

MANUREVA

BULLETIN DE LIAISON DE L'AVIATION CIVILE



N° 53 1er TRIMESTRE 1990



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

SOMMAIRE

NO 53 1^{er} Trimestre
1990

ÉDITORIAL	PAGE	3
DOSSIER DU TRIMESTRE	PAGE	4
STATISTIQUES TOURISTIQUES	PAGE	16
ACTIVITES DES SERVICES	PAGE	17
NOUVELLES DIVERSES	PAGE	35

EDITORIAL

La prise de contrôle de la compagnie UTA et par son biais de la Compagnie Air Inter par la compagnie nationale Air France est certainement l'événement le plus important de ces dernières années, dans le paysage du transport aérien français.

Les effets de la constitution de ce nouveau groupe ne devraient pas être révolutionnaires à court terme, dans la mesure où comme l'a annoncé Bernard ATTALI, les trois compagnies concernées conserveront leur propre personnalité dans un premier temps.

On peut espérer cependant, en ce qui concerne la Polynésie, que la mise en commun des moyens permettra rapidement, d'insuffler un dynamisme nouveau à la desserte aérienne de la Polynésie qui pourrait se traduire par exemple par la mise en service d'une nouvelle fréquence entre Los Angeles et Papeete ou par la mise en place d'un appareil plus adapté (DC.10 avec réservoir supplémentaire ?) pour assurer la liaison Papeete-Tokyo.

Une meilleure desserte de la Polynésie apparaît comme un des éléments essentiels du développement du tourisme. Si les dernières statistiques font apparaître une légère augmentation du nombre de touristes en 1989, les résultats des derniers mois de 1989 montrent une diminution inquiétante, par rapport à la même période de 1988 et on peut craindre que cette tendance ne se poursuive tant que le nombre de sièges offerts sur la relation Tahiti/Côte Ouest des Etats-Unis n'aura pas atteint un niveau satisfaisant.

Si le domaine du transport aérien est en évolution rapide, il en est de même des secteurs de la navigation aérienne et des infrastructures aéronautiques ; c'est ainsi que courant janvier, deux Directeurs de la Direction Générale de l'Aviation Civile (Célestin THOUZEAU, Chef du Service des Bases Aériennes et Yves LAMBERT, Directeur de la Navigation Aérienne) viennent de se succéder sur le territoire pour faire le point des opérations en cours et examiner les investissements nécessaires au maintien à niveau des installations et à leur adaptation pour faire face au développement à moyen et long terme du trafic.

°
°°

Le regroupement d'Air France et d'UTA devrait faciliter l'émergence d'une compagnie française du Pacifique qui assumerait la desserte internationale des Territoires Français de la Zone. Aussi il nous a paru intéressant que le dossier du trimestre soit consacré au transport aérien dans le Pacifique Sud.

CONSIDERATIONS SUR LE TRANSPORT AERIEN DANS LE PACIFIQUE SUD

par Hervé GAUTHIER - IPEEAC

Un fait aéronautique nouveau

Il s'est produit au cours de l'année 1989, un fait qui est passé relativement inaperçu en Polynésie française. Il s'agit de l'ouverture d'une ligne aérienne régulière par Air Calédonie International (A.C.I) entre les trois territoires français du Pacifique-Sud.

Dans la mesure où cela n'a été rendu possible que grâce à un accord entre les deux compagnies aériennes françaises concurrentes, ACI et UTA; il nous semble intéressant d'en profiter pour examiner dans ce dossier du trimestre certaines données du Transport Aérien dans cette région du monde.

Le Pacifique-Sud, un ensemble géopolitique complexe

Il faut distinguer:

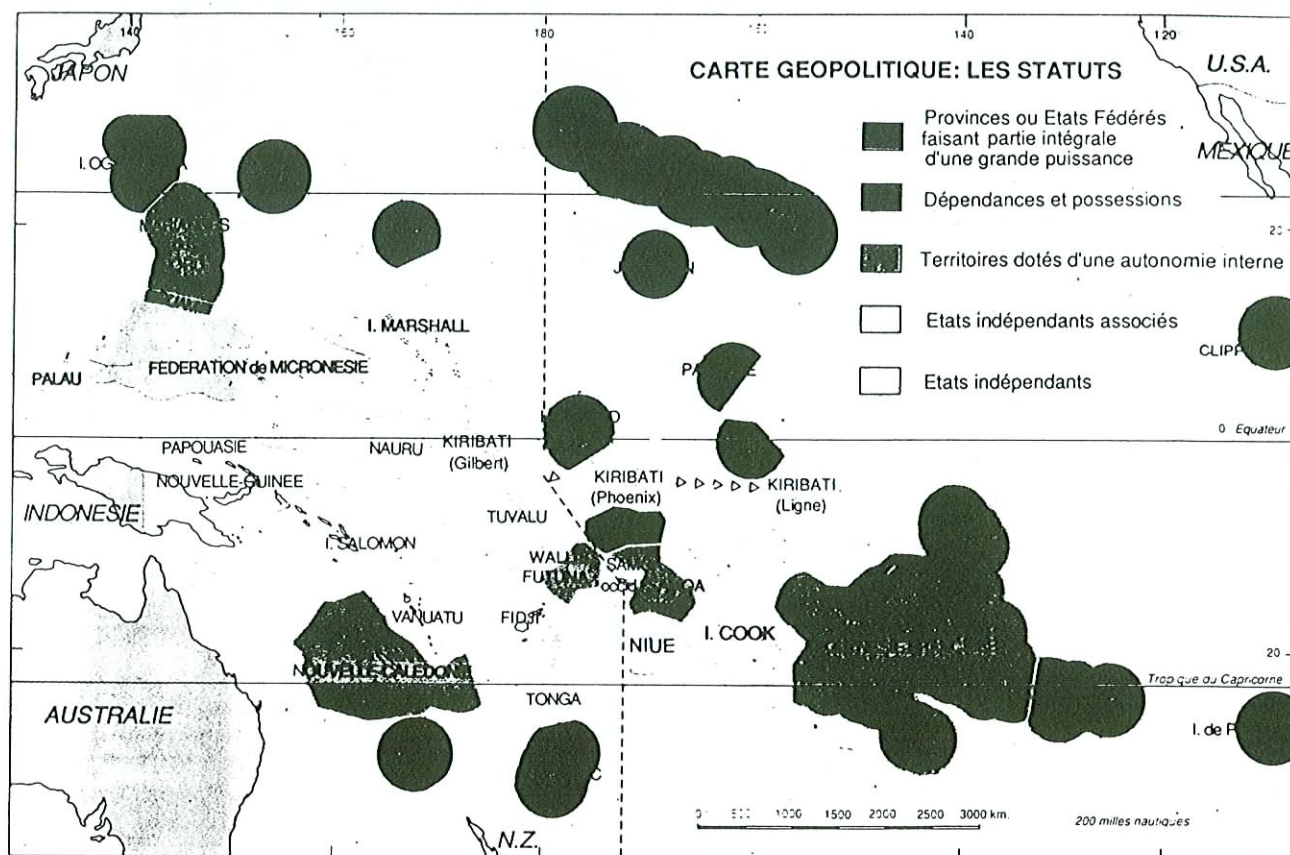
- la Mélanésie peuplée à partir de la Papouasie, par des tribus n'ayant pas de langue commune et considérant leurs terres comme inaliénables.
- la Polynésie peuplée à partir du sud-est asiatique par de hardis navigateurs ayant une langue commune, ce qui a favorisé la communication et développé leurs traditions d'accueil.

Avec la découverte du bassin Pacifique par les navigateurs européens, qu'ils soient Portugais comme Mendana et Quiros, Hollandais comme Schouten et Roggeven, Anglais comme Wallis et Cook ou français comme Bougainville et Lapérouse; une ère nouvelle apparut pour ces populations insulaires qui avaient vécu pendant des siècles isolées du reste du monde.

L'époque actuelle est donc la résultante de tout un ensemble de faits historiques dont l'ingérence des pays colonisateurs et les guerres mondiales, sont parmi les plus marquants.

En 1946, les traités de l'OTASE et de l'ANZUS établirent un équilibre entre les forces en présence; en 1947, la **Commission du Pacifique Sud (C.P.S)** fut créée par la convention de Canberra entre l'Australie, les Etats-Unis, la France, la Grande-Bretagne, la Nouvelle-Zélande et les Pays-Bas afin de garantir une stabilité économique et politique dans cette région du monde étendue à la Micronésie. Par la suite, tous les autres états indépendants ou territoires inclus dans cette zone d'influence, ont adhéré également à la CPS, à savoir: Guam, Marianne, Carolines, Marshall, Kiribati, Tuvalu, Palau, Papouasie-Nouvelle Guinée, Salomons, Vanuatu, Nouvelle Calédonie, Fidji, Wallis et Futuna, Samoa occidentale, Samoa Américaines, Tonga, Cook, Niue, Nauru, Polynésie française, Pitcairn (voir carte ci-contre).

La CPS étant apolitique, l'accession à l'indépendance des pays de la région les a conduit à vouloir affirmer leur existence à travers un "**Forum**" siégeant aux Fidji.



L'Océanie est donc un monde éclaté où cohabitent de petits états indépendants et des territoires qui jouissent d'une autonomie interne grâce aux liens privilégiés les rattachant à une métropole industrialisée, ce qui améliore en général les données brutes de leur situation économique propre.

L'avenir océanien s'annonce prospère

Des découvertes récentes permettent de laisser présager une exploitation rationnelle des ressources halieutiques et des nodules sur le fond de l'océan; une mise en valeur des archipels grâce à l'aquaculture, les énergies renouvelables, le dessalement de l'eau de mer. Mais on peut prévoir surtout le développement du tourisme, car les pays industrialisés y trouveront de nombreux sites paradisiaques où les traditions, l'artisanat, le folklore, l'hospitalité, la richesse de la flore et de la faune aquatique, le climat, la situation tropicale dans l'hémisphère sud sont autant d'atouts pour mettre au point des produits touristiques de qualité.

Le Transport aérien a été une révolution pour tous ces archipels

Alors que Qantas, Pan Am, TEAL (précurseur d'Air New Zealand), TAI (devenue l'UTA) défrichaient les premières lignes aériennes intercontinentales entre l'Océanie, l'Amérique du Nord, l'Asie et l'Europe; des pionniers créaient dans la plupart de ces archipels des réseaux locaux ou régionaux.

Les administrations responsables de l'aviation civile n'ont pas cessé de développer les infrastructures aéroportuaires, les aides à la navigation et les moyens de communications aéronautiques selon les normes et recommandations édictées par l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

DOSSIER DU TRIMESTRE



A330-A340 d'un coup d'œil

		A330-300	A340-200	A340-300	A340-300C
Longueur hors tout	(m)	63,60	59,40	63,60	
Longueur cabine	(m)	50,37	46,05	50,37	
Diamètre fuselage	(m)	5,64	5,64	5,64	
Longueur maximale cabine	(m)	5,28	5,28	5,28	
Hauteur	(m)	16,70	16,70	16,70	
Empatement distance freins	(m)	25,60	23,47	25,60	
Ecartement	(m)	10,69	10,69	10,69	
Envergure	(m)		58,60		
Surface aile	(m ²)		362		
Flèche	(degrés)		30		
Masse maxi structure roulage	(tonnes)	208,9	251,9	251,9	251,9
Masse maxi structure décollage	(tonnes)	208,8	251,0	251,0	251,0
Masse maxi structure atterrissage	(tonnes)	173,5	181,0	183,0	186,0
Masse maxi structure sans carburant	(tonnes)	163,5	169,0	171,0	178,0
Capacité carburant	(litres)	93 500	135 000	135 000	135 000
Masse à vide en ordre d'exploitation	(tonnes)	116,7	121,6	125,5	126,0
Charge offerte	(tonnes)	46,8	47,4	45,5	52,0
Moteurs		2 CF6-80E1 2 PW4000 2 RB211-524L		4 CFM56-5C2	
Charge de poussée	(livres)	64-68000		31200	
Configuration Cabine		335	262	295	200-230
Nombre de classes		2 classes	3 classes	3 classes	3 classes (+ 6-4 palettes)
Rayon d'action (avec plein passagers)	(nm)	4 600	7 450	6 650	4 600 *
Mach maximum en opération			M. 0.86		
Capacité en LD3		33	27	33	33
Nombre maximal de palettes		11	9	11	11
Volume soute vrac	(m ³)	19,7	19,7	19,7	19,7
Volume total (LD3 + vrac)	(m ³)	128,8	136,0	162,8	162,8
Premier vol	(mois/an)	6/92	10/91	5/91	4/92
Entrée en service	(mois/an)	9/93	8/92	5/92	2/93

* A la charge offerte maximale.

Le rôle de la puissance publique est prépondérant

C'est elle, en effet; qui négocie les droits de trafic par des accords bilatéraux entre états, qui subventionne le démarrage des dessertes de désenclavement ayant un caractère de service public, qui participe aux montages financiers visant à créer une compagnie nationale et prévoit dans son budget les crédits nécessaires à l'implantation des structures d'accueil ou au lancement des campagnes promotionnelles afin de développer le tourisme et par conséquent le transport aérien, puisque ces deux activités sont étroitement liées. C'est enfin elle qui mène une politique d'incitation et d'aide aux investissements privés, de contrôle des prix, d'agrément des tarifs.

La puissance publique est le moteur et l'arbitre du développement du transport aérien, même si parfois le pouvoir de décision est soumis à des influences extérieures; c'est pourquoi selon le dynamisme des uns ou des autres, on se trouve être dans une situation assez disparate entre les états et les territoires du Pacifique Sud.

De plus, la mise en service des avions à réaction gros porteurs et en particulier le Boeing 747, a nécessité des travaux importants sur les aéroports. Cela explique pourquoi il n'y a actuellement que quatre aéroports internationaux dans les archipels du Pacifique Sud à être équipés pour recevoir tous les types d'avions. Ces aéroports sont devenus par la force des choses des plateformes par lesquelles arrivent les touristes d'Amérique, du Japon ou d'Europe. Ce sont: Nandi aux Fidji, Tahiti-Faa'a en Polynésie Française, Nouméa-la-Tontouta en Nouvelle Calédonie et Pago-Pago aux Samoa Américaines. Il y en aura sans doute prochainement d'autres quand l'inter-dépendance entre le tourisme et le transport aérien sera mieux assimilée.

Le transport aérien s'est développé selon trois axes

D'abord, le transport intercontinental avec les avions gros-porteurs du type DC 10 et B 747,

Ensuite, le transport régional avec les avions à réaction moyen-courrier entre archipels,

Enfin, le transport local avec soit des avions turbopropulseurs moyen courrier, soit des avions à moteurs classiques court-courrier.

L'exploitation d'appareils de nouvelle génération tels que le Boeing 747-400 et l'Airbus A 340, qui sont des gros porteurs capables de parcourir des étapes de plus de 12 000 km à pleine charge, devrait avoir un impact notable (voir tableau ci-contre). Dans un premier temps, ces avions vont permettre de faire des vols transpacifiques directs et de sauter par conséquent les aéroports de Nandi ou de Tahiti en tant qu'escale technique, où on refait les pleins en carburant. Le nombre de passagers en transit va décroître sur ces aéroports, tout comme la vente de kérosène. Par contre, dans un deuxième temps, ces avions à long rayon d'action, économes en carburant et moins coûteux à l'entretien, devraient permettre de diminuer les tarifs et d'accéder directement à des marchés plus lointains, facteur favorable au tourisme.

Les compagnies régionales et locales

Air New Zealand, tout d'abord, car au-delà de ses activités long-courrier, cette compagnie assure de nombreuses dessertes régionales à travers le Pacifique sud vers: la Nouvelle Calédonie, les Fidji, les Tonga, la Polynésie Française, Hawaii et les Samoa, grâce à une flotte de 5 Boeing 747, 11 Boeing 737 et 5 Boeing 767.

Air Pacifique, dont le siège est à Suva (Fidji) a été un exemple de coopération régionale initialement. Cette compagnie a connu de graves difficultés, mais a été sauvée par Qantas qui détient dorénavant 20% du capital. Elle exploite des dessertes vers les Samoa, Tonga, Cook, Kiribati, Tuvalu, Salomons, Vanuatu, l'Australie, la Nouvelle Zélande et le Japon avec un Boeing 747, un Boeing 737 et deux ATR 42.

Polynesian Airlines, compagnie privée basée au Samoa occidental très dépendante d'ANSETT, exploite un Boeing 727 et dessert à partir d'Apia quelques lignes vers Pago-Pago, Tonga, Nandi (Fidji), Rarotonga (Cook) et Sydney.

Air Nauru, compagnie de prestige du petit état de Nauru, exploite trois Boeing 737 vers Port-Vila, Fidji, Nouméa et Sydney. Elle s'est dégagée récemment de la tutelle technique d'Air New Zealand.

Air Calédonie International, créée en 1983 à Nouméa avec des capitaux privés. Le Territoire de la Nouvelle Calédonie en est maintenant l'actionnaire majoritaire. Cette compagnie fut créée pour remplacer UTA sur le réseau régional Nouméa-Port Vila et Nouméa-Wallis. Elle s'est développée et vient d'acquérir un Boeing 737-400 neuf. Son réseau regroupe les dessertes vers Melbourne, Sydney, Brisbane, Auckland, Port-Vila, Nandi, Wallis, Futuna et Tahiti.

Air Rarotonga, aux îles Cook, exploite un DC 8 (heures louées à Hawaiian Air Lines) essentiellement vers Auckland.

Air Vanuatu loue un Boeing 737 à Ansett pour assurer quelques lignes régulières à partir de Port-Vila vers Auckland, Sydney, Brisbane.

Air Calédonie dessert les îles autour de la Nouvelle Calédonie avec deux ATR 42 et trois Twin-Otter (De Havilland DH C6) sur le point d'être remplacés par des Dornier 228.

Van Air vient de prendre la succession d'Air Mélanésie et dessert les îles du Vanuatu avec des Britten-Norman Islander (BN 2A) et Tri-Islander (BN 3A).

Solair, aux Salomons, exploite deux BN 2A, un Queenair et un Piper Aztec.

Friendly Island Airways, aux Tonga, exploite un BN 2A, deux DH C6 et un MD 87 en location.





Fidji Air exploite entre les îles de Fidji deux DH C6, un BN 2A, un Beechcraft Baron;

Sun Flower, avec quatre BN 2A, un Piper PA 31 Chieftain et un Piper PA 23 Aztec.

Air Moorea, en Polynésie, avec six BN 2A, un DH C6 et un Piper PA 31 Chieftain.

Air Tahiti, enfin, avec quatre ATR 42 et un DH C6, exploite l'immense réseau intérieur du Territoire de la Polynésie Française.

Cette énumération n'est ni exhaustive ni tout à fait à jour. Les compagnies internationales comme Qantas, UTA, Hawaiian Airlines, qui ont un réseau s'étendant bien au-delà du Pacifique sud ont été volontairement omises tout comme les compagnies régionales ou locales de la Papouasie et de la Micronésie.

Chaque état ou territoire a légitimement le droit de contrôler sa propre compagnie locale

Elle représente un outil pour le développement dans la mesure où elle permet de favoriser les échanges entre les populations de ses archipels. L'avion s'étant imposé partout comme un moyen de transport sûr, rapide et régulier.

Mais quand il s'agit de liaisons internationales, le problème devient très différent. L'équipement des aéroports, l'achat d'avions à réaction, leur entretien, la formation des personnels techniques sont quelques uns des problèmes qui se posent alors. Pour les résoudre, des capitaux importants et tout un savoir-faire technologique deviennent indispensables.

Face à la concurrence étrangère, un besoin de se regrouper est apparu comme nécessaire. L'A.S.P.A (Association of South Pacific Airlines) qui comprend une vingtaine de membres, a vu le jour et tente de promouvoir une politique de coopération entre toutes les compagnies aériennes de la région y compris la Micronésie.

Un monde aéronautique en pleine mutation

Des changements radicaux sont intervenus au cours de ces dernières années. La réglementation s'est transformée aux Etats-Unis puis en Australie, en Nouvelle Zélande, au Canada, en Europe et en Asie. Les structures de l'industrie du Transport aérien se sont modifiées avec des fusions, des privatisations et des alliances de toutes sortes. Des problèmes majeurs ont surgi, comme la saturation des infrastructures aéroportuaires ou comme le déséquilibre croissant entre les pays industrialisés et ceux en voie de développement ou comme les conflits d'intérêts entre grandes compagnies aériennes. L'intelligence et le bon sens exigent de rechercher dorénavant un plus juste équilibre à l'échelle mondiale et de trouver les compromis adéquats entre les intérêts contradictoires.

Dans le domaine réglementaire, il se trouve que les lois qui régissent les marchés commerciaux à l'échelle internationale, conduisent les états à conclure des accords bilatéraux selon le principe de la réciprocité. En matière de transport aérien, cela oblige les états à négocier sans cesse leurs droits de trafic ; le bilatéralisme apparaît de plus en plus comme un système imparfait, dans la mesure où il défavorise dans les négociations celui qui a le plus à demander ou le moins à offrir. Cependant, il n'est pas possible d'en changer sans compromettre le fragile équilibre entre les nations.

L'évolution en cours consiste à tendre vers un plus juste équilibre des forces en présence, pour que les transactions puissent se faire d'égal à égal. Cela implique que les pays d'une même région se regroupent et arrivent à conclure entre-eux préalablement un accord multilatéral, comme l'Europe a su le faire. Dans le Pacifique Sud, l'étroitesse des marchés nationaux conduit tout naturellement à progresser dans cette voie si tous les états de cette région veulent pouvoir défendre leurs parts de marché. Sinon, les grandes compagnies étrangères finiront par avoir une position dominante et imposeront leurs conditions; ou bien les compagnies charter viendront déréglementer un contexte aéronautique fragile et vulnérable.

Dans le domaine des restructurations, les privatisations ne sont pas forcément synonymes d'efficacité. Elles favorisent en particulier les fusions transnationales, au point que le service public perd son rôle de protection de l'intérêt national.

En revanche, les concentrations obéissent aux lois du marché. Elles découlent d'une stratégie propre à chaque entreprise. L'industrie automobile, le secteur bancaire, les assurances ont donné l'exemple. Aux Etats-Unis, l'industrie du transport aérien est entre les mains désormais d'une dizaine de groupes financiers très puissants.

Il faut donc s'adapter à ce qui se passe dans le monde. Sinon le transport aérien dans le Pacifique Sud passera de l'orientation actuelle, essentiellement nationale, à une dimension mondiale dominée par quelques compagnies aériennes géantes appartenant à des capitaux multinationaux. Or, cela accentuerait le fossé entre les pays riches industrialisés et ceux comme les états du Pacifique Sud qui cherchent à se développer à travers le tourisme et des industries de transformation plus légères.

La concurrence entre compagnies aériennes n'exclut pas la coopération.

Une politique de coopération entre compagnies peut permettre d'obtenir en effet: une utilisation optimale des capacités offertes, une standardisation des flottes, l'adoption de protocoles d'accord dans le domaine commercial pour l'achat de matériel en commun, pour l'utilisation d'un même système informatisé de réservation, pour la formation du personnel technique, etc...

Dans le rapport final d'une conférence récente tenue dans la région, ayant pour thème "le tourisme et le transport aérien", on peut lire:

"La fiabilité d'un réseau de transports aériens est un préalable au développement du tourisme.

Les améliorations à apporter doivent viser à faire participer les capitaux locaux pour intéresser les populations concernées à la réussite des projets.

Les états ne doivent plus accorder de droits de trafic découlant de la 5e liberté de l'air pour les liaisons inter-régionales déjà desservies, même s'il n'existe pas de concurrence directe.

Il faut encourager l'ouverture de lignes aériennes secondaires vers des villes des pays riverains, comme Christchurch, Melbourne, Dallas, Chicago, Montréal, à partir des aéroports principaux de la région.

Une coopération régionale peut permettre d'offrir des forfaits à tarifs réduits et d'inciter les touristes étrangers à effectuer des vols circulaires à travers plusieurs îles du Pacifique.

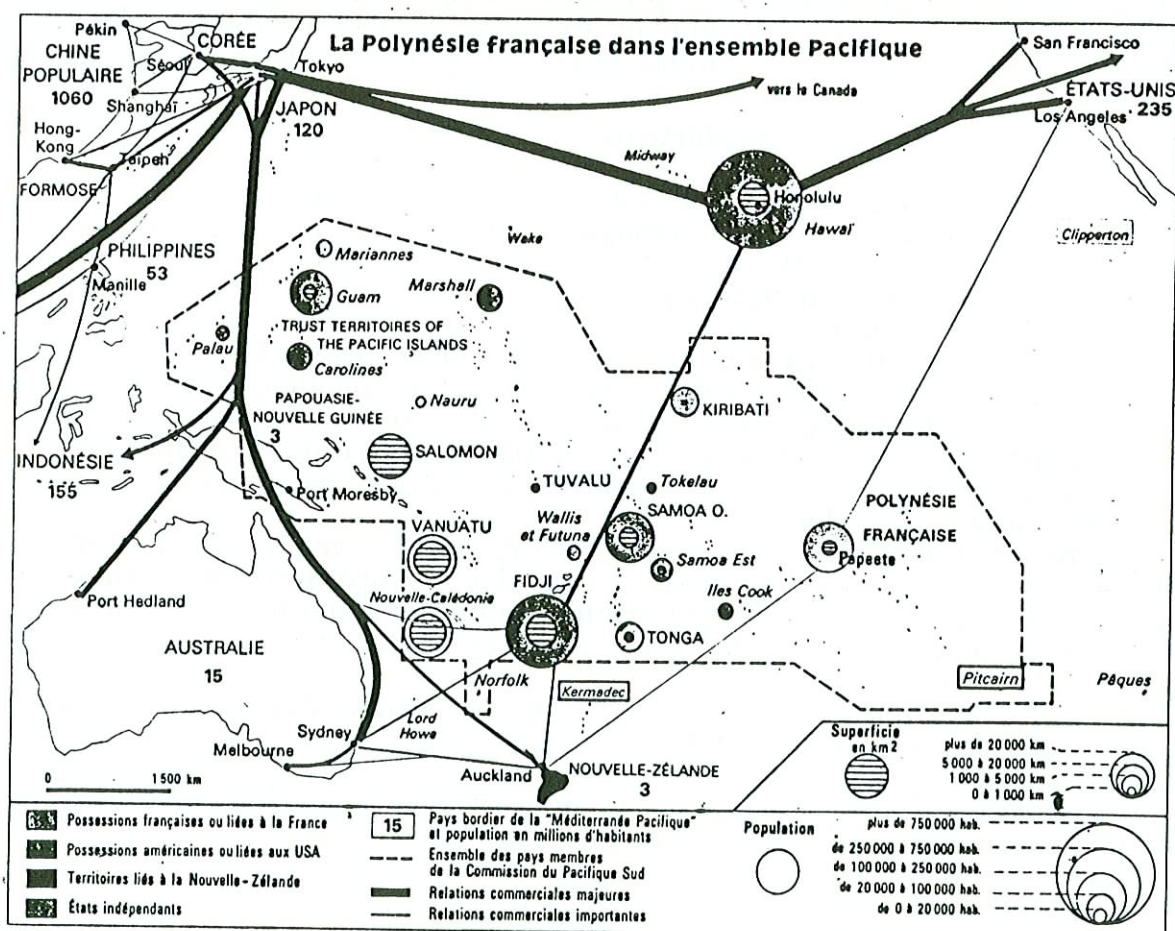
Il serait souhaitable qu'une décision conjointe soit prise afin que le plus grand nombre de compagnies membres de l'ASPA s'affilient à un même système informatisé de réservation et y associent les hôtels de leur pays.

Le projet d'un centre régional pour la maintenance des aéronefs doit être étudié.

Le financement des programmes de formation des personnels techniques doit être poursuivi et un second centre régional devrait être créé."

Les territoires français du Pacifique Sud

Ils ne ressentent pas ces problèmes de la même façon puisqu'ils ont des liens privilégiés avec la métropole. Mais il existe indéniablement un besoin de coordonner les actions entreprises dans chacun de ces territoires de manière à les



rapprocher les uns des autres et à les faire participer aux programmes d'ensemble entrepris dans cette région du monde.

L'ouverture de l'Université Française du Pacifique Sud et l'action remarquable du Gouvernement de la Polynésie Française contre les filets dérivants de la pêche hauturière sont des exemples récents de ces nouvelles orientations.

Dans le domaine du transport aérien, des initiatives sont en cours pour regrouper les moyens aéronautiques disponibles dans cette région afin de gérer au mieux le portefeuille des droits de trafic français.

C'est pourquoi a été lancée l'idée d'une compagnie aérienne française régionale, qui rayonnerait à partir de Papeete et de Nouméa. Cela permettrait:

- de pouvoir adapter en permanence le nombre de sièges offerts à la demande, donc de ne pas dépendre de la politique commerciale d'une compagnie aérienne privée étrangère, susceptible d'être indifférente aux priorités économiques de ces territoires d'outre-mer;

- de garantir la pérennité des dessertes d'intérêt public quels que soient les événements;

- de mener une politique tarifaire cohérente intégrant à la fois la nécessité de créer des flux de trafic entre les populations de cette région du monde grâce à des prix raisonnables ou promotionnels, et la nécessité pour cette entreprise privée de rester compétitive sur le marché international du tourisme de façon à ne pas compromettre la rentabilité.

On peut cependant se demander pourquoi une nouvelle compagnie alors qu'Air France assure la ligne Paris-Los Angeles-Papeete-Tokyo; qu'UTA exploite un réseau entre Singapour, Sydney, Auckland, Tokyo, Nouméa, Papeete, San Francisco, Los Angeles; qu'Air Calédonie International est en pleine croissance, comme nous l'avons vu; que Minerve fait des vols charter entre Paris, Los Angeles, Papeete et Nouméa ... précisément parce que toute la concurrence franco-française dans cette région ne va pas dans le sens d'une coopération active et des restructurations rendues nécessaires par les évolutions en cours.

L'objectif est d'améliorer la productivité

Les charges salariales actuelles des compagnies françaises sont supérieures d'au moins 30% à celles des compagnies étrangères, car les personnels sont souvent des expatriés. Il est de l'intérêt de la collectivité de former des personnels locaux basés dans leur pays d'origine.

La flotte est disparate:

L'aménagement des avions en trois classes ne correspond pas à la clientèle;

Les services au sol, les escales ne sont pas gérées au mieux.

L'achat d'un avion (ou de deux) de nouvelle génération, basé dans la région en permanence permettrait de réduire les frais d'exploitation et d'entretien.

Des économies d'échelle significatives à tous les niveaux de la production seraient rendues possibles.

Une intégration commerciale poussée en liaison avec les groupes hôteliers et les tours-opérateurs, stimulée par des campagnes promotionnelles, coordonnée par les offices du tourisme conduirait à optimiser les produits à commercialiser et à favoriser ce transporteur régional.

Ainsi, ce transporteur régional bénéficiant du savoir-faire des uns, de la notoriété des autres, de l'appui de l'Etat... aurait beaucoup d'atouts pour soutenir la concurrence avec toute compagnie étrangère et garantir ainsi aux trois territoires français du Pacifique, l'assurance de pouvoir poursuivre leur développement économique dans de bonnes conditions.

En Calédonie

Le tourisme progresse. En 1989, il y a eu 80 000 visiteurs étrangers dont environ 20 000 Japonais. Plusieurs hôtels sont en construction dont un Shératon dans la baie des Citrons et un superbe complexe à Tiare (commune de Paéta). Les deux vols hebdomadaires en DC 10 d'UTA Nouméa-Tokyo ne suffisent pas. Or le Japon ne veut pas augmenter le nombre de ses vols car il y a un problème de saturation sur l'aéroport de Narita. Il faut donc envisager des rotations avec un appareil plus gros. UTA ne peut envisager a priori d'exploiter un Boeing 747-400 sur ce réseau. ACI n'a pas les moyens d'acheter ce gros porteur.

Par ailleurs, la compagnie locale Air Calédonie vient de recevoir un deuxième ATR 42. Elle souhaite participer à une restructuration globale de façon à pouvoir desservir Port Vila-Santo-Norfolk en ATR 42 et peut-être Wallis en ATR 72 plus tard.

En Polynésie

Le tourisme représente environ 150 000 visiteurs par an. Un plan est en cours de réalisation pour augmenter la capacité hôtelière grâce à des investissements étrangers afin d'atteindre 300 000 touristes par an. Ce territoire est préoccupé par l'augmentation des sièges offerts par les compagnies aériennes desservant Tahiti.

La réduction subite d'un vol hebdomadaire par Qantas et le retrait brutal de Continental Airlines, ont fait réfléchir.

L'idée de créer Air Tahiti International a tout naturellement germé dans les esprits. Le besoin consiste également en un gros porteur. Une telle exploitation implique tout un savoir-faire qui ne peut s'improviser. Une coopération avec Air France ou UTA s'impose.

Une nouvelle compagnie aérienne française, à vocation régionale

La cogitation de toutes ces données conduit à envisager un regroupement entre ACI et Air Tahiti d'une part, avec les compagnies UTA et Air France d'autre part.

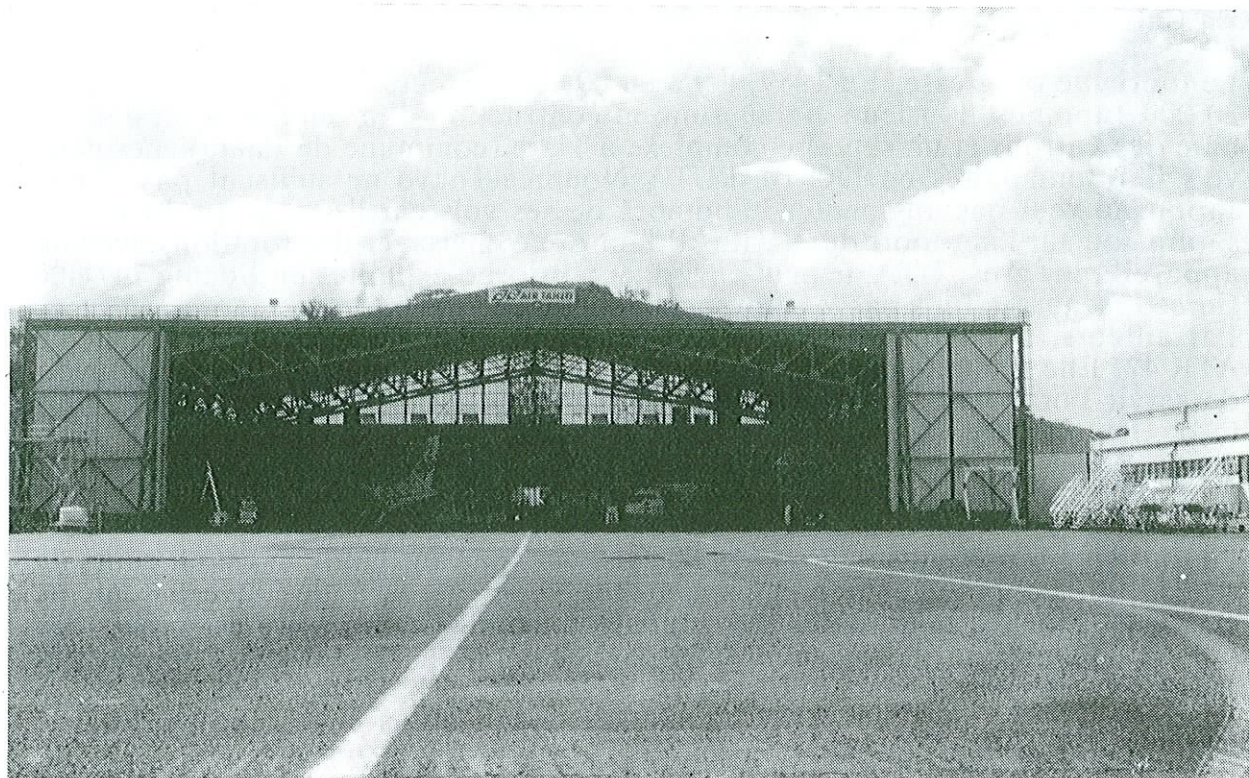
La notion d'alliance consistant à créer une compagnie nouvelle semble pour des raisons de montage financier et d'autonomie de gestion, bien supérieure à toute autre forme de regroupement entre ces quatre compagnies aériennes.

Cette nouvelle compagnie purement régionale pourrait gérer l'ensemble des droits de trafic français au départ de Nouméa, Wallis et Papeete. Cela conduirait à distinguer:

Un réseau long-courrier avec les lignes: Papeete-Los Angeles, Papeete-San Francisco, Papeete-autres villes du continent nord américain, Papeete-Tokyo, Papeete-Nouméa, Nouméa-Tokyo. Un Airbus A 340-300 semble être le futur gros-porteur à long rayon d'action susceptible de convenir au mieux pour ce faire. Il pourra transporter 290 passagers sur des étapes allant jusqu'à 14 000 km.

Un réseau moyen-courrier avec les lignes: Nouméa-Sydney, Nouméa-Melbourne, Nouméa-Brisbane, Nouméa-Auckland, Nouméa-Wellington ou Christchurch, Nouméa-Nandi, Nouméa-Wallis, Wallis-Papeete, Papeete-Honolulu. Le Boeing 737 d'ACI pouvant convenir pour l'instant à ces besoins.

Un réseau court-courrier avec les lignes: Nouméa-Port Vila, Nouméa-Santo, Papeete-Rarotonga ou Aitutaki. Les ATR 42 d'Air Calédonie et d'Air Tahiti pouvant répondre à ces besoins.



Ces réseaux regroupent pour l'essentiel des dessertes existantes et n'impliquent pas la prospection de nouveaux marchés. Les droits de trafic existent. Le risque commercial semble minime comparé aux avantages susceptibles de découler à plus long terme des gains de productivité réalisables.

Bien évidemment, Air France et UTA garderaient leur réseau international propre jusqu'à Nouméa et Papeete.

L'achat du gros porteur devrait être facilité par les avantages fiscaux accordés par la loi, aux investissements métropolitains dans les T.O.M.

Le centre d'entretien d'Air Tahiti (photo ci-dessus) dispose des structures nécessaires à la maintenance courante d'un gros porteur.

Cette idée nouvelle semble donc cohérente et répond à des besoins face aux défis du monde moderne. Souhaitons que ce projet bénéficie de la synergie des partenaires qui y seront associés, puisqu'il découle d'une stratégie reposant sur un concept moderne de développement pour chacun d'entre-eux.

Dans le monde entier, nous assistons à des alliances

En Europe, en Afrique, au Moyen-Orient; elles visent à concentrer des forces pour mieux affronter la concurrence internationale.

Une conférence très importante s'est tenue en Côte d'Ivoire en Octobre 1989 pour définir une stratégie en matière de transport aérien dans les pays en voie de développement. Les éléments clés de cette stratégie sont:

- l'intégration sous régionale par regroupement,
- la négociation en groupe avec le monde développé,
- l'amélioration de la gestion par des économies d'échelle,
- la formation du personnel,
- le transfert de technologie,
- le financement collectif d'aéronefs de nouvelle génération,
- l'adoption d'une position commune pour la distribution (systèmes informatisés de réservation).

L'Etat français encourage toutes les initiatives susceptibles de renforcer sa présence dans l'Océan Indien, les Caraïbes et l'Océan Pacifique afin de mieux pouvoir y défendre les intérêts de ses départements et territoires d'outre-mer.

Les compagnies locales de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane se sont regroupées avec Air France dans un GIE (Groupement d'Intérêt Economique) afin de mieux coordonner leurs efforts en vue de défendre leurs parts de marché respectives dans les Caraïbes et le nord du continent sud-américain.

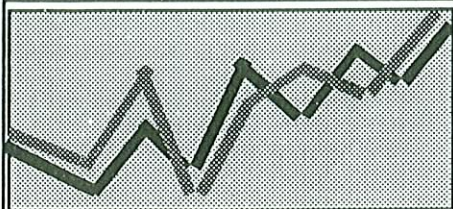
A la Réunion, le Conseil Régional a créé une compagnie aérienne avec la participation d'Air France pour desservir un réseau vers Madagascar, l'Ile Maurice, les Comores et les Seychelles.

Il faut donc souhaiter que dans le Pacifique-Sud les liens qui unissent les trois territoires français continuent de se raffermir et que le transport aérien en soit le ciment.

Note: cet article a été rédigé avant l'annonce du rachat par Air France d'une part majoritaire du capital d'UTA.



STATISTIQUES TOURISTIQUES



Nombre de Touristes	1988	1989	Variation
Octobre	13.190	11.535	-12,55%
Novembre	12.217	9.678	-20,78%
Décembre	9.966	10.384	4,19%
Année	135.387	139.705	3,19%

L'année 1989 a vu le nombre de touristes légèrement augmenter, **+4318** par rapport à 1988. Ceci met ainsi fin aux diminutions observées au cours des dernières années : **-18 418** pour 1987/1988 et **-7 433** pour 1988/1987.

Les principales augmentations viennent :

- de la zone Pacifique **+8 006** grâce à un fort accroissement des touristes japonais **+94,03 %** (ouverture en mai 1989 de la liaison Air France Papeete-Tokyo) et des touristes australiens **+22,89 %** ;

- de la zone Europe **+6 008** soit **+14,45 %**.

La principale diminution vient de la baisse des touristes en provenance des Etats-Unis **-12 252** soit **-19,55 %**.

-----oOoOoOoOo-----

Les résultats des trois derniers mois de 1989 sont cependant inquiétants. Ainsi, on peut craindre une stagnation voire une nouvelle diminution des touristes en 1990 s'il n'y a pas une augmentation du nombre de sièges offerts aux tours-opérateurs, sur les liaisons desservant la cote Ouest des Etats-Unis; La réduction des sièges offerts due au retrait de la compagnie Continental et à la suppression d'une fréquence hebdomadaire de la Qantas explique en effet pour l'essentiel la récession du tourisme au 4^e trimestre 1989.



A DMINISTRATIF

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITEES

- . Nombreuses correspondances à propos d'un engagement d'une action en remboursement de l'Etat vis-à-vis de tiers impliqués dans un accident très grave de service.
- . Saisine du Médecin-Chef du Centre Médico-Social des Fonctionnaires à propos d'une aptitude médicale de reprise de fonctions à l'issue d'un congé de longue durée.
- . Règlement de la situation administrative d'un agent contractuel à la suite de son inaptitude physique à reprendre ses fonctions et intervention auprès de la CPS aux fins d'activer la constitution de son dossier de prise en charge intégrale.
- . Saisine de DNA/4 - BADG, ENAC/AP, ENAC/TOULOUSE, M. CAMOIN (C.M) au sujet de la situation d'un TAC/CEAPF admis au concours externe d'OCCA et non dégagé du Service National.
- . Réflexion portant sur la mensualisation des indemnités très symboliques des personnels administratifs et saisine du TPG pour les formalités pratiques d'application de cette mesure.
- . Expression auprès du Haut-Commissariat des besoins en VAT pour l'année 1990.
- . Nombreux entretiens avec la DAF/PEL et le CAB/MIL à propos de l'affectation d'un VAT de recrutement métropolitain non attendu.
- . Elaboration de statistiques trimestrielles de demandes de bons d'émission des billets Air France et UTA.
- . Instruction d'une demande d'exercice de fonctions à temps partiel (60 %) formulée par un Commis.
- . Contacts avec le Haut-Commissariat (DRCL) et saisine du TPG à propos de l'introduction du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française dans le Budget Annexe de la Navigation Aérienne (BANA).
- . Propositions d'attribution de médailles :
 - Pour 1989 : Médaille d'Honneur de l'Aéronautique
 - Pour 1990 : Ordre National du Mérite
 - Médaille d'Honneur de l'Aéronautique
- . Mise en place, par la signature d'une convention avec un organisme de formation rattaché de l'Education Nationale -le GREPOL-, de 2 stages pouvant être dispensés au sein de la Direction de l'Aviation Civile, à savoir :
 - de la dactylographie au secrétariat
 - actualiser ses connaissances en électricité.
- . Préparation et élaboration du budget 1990, d'une part, de façon traditionnelle, et d'autre part en tenant compte de l'introduction dans le BANA de l'Outre-Mer. Cette innovation a nécessité de nombreuses correspondances avec la DNA et de multiples contacts avec le Service de la Navigation.
- . Elaboration de différents programmes utilitaires destinés à la gestion du personnel : saisie des effectifs autorisés, délivrance de billets à réduction, certificat de prise en charge.

ACTIVITES DES SERVICES

- . Analyse en vue de la programmation du décompte des frais de mission.
- . Recensement pour le compte du SPG des matériels micro-informatique.
- . Mise à jour du fichier informatique du personnel technique transmis par la DNA.
- . Renseignements fournis à SDF/1 à propos de :
 - La gestion du personnel relevant de la DAC/PF
 - La mise en place d'une régie d'avances BANA.
- . Démonstration des logiciels de gestion du personnel lors de la visite de M. CAMOIN, chargé de mission pour les affaires d'Outre-Mer.
- . Lancement d'une souscription en faveur des collègues de GUADELOUPE, sinistrés du cyclone HUGO.

EXAMENS ET CONCOURS

- . Organisation d'un second concours de recrutement CC/2 d'un Analyste-Programmeur, le premier ayant été déclaré infructueux, puis saisine de la Commission Paritaire Consultative siégeant auprès du Haut-Commissaire de ce recrutement.
- . Participation à la surveillance du concours de Commis/CEAPF organisé par les Services du Haut-Commissariat.
- . Organisation d'un concours professionnel pour le reclassement en 2ème catégorie des personnels techniques ANFA de la Section Sol.
- . Assistance pour les recrutements externes d'agents contractuels devant servir dans les stations météorologiques des îles.
- . Suivi de l'examen professionnel pour la vérification d'aptitude aux fonctions d'analyste.

TRAVAUX DES COMITES ET COMMISSIONS

- . Le CTP Spécial Navigation Aérienne s'est réuni le 8 décembre 1989.
 - . Le CTP/DSAC s'est réuni le 19 décembre 1989.
- Ils ont approuvé le procès-verbal de leur réunion précédente et examiné les questions ressortissant de chacune de leur compétence.
- . La CAP du corps des Techniciens de la Météorologie du CEAPF s'est réunie les 9 et 16 octobre 1989.
- Elle a examiné respectivement :
- les avancements au grade de Techniciens Supérieurs
 - les avancements au grade de Chefs Techniciens.

ACTIVITES DES SERVICES

LA VIE DES PERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT DEFINITIVEMENT EN METROPOLE

Date	Nom & Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
18-Oct-89	FOURNERET Max	OCCA/1	SNA
19-Oct-89	GROS Dominique	OCCA/1	SNA
21-Déc-89	WALLON Jacques	VAT/IEEAC	SNA
28-Déc-89	MAMANE Manuel	VAT/IEEAC	SNA

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

Date	Nom & Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
8-Déc-89	BALTZER Jean-Marc	VAT/IEEAC	SNA

PERSONNEL RECRUTE LOCALEMENT

Date	Nom & Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
4-Sep-89	CHAMPS Christian	CC/4	MET
4-Sep-89	MAKE Nélia	CC/4	MET
23-Oct-89	TERRIER André	CC/4	MET
15-Déc-89	LANZA Francesco	CC/2	ADM

PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Nom & Prénom	Corps-Grade-Statut	Venant de	Allant à
26-Oct-89	GARDEISEN Franck	VAT/TM	FAAA	REAO
11-Nov-89	BENNETT Christian	CC/5	FAAA	HEREHERTUE
20-Nov-89	LAO Olivier	CC/3	REAO	FAAA
23-Nov-89	TERRIER André	CC/4	FAAA	ATUONA
26-Nov-89	CHAMPS Christian	CC/4	FAAA	TAKAROA



METEOROLOGIE

- . Installation de la réception satellite au Centre de prévision.
- . Informatisation des stations de RAPA et TUBUAI.
- . Fourniture de données climatologiques à M. TAKEMI IANI journaliste du journaliste du KAZI (Yachting Magazine).
- . Nombreuses demandes de renseignements d'ordre climatologique de la part d'organismes divers (tourisme, T.P, Assurances...)
- . Fin du stage de formation des ANFA aide-météorologistes recrutés en 1989.
- . Causerie d'information à la Ligue de Vol libre.
- . Mise à jour des consignes relatives aux alertes cycloniques.
- . Mission de M. MICHEL à la DMN (Réunion des Chefs Services OM).
- . Présence à une soutenance de DEA à l'Ecole Normale.
- . Mission de M. HALLOT à SINGAPOUR (Assemblée générale de la Région V de l'OMM).
- . Mise en exploitation de la transmission télécopieur avec HAO.
- . Lancement d'un concours professionnnel pour l'accession au grade de CC2.
- . Participation à la sous-commission hydroclimatologie à l'ORSTOM.
- . Expédition de la notice d'exploitation NOTEX dans les stations.
- . Participation à "l'Opération Carrières" du CIO.
- . Visite de M. MIR de l'Université du Pacifique.
- . Lancement d'un concours de recrutement d'un ANFA CC4 pour HEREHERETUE.
- . Réunion de concertation au Haut-Commissariat pour la mise au point du "Plan Cyclone".
- . Préparation avec SETIM du projet ATOS.
- . Mise aux normes de l'installation électrique de la Direction.
- . Contrôle des délais de transmission des messages AIREP avec le Chef pilote UTA.

RESUME MENSUEL DU TEMPS

OCTOBRE 1989

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM.				ORAGE		INSOLATION EN HEURES		PRESSION EN 1/10 Hpa.		VENT		Evaporation Evapo-transpi- ration potentielle
	Mois	E	Maxi. Absolu	Mini. Absolu	Mois	E	Nbre. de jours ≥ 0,1	Nbre. de jours ≥ 10	Mois	Nbre. de jours	Mois	E	Mois	E	Nbre. de jours ≥ 10	E	
ATIUNA	25.3	- 0.3	31.6	20.2	71	- 9	15	3	235	0	235	- 7	10127	+ 6	6	167	164
BORA-BORA	26.1	+ 0.3	30.6	21.4	1	155	24	6	253	3	253	+31	10134	+ 5	0	171	169
TIKITI-FAAA	25.7	+ 0.3	31.5	20.2	32	193	15	4	229	4	229	- 1	10140	+ 4	1	145	145
TAKAROA	26.4	- 0.2	30.2	22.6	23	157	26	6	258	1	258	+ 2	10135	+ 5	5	219	197
HAO	25.8	+ 0.5	29.2	20.9	24	145	15	3	278	0	278	+30	10153	+ 7	2	227	201
HERENERETUE	24.9	+ 0.3	28.6	20.6	23	218	20	4	217	1	217	- 3	10158	+ 7	4	163	157
TIKITEA	22.6	+ 0.8	27.6	17.7	9	42	12	1	212	0	212	+20	10186	+16	3	140	140
REAO	25.6	+ 0.3	31.5	19.4	18	168	15	2	279	1	279	+37	10162	+ 9	3	187	180
MORUROA	24.6	+ 1.1	29.0	20.4	18	98	5	3	237	0	237	+19	10176	+12	3	191	173
TUBUAI	22.3	+ 0.7	26.9	14.7	23	51	13	2	219	1	219	+29	10177	+ 9	4	155	152
RAPA	19.3	+ 0.4	25.1	13.8	28	105	15	5	196	0	196	+50	10194	+11	7	131	129
- E : écart par rapport à la moyenne de la période () Valeur estimée.																	

RESUME MENSUEL DU TEMPS

NOVEMBRE 1989

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM.				ORAGE		INSOLATION EN HEURES			PRESSION EN $\frac{1}{10}$ hpa.		VENT		Evaporation Evapo-Transpi- ration potentielle	
	MOIS	E	Maxi. Absolu	Mini. Absolu	Période Nbre. Nbre. Absolu d'années	Mois	E	Nbre. de jours de pluie ≥ 0,1	Nbre. de jours ≥ 10	Mois	E	Période Nbre. d'années	Mois	E	Nbre. jours ≥ 10	E	Nbre. d'années		
ATUONA	25.8	- 0.2	33.0	20.3	28	71	+ 7	18	3	59	0	233	- 13	28	10111	0	4	175	170
BORA-BORA	25.5	- 0.8	31.0	21.6	27	189	- 43	21	6	39	4	154	- 35	35	10109	- 1	0	140	139
TAHITI - FAAA	25.2	- 0.9	30.3	21.3	32	231	+ 82	19	7	32	5	144	- 69	32	10113	- 5	2	127	128
TAKAROA	26.9	- 0.2	30.6	22.7	23	121	- 73	19	4	38	1	226	- 3	38	10112	- 3	4	205	188
HAO	25.6	- 0.4	29.5	20.8	24	244	+ 62	19	8	27	0	173	- 66	20	10123	- 5	9	191	174
HEREHERETUE	24.5	- 1.0	29.3	20.2	23	424	+249	22	7	29	2	151	- 51	24	10121	- 8	6	153	145
RIKITEA	22.2	- 0.7	27.1	16.9	9	309	+ 43	19	7	9	0	126	- 64	9	10154	- 1	4	118	119
PEAO	25.7	- 0.3	30.6	19.9	18	162	- 26	18	5	26	0	203	- 31	19	10134	- 3	9	164	160
MORUROA	24.1	- 0.4	28.6	19.9	18	203	+ 50	27	7	25	0	141	- 70	17	10143	- 3	8	162	151
TUBUAI	23.1	+ 0.2	28.4	16.7	23	82	- 42	15	2	40	0	185	- 10	23	10144	- 3	11	172	167
RAPA	20.0	- 0.4	25.5	13.2	28	137	- 61	20	2	38	0	132	- 10	38	10175	+ 9	14	128	124
E : écart par rapport à la moyenne de la période () Valeur estimée.																			

ACTIVITES DES SERVICES

RESUME MENSUEL DU TEMPS

DECEMBRE 1989

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET D'RIENNES				PRECIPITATIONS EN MM.				ORAGE		INSOLATION EN HEURES		PRESSION EN 1/10 hpa.		VENT		Evaporatio Evaporation ratio potes		
	MOIS	E	Maxi. Absolu	Mini. Absolu	Période Nbre. Nbre. de jours de pluie ≥ 0,1	E	Nbre. de jours de pluie ≥ 0,1	Période Nbre. Nbre. de jours de pluie ≥ 0,1	Mois	E	Mois	E	Nbre. de jours Nbre. de jours	E	E	ET			
ATUONA	25.8	- 0.5	33.3	21.2	28	88	- 5	20	2	59	0	194	- 52	28	10118	+ 13	6	160	158
BORA-BORA	26.1	- 0.5	31.3	21.8	27	349	+ 66	24	9	39	0	158	- 40	35	10109	+ 10	0	137	139
IRAKITI-FAMA	26.0	- 0.4	31.3	21.6	32	593	+ 296	21	12	32	0	166	- 35	32	10114	+ 6	2	146	148
TAKAROA	27.1	- 0.4	31.0	22.7	23	280	+ 87	25	10	38	1	197	- 30	38	10119	+ 12	1	177	161
HAO	26.3	- 0.4	29.6	21.2	24	244	+ 71	22	10	27	4	181	- 60	20	10132	+ 11	4	161	156
HEREHERETUE	25.9	- 0.2	30.1	22.1	23	315	+ 90	21	8	29	4	172	- 21	24	10125	+ 5	3	154	152
RIKITEA	24.0	0.0	29.5	18.3	9	144	- 42	15	4	9	1	214	+ 8	9	10164	+ 19	0	145	153
REAO	26.8	+ 0.2	31.5	20.2	18	82	- 84	18	2	26	1	238	- 7	19	10144	+ 14	2	177	177
MORUROA	25.6	0.0	29.9	20.2	18	227	+ 62	21	6	25	2	217	- 8	17	10150	+ 14	5	181	175
TUBUAI	24.0	- 0.1	29.0	17.0	23	358	+ 151	24	10	40	1	158	- 46	23	10120	- 9	4	142	147
RAPA	22.4	+ 0.8	26.9	17.6	28	422	+ 192	23	10	38	0	115	- 28	38	10138	- 13	11	110	114

- E : écart par rapport à la moyenne de la période

() Valeur estimée.

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



INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

AERODROMES TERRITORIAUX

I - ETUDES

NUKU HIVA:

- Choix des entreprises, suivi de l'attribution des travaux pour la rénovation des bâtiments de l'aérodrome

UA HUKA:

- Etude de faisabilité en vue de son extension pour l'ATR 42

MAKATEA:

- Etude de faisabilité d'un aérodrome

MAKEMO:

- Appel d'offres pour la réfection du revêtement

TAKAPOTO:

- Aérogare: dossier de consultation des entreprises et appel d'offres
- Extension ATR 42: dossier de consultation des entreprises et appel d'offres

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 : fin de la 1ère tranche, début de la 2ème tranche.

UA POU:

- Travaux d'entretien sur bâtiments

III - AFFAIRES DOMINIALES

FAAITE:

- L'ordonnance d'expropriation prise le 22 novembre 1989, a été notifiée aux divers expropriés

TAKAPOTO:

- L'ordonnance d'expropriation prise le 27 novembre 1989, a été notifiée aux divers expropriés

TAKUME:

- Suite à la décision de la mission archéologique, le principe d'abandonner la construction d'un aérodrome à Takume a été retenu. Il convient de rétrocéder l'emprise aux divers expropriés et de rétrocéder à une nouvelle recherche de site

MARQUISES:

- Recherche de site pour l'installation des équipements d'aides à la navigation aérienne, suite à l'extension de l'emprise de l'aérodrome d'Atuona dans le cadre de son ouverture à l'ATR 42
- Négociations foncières en cours pour une acquisition amiable

AERODROMES D'ETAT

I - ETUDES

TAHITI-FAAA: nouveau bâtiment CCR/TWR

- Choix de l'entreprise, suivi de la mise au point du marché, lot "sécurité-incendie"
- Lancement de l'appel d'offres, puis ouverture des plis du lot "climatisation"
- Lancement de l'appel d'offres pour l'aménagement des abords

RAIATEA :

- Etude d'une nouvelle tour: nouvel avant-projet sommaire

II - TRAVAUX

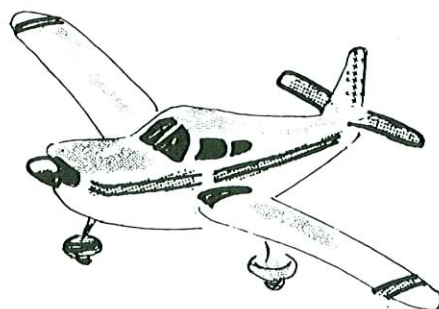
TAHITI-FAAA :

- Fin des travaux de réfection du revêtement de la piste.
- Suivi du chantier de construction du bâtiment CCR/TWR.
- Raccordement par EDT de l'alimentation électrique du poste P'3.

II - AFFAIRES DOMANIALES

TAHITI-FAAA :

- Zone "Nouvelle Vague": visite des lieux en compagnie de l'Administrateur des Iles du Vent, négociations en cours
- Voie d'accès en zone Ouest de l'aéroport: la transaction amiable ayant abouti, l'acte de vente est en cours de rédaction
- Acquisition de la parcelle de terre de M. LECORDIER, mitoyenne de la zone de l'aviation générale: transmission de l'acte de vente au Service des Domaines pour enregistrement





NAVIGATION AERIENNE

DIVISION ATS/SAR

I.- ACTIVITES DE LA DIVISION

- Finalisation du dossier de création de la nouvelle route Tahiti/San Francisco (mise en service le 11/01/90)
- Organisation d'une séance de percutage d'un canot de survie
- Organisation d'un exercice SarEx à Raiatea
- Protection espace en liaison avec Oakland pour retombée éléments navette spatiale
- Organisation d'une réunion avec PN Air Tahiti
- Modification arrêté CEIRB
- Préparation traversée ULM Tahiti/ISLV
- Confection de nouvelles cartes pour le CCR

II.- C.C.R. TAHITI

- Effectif au 31/12/89: 14 contrôleurs qualifiés et deux encadrements
- Arrivée attendue début janvier 1990 d'un 15^e contrôleur (M. Rouzic)

III.- S.A.R.

Exercice SAR:

- . SAREx Raiatea "Purotu" des 6 et 7 Novembre 1989

Phases d'Urgences:

- . 2 Incerfa:
 - 14/10/1989 au profit du F-OCPR
 - 31/10/1989 au profit du MIN 914
- . 4 Alerfa:
 - 06/10/1989 au profit d'UTA 502 B747
 - 19/10/1989 au profit du LAN 134 B707
 - 24/10/1989 au profit du MIN 914 DC-8
 - 08/11/1989 au profit d'ANZ 6 B747
- . 2 Detresfa:
 - 31/12/1989 au profit de F-ODHT et F-ODUG

Evasan:

- . 91 Evasan ont été déclenchées au cours du quatrième trimestre 1989, se répartissant comme suit:

MOOREA	: 1
ISLV	: 30
TUAMOTU	: 24
GAMBIERS	: 2
AUSTRALES	: 6
MARQUISES	: 12

IV.- PERSPECTIVES A COURT TERME

- Réactivation du dossier "espace ISLV"
- Suivi du GT "regroupement nouveau centre"
- Organisation d'un SAREx en mars.

DIVISION TECHNIQUE**I.- ACTIVITES DE LA DIVISION**

- Installation d'un groupe électrogène 13,5 KVA au Centre Emetteur
- Révision groupe 13,5 KVA et câblage armoire d'automatisme pour installation d'Atuona
- Mission Merlin-Gerin pour mise au point final du projet des équipements BT de l'aérodrome de Tahiti-Faaa
- Poursuite des études nouveau centre de contrôle avec réunions avec le STNA pour la mise au point du CCTP relatif à l'installation radioélectrique (meuble, tour et CCR, salle technique)

II.- PERSPECTIVES A COURT TERME

- Etudes du nouveau centre
- Changement du meuble contrôle à Bora-Bora
- Installation d'une antenne avancée à Raiatea
- Raccordement électrique sur le réseau VOR Rangiroa

DIVISION DES AERODROMES EXTERIEURS**I.- PERSONNEL**

- Qualification de M. Beaugrard (TAC) à Bora-Bora
- Mission de remplacement/formation à Huahine
- Préparation des contrats ANFA à mi-temps pour 10 agents subventionnés

Perspectives à court-terme

- Mutation des personnels territoriaux sur les aérodromes
- Stage AFIS/SSIS/Mécanique pour les futurs agents de Makemo, Takapoto, Ua Pou
- Stage de recyclage des agents dans les îles

II.- CIRCULATION AERIENNE

- Finalisation des procédures NDB de Nuku-Hiva
- Etude d'une percée 29 à Bora-Bora

Perspectives à court-terme

- Ouverture d'un service AFIS/SSIS à Takapoto
- Rédaction des derniers manuels d'aérodrome de Rangiroa et Nuku-Hiva

III.- GESTION - DIVERS

- Création d'un dépôt d'essence 100/130 à Fangatau en remplacement de celui de Napuka (imminent)
- Mission entretien à Manihi et Mataiva

Perspectives à court-terme

- Arrêté des comptes territoriaux pour 1989
- Demande d'AE pour les opérations d'investissements retenues au titre du budget 1990
- Mission SSIS/Entretien aux Marquises

DIVISION DES TRANSPORTS AERIENS**I.- ACTIVITES DE LA DIVISION**

- Organisation des sessions d'examens du PN (CSS, CTA et autres certificats du PNT)
- 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
- Tests du logiciel de gestion de l'avion administratif FOCHS
- Mise en oeuvre de la facturation RSTCA:
 - * réception et tests du logiciel
 - * lettre aux compagnies les informant de la mise en place de la RSTCA à partir du 1er Février 1990
 - * estimation des recettes
 - * étude et transmission d'une possibilité de réduction tarifaire pour Air Tahiti
- Instruction d'une demande de dérogation d'Air Moorea concernant période de vol avec un seul pilote à bord
- Instruction d'une demande de dérogation pour un vol de convoyage d'un ATR 42 d'Air Tahiti
- Instruction d'un dossier d'utilisation de pilotes militaires par des sociétés d'hélicoptères
- Instruction de dossiers d'infractions pour la commission locale de discipline
- Transmission des dossiers de demandes d'agrément des instructeurs chargés du contrôle des compétence du PNT des compagnies Tahiti Conquest Airline et Air Moorea, ainsi que des demandes de renouvellement des instructeurs de classes
- Sondage sur les dossiers de voyage de la compagnie Tahiti Conquest Airline
- Relevé de diverses infractions, reconnaissances des aires d'atterrissage de toutes les déposes de Père Noël, autorisations pour l'émission USHUAIA de sauts en parachutes d'un hélicoptère au dessus de Moorea et de la traversée Moorea-Tahiti en bare foot tracté par hélicoptère.

IV.- PERSPECTIVES

- Bilan gestion 1989 de l'avion F-OCCHS.
- Création d'une base de données concernant le parc aérien en Polynésie Française
- Mise en application de la facturation RSTCA a/c Février 1990 et mise en place de nouveaux matériels informatiques
- Mise en service d'un hélicoptère Robinson R22 à l'héliclub de Tahiti
- Suivi de l'application des textes réglementaires pour une meilleure sécurité
- Exploitation des données de vents sur l'aérodrome d'Atuona
- Bilan entraînement aérien 1989 et prévisions besoins 1990
- Elaboration de la brochure statistique annuelle 1989
- Programmation d'inspections compagnies

ACTIVITES DES SERVICES

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC ANNEE 1989

COMPAGNIE	VOLS	PAX	(DONT)	TRANSIT	PAX	S.O.	CMR %	FRET	POSTE	VARIATION
			(PAG.)	DIRECT	TRANSIT			(KG)	(KG)	(%) AVEC
										1988
TRAFFIC COMMERCIAL INTERIEUR										
AIR MOOREA	A	9954	(81487)		81487	121089	67,3			
(MOOREA)	D	9960	(75094)		75094	121123	62,0			0,3
	T	19914	(156581)		156581	242212	64,6			
TOTAL TRAFIC MOOREA	A	9954	(81487)		81487	121089	67,3			
	D	9960	(75094)		75094	121123	62,0			0,3
	T	19914	(156581)		156581	242212	64,6			
AIR MOOREA	A	732	(4727)		4727	9052	52,2			
	D	734	(4922)		4922	9070	54,3			44,2
	T	1466	(9649)		9649	18122	53,2			
AIR TAHITI	A	3768	(119766)		119766	169264	70,8			
	D	3768	(111901)		111901	166806	67,1			14,6
	T	7536	(231667)		231667	336070	68,9			13,4
TAHITI CONQUEST A.	A	323	(1252)		1252	2863	43,7			7,7
	D	329	(906)		906	2913	31,1			82,0
	T	652	(2158)		2158	5776	37,4			
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A	14777	(207232)		207232	302268	68,5			
	D	14791	(192823)		192823	299912	64,3			9,3
	T	29568	(400055)		400055	602180	66,4			13,4
TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL										
U.T.A	A	258	(48934)	2339	51273	68715	74,6	2089290	359261	20,4
	D	257	(49180)	2339	51519	68562	75,1	2089290	84136	9,5
	T	515	(98114)	4678	102792	137277	74,9	2761473	443397	4,0
QANTAS	A	295	(34553)	54618	89171	120028	74,3	579775	7777	4,7
	D	295	(35226)	54618	89844	120035	74,8	59474	7947	49,4
	T	590	(69779)	109236	179015	240063	74,6	639249	15724	33,2
AIR NEW ZEALAND	A	259	(26383)	39398	65781	92378	71,2	1639352	22247	3,2
	D	259	(26466)	39398	65864	92385	71,4	78971	5138	15,6
	T	518	(52849)	78796	131645	184663	71,3	1718323	27385	126,0
LAN CHILE	A	121	(10507)		10507	17569	59,8	132540	2630	1,9
	D	121	(9879)		9879	17535	56,3	14992	1600	31,2
	T	242	(20386)		20386	35104	58,1	147532	4230	70,6
AIR FRANCE	A	88	(19495)		19495	31625	61,6	446409	106869	11,8
	D	88	(18635)		18635	31348	59,4	64640	21139	26,8
	T	176	(38130)		38130	62973	60,5	511049	128008	50,5
CONTINENTAL	A	201	(20229)	18892	39121	51167	76,5	633390	5215	21,8
	D	201	(19542)	18892	38434	51193	75,1	25443	71	22,8
	T	402	(39771)	37784	77555	102360	75,8	658833	5286	21,0
HAWAIIAN AIRLINE	A	107	(14138)		15538	25337	61,3	42744	4343	28,8
	D	107	(14460)		15860	25337	62,6	5124	1104	2,6
	T	214	(28598)		31398	50674	62,0	47868	5447	26,3

ACTIVITES DES SERVICES

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC ANNEE 1989

COMPAGNIE	VOLS	PAX	(DONT) (PAG.)	TRANSIT DIRECT	PAX TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1988
LAN CHILE	A 1 D 1 T 2	83 80 163	() () ()		83 80 163	160 160 320	51,9 50,0 50,9			PAX FRET POST
AIR FRANCE	A 2 D 2 T 4	98 98 196	() () ()	118 118 236	216 216 432	350 350 700	61,7 61,7 61,7			PAX FRET POST
CONTINENTAL	A 4 D 4 T 8	1594 1618 3212	() () ()		1594 1618 3212	1734 1734 3468	91,9 93,3 92,6			PAX FRET POST
SWISSAIR	A 1 D 1 T 2	305 322 627	() () ()		305 322 627	384 384 768	79,4 83,9 81,6	1835		PAX FRET POST
MINERVE	A 89 D 89 T 178	8458 8904 17362	(4) (37) (41)	7771 7771 15542	16229 16675 32904	26330 26330 52660	61,6 63,3 62,5	5145 4 5149		PAX FRET POST
PANAM	A 1 D 1 T 2	376 332 708	() () ()		376 332 708	412 412 824	91,3 80,6 85,9			PAX FRET POST
HAWAIIAN AIRLINE	A 1 D 1 T 2	296 296 296	() () ()		296 296 296	350 350 700	84,6 42,3 42,3	184 184	19 19	PAX FRET POST
AMERICAN TRANSAIR	A 5 D 5 T 10	1088 1068 2156	() () ()		1088 1068 2156	1732 1727 3459	62,8 61,8 62,3	2006 2006		PAX FRET POST
UNITED AIRLINES	A 6 D 6 T 12	1741 1488 3229	() () ()		1741 1488 3229	2154 2154 4308	80,8 69,1 75,0			PAX FRET POST
DIVERS USA	A 2 D 2 T 4	123 124 247	() () ()		123 124 247	383 383 766	32,1 32,4 32,2	2262 750 3012		PAX FRET POST
BRITISH AIRWAYS	A 1 D 1 T 2	100 100 200	() () ()		100 100 200	100 100 200	100,0 100,0 100,0			PAX FRET POST
JAT	A 1 D 1 T 2	231 239 470	() () ()		231 239 470	250 250 500	92,4 95,6 94,0			PAX FRET POST
SOBELAIR	A 1 D 1 T 2	156 156 312	() () ()		156 156 312	168 168 336	92,9 92,9 92,9			PAX FRET POST
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	A 1479 D 1477 T 2956	191112 190650 381762	(2790) (4871) (7661)	124901 124901 249802	316013 315551 631564	446141 445601 891742	70,8 70,8 70,8	5629840 945826 6575666	511296 125032 636388	PAX - 14,6 FRET - 33,4 POST - 31,2

ACTIVITES DES SERVICES

II.- FORMATION AERONAUTIQUE

Sessions examens		
QRI	2	
PPA/PPH/IFR	3	
PPI/PL/MN	3	
Anglais spécifique	1	
CSS	4	
TT	4	
UL	1	
Délivrances		
cartes stagiaires	68	
brevets licences BB	6	
TT	9	
TH	2	
Utilisateurs		Vol/Durée
Haut-Commissaire		20/71h47
Vols de contrôle		03/13h01
Aviation Civile		02/03h43
DRCL		02/22h12
Autres administrations		01/04h56
TOTAL		28/115h49

III.- RELEVÉ D'ACTIVITÉ ANNUELLE DU PILOTE INSPECTEUR

Heures de vol	327h30
Tests TT	12
Qualifications vol de nuit	05
Évaluation à présentation IFR professionnel	02
Contrôle IFR professionnel	02
Contrôle IFR CT	05
Renouvellement PP	04
Évaluation pour stage IPP	01
Qualifications de type (PA 31- BE 28)	01
Qualification terrains usage restreint	04
EVASAN	09
Mission photo	01

AERODROME DE TAHITI-FAAA**I.- REALISATIONS ET ETUDES**

- Fin des travaux de rénovation de la piste
- Mise en service des installations du nouveau dispatch
- Poursuite de l'élaboration du Manuel Tour (diffusion des 2 premiers chapitres)
- Etude d'une nouvelle organisation de l'instruction à la tour de contrôle
- Préparation de tests théoriques contrôle d'approche
- Délivrance de qualifications locales (4 agents SAS, 2 agents CDQ/SAS, 3 contrôleurs d'aérodrome, 1 contrôleur d'approche)
- Contrôle du niveau de qualification de 6 CDQ/SAS
- Organisation d'un concours professionnel interne CC2 à la section sol
- Mise à jour du Plan de Secours
- Organisation d'un exercice Plan de Secours
- Compilation et analyse des résultats de l'exercice 89
- Etude d'un nouveau projet d'aire de point fixe en zone nord
- Mise en service d'une nouvelle procédure de préavis de vol sur Rarotonga
- Etude et réunions avec le concessionnaire, concernant l'accord d'établissement des pompiers
- Etude du renouvellement du parc véhicule (budget 90)
- Inventaire des programmes informatiques de la Section Sol
- Etat des besoins informatiques des différentes sections et subdivisions de l'aérodrome
- Formation du personnel sur PC-20 et Word
- Réunions diverses dont AOCPF (7/12), CTSV (11/12), SITA (28/12: mise en place d'un circuit de secours du RSFTA)

II.- SURETE

- Aménagement des locaux BGTA
- Aménagement d'un local définitif pour l'appareil RX de soute
- Mise en service d'un nouveau filtre RX (bagages à main)
- Notes aux compagnies aériennes sur le renforcement des mesures de sûreté
- Elaboration d'un dossier sûreté pour DIRCAB
- Application des mesures renforcées suite au COS du 18/12
- Réunions avec
 - * les compagnies internationales (2/12)
 - * les experts de la PAF (9/12)
 - * le Cabinet Militaire (11/10: visite DIRCAB)
 - * les experts de la sûreté Qantas (12/10)
 - * les experts de la sûreté Air New Zealand (16/10)
 - * BGTA/PAF: préparation de la visite ministérielle (25/10)
 - * SETIL: sûreté du nouveau centre (29/11)
 - * COS (18/12)
- Séjour du Ministre de la Défense Nationale (26/10 au 30/10)

ACTIVITES DES SERVICES



CENTRES

AEROPORT DE TAHITI-FAAA

TOUR DE CONTROLE DE FAAA

Total des Mouvements commerciaux 7.799

Comprenant	IFR	2.862
	ETRANGERS	384
	JETS	623
	PLUS DE 20 TONNES	623

Total des mouvements non commerciaux 7.821

Comprenant	IFR	1.089
	AERO-CLUB DE TAHITI	3.167
	AERO-CLUB UTA	1.510
	PRIVES	1.313

TOTAL DES MOUVEMENTS 15.620

BUREAU DES TELECOMMUNICATIONS

Total des messages reçus 756.870

Moyenne quotidienne	8.409
sur le réseau international	318.750
local	438.120

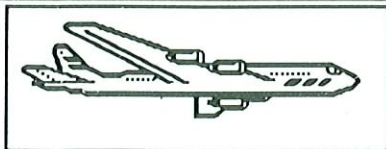
Total des messages émis 142.955

Moyenne quotidienne	1.588
sur le réseau international	69.153
local	73.802

BUREAU DE PISTE

Validation de licences professionnelles	35
licences non professionnelles	38
Effectifs des personnels navigants basés:	
professionnels	177
corps techniques	9
privés	385

ACTIVITES DES SERVICES



CENTRES

BUREAU D'INFORMATIONS AERONAUTIQUES

Notams classe 1 série A reçus	26.748
Notams classe 1 série A émis	39
" série C émis	38
Protections fournies	332
Circulaires locales d'information	4

SSIS

Feux extincteurs	0
Feux aéronef	0
Alerte (s) aéronef	6
Accident (s) aéronef	0
Sortie (s) du véhicule ambulance	0
Surveillance d'avitaillements	367
Surveillances décollages et atterrissages	938
Interventions diverses	7
Exercices et instructions	18
Sorties nautiques	8

GARAGE

Interventions sur véhicules de sécurité	13
Interventions sur véhicules de liaison	19

CENTRE DE CONTROLE REGIONAL

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

CENTRE METEOROLOGIQUE

Protections Total	1.371
Vols internationaux	349
Vols interinsulaires	1022



NOUVELLES DIVERSES

ENTRETIEN AVEC... Pierre GALIPON



Manureva : Le monde local de l'aviation est en admiration devant le magnifique travail réalisé depuis trois ans par les hélicoptères dans le Territoire.

Pouvez-vous nous parler un peu de vous afin de préciser comment on devient pilote d'hélicoptère professionnel ?

P. GALIPON : Au départ, il y a un engagement de 10 ans dans l'Armée de l'Air pour être formé pilote.

Quand il s'est agi d'opter entre le transport, la chasse et l'hélicoptère ; j'ai décidé de prendre cette dernière orientation.

J'ai donc été breveté pilote militaire d'hélicoptère après 130 heures de vol sur Alouette II et III à Chambéry. On nous y a appris les rudiments du vol sans visibilité, du vol de nuit, du transport de charges sous élingue, de l'hélicoptérage et du vol en montagne.

Après j'ai été affecté à Villacoublay dans un escadron chargé surtout de transporter des personnalités.

Puis je me suis porté volontaire pour servir 1 an à Mururoa et c'est ainsi que j'ai découvert la Polynésie.



NOUVELLES DIVERSES

Manureva : Et décidé d'y rester ?

P. G. : Oui car en 1984, il n'y avait pas encore de société de travail aérien sur le Territoire.

J'ai étudié le marché et je me suis décidé à rompre, après 7 ans 1/2, mon contrat avec l'Armée.

Une banque m'a fait confiance et j'ai pu acheter un Ecureuil.

Fin 1985, je créais ma société "Pacifique Hélicoptère Service" (P.H.S.).

Manureva : Vous avez bien réussi ?

P. G. : Les deux premières années ont été très difficiles car il fallait faire ses preuves.

Une société concurrente "Tahiti Hélicoptères" avait été créée entre temps, aussi.

Le chantier de la T.E.P. visant à implanter une ligne à haute tension de la côte ouest à la côte est de Tahiti, en passant par l'intérieur de l'île ; a tardé à démarrer.

Mais il est vrai que les deux années qui viennent de s'écouler m'ont permis d'utiliser toutes les extraordinaires possibilités de l'hélicoptère.

Manureva : Parlons justement des missions que vous avez réalisées pour la T.E.P.

P.G. : Tout le monde sait que l'intérieur de l'île de Tahiti était pratiquement inaccessible.

L'hélicoptère a donc permis de déposer par héliportage les ouvriers sur les sites retenus pour y implanter les futurs pylones. Une fois à terre, ces ouvriers défrichaient la végétation et aménageaient à la main une petite terrasse.

Ensuite l'hélicoptère a permis : de ravitailler ces bases isolées ; d'acheminer toutes les pièces métalliques constituant le futur pylone ; de tendre les câbles reliant ces pylones.

Manureva : Peut-on dire que ces travaux aériens relèvent de l'exploit technique ?

P. G. : L'essentiel de ces missions correspond à des travaux aériens habituels même si les conditions dans lesquelles on les a effectuées à Tahiti sont particulièrement délicates vu les turbulences dues au vent dans un relief très accidenté, souvent accroché par des nuages.

Par contre, l'assemblage des pylones par hélicoptère, vu qu'il n'y avait aucun moyen de levage sur place, reste à ma connaissance une première mondiale.

Ce travail était très précis puisqu'il fallait faire rentrer les poutrelles constituant le pylone dans les emboîtements prévus pour leur boulonnage alors que le pilote est guidé par un monteur au sol grâce à la radio !

Ce travail était aussi dangereux pour les ouvriers chargés du boulonnage ou même évoluant sous ces poutrelles métalliques très lourdes. Nous sommes très fiers à deux mois de la fin du chantier de n'avoir eu à déplorer aucun accident.

Note : L'Ecureuil est un hélicoptère français construit par l'Aérospatiale. C'est un outil de travail aérien polyvalent dans la mesure où il peut transporter soit 6 passagers soit 900 kilos sous élingue.



NOUVELLES DIVERSES

Manureva : Quels sont vos projets ?

P. G. : L'expérience acquise va me permettre de réaliser un chantier similaire, prochainement aux Marquises.

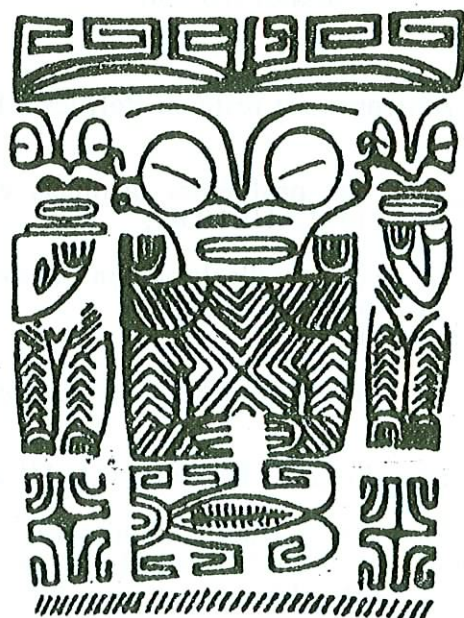
Parallèlement, mes autres activités se développent dans le tourisme de luxe, la photographie aérienne, la publicité etc...

Manureva : Nous vous souhaitons de poursuivre dans les meilleures conditions cette entreprise que vous avez créée et dont les services rendus au Territoire sont déjà considérables si l'on en juge par votre Press-Book.

NDLR : Il convient de préciser que d'autres hélicoptères ont participé activement aux travaux de la T.E.P., à savoir:

- Puma de l'Armée
- Bell Ranger, Alouette II et Lama de Tahiti Hélicoptères
- Ecureuil d'Héli-Tavaké

C'est pourquoi, l'achèvement des travaux pose le douloureux problème du redéploiement des activités de ces sociétés.





NOUVELLES DIVERSES

MISSION DE Monsieur THOUZEAU Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées



Accueil de Mr THOUZEAU par Messieurs YEUNG,
LAURUOL et GOYAT.

Le Chef du Service des Bases Aériennes est resté en Polynésie Française du 5 au 11 janvier 1990 :

- pour se rendre compte sur place des problèmes auxquels est confronté le Service de l'Infrastructure Aéronautique dirigé par M. LAURUOL ;
- visiter les grands chantiers en cours ou en voie d'achèvement, tels que:
 - . la réfection du revêtement de la piste de FAAA
 - . la construction du futur bloc technique à FAAA ;
- discuter sur le terrain des opérations d'investissement dont la programmation est demandée au SBA.

Il s'est rendu sur les aérodromes d'Etat de RANGIROA, HUAHINE et BORA BORA.

Durant son séjour, il a rencontré le Haut-Commissaire, le Directeur du cabinet du Ministre territorial de l'Équipement (absent du Territoire), le Colonel commandant la B.A. 190 et les responsables du concessionnaire (SETIL).



NOUVELLES DIVERSES

MISSION DE Monsieur LAMBERT Ingénieur Général de l'Aviation Civile



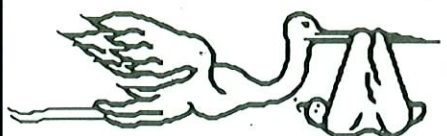
Messieurs URRUTIBETHY (SNA-Division des Aérodrômes Extérieurs),
GRILLET (Chef SNA), VENTURE (SNA-Division Technique),
LAMBERT (Directeur NA),
YEUNG (DAC/PF) de gauche à droite à RAIATEA
devant l'aérogare et la Tour de contrôle

Monsieur Yves LAMBERT, Directeur de la Navigation Aérienne depuis février 1989, a occupé durant 12 ans, les fonctions de Secrétaire Général de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI) à Montréal.

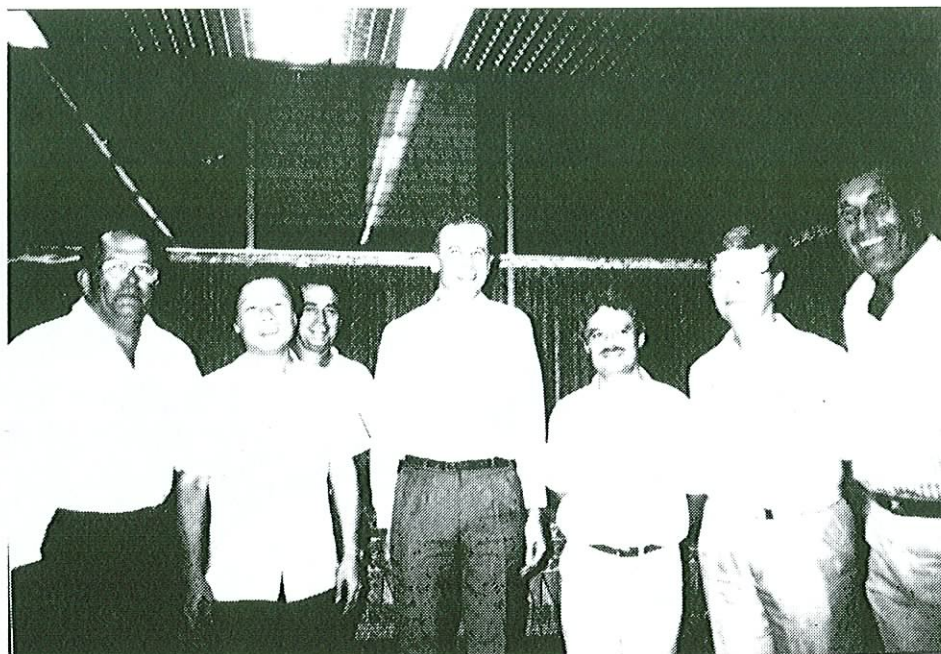
Il est venu en mission en Polynésie française du 16 au 21 janvier 1990 dans le cadre d'un programme de visite systématique des centres d'exploitation relevant de sa Direction, en France métropolitaine et Outre-Mer.

A l'issue de sa mission, il a tenu à souligner la bonne impression qu'il retirait au vu des installations techniques du service d'Etat et a fait savoir sa satisfaction pour la qualité du travail fourni par les personnels.

Il a assuré les services de l'Aviation Civile en Polynésie de son appui constant pour continuer de mener à bien (sur financement DNA) le renouvellement des équipements, dans la perspective de la mise en service du futur bloc technique en cours de construction.



NOUVELLES DIVERSES



M. Yves LAMBERT sur l'aéroport de FAAA
avec MM. POUYANNE, YEUNG, JUVENTIN,
GRILLET, VENTURE et GAUTHIER.

M. Yves LAMBERT a profité de son passage sur le Territoire pour rencontrer différentes autorités représentant l'Etat (Haut-Commissaire) et le Gouvernement du Territoire (Ministre Napoléon SPITZ).



NOUVELLES DIVERSES

DECES



C'est avec beaucoup de regrets que nous déplorons la disparition accidentelle de notre ami Olivier CHAVEZ, Officier Contrôleur de la Circulation Aérienne, à la suite d'une collision en vol entre deux avions de l'Aéro-club de Tahiti, au large de la pointe sud de Moorea, le samedi 30 décembre 1989.

Olivier CHAVEZ est né à Papeete le 15 août 1940. Après des études secondaires à Tahiti, il est embauché par le service de la Météorologie en 1957, où il occupe divers postes dans les îles, puis devient adjoint technique territorial.

En 1972, il réussit le concours professionnel d'Officier Contrôleur. Il est affecté comme résident à Tahiti, où il sert au centre de contrôle régional, puis à la tour de contrôle de l'aérodrome de Faaa. En 1983, il est promu chef de quart et en 1984 il acquiert le grade d'OCCA/Principal.

Breveté pilote privé d'avion en 1987, il totalisait 65 heures de vol.

Olivier CHAVEZ était titulaire de la Médaille d'Honneur de l'Aéronautique(Argent).

Les nombreux amis qu'il compte dans l'Aviation Civile et à la Météorologie se joignent à la rédaction de Manureva pour présenter à sa famille leurs très sincères condoléances.



NOUVELLES DIVERSES

..... CARNET ROSE

Nous avons appris la naissance de :

- TIHOTI au foyer de TAUATERUATU Kiriona
CC/5 le 28 octobre 1989 à PAPEETE
- JACQUELINE au foyer de TERAIEFA Jacques,
CC/5 le 21 novembre 1989 à
AFAAHITI
- DORIAN HEIARII au foyer de CHIN Véronique,
CC/2 le 28 décembre 1989 à
PAPEETE
- HEIMAIRE, JEANINE au foyer de TALASKA Philippe,
TSM le 31 décembre 1989 à RAPA

..... CARNET BLANC

Nous avons également appris la nouvelle du mariage de :

MARIASSOUCÉ Noëlline, CC/4, avec FLOHR Jérôme célébré le 2 décembre
1989 à ARUE.

