

REVUE D'INFORMATION ET DE LIAISON DE L'AVIATION CIVILE

# MANUREVA

Magazine

REVUE TRIMESTRIELLE  
N° 56 / 4<sup>ème</sup> TRIMESTRE 90

POLYNESIE  
FRANCAISE

# "NOUS AVONS D'EXCELLENTE NOUVELLES POUR VOS AFFAIRES"

LE CLUB



Vos affaires se présentent sous un jour nouveau. Aujourd'hui, Air France accueille tous les hommes et les femmes d'affaires dans sa nouvelle classe Le Club. En long courrier comme en moyen courrier, Le Club offre tous les privilèges qu'exige votre statut. Des comptoirs d'enregistrement séparés, des nouveaux fauteuils à la pointe du confort, un accueil exclusif au Champagne, une table prestigieuse, la plus grande cave du ciel, des véhicules de location

et des chambres d'hôtel dans le monde entier, un centre d'affaires dans l'aéroport Charles de Gaulle ... Tout cela accompagné bien sûr du sourire d'un personnel attentif. Le Club, c'est la parfaite combinaison de tout ce que vous êtes en droit d'attendre: efficacité, plaisir et reconnaissance. C'est un service complet, depuis la réservation du billet jusqu'au couronnement de votre mission. Voyagez Le Club, vous mènerez vos affaires dans les règles de l'art.

RÉSERVATION:  
42 24 44

INFORMATIONS ET VENTES:  
43 20 00  
OU VOTRE AGENT DE VOYAGE

AGENT GÉNÉRAL:  
AIR TAHITI  
PLAZZA HAUTE DU CENTRE VAIMA

L'ART DU  
VOYAGE

  
AIR FRANCE

# MANUREVA

## Magazine



Manureva

Revue d'information et de liaison  
des personnels du Service de l'Aviation Civile  
en Polynésie Française

N° 56 - 4ème TRIMESTRE 1990

### Editorial

- 4** Hausses des tarifs .  
Regroupement Air France -  
UTA: premières mesures  
Le DO 228 en Polynésie

### Aérodromes

- 6** Reportage sur  
Raiatea  
L'île sacrée

### Entretien

- 11** Guy Juventin,  
TSAC à la retraite  
ancien commandant de  
l'aérodrome de Raiatea

### Tourisme

- 14** Le paquebot à voile  
Wind Song

### Aviation

- 16** L'Aéroclub de Tahiti  
Première association  
aéronautique de Polynésie

#### Rédaction

Direction de l'Aviation Civile  
BP 6404 - Aéroport de Tahiti-Faa'a  
Tél. 42.82.00

#### Réalisation

Etienne DINAND - Aviation Civile

### En encart spécial: le dossier du trimestre

50 ans pour la  
compagnie aérienne  
néo-zélandaise  
**Air New Zealand**

### Activités DIR/ADM

- 17** Service administratif  
La vie des personnels

### Activités SIA/SNA/MTO

- 19** Activités des centres  
Calibration en vol  
Récapitulation du trafic  
L'AACI  
Résumé du temps

### Nouvelles diverses

- 25** Départ  
Carnets rose et blanc  
Statistiques touristiques  
Parlons français

### Projet DGAC

- 27** Lancement de la  
deuxième phase

### Evénement

- 28** Cycle de conférences  
à la Direction du  
Service d'Etat de  
l'Aviation Civile

### L'actualité

**Chronique des aérodromes: Raiatea**

**Entretien avec Guy Juventin**

**Encart spécial pour le dossier du trimestre: Air New Zealand fête son cinquantième anniversaire**

**Le Projet DGAC: lancement de la phase d'approfondissement**

**Un cycle de conférences au SEAC/PF**

### Détente

- 30** Le golf, un sport et un  
enjeu pour le tourisme

#### Impression

SERIPOL - Titioro  
Tél. 43.87.86

*La Polynésie française est sévèrement touchée par les événements du Golfe Persique qui ont entraîné des augmentations tarifaires des compagnies aériennes pour effacer la flambée des prix du pétrole.*

*Ces hausses sont intervenues en deux fois au cours du dernier trimestre 1990 pour les compagnies assurant la desserte extérieure. Une seule hausse d'un taux moins élevé a affecté pour le moment les compagnies aériennes polynésiennes, en raison de la moindre importance du poste carburant dans les coûts d'exploitation par rapport aux compagnies internationales.*

*Sur le plan des liaisons internationales, cette fin d'année aura vu se concrétiser les premières mesures consécutives au regroupement d'Air France et d'UTA:*

- . Intégration des services UTA et Air France aux Etats-Unis,*
- . Abandon par Air France de la desserte de San Francisco où les deux compagnies étaient en concurrence, toutefois un Boeing 747 d'Air France continue à assurer la liaison entre Paris et Papeete avec escale à San Francisco, une double commercialisation étant retenue sur cette liaison (Air France pour le cabotage et UTA pour les deux tronçons internationaux),*
- . Mise en place d'un DC 10 monoclasse d'UTA basé à Tahiti.*

*Sur le plan des liaisons intérieures, il convient de souligner la modernisation du parc aérien en Polynésie avec les arrivées successives de trois Dornier 228 venus d'une part remplacer les Twin Otter d'Air Tahiti et d'Air Moorea et d'autre part compléter la flotte de Tahiti Conquest Airlines. Les performances de cet appareil ont déjà permis à Air Tahiti d'améliorer la desserte de certaines îles en fréquences et en durées de vol.*

*La mise en exploitation de ces nouveaux appareils n'a pu toutefois être réalisée qu' à la suite de nombreuses études et analyses, qui ont été menées à bien grâce à une étroite collaboration entre les compagnies, la société Dornier et les services de l'Aviation civile.*

*Il convient de noter également l'arrivée du premier jet privé en Polynésie française: un Cessna Citation II, biréacteur d'affaires.*

*Enfin, cette fin d'année a été marquée par plusieurs anniversaires aéronautiques notamment sur le plan local les 55 ans d'activité de l'aéro-club de Tahiti mais aussi sur le plan international avec les 25 ans de relations avec Tahiti de la LAN-Chile et les 70 ans d'existence de Qantas.*

*Manureva a décidé de consacrer une série de dossiers du trimestre aux compagnies aériennes assurant la desserte de la Polynésie. La compagnie Air New Zealand qui avait fêté ses cinquante ans d'activité au début de l'année et qui, depuis 1951, n'a jamais suspendu ses liaisons avec Tahiti, a été retenue pour le dossier de ce trimestre.*



## RAIATEA, L'ILE SACREE

Manureva poursuit la série de reportages sur les aérodromes de la Polynésie. A la suite de Bora-Bora, Manureva s'intéresse à l'aérodrome de Raiatea, situé à Uturoa.

Seconde île en importance après Tahiti, Raiatea se vit dotée d'un aérodrome en 1962. En raison du relief important, aucun site favorable n'a pu être trouvé sur la bande côtière. C'est en remblai sur une dalle corallienne au nord de l'île que le terrain d'aviation a été implanté. Moyennant quelques limitations, la taille de la piste (1.400 m de long sur 30 m de large) était suffisante pour l'exploitation des DC-4 du moment.



L'aéroport de Raiatea est installé depuis 1962 au nord de l'île, à 2 km de la Capitale des Iles-sous-le-Vent, Uturoa. Sur cette vue, l'aérogare coiffée de la vigie de la tour de contrôle.

L'aérodrome de Raiatea a constitué une étape capitale en matière de liaison interinsulaire, l'île de Raiatea étant en effet, tant au point de vue démographique que touristique, la seconde en importance de la Polynésie, après Tahiti.

L'aérodrome fut conçu au début des années 60 pour permettre la desserte de l'île

par les DC-4 du Réseau Aérien Interinsulaire (RAI). L'île de Bora-Bora étant déjà dotée d'une piste construite par les Américains pendant la seconde guerre, les deux principales îles de l'archipel des Iles-Sous-le-Vent se trouvaient reliées à Tahiti par voie aérienne.

Après la construction de l'aéroport de Tahiti-Faa'a commencée dès 1958, Raiatea constituait la seconde réalisation aéro-

nautique importante de la Polynésie française.

Aujourd'hui, les particularités géographiques font de Raiatea le seul aérodrome «trimodal» de la Polynésie (air, terre, mer), puisqu'un débarcadère aménagé à l'ouest de l'aérogare accueille les bateaux venant de l'île soeur, Taha'a.

### Le remblai de la dalle corallienne

Le relief de Raiatea n'ayant pas permis de trouver sur la terre ferme un site présentant des dégagements convenables, l'implantation de l'aérodrome fut décidée sur le lagon où existait une dalle corallienne sensiblement horizontale sous une hauteur d'eau de 50 centimètres en moyenne. C'est le second exemple d'une implantation sur une plate-forme corallienne immergée, qui malheureusement, entraîne des travaux coûteux par le volume de remblais nécessaires. Pour Raiatea, la construction de la bande a exigé l'extraction et la mise en œuvre de 240.000 mètres cubes de corail extrait dans certaines zones du lagon.

Le chargement de la dalle corallienne par un remblai aussi important a exigé des pré-

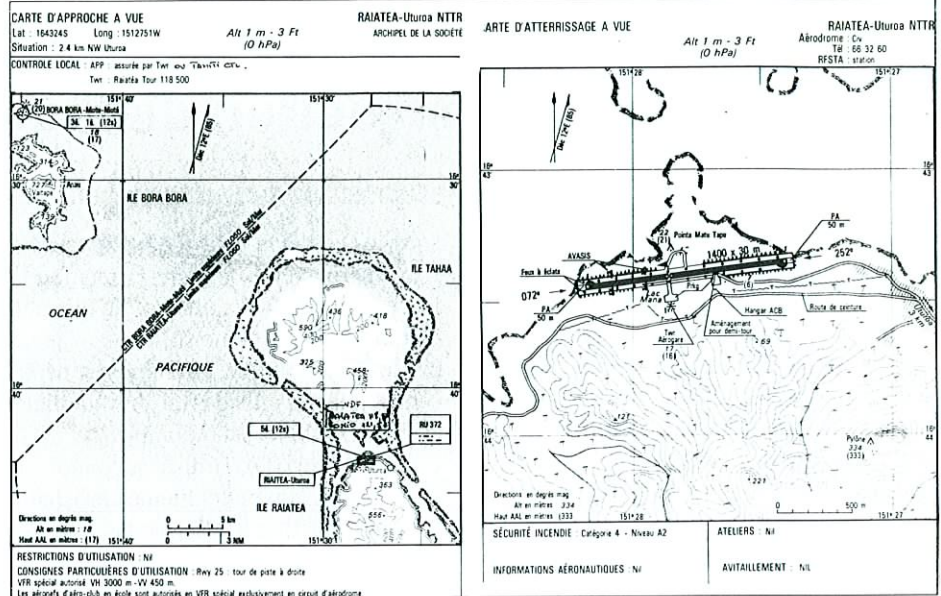
cautions, inspirées par les quelques désordres constatés lors de la construction de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a, où des tassements importants avaient été enregistrés. Pour suivre l'évolution de ces tassements, il a été décidé, en ce qui concerne Raiatea, la mise en place de repères de tassement constitués par des plaques de tôles de 0,50 x 0,50 au centre desquelles étaient soudées des tiges de fer d'une longueur telle qu'elles dépassent largement la cote finale du remblai; chaque tige était en outre protégée par un tube de fer. Une soixantaine de repères ont été ainsi placés au fur et à mesure de l'avancement des remblais, soit environ un repère par 2.500 m<sup>2</sup>.

Les mouvements de ces repères ont été suivis de mois en mois par nivellement du sommet des tiges. Le tassement moyen final a été de 24,9 cm pour l'ensemble de la bande, nettement supérieur à celui déterminé à Tahiti-Faa'a (14,7 cm). Ce tassement était loin d'être uniforme et, en certains points, atteignait 50 cm.

Les travaux, qui ont duré dix mois -d'août 1961 à juin 1962, ont permis de réaliser une piste de 1.400m x 30 m sur une bande de 1.500 x 100 m, pour un coût total de 4 millions de francs français.

Cette phase des travaux ne comportait pas le revêtement de la piste, encore qu'un essai d'imprégnation et de revêtement de courte longueur ait été fait à titre expérimental.

Il est intéressant de noter que l'essai d'imprégnation réalisé en 1962 semblait devoir autoriser l'optimisme, car la profondeur de pénétration du liant sur le corail fraîchement mis en place était de l'ordre de 10 à 20 millimètres. Comme le revêtement n'a été réalisé que plusieurs années plus tard, la couche de base corallienne avait eu le temps de subir une transformation par le phénomène dit de «carbonatation», et l'imprégnation réalisée alors ne dépassa pas quelques millimètres. Ce phénomène de «carbonatation» assez couramment observé sur les ouvrages en corail et dont les techniciens doivent tenir compte, est dû au mouvement descendant par capillarité de l'eau de la nappe marine, puis à l'évaporation en surface avec précipitation des carbonates de chaux dont l'eau s'est chargée dans le corail. La carbonatation a pour conséquence la fermeture du matériau corallien en surface, et donc l'augmentation de la cohésion. C'est ce qui a permis



Sur la carte d'approche à vue, on distingue nettement les deux zones de contrôle d'aérodrome (CTR) adjacentes de Bora-Bora et Raiatea. A droite, la carte des mouvements à la surface montre bien la situation de l'aérodrome gagné sur le lagon.

en particulier à l'aérodrome de Raiatea de subir pendant plusieurs années sans dégradation excessive un trafic aéronautique assez important. Cette carbonatation par contre n'est pas absolument régulière. Là où elle est peu prononcée, des dégradations localisées peuvent être enregistrées. Là où elle est complète, elle fait obstacle à l'imprégnation préalable à un revêtement. Pour des raisons financières, la seconde phase des travaux ne put être exécutée que fin 1966. Les dégradations entraînées par le trafic sur une piste non revêtue rendirent nécessaires une scarification et un reprofilage en soupe de corail, avant de procéder à l'imprégnation (800 g de cut-back 0/1 par mètre carré) et au revêtement bi-couche qui mit en œuvre 1800 g de cutback 150/250 et 16 litres d'agrégats basaltiques par mètre carré, transportés de Tahiti par un bâtiment de la Marine Nationale.

## Le premier d'une série

L'aérodrome de Raiatea fut le premier d'une longue série. La Polynésie se devant par la force des choses de vivre à l'heure internationale. Cette volonté de désenclavement fut illustrée par une véritable frénésie de construction dans les années 70: dix-sept aérodromes furent créés entre 1975 et 1981, dont quatorze dans les Tuamotu. La première piste à usage civil des Tuamotu, fut construite à Rangiroa en 1967.

Financée par l'Etat avec une piste de 2.100 m en tant qu'aérodrome de dégagement de Faa'a pour les vols internationaux (DC 8 et B 707 à l'époque), l'aéroport de Rangiroa desservait l'île la plus peuplée de l'archipel (1.000 hab) et celle qui avait la plus forte activité touristique des Tuamotu. Jusqu'en 1976, seules les deux pistes de Manihi (1968) et Takapoto (1973) furent construites grâce au concours de l'Etat. Outre leur activité liée aux exploitations perlrières, ces deux sites étaient bien placés sur la route des Marquises, dont le désenclavement était en cours à ce moment. Un équipement hôtelier a pu s'implanter à Manihi (Kaina Village). Dans le même temps, quelques pistes privées commençaient à être créées.

A partir de 1976, la construction d'aérodromes financée par le Territoire s'est accélérée, ainsi que la reprise et la mise aux normes de pistes initialement construites par des particuliers ou des communes. En 1976, les pistes de Makemo et Anaa (1.500 m de longueur toutes les deux) ont permis la mise en service d'une liaison avec l'archipel des Gambier, où Totegegie - piste construite à l'origine par le ministère de la Défense - a été ouverte au trafic des Fokker F-27. Les pistes de Napuka - la plus éloignée sur la route des Marquises et de tous temps la plus isolée des îles de l'archipel des Tuamotu - Tikehau (Tuamotu de l'Ouest) et Apataki - où

# Le récit de la construction de la piste d'Uturoa

**I**nfatigable, la grosse pelle mécanique de onze tonnes a arraché nuit et jour à la mer des milliers de mètres cubes de coraux. Dans un décor très «souvenir-des-mers-du-Sud», sur fond de lagon bleu-vert et de cocotiers, le troisième aérodrome des îles de la Société se construit au bord de l'île de Raiatea, après ceux de Bora-Bora (1942) et Tahiti-Faa'a (1961). Edifié par remblais dans des eaux peu profondes en septembre 1962, la piste fut longue de 1.300 m et large de 100 m, avec une aire de stationnement de 60 m sur 50 m. Des dimensions suffisantes pour recevoir tous les types d'avions jusqu'au DC-4 inclus. C'était donc un terrain à «usage intérieur» destiné à relier la seconde commune de la Polynésie française, Uturoa, à Papeete.

En 1960, Uturoa - chef-lieu de Raiatea - est la ville de la vanille. Toutes les vanillères de la Polynésie française sont pratiquement rassemblées dans les trois grandes îles Sous-le-Vent: Raiatea, Taha'a, Huahine. La vanille est la troisième ressource du territoire. Uturoa n'existe que par la vanille. La ville, qui se réduit à une rue de 200 mètres bordée de maisons, de magasins, d'entrepôts en bois, est exclusivement asiatique. Les boutiques des commerces chinois se touchent. Ils vendent de tout aux planteurs de vanille tahitiens ou descendants de colons européens: de la motocyclette au timbre-poste. En retour, ils achètent toute la récolte, la traitent, l'empaquettent, l'expédient, la revendent et l'exportent. Ce trafic nécessite de fréquents voyages à Papeete.

Cependant, 216 km d'océan séparent Raiatea de Tahiti et le Pacifique est presque toujours houleux même par beau temps. Si l'on embarque sur l'ahurissant «raftot» qui fait du cabotage d'île en île, la durée du trajet varie entre 18 et 24 heures. Avec l'assurance que l'estomac du passager sans aptitudes exceptionnelles ne résistera pas au roulis.

L'hydravion quadrimoteur Short S.25 «Sandringham» dénommé «Bermuda» qui dessert actuellement Uturoa et Bora-Bora

sous les couleurs TAI-RAI (Réseau Aérien Interinsulaire) couvre la même distance en cinquante minutes. Sa clientèle est donc en partie chinoise, d'autant que, si ce n'est pour affaires, les Chinois se déplacent volontiers pour des raisons familiales et leur famille est innombrable.

Un DC-3 de la TAI utilisé en ce moment par Air Inter reprendra l'année prochaine la ligne qu'assure le «Bermuda» cinq fois par semaine. Ce «Bermuda», récemment revenu d'une révision générale, est bien entendu le seul hydravion de ligne sous pavillon français et un des trois hydravions quadrimoteurs encore en service dans le monde, deux autres «Sandringham» volant encore en Australie. Le Gouvernement l'avait acheté à Sir Gordon Taylor, pionnier de la traversée du Pacifique Sud, avant d'en confier l'exploitation à la compagnie RAI, filiale de la TAI. Cédant la place au DC-3, il desservira les îles voisines dépourvues de terrain et les principaux atolls de l'archipel des Tuamotu. Les fameux lagons y constituent certes des plans d'eau naturellement protégés de la houle, mais ils doivent souvent être débarrassés des «pâtés» de coraux qui les ont envahis, avant d'être utilisables. Car le tirant d'eau d'un «hydro» de ce type atteint 3,50 mètres et les affleurements coralliens à moins de trente centimètres de la surface ne sont pas rares.

## Le remblai, une technique éprouvée

Ces masses coralliennes proliférant à l'abri du grand récif-barrière serviront précisément à construire la piste de Raiatea, comme elles ont servi à construire celle de Tahiti-Faa'a. Mais si cette dernière est en partie assise sur des galets de rivière et protégée du côté du large par des blocs de béton, à Raiatea, il n'existe rien de tel. On y trouve du corail, des sécrétions calcaires de minuscules animaux et pas autre chose. Il est vrai que l'immensité du lagon, la protection naturelle qu'offre l'île soeur Taha'a contre les vents les plus violents

ont permis de s'en tenir au seul corail. Remblayer dans l'eau se trouve être la méthode la plus rationnelle dans des îles montagneuses, où une étroite plaine côtière est seule habitée et jalousement conservée par ses propriétaires. L'expropriation est humainement et politiquement impossible. A l'amiable, le prix du terrain serait trop élevé, la spéculation aidant.

Paradoxalement, la première difficulté rencontrée est venue de la terre, non de la mer. En un seul point, la piste traverse une pointe de terre et, lorsque les techniciens venus de Tahiti survolèrent l'endroit, ils virent l'emplacement idéal de leur camp de départ, la piste devant s'étirer à peu près à égale distance de part et d'autre. Mais lorsqu'ils s'y aventurèrent en Jeep, ils en revinrent à pied. Il avait plu la veille, la voiture s'était engluée dans un mètre de boue. La terre détremnée était faite d'humus de cocotiers accumulé depuis des millénaires. Il fallu le retirer afin de retrouver au-dessous la solide dalle corallienne, soit 16.000 m<sup>3</sup> de déblai préalable.

## La soupe de corail

Bientôt, le chantier a pris un aspect déprimant semblable aux environs des cimenteries. Tout est gris-sale: hommes, machines et cocotiers. Nul n'y échappe: les quarante manœuvres recrutés sur place, les douze tahitiens conducteurs d'engins, les six techniciens européens sont tous barbouillés, couleur de muraille.

«Cette soupe», explique le chef des travaux, M. Fabre, «durcit comme du ciment en séchant. Nous employons le même procédé qu'à Tahiti, mais sans les ennuis que nous avaient causés la présence d'une darse de sept mètres de profondeur qu'il a été indispensable de combler, et de résurgences d'eau douce qui avaient délité le corail.»

A l'endroit choisi, à deux kilomètres de la ville, la profondeur du lagon varie entre 30 et 60 cm. Pour élever la piste à 1,24 m au-dessus du niveau de la mer, 180.000 m<sup>3</sup> seront accumulés.





*A la suite de la destruction de l'abri passagers initial, une nouvelle construction rudimentaire fut réalisée avec du bois et du "niau". Au sommet, depuis la vigie, le contrôleur assurait la bonne marche des opérations aériennes.*

se développait une activité de pêche - ont été construites en 1977.

Puis de 1978 à 1981, pas moins de six pistes ont été ouvertes au transport aérien. Ce sont Fangatau, Reao, Pukarua, Tatakoto, Puka-Puka et Nukutavake. Par ailleurs, quatre aérodromes à usage restreint, Arutua, Fakarava, Kaukura, Mataiva, ont été progressivement repris par le Territoire et ont fait l'objet de travaux d'aménagement en vue de leur ouverture à la circulation aérienne publique.

Dans un pays voué au tourisme, où 130 îles sont disséminées sur une étendue équiva-

lente à celle de l'Europe mais n'atteignent pas au total la superficie de la Sardaigne, l'équipement a exigé des crédits très élevés.

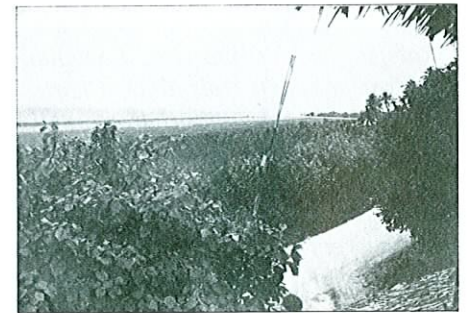
## La SETIL, concessionnaire des aérodromes d'Etat

Avec l'inauguration de la piste de Raiatea le 11 juin 1962, la deuxième commune de Polynésie française, Uturoa, sortait de son isolement relatif. Le trafic de l'année 1962 avec 7.840 passagers et 790 mouvements d'appareils ne permettait pas de supposer à cette époque que le transport aérien interinsulaire subirait un taux d'accroissement annuel moyen de 15,3 % sur 14 ans, avec pour résultat l'utilisation de l'aéroport par 58.000 voyageurs en 1976. Or ce flux de passagers était identique à celui du trafic local et international de Tahiti-Faa'a en 1964.

Face à cette croissance, il convenait de prendre des dispositions permettant d'offrir aux usagers des installations plus adaptées que le modeste et vétuste abri à voyageurs réalisé en 1966 peu conforme à la vocation touristique de Raiatea et à sa fonction de chef-lieu des îles Sous-le-Vent.

C'est pourquoi en concédant à la SETIL l'exploitation de l'aéroport de Raiatea, l'État, représenté par le Secrétariat général à l'Aviation civile, souhaitait que le concessionnaire améliore les équipements existants.

Les études réalisées par la Direction technique de la SETIL en collaboration étroite avec les services de l'Aviation civile (SIA) aboutissaient en 1975 à l'élaboration d'un programme permettant de satisfaire les besoins dus à l'accroissement du trafic des quinze années qui allaient suivre.



*Initialement, la route de ceinture de l'île traversait l'aire de stationnement des appareils. Sur cette vue prise de la vigie vers le seuil 25, on aperçoit la barrière ouverte, que le contrôleur devait manoeuvrer en temps utile...*

## Le Discours de l'Inauguration

**D**ès 1958, dans le cadre de la promotion économique du territoire, il a été procédé à l'étude de la transformation et de la modernisation des liaisons aériennes interinsulaires.

Cette modernisation ne pouvait s'effectuer que par le remplacement des hydravions par des avions terrestres dont la souplesse d'exploitation est incontestablement mieux adaptée aux impératifs économiques du transport aérien moderne. Vous avez pu jusqu'ici, habitants des Îles-Sous-le-Vent, être desservis par voie aérienne grâce aux hydravions du RAI et grâce à la compétence de leurs équipages, qui ont accompli là un travail admirable et auxquels je tiens aujourd'hui à rendre publiquement hommage.

Avec l'ouverture de l'aérodrome de Raiatea, nous tournons une page de l'histoire aéronautique de la Polynésie française -

l'aérodrome que nous inaugurons aujourd'hui vous permettra d'être relié quotidiennement à Papeete et Bora-Bora dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et de rapidité.

Le DC-4 que le RAI mettra en service sur cette ligne comportera 70 sièges, c'est-à-dire que vous pourrez organiser vos voyages d'affaires ou de plaisir en ayant la certitude d'avoir une place disponible à la date que vous aurez choisi pour votre voyage.

L'aérodrome de Raiatea possède une piste de 1.400 mètres de long sur 100 mètres de large, implantée sur une bande longue de 1.500 mètres permettant son utilisation par le DC-4 dans les meilleures conditions. Il a nécessité des travaux de remblai portant sur 200.000 m<sup>3</sup>. Son financement a été réalisé en grande partie par le FIDES qui a pris à sa charge 70 millions CFP tandis que le Secrétariat général à l'Avia-

tion civile contribuait pour une somme de 6 millions CFP.

D'ailleurs, cette seule contribution de l'Aviation civile a rendu possible une si rapide réalisation et je rends hommage à l'Ingénieur des Bases aériennes, à qui le territoire doit à la fois les plans et le contrôle de l'exécution de l'ensemble de l'oeuvre.

Comme vous le savez, la circulation aérienne et l'exploitation de l'aérodrome doivent être assurées par un technicien. C'est un enfant\* de la Polynésie qui va exercer ces fonctions avec le titre de Commandant d'aérodrome. Il a d'ailleurs été formé en France par l'Ecole nationale de l'Aviation civile.

Je forme des vœux pour le succès du transport aérien commercial qui utilisera votre aérodrome que je déclare ouvert à la circulation aérienne publique.»

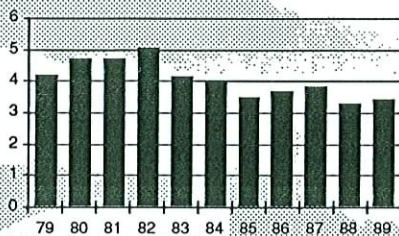
Le Gouverneur de la Polynésie française.

\* Il s'agissait de Claude Juventin, ATNA à l'époque, devenu IEEAC depuis.

## Une architecture locale

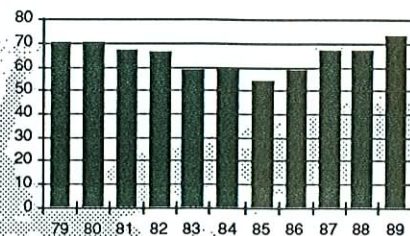
La recherche de l'intégration de ces importantes installations dans le paysage de Raiatea a conduit les techniciens à retenir un parti architectural s'inspirant de la construction polynésienne traditionnelle, une large part étant faite à l'utilisation des matériaux locaux tant dans le domaine de la construction (toiture en "niau" et en pandanus, carrelages) que dans celui de la décoration (bambous tressés, bois sculptés). Trois bâtiments (aérogare, boutiques, bar-restaurant) sont reliés par des galeries autour d'une source alimentant le lac Manea situé aux abords immédiats de l'aérogare. □

Mouvements (milliers)



Avec 3.400 mouvements et 72.000 passagers transportés pour l'année 1989, Raiatea se situe juste derrière l'aéroport de Bora-Bora (3.700 mouvements, 107.000 passagers).

Passagers (milliers)



La compagnie intérieure Air Tahiti exploite exclusivement des ATR 42 sur les lignes partant de Raiatea, vers Papeete, Bora-Bora et Huahine, avec une moyenne de 40 vols réguliers par semaine.

A Raiatea, les personnels de l'Aviation civile comprennent trois TAC: Charles Peretti (TSAC - Chef d'aérodrome), Michel Paquot (TSAC) et Inès Malinowski (TAC), ainsi qu'un pompier-mécanicien Jean-Marie Chalons, un pompier-gardien Alphonse Tetuatarā et un pompier-manoœuvre Roland Mao. Les trois contrôleurs et le gardien habitent sur l'aéroport au bord du lagon.

**Charles Peretti, quelles sont les particularités de la vie quotidienne sur l'aéroport de Raiatea?**

D'une façon générale, on peut facilement qualifier Raiatea de "petit Tahiti-Faa'a". Il y a la même disposition de la piste gagnée sur le lagon. Nous avons des installations techniques en zone Nord (centrale de secours, garage, logements). Il existe une route de traversée de piste à niveau, mais

on ne parle pas encore de tunnel... Ce qui nous vaut des surprises régulières (toutes sortes de choses traversent la piste sans crier gare).

En fait, pour être complet sur le sujet, je dois avouer que nous avons les avantages de Tahiti sans les inconvénients: la ville d'Uturoa est à peine à 3 km, la circulation routière est moins dense qu'à Papeete et Raiatea est tout de même la capitale administrative des Iles-Sous-le-Vent. Notre vie de tous-les-jours est grandement facilitée par la présence proche de la "civilisation": nous utilisons l'électricité de la ville (avec un groupe électrogène en cas de panne). Tout à l'opposé de Bora-Bora, implantée sur un motu isolé.

De plus, l'architecture de l'aérogare est très originale. La tour de contrôle actuelle se fonde habilement dans le toit en bois de l'aérogare, qui jadis fut en pandanus. Ce qui n'est pas forcément pratique. En 1991,

une nouvelle tour sera construite en zone nord, un PAPI installé en piste 07 et le balisage rénové.

**La tour actuelle de Raiatea est située au dessus de l'aérogare, et ceci constitue un cas unique en Polynésie. Qu'en pensez-vous sur le plan pratique?**

Du point de vue "contrôle", la vigie pourrait être mieux située, et la nouvelle tour qui sera installée en zone nord, offrira une meilleure visibilité. Du point de vue humain, c'est une réussite, car toutes les activités aéronautiques (navigation aérienne, concession aéroportuaire et Air Tahiti) sont concentrées géographiquement dans l'aérogare. Il y a une sorte d'esprit d'équipe.

La concessionnaire est la SETIL (Société d'Équipement de Tahiti et des Îles), qui emploie sur place cinq personnes chargées d'assurer l'aménagement et l'entretien (bâtiment, parking, bas-côtés). L'escala et l'agence Air Tahiti, installées dans l'aéroport emploient une quinzaine de personnes. Sans oublier le bar et une boutique de vente. L'aéroport n'est donc jamais désert. Raiatea est la seule île de Polynésie à posséder deux pistes d'aviation: Uturoa et Nao-Nao (privé). Pour la petite histoire, la piste aménagée sur le motu Nao-Nao au sud de l'île appartient à un privé, et elle nous a fait vivre des moments de panique à plusieurs reprises. Par temps brumeux, un avion s'annonce en finale, le contrôleur ne le voit toujours pas, mais dans le doute l'autorise à poursuivre. Et en réalité, le pilote se pose sur la piste de Nao-Nao...



Rassemblement devant l'aérogare de Raiatea, l'équipe de l'aérodrome. De g. à d.: Michel Paquot, Roland Mao, Inès Malinowski, Charles Peretti (chef NTTR) et Jean-Marie Chalons.

# GUY JUVENTIN



Ancien Commandant de l'aérodrome d'Uturoa, Guy Juventin est Chef Technicien de l'Aviation Civile à la retraite depuis 1983.

Manureva est allé à Raiatea pour vous faire partager ses souvenirs.

**G**uy Juventin, par modestie, vous parlez peu de votre glorieux passé aéronautique. Et pourtant, vous êtes un pilote rescapé de la RAF.

J'avais dix-sept ans lorsque le deuxième conflit mondial a été déclaré. Mes quatre oncles avaient tous participé à la première guerre et ils parlaient souvent de leurs souvenirs, des campagnes (Verdun, Salonique). J'étais littéralement captivé par leurs récits, et la passion m'est venue: je voulais suivre les traces de Guynemer, devenir pilote de chasse. Un désir qui semblait tout-à-fait irréalisable, car ma famille vivait à Tahiti. Et cela ne me plaisait guère de partir faire la guerre ailleurs que dans l'aviation.

En 1940, la base aéronavale de Fare-Ute possédait plusieurs hydravions CAMS (l'escadrille E8 constituée de CAMS 55 bimoteur et CAMS 37 mono-moteur) et nous étions habitués à les voir évoluer dans le ciel polynésien. Or, un jour, dans un journal, je suis tombé par hasard sur une demande de volontaires publiée par la Marine. Je me suis présenté devant deux sous-officiers avec pour seul diplôme mon Brevet Élémentaire et une solide réputation de joueur de football. C'est d'ailleurs cette dernière qui a emporté la décision du jury qui restait sceptique sur mes qualités éventuelles de pilote.

C'est ainsi qu'accompagné du Commandant Gilbert, nous étions une douzaine (sur 24 candidats au départ) à partir en direction l'Angleterre via la Nouvelle-Zélande, le Canada, l'Islande et l'Irlande. Après une période d'observation dans un camp à Londres, nous nous sommes enfin retrouvés à l'école, répartis en brigades de 30 élèves-pilotes. Les «Tahiti-tiens», comme aimait à nous appeler le Commandant, étions très sportifs. Et cela m'a une nouvelle fois sorti du pétrin. J'ai pu expliquer en anglais les règles du football à un Colonel d'une commission d'aptitude, et obtenir ainsi l'assurance d'être réellement pilote de chasse. Après deux ans de formation, j'ai été affecté dans un centre d'essais à Bedford, puis après trois mois, j'ai rejoint mon groupe «Berry» des FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres - 345ème Squadron). Nous volions sur Spitfire: j'ai effectué 82 missions offensives et 700



Pierre Challier et Guy Juventin dans les bureaux de la Délégation de l'Aviation civile.

heures de vol en opérations. Au total, j'ai servi dans l'armée pendant plus de 5 ans: de 1941 à 1946.

*La démobilisation a été difficile, et c'est en fait par hasard que vous avez travaillé pour la Délégation de l'Aviation civile.*

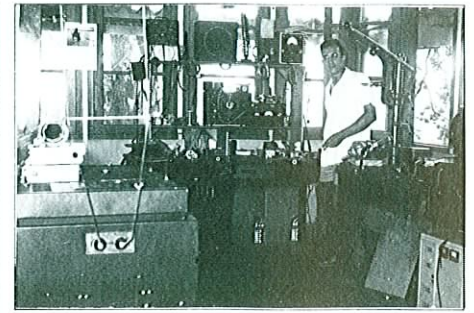
Après la guerre, je suis rentré à Tahiti. J'ai d'abord travaillé comme docker chez Cowan, puis au Bureau des finances du territoire, lequel gérait les salaires, les mandats. L'accueil des volontaires du Bataillon du Pacifique n'a pas été triomphal: nous avons beaucoup de mal à trouver un travail décent. Les postes d'administration étaient occupés pour l'essentiel par des agents expatriés.

Un jour, apprenant par hasard mes références aéronautiques, le Gouverneur Petitbon m'a demandé de rassembler tous les dossiers traitant des problèmes de l'aviation en Polynésie. Et, c'est ainsi qu'avec un ancien camarade de combat, Pierre Challier (qui venait de Nouvelle-Calédonie, où il avait occupé le poste de Commandant de la Tontouta, et pris le titre de Délégué à l'Aviation en Nouvelle-Calédonie) j'ai été une des premières personnes à être embauché à la Délégation de l'Aviation Civile en Polynésie française. C'était en 1951.

Nos installations étaient construites à Tipaerui, à la place de l'actuelle piscine, devant le plan d'eau de Fare-Ute. Il y avait deux

bureaux et une salle d'émission. A cette époque, les émetteurs de 100 watt (SIPL) ressemblaient à de véritables armoires. P. Challier fut remplacé par Jean Perrin, puis par Georges Paureau (qui venait lui-aussi de Nouvelle-Calédonie). Jusqu'en 1960, je suis resté contrôleur. En 1961, après un bref séjour en France, je suis parti comme Commandant de l'aérodrome de Magenta, puis contrôleur à Ton-touta. De 1962 à 1968, j'ai été affecté à Tahiti-Faa'a, contrôleur CCR-TWR-APP et adjoint au Commandant d'aérodrome. Et enfin, c'est en février 1968 que j'ai posé le pied à Raiatea pour ne plus jamais quitter définitivement l'île. Paureau m'avait con-

seillé d'accepter le poste de Commandant de l'aérodrome d'Uturoa, plutôt que de rester à Tahiti, où mon simple grade de Technicien ne m'aurait pas permis d'avoir d'importantes responsabilités. J'ai donc succédé à Claude Juventin, Frédéric Maoni et Robineau. A l'époque, le trafic était très modeste: il y avait un DC-4 le matin venant de Papeete et allant sur Bora-Bora et qui faisait le chemin inverse, le soir. Et deux fois par semaine, le Bermuda effectuait la ligne Papeete-Huahine-Raiatea. Entre-temps, il fallait nous occuper, et souvent nous allions à la pêche, ou réparer le bateau ou la voiture personnelle.



L'ATNAI André Carayon dans l'atelier du centre de télécommunication de Tapaerui. Avec P. Challier et Guy Juventin, ces trois hommes ont été les pionniers de l'aviation civile en Polynésie.

*Copie de la lettre du Délégué à l'Aéronautique aux Etablissements français de l'Océanie, Pierre Challier, autorisant Guy Juventin à assurer certaines responsabilités pendant son absence.*

ETABLISSEMENTS FRANCAIS DE L'OCEANIE	REPUBLIQUE FRANCAISE ---- LIBERTE - EGALITE - FRATERNITE
Délégation de L'Aéronautique Civile aux E.F.O.	N° 68 DEL/PPT
	Papeete, le 27 Avril 1953,
<b>CONSIGNES SPECIALES POUR MONSIEUR JUVENTIN</b>	
Mr JUVENTIN a qualité pour autoriser et signer le carnet de route du GRUMMAN MALLARD pour tous vols sur:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>RAIATEA</li> <li>BORA-BORA</li> <li>HUAHINE</li> <li>MOOREA</li> <li>Tous vols d'essais sur Tahiti</li> <li>Tous vols photos sur Tahiti et les Iles-sous-le-Vent</li> </ul>	
Peut autoriser après accord du Gouverneur vols sur les Iles déjà visitées par le Grumman Mallard.	
En ce qui concerne les voyages demandés sur les Iles non-encore visitées par le Grumman Mallard une étude doit être faite avec le pilote en prenant l'avis du Port, des Capitaines de goélettes, Service des PTT, etc... En rendant compte au Gouverneur des résultats de cette étude ne pas hésiter de lui donner un avis sur la possibilité d'effectuer dans de bonnes conditions le voyage. Autoriser ce genre de vol seulement après avoir obtenu l'accord du Gouverneur.	
Vols sur Iles Gambler et Marquises a effectuer seulement en cas d'évacuation demandée pour un malade très grave et ceci seulement après une sérieuse étude avec le Commandant de la Marine.	
En aucun cas autoriser des vols sur les Iles Australes, cette région étant jusqu'à nouvel ordre hostile à l'hydravation.	
En cas de difficultés de toutes natures, en référer d'urgence au Gouverneur et s'il le faut consulter le Directeur à Nouméa par télégramme.	
L. I. F. O. O. C. P. CHALLIER P.	

Je me souviens que nous possédions, à l'époque, un véhicule incendie VIPEL 50 qui était un exemplaire unique venu de France. Le STNA voulait s'en débarrasser. L'exceptionnelle contenance de la citerne d'eau a permis également de l'utiliser pour éteindre des incendies dans la ville d'Uturoa, dont l'équipement de lutte contre l'incendie laissait à désirer à cette époque. C'est à Raiatea que j'ai gardé les meilleurs souvenirs. Et depuis le 2 juillet 1968, je n'ai pas "quitté" l'île sacrée. C'est un endroit merveilleux, et par ailleurs, c'est l'île natale de Guy Yeung, ancien chef de la Navigation aérienne et actuel directeur de l'Aviation civile.

*Nous savons tous que vous êtes  
un bon vivant.  
Avez-vous des anecdotes à nous livrer?  
Vous pouvez parler librement, il y a  
prescription...*

Le service de l'Infrastructure aéronautique (SIA) est réputé pour faire des projets grandioses, mais souvent inapplicables dans la réalité. A l'occasion de la construction du premier logement en dur (celui de mon adjoint), j'ai dû redoubler de ruse. Le gars



Entre l'aviation et la pêche, il y a un fossé. Pas pour Guy Juventin, que le requin ne fait pas reculer. Une belle prise.



Guy Juventin, en compagnie de Michel Paquot à l'intérieur de la tour de contrôle de Raiatea (février 1982).

du SIA ne voulait pas écouter mon avis concernant l'emplacement du logement. J'avais découvert que le vent dominant véhiculait les bruits et les odeurs du voisin. Il s'obstinait à placer les piquets-marqueurs selon ses désirs. Aussi, une fois les cocotiers élagués, je les ai discrètement déplacés. Et l'entrepreneur ayant coulé les fondations à l'endroit que j'avais nouvellement désigné, le tour était joué.

Lorsque le spécialiste du SIA revint quelques semaines plus tard, il eut un doute prémonitoire. Il paraissait contrarié dans ses plans. Je lui fis croire que son jugement était faussé par l'absence des cocotiers, et il ne s'aperçut jamais de rien. Même pour mon logement, j'ai déplacé les piquets. Cependant, je veux quand même vous rassurer: je ne suis pas allé jusqu'à bouger les marques de l'aérogare.

Dans le même ordre d'idées géniales, le STNA se défend plutôt bien. L'environnement lagonaire typiquement polynésien pose des problèmes en cas d'accident. Il faut pouvoir se déplacer rapidement dans des eaux peu profondes, parsemées de patés de coraux affleurants, jusqu'au lieu de l'accident. Un bateau léger type Zodiac



A l'image de l'aéroport de Tahiti-Faa'a, Raiatea possède une route de traversée à niveau de la piste. Qui a dit que le STBA projetait de construire un tunnel sous la piste?

ne convient pas pour des raisons évidentes. Le STNA a donc conçu une pirogue métallique double et envoyé deux exemplaires à Tahiti. Les essais furent mémorables: elles faillirent couler tellement elles étaient lourdes. L'abandon fut immédiat, et depuis lors, le STNA n'a jamais récidivé dans ce domaine de la recherche...

*Guy Juventin, vous avez connu l'époque nostalgique des hydravions, qui ont été les ouvreurs du ciel en Polynésie.*

Air Tahiti a commencé ses services aériens avec un Grumman Widgeon F-OACX, puis avec un appareil plus gros, un Grumman Mallard, qui avait été l'hydravion personnel du Président américain Ford. Celui-ci fut vendu et remplacé par un Catalina en 1954. A cette époque, la plupart des pilotes d'hydravion étaient anglais. C'était le cas d'Alec Frame.

Le 19 février 1958, un équipage de Catalina formé par le Commandant Allais, le co-pilote Seitre et le mécanicien Diard disparaissait avec huit passagers dans le lagon de Raiatea. Le plan d'eau partait de la pointe Tonoï (près de la passe) vers la ville d'Uturoa. C'était un jour brumeux avec un vent faible et une forte houle qui pénétrait par la passe. Il y avait une certaine réfraction du soleil sur le lagon. Ce phénomène aéronautique est connu sous le nom de "mirage". Du fait de la luminosité, le pilote apprécie mal la hauteur de l'appareil au-dessus de l'eau.

Alors qu'il effectuait sa descente dans l'axe du plan d'eau, l'hydravion est parti en glissade, l'aile s'est inclinée et elle a heurté violemment la surface de l'eau avec le ballonnet droit (le flotteur de bout d'aile). L'appareil s'est alors littéralement disloqué et le fuselage fut coupé net en son milieu. Le radio, dont le poste était situé sous les ailes, en sortit miraculeusement indemne.

A l'époque, j'étais à Tipacruï et nous avons appris l'accident par la poste de Papeete - le préposé de Raiatea passait par radio les éléments (vent, pression) aux pilotes d'hydravion. Il avait immédiatement relayé la nouvelle par radio à son collègue de Tahiti.

Ce drame imprévisible a fortement remis en doute la sécurité à bord des hydravions; en particulier, l'amerrissage par forte houle présentait des risques importants. Cet ac-



La partie arrière du Catalina F-OAVV put être repêchée. Le drame intervenu dans le lagon de Raiatea, le 20 février 1958, fit onze morts, dont trois membres de l'équipage. Un accident tragique qui remettait en cause la sécurité des hydravions.

cident marqua la fin de ce type d'aviation. Trois ans plus tard, la piste internationale de Faa'a ouvrait le ciel aux premiers long-courriers et reléguait l'hydravion au second plan.

*En dehors de vos attributions officielles, vous avez participé à la vie de l'aéroclub des Iles-Sous-le-Vent, basé à Raiatea.*

L'aéroclub des Iles-Sous-le-Vent a commencé ses activités en 1968 grâce à un Piper J3 de 90 cv, basé à Raiatea. Ma passion du pilotage m'a naturellement désigné pour y instruire de nombreux débutants. Par la suite, la flotte fut complétée par deux nouveaux appareils: un Piper PA-18 Super Cub (qui est rentré en France ensuite) et un Cessna 172.

Gérer un aéroclub situé à 200 km de Tahiti n'est pas une mince affaire. L'éloignement pose des problèmes de ravitaillement en essence (par goélette) et de maintenance des avions.

*Guy Juventin, merci de vous être prêté à cet entretien. Maururu. Et bonne retraite méritée à Raiatea.*



Le Cessna 172, F-OCNX de l'Aéroclub des Iles-Sous-Le-Vent basé à Raiatea, dont Guy Juventin fut longtemps le Chef-pilote. Ça change plutôt du Spitfire...

## LE WIND SONG

*Depuis trois ans déjà, le splendide paquebot à voile Wind Song dévoile le charme des paysages polynésiens à quelques privilégiés en quête d'attentions personnalisées dans une atmosphère de yacht privé. L'exemple parfait d'un mariage réussi entre notre région et le tourisme.*

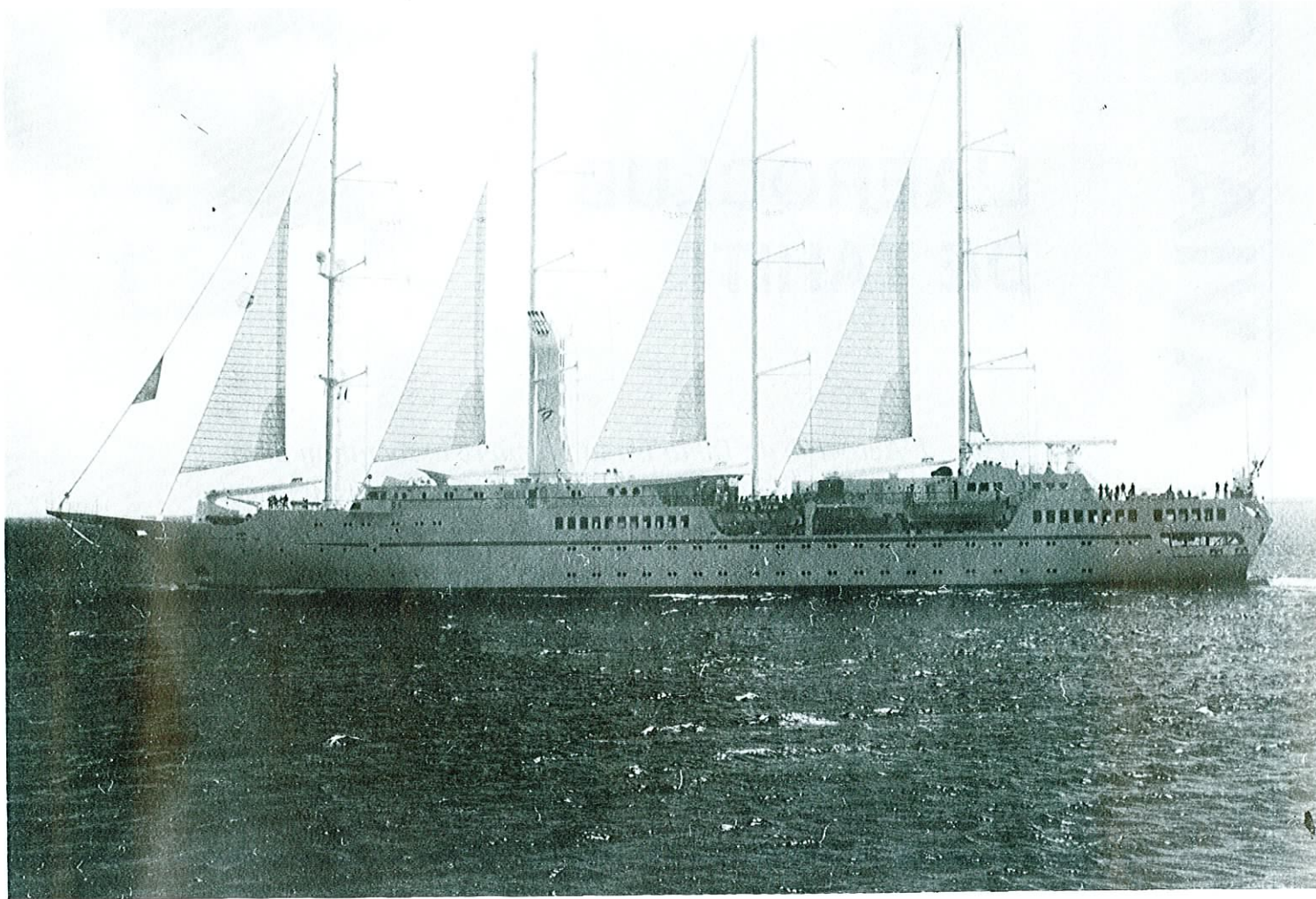
**R**éposante et agréable, la croisière de sept jours dans les Iles sous le Vent fait halte dans des criques enchanteuses au bord de plages inoubliables bordées de cocotiers. Et s'il existe un endroit au monde où l'image d'une croisière de rêve correspond à la réalité, cet endroit ressemble forcément à la Polynésie. Climat enchanteur, paysages grandioses, lagons turquoises, faune et flore luxuriantes, montagnes impressionnantes. La personnalité exceptionnelle de ces îles, leur beauté naturelle que la main de l'homme a encore épargnée, leur culture particulière en font une région privilégiée. Pendant une semaine, le parcours partage harmonieusement le temps entre la navigation en océan et les escales choisies.

### Une croisière de rêve

Pour rendre authentique ce charme naturel des mers du sud, il fallait trouver un navire de plaisance modèle. Bien plus que les gros paquebots de croisière, le Wind Song, élégant yacht de quatre mâts, long de 440

pieds, trouve en Polynésie le plus bel écrin dont un parcil joyau peut rêver. Né de la rencontre d'une tradition millénaire de la voile et de la technique de pointe des plus sophistiquées dans le domaine des ordinateurs, ce navire est un équipage à lui seul: c'est lui qui hisse les 2.000 m<sup>2</sup> de voilure réparties en six voiles triangulaires, qui traite les données de navigation, vitesse et direction du vent, route appropriée, angle de gîte convenable, réglage de la voilure et des stabilisateurs. L'angle de gîte maximum est de 6 degrés et en cas de nécessité, des enrouleurs géants peuvent ferler les voiles en moins de deux minutes, tandis que la navigation est prise en main par trois moteurs diesel-électriques.

Élégant par sa façade extérieure, le Wind Song ne délaisse pas pour autant le confort et luxe intérieur. Le cadre est aéré, clair, pur et luxueux sans excès. Pureté des lignes et noblesse des matériaux. Piscine, sauna, gymnase, bain jacuzi, salon de coiffure et d'esthétique, casino et discothèque sont intégrés avec un goût extrême. Les 74 cabines doubles sont spacieuses, fonctionnelles et agréables. Rien ne manque: salle



de bain, vidéo, bar, téléphone par satellite. Une harmonie intérieure complétée par un service de grande qualité. Ce ne sont pas moins de 91 personnes qui constituent l'encadrement à toute heure des cent cinquante passagers privilégiés.

Enfin mouillé au calme d'une crique abritée, l'arrière du vaisseau s'ouvre pour permettre la pratique de multiples sports nautiques, planche à voile, ski, natation, plongée sous-marine.

Alliant beauté de l'environnement, découverte de la plaisance, plaisirs nautiques, modernisme et sécurité, liberté à bord, charmes inattendus, la présence du Wind Song à Tahiti est une véritable réussite.

### Un produit haut de gamme

Dans un marché en pleine expansion, alors que la flotte mondiale de paquebots augmente jusqu'à créer des unités transportant plus de 2.000 passagers, le Wind Song se démarque totalement d'un produit de masse. Cette croisière se tourne résolument vers une clientèle aisée, qui désire voyager «autrement» et trouver «autre chose» hors

des sentiers battus. Une cible de croisiéristes estimée à plusieurs millions de personnes aux Etats-Unis et dans les différents pays développés du Pacifique et d'Europe. Avocats, médecins, hommes d'affaire, une clientèle plutôt jeune, dynamique et fortuné à la recherche d'un certain dépaysement.

La stratégie de marketing est claire. Les passagers n'apprécient pas forcément le côté populaire de la «croisière s'amuse», typiquement américaine. En proposant un produit à l'allure sportive à bord d'un yacht de taille humaine, où le service reste de grande qualité, la compagnie d'exploitation Wind Star se place dans un créneau porteur parfaitement ciblé, qui colle bien au contexte polynésien. A l'opposé des paquebots géants et d'un tourisme de masse, le quatre mâts à voile Wind Song recherche une clientèle privilégiée en quête d'attentions personnalisées et de haute qualité, dans une atmosphère de yacht privé. Toute la différence entre Hawaii et la Polynésie française. Une symbiose qui appelle à une certaine idée du tourisme.



### La Fiche technique du Wind Song

Longueur hors-tout: 134 m  
 Largeur: 15,8 m  
 Coque en acier et alliage léger  
 Déplacement: 5.350 tonnes  
 Moteurs: 3 diesel de 1.400 kw  
 Gréement: 4 mâts portant 2.020 m<sup>2</sup> de voilure répartie en six voiles - voilure manoeuvrée par des enrouleurs géants asservis par des ordinateurs Hewlett-Packard  
 Vitesse sous voile: 4 à 12 nds  
 Equipage: 22 (pont et machine)  
 59 (service hôtelier)  
 Pavillon: Bahamas  
 Aménagement: 74 cabines doubles, deux salles à manger, bar, casino, discothèque, vidéothèque, piscine, sauna.  
 Construction: Chantiers réunis du Havre et de la Rochelle.

## L'AÉROCLUB DE TAHITI

*L'Aéroclub de Tahiti est la première association aéronautique de la Polynésie avec plus de trois cents membres. Classé 1er aéroclub de France 1989 par la Fédération Nationale Aéronautique, cette association ne manque pas d'idées pour rassembler les amoureux de l'aviation: rallye aérien, soirées amicales, etc...*

### L'aéroclub de Tahiti

Fondé en 1935, véritablement créé en 1947 sous le nom d'Aéro-Club d'Océanie et relancé en 1963, l'Aéroclub de Tahiti a compté dans les années 1970 jusqu'à cinq Jodel et trois Piper, dont le Cherokee F-OCAB 180 cv ayant appartenu à André Japy. A l'époque les hangars étaient situés sur le motu Tahiti et le bureau dans le bâtiment de la Tour de contrôle.

Aujourd'hui installé dans la zone Golf de l'aéroport, à côté de l'aérogare d'Air Moorea, l'Aéroclub de Tahiti est un club très actif, doté de quatre avions Piper et compte près de trois cents adhérents. Pour apprendre à piloter, les élèves disposent de deux avions école: un bi-place Piper PA-38 Tomahawk (110 cv) et un quadri-place Piper PA-28 Cherokee (150 cv). Pour les besoins de l'aviation de voyage, les pilotes confirmés peuvent utiliser deux appareils modernes Piper PA-28 Archer II, confortables quadri-places de 180 cv, équipés du pilotage automatique et de la climatisation pour l'un d'eux.

### Le rallye aérien

Ils étaient une trentaine de pilotes, membres de l'Aéroclub de Tahiti venus participer le 23 septembre 1990 à la grande fête de l'aviation, organisée en l'honneur de Clément Ader, le premier homme à voler

sur une machine mue par sa seule force mécanique.

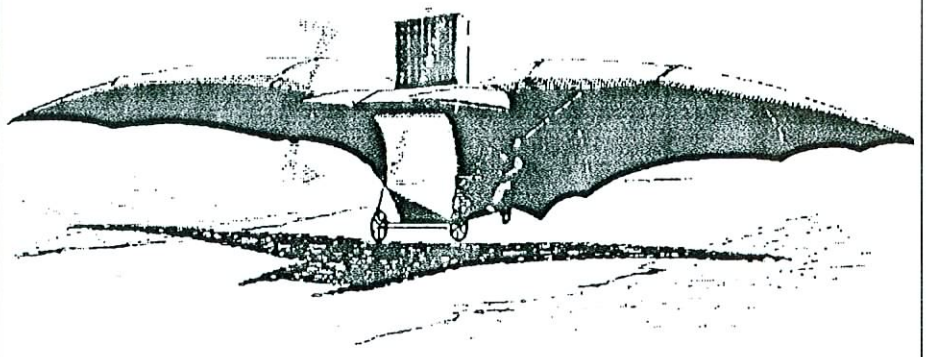
Un peu plus de cent ans après l'exploit du pionnier français de l'aviation, les pilotes de l'aéroclub encadrés par trois instructeurs ont décollé de Tahiti vers Moorea pour y réaliser un parcours défini à l'avance chronométré avant de subir une épreuve d'atterrissage de précision à Temae. Le but du rallye n'est pas de faire la course, mais d'exécuter un pilotage de précision en respectant des estimées cal-

culées et déposées avant le vol. Un exercice subtil, qui demande une appréciation toute particulière du vent, de l'altitude, des corrections de montée et de descente, des caractéristiques de l'avion. Ainsi, chaque concurrent-pilote pouvait faire le parcours comme il l'entendait, à condition de poser les roues de l'appareil à la seconde précise déterminée par lui-même. Au delà de la compétition, le rallye a été une bonne manière de nouer des liens entre les pilotes du premier aéroclub de Polynésie. □

### C'était il y a cent ans ...

Le 9 octobre 1890 à Armainvilliers, l'ingénieur français, Clément Ader faisait décoller "Eole".

Pour la première fois au monde, un engin plus lourd que l'air prenait son envol à l'aide de sa propre force propulsive. Clément Ader faisait de la France le berceau de l'Aviation.







# AIR NEW ZEALAND CELEBRE SES CINQUANTE ANS

La compagnie aérienne nationale de la Nouvelle-Zélande fut fondée officiellement le 26 avril 1940 grâce à un actionnariat néo-zélandais, australien et britannique. Elle s'appelait la T.E.A.L. (Tasman Empire Airways Limited). C'est sur la base de deux hydravions que l'ancêtre d'Air New Zealand débuta ses activités dans le Pacifique apportant à la compagnie une image romantique et aventurière de l'aviation, permettant à des milliers de passagers de découvrir la fameuse «Route du Corail» aux escales symboles de rêve: Fidji, Samoa, îles Cook et Tahiti.

Nationalisée en 1961 et baptisée «Air New Zealand» en 1965, la compagnie fusionnait en 1978 avec la NAC (National Airways Corporation), une autre compagnie néo-zélandaise qui assurait la desserte intérieure depuis 1947, donnant ainsi davantage d'envergure aux ailes nationales néo-zélandaises.

Les années suivantes se traduisaient par l'ouverture de nouvelles escales: Honolulu, Singapour, Los Angeles et Hong-Kong, tandis que la demande accrue de sièges obligeait Air New Zealand à s'équiper de gros porteurs.

Aujourd'hui privatisée, la compagnie a adopté une stratégie commerciale ambitieuse sur la base d'une flotte d'appareils de dernière génération (Boeing 767-200 ER et Boeing 747-400) et d'un développement du transport aérien dans le Pacifique d'ici à l'an 2000.

# La Légende



**C**est le 28 août 1939, cinq jours avant déclenchement du deuxième conflit mondial, que le Commandant John Burgess aidé de son Copilote Bill Craig ont posé le premier avion de la compagnie TEAL, précurseur d'Air New Zealand.

Après un périple de 12 jours et 22.000 kilomètres depuis Southampton, l'hydravion Short S.30 Empire immatriculé ZK-AMA Aotearoa amerrissait enfin dans le port de Waitemata à Auckland.

Le vol de convoyage fut un véritable circuit touristique comme on aimerait tant en faire: dix escales de repos, et deux jours entiers à Sydney. Un voyage éprouvant certes, qui les avait successivement menés à Marseille, Athènes (Grèce), Alexandrie (Égypte), Tibériade (Israël), Bagdad, Bassora (Irak), Jiwani, Karachi (Pakistan), Gwalior, Calcutta (Inde), Rangoon (Birmanie), Bangkok (Thaïlande), Penang

(Malaisie), Singapour, Surabaya (Indonésie), Darwin, Grootte-Eylandt, Townsville, Brisbane, Sydney (Australie). Avant de couvrir plus de 2.000 km vers Auckland au-dessus de la Mer de Tasman. Beaucoup d'escales étaient exigées par la faible autonomie des hydravions (environ 1000 km). Jusqu'à ce jour, la Nouvelle-Zélande était restée très isolée du reste du monde et, avec l'arrivée du S.30 Empire, la Mer de Tasman, si souvent crainte des marins était enfin maîtrisée par la voie des airs. Par ailleurs, cet hydravion de 19 sièges prolongeait la liaison vitale avec la Grande Bretagne qui jusqu'alors s'arrêtait à Sydney. Dans le port d'Auckland et malgré la pluie, l'accueil de l'Aotearoa ZK-AMA fut triomphal. Cette livraison aurait dû être suivie par deux autres. Mais le ZK-AMB fut détruit en Europe pendant la seconde guerre mondiale avant que le gouvernement anglais ne le livre à la TEAL. Seul le ZK-AMC «Awarua» rejoignit l'Aotearoa.

## La T.E.A.L.

Le 26 avril 1940, la Tasman Empire Airways Limited fut officiellement fondée grâce à un partenariat entre l'Union Airways et les gouvernements néo-zélandais, australien et britannique. A eux deux, ZK-AMA Aotearoa et ZK-AMC Awarua allaient être exploités pendant six ans pour effectuer la traversée de la Mer de Tasman et également pour assurer des missions militaires de surveillance maritime et de recherche des navires ennemis.

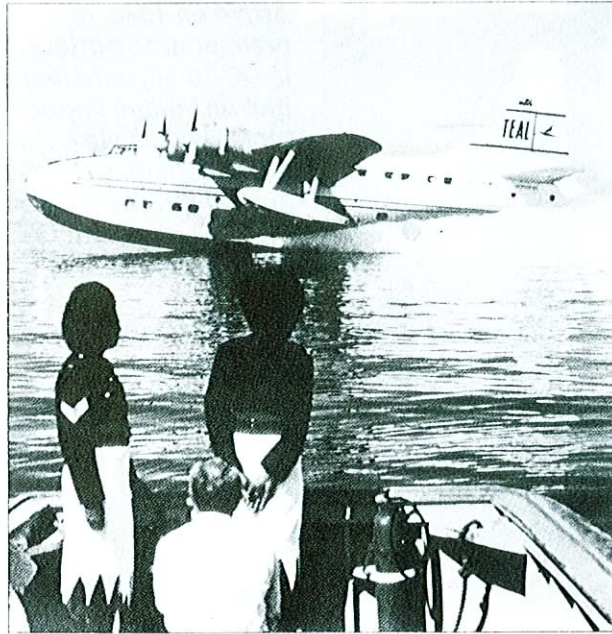
Un mois après Pearl Harbour, le ZK-AMA commandé par John Burgess rentrait après avoir conduit à Hawaii l'ambassadeur de Nouvelle-Zélande aux USA, fraîchement nommé. Un chasseur américain apparut soudainement à l'horizon et n'obtenant pas la réponse escomptée à ses sommations se mit à canarder l'hydravion civil aux marques kiwis. Lorsque l'hydravion se posa à Suva, l'équipage trouva les tra-

ces de deux balles dans le bord d'attaque de l'aile droite. Heureusement, il n'y avait pas d'autre dommage. A la suite de cette méprise, le drapeau néo-zélandais fut promptement peint sur la queue de tous les appareils.

## Les bateaux volants

En 1946, quatre Short S.25 Sandringham d'une capacité de 30 places remplacèrent les deux Empire devenus trop petits. Peu fiables à cause d'une surchauffe anormale des moteurs, ils ne restèrent en service à la TEAL que pendant trois ans.

En plein vol, à mi-chemin entre Sydney et la Nouvelle-Zélande, un moteur tomba en panne provoquant la surchauffe des trois autres. Inquiet et ne pouvant maintenir l'appareil en palier, le Commandant Ian Patterson fit jeter par dessus bord le fret, les bagages des passagers et tout le poids superflu. Finalement délesté, l'hydravion put retourner sans encombre à Rose Bay (Sydney). Douze mois après l'incident, en 1949 le Sandringham fut définitivement remplacé par le Short S.45 Solent. Les



*Un hydravion de la TEAL à l'amerrissage. La route du Corail a ajouté une touche exotique au réseau international de la compagnie*

cinq hydravions de cette série servirent fidèlement la compagnie durant onze années, avec efficacité et en lui apportant une certaine image romantique de l'aviation. Des milliers de passagers dont certains

n'avaient jamais pris l'avion ont volé à bord de la flotte de S.45 Solent et découvrirent la très fameuse route du Corail aux escales symboles de rêve: Fidji, Samoa, les Iles Cook et surtout Tahiti.

C'est avec le Solent que la TEAL a pu entreprendre des vols entre Wellington et Sydney ainsi qu'un vol régulier avec les îles Chatham. En décembre 1953, c'est encore un Solent qui permit à la TEAL de devenir la première compagnie aérienne commerciale du monde à transporter la famille royale britannique. La reine Elizabeth et le duc d'Edimbourg étaient en visite officielle aux îles Fidji et firent un vol entre Suva et Lautaka, puis plus tard un second vol entre Suva et Tonga.

Les Solent ont été les derniers appareils de la TEAL à fermer le glorieux chapitre de l'histoire de l'aviation, consacré aux hydravions d'hier. Le dernier vol eu lieu en septembre 1960, il y a trente ans exactement. Aujourd'hui, le dernier S.45 Solent ZK-AMO "Aranui" coule des jours tranquilles au Musée des Transports et de la Technologie, à Auckland.

**EN QUELQUES HEURES**

par JET PROP ELECTRA

**TEAL**



Quai Bir Hakeim  
Tel. 746 Papeete

SAMOA,  
FIDJI,  
LA NOUVELLE ZELANDE,  
L'AUSTRALIE



UN SERVICE, UNE REGULARITE RENOMMES DANS LE MONDE ENTIER  
FRET POUR TOUS PARCOURS  
RESERVATIONS POUR TOUTES DESTINATIONS

Publicité de la TEAL à Tahiti dans les années 1960.



*La compagnie intérieure National Airways Corporation a hérité d'une rare variété d'appareils appartenant à ses prédécesseurs. Ici, un DH 86B Dominie atterrit tandis qu'un Lockheed Lodestar (le ZK-AKX Kereru) s'apprête à décoller.*



*Le 26 décembre 1951: le premier vol de la route du Corail avec le S.45*



**Arrivé en 1973, le premier gros porteur, le DC 10-30, aura marqué une étape importante dans la vie d'Air New Zealand. Cet appareil tri-réacteur a été définitivement retiré du réseau en 1986.**

**En 1979, le DC 10 ZK-NZP s'écrasait en Antarctique avec 257 personnes à son bord.**

## La NAC

Après la seconde guerre mondiale, le gouvernement néo-zélandais décida que la présence d'une seule compagnie rationaliserait le transport domestique jusqu'alors partagé entre Union Airways, Air Travel Limited et Cook Strait Airways. En avril 1947, ces trois petites compagnies fusionnaient en une seule, la National Airways Corporation (NAC).

La NAC hérita d'un assortiment singulier d'avions différents: De Havilland Fox Moth, De Havilland Rapide et Dominic, Lockheed Lodestar, Lockheed Electra, Douglas DC3 et Short S.25 Sunderland. Avec les Sunderland et leurs équipages appartenant à l'Armée de l'air néo-zélandaise (Royal New Zealand Air Force), la NAC avait assuré des missions de transport militaire durant la seconde guerre. En fait, la

flotte conjointe de DC3 et de Sunderland a permis à la NAC d'exploiter les premières lignes internationales avec les îles du Pacifique.

Entre 1947 et 1951, des services aériens réguliers relient la Nouvelle-Zélande avec les Iles Norfolk, Fidji, Tonga, Samoa. En 1950, ils furent cédés à la TEAL, ce qui permit à la NAC de se concentrer sur le transport intérieur avec une flotte de DC3. Bientôt, la NAC desservait 24 villes importantes depuis trois grands aéroports internationaux Auckland, Wellington et Christchurch. Le valeureux DC3 resta sur le devant de la scène domestique jusqu'en 1973, date à laquelle le Fokker Friendship 27 prit la succession. Ce dernier prouva ses qualités de fiabilité et de robustesse dans la desserte des provinces de Nouvelle-Zélande. Les liaisons entre grandes villes étaient effectuées par des turbo-

propulseurs Vickers Viscount à partir de 1958 et jusqu'à leur remplacement par des Boeing 737 en 1968.

Sur le plan international et dès 1954, les DC-6 de la TEAL pouvaient emporter 56 passagers à travers la Mer de Tasman en 5 heures et demie. Avec le passage de l'hydravion à l'avion, la TEAL dû également ouvrir des escales en Nouvelle-Zélande et à l'étranger, ainsi que des unités de maintenance.

Le Lockheed Electra, successeur du DC-6 en 1959, fut le premier turbo-propulseur de la TEAL. D'une capacité de 71 sièges, il pouvait relier Auckland à Sydney en 4 heures. Il a permis notamment d'accroître le nombre de rotations sur la ligne trans-Tasman. Et même après l'arrivée du quadri-réacteur DC-8, l'Electra continua de voler entre Wellington et l'Australie.

## Air New Zealand

L'année 1965 fut un moment important pour la compagnie. La TEAL, totalement nationalisée devint une compagnie néo-zélandaise à part entière et changea de nom, elle s'appelait désormais "Air New Zealand".

1965 est aussi la date de l'arrivée du premier jet à réaction, le Douglas DC-8, qui a donné une envergure réellement internationale à cette compagnie régionale. La flotte comptera sept appareils DC8-52. Les escales d'Honolulu, Los Angeles, Singapour et Hong-Kong sont ajoutées au réseau d'Air New Zealand.

La demande de transport de passagers devient telle qu'Air New-Zealand doit commander des appareils plus gros. En

**A gauche: un DC 3 de la NAC emporte une cargaison singulière... de "karts".**

**A droite: le F 27 Friendship est resté le fer de lance du réseau intérieur durant des années.**



1973, elle réceptionnait le premier gros porteur DC10-30 d'une capacité de 268 places, double de celle du DC8.

Dans les huit ans qui suivirent le nombre de relations hebdomadaires augmenta rapidement surtout vers l'Amérique du Nord. En 1978, la NAC et Air New Zealand fusionnaient en une seule compagnie nationale disposant de deux réseaux complémentaire domestique et international. Malheureusement, en 1979, un événement imprévu remettait en cause la stratégie commerciale du groupe: un DC-10 emportant 257 personnes s'écrasa en Antarctique alors que TEAL et Air New Zealand n'avaient jamais connu de catastrophe aérienne. La flotte de DC-10 fut entièrement remplacée par des Boeing 747 de 385 sièges. Un effectif de cinq jumbo a permis notamment d'ouvrir des lignes à destination de Londres, Vancouver et Francfort.

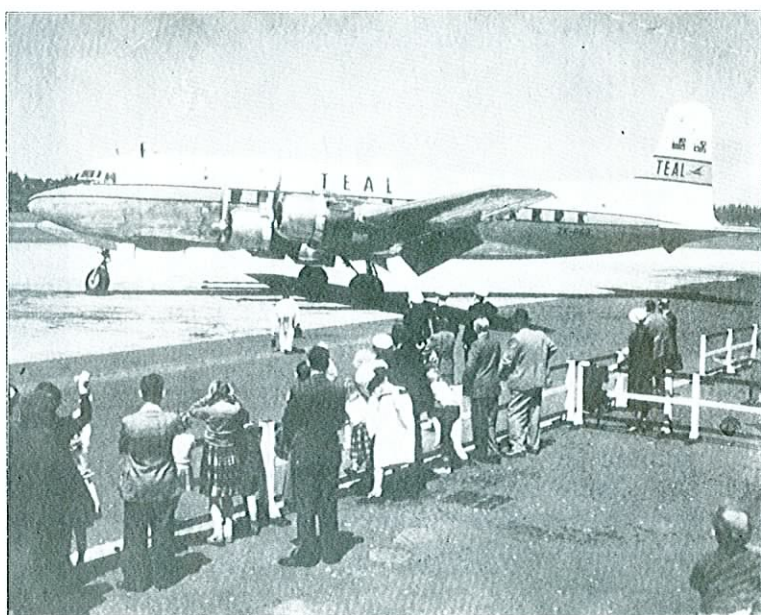
## Une flotte moderne

La modernisation de la flotte s'est poursuivie en 1985 avec l'acquisition de sept Boeing 767-200 (Extended Range) exploités en condition ETOPS (Extended Twin Operations) au-dessus du Pacifique, et venus remplacer les 737-200 vieillissants. La capacité à la fois court courrier (lignes domestiques) et long courrier (transport international) fait du B-767 un allié irremplaçable.

En mars 1989, le 767 est mis en service entre Auckland et Honolulu via Nandi et depuis décembre 1989 entre Honolulu et

Los Angeles. Deux autres appareils du même type viendront s'ajouter à la flotte cette année, tandis que deux 767-300 ER plus gros seront livrés en 1991. Il seront rejoints par trois 747-400, dont deux effectivement livrés dès février 1991. Il est d'ailleurs prévu à cette date que l'un d'eux se pose à Tahiti-Faa'a.

Aujourd'hui, nul doute ne subsiste au sujet de la stratégie d'Air New-Zealand: «devenir la première compagnie aérienne du Pacifique». Une ambition qui transparait déjà dans son logo: «la fierté du Pacifique».



*Un DC 6 de la TEAL arrive au parking de Whenuapai*

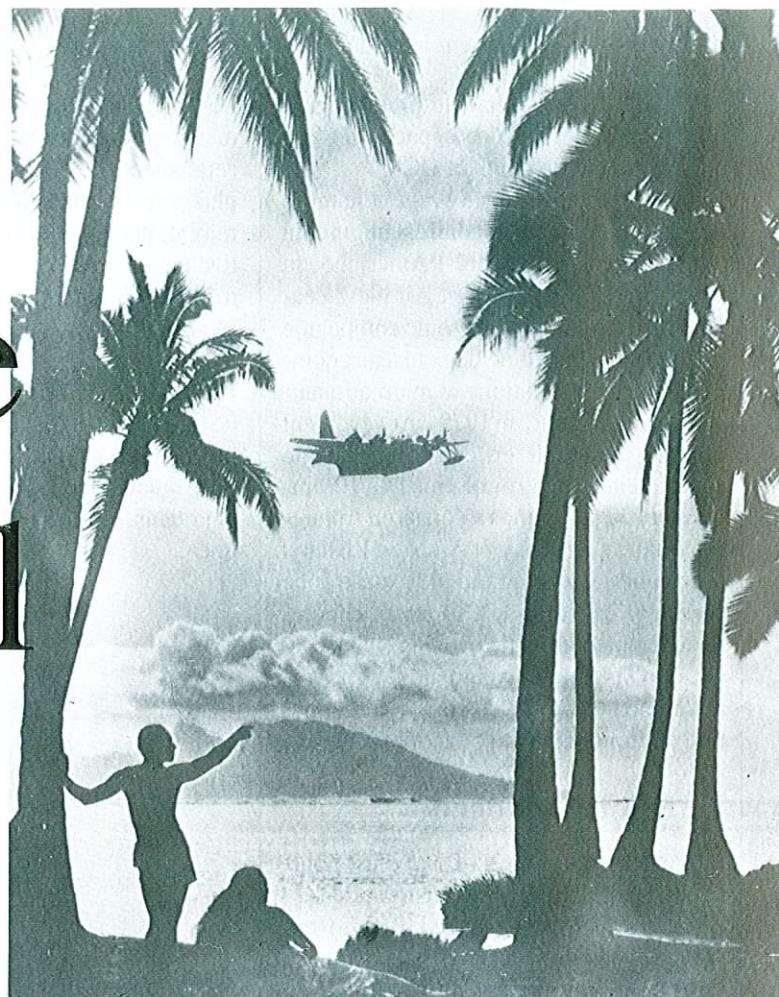


*A droite: le Boeing 737 a permis aux passagers du réseau intérieur de découvrir le jet à réaction; il sera toujours dans le ciel au début du XXI siècle.*

*En bas à gauche: un Lockheed Electra prend son envol masqué par l'arrière d'un DC 8, son remplaçant.*



# La Route du Corail



*Depuis trente-huit des cinquante années d'existence d'Air New-Zealand, Tahiti est la destination finale des avions de la route du Corail, l'une des routes aériennes parmi les plus colorées et nostalgiques du Pacifique.*

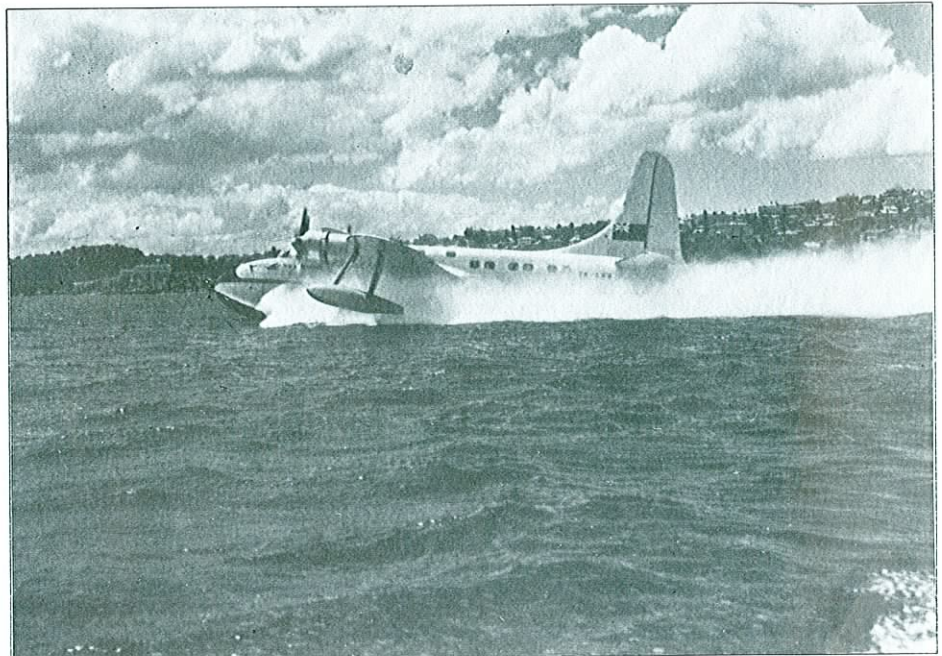
*Inaugurée le 27 décembre 1951, la route du Corail a joué un rôle majeur dans le développement d'Air New Zealand comme transporteur international. En ce temps-là, ce n'était pas l'époque des jets modernes et rapides. C'était l'époque des hydravions, baptisé "paquebots volants", et pendant presque huit ans, le vol de la TEAL resta le seul lien régulier et "rapide" avec le reste du monde.*

*Les îles du Pacifique sont entrées dans la légende, et les rares voyageurs des années 50 qui ont emprunté la route du Corail à bord des paquebots volants, ne tarissent pas d'éloges... L'océan sans limite. Les îles formées à partir d'une infinité de grains de corail. Les palmes des cocotiers qui se balancent le long de l'océan. Le récif contre lequel viennent se briser les vagues du large. Les lagons intérieurs. La jungle humide de la plaine qui s'élève derrière les volcans...*

**P**endant la seconde guerre mondiale, les services de transport vers le Pacifique étaient assurés par la Royal New Zealand Air Force. Quand la paix fut enfin revenue, la NAC utilisa des Sunderland démilitarisés afin d'effectuer un service régulier entre Auckland et Suva, tandis que des DC3 opéraient entre Suva et Apia, les Samoa occidentales et Rarotonga (Iles Cook). La reprise de la route Auckland-Suva en juin 1951 par la TEAL avec des Solent marqua le commencement réel de ce qu'on a appelé la route du Corail.

## Un nom légendaire

Ce nom lui vint à la suite d'un concours organisé à l'intérieur de la compagnie après le vol inaugural du 15 décembre 1951, lorsque le seul Solent Mk III "Aparima" de la TEAL relia Auckland à Tahiti via Fidji et les îles Cook. Eric Mullane, Chef-Steward, inspiré par l'accueil mélodieux des îliens à chaque étape trouva ce nom ingénieux qui devint bientôt synonyme d'enchantement et de paradis tropical. Tahiti avait été choisie comme destination finale de la route du Corail, parce que le seul point convenable dans le Pacifique en ce temps-là était l'île au nom magique et que le réseau pour être rentable devait impérativement avoir une destination d'importance. Par ailleurs, la création de la route du Corail fut stimulée par l'utilisa-



*Amerissage en douceur de l'Ararangi à Mechanics Bay (Auckland).*

tion plus complète de quatre nouveaux hydravions Short S.45 Solent dotés de moteurs plus performants et d'une capacité en sièges doublée.

Cet appareil provenait d'une version militaire d'un hydravion militaire commandé en grande série par le gouvernement britannique à la firme Short Brothers. Incroyablement résistant par sa coque en métal, cet hydravion à coque était un monoplane à stabilisateurs latéraux, équipé de quatre moteurs Bristol-Hercules de 14

cylindres en étoile à refroidissement à air.

## Les Iles du Pacifique

La magie des îles du Pacifique est très réputée. Paul Gauguin, James Michener, et Robert Louis Stevenson ne sont que quelques uns parmi tous ceux qui sont tombés amoureux de ces îles tropicales aux plages de sable blanc, plongées dans une large voûte céleste aux milliers d'étoiles, tandis que sur terre des perroquets multicolores et de splendides papillons volent au milieu d'une végétation luxuriante d'hibiscus et de pandanus.

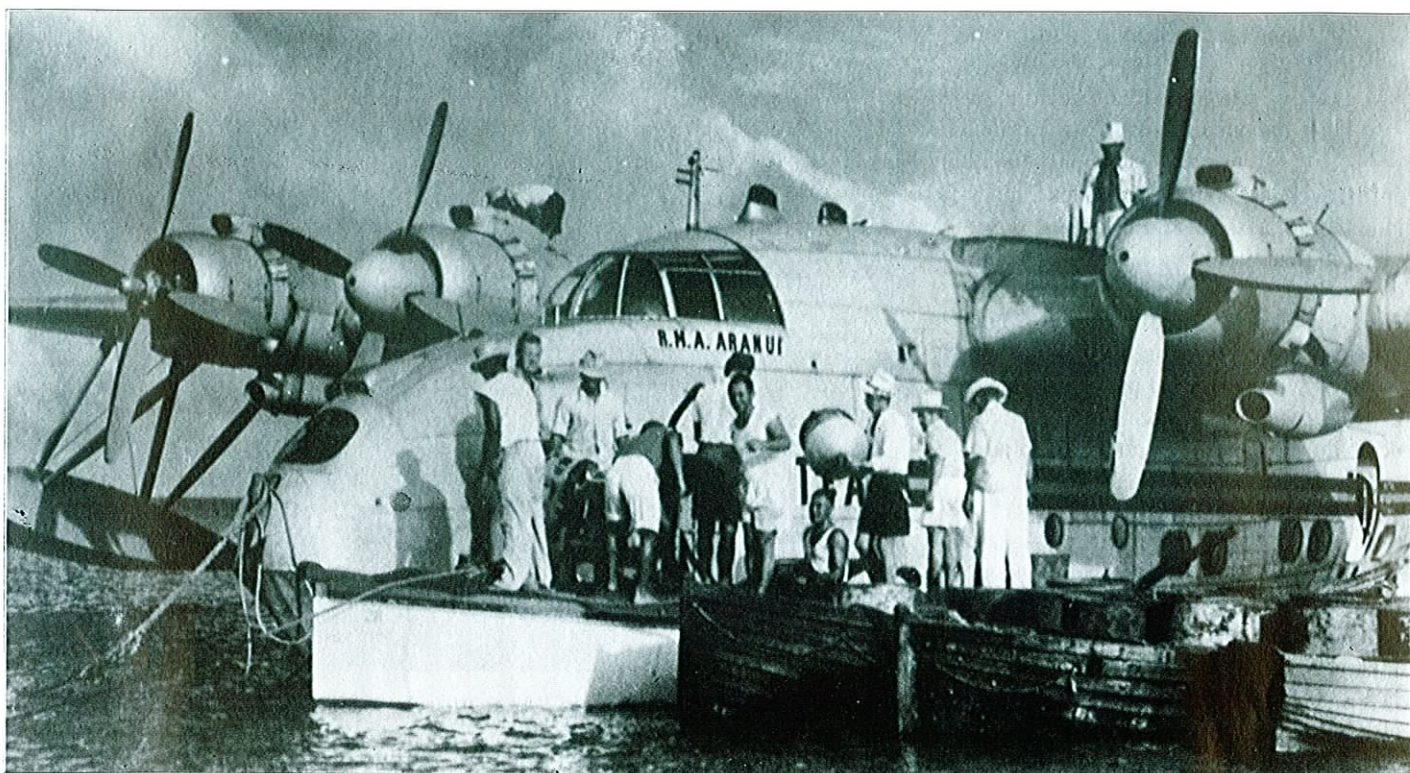
Survolant les récifs frangés d'écume et les cocotiers bercés au rythme des alizés, les hydravions se posaient en douceur dans des lagons de toute beauté, rejoints par une baignoire venue débarquer les passagers sur l'île. Soudain happés par une douce chaleur, foulant le sable éblouissant de la plage, ils trouvaient enfin le paradis du Pacifique dont ils avaient tant rêvé.

Le fond de l'eau était recouvert de coraux de toutes les formes et de toutes les couleurs. Certains ressemblaient à de gros champignons, d'autres à des cerveaux humains. Mais l'espèce la plus connue restait le corail en branches tantôt rose pâle, tantôt blanc immaculé.

Ce jardin sous-marin fut le fléau des débuts de l'aviation. Et lorsque la TEAL décida de voler dans le Pacifique sud, il était indispensable de nettoyer les lagons

*L'équipe de maintenance de la TEAL à Suva (Fidji) s'apprête à travailler sur l'hydravion Aparima après son arrivée.*





*Les habitants des îles Cook participent au ravitaillement en carburant de l'Aranui au refueling durant la longue escale à Akaiami.*

de ces amas calcaires, de sorte que les hydravions puissent se poser en toute sécurité.

Le Commandant Cliff Le Couteur faisait partie de l'équipage qui a inspecté la route Auckland-Suva-Samoa en 1951 afin de trouver des «pistes» acceptables dans des eaux parsemées de blocs coralliens. Cliff, pilote d'hydravion dans la RAF durant la seconde guerre mondiale, s'engagea dans la TEAL en septembre 1944. Il fut très vite remarqué par son habilité d'homme à tout faire.

Poser la Catalina pour la première fois dans le lagon de Satapuala (Samoa) situé à 50 km d'Apia, constitue un exploit qu'il ne renouvellera pas. L'amerrissage présentait beaucoup de difficultés jusqu'à ce que les patés de corail soient enlevés.

«C'était un travail colossal», dit-il «et j'avais beaucoup d'appréhension à me poser là-bas. Vous ne voyez pas le corail lorsque vous êtes en approche, même si de plus haut, il est visible et plutôt joli. Un amerrissage demande un effort de concentration soutenue et une fois posé, il faut rejoindre le mouillage sans éventrer la coque. Cela nous a réservé des instants de grande tension nerveuse.»

## La préparation du vol

Le vol de préparation de la ligne régulière qui ne devait durer que deux semaines, a nécessité plus de trois mois. L'inspection des sites demandait beaucoup de travail: abattage des cocotiers, plongée pour amarrer un mouillage ou déposer des bâtons de dynamite.

Samoa a demandé le plus de temps, même si il y a eu de gros problèmes à Aitutaki, Papeete et Bora-Bora.

«Nous utilisions une barge de débarquement militaire pour localiser les patés de corail. Nous avons fixé à l'avant une grande barre horizontale de douze mètres de large qui agissait comme un balai. A chaque fois que la barre heurtait du corail, le radeau s'arrêtait, nous appelions par radio un opérateur à terre qui prenait un relèvement au théodolite, et marquait notre position sur une carte. Pendant ce temps là, nous étions occupés à marquer le paté de corail avec une noix de coco reliée par une ficelle résistant à l'explosion sous marine. Un bateau pilote loué au port nous servait à transporter la dynamite.

L'ingénieur des Travaux Publics, Wallie Bingall et moi-même allumions la «gelée» à tour de rôle et la balançons sur la balise

en noix de coco. Nous utilisions deux mètres de mèche, ce qui nous laissait juste le temps d'aller, de mettre le feu et de revenir. Il fallait être certain de vider les lieux avant que la gelée n'explode. Le minutage était très important car nous avions dix à douze caisses de gélignite à bord, et si les choses se passaient mal, nous n'aurions pas eu l'occasion de revenir à terre pour expliquer ce qui était arrivé. Malgré toutes les précautions prises, nous avons frôlé la catastrophe plusieurs fois». Par la suite lorsque le personnel de l'aviation civile a mis la touche finale aux «aéroports» de la route du Corail, ils ont allongé et délimité les aires d'amerrissage avec des tripodes métalliques - marques permanentes d'une importance vitale.»

## Le Pacifique, un océan agité

Lorsque le navigateur portugais Ferdinand Magellan a baptisé le plus grand océan du monde du nom de «Pacifique», c'était à la suite d'un périple particulièrement calme depuis la pointe australe de l'Amérique du Sud jusqu'aux Philippines. Il ne savait pas que celui-ci pouvait cacher des lames perfides et tempétueuses. C'est dans le



### Un hydravion se repose dans le lagon d'Akaiami.

Pacifique, en 1933 et pendant un cyclone qu'on a observé la plus grosse vague: elle mesurait 34 mètres de haut. Et c'est précisément dans les pires conditions météorologiques que l'aire dégagée de corail, aménagée en hydrobase doit servir de piste internationale. Et surtout, il faut se méfier de l'eau qui dort.

Le Couteur se souvient d'avoir cru que le Catalina allait couler pendant une inspection aux Samoa : il avait le nez complètement enfoncé dans l'eau.

«Nous l'avions amarré à une grosse bouée. Pendant la nuit, le vent et les vagues avaient cogné l'hydravion contre le mouillage et creusé un trou dans son flanc. Il avait pris un air penché et triste. J'ai plongé dans l'eau pour vérifier son état, l'arrière et les sections médianes étaient sèches mais le poste de pilotage ressemblait à une baignoire, il fallait faire vite pour se débarrasser de cette eau. Pour soulever l'avant, je donnais du mou aux amarres, puis avec l'aide de l'équipage, j'utilisais une pompe à essence pour chasser l'eau de l'avant vers l'arrière afin de rééquilibrer l'appareil. Il fallut ensuite réparer la coque, ce qui fut fait avec du ciment. Cette réparation en ciment était si solide qu'elle est



restée en place des années durant.»

Lors d'une autre occasion, l'ingéniosité de Le Couteur fut mise à profit: une panne dans le système de volet qui, un peu après le décollage l'avait obligé à faire un demi-tour expéditif.

«On ne pouvait pas nous envoyer d'équipe de maintenance par avion, alors nous devions nous débrouiller au mieux. Nous décidâmes de rentrer complètement les volets et de décoller sans leur aide. Les outils nécessaires pour effectuer cette réparation n'étaient disponibles que dans un dépôt à 2 heures de bateau. Cela signi-

fiait que nous devions rester la nuit à Akaiami. Notre premier travail consista à rendre habitable cet atoll isolé. Il y avait 40 passagers à bord et il fallait s'en occuper et les distraire.»

Et Akaiami ne les a pas laissés tomber. Pendant que Le Couteur travaillait fiévreusement à retaper l'hydravion, la lune se levait en jetant des éclats d'or sur le lagon. C'était une nuit parfaite. Les passagers enchantés ne demandaient pas une seconde invitation pour aller prendre un bain et s'asseoir en cercle autour d'un feu de minuit.

Ils avaient passé une si bonne soirée qu'ils furent presque déçus le lendemain, lorsque le commandant annonça que l'hydravion était en état de vol, après un essai matinal. Certains demandèrent si la nuit supplémentaire au bord d'un lagon ne pouvait être incluse comme escale régulière.

Un autre jour, une escale imprévue a duré plus longtemps. Le mauvais fonctionnement d'un moteur a forcé le commandant Joe Shepherd à débarquer les 40 passagers avec nourriture et couverture à Akaiami,



**Une affiche des années 50 vante le charme de la route du Corail, six heures-trente de vol entre Auckland et les Iles Fidji.**

puis à s'envoler vers Tahiti avec 3 moteurs. Le steward Dennis Marshall et deux hôtesse furent laissés pour s'occuper des passagers mécontents pendant huit jours. «Au début, j'ai cru qu'ils allaient nous lyncher» raconte Marshall. «Le deuxième jour, ils étaient relativement calmes et au fil des jours ils étaient tombés amoureux de l'endroit. Sans doute parce que c'était le lieu de vacances dont ils avaient toujours rêvé.»

## Akaiami

Akaiami était une escale fabuleuse. Bien que le plan d'eau fut choisi pour des raisons pratiques, on n'aurait pu trouver un endroit plus charmant. Le grand lagon d'Aitutaki avec son ancien aérodrome militaire semblait être le choix idéal mais la profondeur du lagon était insuffisante pour les hydravions. Il était plus facile d'établir l'hydrobase dans le lagon de l'atoll isolé d'Akaiami. Ce fut le seul aéroport international construit sur une île inhabitée.

Akaiami était une escale technique de ravitaillement en carburant, celui-ci venait par barge d'Abarua et le transfert dans les réservoirs se faisait à la main. Cela prenait environ deux heures et demie; pendant ce temps les passagers profitaient du soleil. Promenades sur la plage, baignades dans le lagon, thé servi sous les cocotiers. Chaque hydravion qui se posait à Akaiami était salué par ce qui semblait être



*La longue traversée pouvait être l'occasion d'un verre au bar du Solent. A droite, l'escalier qui monte au pont supérieur.*

toute la population des îles avoisinantes. Selon Janet Beech, ancienne hôtesse de la route du Corail, les passagers étaient informés de ce qui les attendait à Akaiami, et généralement, ils portaient sur eux leurs maillots et sandales de bain. Et en cas de besoin, la TEAL pouvait leur en prêter. Mais, aucune explication verbale ne pouvait préparer les passagers novices à l'ahurissant amerrissage dans un monde de toute beauté, ni décrire la magie de cet endroit qui ne ressemble à nul autre.

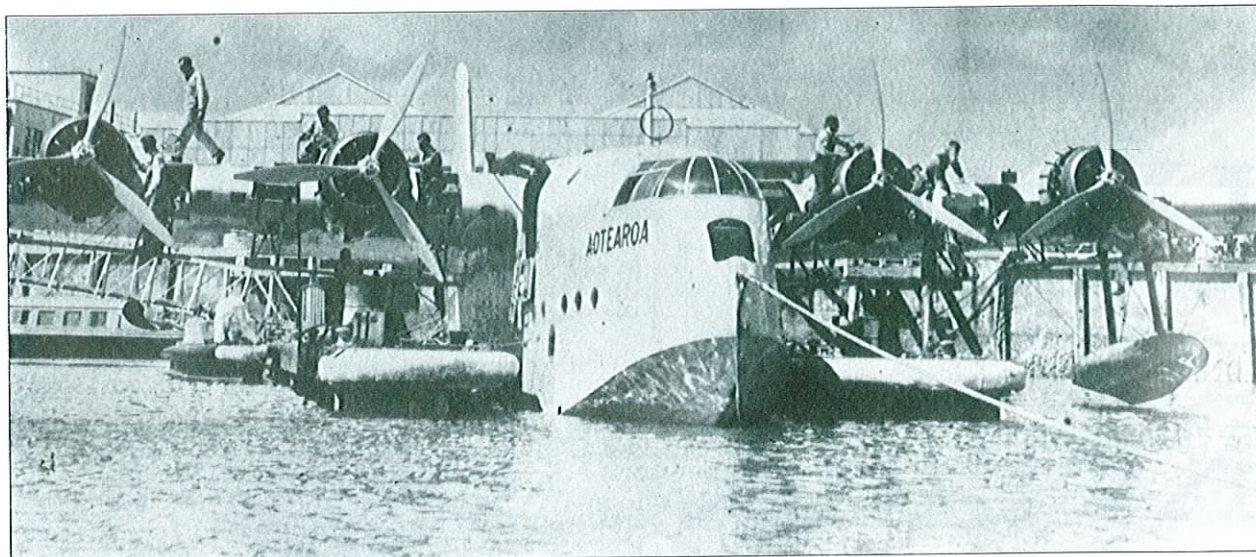
Durant le vol, les passagers confortablement assis pouvaient apprécier les repas préparés par l'équipage de cabine. Aujourd'hui, les plateaux sont préparés d'avance dans des cuisines modernes et spacieuses. A bord du Solent, le personnel devait se démettre pour servir des plats chauds à la commande.

## Tahiti

A Tahiti, le port de Papeete avait une aire d'amerrissage convenable, qui suffisait parfaitement aux opérations du Solent. Aussi, dès le 15 décembre 1951, l'appareil Solent Mk III "Aparima" de la TEAL entreprit le vol inaugural de la route du Corail d'Auckland à Tahiti, via les îles Fidji et Cook. Pour l'équipage, ce furent trois jours de pêche, de fêtes, de bringues à Tahiti. Un soir, alors que l'équipage logeait dans des bungalows jumelés à l'hôtel "Les Tropiques" situé au bord du lagon, il se passa une histoire curieuse. Rentrant d'une soirée au Quinn's, dont la renommée n'était plus à faire, ils voulurent faire une séance de spiritisme. L'un d'entre-eux avait entendu parler d'un rite "tabu" et tous voulaient en faire l'expérience. Ils formaient un cercle, assis à même le sol, quand



*Un hydravion de la TEAL au mouillage à Motu Uta (Papeete)*



*La plupart des opérations de maintenance se faisaient à ciel ouvert, ici sur le premier appareil, l'Aotearoa.*

soudain, ils furent pris d'un grand froid. Très effrayés par cette soudaine baisse de température, ils décidèrent tous d'arrêter la séance et s'en allèrent immédiatement au lit.

Environ une heure plus tard, un fantôme se mit à rôder... Un des membres de l'équipage avait besoin d'aller à la salle d'eau. Par malchance, il toucha un fil dénudé du vieil équipement électrique. Il hurla si fort qu'un cheval qui broutait non loin, prit peur et se rua à l'intérieur du bungalow, emportant sur son passage deux moustiquaires blanches accrochés à sa tête, ressemblant à un fantôme hurlant...

Toutes les pièces de ce mélodrame ne furent éclaircies que le lendemain, et même la baisse de température due à la brise du soir qui descend les pentes de la montagne de Tahiti.

## Le guide de la TEAL

Distribué au cours du voyage, le guide de la route du Corail édité par la TEAL racontait des anecdotes intéressantes et souvent amusantes à propos des îles survolées par le Solent. Ainsi, Ovalau, le site de la première capitale des Fidji était décrit comme un repaire de pirates et de cannibales. On disait aussi que pour rejoindre le mouillage, le pilote n'avait aucun besoin de balisage particulier: un chapelet de bouteilles de gin flottant à la surface de l'eau le menait directement au ponton. Palmerson, avec Aitutaki, était recommandé pour son in-

comparable lagon bleu turquoise. Moorea restait l'île la plus saisissante de toute la route, avec ses pitons rocheux semblant crever le ciel avec leur pointe acérée, alors que l'hydravion perdait lentement de l'altitude pour se poser dans le lagon de Tahiti. Personne ne pouvait décrire Moorea avec de simples mots. C'était une nature primitive, un retour aux sources, l'endroit d'un long repos. Parfois, disait le guide, vous pouviez voir Raiatea. La seconde île en importance de l'archipel de la Société était d'un intérêt particulier pour les Néo-Zélandais, car c'est de "l'île sacrée" que des Maoris sont partis à la découverte de

### Le guide de la Route du Corail



"l'Aotearoa", la Nouvelle-Zélande.

## Une expérience unique

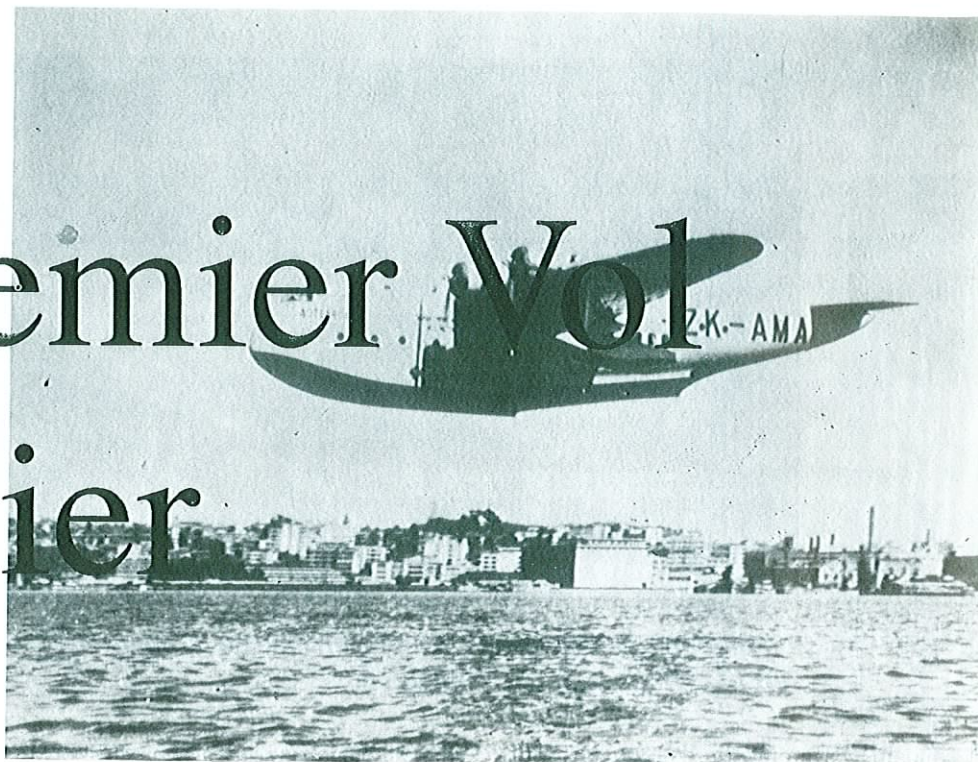
La route du Corail était unique à tous points de vue. Non seulement cette route aérienne a ouvert les portes de la desserte internationale à la compagnie TEAL, mais pour les habitants du Pacifique Sud, elle a aussi été le symbole de la première relation avec le reste du monde. De plus, elle a procuré aux touristes privilégiés une expérience inégalable.

La grande majorité des compagnies aériennes avaient retiré les hydravions du service et la TEAL fut une des dernières à les utiliser. Six mois après le vol inaugural, la compagnie exploitait un vol bimensuel. Peu après, Apia et Samoa furent ajoutés à l'itinéraire. En août 1953, il y avait cinq vols par mois d'Auckland à Suva. Tonga fut ajouté à la route. Le tronçon Suva-Apia fut desservi trois fois par mois et enfin Tahiti tous les quinze jours.

Pendant neuf années, la TEAL a exploité le seul moyen de communication avec Tahiti, chaque arrivée était célébrée par une fête connue sous le nom de la «soirée de la TEAL». En mai 1954, le DC 6 remplacèrent les hydravions entre Auckland et Suva avec un service bi-hebdomadaire jusqu'à Nandi sur la route des Hibiscus.

Au-delà des Fidji, la route du Corail se poursuivait toujours en hydravion jusqu'en septembre 1960 lorsque le Short 45 Solent «Aranui» fit son dernier vol sentimental.

# Le Premier Vol Régulier



*L'Aotearoa survolant la baie d'Auckland, lors du vol inaugural du 30 avril 1940.*

**C**'était le 30 avril 1940: le premier vol régulier de la Tasman Empire Limited Airways reliait Auckland à Sydney, au-dessus de la Mer de Tasman. L'hydravion Short S.30 Empire baptisé Aotearoa était piloté par le Commandant John Burgess.

«Le Commandant John Burgess vérifie que les sélecteurs de carburant sont ouverts, les hélices sur plein petit pas, les

volets sortis au quart de leur course et les indications des instruments normales. Il regarde sa montre, fait un signe de la tête au Copilote W.J. Craig et pousse les manettes des gaz des quatre moteurs vers la position de décollage.

A l'extérieur, les moteurs Bristol Perceus rugissent dans un crescendo rassurant et au régime maximum, à 30 pouces de pression, ils délivrent leur puissance maximale de 3560 chevaux. L'hydravion Short S.30 Empire Aotearoa se met à déchirer la sur-

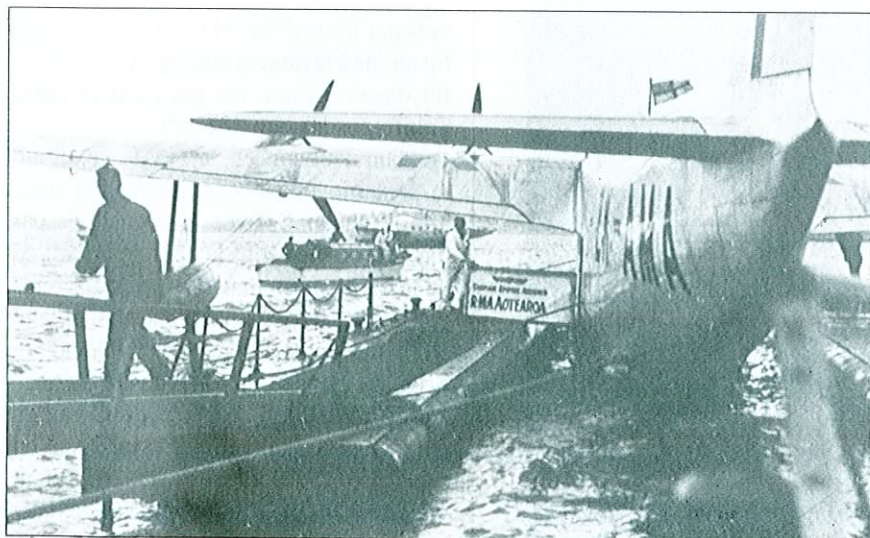
face de l'eau du port de Waitemata alors que la poussée des quatre hélices commencent à le faire déjauger.

A l'intérieur de la spacieuse cabine, les neuf passagers regardent l'eau soulevée par la vitesse, qui vient chatouiller les hublots de la partie avant, dans un bruit mêlé de clapot heurtant l'étrave et de moteurs lancés au plein régime.

L'Aotearoa accélère vers 105 km/h et le bruit de l'eau diminue à mesure que la coque se met à déjauger doucement. Après une minute environ, il atteint la vitesse de 180 km/h et le Commandant Burgess soulève délicatement le monstre de 30 tonnes dans une parfaite rotation.

Puis, il effectue un virage lent pour amener la boussole au cap plein ouest, direction Sydney, et avec l'aube qui se lève, affiche une montée à 200 pieds par minute vers le niveau de croisière à 5000 pieds.»

A la date du 30 avril 1940, le premier vol régulier avait eu lieu. Une cérémonie modeste avait précédé le vol, réunissant



*Après un vol sans histoire, l'Aotearoa se repose au débarcadère de Mechanics Bay*

une cinquantaine de personnes. Le Ministre néo-zélandais de l'Aviation fit un discours, puis coupa le ruban blanc qui barrait le ponton. L'équipage et les passagers montèrent à bord. Une date particulièrement importante, car la Nouvelle-Zélande commémorait à la fois son centenaire et cinq jours plus tôt, le jour de l'Anzac.

Pour John Burgess et son équipage, la préparation du vol avait commencé la veille par un coup de téléphone au centre météorologique afin de vérifier le temps sur la mer de Tasman. Un régime de vents contraires limitait la charge transportée, passagers + courrier + carburant. Le mécanicien C.A Mac Donald vérifia les moteurs et les systèmes de l'appareil. Il s'assura du bon remplissage en carburant. K.A Philipps, steward, Chef de cabine, surveilla le chargement des sacs de courrier contenant 41.000 lettres puis le chargement en bagages des passagers.»

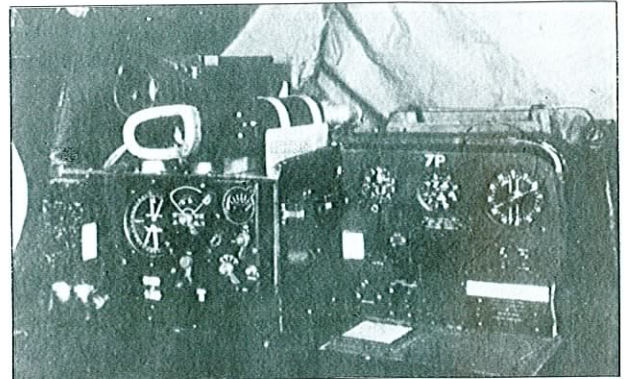
Bien qu'il s'agit là du premier vol régulier pour Burgess et son équipage, c'était surtout la routine. Burgess avait convoyé le tout premier hydravion Empire, le Centaurus, en 1937 depuis la Grande-Bretagne jusqu'en Nouvelle-Zélande. Il avait convoyé également l'Aotearoa vers la Nouvelle-Zélande en août 1939 avec le même équipage. Il avait réalisé les vols d'essais à travers la Tasman, vers les Fidji, Tonga, les Samoa occidentales et différentes escales en Nouvelle-Zélande.

L'équipage se composait de onze personnes. Le commandant et le co-pilote étaient en place avant, devant le mécanicien et l'opérateur-radio. Le navigateur était logé sous le dôme en verre pour scruter les étoiles. A chaque amerrissage, l'opérateur-radio avait une seconde obligation: il devait être capable de ramper sous les planches de la soute à bagage, vers l'avant de l'appareil et par une écoutille, il devait gaffer une bouée pour amarrer l'hydravion.

«Alors que l'Aotearoa survole encore Auckland, un passager, Hudson Fysh se penche vers son voisin A.E Rudder pour lui donner cinq shillings. Il avait parié que le service aérien ne commencerait pas le jour dit. Fysh, directeur de la Qantas Empire Airways, et Rudder, représentant australien de l'Impérial Airways, sont tous deux directeurs de la TEAL.

Tandis que l'Aotearoa se stabilise à l'alti-

### **Les instruments radio paraissent un peu désuets...**



tude de croisière de 5000 pieds à vitesse de 240 km/h, le copilote Graig dont la tâche principale est d'assurer la navigation s'attache à calculer la route et la vitesse par rapport au sol.

Pour ce faire, le Commandant Burgess effectue des altérations de cap de 30° à gauche et à droite du cap pendant que Craig estime à vue la dérive par rapport à la surface de l'eau, et note scrupuleusement les différents angles de dérive en fonction des caps magnétiques relevés.

A l'aide d'une règle à calcul, connue sous le nom de CDC, il connaît la force et la direction du vent ainsi que la vitesse-sol. Le vent diffère légèrement des prévisions aussi après un rapide calcul suivi d'un tracé sur la carte Mercator, il annonce à Burgess un nouveau cap à suivre. Le commandant enregistre le cap dans le pi-

lote automatique. Ce dernier quoique simple, soulage le pilote dans son travail, mais on ne peut pas le laisser longtemps seul, car il dérive rapidement.

Craig sort son sextant et monte dans l'astrodôme où il vise le soleil, à 20 degrés au-dessus de l'horizon. Il annonce les relevés à l'opérateur radio F.L Williams. Craig fait une moyenne des six "fix", calcule puis dessine la ligne de position.»

Ces relevés astronomiques demeuraient un moyen important de vérifier la position durant le voyage et ils étaient effectués à horaires réguliers. Avec les cap magnétiques (QDM) obtenus depuis des stations radio au RDF (radio direction finder), les relevés solaires en relation avec le calcul de la vitesse sol et du vent (par visée de la dérive) étaient les seuls moyens de naviga-

### **L'intérieur du cockpit du Short S.30 Empire Aotearoa.**





### La cuisine dans l'hydravion...

tion. Le RDF primitif était à peu près précis jusqu'à 100 miles d'éloignement de la station, suivant la puissance du signal.

«Craig tend à l'opérateur radio un message de position en degré minutes de latitude et longitude et un résumé météorologique, que William transmet à Auckland en Morse. Voilà la routine à accomplir pendant le reste des neuf heures de vol.»

Contrairement à la plupart des traversées de la Mer de Tasman, le temps resta plutôt beau et il y eut peu de turbulences venues déranger la douceur du vol de l'Aotearoa. Ces passagers purent profiter pleinement du magnifique petit déjeuner chaud et plus tard du déjeuner. Vers 3 heures de l'après-midi, la côte est de l'Australie apparut à l'horizon. L'aiguille du RDF branché sur la fréquence de la station radio de Sydney, indiqua que l'avion était sur la route vers l'hydrobase de Rose Bay.

Certains passagers inquiets scrutaient l'horizon, et confirmèrent que les marques d'amérissage étaient en vue.

A trois heures trente précises (heure de Nouvelle-Zélande) après neuf heures de



**Le débarquement des passagers du Sandringham ZK-AME à Mechanic's Bay.**

vol, John Burgess posait délicatement l'Aotearoa dans le port de Sydney, près de la chaloupe de débarquement, d'où un officier de contrôle avait fait évacuer les embarcations, et annoncé que la «piste» était claire.

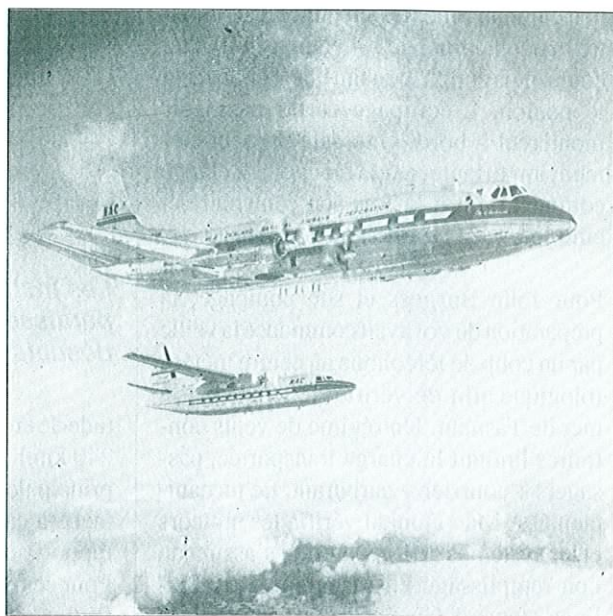
En expert, Burgess approche l'hydravion de son mouillage, les amarres sont attachées à la proue de la coque, les moteurs stoppés et le premier vol de la TEAL prend fin.

Les passagers et l'équipage montèrent à bord de la chaloupe de l'officier contrôleur et les premiers passagers parmi les milliers de la TEAL furent transportés en toute sécurité jusqu'au quai.»



**En haut à gauche: F 27 et L 188, piliers de la desserte intérieure des années 60-70.**

**A droite: un DC 8 aux deux couleurs "NAC" et "Air New Zealand".**



## La Légende de l'Aotearoa

A l'époque où, dans l'Europe médiévale, les hommes craignaient de s'aventurer hors des limites de leur village ou de perdre de vue une côte familière, les Polynésiens parcouraient le Pacifique dans des pirogues rudimentaires poussant au nord jusqu'à Hawaii, à l'est vers l'île de Pâques et à l'ouest vers la Nouvelle-Zélande.

Selon la légende, c'est Kupe, un navigateur polynésien fuyant la colère de la famille d'un homme dont il avait enlevé l'épouse, qui a découvert les îles de la Nouvelle-Zélande. Celle-ci, Hine-Te-Aparangi, aperçut un nuage blanc étalé à l'horizon et s'écria: "He ao! Ao tea roa!" (un nuage, un long nuage blanc). Les navigateurs venaient d'apercevoir l'extrémité de l'île nord de la Nouvelle-Zélande, et le nom de terre du long nuage blanc est restée.

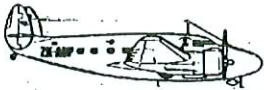
En hommage à cette légende et à la longue tradition maorie, les avions d'Air New Zealand portent tous un nom. En particulier, le premier hydravion de la flotte ZK-AMA fut baptisé "Aotearoa".



**Short S.30 Empire-Class**  
(Short Bros, UK)  
19 pax, 3 pnt, 2 pnc  
260 km/h  
2 appareils/1940-1947



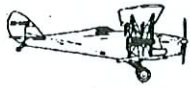
**Short S.25 Tasman-Class Sandringham**  
(Short Bros, UK)  
30 pax, 4 pnt, 2 pnc  
270 km/h  
4 appareils/1946-1950



**Lockheed Lodestar**  
(Lockheed Aircraft Co, USA)  
15 pax, 2 pnt  
310 km/h  
12 appareils/1947-1952



**Lockheed Electra 10A**  
(Lockheed Aircraft Co, USA)  
10 pax, 2 pnt  
300 km/h  
5 appareils/1947-1950



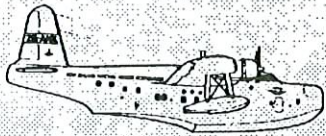
**De Havilland DH83 Fox Moth**  
(De Havilland Aircraft Co Ltd, UK)  
4 pax, 1 pnt  
170 km/h  
3 appareils/1947-1953



**De Havilland DH89 Rapide & Dominie**  
(De Havilland Aircraft Co Ltd, UK)  
5 pax, 1 pnt  
210 km/h  
8 appareils/1947-1964



**Douglas DC-3**  
(Douglas Aircraft Co, USA)  
26 pax, 2 pnt, 1 pnc  
210 km/h  
26 appareils/1947-1973

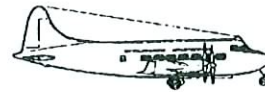


**Short S.25 Sunderland Mk III**  
(Short Bros, UK)  
30 pax, 5 pnt, 1 pnc  
250 km/h  
3 appareils/1947-1952

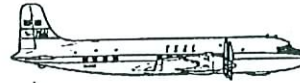


**Short S.45 Solent Mk III**  
(Short Bros, UK)  
39 pax, 5 pnt, 3 pnc  
300 km/h  
4 appareils/1949-1960

**Short S.45 Solent Mk IV**  
(Short Bros, UK)  
45 pax, 5 pnt, 3 pnc  
320 km/h  
1 appareil/1951-1954



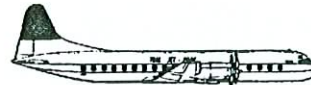
**De Havilland DH114 Héron**  
(De Havilland Aircraft Co Ltd, UK)  
14 pax, 2 pnt  
265 km/h  
4 appareils/1952-1957



**Douglas DC-6**  
(Douglas Aircraft Co, USA)  
56 pax, 4 pnt, 3 pnc  
430 km/h  
3 appareils/1954-1961



**Vickers Viscount**  
(Vickers Armstrong Ltd, UK)  
62 pax, 2 pnt, 2 pnc  
530 km/h  
5 appareils/1958-1975



**Lockheed L188C Electra**  
(Lockheed Aircraft Co, USA)  
71 pax, 4 pnt  
640 km/h  
5 appareils/1959-1972



**Fokker F27-100 Friendship**  
(Fokker BV, Pays-Bas)  
40 pax, 2 pnt, 1 pnc  
430 km/h  
13 appareils/1961-



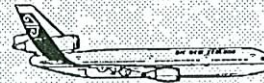
**Douglas DC-8 série 52**  
(Douglas Aircraft Co, USA)  
155 pax, 2 pnt, 8 pnc  
870 km/h  
7 appareils/1968-1989



**Boeing 737-200**  
(Boeing Commercial Airplane Co, USA)  
98-117 pax, 2 pnt, 4 pnc  
450 km/h  
19 appareils/1968-



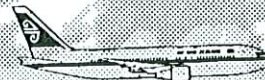
**Fokker F27-500 Friendship**  
(Fokker BV, Pays-Bas)  
48 pax, 2 pnt, 1 pnc  
450 km/h  
11 appareils/1973-



**Douglas DC-10 série 30**  
(Douglas Aircraft Co, USA)  
268 pax, 3 pnt, 12 pnc  
880 km/h  
8 appareils/1973-1986



**Boeing 747-200**  
(Boeing Commercial Airplane Co, USA)  
385 pax, 3-5 pnt, 16-18 pnc  
900 km/h  
5 appareils/1981-



**Boeing 767-200 ER (Extended Range)**  
(Boeing Commercial Airplane Co, USA)  
209 pax, 2-3 pnt, 8-9 pnc  
850 km/h  
7 appareils/1985-

**De la TEAL à Air New Zealand,  
ces avions qui ont fait la légende**



# La Voie du Futur

Source: Institut du Transport Aérien

**D**ans un pays comptant à peine plus de trois millions d'habitants, en bout de chaîne du transport aérien, la compagnie aérienne porte-drapeau récemment privatisée doit s'adapter à un cadre de plus en plus déréglementé et concurrentiel. Pour Air New Zealand, l'enjeu est capital et les grands aspects de sa politique de développement sont: tirer profit de l'explosion du tourisme en Asie/Pacifique et s'allier avec de grands transporteurs internationaux.

**L**e plan stratégique d'Air New Zealand pour la prochaine décennie suit deux axes:

- profiter du bond du tourisme dans la région Asie-Pacifique,
- mettre en place des alliances commerciales avec des compagnies aériennes opérant à partir de marchés émetteurs (Europe, Amérique du Nord).

Une stratégie qui doit amener la compagnie, d'ici à la fin du siècle, au premier rang des compagnies internationales du Pacifique Sud-Ouest et parmi les vingt premières dans le monde.

## Un contexte en mutation

Air New Zealand, comme SAS ou Swisair, est une compagnie de taille modeste

opérant à partir d'un marché national insulaire de taille modeste (3.3 millions d'habitants). Sa dépendance vis-à-vis des services internationaux est donc importante. Elle en tire la plus grande partie de ses bénéfices, et ses ventes à l'étranger représentent la moitié des recettes réalisées sur le secteur international. Les services intérieurs, quant à eux, génèrent à peine un cinquième de ses revenus annuels. Depuis 1983 et jusqu'à aujourd'hui, le bilan économique d'Air New Zealand est plutôt bon, tirant profit d'un monopole sur les services aériens intérieurs et internationaux auquel s'ajoute une réglementation stricte des marchés internationaux sous l'aile protectrice du gouvernement.

En 1986, le contexte économique national

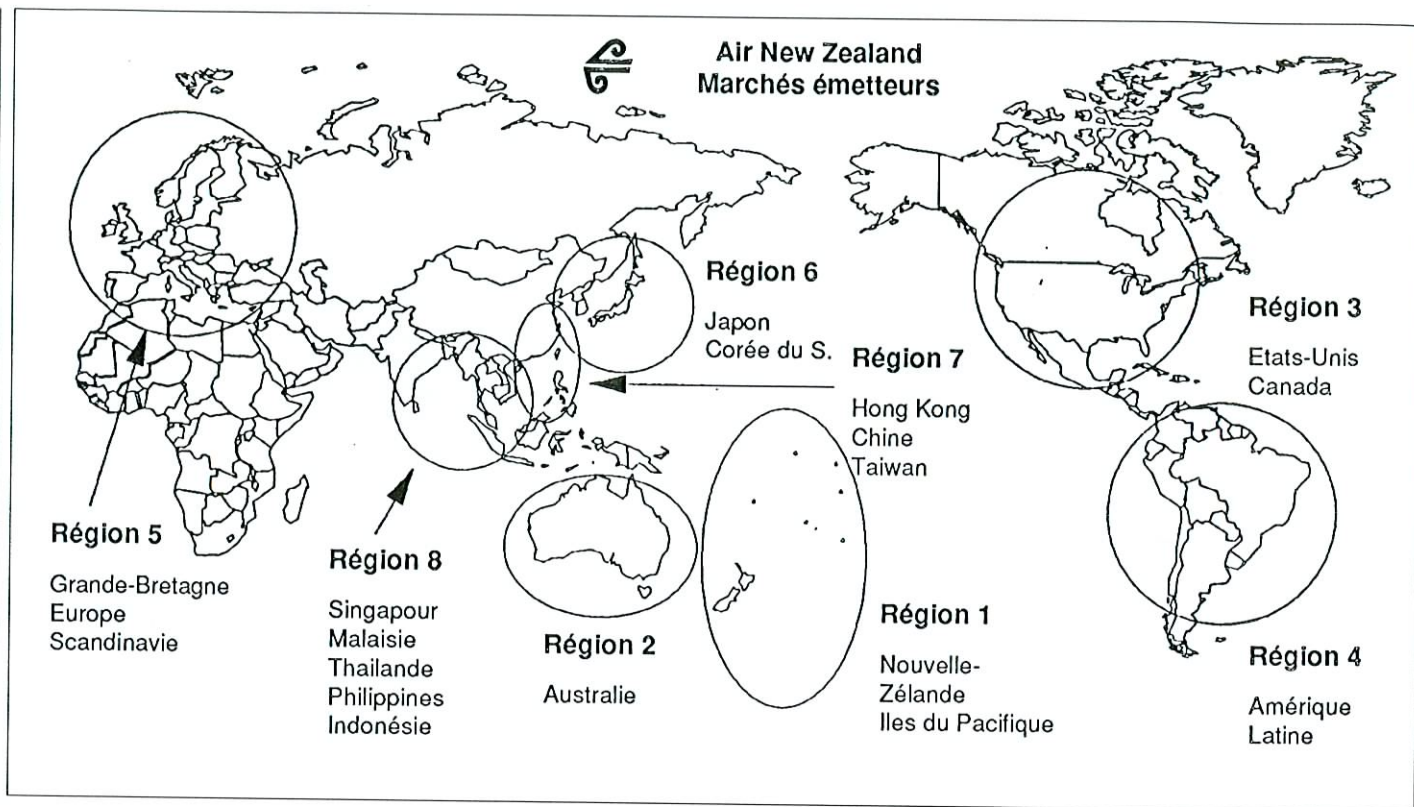
devient de plus en plus difficile. Les exportations chutent, le chômage atteint un niveau record, les taux d'intérêts s'envolent tandis que la monnaie nationale reste forte. Le gouvernement se lance alors dans un vaste programme de dé-réglementation économique qui bouleverse presque du jour au lendemain le paysage aérien national.

En 1986, le transport aérien intérieur est déréglementé et Ansett New Zealand, filiale de la compagnie australienne Ansett mais majoritairement néo-zélandaise à l'origine, est autorisée à exploiter des services intérieurs en concurrence avec Air New Zealand.

En mars 1989, la compagnie Air New Zealand est partiellement privatisée et une part de son capital tombe entre les mains







L'Asie passera du troisième au deuxième rang des marchés touristiques émetteurs de la Nouvelle-Zélande, avec une part supérieure à 25%, toujours derrière l'Amérique du Nord mais désormais devant l'Australie dont les parts se contracteront. L'Europe restant en dernière position avec une part relativement stable. Déjà d'Asie proviennent 44% des visiteurs effectuant un court séjour dans le pays. Cette part devrait atteindre et même dépasser les 50% d'ici cinq ans. Notons dès maintenant que le système informatisé de réservation Carina d'Air New Zealand a été relié en avril 1989 au système Sabre d'American Airlines et qu'il est aussi connecté au système Axess de Japan Airlines. 70% des agents de voyages japonais ont donc la possibilité d'accéder directement aux services proposés par la compagnie néo-zélandaise. Une liaison a également été mise en place avec le système Babs de British Airways.

## Gateways et alliances

Désormais, à l'image de Singapour ou de Hong Kong, la Nouvelle-Zélande veut faire du tourisme une priorité nationale. Air New Zealand n'a pas perdu un instant et Jim Scott, son directeur général, a pris la tête du groupe de Stratégie Commerciale

Touristique nouvellement créé, qui réunit des représentants de l'industrie touristique d'accueil. Le groupe a été chargé d'élaborer une stratégie touristique nationale et doit définir avec précision les marchés émetteurs potentiels. C'est du choix judicieux de ces marchés, et de leurs gateways, que dépend l'avenir de la compagnie.

Plusieurs nouveaux gateways ont déjà été identifiés, tous en Asie. Ces marchés prometteurs sont Bali, Séoul, Taïpei et Bangkok, vers lesquels Air New Zealand lancera bientôt des services sans escale. En ce qui concerne la desserte du Japon, la fréquence des services existants sera multipliée et au moins un point supplémentaire sera desservi: Fukuoka (Tokyo et Nagoya sont actuellement les deux seules destinations japonaises d'Air New Zealand). C'est donc à une véritable restructuration de son réseau que procède la compagnie, l'accent étant mis sur les lignes asiatiques qui représenteront à terme 42% de l'ensemble de ses services contre 22% aujourd'hui.

Quant aux marchés émetteurs plus lointains - Amérique du Nord et Europe - ils seront touchés via l'ensemble des gateways asiatiques d'Air New Zealand. Le transporteur néo-zélandais se contentera,

dans la plupart des cas, d'acheminer ses passagers vers ces aéroports de correspondance où ils seront pris en charge jusqu'à leur destination finale par une compagnie alliée.

Air New Zealand est passée de la théorie à la pratique en signant récemment une alliance commerciale de ce type avec British Airways. Depuis le 17 mai 1990, les passagers qui quittent Auckland ou Londres sur un transporteur arrivent à destination sur l'autre après une correspondance dans des destinations communes aux deux compagnies: Singapour, Kuala Lumpur, Hong Kong ou Los Angeles. Tout est fait pour rendre le transfert rapide, facile et agréable. Air New Zealand voit également dans l'Amérique du Sud, qu'elle ne dessert pas pour l'instant, une zone potentiellement intéressante pour la mise en place, à partir de la seconde moitié de la décennie, de nouveaux gateways entre l'Europe de l'Ouest et le Pacifique Sud-Ouest. Elle avait d'ailleurs fait une offre de rachat au gouvernement chilien lors de la privatisation de LAN-Chile en 1989.

Pour absorber la hausse prévue du trafic touristique, la flotte actuelle est inadaptée et insuffisante. D'ici à l'an 2000, il faut acquérir 20 à 25 appareils de 250 sièges (type Boeing 767) et 12 à 15 appareils de 450 sièges (type Boeing 747-400).

## Réseau intérieur

La rationalisation des lignes principales du réseau intérieur néo-zélandais sera poursuivie, notamment avec le retrait de la plupart des Fokker F-27 qui y sont exploités. Ceux-ci ont entre 12 et 27 ans d'âge et font pâle figure face aux huit quadri-réacteurs BAe-146 et aux deux Dash-8 mis en ligne par Ansett New Zealand, qui se targue d'exploiter la flotte la plus moderne du pays et d'avoir pris de 35 à 40% des marchés où elle est en concurrence avec Air New Zealand.

Des appareils plus confortables et plus respectueux de l'environnement seront rapidement acquis. La restructuration des services intérieurs s'accompagnera du renforcement du rôle des compagnies régionales membres du réseau «Link» d'Air New Zealand:

- Mount Cook Airways, dont la flotte de HS/BAe-748 a maintenant 20 ans d'âge,
- Eagle Air, qui exploite des Bandeirante depuis Auckland,
- Air Nelson, qui opère en Chiefstain et Saab Metro.

Air New Zealand possède respectivement 80%, 50% et 50% du capital des trois compagnies régionales, les participations dans

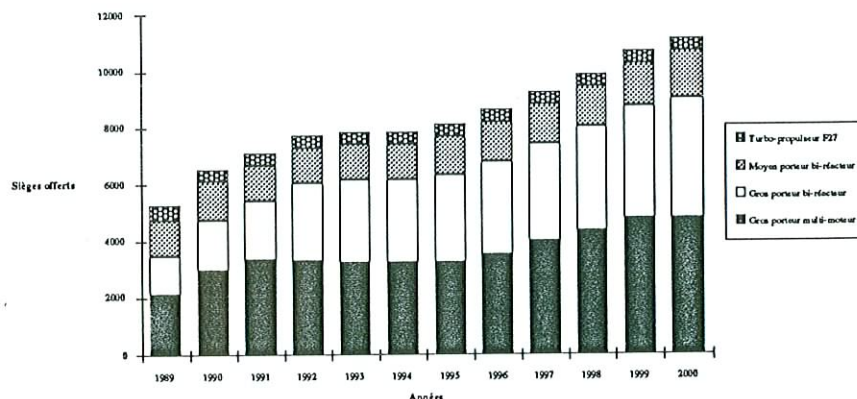
les deux dernières ayant été acquises récemment.

Sur le plan du personnel, les effectifs doivent passer de 8.600 en 1990 à 15.000 en l'an 2000.

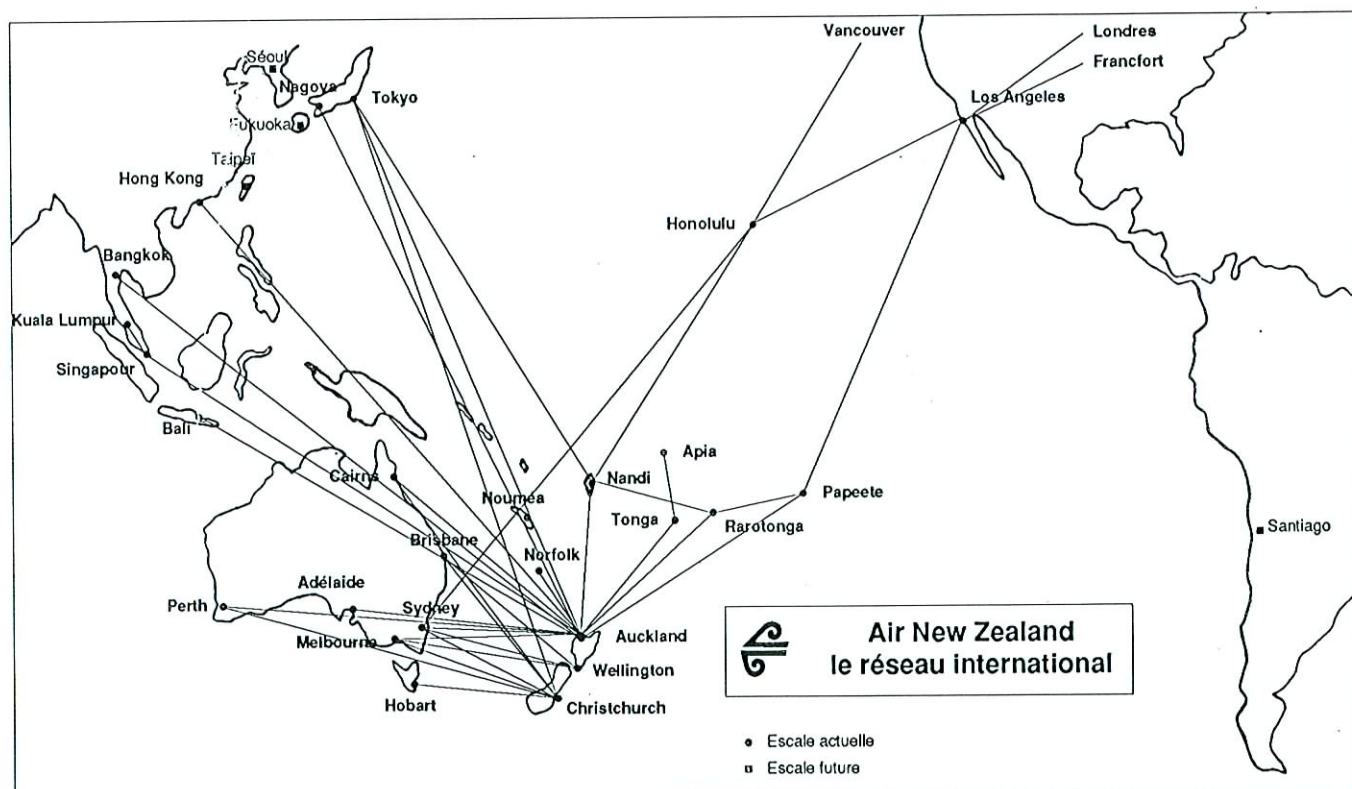
## Incertitudes

Le succès de ce plan stratégique reste soumis à des facteurs externes sur lesquels

Air New Zealand a peu de prise. Il suffirait que le gouvernement autorise Ansett New Zealand à opérer en service international pour que l'ensemble des objectifs soient remis en question. Aux termes d'une loi récemment adoptée par le gouvernement néo-zélandais, il faut que 65% du capital d'un transporteur aérien soient néo-zélandais pour qu'il puisse prétendre à des droits de trafic internationaux. Ansett New Zea-



Air New Zealand  
Evolution de la flotte (1989-2000)



land, qui est maintenant 100% australienne, avoue réfléchir à une modification de son capital et mène des études en vue du lancement de services internationaux. Une menace prise au sérieux par les dirigeants de la compagnie kiwi, d'autant que les compagnies américaines continuent d'accroître leurs capacités sans restriction, comme les y autorise l'accord aérien Etats-Unis/Nouvelle-Zélande.

Déjà, la compagnie va licencier près de 600 de ses 9 000 employés dans le cadre de la réorganisation de ses services régionaux, une conséquence directe de la concurrence d'Ansett New Zealand sur les services intérieurs néo-zélandais. Neuf des 15 F-27 vont être vendus; quatre des services provinciaux maintenus seront assurés en Boeing 737 principalement. Six B-737 ont été commandés et ont commencé à être livrés depuis septembre 1990, parallèle-

ment au retrait des F-27. Jim Scott, directeur général d'Air New Zealand, accuse Ansett New Zealand d'offrir une capacité largement supérieure aux besoins du marché et de compenser ses lourdes pertes sur le marché intérieur par des profits réalisés ailleurs. Il souligne en outre le fait qu'Ansett New Zealand est la seule compagnie au monde autorisée à opérer en trafic intérieur dans un pays étranger.

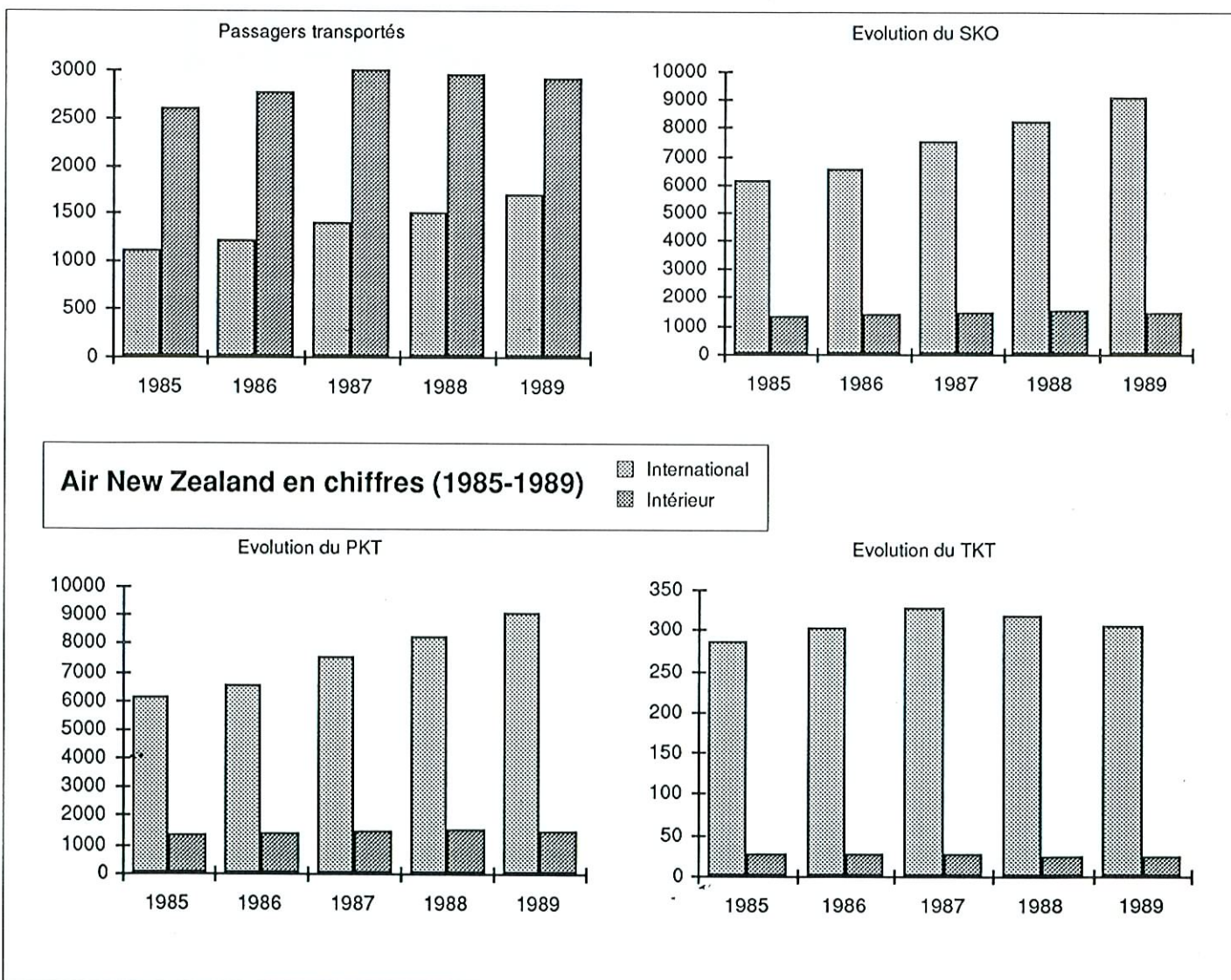
## Un enjeu à risque

La libéralisation des marchés internationaux doit être progressive, car contrairement à Singapour, qui appelle à une libéralisation totale et rapide du transport aérien international, la Nouvelle-Zélande est située au bout de la chaîne du transport aérien, ce qui commande une approche aéroportuaire plus prudente. Le gouverne-

ment néo-zélandais risquerait de sacrifier la compagnie porte-drapeau à la liberté d'accès au pays que ne manqueront de réclamer les compagnies étrangères ou même l'industrie touristique nationale. La compagnie doit-elle prendre le risque d'investir massivement dans de nouveaux avions si elle n'a pas l'assurance de conserver sa part du trafic potentiel?

Autant de questions qui restent en suspens alors qu'on évoque maintenant l'intégration des marchés australien et néo-zélandais, nouvelle source d'incertitudes et de spéculations. Certains voient déjà Air New Zealand absorbée par Qantas prochainement.

Sources ITA Magazine





## SERVICE ADMINISTRATIF DIRECTION

JOPF et mise en place de l'indemnité allouée aux personnels en service dans les postes isolés. (Arrêté du 13 juillet 1990).

Diverses correspondances avec la DNA sur la possibilité d'utiliser la liste complémentaire du concours de Technicien de l'Aviation Civile du CEAPF et entretien avec les stagiaires avant leur départ pour l'ENAC.

Participation à la Commission Paritaire Consultative siégeant auprès du Haut-Commissaire qui a examiné différents dossiers présentés par la Direction de l'Aviation Civile et notamment l'avancement 1990 du personnel contractuel local.

Réponse à diverses demandes d'emploi et particulièrement des demandes d'inscription

au concours TAC/CEAPF dont la date limite d'inscription était fixée au 15/6/90.

Transmission à SPG/SDP/4 de divers dossiers d'inscription aux cours par correspondance (CNED) des agents de la DSAC.

Demande de crédits (100.000 FF) pour l'aménagement d'un bureau pour accueillir la régie d'avance.

Campagne de notation du personnel administratif et technique de la DGAC.

Collaboration avec l'ITSTAT en vue de rechercher des renseignements pouvant aboutir à une compréhension des mécanismes de la grille des salaires des fonctionnaires.

Rapport sur les problèmes rencontrés au niveau du parc à logement de la Cité de l'Air.

## Examens, concours et stage

Organisation d'un concours de recrutement externe d'un mécanicien confirmé, agent de la 4ème catégorie relevant de la Convention Collective des Agents non Fonctionnaires de l'Administration pour servir au Service de la Navigation Aérienne (Garage).

## Travaux des comités et commissions

Une consultation à domicile des membres de la CAP du corps des Techniciens de l'Aviation Civile a été effec-

## Principales affaires traitées

Réflexion menée de concert avec la Direction de l'Administration et des Finances de l'Etat et les services du Trésor sur la grille salariale des ANFA.

Instruction en liaison avec le service du Personnel et de la gestion à propos du recours formé par les représentants du personnel du corps des Techniciens de l'Aviation Civile contre les réquisitions effectuées lors de la grève du 13 au 16 avril 1990.

Elaboration des états récapitulatifs aux dépenses de personnel.

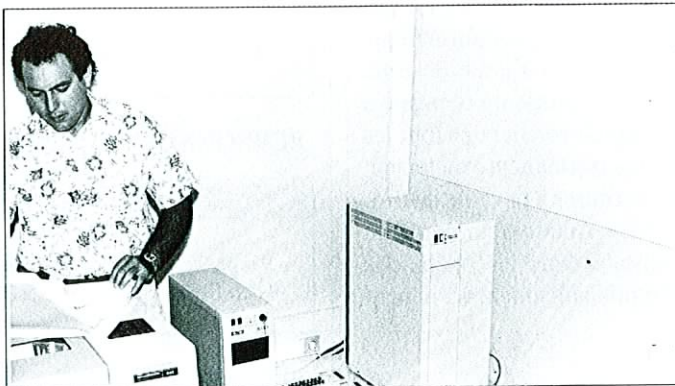
Mise en place d'un programme investissement.

Formalités de publication au

## L'ordinateur IN 4440 A en service...

Un nouvel ordinateur de gestion est en service à la Direction depuis le 13 novembre 1990. Haut de gamme de la ligne "IN 4000" produite par la marque SNI (Siemens Nixdorf Information System, ex IN2), ce mini-ordinateur 32 bits est capable de servir jusqu'à 64 utilisateurs simultanément. Son architecture multiprocesseur lui confère d'excellentes capacités d'extension et de communication. Son arrivée coïncide avec la mise en place de la facturation du BANA, laquelle a entraîné un surcroît important de travail au niveau de l'unité centrale.

Parallèlement à l'installation de l'IN 4440 et conformément aux recommandations du constructeur, il a été né-



COWAN Freddy dans la salle Informatique entièrement rénovée entouré de l'IN 4440-A, d'une imprimante MT 660 et d'un onduleur SX 2500 de 2,5 KVA.

cessaire d'adapter la salle des machines aux conditions d'exploitation plus pointues d'un tel système. Un bien bel outil, qui est à même de répondre pleinement aux exigences d'aujourd'hui, mais aussi d'envisager de nouvelles applications avec sérénité.

### Fiche Technique

Mémoire centrale de 4 Mo  
 Processeur d'exécution 32 bits type Motorola 68.030 à 20 MHz  
 Processeur de gestion 32 bits (gestion de 32 lignes asynchrones)  
 Processeur d'exécution et de sauvegarde 32 bits (gestion du disque 300 Mo et mini-bande 120 Mo)  
 Unité de disquette (8 pouces)  
 Système d'exploitation Pick

tuée le 7/09 en vu de pourvoir 2 vacances d'emploi :  
 - 1 à la NA/2  
 - 1 à Bora-Bora

La CAP des corps des Techniciens de la MTO s'est réunie le 17 juillet 1990 pour examiner les tableaux d'avancement 1990 au grade de Technicien Supérieur de la MTO et de Chef Technicien de la MTO du CEAPF.

## Comptabilité

Reconstitution de la totalité des programmes de comptabilité en fonctionnement, puis des fichiers mouvements. A cette occasion, la présentation des masques de saisie et les performances des programmes ont été considérablement améliorées. La mise à niveau s'est effectuée en trois temps :

1 - Rattrapage jusqu'au moment de l'incident majeur (destruction des fichiers). Pendant ce temps le mandatement était poursuivi manuellement et les informations classées en vue d'une utilisation informatique ultérieure. A l'issue de cette première phase un pointage a permis de vérifier que tous les fichiers reflétaient exactement les écritures à la veille de l'incident. Aucun retard n'était constaté dans les opérations d'ordonnancement des dépenses.

2 - Rattrapage de la période de mandatement manuel et pointage général. Pendant cette phase qui a duré un peu plus d'une semaine, il y eu un gel des activités comptables hors machine.

3 - Le 6 août tous les fichiers mouvement et 80 % des programmes étaient rétablis, soit deux mois presque jour pour jour après l'incident. La comp-

tabilité pouvait reprendre sa vitesse de croisière. Les programmes et fichiers concernant l'investissement étaient réglés en deux semaines, les programmes ayant été conçus

dès le début en tenant compte de ces spécificités.

Il ne reste plus à la fin de ce trimestre qu'à peaufiner l'ensemble et à reconstituer quel-

ques programmes moins urgents tels que ceux organisant les travaux de fin d'année.



# LA VIE DES PERSONNELS

## PERSONNEL RENTRANT DEFINITIVEMENT EN METROPOLE

Date	Nom & Prénom	Corps - Grade - Statut	Service
25 sept. 90	TANTAU Jean-Marie	CSTPE	SIA

## PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

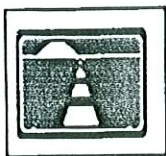
Date	Nom & Prénom	Corps - Grade - Statut	Service
26 juil 90	PECQUEUR Gilles	ESA/P	SNA
26 juil 90	DELAGE Frédéric	ESA/1	SNA
27 août 90	PIHLEAS Philippe	ESA/1	SNA
27 août 90	BOUCHETAL Patrice	OCCA/1	SNA
27 août 90	GAILLARD Pierre	OCCA	SNA
9 sept. 90	LE MARCHAND André	OCCA	SNA
9 sept. 90	RENOU Roger	TCET	SNA
9 sept. 90	MARCHAIS Stéphane	VAT/IEEAC	SNA
9 sept. 90	MORTIER Christian	VAT/IEEAC	SNA
9 sept. 90	JUNIUS Patrice	VAT/ITPE	SIA
9 sept. 90	WOZELKA Gilles	VAT/ITPE	SIA
9 sept. 90	DEFOY Stéphan	VAT/TM	MTO
9 sept. 90	MEREDITH Pascal	VAT/TM	MTO
14 sept. 90	ANGELINI David	VAT/IEEAC	SNA

## PERSONNEL RECRUTE LOCALEMENT

Date	Nom & Prénom	Corps - Grade - Statut	Service
9 sept. 90	TINORUA Léonard	CC/4	SNA
9 oct. 1990	CHIONVANT Elvis	CC/3	MTO

## PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Nom & Prénom	Corps - Grade - Statut	Venant de	Allant à
3 août 90	WALKER Rodrigue	TSM/CEAPF	RAPA	FAAA
3 août 90	RICHMOND Christian	TSM/CEAPF	RAPA	FAAA
16 août 90	POROI Claudino	CC/4	FAAA	HEREHERETUI
17 août 90	LEE Marcel	TM/CEAPF	ATUONA	FAAA
1 sept. 90	RICHMOND Patrick	TM	RAPA	FAAA
24 sept. 90	MEREDITH Pascal	VAT/TM	FAAA	REAO
25 sept. 90	BENNETT Christian	CC/5	HEREHERETUI	FAAA
1 oct. 90	KILIAN Conrad	CC/2	FAAA	TUBUAI
8 oct. 90	DEFOY Stephan	VAT/TM	FAAA	RAPA
15 oct. 90	WIN Henry	TAC/CEAPF ST.	FAAA	BORA-BORA



## INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

### Aérodromes d'Etat

#### Etudes

##### Tahiti-Faa'a :

- Logements Brigade GTA: mise au point définitive du dossier d'avant-projet sommaire.
- Ouverture des plis pour la construction de la nouvelle centrale électrique.
- Etude de principe du projet de route de contournement: carrefour Heiri.
- Mise au point définitif de la carte d'obstacles de l'aérodrome de Tahiti-Faaa.

##### Rangiroa:

- Etude de l'aménagement de l'aérogare: plans de consultation.
- Projet de dossier de servitudes de dégagement

##### Raiatea

- Dossier d'appel d'offres pour la construction de la nouvelle tour de contrôle.

P.C.N: Etude de la méthodologie.

#### Travaux

##### Tahiti-Faa'a:

- Suivi du chantier de construction du bâtiment CCR/TWR
- Mise en place de clôtures de sûreté en limite de l'emprise aéroportuaire (suite).
- Travaux d'aménagement des abords de la tour (suite).
- Travaux de réfection des aires aéronautiques.

#### Affaires domaniales

- Suivi de diverses affaires foncières à Faa'a, Rangiroa et

Marquises (cf comptes rendus précédents).

### Aérodromes territoriaux

#### Etudes

- **Apataki:** Appel d'offres pour la réfection des aires aéronautiques.
- **Faaite:** Ouverture des plis de l'appel d'offres pour la construction d'un aérodrome.
- **Raivavae, Raroia, Takume:** Etude de faisabilité d'un aérodrome.
- **Rurutu:** Lancement du dossier d'appel d'offres et marchés.
- Etude du principe des trouées opérationnelles lors des études de faisabilité ou de construction de nouvelles pistes d'aérodrome en Polynésie française.

#### Travaux

- **Hiva Oa** - Extension ATR 42:
  - . Travaux à l'entreprise sur la bande (suite)
  - . Travaux sur la plate-forme de la radiobalise
  - . Début de chantier de construction de l'aérogare.
- **Nuku A Taha:** Travaux d'étanchéité et de préservation des bâtiments.
- **Rurutu:** Opération d'entretien sur les bâtiments.

#### Affaires domaniales

- **Moorea:** Des transactions amiables sont en cours pour l'acquisition d'un terrain mitoyen à l'aérogare.
- **Faaite:** Les formalités de transcription ont été réalisées. L'arrêt de consignation a été pris et la consignation des indemnités demandée.
- **Takapoto:** Les formalités de transcription ont été réalisées. L'arrêt de consignation vient d'être pris.



## NAVIGATION AERIENNE

### DIVISION DES AERODROMES EXTERIEURS

#### Personnel

- Mutation des agents territoriaux
- Formation de M. WIN Henry, Contrôleur de Bora-Bora en remplacement de B. BEAUGRARD
- Affectation de M. HUI Heinrich au poste d'Assistant Technique à la Circulation Aérienne/Information Aéronautique
- Qualification de M. PITO Gustave, Chef d'aérodrome de Makemo
- Diverses correspondances avec le Service du Personnel du Service Territorial de l'Aviation Civile sur la gestion des personnels territoriaux.

#### Circulation aérienne et information aéronautique

- Achèvement des procédures IFR de Bora Bora
- Mises à jour de l'AIP

#### Gestion et comptabilité

- Projet de budget territorial 1991
- Gestion des crédits de fon-

tionnement et ajustements en fonction de la réduction de 20% depuis le mois de juillet

- Arrêtés mensuels des comptes de fonctionnement 1990 (Territoire)

#### Exploitation et SSIS

- Emission de divers NOTAM locaux
- Etude des dotations SSIS des îles en prévision de l'ATR 42
- Mise à jour des horaires d'ouverture ATS/SSIS des aérodromes des îles en fonction du programme des vols d'Air Tahiti
- Consignes d'exploitation des aérodromes.

### DIVISION TECHNIQUE

Aucune activité signalée par le Chef de division.

### DIVISION DES TRANSPORTS AERIENS

#### Activités

- Organisation des sessions d'examens du PN (CSS, CTA et autres certificats du PNT).
- Elaboration des 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.
- Réception d'un Cessna Citation 550 par la société Wan Air.
- Enquête technique en vue de l'agrément de transport aérien public pour la société Wan Air.
- Demande de dérogation pour l'utilisation d'un pilote en qualité de commandant de bord par la compagnie Tahiti Conquest Airlines.

- Dossier d'attribution d'un indicatif à 3 lettres par l'OACI à la compagnie TCA.
- Refus par le SFACT d'une dérogation d'emport d'un 2ème extincteur sur PA-23, PA-31, BN-2A et BN-2B ex-

- ploités en transport aérien public par Air Moorea.
- Convoyage des BN-2A d'Air Moorea vendus à l'étranger
- Approbation par le SFACT de la qualification de type du Twin Otter DHC-6 pour la

- compagnie Air Tahiti.
- Participations au stage de recyclage CSS organisé par la compagnie Air Tahiti.
- Etude de divers aspects liés à l'exploitation du Dornier DO 228-212 en Polynésie fran-

- çaise:
- \* Performances sur pistes en corail.
  - \* Performances sur pistes courtes.
  - \* Etude du manuel de pilotage.



## ACTIVITES DES CENTRES

### AEROPORT DE TAHITI-FAA'A

#### TOUR DE CONTROLE

Mouvements commerciaux comprenant IFR	9.341 3.186
Mouvements non-commerciaux comprenant IFR	10.473 990
Aéronefs étrangers	346
Jets	6.618
Plus de 20 tonnes	617
<b>Total</b>	<b>19.814</b>
<b>Total IFR</b>	<b>4.176</b>
<b>Total mouvements non-commerciaux comprenant</b>	<b>10.473</b>
Aéro-Club de Tahiti	4.279
Aéro-Club UTA	1.125
Privés	1.981
Autres	3088

#### BUREAU DES TELECOMMUNICATIONS

Total des messages reçus sur réseau international	1.112.023 401.845
sur réseau local	710.178
Moyenne quotidienne	4.073
<b>Total des messages émis sur réseau international</b>	<b>188.278 92.417</b>
sur réseau local	95.861
Moyenne quotidienne	690

#### BUREAU DE PISTE

Validation de licences de personnel navigant professionnelles	41
non-professionnelles	41
<b>Effectifs des personnels navigants basés</b>	<b>68</b>
professionnels	6
corps techniques	6
privés	205

#### BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE

Notam classe 1 série A reçus	33.796
Notam classe 1 série A émis	34
Notam classe 1 série C émis	36
Protections aéronautiques fournies	344
Circulaires locales d'information	6

#### S.S.I.S.

Feux extincteur	0
Feux aéronef	0
Alerte aéronef	2
Accident aéronef	1
Surveillance mises en route et mouvements	624
Surveillance d'avitaillements	627
Interventions diverses	9
Instructions	13
Exercices nautiques Elir 90 et canot	16
Entraînement plongée	12
Exercices sur feux	2

#### GARAGE

Interventions véhicules et vedettes SSIS	11
Interventions véhicules de liaison	29

#### CENTRE DE CONTROLE

Trafic en route	-
mouvements internationaux	-
mouvements interinsulaires	-

#### S.A.R.

Evacuations sanitaires	69
Total des heures effectuées	165

#### CENTRE METEOROLOGIQUE

Protections météorologiques fournies	-
Vols internationaux	1.022
Vols interinsulaires	353



\* Approbation du programme de formation des équipages.

- \* Evaluation des pistes en corail des Tuamotu et Gambier.
- Classification des avions privés et d'aéro-clubs: conformité de leurs équipements aux normes de vol IFR et VFR de nuit.
- Délivrance des CI, CDN, CLN des appareils Piper Archer de l'aéroclub de Tahiti.
- Obtention d'un laissez-passer pour l'expérimentation de l'Avid Amphibian de M.J.P. Halfon.
- Homologation d'une hélicoptère à usage privé à Taravao.
- Affaire Mir: droit de réponse et dossier pour l'administration centrale et le Haut-Commissariat.
- Extension du logiciel de facturation RSTCA.
- Passage de M Sanvito de l'OCV.
- Passage de M. Marie de

l'ENAC (organisation des examens du personnel navigant).

### Formation aéronautique

- Sessions examens	
PPA/PPH/IFR	1
PP1/PL/MN	1
CSS	1
TT	1
CTA	1
- Délivrances	
* cartes stagiaires	26
* brevets et licences	
BB	10
TT	10

### Activité avion administratif F-OCHS

Utilisateur	Heures	Vols
Hausnaire	66h 28	14
Total	66h 28	14

### Perspectives

- Convoyage de 3 Twin Otter d'Air Tahiti et d'Air Moorea vendus à l'étranger.
- Arrivée et mise en exploitation de 3 Dornier 228-212 neufs des compagnies Air Tahiti (F-OHAB), Air Moorea (F-OHAA) et Tahiti Conquest Airlines (F-ODUN).
- Participation à la campagne d'essais du Dornier 228-212 sur pistes en corail.
- Homologation d'hélicoptères à usage privé à Moorea, et à usage restreint à l'hôpital d'Uturoa.
- Commande d'un appareil Cessna 172 pour TCA et d'un DR-400 pour l'aéroclub d'UTA
- Suivi de l'expérimentation de l'Avid Amphibian de M. Halfon.
- Mise à jour de l'AIP/PAC partie RAC 6.
- Mission du chef de division au SFACT.

### AERODROME DE TAHITI-FAA'A

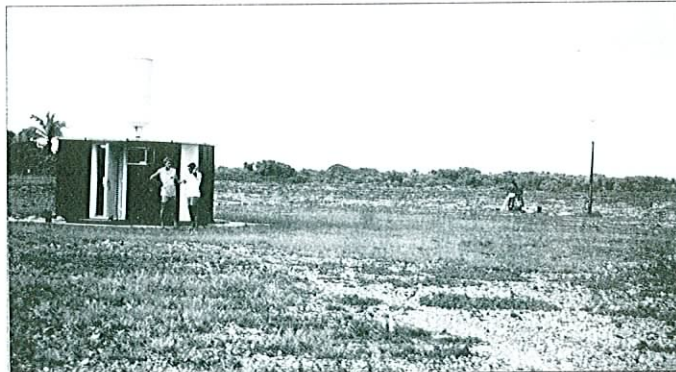
#### Réalisations - études

- Etude concernant les effectifs OCCA (TWR et CCR)
- Etude de l'organisation du nouveau centre de contrôle
- Plan de charge des cellules d'instruction des deux centres de contrôle en vue de la multi-qualification
- Programme de relève des OCCA pour 1991
- Demande de publication d'avis de vacances d'emploi OCCA
- Etude de rénovation des téléphones du PC/SSIS
- Amendement et mise à l'essai d'une nouvelle procédure d'approche VOR/VOR 22 et VOR/DME VOR 22
- Etude effectifs TAC
- Etude du dossier bruits / nuisances sonores
- Planification des travaux de réfection de la bretelle d'ac-

## La Calibration en Vol

Les installations radio-électriques (VOR, DME, ILS) doivent être contrôlées régulièrement afin de pallier une défaillance éventuelle (déviation du faisceau ILS, altération des indications de distance DME, imprécision

des radials VOR, etc) qui peut avoir des conséquences graves sur le déroulement d'un vol. Ces contrôles sont effectués par un avion spécialement équipé: les informations radio-électriques reçues à bord sont recoupées



A gauche, l'abri du VOR de Rangiroa, et au fond à droite, une équipe d'observateurs effectue la visée au théodolite.

avec la position géographique exacte de l'appareil. Celle-ci est connue par visée au théodolite ou par calcul inertiel ou par tout autre moyen de positionnement dans l'espace. En Polynésie, jusqu'à présent, ce travail de calibration est réalisé par un Fokker F-

27 de l'Aviation Civile néo-zélandaise. Les inspections concernent l'ILS 04, le VOR-Doppler TAF, le DME de Tahiti-Faa'a, les VOR de Huahine et Rangiroa. Une étude de remplacement est en cours, car le F-27 ne pourra plus assurer la calibration en vol vers la fin 91.



Le Fokker F-27 de l'Aviation Civile néo-zélandaise sur le parking de l'aérodrome de Rangiroa.

cess, de l'agrandissement du poste PO, et de divers travaux d'entretien de l'aire de stationnement internationale

- Demande de mise à jour de l'AIP/PAC
- Préparation et réalisation d'un SAREX
- Etude des besoins de l'aéro-

port en informatique de gestion et en bureautique

- Définition des moyens d'avitaillement de carburant 100/130 sur la plateforme (petit camion)
- Mise à jour de l'information sur la consommation de carburants avion de l'aéroport

- Mise à jour du plan de secours
- Poursuite de la mise à jour du manuel d'exploitation de la Tour
- Ventilation des crédits du budget de fonctionnement 90
- Participation à la réunion de la commission des usagers (AOC)

- Etudes préparatoires aux spécifications opérationnelles de SIGMA
- Etude et mise à l'essai du strip du nouveau centre
- Stage d'anglais pour 5 contrôleurs OCCA et 3 TAC
- Coordination SAR Aviation civile / Autorités militaires



## TRAFIC COMMERCIAL DE L'AERODROME DE TAHITI-FAA'A JANVIER A SEPTEMBRE 1990

COMPAGNIE		VOLS	PAX	PAG	DIRECT	PAX+ TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	ECART % avec 89
<b>TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR</b>											
Air Moorea (Moorea)	A	7478	60527			60527	90347	67			PAXt -3.4
	D	7478	55830			55830	90358	61.8			FRET
	T	14956	116357			116357	180705	64.4			POST
Air Moorea	A	695	4969			4969	9459	52.5			PAXt +34.9
	D	696	4971			4971	9490	52.4			FRET
	T	1391	9940			9940	18949	52.5			POST
Air Tahiti	A	2969	97848	4722		97848	133260	73.4	205964	26025	PAXt +8.5
	D	2967	89882	4679		89882	130137	69.1	382998	74601	FRET +29.9
	T	5936	187730	9401		187730	263397	71.3	588962	100626	POST +10.8
T.C.A	A	301	1093			1093	2605	42			PAXt +16.5
	D	302	788			788	2614	30.1			FRET
	T	603	1881			1881	5219	36			POST
Total Trafic Intérieur	A	11443	164437	4722		164437	235671	69.8	205964	26025	PAXt +4.4
	D	11443	151471	4679		151471	232599	65.1	382998	74601	FRET +29.9
	T	22886	315908	9401		315908	468270	67.5	588962	100626	POST +10.8
<b>TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL REGULIER</b>											
U.T.A	A	176	37428	902	356	37784	44291	85.3	1536943	265276	PAXt -2.1
	D	176	37792	1147	356	38148	44228	86.3	289010	73975	FRET -11.6
	T	352	75220	2049	712	75932	88519	85.8	1825953	339251	POST +8.1
Qantas	A	156	22275	367	5488	27763	41198	67.4	545445	5821	PAXt -48.2
	D	156	23279	411	5488	28767	41185	69.8	19789	2203	FRET +31.4
	T	312	45554	778	10976	56530	82383	68.6	565234	8024	POST -37.6
Air New Zealand	A	195	27031	249	21439	48470	68543	70.7	1222962	12949	PAXt +11.5
	D	195	26471	320	21439	47910	68574	69.9	42576	5573	FRET +6.6
	T	390	53502	569	42878	96380	137117	70.3	1265538	18522	POST -11.3
Lan Chile	A	91	7899	103		7899	13506	58.5	78669	1162	PAXt -2.4
	D	91	6732	89		6732	13465	50	7221	576	FRET -11.0
	T	182	14631	192		14631	26971	54.2	85890	1738	POST -50.5
Air France	A	80	20291	770		20291	28703	70.7	194962	98205	PAXt +46.5
	D	80	19888	1068		19888	28607	69.5	72039	14113	FRET -29.7
	T	160	40179	1838		40179	57310	70.1	267001	112318	POST +27.5
Hawaiian Airlines	A	82	11287	11	315	11602	22238	52.2	49373	2603	PAXt +6.0
	D	82	10928	77	315	11243	22242	50.5	8592	953	FRET +85.6
	T	164	22215	88	630	22845	44480	51.4	57965	3556	POST +6.9
Air Calédonie International	A	39	3168	56		3168	5044	62.8	23545	3732	PAXt +160.7
	D	39	3128	37		3128	5042	62	16805	5215	FRET +50.4
	T	78	6296	93		6296	10086	62.4	40350	8947	POST +158.3
Total Trafic Régulier International	A	819	129379	2458	27598	156977	223523	70.2	3651899	389748	PAXt -22.4
	D	819	128218	3149	27598	155816	223343	69.8	456032	102608	FRET -15.8
	T	1638	257597	5607	55196	312793	446866	70	4107931	492356	POST +9.1

- Organisation de l'élection des délégués du personnel SSIS

## Sécurité

- Prise de service de M. Moisan, Chef de la division contrôle/SAR et rattachement de cette division à NTAA
- Définition des conditions d'exploitation d'un parachute ascensionnel
- Demande de modification du statut et des marques du parking Nord (aire de trafic)
- Autorisation de survol de

Papeete par un hélicoptère de travail aérien

- Note de rappel sur les procédures d'utilisation des raquettes d'extrémité de piste
- Etude d'un dossier d'acquisition d'un véhicule incendie (VIM 2 mixte)
- Accident d'un Cessna 150 de l'Aéroclub UTA
- Précisions sur l'utilisation des ATR 42 en procédure d'approche à Tahiti-Faa'a
- Qualification d'un contrôleur d'approche

## Sûreté

- Mise au point du programme de sûreté 90
- Aménagement d'un local destiné aux auxiliaires PAF
- Etude de l'aménagement de l'aérogare Moorea
- Etude de mise en place du projet SACACPA (APS)
- Visite des inspecteurs de la FAA
- Changement des codes d'accès en zone réservée
- Préparation du COLSA (COS restreint)

- Adaptation de la fiche GE-SAC : traitement des colis abandonnés
- Projet de programme de sûreté 1991
- Projet d'arrêté COLSA
- Renforcement de la surveillance de la zone publique de l'aéroport par des patrouilles PAF
- Application des contrôles physiques de sûreté pour les bagages en enregistrement direct
- Visite du Ministre des DOM-TOM du 31 juillet au 7 août.

COMPAGNIE		VOLS	PAX	PAG	DIRECT	PAX+ TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	ECART % AVEC 89
<b>TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL NON-REGULIER</b>											
U.T.A	A	2	404			404	904	44.7	3151		
	D	2	416			416	904	46	1080		
	T	4	820			820	1808	45.4	4231		
Air New Zealand	A	1			367	367	390	94.1			
	D	1			367	367	390	94.1			
	T	2			734	734	780	94.1			
Air France	A	3	554			554	844	65.6	1643		
	D	3	288			288	876	32.9			
	T	6	842			842	1720	49	1643		
Minerve	A	80	6899	1	7120	14019	25965	54	30969		
	D	80	7031	10	7120	14151	25861	54.7	230		
	T	160	13930	11	14240	28170	51826	54.4	31199		
American Transair	A	3	244			244	886	27.5			
	D	3	259			259	886	29.2			
	T	6	503			503	1772	28.4			
United Airlines	A	4	968			968	1388	69.7	5622		
	D	4	1012			1012	1388	72.9			
	T	8	1980			1980	2776	71.3	5622		
British Airways	A	1	65			65	100	65			
	D	1	72			72	100	72			
	T	2	137			137	200	68.5			
T.C.A	A	1	6			6	6	100			
	D	1	6			6	6	100			
	T	2	12			12	12	100			
Total Trafic Non-Régulier International	A	95	9140	1	7487	16627	30483	54.5	41385		PAXt -13.4
	D	95	9084	10	7487	16571	30411	54.5	1310		FRET +280.6
	T	190	18224	11	14974	33198	60894	54.5	42695		POST
<b>TOTAL TOUT TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL</b>											
Total Trafic International	A	914	138519	2459	35085	173604	254006	68.3	3693284	389748	PAXt -21.7
	D	914	137302	3159	35085	172387	253754	67.9	457342	102608	FRET -15.1
	T	1828	275821	5618	70170	345991	507760	68.1	4150626	492356	POST +9.1
<b>TOTAL TOUT TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR ET INTERNATIONAL</b>											
Total Trafic	A	12357	302956	7181	35085	338041	489677	69	3899248	415773	PAXt -10.4
	D	12357	288773	7838	35085	323858	486353	66.6	840340	177209	FRET -11.3
	T	24714	591729	15019	70170	661899	976030	67.8	4739588	592982	POST +9.4

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



## METEOROLOGIE

Compte-rendu d'activités non fourni par le Chef de service.

# La défense des aéroports

Les deux associations ICAA (International Civil Airports Association) et AOCI (Airport Operators Council International) ont décidé de s'unir en une seule organisation, l'AACI (Airports Association Council International), afin de défendre plus efficacement les intérêts de quel-

ques 1.500 aéroports à travers le monde.

Cette nouvelle entité, dont le siège sera à Genève, conserve les mêmes missions des deux précédentes associations: concertation, représentation, information, travail en commun et transmission du savoir-faire. Par

cette fusion, elle devient la seule association représentant les aéroports au plan international, leur permettant de parler d'une voix unique et de se faire mieux entendre au niveau mondial comme au plan régional ou local. Elle est organisée en quatre régions mondiales: l'Amérique du Nord, l'Europe, l'Afrique, l'Amérique Latine et l'Asie-Pacifique.

# RESUME MENSUEL DU TEMPS

## MOIS DE JUILLET 1990

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		E calculée	ETP
ATUONA	25.3	-0.1	29.9	21.8	29	144	7	0	25	29	0	164	-39	28	10126	4	12	108	104
BORA-BORA	25.8	0.5	30.2	20.5	26	62	-35	1	15	40	0	258	32	22	10140	-4	0	127	116
TAHITI-FAA'A	25.3	0.8	31	19.5	33	37	-31	2	10	33	0	261	29	32	10146	7	1	111	104
TAKAROA	26.6	0.3	30.3	22.5	24	73	-24	2	16	24	0	252	14	23	10139	6	5	176	144
HAO	25.5	0.4	28.4	22.3	25	30	-42	2	12	25	0	259	26	20	10157	10	4	163	135
HEREHERETUE	24.6	0.5	29.2	19.2	24	39	-61	4	10	28	0	245	29	23	10158	6	3	123	107
RIKITEA	21.4	0.2	26.6	16.7	10	112	-53	5	18	10	0	170	13	9	10178	7	3	72	67
REAO	25.2	0.3	30.7	20.2	19	30	-48	4	12	19	0	271	43	18	10165	11	1	118	109
MURUROA	23.8	0.6	27.4	20.5	19	71	-68	4	15	19	1	213	10	17	10165	5	3	125	107
TUBUAI	22.3	1.4	27	15.5	24	295	115	6	13	24	1	201	24	23	10160	0	5	108	93
RAPA	19.3	1.2	23.3	13.2	29	265	33	7	25	29	2	115	-7	28	10159	-5	16	85	68

## MOIS DE AOUT 1990

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		E calculée	ETP
ATUONA	25.2	-0.1	31	21.3	29	95	-18	23	2	29	1	225	8	28	10128	2	7	130	129
BORA-BORA	25	-0.3	30.3	19.4	26	133	51	14	4	40	0	225	-6	22	10139	-8	0	122	118
TAHITI-FAA'A	24.8	0.5	30.7	19.7	33	162	118	5	2	33	0	247	-3	32	10144	-2	0	123	120
TAKAROA	26.5	0.4	30.4	22.5	24	36	-33	16	1	24	0	291	51	23	10139	1	0	182	157
HAO	25.6	0.9	28.7	20.6	25	54	-9	13	2	25	1	280	38	20	10150	-4	4	172	151
HEREHERETUE	24.5	0.7	29.5	20.3	24	119	55	12	5	28	0	258	19	23	10150	-10	2	131	121
RIKITEA	21.8	0.9	26.7	17	10	170	-13	16	5	10	1	208	38	9	10166	-10	X	92	90
REAO	25.4	0.9	31.1	19.8	19	28	-47	12	0	19	1	272	35	18	10159	0	0	138	130
MURUROA	23.9	1.1	28.4	18.5	19	127	41	13	4	19	1	262	43	17	10154	-15	3	146	127
TUBUAI	21.3	0.7	26.4	12.3	24	86	-70	10	4	24	1	219	37	23	10154	-17	3	115	106
RAPA	18.9	1.3	23.1	12.8	29	149	103	23	5	29	0	152	22	28	10142	-38	17	98	84

## MOIS DE SEPTEMBRE 1990

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		E calculée	ETP
ATUONA	25.5	-0.1	31.9	20.8	29	91	24	15	4	29	0	205	-19	28	10127	1	4	143	143
BORA-BORA	25.7	0.2	31	21.5	26	103	22	18	4	40	0	203	-20	22	10140	-11	0	138	136
TAHITI-FAA'A	25.5	0.7	31.1	20.4	33	50	0	11	1	33	0	215	-26	32	10144	0	0	138	137
TAKAROA	27.1	0.8	31	23.8	24	20	-69	13	1	24	0	277	37	23	10136	-2	1	X	X
HAO	25.4	0.4	29.1	21.4	25	100	19	18	6	25	0	224	-24	20	10151	-2	1	161	153
HEREHERETUE	24.4	0.3	29.5	19.8	24	30	-56	10	1	28	0	223	-1	23	10156	-5	0	151	141
RIKITEA	21.1	-0.2	27.7	16.5	10	105	-24	15	5	10	1	145	-29	9	10171	-6	4	101	98
REAO	25.3	0.3	31.3	20.8	19	55	-12	12	1	19	0	218	-29	18	10157	-4	1	136	135
MURUROA	23.4	0.3	27.5	19.3	19	57	-38	13	3	19	1	225	5	17	10158	-12	1	169	153
TUBUAI	21.1	0.2	26.5	13.4	24	97	-5	14	3	24	0	189	1	23	10165	-9	4	131	127
RAPA	17.8	-0.2	23.5	11.5	29	235	40	19	8	29	2	149	16	28	10166	-8	17	106	99

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

## DEPART DE M. MOYNE

Philippe Moyne, Technicien en Chef d'Etudes et de Travaux (TCET), est définitivement rentré en Métropole après un séjour de quatre années en tant que Chef SSIS (Service de Sécurité, Incendie et Sauvetage).

Philippe Moyne a participé activement à la vie de l'association sportive de l'Aviation Civile (ASAC) section Tennis, dont il a présidé le bureau exécutif durant l'exercice 1989-1990. En attendant une nouvelle affectation, il profite d'un repos



De g. à d., R. Renou, P. Moyne et son épouse, D. Billoué, D. Goyat, E. Ienfa.

bien mérité à Saintes (Charente-Maritime). Manureva lui souhaite un chaleureux "Mauruu-

ru", et à son successeur, Roger Renou, TCET, nous souhaitons la bienvenue.

## CARNET ROSE

Nous avons appris la naissance de:

- Sophie Maeva au foyer de **DINAND Etienne**, IEEAC/VAT, le 2 mai 1990 à Papeete
- Are Heitapu Yvon au foyer de **RAIMBAULT Henri**, TSM/CEAPF, le 30 mai 1990 à Papeete
- Martin au foyer de **IHOPI Rotina**, CC15, le 20 juin 1990 à Papeete
- Aoenui, Jean-Raymond, au foyer de **TAPEA Jean-Raymond**, ATM/CEAPF, le 8 août 1990
- Raimana Christophe Berti, au foyer de **TUMAHAI Philippe**, IEEAC, le 1er septembre 1990
- Nicky, Stéphane junior, au foyer de **SIHAN YAN Suzanne**, TM/CEAPF, le 8 septembre 1990

## CARNET BLANC

Nous avons appris la nouvelle du mariage de:

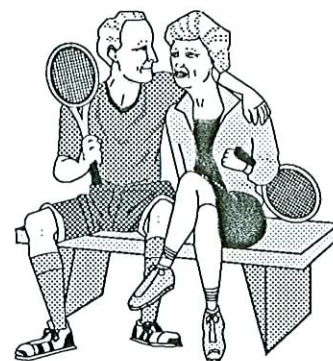
- **LEFEVRE Marc**, CC13, avec **POL Siravan**, célébré le 9 juin 1990 à Paea
- **TEFAATAU Tamatea**, CC15, avec **TUPEA Esther**, célébré le 14 juin 1990 à Punaauia
- **PAHOA Caryll**, TACICEAPF, avec **WALCZAK Lucien**, célébré le 20 octobre 1990 à Iitua'a

## DISTINCTION HONORIFIQUE

Nous avons également appris que:

- **YEUNG Guy**, ICAC, a été décoré de la Médaille de l'Aéronautique par décret du 1er août 1990.

## ASAC - TENNIS



L'assemblée générale de l'Association Sportive de l'Aviation Civile, section Tennis, s'est tenue le 5 octobre 1990, afin d'élire le nouveau Comité Directeur:

A. Rousic (Président), R. Lemarié (Vice-Président), A. Jouvrot (Secrétaire), A. Mos (Trésorier), A. Moisan (Trésorier-adjoint).

## STATISTIQUES TOURISTIQUES

Nombre de Touristes	1989	1990	Variation
Juillet	13 968	13 444	-3.75%
Août	12 833	11 534	-10.12%
Septembre	11 075	11 316	2.18%
Total (3ème trimestre)	37 876	36 294	-4.18%
Rappel (1er semestre)	70 232	59 813	-14.84%
Total (9 mois)	108 108	96 107	-11.10%

Ce tableau fait apparaître un certain tassement de la diminution du nombre des touristes pour le troisième trimestre par rapport au 1er semestre. Par ailleurs, l'examen des statistiques du service du tourisme confirme la part de plus en plus importante des touristes européens 36,80 % pour les neuf premiers mois, alors que celle des ressortissants d'Amérique du Nord continue à diminuer passant à 32,91 % pour la même période. La récession du tourisme pour les neuf premiers mois de l'année peut s'expliquer en partie

par la réduction des touristes venus par la voie maritime, et surtout par la réduction des sièges offerts en 1989 pour la desserte de la Côte Ouest des Etats-Unis par UTA au mois de juin et Qantas au mois d'Octobre ainsi que par le retrait de la compagnie Continental au mois d'octobre.

Il convient enfin d'observer par rapport à l'année 1989 que sur les neuf premiers mois les nuitées hôtelières sont en progression de 3,19 % alors que les nuitées touristiques ont légèrement diminué avec - 0,94 %.

## Parlons français

Du fait de la prédominance dans l'aéronautique d'une langue que l'on peut qualifier d'anglo-américain, tous les professionnels du transport aérien, au sens large du terme, sont exposés à l'emploi quotidien de mots et d'expressions plus ou moins "barbares", au risque de ne pas être parfaitement compris. Pour remédier à cet état de fait, les Pouvoirs Publics ont constitué avec les parties concernées, des organismes spécialisés chargés de trouver des équivalents français aux termes étrangers employés dans la pratique. Ceux-ci sont publiés régulièrement au Journal Officiel. C'est à chacun maintenant de s'imprégner de ces mots nouveaux, de les utiliser en paroles et par écrit, et de les faire connaître.

On dit	Pour	On ne dit pas
aéroport pivot, pivot	hub	
bail financier (à effet levier)	financial lease	
bail d'exploitation	operating lease	
boutique hors taxe	tax-free shop	boutique franche
clairance	clearance	
conteneur	container	
défecteur	spoiler	
gros porteur	jumbo-jet, wide-body	jumbo, jet
navette	shuttle	
palettissable, palettisation	paletizable	
passerelle	jetway, gangway	
positionnement avant/arrière	nose-in/out positioning	
refouler, refoulement	push-back	repousser
requête formulée par le client (RFC)	request for change	
spécification de changement notifié	specification change notice	
surréservation	overbook(ing)	surbook(ing)
taux de dérivation	by-pass ratio	taux de dilution
tractage	towing	
vol de réception	acceptance flight	vol d'acceptation

## PROJET DGAC

Le comité stratégique réuni sous la présidence du Directeur Général de l'Aviation Civile, le 17 octobre 1990, a arrêté :

- les objectifs de la seconde phase du projet (approfondissement),
- le calendrier,
- le dispositif de travail,
- les 12 domaines définis à partir de l'expression des participants à la première phase qui seront proposés à la réflexion des groupes de la deuxième phase,
- les rôles respectifs des groupes de proposition et des comités de concertation constitués pour cette deuxième phase.

Le lancement de cette deuxième phase a été effectué le 20 novembre 1990, au cours d'une émission vidéo-transmission en direct, à partir de deux plateaux situés l'un à Paris, l'autre à Toulouse. L'émission était reçue sur douze sites de réception.

En ce qui concerne la Polynésie, des groupes de propositions sont en cours de constitution, tous les agents souhaitant y participer peuvent s'inscrire en utilisant le bulletin d'inscription inséré dans la lettre «Projet Contact DGAC» n° 5 qui leur a été diffusée et qui précise le contenu des douze domaines d'action retenus par le comité stratégique.

*Ci-contre, le message adressé par Pierre-Henri Gourgeon à l'ensemble des agents d'outre-mer.*

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

DIRECTION GÉNÉRALE  
DE L'AVIATION CIVILE

Paris, le 16 novembre 1990

Madame, Mademoiselle, Monsieur,

Le mardi 20 novembre, j'aurai pour la première fois depuis ma nomination à la tête de la DGAC, l'occasion de m'adresser en direct aux agents de la DGAC à l'occasion de l'émission de vidéo-transmission qui va lancer la deuxième phase du projet de service.

Les animateurs d'outre-mer ont été invités sur le plateau central de l'émission à Paris.

Les conditions techniques de la vidéo-transmission ne permettent pas hélas aux territoires lointains de Guyane, de Mayotte, de Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie, de la Réunion, de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Wallis et Futuna de recevoir les images de l'émission.

Toutefois, pour que chacune et chacun d'entre-nous soient informés du lancement de la deuxième phase du projet de service, j'ai demandé à ce que la cassette intégrale de l'émission soit transmise sans délai outre-mer.

La démarche de dialogue et de concertation du Projet nous permettra, au cours du premier semestre de 1991, autour des quatre grands domaines d'approfondissement proposés - les missions, l'organisation, les personnes et l'unité de la DGAC - de définir des programmes d'action pour notre administration, ambitieux et réalistes.

C'est pour un projet d'envergure que je vous invite à vous mobiliser. De la diversité et de la richesse des propositions naîtront l'unité de notre administration et la cohérence de nos actions.

Je vous invite donc à vous inscrire aux Groupes de Propositions qui vont se mettre en place pour que vos propositions soient prises en compte dans le projet de service que nous allons élaborer tous ensemble.

Pierre-Henri Gourgeon  
Directeur Général de l'Aviation Civile



DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE  
93, Boulevard du Montparnasse - 75270 PARIS CEDEX 06 - Tél: 49.54.36.36

**Juste avant de boucler ce numéro de Manureva, nous apprenons qu'un tragique accident d'avion causant la mort de trois personnes a eu lieu dans la nuit du 4 au 5 décembre 1990 au large de la commune de Punaauia.**

**Les victimes de cet accident sont M. Yannick ROUX, pilote de la compagnie Tahiti Conquest Airlines, sa fille Caroline ROUX et le docteur Marie-Hélène LEROY, médecin du service des urgences du centre hospitalier territorial. Ceux-ci effectuaient une mission d'évacuation sanitaire à Maupiti.**

**Les personnels du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française se joignent à la rédaction de Manureva pour présenter leurs condoléances aux familles des victimes éprouvées par ce cruel accident.**

## CONFERENCES

A l'attention des nouveaux arrivants, un cycle de conférences a été organisé par la Direction du service d'Etat de l'Aviation civile du 25 septembre au 9 octobre 1990. Au programme: culture et civilisation polynésiennes, économie du Territoire, le monde du travail, organisation politique et administrative et présentation du service d'Etat de l'Aviation civile.

**J**ean-Marius Raapoto est Conseiller Territorial, mais c'est en qualité d'expert de la civilisation polynésienne qu'il a parlé des particularités de la vie et de la civilisation polynésienne. Il a détaillé les aspects sémantiques du langage tahitien en relation avec les différents aspects de la vie sociale en insistant particulièrement sur l'importance du noyau familial parents-oncles-cousins. Enfin, J.M. Raapoto a analysé les conséquences des deux bouleversements majeurs intervenus dans la vie polynésienne: l'arrivée de l'Évangile en 1797 et l'installation du CEP en 1962.



Jean-Marius Raapoto, un Polynésien de souche.

Ancien Directeur de l'OPATTI (l'office du tourisme) et actuel Président-Directeur Général de la compagnie intérieure Air Tahiti, Christian Vernaudon a présenté les problèmes liés du tourisme et du transport aérien. Le tourisme constitue la principale alternative économique à la fin du rêve tertiaire et des transferts de fonds de l'Etat français vers la Polynésie. Pour relever le défi, les efforts doivent venir conjointement des intervenants locaux (pouvoirs publics, hôteliers) et des transporteurs internationaux.

Le produit touristique polynésien demeure exceptionnel: beauté naturelle des paysages, douceur du climat, renom magique de Tahiti, tradition d'accueil. Véritable antidote de la civilisation, Tahiti ne doit pas être dénaturé, mais rester "different and unspoilt", tout à l'opposé d'une destination de masse comme Hawaii.

L'objectif avoué est d'accueillir 350.000 touristes par an vers l'an 2000, contre 140.000 aujourd'hui. Malheureusement, pour atteindre cet objectif, Tahiti doit surmonter plusieurs handicaps majeurs:



Christian Vernaudon, un jeune PDG à la tête de la compagnie intérieure Air Tahiti.

- manque de compétitivité du produit polynésien face à la concurrence,
- insuffisance de la capacité hôtelière et manque de fidélité des transporteurs réguliers,
- forte dépendance vis-à-vis de la conjoncture économique.

Dans le cadre particulier de la desserte internationale, C. Vernaudon a réaffirmé l'opportunité d'une rationalisation du système actuel, où co-existent quatre compagnies françaises. Une solution pouvant être la présence à terme d'un transporteur français unique, basé à Papeete





Astrid Pasquier, une oratrice de charme.

Astrid Pasquier, conseiller juridique au Conseil des Employeurs et membre du Conseil Economique, Social et Culturel (CESC), a développé les aspects particuliers du monde du travail en Polynésie. Le Code d'Outre-Mer datant de 1952, en vigueur dans les TOM et les anciennes colonies d'Afrique a été remplacé par une Loi Cadre plus actuelle, promulguée en 1986, qui définit les principes généraux du Droit du travail. Enfin, le Code du Travail, actuellement au stade de l'élaboration, sera soumis au CESC, puis à l'Assemblée Territoriale pour approbation définitive.

Freddy Sacault est l'Adjoint au Chef de la Subdivision administrative des Iles-du-Vent. C'est donc en qualité d'expert qu'il a largement développé le thème de l'organisation politique (au sens noble de l'organisation de la cité) en Polynésie. Un domaine complexe, où se mêlent les compétences de l'Etat et celles du Territoire. Le Statut d'autonomie interne de 1984 complété par la Loi de juillet 1990 régit les relations entre ces deux entités.



Freddy Sacault expose la situation administrative complexe de la Polynésie française.



Guy Yeung, Directeur du service d'Etat de l'Aviation civile en Polynésie française.

L'intervention de Guy Yeung, Ingénieur en Chef de l'Aviation Civile, a marqué la fin de ce cycle de conférences destiné à informer les nouveaux arrivants. Outre les missions générales de l'Aviation Civile (qui diffèrent peu de celles rencontrées en Métropole), le SEAC doit gérer un certain nombre de particularités locales. Dans cet ordre d'idées, il convient de citer entre-autres: l'éloignement par rapport à la France, la dispersion géographique des îles, une réglementation particulière, une gestion du personnel délicate.

## L'Aviation Civile en Polynésie

### Le Budget

- Etat: 120 millions FF (2 300 millions FCP)
- Territoire: 53 millions FF (960 millions FCP)

### Les Effectifs

- 300 agents (dont 40 % fonctionnaires)

### Le Trafic Aérien

#### • Mouvements

- 22.000 mouvements traités par le CCR
- Faa'a: 70.000 mouvements (50 % vols commerciaux, 3.000 internationaux)
- Moorca: 30.000 mouvements
- Bora-Bora: 4.400 mouvements
- Raiatea: 4.300 mouvements
- Huahine: 3.600 mouvements
- Rangiroa: 2.300 mouvements

#### • Passagers

- Faa'a: 1.000.000 passagers (400.000 intérieur, 400.000 international, 200.000 transit)
- Moorca: 175.000 pax
- Bora-Bora: 110.000 pax
- Raiatea: 72.000 pax
- Huahine: 37.500 pax
- Rangiroa: 37.500 pax

### Les Infrastructures Aéronautiques

#### • Aérodomes

- 4 aérodomes d'Etat, 3 militaires, 31 territoriaux, 6 privés

#### • Equipements radio-électriques

- 1 ILS, 1 DME, 3 VOR, 2 VDF, 4 antennes avancées, 21 radiobalises (12 solaires), 11 balisages lumineux (2 solaires)

### Les Activités Aéronautiques

#### • Aviation commerciale

- 15 avions commerciaux, 5 hélicoptères

#### • Aviation Générale

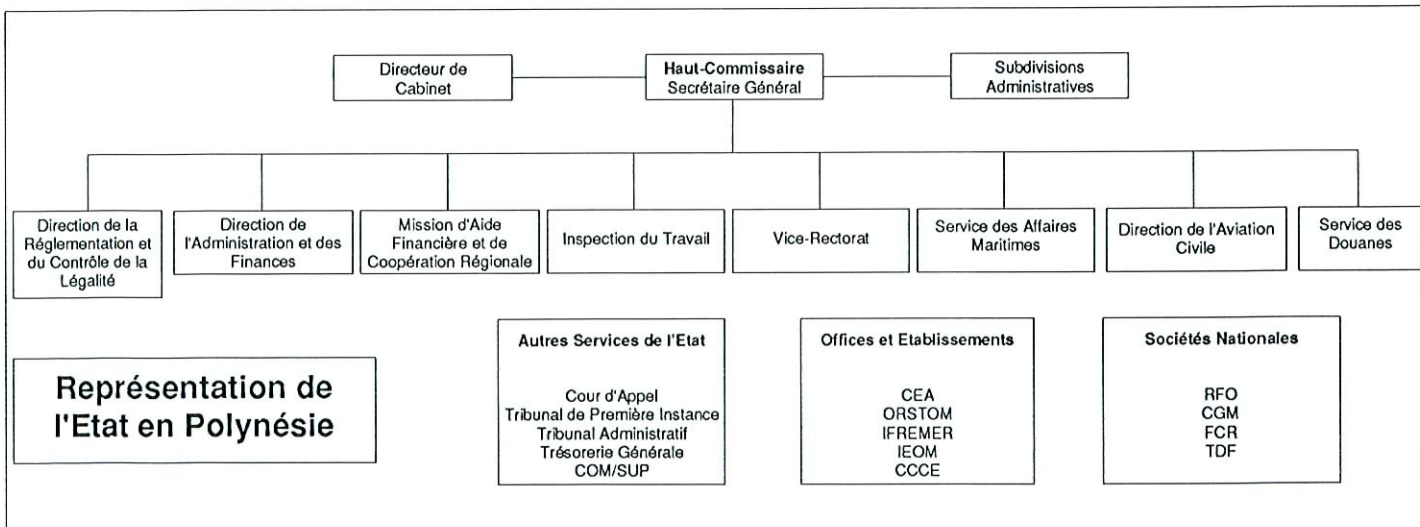
- 20 avions privés, 1 hélicoptère

#### • Aviation Légère

- 10 avions, 1 hélicoptère, 5 000 heures de vol

### Divers

- 1 EVASAN par jour
- 13.000 passagers Cotam (DC-8)
- 55.000 passagers Caravelle
- 9.000 tonnes de fret (20 % militaire)



## LE GOLF



*Avant d'être un sport de compétition, le golf est un outil de détente, une façon de pratiquer à son rythme dans un cadre reposant de calme et de verdure. Au delà, allier golf et tourisme est un enjeu de la Polynésie pour attirer de nouveaux touristes, pour lesquels le golf reste une nécessité incontournable. Manureva vous emmène "putter" sur le green d'Ati-maono, à Tahiti.*

### L'histoire du golf

Les origines du golf font l'objet d'un débat passionné. Les uns voient ses sources dans le *paganica* qui se jouait à l'époque romaine au moyen d'une balle bourrée de plumes. D'autres ont retrouvé sa trace dans la Chine du deuxième siècle avant notre ère. Une théorie plus appropriée fait remonter ce jeu au *ket kolven* qui se jouait sur glace dans les anciens Pays-Bas, il y a 500 ans. La canne utilisée par les joueurs pour atteindre la balle s'appelait *kolf*. Un terme dérivé de l'allemand *kolb*, qui signifie crosse, bâton, et dont on a tiré le mot *club*.

Du fait des relations séculaires entre les Ecossais avec les peuples des basses terres d'Europe, de forts arguments soutiennent la théorie qui voudrait qu'un jeu écossais d'origine aurait été exporté et modifié pour l'usage sur glace.

Pendant plus de 400 ans, le golf resta un sport essentiellement limité à la Grande-Bretagne et il ne se répandit ensuite à travers le monde que par le truchement de quelques enthousiastes qui, d'une certaine manière, l'emportèrent dans leurs bagages au cours de l'expansion de l'Empire britannique. Il fallut attendre les années 20 pour que le golf réussisse sa percée aux Etats-Unis, et les joueurs américains n'allaient pas tarder à dominer cette activité sportive.

Avec leur emportement coutumier, les Américains firent rapidement progresser le *swing* et les autres techniques du jeu, ainsi que le matériel utilisé (clubs à manches métalliques).

Après la Seconde Guerre mondiale, le sport s'étendit à des nations sans traditions de golf, comme l'Australie ou l'Afrique du Sud.

### La passion du golf

Les Anglo-Saxons, précurseurs de ce sport mondial, possèdent un adage qui en dit long sur leur passion du golf.

«Si vos affaires ne vous laissent pas le temps de jouer au golf, laissez tomber vos affaires.»

Le golf est un sport paisible, pratiqué sur un parcours de 9 ou 18 trous dans un cadre aéré et reposant. C'est un jeu d'adresse où il vous faut parcourir une distance importante (plusieurs centaines de mètres) en un minimum de coups, du *tee* jusqu'au *green* percé d'un trou, à travers le *fairway*.

Outre son aspect de compétition, ce sport peut se pratiquer pour la détente qu'il procure à l'esprit

Le golf est le sport individuel le plus pratiqué au monde, avec 50 millions de passionnés à travers la planète, dont la moitié aux Etats-Unis, le quart au Japon et le reste partagé entre l'Australie, la Grande-Bretagne, le Canada et la France (notre pays

compte 180.000 licenciés). Une chance exceptionnelle pour la Polynésie qui accueille des touristes de la plupart de ces pays.

### Le golf à Tahiti

A Tahiti, il existe un superbe parcours comprenant dix-huit trous: le golf international Olivier Bréaud à Ati-maono. Néanmoins, compte-tenu de l'attrait touristique particulièrement fort de la Polynésie, on peut regretter qu'il n'existe qu'un seul terrain. Ceci ne justifie pas pour le touriste, un déplacement uniquement motivé par le golf. En effet, certains touristes (américains et japonais) mettent comme préalable à tout séjour à l'étranger, la possibilité de jouer au golf.

Pour pallier ce manque, il existe aujourd'hui trois projets concernant le golf en Polynésie: Opunohu (Moorea), Temac (Moorea) et Ati-maono (extension des installations actuelles). Outre la création d'emplois directs et l'effet économique induit, l'établissement d'un véritable circuit de golf en Polynésie pourrait agir comme un moteur sur le tourisme en attirant des touristes amateurs de golf qui hésitent entre plusieurs destinations du Pacifique. Les grands concurrents sont Hawaii qui draine une importante composante de golfeurs grâce à trente parcours, et la Nouvelle-Zélande (400 terrains de golf). □

# AIR TAHITI

## Le voyage enchanteur...



Le commandant de bord  
Alec Drollet  
et son co-pilote  
François Emery

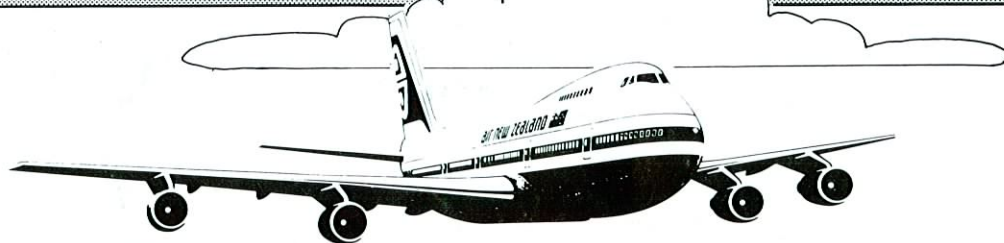
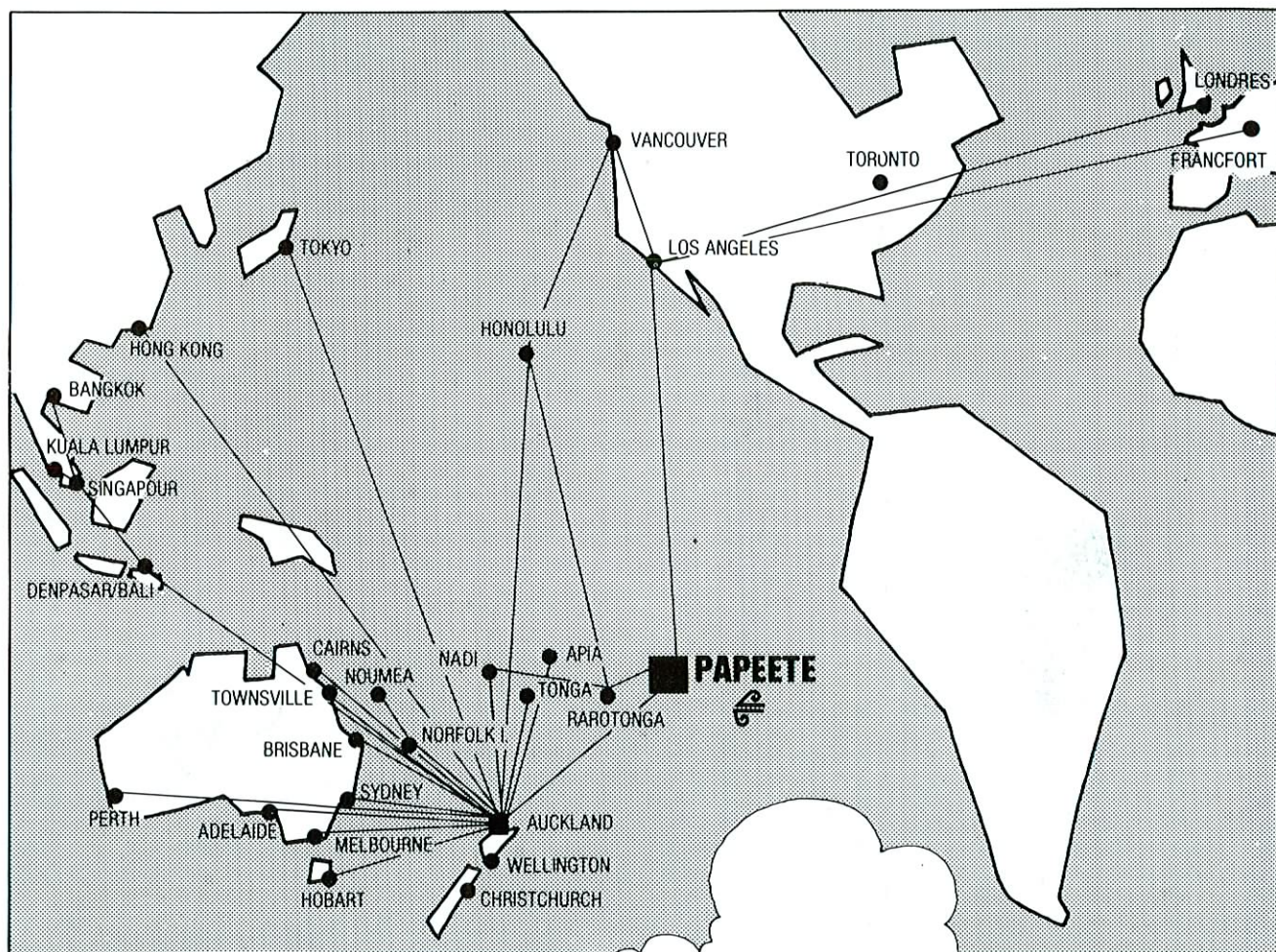


Embarquement  
immédiat

33 destinations enchantées.  
Le rêve devient réalité  
avec Air Tahiti.  
Pourquoi aller plus loin  
alors que les voyages du  
bonheur sont  
à votre portée en Polynésie.  
33 escales paradisiaques  
c'est Air Tahiti.  
Renseignements: 42-24-44

# PAPEETE

PROCHE DE TOUTES LES  
GRANDES CAPITALES  
DU MONDE.



 **air new zealand**

THE PRIDE OF THE PACIFIC

RENSEIGNEMENTS : CENTRE VAIMA 43.01.70 OU VOTRE AGENCE DE VOYAGES.