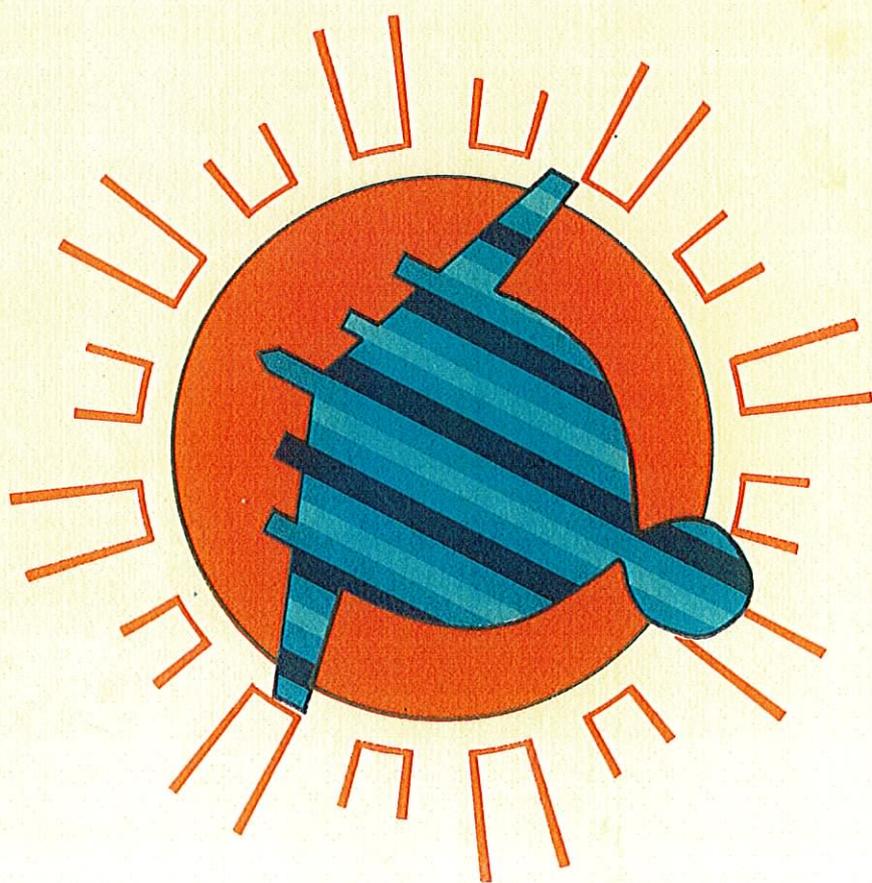


# MANUREVA

Bulletin de liaison de  
l'Aviation Civile



POLYNÉSIE FRANÇAISE



- S O M M A I R E -

\* \* \* \*

	<u>Pages</u>
- <u>EDITORIAL</u> .....	3
I - <u>/Le DOSSIER du TRIMESTRE/</u> Télécommunications aéronautiques - Aides visuelles et alimentation électrique - Techniques utilisées - Implantation et maintenance .....	5
II - <u>/CHRONIQUE de l'AVIATION CIVILE/</u> - 3e trimestre 1978 .....	29
III - <u>/ACTIVITES de l'AVIATION CIVILE/</u> 3.1.- <u>Trafic aérien</u> .....	33
3.2.- <u>Personnel de la direction du service de l'aviation civile</u> .	39
3.3.- <u>Activités des services de l'aviation civile</u> 3.3.1.- <u>Dans les centres d'exploitation</u> A - Centre de contrôle régional (C.C.R.) .....	42
B - Centre de coordination de recherche et de sauvetage (C.C.S.) .....	44
3.3.2.- <u>Sur les aérodrômes</u> A - Aérodrôme international de Tahiti-Faaa .....	49
B - Aérodrômes d'Etat extérieurs .....	56
C - Aérodrômes territoriaux .....	56
D - Aérodrômes privés .....	57
3.3.3.- <u>Activités diverses</u> A - Section administrative .....	58
B - Service de l'infrastructure aéronautique .....	62
C - Service de la météorologie .....	70
D - Service de la navigation aérienne .....	72
3.4.- <u>Activités du concessionnaire (SETIL/AEROPORTS)</u> .....	74
IV - <u>/INFORMATIONS DIVERSES/</u> .....	79

\*  
-----  
\* \* \*

\* \* \*



II EDITORIAL

---

Le développement d'un mode de transport quel qu'il soit ne se conçoit pas sans infrastructure au sol. Dans le cas du transport aérien, la mise en place de l'infrastructure lourde "génie civil" (pistes et aires associées) est essentielle pour que les mouvements aériens puissent s'effectuer. Mais, avec la nécessité d'assurer aux vols un bon niveau de régularité et la meilleure sécurité possible, avec la tendance à la complexité de la circulation aérienne (saturation au voisinage des aéroports), les télécommunications aéronautiques (infrastructure radioélectrique notamment) ont pris quant à elles, une importance primordiale, qui ne pourra que croître avec le temps.

En Polynésie française, les systèmes de télécommunications retenus et mis en oeuvre par l'Administration de l'Aviation Civile (Navigation Aérienne) sont, comme en Métropole, conformes aux spécifications de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

L'implantation des équipements correspondants et leur maintien en bon état de fonctionnement sont placés sous la responsabilité du Service de la Navigation Aérienne et plus particulièrement de la Division Technique à laquelle le BLAC consacre le dossier de ce trimestre.

\*  
\* \* \*



I - LE DOSSIER DU TRIMESTRE -

TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES - AIDES VISUELLES et ALIMENTATION  
ELECTRIQUE - TECHNIQUES UTILISEES - IMPLANTATION et MAINTENANCE

Dans le domaine des innombrables techniques en pleine évolution, dont rien ne fait actuellement présager le ralentissement, l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) a retenu certains systèmes de télécommunications dont elle a fixé les spécifications et recommandé l'emploi.

Les systèmes actuellement mis en oeuvre par le service de l'aviation civile (navigation aérienne) à partir de stations implantées en Polynésie française, sont les suivants :

1.- Communications Air - Sol entre les aéronefs et les centres de contrôle (service mobile aéronautique) :

- radio-téléphonie HF pour les communications à longue distance ;
- radio-téléphonie VHF pour les communications à plus courte distance.

2.- Communications Sol - Sol entre organismes de la circulation aérienne français et étrangers (service fixe aéronautique)

- télé-imprimeur ou radio-télé-imprimeur ;
- radio-téléphonie HF par BLU.

3.- Guidage ou repérage des aéronefs :

- en route ou à l'atterrissage par mauvaise visibilité (aides-radio-électriques à la navigation)
- radio-phare (NDB) ou radio-balise (L) à rayonnement circulaire MF ;

- radio-phare omnidirectionnel VHF (VOR) associé ou non à un mesureur de distance (DME), pour le guidage à plus courte distance et dans l'approche des aérodromes ;
- ILS (instrument landing system) composé d'un radio-phare d'alignement de piste et d'un radio-phare d'alignement de descente ;
- radio-goniomètre VHF pour le contrôle de la circulation aérienne aux abords des aérodromes et pour le guidage des aéronefs en difficulté.

L'implantation des équipements de télécommunications aéronautiques est assurée :

- par le STNA (service technique de la navigation aérienne) pour ce qui concerne les moyens destinés à satisfaire les besoins de la navigation aérienne en route et aux besoins liés à l'exploitation technique des aérodromes d'Etat (Faaa, Rangiroa, Bora-Bora et Raiatea)
- par le service de l'aviation civile directement pour ce qui concerne les moyens nécessaires à l'exploitation technique des aérodromes territoriaux (Moorea, Huahine, etc...).

Après une description des techniques de télécommunications utilisées par la navigation aérienne en Polynésie française, description complétée par un aperçu sur les aides visuelles, les réseaux de diffusion des informations, et les réseaux de distribution électrique, il sera proposé aux lecteurs un bref développement sur l'organisation de la division technique du service.

A - TECHNIQUES UTILISEES

I - RESEAUX de RADIOCOMMUNICATION :

/AIR/SOL/

1.- VHF :

Tous les aérodrômes importants de Polynésie sont équipés de moyens de télécommunications VHF (voir tableau n° 1) permettant d'assurer les liaisons Air - Sol avec les aéronefs pour la fourniture des informations utiles aux équipages lors de l'atterrissage et du décollage.

Les matériels émission/réception utilisés sont du type vigie (station fixe) ou portable, de puissance émission limitée (2 W et 4 W) mais suffisante pour assurer la couverture de chaque aérodrôme.

Une seule fréquence VHF (fréquence tour) est généralement affectée à chaque aérodrôme.

Dans le cas particulier de Tahiti-Faaa, 4 fréquences VHF sont utilisées (équipements E/R TELERAD doublés - puissance émission 50 W) :

- 121,7 MHz (fréquence sol) pour la circulation des avions et véhicules au sol ;
- 118,1 MHz (fréquence tour) destinée au contrôle d'aérodrôme ;
- 121,3 MHz (fréquence approche) affectée au contrôle d'approche jusqu'en limite de CTR ;
- 126,7 MHz (fréquence CCR) destinée au contrôle régional jusqu'en limite de portée.

Les fréquences 121,3 et 126,7 sont utilisées en climax, c'est-à-dire que chacune est émise simultanément en deux lieux géographiques différents (aérodrôme et Mont Marau) dans le but d'assurer une meilleure couverture radioélectrique. La propagation des ondes VHF étant directe est donc très sensible au relief.

La liaison entre la salle technique de l'aérodrome et le Mont Marau s'effectue par l'intermédiaire d'un faisceau hertzien.

D'une manière générale, les matériels VHF utilisés présentent assez peu de problèmes techniques (équipements d'une grande fiabilité) et les pannes rencontrées sont la plupart du temps occasionnées par le vieillissement des matériels.

Les matériels VHF actuels équipant les îles, fabriqués par la Société NARDEUX, sont bi-fréquences. Il est prévu d'acquérir de nouveaux ensembles VHF équipés de plusieurs fréquences préréglées (marque JOLIETT) pour les installer sur les aérodromes territoriaux dépourvus pour le moment de tout moyen de télécommunications radiotéléphoniques.

## 2.- HF :

L'espace aérien (FIR Tahiti) placé sous la responsabilité du centre de contrôle régional de Tahiti-Faaa (CCR) s'étend bien au-delà des limites du tracé des archipels de la Polynésie française. Ce qui nécessite, pour assurer le contrôle des aéronefs utilisant cet espace (vols internationaux et interinsulaires) de disposer d'équipements radioélectriques ayant une portée de plusieurs milliers de kilomètres. Seules les ondes HF, dont la propagation se fait par réflexion sur les couches atmosphériques, permettent de réaliser de telles liaisons entre les aéronefs et le contrôleur aérien installé à Faaa, responsable du contrôle de la circulation aérienne dans toute la zone.

Six fréquences sont à la disposition du contrôleur CCR : cinq internationales (2945, 5638, 8847, 13304, 17909 KHZ) et une régionale (5680 KHZ) pour lui permettre de choisir la mieux appropriée en fonction des conditions de propagation du moment.

De grandes puissances sont mises en jeu pour assurer une portée suffisante (liaisons Air - Sol jusqu'à 7 à 8 000 KM). Les équipements émission actuels AME, installés au centre émetteur de Faaa, ont une puissance de 5 KW et utilisent des tensions d'alimentation élevées (4000 volts). Installés il y a près de 20 ans, ils nécessitent de nombreuses interventions, leur fiabilité ayant considérablement diminuée du fait de leur vieillissement et de leur technologie (tubes).

Dans le cadre de la mise en service des liaisons HF Air - Sol internationales (recommandation OACI) du type BLU (modulation en bande latérale unique) deux projets importants sont en cours de réalisation à Tahiti (voir article correspondant dans le bulletin de liaison n° 5) : la rénovation du centre émetteur de Faaa et la création d'un centre récepteur déporté.

D'ores et déjà, les nouvelles antennes du centre émission sont en place et fonctionnent avec les émetteurs actuels qui vont être remplacés dans le courant de la prochaine année : mise en service d'émetteurs HF BLU NARDEUX T 160, de puissance 6 KW, très performants.

L'installation du centre récepteur déporté n'a pas encore démarré ; la réception HF s'effectue actuellement au niveau de l'aérodrome.

### /SOL/SOL/

#### 1.- VHF (véhicules) :

Il est nécessaire que tout véhicule (incendie, maintenance, piste, ...), appelé à circuler sur les aires de manoeuvre, puisse contacter le contrôleur de tour au moyen d'une liaison radio. Cette liaison se fait en VHF, sur une fréquence particulière (121,7 MHz) dans le cas de l'aérodrome de Tahiti-Faaa, ou sinon sur la fréquence tour attribuée. Les équipements émission/réception utilisés sont généralement du même type que ceux installés dans les vigies des aérodromes extérieurs (type NARDEUX). T 122).

Les liaisons VHF peuvent être aussi utilisées entre deux stations au sol fixes, c'est le cas par exemple d'Atuona (Marquises) où les échanges entre la tour de contrôle et le centre de la météorologie implanté à proximité du village s'effectue au moyen des ondes VHF (distance de l'ordre de 7 km).

#### 2.- HF BLU :

Dans le but d'assurer les liaisons Sol - Sol nécessaires à la sécurité des vols (messages de sécurité et d'alerte, informations météorologiques et aéronautiques ...) entre les aérodromes extérieurs et les organismes de la circulation aérienne de Tahiti-Faaa, en coordination avec le bureau central des télécommunications de Faaa (BCT), un réseau de télécommunication phonie inter-îles a

été mis en place et fonctionne 24 heures sur 24. Ces liaisons s'effectuent sur ondes HF en modulation BLU (bande latérale unique) ; ce système d'émission permet, à partir d'une même puissance d'alimentation, d'obtenir un rendement à l'émission supérieur à la modulation d'amplitude classique (AM ou A 3).

Quatre fréquences peuvent être utilisées en fonction des conditions de propagation (F1 5068 KHZ, F2 6802,5 KHZ, F3 7347 KHZ, F4 12168 KHZ). Dans la pratique F3 et F4 ne sont jamais utilisées (propagation très mauvaise), seules F1 de nuit et F2 de jour sont opérationnelles. Une cinquième fréquence dans la bande des 9000 LHZ est à l'étude pour pallier, de jour, les difficultés de liaison rencontrées sur F3.

Les équipements actuels installés à Tahiti-Faaa E/R CSF multifréquences (300 W) vont être également remplacés dans le cadre du reconditionnement du centre émetteur de Faaa par des émetteurs BLU NARDEUX T 150 (200 W) équipés de quatre fréquences pré-réglées.

Les matériels installés sur les aérodromes extérieurs sont répertoriés au tableau n°1, ils ont tous été fournis par la société CSF (puissance 30 W et 300 W) ; ils nécessitent généralement de nombreuses interventions dues la plupart du temps à une mauvaise stabilité en fréquence, cette instabilité résultant elle-même d'une dégradation de leurs composants dans le temps, en fonction des conditions atmosphériques (températures élevées, fort degré hygrométrique).

De nouveaux matériels plus élaborés (Thomson CSF) et de technologie plus avancée (entièrement transistorisés) sont en cours d'acquisition et seront mis en service sur les terrains d'Anaa, Manihi, Makemo dans les mois à venir (une deuxième phase d'installation est prévue en 1979 pour six autres aérodromes territoriaux) et seront alimentés à l'aide de piles de longue durée.

## II - Moyens de radionavigation :

### 1.- VOR (Visuel Omni Range)

Le VOR, radiophare omnidirectionnel VHF fonctionnant dans la gamme des fréquences 108 - 118 MHz, est une aide à la navigation, utilisée également

à l'approche et à l'atterrissage. D'une portée nominale de 200 NM ou de 25 NM (pour des puissances émission 200 W ou 50 W), il permet au pilote, à l'aide de son récepteur VOR de bord, de déterminer sa position par rapport à une radiale sélectionnée passant par la station au sol (référence nord magnétique), avec une précision de l'ordre de 2,5 degrés.

Moyen sûr : les équipements émission au sol sont doublés et le rayonnement VHF est très peu sensible aux parasites atmosphériques. De plus, les deux VOR en service en Polynésie française sont contrôlés périodiquement (tous les 3 mois) par l'avion de calibration néo-zélandais.

- Le VOR de Tahiti-Faaa (112,1 MHz), installé en 1968, matériel de l'ancienne génération (tubes) du type 200 W AME, nécessite de nombreuses interventions dues au vieillissement des matériels. L'achat d'un nouvel équipement VOR est prévu en 1980 et son installation en 1981.

- Le T - VOR de Rangiroa (112,3 MHz), de conception nouvelle (entièrement transistorisé et digitalisé) du type Thomson TH 511 (50 W) a été installé en 1976.

- Un troisième VOR, celui de Huahiné (112,7 MHz), est en cours d'installation, son réglage par une équipe de spécialistes du STNA (service technique de la navigation aérienne) est prévu durant la 2e quinzaine de novembre. Il sera mis en service opérationnel en janvier 1979 à l'issue de la mission de calibration des néo-zélandais habilités à lui délivrer son certificat de conformité (normes OACI).

## 2.- DME (distance measurement equipment)

C'est un système de navigation, jumelé au VOR, fonctionnant par impulsions dans la gamme VHF des 1000 MHz, permettant au pilote de connaître en lecture directe et permanente l'indication de la distance en millesnautiques (et vitesse temps) le séparant de la station au sol.

Grâce à l'association VOR/DME, le pilote détermine sa position par rapport à la station en coordonnées polaires : azimuth et distance.

Le système DME comprend un interrogateur de bord et un transpondeur au sol, qui réémet les interrogations avions à de très fortes puissances (3 KW) engendrant des tensions élevées (12 000 volts) et nécessitant des précautions

- phares aéronautiques et feux de signalisation à la surface.

Sur la totalité des plate-formes que comprend le territoire de la Polynésie française, le nombre d'aérodromes dotés d'aides visuelles à la surface, notamment en matière de balisage lumineux, est restreint :

TAHITI-FAAA :

Les équipements de balisage lumineux de cet aérodrome de classe internationale, prévus pour assurer par tous les temps la sécurité du trafic à l'atterrissage et au décollage, comprennent :

- les dispositifs "basse intensité BI", feux de délimitation omnidirectionnels, des aires de manoeuvre, piste ainsi que les feux de seuil ;

- les dispositifs de délimitation de piste "haute intensité HI" directionnels, dans le sens de l'approche MV (aux instruments), soit au QFU 04, avec une commande de variation de brillance depuis la tour de contrôle ;

- installations d'aides visuelles complémentaires :

\* feux à éclats d'identification de seuil QFU 22

\* système VASIS, dispositif lumineux de matérialisation de pente d'approche au QFU 22. L'installation d'un 2e VASIS au QFU 04 est à l'étude.

Les autres aérodromes équipés de balisage lumineux sur le territoire sont :

- Rangiroa : balisage lumineux BI avec ligne de prise de terrain. Il est prévu l'installation d'un VASIS en 1979.

- Raiatea : balisage lumineux BI avec un phare optique d'aérodrome et VASIS.

- Bora-Bora : balisage lumineux BI avec un phare optique d'aérodrome et VASIS.

- Huahiné : balisage lumineux BI avec dispositif VASIS.

- Moorea : balisage lumineux BI. Dans le cadre de l'ouverture de ce terrain au trafic VFR de nuit, il est prévu un reconditionnement complet

des installations de balisage avec la mise en place d'un système VASIS.

- Manihi : le balisage BI est en cours d'installation.

Nota : les aérodromes militaires de Hao et Mururoa sont également équipés de balisages lumineux.

La plupart des dispositifs de balisage lumineux nécessitent une maintenance soutenue de la part des électriciens de la section électrotechnique ; les interventions sont nombreuses sur les circuits d'alimentation : câbles détériorés, infiltration d'eau dans les coffrets, et sur les feux eux-mêmes, en particulier sur l'aérodrome de Tahiti-Faaa où la fiabilité des lampes HI est médiocre.

#### IV - RESEAUX DE DIFFUSION DES INFORMATIONS :

##### 1.- RSFTA :

Le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) assure la réception et la transmission des messages (plan de vol - météo - messages de service, etc...) nécessaires à l'exploitation du service aérien international. Sur l'aérodrome de Tahiti-Faaa, c'est le bureau central des télécommunications (BCT) qui assure cette exploitation, en liaison avec la tour de contrôle, le centre de contrôle régional et le centre météo.

L'ensemble de ces messages transite par Nandi, qui est notre point d'entrée/sortie du réseau international (liaisons avec Pago-Pago - Nouméa - Sydney - Auckland - Honolulu, etc...), au moyen d'une liaison radiotélétype. Plusieurs fréquences peuvent être utilisées, tant en émission qu'en réception en fonction des conditions de propagation atmosphérique.

- Fréquences émission Tahiti-(Emetteur 5 KWAME et antenne directive) : 4867,5 - 7803 - 10991,5 - 14470 - 19925 KHZ ;

- Fréquences réception Tahiti : 5941 - 9803 - 13410 - 16397 - 19370 KHZ.

Il est nécessaire d'assurer 24 heures sur 24 cette liaison RSFTA, d'où les problèmes de maintenance rencontrés compte-tenu des matériels en service (20 ans d'âge) et de leur fonctionnement dans des conditions climatiques défavorables : air salin et forte humidité.

De nombreux émetteurs (MARDEUK T 160) et récepteurs seront mis en service prochainement lors du réaménagement du centre émetteur et de l'installation du centre récepteur déporté.

## 2.- TELEPHONE :

### - Réseau général :

L'ensemble des services de l'aviation civile est rattaché au réseau général automatique et semi-automatique de l'office des postes de Tahiti (OPT) assurant les liaisons avec l'extérieur (Tahiti - îles et réseau international).

### - Réseau SNA :

C'est un réseau interne au service de la navigation aérienne géré par un autocommutateur ERICSON à 100 directions n° 500 à 599, assurant les liaisons entre les différents services de l'aviation civile installés sur l'aérodrome de Faaa : tour de contrôle - GCR - bureaux - installations techniques - logements de la Cité de l'air. Des liaisons inter-autocommutateurs permettent d'accéder au réseau Sétit et à la direction de l'aviation civile (à Papeete).

L'autocommutateur du SNA est actuellement saturé.

### - Réseau téléphonique de sécurité :

Comme tous les aéroports de sa catégorie, FAAA possède un réseau téléphonique de sécurité assurant, sans coupure (utilisation de ses circuits propres), les liaisons directes point à point entre les services prioritaires de l'aérodrome : commandement, tour, BCT, bureau de piste, SSIS, GCR et CCS.

Ces équipements du type "Entreprise téléphonique" permettent un raccordement de 15 postes opérateur pouvant être interconnectés entre eux : liaisons inter-secteurs (un bouton pour chaque correspondant), et pouvant également travailler avec l'extérieur : liaisons automatiques (cadran d'appel).

#### V - RESEAUX DE DISTRIBUTION ELECTRIQUE :

L'alimentation en énergie électrique des différentes installations de sécurité aérienne sur un aérodrome fait l'objet d'une conception particulière quant à la réalisation des circuits de distribution.

Dans la plupart des cas, faute de réseau de distribution publique (cas de l'EDT pour Tahiti), la totalité de l'énergie électrique doit être produite sur place.

Le fonctionnement des matériels spécialisés de l'aviation civile, concourant à la sécurité et à la régularité du trafic aérien, n'est pas compatible avec des coupures de courant, même de courte durée. Il est donc nécessaire de disposer :

- de réseaux de production d'énergie secourus (plusieurs groupes ou réseau ville et groupes) ;
  - d'alimentation performantes (sans coupure - stables en tension ou fréquence).
- Dans le cas par exemple d'alimentations en courant continu, utilisation possible de redresseurs stabilisés et de batteries d'accumulateurs en tampon.

#### TAHITI-FAAA :

L'énergie électrique normale provient du réseau de distribution EDT en 14 400/4800 volts, celle-ci est distribuée, à partir de la centrale électrique de l'aérodrome, aux différents postes de distribution haute tension en 4800 v puis sur les postes périphériques en basse tension (380/220 v) alimentant l'ensemble des installations aéroportuaires sous forme de trois réseaux distincts :

1.- Réseau d'alimentation des installations prioritaires (aides visuelles et radioélectriques à l'atterrissage). Le secours étant assuré par deux groupes à démarrage automatique de 250 et 125 KVA.

2.- Réseau d'alimentation des installations de télécommunications (centre émetteur - CCR - tour - BCT...), le secours étant, dans ce cas, assuré par un seul groupe de 125 KVA à démarrage automatique.

3.- Réseau d'alimentation non prioritaire, non secouru (bâtiments administratifs).

La centrale de secours de l'aérodrome de Tahiti-Faaa est donc dotée de trois groupes électrogènes : G1 125 KVA, G2 250 KVA, G3 125 KVA.

Tous les aérodromes extérieurs (d'Etat et du territoire) sont équipés de centrales électriques autonomes, y compris celui de Raiatea qui bénéficie en outre d'un branchement moyenne tension sur le réseau de distribution de la commune d'Uturoa (voir tableau n° 3).

#### LES EOLIENNES :

L'idée d'utiliser l'énergie à bon marché (et non polluante) du vent n'est pas nouvelle et un programme important d'installation d'aérogénérateurs sur les aérodromes de Polynésie est en cours pour capter cette énergie et la transformer en courant continu, stockable dans des batteries d'accumulateurs, pour faire fonctionner les radiobalises isolées.

#### - Installation opérationnelle :

\* Radiobalise 400 W de Napuka alimentée à partir d'une éolienne type DUNLITE (marque australienne) de 2 KVA - vent moyen annuel = 6,50 m/s.

\*

#### - Installation en cours :

\* Aérogénérateur de Makemo pour l'alimentation de la radiobalise 100 W implantée sur l'aérodrome - vent moyen annuel (Tuamotu) = 6,50 m/s.

#### - Installation à venir :

\* Moorea, Anaa, Totegegic.

B - ORGANISATION DE LA DIVISION TECHNIQUE ET PROBLEMES DE FONCTIONNEMENT

I - ORGANISATION de la DIVISION TECHNIQUE du SERVICE de la NAVIGATION AERIENNE

La division technique, placée sous l'autorité d'un Ingénieur principal d'études et d'exploitation de l'aviation civile (IPEEAC), est chargée de la maintenance de l'ensemble des équipements techniques de la navigation aérienne implantés dans le territoire (aérodromes d'Etat et territoriaux) ainsi que de la réalisation des installations nouvelles = exécution des travaux imputés sur budget Etat (marchés STNA - Service technique de la navigation aérienne de Paris) et gestion du budget FIDES pour l'équipement de sécurité des aérodromes territoriaux.

Dans un souci de rationalisation, l'ensemble des personnels de maintenance, y compris la maintenance locale de Tahiti-Faaa, qui dépend habituellement du commandant d'aérodrome, ont été rattachés à la division technique dont l'organisation s'articule autour de quatre sections principales :

- 1.- La section "Maintenance locale"
- 2.- La section "Maintenance régionale"
- 3.- La section "Electrotechnique"
- 4.- La section "Approvisionnement et gestion des matériels".

I - PERSONNELS :

a) Le Chef de la division technique est assisté de :

- un jeune ingénieur (IEEAC) chargé de mission en tant que volontaire à l'aide technique (VAT) ;
- un ESA, assistant technique, chargé du bureau d'études ;
- une secrétaire dactylo assurant les charges du secrétariat.

b) La section de la maintenance locale, placée sous l'autorité d'un électronicien principal (ESA/P) comprend :

- 7 ESA qualifiés \* (ESA de 1re classe) ;
- 5 agents contractuels locaux (surveillance du centre émetteur) ;
- 1 ouvrier.

(\* un 2e poste d'ESA/P vient d'être créé.

c) La maintenance régionale est elle aussi placée sous la responsabilité directe d'un ESA/P qui encadre :

- 2 ESA qualifiés (ESA/1) ;
- 1 ouvrier spécialisé (agent contractuel).

d) La section électrotechnique comprend outre un CTESM (technicien Chef d'encadrement des services du matériel) qui en assure la responsabilité :

- 3 agents contractuels locaux électriciens - AG/3 ;
- 1 ouvrier.

e) Enfin, la section approvisionnement et gestion des matériels est placée sous l'autorité d'un TESM, assisté dans sa tâche par :

- 3 agents contractuels locaux AG/4.

## 2.- ACTIVITES - ATTRIBUTIONS -

La fonction essentielle de la division technique est de maintenir en bon état de fonctionnement l'ensemble des installations dont elle a la charge quelque en soit l'éloignement géographique par rapport à Tahiti et en fonction des priorités définies par le service.

a) La section de la maintenance locale est responsable des activités suivantes :

- Maintenance générale (corrective et préventive) :

\* des installations radioélectriques, téléphoniques et télégraphiques de

l'aérodrome de Tahiti-Faaa : téléphone de sécurité - VOR - DME - LOC - GLIDE -  
Tour de contrôle - Centre de contrôle (CCR) - BCT ;

\* des centres émission et réception HF ;

\* des installations extérieures à l'aérodrome : balises TS, FXI, PW - station  
E/R avancée du Mont Marau,

- Suivi des travaux neufs d'installation (marchés STNA) en coordination avec  
l'entreprise,

- Etudes et réalisations locales.

Une permanence 24 heures sur 24 est assurée par les électroniciens de cette  
section, sous forme d'astreinte à domicile en dehors des heures ouvrables.

b) La section de la maintenance régionale couvre les activités suivantes :

- La maintenance générale (corrective et préventive) de l'ensemble des équi-  
pements radioélectriques installés sur les aérodromes extérieurs, d'Etat et  
territoriaux (ensembles des aérodromes des archipels des îles Marquises,  
Sous-le-vent, Australes, Tuamotu, Gambier ).

- Suivi des travaux neufs d'installation des aérodromes d'Etat extérieurs en  
coordination avec l'entreprise (marchés STNA pour les aérodromes de Rangiroa -  
Raiatea - Bora-Bora).

- Etude et réalisation d'installations nouvelles pour les aérodromes terri-  
toriaux : marchés sur budget FIDES, en coordination avec le bureau d'études  
de la division.

- Le contrôle des matériels radioélectriques de bord des aéronefs basés en  
Polynésie française (renouvellement des CEIRB).

- La section électrotechnique est chargée, en ce qui la concerne, de la maintenance générale de toutes les installations électriques : groupes électrogènes, distribution électrique, balisage lumineux et aides visuelles complémentaires, ainsi que des équipements de climatisation, de l'aérodrome de Tahiti-Faaa et des aérodromes extérieurs (Etat et territoire).

- La section approvisionnement-gestion a la charge quant à elle :

\* de la gestion technique (réception - expédition - comptabilité) des matériels suivants : fournitures générales, matériels techniques pour aérodrome d'Etat et territoriaux (financés sur budget Etat et FIDES).

\* gestion de crédits (transports et douanes - fonctionnement) et achats locaux pour les besoins spécifiques de la division technique et approvisionnement des matériels de bureau pour le SNA.

c) L'assistant technique chargé du bureau d'études a pour mission de réaliser :

- Les études et le contrôle des installations techniques en général et plus particulièrement des réseaux de distribution électrique (centrales électriques, balisage, aides visuelles).

- Gestion des budgets FIDES.

## II - PROBLEMES de FONCTIONNEMENT :

Si l'aérodrome de Tahiti-Faaa dispose sur place de techniciens spécialisés (dessections maintenance locale et électrotechnique) pouvant intervenir à tout moment sur l'ensemble des équipements électroniques et de distribution en énergie électrique (permanence 24 heures sur 24 assurée), il n'en est pas de même pour les aérodromes extérieurs sur lesquels l'affectation de techniciens pour la maintenance des installations locales n'est pas encore prévue. Tout le potentiel humain (ESA et électriciens) disponible pour les interventions

techniques sur ces aérodromes est donc basé à Tahiti-Faaa et possède une charge de travail importante du fait de la multiplicité et de la dispersion géographique des équipements de navigation aérienne de la Polynésie française (distance à l'échelle de l'Europe, est-il utile de le rappeler ?).

Dans la réalité, cependant, la majorité des interventions extérieures se limitent aux missions de dépannage et d'installations, les opérations de maintenance préventive s'opérant dans la mesure du possible à l'occasion de ces déplacements.

Pour ce qui concerne le dépannage des matériels, les difficultés essentielles rencontrées sont liées d'une part aux déplacements à réaliser, et d'autre part au diagnostic de la panne. Pour ce qui concerne le transport des techniciens, deux solutions sont possibles : vols réguliers, affrètement d'avions.

La plupart du temps, les interventions immédiates sont difficiles à organiser car les pannes <sup>par nature</sup> sont/inopinées et il est difficile d'obtenir une place sur les lignes régulières, quand les fréquences des vols sont suffisantes pour les destinations recherchées. Cependant, grâce aux bonnes relations qui existent entre la Direction des compagnies locales et le responsable de la division technique, des missions urgentes peuvent être montées sans trop de difficultés.

Exemple significatif: le samedi matin, à 06 heures, début d'un long week-end à fort trafic, le BCT reçoit un message de Bora-Bora signalant une panne totale de VHF; à 06H02 le Chef de la division technique est prévenu, il contacte à son tour le Directeur d'exploitation de la compagnie Air Polynésie pour l'obtention d'une place sur le prochain vol signalé complet par l'agence... Un électronicien, réveillé en toute hâte, est envoyé en mission et arrive à Bora-Bora à 07H35. Dès 08 heures, le matériel est dépanné. Une telle rapidité d'action n'est malheureusement pas toujours possible. Très souvent, en effet, aux difficultés de trouver un moyen de transport s'ajoute le problème du diagnostic de la panne, tant il est vrai que l'information reçue à Faaa, émanant des agents de l'aviation civile (titulaires ou conventionnés) ou des pilotes eux-mêmes est souvent succinctes, voire imprécise, ce qui entraîne des retards d'intervention dus aux nombreux contacts préalables nécessaires au technicien pour déterminer le type d'outillage et les éléments de rechange qu'il devra emporter avec lui (il est bien entendu exclus d'emmener avec soi la gamme complète des pièces de rechanges).

Pour pallier ces problèmes de maintenance, plusieurs solutions ont été évaluées.

Tout d'abord, il convient de rechercher les équipements les mieux adaptés aux conditions climatiques du Pacifique (circuits parfaitement tropicalisés, matériaux non oxydables, etc...), de même qu'il convient de mettre en place les installations type offrant la meilleure fiabilité, par exemple dans le cas des radiobalises, installation de circuits de terre plus performants et fonctionnement sur des fréquences supérieures à 300 KHZ (meilleur rendement de l'aérien), mise en place d'un caisson plastique pour l'émetteur et d'un abri pour le groupe de secours et les batteries, alimentation à l'aide d'une éolienne, utilisation d'un dispositif de mise en marche automatique de la radiobalise du lever au coucher du soleil (à l'aide d'un lumar).

En ce qui concerne les équipements des tours de contrôle, et compte tenu des difficultés à envoyer en dépannage des spécialistes électroniciens, de nouveaux matériels HF BLU entièrement transistorisés, garantissant un haut degré de fiabilité, sont en cours d'acquisition et permettront, du fait de leur technologie avancée (cartes imprimées, circuits facilement interchangeables), d'effectuer à partir d'un lot centralisé de matériels de rechange disponible à la maintenance locale de Tahiti-Faaa, des échanges standard d'ensembles ou de sous-ensembles. Il en résultera une maintenance plus rapide et plus aisée de ces matériels.

## C - CONCLUSIONS

Comme on a pu le constater, le bon fonctionnement des installations techniques de la navigation aérienne est essentiel à la sécurité des vols. La responsabilité des agents qui en assurent la maintenance, n'en prend que plus d'importance.

Même s'il est prévu des compensations à la mesure de cette responsabilité, leur disponibilité doit être totale et il est souvent beaucoup exigé d'eux.

Il importe, en conséquence, que les utilisateurs et notamment les exploitants de certaines installations techniques n'oublient pas les contraintes auxquelles ces agents de maintenance sont soumis et les conditions de travail souvent difficiles auxquelles il sont régulièrement confrontés.

LISTE DES EQUIPEMENTS HF, BLU ET VHF  
 INSTALLEES EN POLYNESE FRANCAISE

	HF	BLU		VHF			OBSERVATIONS
AERODROMES	A3 T 113	TRC 482/ 30W	TRC 482/ 300W	T 122 (MARDEUX) Vigie Portable	Telecom- mande	KRM 2T. et 1T. Flyco Vehicules incendie	
1. - ETAT							
BOGA-BOGA				2		1	1
		3				(Ve- dette)	Tour et logt
RAIATEA		2		2		1	1
	2					1	Flyco
RANGIROA				1	1		Tour et logt Bureau piste
		1					
2. - TERRITORIAUX							
HUAHINE		2		2			1
MAKEMO					1		
MOOREA				2			1
RURUTU		1		1			
TOTEGEGIE				1			Bâtiment Môt
TUBUAI		2		2		1	Météo villag
			2	1	1		
UA-HUKA				(T121)			
HIVA-OA		1		1	1	1	Météo ville
					1		
UA-POU							
NUKU-HIVA (Terre Dés.)			2 *	1 *	1		SIA
ANAA					1		

\* En prévision.

## - SITUATION AIDES MF EN POLYNESIE -

LIEU d'IMPLANTATION	Fréquence KHZ	IND	Puissance rayonnée	Couverture nominale	Matériel installé
<u>ARCHIPEL DE LA SOCIETE</u>					
- TAHITI (PW)	257,5 (337)	PW	25 W	50 NM	X
- TAHITI (TS)	377,5	TS	25 W	50 NM	X
- TAHITI (FXI)	393	FXI	400 W	200 NM	X
- MOCREA			25 W	50 NM	
<u>ARCHIPEL DES ILES-SOUS-LE-VENT</u>					
- HUAHINE	345	HH	25 W	50 NM	X
- RAIATEA	372	RU	25 W	50 NM	X
- BCRA-BORA	384	BB	25 W	50 NM	X
<u>ARCHIPEL DES AUSTRALES</u>					
- RURUTU	282,5	RT	100 W	100 NM	X
- TUBUAI	347	TB	100 W	100 NM	X
<u>ARCHIPEL DES TUAMOTU</u>					
- MAKEMO	383	MK	100 W	100 NM	X
- TATAKOTO	247,5 (347)	TA	25 W	50 NM	
- NAPUKA	272	NP	400 W	200 NM	X
- PUKA-PUKA	282,5 (376)	PU	100 W	100 NM	
- MANIHI	284,5	MH	100 W	100 NM	X
- REAO (Balise militaire)	327,5	RE	-	180 NM	X
- ANAA	332,5	AA	25 W	50 NM	X
- TAKAPOTO	349	TP	100 W	100 NM	X
- TUREIA (Balise militaire)	355	TR	-	180 NM	X
- RANGIROA	358	OA	25 W	50 NM	X
- HAO (Balise militaire)	367	HA	5 KW	400 NM	X
- MURUROA (Balise militaire)	400	MU	-	200 NM	X
- MARUTEA/SUD			100 W	100 NM	
<u>ARCHIPEL DES MARQUISES</u>					
- NUKU-HIVA (Terre déserte)	261	NH	400 W	300 NM*	
- UA-PCU	325,5	PO	25 W	50 NM	X
- UA-HUKA	372	UK	400 W	200 NM	X
- HIVA-OA	383	HV	100 W	100 NM	X
<u>ARCHIPEL DES GAMBIERES</u>					
- TOTELEGIE	341	MG	100 W	100 NM	X

\* Antenne adaptée, conçue spécialement

- LISTE DES GROUPEES ELECTROGENES INSTALLEES -  
- EN POLYNESIE FRANCAISE -

AERODROMES	NOMBRE	MARQUE	PUISSANCE KVA	TENSION V	FREQUENCE H Z	REFROIDISSEMENT
TAHITI-FAA	3	AMAN -	150 (2)	220/380	60	Eau
		POYAUD	250 (1)			
RANGIROA	5	LISTER (3)	8,5	127/220	50	Eau (2)
		ALSTHOM/ DIESEL (2)	32	220/380	60	Air (1) Air
RAIATEA	2	BERLIET	35	220/380	60	Eau
BCRA-BCRA	3	AMAN/(2)	12,5	127/220	50	Air
		ALSTHOM				
		LISTER (1)	8,5	127/220	50	Eau
ATUONA	2	LISTER	4,5	220	60	Air
		HONDA	1,5	110	60	Air
HULHIIE	3	LISTER	8,5	220	60 (2)	Eau
					50 (1)	Eau
MOCREA	1	LISTER	8,5	220	50	Eau
RURUTU	1	LISTER	8,5	220	60	Eau
TUBUAI	1	LISTER	4,5	127/220	50	Eau
UA-HUKA	2	LISTER	3	110	60	Eau
			4,5	110	60	Air
NAPUKA	2	HONDA	1,5	110	60	Air
			2,5	220	60	Air

- A N N E X E -

LEXIQUE des DIFFÉRENTES ABBREVIATIONS UTILISÉES

OACI	-	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
STHA	-	Service Technique de La Navigation Aérienne (PARIS)
GCR	-	Centre de Contrôle Régional
BCT	-	Bureau Central des Télécommunications
RSTTA	-	Réseau du Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques
CEIRB	-	Certificat d'exploitation des Installations Radioélectriques de bord
SSIS	-	Service de Sécurité Incendie et de Sauvetage
FIR	-	Flight Information Région (Région d'information de vol)
QFU	-	Code Q : piste en service en dizaine de degrés magnétiques
ANV	-	Atterrissage par mauvaise visibilité
ATS	-	Air Traffic Service
HF	-	Hautes fréquences
VHF	-	Very High frequencies
MF	-	Moyennes fréquences
AM ou A3	-	Modulation d'amplitude
BLU	-	Modulation en bande latérale unique
IDB	-	Non Directional Beacon
L	-	Locator
VOR	-	Visual OMNI Range
DME	-	Distance Measurement Equipment
ILS	-	Instrument Landing System
BI	-	Basse intensité (balisage lumineux piste)
HI	-	Haute intensité (balisage lumineux piste)
VASIS	-	Visual approach Slope Indicator System

FDIS - Fonds d'Investissement et de Développement Economique et Social

# COUVERTURE DES MOYENS DE RADIONAVIGATION EN

## ROUTE

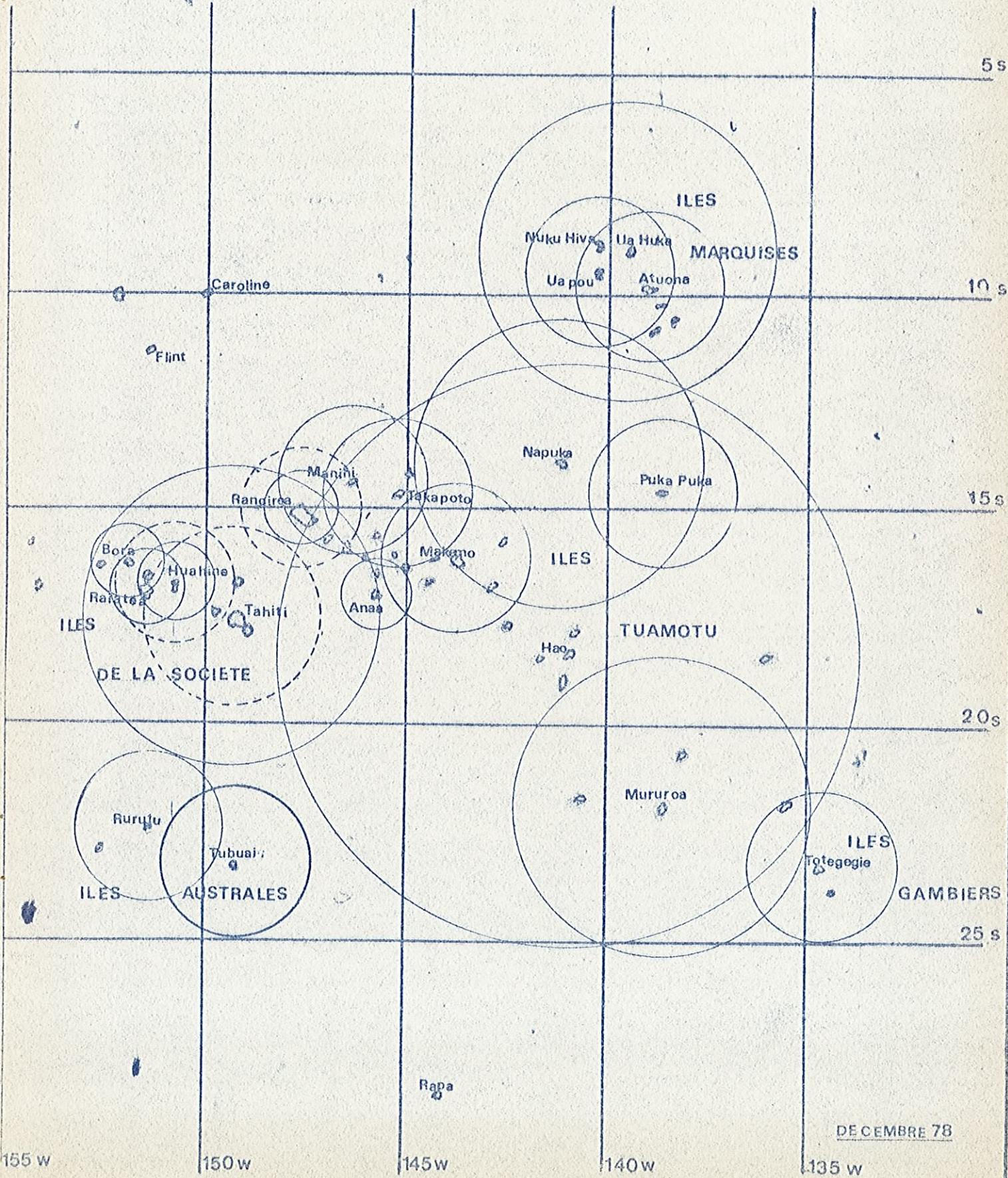
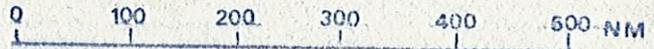
LEGENDE : PORTEE VOR



PORTEES NDB



LES PORTEES INDIQUEES CORRESPONDENT A DES PORTEES MOYENNES.





II - CHRONIQUE AERONAUTIQUE du 3e TRIMESTRE 1978/

2.1.- EVENEMENTS MARQUANTS :

- 1er JUILLET :

Mission de Mr VELLUTI, Directeur du service de l'aviation civile, à Paris.

- 16 JUILLET :

Arrivée de Mr CUTULLIC André, IPEEAC, Chef de la division ATS/SAR.

- 17 JUILLET :

Mission de Mr EYCHENNE, Adjoint au Chef du service de la Météo, à Djakarta (VIIe session de l'ARV).

- 18 JUILLET :

Visite des installations de l'aéroport de Faaa par Mr De GERNON, nouveau Directeur général d'Air Polynésie.

- 24 JUILLET :

Visite des installations de l'aéroport de Faaa par le Colonel ESCAFFRE-FAURE, nouveau Commandant de la Base aérienne 140.

- 1er AOUT :

Arrivée à Tahiti-Faaa de Mr Maurice BELLONTE, Ingénieur général de l'aviation civile.

- 4 AOUT :

Visite des installations de l'aéroport de Faaa par l'Amiral LEENHARDT, Commandant Supérieur des forces armées en Polynésie française.

- 7 AOUT :

Arrivée de Mr PELLEGRIN Bernard, ITPE affecté au service de l'infrastructure aéronautique.

- 14 AOUT :

Arrivée de MM CHABERT Roland et DROUET Raymond, ITM, affectés au service météorologique du CEP.

- 14 SEPTEMBRE :

Mission de Mr THERON, Chef du service de la météorologie, à Paris.

- 14 SEPTEMBRE :

Décision concernant l'organisation provisoire de la DNA (Cf. page )

- 17/18 SEPTEMBRE :

Premier vol direct LOS ANGELES - RAROTONGA effectué par la compagnie AIR NEW ZEALAND ; la liaison est hebdomadaire et le retour emprunte l'itinéraire RAROTONGA - HONOLULU - LOS ANGELES.

- 28 SEPTEMBRE :

20 ans ont passé, jour pour jour, depuis que la compagnie TAI reliait officiellement pour la première fois PARIS à BORA-BORA.

L'aéroport de TAHITI-FAAA n'était pas encore construit, et le DC6 de la TAI desservait la Polynésie française à partir de BORA-BORA, le relais étant pris par l'hydravion de la RAI. Tout cela avait encore un petit air "folklorique", témoin cet unique passager à destination de HUAHINE qui fut débarqué sur une bouée dans le lagon et dut attendre 3 heures durant l'arrivée du représentant local de la compagnie.

Le voyage PARIS - BORA-BORA durait alors 6 jours et 6 nuits entrecoupés d'escales qui permettaient aux passagers de se délasser et se restaurer, les repas n'étant pas pris à bord.

Mais le progrès était en marche et quelques années plus tard, exactement le 5 mars 1961, la piste de Tahiti-Faaa était officiellement inaugurée. C'était alors l'ère des "Jets" qui commençait et qui permettait de ramener à quelques 20 heures la liaison PARIS - TAHITI.

- 28 SEPTEMBRE :

Déclenchement du plan de secours de l'aéroport de Tahiti-Faaa pour tester la rapidité et la mise en place des secours.

2.2. PASSAGES de PERSONNALITES CIVILES et ETRANGERES :

- 02 JUILLET :

Arrivée de Caroline de Monaco et de son époux Philippe JUNOT pour effectuer leur voyage de nocce en Polynésie française.

- 06 JUILLET :

Mr Paul DIJOU, Secrétaire d'Etat aux DOM-TOM de passage à Tahiti, venant Nouméa.

- 11 JUILLET :

Son Altesse Royale, le Prince Héritier TUPOUTO'A de Tonga est arrivé ce jour et séjournera à Tahiti jusqu'au 17 juillet.

- 21 JUILLET :

Le maire de Paris, Mr Jacques CHIRAC est en visite en Polynésie française jusqu'au 30 juillet.

- 11 AOUT :

Arrivée en provenance d'Auckland de Mr Alexandre LAGEY, Conseiller transports auprès de l'Ambassadeur de France à Tokyo.

- 17 AOUT :

Venant de Nouméa, Mr Paul DIJOU s'arrête quelques heures dans le territoire avant de regagner Paris.

- 25 AOUT :

Arrivée de Mr DEWATRE, Directeur de cabinet du Haut Commissaire en remplacement de Mr NAFTALSKI appelé à d'autres fonctions.

- 24 SEPTEMBRE :

Le "SONNE", navire laboratoire allemand fait escale à Tahiti ; sa mission est consacrée à la recherche des nodules et à l'étude des sédiments qui reposent sur les fonds marins.



III - ACTIVITES de l'AVIATION CIVILE -

3.1.- TRAFIC AERIEN

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL

(Période du 01.07.78 au 30.09.78)

COMPAGNIES	CHARTERS			TRA F I C				R E G U L I E R				VARIATION avec 3e trimestre 78
	VOLS	PAX	TRA	VOLS	PAX	TRA	S.O	CMR	FRET enKG	POSTE/KG		
<u>UTA</u>	A	7	1 030	0	106	19195	2 924	25 743	85,9	475 311	62 111	PAX + 2,3
	D	5	856	0	108	19130	2 924	26 093	84,5	110 348	15 170	FRE +36,9
	T	12	1 886	0	214	38325	5 848	51 836	85,2	585 659	77 281	POS +26,1
<u>PANAM</u>	A				27	3958		10 919	36,2	29 396	3 120	PAX -25,8
	D				26	4267		10 514	40,6	3 070	248	FRE $\frac{1}{2}$ 5,7
	T				53	8225		21 433	38,4	32 466	3 368	POS $\frac{3}{4}$ 2,1
<u>AIR NEW ZEALAND</u>	A	1	260	0	58	5933	6 861	16 517	77,5	741 378	2 849	PAX +17,5
	D	1	0	0	68	6033	6 861	16 515	78,1	7 338	4 309	FRE +21,2
	T	2	260	0	136	11966	13 722	33 032	77,8	748 716	7 158	POS +48,9
<u>LAN CHILE</u>	A				39	1829	1 264	6 157	50,2	3 578	303	PAX -13,2
	D				39	1813	1 264	6 151	50,0	1 675	252	FRE -28,1
	T				78	3642	2 528	12 308	50,1	5 253	555	POS X 6,1
<u>BRITISH CALEDONIAN AIRWAYS</u>	A	1	0	0								
	D	1	7	0								
	T	2	7	0								
<u>TOTAL</u>	A	9	1 290	0	240	30915	11 049	59 336	70,7	1249 663	68 383	PAX - 1,2
	D	7	863	0	241	31243	11 049	59 273	71,4	123 431	19 979	FRE +10,8
	T	16	2 153	0	481	62158	22 098	118 609	71,0	1372 094	88 362	POS +20,8

A = ARRIVEE

TRA = TRANSIT

SO = SIEGES OFFERTS

D = DEPART

PAX = PASSAGERS

CMR = COEFFICIENT MOYEN DE REMPLISSA

- PARC AERIEN de POLYNESIE FRANCAISE -

- 30 SEPTEMBRE 1978 -

EXPLOITANT	Immatriculation	TYPE	Masse maxi au décollage	Equipement mention	OBSERVATIONS
AIR POLYNESIE	FOCVY	F 27 A	20 tonnes	TPP 1 IFR	FAIRCHILD HIL.
	FOCVZ	F 27 A	20 tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	FOCYA	F 27 A	20 tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	FOCLV	DHC6/200	06 tonnes	TPP 2 IFR	DE HAVILLAND
	FODBN	DHC6/300	06 tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	FOCRB	BN 2 A	03 tonnes	TPP 2 IFR	BRITTEN NORMAN
AIR TAHITI	FOGCY	PA 23	03 tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCFA	PA 23	03 tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCFJ	DHC6/200	06 tonnes	TPP 2 IFR	DE HAVILLAND
	FOCGU	U 206	02 tonnes	TPP 3 VFR	CESSNA
	FOCIT	PA 23	03 tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCMN	BN 2 A	03 tonnes	TPP 3 VFR	BRITTEN NORMAN
	FOCMO	BN 2 A	03 tonnes	TPP 3 VFR	- d° -
	FOCOY	BN 2 A	03 tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	FOCOZ	BN 2 A	03 tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
FOGUU	H 18	05 tonnes	TPP 2 IFR	BEECHCRAFT	
TAHITI AIR TOUR SERVICE	FOCRV	D 95 A	02 tonnes	TPP 2 IFR	BEECHCRAFT
	FODCT	H 18	05 tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
AERO-CLUB de TAHITI	FOCAB	PA 28	02 tonnes	privé VFR	PIPER
	FOCAY	DR150	02 tonnes	privé VFR	JODEL
	FOCYK	PA 28	02 tonnes	privé VFR	PIPER
	FODHT	PA 28	02 tonnes	privé VFR	PIPER
CERCLE AERONAUTIQUE	FOCMJ	182 J	02 tonnes	privé VFR	CESSNA
	FOCTB	FRA 150	02 tonnes	privé VFR	CESSNA (VFR nuit)
	FODFC	C 150	02 tonnes	privé VFR	CESSNA
	FOCPR	PA 28	02 tonnes	privé VFR	PIPER
AERO-CLUB des I.S.L.V	FOBOJ	PA 18	02 tonnes	privé VFR	PIPER
	FOGNZ	172 K	02 tonnes	privé VFR	CESSNA
Interfly	FOCZC	D 50	03 tonnes	privé VFR	BEECHCRAFT
Moulène J-L	FODEY	Bell 47G	02 tonnes	Hélicop. Pvt/VFR	
Lejeune J-F	FAZAG	F 51 D	04 tonnes	privé VFR	NORTH AMERIC.
Bres	FOELJ	PA 32	02 tonnes	privé VFR	PIPER
Brouillet	FOCTQ	PA 31	03 tonnes	privé IFR	PIPER
Brel (Balny)	FODBU	D 50	03 tonnes	privé IFR	BEECHCRAFT
Chanteloup	FOCZB	PA 30 C	02 tonnes	privé IFR	PIPER
Lejeune M.	FODAO	PA 31	03 tonnes	privé IFR	PIPER NAVAJO
Etat	FOCHS	PA 31	03 tonnes	IFR	PIPER NAVAJO
PICGOT H.	FOCIA	DR 250	02 tonnes	privé VFR	JODEL
LETY G.	FOCMV	PA 32	02 tonnes	privé IFR	PIPER
TOUITOU/JANVIER	FOCSF	H12/100	02 tonnes	privé VFR	ROBIN
KLIMA R.	FODAP	PA 34	03 tonnes	TPP 2 IFR	PIPER

(+) MENTION d'EMPLOI :

- TPP 1 : Tout avion multimoteur, quelle que soit sa masse, possédant un CDN de type et les équipements pour les vols aux instruments, les vols de nuit et les vols en conditions givrantes.
  
- TPP 2 : Tout avion multimoteur, masse inférieure ou égale à 5 700 Kg possédant 1 CDN de type et les équipements pour les vols aux instruments et les vols de nuit.
  
- TPP 3 : Tous les monomoteurs ou multimoteurs, masse inférieure ou égale à 5 700 Kg, régime VFR exclusivement.
  
- IFR : Règles de vol aux instruments.
  
- VFR : Règles de vol à vue.

- TRAFIC INTERINSULAIRE (Période du 01.07.78 au 30.09.78) -

AIR TAHITI : TRAFIC COMMERCIAL

AERONEF	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/Km réels	Sièges/Km offerts	C M R
AZTEC	220	334	585	211 625	403 985	52,3 %
BEECH	72	59	315	74 854	139 228	53,7 %
BN2A	3 673	565	21 292	494 901	697 221	71,0 %
TWIN 200	1 528	282	18 457	510 122	841 937	60,6 %
TOTAL ...	5 493	1 240	40 649	1 291 502	2 082 371	61,9 %

AIR POLYNESIE : TRAFIC COMMERCIAL

AERONEF	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/Km réels	Sièges/Km offerts	C M R
F27A	2 404	1 579	55 063	14 276 000	21 558 000	66,2 %
TWIN 300	810	467	6 809	1 491 000	1 989 000	75,0 %
TWIN 200	1 476	352	14 948	622 000	949 000	65,5 %
BN2A	1 103	191	6 480	129 000	196 000	65,8 %
TOTAL ...	5 793	2 589	83 300	16 518 000	24 692 000	66,9 %

TOTAL DU TRAFIC COMMERCIAL INTERINSULAIRE DES 2 COMPAGNIES

COMPAGNIES	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/Km réels	Sièges/Km offerts	C M R
A. T.	5 493	1 240	40 649	1 291 502	2 082 371	61,9 %
A. P.	5 793	2 589	83 300	16 518 000	24 692 000	66,9 %
TOTAL	11 286	3 829	123 949	17 809 502	26 774 371	66,4 %

EVACUATIONS SANITAIRES ( E V A S A N )

Au cours du 3e trimestre 1978, la compagnie AIR TAHITI, a effectué 13 évacuations sanitaires (MOOREA, exclu-) qui se répartissent comme suit :

- Iles-Sous-Le-Vent .....	2
- Tuamotu .....	9
- Gambier .....	1
- Australes .....	1

Par ailleurs, l'appareil d'Etat FOCHS a procédé à 4 évacuations sanitaires intéressant les Iles-Sous-Le-Vent, les Tuamotu et les Marquises.

ACTIVITES des AERO-CLUBS de POLYNESIE FRANCAISE

(3e TRIMESTRE 1978)

/AERO-CLUB de TAHITI/

Type d'aéronef	Immatriculation	Heures de vol	Distance (Km)
PA 28	FOGAB	195	40 900
PA 28	FODHT	354	74 300
PA 28	FOCYK	128	24 300
		<u>677</u>	<u>139 500</u>

/CERCLE AERONAUTIQUE/

FRA 150	FOCTB	121	21 800
C 150	FODFC	141	22 600
C 182	FOCMJ	124	27 300
PA 28	FOCPR	<u>112</u>	<u>21 800</u>
		498	93 500

/AERO-CLUB des ILES-SOUS-LE-VENT/

PA 18	FOBOJ	15	2 000
C 172	FOGNK	79	14 200
		<u>94</u>	<u>16 200</u>

TOTAL HEURES DE VOL = 1 269

TOTAL DISTANCES (KM) = 247 200

TITRES de PILOTES non PROFESSIONNELS  
OBTENUS au COURS du 3e TRIMESTRE 1978

TITRE	AERO-CLUB de TAHITI	CERCLE AERONAUTIQUE	AUTRES *	TOTAL
Cartes de stagiaires	10	4		14
Licences élémentaires	2	1		3
Brevets de pilotes privés	5	1	3	9
<u>TOTAL .....</u>	<u>17</u>	<u>6</u>	<u>3</u>	<u>26</u>

\* Section hélicoptère dont les activités ont débuté au mois de juin.

3.2.- PERSONNEL de la DIRECTION du SERVICE de l'AVIATION CIVILE

- /MOUVEMENTS de PERSONNEL/ -

DEPARTS ENREGISTRES AU COURS DU 3e TRIMESTRE 1978

- PERSONNEL RAPATRIE en METROPOLE en FIN de SEJOUR -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
1er JUILLET	DENIAU Guy	I T M	METEO
" "	GANDOLFO Antoine	TCESMAC	S N A
" "	LAMARCHE Jacques	T S M	METEO
16 JUILLET	SELAM André	CCCA/1	S N A
28 JUILLET	BOSC Jean	CCCA/P	S N A

- CONGES ADMINISTRATIFS -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
1er JUILLET	PASCAL René	I T M	METEO
15 JUILLET	MARCHISCHIE Noël	CS/ATTPE	INFRA
03 AOUT	TSCHEILLER André	Secrétaire adm.	ADM
24 SEPTEMBRE	DAVID Philippe	LG/2	INFRA

- DEMISSION -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
30 AOUT	TAIORE Albert	AC/2	S N A

- ARRIVEES ENREGISTREES AU COURS DU 3e TRIMESTRE 1978 -

- PERSONNEL AFFECTE EN PROVENANCE DE METROPOLE -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
03 JUILLET	BOURACHOT Guy	TCESMAC	S N A
16 JUILLET	CUTULLIC André	IPEEAC	S N A
28 JUILLET	BELTRAN Maurice	TCESMAC	S N A
28 JUILLET	GRANVILLIERS Christian	ATTPE	S I A
07 AOUT	PELLEGRIN Bernard	ITPE	S I A
21 AOUT	BERVOET Bernard	ESA/1	S N A
21 AOUT	LESUR Serge	TM/CEP	METEO
24 SEPTEMBRE	CHABERT Roland	ITM/CEP	METEO
14 SEPTEMBRE	DROUET Raymond	ITM/CEP	METEO
18 SEPTEMBRE	CHARRON Rogatien	T M	METEO

- RETOUR DE CONGE -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
28 AOUT	PRENAT Jean-Claude	TESMAC	S N A

- RECRUTEMENTS -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
16 AOUT	ANANIA Jean-François	AG/4	S N A/Raiatea
01 SEPTEMBRE	PERILLAUD François	AG/3	S N A

- MUTATIONS -

D A T E	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	Station/Aérodrome	
			Ancien	Nouveau
07 JUILLET	RACULX Gérard	AG/3	MET/FAAA	TAKAROA
08 JUILLET	ARMAN Louis	AG/3	RAPA	MET/FAAA
" JUILLET	ESTALL Ronald	AG/3	RAPA	"
14 JUILLET	MANA Gérald	AG/5	TAKAROA	"
06 SEPTEMBRE	CHAUSSIN Roland	T M	MET/FAAA	ATUONA
05 SEPTEMBRE	DEANE William	T M	ATUONA	MET/FAAA
15 SEPTEMBRE	RAIMBAULT Henri	T M	MET/FAAA	RAPA
15 SEPTEMBRE	ESTALL Ronald	AG/3	MET/FAAA	RAPA

3.3.- ACTIVITES des SERVICES :

3.3.1.- DANS LES CENTRES d'EXPLOITATION

-/CENTRE de CONTROLE REGIONAL/ - (C.C.R)

- Statistiques mensuelles de trafic "en route" -

M O I S	MOUVEMENTS INTERINSULAIRES		MOUVEMENTS INTERNATIONAUX		T O T A U X	
	Nombre	Temps de contact (Heures)	Nombre	Temps de contact (Heures)	Nombre	Temps de contact (Heures)
JULLET	1 279	1 061	197	449	1 476	1 510
AOUT	1 307	1 048	200	422	1 507	1 470
SEPTEMBRE	1 046	913	178	420	1 224	1 333
TOTAUX TRIMESTRIELS	3 632	3 022	575	1 291	4 207	4 313

462 mouvements de plus que le trimestre précédent, soit une augmentation de trafic de 12,30 %.

Temps moyen de contact : Interinsulaires : 50 minutes  
 Internationaux : 2H 14 minutes

Le temps de contact est le temps pendant lequel le CCR a en compte l'aéronef et demeure en liaison avec lui.

Ce temps représente le temps "en route" depuis l'instant où l'avion est transféré au CCR Tahiti, soit par un CCR voisin, soit par une tour d'un aérodrome de Polynésie française, soit par l'aéronef lui-même, jusqu'à ce qu'il soit transféré à un autre organisme de circulation aérienne (CCR ou tour) ou qu'il ait clôturé son vol.

- PHASES d'URGENCE :

Le CCR n'a déclenché qu'une seule phase d'urgence (ALERFA), au cours de ce 3e trimestre 1978 au profit d'un BEECHCRAFT privé sur le trajet Tahiti/Rarotonga, suite à la perte de communications.

- INCIDENTS en ROUTE :

24 comptes rendus d'incident ont été rédigés par le CCR,

Ils avaient pour cause :

- mauvaises conditions météorologiques	3
- incident technique à bord	16
- ennuis moteurs	5

Ces incidents ont eu pour conséquence 10 demi-tours vers l'aérodrome de départ et 4 déroutements.

- PROCEDURES :

Rien à signaler.

/CENTRE DE COORDINATION DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE/ - /C.C.S./ -

- ACCIDENTS :

Le 27 juillet, vers 00H40, soit 45 minutes avant son arrivée à Tahiti-Faaa, un DC10 UTA, en provenance de Nouméa via Nandi, est brutalement secoué en écrêtant un cumulo-nimbus isolé.

L'appareil subit de fortes turbulences qui occasionnent des blessures à 4 passagers et 1 hôtesse de l'air.

Une visite minutieuse après l'atterrissage révèle que le DC10 n'a souffert d'aucune détérioration.

- OPERATIONS SAR :

\* 19 AOUT :

Le bonitier HUTITETAI II, de Moorea, avec 2 personnes à bord, est signalé manquant à son port d'attache. Le propriétaire envisage une panne de carburant.

Les recherches aériennes et maritimes sont entreprises et l'avis "Commandant Bory" en mission dans le secteur repère rapidement le bonitier à 15 NM au NNW de Moorea, lui prête assistance pour dépannage et convoyage jusqu'à destination.

\* 20 AOUT :

La Brigade de gendarmerie des Tuamotu signale qu'un speed boat parti de Tetiaroa le 19 à 16 heures n'est pas arrivé comme prévu à Papeete.

L'alerte est donnée et des moyens aériens et maritimes mis en oeuvre. Un Neptune ratisse la zone Tetiaroa/Tahiti sans succès. Finalement, c'est une vedette privée qui découvre le speed boat à la dérive (panne moteur), à 8 NM au nord de Temae (Moorea), le prend en remorque et le ramène à Papeete.

\* 22 AOUT :

Le bureau des affaires maritimes nous informe que le S/V américain "TZIGANE", avec 5 personnes à bord, est échoué dans le lagon à l'extrémité est de la piste

de Faaa. Le capitaine ne requiert aucune assistance et déséchoue son bateau par ses propres moyens. Pas de victime et dégâts matériels limités.

\* 8 SEPTEMBRE :

Le Commandant de bord d'un appareil des lignes régulières d'Air Polynésie, en vol entre Fakarava et Apataki, déclare percevoir des signaux de détresse sur la fréquence 121,5 MHZ.

Les signaux s'arrêtent, reparaissent, faibles.

Une enquête est immédiatement diligentée qui permet de s'assurer qu'aucun avion n'est manquant.

Par ailleurs, aucun bateau n'est signalé en difficulté.

D'autres avions, dont 1 caravelle des FAF, à l'écoute sur 121,5 MHZ redoublent d'attention, mais le signal n'est plus perçu.

- ASSISTANCE MEDICALE :

\* 3 SEPTEMBRE :

A 1027 Z l'avis français "Commandant Bory" faisant route vers Rarotonga avise le CCS qu'un marin du bord souffre d'une crise aigüe d'appendicite.

Le CCS demande aux autorités de Rarotonga de prévoir l'entrée de ce malade à l'hôpital ; heure d'arrivée prévue du "Commandant Bory" 0600 heures locales.

Par ailleurs, le CCS informe Rarotonga qu'une caravelle des FAF est prête à assurer l'évacuation du patient et compte arriver à 1630 Z.

Les autorités de Rarotonga agréent à toutes les demandes de Tahiti et facilitent l'évacuation sanitaire qui prend fin à 1830 Z avec l'arrivée du malade à Tahiti.

\* 29 SEPTEMBRE :

Le yacht "JONATHAN" a un blessé du dos à bord et demande au CCS Tahiti de lui

faire savoir si un médecin orthopédiste peut être consulté à Tahiti ; ce à quoi il est répondu aussitôt par l'affirmative.

- EXERCICES "SAR"

\* 9 AOUT :

Exercice "SAR" au Sud de la presqu'île de Tahiti comprenant une recherche électronique et visuelle et les largages de 2 canots d'exercice.

\* 27 SEPTEMBRE :

SAREX dans le lagon de Bora-Bora avec la participation de la vedette de la gendarmerie. Recherche et largages habituels.

- PHASES d'URGENCE :

Au cours de ce trimestre, le CCR a traité 8 phases d'urgence déclenchées par les CCR adjacents.

Ces phases d'urgence se répartissent comme suit :

- 5 ALERFA (phase d'alerte) émanant de Nandi (Fidji)
- 1 ALERFA émanant de Honolulu (Hawai)
- 1 INCERFA (phase d'incertitude) émanant de Nandi
- 1 INCERFA émanant de Honolulu.

- AUTRES ACTIVITES :

Le CCS a répondu à 9 demandes d'enquête émanant du JRCC Honolulu (7) et du RCC Nandi (2) concernant des navires de plaisance en retard sur leur horaire prévu ou demeurés sans contact radio.

## 3.3.2.- SUR LES AERODROMES :

## - /LISTE DES AERODROMES DE POLYNESIE FRANCAISE AU 30.09.78/ -

STATUT	ARCHIPEL	USAGE	Date mise en service (Ouv. CAP)	EXPLOITANT	Contrôle aérod. ou AFIS	Long. d piste (M)
<u>AERODROMES d'ETAT</u>						
		Ouvert à la :				
BORA-BORA/Motu Muté	Société (ISLV)	C.A.P.	Depuis 1958	DSAC	X	1 500
RAIATEA/Uturoa	Société (ISLV)	" "	08.02.64	DSAC	X	1 400
RANGIROA	Tuamotu	" "	27.08.67	DSAC	X	2 100
TAHITI-FAAA	Société (IDV)	" "	21.07.67	DSAC	X	3 416
<u>AERODROMES TERRI-</u>						
<u>TORIAUX</u>						
		Ouvert à la :				
APATAKI	Tuamotu	C.A.P.	06.12.77	DSAC	-	840
ANAA	Tuamotu	C.A.P.	28.12.76	DSAC	X	1 500
ATUONA/HIVA-OA	Marquises	Us. Restreint	29.01.73	DSAC	X	1 125
HUAHINE/FARE	Société (ISLV)	C.A.P.	30.03.71	DSAC	X	1 500
KAKUKURA	Tuamotu	C.A.P.	12.09.78	DSAC	-	700
MAKEMO	Tuamotu	C.A.P.	23.08.76	DSAC	X	1 500
MANIHI	Tuamotu	C.A.P.	15.09.69	DSAC	-	815
MAUPITI	Société (ISLV)	C.A.P.	10.07.72	DSAC	-	625
MOCREA-Temae	Société (IDV)	C.A.P.	06.10.67	DSAC	X	880
NAPUKA	Tuamotu	C.A.P.	16.05.77	DSAC	-	1 250
RURUTU	Australes	C.A.P.	07.04.76	DSAC	X	1 500
TAKAPOTO	Tuamotu	C.A.P.	29.08.73	DSAC	-	900
TIKEHAU	Tuamotu	C.A.P.	29.06.77	DSAC	-	1 250
TOTELEGIE	Gambier	C.A.P.	Mil. Conced Territoire	DSAC	X	1 250
TUBUAI/Mataura	Australes	C.A.P.	27.06.72	DSAC	X	1 500
UA HUKA	Marquises	Us. Restreint	29.01.73	DSAC	X	775
UA POU	Marquises	Us. Restreint	25.11.76	DSAC	-	833
<u>AERODROMES PRIVES</u>						
				Sté perle		
ARATIKA	Tuamotu	Us. Restreint	21.05.75	Aratika	-	800
ARUTUA	Tuamotu	" "	11.02.73	Sté. Pol. Perl.	-	680
FAKARAVA	Tuamotu	" "	14.04.77	M. Klima	-	900
HIKUERU	Tuamotu	" "	19.03.76	Sté. Pol Perl	-	800

- /AIDES RADIOELECTRIQUES A LA NAVIGATION/ -

AIDES RADIO CIVILES (au 30.09.78)

STATION	Indicatif	FREQUENCE	Puissance	Portée notifiée	HORAIRE	UTILISATION
ANAA	AA	332,5 KHZ	25 W	25 NM	H.24	L
ATUONA	HV	383 KHZ	100 W	80 NM	O/R	NDB
BCRA-BCRA	BB	384 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
HUAHINE	HH	345 MHZ	25 W	20 NM	H.24	L
MAKEMO	MK	277,5 KHZ	25 W	20 NM	O/R	L
MANIHI	MH	284,5 KHZ	100 W	120 NM	0600/2200	NDB
NAPUKA	NP	272 KHZ	400 W	250 NM	O/R	NDB
RAIATEA	RU	372 KHZ	50 W	50 NM	H.24	L
RANGIROA	OA	358 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
RANGIROA	RAN	112,3 MHZ	50 W	50 NM	H.24	VCR
RURUTU	RT	282,5 KHZ	100 W	100 NM	O/R	NDB
TAHI TI	FXI	393 KHZ	400 W	250 NM	H.24	NDB
TAHI TI	PW	257,5 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
TAHI TI	TS	377,5 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
TAHI TI	TAF	112,1 MHZ	200 W	200 NM	H.24	VCR
TAHI TI		Channel 58 X		200 NM	H.24	DME
TAKAPOTO	TP	349 KHZ	100 W	100 NM	O/R	NDB
TOTELEGIE	MG	341 KHZ	100 W	100 NM	H.24	L
TUBUAI	TB	347 KHZ	100 W	150 NM	O/R	NDB
UA HUKA	UK	372 KHZ	400 W	200 NM	O/R	NDB
UA POU	PO	352,5 KHZ	25 W	20 NM	O/R	L

AIDES RADIO MILITAIRES (au 30.09.78)

HAO	HA	367 KHZ	5KW	400 NM	H.24	NDB
HEREHERETUE	HT	379 KHZ	25 W	25 NM	H.24	L
MURUROA	MU	400 KHZ	50 W	80 NM	H.24	L
REAO	RE	327,5 KHZ	50 W	25 NM	H.24	NDB
TUREIA	TR	355 KHZ	50 W	25 NM	H.24	L

AIDES RADIO ETRANGERES (au 30.09.78)

AITUTAKI	AI	320 KHZ		250 NM	O/R	NDB
RAROTONGA	RG	352 KHZ		250 NM	H.24 ACC/ NANDI	NDB
RAROTONGA	RG	113,5 MHZ		150 NM	H.24 ACC/ NANDI	VCR
RAROTONGA	RG	Channel 58 X		150 NM	H.24 ACC/ NANDI	DME

A - /AERODROME INTERNATIONAL de TAHITI-FAAA/ -

TRAFFIC COMMERCIAL des COMPAGNIES LOCALES (Période du 01.07.78 au 30.09.78)

COMPAGNIES	CHARTERS		TRAFFIC REGULIER				Variation avec 3e trimestre 1977		
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	S.O	CMR		FRET en Kg	POSTE en Kg
II-2 IR POLYNESIE	A	13 : 408	2 144 :	41 091 :	53 196 :	77,2 :	55 714 :	3 108 :	PAX + 17,3
	D	15 : 466	2 145 :	38 434 :	53 177 :	72,3 :	127 249 :	12 058 :	FRE + 73,1
	T	28 : 874	4 289 :	79 525 :	106 373 :	74,8 :	182 963 :	15 166 :	POS + 41,6
II-2 IR TAHITI	A	:	2 607 :	21 374 :	30 751 :	69,5 :	:	:	PAX + 15,5
	D	:	2 610 :	18 511 :	30 804 :	60,1 :	:	:	:
	T	:	5 217 :	39 885 :	61 555 :	64,8 :	:	:	:
TOTAL	A	13 : 408	4 751 :	62 465 :	83 947 :	74,4 :	55 714 :	3 108 :	PAX + 16,7
	D	15 : 466	4 755 :	56 945 :	83 981 :	67,8 :	127 249 :	12 058 :	FRE + 73,1
	T	28 : 874	9 506 :	119 410 :	167 928 :	71,1 :	182 963 :	15 166 :	POS + 41,6

TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL (Période du 01.07.78 au 30.09.78)

COMPAGNIES	CHARTERS		TRAFFIC REGULIER				Variation avec 3e trimestre 1977			
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	TRA	S.O		CMR	FRET en Kg	POSTE en Kg
A	9	1 290	240	30 915	11 049	59 336	70,7	1 249 663	68 383	PAX - 1,2
D	7	863	241	31 243	11 049	59 273	71,4	122 431	19 979	FRE + 10,8
T	16	2 153	481	62 158	22 098	118 609	71,0	1 372 094	88 362	POS + 20,8

Note = Pour le détail du trafic commercial international, se reporter en 3,1 -

TRAFFIC COMMERCIAL TOTAL ENREGISTRE SUR l'AERODROME de TAHITI-FAAA

(Période du 01.07.78 au 30.09.78)

COMPAGNIES	CHARTERS		TRAFFIC REGULIER				Variation avec 3e trimestre 1977			
	VOLS	PAX	VOLS	PAX	TRA	S.O		CMR	FRET en Kg	POSTE en Kg
A	22	1 698	4 991	93 380	11 049	143 283	72,9	1 305 377	71 491	PAX + 9,9
D	22	1 329	4 996	88 188	11 049	143 254	69,3	249 680	32 037	FRE + 15,7
T	44	3 027	9 987	181 568	22 098	286 537	71,1	1 555 057	103 528	POS + 23,4

- TRAFIC de l'AERODROME

M O I S	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS non COMMERCIAUX	
		dont IFR		dont IFR
JUILLET	3 386	820	2 169	292
AOUT	3 786	883	2 503	284
SEPTEMBRE	3 061	707	3 400	222
<u>TOTAL</u> .....	10 233	2 410	8 072	798

TOTAL TOUT TRAFIC = 18 305

TOTAL TRAFIC IFR = 3 208

Parmi les aéronefs ayant fréquenté l'aérodrome en trafic commercial, il a été enregistré :

M O I S	Aéronefs étrangers	JETS	+ de 20 tonnes
JUILLET	90	169	668
AOUT	94	166	696
SEPTEMBRE	89	163	594
<u>TOTAL</u> .....	273	498	1 958
TRIMESTRE			

Mouvements des aéronefs (trafic non commercial)

M O I S	Aéro-club de Tahiti	Cercle aéronautique	Privés	Autres mouvements	TOTAL
JUILLET	824	698	251	396	2 169
AOUT	866	838	255	544	2 503
SEPTEMBRE	1 532	1 158	302	408	3 400
<u>TOTAL</u> .....	3 222	2 694	808	1348	8 072

RELEVÉ TRIMESTRIEL DES MOUVEMENTS  
D'APPAREILS DES AÉRO-CLUBS BASES A TAHITI

/ J U I L L E T /

AÉRO-CLUB DE TAHITI

FODHT	378
FOCYK	234
FOCAB	212
	<hr/>
	824

CERCLE AERONAUTIQUE

FOCPR	128
FOCMJ	116
FODFC	414
FOCTB	40
	<hr/>
	698

/ A O U T /

FODHT	494
FOCYK	10
FOCAB	362
	<hr/>
	866

FOCPR	110
FOCMJ	86
FODFC	82
FOCTB	560
	<hr/>
	838

/ S E P T E M B R E /

FODHT	652
FOCYK	784
FOCAB	96
	<hr/>
	1 532

FOCPR	98
FOCMJ	80
FODFC	778
FOCTB	202
	<hr/>
	1 158

LICENCES de PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

(Période du 01.07 au 30.09.78)

<u>PROFESSIONNEL :</u>	
- Pilote de ligne (PL)	5
- Pilote professionnel 1re classe (PP1)	12
- Pilote professionnel (PP)	12
- Qualification IFR	8
- Certification secours sauvetage (CSS)	12
- Mécanicien navigant	1
	<hr/>
TOTAL .....	50
NON PROFESSIONNEL	27

EFFECTIFS P.N BASES en P.F au 30.09.1978

<u>PROFESSIONNEL :</u>	
- P L	1
- PP1	16
- P P	20 +
	6 PP privé
- CSS	88
	<hr/>
TOTAL .....	131
CORPS TECHNIQUES	5
PRIVES	123

MESSAGES RECUS par le BUREAU CENTRAL des TELECOMMUNICATIONS (BCT)

(3e TRIMESTRE 1978)

- R E C E P T I O N -				- E M I S S I O N -			
RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL		RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL	
Résultats mensuels		Résultats trimestriels		Résultats mensuels		Résultats trimestriels	
JUILLET	23 680	MTO	9 067	JUILLET	7 554	SNA	1 285
AOUT	22 854	SNA	0	AOÛT	7 559	TWR	5 508
SEPTEMBRE	22 487	TWR	2 855	SEPTEMBRE	7 338	CCR	9 213
		CCR	2 199			CEP	2 838
		CEP	1 666			DAC	263
		DAC	100			SITA	77
		SITA	29			BLU	2 180
		BLU	1 875				
	69 021		17 791		22 451		21 364
<u>TOTAL RECEPTIONS</u>			86 812	<u>TOTAL EMISSIONS</u>			43 815
<u>MOYENNE QUOTIDIENNE</u>			964	<u>MOYENNE QUOTIDIENNE</u>			486

BUREAU d'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)

(3e trimestre 1978)

- NOTAM RECUS (Classe I - Série A) -		- NOTAM EMIS (Classe I) -	
Provenance : AUSTRALIE	299		
CANADA	497		
CHILI	85		
EQUATEUR	61	Série A =	15
HAWAI	399		
JAPON	522		
MEXIQUE	19	Série C =	29
NANDI	207		
NOUVELLE ZELANDE	309		44
PANAMA	150		
PEROU	259		
U S A	805		
VENEZUELA	80		
	<u>3 692</u>		

Protectionsaéronautiques fournies aux commandants de bord durant le 3e trimestre 1978 = 241

PROTECTIONS METEO (Période du 01.07 au 30.09.1978)

PROTECTIONS des EQUIPAGES au départ, élaborées par la station des prévisions météo de Faaa.

REPARTITION DES PROTECTIONS SUIVANT DESTINATION :

LONGS COURRIERS	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	TOTAUX
POINTE A PITRE	2	1	1	4
LOS ANGELES	38	46	37	121
AUCKLAND	22	18	18	58
NANDI	6	6	5	17
HONOLULU	7	1	0	8
PAGO PAGO	5	5	5	15
RAROTONGA	5	6	7	18
NOUMEA	9	9	9	27
SANTIAGO	8	9	9	26
<b>T O T A U X .....</b>	<b>102</b>	<b>101</b>	<b>91</b>	<b>294</b>

MOYENS COURRIERS	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	TOTAUX
<u>CIVILS</u>				
ISLV/TUAMOTU du NORD	294	268	235	797
MARQUISES	16	5	10	31
AUSTRALES	14	13	15	42
TOTEPEGIE	4	4	3	11
<u>MILITAIRES</u>				
SITES	61	58	54	173
<b>TOTAUX .....</b>	<b>389</b>	<b>348</b>	<b>317</b>	<b>1 054</b>

- OBSERVATIONS d'AVIONS en VOL SUIVANT DESTINATION -

( A I R E P )

VENANT de ou ALLANT à	JUILLET	AOÛT	SEPTEMBRE	TOTAUX
LOS ANGELES	380	460	370	1 210
AUCKLAND	88	72	72	232
NANDI	24	24	20	68
HONOLULU	70	10	0	80
PAGO-PAGO	20	20	20	60
RAROTONGA	20	24	28	72
SANTIAGO	80	90	90	260
NOUMEA	36	36	36	108
<b>T O T A U X</b>	<b>718</b>	<b>736</b>	<b>636</b>	<b>2 090</b>

- ACTIVITES du SERVICE de SECURITE INCENDIE (SSIS) -

(Période du 01.07 au 30.09.1978)

- Feux d'avion	1
- Feux extérieurs à l'aérodrome	1
- Alertes pour avions en difficulté à l'atterrissage	8
- Evacuations sanitaires	6
- Surveillance avitaillement	540
- Surveillance mise en route	540
- Interventions diverses	11
- Intervention nautique	1
	<hr/>
	1 108

B - AERODROMES D'ETAT EXTERIEURS -

du 01.07.78 au 30.09.78

T R A F I C

AERODROMES	M O U V E M E N T S			PASSAGERS	FRET (en kg)	POSTE (en kg)
	Commer- ciaux	Non com- merciaux	TOTAL			
BCRA-BCRA	1 146	194	1 340	24 857	69 531	1 531
RAIATEA	1 192	481	1 673	19 754	43 662	3 961
RANGIROA	348	120	468	5 228	24 688	777
T O T A L . . . .	2 686	795	3 481	49 839	137 881	6 269

C - AERODROMES TERRITORIAUX -

du 01.07.78 au 30.09.78

T R A F I C

AERODROMES	M O U V E M E N T S			PASSAGERS	FRET (en kg)	POSTE (en kg)
	Commer- ciaux	Non com- merciaux	TOTAL			
ANAA	40	4	44	233	1 429	120
ATUONA	82	14	96	-	-	-
HAO	54	28	82	307	257	1 757
HUAHINE	1 069	190	1 259	11 871	31 795	936
MAKEMO	44	2	46	268	2 292	14
MANIHI	61	26	87	1 253	1 993	31
MAUPI TI	124	75	199	1 529	6 693	176
MOOREA	7 497	1 360	8 857	64 662	561	0
NAPUKA	88	14	102	50	249	44
RURUTU	70	0	70	926	22 607	718
TAKAPO TO	108	20	128	150	2 444	115
TIKEHAU	56	16	72	465	1 075	1 631
TOTI GEGIE	15	8	23	128	105	213
TUBUAI	74	2	76	1 275	5 035	2 634
UA HUKA	46	2	48	389	630	1 189
UA PCU	0	6	6	0	0	0
T O T A L . . . .	9 428	1 767	11 195	83 506	77 165	9 578

D - /AERODROMES PRIVES/ -

T R A F I C

AERODROMES	M O U V E M E N T S			Mvts commerciaux PASSAGERS
	Commer- ciaux	Non com- merciaux	TOTAL	
ARATIKA	4	0	4	6
ARUTUA	2	22	24	10
FAKARAVA	26	0	26	35
HIKUERU	16	2	18	49
KAUKURA	63	18	81	102
MARUTEA SUD	2	16	18	0
MATAIVA	14	30	44	12
TETIAROA	350	12	362	1 384
TUPAI	0	90	90	0
T O T A U X	477	190	667	2 098

3.3.3.- ACTIVITES DIVERSES

A - /SECTION ADMINISTRATIVE/ -

Résultats des concours et examens du 3e trimestre 1978 :

- Agent contractuel 3e catégorie - 4/5 juillet

Nombre de candidats : 4

Reçu : Mr PERILLAUD

- Agent contractuel 4e catégorie - 6/7 juillet

Nombre de candidats : 8

Reçu : Mr ANANIA

- Concours externe TM/CEAPF - 18 et 19 juillet

Inscrits : 28 - Présents : 23

Reçus : MM RERE John et LAITAME Gérald

Liste complémentaire : MM LEE Marcel et MAHINUI Louis

- Concours interne TAG/CEAPF : 20 et 21 juillet

Inscrits : 6 - Présents : 4

Reçu : Mr COLOMBANI Roland

Liste complémentaire : TARA Laurence

- Concours AITM/CEAPF - 25 et 26 juillet

Inscrits : 87 - Présents : 65

Reçus : MM Tscheiller, Dauphin R, Teipoarii, Schutz, Pinson

Liste complémentaire : MM Lo, Galina, Devaux, Dauphin D., Walker

- Examen professionnel IEEAC - 11 au 15 septembre

Inscrits du service : 4

Reçu du service : Mr JUVENTIN Claude

- Examen professionnel T/CEAPF - 20 septembre

Inscrits : 2

Reçus : MM RERE

LAITAME

### ACTION de FORMATION

Tous les Chefs de service, de subdivisions et cadres chargés de la comptabilité avaient été invités à suivre un stage du 9 au 28 août organisé par la SIPCA/PROMOTION et portant sur la comptabilité analytique. Quinze agents dont cinq du service de la navigation aérienne, cinq de la Météo, deux du service de l'infrastructure aéronautique et trois de la Direction ont effectivement participé aux huit séances de quatre heures que comportent ce stage.

Les objectifs poursuivis étaient les suivants :

- sensibiliser les cadres techniques aux possibilités du système de comptabilité analytique actuellement déjà en place ;
- motiver les responsables des services à une approche de leur mission en terme d'efficacité de gestion ;
- accessoirement mettre à profit la présence des responsables des divers services pour les habituer au travail en groupe.

#### Déroulement du stage :

Après une première séance consacrée essentiellement à la présentation des animateurs et des participants, les quatre séances suivantes ont été consacrées plus particulièrement à l'étude de la comptabilité analytique d'exploitation, avec d'une part des exposés techniques et d'autre part l'examen, la discussion et la résolution en groupe de cas concrets.

La sixième séance a porté sur l'approche d'un cas spécifique "Aviation Civile" qui a fait apparaître les difficultés de l'application de la comptabilité analytique d'exploitation à un service public, fonctionnant sur crédits budgétaires, ne tarifant pas ses produits et offrant le même service à plusieurs utilisateurs.

L'avant dernière séance a été consacrée à la recherche des objectifs possibles et des besoins de chaque centre de responsabilité.

Cette étude a permis d'arriver à trois conclusions provisoires :

- absence d'indicateurs sérieux de la production, de l'activité et de la qualité du service de l'aviation civile par suite de l'inexistence des "sanctions" économiques ou financières qui s'exercent automatiquement dans l'entreprise privée ;
- bonne perception de l'intérêt de la comptabilité analytique pour des actions ponctuelles (facturation de services rendus) pour la détermination des dépenses "compressibles" et pour assurer la meilleure répartition des moyens matériels et humains à l'intérieur d'une fonction déterminée ;
- nécessité d'opérer un choix délicat pour que les dépenses entraînées par le traitement de la comptabilité soient compatibles avec les résultats qui peuvent en être attendus.

A l'issue du stage, les participants ont regretté que, par suite du manque de temps, certains aspects n'avaient pu être traités à fond.

Il est apparu également que l'actuel système de comptabilité analytique devait être revu car il ne répond que très partiellement aux besoins des services.

La décision a donc été prise que le bureau comptabilité de la section administrative, en étroite collaboration avec les différents services, se charge de l'élaboration d'un nouveau système de comptabilité analytique à même de constituer un utile et fiable outil de gestion.

B - SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE -

Le bilan ci-après fait le point des principales activités du service de l'infrastructure au cours du 2e et du 3e trimestre 1978.

AERODROMES d'ETAT

1.- AERODROME de TAHITI-FAAA

1.1.- Travaux :

1.1.1.- Construction de bureaux pour la direction du service de l'aviation civile et la brigade des transports aériens :

Les travaux, qui ont été confiés à l'entreprise TAPUTUARAI, ont commencé le 23 mai 1978. Le projet comporte l'aménagement de trois niveaux de bureaux de 185 m2 chacun, prévu pour le service administratif au rez-de-chaussée, la direction du service de l'aviation civile au premier étage et la gendarmerie au deuxième étage. L'accès se fera par l'escalier existant de la Sétil.

Les fondations sur pieux ont duré du 24 juillet au 25 août. Dix-neuf pieux moulés ont été forés. Quelques modifications ont dû être faites en cours de travaux en raison de l'hétérogénéité des sols rencontrés.

Les travaux de gros oeuvre sont actuellement en cours et l'ensemble devrait être achevé au premier trimestre 1979.

1.1.2.- Aménagement de locaux par extension latérale du bloc technique :

Ces travaux, exécutés en régie directe par le service de l'infrastructure aéronautique, sont terminés.

1.1.3.- Boucle de retournement en extrémité 22 :

Des travaux de réfection ont dû être exécutés d'urgence sur crédits Sétil en raison d'affaissements de la chaussée.

1.1.4.- Barrières de sécurité de la traversée routière de la piste :

La commande ayant pour objet le remplacement des barrières a été passée. Les travaux préparatoires ont été exécutés et l'exécution sera reprise quand les matériels commandés seront arrivés à Tahiti.

1.2.- Etudes :

1.2.1.- Le déplacement projeté du dépôt de carburants de SOMCAT sur le Motu Tahiri semble en voie d'aboutir.

1.2.2.- Le plan de composition générale de l'aérodrome qui servira de cadre aux projets d'extension à moyen terme et long terme a été examiné par la commission consultative aéronautique du 27 avril 1978 et vient de recevoir un avis favorable du service des bases aériennes, sous réserve d'une modification portant sur la position du S S I S.

1.2.3.- Un nouveau plan de stationnement des avions sur l'aire principale a été étudié. Il permettra, quant la Sétil aura réalisé l'agrandissement de 40 m du parking vers l'est, de disposer de cinq places pour avions gros porteurs.

1.2.4.- La construction du centre de réception déporté reste bloquée par un problème domanial.

1.2.5.- Etude du réaménagement du balisage lumineux de la piste de Faaa en cours.

1.2.6.- L'avant-projet d'extension des installations terminales de l'aérogare a été étudié avec la Sétil et soumis au service des bases aériennes.

## 2.- AERODROME DE RANGIROA

### 2.1.- Travaux

#### 2.1.1.- Revêtement piste :

Les travaux de revêtement en multicouche de 48 000 m<sup>2</sup> de piste ont été exécutés par l'entreprise INTERROUTE entre le 24 juillet et le 9 août. Le balisage diurne a été refait.

#### 2.1.2.- Abri passagers :

Le gros-oeuvre, les sols et la voirie annexe ont été réalisés, mais les travaux ne seront repris que lorsqu'un financement complémentaire prévu en 1979 permettra d'exécuter l'aménagement intérieur.

## 3.- AERODROME DE RAIATEA

### 3.1.- Etudes

#### 3.1.1.- Construction d'un logement :

Un appel d'offres vient d'être lancé et devrait permettre d'entreprendre les travaux vers la fin de l'année.

## 4.- AERODROME DE BORA-BORA

### 4.1.- Etudes

#### 4.1.1.- Projet de bloc technique :

Des esquisses ont été établies en vue d'obtenir le financement de cette opération au budget 1979.

## 5.- INSTALLATIONS HORS AERODROMES

### 5.1.- VCR des Iles-sous-le-vent à Huahine

Les travaux de génie civil et de pose de câbles sont terminés et l'installation

des matériels est en cours.

## 5.2.- Station météo de TOTELEGIE :

Une étude du transfert de la station météo située sur le Motu de TOTELEGIE et qui devrait être réinstallée sur l'île principale de MANGAREVA a été entreprise.

## /AÉRODROMES TERRITORIAUX/

### 1.- ILES-SCUS-LE-VENT

#### 1.1.- Aérodrome de Huahiné :

Un important marché de revêtement en enrobés bitumineux a été exécuté en mai et juin par l'entreprise LE GAILL. Les importantes déformations de la chaussée ont nécessité la mise en oeuvre préalable d'une couche de reprofilage, suivie de l'exécution du revêtement proprement dit en épaisseur constante de 4 cm.

La totalité des aires, piste, bretelle, et aire de stationnement a été traitée. Le balisage diurne a été rétabli. Profitant de la présence de la centrale, le service a exécuté les travaux de revêtement de la voirie qui se raccordera à la route que le service de l'équipement entreprend jusqu'au village.

L'aérodrome de Huahiné, désormais équipé d'une aérogare fonctionnelle et d'une piste remise à neuf, possédant toutes les installations techniques requises, prend ainsi une place très honorable dans l'ensemble des aéroports des I.S.L.V. qui reçoivent la plus grande part du trafic intérieur.

Suite à la décision prise par le Conseil de Gouvernement, sa gestion va être concédée à la Sétill en même temps que Moorea. Etaient déjà concédés les aéroports de Bora-Bora et Raiatea.

Cette politique permettra à la collectivité d'exploiter les plus importants des aéroports de Polynésie dans le cadre d'une gestion commerciale équilibrée, sans faire appel aux ressources budgétaires pour assurer l'entretien et le développement des installations.

#### 1.2.- Aérodrome de Maupiti :

Les plans d'un abri destiné à remplacer celui récemment détruit par un cyclône ont été dressés. Les travaux seront exécutés au 4e trimestre.

### 2.- ILES-DU-VENT

#### 2.1.- Aérodrome de Moorea :

Le projet d'une extension et d'une modernisation, sans allongement de la piste ayant été adopté par le Conseil de Gouvernement, le service poursuit actuellement les opérations d'acquisitions domaniales, dans le même temps que sont entreprises les études.

Le service de l'infrastructure aéronautique a procédé à un agrandissement indispensable de 1 400 m<sup>2</sup> de l'aire de stationnement existante.

### 3.- MARQUISES

#### 3.1.- Aérodrome de Nuku-Hiva/Terre déserte :

##### 3.1.1.- Travaux préparatoires :

A l'exception de travaux complémentaires sur la voirie, le drainage et le réseau d'adduction d'eau qui ne seront entrepris qu'en fin d'opération, les opérations préparatoires sont terminées.

##### 3.1.2.- Terrassements généraux :

Les terrassements sont en cours. Leur exécution rencontre de nombreuses difficultés dues notamment à la présence de roches basaltiques qui mettent à rude épreuve le matériel.

De nombreuses pannes d'engins ont ralenti l'exécution. Un renforcement du chantier a été imposé au groupement d'entreprises, en raison de l'indisponibilité répétée de certains matériels et camions.

Un nouveau renforcement du matériel est en cours, ainsi que des réorganisations au sein des entreprises chargées de l'exécution.

Travaux exécutés fin septembre : déblais 277 000 m<sup>3</sup> dont 63 000 m<sup>3</sup> de rochers.  
Remblais 230 000 m<sup>3</sup>.

3.1.3.- Assainissement :

La mise en place des ouvrages ARMCO exécutée en régie est commencée (une buse terminée).

3.1.4.- Chaussée et revêtement :

Le soumissionnaire désigné est la société INTERROUTE. Le marché a été approuvé.

3.1.5.- Zone des installations :

Le réseau routier intérieur et les plans de bâtiments (aérogare, bloc technique, logements) sont en cours d'étude.

3.1.6.- Equipement :

Bateau et voiture de chantier sont sur place. Une chargeuse et un camion destinés à l'entretien ultérieur ont été acquis et sont en cours de livraison sur place.

3.1.7.- Travaux supplémentaires :

3.1.7.1.- Le dossier technique d'allongement à 1 700 m de la piste a été adopté.

3.1.7.2.- Le financement de la clôture de l'aérodrome et de la mise en oeuvre du balisage nocturne a été demandé.

3.1.7.3.- En annexe aux opérations menées par l'aviation civile, le service de l'équipement étudie la construction d'un quai de débarquement dans la baie de HAAOPU. Les travaux devraient être entrepris en 1979.

#### 4.- TUAMOTU

##### 4.1.- Aérodrome d'Anaa :

La construction d'un bloc technique et l'extension de l'abri passagers ont été terminées en juin.

##### 4.2.- Aérodrome de Manihi :

La construction d'un bloc technique, d'un abri passagers, d'un abri groupe et d'un logement, a été lancée courant septembre.

Un marché vient d'être passé pour la mise en oeuvre d'un balisage lumineux.

##### 4.3.- Aérodrome de Makemo :

Lancement en octobre de la construction d'un abri passagers et d'un bloc technique.

##### 4.4.- Aérodrome de Kaukura :

Dans le cadre de la reprise progressive par le territoire des aérodromes à usage restreint, l'aérodrome de Kaukura a fait l'objet de travaux de remise en état et revêtement entre le 24 mai et le 6 juin.

##### 4.5.- Aérodrome de Tikehau :

Un abri pour passagers a été construit au deuxième trimestre.

##### 4.6.- Aérodrome des Tuamotu de l'est :

Une opération combinée est en cours qui vise à la fois l'achèvement de Fangatau et la construction de 4 aérodromes nouveaux à Reao, Tatakoto, Pukarua et Puka-Puka.

Les aires de manoeuvres de Fangatau construites initialement sur crédits communaux ont reçu un revêtement bitumineux. Les travaux ont été achevés fin septembre.

Les chaussées des aérodromes de Reao et Tatakoto sont terminées et le

premier vol technique a eu lieu fin août. Déjà plusieurs évacuations sanitaires ont pu être réalisées sur ces aérodromes.

L'ensemble de cette opération a rencontré et rencontre encore de nombreuses difficultés. Les autres atolls concernés sont en effet des atolls sans passe, où les opérations de débarquement sont très difficiles et deviennent risquées dès que l'état de la mer se détériore.

Le Méhério, bateau du service de l'équipement affecté à l'opération, commence à accuser son grand âge (13 ans) et a dû effectuer plusieurs retours à Papeete pour réparation. Chacune de ses immobilisations entraîne des conséquences lourdes pour l'exécution des chantiers et pour la charge financière de l'opération. Après une première tentative de débarquement en janvier qui a échoué et s'est, hélas, soldée par un décès accidentel, les opérations n'ont pu être reprises qu'en juillet. Les agents du service de l'infrastructure, débarqués dans les îles de Réao et Tatakoto avec les matériels des entreprises, ont réussi à mener à bien la construction des chaussées dans un délai inférieur à deux mois.

Il faut noter également que chacun des aérodromes a été équipé d'un faré pour l'abri des passagers, mais depuis, l'opération a de nouveau été stoppée pour mise sur cale du Méhério et devrait reprendre dès sa sortie de réparation. Malheureusement, et du fait des retards successifs, les débarquements vont devoir être effectués en période de mer mauvaise, ce qui rend leur réussite aléatoire.

##### 5.- ACTIVITES DOMANIALES

La charge du bureau foncier reste importante en vue de l'acquisition des terrains pour la construction de nouveaux aérodromes et pour la reprise par le territoire des aérodromes à usage restreint et du fait du suivi sur longues périodes des déconsignations.

C - SERVICE DE LA METEOROLOGIE -

RESUME MENSUEL DU TEMPS

- JUILLET :

Temps plutôt frais et pluvieux, nombreux coups de vent d'ouest.

Il a plu abondamment sur presque tout le territoire à l'exception des Australes et Rapa. L'excédent atteint 230 % à Mopelia, un peu plus de 100 % à Atuona et Rangiroa.

Les températures sont sensiblement plus basses que la normale, surtout sur la moitié sud.

L'ensoleillement est en général voisin de la moyenne du mois sauf dans le sud. A Rapa, la durée est inférieure de 30 % (- 85 heures).

A Tahiti et Moorea, les précipitations sont nettement excédentaires, surtout sur la côte sud (3 fois la normale à Papara).

- AOÛT :

Ce mois a été plutôt sec sauf aux Marquises et dans l'est de l'archipel des Tuamotu. Seule la station de Turcia a relevé des pluies exceptionnelles.

Les températures moyennes sont légèrement supérieures à la normale excepté à Rapa (-0,7°C). L'insolation est supérieure à la normale (+ 10 %) dans les archipels de la Société et des Tuamotu, mais nettement déficitaire aux Australes et à Rapa.

Du 9 au 14, un fort MARAMU a balayé la Polynésie.

A Tahiti et Moorea, la pluviométrie est en général déficitaire surtout sur les côtes est et la presqu'île, les pluies ont été exceptionnellement abondantes (2 fois la normale à Tiarei, près de 3 fois la normale à Teahupoo).

- SEPTEMBRE :

Moismarqué par une forte activité des perturbations du courant d'ouest.

La pluviométrie est fortement excédentaire aux Iles-sous-le-vent : Mopelia (E + 107), sur les Tuamotu du nord : Rangiroa (E + 142) ainsi qu'aux Australes : Tubuai (E + 100) et Rapa (E + 75) ; elle est, en revanche, déficitaire aux Iles Marquises : Atuona (E + 45).

Les durées d'insolation varient avec la pluviométrie ; elles sont généralement inférieures à la normale dans la moitié sud-ouest de la Polynésie : Rapa -14, Tubuai -48, Rangiroa -10, Mopelia -28, mais l'archipel des Marquises a connu un fort ensoleillement : Atuona +23.

A Tahiti et Moorea, les pluies sont fortement excédentaires sur les côtes sud : Papara +116, Haapiti +112 soit 4 fois la normale.

D - SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE -

EXPLOITATION

TECHNIQUE :

- Tahiti-Faaa :

- Fin des travaux d'installation des nouveaux aériens par l'entreprise THOMSON/CSF ;
- Mise en service des émetteurs existants sur les nouvelles antennes ;
- Génie civil - autorisation de programme de 695 000 FF accordée (y compris la participation de l'aviation civile à la construction de la ligne électrique du Mont Marau) ;
- Contrôle en vol des installations radioélectriques (VOR et ILS) par l'avion de calibration néo-zélandais.

- RAIATEA :

- Aménagement des locaux techniques et de la vigie dans la nouvelle aérogare - 2e phase des travaux en instance ;
- Fin des travaux d'installation du V.D.F. par l'entreprise NCRELEC.  
Fin des travaux de réglages ;
- Mise en service définitive de la fréquence radiobalise 372 KHZ.

- HUAHINE :

- Fin des travaux d'aménage d'énergie et des installations techniques du VOR des Iles-sous-le-vent.
- Mise en service définitive de la fréquence radiobalise 345 KHZ.

- RANGIROA :

- Contrôle en vol du VOR par l'avion de calibration néo-zélandais.

- MOOREA :

- Révision du groupe électrogène.

- TAKAPOTO :

- Mise en service du lever au coucher du soleil de la radiobalise sur ensemble batteries chargeur (système LUMANDAR).

- ANAA :

- Fin des travaux d'installation de l'ensemble batteries 24 V/chargeur.

- UA POU :

- Alimentation H24 de la radiobalise à partir du groupe de la gendarmerie - pose d'un câble d'alimentation de 400 m de longueur : travaux terminés.

- RURUTU :

- Visite périodique du groupe électrogène

FORMATION AERONAUTIQUE :

Durant le 3e trimestre 1978, la division des transports aériens a délivré 23 titres de pilotes non professionnels :

- Cartes de stagiaires - 14

- Brevets de pilotes privés 9

CIRCULATION AERIENNE :

Réunion d'information pour les agents de la "section sol" au sujet de la nouvelle rédaction des plans de vol et des messages ATS.

3.4.- ACTIVITES DE LA SETIL-AEROPORT

DEPUIS LE 1ER JANVIER 1978

3.4.1.- AEROPORT de TAHITI-FAAA

/COMMISSION CONSULTATIVE AERONAUTIQUE/

Elle s'est réunie le 27 avril dans la salle SAR.

Deux questions étaient à l'ordre du jour :

- le plan de composition générale de l'aérodrome de Tahiti-Faaa
- l'aérodrome de dégagement de Tahiti-Faaa.

1.- Le plan de composition générale :

qui fixe les grandes options pour le futur proche mais également le long terme, est destiné à permettre le développement harmonieux d'un aéroport dans un site donné. Toutefois, le programme proposé par le service de l'aviation civile et la Sétil, auteurs du plan n'entend pas fixer les échéances de réalisation. Le plan comprend :

- l'extension de l'aérodrome vers le nord
- la construction d'une piste de 900 m réservée au trafic local et à l'aviation générale
- la construction d'un tunnel sous piste et/ou d'une route de contournement par l'extrémité ouest
- la construction d'un taxiway parallèle à la piste 04
- l'agrandissement des aires de stationnement du trafic international
- la construction des salles de préembarquement
- le transfert du dépôt d'hydrocarbures sur le remblai de Motu Tahiri
- le transfert ou l'extension d'installations techniques.

Les remarques principales ont concerné le coût financier de ces opérations et les répercussions sur le plan pratique (dédoublément des installations, difficultés de liaisons).

2.- L'aérodrome de dégagement : Hao ou Rangiroa :

L'avis des compagnies aériennes est donné par un commandant de bord de l'UTA, qui voit en Rangiroa l'avantage de la proximité plus grande donc une consommation de carburant moindre, mais avec cependant la nécessité d'améliorer l'infrastructure d'environnement, et de ravitaillement en carburant ainsi que d'agrandir les raquettes de retournement.

/COMMISSION CONSULTATIVE ECONOMIQUE/

Elle s'est réunie le 18 mai 1978, dans la salle des conférences de la Sétit/Aéroport avec l'ordre du jour suivant :

- le réajustement du tarif des redevances aéroportuaires rendues nécessaires par les augmentations de salaires et charges sociales
- le projet de réalisation de salles d'embarquement.

La commission a donné un avis favorable à l'unanimité à l'augmentation de 10 % des redevances autres que les redevances passagers, frêt et carburant avec date de mise en application le 1er janvier 1979. A noter que ces redevances n'avaient pas été réajustées depuis 1975.

Elle a également donné un avis favorable au projet de réalisation des salles d'embarquement, à savoir : un bâtiment en front d'aire de stationnement construit selon son volume, en phase finale. Dans une première phase, seul le rez-de-chaussée serait aménagé pour la réception des passagers.

/ELECTIONS DES DELEGUES DU PERSONNEL SETIL/AEROPORT/

Elles ont eu lieu le jeudi 5 octobre, une seule liste en présence, dont les titulaires élus sont :

GATIEN Terii

MAITERE Charley

TERITEHAU Farera

/TRAVAUX REALISES/

1.- Le balisage diurne (peinture sur piste) a été mis en conformité selon les recommandations de l'OACI (annexe 14) du début juillet à la fin août (20 jours) par une équipe Sétil/Aéroport de 3 personnes dirigée par Mr. Edgard BOUGUES. L'aire de stationnement 01 pour Boeing 747 a été refaite.

2.- Les constructions :

L'ancien bar restaurant inadapté et vétuste a laissé la place à un ensemble bar/snack/restaurant plus fonctionnel. De conception et décoration modernes, cet ensemble climatisé est desservi par une galerie de service créée sur la terrasse extérieure. Il accueille le public depuis le mois de février.

- le dallage du hangar Sétil/UTA très éprouvé a été entièrement remis à neuf ;

- la toiture de la zone administrative de l'aviation générale a été refaite afin d'en améliorer l'étanchéité. Dans cette zone également, le réseau d'assainissement a été entièrement reconçu ;

- le hangar à matériel de la Sétil a été agrandi.

3.- Les équipements électriques :

Afin d'améliorer la sécurité et de répondre aux besoins sans cesse croissants des usagers de l'aéroport, un nouveau transformateur d'une puissance de 630 KVA a remplacé celui de 315 KVA affecté au hangar Sétil/UTA où la nécessité d'une installation plus conséquente se faisait sentir.

Parmi les autres installations électriques réalisées ou améliorées, on peut citer : l'éclairage de la terrasse publique et du parking de la gare de frêt, la rénovation de l'installation du monte-charge des cuisines, la pose d'un chemin de câble en acier galvanisé dans la zone d'enregistrement du trafic international.

#### 4.- Les aménagements :

Souvent peu apparents mais néanmoins nécessaires, ces aménagements ont été réalisés dans le souci d'améliorer les services rendus aux usagers.

Dans le cadre du réaménagement du bar restaurant, l'escalier d'accès a été également rénové.

La climatisation générale de l'ensemble bureau de poste, banque, standard et boutique hors-douane apporte aux usagers et employés de ces locaux un confort accru.

L'escale Air Polynésie a été réaménagée afin de la rendre plus fonctionnelle et accueillante.

Pour répondre au trafic croissant, le hall du trafic local a été modifié par le réaménagement des banques d'enregistrement et la mise en place de nouvelles bascules.

Dans la zone sous-douane, les filtres de police ont été réaménagés et les circuits passagers modifiés afin de permettre l'accélération des formalités à l'arrivée.

Le jardin suspendu réaménagé est maintenant agrémenté de nouvelles jardinières.

#### 5.- Le mobilier :

De nouvelles banquettes à sièges individualisés ont permis de mettre à la disposition du public dans le hall hors-douane et des passagers en zone sous-douane environ 200 places assises.

#### 6.- Le matériel :

Le parc de chariots à bagages s'est agrandi avec la mise en service de 30 nouveaux chariots.

#### 3.4.2.- AEROPORT DE BORA-BORA

La boutique tenue par Mr ONEE Poata dans l'aérogare de Bora-Bora a fermé ses portes le 30 juin.

3.4.3.- AEROPORT DE RAIATEA

Madame GIRARDET assure la gérance de la première boutique dans l'aérogare de Raiatea depuis le 1er mars, et propose à la vente des pareo, chemises tapas, articles de prêt à porter, vannerie, articles de curios, nacre, coquillages, bijouterie fantaisie et cadeaux.

Monsieur DESHAYES a pris en main depuis le 1er septembre, les destinées de la seconde boutique. Outre la réparation et la vente des montres, cette nouvelle boutique offre un grand choix de bijoux et articles de cadeaux.

IV - INFORMATIONS DIVERSES -

- ACCIDENTS DE TRAVAIL ET DE SERVICE -

Bon an mal an une dizaine d'agents du service sont victimes d'accidents du travail (pour les agents contractuels) ou de service (pour les agents fonctionnaires) survenus soit par le fait ou à l'occasion du travail soit au cours du trajet du domicile au lieu de travail.

Jusqu'à présent heureusement aucun de ces accidents n'a été très grave, le plus important néanmoins a immobilisé l'agent pendant 8 mois et a nécessité son rapatriement en Métropole.

Les agents victimes de tels accidents bénéficient de certaines dispositions qui ne peuvent leur être accordées qu'à la condition de respecter une procédure qui, si elle est relativement simple n'est malheureusement souvent pas suivie, et est source ultérieurement de complications tant pour l'agent que pour le service.

En conséquence, le but de cet article est de décrire la procédure adéquate pour une instruction correcte des dossiers d'une part en ce qui concerne les accidents du travail, d'autre part en ce qui concerne les accidents de service.

1.- ACCIDENTS DU TRAVAIL

1.1.- L'agent :

L'agent doit immédiatement ou au plus tard dans les 24 heures, informer ou faire informer son chef de service de l'accident dont il a été victime.

Il se fera dispenser éventuellement les premiers soins au service et en cas de besoin se fera conduire chez le médecin muni d'une feuille d'accident remise par le service.

Pendant l'arrêt de travail, il devra transmettre dans les meilleurs délais tous les certificats médicaux établis par le médecin traitant.

Il devra se soumettre, en cas de besoin, à l'examen du médecin conseil de la CPS.

Naturellement aucun travail rémunéré ne doit être effectué pendant la durée d'incapacité du travail sauf dans les cas de reprise d'un travail léger autorisé par le médecin traitant.

1.2.- Le service :

Se charge du transport du blessé et établit la feuille d'accident que l'agent doit remettre au médecin.

Il remplit 3 exemplaires de l'imprimé "déclaration d'accident de travail" qu'il transmet dans les 24 heures à la section administrative.

La section administrative complètera éventuellement cet imprimé, établira en 2 exemplaires une attestation de salaire qu'elle adressera dans les 24 heures avec la déclaration à l'Inspection du travail.

1.3.- Le médecin traitant :

Au vu de la feuille d'accident, établit en triple exemplaires dont un pour la CPS, un autre à l'Inspection du travail et des lois sociales et le dernier pour la victime :

- un certificat médical initial ;
- éventuellement un ou des certificats de prolongation ;
- un certificat final descriptif fixant la date de reprise du travail et notamment les conséquences définitives.

1.4.- La C. P. S. :

- prend entièrement en charge les frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques, d'hospitalisation ;
- verse à l'agent une indemnité égale au salaire normal pendant la durée légale du préavis à compter du 1er jour qui suit l'arrêt de travail. Dans la pratique, le service continue à payer l'agent et se fait rembourser par la CPS les montants des traitements versés. L'indemnité est ramenée à 2/3 immédiatement après le préavis et payable sur

cette proportion jusqu'à la guérison (dimanches et jours fériés exclus).

Cette indemnité est payée et calculée en fonction du salaire perçu pendant les 30 jours précédant l'accident.

Eventuellement, si l'accident entraîne une incapacité permanente dont le taux est fixé par le médecin traitant, une rente d'accident est versée à l'agent.

Il est également prévu une rente pour les ayants-droits en cas d'accident mortel suivant la répartition ci-dessous :

- conjoint survivant : 50 % du salaire annuel
- enfants à charge : 15 % " " au 1er
- " " : 15 % " " au 2e
- " " : 10 % " " à partir du 3e
- en cas de décès du conjoint survivant la rente de chacun des orphelins est portée à 20 % ;
- chaque ascendant de la victime percevra une rente de 10 % du salaire annuel s'il prouve qu'il était à charge au moment de l'accident.

Le montant total des rentes ne peut en aucun cas être supérieur à 90 % du traitement annuel.

## 2.- ACCIDENTS DE SERVICE

La procédure est quelque peu différente que celle précédemment qui a cours pour les agents contractuels.

### 2.1.- L'agent :

Comme dans le cas précédent doit, d'une part informer dans les meilleurs délais son supérieur hiérarchique de l'accident dont il est victime, d'autre part se faire conduire si besoin est soit chez le médecin, soit

au dispensaire, soit à l'hôpital muni d'une déclaration d'accident établie par le service ainsi que des formulaires de certificats médicaux à faire remplir par le médecin et à retourner ensuite au service.

Dans le cas où l'imputabilité de l'accident au service est indiscutable, l'intéressé s'il ne veut déboursier aucun frais pour ses soins se fera établir par la section administrative une "attestation de prise en charge par l'aviation civile" à remettre au médecin ou à la pharmacie qui transmettra les factures directement au service.

## 2.2.- Le service :

Transmet à la section administrative la déclaration d'accident en double exemplaires ainsi que les certificats médicaux dûment remplis par le médecin.

A la demande de l'intéressé ou chaque fois que l'accident a entraîné des frais médicaux pris en charge par le service, le chef de la section administrative transmet le dossier au service des finances pour soumission à la commission de réforme des fonctionnaires.

Cette commission présidée par le chef du service des finances et composée de trois médecins, d'un représentant du trésor, d'un représentant du service et de représentants du personnel, se prononce sur l'imputabilité de l'accident au service.

Le procès-verbal établi à l'issue de la réunion de cette commission est ensuite transmis à l'administration centrale qui prend l'arrêté stipulant que l'intéressé a droit au remboursement des frais entraînés par l'accident.

Une telle procédure dure environ six mois et il est évident que l'agent a tout intérêt à se faire délivrer une attestation de prise en charge pour n'avoir pas à attendre durant un laps de temps aussi long le remboursement des frais déboursés.

L'agent a également intérêt à suivre cette procédure même pour un accident bénin mais dont les séquelles ultérieures imprévisibles peuvent avoir des répercussions sur sa carrière.

REPORTS des SERVICES

Enfin, il convient de signaler qu'en ce qui concerne les agents contractuels régis par le décret 48-1018 la procédure est particulière. Si les agents sont tenus aux mêmes règles que les fonctionnaires, le service par contre, n'instruit pas le dossier, toutes les pièces étant envoyées en métropole au service technique des bases aériennes qui se charge de cette tâche.

Le service technique des bases aériennes, qui n'est pas un service des services aériens, se charge de l'instruction des dossiers, ce qui permet de revenir à la tradition, ses attributions sont inchangées.

La direction des bases aériennes devant suivre des bases aériennes, toujours rattaché au directeur général, ses attributions sont inchangées. L'ancien directeur des bases aériennes, appelé à d'autres fonctions, sera remplacé par un chef de service qui sera désigné dans les prochains semaines.

La direction du personnel de l'administration générale prend désormais en charge les services des personnels de la gestion, ce qui est vraisemblable de par la nature de ses attributions dans le domaine budgétaire sans transférer ultérieurement à la nouvelle direction des affaires administratives et financières, créées après le ministre en vue de la mise en place des services d'une structure plus conforme à celle de la plupart des ministères de ce pays.

Le directeur Michel MATHIEU sera appelé à d'autres fonctions.

Non rattaché à la tête du nouveau service des personnels de la gestion sera désigné un chef de service.

Ces rôles devront permettre de conforter l'efficacité de l'ensemble des attributions relevant du ministère des transports.

Le service des personnels de l'aviation civile pour les autres ministères sera rattaché au directeur des bases aériennes.

REFORME des STRUCTURES

DU MINISTERE DES TRANSPORTS

Le gouvernement a adopté, en conseil des ministres du 2 août 1978, une réforme des structures du ministère, qui n'affecte que marginalement l'aviation civile, dans les conditions suivantes :

- Le service économique et international prend le titre de service des transports aériens, ce qui permet de revenir à la tradition. Ses attributions sont inchangées.
- La direction des bases aériennes devient service des bases aériennes, toujours rattaché au directeur général. Ses attributions sont inchangées. L'actuel directeur des bases aériennes, appelé à d'autres fonctions, sera remplacé par un chef de service qui sera désigné dans les prochaines semaines.
- La direction du personnel et de l'administration générale prend désormais le titre de service des personnels et de la gestion, et il est vraisemblable qu'une partie de ses attributions dans le domaine budgétaire sera transféré ultérieurement à la nouvelle direction des affaires administratives et financières, créée auprès du ministre en vue de doter ce ministère des transports d'une structure plus conforme à celle de la plupart des ministères de ce pays.

Monsieur Michel MANGENOT sera appelé à d'autres fonctions.

Son successeur à la tête du nouveau service des personnels et de la gestion sera désigné dans quelques semaines.

Cette réforme devrait permettre de renforcer l'efficacité de l'ensemble des administrations relevant du ministère des transports.

Je compte sur l'ensemble des personnels de l'aviation civile pour faciliter les transitions nécessaires.

ORGANISATION

INCIDENCE de la REFORME de STRUCTURE du MINISTERE des TRANSPORTS  
dans le DOMAINE de l'AVIATION CIVILE et de la METEOROLOGIE

Le numéro de septembre 1978 s'ouvrait sur un message relatif à la réforme des structures du ministère des transports. Nous sommes aujourd'hui en mesure de vous fournir de nouvelles précisions à ce sujet.

Cette réforme ne concerne pas, à titre principal, le domaine de l'aviation civile et de la météorologie.

En effet, si le service économique international s'est transformé en service des transports aériens et la direction des bases aériennes en service des bases aériennes, les attributions des services concernés n'ont aucunement changé.

Toutefois, il n'en est pas de même du service des personnels et de la gestion (SPG), qui prend la suite de la direction du personnel et de l'administration générale (DPAG).

Ce service assure les fonctions d'administration générale et de personnel pour la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et pour la direction de la météorologie (DM) en étroite collaboration avec la direction des affaires administratives et financières (DAAF) dont les attributions, au niveau de l'ensemble du ministère, recouvrent une partie du champ des compétences de l'ancienne DPAG.

Le SPG exerce les mêmes compétences que la DPAG dans le domaine de la gestion des personnels de la DGAC et de la DM, à une exception près : le corps des administrateurs civils qui sera géré par la DAAF.

En matière de contentieux, la DAAF a compétence générale sans que l'on puisse encore préciser si certaines affaires contentieuses spécifiques resteront traitées au SPG.

Il en résulte que le bureau DPAG-5 est supprimé, la section des pensions se trouvant rattachée au bureau SPG-2 (bureau du personnel).

Enfin, et c'est le changement le plus important, la DAAF est chargée du budget des transports et assure, au nom du ministre, les fonctions d'ordonnateur principal.

Ceci conduit à partager en deux le bureau DPAG-4. Une partie de ce bureau doit devenir le bureau DAAF-AF1 ; la direction en est confiée à M. GROSS, administrateur civil tandis que l'autre partie de DPAG-4, ainsi que le bureau DPAG-3 sont regroupés dans un nouveau bureau intitulé : Budget - Comptabilité - Finances (BCF) du SPG. M. DESCARGUES, chef adjoint de service administratif, est nommé chef du BCF.

Le SPG, qui a la charge d'élaborer le projet de budget et d'établir, en cours d'exécution du budget, les propositions à soumettre au contrôleur financier et à transmettre à la DAAF, a reçu la mission d'être le correspondant unique de la DAAF en matière budgétaire et financière.

En ce qui concerne la situation des personnels, il faut souligner que l'affectation de personnels titulaires à la DAAF n'entraîne aucune modification dans les droits et avantages liés à la qualité de fonctionnaire ou d'agent de l'aviation civile et de la météorologie.

L'ensemble de ce nouveau dispositif résulte des textes qui ont été mis récemment au point et qui seront, sans doute, publiés lorsque vous lirez ces lignes.