

# MANUREVA

BULLETIN DE LIAISON DE L'AVIATION CIVILE



 POLYNESIE  
FRANÇAISE

N° 46 2<sup>e</sup> TRIMESTRE 1988



**REDACTION**

Direction de l'Aviation Civile  
B.P.6404-Aéroport de  
TAHITI-FAAA

**IMPRESSION:**

Imprimerie Du Service de  
l'Education B.P.104 Papeete

EDITORIAL	PAGE	3
DOSSIER DU TRIMESTRE	PAGE	5
STATISTIQUES TOURISTIQUES	PAGE	
ACTIVITES DES SERVICES	PAGE	23
NOUVELLES DIVERSES	PAGE	40

**EDITORIAL**

Les premières perspectives de l'année 1988 en matière de tourisme et de transport aérien international commencent à se dégager.

Les statistiques touristiques des premiers mois de l'année n'étant pas totalement disponibles, les chiffres du transport aérien international sur l'aéroport de Tahiti-Faaa couvrant les mois de janvier à avril revêtent une importance particulière.

Ils montrent une croissance soutenue du trafic international, surtout de celui de transit.

Par comparaison avec les quatre premiers mois de l'année 1987, le trafic international total (passagers locaux plus ceux en transit comptés une fois) est en hausse de 8 %.

La croissance du nombre des passagers en transit sur des vols internationaux est de 18,4 %, reflétant la très forte progression des flux de passagers entre les Etats-Unis et l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Le trafic international local augmente, plus modérément, de 4,6 %, montrant ainsi la légère reprise du tourisme en Polynésie Française, en supposant, hypothèse la plus vraisemblable, que le trafic de résidents n'a pas subi de modification notable.

En ce qui concerne ces passagers locaux, les évolutions les plus significatives sont les suivantes :

- liaisons avec les Etats-Unis et l'Europe.....	+ 7 %
- liaisons avec la Nouvelle-Zélande.....	- 7,6%
- liaisons avec l'Australie par la compagnie QANTAS..	+ 27 %
- liaisons avec l'île de Pâques et Santiago du Chili..	+ 24 %

## EDITORIAL

La croissance constante du trafic que connaît l'aérodrome de Tahiti-Faaa depuis plusieurs années amène à de constants efforts les organismes publics et privés qui concourent au bon fonctionnement de la plate-forme.

Le dossier du trimestre du présent numéro est consacré à l'un de ces organismes : la société U.S.T., filiale de la compagnie U.T.A., qui assure l'escale technique pour le compte de l'ensemble des transporteurs internationaux desservant Tahiti-Faaa.

**ust**

**SOCIETE D'ASSISTANCE AEROPORTUAIRE A TAHITI-FAAA**

- Aéroport de TAHITI-FAAA ; nuit du Vendredi 11 au Samedi 12 mars 1988.
- 23H15 ..Arrivée du vol Air France en provenance de Paris via Los Angeles.
- 00H05 ..Arrivée du vol Hawaiian Airlines en provenance de Rarotonga.
- 01H10 ..Décollage du vol Hawaiian Airline pour Honolulu.
- 03H10 ..Arrivée du vol Qantas en provenance de Los Angeles.
- 03H15 ..Arrivée du vol Air New Zealand en provenance de Los Angeles.
- 04H20 ..Départ du vol Qantas pour Sydney.
- 04H50 ..Départ du vol Air New Zealand pour Auckland.
- 05H45 ..Arrivée du vol UTA en provenance de San Francisco.

Ainsi, en quelques heures, plusieurs vols long-courriers assurés par des Boeing 747, des DC.10, des DC.8, ont débarqué des centaines de passagers et en ont embarqué des centaines d'autres.

Comment cela est-il possible sans qu'il y ait d'incidents, de retards ? c'est ce que nous allons étudier dans ce dossier du trimestre.

x

x x

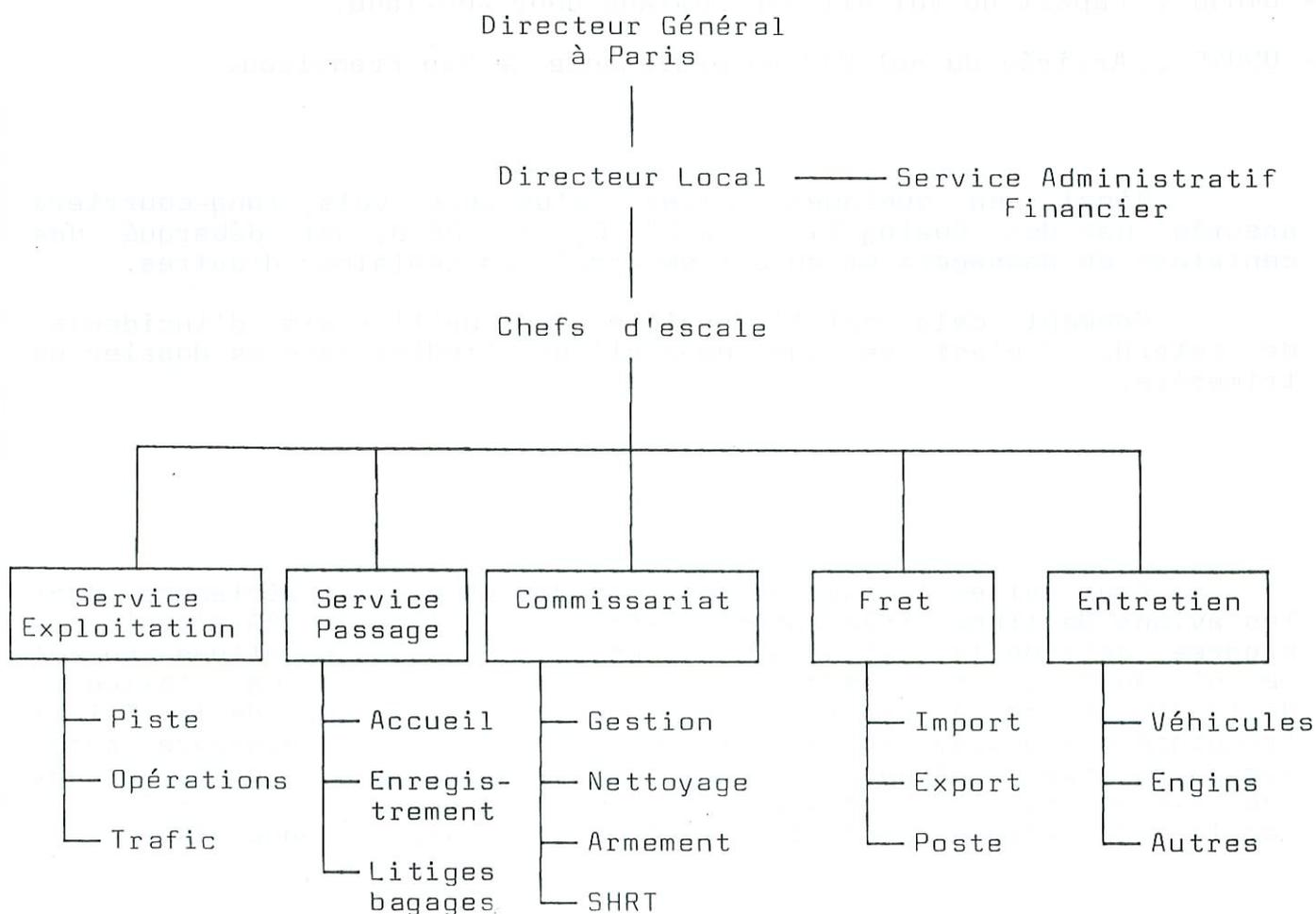
Pour éviter à chacune des grandes compagnies aériennes dont les avions de ligne fréquentent l'aéroport de TAHITI-FAAA d'avoir ses propres personnels, matériels d'escale et installations au sol ce qui, outre des problèmes de faisabilité en raison de l'exiguïté de la plateforme, ne serait guère économique compte tenu de la faible fréquence des mouvements de certaines compagnies ; l'assistance aéroportuaire sur l'aéroport de FAAA est assurée pour le compte de tous les exploitants internationaux par une seule entité, "UST" (UTA Services TAHITI), société filiale de la compagnie aérienne UTA.

# DOSSIER DU TRIMESTRE



MONSIEUR LACHENAUD

## — O R G A N I G R A M M E —



## DOSSIER DU TRIMESTRE

Cette société a été constituée en octobre 1985. Antérieurement cette activité d'assistance aéroportuaire était assurée par Air Polynésie, alors filiale d'UTA.

Une convention signée entre UST et la SETIL, organisme concessionnaire de l'aéroport, permet à UST d'effectuer les opérations relatives au service d'assistance aéroportuaire sur l'aéroport international de TAHITI-FAAA.

C'est ainsi qu'UST assiste aujourd'hui à FAAA toutes les compagnies aériennes internationales desservant régulièrement TAHITI, à savoir : Air France, Air New Zealand, Continental Airlines, Hawaiian Airlines, Lan Chile, Minerve, Qantas, UTA ainsi que les avions DC.8 du COTAM, les vols charters et quelques vols privés.

Les prestations rendues sont définies dans des contrats entre UST et chaque client, selon un modèle standardisé répondant aux spécifications IATA (Association Internationale des Transporteurs Aériens), chaque compagnie aérienne assistée choisissant les prestations qu'elle souhaite recevoir d'UST parmi toutes celles qui sont répertoriées.

x

x x

Les types d'avions traités par UST sont très variés ; cela va du FALCON (petit bi-réacteur, en général privé) au Boeing 747 en passant par les DC10, DC8, B767, B.707, etc... sans oublier "Concorde".

En 1987, UST a traité 1600 touchées d'avion, ce qui a représenté environ 540 000 passagers et presque 10 000 tonnes de fret et de poste.

Son chiffre d'affaires a avoisiné un milliard de francs CFP.

A noter qu'entre 1985 et 1987, les progressions du nombre de touchées et du nombre de passagers traités auront été toutes deux d'environ 35 %.

Afin de faire face à cette croissance de l'activité, la Société a dû renforcer ses structures et porter l'effectif de ses employés à 250 personnes.

Le Président Directeur Général d'UST est M. Pierre CHAGNIOT, Directeur des Opérations et de l'Exploitation d'UTA et basé à PARIS.

A TAHITI, la Direction d'UST est assurée par M. Georges LACHENAUD, Directeur Général Adjoint. M. LACHENAUD, ingénieur de l'Aviation Civile, a été détaché d'UTA PARIS à cette fin.

Sous son autorité, on trouve les Services Exploitation, Passage, Commissariat, Fret, Entretien, sans oublier les services Administratif et Financier.

### LE SERVICE "EXPLOITATION"

Il regroupe trois fonctions principales : la piste, le trafic, les opérations. L'effectif de ce service est de 70 personnes.

- Voyons tout d'abord LA PISTE.

Lorsqu'un avion long courrier a atterri sur l'aéroport de TAHITI-FAAA et arrive sur l'aire de stationnement, il est pris en charge par des assistants de piste.

L'un d'entre eux aide le pilote, par des signaux visuels, à venir se positionner sur le poste de stationnement qui lui a été assigné. Il est intéressant de signaler au passage que la gestion du nombre limité de postes de stationnement sur l'aéroport international est assez délicate car leur occupation dépend des heures d'arrivée prévues, des heures estimées de départ et du trafic aérien programmé, ce qui nécessite souvent de s'adapter rapidement aux nombreux aléas qui peuvent se produire comme un retard, un incident technique, de très mauvaises conditions météo, ou la venue inopinée d'un avion de passage.

Dès que l'avion a atteint son point d'arrêt, cet assistant de piste va brancher son casque radio à une prise située dans la trappe du train avant, de façon à entrer en contact avec l'équipage technique par un circuit interphone. Il pourra ainsi signaler la mise en place des cales de façon à permettre le relâchement de l'action sur les freins. Si l'avion n'est pas équipé d'A.P.U. (Génératrice auxiliaire d'énergie électrique) lui permettant d'être autonome, cet agent signalera également à l'équipage le branchement du groupe électrogène mobile qui fournira l'électricité à bord.

Après l'arrêt des moteurs de l'avion et le débarquement des passagers, les assistants de piste procéderont alors aux opérations dont ils ont la charge. Ainsi, il sera procédé au branchement éventuel d'un groupe de climatisation, à la vidange des toilettes, à l'avitaillement en eau et carburant de l'avion.

Le Chef assistant de piste est responsable plus particulièrement des opérations des pleins de l'avion en carburant. Un pré-remplissage est fait en fonction de la longueur de l'étape suivante. Le remplissage définitif ne sera fait seulement que lorsque le Commandant de bord aura décidé de la quantité exacte de carburant à mettre à bord et ceci après avoir consulté les données du vol telles que la charge réelle, les prévisions météo. Il est intéressant de faire remarquer que des critères financiers sont également pris en considération car le prix du carburant peut varier dans des proportions non négligeables selon les pays où l'on se trouve, ce qui conduit les compagnies aériennes à prendre du carburant en plus du carburant nécessaire pour l'étape sur certains aéroports où le coût du carburant rend cette procédure rentable. L'avitaillement d'un avion en carburant est une opération qui exige d'être surveillée car la qualité du produit doit être contrôlée ; les quantités doivent être réparties dans les différents réservoirs selon ce qu'ils contiennent

## DOSSIER DU TRIMESTRE

encore pour éviter toute dissymétrie entre les deux ailes ; enfin il faut veiller à ce que les mesures de sécurité règlementaires soient bien observées à l'intérieur d'un périmètre où aucun véhicule ne peut pénétrer.

Lorsque l'avion sera paré pour la mise en route avant de décoller, le contact par l'interphone avec l'équipage technique permettra :

de coordonner en toute sécurité le démarrage des moteurs effectué éventuellement à l'aide d'un groupe pneumatique ;

de signaler toute anomalie ou incident ;

de confirmer l'enlèvement des cales, l'attelage du tracteur TD de 25 tonnes qui doit repousser l'avion grâce à son moteur de 368 chevaux.

Les autres assistants de piste se sont assurés du dégagement de tous les matériels de servitude, et autres obstacles au roulage et se tiennent prêts à utiliser les extincteurs appropriés en cas de besoin. Pendant le repoussage de l'avion, le pilote ne peut en effet avoir une vision complète de ce qui se passe autour de son avion ni derrière lui.

### Voyons maintenant LE TRAFIC

Il faut savoir que deux données sont essentielles en matière de pilotage des aéronefs :

d'une part, le poids car celui-ci est forcément limité pour des raisons évidentes de résistance des matériaux et par la puissance des moteurs ;

d'autre part, le centrage car toute dissymétrie crée des couples qui doivent être compensés par des efforts de la part du pilote sur les commandes des différents gouvernes dont les débattements sont structurellement limités.

Il importe donc pour qu'un avion reste manoeuvrable quelles que soient les circonstances : forte turbulence, panne d'un moteur etc... que ces deux données essentielles soient calculées avec une précision optimale. Un agent de trafic qualifié est chargé d'élaborer les deux documents de base d'un vol que sont le devis de poids et le centrage.

S'il est facile de peser les bagages, la poste, le fret, de connaître le poids de l'avion à vide, de calculer le poids du carburant, on préfère pour des raisons commerciales ne pas peser les passagers et on se contente de valeurs approximatives moyennes ; ainsi tout adulte quel que soit sa taille ou son sexe est compté pour 75 kg, un enfant pour 35 kg et un bébé pour 10 kg, le but poursuivi étant d'évaluer au mieux le poids de l'avion au décollage puis à l'atterrissage de façon à s'assurer qu'ils seront inférieurs aux valeurs limites acceptables.

## DOSSIER DU TRIMESTRE

Le calcul du centrage implique l'élaboration d'un plan de chargement. On saura que tel conteneur renfermant tant de bagages sera dans telle soute alors qu'une palette supportant tant de kilos de fret sera dans telle autre soute. Ainsi les masses de tout ce qui se trouve dans l'avion y compris les passagers, le carburant, la poste etc vont être réparties de façon à ce que la résultante des forces de gravité qu'elles engendrent se situe du décollage jusqu'à l'atterrissage, compte tenu du délestage en carburant tout au cours du vol, entre certaines valeurs extrêmes pour garantir la stabilité de l'avion.

L'agent responsable du chargement établit donc son plan, surveille son application, contrôle l'arrimage, veille au respect de la réglementation car certaines matières inflammables, corrosives, etc sont considérées comme dangereuses.

Le service trafic comprend également les agents de manutention qui s'occupent des bagages. Leur mission consiste au départ à les étiqueter sous le contrôle de l'agent d'enregistrement, les charger dans des conteneurs selon la destination, placer ces conteneurs dans les soutes de l'avion grâce à des élévateurs et faire l'inverse à l'arrivée pour les livrer aux passagers sur un tapis roulant.

Après le décollage, les agents se chargent de l'expédition des documents propres à chaque vol afin que leurs homologues à la prochaine escale soient informés et puissent prévoir le déchargement.

Enfin, signalons que certaines compagnies aériennes prévoient à Tahiti un changement d'équipage ou une escale assez longue de récupération pour tenir compte de la réglementation sur les temps de repos nécessaires après un certain nombre d'heures de vol. L'UST se charge donc de retenir les chambres d'hôtel, de transporter les personnels navigants ainsi que leurs bagages, de régler tous les problèmes d'intendance de façon à décharger la compagnie aérienne assistée de tous ces soucis.

### Il reste à voir LES OPERATIONS

Précisons d'abord que les techniciens qui en sont chargés sont recrutés au niveau du baccalauréat, parlent l'anglais et doivent obtenir une qualification à l'issue de stages de formation. Ils sont en effet chargés d'effectuer avant chaque vol un travail dont le but consiste à faciliter la tâche de l'équipage technique, responsable de la conduite de l'avion.

Il faut savoir qu'un Commandant de bord peut être amené, au cours d'un vol long courrier, à prendre des décisions très importantes dans un délai très court, comme par exemple : interrompre un décollage ; faire demi-tour ou se dérouter. Il est donc essentiel qu'un ensemble de calculs aient été faits préalablement pour qu'il connaisse à tout moment les facteurs qui vont l'aider à prendre sa décision. La consommation de carburant fait par exemple l'objet d'un suivi car il se peut que l'avion rencontre à l'altitude où il vole des vents de face importants non prévus par la météo ; la vitesse-sol de l'avion se trouvant alors moins élevée, la durée du vol et la consommation en carburant vont être augmentées ; si de plus les conditions météorologiques sont très mauvaises sur l'aérodrome de destination, il faut être sûr que les réserves à bord resteront suffisantes pour se dérouter vers un aérodrome de déchargement.

Tous ces calculs intègrent bien évidemment de très nombreux paramètres. Les agents d'opérations disposent d'une documentation technique importante pour chaque type d'avion et doivent également tenir compte des spécifications techniques propres à chaque compagnie aérienne. Grâce à un réseau mondial de télécommunications, ils transmettent à un ordinateur central les paramètres du vol évalués localement tels que le poids de l'avion au décollage et la désignation de l'aéroport de décollage choisi. L'ordinateur ayant en mémoire toutes les caractéristiques fixes de ce vol ainsi que les performances de la machine concernée est programmé pour effectuer très rapidement tous les calculs nécessaires. Il expédiera dans les minutes qui suivent un document très élaboré qui correspond à un plan de vol opérationnel et dans certains cas un autre document plus restreint dit plan de vol "A.T.C." destiné aux services de l'Aviation Civile, plus particulièrement chargés du contrôle de la circulation aérienne.

C'est un technicien des OPERATIONS qui est chargé de coordonner l'ensemble des opérations nécessaires à la préparation d'un vol. Il dispose d'une fréquence VHF particulière lui permettant d'entrer en contact radio avec l'équipage dans un rayon correspondant à environ 30 minutes de vol. Si, à l'arrivée, le pilote signale, par exemple, la présence d'un malade à bord, il pourra ainsi faire mettre en place une ambulance. Il répercutera en outre sur les autres services : Exploitation - Passage - Fret - Commissariat - Entretien... toutes informations utiles les concernant.

Pendant l'escale de l'avion, il est en contact avec l'équipage. Si le Commandant de bord demande qu'on rajoute du carburant par exemple, il se mettra en liaison avec les agents de piste et du trafic, par l'intermédiaire d'ensembles radio portatifs.

Si pour des raisons diverses : ennuis mécaniques, météo, etc... la chronologie des opérations ne peut pas se dérouler comme prévue, il préviendra tous les services officiels de l'aéroport.

Ce travail de coordination est fondamental car les procédures sont faites de façon rigoureuse et les délais sont parfois limités. Or, bien des facteurs sont aléatoires car il faut être opérationnel à toute heure et par tous les temps. C'est là le mérite des personnels qui, d'une façon ou d'une autre, contribuent à ce que le transport aérien se déroule avec régularité, sécurité et confort.



### LE SERVICE "PASSAGE"

Ce service s'occupe du traitement au sol des passagers.

A l'arrivée d'un vol des hôtesses accueillent les passagers au pied des passerelles et certaines d'entre elles vont les accompagner vers le hall d'arrivée de l'aérogare où un accueil polynésien leur est réservé sous les auspices de l'OPATTI avec distribution d'une fleur de tiaré et aubade par un petit ensemble musical.

Les passagers en transit sont orientés vers la salle d'embarquement ; une carte leur est délivrée pour leur permettre de ré-embarquer ultérieurement.

Des agents s'occupent des cas spéciaux, tels que handicapés physiques, famille avec enfants en bas âge, personne malade ou ayant un problème particulier.

C'est en général le représentant local de la compagnie aérienne qui se charge de l'accueil des personnalités.

Si un passager se trouve en situation irrégulière vis-à-vis de l'immigration, il peut être refoulé et UST, en liaison avec la compagnie concernée, veille à ce qu'il soit ré-embarqué.

Des agents sont disponibles en zone arrivée pour informer les passagers et répondre à leurs éventuels besoins de reconfirmation.

Un bureau "litiges-bagages" enregistre toutes les plaintes ou réclamations pour les bagages manquants, endommagés ou spoliés. Ensuite, les agents de ce bureau font les recherches appropriées en utilisant un système de recherche bagage automatisé. Ce système fait en effet une comparaison automatique des bagages signalés en excédent et des bagages signalés manquants. Si le bagage est retrouvé, ils veilleront à ce qu'il soit acheminé le plus rapidement possible vers son propriétaire ; dans le cas contraire, ils constituent un dossier qui sera transmis par la suite à la compagnie aérienne pour règlement du litige.

Pour chaque vol départ, une équipe est constituée avec un responsable. Trois heures et demie avant l'heure prévue de départ, l'équipe se rassemble pour préparer le vol. Cela consiste à préparer les cartes d'accès à bord ; à commencer d'établir le plan de cabine en cochant les sièges occupés par les passagers en transit, ceux qui sont réservés à des personnalités ou aux membres du club "affaires", ceux qui sont attribués à des groupes, familles, personnes avec bébé ; à répartir aux agents de l'équipe les postes qu'ils occuperont ; à préparer les comptoirs et à mettre en place les panneaux dans l'aérogare.

Si l'avion a un retard important, les hôtels sont prévenus ainsi que les passagers pouvant être joints par téléphone.

## DOSSIER DU TRIMESTRE

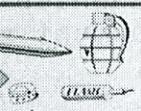
Deux heures avant l'heure prévue de départ, entre trois et sept comptoirs d'enregistrement sont ouverts, selon le nombre de passagers à traiter.

L'enregistrement consiste à accueillir le passager, à contrôler son passeport y compris les visas éventuels, à peser ses bagages puis les étiqueter, à retirer le coupon de vol du billet, à lui attribuer son siège dans l'avion selon qu'il préfère une zone "fumeurs" ou non, à délivrer la carte d'accès à bord et à fournir toutes informations sur les formalités à accomplir, le numéro de la porte d'embarquement, l'heure d'embarquement, etc...

Au fur et mesure de l'enregistrement des passagers, le plan de cabine est tenu à jour ainsi que le manifeste passagers de façon à connaître la situation de façon continue.

Un comptoir spécialisé s'occupe des passagers qui souhaitent modifier leur billet, soit pour changer de classe, soit pour prévoir un arrêt intermédiaire ou choisir une destination différente. Ce comptoir est équipé d'un CRT qui est un terminal tel qu'on peut en voir dans les agences et qui est relié à un ordinateur central qui a en mémoire tous les renseignements sur les tarifs, les horaires, les réservations etc...

  
**DANGER**  
**DO NOT CARRY DANGEROUS  
GOODS IN YOUR BAGGAGE OR  
ON YOUR PERSON**  
**EXAMPLES**

  FIREWORKS	  MATCHES, LIGHTERS permitted on your person but NOT IN BAGGAGE	  RADIOACTIVE
  GASES	  POISON	  MERCURY
 	  POISON	<b>OTHER DANGEROUS GOODS</b> MAGNETIZED MATERIALS 

MEDICAL AND TOILET ARTICLES AND CERTAIN OTHER SPECIFIED  
ARTICLES, IN SMALL QUANTITIES, MAY BE CARRIED.  
**CONSULT YOUR AIRLINE FOR FURTHER DETAILS**



Les formalités d'enregistrement sont arrêtées trente minutes avant l'heure prévue de départ, de manière à assurer le traitement final du vol. Les retardataires éventuels sont traités au coup par coup.

Les passagers en transit puis les handicapés, les personnes âgées, les familles avec enfant en bas âge embarquent en priorité. Le talon des cartes d'accès est alors récupéré de façon à comparer leur nombre avec celui des coupons de vol retirés à l'enregistrement car il est impératif que ces deux nombres correspondent pour des raisons de sécurité.

Une fois ce contrôle effectué, le responsable de vol confirme au chef d'escale de permanence que l'embarquement est terminé. Les portes de l'avion pourront dès lors être fermées.

Des messages sont ensuite envoyés après le départ du vol vers l'escale suivante pour donner le nombre exact de passagers, signaler les cas spéciaux, notifier l'occupation des sièges etc...

En cas d'irrégularité ou d'ennuis nécessitant de retarder le départ, les agents du service "Passage" assistent les passagers et peuvent être éventuellement amenés à offrir des bons pour des rafraîchissements ou des plateaux repas.

Une cinquantaine de personnes, toutes embauchées localement, participent au bon fonctionnement du service "Passage".

### LE SERVICE "COMMISSARIAT"

Le commissariat UST assure le traitement hôtelier de l'ensemble des compagnies aériennes internationales desservant TAHITI-FAAA : nettoyage de l'avion à l'arrivée, désarmement et armement de l'avion avant son départ. Voyons le détail de ces opérations.

Dès que les passagers d'un vol long courrier ont débarqué, une équipe de nettoyage monte à bord. Chaque siège est remis en état : nettoyage des cendriers, de la tablette, de la pochette, des revêtements, des hublots. L'aspirateur est passé dans la cabine ; tous les linges tels que serviettes, têtes, couvertures... sont changés. Les linges sales seront envoyés chez le blanchisseur après avoir été triés et comptés. Ils seront ensuite reconditionnés dans des pochettes plastique pour être utilisés à nouveau. Le cockpit est également nettoyé mais, par mesure de précaution, ce nettoyage est toujours effectué en présence d'un technicien afin d'éviter que des commandes ne soient enclenchées par mégarde.

Pendant le nettoyage de l'avion, des équipes de manutention vont procéder au déchargement de la totalité des produits se trouvant à bord : plateaux repas utilisés ou non, matériel de service, boissons, ventes à bord, matériel audiovisuel (écouteurs, programmes cinéma et musical), lingerie, formulaires de douane et de police etc...

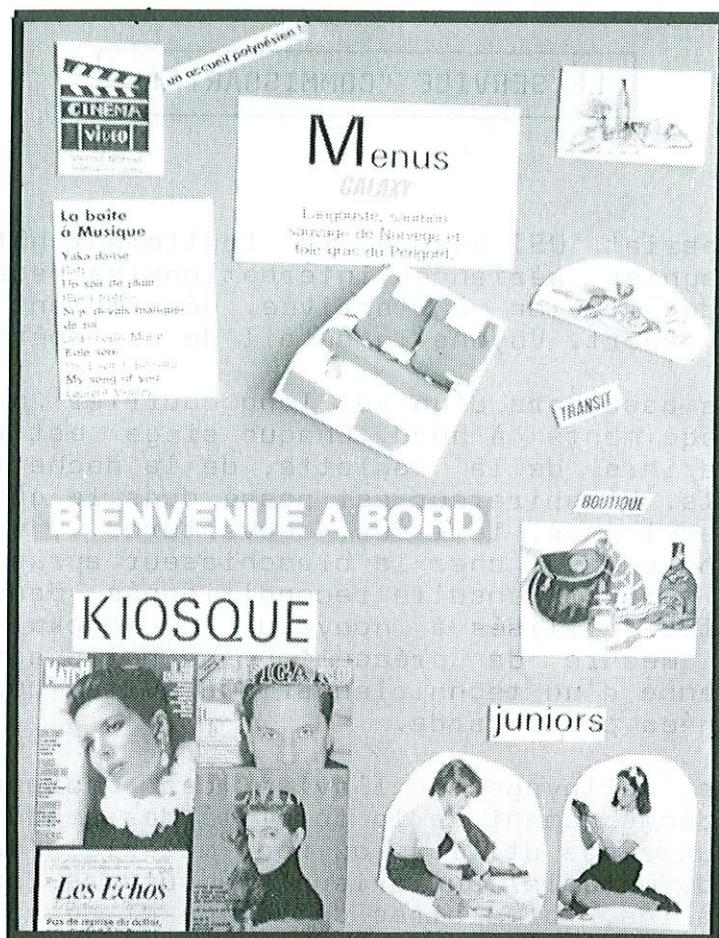
Une fois que l'avion est vidé, ces mêmes équipes de manutention vont procéder à l'armement de l'avion, afin que l'ensemble des passagers embarquant ou en transit puissent bénéficier au cours de leur voyage de l'ensemble des prestations offertes par leur compagnie.

Ainsi les équipes du commissariat UST embarqueront sous la surveillance des contrôleurs les plateaux repas stockés dans les trolleys conçus pour circuler dans l'avion entre les rangées de fauteuil, les boissons, les ventes à bord, le matériel audiovisuel, la lingerie et tous les différents produits proposés aux passagers au cours du voyage : journaux, magazines, jeux pour enfants etc...

Les différents produits auront été au préalable conditionnés dans des trolleys et armoires spécifiques avion par du personnel UST, à l'exception des plateaux repas qui sont préparés par une société spécialisée, le SHRT.

Les trolleys sont amenés à l'avion par des camions hôteliers disposant d'une plateforme élévatrice permettant ainsi de les mettre directement à bord.

A noter qu'afin d'éviter les gaspillages, le nombre de plateaux repas mis à bord doit être le plus proche possible du nombre réel de passagers embarqués. C'est pourquoi la commande initiale passée au prestataire est volontairement minorée. Elle est réajustée au fur et à mesure de l'enregistrement des passagers et ceci jusqu'à la fermeture du vol.



En ce qui concerne les repas servis à bord, chaque compagnie aérienne fixe la composition des menus selon les classes (Première, Affaires, Touriste) mais aussi en tenant compte des enfants, des personnes suivant un régime sans sel ou sans graisse, des restrictions religieuses pour les musulmans, les hindous et les juifs.

La conservation des aliments à bord est très importante ; on utilise soit de l'air froid pulsé soit de la carbo glace qui a la propriété en se réchauffant de se sublimer en passant directement de l'état solide à l'état gazeux, ce qui évite de récupérer du liquide. Les risques d'intoxication sont pratiquement inexistantes ; cependant on sert au commandant de bord et à son copilote des menus entièrement différents.

Chaque compagnie aérienne a ses propres magasins avec ses propres produits. Une comptabilité assez complexe, qui doit être informatisée prochainement, est donc indispensable.

L'effectif du Commissariat se répartit ainsi :

- 7 personnes pour l'encadrement et la gestion
- 9 personnes pour les magasins et l'approvisionnement
- 4 personnes pour le tri et le conditionnement du linge
- 37 personnes pour la manutention
- 25 personnes pour le nettoyage des avions

soit 82 personnes au total qui concourent au bon fonctionnement de ce service hôtelier.

### LE SERVICE "FRET"

C'est un service commercial en contact direct avec les importateurs, les exportateurs, les transitaires. Il traite tout le fret aérien et la poste au départ et à l'arrivée pour le compte des compagnies aériennes desservant TAHITI, ce qui représente environ 10 000 tonnes dans l'année.

Les importations représentent 90 % de ce tonnage. Il s'agit essentiellement de produits frais (viande, fruits, légumes, crustacés, etc...) en provenance d'Australie, de Nouvelle-Zélande, des Etats-Unis, de France ; de matériel électronique, informatique ; de pièces détachées ; d'articles divers comme la presse, les films etc.

Les exportations sont pour l'essentiel : des déménagements, des pièces détachées à réparer, des fruits tropicaux, des films et de la poste.

A l'import, le fret arrive à bord des avions des différentes compagnies assistées par UST dans des conteneurs ou sur des palettes aisément manipulables de façon à faciliter les opérations de déchargement.

Tout le fret à l'arrivée est accompagné d'un manifeste et des LTA (lettres de transport aérien) associées.

A noter que par l'utilisation du système informatique TOTEM, le service fret UST a la possibilité -pour les vols UTA- de connaître, sans attendre l'arrivée de l'avion, le chargement détaillé se trouvant à bord.

Une fois l'avion arrivé, le fret est amené au magasin sous douane. Un contrôle du manifeste et des LTA correspondantes est alors effectué. Il est procédé ensuite au pointage et au tri des marchandises qui seront alors stockées dans des zones réservées à cet effet.

Pour prendre livraison des marchandises, le client contacté par le service fret d'UST se présente à l'aérogare Fret afin d'y retirer sa LTA et éventuellement régler les frais de transport. Puis il effectue les formalités douanières.

Les produits périssables sont délivrés dans les plus brefs délais possibles après leur déchargement et après un contrôle vétérinaire ou phytosanitaire selon qu'il s'agit de viande ou de produits maraîchers.

La poste également bénéficie d'une procédure accélérée après qu'un décompte précis des sacs reçus ait permis de s'assurer qu'il n'en manque pas.

## DOSSIER DU TRIMESTRE

De nombreuses marchandises font l'objet de traitements spécifiques. Citons : les objets de valeur qui sont surveillés tout particulièrement ainsi que les transports de fonds qui sont protégés ; les cercueils qui doivent être plombés ; les animaux vivants qui voyagent dans une soute pressurisée et chauffée etc...

Dans les rares cas où une marchandise est manquante, une enquête est aussitôt diligentée pour essayer de la retrouver. Si la disparition est confirmée, un dossier de réclamation est constitué pour être adressé à la compagnie qui a effectué le transport afin de dédommager le client après avoir saisi les assurances.

Le transport des périssables est payable au départ. Lorsque le transport est dû, son montant est libellé dans la monnaie du pays d'origine ; l'encaissement de ces frais de transport est fait en francs Pacifique au cours du jour puis comptabilisé pour être reversé au transporteur.

Dans les cas de litige et dans la mesure où celui ci n'a pas pu être réglé, la marchandise peut être retournée aux frais de l'expéditeur, ou mise en dépôt sous douane afin d'être vendue aux enchères.

o  
o o

A l'export, le client se présente à l'aérogare fret, remplit le bordereau d'expédition et effectue les formalités douanières. Puis le service fret UST s'occupe des formalités d'expédition : vérification de l'emballage, pesée, émission de la LTA, encaissement éventuel des frais de transport pour le compte de la compagnie aérienne qui en sera chargée.

Le fret au départ est ensuite regroupé dans le hangar selon les destinations, puis mis sur palette ou en conteneur selon sa nature, son volume ou son poids. Une feuille de prévision est établie et transmise la veille du vol au service Exploitation.

Une heure et demie avant l'heure de départ prévue, le manifeste de marchandises et les LTA sont mis dans une sacoche fret spécifique qui sera embarquée à bord de l'avion. Le poids précis du fret et de la poste est transmis à l'agent de trafic chargé d'établir le devis de poids.

Les palettes et les conteneurs amenés au pied de l'avion sur des chariots conçus pour cela sont mis à bord par les agents de manutention dans les soutes indiquées par le responsable du chargement et du centrage.

L'effectif du service fret UST est de 17 personnes.

### LE SERVICE ENTRETIEN

Ce service a pour mission de maintenir en bon état de fonctionnement tout le matériel d'assistance aéroportuaire : passerelles passagers, camions hôteliers, élévateurs de piste, tracteurs et chariots, groupes électriques et pneumatiques, véhicules pour l'eau potable, ou vide-toilettes... sans oublier le tracteur de repoussage des avions.

Une équipe de huit personnes procède aux dépannages mais assure surtout une maintenance préventive car toute panne du matériel survenant pendant l'escale d'un avion risque de retarder son départ et d'avoir de lourdes conséquences. Son rôle est essentiel pour le bon déroulement de l'ensemble des opérations.

Il convient de noter qu'UST assure également l'entretien en ligne des avions transitant à FAAA ; il s'agit pour l'essentiel des visites pré-vol et de petites interventions si nécessaire.

Cette activité est sous traitée à la compagnie UTA qui dispose à TAHITI des techniciens qualifiés sur les différents types d'avions assistés par UST.



## DOSSIER DU TRIMESTRE

### LES SERVICES "ADMINISTRATIF" ET "FINANCIER"

On n'oubliera pas de parler également :

du Service Administratif dont les principales tâches sont :

- le recrutement des personnels,
- l'élaboration des contrats de travail,
- le calcul de la paie,
- le suivi des congés, arrêts maladie etc...

A noter que la paie est informatisée car la Société UST comprend 250 personnes dont un grand nombre travaille en horaires décalés.

du Service Financier qui tient toute la comptabilité et assure la gestion financière.

Cela implique d'établir pour chacune des compagnies aériennes clientes d'UST : une fiche de touchée, la facturation des prestations fournies.

De même toutes les dépenses sont contrôlées, enregistrées puis liquidées.

L'outil informatique est bien évidemment utilisé, ce qui permet de disposer en chaque fin de mois, automatiquement, d'états comptables détaillés.

### LES CHEFS D'ESCALE DE PERMANENCE

Les Chefs d'escale de permanence UST ont pour tâche de coordonner l'ensemble des opérations d'assistance et de s'assurer du bon déroulement de la touchée.

Ils sont au nombre de trois ; nous avons interviewé l'un d'entre eux, M. MOLLINARD Michel.

En quoi consiste votre métier ?

Essentiellement à superviser l'ensemble des opérations qu'UST effectue au profit des compagnies aériennes. Pour ce faire, avec mes deux collègues, car une permanence est assurée, nous encadrons le personnel et gérons au mieux le matériel que notre société met à notre disposition.

Nous veillons à ce que tout se déroule normalement, comme prévu. C'est pourquoi nous devons être prévenus dès qu'une anomalie, une irrégularité ou un incident est constaté afin de trouver une solution rapide au problème posé.

Les personnels étant bien qualifiés et sachant exactement ce qu'ils ont à faire il est rare que nous soyons confrontés à des difficultés insurmontables.

Nous travaillons, bien sûr, en liaison étroite avec la compagnie aérienne assistée.

## DOSSIER DU TRIMESTRE

- C'est donc un travail très opérationnel qui a dû vous permettre de connaître sans doute pas mal d'expériences ?

Les situations auxquelles nous avons à faire face sont en effet très diverses et même parfois cocasses comme celle-ci.

Cela s'est passé après l'embarquement d'un vol sur Nouméa, à Tahiti-Faaa. Les hôtesses procédaient au décompte des cartes d'embarquement pour vérifier que le nombre de personnes à bord correspondait bien au nombre de passagers enregistrés. Or, ce jour là, il fallut se rendre à l'évidence : il manquait une personne... Comme tous les appels dans l'aérogare restaient vains, il fallut se résoudre à tout arrêter, faire redescendre les passagers et les bagages.

Un règlement conforme aux conventions internationales stipule en effet que les bagages doivent être accompagnés par un passager. Comme il manquait un passager, il fallait donc retrouver sa valise. Pour cela, il est prévu de faire reconnaître tous les bagages de soute par les passagers, ce qui n'est pas une mince affaire !

Bien sûr, on finit par isoler une valise sans propriétaire ! Les responsables de la sécurité furent donc prévenus et ils décrétèrent aussitôt qu'elle était suspecte ! Une alerte à la bombe fut dès lors déclenchée, un groupe d'intervention spécialisé dans le déminage fut appelé en renfort et il fut décidé de détruire cette pauvre valise !

Quand tout ce branle-bas de combat fut victorieusement terminé, les passagers remontèrent à bord et furent comptés à nouveau. Incroyable, cette fois le compte de passagers était bon ! Mais du coup, il manquait une valise !!

Devant ce dilemme qui nous laissait perplexes, on finit par comprendre ce qui s'était passé.

Le passager manquant lors du premier contrôle était un japonais qui ne parlait ni le français, ni l'anglais et n'avait donc rien compris aux annonces faites par haut parleur ; de plus souffrant d'une légère indisposition, il était resté un bon moment dans les toilettes du hall transit ; ayant enfin récupéré, il avait embarqué normalement la deuxième fois !

Il restait donc à lui expliquer qu'on avait volontairement détruit sa valise et ses affaires personnelles. Inutile de vous dire que ce ne fut pas facile et que cela du coup, l'a vraiment rendu malade !!!



**C O N C L U S I O N**

La Société UST, filiale d'UTA, assure l'assistance aéroportuaire des vols internationaux desservant TAHITI-FAAA. Son activité s'est accrue sensiblement au cours de ces dernières années. C'est ainsi qu'UST traite actuellement environ 1600 touchées d'avions par an, représentant globalement plus de 500000 passagers et environ 10000 tonnes de fret et poste.

L'effectif de la Société est passé de 180 personnes en 1985 à environ 250 personnes actuellement. Ainsi, accompagnant l'augmentation d'activité, soixante dix emplois nouveaux ont été créés en 1986/1987. L'année 1988 marquera vraisemblablement, une pause dans cette évolution compte tenu d'une stabilisation prévisionnelle de l'activité.

Au niveau des investissements, la Société a conduit, au cours de ces dernières années, un plan important de rénovation et d'expansion de son parc de matériel d'assistance.

Outre cette nette amélioration du parc, il a également été procédé à l'introduction d'outils de travail plus performants : informatique bureautique. De plus, des améliorations ponctuelles sont en cours : accroissement du nombre de points d'accès aux systèmes informatiques, utilisés pour le traitement des passagers et de leurs bagages, et au réseau des télécommunications SITA (Société Internationale des Télécommunications Aéronautiques).

Par ailleurs, la Société prévoit de procéder fin 1988, début 1989 à l'automatisation de l'ensemble des opérations d'enregistrement des passagers au départ de TAHITI-FAAA. Cette automatisation se fera par l'utilisation d'un système informatique centralisé.

Ce grand projet est mené parallèlement aux travaux SETIL, actuellement en cours, visant à rénover et agrandir la zone "départ" de l'aéroport de TAHITI-FAAA.

L'automatisation de l'enregistrement n'est pas le seul projet envisagé à court terme. Il est en effet prévu, en liaison avec la SETIL, de transférer l'actuel Commissariat UST dans des locaux neufs, dont la construction devrait être terminée en 1989.

Entre temps, les projets actuellement en cours avec la SETIL et visant à doter UST de nouveaux locaux Opérations et Passage auront abouti.

Voici rapidement énoncés les développements prévus par UST pour l'avenir proche.

Nous ne pouvons pas conclure cet article sans souligner par ailleurs l'effort entrepris par UST dans le domaine de la formation de son personnel, effort qui permet à cette Société de services d'employer actuellement, en quasi totalité, du personnel de recrutement local.

Un aéroport international comme celui de TAHITI-FAAA est un ensemble complexe d'activités diverses et parfois très techniques.

Il était important de souligner le rôle prépondérant que joue la Société UST, chargée de l'assistance aéroportuaire internationale. Le professionnalisme de ses agents, une organisation rigoureuse et d'excellentes méthodes de travail permettent, en effet, à l'ensemble de l'aéroport, de fonctionner de façon satisfaisante.

# ACTIVITES DES SERVICES

## SERVICE ADMINISTRATIF

### PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

- Déroulement de la procédure de renouvellement de la CAP des TAC du CEAPF.
- Instruction d'un dossier contentieux suite à un accident de la circulation impliquant un véhicule de service dans l'emprise de l'aérodrome de FAAA.
- Liquidation définitive d'un dossier d'accident de service d'un fonctionnaire.
- Instruction et transmission de 2 réclamations sur la notation 1987 formulées par deux fonctionnaires du Service de la Navigation Aérienne.
- Préparation, rédaction, tirage et diffusion du rapport d'activité 1987.
- Constitution de deux dossiers pour présentation devant le Comité Médical Central (attribution d'une IPP et réintégration après CLD concernant 2 OCCA).
- Etablissement de titres de perception pour remboursement de prestations d'assurance maladie par la CPS.
- Instruction, après consultation du TPG, d'une demande d'attribution de l'allocation d'adoption dans le cadre de l'action sociale de l'Administration.
- Etablissement des rapports annuels de prévision de dépenses de personnels et des états de primes des personnels techniques pour engagement à l'Administration Centrale.
- Préparation et transmission au Bureau Contentieux de SPG d'un mémoire en défense à la suite d'un recours formé devant le Tribunal Administratif de PAPEETE par un fonctionnaire relatif à l'attribution d'une prestation familiale soumise à l'appréciation d'un plafond de ressources.
- Régularisation de la situation de plusieurs fonctionnaires locaux au regard de leur immatriculation à la Sécurité Sociale.
- Préparation, édition et expédition des documents de fin de gestion 1987.
- Demande de fonds pour stages DNA 1988.
- Etablissement des propositions d'avancement de grades et de groupes et de nominations au choix dans les corps administratifs.
- Immatriculation par l'Institut Territorial de la Statistique de la Direction, des Aérodromes d'Etat et des stations météorologiques au numéro "T.A.H.I.T.I."
- Instruction d'un dossier et saisine du Bureau Contentieux de SPG pour présenter à une compagnie d'assurance une action en remboursement de prestations servies à un fonctionnaire victime d'un accident hors service.

- Augmentation de 64 ko à 128 ko de la puissance de l'IN 500, rechargement du système, reconfiguration du réseau des lignes d'accès et suivi des problèmes de maintenance.
- Programmation des stages d'élèves des établissements scolaires de la place dans les différents services de la Direction.
- Etablissement et expédition des bordereaux de crédits inemployés de la gestion 1987.
- Préparation et envoi à DNA d'un projet de marché négocié localement avec SODIVA pour l'achat de 5 véhicules légers.
- Suivi de la campagne de notation 1987 des personnels des corps techniques de la Navigation Aérienne (TAC - ESA - OCCA).
- Réponse à la note DIR relative aux horaires de travail des personnels du Service Administratif.
- Rédaction d'une note aux Chefs de Service relative au rappel des agents pendant leurs congés.

#### TRAVAUX DES COMITES ET COMMISSIONS

La Commission Administrative Paritaire des Techniciens de l'Aviation Civile du CEAPF s'est réunie le 8 janvier 1988 pour examiner les questions suivantes : titularisation de 2 stagiaires, mutations et questions diverses (durée du déplacement en Métropole pour les examens et concours, détachements éventuels dans le corps de TAC métropolitains, jury de l'examen au grade de TS).

La Commission de réforme compétente à l'égard des fonctionnaires des CEAPF s'est réunie au Haut-Commissariat le 25 février 1988 pour traiter entre autres questions des dossiers préparés et présentés par le Service en vue de la mise à la retraite anticipée pour invalidité d'un Agent d'Administration Principal et pour statuer, en deuxième lecture, à la non imputabilité au Service d'un accident de la circulation dont a été victime un TAC CEAPF.

La Commission des logements administratifs s'est réunie le 07 janvier 1988 pour examiner les problèmes posés relevant de sa compétence.

#### EXAMENS - CONCOURS.

Formulation d'une demande d'ouverture de 2 concours de recrutement de TAC du CEAPF : 2 internes et 3 externes.

Diffusion de l'avis de recrutement d'OCCA 1988 et intervention pour ouverture centre examen à FAAA pour concours externe.

Intervention auprès de SPG pour la mise au concours interne (1) et externe (1) de 2 emplois de commis du CEAPF.

#### ETUDES DIVERSES

- Réflexion portant sur la convention "ETAT-TERRITOIRE".

- Réflexion portant sur la convention "ETAT-TERRITOIRE" devant permettre de préciser la nature et les conditions de l'assistance apportée par le Service d'Etat au Territoire.
- Dans le cadre de l'amélioration du "management public", participation à une opération d'audit intéressant trois cellules du Service de la Navigation Aérienne.
- Analyse des décisions du Conseil d'Etat relatives aux recours formés par des agents de la Météo mis à la disposition du CEP.
- Réflexion portant sur le calcul et le report des réductions de délais pour le corps des TM du CEAPF.
- Etude des textes et des dispositions pratiques relatifs à la surveillance médicale des fonctionnaires (examens et analyses complémentaires demandés par le Médecin de Travail).
- Etude sur le problème du report des droits à congés administratifs non utilisés et rédaction d'une note à l'Administration Centrale.
- Réflexion portant sur la prise en charge par le concessionnaire des frais de Sécurité Incendie Sauvetage.
- Etude de l'édition des documents de mandatement de la paye (bordereau, mandat) et du programme de saisie des atténuations des dépenses de crédits de personnel.
- Etude portant sur la Cession à la Mairie de FAAA de 3 véhicules SSIS devant être réformés.
- Etude d'un nouvel imprimé de bulletin de paie.
- Etude et réponse à une requête présentée par un agent expatrié relative à l'assurance vieillesse de son épouse mère de famille.



LA VIE DES PERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT DEFINITIVEMENT EN METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
31 décembre 1987	BLANC Jean-Loup	ESA	SNA
31 janvier 1988	AUGER Hubert	ITPE	SIA

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service	Motif
01 janvier 1988	CHIU J. François	TAC CEAPF	SNA	Disponibilité
31 janvier 1988	TAOC J. Paul	OCCA/1 Résident	DIR	Retraite
08 février 1988	PROKOP Libor	TSAC CEAPF	SNA	Formation OCCA
08 février 1988	JURD Démécia	AAP CEAPF	MET	Retrait.Inval.
28 février 1988	ELLACOTT Ludwig	CC/4 Territoire	MET	Fin contrat
10 mars 1988	SALMON Moses	CTAC Résident	SNA	Retraite

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
15 janvier 1988	DURAND J. Claude	TET	SNA
15 janvier 1988	GUIDAL Georges	Attaché Adminis.	SIA
22 janvier 1988	BENEJEAN Jacques	OCCA/1	SNA

PERSONNEL RECRUTE LOCALEMENT

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
01 janvier 1988	LAO Olivier	CC/3	MET
01 janvier 1988	TAATA Michel	CC/3	MET
01 janvier 1988	TEPAKO Rui	CC/5	MET
04 janvier 1988	WONG Billy	CC/4	SIA
04 janvier 1988	HOLOZET Andréa	CC/4	SIA
07 mars 1988	MARIASSOUCÉ Noelline	CC/4	MET
10 mars 1988	TAHUAITA Maeva	CC/4 Territoire	MET

PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-statut	Venant de	Allant à
23 janvier 1988	GAMBLIN Yann	TM CEAPF	FAAA	HEREHERETUE

## ACTIVITE DU SERVICE METEOROLOGIQUE

Prise en compte par la Direction de la Météorologie du personnel de la station de READ.

Etablissement du tableau des heures de lever et coucher du soleil sur les aérodromes de Polynésie.

Etablissement des états mensuels de la situation hydroclimatique pour la commission Territoriale des Risques naturels.

Rédaction des rapports d'activité du SMPF en 1987 (DMN, DACEM et STTA).

Assistance météorologique personnalisée pour plusieurs déplacements hors du Territoire de la Marine Nationale.

Mise en oeuvre de prestations météorologiques sur MINITEL.

Mise en oeuvre de prestations météorologiques sur MINITEL.

Fermeture de la station de RANGIROA.

Transfert de la station de BORA-BORA à Vaitape.

Début d'une série de mesures d'altitude complémentaires pour le programme OMM de contrôle du réseau aérologique de référence.

Participation du SMPF à la publication par l'ORSTOM d'un Atlas de la Polynésie.

Prise de service d'un agent CC4 Territorial mécanographe.

Nombreuses activités liées au passage sur le Territoire du cyclone CILLA.

Comparaison, en concertation avec l'Institut Territorial de la Statistique, des coûts de fonctionnement entre la Polynésie et la Métropole.

Rédaction d'une étude sur la houle aux Marquises pour le SOFREMER.

Installation définitive de la nouvelle station de HEREHERETUE avec la mise en place d'un radiothéodolite.

Visite du SMPF par M. Ian BROWN du service météorologique de NOUVELLE-ZELANDE.

Contacts avec les administrateurs (Territoire et Etat) pour divers questions concernant les stations des TUAMOTU-GAMBIER.

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM				ORAGE			INSOLATION EN HEURES			PRESSION EN 1/10 hpa		VENT Nbre de jrs ≥ 16 m/s		Evaporation Evapotranspiration potentielle	
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 0,1	Nbre de jrs ≥ 10	Periode Nbre d'années	Nbre de jrs	MOIS	E	Periode Nbre d'années	MOIS	E	MOIS	E	Nbre de jrs Calculés	ETP	
ATUONA	27.2	+ 06	34.0	21.9	26	95	16	3	27	2	249	+ 25	26	10098	- 07	3	170	169		
PUKA-PUKA																				
BORA-BORA	27.9	+ 01	32.0	22.9	12	135	21	5	12	3	197	- 06	12	10098	- 04	1	177	167		
TAHITI-FAAA	27.4	+ 05	33.0	21.7	30	267	13	6	30	8	205	+ 06	30	10102	- 08	1	145	150		
RANGIROA																				
TAKAROA	28.5	+ 07	32.5	24.0	22	141	18	6	30	3	242	+ 31	22	10101	- 07	2	197	187		
HAO	27.7	+ 04	31.3	22.5	23	189	16	6	23	2	247	+ 15	18	10108	- 14	3	185	180		
HEREHERETUE	27.5	+ 03	31.5	22.9	22	148	17	3	26	2	219	+ 03	22	10108	- 16	0	186	176		
TUREIA																				
RIKITEA	24.6	- 08	29.9	21.0	7	180	23	6	7	4	163	- 64	7	10118	- 31	0	117	123		
REAO	27.8	+ 05	32.6	22.2	14	171	19	8	23	3	236	+ 04	14	10112	- 21	2	174	172		
MORUROA	26.5	- 06	31.6	22.2	17	193	21	8	17	3	244	+ 07	15	10116	- 25	1	172	167		
FEATANGI																				
TUBUAI	25.9	+ 01	30.2	21.2	22	208	21	5	24	0	202	+ 02	22	10113	- 17	2	157	153		
RAPA	23.3	- 07	26.2	17.9	27	29	16	0	37	0	189	+ 40	27	10146	- 09	14	155	146		

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

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM				ORAGE Nbre de jrs	INSOLATION EN HEURES		PRESSION EN 1/10 hPa		VENT Nbre de jrs ≥ 16 m/s		Evaporation Evapotranspiration potentielle			
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 0,1	Nbre de jrs ≥ 10		Période Nbre d'années	MOIS	E	MOIS	E	Nbre de jrs ≥ 16 m/s	E	E Calculée	ETP	
																			MOIS
ATUONA	26.9	+ 05	33.2	21.2	26	211	+ 79	23	6	27	2	229	- 21	26	10105	+ 01	14	181	180
PUKA-PUKA																			
BORA-BORA	27.6	+ 02	31.7	23.4	12	97	- 207	18	4	12	0	185	- 18	12	10115	+ 12	0	173	167
TAHITI-FAAA	27.2	+ 05	32.9	22.4	30	218	- 111	21	6	30	3	204	- 09	30	10120	+ 13	3	160	165
RANGIROA	28.0	+ 05	32.0	22.7	16	285	+ 51	23	6	16	3	229	- 05	16	10114	+ 05	2	192	186
TAKAROA	28.1	+ 04	31.8	23.5	22	296	+ 72	29	7	30	6	230	+ 07	22	10113	+ 06	4	216	199
HAO	28.1	+ 10	31.5	23.5	23	75	- 83	14	3	23	2	278	+ 24	18	10132	+ 13	7	229	213
HEREHERETUE	27.3	+ 05	30.7	22.9	22	122	- 76	21	3	26	0	228	+ 09	22	10136	+ 16	2	202	190
TUREIA																			
RIKITEA	26.0	+ 09	31.2	22.0	7	49	- 102	15	1	7	0	303	+ 36	7	10168	+ 16	0	177	187
REAO	28.6	+ 15	32.9	22.9	14	55	- 88	19	1	23	1	305	+ 38	14	10141	+ 08	0	236	223
MORUROA	27.3	+ 07	30.6	24.0	17	47	- 97	16	1	17	0	304	+ 49	15	10156	+ 16	0	208	207
TEMATANGI																			
TUBUAI	25.5	+ 03	30.2	19.3	22	67	- 152	13	4	24	1	230	+ 29	22	10152	+ 28	0	184	184
RAPA	22.6	- 06	27.8	17.8	27	134	- 151	14	5	37	0	156	+ 08	27	10173	+ 25	5	127	131

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

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM				ORAGE			INSOLATION EN HEURES			PRESSION EN 1/10 hPa		VENT		Evaporation potentielle		
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	MOIS	E	Nbre de jrs $\geq 0.1$	MOIS	E	Nbre de données	MOIS	E	Nbre de données	MOIS	E		Nbre de jrs $\geq 16 m/s$	E Calculée			
ATUONA	27.6	+ 07	34.2	22.8	82	- 58	15	3	27	4	240	+ 11	26	10101	- 04	4	165	165			
PUKA-PUKA																					
BORA-BORA	27.9	00	32.3	23.6	238	+ 54	18	7	12	1	192	- 51	12	10108	- 00	1	173	160			
TAHITI-FAAA	27.2	+ 02	33.6	22.9	560	+ 381	16	12	30	4	187	- 44	30	10112	- 04	6	134	135			
RANGIROA																					
TAKAROA	28.8	+ 07	31.9	22.9	127	- 02	20	4	30	8	217	- 33	22	10108	- 05	4	212	188			
HAO	28.1	+ 05	31.5	22.5	96	- 04	19	2	23	1	228	- 34	18	10121	- 03	2	202	191			
HEREHERETUE	27.7	+ 04	31.7	21.4	188	+ 10	21	7	26	3	207	- 33	22	10122	- 05	4	165	157			
TUREIA																					
RIKITEA	24.8	- 03	30.2	20.5	270	+ 68	21	4	7	3	174	- 26	7	10150	+ 12	2	131	135			
REAO	28.1	+ 07	33.0	23.5	116	+ 22	19	5	23	1	231	- 22	14	10125	- 05	1	167	163			
MORUROA	26.8	- 03	31.4	21.8	136	- 08	18	3	17	3	217	- 31	15	10139	+ 01	2	162	156			
TEMATANGI																					
TUBUAI	26.1	+ 05	29.9	20.2	109	- 93	11	3	24	1	236	+ 26	22	10119	- 15	5	159	155			
RAPA	24.0	+ 05	28.7	17.3	323	+ 66	26	5	37	1	133	- 11	27	10134	- 21	11	107	104			

( ) valeur estimée

E : écart par rapport à la moyenne de la période

# SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

## AERODROMES D'ETAT

### I.- TRAVAUX

- TAHITI-FAAA : Réfection des aires de stationnement internationales.
- RAIATEA : Réalisation d'une raquette intermédiaire.
- RANGIROA : Passage de câble BT entre la centrale électrique et les logements.

### II.- ÉTUDES

- TAHITI-FAAA :
- . Poursuite de l'étude de déplacement CCR. Transmission de l'APD à D.N.A.
  - . Renforcement de la piste : Préparation APS 3ème tranche.
  - . Etudes caniveau à câbles pour poste P'3 : Suivi de la réalisation.
  - . Etudes sur les cheminements de câbles et la future alimentation MT de la zone Nord.
  - . Avis sur projets divers.
- BORA-BORA : Appel d'offres réaménagement du balisage lumineux. Préparation du DCE avec le SNA.
- RANGIROA : Avant-projet sommaire réfection toiture aérogare.

### III.- ACQUISITIONS IMMOBILIÈRES

- TAHITI-FAAA :
- Acquisition d'une 3ème tranche d'une parcelle de terre proche de l'aviation générale, en vue de l'extension de l'emprise aéroportuaire. Attente de la décision ministérielle autorisant l'acquisition, pour rédaction de l'acte de vente.
  - Travaux de réalisation d'une voie d'accès à la zone Ouest de l'aéroport. Complément d'information transmis à SBA en vue de l'établissement du décret déclarant d'utilité publique les travaux relatifs à cette opération. Fixation par le Trésorier-Payeur Général à 42 340 000 FCP du montant devant servir de base aux négociations amiables.
  - Préparation d'un dossier foncier pour l'acquisition de 4 petites parcelles en vue de la rectification de l'emprise foncière du caniveau en zone Ouest. Négociations amiables en cours.
  - Négociation amiable pour acquisition d'une parcelle de terrain de 569 m2 dans la zone de l'aviation générale. Attente de la décision ministérielle autorisant l'acquisition, pour rédaction de l'acte de vente.

## AERODROMES TERRITORIAUX

### I.- TRAVAUX

- MOOREA : Travaux de clôture de l'aérodrome.
- HUAHINE : Travaux d'entretien sur les bâtiments techniques et logements :  
Opération en préparation.
- MAUPITI - Extension pour ATR 42 : - Travaux de terrassements  
- Travaux de revêtement.
- RURUTU : Aménagement mobilier aérogare : en préparation.
- TUBUAI : Opération générale d'entretien en préparation (bâtiments).
- ANAA : Travaux d'entretien sur bâtiments.
- MANIHI : Travaux complémentaires pour protection de la bande.
- TAKAROA : Travaux de nettoyage de la bande.
- UA POU : - Réparation des accotements : opération en préparation.  
- Ouvrage d'assainissement sous bretelle : plan à communiquer à la  
Commune pour chiffrage et réalisation.
- Plan de récolement de divers aérodromes (suite).

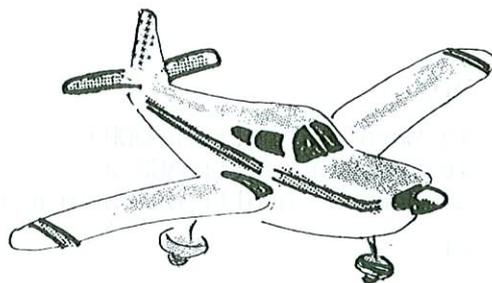
### II.- ÉTUDES

- MOOREA - Tour de contrôle : Etude du bâtiment, ouverture des plis, choix de  
l'entreprise, préparation du marché.
- MAUPITI - Abri SSIS et Abri passagers : Appel d'offres - Choix des entreprises.
- MATAIVA - Aménagement de l'aérodrome pour ATR 42 : Appel d'offres construction  
des chaussées : en préparation.  
Appel d'offres fabrication de granulats : en cours.
- TAKAROA - Aménagement de l'aérodrome pour ATR 42 : Préparation du dossier de  
consultation des entreprises.
- TAKUME : APS construction aérodrome.
- ATUONA : Reprise de l'étude relative à l'aménagement de l'aérodrome pour recevoir  
l'ATR 42. Avant-projet sommaire (suite). Etude dans le cadre de la convention  
économique Etat (Défense)/Territoire.
- NUKU HIVA : Poursuite de l'étude d'assainissement de la plate-forme. Reconnaissance  
et essais de Laboratoire sur les buses d'assainissement.
- Avis sur projets divers.

### III.- ACQUISITIONS IMMOBILIÈRES

- MOOREA : Etablissement du dossier foncier en vue de l'extension de l'aérodrome à la classe D2. Un seul propriétaire n'a pas encore donné une réponse ferme pour l'aboutissement de la procédure amiable engagée.
- MAUPITI : Deux appels à la décision de la C.A.E. ont été enregistrés. Désignation par le Conseil des Ministres, d'un avocat-défenseur pour défendre les intérêts du Territoire.
- FAAITE : Préparation du dossier foncier en vue de la construction de l'aérodrome.
- TAKAPOTO : Dossier foncier relatif à l'extension de l'aérodrome à la classe D2-1 en cours de préparation. Les négociations amiables entreprises en mars permettent de conclure que les ayants-droit concernés acceptent les propositions de l'Administration.
- TAKUME : Fixation par la Commission Arbitrale d'Evaluation des indemnités d'expropriation suivant la nature des terrains. La décision de la C.A.E. et celle relative à la poursuite de l'opération ont été notifiées aux divers expropriés. La déclaration d'U.P. et de cessibilité sera soumise à l'Assemblée Territoriale.

-----



# ACTIVITES DU SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE

1er trimestre 1988

## DIVISION ATS-SAR

### I.- ACTIVITES GENERALES ET ETUDES

- Synthèse des dispositions des nouveaux RAC 1 et 2
- Suivi du groupe de travail nouveau centre
- Instruction du dossier Airmiss du 9/01/88 déposé par le VTA 501
- Organisation du SAREX du 24/02/88
- Préparation et suivi de la mission du Chef SECSAR du 21/02 au 2/03/88
- Lancement de l'étude nouveau meuble de contrôle ; mise en place de la nouvelle maquette meuble en salle CCR.

### II.- CENTRE DE CONTROLE REGIONAL

#### 2.1.- Trafic traité par CCR-TAHITI

	Interinsulaire	International	Total
Janvier	1 325	319	1 644
Février	1 250	350	1 600
Mars	1 351	325	1 676
TOTAL	3 926	994	4 920

On peut noter une augmentation de 20% du trafic international par rapport à la même période de 1987.

### III.- S A R

Trimestre marqué par la mission du Colonel BROSSIER, Chef SECSAR.

#### 3.1.- Exercices SAR :

- Rédaction du rapport sur l'exercice de recherches qui s'est déroulé aux Iles-sous-le-vent entre MAIAO et RAIATEA, le 24 février 1988.

#### 3.2.- Phases d'alerte :

- INCERFA : NIL
- ALERFA : 15 Mars au profit F-ODUJ  
: 16 Mars au profit ANZ 2  
: 23 Mars au profit du Gardian F-YDGC.
- DETRESFA : NIL

#### 3.3.- E V A S A N S :

72 EVASANS ont été déclenchées au premier trimestre 88, se répartissant comme suit :

MOOREA	: 26
ILES-SOUS-LE-VENT	: 14
TUAMOTU	: 18
GAMBIER	: 03
MARQUISES	: 06
AUSTRALES	: 05
Total	: 72

## DIVISION DES AERODROMES EXTERIEURS

### I. - ETUDES

- Procédure AMV de Hiva-Oa. Le projet, amendé conformément aux souhaits de DNA, est terminé. Il sera transmis à DNA dès que la consultation des usagers sera terminée.
- Procédure AMV de Ua-Huka : en cours d'étude. Elle sera conforme à l'idée retenue pour Hiva-Oa.
- Etude des horaires de travail des I.S.L.V. et Rangiroa diffusée aux aéroports concernés

### II. - PERSONNEL

- Stage BNS/AFIS/SSIS du 1/2/88 au 8/4/88, destiné à recycler les agents des Iles et à former les futurs Chefs des aéroports qui seront prochainement ouverts à l'ATR 42.
- Résiliation de la lettre d'accord liant le SNA et la MTO pour la gestion de l'aéroport de TUBUAI suite à l'affectation de M. Pierre TATA.
- Etude concernant la situation des agents conventionnés adressée aux Ministres Territoriaux concernés.
- Remplacement à MANIHI et RURUTU.
- Qualification contrôle de M. CHIN CHOY (Bora-Bora).
- Signature d'une convention pour la gestion de l'aéroport de MAUPITI (AFIS - SSIS essentiellement).

### III. SSIS

- Réception de 2 VIC 1 de MAUPITI et TIKEHAU.
- Consultation des Entreprises pour la fourniture de 2 VIC 1 à TAKAROA et TAKAPOTO.
- Relance DNA au sujet de la fourniture d'un VIM 1 à RAIATEA. Ce VIM 1 est désormais retenu au titre du plan 1988.
- Ouverture SSIS de MAUPITI prévu pour le 15/4/88.

### IV. GESTION

- Budget de fonctionnement et d'investissement 1988 adressé au Ministère de la Mer, de l'Équipement, de l'Énergie et des Postes et Télécommunications.
- Elaboration d'un plan de campagne 1988 concernant les opérations d'investissement.
- Demande et réception des AE concernant les équipements Tour de Contrôle, les groupes électrogènes de Nuku A Taha, le mobilier des aéroports, et les moyens de liaison de Totegegie.
- Nouvelle C.I. relative à la délivrance d'essence 100/130 dans les Iles, et fixation des nouveaux stocks de base.
- Achèvement des manuels de Totegegie, Tubuai, Anaa, Makemo, Maupiti, Mataiva, Tikehau, Takarua, Takapoto.
- Inventaire des aéroports territoriaux.
- Inspection des aéroports de Anaa, Marutea Sud, Totegegie et des Marquises.

I. - ETUDES

- Etude de l'installation de la nouvelle chaîne radio SAF du CCR
- Etude et préparation des supports de panneaux solaires pour NDB de TUBUAI et RURUTU (passage de fonctionnement de H12 à H24)
- Réunion avec SIA pour définir le planning de la future centrale électrique :
  - .APS Equipement centrale et Génie civil pour le troisième trimestre 88 (maîtrise d'oeuvre au STBA pour les groupes et équipements ; études Génie civil par le SIA)
  - .CCTP Equipement centrale pour le courant 88 (STBA)
  - .Appel d'offre Génie civil en début 89
  - .Construction du bâtiment : six à sept mois
  - Date de butée : Avril 90
- Etude avec GIE SOLER de l'alimentation d'un feu à éclats par un convertisseur 24V / 220V
- Préparation de la rénovation de la tour de RAIATEA (étude, approvisionnement et expédition). Travaux reportés en raison du mauvais état de la tour et de la perspective de la construction d'une nouvelle tour dans les mois à venir
- Etude de la distribution énergie électrique du futur bloc technique
- Etude pour passage de la NDB de NUKU HIVA en solaire H24. Recherche d'un nouveau site lors de la mission MARQUISES

II. - REALISATIONS TECHNIQUES

- Maintenance des groupes des MARQUISES. Dépannages du feu à éclats de NUKU-HIVA
- Rénovation du matériel TWR de RANGIROA (démontage de l'annexe meuble, installation provisoire, réfection du sol et des murs, installation des nouveaux équipements et contrôle des travaux)  
Participants : NORELEC / NA.3
- Mission d'entretien des installations des GAMBIERS et MARQUISES (maintenance NDB, mise en service des nouveaux VHF et BLU)
- Révision du G.E. N°3 de FAAA
- Dépannage du groupe de secours du CRD
- Remise en service du VASIS de FAAA
- Raccordement d'un câble 56 paires pour la jonction Nord-Sud.

## DIVISION DES TRANSPORTS AERIENS

### I. - ETUDES

- Analyse de la demande de dérogation présentée par Air Moorea pour exploiter le PA 31 F.ODAO avec un seul membre d'équipage
- Etude du contrat d'affrètement DHC 6 entre Air Tahiti et Air Moorea
- Utilisation des hélicoptères ; recensement des DZ utilisées et étude d'une nouvelle réglementation locale (en cours)
- Analyse du CASO 7 pour l'utilisation du F.ODBU aux COOK
- Etude de l'arrêté du 05 Novembre 1987 (utilisation des aéronefs en TPP) en vue de son application sur le Territoire
- Mise au point et suivi pour le compte du Territoire de la procédure du transfert d'un équipement OMEGA entre Air Tahiti et Air Moorea

### II. - STATISTIQUES

- Comparaison desserte maritime, desserte aérienne de MOOREA
- Nouvelle présentation des statistiques mensuelles et des statistiques annuelles

### III. - EXPLOITATION TECHNIQUE

- Réponse à DAC.NOUMEA au sujet des écarts constatés sur les statistiques de trafic
- Publication de la brochure annuelle statistiques 87
- Délivrance d'un laissez-passer de convoyage à l'appareil F.ODHD vendu à NOUMEA
- Mise en exploitation : du C441 F.ODUJ par TCA  
du PA31 F.ODAO par Air Moorea
- Lancement de l'installation d'OMEGA sur le F.OCHS et remplacement des deux ADF
- Bilan de l'entraînement aérien 87 et préparation de la campagne 88 (besoins, conventions, décisions...)
- Compte-rendu d'activité annuelle des aéro-clubs locaux
- Suivi de la transformation des civières ATR 42
- Promulgation de textes métropolitains.

AERODROME DE TAHITI-FAAA  
 RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A MARS 1988  
 TABLEAU 2 PAGE 1

COMPAGNIE	VOLS	PAX	(DONT PAG.)	TRANSIT DIRECT	PAX TRANSIT +	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AOÛT 1987
***** TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR *****										
AIR MOOREA	A 2510	20543	( )	( )	20543	30143	68,2			- 6,1
	D 2513	17268	( )	( )	17268	30207	57,2			
	T 5023	37811	( )	( )	37811	60350	62,7			
TOTAL TRAFIC MOOREA	A 2510	20543	( )	( )	20543	30143	68,2			- 6,1
	D 2513	17268	( )	( )	17268	30207	57,2			
	T 5023	37811	( )	( )	37811	60350	62,7			
AIR MOOREA	A 111	501	( )	( )	501	1179	42,9			- 27,6
	D 113	629	( )	( )	629	1193	52,7			
	T 224	1130	( )	( )	1130	2372	47,6			
AIR TAHITI	A 847	23023	( )	( )	23023	36688	62,8	60316	7045	- 5,6
	D 849	21131	( )	( )	21131	38304	58,2	92276	21947	+ 21,1
	T 1696	44154	( )	( )	44154	72992	60,5	152592	28992	+ 15,3
TAHITI CONQUEST A.	A 67	210	( )	( )	210	583	36,0			+ 185,3
	D 67	158	( )	( )	158	594	27,1			
	T 134	368	( )	( )	368	1167	31,5			
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A 3535	44277	( )	( )	44277	68593	64,6	60316	7045	- 6,0
	D 3542	39186	( )	( )	39186	68288	57,4	92276	21947	+ 21,1
	T 7077	83463	( )	( )	83463	136891	61,0	152592	28992	+ 15,3
*****										

COMPAGNIE	TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL	DONT	PAG.	PAX	VOLS	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%)
U.T.A	A	487	14977	17219	85	22923	75.1	622744	124962	- 8.9
	D	1068	14921	17163	85	22929	74.9	101510	24161	1.1
	T	1555	29898	34382	170	45852	75.0	724254	149123	7.5
QANTAS	A	39	9222	22768	78	32327	70.4	470008	3778	+ 24.0
	D	214	10549	24093	78	32363	74.5	6842	1544	5.0
	T	253	19771	46863	156	64690	72.4	476850	5322	+ 19.8
AIR NEW ZEALAND	A	25	6168	18408	65	24342	75.6	548515	2873	- 9.6
	D	97	8001	18241	65	24328	75.0	3383	311	13.9
	T	122	12169	36649	130	48668	75.3	554098	3684	28.4
LAN CHILE	A	20	3705	3705	35	5266	70.4	10710	346	- 25.6
	D	41	2324	3705	34	5120	75.4	4839	863	24.7
	T	61	6029	6029	69	10386	58.0	15549	9209	+ 2342.7
AIR FRANCE	A	198	3446	3446	13	4849	71.1	67651	47201	+ 16.3
	D	269	3085	3085	13	4849	63.6	5603	3801	+ 25.8
	T	467	6531	6531	26	9698	67.3	73254	51002	+ 100.7
CONTINENTAL	A	29	6768	13610	62	24919	54.8	247502	835	+ 49.1
	D	199	6533	13375	62	24910	53.9	6439	3801	+ 26.9
	T	228	13301	26985	124	49629	54.4	253941	835	+ 61.8
HAWAIIAN AIRLINE	A	15	1575	2085	26	4762	63.8	7324	930	-
	D	15	1017	1527	28	4913	31.7	171	460	-
	T	30	2592	3612	52	9575	37.7	7495	1390	-
TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	A	798	45861	81241	364	119288	68.1	1974454	180925	+ 9.8
	D	1903	44430	79810	363	119210	66.9	130987	39640	+ 5.8
	T	2701	90291	161051	727	238498	67.5	2105441	220565	+ 11.6
LAN CHILE	A				1	150		2975		
	D				1	150		2975		
	T				2					
MINERVE	A		1016	1429	10	2655	53.8			
	D		987	1400	10	2653	53.7	101		
	T		2003	2829	20	5310	53.3	101		
PANAM	A		353	353	1	412	85.7			
	D		222	222	1	412	53.9			
	T		575	575	2	824	69.8			

AERODROME DE TAHITI-FAAA  
 RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A MARS 1988  
 TABLEAU 2 PAGE 2

COMPAGNIE	VOLS	PAX	( DONT ) ( PAG. )	TRANSIT DIRECT	PAX TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1987
HAWAIIAN AIRLINE	1	133			133	189	70,4			
	1	136			136	189	72,0			
	2	269			269	378	71,2			
AIR CHARTER INTERN.	2	400			400	723	55,2	2331		
	4	867			867	1446	60,0	2331		
ALL NIPPON AIRWAYS	3	506			506	945	53,5			
	3	496	1		496	945	52,5			
	6	1002	1		1002	1890	53,0			
TOTAL TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	18	2408		413	2821	5074	55,6	5407		- 22,0
	18	2308	1	413	2721	4924	55,3			
	36	4716	1	826	5542	9998	55,4	5407		
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	382	48269	798	35793	84062	124362	67,6	1779861	180925	+ 8,1
	381	46738	1904	35793	82531	124134	66,5	130987	39640	+ 5,9
	763	95007	2702	71586	166593	248496	67,0	2110848	220565	+ 11,6
TOTAL TOUT TRAFIC	3917	92546	1965	35793	128339	192955	66,5	2040177	187970	+ 2,2
	3923	85924	2986	35793	121717	192422	66,9	223263	61587	+ 8,8
	7840	178470	4951	71586	250056	385377	64,9	2263440	249557	+ 12,0

NOTA : TRAFIC A DE VARIATION PASSENGERS + 1 FOIS TRANSIT

## I - ACTIVITES DE L'AEROPORT DE TAHITI FAAA

### 1. Circulation aérienne :

Mouvements commerciaux.....	7960
dont IFR.....	2653
Mouvements non commerciaux..	9864
IFR.....	1198
Aéroclub de TAHITI.....	4621
Cercle aéronautique.....	182
Aéroclub UTA.....	2013
Privés.....	934
Autres (militaires, entrai- nements).....	2085
CAP.....	29
Aéronefs étrangers.....	547
Jets.....	763
Plus de 20 t.....	763

### 3. Bureau de piste :

Licences validées :	
PN professionnels.....	32
Non professionnels.....	44
Effectifs basés en P.F. :	
PN professionnels.....	63
Corps techniques.....	8
Privés.....	180

### 4. Bureau d'information aéronautique :

NOTAMS reçus : classe 1 série A	8751
NOTAMS émis : classe 1 série A	38
NOTAMS émis : classe 1 série C	54
Protections.....	414

### 2. Bureau des télécommunications :

Messages reçus :	
International.....	94974
Local.....	139375
Total.....	234959
Messages émis :	
international.....	25206
local.....	26700
total.....	51906

### 5. Service Sécurité Incendie :

Surveillance mouvements aéronefs	918
Surveillance avitaillements.....	324
Sorties moyens nautiques.....	10
Alertes aéronefs.....	8
Accidents aéronefs.....	1
Feux extincteurs.....	1
Feux aéronefs.....	0

## II - PROTECTIONS METEOROLOGIQUES

### 6. Protections météorologiques :

Vols internationaux long courrier	423
Vols moyen courrier	943

## III - ACTIVITES DU CCR

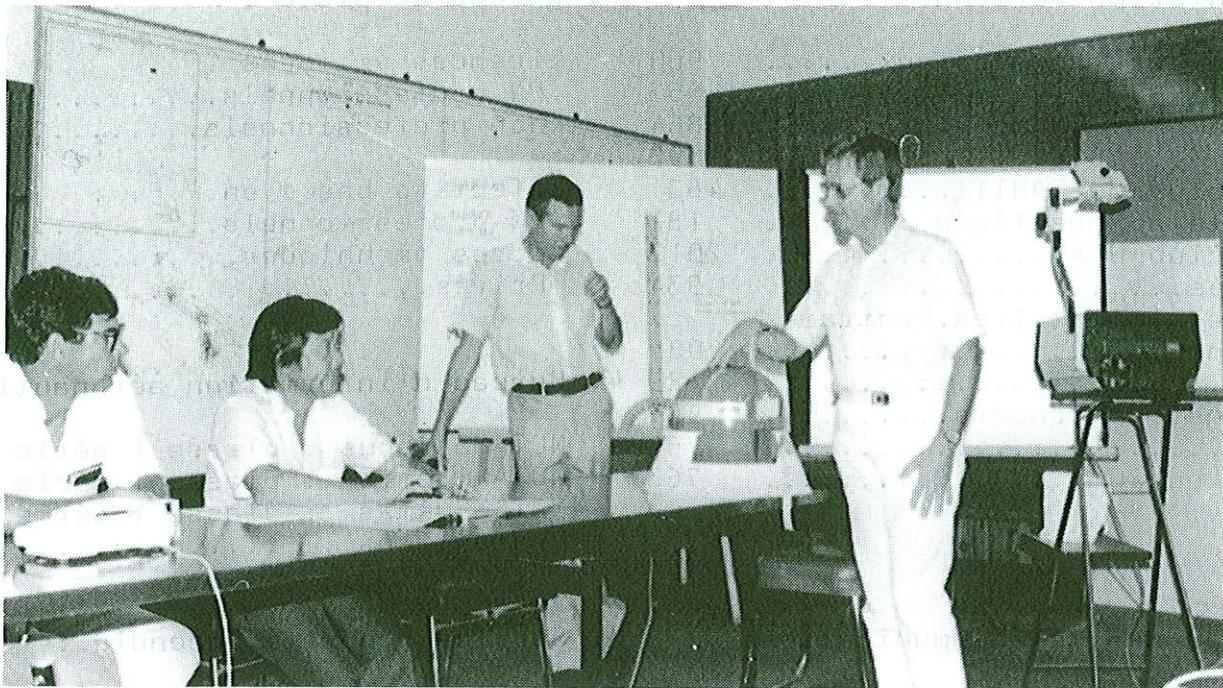
### 1. Trafic en route

Mouvements internationaux	994
Mouvements inter-insulaires	3 926
Total	4 920

### 2. S.A.R.

Phases d'urgence	3 ALERFA
Evacuations sanitaires	72 dont 26 de MOOREA

## ACTIVITES DIVERSES



A l'occasion de leur mission dans le Pacifique, le Colonel Brossier chef de la SECSAR (bureau DNA/7) assisté de M. Venture ont présenté à de nombreux professionnels le 24 mars 1988, un exposé dont voici un résumé.

Cet exposé porte sur le programme SAR-SAT (Satellite de recherches et sauvetage) ou COS-PAS qui signifie la même chose en russe.

Les USA et l'URSS ont lancé deux satellites chacun, qui tournent autour de la terre en 101 minutes sur des orbites passant par les pôles mais dont les plans sont perpendiculaires entre eux. Entre deux passages du satellite au même point de son orbite, la terre a tourné d'un angle égal à  $26^\circ$ . Aussi tout point de la surface terrestre est forcément survolé par un des 4 satellites toutes les 6 heures.

Si une balise de détresse émet, le satellite captera son émission, la traitera avant de la retransmettre sur 1544 MHz à une station terrestre LUT qui calculera la position de la balise. Les centres de recherches et sauvetages compétents seront alors alertés. Il y a : 3 LUT aux USA plus une prévue à Hawaï, 2 LUT au Canada ; 1 en France à Toulouse couvrant un cercle de 2 500 kms environ de rayon ; 3 LUT en URSS... ces quatre pays étant les promoteurs du programme. Mais tout pays peut capter les informations du système qui est gratuit et universel. C'est ainsi que la Grande-Bretagne, la Norvège, le Brésil, les Indes ont implanté leur LUT et d'autres pays vont le faire. Fidji et la Nouvelle-Zélande étant intéressées dans le Pacifique.

Ce sont des agences spatiales comme le CNES français qui ont développé ce programme ; un accord inter-gouvernemental va prochainement être ratifié entre les quatre pays promoteurs (...)

L'OACI soutient ce programme mais les problèmes SAR ne sont uniquement aéronautiques car les bateaux et même les moyens terrestres sont intéressés ; les solutions susceptibles de satisfaire tous les besoins sont donc très complexes à élaborer et il faudra attendre bien des années avant de réaliser un système universel accepté par tous les pays et tous les usagers potentiels.

Pour les avions, en programme SAR-SAT/COS-PAS est compatible aussi bien avec les balises civiles utilisant la fréquence de détresse 121,5 MHz qu'avec les balises militaires sur 243 MHz actuellement les plus répandues dans le monde ; mais il a cherché à promouvoir un nouveau type de matériels plus fiables et plus sophistiqués utilisant une nouvelle fréquence de détresse 406 MHz mieux adaptée à la propagation spatiale.

Cela fait que le système est un peu compliqué au départ.

En effet, les balises utilisant le 121,5 ou le 243 MHz émettent en permanence, elles ont une puissance faible de 100 milliwatts environ. Elles ne sont efficaces que si elles se trouvent dans une zone couverte par une station terrestre LUT.

Les nouvelles balises utilisant la fréquence 406 MHz répondent à des spécifications techniques supérieures (étanchéité - résistance aux chocs, aux vibrations, au feu) ; leur puissance est de 5 watts ce qui permet de la recevoir quelque soit sa position et le milieu où elle se trouve (vase-neige) ; elle émet de façon intermittente toutes les 50 secondes pendant une demi seconde sur 406 MHz et émet sur 121,5 le reste du temps pour que les avions de recherches équipés de "HOMER" puissent se diriger vers elle ; son émission est modulée par un message codé propre donnant par exemple l'indicatif international de l'avion auquel, elle appartient, son autonomie est de 48 heures ; son prix est plus élevé, à savoir 10 000 francs français sans déclenchement automatique à l'impact contre 3 000 francs français pour une balise ordinaire sur 121,5 MHz.

La précision des calculs permet de positionner ces nouvelles balises à 2 km près.

Mais leur grand intérêt réside dans le fait qu'elles sont utiles partout, donc au milieu des océans comme au pôle nord ; même s'il n'y a pas de station LUT.

Les balises Argos utilisent les mêmes satellites mais elles émettent sur 402 MHz, en permanence, en transmettant un signal modulé par un ensemble de mesures et de données qui permettent, au-delà des cas particuliers de la détresse, de suivre la route et de recevoir diverses informations du mobile porteur.

La précision des calculs permet de positionner ces nouvelles balises à 2 km près.

Mais leur grand intérêt réside dans le fait qu'elles sont utiles partout, donc au milieu des océans comme au pôle nord ; même s'il n'y a pas de station LUT.

Les balises Argos utilisent les mêmes satellites mais elles émettent sur 402 MHz, en permanence, en transmettant un signal modulé par un ensemble de mesures et de données qui permettent, au-delà des cas particuliers de la détresse, de suivre la route et de recevoir diverses informations du mobile porteur.

Quelques industriels ont développé des balises de détresse adaptées à divers usagers ; aviateur ou marin portable ou flottables.

Le nombre d'alertes déclenchées ne reflète pas le nombre de détresses réelles car il y a encore beaucoup de déclenchements intempestifs ; mais des améliorations sont prévues pour éviter cela tout en permettant de contrôler le bon fonctionnement des balises. On considère que depuis sa mise en service (1984) ce système a permis de sauver environ 1 000 personnes.

Les armées ne sont pas intéressées par ce système un peu trop indiscret ; les grandes compagnies aérienne non plus paradoxalement. Mais dans des régions comme les FIR du Pacifique, il est certain que les Balises de détresse sur 406 MHZ feraient gagner un temps précieux au niveau des alertes et des recherches en cas d'amerrissage forcé, par exemple en plein océan. Depuis 1985, l'OACI s'intéresse à ce programme d'origine privée et devrait permettre à terme, qu'il devienne "opérationnel" au sens le plus complet du terme.

## NOUVELLES DIVERSES

Un stage de Chef d'aérodrome, a été organisé à FAAA par le Service de la Navigation Aérienne-Division 2, entre le 1er février et le 8 avril 1988.

Un certain nombre de raisons, en rendait la réalisation indispensable:

-Nécessité d'un recyclage pour certains agents isolés.

-Remplacement des organismes de paramètres par des organismes d'information de vol.

-Ouverture à l'ATR 42 de 5 nouveaux aérodromes, nécessitant la mise en place d'AFIS et de SSIS.

-Formation des nouveaux agents recrutés ou de pompiers considérés comme aptes à remplir les fonctions de chef d'aérodrome.



Les onze stagiaires provenaient:

des TUAMOTU (ANAA, MAKEMO, TIKEHAU, MATAIVA, MANIHI, TAKAPOTO, TAKAROA)

des AUSTRALES (TUBUAI)

des GAMBIER (TOTELEGIE)

des Iles sous le vent (MAUPITI)



