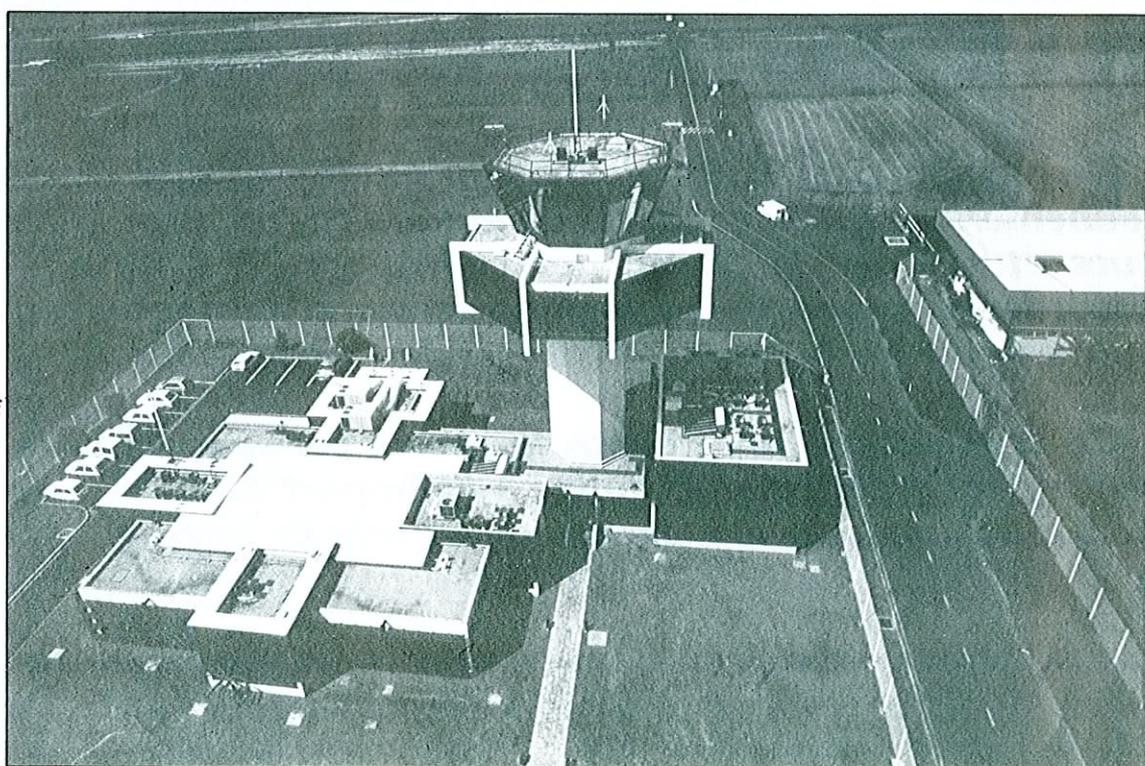


LE NOUVEAU CENTRE DE CONTROLE DU TRAFIC AERIEN DE TAHITI - FAAA



.....Le Dossier du Trimestre

Préambule

Dans un environnement où l'activité, sans cesse croissante, subit de sensibles variations, le contrôle du trafic aérien nécessite l'adoption de moyens capables de faire face à de nouvelles contraintes.

Ainsi, la création d'un nouveau bloc technique, regroupant les organismes de contrôle de la circulation aérienne et les services techniques, permet, à l'instar des anciens locaux, une meilleure synergie entre les hommes et leurs missions.

Des améliorations fonctionnelles et une organisation rationalisée sont autant d'atouts face aux exigences du contrôle de l'espace aérien de Tahiti - Faaa tant au niveau local que régional.

De même, l'acquisition de moyens modernes agencés dans un environnement adapté favorise les conditions de travail des services techniques et valorise le travail des contrôleurs. En outre, l'importance accordée à l'aspect technologique permet d'ajuster les capacités de ce nouveau centre aux caractéristiques de l'espace aérien de Tahiti - Faaa.

Ce nouveau centre de contrôle, autant par sa fonctionnalité que par son aspect architectural, donne à l'aéroport de Tahiti - Faaa et à son personnel une nouvelle dimension à l'échelle internationale.

SOMMAIRE

LE NOUVEAU CENTRE DE CONTROLE DU TRAFIC AERIEN DE TAHITI-FAAA

HISTORIQUE

PROGRAMME GENERAL

LE BLOC TECHNIQUE

A - L'organisme de contrôle

- Son rôle
 - a) - *Contrôle local*
 - b) - *Contrôle Régional et Océanique*
- Ses moyens
 - a) - *Humains*
 - b) - *Communications*
 - c) - *Coordination et suivi*
 - d) - *Nouveaux outils d'assistance*

B - Des installations modernes

- Les locaux
 - a) - *Le bâtiment technique*
 - b) - *La Tour de Contrôle*
- Les équipements

LA CENTRALE ELECTRIQUE

A - L'énergie, élément de base

B - Les groupes de secours

C - Le contrôle et la surveillance

L'INAUGURATION DE LA TOUR

HISTORIQUE

1 - Les raisons d'un nouveau centre

L'ancien Centre de Contrôle Régional avait été installé au milieu de la zone technique sud de l'Aviation Civile, à côté des services du SNA et en particulier de la maintenance technique et la section SAR à proximité de ces installations, du fait de leurs interconnexions nécessaires.

L'ancienne tour de contrôle avait été construite en zone nord, sur un espace dégagé d'obstacle et d'où la visibilité sur les extrémités de piste était satisfaisante, ce qui n'était pas le cas au sud de la piste (obstacle créé par la colline du virage du flamboyant vers le seuil 22).

Le manque de surface disponible au Sud de la piste a imposé le développement des installations techniques de l'Aviation Civile en zone nord et, à terme, le transfert

des premières installations vers ce lieu.

Avec le transfert du CCR s'était posée la question du regroupement de cette section avec la vigie existante. En effet, ces deux fonctions sont complémentaires et leur rapprochement était nécessaire. Après une étude de visibilité, d'implantation et de fonctionnement, il a été décidé de regrouper

la vigie et le CCR dans une nouvelle tour de contrôle, afin de satisfaire deux objectifs principaux :

- Amélioration de la gestion du personnel ;
- Amélioration de la sûreté.

2 - De la conception à la inauguration

Dès octobre 1984, un groupe de travail a été créé pour initier les études préliminaires du nouveau centre de contrôle de l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

En septembre 1986, un avant-projet sommaire élaboré par les services de la Direction de l'Assistance Technique du Haut-Commissariat et M. Gérard DEKERSAUSON a jeté les bases du futur ensemble.

Cet avant-projet sommaire a été approuvé en octobre 1987 par la Direction de la Navigation Aérienne.



L'ancienne tour de contrôle

Un concours d'architecture lancé fin 1987 a confié la maîtrise d'oeuvre à **M. Jean-Hugues TRICARD**.

La maîtrise d'ouvrage étant assurée par la Direction Générale de l'Aviation Civile et la conduite d'opération par le Service de l'Infrastructure Aéronautique, la consultation des entreprises a été effectuée dès février 1989.

Les travaux de génie civil ont débuté en juin 1989 pour se terminer en décembre 1990.

L'installation des équipements techniques a été réalisée par le service Technique de la Navigation Aérienne avec l'assistance du service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie, d'avril 1991 au 30 avril 1992.

C'est le 18 mai 1992 que le nouvel ensemble a été mis en service. Il a été officiellement inauguré le 16 juillet 1992.



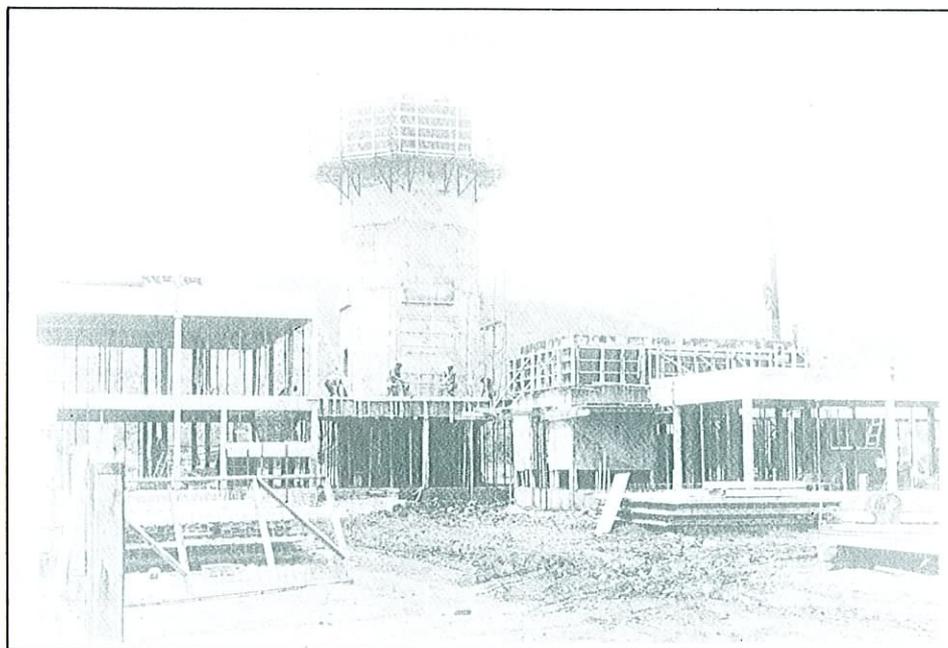
De nombreuses personnalités pour une inauguration réussie

PROGRAMME GENERAL

1- Le choix du site

Le centre est implanté dans la zone technique réservée aux installations de l'Aviation Civile, site retenu au plan de composition générale de l'Aéroport de TAHITI-FAAA, approuvé par le Ministre des Transports le 11 Octobre 1978 et précisé dans l'étude du phasage intermédiaire.

En raison des critères de visibilité sur les extrémités de piste et les installations existantes ou projetées en zone Nord et des nuisances occasionnées par l'activité aéronautique, les bâtiments ont été étudiés de telle façon que la vigie soit située légèrement en avant du front des installations commerciales situé à 270 m de l'axe de la piste et que les locaux à usage de bureau soient tournés en majorité du côté opposé à la piste, vers le lagon.



Le nouveau centre de contrôle en chantier

2 - Une construction fonctionnelle

Le parti architectural proposait de traiter ce bâtiment comme un signal dans la linéarité des espaces autour de la piste.

Les différents éléments graphiques et volumiques choisis (brise-soleil, carrelage, panneau aluminium) affirment cet édifice comme un point de convergence et de contrôle de l'ensemble de la zone.

Les blocs aveugles de la salle technique et des magasins referment le bâtiment rez-de-chaussée autour de l'atelier électronique de la Division Technique, traduisant la discrétion de l'indispensable travail de maintenance.

Les façades du bâtiment à deux niveaux sont totalement vitrées, afin de permettre la transparence au travers des brise-soleil des bureaux administratifs.

La vigie, clé de voûte de l'édifice, domine le Centre de Contrôle Régional et Océanique, dont

la structure apparente en portique permet une lecture plus légère de ce volume tout en affirmant la technicité de ce bâtiment. Une peau de verre habille cet élément et permet de répondre aux contraintes de visibilité sur 360°.

Une attention particulière a été apportée aux questions d'atténuation de l'intensité lumineuse, des risques d'éblouissement, d'isolation thermique des vitrages de la vigie de la tour de contrôle et de tenue du bâtiment aux vents cycloniques.

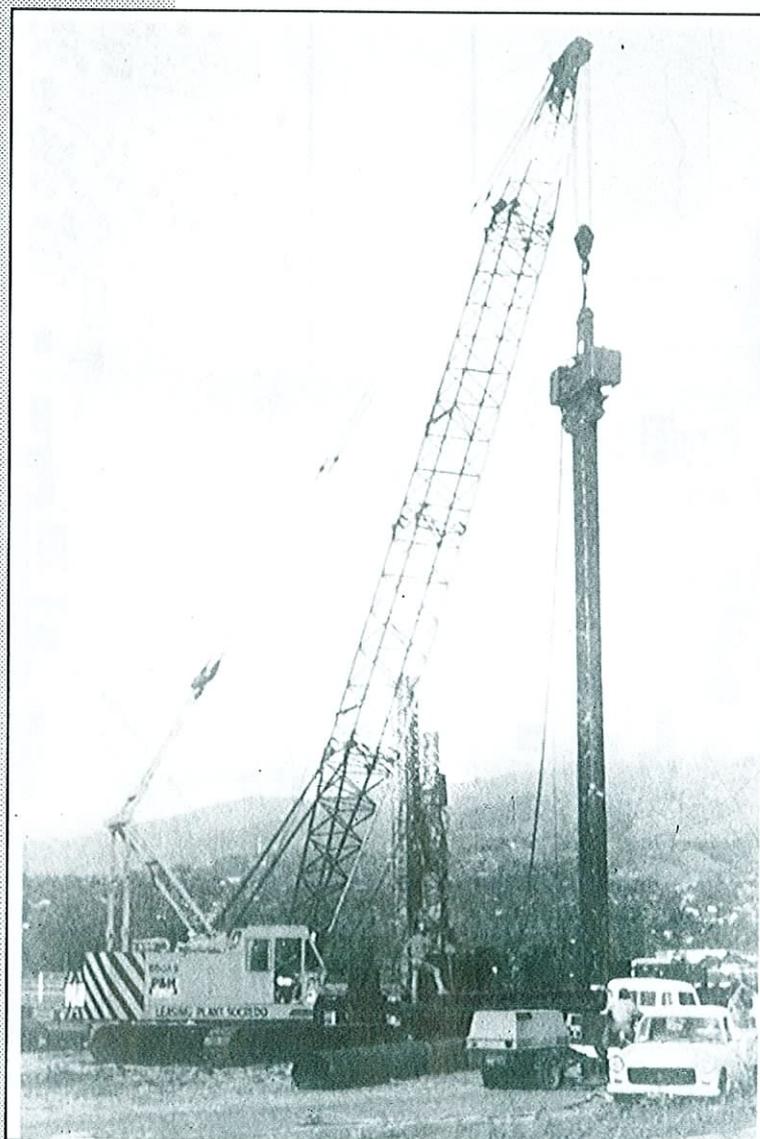
Sur ce dernier point, il a fallu régler le problème délicat des fondations sur un remblai instable, et assurer l'ancrage de la tour dans les sables coralliens pour faire face à sa très importante prise au vent lors d'un cyclone. Ceci a été résolu par la mise en oeuvre de fonda-

tions par 22 pieux battus de 711 mm de diamètre fichés à plus de 15 mètres de profondeur.

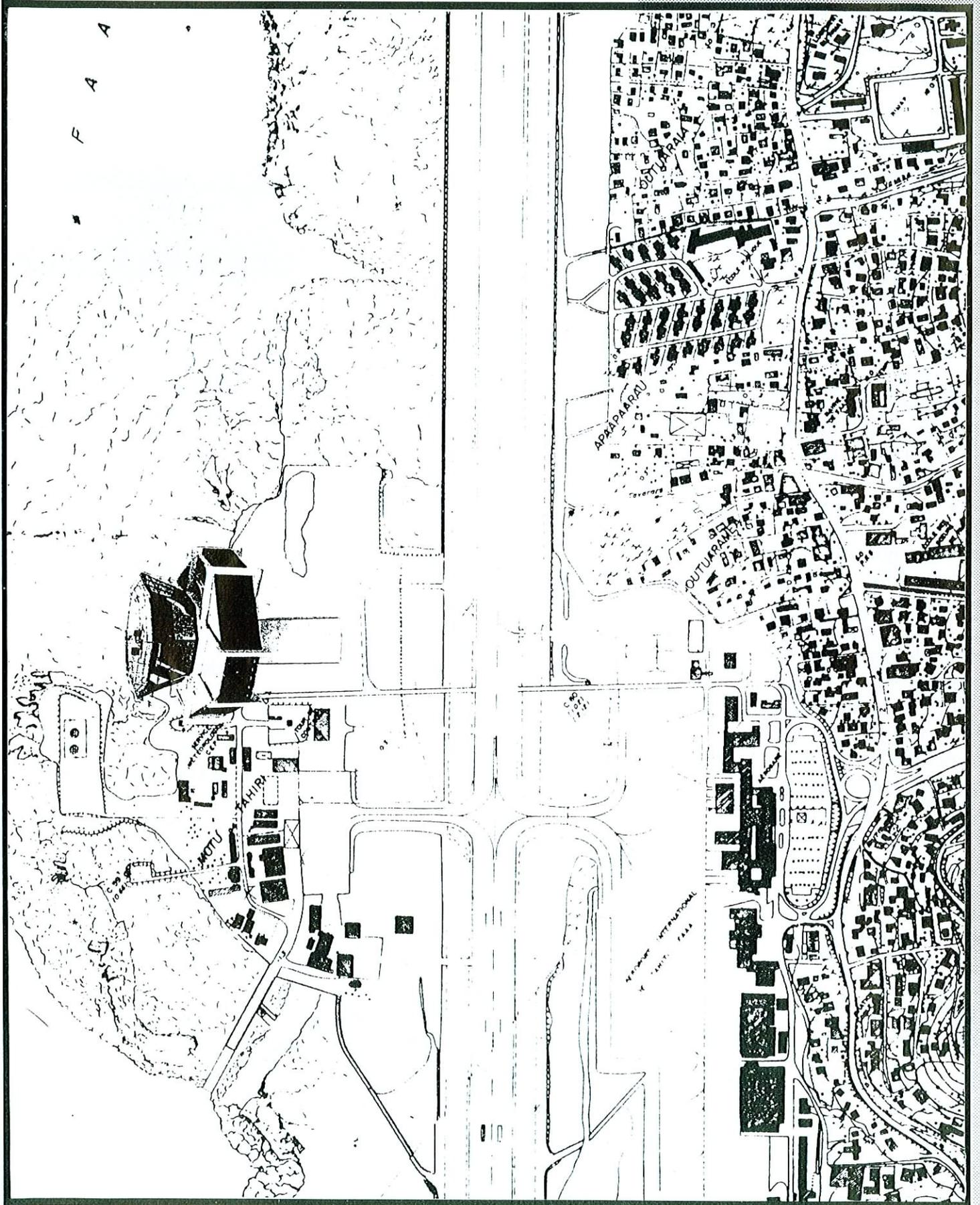
3 - Programme des travaux

Le projet de regroupement a prévu la construction de locaux divers représentant une surface utile de 870 m², soit une surface hors oeuvre d'environ 1150 m², répartis comme suit :

- une vigie de 35 m²
- une salle de contrôle de 60 m²
- une zone "vie" de 60 m²
- une salle technique de 90 m²
- une section SAR de 55 m²
- une division circulation aérienne de 130 m²
- une division technique de 360 m²
- des locaux divers pour 80 m²



La pose des pieux de 711 mm de diamètre



L'AEROPORT DE TAHITI - FAAA ET SON NOUVEAU CENTRE DE CONTROLE

LE BLOC TECHNIQUE

A - L'organisme de contrôle

Son rôle

Le nouveau bloc technique a été conçu de manière à permettre le regroupement de deux organismes de contrôle de Tahiti :

a) Le contrôle local

- **Contrôle au sol** : gestion du trafic sur la plate-forme
- **Contrôle d'aérodrome** : gestion du trafic dans un rayon de 10 km autour de l'aérodrome
- **Contrôle d'approche** : gestion du trafic dans un volume de 90 km de rayon et 9 000 pieds d'altitude.

b) Le contrôle Régional et Océanique

- **Contrôle régional** : gestion du trafic inter-îles interne à la Polynésie
- **Contrôle océanique** : gestion du trafic international en transit ou à destination de la Polynésie

Ses moyens

a) Humains

L'effectif comprend 43 personnes dont 35 contrôleurs qui sont désormais « multiquifiés » par opposition à la situation précédente où le fonctionnement des organismes était totalement différencié. Les ICNA (Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aé-

b) Techniques

La communication, c'est bien connu, a toujours posé des problèmes lorsqu'il s'agit de contacter des avions. Elle doit être sans faille. Si l'assurance de pouvoir atterrir en toute sécurité est une nécessité élémentaire, être guidé, renseigné et éventuellement as-



La vigie, symbole du contrôle aérien

rienne) peuvent ainsi exercer sur l'ensemble des positions de contrôle du centre.

sisté est le service dû aux utilisateurs de l'espace aérien.

L'échange d'informations en-

tre les pilotes et les contrôleurs se fait au moyen de communications radio dites communément «air-sol», ou d'une manière plus officielle et moins restrictive «du service mobile aéronautique».

Ces communications radio utilisent selon le besoin, les bandes de fréquence des gammes HF (de 3 à 18 Mhz) ou VHF (de 118 à 136 Mhz). Le choix est lié à la portée radio nécessaire pour établir le contact. Dans le cas de TAHITI les dimensions de la FIR, (Flight Information Région) qui couvre une superficie supérieure à celle de l'Europe, posent des problèmes très particuliers.

Nous rentrons là dans la notion bien connue des «spécificités locales».

Il faut savoir que la portée radio dans la gamme VHF est limitée à une distance peu supérieure à la visibilité optique entre les stations.

Si dans les pays continentaux il est possible de réaliser une couverture VHF complète du territoire en utilisant des stations relais, le caractère presque exclusivement maritime de la FIR TAHITI nous interdit cette solution. Pour l'utilisateur, les avantages de la VHF sont une meilleure fiabilité et un bon niveau de qualité des communications.

Pour les fréquences HF, la notion de portée est beaucoup plus délicate à approcher mais très supérieure à la VHF. Elle est tributaire de paramètres divers dont certains intègrent une bonne part

d'empirisme.

Pour l'utilisateur, la HF présente

l'espace. Le système de gestion des voies radio HF est très spécifique. Il a été conçu et développé



La salle de contrôle régional et océanique

l'inconvénient majeur d'un confort d'écoute médiocre lié à des brouillages fréquents, d'origines diverses et à la présence d'un bruit de fond permanent que la technique ne sait toujours pas traiter.

Pour les fonctions de contrôle d'aérodrome et d'approche, la dimension relativement réduite des espaces réglementés associés permet d'assurer le service en VHF. Le système d'exploitation des voies radio est alors identique à celui utilisé en métropole.

Pour les fonctions du contrôle en route, les communications sont normalement acheminées en HF, sauf dans les zones où une couverture VHF est possible. Dans le cas de TAHITI, cette facilité ne s'étend pas à plus de 10 à 15 % de

spécialement pour les besoins de TAHITI. Il nécessite une formation particulière des contrôleurs et un bon niveau d'entraînement à son utilisation.

A ces «chaînes radio» sont bien entendu associés des matériels d'émission et de réception ; des antennes, des systèmes de télétransmissions et des faisceaux hertziens.

c) coordination et suivi

La sécurité passe aussi par une bonne coordination avec les organismes de contrôle adjacents. A TAHITI nous voisinons avec les NEO-ZELANDAIS à l'Ouest (FIR AUCKLAND), les AMERICAINS au Nord (FIR OAKLAND) et les CHIILIENS au Sud-Est (FIR EASTER ONE).

Le transfert des avions d'un centre de contrôle à l'autre se fait par coordination téléphonique ou télégraphique selon le besoin.

Les coordinations téléphoniques sont gérées par un autocommutateur particulier dit «téléphone de sécurité». Il assure également les liaisons entre les différents services locaux concernés par la sécurité du trafic et la sûreté des plates-formes aéroportuaires. S'agissant d'un besoin analogue à celui rencontré sur les aéroports métropolitains, le matériel utilisé à TAHITI est strictement standard.

Les coordinations télégraphiques entre centres de contrôle voisins sont assurées par l'intermédiaire d'un réseau privé propre à l'Aviation Civile internationale et couvrant le monde entier. C'est le RSFTA, réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques.

En métropole la gestion du RSFTA est assurée par un commutateur de messages centralisé, installé à ORLEANS.

En OUTRE-MER, il a été nécessaire de mettre en place sur chacun des départements ou territoires un matériel analogue mais adapté à la taille beaucoup plus réduite des besoins. TAHITI en a reçu un exemplaire.

d) Nouveaux outils d'assistance

Il ne s'agit plus de systèmes vitaux au plan de la sécurité, mais d'outils d'assistance destinés à décharger l'utilisateur de tâches répétitives. Ils peuvent néanmoins avoir un impact sur la régularité du trafic, leur défaillance limitant la capacité du système en augmentant la charge de travail du contrôleur.

Le Système Informatisé de Gestion des Mouvements d'Avions, **SIGMA** pour les initiés, a été entièrement développé par le STNA. Il permet comme son nom l'indique, de gérer en temps réel la liste des vols que le centre de contrôle a en charge à un instant donné. Il devient l'outil de travail privilégié du contrôleur qui dispose ainsi

des listes de vols, de l'impression des strips (bande de suivi des vols), des messages télégraphiques intéressant les vols. En outre, il possède une banque de données où sont répertoriés l'ensemble des caractéristiques des aéronefs de Polynésie Française fournissant, ainsi, une aide appréciable à la saisie des vols. **TAHITI** est l'un des premiers aéroports français à se voir équipé d'un tel outil.

L'ensemble des informations qui transitent dans le centre sont enregistrées sur support magnétique. Outre leur aspect réglementaire, ces enregistrements sont d'un intérêt majeur pour améliorer la formation et maintenir le niveau de qualification des personnels d'exploitation.



SIGMA, Système Informatisé de Gestion des Mouvements d'Avions

B - Des installations modernes

Les locaux

Conçu comme un «signal dans la linéarité», ce nouveau bloc technique se décompose en deux parties principales :

- Le bâtiment technique
- La tour de contrôle

a) - Le bâtiment technique

Le coeur de ce bâtiment est constitué par les salles techniques renfermant l'ensemble du matériel moderne de gestion et de contrôle du centre agencées autour de l'atelier d'électronique de la Division Technique. A cet ensemble, on a associé des magasins de pièces détachées ainsi que des bureaux de direction munis d'une salle de réunions.

Attenant à cette partie technique, on accède par une passerelle vitrée aux locaux administratifs. Au deuxième niveau de ce bâtiment, on trouve la salle SAR, une salle de réunion et les chambres de repos pour les contrôleurs.

b) - La tour de contrôle

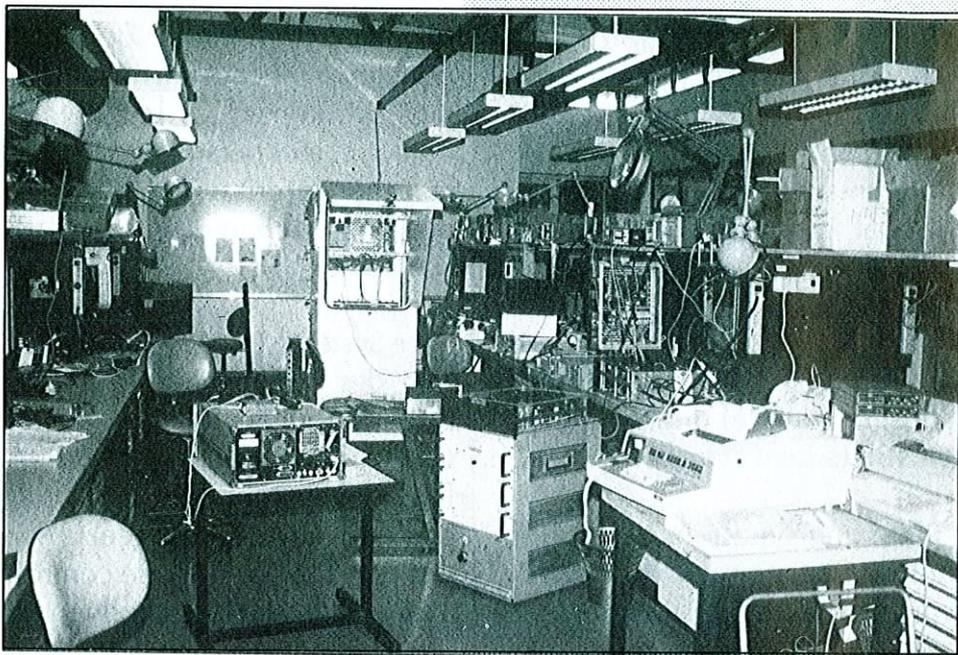
A la jonction de la Division Technique et des bureaux de la division CA/SAR, un ascenseur permet l'accès à la salle de Contrôle Régional et Océanique, pre-

mier niveau de la tour. A cet étage, on trouve aussi une salle d'instruction et une salle de détente.

A partir du CCR, un escalier permet d'accéder à la vigie, clé de

matés industriels fabriqués par Merlin Gerin.

Le premier (un PB 80), entièrement dédié à la gestion de la centrale électrique, est connecté en



L'atelier d'électronique avec la préparation d'une mini tour de contrôle pour TAKAPOTO

voûte de l'édifice. Entièrement vitrée, cette vigie offre une vue totale et inégalable de la plate-forme et ce, suite à l'attention particulière portée sur le choix des matériaux vitrés.

En outre, l'effort technologique se retrouve dans le matériel installé dans la tour. Il fait preuve, notamment, d'une grande souplesse en permettant la concentration de l'ensemble des fonctions de contrôle dans la vigie lors des créneaux à faible trafic.

Les équipements

La gestion technique centralisée s'articule autour de deux auto-

esclave au second (un PB 400) destiné à la supervision des installations techniques. La mise en place de modules d'acquisition d'informations diverses (conçus et fournis par la société LAI de Toulouse), répartis dans les divers sites abritant des installations techniques permet d'alimenter l'automate. La connexion des modules d'acquisition à l'unité centrale se fait sous protocole JBUS sur des liaisons RS 485 cheminant sur le réseau de câbles existant.

Ajouté à ce rôle de surveillance du réseau électrique, le PB 400 contrôle les appareils de radio navigation et gère le balisage de l'aéroport. Entre les deux automa-

tes, il existe une liaison qui permet de télécommander, depuis la tour, le choix de la source d'énergie. On peut signaler le développement en cours d'un logiciel permettant de gérer des synoptiques animés du réseau électrique (sur la base du logiciel Regard 1000 de Merlin Gerin).

Hormis ces automates, les locaux techniques comprennent :

- **chaînes radio** : 6 fréquences

VHF pour les îles du Vent et les îles Sous-le-Vent et 6 fréquences HF pour le contrôle en route, relayées par des antennes avancées. L'antenne avancée du mont Marau et le Centre réception HF de la Huna (sur les collines de Faa'a) sont reliés au Centre de Contrôle par faisceaux hertziens.

- **téléphone de sécurité** : autocommutateur permettant des liaisons point à point par des lignes spécialisées.

- **Autocommutateur** de messages gérant le réseau de télécommunications sol-sol régional et international. Les liaisons internationales transitent par le Centre Principal de Christchurch par voie satellite. Les liaisons intérieures utilisent des lignes spécialisées ou le réseau téléphonique commuté.

- **SIGMA** : 2 DPX 2000 sous UNIX



LA CENTRALE ELECTRIQUE

A - L'énergie, élément de base

C'est un lieu commun de dire que tout commence avec l'énergie électrique. Tellement commun que parfois on oublie, et qu'il est toujours bon de le rappeler.

L'expérience prouve aussi que sur un aérodrome, le système qui a la plus grande durée de vie est le réseau de distribution énergie. Les équipements électroniques seront changés au moins une fois dans la vie d'une tour de contrôle. Davantage même, si l'on se réfère à la durée de vie de plus en plus brève des matériels informatiques, qui se «démotent» plus qu'ils ne s'usent.

Tout l'équipement électrique de puissance, celui sans qui les pistes restent désespérément noires et les hauts parleurs muets, aura le dangereux privilège de devoir durer parfois toute la vie du centre, il est donc bien compréhensible que lors de sa construction, un effort tout particulier soit fait sur

ce sujet.

A TAHITI les réseaux d'alimentation moyenne tension de l'aérodrome ont fait l'objet d'une opération de rénovation avec l'installation d'un nouveau poste MT de 400 KVA et le bouclage du réseau.

B - Les groupes de secours

Pour des raisons de sécurité et de continuité de service, il est mis en oeuvre sur tous les aérodromes, une Centrale Electrique indépendante destinée à l'alimentation en secours du balisage, des aides radio à l'atterrissage et des installations de sécurité nécessaires au contrôle de la navigation aérienne.

Génie civil vétuste, groupes électrogènes anciens et manquant de souffle, réseaux de distribution fatigués, augmentation des besoins, notre centrale arrivait en fin de vie. La construction et l'équipement de la nouvelle centrale faisait donc naturellement partie intégrante du dossier.

La chasse aux décibels

On peut remarquer l'attention toute particulière portée aux problèmes d'insonorisation.

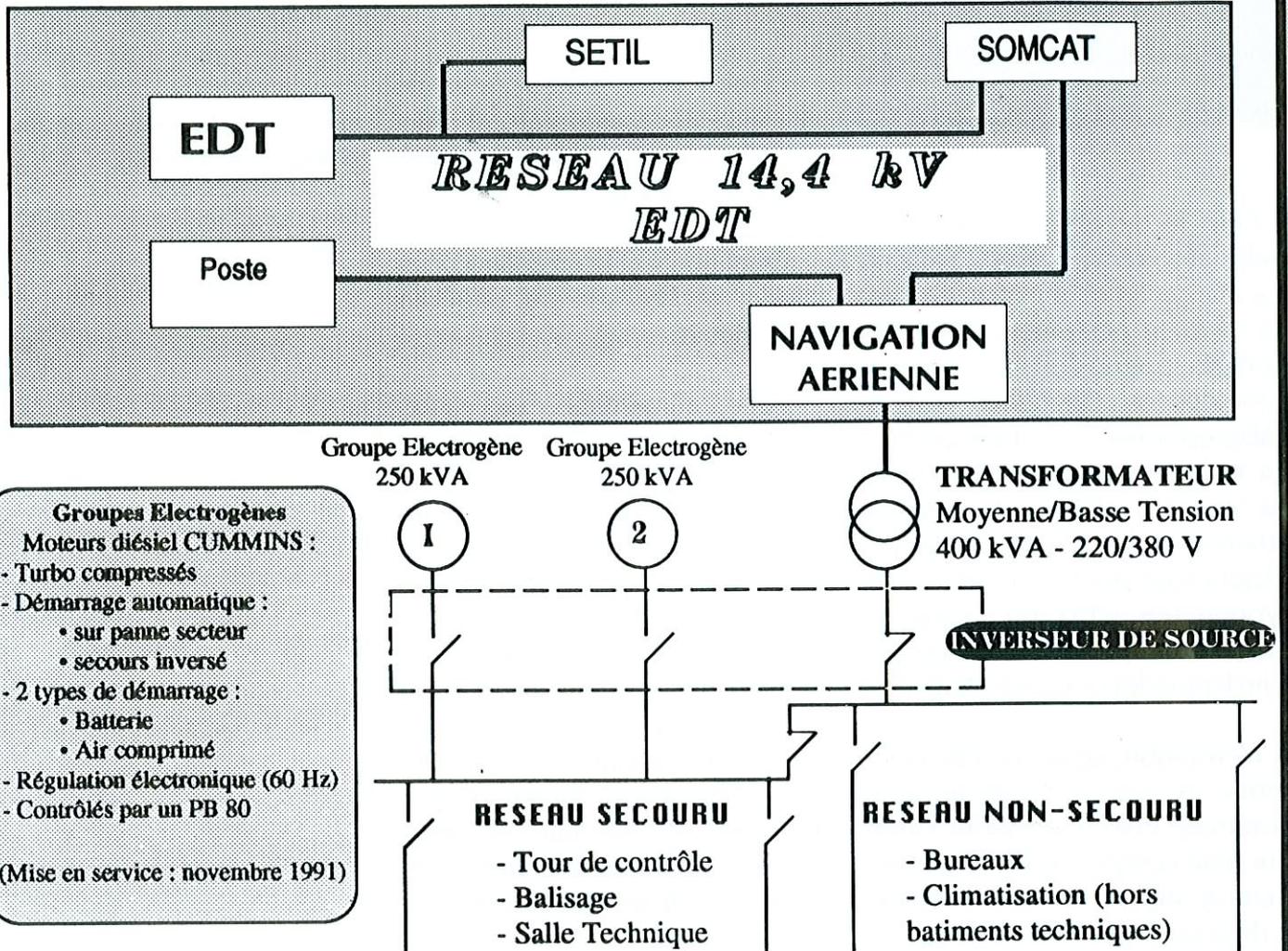
Ainsi, des pièges à sons répartis dans les entrées d'air doublés d'une isolation phonique de surface (plaques de mousse alvéolées) placée à l'intérieur permettent une atténuation importante du volume de bruit.

Il s'agit du seul équipement de ce type en service en Polynésie Française.

Les tests effectués lors de la mise en route des groupes électrogènes ont relevé un niveau de 66,9 dBA à 1 m des entrées d'air (le but fixé était de 66 dBA) et une moyenne de 52,5 dBA à 4 m des façades.

Si les solutions adoptées restent très classiques au niveau de la production de l'énergie (deux groupes électrogènes à moteur diesel d'une puissance de 250 KVA, en redondance l'un de l'autre), la nouveauté réside dans le haut degré d'automatisation atteint dans le fonctionnement et la surveillance.

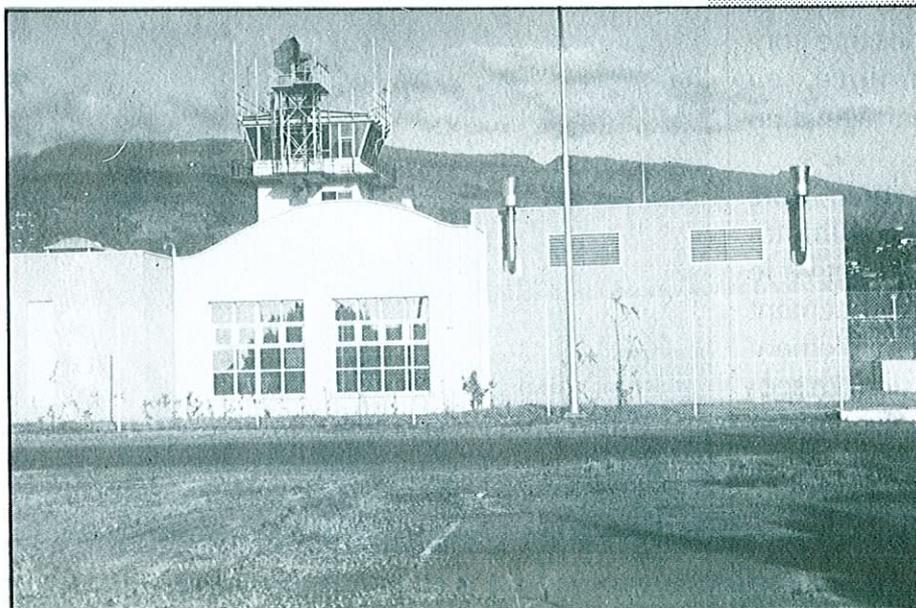
RESEAU ELECTRIQUE DE L'AEROPORT TAHITI - FAAA



Groupes Electrogènes
 Moteurs diésiel CUMMINS :

- Turbo compressés
- Démarrage automatique :
 - sur panne secteur
 - secours inversé
- 2 types de démarrage :
 - Batterie
 - Air comprimé
- Régulation électronique (60 Hz)
- Contrôlés par un PB 80

(Mise en service : novembre 1991)



La nouvelle centrale électrique

C - Le contrôle et la surveillance

Pour la distribution, les matériels les plus modernes existant sur le marché sont mis en oeuvre. Ils incluent également des fonctions de supervision extrêmement développées. Chaque départ de câble est surveillé en permanence en isolement tension et courant. La généralisation des contacts auxiliaires de défaut sur chaque disjoncteur permet de gérer des synoptiques actifs soit à partir du poste de supervision centralisé, soit depuis des consoles éloignées.

L'ensemble de la centrale électrique est sous le contrôle d'un automate PB80 de Merlin Gerin qui rend compte au PB400, automate de supervision totale du site. Il dispose d'un système de sauvegarde, le «chien de garde» qui auto-analyse son fonctionnement et, en cas d'anomalie, force la centrale électrique dans une configuration prédéterminée, en l'occurrence le démarrage d'un groupe électrogène.

Dans le cas où celui-ci reste inactif malgré les deux possibilités de démarrage, le PB80 active le second groupe automatiquement tout en informant continuellement l'automate de supervision. Le secteur EDT, s'il est présent, est gardé

en cas de panne du groupe (configuration «secours inversé»).

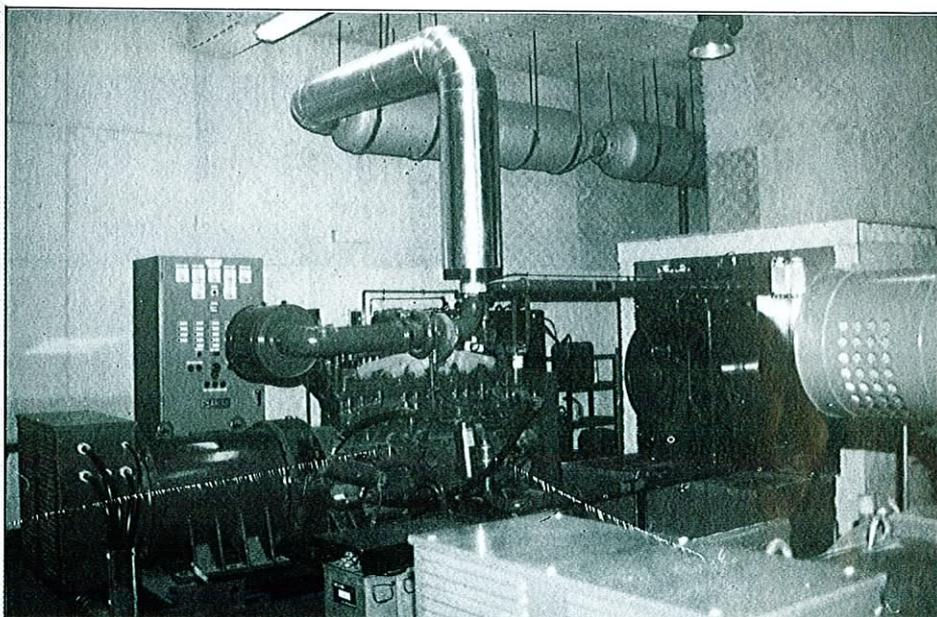
Conçu pour fonctionner de manière indépendante, il peut prendre la relève du maître en cas de défaillance de ce dernier.

Quel que soit le problème, l'incident est transparent pour les utilisateurs.

Pour l'alimentation des systèmes électroniques de sécurité utilisés par le service de contrôle, il existe en plus des alimentations dotées de leur propres sources d'énergie secourue par des batteries d'accumulateurs. Ces sources indépendantes produisent l'ensemble des tensions nécessaires au fonctionnement des matériels (220 Volts alternatif, 24 Volts continu). Il s'agit là également d'équipements de haute fiabilité, organisés de manière à permettre la continuité de service des moyens

vitaux de transmissions (radio, téléphone ou autres), même dans le cas hautement improbable de la simultanéité de l'absence de l'alimentation du secteur et des deux groupes de secours.

Sécurité oblige.



L'un des deux groupes électrogènes

INAUGURATION DE LA TOUR

Depuis deux ans, tous les services de l'Aviation Civile en Polynésie avaient oeuvré pour que la mise

tour datait de 1965, il devenait nécessaire de regrouper les organismes de contrôle de la circula-

mai dernier. Le basculement tant attendu a été réalisé en trois phases : Centre de Contrôle Régional,

EXTRAIT DU DISCOURS DU DIRECTEUR GENERAL

"...Les nouveaux équipements du bloc technique mis en service depuis le 18 mai dernier sont à la pointe du progrès en matière de navigation aérienne. Tout comme les plus récentes installations métropolitaines ils sont équipés du système SIGMA d'informatique aéroportuaire, c'est-à-dire une gestion informatique complète des plans de vols débarrassant les aiguilleurs du ciel des tâches les plus répétitives et leur permettant de se consacrer à l'essentiel. Un système tout spécialement étudié de supervision par automates de toutes les installations techniques, du balisage de piste et de la cen-



trale électrique complète cet ensemble qui devient ainsi une véritable vitrine de la technologie française dans le Pacifique...

C'est une configuration exceptionnelle qui démultipliera la capacité de l'ensemble. Les conditions de travail sont considérablement améliorées mais cela a nécessité un important effort, qui se poursuit encore, de formation des personnels...

...Ici comme ailleurs, l'objectif de l'Aviation Civile est de se doter des moyens matériels et humains lui permettant de mieux accomplir sa mission au service du transport aérien.

L'Aviation Civile est fière d'apporter aujourd'hui sa contribution au développement économique de la Polynésie Française."

...Les installations de contrôle de Tahiti-Faa'a marquent une évolution spectaculaire par l'intégration des fonctions de contrôle océanique et de contrôle d'aérodrome.

en place du nouveau bloc technique soit une réussite. La vieille

tion aérienne et les services techniques. Ce fut chose faite le 18

balisage lumineux et vigie.

Ainsi donc, le nouveau bloc technique de Tahiti-Faa'a était opérationnel. Doté d'équipements à la pointe du progrès, véritable vitrine de la technologie française dans la Zone Pacifique Sud, il ne lui manquait qu'à franchir une dernière étape : son inauguration.

Chef du Service du Contrôle du Trafic Aérien qui avait soutenu le projet depuis l'origine.

De nombreuses personnalités étaient présentes parmi lesquelles M. Gaston FLOSSE, Président du Gouvernement du Territoire, M. Oscar TEMARU, maire de la

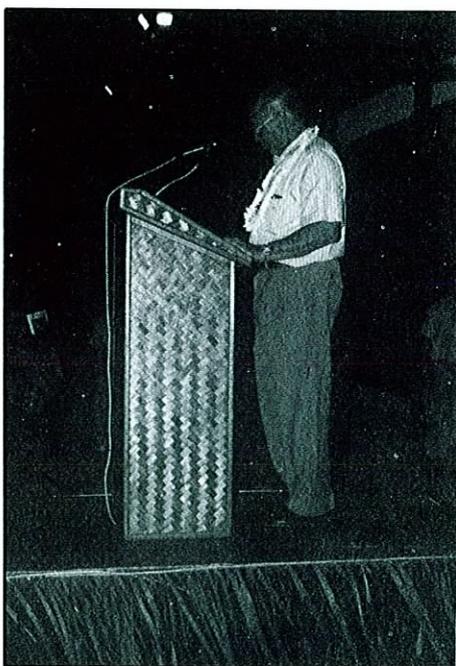
opération a représenté un investissement de 900 millions de Francs Pacifique, financé pour l'Etat par le Budget Annexe de l'Aviation Civile. Le Territoire quant à lui, a apporté sa contribution au moyen d'exonérations de droits d'entrée. Le Directeur Général de l'Aviation Civile a estimé

EXTRAITS DU DISCOURS DU PRESIDENT FLOSSE

"...Le Territoire ne pouvait donc être insensible à l'effort, important, que l'Etat vient d'accomplir par la construction d'un nouveau centre de contrôle, dont l'élément remarquable est constitué par cette tour dont l'investissement total se chiffre à plus de 900 millions de francs⁽¹⁾ se décomposant à part égale en génie civil et en équipement. Le Territoire a pour sa part apporté son soutien financier par l'exonération des droits fiscaux d'entrée évaluée à plus de 100 millions de francs⁽¹⁾..."

...Le Territoire, depuis plus de quinze ans, mène une importante politique d'investissement pour la construction d'aérodromes de désenclavement...

⁽¹⁾ Il s'agit de francs CFP ou francs "Pacifique"



...Ces infrastructures sont néanmoins sensibles à l'usure du temps et aux aléas de la nature...L'entretien de tels ouvrages représente et représentera des coûts très importants...De telles charges excèdent les capacités financières actuelles du Territoire, engagé simultanément dans une vigoureuse et nécessaire action d'assainissement de ses dépenses publiques...

..C'est la raison pour laquelle le Territoire a très favorablement accueilli les paroles de solidarité de Monsieur Le Pensec, Ministre des Départements et Territoires d'Outre-Mer...

Elle a eu lieu le 16 juillet à 17 heures sous le patronage de M. Michel JAU, Haut-Commissaire de la République. M. Pierre Henri GOURGEON, Directeur Général de l'Aviation Civile, s'était déplacé tout spécialement à l'invitation de M. Guy YEUNG, Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile, accompagné par M. JAQUART,

commune de Faa'a, le Sénateur Daniel MILLAUD, ainsi que les représentants des usagers. En tout, plus de 200 personnes étaient au pied de la nouvelle tour lorsque MM. JAU, FLOSSE, GOURGEON et TEMARU ont coupé le ruban.

Dans son discours, M. Pierre Henri GOURGEON a rappelé que cette

que le nouveau bloc technique était conçu pour optimiser les conditions de travail des personnels tout en apportant une qualité de services fortement améliorée aux utilisateurs de l'espace aérien. Il a tenu à rappeler que la qualité de vie des riverains n'avait pas été oubliée puisque la nouvelle centrale électrique est

inaudible et ne troublera plus la quiétude des habitants. "Ici comme ailleurs, a conclu M. GOURGEON, l'objectif de l'Aviation Civile est de se doter des moyens matériels et humains lui permettant de mieux accomplir sa mission au service du transport aérien. L'Aviation Civile est

que sa participation à l'opération, par le biais de l'exonération des droits fiscaux, pouvait être évaluée à 100 millions de francs Pacifique. "Cette réalisation, a poursuivi M. FLOSSE, témoigne que le transport aérien constitue aujourd'hui un élément primordial de rapprochement des hom-

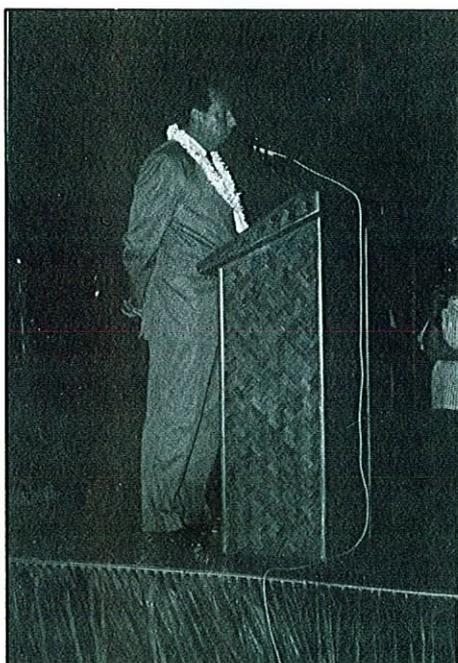
que ce nouveau bloc technique permettra encore un pas en avant vers le développement économique et humain de la Polynésie Française au sein de la République.

Passée l'heure des discours et avant le début du cocktail, la troupe de

EXTRAITS DU DISCOURS DU HAUT-COMMISSAIRE

"...Parce que inaugurer une tour de contrôle c'est faire ressortir le symbole de la solidarité humaine. Le symbole de la solidarité de ceux qui confient leur vie à ceux qui ont la responsabilité de leur sécurité. C'est aussi ici, aujourd'hui et M. le Président du Gouvernement vous venez de le rappeler le symbole d'une solidarité entre l'Etat, la République et le Territoire de la Polynésie Française, puisque nous avons là un bel exemple de cette solidarité ; solidarité c'est de l'un vers l'autre et de l'autre vers l'un pour la construction de cette tour de contrôle..."

...L'objectif est de permettre le désenclavement, l'objectif de dominer les distances et de permettre à l'isolement et à ses



effets néfastes de diminuer et de rapprocher les hommes et les femmes de ce pays les uns des autres, entre eux, d'abord et vis à vis de l'extérieur, que ce soit la zone du Pacifique Sud, les Etats-Unis, l'Europe, la France...

...Et je voulais remercier toutes les institutions qui ont participé à ce beau résultat et qui nous permettent aujourd'hui de vivre ce moment de joie intense sans oublier, évidemment, les personnels de responsabilités importantes que nous venons de déranger dans leur travail...

...Je connais la difficulté de leur tâche, je sais que c'est une tâche parfois obscure, quotidienne...et que de leur sérieux, de leur efficacité dépend la vie de milliers de personnes..."

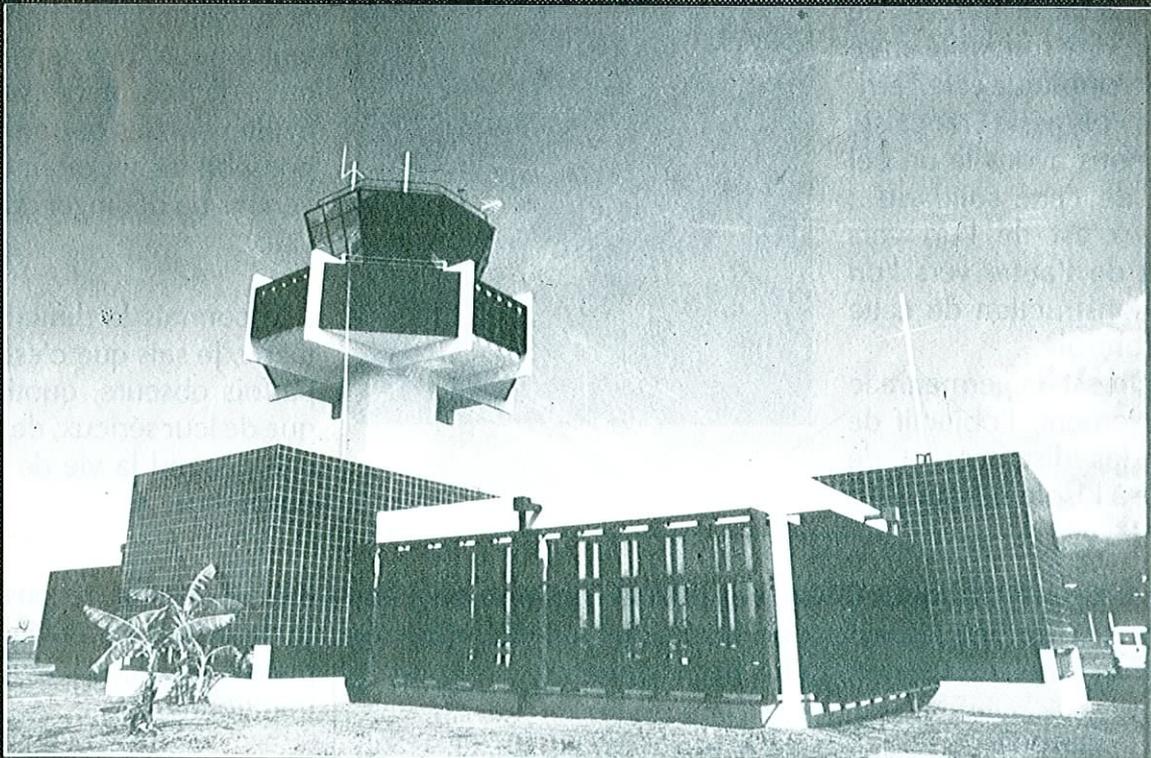
fière d'apporter aujourd'hui sa contribution au développement économique de la Polynésie Française".

Le Président du Gouvernement du Territoire a ensuite pris la parole pour rappeler que le Territoire ne pouvait être insensible à l'effort que venait d'accomplir l'Etat et

mes et, pour le Territoire, par l'apport touristique, une richesse des plus nécessaires".

Dans son intervention, le Haut-Commissaire de la République a souligné le rôle essentiel de la desserte aérienne pour aider au désenclavement des archipels. "Je suis certain, a annoncé M. JAU,

l'aviation civile, reconstituée pour la circonstance, a exécuté, pour le plaisir de tous, une série de danses traditionnelles.



• Visite du nouveau bloc technique par les réservistes de l'Armée de l'Air.

REUNIONS ET MISSIONS

• Mission à **RANGIROA** pour étude du déplacement du VOR.

• Chantier de déplacement du VOR de **RANGIROA**.

• Installation d'un PAPI en remplacement du VASIS sur l'aérodrome de **RANGIROA**.

• Réunions avec les missionnaires DNA (PAUL) - STNA (E.MORICE-D.DUONG), SCTA (JL.THOMAS), avec FRANCE METEO (déplacement radar et distribution électrique) et SIA (bilans financiers de l'opération Nouveau Bloc Technique et autres programmes en cours).

• **RURUTU** : mise en place des nouveaux régulateurs solaires.

• **MOOREA** : mise en service des panneaux solaires à la TWR et installation d'une sirène.

• **BORA-BORA** : révision générale des 2 groupes LISTER

40 KVA.

• **HUAHINE** : mission de dépannage du VOR.

• **MANIHI** : révision des 2 groupes électrogènes et dépannage d'un régulateur de balisage de piste.

• **MOOREA** : vol des batteries des feux de balisage de la trouée d'envol.

DIVISION DES TRANSPORTS AERIENS

• Organisation des sessions du PN (CSS, CTA, et autres certificats du PNT).

• Elaboration de tableaux statistiques du trafic aérien à **TAHITI-FAA'A**.

• Edition des factures relatives aux redevances et taxes d'atterrissage, passagers, de stationnement et de balisage et RSTCA.

• Mise en place d'un logiciel automatisant l'édition des attestations de pilote privé.

• Réception et contrôle des manuels d'exploitain ATR 72 (Air Tahiti), Aérocommander (Air Océania) et AS350 (PHS).

• Visite de conformité du Dornier 228 d'Air Tahiti et de l'AC 690A d'Air Océania.

• Inscription du Dornier 228, F-OHAF, sur la liste de flotte Air Tahiti.

• Contrôle d'exploitation de TCA.

• Exposé sur la réglementation du transport public à des stagiaires Air Tahiti.

• Calcul Opérationnel ATR 42 sur Moorea.

• Mise en service de l'ATR 72, F-OHAG, par Air Tahiti.

FORMATION AERONAUTIQUE

• SESSIONS D'EXAMENS

PPA/PPH/IFR :	1
PL/MN :	1
CSS :	1
TT :	2
CTA :	1
IATT :	2
QRI :	1

• DELIVRANCES

Cartes de stagiaires :	33
BB :	8
TT :	9
TH :	0

ACTIVITE AVION ADMINISTRATIF

Utilisateur	H	Nb Vols
Haussaire	36h21	23
Dir	4h39	1
Santé Publique	2h54	1
SIA	35h03	3
TOTAL	78h57	28

TRAFIC COMMERCIAL DE L'AERODROME DE TAHITI-FAA'A JANVIER A JUIN 1992

COMPAGNE		VOLS	PAX	DONT PAG.	DIRECT	PAX+ TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	ECART % avec 89
TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR											
Air Moorea (Moorea)	A	4 622	34 936			34 936	52 545	66,49			PAXI +10,1
	D	4 622	31 650			31 650	52 534	60,25			FRET
	T	9 244	66 586			66 586	105 079	63,37			POST
Air Moorea	A	353	2 512			2 512	4 893	51,34			PAXI +10,5
	D	351	2 449			2 449	4 875	50,24			FRET
	T	704	4 961			4 961	9 768	50,79			POST
Air Tahiti	A	2 124	67 510	3 196		67 510	95 385	70,78	166 069	15 993	PAXI +8,5
	D	2 126	61 750	3 179		61 750	93 588	65,98	451 510	52 537	FRET +55,5
	T	4 250	129 260	6 375		129 260	188 973	68,40	617 579	68 530	POST +8,3
T.C.A	A	190	868			868	2 400	36,17			PAXI +14,5
	D	191	662			662	2 399	27,59			FRET
	T	381	1 530			1 530	4 799	31,88			POST
Total Trafic Interieur	A	7 299	105 826	3 196		105 826	155 223	68,18	166 069	15 993	PAXI +9,2
	D	7 290	96 511	3 179		96 511	153 396	62,92	451 510	52 537	FRET +55,5
	T	14 579	202 337	6 375		202 337	308 619	65,56	617 579	68 530	POST +8,3
COMPAGNE											
		VOLS	PAX		DIRECT	PAX+ TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	ECART % AVEC 89
TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL REGULIER											
U.T.A	A	79	14 983	170	20	15 003	19 703	76,15	875 019	125 532	PAXI -20,6
	D	79	15 516	403	20	15 536	19 716	78,80	123 935	47 268	FRET -10,1
	T	158	30 499	573	40	30 539	39 419	77,47	998 954	172 800	POST -29,1
Qantas	A	156	17 417	122	5 739	23 156	39 522	58,59	397 018	8 342	PAXI +18,8
	D	156	18 129	186	5 739	23 868	39 539	60,37	56 143	3 512	FRET +11,1
	T	312	35 546	308	11 478	47 024	79 061	59,48	453 161	11 854	POST +41,5
Air New Zealand	A	130	17 292	71	12 588	29 880	50 043	59,71	1 060 468	9 289	PAXI +15,8
	D	130	16 978	99	12 588	29 566	50 088	59,03	13 878	1 820	FRET -1,4
	T	260	34 270	170	25 176	59 446	100 131	59,37	1 074 346	11 109	POST -15,7
Lan Chile	A	65	6 369	87		6 369	10 038	63,45	16 981	766	PAXI +8,0
	D	65	5 506	80		5 506	10 037	54,86	8 289	2 214	FRET -50,0
	T	130	11 875	167		11 875	20 075	59,15	25 270	2 980	POST +65,7
Air France	A	52	11 686	254		11 686	19 900	58,77	235 439	80 430	PAXI +1,8
	D	52	12 686	470		12 686	19 894	63,77	40 455	11 210	FRET -0,3
	T	104	24 382	724		24 382	39 794	61,27	275 894	71 640	POST +37,4
Hawaiian Airlines	A	52	5 422			5 422	10 337	52,45	28 133	17 035	PAXI -18,5
	D	52	4 709	39		4 709	10 337	45,55	13 158	988	FRET +27,6
	T	104	10 131	39		10 131	20 674	49,00	41 291	18 023	POST 543,2
Air Calédonie International	A	26	2 001	31		2 001	3 310	60,45	15 821	5 408	PAXI -3,4
	D	26	2 086	26		2 086	3 301	63,19	8 875	2 916	FRET -8,8
	T	52	4 087	57		4 087	6 611	61,82	24 696	8 324	POST +65,1
A.O.M.	A	25	5 026	35		5 026	7 603	66,11	184 720	169	PAXI
	D	25	4 995	22		4 995	7 542	66,23	14 506	3 240	FRET
	T	50	10 021	57		10 021	15 145	66,17	199 226	3 409	POST
Total Trafic Régulier International	A	585	80 206	770	18 347	98 553	160 456	61,42	2 763 599	226 971	PAXI +8,4
	D	585	80 605	1 325	18 347	98 952	160 454	61,67	279 239	73 168	FRET +3,5
	T	1 170	160 811	2 095	36 694	197 505	320 910	61,55	3 032 838	300 139	POST -0,5
COMPAGNE											
Qantas	A	1	215			215	235	91,49			PAXI
	D	1	0			0	235	0,00			FRET
	T	2	215			215	470	45,74			POST
Hawaiian Airlines	A	2					390				PAXI
	D	2	263			263	390	67,44			FRET
	T	4	263			263	780	33,72			POST
Condor	A	1	337			337	370	91,08	1 960		PAXI
	D	1	291			291	370	78,65			FRET
	T	2	628			628	740	84,86	1 960		POST
United Airlines	A	9	2 411			2 411	3 240	74,41	19 239		PAXI
	D	9	1 998	2		1 998	3 236	61,74			FRET
	T	18	4 409	2		4 409	6 476	68,08	19 239		POST
Total Trafic Non Régulier International	A	13	2 963			2 963	4 235	69,96	21 199		PAXI -69,3
	D	13	2 552			2 552	4 231	60,32			FRET -67,8
	T	26	5 515	2		5 515	8 466	65,14	21 199		POST
Total Trafic International	A	598	83 169	770	18 347	101 516	164 691	61,64	2 774 798	226 971	PAXI -0,8
	D	598	83 157	1 327	18 347	101 504	164 685	61,64	279 239	73 168	FRET +2,0
	T	1 196	166 326	2 097	36 694	203 020	329 376	61,64	3 054 037	300 139	POST -8,9
Total Total Trafic	A	7 887	188 895	3 966	18 347	207 342	319 914	64,81	2 940 867	242 964	PAXI +5,0
	D	7 888	179 668	4 506	18 347	198 015	318 081	62,26	739 749	125 705	FRET +8,2
	T	15 775	368 563	8 472	36 694	405 357	637 995	63,54	3 671 616	368 669	POST -6,1

Nota : "PAXI" % de variation PASSAGERS + 1 fois TRANSIT

AERODROME DE TAHITI-FAA'A

REALISATIONS ETUDES

- Renouvellement du parc automobile du Service de la Navigation Aérienne : appel d'offres et achat.
- Rénovation de la vedette SSIS ELIR 90
- Etude du coût de fonctionnement du SSIS
- Aménagement d'un local SAR au SSIS
- Réaménagement du BDP/BIA/BCT : local, matériels techniques
- Mise en oeuvre, pour évaluation, de SIGMA au Bureau de Piste
- Etude du service minimum en cas de grève au Bureau de Piste
- **Réunion de l'Airline Operators Committee le 23 Avril**
- Coordinations et réunions multiples avec la concession (travaux, problèmes SSIS, extension aérogare, etc...) et la BA 190 (organisation de manifestations et d'exercices divers).

SECURITE

- Refonte du Plan de Secours de l'Aéroport de **TAHITI-FAA'A**.
- Exercice plan de secours le 19/03/92 et analyse de son déroulement.
- Préparation d'un exercice majeur «Plan de Secours» programmé le 25 août 92.
- Mise en place d'une nouvelle organisation relative à la lutte canine et aviaire.
- Alerte locale **DC-10 United Airlines** (problème hydraulique) le 28 avril 1992.
- Operations de recherche du C-152 F-ODNI de

l'aéro-club UTA disparu le 5 avril.

SURETE

- **Réunion du Comité Opérationnel de Sûreté le 7 mai 1992**
- Démonstration de la **ce l l u l e N E D E X** (Neutralisation et Destruction des Explosifs). Inspection du responsable national NEDEX.
- Inspection «sûreté» du **Groupe Air France**
- Inspection «sûreté» d'**Air New Zealand**
- Mise en place des mesures de sûreté pour le nouveau bloc technique.
- **Visite «sûreté aéroportuaire» de l'Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale.**
- Organisation de la visite en Polynésie du **Ministre des DOM-TOM.**
- Coordinations multiples avec le SIA (travaux et budget sûreté), les compagnies aériennes (enregistrement de groupes) et le Concessionnaire (aspect sûreté des travaux d'extension aérogare).

CIRCULATION AERIENNE ET CENTRE DE CONTROLE

MISE EN SERVICE

Ce trimestre a été marqué par la mise en service du Centre de Contrôle de Tahiti-Faa'a qui en collaboration étroite avec la Division Technique s'est passée de manière remarquable.

Le mois d'Avril a vu une intense activité de la Division pour la préparation de cet événement :

- aménagement final des lo-

caux

- évaluation opérationnelle des chaînes techniques (SIGMA, radio, téléphone, balisage...)
- mise au point de la transition entre la gestion de personnel antérieure et le nouveau tour de service.

Tous les personnels de la Division CA/SAR et de la Division Technique doivent être associés à la réussite de cette opération.

Le 2 Avril 1992, le nouveau Règlement de la Circulation Aérienne a été mis en service. Cette opération a nécessité un investissement important de la part des Subdivisions Contrôle et Instruction pour dispenser la formation aux contrôleurs du Centre, des aérodromes extérieurs ainsi qu'aux pilotes de l'aviation générale et du transport public basés à Tahiti.

ETUDES DIVERSES

- Trajectoires VFR entre **Tahiti et Moorea**.
- Statut des vols de nuit transport public entre **Tahiti et Moorea**.
- Adaptation du logiciel SCANOR au Centre de Tahiti (simulateur de contrôle d'approche non radar).

• Mise au point de la plaquette de présentation du Nouveau Centre.

• Meubles de contrôle : étude des modifications à apporter avec la Société ELG de Nice.

REUNIONS/ MISSIONS

- **ISPACG 2 (Informal South Pacific ATS Coordinating Group).**

• **Queenstown Avril 1992.** Cette réunion de coordination des **Centres du Pacifique Sud** avait pour objet essentiel la mise en évaluation des routes flexibles dans cette région et de la transmission par data link des échanges air-sol ATC. En raison de la mise en service du Centre, **Tahiti** n'a pu y participer.

- Mission de **C. BOURCIER**, Chef de la Subdivision Contrôle à Paris, en Avril :
- Gestion de personnel avec DNA/4.
- Règlementation, application du nouveau RCA avec DNA/2.
- VFR de nuit TPP, Survol maritime.
- SIGMA : mise au point de spécifications avec STNA/7.
- Mission de **C. LE DELLIOU et P. BUCQUOY** à Raiatea, Huahine et Rangiroa : formation des contrôleurs au nouveau RCA.
- Réunion Chefs de Quart le 10 Juin

EVENEMENTS PARTICULIERS

Ce trimestre a été marqué par la **disparition du C-152** de l'Aéroclub UTA F-ODNI disparu le **5 Avril 1992** au cours d'un tour de l'île de Tahiti en VFR.

Malgré 5 jours de recherches intensives mobilisant de nombreux moyens aériens ayant effectué plus de 70h de vol, celles-ci sont restées vaines.

ACTIVITES DE L'AEROPORT DE TAHITI-FAAA

TOUR DE CONTROLE

Mouvements commerciaux	8 326
comprenant IFR	3 067
Mouvements non-commerciaux	10 334
comprenant IFR	809
Total	18660
Total IFR	3 876

Mouvements Commerciaux Internationaux

Aéronefs étrangers	400
Jets	584
Plus de 20 tonnes	724

Total mouvements non-commerciaux	10 334
comprenant	
Aéro-Club de Tahiti	3 617
Aéro-Club UTA	0
Privés	3 156
Autres	1 375

BUREAU DES TELECOMMUNICATIONS

Total des messages reçus	1 665 691
sur réseau international	535 768
sur réseau local	1 129 923
Moyenne quotidienne	18 304

Total des messages émis	207 206
sur réseau international	104 150
sur réseau local	103 056
Moyenne quotidienne	2 276

BUREAU DE PISTE

Validation de licences de personnel navigant	
professionnelles	39
non-professionnelles	40

Effectifs des personnels navigants basés	
professionnels	62
corps techniques	6
privés	362

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE

Notam classe 1 série A reçus	40 581
Notam classe 1 série A émis	55
Notam classe 1 série C émis	80
Protections aéronautiques fournies	251
Circulaires locales d'information	3

S.S.I.S.

Feux extincteur	1
Feux aéronef	0
Alerte aéronef	2
Accident aéronef	0
Surveillance mises en route et mouvements	312
Surveillance d'avitaillements	312
Interventions diverses	1
Instructions	36
Exercices nautiques Elir 90 et canot	8
Exercices sur feux	0
Entraînement plongée	12

GARAGE

Interventions véhicules et vedettes SSIS	9
Interventions véhicules de liaison	18

CENTRE DE CONTROLE

Trafic en route	
mouvements internationaux	
mouvements interinsulaires	

S.A.R.

Evacuations sanitaires	
Total des heures effectuées	



(Renseignements fournis par le Service Météorologique de la Polynésie Française)

RESUME MENSUEL DU TEMPS METEOROLOGIQUE

MOIS D'AVRIL 1992

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEME					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE NB JOURS	INSOLATION EN HEURES			PRESSION 0,1 hPa		VENT NB JOURS >16m/s		EVAPORATION POTENTIELLE	
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	PERIODE NB ANS	MOIS	E	NB JOURS >0,1	NB JOURS >10	PERIODE NB ANS		MOIS	E	PERIODE NB ANS	MOIS	E	JOURS	E calculée	ETP	
ATUONA	26,7	0,1	32,9	21,3	31	235	105	24	9	31	1	205	-15	30	10097	-10	1	122	125	
BORA-BORA	27,7	0,6	32,8	22,1	28	66	-68	10	2	42	0	247	18	24	10106	-10	0	139	139	
TAUTIRA	26,6	-0,3	30,8	22,5	3	341	22	27	9	33	2	202	4	3	10111	-7	x	x	x	
TAHITI-FAAA	27,7	0,9	33,3	22,7	35	39	-95	9	2	-35	2	323	-1	34	10111	-7	1	143	138	
TAKAROA	29,1	1	32,2	25	26	37	-75	17	1	26	0	252	13	25	10105	-9	1	196	172	
HAO	28	0,7	30,6	23,9	27	54	-58	14	2	27	1	254	10	22	10120	-6	3	214	202	
HEREHERETUE	26,6	-0,3	30	21,9	26	230	86	14	5	30	2	215	-17	25	10123	-6	2	131	126	
RIKITEA	24,3	-0,1	28,5	18,5	12	263	114	22	6	12	3	135	-51	11	10146	-4	0	83	85	
MURUROA	26,7	0,4	31,1	21,4	21	58	-56	17	1	21	4	184	-38	19	10140	0	2	144	132	
TUBUAI	24,3	-0,4	29	18,8	26	205	27	18	5	26	2	177	-7	25	10127	-10	4	121	114	
RAPA	22,5	0,1	26,7	17,3	31	205	-43	15	6	31	2	144	16	30	10148	-9	9	96	88	

MOIS DE MAI 1992

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEME					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE NB JOURS	INSOLATION EN HEURES			PRESSION 0,1 hPa		VENT NB JOURS >16m/s		EVAPORATION POTENTIELLE	
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	PERIODE NB ANS	MOIS	E	NB JOURS >0,1	NB JOURS >10	PERIODE NB ANS		MOIS	E	PERIODE NB ANS	MOIS	E	JOURS	E calculée	ETP	
ATUONA	26,4	0,2	31,9	23	31	425	284	28	12	31	1	172	-48	30	10107	-7	8	110	109	
BORA-BORA	27,7	1,3	32,2	21	28	120	-33	14	4	42	0	249	32	24	10120	-4	0	134	126	
TAUTIRA	26,9	1	30,9	22,3	3	203	-31	24	6	33	0	179	24	3	10131	-1	x	x	x	
TAHITI-FAAA	26,9	0,9	32,7	20,6	35	31	-69	12	1	35	0	243	15	34	10128	1	1	125	116	
TAKAROA	28,3	0,7	31,2	24,3	26	199	119	19	4	26	0	265	16	25	10120	-3	x	208	170	
HAO	26,8	0,3	30,2	22,5	27	119	7	19	2	27	0	238	-5	22	10142	7	16	190	151	
HEREHERETUE	26,1	0,3	29,6	22,9	26	78	-64	15	3	30	0	230	11	25	10148	9	1	140	120	
RIKITEA	22,4	-0,7	27,2	17,7	12	142	12	13	2	12	1	166	-8	11	10178	20	0	88	80	
MORUROA	24,9	-0,3	28,9	21,6	21	98	-20	18	4	21	1	206	-1	19	10169	17	7	164	133	
TUBUAI	24,4	1,3	28,6	18,3	26	54	-89	13	2	26	3	185	15	25	10154	4	5	128	110	
RAPA	21,5	0,9	24,6	15,3	31	125	-137	15	5	31	0	132	13	30	10181	21	15	89	73	

MOIS DE JUIN 1992

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEME					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE NB JOURS	INSOLATION EN HEURES			PRESSION 0,1 hPa		VENT NB JOURS >16m/s		EVAPORATION POTENTIELLE	
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	PERIODE NB ANS	MOIS	E	NB JOURS >0,1	NB JOURS >10	PERIODE NB ANS		MOIS	E	PERIODE NB ANS	MOIS	E	JOURS	E calculée	ETP	
ATUONA	25,9	0,4	31,6	22,7	31	334	157	23	4	31	0	165	-28	30	10104	-15	2	97	97	
BORA-BORA	25,5	-0,1	31,5	19,7	28	149	45	10	4	42	0	205	-9	24	10118	-17	0	101	95	
TAUTIRA	24,2	-1	29,5	19,1	3	265	67	12	4	33	x	x	x	3	x	x	1	x	x	
TAHITI-FAAA	25,2	0,3	31,6	19,2	35	64	4	9	2	35	0	230	11	34	10121	-16	2	106	97	
TAKAROA	27,5	0,6	32	23,4	26	107	11	13	3	26	1	227	7	25	10112	-8	2	150	131	
HAO	25,9	0,4	29,3	21,6	27	96	-6	18	3	27	1	185	-26	22	10123	-21	6	137	112	
HEREHERETUE	24,1	-0,4	30,1	19,5	26	141	32	16	4	30	1	196	-10	25	10130	-20	4	102	89	
RIKITEA	21,6	-0,1	26,7	17,4	12	127	-44	19	6	12	0	102	-44	11	10141	-18	0	56	52	
MORUROA	23,6	-0,3	28,5	19,3	21	118	-2	16	4	21	1	168	-25	19	10139	-17	9	97	82	
TUBUAI	21,3	-0,2	25,7	14,6	26	38	-75	18	1	26	0	176	0	25	10138	-23	6	116	95	
RAPA	18,8	-0,2	22,1	12,6	31	211	-1	25	6	31	2	115	2	30	10132	-34	24	94	72	

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

Visite du Directeur Général

Le Service d'Etat de l'Aviation Civile a reçu, le 15 juillet, **M. Pierre Henri GOURGEON**, Directeur Général de l'Aviation Civile, venu tout spécialement pour l'inauguration du nouveau bloc

technique de l'aéroport de Tahiti-faaa. Accueilli traditionnellement à sa descente de l'avion, **M. GOURGEON** a immédiatement débuté sa mission par une visite complète des installations et a présidé une première réunion de travail avec les chefs de service et cadres de l'Aviation Civile de Tahiti. Dès l'après-midi, il a été reçu par **M. Michel JAU**, Haut-Commissaire de la République. Un long entretien a permis aux deux hommes de faire le point sur l'action de l'Etat en Polynésie Française dans le domaine aéronautique.

Au cours de son séjour polynésien, **M. GOURGEON** a aussi rencontré le Président du Gouvernement du Territoire, **M. Gaston FLOSSE**, ainsi que le maire de la commune de Faaa, **M. Oscar TEMARU**. Une séance de travail particulière a été également consacrée aux personnels

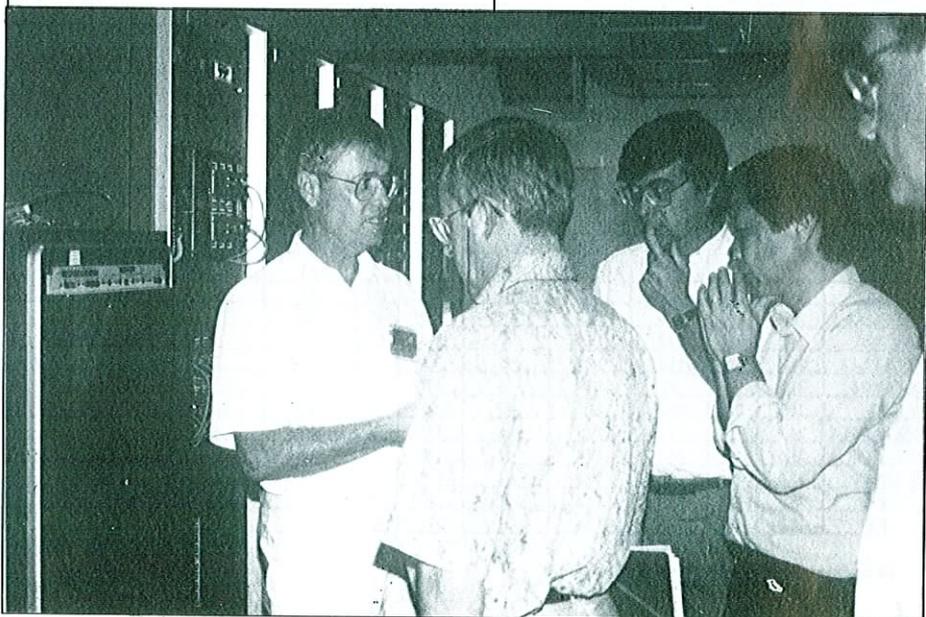
et à leurs représentants.

Nous noterons que le Directeur Général a tenu à effectuer une inspection des aérodromes d'Etat (Rangiroa, Raiatea et Bora-Bora) ainsi que de la plate-forme de Huahine, qui comporte du personnel d'Etat, et ceci dans le but de mieux connaître le rôle et les missions du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie.

M. GOURGEON, qui était accompagné de son épouse Mireille

et de ses deux enfants, Florence et Thomas, a profité de l'occasion pour prendre quelques jours de vacances après des mois de travail ininterrompu et une mission menée "au pas de charge".

La veille de son départ, **M. GOURGEON** a présidé au "baptême" des deux premières pirogues de haute mer de la DGAC, cérémonie au cours de laquelle il a été nommé président d'honneur du tout nouveau club de VA'A, l'association sportive REVA NUI A.C..



M. GOURGEON en visite dans les installations

Visite dans les îles

M. Pierre Henri GOURGEON a effectué une visite d'inspection des aérodromes d'Etat le 24 juillet. Il était accompagné dans son déplacement par MM. Guy Yeung, Directeur du SEAC Polynésie, Jean-Michel Boivin, Chef du Service de la Navigation Aérienne, Pierre Lauruol, Chef du Service de l'Infrastructure Aéronautique, Jean-Claude Giraud, Daniel Barrère, Philippe Tumahai et Jean-Pierre Venture.

Au cours de cette journée, le Directeur Général de l'Aviation Civile a pu se rendre sur les trois aérodromes d'Etat, Bora-Bora, Raiatea et Rangiroa, ainsi que sur la plateforme de Huahine, gérée par du personnel d'Etat.

Après une visite des installations, M. Pierre Henri GOURGEON a tenu à s'entretenir avec les différents chefs d'aérodromes et s'est attaché à être pleinement informé sur les conditions de travail des personnels et notamment



Pierre Henri GOURGEON à son arrivée à RAIATEA

à Bora-Bora où la vie au quotidien, sur le motu, est particulièrement éprouvante.

Le Directeur Général s'est montré très satisfait des prestations assurées par les Techniciens de l'Aviation Civile en

poste dans les îles. C'est effectivement sur les petits terrains que s'effectue la réelle prise de conscience des missions de service public assurées par l'Aviation Civile.



C'est l'heure du départ pour M. BOUFFARD

Après trois années de service en Polynésie Française où il a exercé les fonctions d'Adjoint au Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile, **M. Jean-Louis BOUFFARD**, Administrateur Civil, a quitté Tahiti le 10 juillet 1992 pour rejoindre sa nouvelle affectation en Métropole.

Il laisse le souvenir d'un homme courtois, toujours d'humeur égale, bien intégré à l'équipe de l'Aviation Civile.

Au revoir et "fa'aitoito" BOUFFARD Tane !



Nous avons appris la naissance de :

- Isabelle Vaitiare Alexia, le 16/04/1992, au foyer de M. et Mme LEDOUX, ICNA/P.
- Hannelore Yin Leï, le 29/04/1992, au foyer de Mme ROTY Christelle, TAC/CEAPF.
- Valterehe Astrid Hilda, le 14/05/1992, au foyer de M. TUAHU Eimeo, ICNA/T.



CARNET ROSE



CARNET BLANC

Nous avons appris la nouvelle du mariage de :

- M. GUEUDRE André, CSTPE, et de DEMEDE Francine, le 17/07/1992 à Faaa.

NECROLOGIE

Nous avons appris avec tristesse le décès de Mme BARSINAS Tatahi, CC/5, du Service de l'Infrastructure Aéronautique, le 22/04/1992.

Triathlon des entreprises organisé par les sapeurs pompiers de Punaauia.

Ils étaient très nombreux le **13 juin 1992** à participer à ce 1er triathlon des sapeurs pompiers de Punaauia : 144 participants.

30 concurrents en individuel et 37 équipes de 3 ont enchaîné 800 m de natation, 30 km à vélo et 8 km de course à pied.

Le départ était donné à 8 h 15 de la plage de la

Marina - Taina pour l'ensemble des nageurs et notamment pour **Gilbert CERAN-JERUSALEM** de l'Aviation Civile, qui passait le relais à **Guillaume PUNAA** après 19 minutes d'effort à contre-courant.

Les 30 kilomètres à vélo furent avalés en 54 minutes et permirent de lancer

Eric DEVENDEVILLE sur le parcours de la course à pied qu'il termina en 34 minutes.

Au final, l'équipe de l'Aviation Civile termine 29ème au classement Général en 1 heure 48 minutes dans une épreuve sympathique remportée par l'équipe de **NIU HITI** en **1 heure 29 minutes**.

Course à pied à Papeete ...

Le **20 juin 1992** se sont disputées les foulées du Front de Mer, une course à pied de 17 km dans les rues de PAPEETE organisée par la Gendarmerie Nationale au profit de la Fondation Pascal Vahirua.

Cette manifestation a rassemblé près de 450 participants, et a bénéficié d'une organisation remarquable tant sur le plan

de la sécurité des coureurs que dans l'apport logistique pendant et après la course.

Parmi ces valeureux participants, on retrouvait 5 engagés arborant les couleurs de l'Aviation Civile ; ils ont tous terminé l'épreuve dans un temps honorable et sont d'ores et déjà décidés à participer à la prochaine édition prévue en février 1993.

**F. BERGA
C. MARCHAND
L. MOISAN
L. MORILLON
A. ROUSIC**

Rassemblement des Sapeurs-Pompiers Polynésiens

Pour la 2ème année consécutive, les sapeurs pompiers de Polynésie se sont rassemblés le **27 juin au Stade de Willy BAMBRIDGE** pour se mesurer sur des épreuves sportives.

Venus des archipels de la société ou des Marquises, 11 équipes de 6 sapeurs pompiers ont réalisé 7 épreuves en une journée :

- course à pied sur 1500 m (tous les participants)
- montée à la corde 5 m (2 candidats par équipe)

- relais 200 m avec tuyau (4 candidats par équipe.)
- "Parcours sportif" (2 candidats par équipe.)
- Epreuve de force de tirer de corde (4 candidats par équipe.)
- remplissage de fût de 200 litres (par équipe)
- tirer de dévidoirs de 100 kgs

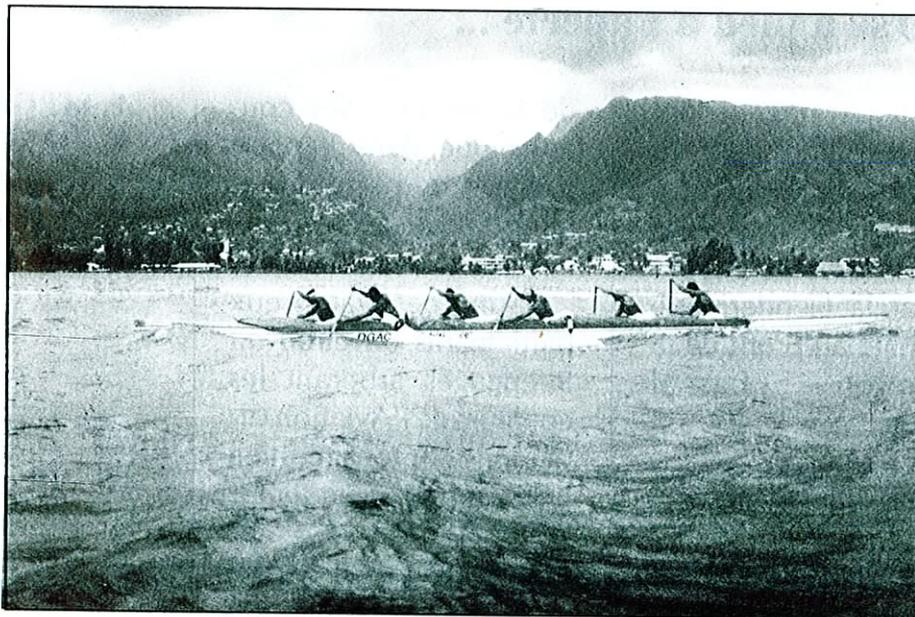
La remise des prix effectuée durant le bal de l'Amicale des Pompiers de Pirae a été l'occasion de remarquer la 3ème place de l'équipe de l'Aviation Civile

composée de :

Roger TERIIHAUE
John TAERO
Gilbert CERAN JERUSALEM
Robert YAU
Guillaume PUNAA
Eric DEVENDEVILLE

Cette épreuve a été remportée par l'équipe de PIRAE.

Préparation de l'Hawaiki Nui 92



Les piroguiers de l'association Sportive Reva Nui AC se préparent activement pour le marathon des 12, 13 et 14 novembre prochain.

LES STATISTIQUES TOURISTIQUES

Les résultats du second trimestre de l'année 1992 confirment la tendance du premier trimestre. Par rapport à la même période de 1991, le nombre de touristes augmente de 1403 unités, soit 4,60 %.

Les augmentations viennent :

- de la zone Amérique du Nord +1307 soit +12,52 %
- de la zone Amérique du Sud + 91 soit +10,7 %
- d'Europe + 756 soit + 7,35 %
- du Japon + 270 soit + 8,22 %

Les diminutions viennent :

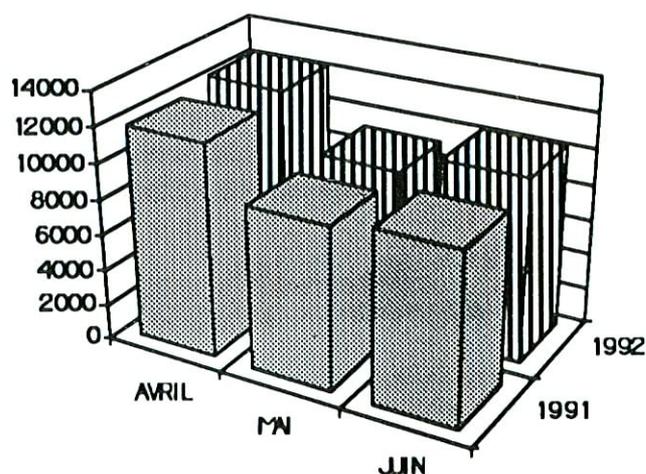
- de l'Australie - 640 soit - 26,74 %
- de la Nouvelle-Zélande - 249 soit - 18,79 %

La fréquentation du premier semestre de l'année 1992 retrouve presque le niveau de l'année 1990 (57 912 en 1992 contre 59813 en 1990).

Ce regain d'activité profite largement au transport par voie maritime qui progresse de 38,21 % (+ 943) mais également au transport par voie aérienne dont le nombre de passagers augmente de 1,64 % (+ 460).

Nombre de Touristes	1991	1992	Variations
Avril	11 914	12 363	+ 3,77 %
Mai	9 052	9 181	+ 1,43 %
Juin	9 559	10 384	+ 8,63 %
TOTAL	30 525	31 928	+ 4,60 %

Comparaison du nombre de touristes au 2^{ème} trimestre des années 1991 et 1992.



AOM

FRENCH AIRLINES



LES MEILLEURS
TARIFS SUR LA FRANCE
ET LA CALIFORNIE!

DEPART CHAQUE LUNDI (DC 10). DIRECT SANS CHANGER D'AVION

PAPEETE - PARIS - PAPEETE

TARIFS EXCURSION 13 JOURS/80 JOURS

154.000 F cp*

**90 RUE DES REMPARTS - ☎ 43.25.25
OU DANS VOTRE AGENCE DE VOYAGE**

* Tarif Basse Saison