

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

MANUREVA

Magazine

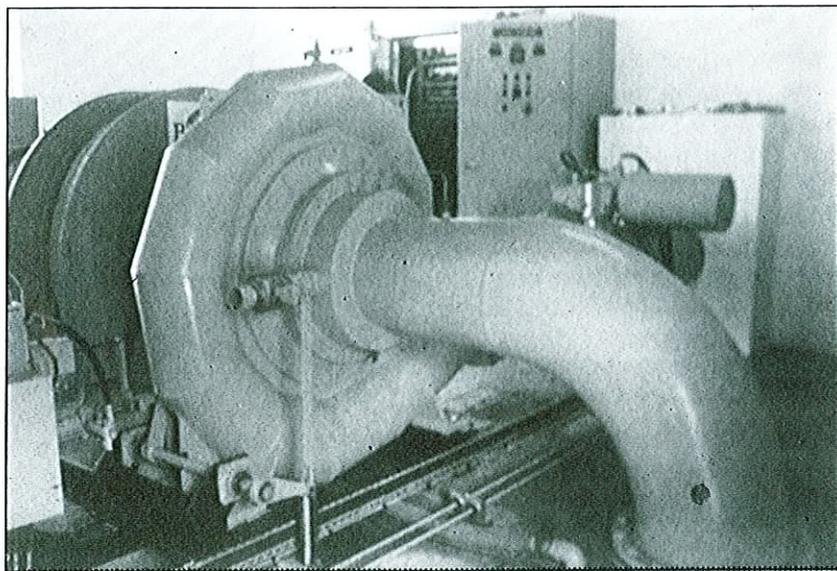


REVUE TRIMESTRIELLE
N° 58/ 2^{ème} TRIMESTRE 91.

POLYNESIE
FRANCAISE



Tél: 41.41.41



Groupe hydroélectrique installé aux Iles Marquises

ÉTUDES - RÉALISATIONS - MAINTENANCES - DÉPANNAGES

- ÉLECTRICITÉ GÉNÉRALE (Industrie-bâtiment)
- CENTRALES
- RÉSEAUX DE DISTRIBUTION
- CANALISATION
- PLOMBERIE SANITAIRE
- TÉLÉPHONE
- SONORISATION
- VIDÉO
- CONDITIONNEMENT D'AIR
- FLUIDES MÉDICAUX
- CHAMBRES FROIDES
- ASCENSEURS
- ÉQUIPEMENTS DE CUISINE
- BOBINAGE
- CABLAGE
- MAINTENANCE INFORMATIQUE
- DÉTECTION INTRUSION
- DÉTECTION INCENDIE

DÉPARTEMENT INDUSTRIE FARE UTE - Tél: 41.41.41

- MÉCANIQUE DIESEL
- TÔLERIES - CHAUDRONNERIE
- STATIONS D'ÉPURATION
- STATIONS DE POMPAGE
- ÉNERGIES NOUVELLES
- CONSTRUCTIONS ET RÉPARATIONS NAVALES



MANUREVA

Magazine



Manureva

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

N° 58 - 2^{ème} TRIMESTRE 1991

Editorial

4

- Ouverture au trafic ATR 42 de l'aérodrome d'Atuona

- Accident d'un appareil DORNIER 228 d'Air TAHITI

Entretien

6

- Georges PAUREAU

Tourisme

9

- Les statistiques du trimestre

Aviation

10

- Accident du Dornier d'Air TAHITI.

Rédaction

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

Réalisation

Franco LANZA - Aviation Civile

En encart spécial: le dossier du trimestre

L' aérodrome d' Atuona

Activités DIR/ADM

11

- Activité du Service Administratif
- La vie des personnels

Activités SIA/SNA

12

- Activité des centres
- Récapitulation du Trafic
- Résumé du Temps

Nouvelles diverses

19

- Missions
- Départs
- Carnets Rose et Blanc

Actualité

- Entretien avec Georges Paureau

- Accident du Dornier 228 d'Air Tahiti

- L'encart spécial de ce trimestre concerne l'aérodrome d'ATUONA

- Diffusion des synthèses des travaux de la 2^{ème} phase du projet DGAC.

- Trentième anniversaire de la création de l'aéroport de Tahiti-faa'a.

Projet DGAC

21

- Avancement des Travaux

Evènement

22

- Trentenaire de la création de l'aéroport de Tahiti-Faa'a

Impression

SERIPOL - Tiitoro
Tél. 43.87.86





Nous devons nous réjouir de l'ouverture au trafic ATR 42 de l'aérodrome d'ATUONA sur l'île d'HIVA OA, après une longue période de travaux d'aménagement et à la suite de son évaluation opérationnelle en mars 1991 par une mission SFACT/OCV (Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique, Organisme de Contrôle en Vol). Il s'agit de l'aboutissement d'une opération importante, qui permet dorénavant une meilleure desserte générale de l'archipel des Marquises ; aussi avons-nous jugé utile de lui consacrer le dossier de ce trimestre.

Nous devons malheureusement déplorer, à peine un mois plus tard, l'accident d'un appareil DORNIER 228 d'AIR TAHITI, qui, parti justement de l'aérodrome d'Atuona, devait s'abîmer en mer à l'approche de Nuku-Hiva, occasionnant ainsi la mort de 10 personnes, 12 autres étant plus ou moins blessées et ceci malgré l'intervention (rapide si l'on tient compte du contexte) des moyens de secours.

Les enquêtes judiciaires et techniques qui ont été lancées, et dont les conclusions définitives ne seront connues que dans plusieurs mois, ont été l'occasion de nombreuses missions des constructeurs (DORNIER pour l'avion, GARRETT pour les moteurs), de l'assureur, des enquêteurs du Bureau enquêtes-accidents, et du président de la commission d'enquête constituée par le Ministre des Transports.

En ce qui concerne la desserte internationale, nous avons assisté à une chute du trafic international au cours des trois premiers mois de l'année, mais les statistiques pour les mois d'avril et de mai sont plus encourageantes avec un rétablissement du niveau de 1990 pour le mois d'avril, et une hausse de 5 % pour le mois de mai 1991. Cette évolution positive s'explique par la fin des effets de la guerre du Golfe sur le tourisme et par le rétablissement d'une troisième fréquence hebdomadaire de la compagnie Qantas entre l'Australie et les Etats-Unis via Tahiti.

Il convient cependant de noter l'arrêt depuis le mois de mai, de la desserte Papeete-Los Angeles par le DC 10 d'UTA basé à Tahiti et de la liaison Papeete-Nouméa de la compagnie Minerve.

Ainsi que nous l'avions annoncé précédemment, nous nous efforçons d'améliorer la présentation de «Manureva», cependant des difficultés d'adaptation à cette évolution ont causé un retard important dans la parution de dernier numéro, le présent numéro sortira encore avec du retard mais le troisième numéro de l'année devrait être, à moins d'imprévu, diffusé dans des délais normaux. Nous nous excusons à nouveau auprès de nos lecteurs de ces contretemps, en espérant qu'ils ne nous en tiendront pas rigueur.

Georges PAUREAU



Acteur et témoin privilégié de la création et de l'évolution de l'aéroport de Tahiti-Faaa dont il a été le premier Commandant, Monsieur Georges PAUREAU, Ingénieur Principal des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile a bien voulu nous raconter quelques souvenirs.

M. *Paureau, tout d'abord merci de nous accorder ce petit entretien, nous savons bien que, par modestie, vous n'êtes pas un homme «bavard», d'autant qu'il s'agit là de votre vie.*

Vous êtes donc arrivé en Polynésie Française, à Tahiti même en 1958, mais votre carrière professionnelle était déjà chargée d'une grande expérience !

Grande expérience, oui sans doute ; disons plutôt que j'avais déjà en 1958 consacré 21 ans de ma vie à l'aviation. En effet, ma carrière a débuté à l'hydrobase de Tunis-Carthage en 1937. J'étais à l'époque opérateur radio. Bien sûr, il n'y avait pas encore de tour de contrôle et tous les mouvements d'avions se faisaient par radio. Ensuite, par concours successifs, je suis devenu chef de poste radio. La deuxième guerre mondiale avait alors éclaté et j'étais mobilisé dans la marine, à Strasbourg. Mais ne nous étendons pas sur ces années de guerre qui ne sont pour personne de bons souvenirs. Je partais donc après la démobilisation pur un séjour de 8 ans en Afrique noire. Tout d'abord, de 1942

à 1947 en Côte d'Ivoire et de 1947 à 1950 au Congo. Les départs ne m'ont jamais effrayé et cette expérience en Afrique occidentale fut bien sûr inoubliable. Mais mes pérégrinations à travers le monde ne devaient pas s'achever là. En effet, c'est au district aéronautique d'Ajaccio que je passais les quatre années suivantes de ma vie, c'est-à-dire de 1950 à 1954.

C'est en tant que chef de circonscription radio électrique que je débarquais à Nouméa en 1954, et c'est aussi là-bas que je devenais directeur de l'aviation civile jusqu'en 1957.

Enfin vous arrivez à Papeete, donc en 1958, où vous allez suivre toute l'évolution, depuis sa naissance jusqu'à sa forme actuelle, de l'aéroport de Tahiti Faaa?

Oui, à cette époque on allait encore chercher des crabes et des palourdes sur le récif de Faaa, il y avait là d'ailleurs un marécage. On pouvait aller à pied jusqu'au petit motu Tahiri qui faisait face au district, la commune n'étant créée que plus tard.

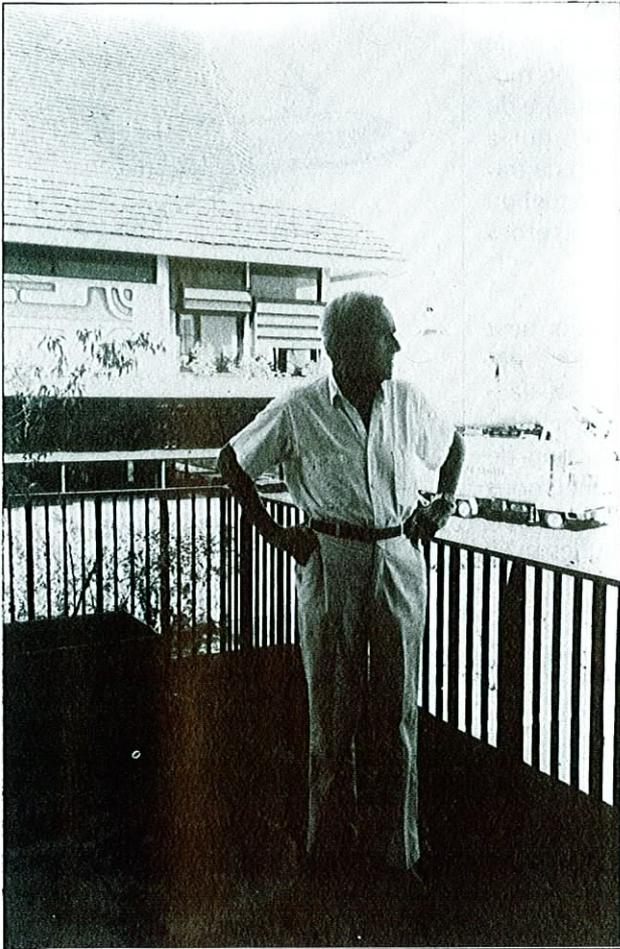
C'est donc sur le territoire polynésien que je me suis en quelque sorte

sédentarisé. Pendant 23 ans, jusqu'en 1981 année de ma retraite, je suis resté comme commandant de l'aéroport. Notons tout de même, une brève interruption 1972 à 1975, pendant laquelle, je suis parti à Lyon en tant que commandant de l'aéroport de Lyon-Bron et enfin, à Berlin où j'étais conseiller de l'aviation civile auprès du gouvernement militaire de Berlin.

Vous gardez donc en mémoire beaucoup d'anecdotes des jeunes années de l'aviation en Polynésie ?

Bien sûr, et quelles étaient nos joies et nos peines à cette époque, pas si lointaine, où le manque de moyens ne pouvait être compensé que par une extraordinaire motivation des hommes, qu'ils fussent rampants ou navigants et par les liens d'amicale coopération et d'estime réciproque qui se sont tissés alors entre nous et qui subsistent -heureusement-.

Mais, nous nous préparions, dès cette époque, à l'équipement de ce qui devait être l'aérodrome de Tahiti-Faaa dont les projets commençaient à s'étaler. La construction avait fait l'objet d'un voeu pressant des élus du Territoire en vue de désenclaver la Polynésie, à un moment



où avait déjà sonné le glas des hydravions et où le tourisme prenait naissance.

Le 2 octobre 1958, le premier DC6 B de T.A.I. en se posant à Bora-Bora ouvrait enfin la première liaison aérienne régulière directe France Tahiti par Saïgon/Djakarta/Darwin/Brisbane et Nouméa. Le transbordement se faisait alors par Catalina et ultérieurement par Bermuda.

C'est Moté Salmon qui présidait aux destinées de l'aérodrome de Bora-Bora, soudainement promu au niveau international. Cette escale a laissé des souvenirs impérissables aux heureux touristes qui l'ont connue -et à nous aussi-. Pour la popula-

tion de l'île, c'était le jour d'animation qui se terminait par un bal au village. En somme, les derniers instants de réel exotisme romantique dans le transport aérien.

Entre temps, les travaux de construction de l'aéroport de Tahiti-Faaa avaient démarré, l'ordre de service de commencer les travaux ayant été notifiés le 11 février 1959.

En fait, l'aérodrome a pu être ouvert partiellement dès le 16 octobre 1960 et était immédiatement utilisé par les DC 7 de T.A.I., le Super Constellation de la SPAL et l'Electra de la TEAL.

Bien entendu, les équipements techniques d'aide à la navigation et à l'atterrissage étaient loin d'être ce qu'ils sont aujourd'hui et seul le service météorologique depuis longtemps installé sur le territoire était en mesure d'assumer pleinement sa tâche. Pour la navigation, la seule assistance que nous étions en mesure d'apporter aux équipages consistait en un radiophare ancienne génération de 300 watts qu'il nous fallait surveiller comme un bébé

***N.D.L.R.:** Dans cet entretien, Georges PAUREAU (Tihoti pour les intimes) a «oublié», certainement par modestie, que ses années de guerre bien remplies (dont une partie passée en Chine et en Indochine), lui ont valu d'être décoré de la médaille de la légion d'honneur.*

Il restera le responsable «pionnier» de l'Aviation Civile en Polynésie Française dont le moindre des mérites n'aura pas été de créer de toutes pièces un Centre de Recherche et de Sauvetage performant et entraîné qui a rendu de grands services, notamment aux bateaux et bonitiers dans les années 60 et 70... Il a formé la première génération de contrôleurs et de techniciens de la navigation aérienne polynésiens dont certains annoncent déjà leur prochain départ à la retraite !

Pour cette contribution décisive au développement de l'aviation, le Ministre des Transports Daniel HEFFEL lui a remis en avril 1981 la Médaille de l'Aéronautique.



prématuré sous couveuse. Et c'est donc par navigation astro que les équipages se situaient sur ces longues routes transpacifiques.

La tour de contrôle ... une baraque en pinex couverte d'un toit de pandanus!.. Et je ne puis résister à la tentation de conter cette anecdote :

Deux ou trois jours après l'inauguration de l'aéroport, un responsable de la sécurité de TAI étant venu nous faire une démonstration de recherche et sauvetage a trouvé le moyen de planter une fusée dans le toit de pandanus bien sec et en trois minutes, toute l'installation était consumée dans un magnifique panache de fumée. L'avion ayant déjà quitté les USA, il ne nous restait qu'à réaliser en toute hâte une installation provisoire qui a miraculeusement fonctionné lorsque l'équipage en a eu besoin.

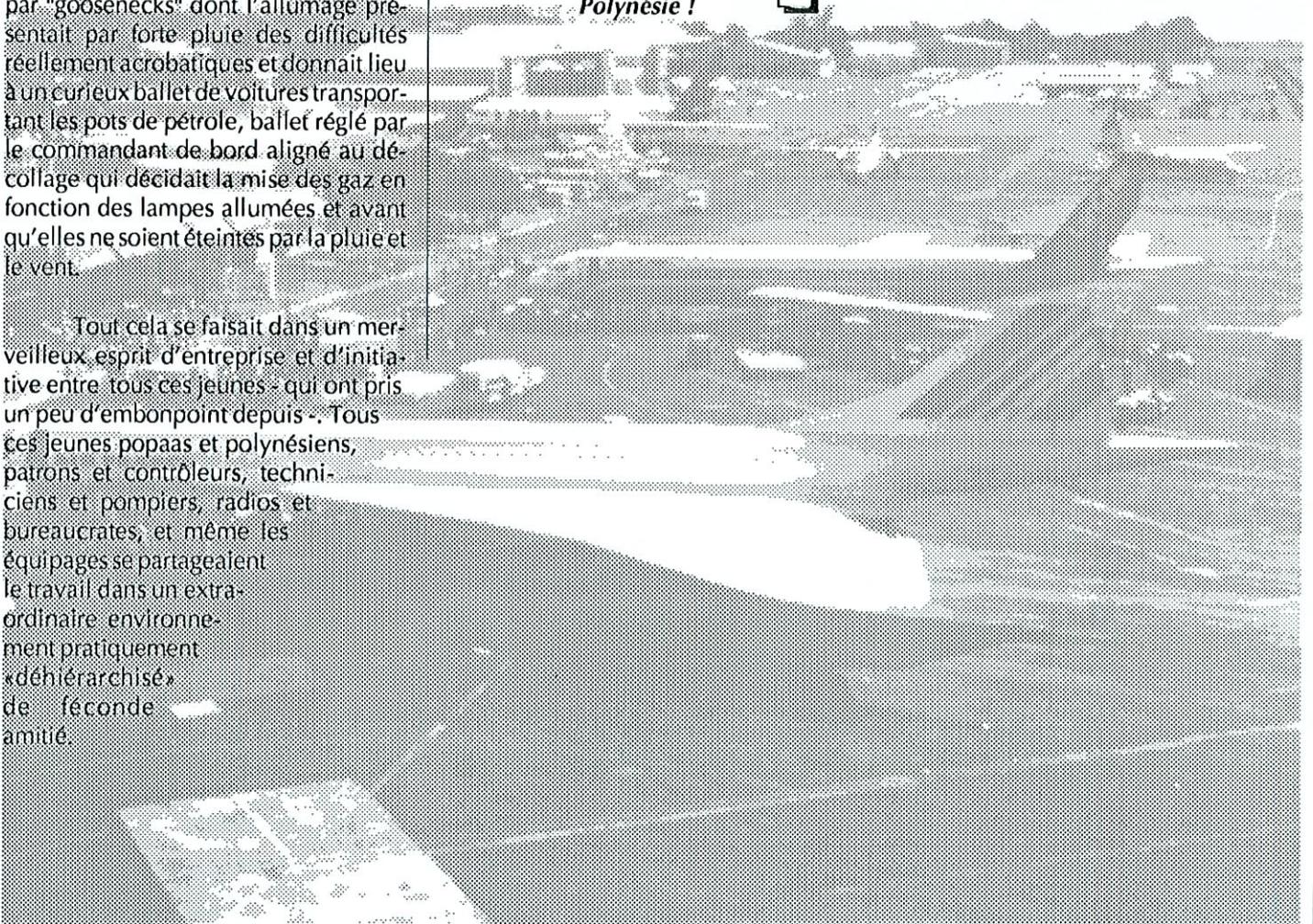
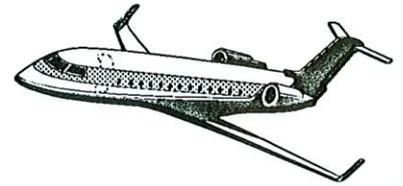
Le balisage lumineux se faisait par "goosenecks" dont l'allumage présentait par forte pluie des difficultés réellement acrobatiques et donnait lieu à un curieux ballet de voitures transportant les pots de pétrole, ballet réglé par le commandant de bord aligné au décollage qui décidait la mise des gaz en fonction des lampes allumées et avant qu'elles ne soient éteintes par la pluie et le vent.

Tout cela se faisait dans un merveilleux esprit d'entreprise et d'initiative entre tous ces jeunes - qui ont pris un peu d'embonpoint depuis -. Tous ces jeunes popaas et polynésiens, patrons et contrôleurs, techniciens et pompiers, radios et bureaucrates, et même les équipages se partageaient le travail dans un extraordinaire environnement pratiquement «déhierarchisé» de féconde amitié.

En mai 1961, l'aéroport était ouvert sur la totalité de ses 3 415 m de piste nécessaire à l'accueil des jets modernes ouvrant ainsi la nouvelle ère du transport aérien en Polynésie, qui a également demandé beaucoup de travail pour atteindre le niveau actuel du fonctionnement des équipements et des procédures.

Je terminerai cette évocation peut être un peu nostalgique de cette période, somme toute riche en satisfaction et enseignement, en rendant hommage et en tirant un grand coup de chapeau à tous ceux avec lesquels nous avons partagé en toute amitié nos peines et nos joies, nos incertitudes mais surtout nos espoirs qui finalement n'ont jamais été déçus.

Monsieur PAUREAU, encore un fois merci. Nous espérons que vous profitez pleinement de votre retraite méritée en Polynésie !



LES STATISTIQUES TOURISTIQUES



Le premier trimestre 1991 a vu le nombre de touristes diminuer de 2 744 par rapport à la même période de 1990.

Les diminutions viennent :

- de la zone Amérique du Nord - 2 634 soit - 6,74 % ;
- de la zone Europe - 314 soit - 3,08 % (malgré une légère progression de la France + 104 soit + 2,71%).

Les augmentations viennent :

- de la zone Amérique du Sud + 310 soit + 36,34 % ;
- de la zone Pacifique + 77 soit + 1,17 % (grâce à une bonne progression du Japon + 281 soit + 10,93 %).

La récession du tourisme constatée au premier trimestre 1991, s'explique par la guerre du Golfe qui a dissuadé un certain nombre de touristes potentiels de sortir de leurs pays.

Cette réduction a été amplifiée pour les nuitées en Polynésie qui ont chuté de 14,39 % pour les nuitées touristiques et de 18,33 % pour les nuitées hôtelières.

| Nombre de Touristes | 1990 | 1991 | VARIATIONS |
|---|---------------|---------------|-----------------|
| JANVIER | 8 970 | 9 333 | 4,05 % |
| FEVRIER | 9 531 | 7 960 | - 16,48 % |
| MARS | 11 236 | 9 700 | - 13,67 % |
| TOTAL 1^{er} Trimestre | 29 737 | 26 993 | - 9,23 % |

ACCIDENT DU DORNIER D'AIR TAHITI

Le 18 avril 1991, le Dornier F-OHAB d'AIR TAHITI s'est crashé en mer à proximité de l'aérodrome de NUKU-HIVA. Cet accident survenu en phase d'approche s'est soldé par 10 morts et 7 blessés.

Parallèlement à la procédure judiciaire chargée de déterminer les responsabilités, une commission d'enquête instituée par le Ministre métropolitain des Transports a reçu pour mission d'étudier les circonstances, rechercher les causes et dégager les enseignements de cet accident.

La commission comprend les membres suivants :

Avant de livrer ses conclusions finales concrétisées par un rapport, la commission procédera aux différentes expertises des moteurs, au dépouillement des paramètres contenus dans l'enregistreur de vol et à l'analyse des méthodes d'exploitation et des conditions d'utilisation de l'avion.

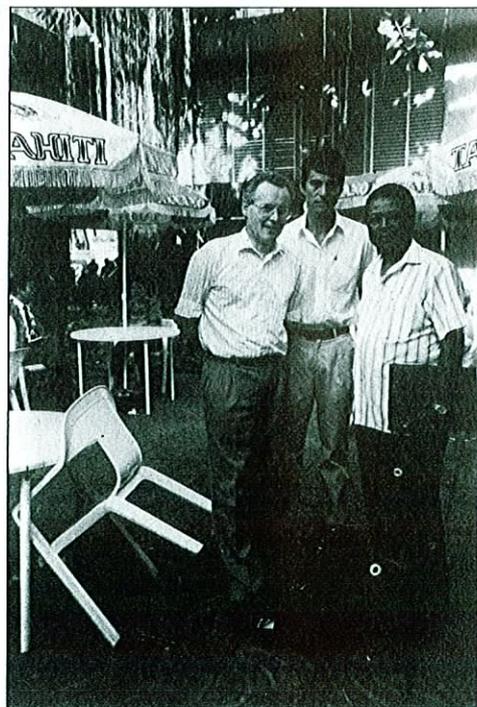
D'ores et déjà, la commission a remis un rapport préliminaire (qui contient les

faits bruts à l'exclusion de toute analyse) au Ministre et lui a présenté ses premières recommandations pour élever la sécurité des transports aériens.

La commission se réunira pour la troisième fois au mois de juillet; le rapport complet ne sera finalisé que bien plus tard.

MEMBRES COMPOSANT LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- Président:** M. Alain MONNIER,
Ingénieur Général de l'Aviation Civile
- Vice-Président :** M. Paul ARSLANIAN,
Chef du Bureau Enquêtes-Accidents
- Autres Membres:** M. Le Professeur Henri MAROTTE,
Médecin-Chef du centre d'essais en vol de BRETAGNE
- M. Jacques BAHUAU,
Ingénieur Général de l'Aviation Civile
- M. Luc POTY,
Pilote inspecteur à l'Organisme de Contrôle en Vol
- M. Alain DELAVET,
Chef de groupe d'enquêtes (Bureau Enquêtes-Accidents)
- M. Philippe TUMAHAI,
expert, Ingénieur du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie



De g. à D. M. MONNIER, M. TUMAHAI en compagnie de M. RATIARSON (Chef ADM).

rencontré dans le règlement d'une facture de transport des bagages d'un VAT.

- Elaboration des états questionnaires relatifs au recensement 1990 des agents de l'Etat dont la rémunération a été liquidée et mandatée par la DSEAC.

- Correspondance faisant le point de la situation des personnels administratifs et ouvriers pour le compte de SDP/1.

- Correspondance avec SDP/2 et DNA à propos du détachement dans le cadre des TAC/CEAPF sollicité par un TAC du cadre métropolitain.

- Campagne de notation des ANFA toutes catégories. A cette occasion a été mis en place un nouveau système de notation des 1ère et 2ème catégorie.

- Saisine de DNA, SDP/2, CM/1, à propos d'une demande de réintégration formulée par une ICNA, en disponibilité sur le Territoire.

- Réception et notification des arrêtés de titularisation des TAC/CEAPF - Promotion 1988.

- Etude pour le compte du Haut-Commissariat (DRCL) relative aux observations formulées sur le dossier de réclamation de Mme CHARPENTIER à l'encontre de l'Etat dans l'affaire de l'accident d'aéronef survenu en 1986 où son fils M. MORNAND avait trouvé la mort.

- Instruction préalable puis transmission à SDP/3 de 2 dossiers concernant la mise en cause de la responsabilité de l'Etat dans des détériorations subies par des véhicules

privés.

- Saisine de SDP/2 de la réclamation formulée par le représentant du SGNA/CFTC à propos du déroulement des élections pour le renouvellement des membres de la CAP des ICNA.

- Correspondance au Haut-Commissaire (DRCL) transmettant les observations du SEAC sur le recours formé par un ICNA en vue d'obtenir certains avantages dont bénéficient les fonctionnaires expatriés.

- Campagnes de visites médicales annuelles des personnels ressortissant de la CPS (ANFA).

- Compte-rendu à DRHAF/5 sur les difficultés rencontrées tant par l'Administration que les personnels, à la suite de la disparition du Centre-Médico-Social des Fonctionnaires et les conditions d'exercice de la médecine en Polynésie Française.

- Saisine de DRHAF/5 et du Chargé de Mission pour les affaires de l'Outre-Mer à propos des difficultés rencontrées par les fonctionnaires qui se sont vus exclus des prestations servies par leur centre de rattachement de la Sécurité Sociale au motif qu'ils seraient affiliés désormais à la Caisse de Prévoyance Sociale de Polynésie Française. Or, à l'heure actuelle, il ne s'agit que de pourparlers et aucune convention n'a été mise en place pour ce faire.

TRAVAUX DES COMITES ET COMMISSIONS

- La Commission des logements s'est réunie le 5 février

1991 pour examiner les affectations de logements.

- La CAP du corps des TAC/CEAPF s'est réunie le 28 mars 1991. Elle a eu à approuver le P.V. de la réunion précédente et le projet de son règlement intérieur, à se prononcer sur la titularisation de 4 TAC stagiaires du CEAPF et enfin à émettre un avis sur plusieurs questions diverses.

COMPTABILITE

- Pointage des crédits en vue de la clôture de la gestion 1990.

- Clôture de la gestion 1990 et édition des documents de fin d'année.

- Mise en place des fichiers 1991 et mise au point des programmes de report de crédits d'investissement.

- Mise en place des programmes de saisie et d'édition pour la partie « dépenses » du comptable.

- Etude des besoins du comptable pour l'informatisation des recettes RSTCA.

- Mise en service d'une ligne informatique entre le comptable et l'ordonnateur.

- Informatisation de la gestion des cartes d'accès à la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens.

- Reprise des programmes de la régie d'avances en vue de la mise en place (prochaine) d'une régie en Polynésie.



SERVICE ADMINISTRATIF DIRECTION

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

- Saisine de SPG/SDP/2 aux fins de publication d'AVE pour les postes de Commandant d'Aérodrome ; Chef de la Subdivision Logistique ; Chef de Garage-Atelier et Chef de la Division Technique.

- Transmission au Haut-Commissaire de la notation 1990 des personnels administratifs relevant du Ministère de l'Intérieur.

- Décompte puis transmission à SPG/SDP/2 pour homologation des relevés individuels des services aériens au titre de l'année 1990.

- Saisine de SPG/SDP/1 à propos des nouvelles dispositions en matière de remboursement de frais de déplacements internes et du problème



LA VIE DES PERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT DEFINITIVEMENT EN METROPOLE

| Date | Nom & Prénom | Corps - Grade - Statut | Service |
|---------|----------------|------------------------|---------|
| 15/1/91 | GUIDAL Georges | AASE | SIA |
| 30/3/91 | BALTZER Marc | VAT/IEEAC | SNA |

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

| Date | Nom & Prénom | Corps - Grade - Statut | Service |
|---------|----------------|------------------------|---------|
| 12/4/91 | GOIN Gilles | ICNA/T | SNA |
| 27/4/91 | GARBIES Didier | ICNA/T | SNA |

PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE EN METROPOLE

| Date | Nom & Prénom | Corps - Grade - Statut | Service |
|---------|----------------|------------------------|---------|
| 15/2/91 | LAURUOL Pierre | IDTPE/CA | SIA |

PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

| Date | Nom & Prénom | Corps - Grade - Statut | Venant de | Allant à |
|---------|-----------------|------------------------|-----------|----------|
| 11/4/91 | FAREATA Georges | TM/CEAPF | FAAA | ATUONA |
| 13/5/91 | PUTOA Tereamanu | TM/CEAPF | FAAA | TUBUAI |



INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

AERODROMES D'ETAT

ETUDES

Tahiti-Faa'a

- Etude de principe du projet de route de contournement - carrefour Heiri

- Mise au point technique du dossier SACACPA, puis avant-projet sommaire

- Réfection des chaussées aéronautiques 1991 - Appel

d'offres

- Desserte routière Ouest - Avant-projet sommaire

- Etude de façade de la nouvelle centrale électrique

Rangiroa

- Réfection des chaussées aéronautiques - Avant-projet sommaire

TRAVAUX

Tahiti-Faa'a

- Mise en place de clôtures de sûreté en limite de l'emprise aéroportuaire (suite)

- Fin des travaux d'aménagement des abords de la tour

- Suivi des travaux de construction d'une centrale électrique



LE DOSSIER
DU
TRIMESTRE

-
Atuona



SOMMAIRE

- D3 L'AERODROME D'ATUONA
- D5 L'ARCHIPEL DES MARQUISES
- HISTORIQUE DE LA CREATION DES
INFRASTRUCTURES AERONAUTIQUES ET
DE LA DESSERTE AERIENNE
- D6 CREATION D'UN DEUXIEME PÔLE
AEROPORTUAIRE AUX ÎLES MARQUISES
- D7 LE PROJET
- D8 LE CHANTIER
- D14 LES EQUIPEMENTS DE NAVIGATION
AERIENNE
- D19 LES COÛTS
- LA MISSION DE COOPERATION

L'Aérodrome d'ATUONA



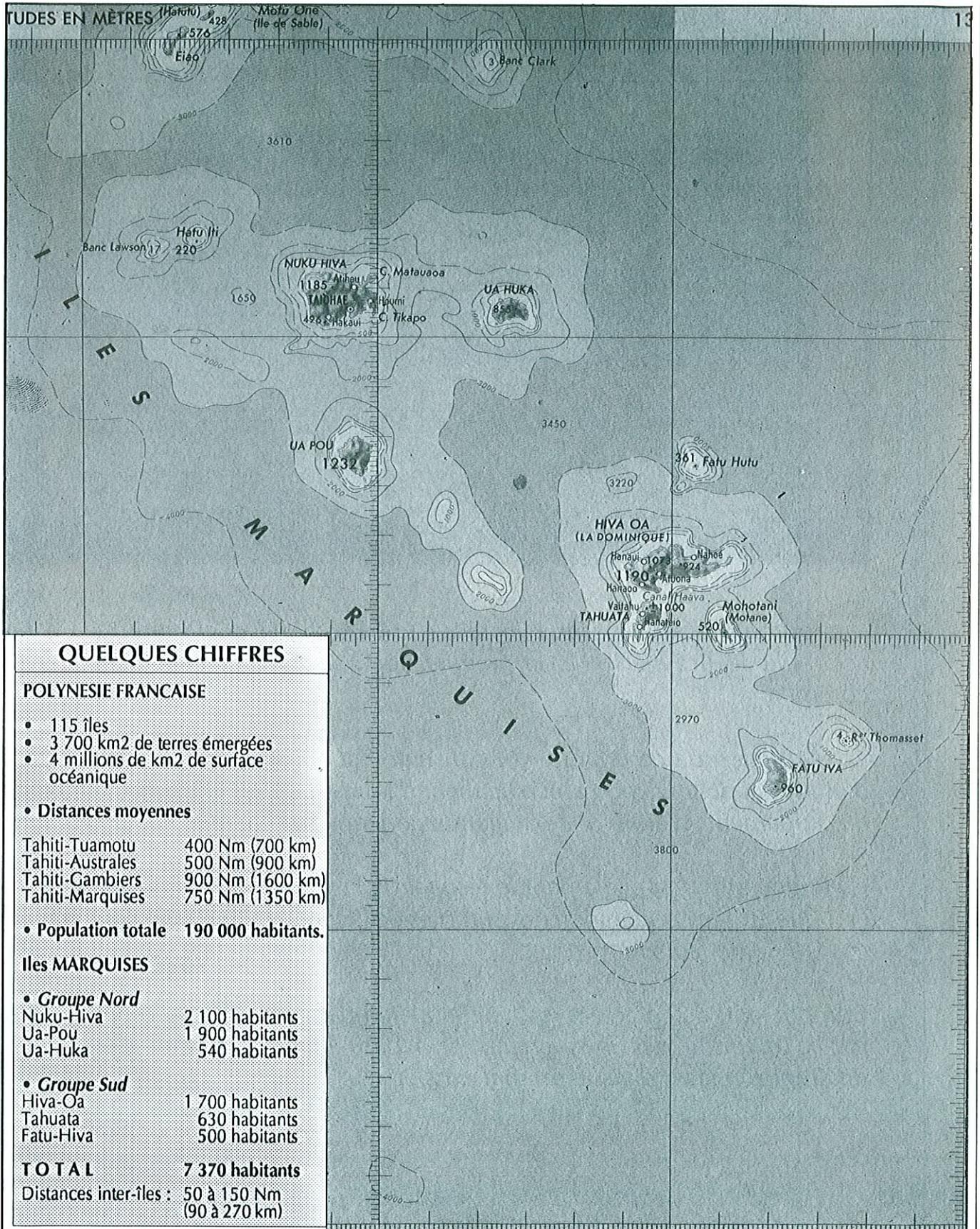
L'aérodrome d'Atuona sur l'île HIVA OA (Archipel des Marquises) a pu accueillir le 6 avril 1991, le premier appareil ATR 42 effectuant un vol commercial.

La réalisation de ce premier vol constitue l'aboutissement de deux années d'études et de travaux d'aménagement d'infrastructures et de mise en place d'équipements d'aides à la navigation aérienne sur l'aérodrome d'Atuona.

Cette opération est également le résultat de la volonté des élus du Territoire et d'une étroite coopération des autorités de l'Etat et du Territoire dans la mise en oeuvre de leurs moyens.

Compte tenu du caractère de ce chantier, inhabituel par son importance et par la diversité des intervenants, il a paru intéressant d'en retracer les différentes phases dans le présent dossier.

La Carte au 1/2 000 000 de L'Archipel des Marquises



1- L'Archipel des Marquises

La verticalité du basalte des îles MARQUISES, leurs falaises sombres et leurs pics rocheux, s'opposent à la blancheur étalée des TUAMOTU que le voyageur traverse en venant à TAHITI.

Déjà sensible lorsque ces archipels étaient uniquement accessibles par voie maritime, approche qui laissait aux îles le temps de parader et au regard le temps de s'attarder, cette différence est encore plus contrastée pour le voyageur aérien d'aujourd'hui.

Le spectacle du survol successif des îles TUAMOTU et des îles MARQUISES, s'ajoute donc pour le touriste à celui que procure la durée des indolentes traversées maritimes, toujours possibles.

L'avion relie les MARQUISES à l'île de TAHITI depuis vingt ans maintenant et outre son intérêt pour le développement du tourisme, c'est à la population de l'archipel qu'il rend les plus grands services.

Pour cet archipel situé à l'extrême Nord/Est de la Polynésie Française, comme pour la plupart des autres archipels polynésiens, le transport aérien occupe une place prioritaire dans leur dévelop-

pement économique et social. Il permet seul le déplacement des personnes dans des délais compatibles avec l'activité économique.

Le trafic aérien intérieur de la Polynésie Française, réparti sur 35 aérodromes desservis en transport public régulier, de fréquence très variable selon les sites, est d'environ 400 000 passagers/an (1990).

Pour le seul archipel des Marquises, le trafic aérien représente 9 259 passagers, soit 3,2 % du trafic total (ce pourcentage passe à 12,9 en terme de passagers-kilomètres).

2- Historique de la création des Infrastructures

Aéronautiques et de la desserte Aérienne.

On se doute que le relief très mouvementé des MARQUISES est peu favorable à la création d'aérodromes qui exigent de grandes surfaces horizontales dégagées pour leurs pistes ainsi que des trouées d'envol dégagées d'obstacles montagneux.

Aussi, le premier vol d'un "plus lourd que l'air" fût-il effectué aux MARQUISES en ... 1925 par un hydravion embarqué.

Ce n'est qu'en 1970/1971 que les premiers aérodromes (UA-HUKA et HIVA-OA) ont été créés, et desservis :

- d'abord via MANIHI alternativement par les «AZTEC» d'Air Tahiti (4 sièges offerts) et le Twin Otter 200 d'Air Polynésie (8 sièges offerts) ;
- puis via TAKAPOTO par le Twin-Otter

200 d'Air Polynésie.

Grâce, ensuite à la création de l'aérodrome de NAPUKA et à la mise en service d'un Twin Otter 300, le nombre de sièges offerts a pu atteindre 16, en 1976 !

Ua-Pou, au relief particulièrement tourmenté, a pu être doté d'un altiport aux caractéristiques spéciales en 1976 et desservi à partir de 1977.

Décembre 1979 a marqué un tournant important dans la desserte aérienne de l'archipel : l'ouverture après deux ans et demi de difficiles et importants travaux, de l'aérodrome de NUKU-HIVA. Cette piste permettait l'accès aux Fokker 27 constituant à cette époque la flotte de la compagnie «AIR POLYNÉSIE» (avion de 46/48 places exploité à 75 % de sa capacité en raison des longueurs d'étapes).

Parallèlement à l'axe principal Tahiti-Nuku-Hiva ainsi créé, la mise en place d'un appareil «BN 2A» (6 à 8 places offertes) basé à ATUONA permettait le

pré et le post-acheminement des passagers au départ et à l'arrivée des aérodromes de HIVA-OA, UA-POU et UA-HUKA et inaugurait la première desserte intérieure de l'archipel hors rendez-vous avec le Fokker 27.

Cette situation allait durer jusqu'au retrait du BN 2A en août 1985 et la mise en ligne du Twin-Otter 300 pour assurer le rendez-vous hebdomadaire avec le Fokker 27.

C'est ce schéma de desserte qui existe encore à l'heure actuelle, l'ATR 42 ayant toutefois remplacé le "FOKKER 27" en 1987 et le DORNIER 228 ayant relayé le "TWIN OTTER 300" pour la desserte inter-îles, mais sans changement important de capacité.

La fréquence de ces vols au début de l'année 1991 est de :

- 2 vols/semaine pour le trajet TAHITI/NUKU-HIVA (ATR 42) ;
- 1 vol circulaire/semaine pour la desserte inter-îles (DORNIER 228).

3- Création d'un deuxième pôle aéroportuaire

aux îles MARQUISES.

NUKU-HIVA située dans le groupe Nord constitue donc actuellement la plaque tournante de la desserte aérienne de l'archipel. C'est, jusqu'en ce début de l'année 1991, le seul aéroport de classe D2 pouvant accueillir des avions d'une capacité de 42 à 48 sièges, les trois autres, de classe D1, ne pouvant recevoir qu'un avion de 19 sièges.

La création d'un deuxième aéroport accessible à l'ATR 42 pouvait offrir la possibilité d'améliorer la desserte globale, mais l'extrême difficulté de trouver un site convenable à l'implantation de ce gros ouvrage laissait en réalité peu de choix.

L'extension de l'aérodrome existant de HIVA-OA est apparue comme pratiquement le seul choix envisageable. Toutefois, il était évident dès le départ que l'aménagement de ce site nécessiterait malgré tout des travaux très importants.

HIVA-OA située dans le groupe Sud avait en outre l'avantage de permettre une bonne répartition des deux pôles aéroportuaires dans l'archipel.

Restaient à évaluer le volume et le coût des travaux, ce qui fut fait, et surtout à mettre en place le financement de l'opération estimée provisoirement à plus d'un milliard de francs CFP.

4- Le catalyseur de l'opération

• La Convention douanière et de Coopération

• L'Opportunité

Un accord conclu entre le Territoire d'une part, et le Ministère de la Défense et le Commissariat à l'Énergie Atomique d'autre part, a été concrétisé par la Convention douanière et de Coopération Economique du 20 Août 1987. Cette convention prévoit la participation de l'État Français au financement de travaux d'infrastructure sur le Territoire de la Polynésie Française.

Elle met également à la disposition du Territoire une unité militaire de travaux de trente hommes, encadrée par un officier et quatre sous-officiers et équipée du matériel de chantier nécessaire.

Sous l'impulsion très vive du Conseiller

Maire de HIVA-OA, l'État et le Territoire décidaient de faire participer cette unité militaire aux travaux d'extension de l'aérodrome de HIVA-OA en classe D2 au titre de la première année d'application de la Convention.

Même si le Territoire devait encore dans cette hypothèse supporter financièrement près de la moitié du coût total, il s'agissait là de la clé décisive qui allait permettre au Gouvernement du Territoire de proposer et de faire approuver par l'Assemblée Territoriale l'inscription de cette opération au budget du Territoire de l'année 1988.

5- Le Projet

- Consistance et nature de l'aménagement

- Définition des interventions civiles et militaires

LA REPARTITION DES TACHES

Le partage et la coordination des interventions civiles et militaires devaient, à ce stade, être parfaitement définis.

La plus grosse partie des terrassements consistait en l'arasement des deux collines du Nord pour constituer la trouée d'envol d'une largeur de 200 m. Ce seul travail représentant 400.000 m³ de déblais environ, pouvant constituer un chantier presque autonome de terrassements. Cette partie du chantier fut confiée à l'unité militaire constituée d'un détachement du 5^{ème} REGIMENT ETRANGER, équipé principalement de deux gros pousseurs de type D9 CATERPILLAR. Cette partie du chantier fut ouverte dès la fin du mois de Mai 1988, elle allait durer deux ans...

Les autres travaux, plus diversifiés techniquement, ont été proposés à la concurrence des entreprises privées de travaux publics du Territoire.

Après un appel d'offres complexe dont l'étude a nécessité un gros effort des soumissionnaires, le marché de travaux a finalement été passé avec la Société E.T.T.P. dirigée par Mme Mareta TAPARE et la S.A.

L'aérodrome de HIVA-OA est situé en altitude (500 m) sur une crête faisant face au Sud à la vallée d'ATUONA et au Nord à un ensemble montagneux comportant un col sensiblement dans l'axe de piste.

Dans le prolongement immédiat de la piste, deux collines imposaient, avant travaux, une pente de la trouée Nord de l'ordre de 6 % !

LES GRANDES LIGNES DU PROJET

Le passage à la classe D2 imposait les actions principales suivantes :

A L'élargissement de la bande aménagée de 60 à 80 m

Cela a nécessité l'exécution de remblais de grande hauteur (jusqu'à 35 m) sur une bande étroite (largeur maximum 10 m), de chaque côté de la crête dont les pentes naturelles ou déjà remblayée, sont fortes.

B L'allongement de la piste par remblais d'un talweg situé en extrémité Nord de l'ancienne piste : (la longueur totale de piste a été portée de 1 125 m à 1 315 m).

C La déviation des eaux du talweg Nord, remblayé pour l'allongement de piste qui a nécessité la construction d'un ouvrage en béton armé de 450 m de long.

D L'abaissement de 2 m de l'extrémité Nord de la piste sur 250 m afin de limiter la pente longitudinale de celle-ci à 2 %, maximum toléré par l'ATR 42.

E La réalisation d'une chaussée de 20 m de large avec revêtement bitumineux bi-couche (sur les zones modifiées de la piste et sur l'allongement soit 700 m environ).

F L'arasement des deux collines située dans la trouée Nord, afin d'obtenir un profil en long compatible avec les trajectoires et l'exploitation commerciale de l'ATR 42. Ce profil nécessitant des terrassements de plusieurs centaines de milliers de mètres cubes a dû faire l'objet d'une étude complexe d'optimisation menée par la Division des Transports Aériens du Service de la Navigation Aérienne. La trouée NORD mesure 200 m de largeur au minimum, dans les zones en déblais.

INTERROUTE, son sous-traitant pour les travaux de carrière, concassage, chaussée, revêtement.

Cette entreprise du Territoire a dû s'équiper de matériel complémentaire et faire preuve d'un volontarisme tout à fait remarquable compte tenu de l'ampleur inhabituelle, pour elle,

de ce chantier.

Le premier "coup de pioche" pour cette deuxième partie du chantier a été donné le 10 Avril 1989.

Il aura fallu un an et demi pour en venir à bout.

6- Le Chantier

- Les travaux
- Les participants

LES TRAVAUX

Les deux particularités les plus marquantes de ce chantier ont été les suivantes :

L'une favorable : sur les 600 000 m³ de terrassements effectués par le détachement militaire et par l'entreprise civile, aucun point rocheux n'a été rencontré (ce que laissaient supposer les reconnaissances géotechniques effectuées lors de l'étude, mais ce qui est rare en Polynésie).

Souvenons nous des centaines de tonnes d'explosifs nécessaires au chantier de la piste de NUKU-HIVA, dix ans plus tôt !

L'autre néfaste : l'omniprésence de «Madame la pluie» arrêtant les travaux de terrassement, non seulement pendant les averses, mais surtout pendant tout le temps nécessaire aux matériaux pour retrouver une teneur en eau assez faible pour pouvoir être utilisés en remblai.

Que de tristes journées à attendre que «ça» sèche... en faisant des travaux d'entretien ou en dessinant des "profils en travers" !

Une note volontairement folklorique donnée par les courageux entrepreneurs : la création du "TAPARE NUI VILLAGE", une façon plus humaine et plus esthétique de traiter la classique «zone vie» de tout chantier isolé.

Un grand "fare potee" communautaire au centre d'un ensemble de petits "fare" et d'orties pour le personnel. Télévision, billard et surtout les conversations animées pour égayer les soirées pluvieuses le tout avec des arbres magnifiques et une vue splendide.

Un regret : la nécessaire démolition du hangar de Jacques BREL qui abritait son avion personnel avec lequel il reliait les

îles MARQUISES en dispensant bénévolement ses services et sa gentillesse... comme pour faire oublier son talent.

Les participants

MAITRE DE L'OUVRAGE

• Le Territoire de Polynésie Française
Le Ministre de la Mer, de L'Équipement, de L'Énergie et des Postes et Télécommunications : M. Boris LEONTIEFF.

MAITRISE D'OEUVRE

Service de l'Infrastructure Aéronautique
(Direction de l'Aviation Civile)

FORCES ARMEES

Section de coopération.
5^{ème} Régiment étranger (détachement renouvelé tous les 2 à 3 mois)

ENTREPRISES

- **Terrassements**
- **Béton**

E.T.T.P. (TAPARE)
entreprise titulaire du marché.

- **Carrière**
- **Concassage**
- **Chaussées-Revêtement**

INTERROUTE
(entreprise sous-traitante.)

- **Bâtiment**

Ent. MEDVES
(sous-traitant : S.T.T.T.)

- **Location matériel**

Ent. SAGE
(et Parc EQUIPEMENT).

COMMUNE DE HIVA-OA

- Construction des lignes d'alimentation en énergie électrique.

TOPOGRAPHIE

- Service de l'Infrastructure Aéronautique.
- Section de coopération militaire.
- Cabinet JACOB - récolement.

LABORATOIRE DES TRAVAUX PUBLICS

- Un représentant permanent sur le chantier

BUREAU DE CONTROLE BATIMENT

SOCOTEC

TRANSPORTS MARITIMES CIVILS

- Service de l'Équipement
(Flottille administrative)

| | |
|--|------------------------------|
| • Déblais de la trouée Nord sur les 2 collines (intégralement effectués par le détachement militaire) | 400.000 m³ |
| • Déblais et remblais latéraux de grande hauteur pour élargissement de la bande aménagée | 300.000 m³ |
| • Plantation et protection des talus | 80.000 m² |
| • Carrière et concassage (tous besoins confondus) | 13.000 m³ |
| • Réfection de chaussées et chaussées nouvelles en concassé (épaisseur 40 cm) | 20.000 m² |
| • Revêtement bitumineux tri-couche (chaussées nouvelles) | 20.000 m² |
| • Revêtement mono-couche d'entretien (chaussées conservées) | 11.000 m² |
| • Canal trapézoïdal en béton armé et ouvrages divers | 600 m³ |
| • Construction aérogare | 500 m² |

Les entreprises

INTERROUTE

L'entreprise avait choisi le site de la baie de Hanaiapa pour ouvrir une carrière et installer un concasseur.

Une dizaine d'ouvriers dont la moitié était des marquisiens, ont travaillé d'avril 1989 à juin 1990, à la production des 10 000 m³ d'agrégats nécessaires à l'agrandissement de la piste.

La journée de l'atelier de concassage débutait à 5 heures et se terminait à 18

heures, avec parfois des prolongations jusqu'à 21 heures, pour rattraper le temps perdu pendant les pannes du concasseur, ce qui nécessitait l'emploi de projecteurs et n'était pas apprécié des riverains, qui se plaignaient parfois des nuisances occasionnées par la poussière et le bruit.

Une équipe de l'entreprise, spécialisée en route, est venue de TAHITI du 15/06/90 au 20/07/90 et du 27/08 au 09/10/90, pour la construction de la nouvelle chaussée aéronautique.



Sur ce cliché d'avril 1989 l'atelier de concassage se trouvant à HANAIAPA est mis en évidence..

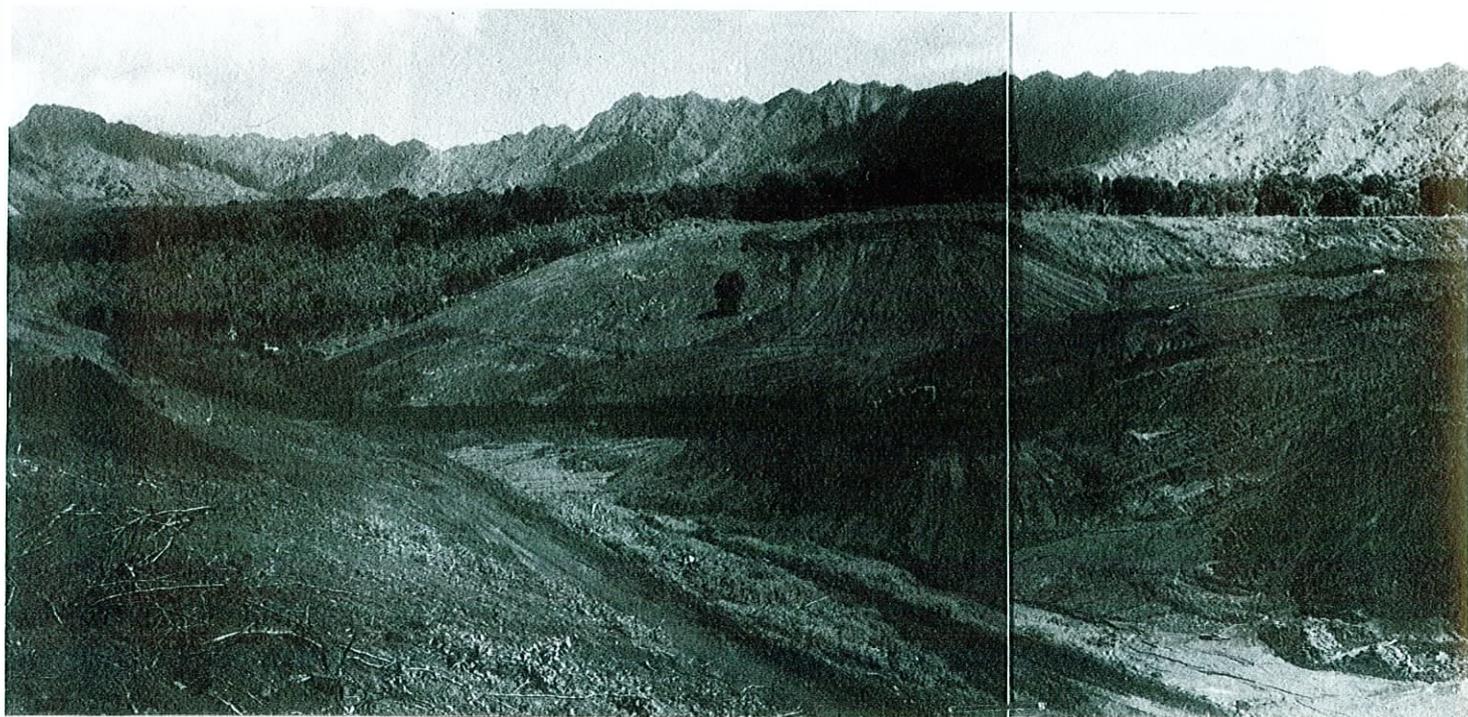
L'entreprise INTERROUTE en pleine action lors du revêtement de la piste. (Octobre 1990)

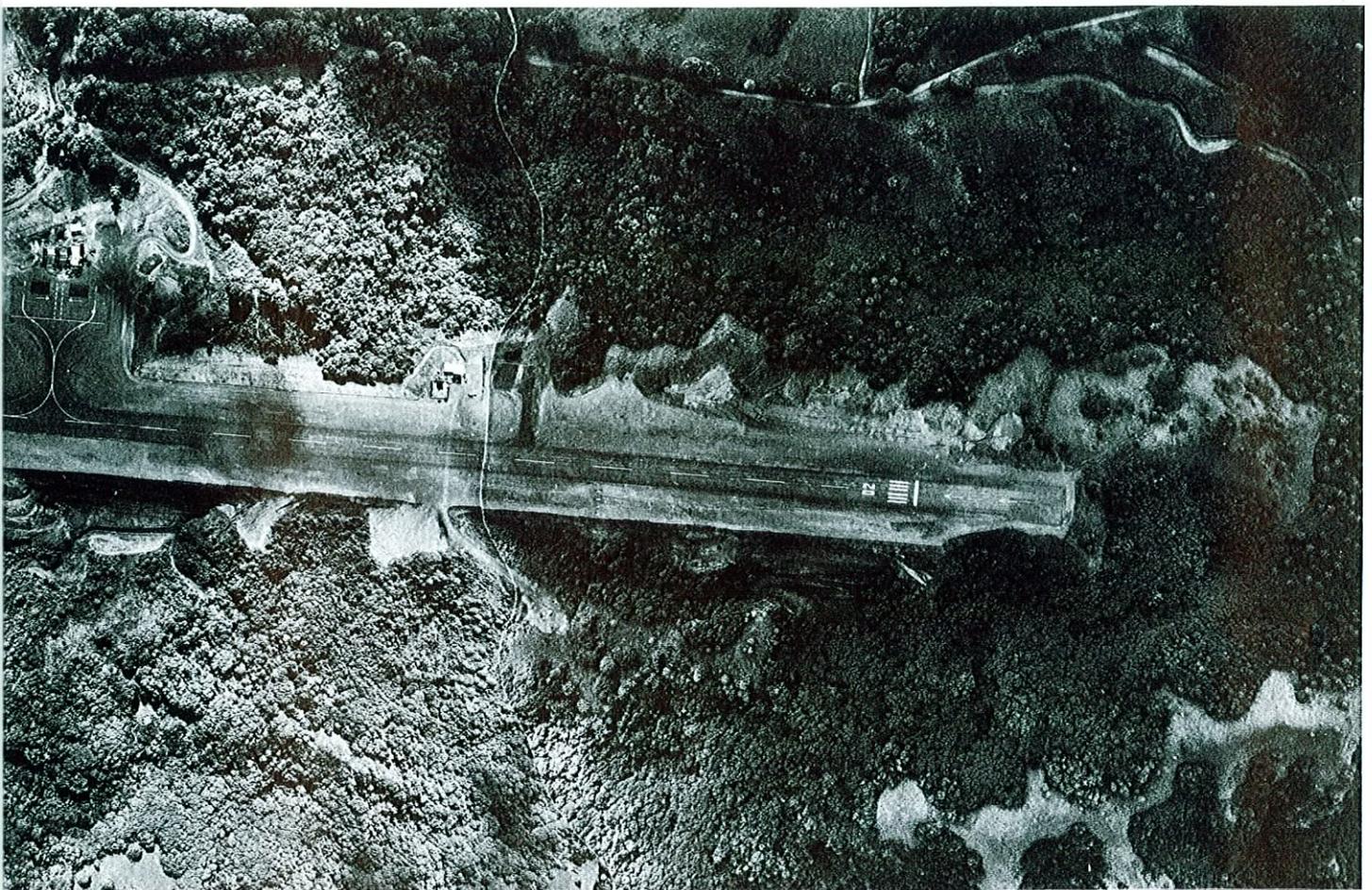




Vue aérienne de la piste d'ATUONA.

Vue d'ensemble du chantier .





Les entreprises

TAPARE TRAVAUX PUBLICS

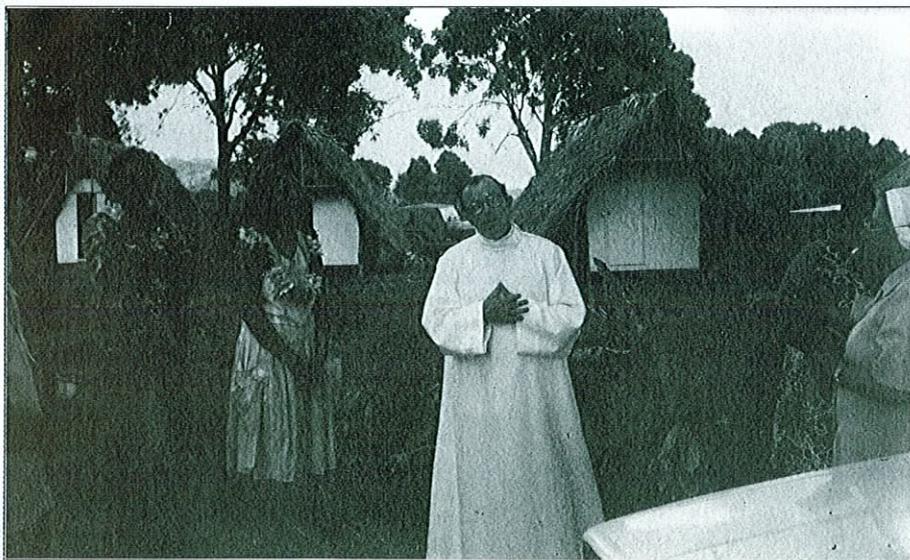
Les travaux de réaménagement de l'aérodrome d'HIVA OA à la classe D2-1 ont nécessité:

- la mise en oeuvre de 300 000 m³ de déblais et remblais
- l'allongement de la piste de 1125 m à 1315m
- son élargissement de 18 à 20 m
- son reprofilage en partie Nord sur 500 m
- la création d'un canal trapézoïdal de 500 m, pour récupérer les eaux de ruissellement du thalweg situé à l'extrémité Nord de la bande

L'entreprise employait trente à quarante personnes dont une quinzaine de marquisiens.

L'ensemble du personnel de l'entreprise était logé sur le site de l'aérodrome. Des dortoirs, un réfectoire, une cuisine et des bureaux ont été construits en grande partie avec des matériaux locaux.

Les installations terminées, une cérémonie de bénédiction fut célébrée par le Curé d'ATUONA. La présence du maire et des responsables militaires a donné un caractère solennel à l'événement ; ajoutez à cette cérémonie la plantation autour des bâtiments de quelques plantes aux vertus bienfaisantes destinées à chasser les «Tupapau» et l'entreprise TAPARE était parée pour réaliser les travaux et affronter les coups du sort !



Les journées de travail commençaient vers 05 H 30 et se terminaient aux environs de 18 H.

Sept à dix camions étaient affectés pendant la durée du chantier au transport des 300 000 m³ de remblais nécessaires au calibrage de la bande aménagée, ce qui a représenté plus de 100 000 km parcourus dans l'emprise de l'aérodrome.

Les transports effectués sur des pistes de chantier sollicitaient durement le matériel, les journées d'intempéries étaient mises à profit pour effectuer les grosses réparations et l'entretien des engins.

L'approvisionnement des 10 000 m³ de matériaux concassés nécessaires à la construction de la piste et acheminés

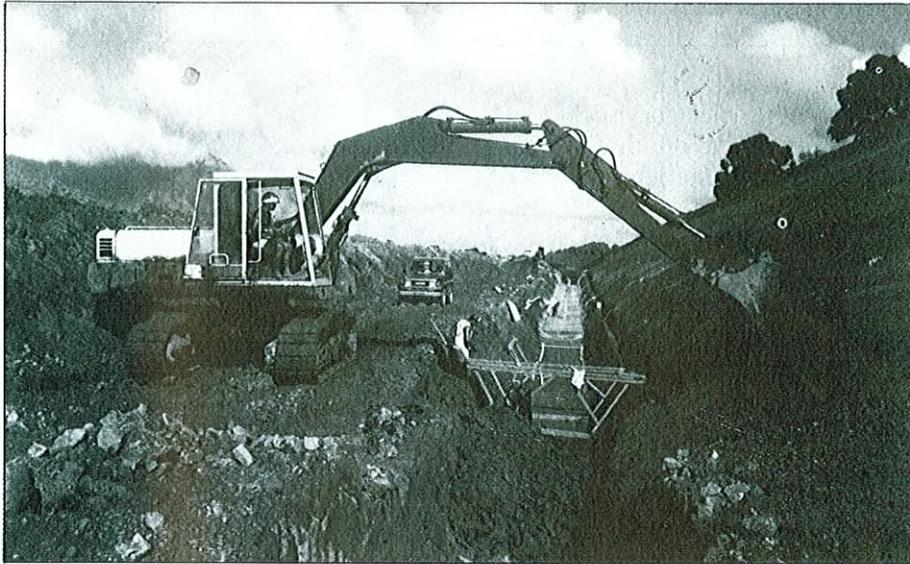


Le curé d'ATUONA lors de la cérémonie de bénédiction des installations.

Un Bungalow faisant partie de la "zone vie" du chantier.



cessaires à la construction de la piste et acheminés



depuis la baie de Hanaiapa, s'est déroulé d'octobre 1989 à septembre 1990.

C'est ainsi que plus de 30 000 km ont été parcourus par des camions de type 6x6, d'une capacité 10 m³, mais seulement chargés de 7 ou 8 m³, afin de soulager les efforts mécaniques qu'ils subissaient sur les 13 km de montée, jusqu'à l'aérodrome.

L'entreprise a dû faire face à un nombre de pannes importantes : moteurs endommagés par la surchauffe due aux pentes dé-



Canal de déviation des eaux du Talweg Nord.

La nouvelle zone des installations en cours de terrassement



Remblais de grande hauteur (42m) en limite Ouest de la bande aménagée.



passant 10 %, boîtes de vitesse et ponts cassés, ruptures de lames de ressorts, pneumatiques détériorés, etc...

L'allongement de la piste côté Nord a nécessité le comblement d'un thalweg et la déviation de ses eaux de ruissellement dans un caniveau trapézoïdal en béton armé. La mise en oeuvre des 500 m³ de béton de l'ouvrage a été réalisée à l'aide de deux bétonnières auto-tractées, du 22 février 1989 au 15 septembre 1990.

L'ampleur des travaux de l'aérodrome de HIVA OA était inhabituelle pour les insulaires.

De nombreux marquisiens qui participaient aux travaux, venaient sur le chantier le dimanche accompagnés de leur famille et d'amis, pour leur montrer avec fierté le travail auquel ils participaient.

7- Les équipements de Navigation Aérienne

• Les aides à la Navigation

Les travaux de construction de la piste d'ATUONA ont été complétés par la mise en place d'un certain nombre d'équipements d'aides radioélectriques et visuelles nécessaires pour l'exploitation normale de l'aérodrome par l'ATR 42 par conditions météorologiques défavorables.

La radiobalise située sur l'aéroport a entièrement été rénovée avec changement du matériel d'émission, de son alimentation et du mât rayonnant (avec mise en place d'un contrepoids radioélectrique artificiel accordé).

Cette balise a été complétée par l'adjonction d'un marker 75 MHZ de confirmation de verticale.

Une nouvelle radiobalise a été installée dans le prolongement de l'axe de piste à environ 1 mile nautique côté Nord. Cette balise permet d'améliorer la procédure de percée et les remises de gaz.

La tour de contrôle actuelle, (en attendant la construction d'un nouveau bloc technique), a été rénovée par la mise en place de nouveaux matériels d'émission - réception VHF-BLU. Un groupe électrogène de secours de 12,5 KVA à démarrage automatique a été installé pour fonctionner en cas de coupure de l'alimentation électrique de l'aéroport.

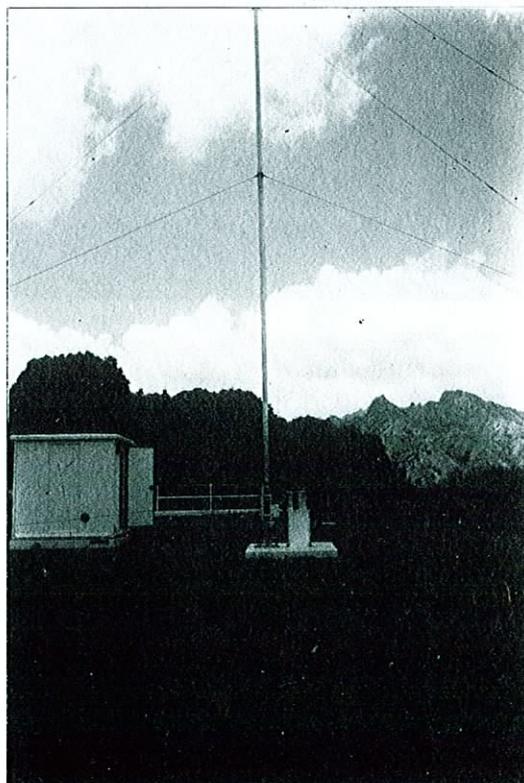
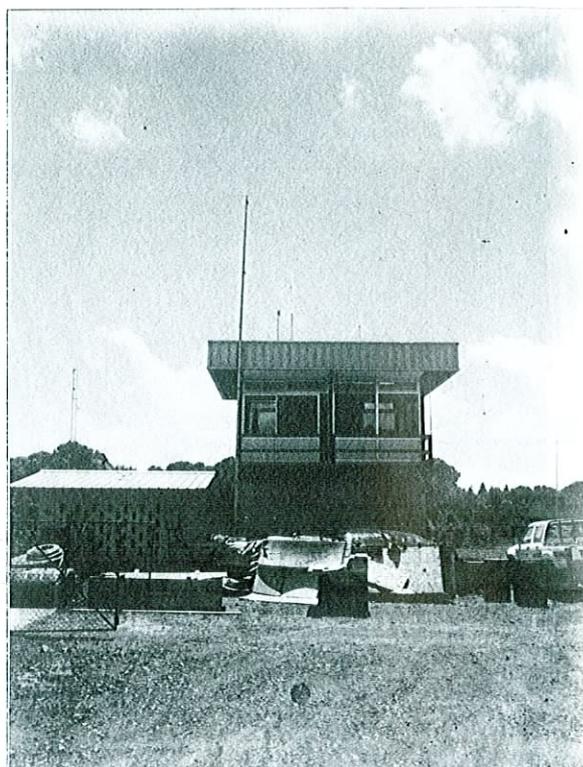
En ce qui concerne les aides visuelles, les deux QFU de la piste ont été équipés de feux à éclats et de deux

PAPI (indicateur visuel de précision de la pente d'approche).

Un feu à éclat de ralliement a été installé à proximité du village d'ATUONA.

L'ensemble de ces travaux a été réalisé par les personnels de la Division Technique du Service de la Navigation Aérienne.

En 1991, sont prévus la mise en place d'un balisage lumineux de délimitation de piste et l'équipement d'une nouvelle tour de contrôle (bloc technique, local SSIS, centrale de secours).



Radiobalise 100W Terrain avec contrepoids accordé replié



La tour de Contrôle réaménagée.

Installation des Equipements d'aide à la Navigation

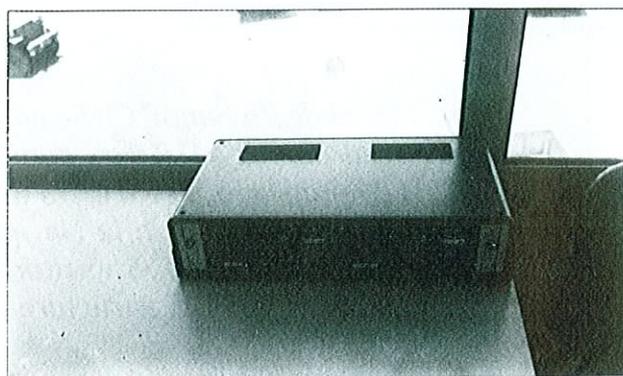
L'installation des équipements de navigation aérienne a constitué une opération très importante pour la division technique du service de la Navigation Aérienne.

Cette opération a été en effet entièrement effectuée avec les moyens de l'aviation civile sans aucune sous-traitance. Habituellement, l'aviation civile fait en effet appel aux entreprises pour traiter des chantiers de cette importance notamment sur les aérodromes d'Etat. Cette solution a cependant été retenue en raison de son moindre coût, eu égard aux crédits alloués par le Territoire.

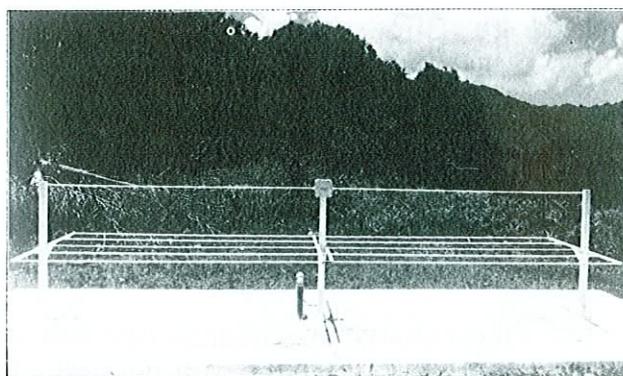
Tout d'abord, il a fallu environ deux mois de préparation : études, préparation du matériel et son conditionnement. L'expédition d'une telle quantité de matériel sortait en effet des normes habituelles et un effort particulier a été porté sur la mise en caisses. Il convient de signaler également lors de cette période de préparation, la création d'un meuble spécifique pour la Tour ; en effet, toujours pour des raisons d'économie, il a fallu renoncer à faire venir les meubles prévus à cet effet. Le meuble équipant la Tour d'Atuona a donc été entièrement conçu et réalisé par la division technique, à partir d'un banal bureau ministre.



Le Chef de l'aérodrome derrière son "bureau" de contrôle "made in Tahiti" par la division technique de l'aviation civile.



Récepteur T260 pour le contrôle des balises terrain et col.



Antenne MARKER.

Ensuite, il n'a pas fallu moins de trois missions, dont deux de quinze jours en octobre 1990 et janvier 1991 et la dernière, la semaine précédant l'arrivée de l'ATR 42. Ces missions, sous la conduite de M. PECQUEUR chef de la maintenance régionale, étaient constituées de deux à cinq spécialistes essentiellement des ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne (IESSA).

Malgré de nombreux problèmes rencontrés sur place : absence ou indisponibilité d'engins de type CASE, difficultés pour trouver des chauffeurs ou des maçons, les équipements de navigation aérienne ont pu être installés et livrés en temps voulu. Il est à noter que les missionnaires ont apprécié l'aide efficace apportée par les personnels de l'aérodrome.

Le personnel de l'Aviation Civile

Le personnel de l'Aviation Civile en poste sur l'Aérodrome d'ATUONA comprend un Chef d'aérodrome, agent CC/3 territorial, affecté au Service de la Navigation Aérienne et un agent CC/5 territorial affecté au Service de l'Infrastructure Aéronautique.

Le Chef d'aérodrome, M. Charles TEHAAMOANA, a commencé sa carrière en 1971 en tant qu'agent de la Météorologie puis a rejoint le Service de la Navigation Aérienne lors de l'ouverture de l'aérodrome et conservé depuis son poste sur cet aérodrome.

Il est chargé de veiller au bon fonctionnement des installations et de rendre le service d'information de vol (AFIS) de l'Aérodrome.

L'agent CC/5, M. Gilbert TUHOE, a été embauché en 1981 pour l'entretien de la bande et des abords de la plateforme.

Il dispose pour cela d'un tracteur gyrobroyeur. Il assure en outre lors des mouvements d'avions les fonctions d'agent pompier au moyen d'un véhicule incendie type VIC 1.

Compte-tenu des surfaces supplémentaires à entrete-

nir en augmentation de 340 % par rapport à la situation précédente, il est indispensable qu'un nouvel agent soit recruté pour assurer l'entretien dans des conditions acceptables. Avec l'augmentation de la superficie de l'aérodrome qui est passée de 22 hectares à 148 hectares les surfaces à entretenir sont en effet passées de 10 hectares à 34 hectares.

M. TEHAAMOANA tient à rappeler l'amitié qui le liait à Jacques BREL qui avait rendu beaucoup de services aux chefs des aérodromes des Marquises. Il garde en outre parmi ses souvenirs marquants les visites d'hommes politiques tels que les Ministres STASI, EMMANUELLI, PONS, LE PENSEC et HERNU. Enfin, le Chef de l'aérodrome tient à attirer l'attention sur le caractère dangereux de la route qui relie sur 15 km l'aérodrome au village d'ATUONA. Outre les difficultés dues à son tracé, cette route est glissante en raison de la boue par temps de pluie et couverte de poussière par temps de soleil.



Le Chef de l'Aérodrome M. TEHAAMOANA à gauche avec l'agent du SIA M. TUHOE.

Aspect Opérationnel

Le règlement du transport aérien impose que tout appareil de type DO 228 ou ATR 42 doit décoller à une masse lui permettant de franchir, avec un moteur en panne, tous les obstacles situés dans la trouée d'envol avec une marge verticale de 35'.

L'environnement topographique de l'aérodrome d'ATUONA, notamment dans sa trouée Nord imposait, de ce fait, d'arasers les collines avoisinantes afin de pouvoir exploiter l'ATR 42 sans limitations rédhibitoires.

Il s'agissait alors de trouver un compromis raisonnable entre les exigences économiques de l'exploitation et l'investissement en travaux de terrassement.

En définitive, une pente de fond de trouée de 3,5 % a été retenue garantissant dans le cas le plus défavorable et au QFU Nord (décollage vers le Nord), l'emport de 32 passagers sur NUKU HIVA par ATR 42. A titre indicatif, l'emport d'un passager supplémentaire aurait nécessité le déblai de 50 000 m³ !

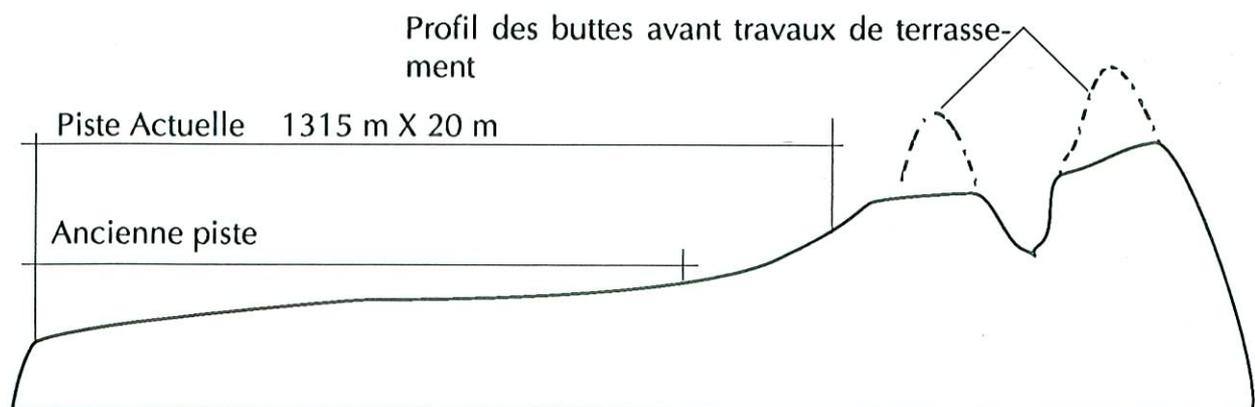
L'amélioration des possibilités offertes par le

QFU Sud (décollage vers le Sud) a été également recherchée, motivée par la considération que l'absence d'obstacles dans la trouée d'envol compensait avantageusement la pente descendante. Elle a abouti à la réalisation d'un allongement de piste supplémentaire donc un gain en charge marchande pour un coût acceptable.

En définitive, dans un pourcentage estimé à 85 % des cas, le décollage face au Sud pourra être exécuté en ATR 42 avec une charge marchande minimale de 32 passagers sur TAHITI ou 45 passagers sur NUKU HIVA, cette charge offerte pouvant augmenter sensiblement en fonction du régime du vent.

L'utilisation du QFU Nord au décollage pour les cas restants (15 %) correspond aux heures où le vent est supérieur à 10 kt de face. Pour des raisons liées à la présence d'obstacles situés en bordure de la trouée d'envol, elle n'est en outre possible qu'associée à certaines valeurs météorologiques (visibilité, plafond et vent traversier) fixées par le SFACT et notées lors de la mission d'inspection de mars 1991.

PROFIL DE LA PISTE D'ATUONA ET DE LA TROUÉE NORD



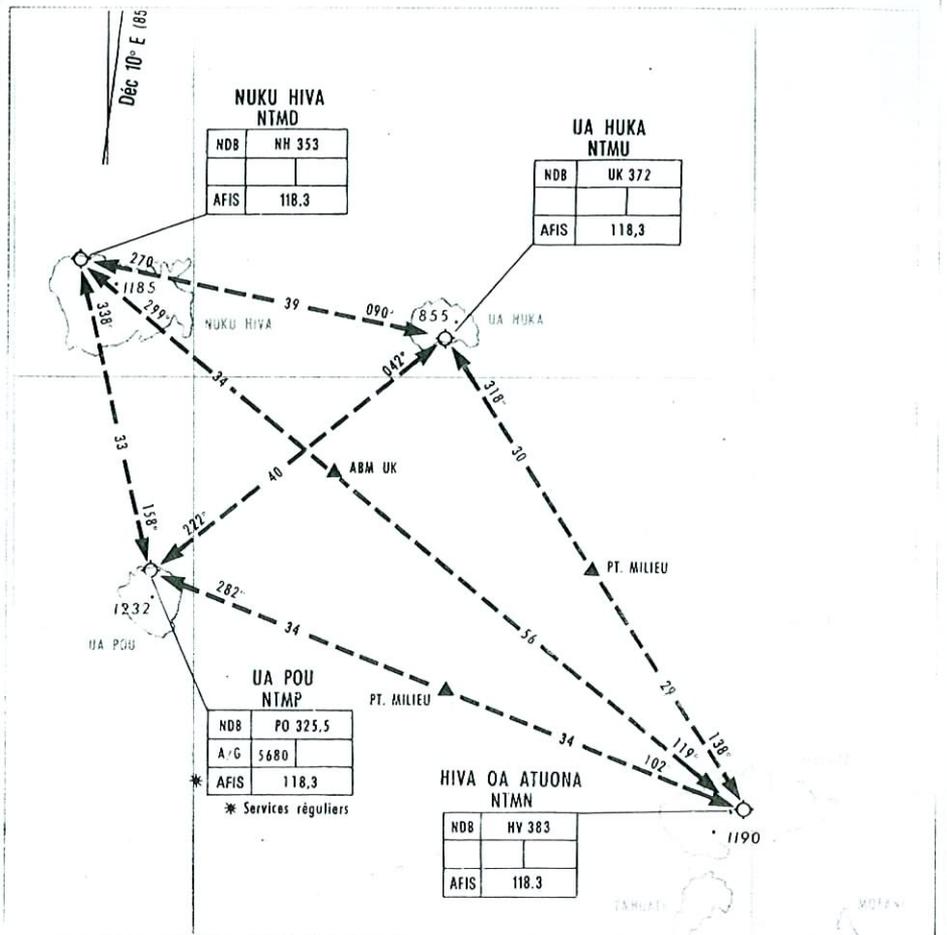
CARTES

Les itinéraires H/VFR 2 de l'Archipel des Marquises tels qu'ils figurent sur une carte de cheminement de la Polynésie Française.

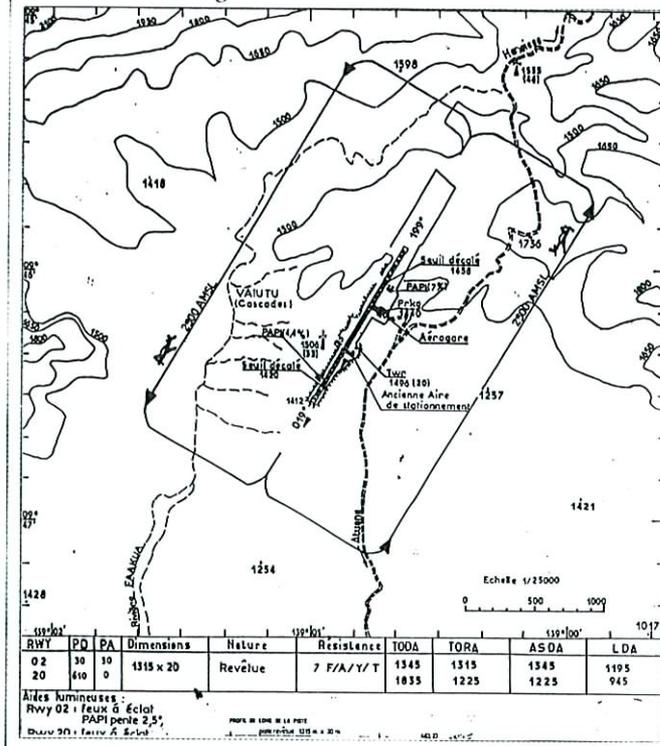
Aides lumineuses

Rwy 02: Feux à éclat
PAPI pente 2,5°
Rwy 20: Feux à éclat
PAPI pente 4°

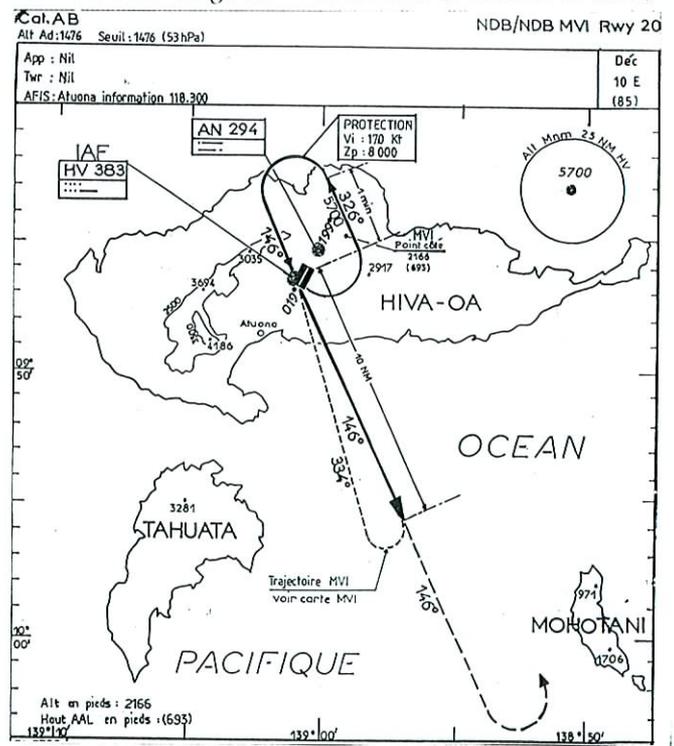
Feux à éclats de ralliement situé à proximité village ATUONA.



Carte d'atterissage à vue.



Carte d'atterissage aux instruments (Procédures I.F.R.)



8- Les Coûts

• Le Bilan Financier

Le coût total de l'opération, évalué à l'origine à plus d'un milliard de francs CFP a donc pu, grâce à l'intervention des forces armées, dans le cadre de la convention douanière et de coopération, être considérablement réduit.

| | |
|--|--------------------------|
| • Intervention Forces Armée | (pour mémoire) |
| • Terrassements - béton armé | 318 000 000 F CFP |
| • Carrière concassage - chaussée revêtement | 132 000 000 F CFP |
| • Aérogare | 40 000 000 F CFP |
| • Transports maritimes civils | 60 000 000 F CFP |
| • Assistance logistique aux forces armées (Transports de matériel, personnels, etc...) | 33 000 000 F CFP |
| • Suivi d'opération - contrôles techniques | 20 000 000 F CFP |
| • Location de matériel | 14 000 000 F CFP |
| • Aides à la navigation | 36 000 000 F CFP |
| • Divers | 5 000 000 F CFP |
| TOTAL GENERAL | 658 000 000 F CFP |

9- La Mission de Coopération

• Iles Marquises du 25 Mai 1988 au 05 Juillet 1990

I. MISSION

Dans le cadre de la convention de coopération économique et douanière entre le Ministère des Armées et le Territoire de Polynésie Française, la section de travaux du 5ème Régiment Etranger a reçu pour mission d'effectuer:

A - Le défrichage et le déboisement de la zone de dégagement de la piste,

B - Des travaux de terrassement avec déblais, remblais et déplacement de matériaux, de l'ordre de 400.000 m³, afin d'arraser les deux crêtes qui entravent l'axe nord de la piste.

Les techniciens de l'infrastructure du Service d'Etat de l'Aviation Civile, maître-d'œuvre, participent aux contrôles

techniques (compactages, levée de terrains, organisation générale du chantier).

II. MOYENS ENGAGÉS

PERSONNELS

- 1 Officier chef de détachement
- 3 Sous-officiers chef de groupe de travaux
- 23 hommes du rang (légionnaires)
- 2 P.C.R.L (quelques mois)

MATERIELS (Voir encadré)

III. BILAN DU CHANTIER

Il s'agit d'un des plus grands chantiers de terrassement effectués sur le Territoire de la Polynésie Française.

MATERIELS

| | |
|---|---|
| BULL DOZER CATERPILLAR D9.H AVEC RIPPER | 1 |
| BULL DOZER CATERPILLAR D9.H SANS RIPPER | 1 |
| CHARIOT ELEVEUR 15 TONNES | 1 |
| PELLE HYDRAULIQUE POCLAIN P5 - GODET ET BRH | 1 |
| BULL DOZER CATERPILLAR D6 | 1 |
| CAMION ALLEGEMENT 4X4 (JK.75 - 130) | 2 |
| CITERNE CARBURANT - 6M3 | 1 |
| CAMION ATELIER | 1 |
| CHARIOT DE FORAGE CFL.67 (MONBEFT A CHENILLE) | 1 |
| COMPRESSEUR D'AIR ET LOT D'OUTILLAGE | 1 |
| TRACTEUR AGRICOLE | 1 |
| GROUPE DE SOUDURE AUTOGENE | 1 |
| STATION DE GRAISSAGE (FOQ) | 1 |
| CITERNE EAU 1000 LITRES | 1 |
| BETONNIERE 500 LITRES | 1 |
| MOTOPOMPE D'EPUISEMENT | 1 |
| TRACTEUR NIVELEUR CD.8 CONTINENTAL | 1 |
| GROUPE ELECTROGENE | 1 |

Matériels mis à la disposition du détachement par le Service de l'Infrastructure Aéronautique pour le compte du Territoire

| | |
|--|---|
| Véhicule 4X4 (genre TOYOTA PICK-UP DIESEL) | 1 |
| Tracteur niveleur D8, CATERPILLAR | 1 |

Les Travaux Militaires

Le bilan technique de 25 mois de travaux (du 25 mai 1988 au 05 juillet 1990) s'établit comme suit :

- mise en place du détachement et des moyens,
- travaux de débroussaillages et déboisement de l'emprise du chantier sur 107.000 m²,
- réalisation d'une trouée au nord de la piste d'aviation, arasement des deux buttes, excavation et déplacement de terre 350.000 m² de déblais 60.000 m³ de remblais.
- mise en place et compactage des remblais,
- réalisation des travaux de captage et de déviation des eaux,
- terrassement et profilage des talus, finitions diverses.

soit un total de **9.389 heures d'emploi des tracteurs niveleurs.**

IV. IMPLANTATION

Après le transport des gros matériels par les bateaux du Ministère de l'Équipement le détachement du 5^{ème} R.E. s'est implanté à ATUONA dans les futurs locaux du



Remblai du Talweg avec un bull D

S.M.A. Après la création de ce dernier, la section de coopération a construit son propre cantonnement à base de bungalow préfabriqués sur l'emplacement de la carrière près du port.

Un hangar atelier situé à proximité du chantier a permis d'assurer les multiples travaux d'entretien sur les engins.

Le ravitaillement de la section de coopération a été réalisé suivant l'opportunité des missions soit par moyens civils «TAPORO V» soit par moyens militaires: EDIC - BATRAL - PETROLIER ou éventuellement par voie aérienne pour le personnel en mission ou pour les petites pièces mécaniques.

Visite du Général PIERRE sur le chantier de la trouée Nord.



Le dégagement de la trouée opérationnelle côté Nord a été réalisé de mai 1988 à juin 1990 par un détachement du 5^{ème} R.E. au titre d'une convention douanière et économique passée entre le Territoire et l'Etat.

Plus de 360000 m³ de terre ont été poussés par les militaires pendant leur séjour à HIVA OA.

Le détachement était composé d'une trentaine de légionnaires, comprenant l'encadrement, les conducteurs d'engins, les mécaniciens et l'intendance, tous basés au village d'ATUONA, distant de 15 kms de l'aérodrome. Ces militaires étaient remplacés tous les trois ou quatre mois par un nouveau détachement en provenance de MORUROA.

L'organisation des horaires de travail était différente, suivant le responsable. Certains chefs de détachement préféraient faire travailler les légionnaires de 12 H à 18 H, puis la même équipe le lendemain de 6 H à 12 H. L'avantage de cette solution, qui a été celle le plus souvent adoptée, permettait une coupure d'une nuit pour les chauffeurs et optimisait le rendement des engins qui travaillaient 12 heures quotidiennement. Le parc à matériel était composé principalement de deux D9, d'un D8 et d'un D6. Lorsque l'on sait qu'un D9 consomme 800 litres de gas-oil par jour, il fallait une bonne organisation pour l'approvisionnement quotidien du chantier et de bonnes prévisions pour les livraisons de carburant par les goélettes qui desservent les Marquises tous les 15 jours.

Chaque semaine, une demi-journée était consacrée à l'entretien des engins, ce qui permettait au responsable topographique de faire un levé hebdomadaire de la zone de travail, sans être gêné par la circulation des bulls.

Raiatea

- Suivi du chantier de construction de la nouvelle tour de contrôle

Rangiroa

- Extension de l'aérogare - zone arrivée et départ des bagages

AFFAIRES DOMANIALES

- Route de contournement : confection et mise au point du dossier foncier
- Suivi de diverses affaires foncières à FAAA, RAIATEA, RANGIROA et MARQUISES (cf. comptes rendus précédents)

AERODROMES TERRITORIAUX

ETUDES

- Suivi de l'étude des adaptations pour ATR 72
- Mise au point du dossier de réfection des chaussées aéronautiques de REAO
- Préparation des études relatives à la réfection des chaussées aéronautiques des aérodromes de PUKARUA, PUKA-PUKA, TUREIA, FANGATAU
- Mise au point définitive du dossier PCN pour l'aérodrome de HIVA-OA
- Etude de l'extension du protocole d'accord d'intervention de l'Unité Militaire à RURUTU
- Transmission à MME du projet de marché à passer avec INTERROUTE relatif à la réfection des chaussées aéronautiques de l'aérodrome de

Rurutu

- Etude du dossier d'exploitation des carrières sur l'île de RURUTU

- Transmission à MME du projet de marché pour la construction de l'aérodrome de FAAITE

TRAVAUX

- **Hiva Hoa** - Extension ATR 42 : suivi du chantier de construction de l'aérogare
- **Nuku a Taha** : suivi des travaux de grosses réparations et aménagements sur les bâtiments (2ème phase)
- **Ua Pou** : fin des travaux de réparation sur la chaussée de piste
- **Fakarava** : travaux de déforestation des trouées et bande dégagée en cours
- **Takapoto** : suivi de chantier de construction de l'aérogare
- **Tuamotu Est** : divers travaux d'abattage et d'amélioration des dégagements aéronautiques : opérations ponctuelles à monter à : Fangatau, Puka-Puka, Napuka, Fakahina, Tatakoto, Vahitahi, Pukarua, Reao, Nukutavake, Tureia, Totegegie (urgence 1 : Tureia)

AFFAIRES DOMANIALES

- Suivi de diverses affaires foncières (cf. comptes rendus précédents)



NAVIGATION AERIEENNE

DIVISION DES AERODROMES EXTERIEURS

PERSONNEL

- Etude reclassement des ouvriers pour harmonisation
- Notation au titre de l'année 1990 des contractuels Etat
- Qualification contrôleur de la circulation aérienne de MM. COPPENRATH et WIN

CIRCULATION AERIEENNE ET INFORMATION AERONAUTIQUE

- Révision nouvelle carte V.A.C. de RANGIROA
- Etablissement nouvelle carte V.A.C. de ATUONA
- Emission diverses circulaires d'information et NOTAM classe 2
- Relance DNA concernant Espaces Aériennes ISLV
- Test de procédures IFR de ATUONA lors de la mission SFACT/OCV

GESTION ET COMPTABILITE

- Répartition des crédits de

fonctionnement suivant différents articles

- Etude répartition crédits de paiement par opération
- Diverses correspondances avec le Service des Finances concernant la gestion des crédits de fonctionnement et investissement

EXPLOITATION ET SSIS

- Gestion du programme de dotation des îles en carburant et combustible
- Projet dépôts de TRO dans les îles
- Etudes des besoins NA concernant la construction des abris SSIS TUAMOTU/MARQUISES
- Mise à jour organigramme d'alerte des aérodromes des îles
- Traitement des demandes d'utilisation des aérodromes par divers usagers
- Exploitation technique des diverses demandes émanant des îles

DIVISION TECHNIQUE

ETUDES ET EXPLOITATION TECHNIQUE

- Poursuite des travaux du nouveau centre de contrôle
- Réfection de la balise PW (renforcement de la plateforme et remplacement des piles solaires)
- Mise en service du système SIGMA à titre expérimental



- Déplacement d'un émetteur HF NARDEUX (1 KW) en salle technique TWR pour évaluation de l'antenne HORMI en émission

- Equipement d'un E/R VHF sur estafette Gendarmerie dans le cadre du plan vigi pirate

- Panne VOR DOPPLER FAAA (changement antenne bande latérale)

- Dépannage feux à éclats seuil 04

- Contrôle avec l'OPT de la ligne informatique Trésor/Aviation Civile

- Réfection du réseau téléphonique de la Cité de l'Air

- Mesure de bruit avec SIA des locaux de contrôle de la nouvelle TWR

- Câblage du système SIGMA à la tour, CCR et BDP pour expérimentation

- CEIRB : mise à jour des dossiers

REUNIONS ET MISSIONS

Missions

- **Manihi**: dépannage radiobalise et installation anémo-girouette

- **Atuona**: chantier d'installation des aides radioélectriques (NDB et MARKER) et lumineuses (PAPI et feux à éclats) en vue de la desserte par ATR 42

- **Rangiroa**: dépannage alimentations 48 V VOR

- **Raiatea**: installation antenne avancée Mont Tapioï

- **Rurutu**: dépannage balisage

solaire et maintenance NDB

- **Nuku-Hiva**: installation d'une nouvelle radiobalise 100 W avec contrepoids accordé

- **Bora-Bora**: maintenance de la radiobalise, changement des E/R VHF de la TWR

- **Maupiti**: équipement d'un E/R VHF sur véhicule 4X4 et maintenance générale des installations

- **Moorea**: installation de quatre feux de balisage solaire de la trouée : QFU 30

Réunions

- Réunion à la Direction au sujet de l'organisation des EVASAN

- Réunion d'information des IESSA et de la Section ET

- Réunion avec SIA au sujet des problèmes de bruit de la normalisation

DIVISION DES TRANSPORTS AERIENS

ACTIVITES

- Organisation des sessions d'examens du PN (CSS, CTA et autres certificats du PNT).

- Elaboration des tableaux statistiques du trafic aérien à TAHITI-FAAA.

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

- Préparation, tirage et publication de la brochure statistique de trafic aérien de l'année 1990.

- Suivi du dossier d'agrément technique de transport aérien public de la société WAN AIR.

- Visite de conformité transport aérien public du Beechcraft 200 FODUA.

- Ouverture de la piste d'Atuona à l'ATR42.

- Ouverture de la piste de Takapoto à l'ATR42. Etude du dossier de l'exploitation sur Takapoto déposé par Air Tahiti.

- Etude des performances opérationnelles ATR42 sur la piste en réfection de Makemo.

- Etude pour chaque compagnie, Air Tahiti, Air Moorea et TCA du Manuel d'exploitation du Dornier 228.

- Mission d'inspection SFACT OCV:

- dossier Tetiaroa: desserte de l'atoll en Dornier 228.

- dossier ETOPS sur les Marquises en ATR42.

- procédure pour Atuona.

- dossier Dornier 228 à Ua Pou et Ua Huka.

- dossier trouées opérationnelles.

- inspection des compagnies locales.

- vol de reconnaissance sur Atuona en ATR42.

- Sondage sur les dossiers de vol Dornier de la compagnie Air Tahiti.

- Mission d'inspection TA/SIA/Air Moorea à Tetiaroa pour mesurer la longueur de la piste.

- Calcul des performances opérationnelles du Dornier 228 sur piste courte et piste en corail suite à la réception d'un nouveau supplément au manuel pilote édité par Dornier et approuvé par la

DGAC.

- Mission du Pilote Inspecteur en France.

- Délivrance d'un laissez-passer au Cessna 172 de TCA.

- Réception d'un Piper PA28 Warrior FOHAP à l'aéroclub de Tahiti.

- Réception d'un Robin DR400-160 FOHAL à l'aéroclub UTA.

FORMATION AERONAUTIQUE

- Sessions examens

PPA/PPH/IFR 1

PL/MN 1

CSS 1

TT/TH/BB 1

CTA 1

- Délivrances cartes stagiaires 13

- Brevets et licences

BB 0

TT 6

ACTIVITE AVION ADMINISTRATIF F-OCHS

| Utilisateur | Heures | Vols |
|--------------|--------------|-----------|
| Hausaire | 38h12 | 6 |
| SIA | 30h51 | 3 |
| Santé | 6h15 | 1 |
| TOTAL | 75h18 | 10 |

ACTIVITES DES SERVICES

TRAFIC COMMERCIAL DE L'AERODROME DE TAHITI-FAA'A DE JANVIER A MARS 1991

| COMPAGNIES | | VOLS | PAX | TRANSIT DIRECT | PAX+ TRANSIT | S.O. | CMR % | FRET (KG) | POSTE (KG) | % VARIATION 1990 |
|---|---|--------------|----------------|-------------------|-----------------|----------------|---------------|------------------|----------------|---------------------|
| TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR | | | | | | | | | | |
| AIR MOOREA (TAHITI / MOOREA) | A | 2 205 | 15 817 | | 15 817 | 22 352 | 70,80 | | | PAXT -16,7 |
| | D | 2 208 | 14 742 | | 14 742 | 22 406 | 65,80 | | | FRET |
| | T | 4 413 | 30 559 | | 30 559 | 44 758 | 68,30 | | | POST |
| AIR MOOREA (AUTRE TRAFIC) | A | 194 | 1 072 | | 1 072 | 2 162 | 49,60 | | | PAXT -9,5 |
| | D | 195 | 1 057 | | 1 057 | 2 171 | 48,70 | | | FRET |
| | T | 389 | 2 129 | | 2 129 | 4 333 | 49,15 | | | POST |
| AIR TAHITI | A | 907 | 30 744 | | 30 744 | 40 815 | 75,30 | 54 542 | 7 730 | PAXT 8,9 |
| | D | 906 | 27 039 | | 27 039 | 39 828 | 67,90 | 142 704 | 23 965 | FRET 4,1 |
| | T | 1 813 | 57 783 | | 57 783 | 80 643 | 71,60 | 197 246 | 31 695 | POST -9 |
| TAHITI CONQUEST AIRLINE | A | 116 | 491 | | 491 | 1 240 | 39,60 | | | PAXT 40,9 |
| | D | 118 | 384 | | 384 | 1 272 | 30,20 | | | FRET |
| | T | 234 | 875 | | 875 | 2 512 | 34,90 | | | POST |
| TOTAL TRAFIC INTERIEUR | A | 3 422 | 48 124 | | 48 124 | 66 569 | 72,29% | 54 542 | 7 730 | PAXT -1,5 |
| | D | 3 427 | 43 222 | | 43 222 | 65 677 | 65,81% | 142 704 | 23 965 | FRET 4,1 |
| | T | 6 849 | 91 346 | | 91 346 | 132 246 | 69,07% | 197 246 | 31 695 | POST 9 |
| TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL REGULIER EN 1990 | | | | | | | | | | |
| U.T.A | A | 51 | 9 854 | | 9 854 | 13 927 | 70,80 | 464 621 | 115 894 | PAXT -12,6 |
| | D | 50 | 9 202 | | 9 202 | 13 672 | 67,30 | 75 886 | 23 441 | FRET -13,8 |
| | T | 101 | 19 056 | | 19 056 | 27 599 | 69,05 | 540 507 | 139 335 | POST 2,6 |
| QANTAS | A | 51 | 6 010 | 1 755 | 7 765 | 12 829 | 60,50 | 173 863 | 1 995 | PAXT -17,9 |
| | D | 51 | 6 738 | 1 755 | 8 493 | 12 819 | 66,30 | 5 802 | 647 | FRET -15,3 |
| | T | 102 | 12 748 | 3 510 | 16 258 | 25 648 | 63,40 | 179 665 | 2 642 | POST 0,1 |
| AIR NEW ZEALAND | A | 64 | 8 399 | 3 368 | 11 767 | 23 528 | 50,00 | 543 083 | 5 071 | PAXT -17,2 |
| | D | 65 | 8 331 | 3 368 | 11 699 | 23 982 | 48,80 | 5 300 | 2 416 | FRET 45,3 |
| | T | 129 | 16 730 | 6 736 | 23 466 | 47 510 | 49,40 | 548 383 | 7 487 | POST 33,2 |
| LAN CHILE | A | 36 | 3 669 | | 3 669 | 5 315 | 69,00 | 31 769 | 259 | PAXT 11,9 |
| | D | 36 | 2 899 | | 2 899 | 5 316 | 54,50 | 1 859 | 583 | FRET -19,2 |
| | T | 72 | 6 568 | | 6 568 | 10 631 | 61,75 | 33 628 | 842 | POST 13 |
| AIR FRANCE | A | 25 | 5 338 | | 5 338 | 8 932 | 59,80 | 113 934 | 15 865 | PAXT 5,3 |
| | D | 25 | 5 393 | | 5 393 | 8 921 | 60,50 | 7 960 | 7 836 | FRET 33,3 |
| | T | 50 | 10 731 | | 10 731 | 17 853 | 60,15 | 121 894 | 23 701 | POST -37,3 |
| HAWAIIAN AIRLINE | A | 39 | 2 941 | 936 | 3 877 | 7 203 | 53,80 | 11 838 | 1 235 | PAXT 13,5 |
| | D | 39 | 2 262 | 936 | 3 198 | 7 203 | 44,40 | 3 706 | 314 | FRET 3,8 |
| | T | 78 | 5 203 | 1 872 | 7 075 | 14 406 | 49,10 | 15 544 | 1 549 | POST 17,8 |
| AIR CALEDONIE | A | 13 | 1 011 | | 1 011 | 1 682 | 60,10 | 3 504 | 1 061 | PAXT -6,5 |
| | D | 13 | 1 089 | | 1 089 | 1 684 | 64,70 | 6 230 | 1 766 | FRET -26,5 |
| | T | 26 | 2 100 | | 2 100 | 3 366 | 62,40 | 9 734 | 2 827 | POST -10,4 |
| TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL | A | 279 | 37 222 | 6 059 | 43 281 | 73 416 | 58,95% | 1 342 612 | 141 380 | PAXT -9,4 |
| | D | 279 | 35 914 | 6 059 | 41 973 | 73 597 | 57,03% | 106 743 | 37 003 | FRET 5,2 |
| | T | 558 | 73 136 | 12 118 | 85 254 | 147 013 | 57,99% | 1 449 355 | 178 383 | POST -4,6 |
| TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL NON REGULIER EN 1990 | | | | | | | | | | |
| BIRGENAIR | A | 1 | 100 | | 100 | 255 | 39,20 | | | PAXT |
| | D | 1 | 100 | | 100 | 255 | 39,20 | | | FRET |
| | T | 2 | 200 | | 200 | 510 | 39,20 | | | POST |
| MINERVE | A | 26 | 2 627 | 2 671 | 5 298 | 8 611 | 61,50 | 21 233 | 1 000 | PAXT |
| | D | 26 | 2 580 | 2 671 | 5 251 | 8 611 | 61,00 | 2 861 | 1 372 | FRET |
| | T | 52 | 5 207 | 5 342 | 10 549 | 17 222 | 61,30 | 24 094 | 2 372 | POST |
| AMERICAN TRANSAIR | A | 1 | 173 | | 173 | 350 | 49,40 | | | PAXT |
| | D | 1 | 173 | | 173 | 350 | 49,40 | | | FRET |
| | T | 2 | 346 | | 346 | 700 | 49,40 | | | POST |
| UNITED AIRLINES | A | 3 | 838 | | 838 | 1 039 | 80,70 | | | PAXT |
| | D | 3 | 710 | | 710 | 1 039 | 68,30 | | | FRET |
| | T | 62 | 7 301 | 5 342 | 12 643 | 20 510 | 61,60 | 24 094 | 2 372 | POST |
| TOTAL TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL | A | 31 | 3 738 | 2 671 | 6 409 | 10 255 | 62,50% | 21 233 | 1 000 | PAXT 16,9 |
| | D | 31 | 3 563 | 2 671 | 6 234 | 10 255 | 60,79% | 2 861 | 1 372 | FRET 16,1 |
| | T | 62 | 7 301 | 5 342 | 12 643 | 20 510 | 61,64% | 24 094 | 2 372 | POST |
| TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL | A | 310 | 40 960 | 8 730 | 49 690 | 83 671 | 59,39% | 1 363 845 | 142 380 | PAXT -7,1 |
| | D | 310 | 39 477 | 8 730 | 48 207 | 83 852 | 57,49% | 109 604 | 38 375 | FRET 5,4 |
| | T | 620 | 80 437 | 17 460 | 97 897 | 167 523 | 58,44% | 1 473 449 | 180 755 | POST -3,4 |
| TOTAL TOUT TRAFIC | A | 3 732 | 89 084 | 8 730 | 97 814 | 150 240 | 65,11% | 1 418 387 | 150 110 | PAXT -4,3 |
| | D | 3 737 | 82 699 | 8 730 | 91 429 | 149 529 | 61,14% | 252 308 | 62 340 | FRET 5,2 |
| | T | 7 469 | 171 783 | 17 460 | 189 243 | 299 769 | 63,13% | 1 670 695 | 212 450 | POST 4,3 |

AERODROME DE TAHITI-FAA'A

REALISATIONS ETUDES

- Coordination avec le COMSUP pour les travaux de réfection de la piste de HAO (circulaires d'information et NOTAM).
 - Enquête de première information, accident de l'ATL.
 - Mise à jour de l'annexe Télécommunications.
 - Etude d'activité diverses :
 - hélicoptère, parachute ascensionnel et vol en montgolfières.
 - Etude de réactualisation de la procédure de déclenchement des EVASAN et coordination avec SMUR.
 - Négociations salariales pompiers/SSIS.
 - Etude avec COMSUP des coordinations entre les services de la CA. et un porte-hélicoptères.
 - Réunion projet DGAC, le 28/01.
 - Etude régime des primes ICNA dans le nouveau centre.
 - Participation réunion usagers (AOC).
 - Etude du projet de réorganisation du SNA (Logistique).
 - Formation Anglais : étude des offres de service, organisation des stages.
 - Rédaction d'une nouvelle convention EVASAN entre la DSAC et les copropriétaires
- du FOCFP.
- Mise en service d'un système de prêt de vidéo-cassettes d'Anglais.
 - Etude des textes d'application du décret statutaire ICNA.
 - Préparation du 30ème anniversaire de l'Aéroport.
 - Préparation de la mission DNA/SAR.
- ### SECURITE
- Etude des cheminements VFR de nuit au-delà de VENUS et PUNARUU.
 - Qualification Contrôleur Approche de Mr DAVEREDE.
 - Qualification Contrôleur CCR de MM. BOUCHETAL et GAILLARD.
 - Etude du renouvellement des plate-formes de recueil/vedette SSIS.
 - Réunion avec le personnel TWR «Organisation de l'instruction».
 - Etude et mise au point des déviations du trafic International pendant la période des travaux à HAO.
 - Note de service relative au maintien de qualification de contrôle.
 - Organisation d'un exercice «Protection Civile» aux Iles Marquises.
 - Etudes des modalités de maintien de l'autorisation d'exercer la qualification de contrôle - Réponse à DNA.
 - Etude de la programmation du téléphone de Sécurité.
 - Exercice SAMAR.
- Alerte locale (panne moteur).
 - Dossier de commande d'un nouveau VIM 2 mixte (SSIS) en liaison avec DNA et SETIL.
 - Projet d'arrêté modifiant les normes VFR de nuit entre TAHITI et MOOREA pour les aéronefs privés.
 - Participation réunion CTSV.
 - Mise en place d'une surveillance vidéo à la Tour permettant d'effacer le masque d'une partie de la piste par la nouvelle vigie.
 - Analyse des textes DNA sur les qualifications de contrôle ICNA.
 - Etude travaux vedette SSIS - Demande de crédits à DNA.
 - Etude d'un tour de service globalisé TWR/CCR.
 - Qualification CCR de M. LEDOUX.
 - Mise au point avec AIR TAHITI des versions SAREX et SAROPS des Dornier DO 228.
 - Qualification Contrôleur d'Approche de M. J.FERRAND.
 - Signature Lettre d'accord AUCKLAND/TAHITI.
 - Dérogation de vol sur MAUPITI/MOPELIA/SILLY.
- ### SURETE
- Examen des mesures spéciales de Sécurité.
 - Réunions du COS 5/01, 14/01, 17/01, 24/01, 20/03.
 - Renforcement des mesures de Sécurité (Vigipirate) Niveau 1.
 - Changement des codes d'accès en zone réservée (8/1, 18/1, 20/02).
 - Mise à jour activation des plans de Sécurité Niveau 2 Vigipirate.
 - Mise en place des renforts (Visite DIRCAB le 17/01).
 - Mise en place de l'équipement RX du service des Douanes et Frêt.
 - Réaménagement des filtres départ PAF.
 - Finition des clôtures SUD-EST.
 - Traitement des passagers en transit.
 - Note sur les appels anonymes.
 - Synthèse du traitement du péril aviaire.
 - Utilisation du RX Frêt : Coordination avec le service des Douanes.
 - Coordination des travaux Sécurité du nouveau centre.
 - Alerte colis suspect dans l'aérogare.
 - Etude du projet d'extension des bureaux AIR TAHITI (Aile OUEST de l'aérogare).
 - Etude de mise en place de panneaux Sécurité dans l'aérogare.
 - Préparation programme Sécurité 91.
 - Conférence cellule NEDEX.
 - Renforcement des mesures de Sécurité (20/03).
 - Traitement des vols simultanés en coordination avec DGAC/SUR.

ACTIVITES DES CENTRES

AEROPORT DE TAHITI-FAA'A

TOUR DE CONTROLE

| | |
|--|----------------|
| Mouvements commerciaux comprenant IFR | 7.608 2.826 |
| Mouvements non-commerciaux comprenant IFR | 8.806 2.149 |
| Aéronefs étrangers | 391 |
| Jets | 620 |
| Plus de 20 tonnes | 620 |
| Total | 16.414 |
| Total IFR | 4.975 |
| Total mouvements non-commerciaux comprenant | 8.806 |
| Aéro-Club de Tahiti | 6.300 |
| Aéro-Club UTA | 2.506 |
| Privés | - |
| Autres | - |

BUREAU DES TELECOMMUNICATIONS

| | |
|--|----------------------|
| Total des messages reçus sur réseau international | 1.196.299 429.822 |
| sur réseau local | 766.477 |
| Moyenne quotidienne | 13.292 |
| Total des messages émis sur réseau international | 248.637 155.863 |
| sur réseau local | 92.774 |
| Moyenne quotidienne | 3.619 |

BUREAU DE PISTE

| | |
|--|-----|
| Validation de licences de personnel navigant professionnelles | 32 |
| non-professionnelles | 45 |
| Effectifs des personnels navigants basés professionnels | 71 |
| corps techniques | 6 |
| privés | 213 |

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE

| | |
|---|--------|
| Notam classe 1 série A reçus | 37.369 |
| Notam classe 1 série A émis | 20 |
| Notam classe 1 série C émis | 37 |
| Protections aéronautiques fournies | 265 |
| Circulaires locales d'information | 6 |
| S.S.I.S. | |
| Feux extincteur | 0 |
| Feux aéronef | 0 |
| Alerte aéronef | 6 |
| Accident aéronef | 0 |
| Surveillance mises en route et mouvements | 1.240 |
| Surveillance d'avitaillements | 620 |
| Interventions diverses | 5 |
| Instructions | 10 |
| Exercices nautiques Elir 90 et canot | 2 |
| Entrainement plongée | 30 |
| Exercices sur feux | 2 |

GARAGE

| | |
|--|----|
| Interventions véhicules et vedettes SSIS | 18 |
| Interventions véhicules de liaison | 20 |

CENTRE DE CONTROLE

| | |
|--|---|
| Trafic en route mouvements internationaux | - |
| mouvements interinsulaires | - |

S.A.R.

| | |
|-------------------------------|-------|
| Evacuations sanitaires * | 38 |
| Total des heures effectuées * | 87H10 |

*(Janvier et Février)

RESUME MENSUEL DU TEMPS METEOROLOGIQUE

MOIS DE JANVIER 1991

| STATIONS | TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEME | | | | | PRECIPITATIONS EN MM | | | | | ORAGE NB JOURS | INSOLATION EN HEURES | | | PRESSION 0,1 hPa | | VENT NB JOURS | | EVAPORATION POTENTIELLE | |
|--------------|---|-----|----------------|----------------|-------------------|-------------------------|------|------------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------------|-----|-------------------|---------------------|----|---------------------|------------|----------------------------|--|
| | MOIS | E | MAXI ABSOLU | MINI ABSOLU | PERIODE NB ANS | MOIS | E | NB JOURS >0,1 | NB JOURS >10 | PERIODE NB ANS | | MOIS | E | PERIODE NB ANS | MOIS | E | JOURS >16m/s | E calculée | ETP | |
| ATUONA | 26,4 | 0,1 | 32 | 21,8 | 30 | 112 | -19 | 16 | 3 | 30 | 1 | 226 | -24 | 29 | 10108 | 4 | 13 | 164 | 165 | |
| BORA-BORA | 27,4 | 0,5 | 32,8 | 21,8 | 27 | 208 | -43 | 18 | 6 | 41 | 0 | 245 | -48 | 23 | 10112 | 4 | 0 | 175 | 177 | |
| TAHITI-FAA'A | 27,5 | 0,8 | 33,8 | 22,1 | 34 | 202 | -118 | 10 | 4 | 34 | 3 | 233 | 20 | 33 | 10118 | 10 | 5 | 177 | 173 | |
| TAKAROA | 28,1 | 0,4 | 32 | 23,5 | 25 | 311 | 93 | 24 | 9 | 25 | 4 | 245 | 21 | 24 | 10113 | 5 | X | 219 | 197 | |
| HAO | 27,9 | 0,8 | 31,2 | 23,3 | 26 | 101 | -51 | 19 | 6 | 26 | 1 | 294 | 36 | 21 | 10130 | 10 | 4 | 251 | 229 | |
| HEREHERETUE | 27,2 | 0,4 | 30,5 | 23,1 | 25 | 62 | -130 | 16 | 7 | 29 | 1 | 228 | 9 | 24 | 10134 | 12 | 3 | 196 | 186 | |
| RIKITEA | 25,5 | 0,2 | 30,8 | 19,5 | 11 | 19 | -112 | 14 | 0 | 11 | 1 | 313 | 37 | 10 | 10160 | 4 | 0 | 184 | 190 | |
| REAO | 27,6 | 0,5 | 32,5 | 22,3 | 20 | 101 | -44 | 20 | 3 | 20 | 0 | 305 | 34 | 19 | 10139 | 5 | 4 | 206 | 204 | |
| MURUROA | 27,1 | 0,5 | 31,2 | 22,1 | 20 | 52 | -83 | 15 | 2 | 20 | 0 | 313 | 53 | 18 | 10143 | 1 | 1 | 237 | 227 | |
| TUBUAI | 25,9 | 0,7 | 29,9 | 18,6 | 25 | 96 | -118 | 17 | 4 | 25 | 1 | 202 | -2 | 24 | 10137 | 11 | 0 | 174 | 175 | |
| RAPA | 24,4 | 1,2 | 28,8 | 19,8 | 30 | 153 | -114 | 9 | 5 | 30 | 3 | 165 | 16 | 29 | 10154 | 4 | 5 | 138 | 141 | |

MOIS DE FEVRIER 1991

| STATIONS | TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEME | | | | | PRECIPITATIONS EN MM | | | | | ORAGE NB JOURS | INSOLATION EN HEURES | | | PRESSION 0,1 hPa | | VENT NB JOURS | | EVAPORATION POTENTIELLE | |
|--------------|---|------|----------------|----------------|-------------------|-------------------------|------|------------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------------|-----|-------------------|---------------------|----|---------------------|------------|----------------------------|--|
| | MOIS | E | MAXI ABSOLU | MINI ABSOLU | PERIODE NB ANS | MOIS | E | NB JOURS >0,1 | NB JOURS >10 | PERIODE NB ANS | | MOIS | E | PERIODE NB ANS | MOIS | E | JOURS >16m/s | E calculée | ETP | |
| ATUONA | 26,5 | 0 | 33,6 | 21,2 | 30 | 253 | 131 | 11 | 3 | 30 | 2 | 230 | 6 | 29 | 10104 | -1 | 12 | 167 | 162 | |
| BORA-BORA | 27,2 | 0,3 | 33 | 22,8 | 27 | 186 | -42 | 18 | 7 | 41 | 0 | 231 | 47 | 23 | 10106 | -5 | 0 | 161 | 165 | |
| TAHITI-FAA'A | 27,5 | 0,6 | 34,5 | 22,4 | 34 | 77 | -158 | 14 | 3 | 34 | 10 | 232 | 34 | 33 | 10112 | 1 | 4 | 152 | 151 | |
| TAKAROA | 28,2 | 0,3 | 32,5 | 22,9 | 25 | 147 | -57 | 24 | 4 | 25 | 6 | 245 | 34 | 24 | 10108 | -1 | 4 | XXX | XXX | |
| HAO | 27,2 | -0,1 | 30,6 | 21,5 | 26 | 296 | 127 | 24 | 9 | 26 | 3 | 208 | -25 | 21 | 10122 | 0 | 4 | 182 | 164 | |
| HEREHERETUE | 27,4 | 0,2 | 31,5 | 22,8 | 25 | 185 | 35 | 22 | 5 | 29 | 6 | 215 | -2 | 24 | 10124 | 0 | 2 | 187 | 176 | |
| RIKITEA | 25,4 | 0,1 | 30,2 | 20,3 | 11 | 189 | 62 | 23 | 8 | 11 | 5 | 209 | -15 | 10 | 10151 | 4 | X | 145 | 150 | |
| REAO | 27,2 | -0,1 | 33,5 | 21,5 | 20 | 283 | 144 | 17 | 8 | 20 | 5 | 218 | -14 | 19 | 10133 | -1 | 3 | 167 | 166 | |
| MURUROA | 27,3 | 0,3 | 31,3 | 22,2 | 20 | 146 | 3 | 21 | 4 | 20 | 1 | 231 | -9 | 18 | 10132 | -8 | 4 | 195 | 179 | |
| TUBUAI | 26,6 | 0,8 | 30,1 | 21,2 | 25 | 255 | 80 | 23 | 10 | 25 | 1 | 216 | 12 | 24 | 10131 | 1 | 4 | 164 | 160 | |
| RAPA | 25,5 | 1,5 | 28,8 | 21,4 | 30 | 124 | -68 | 17 | 3 | 30 | 2 | 200 | 47 | 29 | 10152 | 3 | X | 157 | 153 | |

MOIS DE MARS 1991

| STATIONS | TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEME | | | | | PRECIPITATIONS EN MM | | | | | ORAGE NB JOURS | INSOLATION EN HEURES | | | PRESSION 0,1 hPa | | VENT NB JOURS | | EVAPORATION POTENTIELLE | |
|--------------|---|------|----------------|----------------|-------------------|-------------------------|------|------------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------------|-----|-------------------|---------------------|-----|---------------------|------------|----------------------------|--|
| | MOIS | E | MAXI ABSOLU | MINI ABSOLU | PERIODE NB ANS | MOIS | E | NB JOURS >0,1 | NB JOURS >10 | PERIODE NB ANS | | MOIS | E | PERIODE NB ANS | MOIS | E | JOURS >16m/s | E calculée | ETP | |
| ATUONA | 26,9 | 0,1 | 34,4 | 21 | 30 | 23 | -124 | 8 | 1 | 30 | 0 | 278 | 52 | 29 | 10109 | 4 | 2 | 177 | 175 | |
| BORA-BORA | 27,7 | 0,6 | 32,6 | 22,5 | 27 | 120 | -86 | 14 | 4 | 41 | 2 | 255 | 43 | 23 | 10112 | -2 | 0 | 168 | 167 | |
| TAHITI-FAA'A | 27,5 | 0,5 | 34,4 | 23,4 | 34 | 175 | -14 | 15 | 4 | 34 | 8 | 245 | 16 | 33 | 10115 | -1 | 0 | 150 | 151 | |
| TAKAROA | 28,7 | 0,6 | 33 | 23,6 | 25 | 137 | 5 | 16 | 5 | 25 | 2 | 265 | 18 | 24 | 10113 | 1 | 3 | 206 | 189 | |
| HAO | 27,9 | 0,3 | 31,3 | 24,1 | 26 | 112 | 6 | 19 | 4 | 26 | 2 | 235 | -22 | 21 | 10117 | -7 | 4 | 187 | 177 | |
| HEREHERETUE | 27,5 | 0,3 | 31,6 | 23 | 25 | 91 | -96 | 16 | 4 | 29 | 4 | 250 | 13 | 24 | 10118 | -9 | 2 | 167 | 162 | |
| RIKITEA | 25,1 | -0,1 | 30,7 | 21 | 11 | 237 | 48 | 14 | 8 | 11 | 0 | 190 | -10 | 10 | 10131 | -10 | 0 | 121 | 124 | |
| REAO | 28,1 | 0,7 | 33,3 | 23,9 | 20 | 81 | -33 | 10 | 4 | 20 | 2 | 287 | 37 | 19 | 10124 | -8 | 4 | XX | XX | |
| MURUROA | 26,9 | -0,1 | 31,5 | 22,2 | 20 | 349 | 195 | 15 | 6 | 20 | 2 | 214 | -30 | 18 | 10117 | -21 | 6 | 170 | 159 | |
| TUBUAI | 26 | 0,4 | 30,6 | 19,1 | 25 | 204 | 23 | 19 | 5 | 25 | 1 | 239 | 25 | 24 | 10120 | -14 | 1 | 154 | 151 | |
| RAPA | 23,6 | 0 | 26,8 | 17,5 | 30 | 164 | -97 | 20 | 7 | 30 | 0 | 134 | -11 | 29 | 10114 | -40 | X | 112 | 108 | |

E: écart par rapport à la moyenne de la période 0: valeur estimée

MISSION SFACT/O.C.V

MM. LACAZE (SFACT) et VIGNERON (OCV) ont effectué, en mars 1991, un contrôle d'exploitation des compagnies locales portant notamment sur l'utilisation des DO 228-212, sur l'ouverture d'ATUONA à l'ATR 42 et la route ETOPS TAHITI-MARQUISES.



De gauche à droite, MM. SACAULT, VIGNERON, LACAZE, ORDOUX et YEUNG.

MISSION SAR

Le Bureau SAR de la DNA a effectué une mission SAR en Polynésie Française du 17/04/91 au 26/04/91. Le Colonel COUREAUD, Chef du Bureau SAR était accompagné de son adjoint, M. THEVENOT, Ingénieur de l'Aviation Civile et du Colonel MOLINARI de l'Etat Major des Armées.



On peut apercevoir à la droite de M. YEUNG le Colonel COUREAUD, le Colonel MOLINARI et M. THEVENOT et à sa gauche, M. BOIVIN, Chef SNA.

Cette mission avait pour objet d'étudier les points suivants :

- Organisation générale du SAR en Polynésie Française
- Mission des armées
- Moyens aériens, terrestres et maritimes existants
- Dotation en matériels de la

DGAC

- Conventions avec les compagnies aériennes
- Relations de travail avec les RCC voisins
- Système COSPAC/SARSAT
- Analyse des opérations et exercices SAR

Les principales autorités concernées par le SAR en Polynésie Française ont été rencontrées au cours de réunions de travail et d'entrevues particulières.

DEPART Du MAJOR KERN

Le Major KERN a séjourné à Tahiti un peu plus de trois années durant lesquelles il a tenu les fonctions de Commandant de la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens à l'Aéroport de Tahiti-Faaa.

Il a apporté son concours à l'amélioration de la sûreté de la plate-forme et a participé à l'organisation de nombreuses visites officielles à Tahiti dont celles du Président de la République Française et du Premier Ministre.



Le Major Jacques KERN et son épouse Monique entourés de leurs amis avant leur départ

Nous avons appris la naissance de :

- Pascal le 25/01/91 au foyer de LEFEVRE Marc, CC/3
- Vaimana , le 17/02/91 au foyer de TUAHU Eiméo, ICNA/T
- Maeva le 12/03/91 au foyer de GRILLET Jean-Louis, IAC (ancien Chef SNA)
- Maeva, Sophie le 18/03/91 au foyer de CHIPON Emmanuel, IESSA/P
- Tevai, Danièle le 23/03/91 au foyer de RICHMOND Ralph, ICNA/T
- Hinarava et Hinatea le 19/03/91 au foyer de BUCHMANN Patricia, CC/3
- Gabriel, le 22/04/91 au foyer de MARGALIDA Thierry, IESSA/T



CARNET ROSE



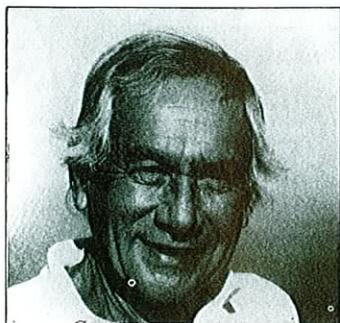
CARNET BLANC

Nous avons également appris le mariage de :

- LAU Christelle, TAC/CEAPF, le 08/12/90 avec ROTY Pascal
- HILAIRE Jean-Luc, IESSA/T, le 02/02/91 avec LO SIOU Mathilde
- PRENAT Jean-Claude, TCET, le 02/02/91 avec TEREINO Ietepera

Nous adressons nos félicitations à :

- RATIARSON Justin, chef du service Administratif, pour sa nomination au grade de Chevalier dans l'Ordre National du Mérite (44 ans de services Civils et Militaires).



Monsieur Guy JUVENTIN, ancien Commandant de l'aérodrome de RAIATEA et héros de la deuxième guerre mondiale est décédé à STRASBOURG le 3 juillet 1991 des suites d'une maladie qui s'était déclarée subitement.

Le corps de Guy JUVENTIN, qui était arrivé de METROPOLE le 12 juillet, a été inhumé au cimetière de RAIATEA le 13 juillet après une cérémonie religieuse. Une autre cérémonie avait eu lieu à VAININIORE dans les locaux de la France Libre en présence du Haut-Commissaire, d'autorités civiles et militaires, d'anciens combattants et des amis et membres de sa famille.

Les personnels du Services d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française se joignent à la rédaction du Manureva pour présenter leurs condoléances à la famille de Guy JUVENTIN.

PROJET DGAC

Les travaux des trois groupes de propositions qui avaient été constitués en Polynésie ont été adressés au coordonnateur national du Projet DGAC à la fin du mois de mars 1991. Les thèmes retenus étaient les suivants :

- 1) Clarification des missions de la DGAC*
- 2) Modernisation de la gestion et de l'organisation*
- 3) Accroissement des compétences par la formation*

Certaines des mesures préconisées par les groupes de travail constitués en Polynésie pour les deux phases d'élaboration du Projet DGAC ont déjà été mises en oeuvre lorsqu'elles n'impliquaient que des décisions et des moyens locaux.

Sur le plan national, les unités de concertation qui avaient été constituées pour chacun des domaines retenus ont remis leurs synthèses qui ont été diffusés au début du mois de juin 1991.

Ces synthèses ont été élaborés à partir des travaux des groupes de propositions. On peut y retrouver de nombreux éléments de réflexion des groupes de travail constitués en Polynésie.

TRENTIEME ANNIVERSAIRE DE LA CREATION DE L'AEROPORT DE TAHITI-FAAA

L'Aéroport de Tahiti-Faaa avait été officiellement inauguré le 4 mai 1961 par M. Robert LECOURT, Ministre du Général De Gaulle.

Sous le haut patronnage de M. le Haut-Commissaire de la République en Polynésie Française, le Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile et le Directeur Général de la SETIL (Société d'Équipement de Tahiti et des Îles) concessionnaire de l'Aéroport, ont reçu de nombreuses autorités civiles et militaires pour fêter le trentième anniversaire de la création de cet aéroport.

A cette occasion, une exposition a été réalisée pour présenter les différentes activités de l'Aéroport, retracer les grandes étapes de ces trente années et montrer les principales actions de développement en cours ou envisagées. Cette exposition est restée ouverte au public pendant une semaine dans le hall principal de l'aérogare.

Manureva reviendra longuement sur ce trentenaire puisqu'il constituera le dossier du trimestre du prochain numéro.



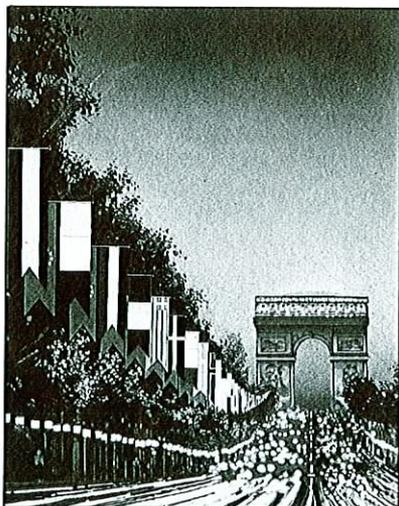
Lors de son allocution, M. YEUNG était entouré de gauche à droite sur cette photo par M. MONTPEZAT, Haut-Commissaire, M. PAUREAU, premier Commandant de l'Aéroport, M. GUIRAUD et M. BLANCHARD, l'ancien et le nouveau Directeur Général de la SETIL, M. TONG SANG, Ministre de l'Équipement et M. GOYAT, commandant actuellement l'Aéroport.

AVEC AIR FRANCE, L'EUROPE COMMENCE À PAPEETE

Londres, Madrid, Venise, Athènes, Amsterdam - plus
de 80 destinations européennes en direct de Papeete.

Départ pour l'évasion tous les mardis : **VIA**
c'est cela l'Art du Voyage. Volez avec **PARIS**

Air France c'est avoir un avant goût de tout ce que
l'Europe peut vous offrir de meilleur. Elégance, courtoi-
sie, compétences : notre personnel porte ces qualités à
leur plus haut degré de raffinement. Air France c'est le



plaisir de l'Europe sur
toute la ligne.

**L'ART DU
VOYAGE**
AIR FRANCE

AIR TAHITI

Le voyage enchanteur...



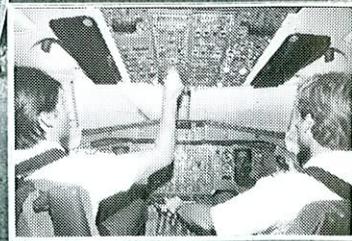
33 destinations enchantées.

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



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



Embarquement
immédiat