MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Auiation Ciuile



MANUREVA

SOMMAIRE

- 1 EDITORIAL
- 3 LE DOSSIER DU TRIMESTRE
- 21 STATISTIQUES TOURISTIQUES
- 24 ACTIVITES DES SERVICES
- 38 ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES
- **39 NOUVELLES DIVERSES**

ISSN 0766 - 9704

Rédaction:

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE BP. 6404 - Aéroport Faaa Tahiti

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

EDITORIAL

Voici un peu plus d'un an qu'est entré en service le premier ATR 42 de la compagnie AIR TAHITI. Aujourd'hui, le transporteur exploite trois de ces appareils et en recevra un quatrième en juin 1988 en remplacement de ses quatre Fokker 27.

Il a paru intéressant de dresser dès à présent un premier bilan à l'issue d'une année d'exploitation. Le dossier du trimestre est consacré à ce thème.

Les importants gains de productivité constatés, tant au niveau du poste carburant qu'à celui du poste entretien, la plus grande disponibilité de l'appareil, le plus grand nombre d'aérodromes qu'il permet de desservir constituent des avantages majeurs.

La compagnie a pu dès à présent en mesurer les effets. Son trafic a crû de 6,7 % en 1987, malgré le facteur défavorable qu'a constitué pendant cette période la réduction du nombre de touristes visitant la Polynésie Française. L'introduction du nouvel appareil lui a en effet aussitôt permis d'engager une politique de réduction tarifaire et d'augmentation de l'offre.

Simultanément, est engagé par le Territoire un important programme de travaux d'infrastructure aéronautique visant à adapter certains aérodromes pour leur permettre de recevoir l'ATR 42. Une première tranche de six aérodromes -MOOREA, MAUPITI, TAKAROA, TAKAPOTO, MATAIVA, TIKEHAU- est en cours de réalisation. En 1987, les travaux avaient porté sur celui de MOOREA. Leur achèvement a permis à AIR TAHITI d'ouvrir une nouvelle ligne FAAA-MOOREA-BORA-BORA. Ceux actuellement en cours sur l'aérodrome de MAUPITI permettront à AIR TAHITI d'assurer la desserte de l'atoll en ATR 42 dès le mois de mai prochain. Des études se poursuivent actuellement sur ceux de MATAIVA et de TAKAPOTO et surtout sur le très important projet de HIVA OA aux Marquises dont l'adaptation à la réception de l'ATR 42 nécessitera de très volumineux terrassements.

De nouvelles perspectives de croissance s'ouvrent ainsi au transport aérien intérieur en Polynésie Française.

==_=_=

LE DOSSIER DU TRIMESTRE

I - L'ATR 42 - la genèse du programme

Vers la fin de l'année 1977, un certain nombre de compagnies n'ont pu commander des N262 à 29 places, faute d'une relance de cet appareil, et ont demandé des propositions à l'Aérospatiale pour un nouveau produit.

Dès lors, l'industriel français a entrepris une étude approfondie du marché en vue de déterminer quelle était la définition du produit souhaité pour les prochaines décennies, et à quel niveau se situait ce besoin ; ces efforts ont été soutenus par une série de contrats d'études exploratoires passés avec la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Le marché de renouvellement, de croissance ou de substitution des avions de transport régional était estimé à 3300 appareils environ de 1985 jusqu'à la fin du siècle. C'est pourquoi un certain nombre d'avionneurs avaient prévu d'investir pour prendre une part de ce marché.

Ainsi la fin des années 1970 a-t-elle vu apparaître plusieurs projets d'avions de transport régional de nouvelle génération, offrant de 30 à 50 places, et faisant plus ou moins appel à des technologies avancées.

On peut ainsi mentionner :

- le Shorts 360, avion de 30 places non pressurisé ;
- le Saab-Fairchild, avion de 30 places ; le constructeur américain devait se retirer de cette association en 1985 ;
- l'Embraer 120 Brasilia, 30 places ;
- le DHC8 de De Havilland, 36 places ;
- le Casa Nurtanio CH 235, 44 places ;
- l'As 35 de l'Aérospatiale (qui n'a pas dépassé le stade de projet) ;
- l'AIT 230 d'Aéritalia (qui n'a pas dépassé le stade de projet).

Confrontée ainsi au nombre croissant de constructeurs aéronautiques qui voulaient s'engager dans le développement d'un projet d'avion de transport régional, l'Aérospatiale a recherché un partenaire industriel susceptible d'apporter une part de marché supplémentaire et de partager les coûts et les risques industriels et financiers inhérents à tout nouveau programme d'avion. Le choix s'est finalement porté sur la société Aéritalia, dont le projet était assez proche de celui de l'Aérospatiale.

A cet effet un accord industriel entre les deux sociétés a été signé en 1980. Par cet accord, confirmé ensuite au niveau gouvernemental de chacun des pays des industriels, deux grands noms de l'aéronautique européenne s'associaient d'une façon paritaire pour le développement, la fabrication et la commercialisation d'une famille d'avions court-courrier.

Le GIE ATR était ainsi créé.

II - Nécessité d'opter en faveur des nouveaux avions

Aujourd'hui, les compagnies aériennes se trouvent confrontées au choix suivant : doivent-elles continuer à exploiter des avions largement, voire totalement amortis, mais qui ne dégagent que peu, voire plus d'autofinancement, et pendant combien de temps peuvent-elles le faire ou doivent-elles au contraire investir dans un matériel plus performant, mais plus difficile à amortir les premières années 'C'est tout le problème du prix de l'introduction des nouvelles technologies dans le transport aérien régional qui se trouve de la sorte posé.

L'apport des technologies nouvelles au transport régional, qu'il s'agisse de l'utilisation intensive de matériaux composites, de l'introduction de nouveaux moteurs, des derniers équipements en matière de génération de puissance ou d'avionique numérisée avec visualisation des informations de conduite du vol sur des EFIS est justifié par le gain de productivité qui résulte :

- 1) de l'économie d'exploitation,
- 2) de l'amélioration des performances,
- de la possibilité de remplacer certains avions à réaction par des turbopropulseurs, sans dégradation du confort pour les passagers.

Ces trois éléments méritent qu'on s'y attarde :

1) En ce qui concerne <u>l'économie d'exploitation</u>, elle s'apprécie en fonction du gain de productivité apporté par les avions de nouvelle technologie, d'une part, et du surcroit d'amortissement résultant de l'acquisition d'un appareil neuf, d'autre part.

C'est ainsi que les compagnies ont à faire un choix entre l'amortissement, qui représente près de 25% du coût direct d'exploitation d'un avion de nouvelle technologie, contre 10% et moins pour
un avion partiellement amorti, et les dépenses de carburant et d'entretien, qui représentent 25% dans le premier cas, mais plus de 40%
dans le second.

A titre d'exemple, la réduction des coûts d'entretien, ainsi que celle de la consommation de carburant procurées par l'ATR 42 par rapport à un avion comme le F27, l'avion de transport régional le plus répandu aujourd'hui dans le monde sont respectivement de 50% et de 45%. La différence qu'il en résulterait sur l'exploitation d'un ATR 42 qui remplacerait un F27 effectuant 2 000 heures de vol par an serait de l'ordre de 8 MF.

Certes, certaines compagnies choisiront, à titre conservatif, de continuer d'exploiter les appareils qu'elles utilisent à l'heure actuelle. Ce choix ne pourra bien évidemment se poursuivre que pour autant que les appareils pourront être maintenus en état de vol, ce qui deviendra de plus en plus coûteux. Il en résultera progressivement, et de façon inéluctable, une diminution constante des cash-flows disponibles pour le renouvellement des appareils. A terme, les avions deviendront obsolètes et une telle compagnie, ne pouvant plus dégager les ressources nécessaires pour les remplacer, serait condamnée à disparaître.

* EFIS : Ecran cathodique

Son ambition était de se placer sur un marché alors monopolisé par le F 27. La progression constante du trafic court-courrier et le remplacement de la flotte des F 27 vieillissants, offraient certes des perspectives de ventes intéressantes. Pour conquérir des parts du marché des avions de transport régional, il fallait néanmoins offrir un avion moderne, aux performances attrayantes, et qui présente des coûts d'exploitation nettement réduits par rapport à ceux de la génération précédente, tout en restant accessible à des compagnies de 2ème ou de 3ème niveau.

Les projets respectifs de l'Aérospatiale et d'Aéritalia évoluaient dans le sens d'un seul appareil répondant aux critères précédents.

L'ATR 42 était né. On trouvera en annexe 1 les étapes principales du programme.

Il restait à en faire un succès commercial. Le manque d'expérience du GIE ATR sur le plan commercial, par le fait que les équipes de vente de l'Aérospatiale du temps du N 262 et du Concorde avaient disparu, et du fait également que la société Aéritalia n'avait aucun savoir-faire dans le domaine des avions civils, allait certes constituer au départ un handicap majeur face à ses concurrents.

Cependant les résultats actuels prouvent que le GIE a su surmonter cette difficulté et que sa force de vente est maintenant au niveau des meïlleurs. L'annexe 2 donne l'état des ventes fermes et options au 30.12.87 de l'ATR 42 et de la version allongée ATR 72.



Il apparaît donc que pour des considérations d'ordre économique, le compromis entre le coût d'amortissement et le coût d'exploitation doit être arbitré assez tôt en faveur du renouvellement méthodique de l'outil de production de la compagnie, afin de profiter des gains de productivité permis par les nouvelles technologies.

Il est vrai que le compte d'exploitation peut s'en trouver dégradé durant les premières années qui suivent la mise en service de nouveaux appareils. Ce phénomène s'inversera rapidement, et d'autant plus vite que le poste amortissement pourra être diminué par la mise en place de schémas de financement adaptés.

2) Au plan des améliorations des performances, les avions de nouvelle technologie permettent d'exploiter des appareils sur des lignes qui jusqu'alors ne pouvaient être desservies que par des avions d'une capacité nettement plus faible. En effet, les distances d'atterrissage et de décollage de l'ATR 42 sont de très loins inférieures à celles des avions conçus il y a 25 ou 30 ans, tels le F27 ou le BAé 748.

A titre d'exemple, l'ATR 42 peut utiliser des pistes d'à peine plus de 1000 m de long à la masse maximale autorisée au décollage, dans certaines conditions de température et de pression, alors qu'il faudrait, dans les mêmes conditions, plus de 1300 m pour le BAÉ 748 et plus de 1500 pour le Fokker 27.

Ou d'une autre façon, l'ATR 42 se contente de la longueur de piste nécessaire au DHC6 Twin Otter, et peut emporter, toutes choses égales par ailleurs, 13 passagers de plus sur la même étape.

D'une manière générale des avions récemment développés se contentent de pistes plus courtes que leurs prédécesseurs et offrent des vitesses de croisière supérieures. Ainsi il devient possible, lorsque le trafic le justifie, d'exploiter des appareils dont la rentabilité est immédiatement meilleure, et procure en même temps une améliora tion notable des dessertes existantes.

En outre, si les moyens de communications par voies de surface sont souvent très développés en Europe, il n'en est pas de même dans certains pays asiatiques, dans le Pacifique sud, en Afrique et en Amérique du Sud, où bien souvent, l'avion représente le mode de transport le mieux adapté, et quelquefois le seul possible. C'est ainsi que plusieurs liaisons intérieures ou internationales au départ de l'acroport de Magenta, tout proche de Nouméa, ont été ouvertes dès l'introduction de l'ATR 42, alors qu'il fallait précédemment se rendre sur l'aéroport de la Tontouta distant de plus de 50 km. De même, en Polynésie Française, le réseau desservi à l'heure actuelle par le DHC6 sera en partie exploité par l'ATR 42. Et de tels exemples devraient se reproduire dans plusieurs autres pays d'Afrique ou d'Amérique du Sud.

A ce niveau, il peut être intéressant de dresser un bilan sous la forme d'un hableau regroupant les performances et caractéristiques des avions de transport régional suivants : l'ATR 42, le F27 et le F50. Ceci permet, d'une part, de mieux situer l'ATR par rapport à son nouveau concurrent : le F50.

| | ATR 42-300 | Fokker 27-500 | Fokker 50 (x) |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------|---------------|
| Moteurs | PW 188 | DART (RR) | PW 1258 |
| Puissance (ch) | 2 [*] 1800 | 2 [*] 2140 | 2×2500 |
| Version : MTOW (kg) | 16700 | 20412 | 19000-20820 |
| Nbre de sièges de base (1) | 46 | 48 | 54 |
| MVOE (2) par siège (kg) | 216,8 | 260 | 236 |
| Consommation de carburant sur | 8,3 | 13,03 | 8,56 |
| une distance de 150 Nm (kg/pax) | | | |
| Distance franchissable (km) | 2100 | 850 | 750-2400 |
| (sièges tous occupés, régime IFR |) | | |
| Longueur de piste (m) nécessaire | 1100 | 1560 | 1050 - 1750 |
| au décollage à MTOW (3) Z=O et IS | 6A) | | |
| Vitesse de croisière maxi (km/h) | 495 | 430 | 530 |
| | | | |

(*) ces valeurs sont tirées de documents publiés avant la certification de l'appareil.

Il apparaît immédiatement quele F27 est dépassé technologiquement par la nouvelle génération ; c'est ainsi que :

- l'usage fait, ces dix dernières années, des matériaux composites a permis d'abaisser très nettement la MVOE(2) par passager sur les appareils de nouvelle génération ;
- de plus, les moteurs DART de Rolls Royce sont plus gourmands que les P&W, à puissance disponible comparable.

A niveau de technologie voisin en ce qui concerne les matériaux et les moteurs (l'ATR et le F50 utilisent des P&W, ce qui rend la comparaison encore plus fiable), l'ATR se place bien par rapport à son nouveau concurrent.

La vitesse de croisière maxi du F5O, du fait de sa puissante motorisation, est certes supérieure de 7% à celle de l'ATR.

En contre-partie, le F50 se révèle moins économe et, selon la version, il est fortement pénalisé par rapport à l'ATR soit sur la distance franchissable, tous sièges,occupés, soit sur la distance nécessaire au décollage à MTOW (2).

On voit ainsi que :

- dans la version MTOW : 19t du F5O, les 2 appareils présentent des longueurs de piste nécessaires au décollage à MTOW, comparables (1050 et 1100 m), par contre la distance franchissable del'ATR 42, tous sièges occupés, est près du triple de celle du F5O ;
- dans la version MTOW : 20,82t du F50, les distances franchissables, tous sièges occupés, sont du même ordre de grandeur pour les 2 appareils (2100 et 2400 km), par contre la distance nécessaire au décollage de l'ATR 42 à MTOW est de 37% moindre.

L'ATR est un avion de conception tout à fait nouvelle, qui bénéficie des technologies les plus avancées.

Ceci explique que le bilan des masses soit très favorable à l'ATR, le F50 étant plus lourd de 9% par passager transporté.

- (1) au pas de 30 pouces, aveccompartiments à bagages de bonnes dimensions
- (2) MVOE = Masse à vide en ordre d'exploitation
- (3) MTOW = Masse maximum au décollage

3) Enfin l'introduction de technologies directement dérivées des avions de ligne permet le remplacement de certains appareils équipés de réacteurs, mais mal adaptés aux dessertes régionales, par des avions à turbopropulseurs, sans que les passagers, habitués au confort des "jets", n'en ressentent une dégradation du service. Pour fixer les idées, les niveaux maxima de bruit atteints dans la cabine de l'ATR sont de l'ordre de 80 db, c'est-à-dire comparables à ceux des avions de ligne. De même l'altitude de vol en croisière, en général 25000 ft, permet de s'affranchir de la plupart des turbulences liées aux perturbations atmosphériques.

C'est ainsi que la compagnie Finnair remplace les DC9 affectés aux lignes régionales par des ATR 42. Il s'agissait de modèles souvent anciens, d'une capacité de l'ordre de 80 places, trop importante pour le trafic existant, et mal adaptés aux étapes très courtes, de l'ordre de 150 à 300 km. L'ATR 42 permet une meilleure rentabilité de ces lignes, sans dégradation du confort proposé, et l'ATR 72 sera mieux adapté aux lignes dont le trafic justifie un appareil de 70 places.

De la même façon, on peut citer l'acquisition d'ATR 42 par ATI, filiale d'Alitalia chargée d'exploiter le réseau intérieur italien. La compagnie a remplacé certains de ses DC9 par ces appareils, pour les mêmes raisons que celles de la compagnie Finlandaise, et s'est également engagée pour l'ATR72.

Il faut également mentionner l'utilisation au niveau français de l'ATR 42 par les compagnies régionales sous le pavillon Air France, pour desservir des liaisons nationales ou internationales qui, jusqu'alors, étaient (ou auraient été) exploitées à l'aide d'appareils à réaction type Fokker 28. Tel est le cas de la liaison Paris-Lyon par Britair d'une part, qui permet le prolongement vers Lyon de la ligne New York-Paris, et d'autre part des liaisons intra-européennes Lyon-Vienne ou Marseille-Barcelone.

En résumé, le secteur du troisième niveau, qui était jusqu'ici le parent pauvre du transport aérien, dispose maintenant des instruments modernes nécessaires à sa croissance. Les nouveaux appareils que proposent les constructeurs, et l'ATR 42 tout particulièrement, utilisent largement les technologies de pointe. Les compagnies régionales pourront ainsi bénéficier des gains de productivité nécessaires au développement de leur activité, et atteindre une dimension nouvelle, que ce soit par le type d'appareils modernes et performants qu'elles pourront exploiter ou par le confort d'utilisation qu'elles pourront offrir.

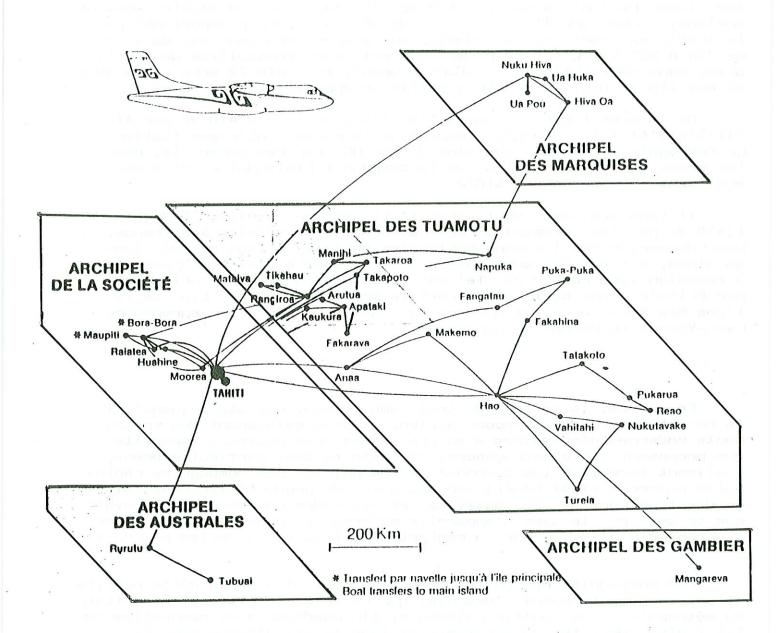
Les compagnies régionales françaises ont bien perçu cette réalité et ont largement montré l'exemple, que ce soit Air Littoral et Britair en métropole, ainsi qu'Air Calédonie, Air Guadeloupe et naturellement Air Tahiti, dans les Départements et Territoires d'Outre-Mer. Et il convient de leur rendre hommage pour s'être engagées très tôt en faveur de l'ATR 42.

Un peu plus d'un an après la réception du premier appareil par Air Tahiti, il a semblé souhaitable de dresser un premier bilan de la mise en service de l'ATR 42 en Polynésie Française.

III - L'ATR en Polynésie

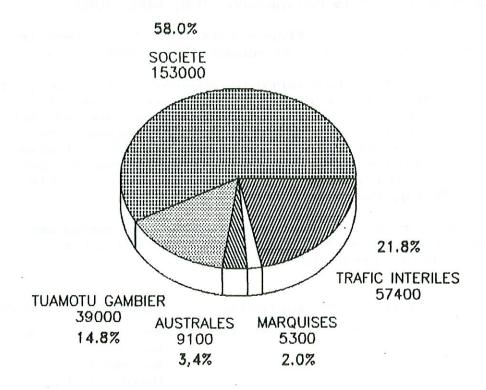
Le réseau d'Air Tahiti couvre une surface comparable à celle de l'Europe.

Il se décompose logiquement en sous réseaux pour desservir les différents archipels : Marquises, Tuamotu, Gambier, Australes et Société.



En 1987 Air Tahiti a transporté 277 800 passagers.

Le trafic se répartit ainsi entre Tahiti et les différents archipels de la Polynésie :



On constate que le trafic est plus particulièrement dense sur les courtes distances (inférieures à 200 Nm) : les lignes entre Tahiti et les îles de la Société représentent, à elles seules, près de 60% du trafic total en passagers. Pour desservir ces liaisons courtes, l'ATR 42 est l'appareil le mieux adapté, car plus économe que ses concurrents.

La desserte des archipels lointains, Marquises et Gambier, qui bien qu'ayant un trafic faible représente un nombre de PKT [1] Iimportant, peut également être réalisée avantageusement par l'ATR 42 :

- . D'abord de façon directe : par sa vitesse de croisière élevée et par la faible consommation de ses moteurs P&W 120.
- . De façon indirecte ensuite, car l'ATR peut couvrir l'aller retour avec un "refueling" minimal par rapport à ses concurrents.

Ainsi, sur la liaison Faaa - Nuku Hiva - Faaa, sans ravitaille-ment, l'ATR transporterait 35 passagers et leurs bagages ; le F 50 pourrait transporter 33 passagers et leurs bagages ; le F 27 doit obligatoirement ravitailler à Nuku Hiva.

L'ATR 42 se rév∍le donc actuellement l'appareil de capacité de 50 places le mieux adapté au trafic et réseau d'Air Tahiti.

(1) PKT : Passager-Kilomètre Transport်မ

Au surplus, l'infrastructure des aérodromes desservis par Air Tahiti est, dans l'ensemble, assez sommaire.

Sur 35 escales, on dénombre 19 terrains d'une longueur de piste inférieure à 1200 m, sans compter que bon nombre de terrains ne disposent d'aucune aide à la navigation (ILS, NDB, VOR)

Dans la pratique, on différenciait jusqu'à présent les aéroports suivant qu'ils pouvaient ou non accueillir le F27.

Si c'était le cas, ces terrains peuvent, a fortiori, être desservis par l'ATR (longueur de piste nécessaire au décollage moindre etc...); dans la négative, nombre d'entre eux pourront accueillir l'ATR 42 moyennant quelques aménagements (allongement de la piste, élargissement de la bande ou de la trouée d'envol...) même si dans certains cas la charge marchande doit être légèrement réduite. Sinon, l'emploi d'un avion plus léger et de capacité plus faible s'impose (le TWIN OTTER 300, par exemple).

Voici, à titre d'information, la liste des aérodromes qui sont actuellement aux normes ATR (symbolisés par (*); ou qui le seront prochainement (symbolisés par (+).

| Société | Marquises | Australes | Tuamotu | Gambiers |
|--|---------------|------------|---|---------------|
| Bora Bora(*) Moorea (*) Raiatea (*) Tahiti (*) Maupiti (+) | Nuku Hiva (*) | Rurutu (x) | Anaa (*) Hao (*) Makemo (*) Manihi (*) Rangiroa (*) | Mangareva (*) |
| | | | Mataiva (+) Takapoto (†) Takaroa (+) Tikehau (+) | |

L'absence d'aides radioélectriques n'est pas un handicap insurmontable pour cet appareil équipé d'un oméga, d'un radar couleur et d'un pilotage automatique performant, équipements qui ne sont pas sans ressemblance avec ceux qui équipent l'A310.

Le choix de la compagnie Air Tahiti, compte tenu de ses besoins (trafic et réseau) et des contraintes (infrastructure), s'est logiquement porté sur l'ATR 42.

IV - <u>Intégration de l'ATR 42 à Air Tahiti</u>

L'arrivée d'un nouvel avion dans une compagnie pose toujours de nombreux problèmes : formation du personnel, équipement des ateliers et des escales ... Ces problèmes sont encore plus aigus lorsqu'il s'agit d'un appareil de générationdifférente qui a peu de points communs avec ceux exploités auparavant. C'est le cas de l'ATR 42 par rapport aux F27 puisque de l'avionique à la cellule en passant par les moteurs, tout est nouveau.

Cette difficile transition se doit d'être bien préparée afin que ni la régularité, ni la sécurité ne soient mises en cause.

Aspects techniques

La mise en oeuvre de l'ATR 42 à Air Tahiti a demandé au Centre industriel de la compagnie un gros effort :

- Formation du personnel à Toulouse,

- Mise en place du stock de pièces détachées

- Equipement en outillage et matériel spécialisés,

- Mise au point du manuel d'entretien,

- Mise en place des programmes de gestion et suivi technique,

toutes ces opérations ne devant pas se faire au détriment des FOKKER qui étaient encore en exploitation.

Le détachement de deux techniciens de l'Aérospatiale à Air Tahiti pour une année a heureusement facilité un peu la tâche pour le démarrage de l'exploitation de ces appareils.

On peut toutefois remarquer que les services techniques d'Air Tahiti ont "digéré" de manière remarquable la mise en service des ATR.

Après une année d'exploitation, M. FLOCH, chef du centre industriel d'Air Lahiti, porte un jugement positif sur l'ATR 42.

"Cet appareil a montré une excellente disponibilité par les 5000 heures de vol réalisées au total par les 3 appareils ; avec un seul incident moteur en vol, alors que les appareils sont utilisés dans un environnement climatique extrêmement sévère.

Les problèmes de "jeunesse" ont été relativement mineurs et sont presque tous résolus. Le GIE ATR et Pratt & Withney font le nécessaire à l'heure actuelle pour régler le dernier problème en suspens : celui relatif au frein d'hélice.

Cet avion est facile de maintenance •Sa fiabilité est excellente Les systèmes électroniques, particulièrement évolués, ne posent pas de problèmes, après bien évidemment la traditionnelle période de mise au point en exploitation. Son entretien exige environ 2 fois moins de temps que pour le F27, dans des conditions de travail satisfaisantes pour les mécaniciens.

Dans l'avenir, Air Tahiti va développer ses capacités d'intervention sur ATR et proposer aux autres compagnies du Pacifique sud qui exploitent des ATR une coopération dans le domaine de la maintenance.

Aspects Exploitation

Dans le cadre de la préparation de la mise en oeuvre de l'ATR 42, les services d'exploitation de la compagnie (Personnel Navigant, opérations, escales) ont dû affronter des problèmes d'un ordre différent mais assez similaires dans leur nature à ceux du service technique :

- formation du personnel navigant :
 - . à Toulouse pour les premiers (théorie, simulateur et vol),
 - . à Toulouse et Tahiti pour les suivants ;
- rédaction du manuel d'exploitation et notamment des parties utilisation et lignes ;
- mise en oeuvre du FOS (Flight Operating Software) ;
- formation du personnel des escales, notamment pour le chargement et déchargement du frêt, utilisation du mode Hôtel (*)...

Aujourd'hui, M. GARBET, Chef du Département Exploitation de la compagnie, porte le jugement suivant sur l'avion :

"Les remarquables performances de l'ATR 42 en matière de :

- charges offertes au départ de tous les terrains,
- faible consommation,
- supression des avitaillements extérieurs (sauf NUKU HIVA et HAO),
- vitesse de croisière relativement élevée,
- niveaux de vol compris entre FL 200 et 250 pour les longs parcours,

ont apporté des améliorations très marquées de l'exploitation par rapport à l'utilisation du F27, tant sur le plan OPS (gamin de 10% de vitesse dt de 46% en consommation) que sur le plan charges offertes (pratiquement 46 PAX au départ de tous les terrains) sans contraintes de coûts d'avitaillement à l'extérieur où le prix du JET A1 est multiplié par 3.

Malgré quelques "ennuis de jeunesse" qui disparaissent ou disparaîtront après certaines modifications spécifiques (proximité switch du train, frein d'hélice en mode Hôtel) l'ATR 42 a permis un taux de régularité d'en iron 98% (en retards supérieurs à 15') avec des pointes de 10 H de vol certains jours.

Ses bonnes performances sur pistes courtes (une longueur de piste de 900 m permet à l'ATR de décoller à la masse de 15,1T et d'atterrir à la masse de 15,4T) ne seront pleinement utilisées que lorsque les pistes réservées actuellement au Twin Otter 300 lui seront accessibles (masse de base : 10,6T).

(*) Mode Hôtel : blocage, au sol, de l'hélice d'un moteur dont le générateur de gaz peut fournir ainsi de l'énergie électrique et de la climatisation. Son faible taux d'indisponibilité pour visite (2 jours toutes les 200 heures) comparé au F27 (1 jour toutes les 125 heures + 2 jours toutes les 250 heures § 10 jours toutes les 500 heures) permettent une disponibilité en ligne maximum d'environ 28 jours/mois par appareil.

Une flotte homogène de 4 ATR 42 permettra d'assurer un programme de vols ambitieux sans contraintes de pointes de trafic saisonnier."



Aspect commercial

Le confort offert par l'ATR 42 a été remarqué par les passagers :

- faible niveau de bruit,
- bonne climatisation.
- faide sensibilité aux turbulences, accrue par le fait qu'il vole à des niveaux plus élevés que les avions de transport régional de la génération précédente,
- vitesse supérieure de 25% à celle des FOKKER, ce qui est particulièrement appréciable sur les étapes longues (Marquises, Gambier...).

Air Tahiti a dû trouver des solutions originales pour certaines opérations, celles adoptées sur les FOKKER n'étant pas adaptables.

Tel est le cas des bacs spéciaux pour le transport de poissons, ou de l'adaptation des civières et de leurs fixations pour les évacuations sanitaires.

Bilan d'une année d'exploitation

Le premier ATR 42 F.ODUD est arrivé à Air Tahiti en Janvier 1987, le second F.ODUE en Avril et le 3ème F.ODUC en Novembre.

Au 31 Décembre 1987, les 3 ATR 42 d'Air Tahiti avaient accumulé 4050 H de vols (344 par F.ODUC – 1619 par F.ODUE et 2087 par F.ODUD).

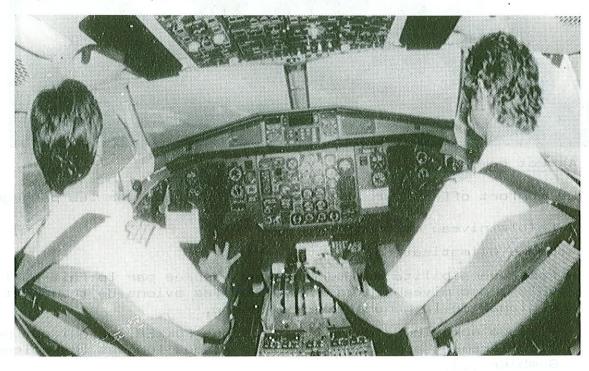
La moyenne mensuelle de 200 H a été à peu près respectée, ce qui prouve l'excellente disponibilité de cet appareil.

<u>Point de vue des pilotes, par M. Alain BONNARD, Chef Pilote</u> d'Air Tahiti

"Pour les pilotes, la mise en exploitation de l'ATR 42 correspond à une évolution très significative au point que l'on peut dire que cet avion appartient à une nouvelle génération.

Au niveau de la préparation des vols, nous disposons au sol d'un ordinateur qui a en mémoire les caractéristiques opérationnelles de l'ATR 42 et toutes les données fixes propres au réseau que la compagnie exploite. Il suffit donc d'entrer les paramètres du vol : poids; température, vent, etc... et le programme "F.O.S." (Flight Operating System) nous calcule le plan de vol avec les temps estimés, la consommation, les réserves en fonction du dégagement etc... Seul le devis de poids et de centrage restent manuels mais peuvent être contrôlés par un mini-calculateur compatible "Pocket F.O.S.".

En vol, pour la navigation nous avons un équipement OMEGA couplé au pilote automatique avec affichage de la position sur écran cathodique par rapport à l'itinéraire programmé entre les aérodromes prévus via les points de report.



Pour l'atterrissage par mauvaise visibilité, l'avion est capable de faire des approches de précision de catégorie II.

Un radar météo en couleur nous permet d'éviter autant que possible les formations orageuses susceptibles de contrarier le confort des passagers.

Sur le plan de la sécurité, un progrès important a été fait. Un panneau regroupe toutes les alarmes. **En** cas d'anomalie ou de panne, des clignotants de couleur différente et même une voix artificielle attirent l'attention du pilote et détectent l'origine de l'ennui.

Le pilotage de cet avion est très agréable : accélération importante, grande efficacité des gouvernes, volets, freins ; même en cas de panne d'un moteur, l'ATR a un vario nettement positif et n'a aucune limitation au décollage sur le réseau local à condition que la piste ait une longueur supérieure à 1100 m, compte tenu des températures élevées.

La lecture des instruments est regroupée sur un écran sous forme analogique ou affichage digital. On peut dire qu'il s'agit là d'une innovation majeure, à laquelle les pilotes doivent s'adapter. Cette adaptation se fait à Tahiti grâce à des programmes audiovisuels qui permettent de visualiser, par exemple, la circula on animée du carburant. L'obtention de la qualification implique de passer une semaine en France, sur le simulateur d'Aéro-Formation à Toulouse. L'instruction en vol se trouve ainsi réduite à 4 heures de tours de pistes.

Il est intéressant de mentionner, enfin :

- le système Mode Hotel" qui permet de freiner puis bloquer la rotation de l'hélice, au sol, de façon à ce que le moteur fournisse, au ralenti, l'énergie nécessaire au bon fonctionnement de certaines fonctions telles que la climatisation.
- le système de contrôle autòmatique des pleins, en fonction du besoin calculé.

On peut dire que cet avion nous donne entière satisfaction ; sa mise en exploitation devrait être une réussite tant pour la compagnie en raison de la facilité de mise en oeuvre et de l'amélioration significative de la productivité, que pour les passagers qui bénéficient avec cet appareil d'un confort inconnu jusqu'alors sur les avions de cette catégorie."

| INTERVIEW de | Monsieur Marcel | GALENON | Office Children and a second |
|--------------|------------------|---------|------------------------------|
| Directeur | Général d'AIR TA | ITIHA | |

Manureva: Tout le monde s'accorde à reconnaître les nombreux avantages que la mise en service de l'ATR 42 a apporté dans votre compagnie; en ce début 1988, au vu des comptes de la première année d'exploitation, avez-vous constaté des gains de productivité significatifs ?

M. Galenon : - Oui, bien évidemment. L'ATR 42 est un avion de transport public de conception moderne qui a précisément été choisi par Air Tahiti pour remplacer le Fokker 27, dans cette optique.

La consommation horaire de carburant de l'ATR 42 est, comme cela vous a été dit, inférieure d'environ 40% à celle du F.27. Cela est déjà très important en soi, et si on ajoute que la vitesse de l'ATR est supérieure à celle du F 27 de 12% et que son autonomie lui permet de parcourir 2 000 km..., il se trouve que l'ATR 42 peut faire l'aller-retour Tahiti-Marquises en faisant un complément de carburant réduit. Or, il faut savoir que le prix du litre carburant avion mis en place aux Marquises nous revient au triple de sa valeur à Tahiti. Ainsi, sur ce point "carburant", le gain de productivité lié à la mise en service de l'ATR 42 est estimé à 50% par rapport à l'exploitation du F.27.

Un autre point essentiel est la part des frais d'entretien. Le F.27, à cause de son ancienneté, avait un coût de maintenance très élevé. En effet, les stocks de pièces détachées s'épuisant, certains composants sont devenus rares. L'ATR 42 est un avion qui a été conçu pour que son entretien, grâce aux technologies appliquée, et aux matériaux utilisés, soit économique. Cela est rendu possible grâce à une fiabilité supérieure qui permet d'augmenter les potentiels donc de faire des économies de matériels et de main d'oeuvre qui peuvent être estimées à 40%. Cependant le gain de productivité qui en découle ne peut être globalement ré percuté, pour l'instant, dans le prix de revient de l'heure de vol. Cela se fera progressivement en modifiant certaines structures internes, en organisant différemment le travail et en diversifiant les attributions du personnel d'entretien.

La maintenance périodique du F.27 supposait l'immobilisation de la machine pendant une semaine chaque mois. Pour l'ATR 42, cette immobilisation n'est que de 2 jours par mois et sera bientôt de 2 jours toutes les cinq semaines. Ainsi, alo qu'un F.27 volait environ 135 heures par mois, nous arrivons à faire 200 heures par mois avec un ATR 42. Cette disponibilité plus grande de l'avion nous permet d'avoir une plus grande souplesse en exploitation, d'accepter des affrêtements, de programmer des vols supplémentaires, d'engager une politique en faveur du frêt aérien. A cela vient se superposer l'augmentation des sièges offerts. En effet, sur certaines étapes longues, le F.27 avait une charge marchande limitée à 23 sièges à cause du carburant embarqué, alors que l'ATR 42, grâce à ses performances, offre 42 sièges sur la même distance.



Ces facteurs, ajoutés à des modifications tarifaires sur lesquelles je reviendrai, nous ont permis de constater que la demande avait augmenté de 15% en trafic passagers sur ce que nous appelons les faisceaux longs, comme la desserte des Marquises.

J'aimerais dire également un mot sur l'incidence bénéfique qu'a eu pour notre entreprise l'application des dispositions fiscales prises en faveur des investissements métropolitains dans notre territoire; cela nous a permis de financer, par le "leasing", l'achat de trois ATR 42 sur les quatre qui constitueront la flotte d'AIR TAHITI, dans des conditions qui réduisent substattiellement les frais financiers.

Manureva : Après cette analyse comment voyez-vous l'avenir de la flotte d'AIR TAHITI ?

M. Galenon : - Nous attendons, en 88, la livraison du quatrième ATR 42. Nous vendrons alors le dernier Fokker 27.

La politique suivie par le Territoire, l'Aviation Civile et notre compagnie, consiste à étendre le réseau desservi par l'ATR 42, tout en continuant à ouvrir des aérodromes sur les îles ou atolls qui en sont toujours dépourvus. Nous aurons donc une exploitation sans cesse grandissante de l'ATR 42 sans pour autant cesser d'exploiter le Twin Otter.

Un des problèmes majeurs auxquels notre compagnie aérienne est confrontée consiste à harmoniser notre flotte pour réduire les coûts, tout en desservant avec sécurité et régularité des lignes dont la longueur des étapes va du très court courrier (200 km) à du moyen courrier (1 400 km pour les Marquises). Je dois reconnaître que le choix de l'ATR 42 a été la solution à ce problème car cet avion constitue un bon compromis.

Cependant, nous n'avons pas une attitude figée et nous étudions, déjà, diverses hypothèses pour le cas où le trafic augmenterait de manière importante dans les quatre années qui viennent. Celle consistant à prendre une option d'achat sur un ATR 72 n'est pas exclue, dans la mesure où cet avion nouveau appartient à la famille de l'ATR 42.

Manureva : Souhaitez-vous dire un dernier mot pour conclure ?

M. Galenon : -Simplement que les prévisions faites à partir de données théoriques avant la mise en service de lATR 42, ont été confirmées par les premiers résultats obtenus.

Ues gains de productivité constatés à l'issue de ce premier exercice comptable nous ont permis de réduire de 5% les tarifs dès 1987 et de 10% au début de 49%, sur les faisceaux longs.

Je joins donc ma voix au choeur des personnes satisfaites de cet avion moderne qu'est l'ATR 42 et j'espère qu'avec AIR TAHITI il pourra ainsi continuer longtemps à participer au développement de ce Territoire et à satisfaire la clientèle.

×

× ×

CONCLUSION

Deux ans près son premier vol commercial, le GIE ATR dispose d'un carnet de commande déjà fort enviable (cf annexe 2).

La percée sur le Continent Américain est un gage de succès.

Le développement de l'ATR 72 va renforcer la position du GIE ATR; l'expérience a montré en effet que le succès d'un appareil ne pouvait résulter que du développement d'une famille d'appareils.

Mais le succès d'un avion, c'est aussi la compétence et le dévouement des personnels qui l'exploitent et il convient de relever que sur ce plan, Air Tahiti a fait le nécessaire et mérite d'être félicitée.

| Annexe I | JUILLET 1980 OCTOBRE 1981 | 16 AOUT 1984 | 24 SEPTEMBRE 1985 | MARS 1986 | 24 SEPTEMBRE 1988 | MAI 1989 | MAI 1989 | ere le company de la company d | unushi D . M |
|----------|---------------------------------|----------------------|------------------------|------------------------------|--------------------|------------------------|----------------------------------|--|--|
| | ACCORD AEROSPATIALE / AERITALIA | - PREMIER VOL ATR 42 | - CERTIFICATION ATR 42 | -7 ATR 42 EN EXPLOITATION EN | PREMIER VOL ATR 72 | - CERTIFICATION ATR 72 | PREMIERE LIVRAISON CLIENT ATR 72 | constitution of the consti | ATA XIRIG STATE THE TARREST STATE TO THE TARREST ST |

SITUATION DES COMMANDES ET OPTIONS ÀTR 42

Edition du : 30.12.87

| | , | - | - | | | | | | - | | | | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|---|----------|--------------|---------|---------|----------------|------------|--------------|---------------|------------------|---------|----------------|--------|------------------|--------|--------|------------------|---------------|---------------|----------------------|----------|---------------|------------------|---------|-----------|---------------|------------|--------------|----------------|------------|---------------------------|------------------|---------------|
| NOMBRE D'AVIONS LIVRES | | ٧٠ | 7 | , , | - v |) 4 | . " |) (C) | ı | | 4 | 4 | 2 | 2 | 7 | 2 | ĸ | 3 | Octobre 1988* | | | Février 1988* | | 1 | 4 | Janvier 1988* | Mars 1988* | Août 1988* | Mai 1988* | | | | 99 |
| S TOTAL | | 5 | 14 | 4 | . 7 | - 4 | 4** | , m | 1 | 7 | 2 | 11 | 7 | 7 | 4 | ∞ | 4 | 3 | 2 | 1 | 4 | 4 | 1 | 2 | 50 | 2 | 20 | n | 2 | 3 | - | 4 | 190 |
| NOMBRE D'AVIONS | | | 4 | 4 | | | | | | | 1 | | | | 1 | 3 | | | | | 1 | 2 | | - | 34 | | 15 | • | | Magazirani | | 7 | 89 |
| COMMANDES | | 5 | 10 | 10 | 7 | . 4 | 4 | . 60 | | 2 | 4 | 11 | 2 | 2 | 3 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | | . 2 | 1 | 1 | 16 | 2 | Ö | | 2 | ۳. | 1 | 7 | 122 |
| PAYS | | FINLANDE | ITALIE | U.S.A. | U.S.A. | AUSTRALIE | DANEMARK | FRANCE | ILE MAURICE | FRANCE (DOM-TOM) | FRANCE | U.S.A. | FRANCE | FRANCE (DOM-TOM) | R.F.A. | R.F.A. | FRANCE (DOM-TOM) | U.S.A. | FIDJI | GABON | ITALIE | ETHIOPIE | FRANCE (DOM-TOM) | MEXIQUE | U.S.A. | FRANCE | IRLANDE | BOTSWANA | ZAMBIE | U.S.A. | SENEGAL (+ 14 pays afric. | TAIWAN | 17 PAYS |
| NOM | | FINNAIR | ALITALIA/ATI | SIMMONS | COMMAND | AIR QUEENSLAND | CIMBER AIR | AIR LITTORAL | AIR MAURITIUS | AIR CALEDONIE | BRITAIR | PAN AM EXPRESS | TAT | AIR GUADELOUPE | R.F.G. | N.F.D. | AIR TAHITI | EXECUTIVE AIR | AIR PACIFIC | GOUVERNEML GABONNAIS | AVIANOVA | ETHIOPIAN | AIR MARTINIQUE | AEROMAR | TEXAS AIR | CAL | GPA | AIR BOTSWANA | ZAMBIA AIRWAYS | T.W.E. | ASECNA | FOSHING AIRLINES | 31 COMPAGNIES |
| DESIGNATION CLIENT | | AY | BM | FP | DD | NO | IÒ | E | MK | Ľ | DB | RA | 1 | 8 | ÐA | NS | T. | NA | FJ | d5 | 22 | 日 | Z | AK | 8 | FQ | 병 | BP | Z) , | TW | 1 A | <u></u> | TOTAL |

Date 1ère livraison

Cimber Air a commandé un 4ème avion (n° 82) destiné en principe à remplacer l'avion n° 5 qui serait alors racheté par le GIE. £

SITUATION DES COMMANDES ET OPTIONS ATR 72 (Conforme à la situation diffusée par le GIE ATR)

| NDE OPTION 1 2 3 3 3 5 5 | 2 1 1 5 5 5 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 | PAYS COMMAI U.S.A. 2 R.F.A. 1 FRANCE FINLANDE ITALIE U.S.A. 5 YOUGOSLAVIE FRANCE 3 |
|--------------------------|---|--|
| ANDE | COMM 1 1 3 | |
| 3 2 1 | 1 | U.S.A. R.F.A. FRANCE FINLANDE ITALIE U.S.A. YOUGOSLAVIE FRANCE |
| 7.1 2 8 | | R.F.A. FRANCE FINLANDE ITALIE U.S.A. YOUGOSLAVIE FRANCE |
| | | R.F.A. FRANCE FINLANDE ITALIE U.S.A. YOUGOSLAVIE FRANCE |
| | | FRANCE FINLANDE ITALIE U.S.A. YOUGOSLAVIE FRANCE |
| | - | FINLANDE ITALIE U.S.A. YOUGOSLAVIE FRANCE |
| | | ITALIE U.S.A. YOUGOSLAVIE FRANCE |
| | | U.S.A. YOUGOSLAVIE FRANCE |
| 8 | | YOUGOSLAVIE FRANCE |
| , | | FRANCE |
| , | | |
| • | | IRLANDE |
| 2 | | TAIWAN |
| | | DOM-TOM |
| | | DOM-TOM |
| 4 | | TAIWAN |
| - 4 | | |
| | | |
| 17 | | 8 PAYS |
| | 17 | 8 PAYS |

TOTAL GENERAL

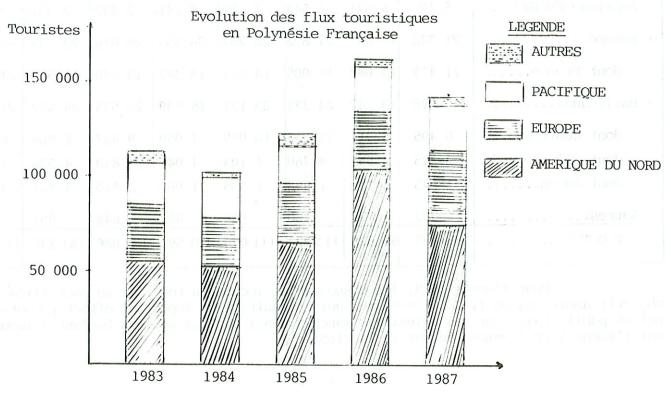
190 ATR 42

237 (412 au début 1988) TOTAL ATR ...

L'année 1986 avait été une année de croissance record pour le tourisme en Polynésie Française avec 161 238 visiteurs, soit 32 % de plus qu'en 1985.

L'année 1987 marque une rupture avec l'évolution favorable constatée depuis 1985. Le départ soudain du paquebot Liberté dans les premiers jours du mois de janvier, la poursuite de la baisse du dollar et les troubles sociaux qu'a connus le Territoire ont porté atteinte au développement du tourisme.

En 1987, il a été enregistré $142\,820$ touristes, soit une diminution de $11,4\,\%$ par rapport à l'année précédente.



Le marché le plus important, celui des Etats-Unis, qui représentait en 1986 plus de 60 % de l'ensemble du trafic touristique, n'en constitue plus en 1937 que 49 %.

Le départ du paquebot Liberté a en effet fait perdre au Territoire un potentiel de plus de 30 000 touristes. Les navires de croisière basés à Papeete (le Majestic Explorer pendant toute l'année et le Wind-Song depuis le mois de juillet) n'ont pas une capacité équivalente à celle du Liberté (Majestic Explorer : 88 passagers ; Wind-Song : 300 passagers ; Liberté 715 passagers). Il en résulte que le nombre de touristes originaires des Etats-Unis a décru de 29 % en 1987 par rapport à 1986.

La clientèle européenne a heureusement connu une progression d'environ 40 %, favorisée par la baisse des tarifs et la hausse des capacités sur les liaisons entre la France et le Territoire. Les hausses les plus importantes concernent l'Italie (+ 60 %), la RFA (+ 52 %).

Plus décevante apparaît la réduction du nombre de touristes japonais (- 16 %), en rupture avec l'évolution favorable constatée depuis 1985.

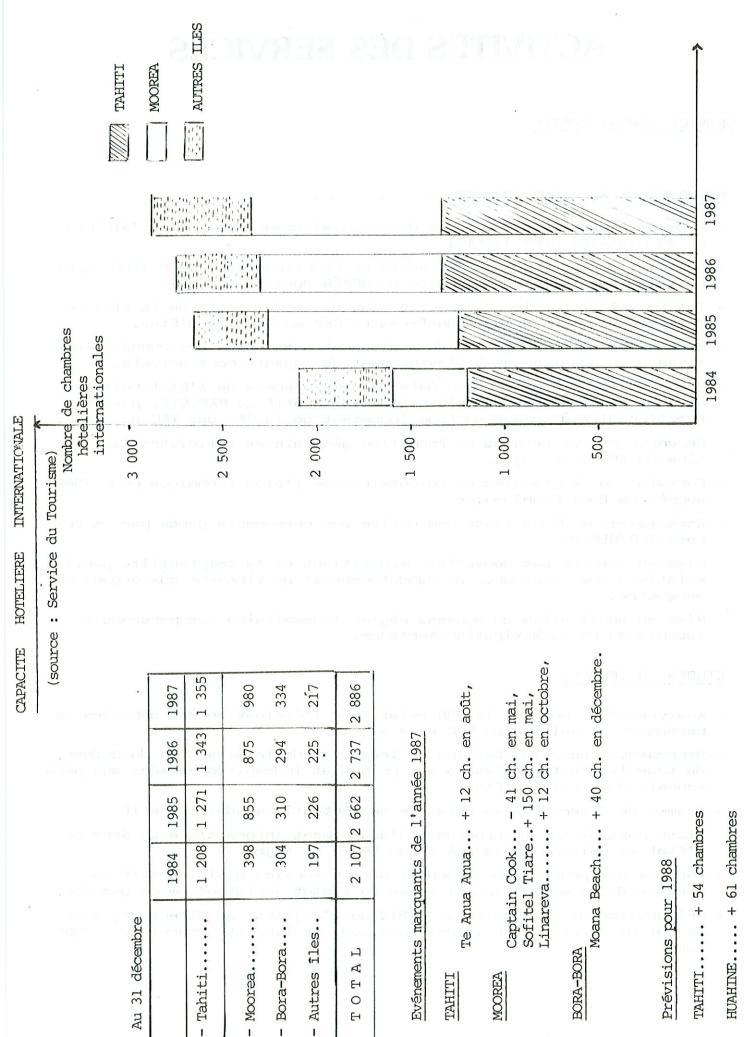
ENTREE DE TOURISTES EN POLYNESIE FRANCAISE PAR DOMICILE PERMANENT

| ANNEES ORIGINE DU TRAFIC | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------------------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| - Amérique du Nord | 46 122 | 47 134 | 52 413 | 55 584 | 52 552 | 66 211 | 103 586 | 74 438 |
| dont Etats-Unis | 41 221 | 42 055 | 45 923 | 49 129 | 46 663 | 60 651 | 98 641 | 69 909 |
| dont Canada | 4 354 | 4 373 | 6 034 | 6 160 | 5 564 | 5 130 | 4 358 | 3 959 |
| - Amérique du Sud | 5 499 | 6 571 | 3 544 | 3 192 | 3 241 | 2 892 | 2 557 | 3 962 |
| - Europe | 21 328 | 24 097 | 27 892 | 28 287 | 26 335 | 26 616 | 29 775 | 41 534 |
| dont France | 11 439 | 13 682 | 15 005 | 14 823 | 12 347 | 13 270 | 15 555 | 21 351 |
| - Pacifique | 15 278 | 18 247 | 29 325 | 23 121 | 18 599 | 25 525 | 24 427 | 21 973 |
| dont Australie | 6 495 | 8 917 | 15 348 | 10 979 | 7 950 | 9 427 | 8 866 | 8 581 |
| dont Nlle-Zëlande | 3 315 | 3 554 | 4 760 | 4 103 | 4 044 | 5 810 | 4 336 | 4 297 |
| dont Japon | 1 945 | 1 182 | 1 998 | 1 558 | 1 060 | 2 410 | 4 661 | 3 898 |
| - Autres | 732 | 777 | 750 | 906 | 868 | 842 | 893 | 913 |
| ТОТА L | 88 959 | 96 826 | 113 924 | 111 090 | 101 595 | 122 086 | 161 238 | 142 820 |

Pour l'année 1988, les responsables locaux du tourisme se sont fixés un objectif ambitieux de 173 000 touristes qui nécessitera un important effort promotionnel et publicitaire sur les principaux marchés ainsi que des actions tendant à favoriser l'accueil et l'animation sur le Territoire.

0 0

La capacité hôtelière internationale a connu une croissance modérée en 1987, passant de 2 737 chambres de classe internationale en 1986 à 2 886 en 1987, soit une variation de + 5,4 %, après cependant une forte augmentation en 1986 (+ 20 % environ). Cette évolution ayant été plus rapide que celle de la demande, le coefficient moyen de remplissage a décru, ramené à environ 55 % en 1987 contre 61 % en 1986. Ce phénomène, conjugué à la baisse des tarifs moyens exprimés en F CFP de 10 % environ en 2 ans, explique les graves problèmes rencontrés par les hôteliers pour équilibrer leurs comptes d'exploitation.



ACTIVITÉS DES SERVICES

SERVICE ADMINISTRATIF.

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITEES.

- Mise en place de la procédure de renouvellement des CAP nº 15(OCCA) nº 33 bis(ATB) etn) 13(TAC).
- Formulation des besoins en crédits de fonctionnement pour 1988 auprès de la DNA selon la méthode dite du BBZ(Budget Base Zéro).
- Traitement du dossier de reconversion de trois agents de la station météorologique de REAO, transférés du CEP au Service d'Etat.
- Mise au point du programme de traitement automatisé des données relatives à la notation et à l'avancement des agents contractuels.
- Préparation d'un mémoire en défense des intérets de l'Etat suite à un recours formé auprès du tribunal administratif de PAPEETE, par un fonctionnaire, à propos du fonctionnement de la CAP des TAC du CEAPF.
- Recensement des besoins en formation générale et administrative; saisine du SPG à ce sujet.
- Formulation des besoins en volontaires de l'aide technique pour 1988 auprès du Haut Commissaire.
- Etablissement d'une liste nominative des personnels gérés par le bureau SPG/SDP 2.
- Mise en oeuvre des nouvelles dispositions de la comptabilité publique relatives aux procédures de mandatement et de virement aux organismes banquaires.
- Mise en application du nouveau régime indemnitaire des personnels techniques de la Navigation Aérienne.

ETUDES DIVERSES.

- Analyse d'une note de la DMN relative à l'évaluation des dépenses de personnel et saisine du SPG à ce sujet.
- --Recensement pour les besoins du Trésor et de la Direction du Budget, de tous les textes relatifs aux primes et indemnités versées aux personnels du service d'Etat.
- Examen de divers textes relatifs au contentieux administratif.
- Etude portant sur le programme d'équipement informatique du Service d'Etat et saisine de la DNA et du SPG à ce sujet.
- Analyse des prestations fournies par le service administratif au service de la météorologie; étude du statut juridique de ce dernier.
- Préparation de la mission à PARIS de l'Adjoint au Directeur, dans le but de réactiver certaines questions de type structurel ou conjoncturel.

TRAVAUX DES COMITES ET DES COMMISSIONS.

-La commission des logements administratifs, s'est réunie le 27 octobre 1987 pour examiner différents problèmes relevant de sa compétence.

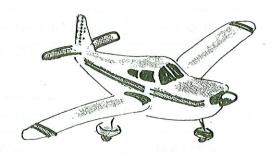
-La commission paritaire des agents non fonctionnaires, s'est réunie le 3 novembre au Haut-Commissariat.

-Le comité technique paritaire du service d'Etat, s'est réuni à deux reprises au cours du dernier trimestre 1987; le 25 novembre pour examiner diverses questions d'hygiène et de sécurité du travail; le 18 décembre pour débattre de toutes les autres questions de sa compétence.

EXAMENS ET CONCOURS.

-Quatre concours professionnels intéressant les personnels ouvriers, se sont déroulés au cours du dernier quadrimestre 1987 dans les spécialités suivantes: CC4 (menuisier), CC3 (conducteur TP-SSIS) CC2 (chef atelier TP)

Ont été déclarés admis: MM MARIASSOUCE James et FAATAUIRA Mazell (CC3) et M.GAILLET René (CC2)



LA VIE DES PERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT DEFINITIVEMENT EN METROPOLE

| - | | | | | - | | | | |
|---|--------------|-------|----------|-------------|-----|--------------------|-----|---------|----|
| : | Date | : | Nom e | et Prénom | : | Corps-Grade-Statut | : | Service | |
| : | 12 décembre, | 1987: | LASSIS | Erick | : | VAT | -: | SNA | -: |
| : | 19 décembre | 1987: | BALLAND | Marc | : | VAT | : | SNA | : |
| : | 19 décembre | 1987: | LAPERCHE | Jean-Claud | e : | VAT | : | SNA | 1 |
| | 19 décembre | | BRAMOULL | | : | ESA/1 | . " | SNA | |
| : | 19 décembre | | | LLAYE Patri | ck: | IDTPE | | SIA | ÷ |

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

| : | | Date | : Nom et | Prénom | : | Corps-G | ade-Statut | : | Service | : |
|----------|----|----------|-------------------|----------|---|---------|------------|---|---------|----------------|
| : | 16 | octobre | 1987:CHIN CHOI | Serge | : | Détaché | TAC/CEAPF | : | SNA | - : |
| : | 30 | octobre | 1987:GANZENMULLER | J.Claude | : | | ESA/1 | : | SNA | : |
| : | 20 | novembre | 1987:INGUERE | Patrick | : | | ESA/1 | : | SNA | : |
| : | 03 | décembre | 1987: RATIARSON | Justin | : | | CSA | : | ADM | ; |
| : | 04 | décembre | 1987:LAURUOL | Pierre | : | | IDTPE | : | SIA | : |
| : | 12 | décembre | 1987:QUERE | Thierry | : | | VAT | : | SNA | : |
| <u>:</u> | 27 | décembre | 1987:MARGALIDA | Thierry | : | | ESA/1 | : | SNA | : |

PERSONNEL RECRUTE LOCALEMENT

| : | | Date | : Nom | et | Prénom | : Corps-Grade-Statut | : | Service | |
|--------|----|----------|-------------|----|----------------|----------------------|---|---------|------------|
| Ŀ | 01 | décembre | 1987:TAMA | | Gustave | : CC/5 | : | SNA | _: |
| | | | | | . N. 1000 p. 1 | | | | |
| : : | | Date | : Nom | et | Prénom | : Corps-Grade-Statut | : | Service | : : |
| : | 01 | décembre | 1987 : TAMA | | Gustave | : CC/5 | : | SNA | -: |

PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

| | | | | | - | | _ | | | | |
|----|----------|-------|---------|----------|---|--------------------|-----|-------------|-----|------------|----|
| | Date | : | Nom et | Prénom | : | Corps-Grade-Statut | : | Venant de | : | Allant a | à |
| _ | juin | 1987: | AN. | Pierre | : | TM/Rés. | : | FAAA | : | ATUONA | |
| | juillet | | | Richard | | TM/CEAPF | : | TUBUAI | : | FAAA | |
| 09 | novembre | 1987: | CHIN CH | OI Serge | : | TAC/CEAPF | : | FAAA | : | BORA -BORA | Α |
| 14 | novembre | 1987: | TUTEIRI | HIA T. | : | CC/3 | : } | HEREHERETUE | Ξ: | FAAA | |
| 17 | novembre | 1987: | TAPARE | Carl | : | AITM/CEAPF | : | FAAA | : 1 | HEREHERETI | JE |
| 24 | novembre | 1987: | LO | Nelson | : | TAC/CEAPF | : | BORA-BORA | : | FAAA | |

SERVICE DE LA METEOROLOGIE.

Cours àl'école de formation et d'apprentissage maritime..

Reprise des interventions en direct d'un prévisionniste à la télévision.

Recrutement de trois techniciens reçus en juillet 1987.

Réunion du jury du concours pour le recrutement d'un mécanographe sur le budget territorial.

Exposé sur la situation climatique générale, au conseil des Ministres.

Procédure pour le recrutement des agents de la station de REAO.

Mise en service de répondeurs automatiques, en français et en tahitien.

Etude d'un programme complémentaire de mesures en altitude, pendant le premier trimestre 1988, dans le cadre d'une expérience O.M.M.

Remise aux normes, par la section maintenance, de l'installation électrique de TUBUAI.

Réfection d'un logement à TAKAROA et de 6 autres logements à RAPA.

Promotion de 2 I.T àla classe exceptionnelle, 2 C.T et de 2 T.S, ainsi qu'un T.M après concours interne.

Inspection du S.M.P.F par l'inspecteur général MALICK

Participation à l'opération "Carrières" au lycée GAUGUIN.

Mise au point et démarrage de l'information météorologique, sur Minitel.

Exposé à la mairie d' ARUE, pour les membres du club de vol libre.

Elaboration d'un manuel de références, pour les prévisionnistes.

Départ pour l' E.N.M, de la promotion 1987 de techniciens C.E.A.P.F.



| | TENPERA DEGRES | TENPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES | TURES MOYENN C. ET DIXIENES | NNES ES | | ۵ | PRECIPITATIONS EN MM | rAT10 | SN | | ORAGE | INSOL EN H | INSOLATION EN HEURES | n i ma | PRESSION EN 1/40 h | ESSION 1/40 hPa. | LN3V | VENT Evoporation Evopotranspiration potentielle | porotion sotranspira- potentielle |
|-------------|-------------------|--|--------------------------------|------------|----------------------------|---------|-------------------------|--------------|----------------------|--------------------------------|--------|-------------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------|--|---|
| STATIONS | M015 | Lu | MAXI ABSOLU | MINI | Période N bre dánnás | HOIS | и. Н. П. е. Ш. | N bre de jrs | Hbre dejrs ≥10 | Periode 1 N bre d'années | N bre | поіѕ | urusi ubi | Période N bre d'années | 210 E | ш | N bre de jrs V 16 m/s | E Calc | е Ч |
| ATUONA | 26.6 | + 1.0 | 34.7 | 22.2 | 25 | 204 | + 125 | 17 | 9 | 57 | 1 | 198 | 77 - | 25 | 101111 | - 10 | 2 | 159 | 160 |
| PUKA-PUKA | | | | | | | | chi l | Lon | JI. | | | | 14718 | off Dr | i'an | | | |
| BORA-BORA | 25.9 | - 0.5 | 31.2 | 21.8 | 11 | 30 | - 62 | 8 | 1 | 11 | | 164 | - 73 | 11 | 10130 | + 01 | | 175 | 159 |
| TAHITI-FAAA | 25.5 | + 0.1 | 30.9 | 20.2 | 29 | 28 | - 59 | 5 | 2 | 29 | | 169 | - 62 | 29 | 10132 | - 03 | 1 | 149 | 152 |
| RANGIROA | 26.4 | 0.0 | 30.8 | 20.5 | 15 | 400 | + 290 | 25 | 6 | 36 | 2 | 168 | - 86 | 15 | 10122 | - 11 | 7 | 164 | 154 |
| TAKAROA | 27.1 | + 0.5 | 31.1 | 23.1 | 21 | 242 | + 124 | 21 | 6 | 98. | 4 | 213 | - 40 | 21 | 10123 | - 07 | 7 | 193 | 178 |
| ндо , | 25.3 | 0.0 | 28.6 | 20.6 | 22 | 87 | - 18 | 15 | 4 | 23 | ing. | 200 | - 48 | 17 | 10141 | - 04 | 11 | 209 | 185 |
| HEREHERETUE | 23.7 | - 0.7 | 27.5 | 19.2 | 21 | 75 | - 38 | 17 | 2 | 27 | | 147 | - 75 | 21 | 10154 | ÷ 02 ÷ | | 16 | 109 |
| TUREIA | | | | | | | | | | | nà ca | 7 | | | | | | | |
| RIKITEA | 21.1 | - 0.8 | . 26.6 | 16.2 | 9 | 99 | - 110 | 13 | 1 | 9 | 7 | 157 | - 33 | 9 | 10171 | + 04 | 9 | . 127 | 124 |
| REAO | 25.1 | - 0.2 | 30.9 | 18.5 | 13 | 158 | + 46 | 14 | 5 | 24 | 1 | 204 | - 33 | 13 | 10147 | - 03 | 2 | 154 | 153 |
| MORUROA | 22.7 | - 0.9 | 27.5 | 17.7 | 16 | . 107 | + 2 | 17 | ~ | 23 | | 200 | - 16 | 14 | 10167 | + 04 | 3 | 167 | 157 |
| TUBUAi | 21.1 | - 0.4 | 27.2 | 14.1 | 21 | 54 | - 67 | 16 | 2 | 38 | 5. | 203 | + 16 | 21 | 10180 | + 13 | | 156 | 153 |
| ВЯРА | 17.9 | - 1.0 | 23.4 | 12.1 | 26 | 307 | + 133 | 14 | 5. | 36 | | 142 | ١ ٢ | 26 | 10192 | + 10 | 6 | 116 | 114 |
| TEMATANGI | | | | | | | | The state of | 111 | | | | 10 | TU | ne | \$10 MISS | | | |
| | ü | écart | por re | rapport | àla | поуеппе | ribui | de lo | periode | de | cimi - | es A mis Dansa | | () valeur | | estimée | | | |

| | TENPER PEGRES | TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES | TURES MOYENN | NNES | | ۵ | PRECIPITATIONS EN MM | rAT10r | SZ | O . | ORAGE | INSOLATION EN HEURES | SLATION HEURES | | PRESSION EN 1/40 h | 5510N 1/10 hPa | VENT | VENTÉvoporation Evapotranspira fión potentielle | porotion sotranspira - potentielle |
|-------------|---------------|---|--------------|----------------|-----------------------------|---------|----------------------|---------|----------------|-----------------------------------|---------------|-------------------------|-------------------|------------------------------|-----------------------|-------------------|--------------------------|---|--|
| STATIONS | Mois | FR. | MAKI | MIMI | Période N bre d'année | ноіз | ш | N bre h | Nbrc Redejrs N | Periode N N bre d'années de | Nbre Mejrs | поіѕ | Е | Période N bre d'années | 2101 | Е | N bre dejrs ≥16m/3 | E Salculée | ETP |
| ATCONA | 27.0 | + 1.0 | 33.5 | 22.5 | 25 | 104 | + 41 | 14 | 2 | 12. | | 241 | - 4 | 25 | 90101 | - 04 | 4 | 181 | 179 |
| PUKA-PUKA | | | | L ₂ | , | | R | | | | | Ä | | | 1013 | - | Б | 1 H H | |
| BORA-BORA | 27.4 | 9.0 + | 31.6 | 21.7 | 11 | 191 | - 41 | 6 | 5 | 11 | 3 | 255 | + 41 | 11 | 10116 | + 06 | Ŀ | 203 | 192 |
| TAHITI-FAAA | 26.5 | + 0.5 | 31.9 | 20.8 | 29 | 108 | - 45 | 4 | 2 | 29 | 3 | 239 | + 30 | 59 | 10119 | + 01 | • | 152 | 160 |
| RANGIROA | 27.6 | + 0.7 | 31.5 | 22.4 | 15 | 324 | +122 | 22 | 5 | 36 | 3 | 237 | + 1 | 15 | 10112 | - 03 | | 190 | 183 |
| TAKAROA | 27.9 | + 0.8 | 32.0 | 24.0 | 21 | 177 | - 20 | 23 | 5 | 36 | 5 | 245 | + 20 | 21 | 10111 | - 03 | 1 | 206 | 193 |
| нАо | 26.6 | 9.0 + | 30.2 | 22.5 | 22 | 123 | - 61 | 15 | 2 | 23 | 3 | 212 | - 26 | 17 | 10126 | - 02 | 2 | 196 | 182 |
| HEREHERETUE | 25.1 | - 0.2 | 30.0 | 20.2 | 21 | . 86 | - 82 | 10 | 3 | 27 | ь. | 238 | + 40 | 21 | 10133 | | · · | 134 | 149 |
| TUREIA | | | | | | V | 1 | 10 | 9 | | | ħ | 131 | | | | | <u> </u> | |
| RIKITEA | 22.5 | - 0.4 | 27.9 | 17.9 | 9 | 314 | +114 | 18 | 5 | 9 | 4 | 188 | + 1 | 9 | 10151 | - 02 | 3 | 131 | 136 |
| REAO | 26.3 | + 0.3 | 31.5 | 21.9 | 13 | 149 | - 38 | 18 | 7 | 24 | ~ | 192 | - 39 | 13 | 10131 | - 02 | • | 153 | 154 |
| MORUROA | 24.4 | - 0.1 | 30.3 | 20.0 | 16 | 160 | 6 + | 13 | 4 | 23 | .3 | 237 | + 30 | 14 | 10146 | + .01 | 1 | 181 | 174 |
| TEMATANGI | | | | | | | | 15 | | , j. c. | | | | 1/2 | 73. | | | | |
| TUBUAI | 23.0 | + 0.1 | 28.6 | 14.2 | 21 | 29 | -100 | 10 | .0 | 38 | 2 | 226 | + 35 | 21 | 10146 | 0 | • | 156 | 159 |
| RAPA | 20.1 | - 0.2 | 24.3 | 16.1 | 26 | 158 | - 39 | 19 | 7 | 36 | 7 | 166 | + 24 | 26 | 10159 | - 08 | 8 | 135 | 134 |
| | W | écart | por re | rapport | - à la | noyenne | ŭ | de lo | periode | de | 8 | Ň | 878 | 0) \ |) valeur estimée | imee | Š. | 8 | 9 |

| | | TENPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIENES | S MOYE DIXIEM | NNES ES | | د | PRECIPIT | CIPITATIONS | S | _ | ORAGE | INSOL EN H | INSOLATION EN HEURES | | PRESSION EN 1/10 h | 4 Alo hPa | VENT | VENT Evoporation Evopotranspira | ion Ispira |
|-------------|------|--|------------------|------------|-----------------------------|---------|---------------|-------------------------|---|------|-------|---------------|-------------------------|----------------------------|-----------------------|-----------|---------------------------|---------------------------------|---------------|
| STATIONS | MOIS | · | MAXI | MINI | Période N bre d'annoc | MOIS | E Lu | N bre de j⊓s ≥0,1 | Nore Nore Reinda de jrs de jrs Nore 20,1 210 donnes | | - | HOIS | ш | Reriode N bre danném | . S10H | u | N bre de jrs ≥16m/s | E calcul à | ETP |
| ATUONA | 27.2 | + 0.9 | 33.6 | 22.7 | 25 | 184 | ħ6 + | 27 | 5 | 57 | 1 | 208 | - 41 | 25 | 10097 | - 07 | 6 | 184 | 185 |
| PUKA-PUKA | 122 | | A) 1 | | | | | | Б | | | | | | 5 | | | 2 | 1 |
| BORA-BORA | 27.2 | + 0.1 | 31.4 | 22.9 | 11 | 301 | - 21 | 16 | 8 | П | 0 | 181 | - 28 | 11 | 10099 | 0 '- | 2 | 182 | 170 |
| TAHITI-FAAA | 26.7 | + 0.4 | 33.1 | 21.0 | 29 | 400 . | +103 | 18 | 10 | 29 | 0 | 180 | - 22 | 29 | 10104 | - 04 | 2 | 143 | 149 |
| RANGIROA | 27.4 | + 0.2 | 31.7 | 21.4 | 15. | 377 | +172 | 29 | 10 | 36 | 1 | 143 | - 84 | 15 | 10101 | 90 - | × | 164 | 152 |
| TAKAROA | 27.9 | + 0.4 | 31.5 | 23.6 | 21 | 312 | +122 | 24 | 8 | 36 | 3 | 152 | - 74 | 21 | 10101 | 90 - | 4 | 179 | 162 |
| НАО | 26.9 | + 0.2 | 30.5 | 21.8 | 22 | 231 | 19 + | 24 | ω | 23 | 1 | 194 | - 48 | 17 | 10119 | - 01 | 6 | 197 | 181 |
| HEREHERETUE | 25.4 | - 0.7 | 29.4 | 20.1 | 21 | 311 | 98 + | 2.1 | æ | . 27 | 1 | 146 | 67 - | 21 | 10119 | - 02 | 5 | 168 | 155 |
| TUREIA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RIKITEA | 23.5 | - 0.6 | 27.4 | 18.8 | 9 | 161 | <u> ት</u> ደ – | 14 | 3 | 9 | 1 | 156 | - 47 | 9 | 10151 | + 10 | 7 | 119 | 127 |
| REAO | 27.0 | + 0.4 | 31.3 | 22.0 | 13 | 109 | - 50 | 15 | 3 | 24 | 2 | 200 | - 52 | 13 | 10129 | + 02 | 0 | 167 | 167 |
| MORUROA | 25.1 | - 0.5 | 29.5 | 20.7 | 16 | 251 | + 88 | 20 | · œ | 23 | 7 | 192 | - 33 | 14 | 10140 | <u> </u> | 5 | 143 | 146 |
| TEMATANGI | | | | | | | | | | | - | | | | | | | | |
| TUBUAI | 23.5 | - 0.5 | 28.5 | 16.0 | . 21 | 96 | -113 | 10 | 3 | 38 | . 0 | 254 | + 53 | 21 | 10140 | + 12 | 77 | 184 | 179 |
| RAPA | 20.7 | - 0.9 | 25.8 | 14.8 | . 26 | 143 | -> 87 | 14 | 3 | 36 | 0 | 181 | + 40 | 26 | 10151 | 0 | 8 | 140 | 142 |
| | w | écark | por re | rapport | à la | поуеппе | | de lo | periode | ode | Į. | 200 | 5 | () valeur | 211 | estimée | 5 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 |

SERVICE de l'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

A/ AERODROMES D'ETAT

I/ TRAVAUX

TAHITI-FAAA: Achèvement de la construction de deux logements F4 à la cité de l'Air, pour la Gendarmerie des Transports Aériens.

BORA-BORA: Renforcement de la piste.

RAIATEA : Realisation d'une raquette intermédiaire.

II/ ETUDES

TAHITI-FAAA:-Poursuite de l'étude du nouveau centre de contrôle.

Préparation du marché de maitrise d'oeuvre et établissement de l'APD.

-Dossier de consultation des entreprises pour la réfection des chaussées aéronautiques de l'aire de stationnement internationale. Attribution du marché.

-Poste P'3:attribution du marché pour son équipement; étude d'un caniveau à cables.

BORA-BORA : Appel d'offres pour le réaménagement du balisage lumineus x

III/ ACQUISITIONS IMMOBILIERES

TAHITI-FAAA:-Le décret déclarant d'utilité publique la réalisation des travaux de la voie d'accès à la zone ouest de l'aéroport doit intervenir.

-Préparation d'un dossier foncier pour l'acquisition de 4 petites parcelles en vue de la rectification de l'emprise foncière du caniveau zone ouest.

B/ AERODROMES TERRITORIAUX

I/ TRAVAUX

MOOREA : Extension pour l'ATR 42.Balisage lumineux, travaux terminés. Clôture de l'aérodrome, travaux en cours.

HUAHINE : Bloc sanitaire, travaux en cours.

MAUPITI : Début des travaux d'extension pour l'ATR 42.

RURUTU : Balisage diurne terminé. A ménagement mobilier de l'aérogare en préparation.

TUBUAI : Opération générale d'entretien sur les batiments, en préparation.

APATAKI : Opération d'entretien sur l'aérogare en cours de réalisation.

II/ ETUDES

MOOREA : Tour de contrôle; appel de candidature.

MAUPITI : Dossier d'appel d'offres pour l'aménagement aérogare et SSIS.

TAKUME : APS pour la construction de l'aérodrome.

TAKAPOTO: Parcellaire des nouvelles acquisitions.

TAKAROA : Préparation du dossier d'appel d'offres pour aménagement de l'aérodrome à l'ATR 02.

MATAIVA : Aménagement de l aérodrome pour ATR 42; appel d'offres pour la fabriquation de granulats et la construction des chaussées.

UA-POU : Etude initiale d'un nouveau site.

ATUONA : Reprise de l'étude relative à l'aménagement de l'aérodrome pour l'ATR 42.

III/ ACQUISITIONS IMMOBILIERES

MOOREA et MAUPITI: Dossier foncier pour l'extension de l'aérodrome à la classe D 2, en vue de l'ATR 42.

FAAITE : L'avant-projet de construction de l'aérodrome sera soumis prochainement au Conseil des Ministres.Dossier foncier en préparation.

SERVICE NAVIGATION AERIENNE.

Au cours du 4ème trimestre 1987, le S.N.A a poursuivi les études entreprises, notamment sur le regroupement des organismes de contrôle.Les mesures à prendre en cas d'alerte "cyclone" ont été actualisées.

Les activités des Divisions du S.N.A sont résumées ci-après.

ATS/SAR.

a/ Regroupement Tour-CCR.

Suivi des spécifications de la chaine radio et du téléphone de sécurité.

Création d'un groupe de travail chargé d'actualiser les résultats déjà acquis sur les spécifications opérationnelles et sur l'effectif nécessaire.

Préparation de l'ouverture du nouveau centre; tri-qualifications.

b/ Autres études.

Actualisation du plan SATER, notamment pour les Iles.

Actualisation du manuel du Commandant de permanence, en ce qui concerne les plans de secours et de sureté.

Réorganisation de l'espace aérien autour des Iles sous le vent; à poursuivre au cours du premier trimestre 1988.

Etude du nouveau RAC 1, et synthèse des principales évolutions.

AERODROMES EXTERIEURS.

a/ Etudes

Procédure AMV sur l'aérodrome de HIVA-OA

Reprise des procédures d'arrivée et de départ ainsi que de leurs protections sur les aérodromes des ILSV.

Mise à jour de l'AIP

Calcul de la valeur patrimoniale des équipements aéronautiques territoriaux.

b/ Exploitation

Rapport d'accident du Cessna 421 de TCA à HUAHINE.

Préparation opérationnelle de l'utilisation de l' ATR 42 sur 5 nouveauxx aérodromes.

Rédaction de nouveaux manuels d'aérodromes et des consignes d'utilisation des moyens nautiques.

Cloture de l'exercice budgétaire 1987 et nouvelle présentation du budget local 1988, suite au changement de Gouvernement Territorial.

Demande de dérogation pour l'agrément des nouveaux VIC 1.

c/ Missions

Inspection à BORA-BORA et à MATAIVA.

Mission de formation à NUKU A TAHA pour les 4 aérodromes des MAR-QUISES ainsi qu'à TUBAI.La qualification AFIS a pu être délivrée à 5 agents et le BNS à 11 agents dont trois d' Air Tahiti.

DIVISION TECHNIQUE

a/ Etudes.

Nouvelle centrale électrique en zone nord, avec Mr LEFLOCH du STBA.

Rénovation du parking "GOLF"

b/ Travaux et missions.

Installation d'une antenne VHF intégrée au mont MARAU sue les fréquences 126.7 et 121.3 MHZ

Entretien préventif des postes MT/BT PO,P1,P2 et P3

Contrôle en vol de l'ILS de FAAA, des VOR de RANGIROA et de HUAHINE.

Réfection du NDB de RURUTU

Passage d'un cable de 56 paires entre la zone sud et le nouveau répartiteur général.

Réparation du cable de télécommande du CED.

Mise en place d'un nouveau jeu de cartes sur le CC 48.

Révision générale préventive du groupe nº3 à la centrale électrique de FAAA.

TRANSPORTS AERIENS

a/ Etudes et réalisations.

Etude sur l'agrément d'hélisurfaces.

Etude des différents aspects de l'affrêtement coque nue.

Etude de l'utilisation de la piste de TETIAORA par le DHC 6.Dérogation accordée.

Analyse des flux de trafic trans-pacifique en préparation de la renégotiation de l'accord bi-latéral FRANCE-NOUVELLE ZELANDE.

Analyse de l'extension à la Polynésie française de nouveaux textes réglementaires.

Constitution de divers dossiers d'immatriculation.

Réunion trimestrielle avec le BV.

Etude de mise en service de nouveaux aéronefs sur le Territoire(Conquest II,Lama,Dauphin)

Délivrance et renouvellement de divers laisser-passer.

Entrainement aérien 1987.Désignation des candidats au BB et paiement 3éme et 4éme trimestre.

Information du Comité national FAL sur les problèmes locaux.

Compte-rendu de la réunion Aéro club/DAC sur la sécurité dans l'aviation légère.

Organisation des examens du PN.

AERODROME DE TAHITI-FAAA RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

PAGE 1 1937

TABLEAU 2 ANNEE

| * * * * * * * * * * * * * * * * * * * | 1 . | l o | 20,3 | 10,7 | 'n | 10,7 | 440 | אניזס | | เปล่านั | : | CACACACA | | | CHH | | • |
|--|--------|---|--------------------------|--|--------------|---|-------------------------|------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|-------------|------------------------|------------------------------|---|--|--------------------|---|
| K R Z Z X * | 1 | | + | +++ | :. | 1 + + * | 11+ | ++1 | 1111 | +1+ | : | : | : | : | +++ | Ì | • |
| ****** | XMS | I KKO | I KWO | •4KO | ·XESO SEX | 1 4 C C * | XMS | ·XMO | ·XMO | • KWO | ·XWO | ·AACO | • A X O | ·XES | ##################################### | I XXO | : |
| K * * * * * * * * * * * * * * * * * * * | *** | *** | *** | *** | *** | **** | 1 | | *** | | | | | | *** | 1 | |
| POSTE (KG) | | | | 25372 84366 109738 | : | * 000 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 | 2525 | ·(144 | 3107 | .04W | ·1/03/0 | いいいい | .00.11 | 339 | 7100 7207 7207 7207 7207 7207 7207 | | |
| * * | *** | 1 * * * | *** | **** | **** | **** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | **** | *** |) *** | *** | |
| FRET (KG) ****** | | | | 181134 405078 586212 | : | * 50011 * 50011 * 60011 * 60011 * 60073 * 60073 | 80164 49117 29282 | .000 .000 .000 .000 | 06265 3694 09959 | :00に4 :00に1 :00に1 | 1113 0 | 5000 5000 | 1004 1004 1000 1000 | 1022 | | 635 | |
| * * ***** | *** | *** | *** | *** | *** | * **** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | |
| CMR 2 | 0,010 | מוֹנִיזִים וֹ | 1400 | MOCI | (JOD) | 045 466 466 466 466 466 466 466 466 466 4 | 1000 | 20101 | • • • • | 4100 | MHCI | 0.000 | N 0000 | ·0)-IO I | 20,7 70,7 10,1 | 0004 | : |
| **** | | | II | • | • | **** | 1 | | **** | • | | • | | | **** | 1 | , |
| 8.0.8 | 522 | M201 | 685 1359 | ·07/00 -0400 | 126 | 1000 1000 1000 1000 1000 1001 1001 100 | 1299 1299 2569 | 199 | 9729 9729 9453 9453 | .000 .000 .000 | | .000 | 604 569 174 | 1 8 5 5 9 5 9 5 9 5 9 5 9 5 9 5 9 5 9 5 9 | 64490 64490 64490 64490 6449 | 1 CACARO 1 0000 | |
| : | *** | *** | *** | *** | *** | **** | 1 | | | | | | | | : * * * ii | 1 | |
| PAX ************************************ | 923 | 889 800 801 801 801 801 801 801 801 801 801 | 3554 | 0619 0123 0742 | 140 144 | * 30090 * 30090 * 4000 * 4000 * 4000 * 4000 | 0001 0001 0001 | 943 | -4 OH | 049 910 959 | .0.01J | 3750 | ·4-1-0 | 360 | 31134 31134 63166533 800533 800533 | C1-14 0.44 | • |
| K * K * K**** | *** | *** | *** | **** | · •*** | 1 * 1 * 1**** | *** | *** | **** | *** | *** | *** | *** | **** | *** | *** | |
| TRANSIT DIRECT **** | | | | 1 | | * * * * * * | 760 760 521 | ·0000 | 1000 | | 37000 | | .001 1001 | 3200 | 1 222 1 | | |
| *~~* | | | | : | | <u>*</u> | | : | | | | | | | | | |
| DONT PAG. | | | | 440 300 600 600 600 | : | 440* 1440* 1400* 1040* 0000* | 11/441 | VI3-1 | 5000 5000 5000 5000 5000 | ·U001 | | ·200 | | ഗ്ദ്രാം | 6003 11163 17166 | === | |
| * | | | | | | * | | | | | | 1000 | | | | l matci | |
| X X X X X X X X X X X X X X X X X X X | 975 | 8928 8016 6944 | 355 355 144 109 | ************************************** | 240 440 | ************************************** | 4220 | 900 900 900 900 | CIMO. | 9219 | 507 | 376 | 17 mg | 2004 2004 2009 | 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 | 10114 | |
| k * | *** | *** | *** | *** | • | **** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | **** | *** | | *** | |
| %***** | 5273 | 12/24 12/23 | 141 141 | ·0HH | | *33693 *33693 *33693 *77 | 10014 | •HH() | (パクロ) (プロ) (プロ) | ·00H | HH0 1004 | 000m | 0014 WW4 0140 | 440 | 2446 2446 2466 7366 | | : |
| k * * * * * * * * * * * * * * * * * * * | *** | *** | **** | *** | *** | * * * * d * * * * & d * Z | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | | • |
| * * ***** * | *** | | II | *** | • | * * * * 0 * * * * + * * * * | 1 | *** | *** | • | • | • | • | *** | * * * | *** | |
| * * * * * * * * * * * * * * * * * * * | | | | | | ** | | | | | | | : | : | E & | | |
| * * * * * * * * * * * * * * * * * * * | | | 11 11 | : | | # # | | : | : | : | : | : | : | : | | | |
| * H *C | | 00 | ii II | : | - | D* * C | | : | .Q | : | : : | : | : | : <u>U</u> | APE APE II | i | : |
| * O. *W | | ا | | : | :3 | 1 U *W | İ | : | .8 | : | 96 | | : | . L | | 1 | |
| * 6 * 6 | 4 | i L | 45 18 | • •⊢ | ·2 | AFI *E0 | | | ŻĒĀ | : Ш | 8/8 | Ċë. | TAL | • | AFI ATI | İ | |
| * *0 | A S | I & | 00R | 벞 | :0 | 1 2 *0 | | S | E | H | RAI | A P | ZENT. | Z | | 1 | : |
| * * * | ES | ₩ ₩ | II E | H | •} •} | 4 *F | 1 . | · < | z | .0 | . < | ·LL | • | · E | | 14 | : |
| * C | I KO I | | 121 | AIR | | 10T ** | 1 • | NAN | AIR | LAN | SPI | AIR | CON | · < | 10 11 | 1.0 | : |

TOTAL TRAFIC
INTERNATIONAL EOPLE EXPRESS →OD -100 ii -1030 0.01U 1009 1 4 fois 1450 0010 0010 *** 6000 * * 27 55 1376 * 27 55 00° *** PAX PRET OST

0

TRAFIC

ET VARIATION DE

S

TABLEAU 2

700

AERODROME DE

36

AEROPORT DE TAHITI-FAAA.

a/ Formation.

Delivrance des qualifications suivantes:

BDP/CDP : Mr BU-LUC Marcel

Chef de quart: Mr VERNAUDON François

Contrôleur d'approche: Mr LEJUDEC Marcel

Contrôleur d'aérodrome: MM PERROY D. et SOUBOUROU P.

Stage pupitreur informatique: Melle YANSAUD Sandra

b/ Réalisations

Fin des travaux de refonte du manuel des consignes de sécurité des différents organismes basés sus l'aérodrome; annexes au plan de secours.Diffusion.

Application du système d'indicateurs d'emplacement à 8 lettres; reprogrammation du CC48 et information des usagers; à compter du 25 octobre 1987.

Coordination des mesures de sureté dans le cadre des mesures d'urgence lié aux évènements du 23 octobre 1987.

Mise en oeuvre du plan de secours et du programme de sureté:

- Alerte du 28/10/87 pour le vol Hawaian Airlines
- Alerte à la bombe, le 20/11/87 dans l'aérogare

Réglementation sur les hauteurs minimales de vol en Molynésie Française Fiches réflexe Tsunami à la Tour et au SAS Application de la procédure dite "atterrissage derrière" Mise à jour du manuel SSIS

c/ Affaires en cours.

Etude de l'instruction sur l' ATIS

Etude de l'APD et dernières modifications pour le regroupement des organismes de contrôle

Etude réorganisation de la section Sol

Etude organisation de la subdivision Log

Adaptation des consignes locales aérodrome aux usagers Hélicoptères.

Réalisation du programme d'investissement"Sureté 87"

Etude ravitaillement de la plate forme en jet A 1 par un petit camion

ACTIVITES DU CENTRE DE CONTROLE RÉGIONAL ET DE L'AÉROPORT DE TAHITIFAAA

| I CCR | | | - messages émis : |
|---|---|------|---|
| 1.1. Trafic de route : — mouvements internationaux — mouvements interinsulaires — Total | 891 4.118 5.009 | 2.3. | international 27.604 local |
| 1.2. SAR - Phases d'urgence | 9 | | - Licences validées : PN professionnels |
| II AÉROPORT 2.1. Circulation aérienne : | 00 | | - Effectifs basés en P.F.: PN professionnels 64 Corps techniques 8 Privés 180 |
| dont IFR mouvements non commerciaux 1 dont IFR Aéroclub de Tahiti Cercle aéronautique Aéroclub UTA Privés Autres (militaires, entraînements) | 8.439 2.684 2.643 1.246 4.064 218 5.107 1.087 2.115 | 2.4. | Bureau d'information aéronautique : NOTAMS reçus : classe 1 - série A 9.411 NOTAMS émis : classe 1 - série A 109 Protections |
| - Jets | 0 1.996 3.0 3 7 3.0 3 7 | | Surveillance mouvements aéronefs |
| 2.2. Bureau des télécommunications : - messages reçus : international | 1.713 | 2.6. | Protections météorologiques : - Vols internationaux long courrier |



NOUVELLES DIVERSES

à la METEO

Mise en service,d un répondeur téléphonique en langue française au numéro 42 26 26 et en langue tahitienne au numéro 42 27 27.

Ces répondeurs diffusent des prévisions valables pour Tahiti et Mooréa à travers trois bulletins quotidiens.Le premier à 6h30 est valable pour la journée.Les deuxième et troisième mis à jour respectivement à 11h30 et à 17h30 sont valables jusqu'au lendemain matin.

Mise en service également, d'un service Minitel au numéro 44 70 00 code MTO.

Cela permet d'avoir accès à un ensemble de données et informations climatologiques ainsi qu'aux prévisions en cours.Cela s'adresse au grand public mais aussi à certains professionnels de la marine marchande ou de l'aviation civile.

Départ à la retraite !

Notre ami JEAN TAOC, officier contrôleur de première classe, a quitté le Territoire fin janvier, après y avoir passé 27 années. Bien que citoyen des ETATS-UNIS, sa naissance ayant été déclarée à Marseille, première escale du bateau surlequel il avait vu le jour, il opte à sa majorité pour la nationalité française. Officier radio-navigant de la marine marchande, parlant plusieurs langues étrangères; il est recruté par l'Aviation Civile et affecté en 1961 à TAHITI où vient dêtre ouvert l'aéroport de FAAA.C'est encore l'époque où les communications Air-Sol avec les avions qui traversent l'océan Pacifique, se font sur ondes courtes en morse par graphie.Bien sûr, il passera par la suite ses qualifications à la tour de contrôle, à l'approche, au CCR.

Excellent dessinateur, auteur de bandes dessinées et de nouvelles... nous n'oublierons surtout pas qu'il fut pendant toutes ces dernières années, le véritable artisan de notre revue MANUREVA.

Tous les amis de Mote SALMON se sont réunis à la section sol de l'aérodrome de Tahiti-Faaa pour fêter son départ à la retraite et sa récente nomination au grade de CTAC.

Le Directeur de l'Aviation Civile et le Commandant de l'aérodrome ont tenu à cette occasion à le féliciter pour les services qu'il a rendus dans des différentes affectations Outre-Mer : Nouvelle-Calédonie, Djibouti, Polynésie Française et notamment sur les aérodromes de Raiatea, Bora-Bora et Tahiti-Faaa.

Après quarante années de bons et loyaux services à l'Aviation Civile nous lui adressons, à lui-même ainsi qu'à son épouse, une heureuse retraite.

Tennis-Club

Comme chaque année, le Tennis-Club de l'Aviation Civile a organisé son tournoi interne de simples.

Une quarantaine de membres s'était inscrite.

Les finales qui ont eu lieu du 11 au 13 février 1988, ont donné les résultats suivants :

Consolante Dames : M.C NOIR bat S. PEAN : 6/0-6/1

Simple - Dames : I. MOYNE bat C. GOURDON : 6/7-6/3-6/4

Consolante Messieurs : B. RODARY bat F. GUERIZEC : 6/0-6/0

Non classés Messieurs: C. CLEMOT bat Y. FONQUERGNE: 3/6-6/3-AB

4e série Messieurs : F. MOYNE bat L. LEJUDEC : 6/3-6/2

× × ×

Il est intéressant de souligner que les finalistes F. MOYNE et L. LEJUDEC sont minimes. Cela est un bel encouragement pour les 35 jeunes de l'école de Tennis.

A l'occasion du cocktail qui réunissait tous les participants et leur famille ; le Président P. MOYNE a tenu à remercier tous ceux qui se sont dépensés pour la bonne marche du Tournoi ; en particulier le juge arbitre C. CLEMOT, l'arbitre Y. FONQUERGNE et T. TSCHEILLER ainsi que les sponsors qui ont offert les prix :

