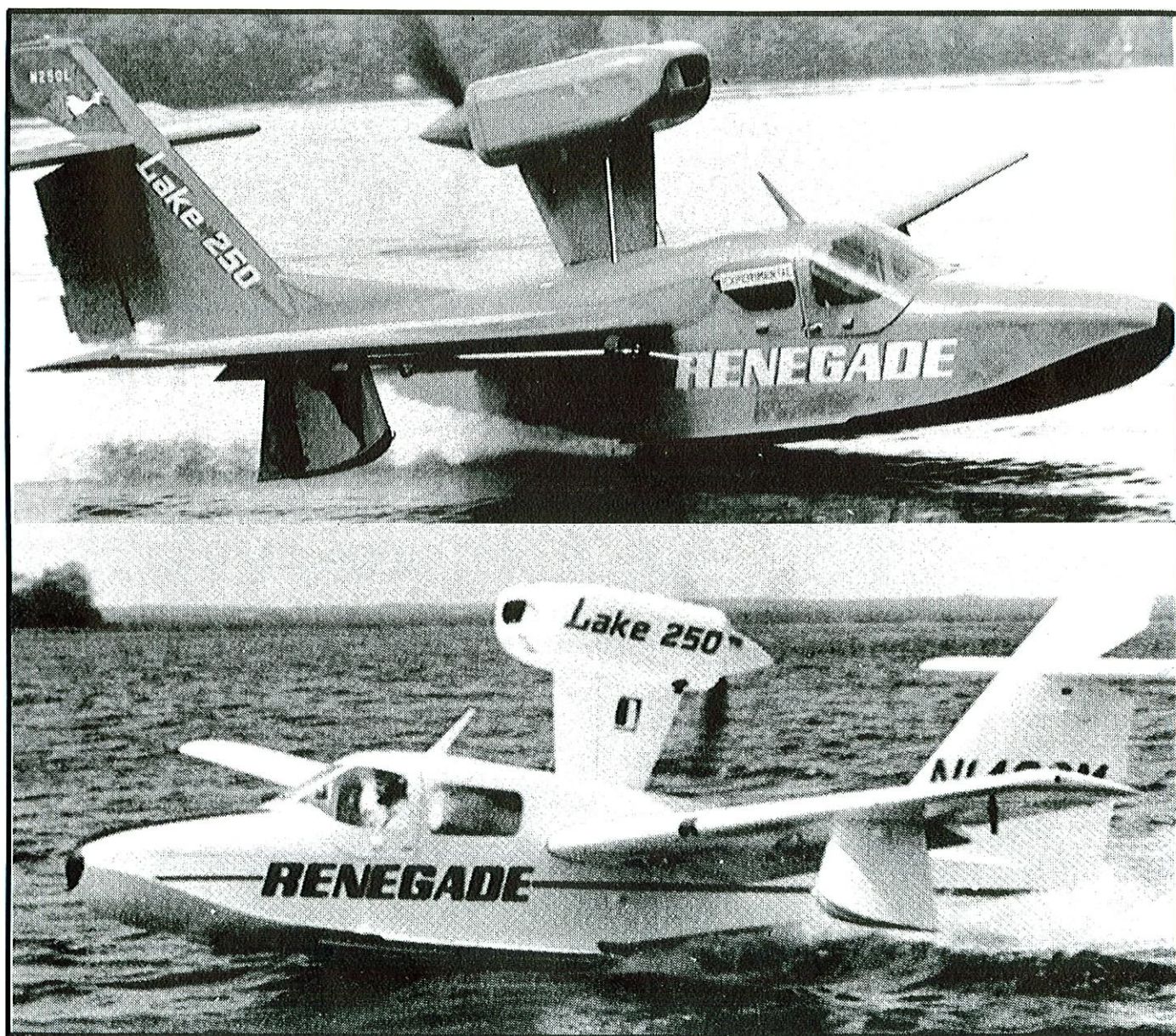


MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



MANUREVA

SOMMAIRE

ISSN 0766 - 9704

- 1 EDITORIAL
- 3 LE DOSSIER DU TRIMESTRE
- 11 STATISTIQUES TOURISTIQUES
- 16 TRANSPORT AERIEN
- 17 ACTIVITES DES SERVICES
- 31 ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES
- 32 NOUVELLES DIVERSES

Rédaction :
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE
B.P. 6404 - Aéroport Faaa
Tahiti

—
Composition : TAHITI COMPOSITION
B.P. 340 - Papeete

—
Impression réalisée par
L'IMPRIMERIE DU SERVICE
DE L'EDUCATION
B.P. 104 - Papeete

EDITORIAL

Voiliers et hydravions peuvent aujourd'hui paraître des moyens de transport périmés. S'il n'est pas toujours vrai que « c'est avec du vieux qu'on fait du neuf », il n'en reste pas moins que les nouvelles technologies permettent parfois de redonner vie à des concepts anciens.

— C'est ainsi qu'un paquebot à voiles qui, à la fin du mois de juillet 1987, a fait la une de l'actualité en Polynésie Française : le Windsong, construit au Havre, appartenant à la société Windstar Sail Cruises dont le siège est à Miami. Ce moderne voilier — qui fait appel à des moyens informatiques pour le réglage optimal des voiles — est un luxueux paquebot comportant 75 cabines pouvant accueillir 150 passagers. Basé à Tahiti, il effectue des croisières d'une semaine dans les îles.

Le trafic touristique qu'il doit induire ne compensera cependant pas la perte subie par le départ du S.S. Liberté en janvier 1987. Les statistiques touristiques publiées dans ce numéro montrent toujours la marque de cet événement, même si des évolutions positives laissent augurer une reprise : forte croissance du tourisme européen, progression du marché américain une fois gommé l'effet « Liberté », retour à la hausse des clientèles sud-américaine et néo-zélandaise.

— Deux faits cependant, récemment survenus apportent des ombres à ce tableau prometteur :

** les affrontements entre les dockers du port de Papeete et les forces de l'ordre dans la soirée du 23 octobre 1987, et la mise à sac du centre-ville par des groupes incontrôlés, ne peuvent manquer d'avoir une influence négative sur l'image de marque de la Polynésie Française, qui constitue pourtant son meilleur argument publicitaire auprès de la clientèle touristique ;*

** la cessation du trafic international sur l'aérodrome de Tahiti-Faaa du 12 au 14 octobre 1987 provoquée par la grève du personnel de la société assurant l'escale technique, agissant par solidarité avec celui de la société UTA-CIP, atelier de la compagnie UTA. Il est à souhaiter que les conflits sociaux dans ces sociétés aient trouvé une solution permettant d'éviter que de tels événements se renouvellent.*

Le trafic aérien international de passagers de l'aérodrome de Tahiti-Faaa (voir les statistiques de trafic) a connu une hausse de 5,5 % (transit compté une fois) pendant les neuf premiers mois de l'année 1987. En effet, la légère décroissance du nombre de passagers locaux (— 3 %) a été plus que compensée par la très forte augmentation du nombre de passagers en transit (+ 45 %).

Les capacités mises en œuvre sur les liaisons États-Unis - Papeete - Nouvelle-Zélande / Australie continuent de croître : dans la première moitié de l'année 1987, QANTAS a progressivement substitué des Boeing 747 tout passagers aux Boeing 747 Combi qu'elle exploitait auparavant (3 fréquences par semaine) ; au début du mois de novembre, Continental Airlines remplacera son DC 10 par un Boeing 747 avec 432 sièges (2 fréquences par semaine) ; enfin Air New Zealand souhaite mettre en œuvre une troisième fréquence hebdomadaire, également en Boeing 747.

** Quant à l'hydravion, il retrouve une nouvelle jeunesse grâce à l'emploi de matériaux composites. Le dossier du trimestre lui est consacré.*

** Enfin, une courte étude extraite d'un document publié par la D.G.A.C. est consacrée à la sécurité en aviation légère. Elle confirme combien le facteur humain joue un rôle prédominant en la matière.*



LE DOSSIER DU TRIMESTRE

LES HYDRAVIONS

I) Historique

A la fin du XIX^e siècle, l'idée de faire voler une machine plus lourde que l'air est sur le point d'aboutir. « L'Eole » de Clément ADER a, en effet, quitté le sol en 1890.

Ce n'est qu'en 1903 que les frères WRIGHT feront aux États-Unis le premier vol piloté ! Cet exploit pour l'époque est réalisé sur un parcours rectiligne de 265 mètres et dure 59 secondes !

En 1909, une étendue maritime est franchie pour la première fois par la voie des airs ! Il s'agit du fameux vol de BLÉRIOT, au-dessus de la Manche.

*
* *

Les plans d'eau protégés représentent, en général, des surfaces naturellement planes dégagées de tout obstacle où il est possible de s'orienter de façon omnidirectionnelle face au vent ; il était donc normal, à une époque où les infrastructures aéroportuaires étaient pratiquement inexistantes, de chercher à les utiliser pour faire décoller et amerrir des aéronefs.

C'est ainsi qu'en 1910, Henri FABRE effectua sur l'étang de Berre le premier vol en hydravion, à bord de « l'aérohydroplane » dont il était l'inventeur.

*
* *

Après la Première Guerre mondiale, les aviateurs vont consacrer leur énergie à défricher les routes aériennes du monde entier, en réalisant des raids plus mémorables les uns que les autres.

Le survol d'étendues maritimes devient de plus en plus fréquent. Or, la fiabilité des moteurs n'étant pas encore ce qu'elle va devenir, l'hydravion présentait des avantages évidents en matière de sécurité qui ont amené à son développement.

Dès 1919, un hydravion franchit l'Atlantique Nord, avec escales bien sûr ! alors que l'avion « Spirit of St Louis » de Charles LINBERG ne le fera, sans escales, qu'en 1927.

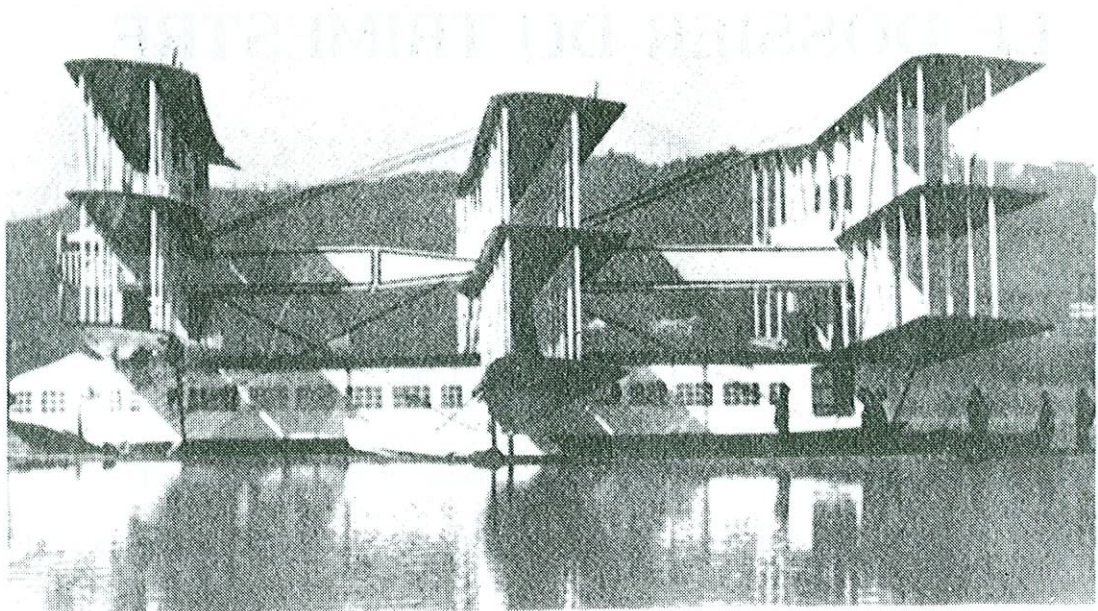
L'épopée de la Société Latécoère et de l'Aérospatiale, présente à toutes les mémoires, qui permettra d'effectuer la première traversée transocéanique commerciale et d'ouvrir une ligne régulière entre la France et le Chili, n'a été possible que grâce à ses hydravions dont certains, comme le « Comte de Vaux » ou la « Croix du Sud », sont restés célèbres.

C'est aussi un hydravion quadrimoteur « Boeing 314 » qui établit la première liaison transatlantique avec passagers entre le port de Washington et l'étang de Berre à Marignane.

L'hydravion sera pendant cette période de l'entre-deux-guerres à la pointe des progrès technologiques ; il faut savoir que de 1927 à 1937, les records de vitesse seront détenus par des hydravions.

Les plus grosses machines conçues pour voler seront aussi des hydravions... tels :

- le Dornier à douze moteurs pouvant transporter 80 passagers ;
- le prototype « Caproni 60 » dont la photo ci-dessous témoigne de la démesure atteinte ;



— le « Spruce Goose », monstre en bois d'Howard Hughes, qui reste le plus gros aéronef jamais construit. On peut le visiter à Los Angeles. Prévu pour transporter 750 hommes de troupe sur une distance de 3.000 millès nautiques au moment de la Guerre de Corée... il n'a en fait effectué qu'un seul vol d'une durée de soixante secondes !!!

*
* *

L'ère de gloire des hydravions sera interrompue par la mise en service des quadri-moteurs qui vont permettre de traverser les océans en toute sécurité, puis par l'avènement des avions à réaction de transport public qui ouvrent une ère nouvelle en rendant de plus en plus rentable l'exploitation commerciale des lignes aériennes.

Il est cependant intéressant de savoir que des hydravions vont continuer dans les années 50 et 60 à desservir bien des îles éloignées et les vestiges des hydrobases, à Fort-de-France, Nouméa ou Papeete sont là pour le rappeler.

L'histoire de l'aviation en Polynésie Française illustre parfaitement ce propos et mérite donc d'être brièvement relatée.

C'est un hydravion embarqué sur un croiseur léger de l'US NAVY qui, le 9 septembre 1925, volera pour la première fois, aux Marquises, dans les cieux polynésiens.

En 1929, un équipage de la Marine Nationale, avec un hydravion embarqué sur le « TOURVILLE », réalisera la première liaison aérienne entre l'atoll de Fakarava et la baie de Papeete où il sera gratifié d'un accueil triomphal suivi d'une réception mémorable.

Après quelques années, pendant lesquelles quelques précurseurs essayent de faire comprendre aux Ministères parisiens que l'aviation peut rendre d'immenses services entre les îles et archipels de l'Océanie il est enfin décidé de créer une base aéronavale à Papeete, à Fare Ute, et une escadrille de trois hydravions y est installée. Dès lors, les vols de reconnaissance, liaisons diverses, missions humanitaires... vont permettre de défricher le réseau des routes aériennes qui relient toutes ces îles et atolls disséminés à travers cette partie du Pacifique dont la superficie est comparable à celle de l'Europe.

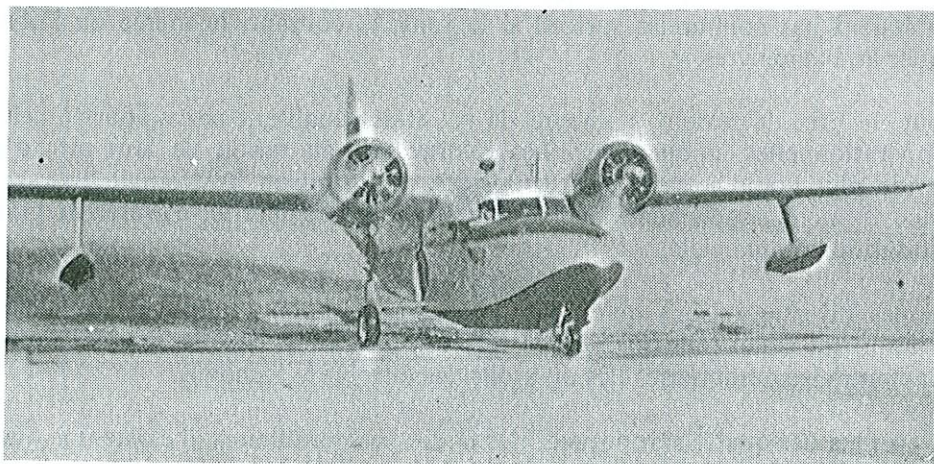
Pendant la Deuxième Guerre mondiale, les Américains construisent à Bora-Bora une base qui accueille une escadrille de quinze hydravions amphibie.

Après la guerre, une société «TRAPAS» se crée à Nouméa et décide d'exploiter une ligne vers Papeete, avec des Catalina, pouvant transporter dix passagers et la poste. Un cyclone réduit à néant ces efforts, en 1948.

En 1950, Air Tahiti est créée et un « Grumman Widgeon » assure une fois par semaine une liaison hebdomadaire vers Rarotonga aux îles Cook pour l'acheminement du courrier. Par la suite, un « Grumman Mallard », hydravion ayant deux moteurs de 600 chevaux et pouvant transporter une dizaine de passagers, sera mis en service entre les îles de Tahiti - Raiatea - Huahine - Bora-Bora et parfois Rangiroa. Un travail énorme de pionniers est réalisé pour aménager ces escales.

En 1951, une société australienne «TEAL», qui exploite un hydravion « Sunderland Short A Solent », quadrimoteur ayant une capacité de trente passagers et un rayon d'action de 3.700 km, va ouvrir la fameuse route du Corail qui, passant par Nouméa (Nouvelle-Calédonie), Suva (Fidji), Faleolo (Samoa), Aitutaki (Cook), Papeete (Tahiti), désenclave le Territoire.

Localement, la compagnie R.A.I. est créée : elle exploite un « Grumman Mallard ». En 1953, un vol Tahiti-Marquises est réussi, mais ne sera pas renouvelé. En 1955, les îles Australes sont desservies pour la première fois par la voie des airs, avec un CATALINA. En 1958, un accident à Raiatea cause la mort de onze personnes dont le pilote ALLAIS et le mécanicien DIARD qui font partie des défricheurs. Le CATALINA est remplacé par un « BERMUDA », hydravion pouvant transporter quarante-six personnes grâce à ses quatre moteurs de 1.000 CV. Cet hydravion sera exploité jusqu'en 1970 !!! Son souvenir et la populaire figure de l'un de ses pilotes, le Commandant PEARSON restent présents encore maintenant à bien des mémoires.



*Photo prise le 26 février 1954,
montrant le Grumman Mallard
essayant le « slip » (plan incliné)
qui vient d'être construit sur
le MOTU TAHIRI (embryon du
futur aéroport international de
Faaa).*

* *
*

En France métropolitaine, par contre, l'hydravion a été rapidement supplanté par l'avion. Il y fait figure de relique et un musée lui est consacré à Biscarosse.

Cependant, quelques hydrobases restèrent ouvertes officiellement, servant surtout aux « Canadair » de la Protection Civile pour embarquer l'eau qu'ils vont ensuite déverser sur les feux de forêts.

II) Les causes du déclin

Les hydravions ont ainsi rendu d'immenses services à une époque où beaucoup de régions n'étaient pas équipées d'aérodromes mais possédaient un plan d'eau protégé tel que lac, étang, rivière, baie, lagon, fjord.

Cependant, leur exploitation fut toujours délicate.

En matière d'entretien, ils nécessitaient une vigilance permanente pour lutter contre l'oxydation et la corrosion saline. En effet, les dépôts de sel créent au niveau des boulons ou rivets qui permettent d'assembler les tôles des flotteurs, de la coque, des capots moteurs, etc. une différence de potentiel électrostatique qui génère un courant de surface, provoquant à son tour une corrosion rapide par électrolyse. Une protection préventive à base de lanoline devait être périodiquement appliquée et il était indispensable d'effectuer des rinçages fréquents à l'eau douce. Les flotteurs, les longerons devaient être également minutieusement inspectés car ils subissaient des efforts importants et répétitifs lors des amerrissages ou décollages. Un phénomène de résonance lors des rebonds sur les vagues pouvait amplifier ces efforts, au point de provoquer des criques.

Les évolutions sur l'eau posaient des problèmes et les opérations d'accostage, de transbordement, d'avitaillement n'étaient pas commodes surtout si le vent, le courant, la marée ou l'obscurité nocturne venaient compliquer les manœuvres.

Mais surtout, le prix de revient à l'heure de vol était pénalisant par rapport à celui d'un avion de caractéristiques opérationnelles comparables. Les hydravions, en raison de leur prix d'achat supérieur, de leur poids à vide plus grand à cause des dispositifs de flottaison, gouvernail, ancrage, de leur vitesse inférieure due aux traînées supplémentaires, de leur moindre régularité, s'avèrent globalement moins rentables en exploitation commerciale.

C'est pour ces diverses raisons qu'en Polynésie française où l'hydravion joua un rôle important au début de l'aviation locale, il fallut s'orienter vers une politique de création d'aérodromes en vue de désenclaver au maximum les nombreuses îles ou atolls des différents archipels.

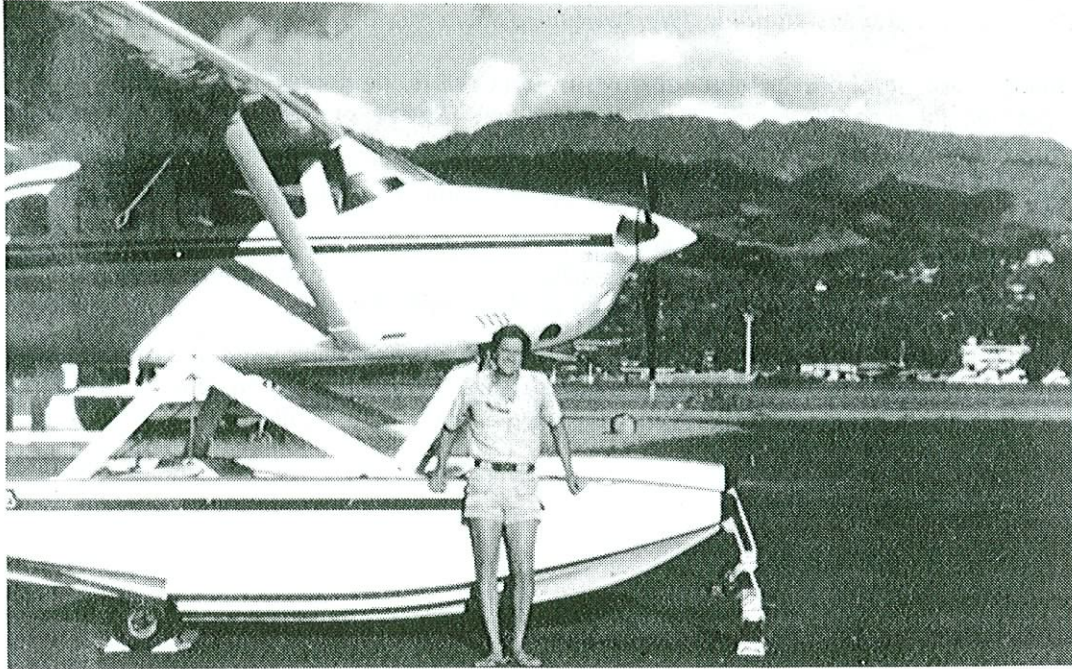
A ce jour, en plus des quatre aéroports d'État et des bases militaires, il existe une quarantaine d'aérodromes territoriaux ou privés qui permettent avec les BN 2A DHC-6, Fokker 27 ou ATR 42 des compagnies aériennes Air Tahiti et Air Moorea, de desservir par voie aérienne la majeure partie de la population.

INTERVIEW de Michael SULLIVAN Pilote professionnel américain

Avez-vous assuré avec des hydravions, des lignes aériennes régulières de transport public ?

Oui, en Alaska à partir de la capitale JUNEAU vers les innombrables villages de pêcheurs, forestiers, mineurs, ... installés, soit sur des îles, soit dans des fjords le long de la côte, soit au bord des lacs de l'intérieur. Ces villages ne sont en effet accessibles que par bateau ou hydravion, car les vallées encaissées, les montagnes, les glaciers interdisent le recours à des moyens de locomotion terrestres.

Il existe en Alaska plusieurs compagnies aériennes exploitant une trentaine de petits hydravions (Cessna 206 à flotteurs, Beaver, Grumman Goose), en transport public.



Quels problèmes rencontriez-vous ?

D'abord le mauvais temps ... car en Alaska, il pleut, il neige et il y a du brouillard. Il n'est pas question dans ces régions, sans infrastructures aéronautiques importantes, de voler en IMC. (conditions météorologiques nécessitant le pilotage aux instruments). Nous étions donc amenés, pour rester en vol à vue, à évoluer à basse altitude au-dessus de l'eau, parfois à vitesse réduite avec les volets sortis... prêts à amerrir d'urgence si la visibilité devenait trop réduite. Ensuite le poids... car ce type d'exploitation se caractérise par l'embarquement de passagers, de bagages, de fret en vrac sans pesée préalable (sic). Le décollage est souvent laborieux, surtout lorsque le plan d'eau est lisse car l'écoulement de l'eau le long de la coque ou des flotteurs exerce alors un phénomène de succion qui empêche l'hydravion lorsqu'il est trop chargé de déjauger avant de s'envoler.

Enfin, les manœuvres sur l'eau... car l'hydravion, contrairement à l'avion, ne peut pas freiner et contrairement au bateau ne peut pas passer l'hélice en « reverse ». Il faut donc bien calculer son coup pour s'amarrer ou accoster à un wharf surtout s'il y a du vent et du courant.

De passage en Polynésie française, quelles missions effectuez-vous ?

Je travaille périodiquement sous contrat, depuis 1975, avec l'équipe de la Calypso du Commandant Cousteau. J'accompagne ce navire océanographique... lui amenant les pièces détachées dont il peut avoir besoin, des vivres frais... transportant le courrier... assurant des relèves de personnels ou l'évacuation sanitaire éventuelle de blessés ou malades... effectuant les reconnaissances aériennes nécessaires au bon déroulement des missions lorsque le rayon d'action de l'hélicoptère du bord est insuffisant.

Où amérisez-vous ?

Un peu partout. En plein océan, sous le vent de la Calypso, lorsque la houle du large n'est pas trop courte ; dans les atolls polynésiens... j'utilise soit les passes, mais il faut alors se méfier du courant en fonction de la marée, car sa vitesse joue sur le vent relatif de la voilure selon son sens ; soit dans les zones des lagons protégées du vent du large.

Y a-t-il beaucoup de pilotes professionnels d'hydravions, dans le monde ?

A ma connaissance, peu de pilotes effectuent du transport public de passagers en hydravion sur des lignes régulières ; à part en Alaska... à Vancouver au Canada, en Floride et dans les Iles Vierges aux Antilles.

Beaucoup font du taxi aérien pour les touristes, pêcheurs, chasseurs, bûcherons, etc. au Canada, aux États-Unis, mais aussi dans le Pacifique, aux Fidji, en Nouvelle-Zélande et en Australie.

Certaines administrations, comme l'armée, la douane, la protection civile, etc. dans de nombreux pays, utilisent des hydravions pour des missions bien spécifiques : surveillance maritime, contrôles côtiers, recherches et sauvetage en mer, lutte contre les incendies et les feux de forêts, etc.

Et puis il y a quelques pilotes qui, comme moi, assument des missions de ravitaillement de plates-formes pétrolières, de bases isolées, ou de navires à travers le monde. Hier, j'étais en Afrique sur le Nil ; aujourd'hui je suis à Tahiti. Dans quelques temps, je serai sur la grande barrière d'Australie.

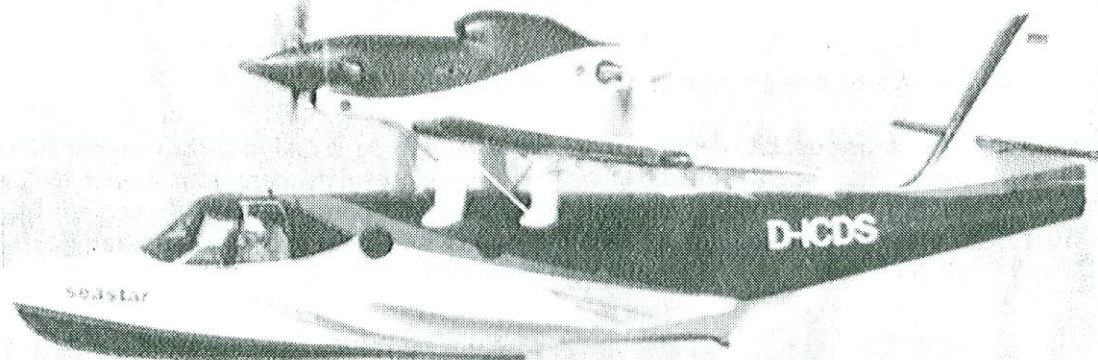
Merci et bonne continuation.

III) Perspectives d'avenir

L'avènement de matériaux nouveaux, dits composites, tels que certaines fibres de verre, de carbone, ou de Kevlar, a permis récemment d'amorcer un tournant prometteur.

En effet, ces matériaux résistent très bien à la corrosion et ont des qualités de force et de souplesse à la fois, tout à fait remarquables.

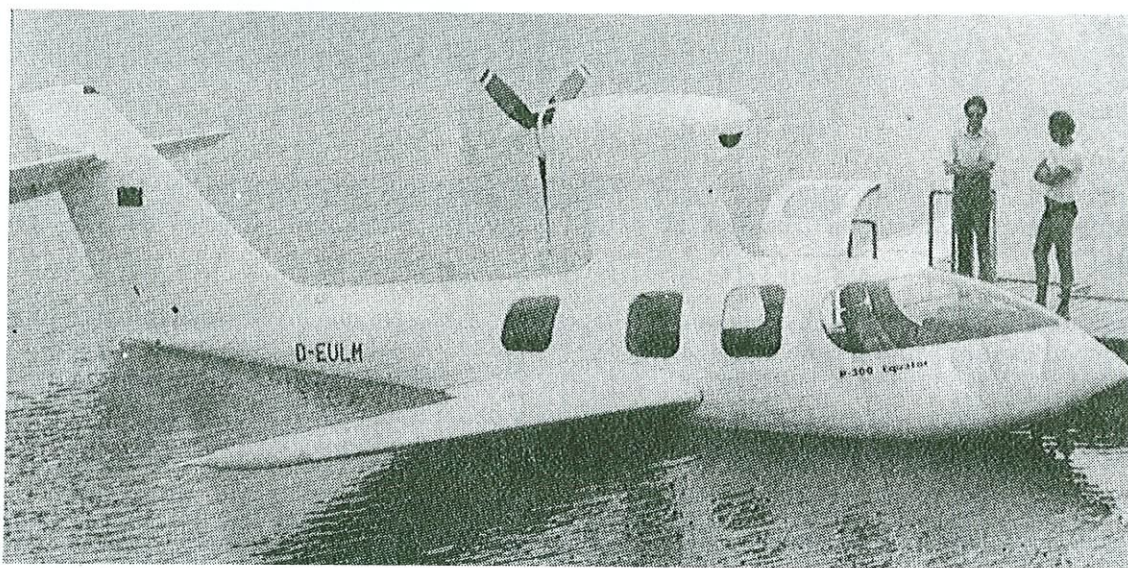
En conséquence, de nouveaux modèles d'hydravion sont en cours de développement, comme le SEASTAR (photo ci-dessous) de la firme allemande DORNIER.



Il s'agit d'un avion amphibie, pouvant donc utiliser aussi bien une piste avec son train d'atterrissage rétractable qu'un plan d'eau grâce à sa coque à redan qui fend l'eau comme l'étrave d'un bateau et dont la stabilité en roulis est assurée, non par de petits flotteurs latéraux, mais par des nageoires horizontales qui en vol donnent de la sustentation. La voilure est très haute pour faciliter les évolutions près d'un wharf et les opérations de chargement ; elle est fixée par des pylones au-dessus du fuselage. Elle supporte en son centre deux turbo-propulseurs de 500 CV, montés en tandem push-pull, de façon à améliorer la finesse, le centrage et à éviter au maximum les projections d'eau sur les hélices quadripales et les entrées d'air. Il peut être aménagé en différentes versions : douze passagers — neuf passagers avec un compartiment toilette — transport de trois blessés couchés plus deux sièges d'accompagnateurs — cargo.

Le graphique ci-dessous montre la variation de la charge marchande offerte en fonction de la longueur de l'étape à parcourir donc du poids de carburant embarqué. On constate que théoriquement il pourrait transporter jusqu'à 1.000 kg sur une distance de 1.000 km.

A signaler également l'Equator P 300, monomoteur à pistons de 290 CV pouvant transporter jusqu'à huit personnes à 220 nœuds. Deux versions monoturbo-propulseur (PT 6) et bimoteur, sont prévues. Cet amphibie ouest-allemand est entièrement fabriqué en matériaux composites. Photo ci-dessous.



Enfin, mentionnons trois modèles à l'étude :

— l'Aérialia AIT 460 — photo ci-contre — hydravion de transport (46 passagers) à grande surface alaire et dispositifs hypersustentateurs ;



— le Canadair CL215 T qui serait l'amélioration du modèle existant (photo ci-contre) grâce à des turbopropulseurs PW 120 ou 124. Spécialisé dans la lutte contre les feux de forêts, il pourra déverser 6.400 litres d'eau.



— le Shin Meiure SS-X japonais, ayant une masse maximale au décollage de 17.500 kg, pouvant transporter une quarantaine de passagers et dont l'originalité serait d'être équipé de deux réacteurs à double flux.

Le coût de ces nouveaux hydravions est cependant élevé en raison des technologies employées et aussi du fait qu'ils sont produits en petites séries.

Le prix de base du Seastar serait de 4,95 millions de deutch marks, soit environ 300 millions CFP et celui de l'Equator serait de 800.000 dollars US, soit environ 90 millions CFP.

Il reste enfin à évoquer l'idée à long terme avancée par Dornier — celle d'un énorme aéronef de transport de fret de très gros tonnage (1.000 tonnes, soit trois fois la masse des plus gros appareils actuellement en service) — il serait destiné dans le domaine civil au transport des conteneurs : ce serait alors un avion utilisant des infrastructures existantes : la réduction du coût résultant de la forte augmentation de la charge payante permettrait au transport aérien de devenir concurrentiel par rapport au transport maritime. Dans le domaine militaire, il s'agirait d'un hydravion, permettant le transport rapide de forces d'intervention en évitant les points sensibles que sont les aéroports.

IV) Conclusion

Le développement de nouveaux modèles d'hydravion faisant appel à des technologies avancées incite à faire penser qu'un nouvel avenir s'ouvre pour ce type d'aéronef.

Les possibilités d'accès aérien qu'il donne dans des zones où il est difficile de créer des infrastructures aéroportuaires terrestres sont certes un avantage majeur. Mais les inconvénients de l'hydravion par rapport à l'avion restent très importants malgré l'amélioration que peut apporter à certains égards l'emploi de nouvelles technologies : haut coût d'achat, coût d'exploitation élevé, en raison des moindres performances et du plus important entretien, exploitation commerciale délicate (problèmes de régularité, nécessité de transbordement).

Aussi, s'il est possible de concevoir l'emploi en Polynésie Française de petits hydravions-amphibie privés pour desservir certains atolls isolés où s'installeraient des fermes perlières ou s'exerceraient d'autres activités, en revanche il apparaît encore irréaliste de prévoir leur utilisation en transport public, faute d'une rentabilité suffisante.

STATISTIQUES TOURISTIQUES

(source : Service Territorial du Tourisme)

Les résultats touristiques enregistrés au cours des neuf premiers mois de l'année 1987 continuent d'être affectés par les conséquences négatives du départ du S.S. Liberté au début de l'année.

Le nombre total de touristes a décliné pendant cette période de 11 % par rapport à la même période de l'année précédente.

La réduction du nombre de touristes originaires des États-Unis atteint 29 %. Cependant, en excluant des résultats des 3 premiers trimestres de l'année 1986 les passagers du S.S. Liberté, au nombre de 24.600, il est possible de constater une assez nette progression de la clientèle américaine, de l'ordre de 7 %.

Le marché européen continue sa très forte croissance, la progression observée s'élevant à + 46 %. Les pays ainsi concernés sont, notamment, outre la France, l'Italie (+ 77 %), la R.F.A. (+ 61 %) et dans une moindre mesure la Suisse (+ 25 %) et le Royaume-Uni (+ 11 %). Le nombre de touristes italiens devient désormais comparable à celui des touristes originaires du Japon ou de Nouvelle-Zélande.

Le marché du Pacifique poursuit la réduction déjà constatée (12 %). La diminution du nombre de touristes australiens prolonge la tendance déjà observée en 1986. Celle de la clientèle japonaise en revanche constitue un phénomène nouveau par rapport à l'évolution passée, de lente mais constante progression. Enfin, plus satisfaisante, à condition qu'elle se confirme ultérieurement, apparaît la croissance du nombre de touristes néo-zélandais, en rupture avec la tendance de réduction jusqu'à maintenant constatée.

De la même façon, il convient de noter la croissance du marché sud-américain, évolution nouvelle constatée depuis le début de l'année 1987.

ORIGINE DU TRAFIC	JANVIER à SEPTEMBRE 1986	JANVIER à SEPTEMBRE 1987	ÉVOLUTION en %
— Amérique du Nord (dont États-Unis) (dont Canada)	74 332 (71 038) (2 898)	53 174 (50 213) (2 578)	28 % (- 29 %) (- 11 %)
— Amérique du Sud	1 959	2 923	+ 49 %
— Europe (dont France) (dont Italie)	21 266 (11 457) (1 763)	31 046 (16 027) (3 128)	+ 46 % (+ 48 %) (+ 77 %)
— Pacifique (dont Australie) (dont Nlle-Zélande) (dont Japon)	18 512 (7 166) (2 995) (3 450)	16 378 (6 142) (3 225) (2 989)	- 12 % (- 14 %) (+ 8 %) (- 13 %)
- Autres	698	748	+ 7 %
TOTAL GÉNÉRAL	116 767	104 269	- 11 %

LA SÉCURITÉ EN AVIATION LÉGÈRE *

La sécurité est un état d'esprit, celui des personnes qui prennent des risques (usagers) et celui des personnes qui déterminent les niveaux de risques (administration).

L'administration ne peut pourtant assurer pleinement la sécurité d'un moyen de transport qu'elle ne gère pas complètement.

Elle ne peut que placer des « garde-fous » ; elle détermine un niveau plancher dont le non-respect provoque ses interventions.

Ce niveau plancher est fixé par compromis entre :

- ce qui est humainement souhaitable
- ce qui est techniquement possible
- ce qui est financièrement réalisable.

L'analyse statistique des accidents permet de dégager des causes répétitives et d'intervenir en informant, conseillant ou réglementant pour tenter d'en diminuer les effets.

L'objet de la présente étude est de suivre l'évolution des données statistiques d'accidents survenus ces quatorze dernières années dans la pratique de l'aviation légère (à l'exclusion des ballons et des hélicoptères) en France métropolitaine.

— Un rapport de l'Inspection Générale de l'Aviation Civile a été publié en juin 1987 sur le thème de la sécurité de l'aviation légère. Ce rapport met en évidence que le facteur humain demeure le problème majeur en matière de sécurité et montre qu'il convient de se pencher très sérieusement sur la formation des pilotes (éducation du jugement) et sur le maintien des qualifications.

REMARQUE : Le nombre de victimes répertoriées dans le tableau ci-après ne tient pas compte de l'endroit où elles se trouvaient (à bord ou non).

* Étude extraite d'un document publié par le DCAC.

I. - ACCIDENTS DE VOL A VOILE SUR UNE PÉRIODE DE 14 ANS

VOL A VOILE	A N N É E S													
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Nombre d'heures de vol (milliers)	225	237	249	282	221	246	253	255	247	254	243	290	215	295
Nombre d'accidents	59	95	59	53	63	48	58	56	42	52	54	67	70	47
Nombre d'accidents de personnes	15	15	18	12	23	21	20	16	13	20	22	21	19	13
Nombre de tués	1	6	5	5	5	7	5	5	5	6	3	5	7	7
Nombre de blessés	15	11	13	7	19	16	17	14	11	15	19	22	14	10
Nombre de tués par 10.000 HDV	0,04	0,25	0,20	0,18	0,23	0,28	0,20	0,20	0,20	0,24	0,12	0,17	0,25	0,14

II. - ACCIDENTS DE VOL A MOTEUR SUR UNE PÉRIODE DE 14 ANS (non compris hélicoptères)

VOL MOTEUR	A N N É E S													
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Nombre d'heures de vol (milliers)	770	760	760	810	815	810	780	790	760	793	884	933	937	954
Nombre d'accidents	259	338	303	266	282	306	335	335	248	294	323	333	352	322
Nombre d'accidents de personnes	65	82	69	63	61	80	75	80	51	60	63	75	70	64
Nombre de tués	50	68	57	69	72	83	80	89	59	35	53	72	75	55
Nombre de blessés	78	105	82	67	61	74	87	79	60	83	68	88	71	63
Nombre de tués par 10.000 HDV	0,64	0,88	0,75	0,85	0,86	1,03	1,02	0,89	0,76	0,44	0,57	0,77	0,80	0,87

III. - ACCIDENTS D'ULM et des PUL

Compte tenu de la spécificité de cette activité, ne sont ici répertoriés que les accidents ayant fait l'objet d'une déclaration.

	U L M				
	1982	1983	1984	1985	1986
Nombre d'accidents	35	89	57	56	72
Nombre d'accidents de personnes	22	53	53	51	25
Nombre de tués	8	13	12	9	12
Nombre de blessés	17	47	46	42	20

IV. - ACCIDENTS DES AÉRONEFS ÉTRANGERS EN FRANCE

		Nombre d' accidents	Nombre accidents corporels	Nombre de tués	Nombre de blessés
AVIONS (Non compris hélicoptères)	1982	20	7	9	7
	1983	32	7	21	1
	1984	30	9	8	4
	1985	35	8	10	7
	1986	31	7	12	6
PLANEURS	1982	6	3	0	3
	1983	6	2	1	1
	1984	7	4	0	4
	1985	8	1	0	1
	1986	8	4	1	3

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A SEPTEMBRE 1987

COMPAGNIE	VOLS	PAX	DONT (PAG.)	TRANSIT DIRECT	MAX TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1986
TRAFFIC COMMERCIAL INTERIEUR										
AIR MOOREA (MOOREA)	A 9997 D 10009 T 20006	68870 61797 130667	() () ()	68870 61797 130667	98703 98820 197523	69.8 62.5 66.2				- 7.0
TOTAL TRAFIC MOOREA	A 9997 D 10009 T 20006	68870 61797 130667	() () ()	68870 61797 130667	98703 98820 197523	69.8 62.5 66.2				- 7.0
AIR MOOREA	A 593 D 588 T 1179	2994 2944 5938	() () ()	2994 2944 5938	5700 5390 11290	52.5 52.7 52.6				+ 27.2
AIR TAHITI	A 2421 D 2423 T 4844	81581 75988 157569	(3109) (3153) (6262)	81581 75988 157569	105159 104485 209644	72.6 72.7 75.2				+ 8.4
TAHITI CONQUEST A.	A 141 D 145 T 286	312 184 496	() () ()	312 184 496	984 1012 1996	31.2 18.2 24.8				+ 116.6
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A 13152 D 13163 T 26315	153757 140913 294670	(3109) (3153) (6262)	153757 140913 294670	210546 209907 420453	73.0 67.1 70.1				+ 1.3
TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL										
U.T.A	A 325 D 325 T 650	54329 54594 108923	(2645) (4597) (7242)	52113 52113 104230	86090 86031 172121	69.3 69.3 69.3				- 12.4
QANTAS	A 234 D 234 T 468	22735 24344 47079	(715) (1057) (1772)	40289 40289 80578	88433 88417 176850	71.3 73.1 72.2				+ 17.3
AIR NEW ZEALAND	A 195 D 195 T 390	21617 21409 43026	(444) (633) (1077)	29843 29843 59686	73408 73365 146773	70.1 69.0 70.0				- 6.4
LAN CHILE	A 77 D 77 T 154	7818 58572 13672	(130) (335) (468)	189 189 378	2819 2819 5638	66.4 58.1 58.1				+ 35.9
SPIA (RAR/PAGO)	A 12 D 12 T 24	778 376 1154	(4) (4) (4)	189 189 378	1819 1812 3631	53.2 51.2 42.2				- 40.1
AIR FRANCE	A 54 D 54 T 108	12408 13784 26192	(717) (1297) (2014)	12408 13784 26192	20143 20146 40289	61.6 68.4 65.0				- 74.4
CONTINENTAL	A 170 D 169 T 339	15269 15151 30420	(278) (561) (841)	15089 15089 30178	42763 42554 85317	71.0 71.1 71.0				- 74.4
HAWAIIAN AIRLINE	A 23 D 23 T 46	773 749 1522	(5) (40) (45)	1059 1059 2118	4409 4409 8818	41.8 41.0 41.3				- 40.1
TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	A 1090 D 1089 T 2179	135727 136281 271988	(4932) (9413) (13430)	91684 91684 183368	328832 328494 657326	69.2 69.4 69.3				+ 21.1
LAN CHILE	A 73 D 73 T 142	202 201 403	() () ()	202 201 403	240 228 468	84.2 88.1 86.1				+ 18.3
AIR FRANCE	A 6 D 6 T 12	879 533 1412	(8) (8) (8)	879 533 1412	1414 1414 2828	62.2 62.2 49.9				+ 18.3

TRANSPORT AÉRIEN

AERODROME DE TAHITI-FAAA

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A SEPTEMBRE 1987

COMPAGNIE	VOLS	PAX	DONT FRAG.	TRANSIT DIRECT	PAX + TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1986
PEOPLE EXPRESS	A	291			291	1479	19.7			PAX
	D	1291			1291	1479	87.3			FRET
	T	1582			1582	2958	53.5			POST
MINERVE	A	5105			5105	5254	88.7			PAX
	D	4996			4996	5252	86.9			FRET
	T	10101			10101	11506	87.8			POST
PANAM	A	406			406	437	92.9			PAX
	D	407			407	437	93.1			FRET
	T	813			813	874	93.0			POST
DIVERS USA	A	435			435	539	80.3			PAX
	D	159			159	185	85.9			FRET
	T	584			584	714	81.8			POST
AIR MOOREA	A	4			4	5	80.0			PAX
	D	4			4	10	40.0			FRET
	T	4			4	10	40.0			POST
TAHITI CONQUEST A.	A	2			2	14	14.3			PAX
	D	7			7	14	50.0			FRET
	T	9			9	28	32.1			POST
TOTAL TRAFIC NON REGULIER	A	7314			7314	9872	74.1			PAX
	D	7594			7594	9814	79.8			FRET
	T	14908			14908	19386	76.9			POST
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	A	149041			149041	338204	69.3			PAX
	D	143835			143835	338008	69.7			FRET
	T	286896			286896	676712	69.5			POST
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	A	1131			1131	1387	122.2			PAX
	D	1129			1129	1387	122.2			FRET
	T	2260			2260	2774	122.7			POST
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	A	14283			14283	17259	121.5			PAX
	D	14292			14292	17259	121.5			FRET
	T	28575			28575	34518	121.5			POST
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	A	14283			14283	17259	121.5			PAX
	D	14292			14292	17259	121.5			FRET
	T	28575			28575	34518	121.5			POST
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	A	14283			14283	17259	121.5			PAX
	D	14292			14292	17259	121.5			FRET
	T	28575			28575	34518	121.5			POST

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

ACTIVITÉS DES SERVICES

SERVICE ADMINISTRATIF

Principales affaires traitées

- Mise en oeuvre du logiciel APARIMA (données nominatives) accessibles à un certain nombre de services munis de terminaux et sensibilisation des personnels concernés.
- Divers contacts ont été pris avec la Caisse de Prévoyance Sociale (Service Recouvrement) afin de mettre au point la procédure de récupération des indemnités journalières à la suite des arrêts de travail pour maladie.
- Programmation de la visite annuelle de prévention des fonctionnaires auprès du CLCT (Institut Malardé) et du CMSF (Hôpital Mamao).
- Formulation auprès du SPG de diverses propositions tendant à l'amélioration des conditions d'acheminement des ordonnances de délégation de crédits.
- Mise à exécution d'un jugement du tribunal administratif de Papeete (indemnité différencielle des TET).
- Recueil et diffusion aux divers services concernés d'une documentation relative au travail devant écrans cathodiques.
- Diverses interventions se sont avérées nécessaires afin d'obtenir qu'une décision soit prise à propos de l'augmentation des salaires des personnels contractuels (liée à l'évolution de l'indice des prix).
- Mise à jour, pour les besoins du SPG, d'une notice de renseignements pratiques sur la Polynésie Française.
- Refonte du "trombinoscope" : l'allègement de ce fichier manuel a pu être opéré compte tenu des données nominatives mémorisées sur l'IN 500 et donc disponibles à tout moment.
- Recueil, vérification et transmission de candidatures à l'examen professionnel (12) et au concours interne (17) d'OCCA.
- Diverses démarches ont dû être accomplies auprès de médecins spécialistes du Territoire, à la demande du Comité Médical Central, afin de compléter certains dossiers (longue maladie, longue durée, accident de service) soumis à l'examen de cet organisme.

Etudes diverses

- Réflexion portant sur l'évolution des effectifs ouvriers (chapitre 31-63) et formulation de besoins en personnels auprès du SPG.
- Analyse de divers textes d'application (projets) du nouveau Code du Travail soumis à l'appréciation des partenaires sociaux.
- Nouvel examen des textes relatifs à la déconcentration des décisions de l'Etat en matière d'investissements.

- . Réflexion portant sur l'informatisation de la comptabilité des dépenses (et des crédits) de personnels : les travaux de programmation entrepris devraient permettre, après essais, de disposer d'un système opérationnel en juin 1988.
- . Analyse des dépenses de téléphone (évolution 86/87) et recherche des mesures propres à en assurer la maîtrise.

Travaux des comités et commissions

- . La commission des logements administratifs s'est réunie le 25 juin et le 10 août afin d'examiner diverses questions relevant de sa compétence (travaux d'entretien, attribution de logements aux nouveaux arrivants).
- . Les délégués du personnel (contractuels) du SNA ont été reçus collectivement par le Directeur le 19 août. A l'ordre du jour de cette réunion figuraient les (principales) questions suivantes : promotion du personnel, actions de formation, problèmes d'hygiène et de sécurité.
- . Le Comité Technique Paritaire se réunira à deux reprises à la fin de l'année.
 - une première fois (25 novembre) pour débattre des problèmes d'hygiène et de sécurité du travail.
 - une deuxième fois (mi-décembre) pour examiner toutes autres questions relevant de sa compétence.

Examens, concours

- . Le concours de recrutement externe de Techniciens de la Météorologie du CEAPF s'est déroulé les 6 et 7 juillet : 19 candidats présents sur les 24 inscrits : 3 Techniciens finalement, seront recrutés à compter du début octobre.
- . Le concours de recrutement externe d'un agent contractuel de 4e catégorie (employé d'administration CC4) s'est déroulé les 16 et 30 juillet : 15 candidats présents sur 20 inscrits. La candidate admise à l'issue des épreuves théoriques et pratiques a été recrutée début août.
- . Quatre concours professionnels (promotion interne) concernant les personnels ouvriers rémunérés au chapitre 31-63 (DGAC/DMN) auront lieu dans le courant du mois d'octobre : CC4 (Menuiserie), CC3 (SSIS), CC3 (Bases Aérienne), CC2 (Bases Aériennes).

LA VIE DES PERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT DEFINITIVEMENT EN METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
03 juillet 1987	LEVAILLANT Dominique	ITM	MET
05 juillet 1987	POLDERMAN Alain	IPEEAC	SNA
07 juillet 1987	ROIG Michel	OCCA/1	SNA
11 juillet 1987	GIRARD Bernard	OCCA/1	SNA
11 juillet 1987	BAGLIERI François	CSTPE	SIA
11 juillet 1987	MOSTOWSKI André	ATTPE	SIA
11 juillet 1987	NEAU François	ICM	MET
31 juillet 1987	RIOU Bernard	TET	SNA
06 octobre 1987	GROGNET Bernard	OCCA/P	SNA

PERSONNEL BENEFICIAIRE D'UN CONGE EN METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
10 juillet 1987	PINELLI J. Claude	CTM	MET
11 juillet 1987	BOITIER Alain	ITM	MET
07 octobre 1987	DUPRAT Thierry	ITM	MET

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service	Motif
13 avril 1987	HANDERSON Georges	CTM	MET	Placé en CLD
20 mai 1987	RAVEINO Luka	TAC/CEAPF/Stag.	SNA	RDC
01 juillet 1987	AGNIERAY Narcisse	CC/3	SNA	Muté (Territ.)
01 septembre 1987	ANDREY Paul	CC/2	SNA	Retraite
10 septembre 1987	REY Wilfrid	TAC/Rés.	SNA	Formation ESA
01 octobre 1987	CHUNG WING KONG F	CC/5	SNA	Retraite

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
03 juillet 1987	GOYAT Daniel	IPEEAC	SNA
17 août 1987	GUIRAO Patrice	OCCA/1	SNA
28 août 1987	SOUBOUROU Patrick	OCCA/1	SNA
28 août 1987	GUINEL Jean	OCCA/1	SNA
28 août 1987	PEAN François	OCCA/1	SNA
31 août 1987	LASBLEIZ Raoul	ICM	MET
31 août 1987	JULIENNE Lucien	CSTPE	SIA
03 septembre 1987	SURY Patrick	ATTPE	SIA
10 septembre 1987	GAUDISSERT Xavier	VAT/IEEAC	SNA
10 septembre 1987	SEVERIN Denis	VAT/IEEAC	SNA
18 septembre 1987	VERDOU J. Pierre	ITM	MET
25 septembre 1987	METZGER Gérard	ESA/P	SNA

PERSONNEL RECRUTE LOCALEMENT

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
01 août 1987	MAI Gilbert	CC/5	SNA
01 octobre 1987	MARTINEZ Patrick	TM/CEAPF/Stag.	MET
01 octobre 1987	PUTOA Tereamanu	TM/CEAPF/Stag.	MET
05 octobre 1987	FAREATA Georges	TM/CEAPF/Stag.	MET

PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-statut	Venant de	Allant à
13 juin 1987	LEE Marcel	TM/CEAPF	FAAA	ATUONA
20 juin 1987	SHAN YAN John	TM/CEAPF	ATUONA	FAAA
05 juillet 1987	MANA Gérard	CC/3	BORA-BORA	FAAA
05 août 1987	BUCHIN James	TSM/CEAPF	FAAA	RANGIROA
09 août 1987	WOLFF J. Jacques	TSM/CEAPF	RANGIROA	TAKAROA
15 août 1987	PAEPAETAATA T.	CC/3	RAPA	FAAA
15 août 1987	WALKER Rodrigue	TM/CEAPF	FAAA	RAPA
19 août 1987	LAURENT Victoire	AITM/CEAPF	FAAA	RIKITEA
19 août 1987	GAMBLIN Yann	TM/CEAPF	RIKITEA	FAAA
21 août 1987	MATAOA Raymond	AITM/CEAPF	TAKAROA	FAAA
01 septembre 1987	AMARU Victor	CC/3 Territ.	MOOREA	FAAA
01 septembre 1987	CHIN AH YOU Ata	CC/3 Territ.	MANIHI	NUKU-HIVA
01 septembre 1987	JACQUET Yvon	CC/2 Territ.	NUKU-HIVA	MOOREA
01 septembre 1987	RIO Bernard	CC/2 Territ.	FAAA	MOOREA
01 octobre 1987	AGNIERAY Narcisse	CC/3 Territ.	FAAA	RURUTU
01 octobre 1987	VII Richard	CC/3 Territ.	RURUTU	MANIHI

SERVICE DE LA MÉTÉOROLOGIE

Envoi à la DMN et à la DIRCEN du projet d'intégration du personnel de la station de REAO.

Mise au point technique de l'automatisation du radiosondage sur IBM PC et kit PTU Mesural.

Mission en métropole du Chef de Service.

Participation du SMPF à l'élaboration de la publication ATLAS de POLYNÉSIE sous l'égide de l'ORSTOM.

Préparation et déroulement du concours pour le recrutement d'un agent mécanographe (budget territorial).

Départ pour la métropole de deux agents pour examens professionnels (ITM et CT corps météo).

Remise solennelle par le Haut-Commissaire de la médaille d'honneur de l'Aéronautique au Chef de la Station de PUKA PUKA.

Première mission à MOPELIA pour l'installation d'une station auxiliaire.

Fin du stage des AITM/CEAPF recrutés en début d'année.

Échange de correspondance avec l'ENM au sujet de l'enseignement de la météorologie tropicale.

Estimation de la qualité des prévisions du CEPMMT de Readings sur notre zone pendant la saison chaude.

Arrivée d'une mission CNRS/EERM pour des mesures de la teneur de l'atmosphère en hydrocarbures.

Visite commentée du centre de FAAA par un groupe de professeurs d'histoire et de géographie.

Assistance au RGR/Papenoo pour la modification des antennes du relais satellite.

Mission exploratoire pour le retour à Vaitape de la station de BORA BORA.

Mission de reconnaissance ICM LASBLEIZ, successeur de M. NEAU.

Préparation de la réunion Recherche Pacifique Sud.

Réunion avec le Ministère de l'Environnement en vue d'une étude de site à Atimaono.

Étude avec ma Direction de l'Aide Technique des projets d'électrification de certaines îles.

Préparation du stage de Maîtrise de M. CHANSIN.

Étude exploratoire du site de Mataiva pour le BRGM.

RESUME MENSUEL DU TEMPS

MOIS D'AVRIL 1987

Episode pluvieux exceptionnel sur Société et sud Tuamotu, sécheresse relative sur nord-est du Territoire.

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM				ORAGE			INSOLATION EN HEURES			PRESSION EN 1/10 hPa		VENT		Evaporation Evapotranspiration potentielle
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	Période Nbre d'années	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 0,4	Nbre de jrs ≥ 10	Période Nbre d'années	Nbre de jrs	MOIS	E	Nbre de jrs	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 16 m/s	E	
ATUONA	27.6	+ 1.0	34.4	23.1	25	49	- 87	15	2	26	.	228	+ 8	25	10104	- 03	0	139	141
PUKA-PUKA																			
BORA-BORA	27.8	+ 0.1	32.2	23.8	11	1076	+920	23	13	11	4	168	-57	11	10103	- 09	3	136	127
TAHITI-FAAA	27.2	+ 0.4	33.4	22.9	29	598	+470	17	9	29	5	171	-63	29	10109	- 10	5	136	134
RANGIROA	28.5	+ 0.7	32.0	22.9	15	277	+143	23	7	15	5	219	-29	15	10112	- 03	4	166	149
TAKAROA	29.1	+ 1.1	32.7	24.0	21	82	- 37	10	3	29	.	241	+ 3	21	10110	+ 12	1	195	172
HAO	28.2	+ 1.0	31.0	22.4	22	180	+ 67	15	3	22	5	242	00	17	10127	+ 01	6	192	166
HEREHERETUE	27.2	+ 0.3	31.5	22.6	21	607	+483	18	12	25	2	181	-54	21	10126	- 03	2	93	101
TUREIA	26.9	+ 0.5	31.4	22.2	20	142	+ 30	15	4	20	3	207	-22	17	10139	+ 03	3	138	128
RIKITEA	24.9	+ 0.6	30.5	21.2	6	155	+ 24	15	5	6	3	181	- 8	6	10153	+ 04	3	99	99
REAO	28.1	+ 1.2	32.6	23.9	13	68	- 24	16	2	22	.	253	+16	13	10134	+ 03	.	149	143
MORUROA	26.6	+ 0.3	28.7	24.8	16	121	+ 20	17	4	16	2	192	-30	14	10145	+ 06	1	123	117
TEMATANGI	26.4	+ 0.1	30.0	21.4	6	409	+309	17	9	6	3	177	-49	6	10137	00	3	128	117
TUBUAI	24.2	- 0.5	30.8	17.8	21	255	+ 75	18	4	23	.	160	-25	21	10136	- 01	2	109	105
RAPA	21.4	- 1.0	25.3	15.4	26	259	+ 10	20	5	36	.	104	-26	26	10154	- 03	14	90	81

E : écart par rapport à la moyenne de la période

() valeur estimée

MOIS DE MAI 1987

Pluviométrie excédentaire des Cook à la Société et aux Gambier, déficitaire partout ailleurs et notamment sur est Tuamotu.

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM				ORAGE			INSOLATION EN HEURES			PRESSION EN 1/10 hPa		VENT		Evaporation Evapotranspiration potentielle
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	Période Nbre d'années	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 0,4	Nbre de jrs ≥ 10	Nbre de jrs ≥ 40	Période Nbre d'années	MOIS	E	Période Nbre d'années	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 16 ms	E	
ATUONA	27.0	+ 0.9	32.9	22.3	25	98	- 30	20	4	26		243	+ 21	25	10105	- 09	.	129	130
PUKA-PUKA																			
BORA-BORA	27.8	+ 0.8	31.5	21.9	11	253	+119	15	6	11	2	225	+ 1	11	10111	- 13	.	136	126
TAHITI-FAAA	26.9	+ 1.0	32.7	22.0	29	175	+ 71	14	4	29	2	221	- 7	29	10115	- 12	.	123	117
RANGIROA	28.4	+ 1.1	31.5	23.1	15	90	- 8	16	2	15	1	285	+ 41	15	10116	- 10	.	170	150
TAKAROA	28.3	+ 0.8	31.5	24.1	21	94	+ 23	16	6	29	1	257	+ 7	21	10113	- 10	1	176	153
HAO	27.6	+ 1.2	30.4	23.8	22	44	- 73	14	.	22	.	281	+ 39	17	10129	- 06	5	178	151
HEREHERETUE	26.5	+ 0.7	30.5	22.0	21	273	+122	22	8	25	1	180	- 39	21	10130	- 09	.	79	85
TUREIA	26.0	+ 0.7	29.7	23.0	20	109	- 2	16	3	20	.	221	+ 3	17	10139	- 07	5	130	115
RIKITEA	23.9	+ 0.9	29.6	19.2	6	171	+ 55	20	5	6	1	164	- 21	6	10150	- 06	7	78	76
REAO	27.3	+ 1.3	31.6	23.5	13	48	- 65	16	.	22	.	274	+ 47	13	10135	- 08	.	132	123
MORUROA	25.9	+ 0.8	29.6	21.2	16	121	+ 21	18	4	16	.	201	- 8	14	10145	- 06	2	124	111
TEMATANGI	25.5	+ 0.7	29.8	21.5	6	257	+122	17	6	6	2	203	+ 1	6	10139	- 09	1	116	103
TUBUAI	23.1	+ 0.2	29.3	16.8	21	207	+ 62	22	6	23	1	98	- 71	21	10144	- 05	3	80	76
RAPA	20.5	- 0.1	25.2	16.5	26	179	- 81	20	5	36	.	76	- 43	26	10166	+ 08	15	81	67
E: écart par rapport à la moyenne de la période () valeur estimée																			

MOIS DE JUIN 1987

La saison fraîche tarde. Temps médiocre et très pluvieux sur quart SUD-EST territoire.

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM						ORAGE		INSOLATION EN HEURES		PRESSION EN 1/10 hPa		VENT	Evaporation Evapotranspiration potentielle	
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	Période Nbre d'années	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 0,1	Nbre de jrs ≥ 0,4	Période Nbre d'années	Nbre de jrs	MOIS	E	Période Nbre d'années	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 16 m/s	E	ETP Calculée
ATUONA	26.3	+ 0.8	32.5	22.0	25	191	+ 8	19	3	26	.	186	- 8	25	10109	- 10	.	95	99
PUKA-PUKA																			
BORA-BORA	26.5	+ 0.3	30.7	22.0	11	139	+ 45	13	4	11	1	216	- 9	11	10117	- 14	.	130	113
TAHITI-FAAA	25.5	+ 0.7	31.5	18.8	29	57	- 7	10	3	29	.	220	+ 3	29	10118	- 19	2	114	104
RANGIROA	27.4	+ 0.9	31.0	23.9	15	122	+ 7	17	5	15	.	239	+ 17	15	10118	- 13	.	151	130
TAKAROA	27.6	+ 0.8	31.0	24.4	21	134	+ 27	13	3	29	.	216	- 1	21	10113	- 17	.	133	119
HAO	26.2	+ 0.8	29.2	23.0	22	171	+ 74	20	6	22	1	193	- 18	17	10124	- 20	7	153	123
HEREHERETUE	24.9	+ 0.4	29.7	20.5	21	232	+ 119	23	7	25	1	143	- 66	21	10127	- 23	5	59	63
TUREIA																			
RIKITEA	21.0	- 0.9	26.6	16.0	6	258	+ 101	18	6	6	1	115	- 33	6	10148	- 07	12	68	61
REAO	25.8	+ 0.5	30.5	21.5	13	111	+ 29	15	2	22	.	183	- 30	13	10132	- 17	1	110	96
MORUROA	23.6	- 0.3	27.8	19.5	16	280	+ 165	25	8	16	.	142	- 57	14	10141	- 14	12	93	81
TEMATANGI	23.3	- 0.3	27.5	19.6	6	370	+ 280	19	8	6	1	107	- 93	6	10135	- 15	4	88	74
TUBUAI	21.1	- 0.3	27.5	12.4	21	147	+ 38	24	4	23	.	143	- 33	21	10142	- 19	.	68	63
RAPA	18.6	- 0.4	22.9	13.3	26	131	- 76	17	3	36	1	126	+ 15	26	10156	- 10	13	84	66
E : écart par rapport à la moyenne de la période () valeur estimée																			

SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Aérodrome de Tahiti - Faaa

Formation - Qualifications :

- Délivrance des qualifications suivantes :
 - * Contrôleur d'aérodrome : M. LE JUDEC Marcel.
 - * Contrôleur d'approche : M. CHAMIGNON Jacques, M. HUET Jean-Claude, M. GROS Dominique.
 - * Opérateur BCT/Agent BIA : MM. COULON Jean et AMARU Michel.
 - * Agent BDP/BIA/Contrôle de piste : M. HITIURA Kito.
 - * Agent BDP/Contrôle de piste : MM. COULON Jean et AMARU Michel
 - * Agent en cours de formation BDP/BIA/Contrôle de piste : M. WIN Benjamin.
 - * Stages ENAC « Chef CA » : MM. TERIEROOITERAI Achille, FERRAND Denis.

Réalisation :

- Organisation d'un recrutement de 3 pompiers
- Étude d'un programme et d'épreuves de concours AC/4 en AC/3
- Réorganisation du système d'instruction à la tour de contrôle
- Planning des stages de triqualification des OCCA et tableau d'effectifs OCCA pour la période 1987/1990
- Reconfiguration de la Section Sol
- Aménagement des nouveaux locaux de la Section Sol
- Installation et mise en service d'un nouvel autocommutateur de message (CC48). Basculement effectué le 22/06/87.
- Formation du personnel SAS sur le nouveau matériel
- Étude avec le GT 815 d'une procédure de transformation des formats de messages (MSG OACI transformés en ACP 127).
- Études horaires compagnies Été 1987
- Mise à jour du plan de défense non militaire
- Refonte du Manuel SSIS
- Fin des travaux de refonte du Plan de Secours de l'Aérodrome, signature de l'arrêté de promulgation et diffusion
- Exercice « Alerte rouge » (13 mai 1987). Debriefing (amendements à prévoir)
- Étude des consignes particulières BA 190 dans le cadre du programme de sûreté
- Nouvel arrêté COLSA (composition)
- Études des dérogations à la réglementation plan de vol en Polynésie Française
- Étude et consignes sur les fréquences des vols VFR de nuit transport public
- Étude de réaménagement de la zone d'enregistrement des bagages
- Concertation, étude, rédaction et mise en application d'une avenant à l'accord d'établissement des pompiers
- Programme et achat des véhicules SSIS (1988/1992)

Affaires en cours

- Procédures d'approche TAHITI-FAAA réservées aux aéronefs de catégorie A/B basés en Polynésie Française. Publication locale dès l'accord obtenu de DNA/2 sur une dérogation à l'instruction de base.
- Procédures d'approche aux instruments de TAHITI-FAAA révisées conformément aux nouvelles instructions. Publication à l'AIP demandée (octobre 1987).
- Réorganisation de la Section Sol : Effectifs, emplois, postes de travail, qualifications, encadrement. Reste à finaliser les fiches d'emploi (tâches élémentaires) et le nouveau tableau de service en fonction des charges nouvelles. Mise en service de cette nouvelle organisation dès que les effectifs autorisés seront qualifiés.

- Transformation des messages ACP 127 en format OACI.
- Étude d'une formule pour plan de vol FSL
- Vols à basse altitude : réaménagement des trajectoires hélicoptères aux abords de l'aérodrome. Étude en cours.
- Mise à jour des trajectoires IFR d'arrivée (STAR). Publication à l'AIP demandée.
- Études d'infractions, de réclamations, et d'un airmis
- Nouvel arrêté de police de l'aérodrome : signature en cours
- Étude charges de travail du secrétariat de l'aérodrome
- Répartition des charges de dactylographie et de classement
- Étude d'un nouveau classement
- Mise à jour du Plan de Secours
- Mise à jour du Programme de Sécurité.

Division des aérodromes extérieurs

État et Territoire

- Organisation d'un exercice SATER à Raiatea.
- Étude concernant la future mise en place d'organisme AFIS en Polynésie Française
- Elaboration des consignes de sécurité des aérodromes et des consignes d'entretien des extincteurs « boule »
- Déménagement partiel de l'échelon central NA/2

Territoire

- Organisation concours internes CC/2
- Déclassement SSIS de Makemo
- Affectation d'un Vic 3 à Rurutu
- Inventaire général des aérodromes
- Reprise de la gestion des dépôts ~~100~~ 130 des Marquises (Nuku à Taha et Hiva Oa)
- Lancement de la construction de la future vedette de Nuku à Taha (coque achevée)
- Installation d'un téléphone à Tubuai
- Arrêt fonctionnement centrale électrique de Rurutu suite raccordement au réseau
- Proposition de collectif budgétaire 1987
- Saisie informatique des pièces comptables par NA/2 (console informatique dans les locaux du SIA)
- Achat d'un VF1 (Huahine) et d'un VMM 4x4 (Ua Pou)
- Passation d'un marché relatif à l'achat de 2 Vic1 (Maupiti - Tikehau)
- Suivi des opérations d'investissement suivantes :
 - * OP 251.86 Matériel météorologique
 - * OP 241.87 Équipement ATR42 HF/BLU
 - * OP 244.87 Renouvellement Postes E/R VHF
 - * OP 243.87 Renouvellement Postes E/R BLU

Missions

- Inspection SSIS aux Australes
- Mission de qualification-contrôle à Raiatea
- Mission d'inspection Tuamotu Est

Division technique

Exploitation

- Mise en service du VOR Doppler et DME Thomson-CSF après contrôle en vol. Arrêt de l'ancien VOR-DME
- Mise en service de l'autocommutateur de messages SAGEM CC48 et des nouveaux télétypes TX20 et TX85
- Démontage pour réparation par CGEE-Alsthom du groupe électrogène 250 kVA. Remise en service le 5/8/87
- Remplacement des 2 moteurs thermiques des groupes Margiron et révision des 250
- Distribution du 220 V sans coupure (onduleurs Météo) dans le local informatique
- Remise aux normes du réfectoire cuisine SNA et du réseau domestique TWR

Études

- Études pour l'installation d'un balisage des obstacles à Moorea QFU30 en fonctionnement depuis le 31/7/87
- Étude pour fonctionnement H24 de premier radiobalise : Tubuai
- Étude spécification chaîne radio HF et VHF et du téléphone de sécurité
- Étude pour appel d'offres du Porbe P3 en liaison avec le SIA

Missions

- Mission de maintenance Groupe Manihi et Huahine
- Réfection radiobalise de Rangiroa et installation d'une antenne HF télécommandée et du nouveau E/R BLU NARDEUX T370
- Recette définitive du balisage à alimentation solaire des Australes (Rurutu et Tubuai) en fonctionnement depuis mai 86. Maintenance ~~tour~~ret NDB.

DIVISION ATS / SAR

ACTIVITÉS GÉNÉRALES - ÉTUDES

- Prolongement de la mission DNA/SCTA : nouvelle rédaction des spécifications opérationnelles en vue du regroupement des services de contrôles ;
- Rédaction d'une instruction régionale sur le service d'alerte ;
- Organisation d'un SAREX avec armement de la salle SAR dans le cadre de la formation des ingénieurs de permanence :
travaux à effectuer : — définition des meubles de contrôle de la nouvelle salle régionale,
— restructuration de l'espace ISLV

CENTRE DE CONTROLE RÉGIONAL

Trafic IFR et VHF routes par CCR Tahiti augmentation de 10 % du trafic international par rapport à la même période de 86. (cf. statistiques en annexe).

- 2 qualifications : MM. FOURNERET Max, PASSARET Alain.

Note : Au 30/06/87, l'effectif qualifié atteignait 14 (dont SMITH) avant le départ de deux contrôleurs début juillet :

mission : M. BOSC à Ratatea pour qualification CHAN Claude

stage : M. MARTIN stage C.A. à Toulouse.

DIVISION DES TRANSPORTS AÉRIENS

- Statistiques de trafic : publication de la brochure 1986 de statistiques générales de trafic aérien en Polynésie Française, exploitation courante et mise au point de nouveaux programmes en vue transfert des fichiers de données statistiques de NTAA vers TA
- Brevets et licences : organisation des examens personnel navigant professionnel et personnel navigant non professionnel
- Tutelle des compagnies de transport public -- mission de MM. SANVITO (OCV) et MOTTARD (SFACT) d'évaluation des hélisturfaces susceptibles d'être agréées par le transport à la demande ; M. SANVITO a également procédé aux contrôles périodiques en vol du personnel navigant professionnel employé par les deux sociétés locales de transport par hélicoptère et à la critique des manuels d'exploitation déposés.
 - * arrivée et mise en service du deuxième ATR 42 chez AIR TAHITI
 - * études des performances opérationnelles de l'ATR 42 sur le terrain de TEMAE
 - * arrivée du DHC 6-300 de la Société AIR MOOREA

Activité de l'avion F. OCHS	Nombre de vols	96	Heures de vol	96 h 10
-----------------------------	----------------	----	---------------	---------

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE

AERODROMES D'ETAT

I - Travaux

- TAHITI-FAAA : Construction de 2 logements F4 pour la B.GTA dans la Cité de l'Air.
- TAHITI-FAAA : Mise en place de clôtures de limite d'emprise dans le cadre de l'opération de sûreté.

II - Etudes

- TAHITI-FAAA

- . Poursuite de l'étude du nouveau centre de contrôle. Approbation de la modification de l'A.P.S. par D.N.A.. Préparation du marché de maîtrise d'oeuvre. Etude de l'A.P.D. par le maître d'oeuvre.
- . Appel d'offres pour l'équipement du poste P'3. Réception des offres. Dépouillement. Etudes complémentaires.
- . Dossier de consultation des entreprises pour bâtiment BATRALOG - Attribution du marché.
- . Préparation du D.C.E. pour la réfection des chaussées aéronautiques de l'aire de stationnement internationale. Lancement de la consultation.
- . Avant-projet sommaire de la rénovation de la couche de roulement de la piste.
- . Note sur l'aspect technique du passage routier sous piste et sur les possibilités de créneaux de trafic.

- BORA-BORA

- . Etude reprofilage des chaussées aéronautiques. Rédaction du DCE. Lancement appel d'offres pour le compte du maître d'ouvrage, SETIL Aéroport.
- . Dépouillement des offres - Négociations avec les entreprises - Passation du marché - Etudes de détail.

III - Acquisitions immobilières

- TAHITI-FAAA

- . Une deuxième acquisition amiable d'une parcelle de terre proche de l'aviation générale pour l'extension de l'emprise a été réalisée et la négociation pour l'acquisition d'un complément d'emprise dans la même zone est en cours.
- . Une promesse de vente amiable concernant la 3ème tranche d'une parcelle de terre proche de l'aviation générale a été réalisée en vue de l'extension de l'emprise aéroportuaire.
- . Etablissement du dossier foncier relatif à la réalisation d'une voie d'accès à la zone Ouest de l'aéroport de TAHITI-FAAA. L'enquête administrative préalable à la déclaration d'U.P. a pris fin le 24 septembre 1987.

AERODROMES TERRITORIAUX

I - Travaux

MOOREA : - Adaptation de l'aérodrome pour l'ATR 42 : Terrassements et revêtement terminés. Balisage lumineux : début des travaux octobre 87.
Clôture de l'aérodrome : consultation des entreprises en cours.

- Travaux d'entretien sur logement du chef aérodrome.

HUAHINE : Réparation local technique.

MANIHI : Travaux de protection de la bande en cours.

Travaux d'entretien de bâtiments : opération en préparation
1ère tranche bloc technique et logement - 2ème tranche aérogare.

RURUTU : Travaux de reprises localisées du revêtement de la piste
 Adaptation garage SSIS
 Opération générale d'entretien sur les bâtiments
 Réseau de distribution électrique aérogare
 Balisage diurne à terminer.

UA POU : Abri SSIS et clôture terminés.
 Ouvrage d'assainissement sous bretelle en préparation.

NUKU HIVA : Remise en état des trucks de transport passagers
 Grand truck réparé et de retour à NUKU HIVA.
 La réparation du petit truck sera effectuée par la Subdivision de l'Equipe-
 ment de TAIHAE.

TOTELEGIE : Opération de gros entretien sur les bâtiments (budget investissement 1987).
 Chiffrage en cours après visite des lieux avec l'entreprise.

APATAKI : Opération d'entretien sur aérogare en préparation.

NAPUKA : Construction d'un dépôt de carburant avion.

II - Etudes

MOOREA : Tour de contrôle - Etude du bâtiment.

MAUPITI : Formalités administratives relatives aux extractions de matériaux et demande
 de concession maritime. Etude de Laboratoire. Appel d'offres et attribution
 du marché.

TAKUME : Mission topographique en cours sur le site du nouvel aéroport.
 Etudes diverses à propos du parcellaire.

UA POU : Réalisation d'un plan topographique au 1/5000 zone nouvel aéroport.

NUKU HIVA : Etude d'assainissement de la plate-forme.

FAAITE : Avant-projet sommaire.

Aménagement des aéroports pour l'ATR 42 : Etude abris SSIS, abris passagers et
 sanitaires.

III - Acquisitions immobilières

MOOREA : Dossier foncier pour l'extension de l'aéroport à la classe D2 (ATR 42).

MAUPITI : Etablissement du dossier foncier en vue de l'extension de l'aéroport à
 la classe D2. Réunion de la Commission Arbitrale d'Evaluation.
 Suite à la déclaration d'utilité publique et de cessibilité prise en Conseil
 des Ministres en avril 87, l'ordonnance d'expropriation a été prononcée le
 26 mai 1987.

TAKAROA : La décision de la C.A.E. a été notifiée aux divers ayants-droit.
 Les indemnités sont consignées à la C.D.C.

TAKUME : L'avant-projet de construction a été approuvé en Conseil des Ministres.
 A la suite des enquêtes préalable et parcellaire, des rectifications sur
 le plan soumis à enquête ont été apportées. La commission arbitrale d'éva-
 luation sera convoquée début 1988.

Activités des centres et aérodrômes

TRAFIC DE L'AÉRODROME

Mouvements commerciaux	9.968
dont IFR	2.768
Mouvements non commerciaux	10.304
dont IFR	1.860
TOTAL TOUT TRAFIC	20.272
TOTAL TRAFIC IFR	4.528

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

Aéronefs étrangers	480
Jets	721
Plus de 20 tonnes	721

MOUVEMENTS DES AÉRONEFS (T.F.C. non commercial) :

Aéro-Club de Tahiti	2.510
Cercle Aéronautique	1.754
Aéro-Club UTA	2.300
Privés	1.311
Autres mouvements	2.359
CAP	70
TOTAL	10.304

1. Centre de contrôle régional

Trafic en route :

Mouvements internationaux	814
Mouvements interinsulaires	4.571
TOTAL	5.385

2. Messages reçus par le Bureau central des télécommunications :

Réception internationale	92.812
Réseau local	18.101
TOTAL RÉCEPTION	110.913
Moyenne quotidienne	1.212

Emission :

Réseau international	22.653
Réseau local	20.561
TOTAL ÉMISSION	43.214
Moyenne quotidienne	473

3. Bureau de piste

Licences de personnel navigant validées :

Professionnelles	54
Non professionnelles	41

Effectifs PN basés en Polynésie française :

Professionnels	63
Corps techniques	6
Privés	213

4. Bureau d'information aéronautique :

Notams reçus Classe 1, Série A :	
Total	3.826
Notams émis Classe 1, Série A : 26 - Série C : 92	
Protections aéronautiques fournies aux commandants de bord	402

5. Activités du S.S.I.S.

Feux extincteur	0
Feu aéronef	0
Alerte aéronefs	10
Accident aéronef	0
Sortie véhicule ambulance (avec vedette)	10
Surveillance avitaillements	0

Décollages et atterrissages	
Mise en route	1.064
Interventions diverses	
Instructions et exercices	3
Exercices nautiques	13

6. Service météorologique :

Protections météorologiques des équipages au départ élaborées par le Centre Météorologique de Tahiti-Faaa.

1. Lignes internationales	
Total général	332
2. Moyens courrier :	
Total	1.066

7. Bureau S.A.R. :

Évacuations sanitaires	69 dont 11 Moorea
Total des heures effectuées	248 h 42 mn

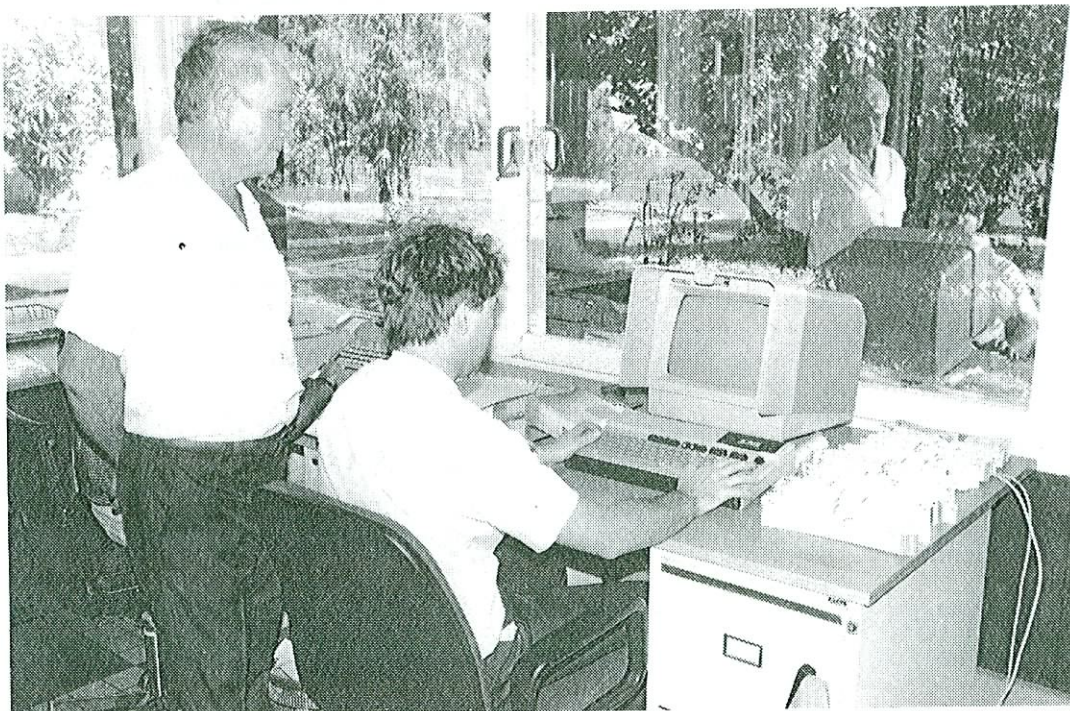
NOUVELLES DIVERSES

NOUVELLES DE L'AÉRODROME

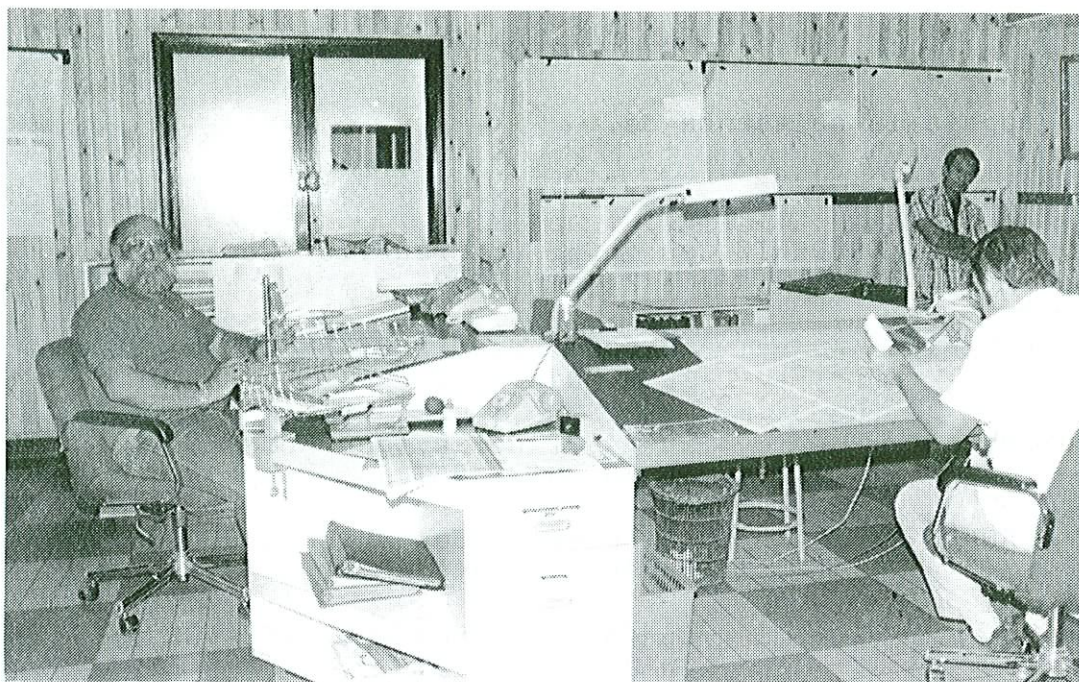
Le 22 juin 1987 a été mise en service la nouvelle salle regroupant la section Avions au sol, le Bureau de piste et le Bureau central des télécommunications, ces trois sections étant à présent pourvues d'un matériel léger, récent et performant. Par la même occasion, la salle des prévisions météorologiques a été rénovée. Comme on peut le constater, l'aérodrome de Tahiti-Faaa maintient son image de marque.



B.C.T. Poste superviseur du système CC 48.



Console statistiques modèle IN 500.



La nouvelle unité du Bureau des Prévisions météorologiques.

ECHOS DU TENNIS-CLUB

C'est une formule inédite et originale que le Bureau du Tennis-club avait retenue pour son Tournoi interne par équipe qui s'est déroulé du 18 juillet au 19 août 1987.

Les quelque 45 engagés (dont 5 remplaçants) ont été répartis en 2 poules de 4 équipes composées, après tirage au sort de : 1 dame et 4 messieurs dont 1 très fort, 1 fort, 1 confirmé et 1 moyen.

C'est au total 75 parties qui ont été âprement disputées sur les 2 courts de la Cité de l'Air, dans un excellent esprit sportif et le juge-arbitre Patrick NOIR n'a pratiquement pas eu à intervenir, soit pour trancher des litiges, soit pour programmer d'office les rencontres.

C'est finalement sur le score de 3 victoires à 2 que l'équipe conduite par le vétéran sénior André TSCHÉILLER et composée de Alexandra PEYRICHOU (dame), Christian AH LO (très fort), Loïc LE JUDEC (fort), André TSCHÉILLER (confirmé) et Hervé HALLOT (moyen) s'est imposée en finale face à celle menée par J.-Claude LAPERCHE et composée de Sylvie MOYNE (dame), Thierry TSCHÉILLER (très fort), Frédéric MOYNE (fort), Alain SLUISMANS (confirmé) et J.-Claude LAPERCHE (moyen).

A noter que dans l'équipe gagnante figurait la plus jeune du tournoi — Alexandra PEYRICHOU n'a que 10 ans — mais aussi le plus âgé — André TSCHÉILLER a 60 ans. Ce « vieux renard des courts » — c'est ainsi qu'on le surnomme au sein du club — n'a pas manqué sa « sortie » ; en effet, il a annoncé son retrait des compétitions pour la fin de la présente saison : mais ne sera-t-il pas repris par le virus dès que s'ouvrira la prochaine !

Parallèlement à ce tournoi, nous devons mentionner la brillante victoire obtenue par le double LE JUDEC (père et fils), au tournoi dit « des familles » organisé le week-end du 15 août sur les courts de l'Hôtel SOFITEL MAEVA BEACH à Punaauia.

Pour l'avenir, le club semble donc bien armé pour présenter des joueurs et des équipes qui feront mieux que figurer honorablement dans les compétitions officielles notamment avec ses jeunes espoirs qui, après les brillants résultats obtenus cette saison dans leurs catégories d'âge, sont prêts à réaliser des « perfs » dans la catégorie sénior.

Le Bureau du Tennis-Club

C A R N E T R O S E

Nous avons appris la naissance de :

- NOARII, DARRYL, FREDERIC au foyer de Frédéric MOU, TSAC
le 2 juin 1987
- MAIMA, CATHERINE au foyer de Michel BRUCKMAN, CC/2
le 9 juin 1987
- REI, JOSEPH au foyer de Layton BROWN, CC5
le 18 juin 1987
- FLORA, LOANAH au foyer de Jean-Michel BOURGUIGNON, TET
le 14 juillet 1987
- MELISSA au foyer de Suzanne JISSANG, TM/CEAPF
le 27 août 1987
- ROTI au foyer de Jacques TERAIEFA, CC/5
le 13 septembre 1987

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

C A R N E T B L A N C

Nous avons également appris la nouvelle du mariage de :

- TSCHEILLER Daniel, TAC/CEAPF, avec MAURY Ghislaine, TAC/Métropolitain,
célébré le 6 juin 1987 à SAINT PAUL EN GATINE
- HITI Rotina, CC/5, avec IHOPU Léon célébré à FAAA le 20 juin 1987
- TERAIEFA Jacques, CC/5, avec IP LEE HOI Pauline célébré à TEAHUPOO le
25 juillet 1987
- HALLOT Hervé, ITM, avec PEYCLET Annick célébré à CHAMBERRY le 19 septem-
bre 1987

LE TESTAMENT DE SIR HOWARD

RÉSUMÉ DU CHAPITRE PRÉCÉDENT : Un jeune garçon fait la connaissance de Sir Howard, un savant attaché au ministère des Armées, au cours d'une exposition sur les armes anciennes, dans le New Hampshire. Une solide amitié se noue entre le vieillard et l'enfant qui devient son confident. Sir Howard vient de découvrir le code cellulaire qui permet le développement de la connaissance.



CHAPITRE 2

L'hiver fit son entrée et je ne revis Sir Howard que quelques mois plus tard.

Ces dernières semaines semblaient avoir marqué le savant d'un pesant fardeau.

Je l'aperçus, presque méconnaissable dans son cabinet de travail, penché sur la table de noyer qui lui servait d'écritoire.

Il m'accueillit par quelques mots prononcés d'une voix lasse et qui me parurent refléter un profond désenchantement.

Je n'osai le questionner sur le sujet qui me tourmentait. Sir Howard avait-il tenté d'expérimenter sa découverte sur sa propre personne ? Au lieu d'activer les cellules qui permettent l'épanouissement de l'intelligence, le résultat n'était-il pas plutôt décevant ?

J'appris le décès de Sir Howard au début de l'automne suivant. Les funérailles eurent lieu par une journée froide et triste comme seul le New Hampshire en a le privilège.

Des représentants du gouvernement donnèrent à la cérémonie un caractère officiel et je fus informé dans les semaines qui suivirent des dispositions testamentaires du savant.

Sir Howard me léguait son bien le plus précieux. Le lecteur sera surpris d'apprendre qu'il s'agissait de Socrate son fidèle compagnon de travail, mais il est un fait que pour bon nombre de citoyens trahissant une origine galloise, un chat ou un chien de bonne lignée méritent que l'on s'apitoie sur leur destin.

Lorsque je vins prendre livraison du petit animal, la voisine compatissante qui l'avait recueilli parut en éprouver quelque déception. Socrate était selon ses dires un félin d'une éducation raffinée aussi ne s'en séparait-elle pas sans regret.

J'écoutai amusé les éloges dispensés à son égard et lorsque je pris congé de sa bienfaitrice, je promis d'apporter un soin particulier au bien-être de mon nouveau pensionnaire.

Sur le chemin du retour, Socrate se mit à trotter à mes côtés me jetant de temps à autre un regard à la dérobée.

Parvenu à destination, je tentai de consoler le petit animal par quelques bonnes paroles de la disparition de son maître et à ma grande surprise, le félin prit une expression désolée comme s'il était à cet instant précis la proie d'un vif chagrin.

Dans les jours qui suivirent, l'attitude de Socrate ne cessa de m'intriguer et je notai avec une curiosité accrue qu'il paraissait deviner le sens de mes paroles.

Parfois aussi, j'étais la proie d'un sentiment étrange : il me semblait alors que Sir Howard était tout proche.

CHAPITRE 3

Peu de temps après le décès du savant, je fus invité à me rendre au ministère des Armées où l'on m'informa avec courtoisie que Sir Howard n'avait laissé aucun document relatif à la nature de ses recherches, lesquelles selon toute probabilité étaient orientées vers l'élaboration d'une arme de haute technologie.

En égard à l'amitié qui m'avait lié au vieil homme, l'on faisait appel à mes souvenirs pour apporter, si c'était possible, quelques précisions à ce sujet.

Comme je l'ai signalé plus haut, Sir Howard avait exprimé le vœu que le véritable objet de ses préoccupations fut gadé secret.

Je décidai donc de présenter un projet qui, tout en répondant à ce désir, serait d'une utilité quelconque à la défense du territoire.

J'attire l'attention sur la notion du mot défense, un droit sacré et un devoir qui, remontant à l'apparition de l'homme sur terre, a permis sa survie et son épanouissement. L'une des plus belles illustrations reste celle de l'esprit pionnier qui habita nos grands-parents au siècle dernier et qui a donné au découvreur d'espaces tout son caractère viril le faisant entrer dans la légende.

Malgré mon jeune âge, mes connaissances sur les armes à percussion m'avaient ouvert les portes de nombreuses associations de vétérans ; il m'avait ainsi été loisible de constater en examinant les récents fusils de combat, certes performants, qu'ils péchaient tous par un excès de poids et de volume pour permettre une maniabilité donc une rapidité d'action efficace dans des missions de commando.

J'élaborai un projet de prototype, une arme élégante au fonctionnement d'une grande simplicité par recul et ressort récupérateur, utilisant une cartouche courte au tir tendu jusqu'à cent yards, et pour laquelle je privilégiâi les facteurs de légèreté et d'encombrement.

Dire que les schémas de la « 308 Light Carbine » soulevèrent à leur début beaucoup d'enthousiasme au ministère serait présomptueux. L'on espérait en effet beaucoup plus de Sir Howard qu'un fusil perfectionné.

J'appris par la même occasion que la plupart des experts en armement succombent à des ambitions hors de mesure avec les réalités concrètes de l'affrontement sur le terrain. Le développement d'armes de plus en plus redoutables en rend l'utilisation de moins en moins probable, au détriment de l'unité de combat, favorisant ainsi le développement d'actions nuisant à l'ordre et la sécurité, perpétrées par des groupuscules face auxquels la population désarmée joue le rôle de victime.

J'eus cependant quelques mois plus tard la satisfaction de retrouver le principe et l'habillage de mon prototype sur un modèle de fusil léger auquel l'on avait adjoint un chargeur de grande capacité.

Les experts avaient succombé en dernière analyse à l'attrait et aux avantages que représentait une mise en fabrication rapide et d'un coût peu élevé. J'avais de surcroît la double satisfaction de n'avoir pas trop terni la réputation de Sir Howard auprès de ses pairs.

CHAPITRE 4

Socrate avait pris maintenant l'habitude, le soir venu, de s'étendre près de la cheminée et de plonger son regard dans le mien comme s'il espérait que je le traite en confident et lui exposât les faits significatifs de la journée.

J'avais terminé cette année d'études avec des appréciations élogieuses et le gouvernement me gratifiait d'une bourse spéciale me permettant de suivre une discipline de mon choix.

Pour fêter l'événement, je confectionnai un petit festin pour Socrate. Ainsi s'achevait, c'est du moins ce que je croyais, cet épisode de mon enfance au cours duquel j'avais fait la connaissance de Sir Howard.

Car, alors que j'exprimais avec quelque ironie cette amère constatation : la société attendait de Sir Howard la découverte d'un engin apocalyptique, alors qu'en réalité le savant respectait tellement la vie, Socrate prit soudain une expression que je ne lui connaissais pas. Son poil se hérissa, ses yeux semblèrent lancer des éclairs, il courut se réfugier sous un meuble.

CHAPITRE 5

Dans une symphonie où le bleu du ciel rivalisait avec le vert de la campagne environnante, le printemps frappa à la porte et déposa dans l'âme de chacun des citoyens un désir de renouveau et une étincelle de joie de vivre.

C'est à cette époque que Socrate disparut du logis. Je pensai tout d'abord à une fugue nocturne puis, au bout de quelques jours, je dus me rendre à l'évidence : le petit compagnon de Sir Howard demeurerait introuvable.

J'éprouvai du remord à l'égard du savant et comme ultime recours, je pris la décision de me rendre une nouvelle fois à la demeure du défunt dans le cas où Socrate y aurait cherché refuge.

La fraîcheur du soir me surprit. Déjà des nuages s'amoncelaient et l'orage n'allait pas tarder à éclater, chose fréquente en cette saison.

Jouant à cache cache avec de gros cumulus, la lune répandait une lueur blafarde sur les chapeaux des cheminées et les grands pins qui bordaient la propriété.

Je tournai la poignée de la grille en fer forgé et le crissement régulier de mes pas sur le gravier vint troubler le silence du grand parc.

J'étais parvenu devant l'entrée de l'imposante demeure. Je levai le regard et je dus réprimer une exclamation de surprise : tout en haut, dans l'encadrement de la croisée du laboratoire de Sir Howard une faible lumière vacillait.

(à suivre)

Titre original « The testament of Sir Howard » by J. Taoc. Copyright 1951 Strange Stories Editor. Traduction par l'auteur. Tous droits réservés.

