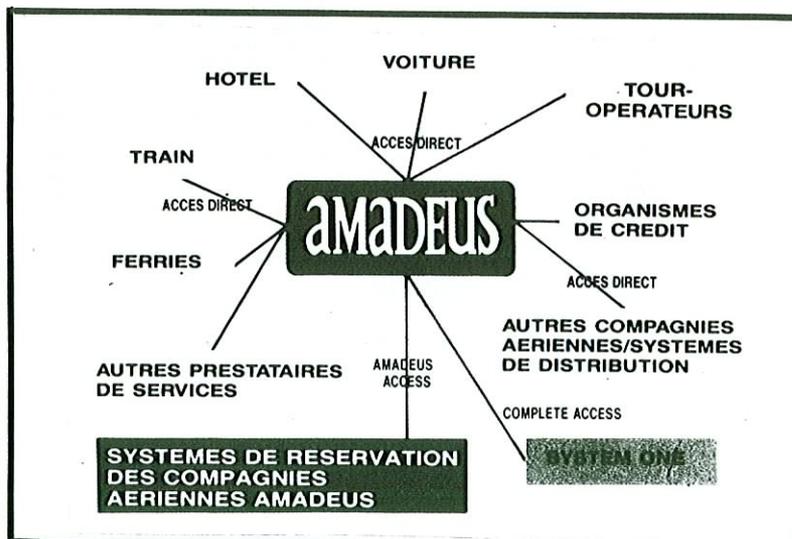
En Asie

- **ABACUS** qui regroupe CATHAY - Singapour - Malaysian - Philippine Airlines
- **FANTASIA** en projet, devrait regrouper JAL, All Nippon Airways, Qantas

En Europe

- **GALILEO** avec British Airways, Alitalia, Swissair, KLM, Sabena etc...
- **AMADEUS** avec quatre promoteurs Air France, Lufthansa, SAS et Iberia et qui regroupe de nombreux autres transporteurs aériens et terrestres.

Dans un souci de partager les coûts et avec la volonté d'être présent sur le plus grand marché possible, des accords ont été conclus entre systèmes de réservation : AMADEUS avec SYSTEM ONE et ABACUS par exemple.

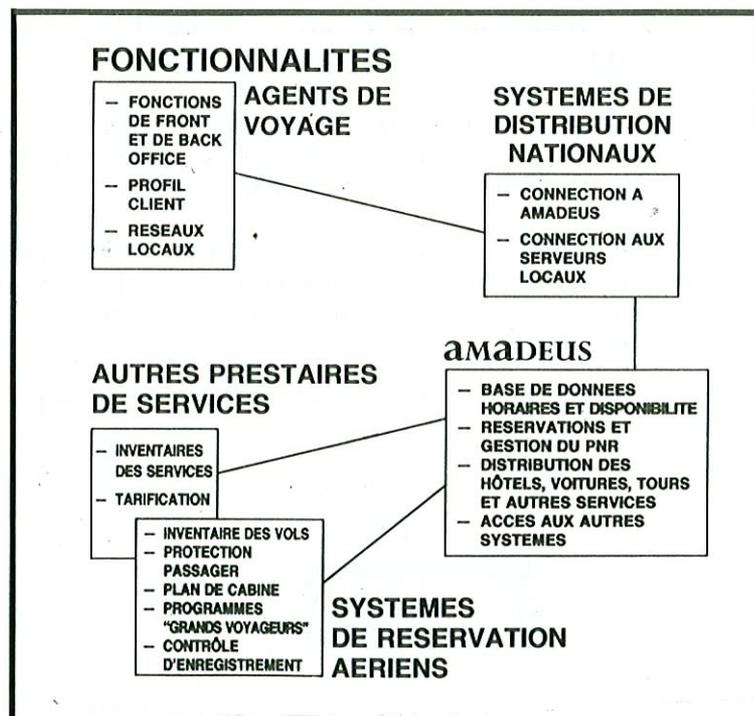


DOSSIER DU TRIMESTRE

Ainsi, à travers les milliers de terminaux connectés à Amadeus, les agences de voyage auront accès aux ordinateurs de réservation de seize autres compagnies aériennes dont Continental, Delta, Eastern, Pan Am, Qantas, Varig etc... ainsi qu'à des transporteurs terrestres comme la SNCF ; à des chaînes hôtelières comme Hilton, Sofitel ; à des sociétés de location de voitures.

Le SIR Amadeus sera totalement opérationnel à la fin de l'année 1990. Articulé autour de huit unités centrales, il pourra traité 1750 transactions par seconde contre 100 dans les systèmes actuels. Il représente des centaines de millions de dollars d'investissement. Le holding implanté à Madrid coordonne trois sociétés filiales :

- celle de développement à Sophia Antipolis en France chargée surtout de valoriser en permanence le logiciel ;
- celle d'exploitation implantée à Erding en RFA qui assure l'organisation, l'exploitation et la maintenance du système central et des réseaux ;
- celle de marketing en Espagne qui contrôle tous les flux de recettes et de dépenses et coordonne les entités nationales chargées d'animer la distribution des produits.



On constate que ces regroupements de compagnies aériennes à travers des SIR, même connectés entre eux dans un contexte qui reste très concurrentiel, auront du mal à conserver leur totale neutralité.

Il se peut donc que dans l'avenir, ce soient des holdings non directement impliqués dans le transport aérien qui s'imposent.

La S.I.T.A. (Société de télécommunications aéronautiques) est par exemple bien placée. Cet organisme coopératif fondé en 1949 regroupe de nos jours 330 compagnies aériennes membres, dans le monde. Elle est présente dans 180 pays et exploite le plus grand réseau spécialisé de télécommunications avec 43.000 terminaux répartis dans 20.000 bureaux de compagnies.

Or, dès 1976, la SITA a diversifié ses activités dans le domaine de l'informatique afin d'offrir les services suivants :

GABRIEL pour le traitement exhaustif des données relatives à la réservation et à la gestion des places de passagers. Il présente les horaires et les places disponibles et effectue des contrôles d'inventaires pour permettre une occupation optimale des places disponibles. Il regroupe plus de 50 compagnies aériennes autres que les géantes qui ont leur propre SIR.

AIRFARE qui tient à jour les données tarifaires mondiales et dont le logiciel sophistiqué peut calculer le tarif le plus bas applicable sur un itinéraire donné compte tenu des restrictions et des promotions en vigueur.

TIMATIC qui fournit des précisions sur les formalités (visas - vaccinations - franchises douanières - taxes - validation des cartes de crédit - etc...) dans chaque pays.

SAHARA qui permet de réserver instantanément des chambres pour les passagers grâce à une base de données recouvrant la plupart des grandes chaînes d'hôtels mondiales. Divers facteurs personnalisés peuvent être pris en considération comme la classe de l'hôtel, le type de chambre et le prix de la nuitée...

LOADSTAR pour le chargement et le centrage des avions ainsi que l'attribution des places à bord et l'impression des cartes d'embarquement.

BAHAMAS pour le traitement, la gestion et la recherche des bagages.

Enfin d'autres systèmes :

- automatisant les problèmes liés au frêt en conteneurs ou sur palettes ;
- concernant l'établissement des plans de vol afin de déterminer en fonction du chargement, de la météo, etc... les quantités nécessaires de carburant à embarquer pour un vol donné compte tenu d'un déroutement éventuel
- se rapportant à la maintenance de la flotte, etc...



- **SITATEX** permet l'échange mondial de documents entre des ordinateurs personnels connectés au réseau SITA. Le service permet d'adresser en une seule opération un même document à des destinataires multiples. Parallèlement, SITATEX peut générer des messages type B, en interaction avec d'autres types de terminaux. Le logiciel permet en local la gestion, le classement et le retrait sur demande des données échangées.

- **SITAFAX**, le service SITA de facsimilé électronique, dote les compagnies aériennes de moyens de télécopie simples et efficaces. Parmi ses avantages : l'adressage ou la copie multiples, la transmission sans erreur ou la possibilité de répétition. SITAFAX garantit également une transmission plus sûre, et élargit les capacités fonctionnelles, tout en réduisant les coûts.

- Par **VIDEOTEK**, des terminaux banalisés à numérotation téléphonique ont accès au réseau SITA. Ce service automatise des sites qui ne justifient pas le coût de terminaux spécifiques ni de lignes louées. L'interface avec le service se fait par le "Gateway Processor". Les agents des compagnies peuvent ainsi dialoguer en mode expert ou assisté avec leur ACS connecté au réseau SITA.

SITA, tout naturellement, a donc conçu son propre SIR, dénommé **GETS** c'est-à-dire le système GABRIEL étendu aux agences de voyage. Il était facile pour la SITA qui supervisait l'informatisation d'un grand nombre de compagnies aériennes, de rassembler leurs données dans un ensemble objectif et impartial. Le passager d'avion étant dès lors assuré d'être informé de façon complète et objective sur toutes les possibilités qui lui sont offertes.

D'autres groupes contrôlés par des magnats de la communication comme MURDOCH ou MAXWELL envisagent également de créer des systèmes encore plus puissants grâce aux nouveaux disques optiques qui permettent de stocker une immensité d'informations.

Le passager pourra alors à partir de son minitel ou de son micro-ordinateur personnel, organiser son voyage, ses vacances dans le détail en ayant accès aussi à des assurances, à des tours opérateurs, aux spectacles, etc... car il devient dès lors possible de tout imaginer, y compris une personnalisation tenant compte des goûts et des habitudes du voyageur et une simplification pour lui de toutes les formalités comptables (prélèvement direct sur son compte) et administratives (contrôle aux frontières ...) grâce à l'établissement d'un dossier par passager géré en temps réel, ce qui à terme devrait d'ailleurs rendre caduques, les notions de "surbook" et de "no show" ... Par contre, on risque de voir apparaître de nouvelles formes de piratage commercial car ces systèmes informatisés ouverts au grand public, auront a priori une certaine vulnérabilité.

o
o o

Ainsi, on peut se faire une idée des progrès potentiellement réalisables dans un proche avenir et cela est essentiel car dans le domaine du transport aérien international et des voyages en général, concurrence est synonyme de compétitivité.

DOSSIER DU TRIMESTRE

La Polynésie Française étant une destination privilégiée pour les candidats à l'exotisme, il serait souhaitable, face à un tel phénomène de société, que les professionnels s'organisent localement pour vendre le produit "TAHITI" dans les meilleures conditions à travers ces futurs systèmes informatisés.

L'arrivée de la compagnie Air France a permis de débloquent la situation. En effet, avant 1986, les agences de voyage devaient demander à chaque compagnie aérienne de confirmer la réservation des places à bord de leurs avions avant de pouvoir émettre un billet. Elles n'avaient pas accès aux ordinateurs de réservation propres à chaque compagnie aérienne.

Lorsque Air France s'est installée ici pour l'ouverture de sa ligne Paris-Los Angeles-Papeete, elle a proposé aux agences de voyage locales de s'équiper en terminaux "Estérel" de façon à ce qu'elles puissent accéder directement à son ordinateur de réservation "ALPHA 3" implanté à Sophia Antipolis près d'Antibes. Il avait l'avantage de gérer déjà les réservations pour les vols d'UTA et d'Air Tahiti.

De plus, il était possible via ALPHA 3 d'être connecté aux ordinateurs de réservation des autres compagnies aériennes desservant Tahiti, comme Continental, Qantas, etc...

Ce fut la filiale ITS de la SITA qui équipa ainsi toutes les agences de voyage et qui s'occupa des installations techniques qui servent d'interfaces localement pour la liaison radio par satellite avec l'ordinateur central en France.

Les agences ont donc toutes maintenant des imprimantes couplées à leur terminal pour l'émission automatique du billet, une fois que les réservations sont confirmées.

Lorsque ALPHA 3 sera absorbé par AMADEUS, les avantages offerts par ce nouveau système informatisé, d'une autre dimension, en découleront automatiquement pour les abonnés de la Polynésie.

Réciproquement, les prestataires de services en Polynésie autres que les transporteurs aériens qui seront directement ou non, abonnés au système AMADEUS, pourront mettre leur produit en mémoire de façon à ce qu'un touriste étranger décidant de venir passer des vacances ici, puisse non seulement réserver sa place d'avion mais aussi sa chambre d'hôtel, retenir un voilier, s'inscrire à des tours organisés etc...

On sait qu'Air France doit rendre accessible son ordinateur ALPHA 3 au minitel donc au grand public. Elle est la première compagnie aérienne au monde à proposer cette possibilité qui était dans l'ordre logique des choses.

Le minitel existant à Tahiti, on pourra en faire autant avec un code qui sera sans doute prochainement divulgué. On pourra ainsi, préparer son voyage depuis son domicile ou son bureau, et on n'aura plus qu'à aller retirer son billet après paiement, dans une agence spécifiée.

Egalement, dans le cadre des modernisations en cours, la compagnie Air France a proposé à la SETIL qui est chargé de la gestion commerciale de l'aéroport et à Air Tahiti qui exploite les services d'escale, d'automatiser une partie des opérations d'enregistrement lorsque le passager se présente au comptoir de l'aérogare pour prendre son avion.

Ces opérations manuelles ont un caractère répétitif puisque l'agent au comptoir demande à chaque passager son passeport, lui fait choisir une place, lui délivre la carte d'embarquement, etc...

Elles sont en partie automatisées depuis près de 20 ans dans la plupart des grands aéroports. Air France a proposé donc d'équiper tous les comptoirs d'enregistrement, de terminaux dits "GAETAN" qui sont raccordés à l'ordinateur de réservation. L'agent peut vérifier que le passager a effectivement réservé sa place, il note qu'il s'est présenté sans avoir à prendre de nouveau, toutes les données déjà connues (nom, destination, place, fumeur ou non, etc...). Si tout est correct, une machine délivre une carte d'embarquement avec un code-barre résumant toutes ces données pour les contrôles ultérieurs (voir modèle ci-contre). Ainsi beaucoup de temps est gagné, l'enregistrement est géré en temps réel. On sait à tout moment combien de passagers se sont déjà présentés et on peut identifier ceux qui ne l'ont pas encore fait.

De plus, GAETAN enregistre le nombre et le poids des bagages du passager et transmet cette information à l'ordinateur qui gère le chargement de l'avion et qui produira le devis de poids et de centrage en intégrant également le carburant, le frêt et la poste. Enfin, il émet les messages, tient les statistiques, etc...

Ce système GAETAN, propre à Air France ... évoluera dès 1990 vers un système plus global grâce à une interface JEDIT FACT qui le rendra compatible avec les ordinateurs de réservation des autres compagnies aériennes car chacune d'entre elles a un peu ses méthodes auxquelles elle tient, en matière d'enregistrement, de chargement, d'embarquement à bord etc...

o
o o

Le système GAETAN qui vient d'entrer en service à Faaa est évidemment compatible avec la phase suivante de modernisation qu'Air France a commencé de développer dans son nouvel aérogare de Paris Roissy, à savoir le billet d'avion ATB (Automated ticket and boarding pass).

Ce futur billet dont un spécimen est représenté ci-contre est constitué d'un ou plusieurs coupons cartonnés avec les cartes d'embarquement pour chaque tronçon de l'itinéraire.

DOSSIER DU TRIMESTRE

17 **LEBOUL** **NO SMOK**



AIR FRANCE

EMBARQUEMENT
BOARDING

17

27 MAY BCN Y
AF 525

12A
12A

07 H 25

HEURE / TIME

54

12A

525

CARTE D'ACCÈS A BORD

BOARDING PASS

DK JUN 88 - J 2637-30 - FEL L28374

VOL / FLIGHT SIEGE / SEAT PORTE / GATE

AIR FRANCE

La nouveauté essentielle consiste en une piste magnétique au dos, sur laquelle sont codées les principales informations du billet. Cette piste peut être lue directement par les machines du comptoir d'enregistrement de manière à faire apparaître sur l'écran, toutes ces informations. Il y aura donc vérification instantanée et saisie automatique de l'enregistrement. L'agent du comptoir n'ayant plus qu'à enregistrer les bagages et attribuer un siège si le passager ne l'a pas déjà choisi lors de la réservation.

Pour les compagnies aériennes, l'ATB présente de gros avantages. Il apporte en effet une plus grande rapidité de traitement de la clientèle, une connaissance précise et instantanée du chargement commercial (passagers, bagages) et la possibilité d'affiner les traitements comptables en automatisant les opérations de prélèvements, de comptage et d'expédition.

Ce système ATB repose sur quatre machines :

- une dans le bureau de vente pour émettre le billet ;
- une autre au comptoir d'enregistrement ;

BILLET DE PASSAGE ET REÇU BAGAGE
SOUJETS AUX CONDITIONS DE TRANSPORT ANNEXÉES À CE BILLET

NON CESSIBLE **AIR FRANCE**

EMIS PAR
AIR FRANCE
IDENTIFICATION AGENT ÉMETTEUR
DG XR
NOM DU (DE LA) PASSAGER(S)
Test xz
X/O DE
PARIS CH DE GAULLE AF812
X/O
LONDRES HEATHROW
ENDOS/RESTRICTIONS

SPECIMEN

COUPON DE VOL

DE CODE TOUR **01 01** LIEU D'ÉMISSION
PAR **9ARTOR/YP 0001/** CODE ISO DATE D'ÉMISSION
CODE COMPAGNIE/AGENT **130688**
FCI
13 JUN CDG
NON VAL AVANT NON VAL APRES
PARIS CH DE GAULLE AF812 C 30 JUN 12H30 OK 30 DEC LHR
INDIC. INT. ID AGENT ÉMETTEUR
BILLET (S) COMPL.

CARTE D'ACCÈS À BORD ET COUPON-PASSENGER
BOARDING PASS AND PASSENGER COUPON

BILLET DE PASSAGE ET REÇU BAGAGE
PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK
NOM DU (DE LA) PASSAGER(S)/NAME OF PASSENGER
Test xz

X/O DE/FROM
PARIS CH DE GAULLE
X/O A/TO
LONDRES HEATHROW

SPECIMEN

TRANSPORTEUR N° DE VOL CLASSE DATE HEURE DÉPART
AF812 C 30 JUN 12H30
CARRIER FLIGHT NR CLASS DATE DEPARTURE TIME

PORTE HEURE D'EMBARQ. N° DE SIEGE
GATE BOARDING TIME SEAT N°
02 1205 21C

FRANCHE NB POIDS NON ENR.
3 21C 30K
CPN MODÈLE ET N° SERIE/FORM AND SERIAL N°
31 057 2109 161200 6
AGT. EMETT./ISSUING AGENT ENREGIST./CHECK IN ENTRIES

/FC. 30JUN88 PAR AF LON137.90FFR1.26P71.70FCU173.54

TAXE
FARE FFR1150

CONTRE VALEUR

ENREGISTREMENT
MODELE ET NUMERO **21C**

TOTAL
FFR1150

1234567890 201

057 2109 161200 6

FR AIR 88 3279.605

N° DE CONTROLE DE STOCK TX 057

NE RIEN INSCRIRE DANS LA ZONE BLANCHE CI-DESSUS

202

202

- un automate pour les passagers sans bagages ;
- une enfin à la porte d'embarquement pour un ultime contrôle avec décompte et prélèvement du coupon de façon à ne laisser au passager que la partie détachable pour l'accès à bord.

Lufthansa, Swissair et British Airways sont d'ores et déjà intéressées par ce système ATB qui devrait donc arriver à Papeete dans quelques années.

Toutes ces évolutions rendues nécessaires pour répondre aux exigences des passagers modernes et à l'accroissement du trafic, montrent une grande cohérence au niveau des choix opérationnels et techniques ; cela, afin de réduire les coûts globaux de développement et d'exploitation de systèmes informatisés qui deviennent de plus en plus intégrés et complexes.

Plus d'un milliard de passagers ont été transportés par avion commercial au cours de l'année 1988. Les spécialistes s'accordent pour penser, vu la croissance actuelle, que le trafic aérien doublera d'ici l'an 2000 !

Le 20^e siècle qui aura été marqué par l'essor de l'aviation, devrait ainsi au cours de sa dernière décennie, consacrer le triomphe populaire du transport aérien.

Ce phénomène va continuer de créer beaucoup de problèmes ; tels que la saturation des voies aériennes ou les encombrements sur les aéroports.

Pour régler ces problèmes, les Etats vont être amenés à coopérer plus étroitement et même à accepter de renoncer à certains principes désuets de souveraineté en matière d'espace aérien. Les systèmes informatisés et les technologies spatiales dans le domaine de la communication et de la navigation sont en mesure, en effet, d'apporter les solutions d'avenir à ces problèmes techniques.

Mais pour réduire les derniers bastions militaires, catégoriels, partisans, chauvins qui s'opposent à l'irrésistible poussée vers plus : de facilitations, de libéralisme commercial, de décentralisation opérationnelle, de coopération internationale ... il importe de faire circuler l'information dans un environnement professionnel techniquement en pointe, commercialement agressif et politiquement protégé ; afin d'éviter tout risque de déstabilisation.

Car, en abondonnant progressivement les formes traditionnelles du protectionisme étatique ; on a ouvert certes, les portes au progrès économique et on a favorisé l'évolution culturelle des individus mais on est devenu également plus vulnérable. C'est pourquoi, il reste à fixer des règles de grammaire au langage informatique international et à protéger les cerveaux électroniques, si l'on veut modifier le comportement de ceux qui craignent de perdre la maîtrise de ces nouveaux systèmes informatisés sous l'effet d'une accélération du progrès technologique qui serait mal contrôlée ou insuffisamment explicitée.

o
o o

Malgré sa situation géographique isolée dans l'océan Pacifique et l'étroitesse de son marché, la Polynésie est engagée avec la France sur la voie du progrès ; elle est donc entraînée par ce courant mondialiste.

Il devient dès lors nécessaire, pour tous ceux qui y ont à coeur de relever les défis du monde moderne afin de participer au développement du Territoire ; de ramer dans le bon sens pour accompagner les évolutions en cours.

Car la Polynésie est, en effet, amenée à recevoir de plus en plus de visiteurs étrangers venus de tous les horizons et ceux-ci repartiront enchantés de leur séjour que si l'accueil qui leur aura été fait, a su allier harmonieusement traditions et modernisme !

STATISTIQUES TOURISTIQUES



<u>Nombre de touristes</u>	<u>1988</u>	<u>1989</u>
Juin.....	9 624	10 505
Juillet.....	14 062	13 968

Répartition des touristes selon leur provenance en juillet 89
tendance par rapport à juillet 88

Canada.....	281	+ 74
Etats-Unis.....	4 620	- 1 115
Amérique du Sud.....	322	- 113
France.....	3 093	+ 129
Australie.....	1 061	+ 287
Hawaii.....	245	+ 13
Japon.....	1 060	+ 540
Nouvelle-Zélande.....	634	- 117
Bénélux.....	117	+ 44
Scandinavie.....	215	- 21
Italie.....	631	- 34
Suisse.....	315	- 7
Allemagne (RFA).....	470	+ 60
Royaume-Uni.....	426	+ 128

ACTIVITES DES SERVICES



A

ADMINISTRATIF

LA VIE DES PERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT DEFINITIVEMENT EN METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
20 juil. 1989	DONGUY Patrick	ITM	METEO
21 juil. 1989	FARINES Eric	VAT	METEO
25 juil. 1989	CHAZERAND Paul	TSM/CEP	METEO
5 août 1989	CHAMIGNON Jacques	OCCA/1	SNA
10 août 1989	SUISSA Guy	CTM	METEO
12 août 1989	PEYRIGHOU Gérard	IPEEAC	SNA
29 août 1989	HAIE Bruno	TSM/CEP	METEO
29 août 1989	MOREAU Anne-Marie	OCCA/1	SNA

PERSONNEL DE RETOUR D'UN CONGE EN METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
11 août 1989	HALLOT Hervé	ITM/CEP	METEO

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service	Motif
15 sept. 1989	TINIRAUARII F.	CC/4	SNA	Inaptitude médicale

PERSONNEL AYANT REPRIS DU SERVICE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
01 août 1989	VERNAUDON Madeleine	COMMIS	ADM

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
7 juil. 1989	LAURENT M.Christine	ITM	METEO
18 juil. 1989	LAVERNHE J.Claude	TET	SNA
8 sept. 1989	BOULET Patrick	VAT	SNA
8 sept. 1989	DINAND Etienne	VAT	SNA
8 sept. 1989	GARDEISEN Franck	VAT	METEO
8 sept. 1989	NANTERNE Xavier	VAT	SNA
8 sept. 1989	TURCK Arnaud	VAT	METEO
21 sept. 1989	ELLUL René	TSM	METEO
23 sept. 1989	MOS Alain	OCCA/1	SNA

ACTIVITES DES SERVICES

PERSONNEL DE RETOUR DE METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
8 juil. 1989	LAU Christelle	TAC/Stagiaire	SNA
8 juil. 1989	PAHOA Caryll	TAC/Stagiaire	SNA
8 juil. 1989	REAUD Sylvie	TAC/Stagiaire	SNA
8 juil. 1989	SHAN Yan Laurent	TAC/Stagiaire	SNA
14 juil. 1989	FULLER Gilles	TAC/Stagiaire	SNA
18 juil. 1989	FAREATA Georges	TM/Stagiaire	METEO
24 juil. 1989	MARTINEZ Patrick	TM/Stagiaire	METEO
24 juil. 1989	PUTOA Tereamanu	TM/Stagiaire	METEO

PERSONNEL RECRUTE LOCALEMENT

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
01 juil. 1989	BUCHMANN Patricia	CC/3	ADM
01 août 1989	CHONG Jean-Marc	CC/4	SNA

PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade Statut	Venant de	Allant à
24 août 1989	LE GOFF Michel	TM	ATUONA	FAAA
20 sept. 1989	FULLER Gilles	TAC/Stag.	FAAA	HUAHINE
28 sept. 1989	DAUPHIN René	TM	FAAA	TUBUAI
28 sept. 1989	TURCK Franck	VAT/TM	FAAA	ATUONA

ACTIVITES DES SERVICES

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

- . Rédaction d'un mémoire sur les droits de la femme fonctionnaire dans le domaine de la concession de passages à l'occasion d'une affectation Outre-Mer.
- . Saisine du TPG à propos des frais d'hospitalisation mis à la charge d'un agent fonctionnaire à la suite d'un accident survenu lors d'une compétition sportive.
- . Examen d'un dossier de transfert de restes mortels vers la Métropole.
- . Instruction d'une réclamation et saisine de l'Administration Centrale (DP/SF/2) à propos de l'indexation du CIS. dû à un fonctionnaire.
- . Elaboration de statistiques trimestrielles sur les absences et le temps partiel des fonctionnaires.
- . Analyse d'un dossier portant sur un recours gracieux formulé par un agent contractuel.
- . Elaboration des états d'enquête statistique de prévisions de dépenses au titre de la gestion 1989 sur les agents rémunérés sur le budget "Urbanisme, Logement et Services Communs Code 23".
- . Saisine du Haut-Commissaire à propos de la publication au JOPF de différents décrets et arrêtés.
- . Programme d'édition élaboré pour le recensement des agents remplissant les conditions d'attribution de la Médaille d'Honneur de l'Aéronautique.
- . Formalités administratives préalables au départ d'un fonctionnaire CEAPF détaché dans le corps homologue métropolitain.
- . Correspondance adressée à divers services de l'Administration Centrale à propos de la situation administrative d'agents CEAPF ayant accédé au corps des OCCA.
- . Etude portant sur la demande de versement d'indemnité d'éloignement formulée par un agent CEAPF affecté en Métropole à la suite d'une réussite à un concours du cadre métropolitain.
- . Instruction d'une demande de travail à temps partiel émanant d'un agent administratif.
- . Rédaction d'une note adressée au Haut-Commissaire (DRCL) à la suite du recours formulé par un fonctionnaire déclaré inapte aux fonctions de contrôle.
- . Recensement des programmes de visites médicales suivantes :
 - . Visites annuelles auprès du Centre Médico-Social des fonctionnaires.
 - . Visites ophtalmologiques des personnels travaillant devant écran cathodique.



INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

AÉRODROMES D'ÉTAT

I.- ÉTUDES

TAHITI-FAAA :

- Signature de 8 marchés pour la construction du bâtiment CCR/TWR.
- Signature des marchés "Fondations Spéciales" et "Étanchéité" pour la construction du bâtiment CCR/TWR.
- Approche de l'étude de circulation du P.C.G. de TAHITI-FAAA.
- Balisage des aires internationales - Avant-projet sommaire.
- Aires aéronautiques - Programme 1989 - Dossier de consultation des entreprises.

RAIATEA

- Mise au point du dossier de principe de construction de la nouvelle tour de contrôle.

BORA-BORA

- Aménagement en vigie actuelle.

II.- TRAVAUX

TAHITI-FAAA

- Poursuite des travaux de réfection du revêtement de la piste par procédé de thermorecyclage.
- Clôtures de sûreté en zone Nord de l'aérodrome (suite).
- Démarrage du chantier de construction du bâtiment CCR/TWR.

RANGIROA

- Suite et fin des travaux de couverture de l'aérogare.

BORA-BORA

- Construction d'un fare pour le gardien d'aérodrome.

III.- AFFAIRES DOMANIALES

TAHITI-FAAA

- Zone "Nouvelle Vague" : Une première réunion avec le Maire de la Commune a eu lieu le 31 juillet 1989.
- Voie d'accès en zone Ouest de l'aéroport : Une nouvelle proposition du propriétaire est à l'étude.
- Acquisition de la parcelle de terre de M. LECORDIER, mitoyenne de la zone de l'aviation générale : acte de vente en cours de rédaction.

AÉRODROMES TERRITORIAUX**I.- ÉTUDES**

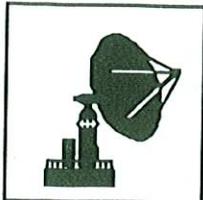
- NUKU HIVA : Ouverture des plis de la 2ème tranche d'assainissement de la plate-forme aéronautique - Marchés.
- NUKU HIVA : Ouverture des plis du dossier d'appel d'offres pour la rénovation des bâtiments techniques.
- HIVA OA : Projet de définition des équipements.
Avant-projet sommaire aérogare.
- TAKAPOTO : Avant-projet sommaire aérogare.
- KAUKURA Extension ATR 42 : Dossier foncier.
- UA POU : Etude du nouveau site.

II.- TRAVAUX

- HIVA OA Extension ATR 42 :
 - . Dégagement de la trouée d'envol (suite)
 - . Travaux à l'entreprise sur la bande (suite).
- NUKU A TAHA Travaux de drainage de la piste (1ère tranche), en cours.
- UA POU Réparation de la bande : travaux en cours.
- ANAA : Opération d'entretien sur bâtiments aérogare et bloc technique.
- FAKARAVA/MATAIVA : Réfection couverture végétale abri passagers, en cours.
- TUREIA : Opération d'entretien en préparation (piste et bâtiment).

III.- AFFAIRES DOMANIALES

- MATAIVA : Des ayants-droit d'une parcelle expropriée pour la construction de l'aérodrome demandent l'autorisation d'utiliser l'accotement de l'emprise de l'aérodrome comme route de désenclavement. A la suite de la visite des lieux du 8 août 1989, des mesures provisoires ont été prises.
- TAKAPOTO : Enquêtes terminées. A la suite d'une autorisation du Haussaire, la procédure a été reprise. Dès publication de l'U.P. et la cessibilité, une requête sera transmise pour le prononcé de l'ordonnance d'expropriation.
- TAKUME : Une mission archéologique se rendra sur le site pour évaluer l'emprise occupée par le "marae".



M

ETEOROLOGIE

- . Arrivée dans le Territoire ITM Marie-Christine LAURENT.
- . Rédaction d'une note sur le temps habituel en Polynésie au cours de la dernière semaine d'août.
- . Recrutement des CC4 (aides météorologistes) après concours.
- . Etude de l'approvisionnement local en produits fongibles destinés à la fabrication de l'hydrogène dans les stations extérieures.
- . Installation et mise en fonctionnement de l'usine à électrolyse pour la fabrication de l'hydrogène à FAAA.
- . Retour de MM. FAREATA, PUTOA et MARTINEZ, TM, après stage de formation à l'ENM.
- . Désignation de M. PHILIPPE comme Chef de la Division Climatologie.
- . Contrôles des transmissions du SMT.
- . Retour de M. MARESCOT après stage microprocesseur à l'ENM.
- . Bilan des actions de formation en 1989 au SMPF.
- . Mise en service de la 1ère phase de l'informatisation des transmissions au BCT.
- . Correspondance avec la municipalité de RAPA au sujet de la cession éventuelle d'une parcelle de terrain.
- . Règlement du contentieux avec le constructeur de la barge de HEREHERETUE.
- . Réaménagement de la réception satellite avec transfert près de la prévision.
- . Mise en place d'un poste informatisé à la prévi-aéronautique.
- . Evacuation sanitaire d'un agent d'ATUONA.
- . Réunion des CAP n° 3 et 4 (Affectations dans les îles, titularisation, questions diverses).
- . Communication à AIR TAHITI de données statistiques de vent sur les trajets TAHITI-SINGAPOUR et TAHITI-NAPLES.
- . Début d'un stage de formation de 6 semaines pour les CC4 aides-météorologistes nouvellement recrutés.
- . Constitution des dossiers de titularisation de TM stagiaires.

ACTIVITES DES SERVICES

- . Fourniture à la D.A.T. d'un devis pour l'installation et l'exploitation d'un système d'évaluation du gisement éolien de UA POU.
- . Informatisation du radiosondage et de la climatologie à la station d'ATUONA.
- . Déroulement du concours de recrutement TE/TI/89 (interne, externe et emplois réservés).
- . Participation à la Commission Hydroclimat du Territoire.
- . Réflexions sur la desserte de HEREHERETUE par la Marine Nationale.



ACTIVITES DES SERVICES

Mois de Juillet

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS CM MM.				ORAGE	INSOLATION EN HEURES		PRESSION EN Y6 hpa.	VENT	EVAPORATION EN mm				
	MOIS	E	MAXI. ABSOLU	MINI. ABSOLU	Période	MOIS	E	MOIS		E	MOIS				E			
																mm	mm	mm	mm
ATUONIA	24.7	- 0.4	30.4	20.0	28	76	- 46	24	2	59	0	212	+ 9	28	10132	+ 11	6	124
BARA-BORA	25.1	- 0.1	29.6	18.0	1	82	- 21	9	2	39	1	257	+ 33	35	10143	- 05	1	124
TAMITI - FAHA	24.7	+ 0.3	30.1	17.8	32	85	+ 17	13	3	32	1	240	+ 8	32	10145	+ 06	3	110
TAKAROA	26.3	0.0	29.8	22.4	23	44	- 38	14	2	38	0	256	+ 11	38	10141	+ 08	5	183
HAO	25.4	+ 0.4	28.3	21.6	24	59	- 11	13	2	27	0	269	+ 37	20	10157	+ 10	3	168
HEREMERETUE	24.6	+ 0.6	28.2	20.0	23	121	+ 21	15	3	29	7	215	+ 17	24	10157	+ 04	3	120
FIKITEA	21.9	+ 0.9	26.6	16.0	9	245	+ 89	23	6	9	4	161	+ 5	9	10180	+ 10	2	69
REAO	25.2	+ 0.6	29.4	20.9	18	38	- 36	13	1	26	0	272	+ 47	19	10165	+ 12	3	131
MORUROA	24.2	+ 1.1	27.9	19.3	18	274	+ 152	19	6	25	2	215	+ 12	17	10170	+ 10	6	141
TUSUAI	21.9	+ 1.1	27.1	14.6	23	159	+ 9	14	4	40	1	205	+ 29	23	10155	- 05	6	94
RAPA	19.6	+ 1.3	24.7	11.6	28	221	- 24	18	6	38	3	138	+ 20	38	10157	- 07	9	62

- E : écart par rapport à la moyenne de la période () Valeur estimée.

ACTIVITES DES SERVICES

Mois d'Août

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES			PRECIPITATIONS EN MM.			ORAGE			INSOLATION EN HEURES			PRESSION EN 1/10 hpa.	
	MOIS	E	MAXI. ABSOLU	MINI. ABSOLU	Période Nbre. d'années	E	Nbre. de jours de pluie > 0,1	Nbre. de jours > 10	Nbre. de jours	Mois	E	Période Nbre d'années	Mois	E
ATIUNA	24.4	- 0.7	30.7	19.9	28	- 12	22	3	59	0	191	28	10131	+ 06
BORA-BORA	25.4	- 0.3	29.6	19.3	1	- 40	12	1	39	1	227	35	10135	- 4
TAKITI - FAHA	25.1	+ 0.8	30.5	19.9	32	- 22	11	0	32	0	246	32	10140	- 06
TAKAROA	26.2	+ 0.2	XXX	XXX	23	- 26	12	1	38	0	266	38	10138	00
HAO	25.2	+ 0.6	28.3	20.7	24	- 14	15	1	27	0	257	20	10150	- 04
HEREHERETUE	24.5	+ 0.8	29.2	19.7	23	+ 21	13	1	29	0	224	24	10149	- 09
RIKITEA	21.6	+ 0.9	26.6	16.2	9	+139	19	7	9	4	130	9	10168	- 09
IREAO	25.2	+ 0.9	32.0	20.3	18	- 58	10	0	26	0	274	19	10160	+ 01
MORUROA	23.7	+ 1.1	27.5	18.4	18	+ 34	26	2	25	0	205	17	10160	- 09
TUBUAI	22.0	+ 1.4	27.0	14.8	23	+ 5	17	3	40	0	192	23	10144	- 29
RAPA	19.0	+ 1.3	23.9	11.8	28	+260	24	9	38	4	131	38	10137	- 44

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

ACTIVITES DES SERVICES

Mois de Septembre

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM.			ORAGE		INSOLATION EN HEURES		PRESSION EN $\frac{1}{10}$ hpa.			
	Mois	E	MAXI. ABSOLU	MINI. ABSOLU	Période Nbre. d'années	Mois	E	Nbre. de jours de pluie $\geq 0,1$	Nbre. de jours > 10	Période Nbre. d'années	Mois	E	Période Nbre. d'années	Mois	E
AUONA	25.4	+0.1	31.7	20.7	28	59	-23	1	59	0	217	-8	28	10128	+2
BORA-BORA	25.6	-0.3	30.0	19.9	1	38	-52	1	38	0	250	+28	35	10145	+7
TAHITI - FAARU	25.2	+0.4	30.9	19.2	32	68	+19	5	32	0	265	+25	32	10150	+6
TAKARUA	26.3	+0.1	30.0	22.2	23	47	-34	2	38	0	245	-4	38	10130	-8
HAO	25.2	+0.4	29.0	21.3	24	44	-45	2	27	0	246	-2	20	10158	+5
HEREHERETUE	24.2	0.0	27.5	19.8	23	78	-10	2	29	0	218	-6	24	10167	+7
RIKITEA	21.3	+0.2	27.1	16.3	9	110	-21	3	9	0	178	+4	9	10189	+14
REAO	25.1	+0.4	29.9	20.2	18	53	-20	2	26	0	247	0	19	10166	+5
MORUROA	23.6	+0.7	28.0	17.7	18	104	+3	3	25	1	234	+14	17	10191	+21
TUBUAI	21.9	+1.0	27.0	13.3	23	119	+3	3	40	2	227	+41	23	10178	+4
RAPA	18.8	+0.7	24.1	12.2	20	174	-21	7	38	3	131	-1	38	10193	+9

- E : écart par rapport à la moyenne de la période () Valeur estimée.

III. - SAR

3.1. - Exercice SAR

- SAREX Tahiti "MANINA" du 11 juillet 1989.
- Préparation du SAREX "PUROTU" prévu les 30 et 31 octobre 1989 dans les Iles-Sous-Le-Vent (Raïatea).

3.2. - Phase d'urgence

Incerfa : 13/07/89 au profit d'Air France 008

Alerfa : 15/07/89 au profit du F-OCPR
29/09/89 au profit du F-ODUS

Destrefa : N I L

3.3. - Evasan

78 EVASAN ont été déclenchées au cours du 3e trimestre 1989, se répartissant comme suit :

MOOREA	15
ISLV.	24
TUAMOTU	22
AUSTRALES	9
MARQUISES	6
MAIAO	2

IV. - PERSPECTIVES A COURT TERME

- . Mise en service des nouvelles routes sur SFO et Hawaï.
- . Organisation du dernier SAREX 1989.
- . Suivi du projet regroupement TWR-CCR.
- . Suivi effectifs CCR en vue affectation à la fin de l'année.

DIVISION TECHNIQUE

I. - ETUDES

- . Alimentation électrique VOR Rangiroa par réseau communal.
- . Extension VHF ILSV (matériel en phase de fabrication).
- . Alimentation électrique de Manihi (commutation normal/secours et délestage).
- . Transformation VASIS en PAPI de Manihi (Etude de faisabilité).
- . Rénovation du balisage de Rangiroa (changement des feux).
- . Etude distribution électrique du nouveau centre et du poste P'3 (travaux complémentaires à effectuer).

II. - REALISATIONS

- . Mise en service des nouvelles barrières de traversée de Faaa.
- . Mise en service des nouveaux postes téléphoniques préprogrammables et à code d'accès.

III. - PERSPECTIVES A COURT TERME

- . Transport des matériels balisages de P1 à P'3 et abandon de P3.
- . Essai d'implantation d'une antenne HF sur l'aérodrome de Faaa en vue d'un secours ultime HF.
- . Abandon de l'alimentation 4800 V de P2 par suite mise en service d'un groupe secours et raccordement à l'EDT.

ACTIVITES DES SERVICES

DIVISION DES AERODROMES EXTERIEURS

I. - PERSONNEL

- . Arrivée de 2 TAC pour Bora-Bora (M. BEAUGRARD) et Huahine (M. FULLER).
- . Départ de M. JURD, Chef d'aérodrome de Bora-Bora, remplacé par M. ROBERT).
- . Recrutement de M. Jean-Marc CHONG, CC/4 mécanicien à Huahine.
- . Retour de M. Eugène YOUNG de Huahine, affecté à l'échelon central à Faaa en tant qu'adjoint au Chef SSIS.
- . Changement de groupe de 7 agents CC/5 suite à l'obtention de qualifications.
- . Recrutement de M. Topia TANE, agent conventionné responsable de l'aérodrome de Anaa, en remplacement de M. Robert YIP.
- . Recrutement de M. Auguste MAIHITI, agent conventionné responsable de l'aérodrome de Takaroa.

Perspectives à court terme

- . Transformation du statut de la plupart des agents conventionnés en agents ANFA.

II. - FORMATION

- . Instruction de MM. BEAUGRARD et FULLER aux fonctions de contrôleur de la Circulation Aérienne des aérodromes de Bora-Bora et Huahine.
- . Instruction de 2 agents AFIS/SSIS et Chef d'aérodrome de :
 - ANAA : M. Topia TANE
 - TAKAROA : M. Auguste MAIHITI
- . Stage complémentaire et qualification de Melle Inès MALINOWSKI en tant que contrôleur local de la Circulation Aérienne de l'aérodrome de Raiatea.
- . Formation aux fonctions d'agents AFIS, puis contrôleur d'aérodrome, des 2 nouveaux CC/2 territoriaux : MM. KUBIAK et JOUSSIN.

Perspectives à court terme

- . Stage de recyclage des agents des îles (à partir du début 1990).

ACTIVITES DES SERVICES

III. - ETUDE CIRCULATION AERIENNE ET DIVERS

- . Diverses mises à jour de l'AIP.
- . Relance des anciennes demandes de mise à jour adressées au SIA (France).
- . Mises à jour des Manuels d'aérodrome.
- . Révision des procédures NDB de Nuku-Hiva et Bora-Bora.
- . Rédaction du manuel d'aérodrome de Rangiroa.

Perspectives à court terme

- . Rédaction du dernier manuel d'aérodrome (Nuku Hiva) fin 1989.

IV. - GESTION

- . Participation à la préparation du Xè plan aéronautique.
- . Proposition de budget local (fonctionnement et investissement) pour 1990.
- . Demande de collectif budgétaire (compte régie).
- . Réception AE concernant les diverses aides à installer à Atuona dans le cadre de la prochaine desserte ATR 42 (18 MFCP) et divers équipements (8 MFCP).
- . Inventaire des moyens des fles pour le Ministère de la Régionalisation et de l'Administration des Archipels, des Postes et Télécommunications.
- . Arrêté situation comptable du Territoire au 3è trimestre 89.

V. - EXPLOITATION

- . Réception de 2 VIC 1 affectés à Takaroa et Anaa (celui d'Anaa, après révision, sera affecté à Takapoto).
- . Ouverture d'un service AFIS/SSIS à Takaroa.
- . Nouvelles AIC concernant les services assurés sur les aérodromes.
- . Diverses missions de remplacement, d'instruction et de maintenance des véhicules (Moorea, Raiatea, Huahine, Rurutu, Tubuai).
- . Affectation d'un nouveau véhicule de liaison à Rangiroa, puis à Bora-Bora.
- . Affectation d'un VIM 1 à Raiatea.
- . Ouverture AFIS/SSIS de Takaroa (1er trimestre 90).

ACTIVITES DES SERVICES

DIVISION DES TRANSPORTS AERIENS

- . Organisation des sessions d'examens du PN (CSS, PPA, PPH, PP/IFR et QRI).
- . Elaboration des tableaux statistiques du trafic aérien à Tahiti-Faaa.
- . Edition des factures relatives aux redevances et taxes d'atterrissage, passagers, de stationnement et de balisage.
- . Création du logiciel de gestion de l'avion administratif FOCHS.
- . Mise en oeuvre de la facturation RSTCA.
- . Désignation des examinateurs au jury des examens.
- . Mise en surveillance continue par le Bureau Véritas du F-DOQT de Pacifique Hélicoptères Services.
- . Instruction d'une demande de dérogation d'Air Moorea concernant la mise en conformité de huit de leurs appareils avec l'arrêté du 05/11/87.
- . Instruction de la demande d'agrément instructeur ULM pour M. ISCHER.
- . Etude des dossiers d'agrément des instructeurs des compagnies Tahiti Conquest Airline et Air Moorea.
- . Immatriculation du F-ODUM de Pacifique Hélicoptères Services.
- . Radiation du F-ODUF du Cercle Aéronautique de Tahiti.
- . Vérification de l'application de la réglementation des ULM sur Bora-Bora et sur les gilets de sauvetage, rappel à l'ordre sur les conditions de vol libre, relevé de diverses infractions, information sur les baptêmes de l'air de Pacifique Hélicoptères Services, envoi de compte-rendus d'incident du F-OLPR.
- . Publication des résultats de l'audit de formation de l'Aéroclub de Tahiti.

Perspectives

- . Mise en service du logiciel de gestion du F-OCHS.
- . Création d'une base de données concernant le parc aérien en Polynésie Française.
- . Suivi de la mise en exploitation de la facturation RSTCA (opérationnelle début décembre 1989).
- . Mise en service d'un hélicoptère Robinson R22 à l'Héliclub de Tahiti.

ACTIVITES DES SERVICES

AERODROME DE TAHITI-FAAA
 RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A SEPTEMBRE 1989
 TABLEAU 2 PAGE 1

COMPAGNIE	VOLS	PAX	(DONT) (PAG.)	TRANSIT * DIRECT	TRANSIT * PAX	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1988
***** TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR *****										
AIR MOOREA	A 7671	63006	()	63006	93355	67,5				+ 2,4
(MOOREA)	D 7675	57505	()	57505	93360	61,6				
	T 15346	120511	()	120511	186715	64,5				
TOTAL TRAFIC MOOREA	A 7671	63006	()	63006	93355	67,5				+ 2,4
	D 7675	57505	()	57505	93360	61,6				
	T 15346	120511	()	120511	186715	64,5				
AIR MOOREA	A 546	3575	()	3575	6763	52,9				+ 45,0
	D 548	3791	()	3791	6781	55,9				
	T 1094	7366	()	7366	13544	54,4				
AIR TAHITI	A 2800	90751	(4386)	90751	125775	72,2		141450	23226	+ 15,2
	D 2799	82229	(4506)	82229	122005	68,3		312075	43564	+ 19,1
	T 5599	172980	(8892)	172980	249780	69,3		453525	90790	+ 7,5
TAHITI CONQUEST A.	A 232	941	()	941	2060	45,7				+ 103,3
	D 236	673	()	673	2026	32,1				
	T 468	1614	()	1614	4156	38,3				
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A 11249	158273	(4386)	158273	227953	69,4		141450	23226	+ 10,5
	D 11258	144198	(4506)	144198	226242	63,7		312075	67564	+ 19,1
	T 22507	302471	(8892)	302471	454195	66,6		453525	90790	+ 7,5

ACTIVITES DES SERVICES

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL												
U.T.A	A	205	37333	(	945	39596	55127	71.8	1535	257456	PAX	18.9
	T	204	37338	(	1451	39759	54987	72.3	1531	56402	POST	8.4
		409	75029	(	2296	79355	110114	72.1	2066	313858		8.5
GANTAS	A	233	25337	(	271	71989	98308	73.2	3914	6176	PAX	0.1
	T	233	26436	(	479	72688	98315	73.9	3855	6691	POST	28.6
		466	52213	(	750	144677	198623	73.6	4300	12867		6.6
AIR NEW ZEALAND	A	193	18534	(	173	48655	69070	70.4	1120	17173	PAX	5.6
	T	386	37106	(	427	97348	69075	70.5	1187	20883	POST	15.1
LAN CHILE	A	91	8287	(	54	8205	13238	62.0	1768	2119	PAX	0.6
	T	182	14992	(	181	14992	26425	56.7	9651	3309	POST	70.7
AIR FRANCE	A	62	13662	(	317	13915	22289	62.6	3344	70036	PAX	0.9
	T	124	27451	(	1035	13915	21997	61.9	3795	18062	POST	28.2
CONTINENTAL	A	201	28229	(	155	59121	51167	76.5	6333	5215	PAX	7.7
	T	402	38771	(	350	38835	51193	75.8	6544	5286	POST	3.9
HAWAIIAN AIRLINE	A	79	10297	(	6	11473	18216	63.0	2731	2538	PAX	43.0
	T	158	20061	(	49	10960	18216	61.6	3923	3326	POST	10.3
AIR CALEDONIE	A	17	1313	(	4	1313	2223	59.1	1572	1472	PAX	0.0
	T	34	2415	(	32	2415	4435	54.5	1101	1992	POST	0.0
TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	A	1081	133220	(	1825	234314	329628	71.1	4142	362185	PAX	17.6
	T	2161	269018	(	5320	466806	658752	70.8	4876	451291	POST	20.0
U.T.A	A	1	282	(		282	382	4.9			PAX	
	T	2	296	(		296	564	52.5		4183	POST	
GANTAS	A	1	134	(		134	220	60.9			PAX	
	T	2	268	(		268	440	60.9			POST	

ACTIVITES DES SERVICES

AERODROME DE TAHITI-FAAA
 RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A SEPTEMBRE 1989
 TABLEAU 2 PAGE 2

COMPAGNIE	VOLS	PAX	TRANSIT DIRECT	PAX + TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1988
LAN CHILE	1	83	83	83	160	51,9			PAX↑
	2	163	163	163	320	50,9			POST
AIR FRANCE	2	98	118	216	350	61,7			PAX↑
	4	196	236	432	700	61,7			POST
CONTINENTAL	4	1594	1594	1594	1734	91,9			PAX↑
	8	3212	3212	3212	3468	92,6			POST
SWISSAIR	1	305	305	305	384	79,4	1835		PAX↑
	2	627	627	627	788	81,6	1835		POST
MINERVE	63	6508	5790	12298	18642	66,0			PAX↑
	126	13447	11580	25027	37284	67,1	4	4	POST
PANAM	1	376	376	376	412	91,3			PAX↑
	2	708	708	708	824	85,9			POST
HAWAIIAN AIRLINE	1	296	296	296	350	84,6			PAX↑
	2	592	592	592	700	84,3	184	19	POST
AMERICAN TRANSAIR	3	760	760	760	1038	73,2	2000		PAX↑
	6	1500	1500	1500	2076	72,3	2000		POST
UNITED AIRLINES	4	1295	1295	1295	1467	88,3			PAX↑
	8	2216	2216	2216	2934	75,5			POST
DIVERS USA	1	259	259	259	259	100,0	2262		PAX↑
	2	518	518	518	518	100,0	3012		POST
BRITISH AIRWAYS	1	100	100	100	100	100,0			PAX↑
	2	200	200	200	200	100,0			POST
JAT	1	231	231	231	250	92,4			PAX↑
	2	470	470	470	500	94,0			POST
SOBELAIR	1	156	156	156	168	92,9			PAX↑
	2	312	312	312	336	92,9			POST
TOTAL TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	86	11518	6042	17560	25816	68,0	6097	19	PAX↑ + 132,4
	172	23643	12084	35727	51852	69,2	11211	19	POST - 90,8
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	1167	147238	104636	251874	355444	70,7	4148203	362189	PAX↑ + 2,0
	2333	292661	209272	501933	710384	70,7	739541	89125	FRET - 18,4
							4887744	451310	POST - 20,1
TOTAL TOUT TRAFIC	12416	305511	104636	410147	583397	70,3	4289653	354411	PAX↑ + 5,5
	24840	595132	209272	804404	1164576	69,1	1051648	126789	FRET - 16,5
							5741299	530100	POST - 16,5

.Nota : "PAX" % de variation PASSENGERS + 1 fois TRANSIT

ACTIVITES DES SERVICES

L'AERODROME DE TAHITI-FAAA

ETUDES ET REALISATIONS

- . Deuxième phase des travaux de rénovation de la piste (à compter du 04.07).
- . Chantier d'installation du nouveau dispatch.
- . Etude aménagement abri tracteur SETIL et accès Commissariat.
- . Elaboration du manuel d'exploitation de la Tour (rédaction des deux premiers chapitres).
- . Départ du dernier P2V7 à destination de l'Australie.
- . Mise en service du système d'enregistrement informatisé GAETAN (le 24.07).
- . Visite du Ministre des DOM-TOM du 21.07 au 24.07.
- . Etude de la nouvelle instruction relative à l'établissement des cartes d'obstacles d'aérodrome OACI type A.
- . Dossier effectifs Tour - Organisation nouveau centre - Qualifications OCCA.
- . Troisième phase des travaux de rénovation de la piste à compter du 21.08.
- . Visite officielle du Premier Ministre du 24.08 au 26.08.
- . Etude impact aéronautique du projet de quai au long cours Est : application de la nouvelle instruction sur les cartes d'obstacles et consultation des compagnies aériennes.
- . Etude d'un projet d'amendement à la réglementation sur les minimums opérationnels.
- . Etude aires de points fixes et d'avitaillement en zone Nord.
- . Mise au point d'un programme d'établissement automatisé des tableaux de service avec saisie automatique des bilans individuels pour la Tour de contrôle.
- . Etude d'application de la réglementation des MOS en situation particulière (panne DME ou feux à éclats).
- . Etude d'un amendement aux cartes d'approche aux instruments comportant des minimums MVL (circuit d'aérodrome-type non standard).
- . Etude des minimums opérationnels inférieurs aux MOS et demande d'amendement.

ACTIVITES DES SERVICES

- . Poursuite étude nouveau plan de composition générale de l'aéroport.
- . Quatrième phase des travaux de rénovation de la piste (à compter du 12.09).
- . Etude en liaison avec le SIA, de l'exploitation des hélicoptères sur la plateforme.
- . Réunions Chefs de quart Tour de contrôle (le 18.09) - AOCFP les 25.07 et 20.09) - CTSV.

SURETE

- . Renforcement des mesures de sûreté :
 - du 21.07 au 24.07 : Visite Ministre DOM-TOM
 - du 24.08 au 26.08 : Visite Premier Ministre
 - depuis le 22.09 : suite à l'attentat sur UT 772.
- . Mission du Chargé de mission sûreté/défense auprès du DG, du 15.08 au 18.08.
- . Réunions :
 - Comité opérationnel de sûreté (les 08.08, 22.09 et 28.09).
 - Comité local de sûreté aéroportuaire (le 17.08).
 - Avec les compagnies internationales (le 02.10).
- . Mise en service d'une nouvelle vignette/véhicule d'accès en zone réservée.
- . Instruction dossier effectifs auxiliaires PAF.
- . Travaux d'installation de clôtures et d'un nouveau portail à commande magnétique en zone Nord, protection passive de la Tour de contrôle.

ACTIVITES DES SERVICES



CENTRES

AEROPORT DE TAHITI-FAAA

TOUR DE CONTROLE DE FAAA

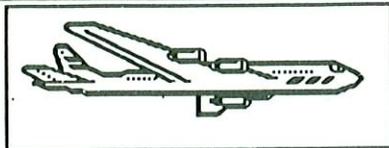
Total des Mouvements commerciaux	-----	9 324
Comprenant		
IFR	-----	3 193
ETRANGERS	-----	507
JETS	-----	755
PLUS DE 20 TONNES	-----	755
Total des mouvements non commerciaux	-----	7 283
Comprenant		
IFR	-----	1 017
AERO-CLUB DE TAHITI	-----	2 636
AERO-CLUB UTA	-----	1 008
PRIVES	-----	1 384
TOTAL DES MOUVEMENTS	-----	16 607

BUREAU DES TELECOMMUNICATIONS

Total des messages reçus	-----	722 383
Moyenne quotidienne	-----	
sur le réseau		
international	-----	8 026
local	-----	290 931
	-----	431 452
Total des messages émis	-----	145 887
Moyenne quotidienne	-----	
sur le réseau		
international	-----	1 621
local	-----	71 870
	-----	74 017

BUREAU DE PISTE

Validation de licences professionnelles	-----	43
licences non professionnelles	-----	
Effectifs des personnels navigants basés:		45
professionnels	-----	
corps techniques	-----	177
privés	-----	9
	-----	380



CENTRES

BUREAU D'INFORMATIONS AERONAUTIQUES

Notams classe 1 série A reçus.....	25 872
Notams classe 1 série A émis.....	49
" " série C émis.....	61
Protections fournies.....	415
Circulaires locales d'information.....	7

SSIS

Feux extincteurs.....	--
Feux aéronef.....	--
Alerte (s) aéronef.....	2
Accident (s) aéronef.....	--
Sortie (s) du véhicule ambulance.....	--
Surveillance d'avitaillements.....	356
Surveillances décollages et atterrissages.....	948
Interventions diverses.....	21
Exercices et instructions.....	26
Sorties nautiques.....	19

GARAGE

Interventions sur véhicules de sécurité.....	15
Interventions sur véhicules de liaison.....	23

CENTRE DE CONTROLE REGIONAL

Trafic en route.....	
vols internationaux.....	
Vols interinsulaires.....	
Phases d'urgences.....	
Evacuations sanitaires.....	

CENTRE METEOROLOGIQUE

Protections Total.....	1.577
Vols internationaux.....	418
Vols interinsulaires.....	1.159



NOUVELLES DIVERSES

ENTRETIEN AVEC . . .

Manureva : Stéphane JUVENTIN, vous allez partir prochainement à la retraite, on aimerait donc que vous nous parliez un peu de vous et de votre carrière.

S. J. : C'est avec plaisir que j'accepte de participer à la rédaction du "MANUREVA" qui a été créé il y a 14 ans et restera, je l'espère, un peu la mémoire du Service de l'Aviation Civile en Polynésie Française !



Je suis né le 27 juin 1925 à Papeete, où ma mère MERE A TEROATEA originaire de Rurutu et mon père Louis JUVENTIN, habitaient. J'ai fréquenté l'école protestante Viénot qui est devenue le Collège POMARE IV. Nous faisons beaucoup de sport et on aimait se retrouver en groupe au Bain Loti. Ma scolarité s'est terminée avec le Brevet Elémentaire car très rares étaient alors les polynésiens qui obtenaient le baccalauréat.

A 17 ans, je me suis engagé pour cinq ans dans les forces navales françaises libres et mon contingent d'une quarantaine de polynésiens s'est retrouvé en Nouvelle-Calédonie où les Américains avaient leur base de départ pour la lutte contre les Japonais. J'ai appris le métier d'opérateur-radio morse et phonie et me suis retrouvé affecté à une station de surveillance.



NOUVELLES DIVERSES

Quand j'ai été libéré avec mon compatriote Mote SALMON, nous avons passé un examen pour rentrer à l'Aviation Civile et nous nous sommes retrouvés à TONTOUTA, aéroport de Nouméa d'où partaient les vols vers l'Australie, l'Europe, Hawaï et la Polynésie.

Nous étions reliés par radio HF avec Nandi aux Fidji où se trouvait le centre de contrôle qui supervisait toute la circulation aérienne dans le Pacifique.

En 1965, à l'occasion d'un congé à Tahiti, M. PAUREAU m'a proposé le commandement de l'aérodrome de Bora-Bora. J'ai accepté et ai assumé ces fonctions pendant 7 ans.

Nous y étions plusieurs, il fallait entretenir les installations héritées des Américains, la piste de 2 000 mètres et assurer les veilles radio car nous étions l'aérodrome de déroutement de Tahiti-Faaa.

Le ravitaillement était irrégulier ce qui rendait parfois les conditions de vie assez précaires. Cependant, mes trois enfants sont nés à Bora, où le tourisme démarrait avec le premier grand hôtel. Je garde un excellent souvenir de cette époque même s'il était parfois dur de rejoindre son travail, vers 4 heures du matin, par le lagon !

En 1972, j'ai été affecté à Faaa où j'ai occupé divers postes ; contrôleur au Centre Régional, puis à la Division des Aérodromes Extérieurs enfin à la Section Avions au Sol de l'aéroport dont je suis devenu le responsable.

Manureva : Vous avez donc connu toute l'évolution du transport aérien moderne depuis les hydravions jusqu'au B 747-400, est-ce-que cela vous inspire une réflexion particulière ?

S. J. : J'ai en effet conscience d'avoir vécu une ère passionnante avec des progrès techniques spectaculaires.

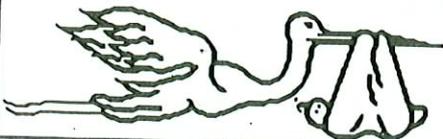
Mais ce qui me frappe surtout, c'est l'évolution des mentalités. A l'époque, nous étions peu nombreux pour assurer le service ; de nos jours, les tâches sont plus spécialisées, ce qui dilue les responsabilités.

Les motivations ne sont donc plus les mêmes.

Manureva : Considérant l'accélération actuelle du progrès et avec votre recul, comment voyez-vous l'avenir de l'Aviation Civile en Polynésie Française ?

S. J. : Globalement, je suis optimiste ! car nous n'avons pas pris de retard technologique et avons le sentiment de travailler dans un contexte moderne.

L'aéroport de Faaa continue de se développer et le trafic passagers ou marchandises est en croissance continue.



NOUVELLES DIVERSES

La politique d'océanisation des personnels techniques est une réalité et même une réussite, si j'en juge à la section "Avions au Sol" où il n'y a plus de fonctionnaires expatriés et qui comprend un Bureau de Piste (BDP), un Bureau d'Information Aéronautique (BIA), un Bureau Notam International (BNI) ainsi qu'un Bureau Central des Télécommunications (BCT) avec par exemple, plus de mille messages traités par jour sur le réseau international et local. Or, ces tâches sont à mon avis plus importantes que celles qu'on assure dans un aéroport métropolitain équivalent.

Manureva : Stéphane JUVENTIN, on vous remercie pour cet entretien et on vous souhaite une bonne continuation !

V I S I T E A . . .

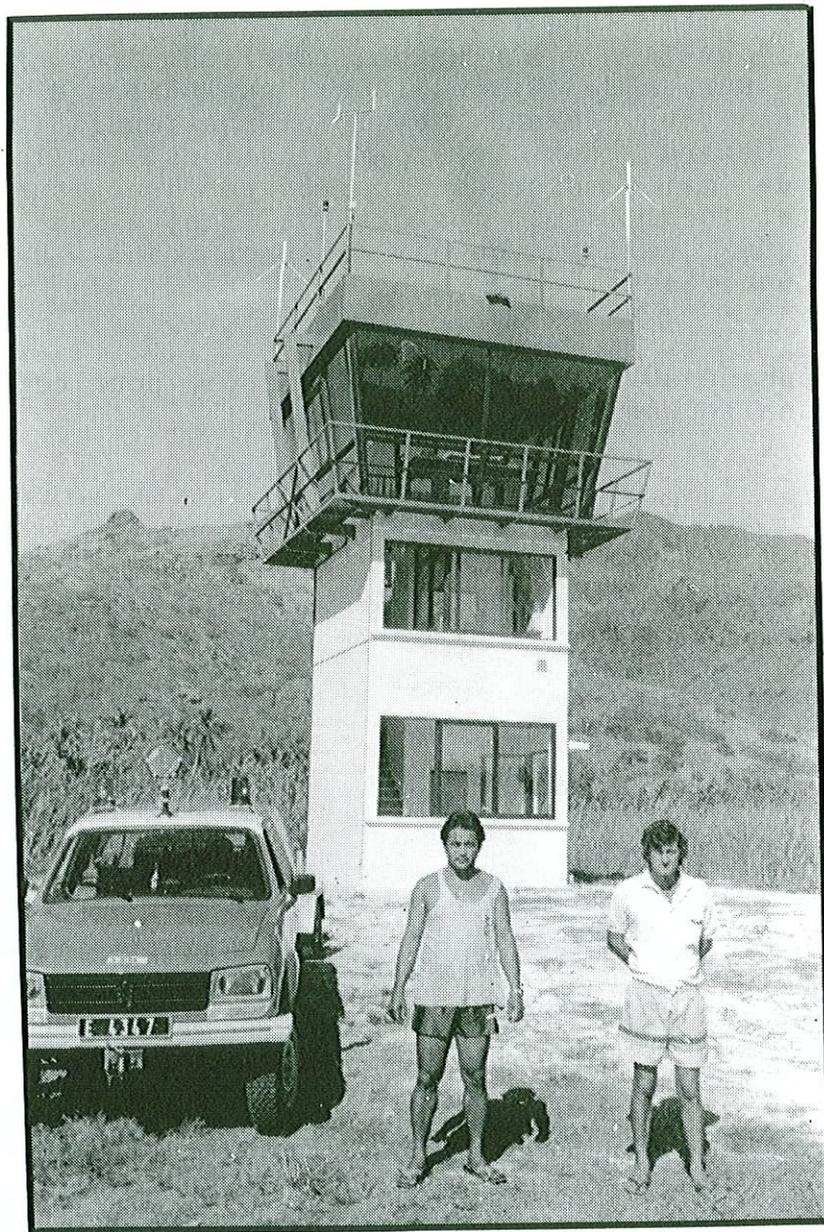


L'aérodrome de Moorea traite près de 28.000 mouvements commerciaux par an et environ 180.000 passagers !

Sur la photo ci-dessus, on voit la vieille tour construite en 1972 avec le contrôleur LEE Benoît.

ACTIVITES DES SERVICES

Sur la photo ci-dessous, on voit la nouvelle tour en cours de finition avec le Chef d'aérodrome JACQUET Yvon et un pompier PUTUA Sylain.



Les autres agents affectés à Moorea sont :

RIO Bernard (Adjt) et TAU Rémy contrôleur
TAPUTUARAI Angelo (Chef SSIS) et TETUIRA Terii pompier

Ajoutons que : la piste est aux normes ATR 42, les installations terminales superbes sont dignes de la réputation touristique de Moorea, une radiobalise alimentée grâce à des panneaux solaires et un véhicule SSIS VIC 1 ; complètent l'équipement de cet aérodrome.



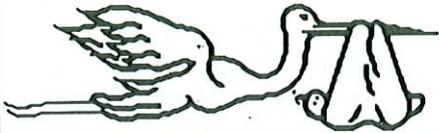
NOUVELLES DIVERSES

Samedi 23 septembre, le Chef de la Division ATS-SAR du Service de la Navigation Aérienne avait invité les pilotes privés et les personnes intéressées par les problèmes de sécurité, à une séance de travaux pratiques consistant à montrer comment on doit utiliser le canot de sauvetage embarqué à bord d'un petit avion, en cas d'amerrissage forcé.



Nous souhaitons profiter de cette occasion pour rappeler quelques recommandations en la matière, aux pilotes.

- . Déposer un plan de vol et bien remplir les cases "SAR" pour tout voyage comportant un survol maritime.
- . Bien étudier la météo avant le départ (houle-vent).
- . Ne pas s'écarter de l'itinéraire prévu et donner régulièrement sa position au CCR.
- . Vérifier que chaque personne à bord dispose, à portée de main, d'un gilet de sauvetage qui lui convienne et sache l'enfiler rapidement.
- . Emporter un canot de sauvetage agréé dès qu'on s'éloigne de la terre ferme d'une distance telle que la panne d'un moteur ne permette pas de la rejoindre ; compte tenu de son altitude et des paramètres du vol.



NOUVELLES DIVERSES

- . Vérifier que la balise de détresse est facilement accessible et a des piles en état de validité.
- . Connaître par coeur la check-list en cas de panne moteur pour éviter qu'un incident bénin (givrage carburateur - réservoir d'essence vide - désamorçage de l'alimentation suite à un changement de configuration, un vapor lock...) se termine par une catastrophe qui aurait pu être évitée.
- . Connaître par coeur la procédure radio de détresse de manière à informer immédiatement en termes précis, le contrôle.
- . Garder son calme pour bien se préparer à l'amerrissage :
 - en prenant la vitesse de finesse max.
 - en identifiant la houle principale de façon à se présenter parallèlement à elle en glissade contrôlée pour la suivre et toucher, si possible, sur le haut de la vague.
 - en analysant la force et la direction du vent, seul facteur vraiment aléatoire dont l'appréciation est capitale. En effet, si le vent est égal à 20 noeuds ou plus, le fait de se présenter vent de face ou vent arrière conduira à toucher à 60 au lieu de 100 noeuds par rapport à l'eau ; différence qui fait que dans un cas on a une certaine chance de s'en tirer alors que dans l'autre cas on est presque sûr d'être tué sous le choc à l'impact.
 - en demandant aux personnes à bord d'oter les lunettes, cravates, chaussures, bagues etc... de retourner les poches.
 - en faisant mettre les gilets de sauvetage.
 - en faisant accrocher la sangle du canot à un siège et en demandant au passager placé près de la porte de prendre le canot sur ses genoux, d'entrouvrir la porte en courte finale et de jeter le canot à la mer après l'amerrissage de façon à ce qu'il se gonfle par percussion d'une bouteille de gaz comprimé et ne soit pas emporté par le vent.
 - en prenant sur lui, la balise de détresse.
 - en donnant les consignes de sécurité pour serrer les ceintures, prendre la position de crash et fixer l'ordre d'évacuation.
 - en sortant les pleins volets en finale pour toucher à la vitesse aérodynamique la plus faible possible, aux grands angles, en configuration lisse (train rentré) de préférence.



NOUVELLES DIVERSES

- . Expédier si possible un ultime message radio.
- . Laisser pénétrer l'eau dans l'habitacle après amerrissage de façon à ce que l'on puisse ouvrir les portes lorsque les pressions intérieures et extérieures seront équilibrées.
- . Evacuer rapidement et rejoindre le canot.
- . Retourner le canot s'il est gonflé à l'envers selon une technique à connaître en fonction de la direction du vent.
- . Monter rapidement à bord.
- . Récupérer le couteau situé dans une poche près de l'attache de la sangle.
- . Couper la sangle car l'épave de l'avion, malgré l'air contenu dans les réservoirs d'aile, va finir par sombrer.
- . Ouvrir la sacoche qui équipe réglementairement tout canot de sauvetage, de façon à :
 - répandre progressivement dans l'eau la fluorescine afin d'indiquer aux avions de recherche la dérive du canot et signaler sa position.
 - préparer les fumigènes et le miroir pour attirer l'attention de l'équipage des avions de recherche lorsqu'ils seront en vue.
- . Brancher la radiobalise de détresse car c'est elle qui permettra aux avions de recherches de rejoindre la zone. Il faut savoir en effet que toute une organisation va se mobiliser dès qu'une détresse est connue. Si tout s'est bien passé, dans les heures qui suivent, les gardiens de l'aéronavale sont normalement capables de localiser les naufragés et de leur larguer une chaîne SAR comprenant un canot plus grand et confortable et des bateaux).

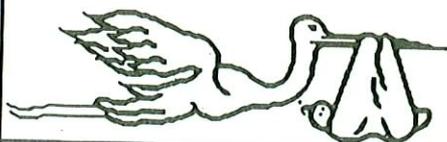




NOUVELLES DIVERSES



Monsieur Noël MILLET, Sous-Directeur chargé des Affaires Financières et de l'Informatique à la Direction Générale de l'Aviation Civile, s'est rendu en mission en Polynésie Française début septembre 1989 afin d'évaluer les problèmes de gestion administrative et de prendre connaissance des solutions informatisées qui y ont été apportées depuis quelques années. Il s'est également rendu sur les aérodromes d'Etat à BORA-BORA, RAIATEA et RANGIROA.



NOUVELLES DIVERSES



Pour la première fois, le Territoire avait décidé de fêter la journée mondiale du Tourisme, le 27 septembre; en invitant la population à renouer avec certaines traditions polynésiennes.

Le personnel du Service Administratif a donc tenu, à cette occasion, à fleurir tout spécialement ses locaux, comme on peut le voir sur cette photo, malheureusement en noir et blanc!

