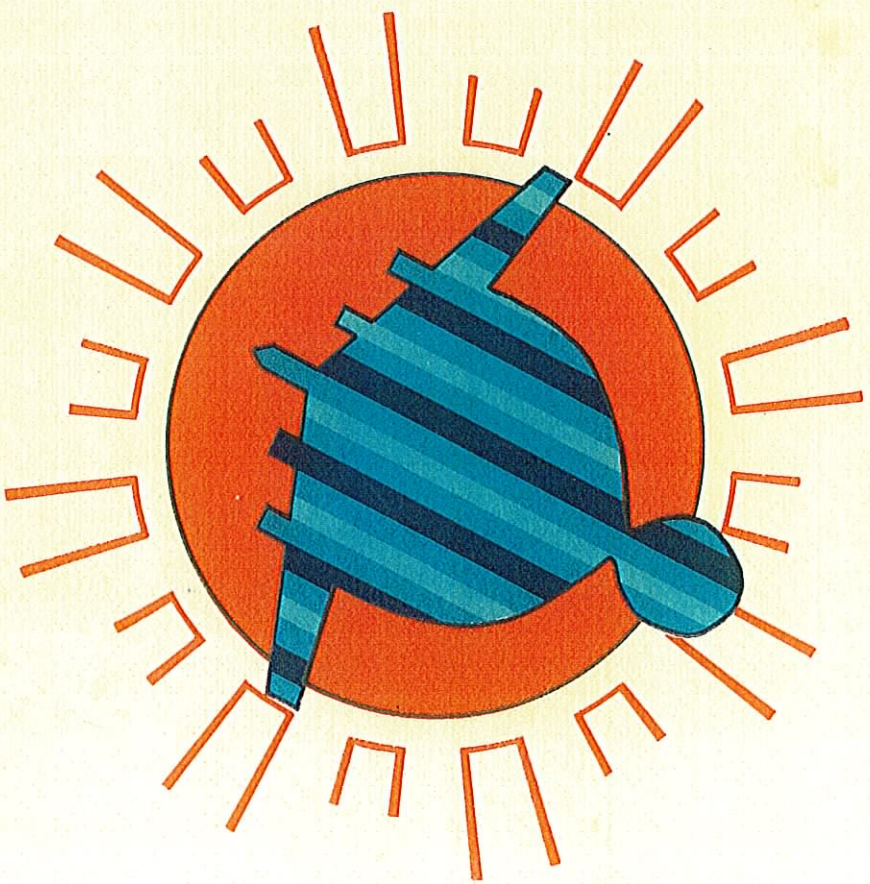
MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



POLYNESIE FRANCAISE

Edité par SETIL - AEROPORT

S O M M A I R E

Pages

- EDITORIAL 3

- I - / LE DOSSIER du TRIMESTRE /

Plan de Composition Générale de l'Aérodrome de Tahiti-Faaa 5

- II - / CHRONIQUE de l'AVIATION CIVILE /

- 4ème trimestre 1978 19

- III - / ACTIVITES de l'AVIATION CIVILE /

3.1.- Trafic aérien 23

3.2.- Personnel de la Direction du Service de l'Aviation Civile 35

3.3.- Activités des Services de l'Aviation Civile

3.3.1.- Dans les centres d'exploitation

A - Centre de Contrôle Régional (CCR) 38
B - Centre de Coordination de Recherche et de Sauvetage (CCS) 40

3.3.2.- Sur les aérodromes

A - Aérodrome international de TAHITI-FAAA 45
B - Aérodromes d'Etat extérieurs 53
C - Aérodromes territoriaux 53
D - Aérodromes privés 54

3.3.3.- Activités diverses

A - Section Administrative 55
B - Service de l'Infrastructure 60
C - Service de la Météorologie 61
D - Service de la Navigation Aérienne ... 63

3.4.- Activités du Concessionnaire (SETIL/AEROPORT). 65

- IV - / INFORMATIONS DIVERSES / 67

//- D I T O R I A L

* * * * * * * * * * * * * * * * *

Penser l'avenir doit être l'une des préoccupations majeures des responsables à quelque secteur d'activités qu'ils appartiennent et à quelque niveau qu'ils se situent.

En Polynésie plus particulièrement, le poids des réalités du moment est tel que l'on consacre beaucoup de temps à gérer le présent.

Dans le domaine de l'aménagement du Territoire plus que dans tout autre, il est primordial de s'accorder le temps de la réflexion sur le long terme, sans quoi les actions du court terme risquent d'être conduites dans la confusion et l'incohérence sans perspectives véritables.

Les responsables en matière d'équipement aéronautique n'échappent pas à cette règle et il importe notamment que dans le cas de l'aéroport international de FAAA, soit dressé un plan de composition générale qui puisse servir de cadre de référence pour les investissements de l'Etat (DGAC) et du concessionnaire. Même si ce plan peut (et doit) évoluer avec le temps en intégrant les contraintes des années futures.

Dans le numéro de ce trimestre, le BLAC propose à ses lecteurs un dossier consacré au Plan de Composition Générale de l'Aéroport de FAAA. Ce dossier devrait leur permettre de se familiariser avec les problèmes posés par le développement du poumon aérien que représente cet aéroport international pour l'ensemble polynésien (le poumon maritime étant constitué par le Port Autonome de Papeete).

* * * * * * *

I - / LE DOSSIER DU TRIMESTRE / -

PLAN DE COMPOSITION GENERALE DE L'AERODROME DE TAHITI-FAAA

1.- APERCUS SUR LE PLAN DE COMPOSITION GENERALE

- Définition -

Le plan de composition générale d'un aérodrome (alias P.C.G.) a pour but de définir le schéma d'aménagement à long terme dans le cadre duquel viendront s'inscrire les réalisations progressives destinées à satisfaire aux besoins de l'exploitation de l'aérodrome.

Il s'agit, somme toute, de dessiner l'enveloppe globale qui fixera les limites d'extension de l'aéroport et à l'intérieur de celle-ci de définir le "schéma directeur" d'aménagement des différentes zones d'activité.

Or, un aéroport est un organisme vivant qui dépend étroitement du milieu dans lequel il est intégré : de sa naissance à sa majorité, bien des évènements vont guider les différentes phases de sa croissance et privilégier plus ou moins tel type d'activité au détriment de tel autre.

L'établissement du P.C.G. est donc un art, basé partiellement sur l'expérience de ce qui s'est passé ailleurs, (mais rien ne se répète jamais à l'identique) et partiellement sur la prévision ou sur la futurologie (mais chacun sait qu'il s'agit de la seule science où l'erreur est la règle).

La première qualité d'un P.C.G. doit donc être la souplesse. Le plan doit contenir des possibilités d'implantation, exprimées avec précision, mais il doit aussi permettre des remises en cause dans le temps et dans l'espace, ménager des réserves.

Il doit aussi être rigoureux autant qu'il est possible. Il doit coller à la réalité, tenir compte de tous les facteurs quantifiables (nombre de passagers, nombre de véhicules, dimensions des avions, etc...) et de toutes les inter-connexions, et elles sont nombreuses, entre les activités diverses que regroupe un aérodrome (accueil, hôtellerie, contrôle aérien, ateliers mécaniques, etc...).

.../...

Souplesse et rigueur doivent s'allier pour aboutir à un projet qui vise la recherche de l'économie à chacun des stades de la réalisation de l'aérodrome. Inutile, en effet, de construire immédiatement un ouvrage qui ne trouvera sa pleine capacité d'emploi que dans 10 ou 15 ans, inutile aussi d'implanter tout de suite à 3 km une zone à développement lent et qui pourrait trouver sa place pendant quelques années au plus près.

Essayons de voir comment ces beaux principes peuvent être appliqués dans le cas concret qui nous occupe, et qui représente d'ailleurs un exemple assez original, le plan de composition générale de l'aérodrome de TAHITI-FAAA.

2.- HISTOIRE EN RACCOURCI DE L'AERODROME DE TAHITI-FAAA

- Commençons par un peu d'histoire -

A l'origine existait à FAAA un joli Motu planté de cocotiers. Jusqu'en 1956 seuls quelques "faré" existaient sur la rive voisine et le calme régnait dans ce secteur de TAHITI.

Lorsqu'il fallut implanter une hydrobase pour la liaison avec BORA-BORA, le chenal de FAAA paru tout indiqué et le Motu Tahiri commença à s'équiper d'une aérogare modeste, d'un slipway qui existe encore et d'une route de liaison qui sinuait sur le platier corallien.

Puis, en 1961, vint le "grand FAAA", muni d'une colonne vertébrale - la piste de 3.416m - et de deux ailes, une au Nord recouvrait le Motu Tahiri, lequel s'était progressivement garni de toute une série de petits bâtiments indispensables dès la phase embryonnaire (météo, contrôle, hangars avions, magasins, ateliers, dépôts, etc ...) ; une au Sud, qui avait poussé à force de remblais sur le lagon, et qui était appelée à recevoir toute l'infrastructure du nouvel aéroport. Le grand "MANUREVA" venait de se poser près de PAPEETE et il allait commencer à devoir vivre et s'entendre avec la cité, sa voisine.

.../...

De nombreuses études, et des plus solides en raison de la nouveauté de cet aérodrome sur corail, avaient précédé la naissance de l'aéroport. La longueur de piste avait été soigneusement calculée pour satisfaire aux différents types d'avions et à leurs longueurs d'étape. Le zonage des installations dessinait clairement les grands espaces vierges réservés à la zone civile et à la zone militaire. Le plan des dégagements garantissait que l'évolution des aéronefs ne serait pas gênée par d'ultérieures constructions intempestives, le plan de masse figurait l'enveloppe de l'aéroport.

Mais personne n'avait pu imaginer quelle serait la dynamique de développement de PAPEETE à cette époque de grand réveil de la Polynésie. Aussi quand, après avoir instruit les projets avec toute la profondeur de réflexion nécessaire et après avoir procédé à la consultation de tous les services intéressés, l'Administration officialisa les plans de l'aérodrome, il était déjà bien tard : FAAA, premier faubourg de PAPEETE, avait déjà encerclé l'aérodrome de constructions en tous genres et le pointillé des projets aéronautiques recouvrait sur les plans le tracé bien réel des multiples farés qui avaient poussé là entre-temps.

Le problème fondamental du P.C.G. était désormais posé : comment concevoir un aéroport à la dimension de l'avenir de TAHITI, sans remettre en cause le tissu urbain très dense de la Commune de FAAA.

3.- LE PLAN DE COMPOSITION ACTUEL

Voyons un peu, pour nous familiariser avec les besoins d'un aéroport, comment est conçu l'actuel aérodrome de FAAA.

- Avant tout une piste. Elle est ici en haut de gamme, capable de recevoir tous types d'aéronefs, sa longueur et sa résistance ont d'entrée été calculées larges. La situation de la Polynésie à 3.567 milles nautiques du continent américain imposait ce choix.

  Les dégagements et les aides à la navigation et à l'atterrissage sont à la hauteur de cette même ambition. Des équipements complémentaires sont régulièrement programmés pour améliorer leurs caractéristiques ou la sécurité du trafic (VASIS - I.L.S. - Centre de Réception Déporté - Balisage, etc ...).

.../...

Ces équipements, s'ils sont générateurs de grosses dépenses d'investissement, ne sont pas trop gourmands d'espace.

Par contre, la piste elle-même représente un barrage de trois kilomètres et demi pour toute circulation, que ce soit pour l'eau qui vient de la montagne et qui doit être canalisée ou pour la circulation automobile ... qui ne devrait en aucun cas traverser cette "voie sacrée" (mais nous y reviendrons).

- De part et d'autre de la piste, les grandes zones d'activité :

. La base militaire que nous serons amenés à ignorer dans le présent article, car elle a ses règles propres qui échappent à l'autorité de tutelle de l'aéroport. Du point de vue du P.C.G., elle est un peu la "terra incognita" des anciennes cartes, délimitée par une frontière à l'intérieur de laquelle les usagers spécifiques se contentent tant bien que mal de la surface de lagon et de terre ferme qui leur a été attribuée.

. Les zones aéroportuaires

Pourquoi ce pluriel ? Parce que dans le cas de TAHITI, trois types de trafic ont une histoire, des motivations et une évolution bien séparées.

a) Trafic international d'abord, justification principale du "grand FAAA" qui doit recevoir des avions à long rayon d'action et grande capacité, lesquels arrivent, pour des raisons propres à la situation géographique de la Polynésie, presque tous en même temps, le matin.

Cette zone internationale doit donc être conçue pour supporter des pointes d'activité importantes.

On trouve là :

- des aéronefs de grande envergure (DC.10 - BOEING 747 - DC.8) demandant une aire de stationnement largement dimensionnée ;

- des passagers embarquants, débarquants ou en transit (270 places sur un DC.10 ou 435 places sur un B.747) qui ont besoin d'être "traités" dans un

.../...

cadre adapté, l'aérogare, laquelle doit recevoir également les accompagnateurs nombreux qui, suivant la tradition, pareront leurs amis de colliers d'accueil, en fleurs, ou de départ en coquillages.

- en arrière côté ville des parcs à voitures, taxis ou autobus.

b) Trafic inter-îles ensuite, qui a démarré modestement sur les Iles-sous-le-Vent et RANGIROA et qui a continué à croître sans cesse, telle est grande la demande de transport aérien dans ce pays constitué d'un chapelet d'îles où seul l'avion est à l'échelle des distances.

Les besoins sont du même ordre, une aire de stationnement avions, une aérogare et un parc autos, mais le rythme du trafic, la capacité des avions et la fluidité due à l'absence de formalités frontalières, permettent une exploitation sur des surfaces plus réduites.

Aussi, dans un premier temps, il a paru sage d'accoler trafic inter-îles et trafic international dans une aérogare unique et de ce fait plus économique, à la construction comme à la gestion.

c) Trafic MOOREA enfin, tout à fait spécifique à la Polynésie, et sans doute unique au monde. Un trafic basé sur une sorte de pont aérien continu et flexible à la demande, réalisé avec des avions de faible capacité sur un trajet très court (10 milles nautiques). Une aérogare séparée de surface réduite (en fait un grand parapluie), une aire de stationnement compacte, un parc autos (hélas insuffisant et inextensible), telles sont les composantes de cette zone.

. Sans nous appesantir, nous citerons seulement les autres aires d'activité de l'aérodrome :

- l'aérogare de frêt ;
- le matériel de piste ;
- les hangars entretien avions ;
- l'aéroclub ;

.../...

- l'aviation générale ;
- le bloc technique, la météo et la sécurité incendie ;
- la tour de contrôle ;
- le commissariat des compagnies (ravitaillement de bord) ;
- les bureaux, magasins, centrale électrique, etc ... qui concourrent au support des activités aéronautiques ;
- le stockage et la distribution des carburants avions.

Dans l'espace, comment tout cela s'organise t-il ?

Le maximum des activités a été regroupé au Sud de la piste, du côté ville dans l'emprise gagnée sur le lagon. Seules y échappent quelques installations qui, pour des raisons pratiques ou historiques, se trouvent sur le Motu Tahiri. Il s'agit essentiellement de la tour de contrôle pour des raisons de visibilité évidentes, de la Compagnie Air Tahiti pour des raisons d'espace disponible et de diverses installations techniques, de moyens généraux ou de commissariat pour des raisons d'ancienne occupation non remise en cause.

Toutes ces activités au Nord de l'aérodrome, plus quelques autres (comme la pêche pour les habitants de FAAA) donnent lieu à une circulation à niveau au beau travers de la piste. Le danger d'une telle situation est évident à n'importe quel observateur : des voitures, des camions, des scooters, des piétons, (des pirogues !), empruntent à toute heure la route d'accès au Motu. Certes un contrôleur de tour vigilant actionne une barrière télécommandée pour interdire le passage lorsqu'un avion court sur la piste ; il n'en reste pas moins qu'il y a là une source de risques de collision non négligeable et qui est la hantise de tous les responsables de l'aéroport.

Comment la situation actuelle peut-elle évoluer ?

C'est ce que nous allons voir maintenant.

4.- LA CROISSANCE DE L'AEROPORT

La croissance de l'aéroport ne se fait pas de manière uniforme dans tous les secteurs ; comme toute activité commerciale, elle doit s'adapter à la demande, dans le cas présent, au trafic.

Le trafic international est très lié à l'activité touristique. Après avoir connu une montée en flèche au cours des années 70 à 75, il vient de connaître pendant quelques années, du fait de la crise économique, une stabilisation au niveau de 240.000 passagers par an environ, auxquels s'ajoutent 80.000 passagers en transit.

Des signes avant-coureurs de reprise commencent à se manifester et une nouvelle croissance devrait voir le jour dans les années qui viennent.

Dans le même temps, les compagnies aériennes ont progressivement modifié leur parc volant pour s'équiper d'avions gros porteurs mieux adaptés à la demande et plus rentables. L'incidence sur les surfaces nécessaires dans l'aérogare lors des pointes de trafic est évidente : à plusieurs points du circuit, le seuil de saturation est atteint, surtout si le prochain colloque sur le tourisme organisé par le Secrétariat d'Etat aux DOM/TOM aboutissait à des actions volontaristes et coordonnées fructueuses.

Le trafic inter-îles, pour sa part, a poursuivi sa croissance de manière ininterrompue et en 1978, il se situe à 190.000 passagers. Avec l'ouverture des lignes nouvelles intérieures à la Polynésie et l'intensification du trafic touristique inter-îles, la croissance est assurée pour les années qui viennent.

Or là, la situation va vite devenir intenable : les surfaces réservées à l'aérogare inter-îles vont être trop exiguës pour absorber la pointe de départ du matin et l'aire de stationnement réservée aux avions du réseau local va devenir rapidement insuffisante.

Le trafic de MOOREA dans le même temps continue son petit bonhomme de chemin ; un peu plus sensible à la conjoncture touristique que le trafic inter-îles, il n'en poursuit pas moins une croissance de bon aloi qui l'amène à faire transiter par la petite aérogare spécialisée plus de 200.000 passagers par an (240.000 en 1978).

.../...

Un record peut-être dans l'utilisation des surfaces mais qui a aussi ses limites ; là encore, on frise la saturation.

Une projection, sans optimisme exagérée, permet de penser qu'avant 10 ans, le trafic des trois aérogares devrait être sensiblement du même ordre, soit 350.000 passagers/an pour chacune, plus d'un million de passagers pour l'ensemble de TAHITI-FAAA.

Donc, si nous résumons la situation actuelle, nous pouvons dire qu'il y a un risque d'engorgement à bref délai, si des dispositions ne sont pas prises pour assurer un agrandissement des installations.

Alors comment doit se faire cette croissance ? Où faut-il aller chercher les surfaces nécessaires au développement de l'aéroport ?

C'est là que nous rejoignons les préoccupations qui guident l'élaboration du P.C.G.

Certes le but principal du P.C.G. n'est pas de répondre aux seules préoccupations de l'instant. Il est avant tout une projection à long terme, une vue de l'aéroport arrivé à son développement maximal.

Mais le P.C.G. permet des phasages intermédiaires, des scénarios à moyen terme et il est justement élaboré pour aider à un développement aussi harmonieux que possible dans le temps.

5.- LES PROBLEMES DE FONDS DU P.C.G.

Ainsi que nous l'avons vu, l'emprise de l'aérodrome a été entièrement gagnée sur le plateau corallien. Ce dernier a des limites, celles du chenal profond de FAAA qui marque la frontière du possible côté mer.

Côté terre, c'est l'encerclement urbain. A TAHITI, la frange côtière où il est facile de construire est étroite et les bâtiments sont venus se plaquer sur l'aérodrome (et même au-delà, car "l'urbanisme sauvage" est une réalité).

.../...

Comment agrandir la zone d'installation de l'aéroport ?

La solution la meilleure pour l'unité d'ensemble de l'exploitation, comme pour la facilité d'accès depuis la ville consisterait à exproprier les surfaces nécessaires prises sur la Commune de FAAA. Mais il faudrait acquérir progressivement près de 30 hectares ! Les problèmes sociaux, juridiques et financiers que poserait une telle opération se passent de commentaires.

Il a donc fallu se tourner vers la deuxième solution : orienter le développement de TAHITI-FAAA vers les surfaces situées au Nord, entre piste et chenal. Il y a là environ 10 hectares de terre émergée (le Motu) et 15 hectares de platier recouvert par 20 à 50 cm d'eau seulement.

Donc pas d'hésitation, en route pour le Motu Tahiri !

Oui mais ...

Oui mais, il faut assurer un accès à cette zone. Actuellement, une route de surface traverse la piste avec un trafic réduit, mais déjà bien dangereux. Que se passerait-il si devaient circuler sur cette route les usagers des aérogares et tous les services support de ce trafic ? On imagine sans peine les queues de voitures derrière la barrière, l'énervement des conducteurs, les contraintes pour le trafic aérien et le "stress" des pilotes et des contrôleurs de tour.

Deux solutions seulement s'offrent pour résoudre ce problème : passer autour de la piste ou passer dessous.

Contourner la piste côté PAPEETE est quasiment impensable, le chenal profond est tout près et la route devrait suivre la piste, ce qui ne résoudrait rien.

Contourner la piste côté PUNAAUIA est une solution qui a été étudiée. Son seul avantage est d'être moins onéreuse à la construction. Ses inconvénients : la route passerait à 20m de l'extrémité et on retrouverait donc presque les mêmes contraintes qu'actuellement pour le trafic aérien et pour le trafic véhicules qui ne peuvent coexister aussi près (obstacles constitués par les véhicules, souffle des avions à réaction). Sans parler d'un trajet de 3 km entre l'aérogare internationale et les aérogares locales qui pénaliserait autant les compagnies aériennes que les usagers et qui coûterait cher à tout le monde.

.../...

Alors passer dessous et construire un "tunnel" sous la piste de FAAA c'est évidemment la solution la plus élégante. Mais c'est aussi la solution la plus économique à l'exploitation (le trajet le plus court entre deux points étant la ligne droite). Or, l'aéroport a encore de nombreuses décennies de vie devant lui. Des spécialistes ont fait le calcul "coût-efficacité" de la solution contournement et de la solution passage sous piste ; c'est cette dernière qui l'emporte.

Plus encore, il s'agit d'un ouvrage qu'il est URGENT d'entreprendre pour éviter l'étouffement dans la zone Sud de l'Aéroport. Car à défaut de passage sous piste, il est impossible de construire une installation commerciale dans la partie Nord de l'aérodrome, donc impossible d'assurer la croissance de l'aéroport.

6.- LE CONTENU DU P.C.G.

Après avoir envisagé les problèmes sous tous leurs angles, après avoir bien analysé les besoins de l'aérodrome, il a fallu décider et traduire les dispositions projetées par un plan cohérent, le P.C.G.

L'enquête et les études ont duré plusieurs années.

En 1978, le projet a été défini dans sa forme actuelle et soumis, conformément à la règlementation, à l'examen des usagers. Pour ce faire, la Commission Consultative Aéronautique s'est réunie le 27/4/78. Elle comprenait des représentants des compagnies aériennes locales et internationales, du personnel navigant, de la Commune de FAAA, du concessionnaire de l'aéroport (SETIL), de la Base Militaire et bien entendu de l'Aviation Civile.

La discussion a été animée, ce qui prouve l'intérêt que les usagers portent à la définition de ce plan qui engage, en quelque sorte, l'avenir de l'aéroport et, en définitive, le P.C.G. a été accepté par les membres de la commission.

Il a été ensuite transmis au Service des Bases Aériennes qui a décidé sa prise en considération le 11 octobre 1978.

.../...

Après la procédure, voyons maintenant le contenu du P.C.G. Pour cela, un croquis vaut mieux qu'un long développement. Aussi nous n'allons évoquer dans le texte que les caractéristiques principales ou les nouveautés introduites par le P.C.G. et demander au lecteur de se reporter au plan ci-annexé.

L'organisation générale des ouvrages figurant au P.C.G. est la suivante :

- la piste principale sans changement mais équipée cette fois des bretelles et voies de circulation pour avions qui permettent d'augmenter très sensiblement sa capacité.

- au Sud, l'aérogare internationale dans son développement maximum comportant deux salles de préembarquement qui pourront recevoir des passerelles pour l'accès aux aéronefs, une aire de stationnement pour avions agrandie et des parcs automobiles dont un à étage.

- au Sud toujours, la zone militaire (inchangée), les hangars d'entretien avions, la zone frêt et une zone de palettisation frêt qui deviendra utile si des avions cargos desservent un jour FAAA.

- au Nord, la zone technique avec tous ses moyens regroupés autour de la tour de contrôle et de part et d'autre l'aérogare de trafic local (Inter-îles et MOOREA) avec ses aires de stationnement avions et ses parcs automobiles, et l'Aviation Générale.

- au Nord, également une piste aviation légère limitée définitivement à 900m de longueur par les dimensions du platier et qui ne deviendra utile que si l'aviation générale prenait une grande ampleur et si le trafic de MOOREA se développait au point de saturer la piste principale. En outre, le dépôt de carburant sera implanté à la limite extrême de l'aéroport.

- enfin, ouvrage indispensable, une liaison routière entre la partie Sud et la partie Nord constituée soit d'un passage sous piste débouchant au plus court dans le coeur même de la zone d'installation du Motu Tahiri, soit d'une route contournant la piste par le seuil Sud-Ouest.

.../...

7.- L'EMPLOI DU P.C.G.

Le P.C.G. tel qu'il vient d'être défini est une vue à long terme du développement maximal de l'aéroport de FAAA. Certains des ouvrages ne verront le jour que dans quelques dizaines d'années. L'important à ce niveau de réflexion est de les dimensionner valablement, de réserver leur emplacement et leurs dégagements et de permettre la décision ultérieure.

D'autres ouvrages par contre sont déjà nécessaires et leur réalisation est une question d'années. Pour ceux-ci, le P.C.G. aide à la préparation du programme d'investissements, il permet de situer de manière claire l'enchaînement des opérations.

Donc à partir du P.C.G. peuvent être établis les plans de composition intermédiaires préparant le développement à moyen terme. Le Plan d'Action du Gestionnaire est un des documents qui vise le même objet et qui est actuellement en cours d'élaboration. Mais ce dernier, outre la projection dans l'avenir, intègrera aussi l'estimation des moyens financiers à mettre en oeuvre et leur échéancier.

Sans vouloir préjuger des actions à entreprendre à court terme qui font l'objet des réflexions actuelles, on peut établir une liste des principales options qui devront être envisagées dans les quelques années à venir, à savoir :

- liaison routière vers le Motu Tahiri ;
- premier élément de la voie de circulation avions au Sud-Ouest de la piste ;
- transfert du bâtiment sécurité-incendie sur le Motu Tahiri ;
- construction d'un premier remblai sur le platier à l'Est du Motu Tahiri ;
- transfert de l'aérogare MOOREA et de l'aérogare Inter-îles avec un premier échelon d'aire de stationnement avions et de parc automobiles.

Tous ces ouvrages demandent un financement qui est souvent assez long à réunir et du temps pour leur réalisation, c'est donc plusieurs années avant que leur échéance soit devenue impérative qu'il faut commencer à se pencher sur leur programmation.

.../...

8.- LE PRESENT ET L'AVENIR DE L'AEROPORT

Au début de cet exposé, nous avons comparé l'aéroport à un organisme vivant, à un grand oiseau qui était venu se poser à côté de PAPEETE, mais qui était encore dans l'enfance.

Nous avons vu que les augures qui se sont penchés sur son berceau avaient plutôt pêché par pessimisme en ne lui réservant pas assez vite l'espace nécessaire au développement de son aile Sud, ce qui oblige dans le présent à quelques acrobaties pour ménager sa croissance par l'aile Nord.

D'autres augures, dont nous sommes, examinent actuellement le ciel, à la recherche des signes qui conditionneront la destinée de notre aéroport. Certains, prudents, peut-être trop prudents, restent anxieux des bouleversements introduits par une crise récente et jurent qu'il est urgent de ne rien faire. D'autres, optimistes, peut-être trop optimistes, croient à l'avenir, pensent à un redressement rapide du contexte économique polynésien et clament qu'il est déjà bien tard pour agir.

Qui aura raison ? Il est bien tôt pour le dire. Mais ce qui est sûr, c'est qu'il faut se donner des instruments pour réagir aux évènements : le P.C.G. en est un et non des moindres. Ce qui est sûr aussi, c'est que l'avenir n'est pas seulement subi, il est aussi à construire. Alors, il est temps de se donner les moyens de l'action à court terme, de peser clairement les risques et les chances et de préparer les opérations sans lesquelles plus rien ne pourrait être fait à temps.

1978 a été l'année du Plan de Composition Générale.

1979 devrait être l'année du Plan d'Action, afin que 1980 puisse être l'année de l'Action. A défaut, 1982 risquerait bien d'être l'année où il sera déjà trop tard pour faire ce qui aurait dû être fait.

- Novembre :

Démarrage de l'étude MC KINSEY sur la desserte aérienne intérieure de la POLYNESIE.

- 7 novembre :

La presse métropolitaine relate l'arrivée au Musée de l'Air du Bourget de l'hydravion de la RAI, F.OBIP, autrefois basé à FAAA.

- 17 novembre :

M. CLEMENT Michel, IPEEAC, rentre de Métropole à l'expiration de son congé administratif.

- 24 novembre :

Arrivée d'une mission STNA, composée de MM. DURIEUX et ATZEL.

- Novembre :

Mission DSAC/STNA pour inspection des aérodromes extérieurs d'ETAT : BORA-BORA, RAIATEA et HUAHINE.

- 30 novembre :

Départ de M. Paul CLAEYSEN, ITPE, en congé administratif.

- 5 décembre :

Départ en mission vol d'études météorologiques de M. EYCHENNE, IM, à l'Ile de Pâques et Santiago du CHILI.

- 8 décembre :

Départ de M. Jean-Michel BARRE, IEEAC/VAT.
Arrivée de M. Didier LUX, IEEAC/VAT.

- 9 décembre :

Départ en mission de M. GOYAT pour participer à la réunion annuelle des Utilisateurs du Service Technique de la Navigation Aérienne.

.../...

10 décembre :

Arrivée de MM. DE MAISTRE, Délégué à l'Espace Aérien, RENUIT et LARDEUR, ICAC, en mission sur le Territoire.

- 12 décembre :

Départ en congé administratif de M. CAUCHARD, IDTM.

- 14 décembre :

Retour de mission vol d'études météorologiques de M. EYCHENNE.

2.2.- PASSAGES DE PERSONNALITES CIVILES ET ETRANGERES :

- 4 octobre :

Le navire-atelier américain HECTOR fait escale durant une semaine dans le port de PAPEETE.

- 9 octobre :

Arrivée par COTAM de MM. Guy DENIS, Directeur de l'Inspection Générale de la Police, Hubert LOUIS, Contrôleur Général, Jean BROSSEAU, Spécialiste des Renseignements et Roger PUJOL, Spécialiste de la Sécurité Publique.

- 18 octobre :

La dépouille mortelle de Jacques BREL arrive à FAAA par la ligne régulière UTA, puis est embarquée quelques heures plus tard à bord d'un appareil d'Air Polynésie à destination de ATUONA (Iles Marquises).

- 20 octobre :

Brève escale à PAPEETE du paquebot ISLAND PRINCESS en croisière dans le Pacifique.

.../...

- 13 novembre :

Un groupe d'une quarantaine de conseillers généraux de Haute-Savoie débarque à FAAA et séjourne une semaine à TAHITI.

- 14 décembre :

De passage à FAAA, le Premier Ministre des Iles FIDJI est accueilli par les autorités de Polynésie Française.

- 19 décembre :

Pour un bref séjour à TAHITI, M. Graham CLAYTON, Secrétaire d'Etat de la Marine des Etats-Unis arrive à FAAA.

- 22 décembre :

En provenance de NOUMEA, M. Paul DIJOUD, Secrétaire d'Etat aux DOM-TOM arrive à FAAA pour une journée de travail à TAHITI avant de regagner PARIS.

- 27 décembre :

M. Peter Ian WILKINSON, Attorney Général et ancien ministre des Douanes et des Postes de Nouvelle-Zélande arrive à TAHITI pour y effectuer un séjour privé.

III - / ACTIVITES DE L'AVIATION CIVILE / -

3.1.- TRAFIC AERIEN

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL

ANNEE 1978

COMPAGNIES		CHARTERS			TRAFIC REGULIER						% VARIATION 1977
		VOLS	PAX	TRA	VOLS	PAX	S.O.	CMR	FRET en kg	POSTE en kg	
UTA	A	9	1195	106	419	69028	100525	81,1	1.852.108	305.024	PAX + 9,1
	D	8	1096	106	420	68591	100688	80,4	430.295	70.004	FRE +44,8
	T	17	2291	212	839	137619	201213	80,7	2.282.403	375.028	POS +11,6
PANAM	A	1	0	70	106	13798	42282	33,0	123.702	14.914	POS + 1,6
	D	1	0	70	106	14436	42159	34,7	16.660	4.053	FRE : 7,7
	T	2	0	140	212	28234	84441	33,8	140.362	18.967	POS -25,7
AIR NEW ZEALAND	A	3	283	0	262	23633	63516	70,9	2.704.257	11.535	PAX +14,4
	D	3	1	0	262	23119	63534	70,4	72.693	19.206	FRE +24,3
	T	6	284	0	524	46752	127050	70,6	2.776.950	30.741	POS +53,7
LAN CHILE	A				153	7132	23985	52,5	12.706	821	PAX - 9,3
	D				153	7016	23979	51,7	16.379	1.298	FRE - 8,3
	T				306	14148	47964	52,1	29.085	2.119	POS : 2,7
BCA	A	1	0	0							
	D	1	7	0							
	T	2	7	0							
PWA	A	8	1116	0							
	D	8	991	0							
	T	16	2107	0							
TIA	A	24	5541	3							
	D	23	5574	3							
	T	47	11115	6							
PTC	A	1	145	0							
	D	1	145	0							
	T	2	290	0							
TOTAL TRAFIC INTERN.	A	47	8280	179	940	113591	230308	66,8	4.692.773	332.294	PAX + 3,2
	D	45	7814	179	941	113162	230360	66,5	536.027	94.561	FRE + 6,1
	T	92	16094	358	1881	226753	460668	66,6	5.228.800	426.855	POS +11,3

.../...

TOTAL PAX ARR/DEP en 1977 : 235.690

TOTAL PAX ARR/DEP en 1978 : 242.847 soit + 3,0 %

A = Arrivée

D = Départ

TRA = Transit

PAX = Passagers

S.O = Sièges Offerts

CMR = Coefficient moyen de remplissage.

.../...

ETAT DE REGULARITE DES VOLS INTERNATIONAUX (ARRIVEES)

- ANNEE 1978 -

N°S de vol	PROVENANCE	Nombre total de vols	RETARDS				Vols Annulés
			sup.15'	sup.1H	sup.3H	sup.5H	
UT 565 B	LOS ANGELES	52	16	10	5	4	
LA 131	PAQUES	52	25	13	1	1	
TE 144 A	NANDI/RARO-TONGA	52	11	6	3	2	
LA 132	NANDI	52	8	5	2	1	3
UT 562	PAGO-PAGO/ NANDI	52	17	8	8	7	
TE 518	AUCKLAND	52	8	5	1	0	
UT 562 A	NANDI	52	31	16	5	4	
TE 517	LOS ANGELES	52	21	12	4	3	
LA 133	PAQUES	52	27	4	1	1	
UT 561 B	LOS ANGELES	52	18	5	3	2	
TE 518	AUCKLAND	52	22	4	1	1	
UT 564 A	AUCKLAND	52	30	12	6	2	
TE 517	LOS ANGELES	52	15	6	2	1	
UT 585	LOS ANGELES	52	12	5	0	0	
PA 809	PAGO-PAGO/ HONOLULU	52	51	30	11	3	
UT 587	LOS ANGELES	52	23	13	4	2	
UT 586 A	AUCKLAND	52	17	4	0	0	
PA 817	LOS ANGELES	52	20	12	2	0	

ETAT DE REGULARITE DES VOLS INTERNATIONAUX (DEPARTS)

- ANNEE 1978 -

N°S de vol	DESTINATION	Nombre total de vols	RETARDS				Vols Annulés
			sup.15'	sup.1H	sup.3H	sup.5H	
UT 565 A	AUCKLAND	52	17	9	6	4	
LA 131	NANDI	52	22	12	1		3
TE 143 A	RAROTONGA/ NANDI	52	11	6	4	3	
LA 132	PAQUES	52	5	4	2	1	
UT 585 A	AUCKLAND	52	13	6	2	1	
TE 518	LOS ANGELES	52	15	7	3	1	
UT 562 B	LOS ANGELES	52	10	4	2	2	
TE 517	AUCKLAND	52	15	7	4	3	
LA 134	PAQUES	52	6	3	1	1	
UT 561 A	NANDI/NOUMEA	52	23	7	4	2	
TE 518	LOS ANGELES	52	18	6	1	1	
UT 564 B	LOS ANGELES	52	20	10	3	0	
TE 517	AUCKLAND	52	16	6	1	1	
UT 586	LOS ANGELES	52	5	1	1	0	
PA 818	LOS ANGELES	52	17	10	3	3	
UT 588	LOS ANGELES	52	6	3		2	1
UT 561 A	PAGO-PAGO/ NANDI	52	28	8	3	1	
PA 812	PAGO-PAGO/ HONOLULU	52	7	2	2	1	

.../...

- PARC AERIEN de POLYNESIE FRANCAISE -

- 31 DECEMBRE 1978 -

EXPLOITANT	Immatri-culation	TYPE	Masse maxi au décollage	Equipement mention	OBSERVATIONS
AIR POLYNESIE	F-OCVY	FA27	20 Tonnes	TPP 1 IFR	FAIRCHILD HIL.
	F-OCVZ	FA27	20 Tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	F-OCYA	FA27	20 Tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	F-ODBY	FA27	20 Tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	F-OCLV	DH 6/200	06 Tonnes	TPP 2 IFR	DE HAVILLAND
	F-ODBN	DH 6/300	06 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	F-OCRB	BN 2	03 Tonnes	TPP 2 IFR	BRITTEN NORMAN
AIR TAHITI	F-OCCY	PA 23	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	F-OCFA	PA 23	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	F-OCFJ	DH 6/200	06 Tonnes	TPP 2 IFR	DE HAVILLAND
	F-OCGU	C 206	02 Tonnes	Travail aérien	CESSNA
	F-OCIT	PA 23	03 Tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	F-OCMN	BN 2	03 Tonnes	TPP 3 VFR	BRITTEN NORMAN
	F-OCMO	BN 2	03 Tonnes	TPP 3 VFR	- d° -
	F-OCOY	BN 2	03 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	F-OCOZ	BN 2	03 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	F-OCUU	BE 8 S	05 Tonnes	TPP 2 IFR	BEECHCRAFT
TAHITI AIR TOUR SERVICE	F-OCRV	BE 95	02 Tonnes	TPP 2 IFR	BEECHCRAFT
	F-ODCT	BE 8 S	05 Tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
AEROCLUB de TAHITI	F-OCAB	PA 28	02 Tonnes	Privé VFR	PIPER
	F-OCYK	PA 28	02 Tonnes	Privé VFR	PIPER
	F-ODHT	PA 28	02 Tonnes	Privé VFR	PIPER (VFR nuit)
CERCLE AERONAUTIQUE	F-OCMJ	C 182	02 Tonnes	Privé VFR	CESSNA
	F-OCTB	RA 50	02 Tonnes	Privé VFR	CESSNA (VFR nuit)
	F-ODFC	C 150	02 Tonnes	Privé VFR	CESSNA
	F-OCPR	PA 28	02 Tonnes	Privé VFR	PIPER
AEROCLUB U.T.A.	F-OCAY	JODEL 150	02 Tonnes	Privé VFR	JODEL
	F-OCKA	DR 22	02 Tonnes	Privé VFR	ROBIN
AEROCLUB DES I.S.L.V.	F-OBOJ	PA 18	02 Tonnes	Privé VFR	PIPER
	F-OCNX	C 172	02 Tonnes	Privé VFR	CESSNA
Interfly	F-OCZC	BE 50	03 Tonnes	Privé VFR	BEECHCRAFT
Moulène J-L.	F-ODEY	BH 13	02 Tonnes	Hélicop. Pvt/VFR	
Lejeune J-F.	F-AZAG	F 51	04 Tonnes	Privé VFR	NORTH AMERIC.
Bres	F-COLJ	PA 32	02 Tonnes	Privé VFR	PIPER
Brouillet	F-OCTQ	PA 31	03 Tonnes	Privé IFR	PIPER NAVAJO
Tahiti Perles	F-ODBU	BE 50	03 Tonnes	Privé IFR	BEECHCRAFT
Chanteloup	F-OCZB	PA 30	02 Tonnes	Privé IFR	PIPER
Lejeune M.	F-ODAO	PA 31	03 Tonnes	Privé IFR	PIPER NAVAJO
Etat	F-OCHS	PA 31	03 Tonnes	IFR	PIPER NAVAJO
PICCOT H.	F-OCIA	DR 25	02 Tonnes	Privé VFR	JODEL
Léty G.	F-OCMV	PA 32	02 Tonnes	Privé IFR	PIPER
Touitou/Janv.	F-OCSF	HR 21	02 Tonnes	Privé VFR	ROBIN
Klima R.	F-ODAP	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 01.10 au 31.12.78)

AIR TAHITI : Trafic Commercial

Aéronef	Nombre de mouvements	Heures de vol	Passagers	Sièges/Km réels	Sièges/km offerts	C M R
AZTEC	251	423	615	273.730	536.335	51,0 %
BEECH	17	24	67	16.165	37.980	42,5 %
BRITTEN	3.523	588	21.415	416.444	562.903	74,1 %
TWIN	1.551	268	19.390	354.459	570.931	62,0 %
TOTAL ..	5.342	1.323	41.487	1.060.798	1.708.149	62,1 %

AIR TAHITI : Trafic commercial 1977

Mouvements : 15.300 - Passagers : 132.435

Trafic commercial 1978

Mouvements : 20.284 (+ 32,6 %) - Passagers : 152.415 (+ 15,1 %).

AIR POLYNESIE : Trafic Commercial

Aéronef	Nombre de mouvements	Heures de vol	Passagers	Sièges/Km réels	Sièges/Km offerts	C M R
F 27 A	2.308	1.519	46.896	12.055.000	20.485.000	58,8 %
TWIN 300	891	450	7.904	1.271.000	1.833.000	69,3 %
TWIN 200	1.286	314	12.887	570.000	885.000	64,4 %
BRITTEN	1.025	184	5.824	120.000	191.000	62,8 %
TOTAL ..	5.510	2.467	73.511	14.016.000	23.394.000	59;9 %

AIR POLYNESIE : Trafic commercial 1977

Mouvements : 17.226 - Passagers : 279.333

Trafic commercial 1978

Mouvements : 20.629 (+ 19,7 %) - Passagers : 285.423 (+ 2,1 %).

.../...

TOTAL DU TRAFIC INTERINSULAIRE DES DEUX COMPAGNIES

- ANNEE 1978 -

COMPAGNIES		TRAFIC REGULIER				% VARIATION 1977
		VOLS	PAX	S.O.	C.M.R.	
AIR POLYNESIE	A	7.646	142.833	195.482	73,1	PAX + 15,9
	D	7.666	132.460	195.850	67,6	
	T	15.312	275.293	391.332	70,3	
AIR TAHITI	A	9.711	81.107	114.756	70,7	PAX + 13,7
	D	9.739	69.059	115.169	60,0	
	T	19.450	150.166	229.925	65,3	
TOTAL TRAFIC LOCAL	A	17.357	223.940	310.238	72,2	PAX + 15,0
	D	17.405	201.519	311.019	64,8	
	T	34.762	425.459	621.257	68,5	

Trafic Commercial intérinsulaire 1977 :

- Nombre de vols : 32.606 - Passagers : 412.025

Trafic Commercial intérinsulaire 1978 :

- Nombre de vols : 34.762 (+ 6,6 %) - Passagers : 425.459 (+ 3,2 %).

.../...

EVACUATIONS SANITAIRES (E.V.A.S.A.N)

Au cours du 4ème trimestre 1978, la Compagnie AIR TAHITI et l'avion d'Etat F-OCHS ont effectué 30 évacuations sanitaires (MOOREA exclue) qui se répartissent comme suit :

- Iles-sous-le-Vent 6
- Tuamotu 19
- Marquises 4
- Australes 1

.../..

ACTIVITES DES AERO-CLUBS DE POLYNESIE FRANCAISE

(4ème trimestre 1978)

/ AERO-CLUB de TAHITI /

Type d'aéronef	Immatriculation	Heures de vol	Distance (Km)
PA 28	F.OCYK	131	23.600
PA 28	F.ODHT	353	67.000
		484	90.600

/ CERCLE AERONAUTIQUE /

FRA 150	F.OCTB	205	36.900
C 150	F.ODFC	218	34.900
C 182	F.OCMJ	103	22.700
PA 28	F.OCPR	80	15.200
		606	109.700

- TOTAL Heures de vol 1977 : 1.781
- TOTAL Heures de vol 1978 : 2.276 soit + 27,7 %

/ AERO-CLUB des Iles-sous-le-Vent /

PA 18	F.OBOJ	15	2.000
C 172	F.OCNX	63	12.000
		78	14.000

- TOTAL Heures de vol 1977 : 363
- TOTAL Heures de vol 1978 : 334 soit - 7,9 %

- TOTAL heures de vol pour les 3 aéro-clubs en 1977 : 4.353

- TOTAL heures de vol pour les 3 aéro-clubs en 1978 : 5.216 soit + 19,8 %.

.../...

TITRES DE PILOTES NON PROFESSIONNELS OBTENUS AU COURS

DU 4ème TRIMESTRE 1978

T I T R E	Aéro-Club de Tahiti	Cercle Aéronautique	Aéro-Club I.S.L.V.	TOTAL
Cartes de stagiaires	16	3	1	20
Licences élémentaires	3	4	4	11
Brevets de pilotes privés	3	3	1	7
T O T A L	22	10	6	38

.../..

3.2.- PERSONNEL DE LA DIRECTION DU SERVICE DE L'AVIATION CIVILE

- / MOUVEMENTS de PERSONNEL / -

Départs enregistrés au cours du 4ème trimestre 1978

- PERSONNEL RAPATRIE EN METROPOLE EN FIN DE SEJOUR

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
5 Octobre	AUBREBOURG Léon	OCCA/P	S N A - C C R
6 Octobre	MARTY Marcel	ESA/1	S N A / 3
7 Octobre	GRUNBERG Michel	AC/1 - 48.1018	S I A
2 Novembre	MOHAMED Alain	ESA/1	S N A / 3
30 Novembre	MARIN Raymond	OCCA/1	S N A / C C R
30 Novembre	CLAEYSEN Paul	ITPE	S I A
9 Décembre	BARRE Jean-Michel	IEEAC/VAT	S N A / T A

- CONGES ADMINISTRATIFS -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
5 Octobre	CHANTELOUP Georges	ESA/P	S N A / 3
3 Décembre	SALMON Moses	TSAC	S N A / Raiatea
12 Décembre	CAUCHARD Georges	IDTM	METEO/CEP

- DEMISSION -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
1er Janvier	MATAIKI Ignace	AC/5è Catégorie	METEO/Atuona

.../...

Arrivées enregistrées au cours du 4ème trimestre 1978

- PERSONNEL AFFECTE EN PROVENANCE DE METROPOLE -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
2 Octobre	DONZE Robert	ITPE/VAT	S I A
27 Octobre	ERMACORA Yvon	ESA/1	S N A / 3
19 Novembre	DEMOLLE Pierre	OCCA/P	S N A / T W R
8 Décembre	LUX Didier	IEEAC/VAT	S N A / T A

- RETOUR DE CONGE -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
15 Octobre	PASQUI Jean	OCCA/P	S N A / C C R
17 Novembre	CLEMENT Michel	IPEEAC	S N A / T A

- RECRUTEMENT -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
1er Janvier	TINIRAU André	AC/5è Cat.	METEO/Atuona

.../...

- NOMINATION APRES CONCOURS -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
2 Octobre	LEU Véronique	TAC CEAPF	SNA/ENAC
2 Octobre	RERE John	TM CEAPF	METEO/FAAA
2 Octobre	LAITAME Gérard	TM CEAPF	METEO/FAAA
2 Octobre	DAUPHIN René	AITM CEAPF	METEO/FAAA
2 Octobre	PINSON Pierre	AITM CEAPF	METEO/FAAA
2 Octobre	SCHUTZ Rémy	AITM CEAPF	METEO/FAAA
2 Octobre	TEIPOARII Joël	AITM CEAPF	METEO/FAAA
9 Octobre	TSCHEILLER Daniel	AITM CEAPF	METEO/FAAA

- MUTATIONS -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	Station/Aérodrome	
			Ancien	Nouveau
13 Décembre	PAEPAEPAATA Tetutam.	AC/3	MET/MOPELIA	MET/FAAA
14 Décembre	MARESCOT Xavier	TM CEAPF	MET/FAAA	MET/RAPA
18 Décembre	RICHMOND Christian	TM CEAPF	MET/RAPA	MET/FAAA
3 Octobre	PAPAURU Maui	AC/5	MET/FAAA	MET/MOPEL.
7 Octobre	BENNETT Christian	AC/5	MET/MOPELIA	MET/FAAA

.../...

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"

MOIS	MOUVEMENTS INTERINSULAIRES		MOUVEMENTS INTERNATIONAUX		TOTAUX	
	Nombre	Temps de contact (Heures)	Nombre	Temps de contact (Heures)	Nombre	Temps de contact (Heures)
OCTOBRE	1039	928	227	445	1266	1 373
NOVEMBRE	1114	801	178	387	1292	1 188
DECEMBRE	1260	1 219	225	537	1485	1 756
TOTAUX TRIMESTRIELS	3413	2 948	630	1 369	4043	4 317

Temps moyen de contact : Intérinsulaires : 52 minutes
Internationaux : 2H 11 minutes

Temps de contact (heures) pour les mouvements intérinsulaires :

- en 1977 : 10 316
- en 1978 : 12 184 + 18,1 %.

Temps de contact (heures) pour les mouvements internationaux :

- en 1977 : 5 578
- en 1978 : 5 289 - 5,4 %.

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

.../...

Statistiques annuelles des mouvements

TRIMESTRES	MOUVEMENTS INTERINSULAIRES	MOUVEMENTS INTERNATIONAUX	T O T A U X
1er	3 287	579	3 866
2ème	3 185	560	3 745
3ème	3 632	575	4 207
4ème	3 413	630	4 043
TOTAUX 1978	13 517	2 344	15 861
TOTAUX 1977	12 886	2 444	15 330
	+ 5 %	- 4 %	+ 3 ½ %

- PHASES D'URGENCE :

Aucune phase d'urgence n'a été déclenchée par le CCR au cours du 4ème trimestre 1978.

- INCIDENTS EN ROUTE :

4 compte-rendus d'incident ont été rédigés par le CCR. Ces incidents ont eu pour conséquence 1 demi-tour vers l'aérodrome de départ.

Ils avaient pour cause des incidents techniques à bord.

- PROCEDURES :

Le 28 décembre, mise en service des indicatifs à 5 lettres des points significatifs ne correspondant pas à des aides à la navigation aérienne.

- QUALIFICATIONS :

3 qualifications de "contrôleur CCR" ont été délivrées au cours du 4ème trimestre 1978.

.../...

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

- ACCIDENTS :

Deux accidents avec dégâts matériels uniquement sont à déplorer au cours du 4ème trimestre 1978.

* le 5 octobre :

Un Piper de l'Aéro-Club de TAHITI, à l'entraînement "tour de piste" fait un cheval de bois à l'atterrissage.

* le 23 novembre :

Suite à un atterrissage un peu dur, le pilote d'un appareil privé tord le train principal gauche.

- OPERATIONS SAR :

* le 1er octobre :

Le bonitier "MIKI-MIKI II", port d'attache Papeete, avec 3 personnes à bord, est porté manquant après une journée de pêche. Le 1er octobre, l'alerte est déclenchée et bonitiers amis, navire de la Marine Nationale et Neptune de l'Aéro-Navale entreprennent les recherches. Intentions de pêche du Capitaine du MIKI-MIKI II entre la presqu'île de TAHITI et MEHETIA. Toute cette zone est explorée sans résultat.

Le 2 octobre, un Nepture décolle à nouveau de FAAA et ratisse une vaste zone située au Sud de TAHITI et MEHETIA. Recherches infructueuses.

Enfin le 3 octobre, les recherches poursuivies sont couronnées de succès et le bonitier découvert à 50 NM plein Nord de MEHETIA.

Un navire de la Marine Nationale rallie le bonitier et l'escorte jusqu'à Papeete.

* Le 28 octobre :

En assurant la liaison régulière BORA-BORA/RAIATEA, l'équipage d'un appareil d'AIR POLYNESIE reçoit des signaux de détresse lumineux. La position du bateau en détresse est relevée et communiquée aux organismes compétents : 12 NM NW de RAIATEA.

.../...

La Gendarmerie de RAIATEA avisée se rend promptement à la position indiquée, retrouve le bateau en difficulté, le prend en remorque et ramène les occupants sains et saufs à RAIATEA.

* Le 6 novembre :

Un Boston Whaler est signalé à la dérive dans l'axe de la piste 22 de l'Aérodrome de FAAA et à environ 2 NM du récif. Le bateau est vide d'occupants.

L'embarcation du Groupe de Gendarmerie de Papeete se dirige immédiatement sur les lieux et ramène le Boston à son port d'attache.

- ASSISTANCE MEDICALE :

* Le 23 décembre :

Le Cabinet Militaire du Haut-Commissaire avise le CCS que l'état d'une jeune malade requiert une évacuation sanitaire. Cette personne habite un atoll isolé du groupe nord des Iles Cook : RAKAHANGA.

Diverses possibilités sont envisagées, et la seule retenue est l'évacuation par voie maritime. Le patrouilleur de la Marine Nationale "LA LORIENTAISE", avec un médecin à bord est chargé d'effectuer l'évacuation sanitaire ; il quitte Papeete le 23 décembre et ramène la malade à TAHITI après 6 jours de mer.

- EXERCICES SAR :

* Le 18 octobre :

Recherches électroniques à RANGIROA avec la participation d'un TWIN OTTER d'AIR POLYNESIE et d'un BRITTEN NORMAN d'AIR TAHITI. Largages habituels à partir du TWIN OTTER.

* Le 15 novembre :

Exercice en haute mer, au Sud de TAHITI. Recherche VHF et visuelle. Largage de chaînes de secours.

* Le 5 décembre :

Recherche électronique à l'aide d'un VHF-DF équipant un appareil d'AIR TAHITI ; le figuratif constitué d'une radiobalise de survie et de calicots de couleurs vives était installé sur l'île de MOOREA.

.../...

* Le 20 décembre :

Exécution de 2 SAREX en haute mer dans la même journée : le premier au Sud de la presqu'île de TAHITI ; le second à l'Est de cette même presqu'île.

Deux recherches VHF par la méthode des équisignaux et largage de 2 canots d'exercice par SAREX.

- PHASES D'URGENCE :

13 phases d'urgence - ALERFA -, toutes déclenchées par le CCR de NANDI à la suite de perte de communication ont été traitées par le CCS au cours du 4ème trimestre 1978.

.../...

3.3.2.- SUR LES AERODROMES

- / LISTE DES AERODROMES DE POLYNESIE FRANCAISE AU 31.12.78 / -

STATUT	ARCHIPEL	USAGE	Date mise en service (Ouv. CAP)	EXPLOITANT	Contrôle aérod. ou AFIS	Long. de piste (M)
AERODROMES D'ETAT						
BORA-BORA/Motu Muté	Société (ISLV)	Ouvert à la C.A.P.	Depuis 1958	DSAC	X	1 500
RANGIROA	Tuamotu	" "	27.08.67	DSAC	X	2 100
RAIATEA/Uturoa	Société (ISLV)	" "	08.02.64	DSAC	X	1 400
TAHITI-FAAA	Société (IDV)	" "	21.07.67	DSAC	X	3 416
AERODROMES TERRITORIAUX						
APATAKI	Tuamotu	Ouvert à la C.A.P.	06.12.77	DSAC	-	840
ANAA	Tuamotu	" "	28.12.76	DSAC	X	1 500
ATUONA/HIVA-OA	Marquises	Us.Restreint	29.01.73	DSAC	X	1 125
FANGATAU	Tuamotu	C.A.P.	18.10.78	DSAC	-	900
HUAHINE/Fare	Société (ISLV)	"	30.03.71	DSAC	X	1 500
KAUKURA	Tuamotu	"	12.09.78	DSAC	-	700
MAKEMO	Tuamotu	"	23.08.76	DSAC	X	1 500
MANIHI	Tuamotu	"	15.09.69	DSAC	-	815
MAUPITI	Société (ISLV)	"	10.07.72	DSAC	-	625
MOOREA/Temae	Société (IDV)	"	06.10.67	DSAC	X	880
NAPUKA	Tuamotu	"	16.05.77	DSAC	-	1 250
RURUTU	Australes	"	07.04.76	DSAC	X	1 500
TAKAPOTO	Tuamotu	"	29.08.73	DSAC	-	900
TIKEHAU	Tuamotu	"	29.06.77	DSAC	-	1 250
TOTEGEGIE	Gambier	"	Mil.Conced Territoire	DSAC	X	1 250
TUBUAI/Mataura	Australes	"	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
AERODROMES PRIVES						
ARATIKA	Tuamotu	Us.Restreint	21.05.75	Sté Perle Aratika	-	800
ARUTUA	Tuamotu	Us.Restreint	11.02.73	Sté.Pol.Perl	-	680
FAKARAVA	Tuamotu	Us.Restreint	14.04.77	M. Kitima	-	900
HIKUERU	Tuamotu	Us.Restreint	19.03.76	Sté.Pol.Perl	-	800

.../...

- / AIDES RADIOELECTRIQUES A LA NAVIGATION / -

AIDES RADIO CIVILES (au 31.12.78)

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
BORA-BORA	BB	384 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
HUAHINE	HH	345 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
MAKEMO	MK	277,5 KHZ	25 W	20 NM	LS/CS	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	VOR
RURUTU	RT	282,5 KHZ	100 W	100 NM	O/R	NDB
TAHITI	FXI	393 KHZ	400 W	250 NM	H.24	NDB
TAHITI	PW	257,5 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
TAHITI	TS	377,5 KHZ	25 W	20 NM	H.24	L
TAHITI	TAF	112,1 MHZ	200 W	200 NM	H.24	VOR
TAHITI		Channel 58X		200 NM	H.24	DME
TAKAPOTO	TP	349 KHZ	100 W	100 NM	O/R	NDB
TOTEGEGIE	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	H.24	L

AIDES RADIO MILITAIRES (au 31.12.78)

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 31.12.78)

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	VOR
RAROTONGA	RG	Channel 58X		150 NM	H.24 ACC/ NANDI	DME

.../...

A - / AERODROME INTERNATIONAL DE TAHITI-FAAA / -

TRAFIC COMMERCIAL DES COMPAGNIES LOCALES

- ANNEE 1978 -

COMPAGNIES		CHARTERS		TRAFIC REGULIER						% VARIATION 1977
		VOLS	PAX	VOLS	PAX	S.O.	C.M.R.	FRET en Kg	POSTE en kg	
AIR POLYNESIE	A	63	1760	7646	142833	195482	73,1	240.326	13.582	PAX + 15,9
	D	62	1643	7666	132460	195850	67,6	395.183	51.331	FRE + 43,8
	T	125	3403	15312	275293	391332	70,3	635.509	64.913	POS + 29,1
AIR TAHITI	A			9711	81107	114756	70,7	475	3	PAX + 13,7
	D			9739	69059	115169	60,0	0	0	
	T			19450	150166	229925	65,3	475	3	
TOTAL TRAFIC LOCAL	A	63	1760	17357	223940	310238	72,2	240.801	13.585	PAX + 15,
	D	62	1743	17405	201519	311019	64,8	395.183	51.331	FRE + 40,
	T	125	3403	34762	425459	621257	68,5	636.984	64.916	POS + 29,

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL - ANNEE 1978 -

COMPAGNIES		CHARTERS		TRAFIC REGULIER					FRET en Kg	POSTE en Kg	% VARIATION 1977
		VOLS	PAX	VOLS	PAX	TRA	S.O.	CMR			
	A	47	8280	940	113591	38534	230308	66,8	4.692.773	332.294	PAX + 3,
	D	45	7814	941	113162	38392	230360	66,5	536.027	94.561	FRE + 6,
TOTAL TRAFIC LOCAL		92	16094	1881	226753	76926	460668	66,6	5.228.800	426.855	POS + 11,

TRAFIC COMMERCIAL TOTAL ENREGISTRE SUR L'AERODROME DE TAHITI-FAAA

- ANNEE 1978 -

COMPAGNIES		CHARTERS		TRAFIC REGULIER					FRET en Kg	POSTE en Kg	% VARIATION 1977
		VOLS	PAX	VOLS	PAX	TRA	S.O.	CMR			
	A	110	10040	18297	337531	38534	540546	69,9	4.933.574	345.882	PAX + 10,
	T	107	9457	18346	314681	38534	541379	65,5	931.210	145.892	FRE + 8,
											POS + 13,
TOTAL TRAFIC LOCAL		217	19497	36643	652212	76926	1081925	67,7	5.864.784	491.774	

.../..

- TRAFIC DE L'AERODROME

M O I S	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX	
		dont IFR		dont IFR
OCTOBRE	3.223	736	3.365	256
NOVEMBRE	3.372	725	3.343	217
DECEMBRE	3.460	825	3.314	248
TOTAL	10.055	2.286	10.022	721

TOTAL TOUT TRAFIC : 20.077

TOTAL TRAFIC IFR : 2.880

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

M O I S	Aéronefs étrangers	Jets	+ de 20 T
OCTOBRE	87	177	616
NOVEMBRE	83	150	600
DECEMBRE	95	175	683
TOTAL	265	502	1.899

TRAFIC NON COMMERCIAUX

M O I S	Aéro-Club de Tahiti	Cercle Aéro-nautique	Privés	Autres mouvements	TOTAL
OCTOBRE	980	1.332	562	491	3.365
NOVEMBRE	1.384	1.186	325	448	3.343
DECEMBRE	1.422	1.032	295	565	3.314
TOTAL	3.786	3.550	1.182	1.504	10.022

.../...

RELEVE TRIMESTRIEL DES MOUVEMENTS

D'APPAREILS DES AERO-CLUBS BASES A TAHITI

/ O C T O B R E /

AERO-CLUB de TAHITI		CERCLE AERONAUTIQUE	
- F.OCYK	36	- F.OCTB	158
- F.ODHT	748	- F.ODFC	922
- F.OCAB	196	- F.OCMJ	110
		- F.OCPR	142
	980		1 332

/ N O V E M B R E /

- F.ODHT	1 142	- F.OCTB	94
- F.OCYK	242	- F.ODFC	114
		- F.OCMJ	644
	1 384	- F.OCPR	334
			1 186

/ D E C E M B R E /

- F.OCYK	832	- F.OCTB	268
- F.ODHT	590	- F.ODFC	554
		- F.OCMJ	154
	1 422	- F.OCPR	56
			1 032

.../...

LICENCES de PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

(Période du 01.01.78 au 31.12.78)

PROFESSIONNEL :	
- Pilote de ligne (PL)	21
- Pilote professionnel 1ère Classe (PP1)	45
- Pilote professionnel (PP)	54
- Pilote professionnel (hélicoptères)	1
- Navigateur	1
- Mécanicien navigant	11
- Certificat secours sauvetage (CSS)	92
- Qualification IFR	53
- Qualification de type	11
TOTAL	289
NON PROFESSIONNEL	138

EFFECTIFS P.N. BASES EN POLYNESIE FRANCAISE

au 30.12.78

PROFESSIONNEL :	
- P L	1
- P P 1	15
- P P	23 + 5 Privés
- C S S	82
TOTAL ...	126
CORPS TECHNIQUES	5
PRIVES	140

.../...

MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES TELECOMMUNICATIONS (BCT)

(4ème trimestre 1978)

- R E C E P T I O N -				- E M I S S I O N -			
RESEAU INTERNATIONAL Résultats mensuels		RESEAU LOCAL Résultats trimestriels		RESEAU INTERNATIONAL Résultats mensuels		RESEAU LOCAL Résultats trimestriels	
OCTOBRE	25 270	SNA	4	OCTOBRE	6 567	SNA	1 538
NOVEMBRE	21 776	TWR	2 794	NOVEMBRE	5 966	TWR	4 885
DECEMBRE	22 830	CCR	2 097	DECEMBRE	6 755	CCR	9 056
		CEP	2 602			CEP	3 087
		DAC	56			DAC	302
		SITA	2			SITA	57
		BLU	1 879			BLU	2 142
		MTO	9 245				
	69 876		18 679		19 288		21 067
TOTAL RECEPTIONS		=	88 555	TOTAL EMISSIONS		=	40 355
MOYENNE QUOTIDIENNE		=	984	MOYENNE QUOTIDIENNE		=	448

TOTAL RECEPTION ANNEE 1977 = 311 388

TOTAL RECEPTION ANNEE 1978 = 335 421 soit + 7,7 %

TOTAL EMISSION ANNEE 1977 = 121 545

TOTAL EMISSION ANNEE 1978 = 159 411 soit + 31,1 %

.../...

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)

(4ème trimestre 1978)

NOTAMS RECUS (Classe I - Série A)		NOTAMS EMIS (Classe I)	
AUSTRALIE	218		
CANADA	637		
CHILI	115		
EQUATEUR	86	SERIE A	14
HAWAII	619		
JAPON	508		
MEXICO	9	SERIE C	18
NANDI	203		
NOUVELLE-ZELANDE	366		32
PANAMA	224		
PEROU	336		
U.S.A.	795		
VENEZUELA	113		
	4 229		

Protections aéronautiques fournies aux commandants de bord durant le 4ème trimestre 1978 : 263.

.../...

PROTECTIONS METEO (Période du 01.10 au 31.12.78)

PROTECTIONS des EQUIPAGES au départ, élaborées par le Centre Météorologique Principal de Faaa.

- REPARTITION DES PROTECTIONS SUIVANT DESTINATION -

LONGS COURRIERS	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAUX
POINTE A PITRE	4	2	2	8
LOS ANGELES	35	36	37	108
AUCKLAND	17	20	18	55
NANDI	5	4	5	14
HONOLULU	2	2	0	4
PAGO-PAGO	5	4	5	14
RAROTONGA	6	4	6	16
NOUMEA	8	10	9	27
SANTIAGO	9	8	9	26
T O T A U X	91	90	91	272

MOYENS COURRIERS	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAUX
CIVILS				
ISLV/TUAMOTU du NORD	246	242	248	736
MARQUISES	13	11	15	39
AUSTRALES	9	10	10	29
TOTEGEGIE	2	3	3	8
MILITAIRES				
SITES	58	57	56	171
T O T A U X	328	323	332	983

.../...

- OBSERVATIONS d'AVIONS en VOL SUIVANT DESTINATION -

(A I R E P)

VENANT de ou ALLANT à	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAUX
LOS ANGELES	350	360	370	1 080
AUCKLAND	68	80	72	220
NANDI	20	16	20	56
HONOLULU	20	20	0	40
PAGO-PAGO	20	16	20	56
RAROTONGA	24	16	24	64
SANTIAGO	90	80	90	260
NOUMEA	32	40	36	108
T O T A U X	624	628	632	1 884

- ACTIVITES du SERVICE de SECURITE INCENDIE (SSIS) -

(Période du 1.10 au 31.12.78)

- Feux d'avion	0
- Feux extérieurs à l'aérodrome	1
- Alertes pour avions en difficultés à l'atterrissage	4
- Evacuations sanitaires	2
- Surveillances avitaillement	550
- Surveillance mise en route	550
- Interventions diverses	13
- Intervention nautique exercice SAR	2
	1 122

.../...

B - / AERODROMES D'ETAT EXTERIEURS / -

ANNEE 1978

AERODROMES	MOUVEMENTS			MOUVEMENTS COMMERCIAUX		
	Commerciaux	Non Commerciaux	TOTAL	Passagers	Frêt (en kg)	Poste (en kg)
BORA-BORA	4 214	804	5 018	88 013	202 813	6 281
RAIATEA	4 404	2 307	6 711	66 928	149 393	15 050
RANGIROA	1 225	640	1 865	15 807	86 515	3 816

C - / AERODROMES TERRITORIAUX / -

ANNEE 1978

AERODROMES	MOUVEMENTS			MOUVEMENTS COMMERCIAUX		
	Commerciaux	Non commerciaux	TOTAL	Passagers	Frêt (en kg)	Poste (en kg)
ANAA	176	14	190	4 209	6 536"	391
AFUONA	303	106	409	1 420	3 726	4 630
APATAKI	246	2	248	1 053	1 599	37
HUAHINE	4 046	640	4 686	40 486	132 181	4 921
MAKEMO	163	32	195	2 569	9 691	79
MANIHI	232	56	288	3 188	7 242	194
MAUPITI	396	247	643	4 003	22 295	761
MOOREA	27 413	8 964	36 377	239 644	0	0
NAPUKA	296	38	334	3 533	1 072	160
RURUTU	274	6	280	6 638	72 529	3 891
TAKAPOTO	389	90	479	4 236	13 481	640
TIKEHAU	170	44	214	1 503	3 563	580
TOTEGEGIE	32	21	53	667	2 658	789
TUBUAI	268	22	290	6 395	19 440	11 472
UA-HUKA	170	28	198	1 504	4 912	6 267
UA-POU	16	36	52	58	0	0

.../...

D - / AERODROMES PRIVES / -

ANNEE 1978

AERODROMES	MOUVEMENTS			PASSAGERS
	Commerciaux	Non Commerciaux	TOTAL	Mouvements commerciaux
ARATIKA	18	2	20	52
ARUTUA	20	74	94	58
FAKARAVA	54	12	66	121
HIKUERU	20	20	40	69
KAUKURA	153	54	207	610
MARUTEA-SUD	4	58	62	10
MATAIVA	46	110	156	213
TETIAROA	757	72	829	3 715
TUPAI	0	341	341	0

.../...

3.3.3.- ACTIVITES DIVERSES

A - / SECTION ADMINISTRATIVE / -

STAGES

a) En Métropole :

A compter du 2 octobre, stage de formation initiale de 4 TAC du CEAPF : Melle LEU Véronique, MM. PERETTI Charles, LEE Oscar et CHIU Jean-François.

Du 3 au 10 octobre, stage de climatologie à la Météorologie à Paris - Participant : M. TAEREA Roland, TM du CEAPF.

b) Locaux :

A compter du 2 octobre, stage de formation théorique et pratique pour 2 TM et 5 AITM du CEAPF dans les services de la Météorologie à FAAA : MM. RERE John et LAITAME Gérard, TM - DAUPHIN René, PINSON Pierre, SCHUTS Rémy, TEIPOARII Joël et TSCHEILLER Daniel, AITM.

CONCOURS OUVERTS

a) Métropolitains :

Emplois administratifs

- Agents techniques de bureau à l'administration centrale et dans les services extérieurs : 27 postes.
  Date du concours : 22 mars 1979
  Date de dépôt de candidatures : 1er février 1979 à Paris.

- Commis interne : 6 postes - externe : 6 postes
  Date des concours : 3 avril 1979
  Date de dépôt des candidatures : 15 février 1979 à Paris.

Emplois de la Navigation Aérienne

- Concours interne d'IAC élève pour 1 poste
  Date des épreuves : 5 - 6 - 7 - 14 et 15 juin 1979 à Paris.
  Date de clôture des inscriptions : 17 avril 1979.

.../...

- Concours interne d'élève IEEAC pour 6 postes
  Date des épreuves : 5 - 6 - 7 et 8 juin 1979
  Date de clôture des inscriptions : 13 avril 1979.

- Concours professionnel interne d'OCCA pour 35 postes
  Date des épreuves : 18 et 19 mai 1979
  Date de clôture des inscriptions : 3 avril 1979.

- Concours interne d'ESA pour 11 postes
  Date des épreuves : 18 et 19 mai 1979
  Date de clôture des inscriptions : 3 avril 1979.

- Concours professionnel interne de TAC pour 24 postes
  Date des épreuves : 16 et 17 mai 1979
  Date de clôture des inscriptions : 3 avril 1979.

Emplois de la Météorologie

- Concours professionnel pour 10 postes de Chefs Techniciens
  Date des épreuves : 2 avril 1979 et 18 juin 1979
  Date de clôture des inscriptions : 29 janvier 1979.

- Examen professionnel d'accès au corps des ITM
  Date des épreuves : 23 avril 1979.

- Concours externe de TM pour 48 postes
  Date des épreuves : 24 et 25 avril 1979
  Date de clôture des inscriptions : 12 mars 1979 à Paris.

- Concours externe d'ITM pour 15 postes
  Date des épreuves : 21 - 22 et 23 mai 1979
  Date de clôture des inscriptions : 12 mars 1979

- Examen professionnel d'OCCA pour 20 postes
  Date des épreuves : 2 au 5 octobre 1979
  Date de clôture des inscriptions : 8 mai 1979.

- Examen professionnel d'ESA pour 10 postes
  Date des épreuves : 2 au 5 octobre 1979
  Date de clôture des inscriptions : 8 mai 1979.

.../...

b) Locaux :

- Concours externe pour le recrutement d'un agent contractuel de de 2ème catégorie : agent technico-administratif pour le S.N.A.

  Ce concours a eu lieu les 10 - 11 et 12 janvier 1979

  1 seul candidat s'était fait inscrire.

RESULTATS D'EXAMEN

- Ont été reçus à l'examen de qualification pour le grade de TSAC :

  MM. LECHENE Louis et SACAULT Françis - TAC du CEAPF.

- VENTILATION DES EFFECTIFS AU 1er JANVIER 1979 -

I.- FONCTIONNAIRES ET ASSIMILES

CORPS	STATUT			
	Expatriés	Résidents	CEAPF	TOTAL
CORPS DE LA NAVIGATION AERIENNE				
Ingénieur de l'Aviation Civile - IAC	02			02
Ingénieur d'Etudes et d'exploitation - IEEAC	07dont2VAT	01		08
Officier Contrôleur de la Circ. Aér. - OCCA	10	18		28
Electronicien de la Sécurité Aérienne - ESA	10			10
Technicien de l'Aviation Civile - TAC	05	04dont1VAT	21dont3VAT	30
Pilote contrôleur (SFACT)	01			01
TOTAUX	35	23	21	79
CORPS DE LA METEOROLOGIE				
Ingénieur de la Météorologie - IM	02			02
Ingénieur des Travaux de la Météo. - ITM	13			13
Technicien de la Météorologie - TM	13		30dont1VAT	43
Aide-Technicien de la Météo. - AITM			14dont2VAT	14
Agent Contractuel (48.1018) AC/2	01			01
TOTAUX	29		44	73
CORPS DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ETAT				
Ingénieur Travaux Publics de l'Etat - ITPE	06dont1VAT			06
Assistant Technique des T.P.E. - ATTPE	03			03
Agent Contractuel (48.1018) AC	03			03
TOTAUX	12			12
PERSONNELS COMMUNS				
Corps administratif supérieur CAS	01			01
Secrétaire administratif S.A.				
Agents et commis		02	04	06
Agents de bureau			01	01
Techniciens d'Encadrement - TESMAC	06			06
TOTAUX	07	02	05	14
TOTAUX GENERAUX	83	25	70	178

.../...

- REPARTITION GEOGRAPHIQUE DU PERSONNEL AU 1er JANVIER 1979 -

LIEUX D'ACTIVITES	DIR/ADM	S.N.A.	METEO	INFRA	TOTAL
PAPEETE	17				17
FAAA		105	84	57	246
RANGIROA		05	02		07
BORA-BORA		06	04		10
MOOREA		04		01	05
HUAHINE		03		01	04
ATUONA		02	07		09
UA-HUKA		01		01	02
TERRE DESERTE				03	03
RAPA			07		07
RURUTU		01			01
TUBUAI			04	01	05
TAKAROA			03		03
MOPELIA			03		03
PUKA-PUKA			02		02
MANIHI				01	01
HEREHERETUE			03		03
En stage en Métropole		04			04
RAIATEA		06			06
T O T A U X	17	137	119	65	338

.../...

II.- AGENTS CONTRACTUELS CONVENTION COLLECTIVE

CATEGORIE	S.N.A.	METEO	INFRA	A.D.M.	TOTAUX
2è	02	01	05	01	09
3è	18	23	01	02	44
4è	14	05	14	05	38
5è	17	16	32	04	69
TOTAL	51 *	45	52	12	160

* non compris 22 pompiers du SSIS rémunérés sur Budget SETIL.

- DEPENSES 1978 -

pour les différents Services de l'Aviation Civile

BUDGET	PERSONNEL	% (1)	FONCTION-NEMENT	% (1)	INVESTIS-SEMENT	% (1)	TOTAL	% (1)
ETAT	604.467.290	+ 9,75	73.553.727	+12,86	52.390.709	-11,55	730.411.726	+8,18
TERRITOIRE	13.586.781	+ 6,88	17.021.854	+84,25	217.336.360	+57,46	247.944.995	+54,99
FIDES					8.136.036	-66,10	8.136.036	-66,10
TOTAL	618.054.071	+ 9,69	90.575.581	+21,73	277.863.105	+25,58	986.492.757	+14,82

(1) Variation de dépenses par rapport à 1977.

* * * * * * * * * * * * * * *

B - / SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE / -

Aucun texte de ce Service se rapportant à son activité ne nous est parvenu pour diffusion.

.../...

C - / SERVICE DE LA METEOROLOGIE / -

RESUME MENSUEL DU TEMPS

- OCTOBRE :

Mois caractérisé, d'une part par un régime d'ouest à trajectoire assez méridionale et d'autre part, par une advection chaude de nord-est sur l'ouest du Territoire en fin de mois.

La pluviométrie est excédentaire sur le nord et l'est des Tuamotu ainsi que sur les Gambier : Rangiroa (E + 59), Mururoa (E + 56). Elle est déficitaire, nettement sur la Société : Papeete (E - 60), les Marquises : Atuona (E - 91), faiblement sur les Australes : Tubuai (E - 14) et le sud-est des Tuamotu : Hao (E - 5).

Les durées d'insolation sont en raison inverse de la pluviométrie : Rangiroa (E - 66), Puka-Puka (E - 43) étant les plus déficitaires, et Atuona le plus excédentaire (E + 24).

- NOVEMBRE :

Mois de transition au cours duquel quelques dépressions de type tropical se sont creusées sur les discontinuités froides d'ouest qui parviennent encore, mais difficilement jusqu'aux régions tropicales.

La pluviométrie est le reflet de ces aspects : très excédentaire sur le sud des COOK : Rarotonga (+ 123mm) sous l'influence directe du régime d'ouest, elle l'est également sur les Tuamotu du nord-est : Puka-Puka (+ 11mm) en raison de fortes pluies dues à la dépression tropicale qui s'y est creusée en fin de mois. Ailleurs la pluviométrie est modérément déficitaire : Papeete (- 69mm). A remarquer les températures moyennes toutes inférieures à la normale, sauf MOPELIA (+ 0,3° C), mais plus nettement sur la moitié sud du Territoire. Les écarts déficitaires les plus marqués sont observés à RAPA (- 1,3° C), sur le sud-est des Tuamotu et les Gambier : Totegegie (- 1,1° C), régions sur lesquelles le courant de sud-est a été fréquent. Les durées d'insolation sont déficitaires, notamment sur le sud des TUAMOTU, les GAMBIER, les AUSTRALES : Tubuai (- 45 heures) en raison de l'amortissement des perturbations d'ouest

.../...

sur ces régions. Ailleurs, elles sont généralement voisines de la normale avec toutefois un excédent modéré sur la SOCIETE et les MARQUISES : Atuona (+ 23 heures).

- DECEMBRE :

Mois caractérisé par un excédent pluviométrique sur l'axe de convergence des alizés où les surfaces frontales polaires sont venues s'amortir.

Les températures sont généralement proches dela normale sauf à RAPA où la température moyenne est inférieure de 1,1° C.

Les durées d'insolation sont également voisines de la normale sauf à Takaroa : - 33h et à Puka-Puka : - 59h, déficits en relation avec l'excédent des précipitations.

.../...

D - / SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE / -

E X P L O I T A T I O N

TECHNIQUE :

- Tahiti-Faaa :

. Centre Emetteur : fin des travaux d'installation des nouveaux aériens par l'Entreprise THOMSON/CSF.

. Centre de Réception Déporté : acquisition du terrain d'emprise.

. Génie civil : étude de l'installation des matériels techniques terminée.

. Radioborne middle-marker PW : fin d'installation par l'entreprise NORELEC.

. Balisage de piste : achat en cours des matériels spécialisés de balisage nécessaires à la transformation des circuits d'alimentation.

. Téléphone de sécurité : en cours, installation par l'Entreprise NORELEC.

. Remplacement des barrières d'arrêt de traversée de piste : en cours

. Contrôle en vol des installations radioélectriques (VOR, ILS) par l'avion de calibration Néo-Zélandais : octobre 78.

. Coordination ATS/SAR entre PAPEETE et RAROTONGA : essais liaisons HF/BLU.

. Déport des fréquences inter-îles BLU du BCT au CCR : travaux terminés.

. Mise en service de la liaison HF BLU PAPEETE/HAO.

. Participation de la maintenance locale à la régulation du localizer et du glide de HAO dans le cadre de l'assistance au CEP.

.../...

- Raiatea :

. Aménagement d'un local technique de 20m2 : en cours

. Mise en service d'un VDF (en essais).

- Huahine :

. VOR en route :

- travaux de génie civil et amenée d'énergie terminés.
- installations techniques par l'Entreprise NORELEC terminées.
- Novembre : mission STNA de réglages.

- Bora-Bora :

. Etude du transfert des installations du bloc technique : en cours

. Remplacement de tronçons de câble du balisage lumineux : en cours.

- Rangiroa :

. Maintenance générale des groupes.

- Moorea :

. Etude APS balisage lumineux.

- Anaa :

. Installation de l'ensemble batteries 24V/chargeur (alimentation électrique à partir d'un groupe du SNA).

.../...

- Makemo :

. Radiobalise et éolienne : mise en service automatique du LS au CS de la radiobalise existante (29/11/78).

- Napuka :

. Radiobalise 400W : mise en service automatique du LS au CS de la radiobalise existante (15/11/78).

- Nuku-Hiva :

. En cours : acquisition de l'ensemble des matériels VHF - radiobalise 400W - antenne mât rayonnant - groupes.

* * * * * * * * * * * * * * * * *

3.4.- Activités du Concessionnaire (SETIL-AEROPORTS)

Aucun texte du concessionnaire ne nous est parvenu pour diffusion.

IV - / INFORMATIONS DIVERSES / -

- NOUVEAUX TAUX DES INDEMNITES POUR FRAIS DE DEPLACEMENT - APPLICABLES AUX FONCTIONNAIRES DE L'ETAT

Par circulaire N° 7/FT du 12 janvier 1979, le taux des indemnités pour frais de déplacement (missions et tournées) a été augmenté de 25 % à compter du 1er janvier 1979.

Par même circulaire, ces indemnités ont été diminuées à compter du 1er février 1979 pour tenir compte de ce que les coefficients de majoration applicables aux rémunérations des fonctionnaires ont été ramenés à cette date de 2,02 à 2,00 pour ceux qui sont en service aux Iles-du-Vent et aux Iles-sous-le-Vent.

Ainsi donc les taux en vigueur au 1er février 1979 sont les suivants :

I.- Iles-du-Vent - Iles-sous-le-Vent (2,00)

	Groupe	1 Repas	2 Repas	1 Nuit	Par 24 Heures
Missions	1	1.272	2.544	2.544	5.088
	2 et 3	1.109	2.218	2.218	4.436
	4	1.072	2.144	2.144	4.288

	Groupe	1 Repas	2 Repas	1 Nuit	Par 24 Heures
Tournées	1	1.018	2.036	2.036	4.072
	2 et 3	887	1.774	1.774	3.548
	4	858	1.716	1.716	3.432

.../...

II.- Marquises - Australes - Tuamotu-Gambier (2,08)

	Groupe	1 Repas	2 Repas	1 Nuit	Par 24 Heures
Missions	1	1.323	2.646	2.646	5.292
	2 et 3	1.153	2.306	2.306	4.612
	4	1.115	2.230	2.230	4.460

	Groupe	1 Repas	2 Repas	1 Nuit	Par 24 Heures
Tournées	1	1.058	2.116	2.116	4.232
	2 et 3	922	1.844	1.844	3.688
	4	892	1.784	1.784	3.568

Il faut noter que ces taux suivent l'évolution successive des coefficients de majoration des rémunérations.

- REGIME DE REMUNERATION DES FONCTIONNAIRES DE L'ETAT - QUAND ILS SE TROUVENT DANS UNE POSITION RETRIBUEE AUTRE QUE CELLE DE SERVICE

Peuvent se trouver dans cette position, les fonctionnaires d'Etat (expatriés ou résidents) titulaires d'un congé administratif, de convalescence, de longue maladie, de longue durée ainsi que ceux qui, victimes d'accidents de service, sont hospitalisés dans une formation sanitaire du Territoire.

Dans cette position, si le congé est accordé pour en jouir dans le Territoire de service, le fonctionnaire se voit appliquer, en ce qui concerne sa rémunération le régime défini par l'article 5 du décret n° 51.511 du 5 mai 1951 et non plus celui du décret n° 67600 du 23 juillet 1967 qui ne s'applique qu'aux seuls agents qui se trouvent en position de service dans le Territoire.

.../...

Autrement dit, il perçoit :

- le traitement indiciaire net ;
- l'indemnité de cherté de vie servie antérieurement (nettement inférieure à l'indemnité de résidence) ;
- les prestations familiales calculées selon l'ancien régime ;

Le tout étant affecté de l'ancien index de correction (2,10).

- EVOLUTION DU COEFFICIENT DE MAJORATION DES REMUNERATIONS - DES FONCTIONNAIRES DE L'ETAT

L'arrêté interministériel du 28 juillet 1967 avait fixé le taux de coefficient de majoration applicable aux fonctionnaires de l'Etat en fonction dans le Territoire de la Polynésie Française à 2,13.

Ce taux est resté constant jusqu'à la parution de l'arrêté interministériel du 27 septembre 1977 qui a fixé le nouveau taux à 2,11 en ce qui concerne la Polynésie Française.

Depuis lors, ce coefficient a subi les variations suivantes :

- Arrêté du 29 décembre 1977	:	2,09
- Arrêté du 2 mars 1978	:	2,08
- Arrêté du 26 juillet 1978	:	2,04 en ce qui concerne les agents en fonction aux Iles-Du-Vent et Sous-le-Vent 2,08 pour ceux en fonction dans les autres subdivisions
- Arrêté du 9 octobre 1978	:	2,02 Iles-du-Vent et Sous-le-Vent 2,08 autres Subdivisions
- Arrêté du 20 décembre 1978	:	2,00 Iles-du-Vent et Sous-le-Vent 2,08 autres Subdivisions

En principe, les coefficients de majoration devraient continuer à décroître vraisemblablement jusqu'à 1,85 pour les Iles-du-Vent et Sous-le-Vent et rester figés à 2,08 pour les autres subdivisions.

.../...

- RAPPEL DE TEXTES PARUS -

- Nouvelles mesures en matière de congé de maternité :
  (Loi n° 78.730 du 12.7.1978 - SPG information n° 9 Septembre 1978 -
  Circulaire FP/1337 du 14.11.1978)

- Admission des naturalisés aux emplois de l'Etat
  (Loi n° 78.732 du 17.7.1978 - SPG information n° 9 Septembre 1978).

- Le congé postnatal dans la fonction publique
  (Alinéa 1 de l'article 21 du titre V de la loi n° 78.753 du 17.7.1978 -
  SPG information n° 10 - Octobre 1978).

- Abaissement de l'âge de la retraite pour les anciens déportés ou internés
  (Décret n° 78.1025 du 11.10.1978 - SPG information n° 12 Décembre 1978).

- Le travail à mi-temps des fonctionnaires
  (Décret n° 78.930 du 31.8.1978 - SPG information n° 11 Novembre 1978).

- COLONIES DE VACANCES 1979 -

Le CPCV (Comité Protestant des Centres de Vacances) vient de diffuser son programme de colonies et de camps de vacances pour 1979.

Colonies :

- du 10.7 au 31.7.79 à Taravao pour enfants de 6 à 12 ans
- du " " à Tautira pour enfants de 6 à 12 ans
- du " " à Teahupoo pour enfants de 8 à 13 ans
- du 2.8 au 23.8.79 à Taravao pour enfants de 6 à 12 ans

Camps itinérants :

- du 9.7 au 23.7.79 à Moorea pour adolescents de 12 à 15 ans
- du 24.7 au 10.8.79 à Bora-Bora " " " "
- du 17.7 au 3.8.79 à Huahine " " " "
- du 31.7 au 17.8.79 à Tahaa " " " "

Pour tous renseignements et inscriptions s'adresser au Secrétariat du CPCV - Foyer des Jeunes Filles de Paofai - BP : 113 Papeete - Tél. 2.0029.

.../...

- QUETE AU PROFIT DE LA CROIX ROUGE -

Comme tous les ans une quête avait été organisée au sein des services au bénéfice de la Croix Rouge pour l'organisation du Noël des malades des hôpitaux de Papeete et de Taravao ainsi que de la Léproserie de Orofara.

Cette quête a rapporté le montant de 24.000 FCP dont :

- 4.629 FCP de la Section Administrative
- 7.300 FCP de la Navigation Aérienne
- 9.456 FCP de la Météorologie
- 2.615 FCP du Service de l'Infrastructure Aéronautique

Madame Liauzun, présidente de la Croix Rouge, adresse ses plus vifs remerciements à tous les donateurs qui se sont montrés particulièrement généreux cette année puisque le montant de la quête est le double de la somme recueillie l'année dernière.

- FETES LEGALES, JOURS FERIES ET CHOMES - POUR L'ANNEE 1979

Sous réserve de modifications qui seraient signalées en temps opportun, les jours fériés légaux pour l'année 1979 sont :

- Jour de l'an	Lundi 1er janvier
- Arrivée de l'Evangile à Tahiti	Lundi 5 mars
- Lundi de Pâques	Lundi 16 avril
- Fête du Travail	Mardi 1er mai
- Ascension	Jeudi 24 mai
- Lundi de Pentecôte	Lundi 4 juin
- Fête Nationale	Samedi 14 juillet
- Assomption	Mercredi 15 août
- Toussaint	Lundi 1er novembre
- Fête de la Victoire	Dimanche 11 novembre
- Noël	Mardi 25 décembre

Seront en outre accordés les "ponts" pour le lundi 30 avril et le lundi 24 décembre.

.../...

INFORMATION SOCIALE

- NOUVEAU REGIME DE PRESTATION FAMILIALE APPLICABLE AUX FONCTIONNAIRES EN POLYNESIE FRANCAISE -

L'arrêté n° 1029/FT en date du 12 janvier 1979 a modifié sensiblement le régime des prestations familiales applicables aux fonctionnaires tel qu'il était défini par l'arrêté 1640 FC du 20 décembre 1951 et dont les taux avaient été fixés par l'arrêté n° 4156/FT du 14 décembre 1966 avec effet au 1er novembre 1966.

Il a eu pour effet de consacrer une révalorisation substantielle des allocations familiales par application du barême CPS en vigueur et octroi de l'allocation familiale à partir du 1er enfant à charge âgé de plus d'un an, d'instituer les allocations prénatales qui n'existaient pas sous l'empire de l'ancien régime, d'augmenter et de répartir différemment les allocations de maternité.

Enfin, le taux de l'allocation de salaire unique se trouve figé.

Le montant et les conditions d'attribution de ces diverses prestations sont fixés comme suit :

- Allocations prénatales : 16.200 FCP

Payables en 3 fractions : la 1ère de 2 mensualités sur présentation d'un certificat médical établi avant le 3ème mois de la grossesse, la 2ème de 4 mensualités sur présentation d'un certificat médical établi vers le 6ème mois de la grossesse, la dernière fraction de 3 mensualités sur présentation d'un certificat médical établi vers le 8ème mois de grossesse.

- Allocations de maternité : elle passe de 6.000 FCP à 21.600 FCP

Elle est désormais payable en trois fractions.
La moitié à la naissance ou immédiatement après la demande.
Un quart lorsque l'enfant atteint 6 mois.
Le dernier quart lorsque l'enfant atteint un an, à condition qu'il soit encore à ces dates à la charge des parents.

.../...

- Allocation familiale :

L'allocation familiale est dûe pour chaque enfant à chargé âgé de plus d'un an au taux uniforme de 1.800 FCP par enfant et par mois.

Il est à noter que l'allocation prénatale et l'allocation de maternité sont servies à l'épouse fonctionnaire ou au titre de l'épouse ou concubine d'un fonctionnaire.

LA VIE DES PERSONNELS

CARNET ROSE

- Nous avons appris le mariage de Errol ROBSON, Aide-Technicien de la Météorologie du CEAPF le 23 septembre avec Elizabeth TETUANUI à ORI

  Nos félicitations et voeux de bonheur.

NAISSANCES

- de Tommy le 23 septembre au foyer de Manuella TCHEN LAM, TAC du CEAPF au SNA.

- d'une fille le 2 octobre au foyer de Etienne AMARU, agent contractuel du SIA.

- de Sylvie le 20 octobre au foyer de Eugène CHUNG, TAC du CEAPF au SNA.

- de Makea le 6 novembre au foyer de Paulette MARMOUYET, agent contractuel au SNA.

IV. LA VIE DES PERSONNELS

CARNET ROSE

- Nous avons appris la naissance de Kenzi ROUSSON, Aide-Technicien de la Météorologie du CNAIP le 23 septembre avec Mirabelin YETUAMUI à ONO.

Nos félicitations aux heureux de bonheur.

NAISSANCES

- de Tommy le 23 septembre au foyer de Manuella TCHEN LAM, TAC du CNAIP au SNA.

- d'Ima, fille le 3 octobre au foyer de Fiitoma AMAHU, agent contractuel du SIA.

- de Cyrille le 20 octobre au foyer de Eugène DJUMO, TAC du CNAIP au SNA.

- de Nelson le 5 novembre au foyer de Paulette MANMOUYEI, agent contractuel au SIA.

- / TRIBUNE LIBRE / -

Le B.L.A.C. est heureux de vous présenter la première tribune libre qui lui soit parvenue.

Avouez que le rédacteur y fait montre de beaucoup d'esprit.

Et souhaitons que son exemple sera suivi.

- - - -

- Nul n'ignore et ne peut ignorer la nouveauté
- Elle est là, sortie de terre dans toute sa beauté
- Des esprits forts sur sa destinée se sont penchés
- Après avoir tergiversé, on l'a étudiée et implantée
- Pour l'ériger enfin sur pieux béton telle que vous la voyez
- Avec ses couleurs vives elle paraît ressembler
- Aux bâtiments voisins de construction éprouvée
- Les plus nobles projets ont été envisagés
- De Papeete à Faaa la rue Colette sera déplacée
- Et quel changement la Direction aux services mêlée
- Au rang démocratique seraramenée
- Mais attendons qu'elle soit installée pour mieux apprécier le fonctionnement de ses idées
- D'abord l'immeuble pénétrons-y pour l'estimer
- Ô surprise du rez-de-chaussée à l'étage dernier
- On constate que les idées n'ont pas manqué
- Par exemple, on a pensé que pour mieux s'entraîner et se faire les pieds
- De bas en haut et de haut en bas par un labyrinthe il faudra s'enfiler
- Attention aux marches inattendues, elles sont là pour vous étonner
- Vous direz certes que l'art est difficile et la critique aisée

...

- Mais vous constatez aussi que par mesure d'économie forcée
- Certaines portes de bureau ont été resserrées
- Et si par la taille et la carrure la moyenne vous dépassez
- Il faudra par la tranche vous présenter les genoux un peu pliés
- C'est ça l'économie, il fallait y penser
- Le projet prévoit que notre gendarmerie aménagera l'étage dernier
- Plus confortables seront leurs bureaux avec un coin pour prisonniers

- Ainsi une nouvelle ère va commencer
- Du plus petit au plus grand nous serons tous concentrés

- Dans une promiscuité pour mieux nous apprécier
- Pourvu que notre Aviation Civile en soit honorée.

- - - -