



Le temps des pionniers



La temps des pionniers



page 2. Georges Paureau, un personnage



page 5. Les jeunes années de l'aviation



page 9. Avec la piste de Faa'a, Tahiti s'ouvre au monde



page 16. Les services de la navigation aérienne s'étoffent



page 20. Dans les îles, les hydrobases laissent peu à peu la place aux aérodromes



page 25. Le paysage aéronautique polynésien jusqu'au début des années 70



page 29. Points de repère

Manureva magazine n° 109 - 3e trimestre 2006

Publication du service d'État de l'aviation civile en Polynésie française - B.P. 6404 Faa'a - Aéroport - Tahiti

Directeur de la publication : Guy Yeung - Rédacteur en chef : Axelle Buchwalter - Rédacteurs : Jean Bosc, Jean-Michel Carlier, Georges Chanteloup, Jean Gillot, Jean-Claude Soulier, Roland Taerea, Richard Vii.

Mise en page : Axelle Buchwalter.

Tél. standard : (689) 86 10 10 - Tél. rédaction : (689) 86 10 07 - 86 12 54 - Fax : (689) 86 12 39

e-mail : manureva@seac.pf - Site web : www.seac.pf

Impression : Polypress

Crédit photo couverture : Jean-Claude Soulier pour la photo principale

Le 27 janvier 2006, Georges Paureau, premier commandant de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a, nous a quittés. Arrivé en Polynésie en 1958, il a marqué de son empreinte les débuts de l'aviation civile en Polynésie française.

Manureva a choisi de lui rendre hommage à travers ce dossier qui retrace l'épopée de l'aviation civile, de la fin des années 50 au début des années 70.

De nombreux anciens de l'aviation civile ont répondu à l'appel et ont accepté de nous livrer quelques souvenirs et anecdotes sur ces années mémorables. Un grand merci à Jean Bosc pour sa collaboration, sans laquelle la préparation de ce dossier n'aurait pas été possible. Merci également à Georges Chanteloup, Jean-Claude Soulier et Jean Gillot pour leur concours.

Nous nous sommes également largement inspirés des deux ouvrages de référence parus sur le thème : « *Tahiti et l'aviation* » de Patrick O'Reilly, paru en 1974, et l'ouvrage de Jean-Louis Saquet intitulé « *L'aviation à Tahiti* » réédité en 2003.

Georges Paureau, un personnage

Il n'est pas possible d'évoquer les débuts de l'aviation civile sans parler de l'un des artisans majeurs de cette époque : Georges Paureau. Jean Bosc, ancien collègue et ami proche nous aide à retracer son itinéraire.



Avant de faire carrière au sein de l'aviation civile, Georges Paureau a passé quelques années dans la marine nationale comme opérateur radio.
En haut : en 1931, veille radio à bord. En bas : à la base de Toulon en 1931.
(collection B. Paureau)

A 15 ans, il est enrôlé comme mousse sur la frégate *Armorique* à Toulon. L'année suivante, il intègre « l'école de TSF » de la base navale après son engagement pour cinq années dans la marine nationale. Titulaire du certificat de chef de poste radio en 1931, il choisit le service à la mer. Il participe alors à diverses campagnes, notamment dans les mers de Chine et du Japon embarqué, successivement, sur le *Tonkinois*, l'avisos *Remiremont*, la corvette *Primauguet*, le *Provence* puis les contre torpilleurs *Orage* et *Bison*. Il est de retour dans ses foyers en 1935 et débute à l'aviation civile en 1937 en qualité d'opérateur radio à l'hydrobase de Tunis Carthage, puis il est affecté au Bourget et à Strasbourg. Le 29 août 1939, il est rappelé sous les drapeaux à la base aéronavale de Berre. Il sera démobilisé, le 2 Août 1940, à Mers El-Kebir après avoir subi le bombardement de la flotte. Georges Paureau rejoint aussitôt son corps d'origine et, en 1942, il est détaché au secrétariat d'Etat aux colonies pour être nommé chef de Centre des transmissions coloniales à Bouaké (AOF). Réintégré dans son service, il est à Nice en 1947 puis, en qualité d'IENA (ingénieur d'exploitation de la navigation aérienne), il assure les fonctions de chef de centre STS à Pointe Noire (AEF) en 1948 et à Ajaccio en 1950.

Crabes et palourdes sur le récif de Faa'a



Nous le retrouvons dans le Pacifique sud : à compter d'août 1954 comme chef de circonscription à Nouméa et, de 1958 à 1971 en Polynésie française, successivement délégué de l'aéronautique civile et chef du service de la navigation aérienne cumulé avec le poste de commandant d'aérodrome de Tahiti-Faa'a. Dans une interview donnée en 1991 au magazine *Manureva*, il se souvient : « en 1958 quand je suis arrivé à Tahiti, on allait encore chercher des crabes et des palourdes sur le récif de Faa'a, il y avait là d'ailleurs un marécage. On

pouvait aller à pied jusqu'au motu Tahiri qui faisait face au district, la commune n'étant créée que plus tard. » A son arrivée en Polynésie française, les moyens sont encore très modestes, or il s'agit de désenclaver la Polynésie et de l'ouvrir au transport aérien. Il faut prévoir et mettre en œuvre services, personnels, équipements, espaces, procédures pour l'exploitation d'une plate-forme internationale gros porteurs à Tahiti, dont l'énorme chantier est en cours, et l'utilisation d'aérodromes secondaires pour la desserte inter insulaire. Et tout cela avec la responsabilité d'une région qui s'étend sur une surface équivalente à celle de l'Europe. Imposant programme qu'il parvient à mener à bien à la satisfaction de tous les secteurs d'activité concernés.

Règne du « système D »

Jean Bosc a bien connu cette époque. Il se souvient : « *pour le début de l'exploitation, la tâche n'est pas aisée en raison de la faiblesse des moyens humains et techniques et il faut beaucoup de bonne volonté et d'efforts de la part de tous. A l'arrivée des premiers renforts que nous sommes, Georges Paureau sonde chacun d'entre nous sur son expérience professionnelle et il nous met immédiatement en condition en précisant qu'il a surtout besoin de personnel prêt à beaucoup participer quelle que soit sa spécialité !* » Mais le personnage est attachant et dynamique. Meneur d'hommes, il communique sa motivation et son enthousiasme et comme le précise encore Jean Bosc « *entraîne ses collègues... à beaucoup faire... et à tout faire, y compris parfois à l'aide du « système D » pour mener à bien la tâche demandée ! Mais après l'effort, c'est le partage de l'amitié entre tous, sans distinction de grade ou de qualité* ». Georges Paureau confiait à ce propos en 1981 : « *à cette époque, le manque de moyens ne pouvait être compensé que par une extraordinaire motivation des hommes, qu'ils fussent rampants ou navigants et par les liens d'amicale coopération et d'estime réciproque qui se sont tissés alors entre nous.* »



En haut : en 1962, le gouverneur Grimald remet la croix de la Légion d'honneur à Georges Paureau (collection Jean Bosc).
En bas : en 1980, M. Hoeffel, ministre des transports, le décore de la médaille de l'aéronautique (archives aviation civile).



HOMMAGE À UN VÉTÉRAN

Georges Paureau nous a quittés le 27 janvier 2006 à Tahiti dans sa 92^{ème} année. C'était un ami proche. Tous ceux qui l'ont côtoyé en Polynésie l'appelaient « Tihoti » (Georges en langue tahitienne). D'une forte personnalité mais aussi homme de terrain, Georges était connu dans de nombreux milieux de notre grande maison.

Georges était apprécié dans le milieu aéronautique local pour son efficacité, ses compétences et sa rigueur. Il était reconnu par tous pour avoir largement contribué au développement de l'aviation civile en Polynésie Française. Au titre de chef, respecté, il a toujours tenu compte de la dimension humaine dans ses actions. Il a favorisé la formation des person-

nels et il s'est investi dans leur promotion. Certains sur le fenua, lui doivent un parcours professionnel enviable.

Récemment, Jacques Crozzoli (inspecteur général de l'aviation civile en retraite) donne une belle définition du « personnage » en disant qu'il est le symbole de la confraternité, de la solidarité et de la rigueur.

Pour son dernier parcours terrestre, il était honoré du drapeau de la nation sur son cercueil. De nombreux amis l'ont accompagné avec beaucoup d'émotion et de tristesse. Nombreux également sont ceux de l'extérieur qui nous ont fait part de leur peine.

Adieu « Tihoti », ton souvenir demeure.

Jean Bosc



Fête donnée à l'occasion du départ à la retraite de Georges Paureau en septembre 1981 (collection B. Paureau).

La Polynésie française, son pays d'adoption

Georges est reconnu par les différents acteurs de l'aéronautique locale pour sa compétence, son efficacité et sa disponibilité. Il impressionne également par une mémoire exceptionnelle, il n'a jamais besoin de notes ou documents écrits dans les diverses réunions auxquelles il participe ! Dans les conditions délicates du moment, il contribue largement à l'essor du transport aérien, à la mise en place et au développement des services de l'aviation civile. S'il est bien connu dans nos services, il est également apprécié chez ses homologues à l'étranger. A Honolulu, Auckland ou Nandi, nombreux sont les personnels qui tiennent « Georges » en grande estime pour ses qualités professionnelles. Après cette longue étape polynésienne, fin 1972, il prend le commandement de l'aérodrome de Lyon-Bron avant d'être « conseiller de l'aviation civile auprès du gouvernement militaire français de Berlin » d'octobre 1973 à septembre 1975. Et c'est finalement dans son pays d'adoption qu'il revient fin 1975 en qualité de commandant de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a, ingénieur principal des études et de l'exploitation de l'aviation civile, il y prendra une retraite bien méritée en septembre 1981.



Réunion des anciens à Moorea en 2003. De gauche à droite : Richard Vii dit « Tico », Georges Chanteloup, Jean Bosc et Georges Paureau (collection Jean Bosc).

Les jeunes années de l'aviation



Avant 1958, les liaisons aériennes ou les vols locaux en Polynésie française sont assurés par des hydravions. Toutefois, quelques mouvements ont lieu, notamment des vols d'étude effectués par Air France et la TAI sur l'aérodrome de Bora Bora construit en 1942 par l'armée américaine et laissé en l'état depuis 1946, année de leur départ. Cette période des jeunes années a fait l'objet d'un dossier paru dans le magazine Manureva n°15 en septembre 1980, écrit par Georges Paureau. Nous en reprenons ici de larges extraits.

« Je n'évoquerai que pour mémoire l'arrivée des premières machines volantes dans les années 35 des CAMS 135 de l'aéronavale que je connaissais bien pour, à la même époque, y avoir été secoué et brutalisé par les catapultes des croiseurs de la royale quelque part dans les mers de Chine et je situerai les débuts des activités de l'aviation marchande en Polynésie dans les années qui ont suivi la fin de la 2^{ème} guerre mondiale avec l'arrivée de la TRAPAS. Cette compagnie a eu le mérite de défricher dans les conditions difficiles que l'on peut imaginer une ligne Nouméa / Papeete par hydravion Catalina et Grummann Widgeon. Ses équipages étaient plus souvent à la peine qu'à la détente, l'exploitation de cette ligne en l'absence de toute assistance au sol reposait entièrement sur la disponibilité des équipages et des hommes bien connus dans le territoire comme Joseph Pommier, Pierre Beurrier, Pierre Macé, Jean Bataille, et d'autres que je n'ai pas connus, devaient savoir tout faire. René Allais, l'un de ces pionniers, a disparu dans l'accident du Catalina à Raiatea en février 1958. L'expérience de la TRAPAS n'a pu survivre à un cyclone qui, à Nouméa, a détruit la plus grande partie de sa flotte.

Rudiment de service d'information de vol

Entre 1952 et 1958, la Polynésie était reliée à l'extérieur par la célèbre « route du corail » de la TEAL par des hydravions Solent tous les quinze jours conduits

LES COMPAGNIES PIONNIÈRES

TRAPAS : ligne Nouméa/Papeete par hydravion Catalina et Grummann Widgeon entre 1947 et 1950.

TEAL : dessert la route du corail entre Auckland et Papeete avec ses hydravions Solent de 1951 à 1960.

Air Tahiti : assure les premières liaisons intérieures entre 1951 et 1953 en Grummann-Widgeon puis Grummann-Mallard

RAI : dessert le réseau intérieur (îles les plus peuplées) en Catalina puis Bermuda à partir de 1953.

TAI : assure le premier vol régulier entre Paris et Bora Bora à partir d'octobre 1958 en DC6B, puis DC7C.

La piste de Bora Bora est ponctuellement utilisée entre 1958 et 1960 par la **SPAL** (compagnie hawaïenne), la **TEAL** et la **PanAm**.

Premiers locaux du service de l'aviation civile à Tipaerui (Tahiti) et Pierre Challier à son bureau (archives aviation civile).



L'AÉRODROME DE BORA BORA

L'aérodrome est construit en 1942 par les Etats-Unis sur la bande récifale au nord de l'île (motu Mute). Il constitue l'une des bases avancées des troupes US après leur entrée en guerre contre le Japon au lendemain de la dramatique attaque de Pearl Harbour.

Deux pistes sont réalisées, l'une de 1800 mètres, orientée à peu près est/ouest avec un POR (prolongement occasionnellement roulant) de 200 mètres, destinée aux bombardiers ; la seconde de 900 mètres axée approximativement nord/sud pour les chasseurs. Les troupes américaines quittent le site en 1946 et la plate-forme reste en l'état.

En 1958 la grande piste est rénovée, au QFU 11/29*, et reçoit les premiers vols commerciaux réguliers. Un balisage lumineux est mis en place. La tour de contrôle est réduite à sa plus simple expression : évaluation de la direction et de la force du vent, contrôle de la température.

* Orientation magnétique de la piste.
11-110° et 29-290°

Première liaison Paris-Bora Bora avec un DC4 d'Air France en 1950 (collection Patrick O'Reilly).



par des équipages connus de tous les polynésiens. Qui ne se souvient pas de Sheppard dit « Captain Jo » ? En même temps se créait un réseau intérieur desservant par hydravion Catalina puis Bermuda les îles les plus peuplées. D'abord Régie Inter-insulaire, directement contrôlée par les services du territoire, ensuite Réseau Aérien Inter-insulaire sous le contrôle de la TAI.

Dès 1952, la direction de l'aéronautique civile de Nouméa, à laquelle Tahiti était rattachée, mettait en place un début d'infrastructure. Pierre Challier fut le premier à essayer d'assurer un rudiment de service d'information en vol, et de préparer les missions de l'aviation civile. Pierre, ancien pilote de la R.A.F, sérieusement blessé dans le crash de son avion pendant les hostilités s'est immédiatement assuré la coopération de Guy Juventin, son camarade de combat, futur commandant de l'aérodrome de Raiatea.

A eux deux et à l'aide de matériel de bric et de broc, pour tout dire un unique récepteur/émetteur de bonitier, ils ont vaillamment apporté leur concours à la sécurité aérienne et à l'information des pilotes. Tout cela se faisait depuis la salle à manger de Pierre Challier jusqu'au moment où, sur un terrain loué à la municipalité de Tipaerui, l'aviation civile a construit son premier bâtiment qui abritait simultanément les bureaux et les équipements radio qui, peu à peu, nous arrivaient de métropole et qui permettaient l'établissement des liaisons Air/Sol un peu plus confortables et de rattacher Tahiti au réseau international de télécommunications aéronautiques par la voie d'une liaison radiotélégraphique manuelle avec Nandi.

Tout cela commençait à prendre corps et nous nous préparions, dès cette époque, à l'équipement de ce qui devait être l'aérodrome de Tahiti-Faa'a dont les projets commençaient à s'étaler aussi bien dans les bureaux d'études des travaux publics de l'époque, que dans ceux du secrétariat général à l'aviation civile et dont la construction avait fait l'objet d'un vœu pressant des élus du Territoire en vue de désenclaver la Polynésie, à un moment où avait déjà sonné le glas des hydravions et où le tourisme prenait naissance.

Accueil des premiers avions terrestres à Bora Bora

La demande des transporteurs aériens se faisait pressante aussi, au point d'ailleurs qu'il n'a pas été possible d'attendre la réalisation de Tahiti-Faa'a pour accueillir les avions terrestres. La SPAL (South Pacific Airlines) de Honolulu demandait déjà à se poser à Bora Bora. De son côté, la dynamique TAI, sous l'impulsion de ses dirigeants et de ses équipages, avait pris dès 1955 la relève d'Air France sur la ligne Paris/Nouméa et brûlait d'envie de prolonger sa ligne sur Tahiti. Air France avait, en 1950 déjà, fait une reconnaissance à Bora Bora et depuis Nouméa, nous avions lancé avec la TAI en 1957 une opération de deux DC4 d'étude de la ligne entre Nouméa et Bora Bora. Le 2 octobre 1958, le premier DC6B de la TAI, en se posant à Bora Bora, ouvrait enfin la première liaison aérienne régulière directe France Tahiti par Saïgon/Djakarta/Darwin/Brisbane et Nouméa.

RÉCIT D'UNE MISSION DE MAINTENANCE À BORA BORA

Les pannes sérieuses font l'objet de missions techniques depuis Papeete. Ces dernières sont parfois, disons délicates, et l'expérience de notre collègue technicien Robert Herzog illustre bien les difficultés que l'on peut rencontrer dans les îles. Tout frais débarqué de France, il n'a pas le temps de déballer ses caisses et doit se rendre à Bora Bora où le passage d'une bordure de cyclone a endommagé les installations. Sans possibilité de transport aérien cause météo, pour lui qui n'a pas le pied très marin, sa première épreuve sera d'effectuer une partie du trajet à bord de la goélette « Manuia » dont le nom déjà est évocateur : Manuia en tahitien veut dire bonne chance, mais aussi bonne santé. C'est un rafiot d'un autre âge, qui roule bord sur bord, même par calme plat et dont le seul nom, pour les connaisseurs, donne le mal de mer... Survivant malgré tout, mais pas très en forme, Robert arrive à Bora dans un lagon déchaîné. Mais il faut se rendre au plus vite sur le terrain, nouvelle épreuve car il s'agit de traverser

le lagon avec le « poti » du service, une petite embarcation non couverte, dotée d'un seul moteur hors-bord. Les vagues sont bien entendu largement plus hautes que le bordé de leur coquille de noix. L'expérience de Mote et de son assistant permet, encore une fois, à Robert de survivre et d'arriver au motu Mute, mais il ne semble pas être trop solide sur ses jambes... La maintenance est effectuée, malheureusement le mauvais temps se renforce, et tous trois resteront trois jours bloqués sur le terrain ! Nouvelle découverte pour Robert : sur place, il n'y a ni hôtel, ni restaurant, mais des moustiques oui... des millions de moustiques. Pour la troisième fois pendant cette période difficile, la survie de Robert sera assurée grâce à l'aide du gardien de l'aérodrome (que nous surnomons « le directeur ») et sa famille. Ce sont les seuls résidents, installés dans un fare sur le bord du lagon. Poissons (qu'il faudra toutefois aller pêcher) et noix de coco seront au menu pour les trois jours. A raconter l'aventure de Robert peut paraître drôle, à vivre c'est beaucoup moins savoureux !

Jean Bosc

Le transbordement entre Bora Bora et Tahiti se faisait d'abord par Catalina et ultérieurement par Bermuda. Cet hydravion avait été acheté à Sir Gordon Taylor auquel il avait été offert par sa gracieuse Majesté, la Reine Elisabeth pour services rendus à l'aviation. Sir Gordon Taylor l'utilisait auparavant pour des charters de milliardaires, sa ravissante épouse étant la remarquable hôtesse de ces clients privilégiés.

Il faut noter que les prospectus de la TAI évoquaient ce transbordement par « moyens aériens ou de surface », ce dernier euphémisme désignant les goélettes dont la magnifique « Tamara » qui avait fière allure et faisait la joie des passagers amateurs de photos, joie éphémère cependant, la passion artistique des amateurs de clichés exotiques étant vite émoussée aux premiers contacts avec la houle du large.

L'exploitation à Bora Bora

C'est Mote Salmon qui présidait aux destinées de l'aérodrome de Bora Bora, propulsé soudainement au niveau international. Chaque semaine, à l'arrivée du courrier de Nouméa, l'un d'entre nous se rendait là-bas pour l'assister dans sa mission singulièrement compliquée par les moyens limités dont il disposait.

Mote habitait sur l'île principale. Depuis son domicile, au moyen d'un émetteur/récepteur Nardeux à lampes, il était en liaison avec la direction à Tahiti et assurait le service d'information de vol, sur 3023,5 khz pour les hydravions utilisant les deux plans d'eau (l'un devant le village de Vaitape, l'autre à proximité du terrain pour le transbordement des passagers internationaux de/vers Papeete). Mais, l'activité prioritaire se situait sur l'aérodrome où Mote devait se rendre chaque jour, mais aussi les nuits de vols long-courriers pour la veille radio. C'est le cas notamment à l'ouverture de la piste de Tahiti-Faa'a car Bora-Bora, seule plateforme de recueil existante, devient dégagement de Faa'a. »



En haut : veille air-sol à Bora Bora en 1961.

En bas : moyen de transport de l'aviation civile à Bora Bora en 1961 (collection Jean Bosc).

UNE ESCALE INOUBLIABLE

Cette escale de Bora Bora a laissé des souvenirs impérissables aux heureux touristes qui l'ont connue - et à nous aussi. Les passagers arrivaient dans la matinée et restaient sur le Motu jusqu'à minuit, heure de décollage.

L'ami Winkler, brillamment assisté d'Auguste Buchin maître queue, tenait le restaurant et préparait les repas des passagers et des personnels - repas succulents d'ailleurs. Henriette, son épouse, charmait les convives de sa voix d'or, et le bar marchait à la satisfaction du tenancier mais également des touristes dont étaient nombreux ceux qui montaient la coupée d'un pas rendu hésitant, disons par l'émotion de quitter un si ravissant paysage.

Pour la population de l'île, c'était le jour d'animation qui se terminait par un bal au village. En somme, les derniers instants de réel exotisme romantique dans le transport aérien.

Georges Paureau, in Manureva n°15, 1980

Après la baignade dans le magnifique lagon, le bâtiment aérogare connaît une intense activité pour les repas, danses et chants locaux avec un bar bien approvisionné. Au moment de l'embarquement, un bon nombre de passagers ont besoin d'aide pour gravir les marches de l'échelle de coupée ! Mais c'est peut-être seulement le regret de quitter un petit coin de paradis ?

Jean Bosc

En janvier 1959, deux mécaniciens au sol, spécialistes des long courriers, Yves Cazaux et Gérard Guillemot, sont arrivés d'Orly à Tahiti pour renforcer l'équipe d'entretien du Bermuda et préparer l'arrivée d'un groupe plus important de mécaniciens, électriciens, radios prêts à accueillir les premiers DC7 de la TAI.



Si Yves Cazaux devait demeurer à Tahiti pour y assurer l'entretien du Bermuda, il n'en fut pas de même pour Gérard Guillemot qui fut mis en place à Bora Bora pour y assurer les escales techniques du DC7 de la TAI du 1^{er} mai 1960 à la date d'ouverture de la piste de Tahiti-Faa'a, le 16 octobre de la même année. Durant six mois, Gérard devint le mécanicien de l'escale du « bout du monde », un séjour qui, aujourd'hui encore, ne lui laisse que de bons souvenirs. Il nous raconte : « L'aérogare était de construction locale et se composait d'une salle d'attente avec un restaurant, géré par Sandy et Henriette Winkler. A côté, un fare pour la fumigation des bagages. Les passagers arrivaient de Nouméa, via Nandi, vers 8 heures et il leur était servi un petit déjeuner pendant que leurs bagages passaient à la fumigation, avant de rejoindre Papeete en Bermuda. Les habitants de Bora Bora leur proposaient des articles d'artisanat local et un groupe de musiciens animait cette escale pas comme les autres. Il n'était pas rare que le maire de Bora Bora, Loulou Picard, et le gendarme Jean Garrigue (qui sera recruté plus tard par Georges Paureau et assurera le fonctionnement de l'aérodrome de Rangiroa les premières années) viennent assister en personne à l'arrivée des passagers. L'après-midi, ce sont les passagers venus de Papeete qui arrivaient à Bora Bora pour repartir vers la métropole via la route des Indes. Le soir, quelques éclairages électriques et des « goosenecks » étaient allumés pour baliser la piste de décollage. En attendant l'heure du départ, des musiciens animaient la soirée. Pas de tenue particulière, j'accueillais les avions en short et en pareu ! Le fuel était acheminé de Tahiti par goélette et les bidons mis à l'eau sur la plage puis roulés au sol. Une fois par semaine, j'assurais également l'arrivée de l'avion de la TEAL (ancêtre d'Air New Zealand) en provenance d'Auckland et celle de la SPAL qui venait de Honolulu. Durant toute cette période, nous n'avons eu à déplorer aucun incident, mise à part une petite panne de régulateur d'hélice lors d'un départ, alors que les passagers étaient déjà à bord du DC7. Ramenés à l'aérogare et pris en charge par le chef d'escale, Paul Grégorieff, ils furent plus que gâtés tant et si bien que bon nombre d'entre eux ne voulaient plus repartir ! Nous avons été obligés de les forcer à regagner l'appareil à bord duquel le steward n'eut d'autre ressource, pour les calmer, que de leur offrir des consommations bien glacées. Ayant ensuite mis la climatisation à fond, les passagers les plus turbulents ne tardèrent pas à s'endormir et le voyage se poursuivit dans les meilleures conditions ! Bora Bora, c'était vraiment une escale formidable ! »

Gérard Guillemot cité par Jean-Claude Soulier

Arrivé d'un vol TAI à Bora Bora en 1960
(Photo Gérard Guillemot).

Avec la piste de Faa'a, Tahiti s'ouvre au monde

A partir de mai 1958, l'aérodrome international de Tahiti est en construction, avec un délai contractuel de 24 mois. Le site qui a été retenu, est situé sur la commune de Faa'a, à 5 km à l'ouest de Papeete où existe déjà l'hydrobase utilisée par le Bermuda, sur le motu Tahiri. Ce chantier, piloté par la Société Française des Dragages, consiste à remblayer une partie du lagon, d'une profondeur moyenne de 40 cm, pour asseoir une plate-forme de 3500x150 m sur la dalle corallienne du récif frangeant qui longe la côte. Cette opération spectaculaire fait l'objet d'interminables convois de camions pour transporter, depuis la vallée de la rivière Punaruu 10 km plus loin, l'énorme quantité de roches, galets, tout-venant et autres matériaux nécessaires. Sur cette portion de la route dite de ceinture, c'est le cauchemar pour les automobilistes et le désastre pour leurs véhicules !

Un premier tronçon de piste d'une longueur de 1965m, QFU 04/22, est en cours de finition et le 16 octobre, c'est le premier toucher commercial à Tahiti effectué par le DC7C F-BIAQ de la TAI. Tous les habitants de l'île qui ont pu faire le déplacement sont présents sur le terrain ou massés le long de la route de ceinture (surtout au lieu-dit « le flamboyant » qui surplombe la piste) pour assister à cet événement ! Sur le parking provisoire, afin de satisfaire à la tradition, un impressionnant collier de fleurs est passé autour du nez de l'appareil et un groupe de danse tahitienne accueille les passagers. Discours de Monsieur le gouverneur Grimald et distribution de décorations pour le monde aéronautique local. Toute la journée, c'est la liesse et de très nombreux curieux défilent pour admirer le bel oiseau métallique. Cette portion de piste est rapidement utilisée par le super constellation de la SPAL et les Electra de la TEAL.



La piste de Tahiti-Faa'a terminée en 1961 (photo A. Sylvain).

Le premier vol commercial se pose sur la piste de Tahiti-Faa'a le 16 octobre 1960 (collection Jean Bosc).





La piste de Tahiti-Faa'a est officiellement inaugurée le 4 mai 1961 (collection Jean Bosc).

LA TAI AU DÉBUT DES ANNÉES 1960

En 1955, dans le cadre de nouvelles mesures, l'Etat français confie à la TAI (Transports Aériens Intercontinentaux) l'exploitation du Pacifique sud. Voici quelques dates clés :

- Ouverture d'une ligne régulière sur Nouméa à compter du 1^{er} Janvier 1956
- Prolongation de la desserte jusqu'à Bora-Bora le 2 octobre 1958 en DC6B
- Puis en DC7C à compter de février 1960
- En DC7C, inauguration de la piste de Tahiti-Faa'a, ouverte sur 1965 mètres, le 16 octobre 1960
- Mise en service d'un jet pour la première fois sur Tahiti avec un DC8-33 en vol technique de reconnaissance le 5 mars 1961. Cet appareil arrive cette fois par l'Est, en provenance de Paris/Montréal et Los-Angeles. La piste de Faa'a est ouverte dans son intégralité, soit 3416 m x 45 m.
- Ouverture de la ligne commerciale tour du monde à compter du 4 mai 1961, en partenariat avec Air France sur le tronçon Los Angeles/Paris et retour.
- Puis mise en place d'une bretelle Papeete/Honolulu et retour en DC8.

Obstacles insoupçonnés

Pour les mouvements de nuit, il n'y a pas encore de balisage lumineux électrique et ce sont des « goosenecks » qui sont utilisés (genre d'arrosoir au long bec versoir d'où son nom « col de cygne »). Le remplissage et la mise en service de ces équipements ne sont pas simples. Leur mise en place et leur allumage nécessitent la mobilisation des voitures et souvent de l'ensemble des personnels disponibles. Jean Bosc témoigne : « *nous participons tous, sans distinction de grade ou de fonction, spécialement les jours de pluie et de vent. La coopération des équipages est particulièrement appréciée lorsqu'ils ne demandent l'installation que d'un côté de la piste ! Les retours tardifs à domicile peuvent être parfumés au pétrole...* » Il arrive que la bande d'atterrissage fournisse un peu de divertissement, spécifique à cette région, semble-t-il. Un matin, un agent adresse un rapport écrit de son inspection de nuit, dont l'extrait suivant : ... « *j'ai évité de justesse de passer en vélomoteur sur un couple 'agréablement couché' en plein axe de la piste, sur la raie blanche !... Ayant fait part à ces personnes fort occupées la nécessité de quitter ces lieux non désignés pour un plaisir amoureux, je reçus de vagues réponses... Nous n'avons pas pu constater le signallement de ces personnes mais seulement leur état d'ébriété et la présence de bouteilles de bière !...* » Comme quoi, il est possible de trouver des obstacles insoupçonnés sur les aérodromes non clôturés et par conséquent, les inspections sont justifiées...

Ruée sur l'aérodrome

La piste de Tahiti-Faa'a est officiellement ouverte le 5 mars 1961 sur toute sa longueur, soit 3416 mètres, pour accueillir le DC8-33 F-BIUZ de la TAI en vol expérimental de Los Angeles à Papeete. Un avion à réaction à Tahiti ! C'est à nouveau la ruée sur le terrain et sur la route de ceinture. Puis le 4 mai, la piste est officiellement inaugurée avec le premier vol commercial régulier en jet, un DC8 de la TAI en provenance de Los Angeles. Il est suivi le 6 mai d'un autre DC8, de la même compagnie, qui vient de l'Ouest par Nouméa. La ligne tour du monde par avion à réaction est réalisée.

La mise en service de la piste ne met pas fin à l'utilisation des hydravions. Le Bermuda, notamment, continue ses vols réguliers vers les îles Sous-le-Vent et assure de plus en plus de vols spéciaux vers les autres îles et atolls (évacuations

LES PREMIÈRES HÔTESSES POLYNÉSIENNES

Les premières hôtesse embauchées localement furent Paulette Vienot et Denise Higgins mais elles demeuraient au comptoir et étaient chargées de l'accueil des passagers. Jeanne Teriitehau, épouse Navarro, fut la première hôtesse navigante. Elle aussi, se souvient : *« En septembre 1960, alors que je travaillais au service des douanes, M. Le Bihan qui me voyait passer tous les jours devant son bureau et qui était contrôleur Véritas me demanda un jour si je ne désirais pas devenir hôtesse de l'air. C'est son ami le général Fayet, grand patron de la TAI qui l'avait chargé de trouver quelques jeunes filles intéressées par cette perspective. Annie Toomaru et Madeleine Sanne ne tardèrent pas à me rejoindre. N'étant pas majeures, nous ne pouvions pas servir les plateaux-repas à bord du Bermuda. Nous étions donc embauchées comme « accompagnatrices » sur la ligne de Bora-Bora. C'est là que nous avons appris notre métier, « sur le tas ». Nous voyagions avec un billet passager et assurions le service à l'aérogare et l'embarquement des passagers du DC7 à destination de Nandi et Nouméa.*

Peu de temps après, nous avons commencé nos premiers vols à destination de Honolulu et de Los Angeles. Je me souviens encore de mon premier vol vers Honolulu. Ne connaissant que Tahiti, je fus éblouie par l'arrivée de nuit alors que la ville était éclaboussée de lumières ! Quel contraste avec Tahiti ! La tahitienne que je suis n'en revenait pas ! Pour moi, cette vision était tout simplement magique... Une seule fois notre vol s'est mal passé. Nous avions deux moteurs en panne et, afin que les passagers ne se doutent de rien, nous avons fait fermer les hublots et les avons bien servis en attendant le moment de l'atterrissage qui s'est passé dans de bonnes conditions. Je crois bien que personne ne s'est rendu compte de cet incident.

J'ai aussi en souvenir un autre incident. Au moment du départ, nous assurions aussi l'embarquement des passagers avant d'embarquer nous-mêmes à bord de l'appareil. Nous collections également les taxes d'aéroport et avions pour cela une petite caisse. Un jour, j'ai oublié mon passeport dans cette caisse au moment de l'embarquement. En vol, le commandant de bord, M. Van den Daele, me demande si j'ai mon passeport avec moi. Je lui réponds que oui. Il me dit de vérifier et là, je me rends compte que je l'ai oublié



Les cinq premières hôtesse polynésiennes. La deuxième hôtesse en partant de la droite est Jeanne Teriitehau (collection Jean-Claude Soulier).

à Tahiti. Arrivés à Los Angeles, sans passeport, il a fallu toute la diplomatie de Jacques Van den Daele pour que je puisse séjourner sur le territoire américain en attendant de retourner à Tahiti ! Cela ne serait certainement plus possible aujourd'hui !

Je suis restée cinq ans à la TAI puis, je me suis mariée et j'ai quitté la compagnie mais j'y ai passé les meilleurs moments de cette époque de ma vie et je n'en garde que de bons souvenirs. Ils sont même trop nombreux pour que je sois en mesure de tous les raconter ici ! »

Ces témoignages d'une époque que j'ai personnellement vécue aux côtés de Gérard Guillemot et de Jeanne Teriitehau alors que je faisais partie de l'équipe de techniciens venus d'Orly pour l'arrivée des premiers DC7 de la TAI à Tahiti-Faa'a ne sont pas les seuls qui attestent d'un moment privilégié que nous avons vécu aux côtés de Georges Paureau. En effet, à ce moment-là, nous formions une grande famille de l'aéronautique qui réunissait les agents du RAI, ceux de la TAI ainsi que ceux de l'Aviation Civile avec qui nous travaillions la main dans la main, échangeant nos problèmes, souvent communs, nos émotions et nos amitiés, toujours sincères. Des amitiés qui se sont même bien souvent renforcées au fil du temps. C'est pourquoi je m'associe pleinement à la tristesse des anciens de l'aviation civile qui ont vu partir l'un de leurs pionniers en Polynésie, Georges Paureau.

Jean-Claude Soulier

sanitaires, missions officielles civiles et militaires). A Faa'a, un plan d'eau balisé est utilisable dans la partie profonde du lagon, entre l'aérodrome et le récif, au QFU 06/24 soit sensiblement parallèle à la piste. Chaque mouvement fait l'objet d'une inspection préalable et d'un « balayage » assurés par le service sécurité incendie à l'aide d'une vedette spécialisée, baptisée Mermoz. Une liaison radio est maintenue avec la tour au moyen d'un E/R Metox. Le balayage consiste à récupérer tous les objets flottants pouvant devenir des obstacles dangereux pour la coque des hydravions (bois à la dérive, noix de coco...)

LA TRAVERSÉE LAX-PAPEETE

La traversée du Pacifique depuis la côte ouest des Etats-Unis est la plus longue étape du monde au-dessus de l'océan (6800 km) et son exploitation en DC8-33 avec réacteurs à simple flux s'avère pointue en raison des consommations de carburant. Les pleins « à ras bord » et le décollage de Los-Angeles ont lieu de nuit aux heures les plus fraîches et, pour économiser le carburant au maximum, l'avion est tracté jusqu'au début de piste avant la mise en route ! Sur le trajet, il n'y a aucun survol ni repère et aucune couverture radio à longue distance n'est disponible (...) Nous sommes très mobilisés par ces vols dont nous assurons la couverture radio sur la totalité du trajet. Peu après le décollage de Los-Angeles le radio nous contacte, en graphie, afin d'obtenir la première situation météo, laquelle sera suivie de beaucoup d'autres. Bien que nous n'ayons aucune responsabilité de contrôle, nous sommes destinataires de tous les AIREP (compte rendu de position) ce qui permet d'informer la compagnie sur le bon déroulement du vol. La veille air/sol continue d'être assurée depuis Bora-Bora qui est devenu le terrain de dégagement de Faa'a malgré le fait qu'il ne soit pas conçu pour un réacteur, mais c'est la seule autre plate-forme de recueil qui existe.

Jean Bosc

Nous avons embarqué il y a 20 minutes et déjà, les Etats-Unis semblent effacés. Derrière nous, l'immense fourmillement de lumières de la ville la plus étendue du monde s'enfonce dans le noir. Devant nous, de l'eau... sur 6.756 km, notre route ne coupera pas une île, pas un atoll. Pendant 7 heures 56 minutes le F-BIUZ va naviguer à 900 km/heure, entre ciel et mer, rattaché au monde par le seul bégaiement flûté de l'alphabet morse, dans les écouteurs du radio Deléris. Avec parfois des voix venues de nulle part, d'au-delà l'horizon, d'une de ces terres lointaines, Honolulu, Christmas qui, à une heure ou deux heures de vol sur la droite de notre route, nous serviraient de

terrains de dégagement en cas de besoin... Dans le poste de pilotage, cinq hommes... Nous volons cette nuit avec le commandant Fulachier, l'un des meilleurs pilotes et l'un des porte-drapeaux de la TAI. C'est lui qui a ouvert la ligne, il y a moins d'un an, et qui, à présent, en dirige l'exploitation. Il en est à sa quarantième traversée du Pacifique... Il en connaît tous les problèmes, il en a mesuré toutes les difficultés. Dans la lumière tamisée qui baigne le poste d'équipage, sans quitter des yeux ses cadrans, il m'en parle... « cette étape Los-Angeles/Papeete est le plus long trajet aérien du monde au dessus de l'océan. C'est ce qui en fait la difficulté majeure. Toute la saison dernière, j'ai rencontré sur le Pacifique des vents contraires persistants comme jamais encore, je n'en avais affronté. Cela pose de sérieux problèmes de carburant. Surtout si l'on arrive à Tahiti par visibilité presque nulle, avec le risque de devoir recommencer une approche ou gagner le terrain de déroutement de Bora-Bora »... Pour que chaque semaine deux DC8 puissent partir pour faire le tour de la terre, l'un par l'Est, l'autre par l'Ouest en se croisant aux antipodes, il faut le travail incessant de 2000 personnes. Le seul tracé de l'étape Los-Angeles/Papeete a exigé 5.200 heures de travail de quatre techniciens de la TAI. Mais il a surtout fallu tout le génie et l'incroyable ténacité d'un grand français aujourd'hui disparu, dont les vues précédaient de vingt ans celles de ses contemporains : Paul Bernard, fondateur de la TAI et pionnier des ailes françaises en Extrême-Orient et dans le Pacifique... Dans le vide noir et vertigineux où notre DC8 trace sa route pas le moindre repère, pas la moindre aide radio à la navigation, impossible même de dire où commence exactement le ciel et où finit la mer. Alors comme les voiliers, on navigue en se repérant sur les étoiles... Toute la splendeur des îles du Sud me saute au visage ... Ia ora'na Tahiti.

Jean-Michel Carlier in « l'Echo de l'amicale UTA »,
octobre 2000

LA MÉTÉO EN CES TEMPS-LÀ

Les premières mesures météorologiques effectuées sur le Territoire : pression (en millimètres de mercure), températures minimales et maximales, direction du vent et hauteur des précipitations, ont été faites par les pharmaciens de la Marine et elles remontent au milieu du siècle dernier vers 1853. La « station » est installée dans l'hôpital de Vaïami jusqu'en 1932, où elle est transférée à Hamuta-Pirae, sur la pointe Iriti. La station y restera jusqu'en 1936 puis ira se mettre la tête un peu plus près des nuages sur le Mont Faiere où la première station météorologique portant le nom d'Observatoire de Faiere est construite en 1935, sur les hauteurs de la ville de Papeete, à environ 92 mètres d'altitude. Pour se rendre au travail, au lieu de prendre la route de Hermon, celle qui prolonge l'avenue Bruat par la gauche, les pionniers prennent un raccourci. Ils garent leur véhicule (vélo) en contre-bas sur un terrain et grimpent la côte avec une pente de 40% et cela sur 400 mètres environ. Reconnaissons qu'ils étaient très sportifs pour ne dire grimpeurs ! A part Faiere, d'autres stations, appelées de 1^{er} ordre, faisaient des relevés de précipitations, de températures ou, de 2^{ème} ordre, uniquement de précipitations. Voici la liste de ces stations en 1937 : Uturoa, Tubuai, Atuona, Rikitea, Taiohae, Rapa, Afahiti, Papeari. Le 9 septembre 1948, un incendie détruit la première station météorologique du Territoire. Une deuxième est créée et installée sur le domaine HIRSHON, l'actuel Aorai Tinihau. Le service reste peu de temps à Pirae, il prend le chemin de Papeete et intègre provisoirement le logement de Mr CHALLIER, chef de service de la navigation aérienne à l'emplacement actuel de la piscine municipale de Papeete.

Dès les premiers jours de Janvier 1949, Mr GRUOT emménage son service dans les nouveaux locaux à Auae qui seront inaugurés officiellement le 7 mars 1949. A partir de 1952, partent de Auae les premiers météo pour relever les observateurs hors Météorologie (Bora Bora) ou pour l'ouverture de nouvelles stations (Rapa, Takaroa, Mopélia). Assez souvent, les agents sont affectés dans les îles après trois mois à peine de formation, sans compter les fonctions parallèles demandées à nos agents par d'autres administrations. Mr GRUOT sera remplacé par Mr Antoine COLOMB BOULET de HAUTESERRE le 16 mars 1955 qui fera un séjour sans interruption jusqu'au 25 mars 1959. De 1955 à 1957, le service entreprit de gros travaux : construction des stations de Mopélia, Rapa, Bora Bora et pour l'AGI (Année Géophysique Internationale), la création d'une station de radiosondage (fin 1956). Par ailleurs, les pilotes de la Compagnie TRAPAS se plaignaient souvent de la valeur du vent donnée par la station d'Obs (à Auae, le pylône anémométrique se trouve côté montagne, les capteurs masqués en régime d'alizés).



Observatoire de Faiere. Photographie prise en 1936 par J. Ravet qui fonda le service (in « Tahiti et l'aviation » de Patrick O'Reilly).

Cette compagnie cesse ses activités en 1950 mais sa reprise par une compagnie locale en gestation se profile à l'horizon. Le transfert de la station d'observation sur le « motu Tahiri » devenait donc une priorité. De toutes les installations à Auae, seule la station d'Obs est transférée sur le « motu Tahiri » en mai 1957. Jusqu'en 1958, la station fonctionnait avec un programme à deux agents calqué sur celui de Faiere : observations continues de 17UTC à 03UTC avec synops à 18/21/00/03 UTC et deux pilotes à 18 et 00UTC. A sa reprise de service, l'Observateur s'arrêtait à Auae pour récupérer le carnet d'Obs déposé la veille ; en effet dans la journée, les observations étaient faites sur le « motu » et transmises par téléphone à Auae, et celle de 06UTC était faite à Auae par le protectionniste ou le radio de service.

La station d'Obs occupa provisoirement quelques pièces de l'ancienne aérogare installée sur la face Sud du « Motu Tahiri » près du plan d'eau des hydravions. Les observations en altitude démarrent en juillet de la même année sous la direction de Mr GREIZENMANN d'ailleurs affecté spécialement pour la durée de l'AGI (juillet 1957/juin 1960). ARRIEU est chargé de la restructuration de la nouvelle station. La finition du nouveau bloc technique, à 100 mètres un peu plus au nord, a lieu en mars 1958. La station d'Obs et de radiosondage intègrent leurs locaux définitifs en Juillet 1958. La nouvelle station prendra désormais le nom de TAHITI-FAAA. Mr d'HAUTESERRE part le 25 Mars 1959 et son travail sera poursuivi par Mr BELLION (le nouveau chef se révéla un très bon peintre en nature morte et surtout portraitiste). Les sections prévision/cartographie/transmissions rejoindront le bloc technique en septembre 1960 et l'installation complète s'achèvera fin 1960. La climatologie restera à Auae jusqu'en 1968. Le bloc qui abrite le bureau de piste et la prévision sera inauguré en 1964. Le bâtiment qui abrite actuellement la direction de la météorologie, la climato, les archives et le service de la navigation aérienne, a été mis en chantier en 1966 sur un terrain gagné sur les marécages de même que tous les bâtiments satellites de l'aérogare de Tahiti-Faaa et inauguré en mars 1968.

Extraits du texte de Roland Taerea intitulé « la station météorologique de Tahiti - Les différentes étapes »

Pêle-mêle de photos des îles...



Photos de gauche à droite en partant du haut :

- Aéroport de Bora Bora en 1960, seule la grande piste est en service (collection Jean Bosc).

- Escale du DC7C de la TAI à Bora Bora en 1960 : spécialistes au sol et mécano navigant (photo Gérard Guillemillot).

- Le Bermuda à la bouée sur le plan d'eau en face de l'aéroport de Bora Bora (photo Gérard Guillemillot).

- Anaa, mars 1963 : les « balises » pour le plan d'eau (collection Jean Bosc).

- Abri passagers et tour de contrôle de l'aéroport de Raiatea en 1968 (Photo prise lors de la mission de MM Palayret et Charbonnier).

- Arrivée du vol inaugural à Ua Huka le 4 novembre 1970 (collection Jean Bosc).



... et de Tahiti-Faa'a dans les années 60



Photos de gauche à droite en partant du haut :

- Piste de Tahiti-Faa'a en construction en 1960 (archives territoriales).
- Le parking avion, côté motu Tahiri, déjà encombré, juste après l'inauguration de l'aéroport en 1961. Au premier plan, un « gooseneck » (photo Gérard Noël).
- Parmi les premiers passagers qui débarquent à Tahiti-Faa'a, le 4 avril 1962, les petits chanteurs à la croix de bois descendent du DC8 de la TAI (photo Jean-Claude Soulier).
- La SPAL sur le motu Tahiri en 1961 (photo Gérard Noël).
- André Japy avec son Piper Club Cherokee 180 F.O.C.A.B. sur l'aérodrome de Tahiti-Faa'a vers 1964 (in Patrick O'Reilly).
- Meeting aérien sur l'aéroport en mai 1964 (collection Jean Bosc).



Les services de la navigation aérienne s'étoffent

Pour la première mise en service de la piste de Faa'a et afin d'accueillir le premier vol de la TAI, les agents du service de la navigation aérienne déménagent sur l'aérodrome. Jean Bosc raconte : « nous intégrons un local tout neuf, en fait plutôt une grande cabane en contreplaqué recouverte de pandanus, laquelle abrite le petit bureau du commandant d'aérodrome, une minuscule salle radio qui fait également fonction de vigie... au ras du sol ! Depuis ce local nous assurons les mêmes fonctions qu'à Tipaerui à l'aide, au début, des mêmes vieux équipements. En messagerie, nous transmettons en outre à destination de Nouméa les messages LL (commerciaux) des compagnies en lieu et place du réseau SITA (Société Internationale des Télécommunications Aéronautiques - dédiée uniquement aux compagnies aériennes - et qui sera implantée à Papeete au mois de mai 1961). Mais notre magnifique local et tour de contrôle a une durée de vie bien éphémère, pour une raison assez inattendue... »



La « tour de contrôle » de l'aéroport de Tahiti-Faa'a en 1960, immortalisée avant qu'elle ne parte en fumée (collection Jean Bosc).

Peu de jours après le premier vol commercial, un responsable du service sécurité et sauvetage de la TAI, M. Chavériat, vient en mission pour instruire les personnels en place, y compris l'aviation civile, sur les équipements de survie et leur utilisation. La partie pratique des cours se déroule sur le parking voitures à proximité de la tour, où les canots de sauvetage sont exposés. Jean-Claude Soulier se souvient de cet événement : « Un matin, l'utilisation des fusées de détresse est au programme de ces cours. Face à l'île de Moorea, à l'extrémité du plan incliné de mise à l'eau du Bermuda, alors que M. Chavériat explique le maniement de ces fusées aux hôtes de l'air de la TAI, il en tire une en direction de l'île sœur de Tahiti. Par malheur, un vent violent détourne la fusée de sa trajectoire et elle atterrit malencontreusement sur... le toit en niau de la petite tour de contrôle située sur le motu Tahiri, à peu de distance de l'aérogare et des hangars de maintenance du RAI ! La tour de contrôle s'embrase immédiatement et, quelques instants plus tard, malgré les efforts des personnes présentes qui ont assisté à l'accident, elle fut réduite à l'état de cendre ! Bien que M. Chavériat fut à l'origine de cet incident, il fut rapidement disculpé du fait de la trajectoire hasardeuse de la fusée qu'il a tirée dans des conditions optimales de sécurité. Cette histoire le poursuivit néanmoins durant le reste de sa carrière. Il était devenu « l'incendiaire de la tour de contrôle de Tahiti-Faa'a » et ses collaborateurs ne manquèrent jamais une occasion de le « chambrer » et cela jusqu'à l'heure de sa retraite ! »

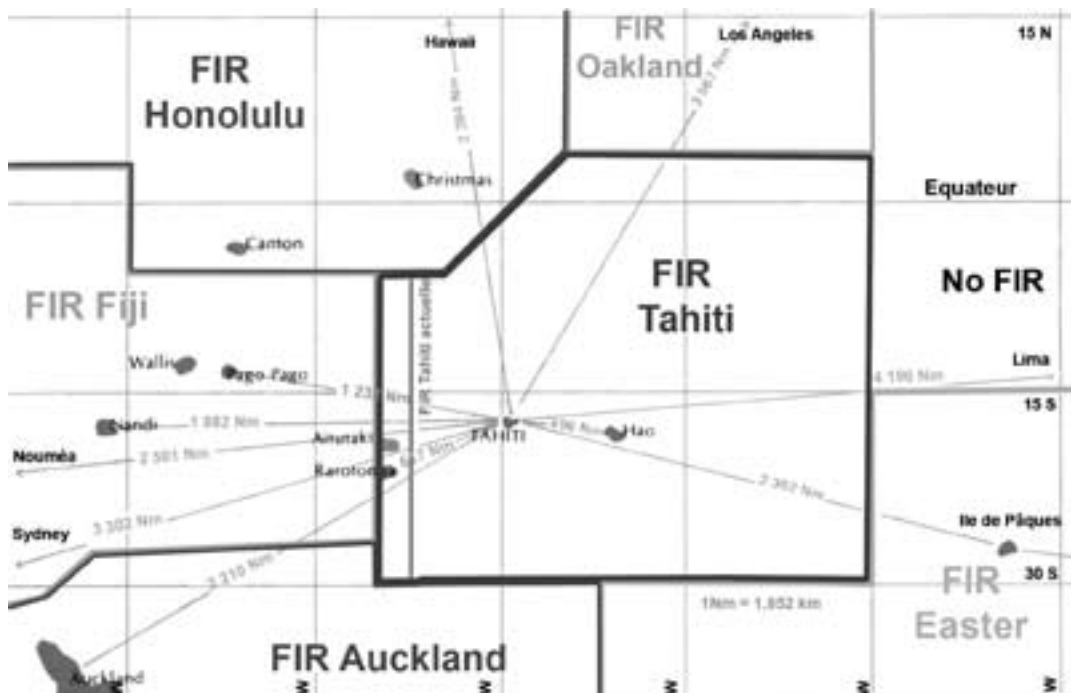
Naissance du service d'Etat de l'aviation civile

Une installation de fortune est mise en place dans une pièce du bâtiment d'accueil de l'hydrobase, juste à temps pour l'arrivée de l'avion suivant. Un peu plus tard, l'équipe de l'aviation civile est plus à l'aise dans un petit bâtiment en bois nouvellement construit à proximité du hangar. Il regroupe tous « les services » de l'aviation civile du moment : bureau du délégué, secrétariat, bureau de piste, local point à point, maintenance et « vigie ». Le service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française est officiellement créé, par arrêté ministériel, le 6 décembre 1961.

Sur le plan circulation aérienne, il n'y a encore aucun espace aérien associé à la Polynésie française, inclus dans la FIR (Région d'information de vol) de Nandi



La première véritable tour de contrôle de Tahiti-Faa'a est mise en service en 1965 (Photo prise lors de la mission de MM. Palayret et Charbonnier en mars 1968).



(îles Fidji). L'aviation civile assure le service d'information de vol et d'alerte, à partir du niveau 90 (c'est-à-dire 9 000 pieds, soit environ 2700 mètres d'altitude) par délégation du centre de contrôle régional de Nandi. La FIR Tahiti ne sera créée qu'en septembre 1963.

La région d'information de vol ou FIR (Flight information region) de Tahiti au moment de sa création en septembre 1963. La FIR Easter est alors en projet.

Maintenance en pédalo

À l'ouverture de la piste (QFU 04/22), les moyens techniques sont très insuffisants. Seul existe pour le ralliement un radiophare non directionnel (NDB) de 300W dont la portée et l'efficacité sont pauvres. Aucune aide à l'atterrissage, radio ou visuelle, n'est encore disponible.

Puis un îlot artificiel est construit dans le lagon, dans le prolongement de l'axe de piste et à 1100 mètres du seuil 04. Cet îlot supporte un abri dans lequel sont installés une radiobalise Télérad indicatif « PW » (pour Papeete Ouest), une balise *middle marker* (MM – partie du système d'atterrissage aux instruments) et un phare à éclats.

Ces installations posent un problème de transport inhabituel pour les techniciens qui doivent assurer le suivi et la maintenance des équipements. Jean Bosc se souvient : « depuis l'atelier, il faut traverser une partie du lagon... Dans l'immédiat, nos amis les techniciens sont dotés d'une pirogue mais cette dernière s'avère rapidement inadaptée, en particulier pour le transport de matériel mais aussi pour sa manipulation... Après examen de la situation par les parties concernées, il ressort que c'est le pédalo qui est souhaitable. C'est par conséquent ce moyen qui est très officiellement attribué à la section maintenance. À la lecture de nos comptes rendus, Paris est dubitatif sur certaines de nos activités ! »

Avec Henri Fulachier, commandant de bord et chef de secteur de la TAI, le service de la navigation aérienne a de fréquentes entrevues pour juger des conditions d'exploita-

Îlot artificiel dans le lagon de Faa'a où sont installées une radiobalise MF et la balise MM de l'ILS. Pour se rendre sur cet îlot, la maintenance dispose d'un pédalo (photo Palayret/Charbonnier, mars 1968).





Une balise avec vieux mat rayonnant est installée sur l'île de Makatea. Sur la photo, Pierre Gadrat, collègue radio, qui a participé à l'installation (collection Jean Bosc).

tion de Faa'a. Compte tenu du manque de moyens de ralliement et d'approche, il admet que l'arrivée sur Papeete, surtout en provenance de Los-Angeles, représente toujours une situation délicate, en particulier si la météo est instable. Il faut noter également que l'aérodrome de dégagement de Bora-Bora n'est pas conçu pour les réacteurs et son utilisation est vraiment décidée en dernier ressort.

En l'attente des moyens appropriés, deux améliorations sont réalisées. La première concerne la mise en place d'une radiobalise (indicatif TS pour Tahiti Sud) dans le district de Paea, ceci afin de définir un point de référence sur l'axe d'approche préférentiel QFU 04. Elle est installée chez un particulier qui dispose d'un groupe pour l'énergie électrique et qui accepte la surveillance du matériel. Ce moyen donne un travers à 2,6 miles nautiques de l'entrée de piste. Les équipages apprécient ce petit aménagement. La deuxième amélioration concerne le montage d'une balise (indicatif MK pour Makatea) avec vieux modèle de mâât rayonnant, sur l'île de Makatea dans l'archipel des Tuamotu. Bien que cette île soit relativement proche en amont, 130 miles nautiques dans le nord est de Tahiti, c'est l'unique site possible où l'on peut disposer de l'énergie électrique en permanence et de l'aide des personnels de la Compagnie Française des Phosphates de l'Océanie (CFPO). H. Fulachier confirme que c'est un avantage sensible.

Recherche et sauvetage en hydravion

L'exploitation des vols long courriers océaniques, notamment vers les Etats-Unis, met en lumière les carences en matière de recherches et de sauvetage (*search and rescue* - SAR). Localement, aucun organisme, civil ou militaire, n'est dédié au service SAR.

Au Sud, les forces aériennes néo-zélandaises couvrent la FIR Auckland ainsi que la FIR Fidji à l'Ouest (Fidji est alors sous administration de la Nouvelle-Zélande). Au nord, ce sont les *coast guards* depuis leur région basée à Honolulu, qui sont les maîtres d'œuvre mais ils ne disposent d'aucun moyen aérien d'autonomie suffisante pour être déployé sur la totalité de la route Tahiti/Californie.

UN EXERCICE PAS COMME LES AUTRES

Pour la conduite d'un exercice, afin de se rapprocher au maximum des conditions de la réalité, nous demandons à Guy Winchester, en poste à Bora Bora et son employé d'utiliser un 'Boston whaler' insubmersible et de se placer à la dérive, loin au large de l'île, à l'emplacement de leur choix non connu de l'équipage et des participants. Un petit émetteur VHF simule une balise de détresse. Le but de l'entraînement est la conduite d'une recherche radio suivie de largages, à partir du DC4. Malgré une navigation étendue, aucun signal n'est entendu sur la fréquence prévue et le Boston n'est pas aperçu jusqu'à la tombée de la nuit ! Le retour « bredouilles » s'impose pour les pleins et c'est ainsi que l'exercice se transforme en une opération réelle, dès le lendemain matin, au petit jour. Vous comprenez l'émotion et la détermination des guetteurs et de

tous les participants pour, cette fois, une recherche à vue rendue délicate en raison de la mer devenue agitée, ce qui rend le Boston difficilement repérable.

Nous utilisons un second aéronef sur zone, avec L. Gérault comme commandant de bord. Peu avant midi, nos collègues sont enfin repérés. L. Gérault largue un canot de survie et survole à basse altitude les naufragés volontaires pour s'assurer de leur « vitalité »... leurs signes nous rassurent. Ils seront récupérés en soirée, sains et saufs, par un bâtiment de la marine dérouté.

Ouf, quel soulagement ! Le débriefing nous apprendra que les deux moteurs hors-bord du Boston sont tombés en panne successivement, noyés, ainsi que l'équipement radio, par les vagues déferlantes. Les réparations étaient devenues impossibles. Nous tirons beaucoup d'enseignements de cet « exercice » grandeur nature.

Jean Bosc

En conséquence, la lourde tâche de mettre en œuvre et développer un tel service, obligation réglementaire, est finalement dévolue au service de l'aviation civile de Tahiti. Ce n'est pas une mince affaire compte tenu de la complexité de l'objectif à atteindre. Le projet implique en effet la mobilisation et la formation des personnels, la connaissance de matériels spécifiques, l'utilisation de moyens aériens et maritimes, la conduite de procédures de recherches aériennes et de largage, etc... Mais une fois encore, l'équipe fait face sous la conduite déterminée de Georges Paureau.

Le bien connu Bermuda « India Papa » est utilisé comme moyen de recherches. Une convention est signée entre l'aviation civile et le RAI afin de mettre l'appareil à la disposition du service, un certain nombre d'heures de vol par an, en dehors de l'exploitation commerciale. En outre, un agent de cette compagnie est spécialement désigné pour l'entretien des canots de sauvetage et la mise en œuvre des opérations de largage. Dans le même temps, l'aviation civile reçoit un lot de signalisation (marqueurs fumigènes et fluorescéine).

A partir d'un embryon de RCC (centre de coordination de recherches et de sauvetage), le service organise chaque mois un « exercice SAR » qui se situe généralement en pleine mer. Il s'agit de répéter la technique très codifiée des recherches à vue « en peigne » ou « en escargot », des recherches radio sur balise de détresse, puis s'entraîner au largage de canot. Ces dernières actions sont toujours délicates, effectuées depuis la porte arrière du Bermuda, ouverte pour l'occasion, à faible vitesse et à basse altitude. Ces fonctions sont certes intéressantes, mais demandent beaucoup de bonne volonté, de motivation et de temps de présence. Cependant, personne ne regrette ses efforts lorsqu'il arrive qu'ils soient suivis de beaucoup de satisfaction.

Jean Bosc raconte : « Il arrive que nous soyons sollicités par les autorités locales pour des recherches de bonitiers hors délais ou de kau (embarcation paumotu) perdus ou en panne lors de voyages entre les atolls. Dans ce cas, nous organisons une opération dans le cadre de la convention SAR, ce qui constitue un bon exercice d'entraînement. Il arrive que le résultat soit un succès lorsque nous disposons de données exploitables pour la définition des zones de recherches. En outre, ces expériences particulières nous permettent, à l'occasion de réunions formelles sous la houlette de M. A. Ellacott (travaux publics), de faire connaître aux diverses personnes concernées les quelques dispositions élémentaires à observer pour rendre les recherches plus efficaces. Nous participons ainsi à l'amélioration de conditions de sécurité de la flottille de pêche locale. »

Le service apprend également beaucoup des régions limitrophes : Honolulu, Auckland et Fidji qui organisent des exercices SAR de grande envergure auxquels il est convié. Jean Bosc poursuit : « Leur expérience ainsi que leurs documents nous permettent de grandement améliorer nos connaissances en la matière et nous aident à donner forme à notre RCC et le rendre plus efficace. »



Le Bermuda « India Papa » du RAI est utilisé pour les exercices de recherche et sauvetage (collection Jean-Claude Soulier).

En haut : Douglas Pearson, dit le « Barbu », chef pilote du RAI. En bas : Derek Weetman, pilote du RAI. Tous deux montrent beaucoup de professionnalisme et de rigueur au cours de vols SAR (collection Jean Bosc).



Dans les îles, les hydrobases laissent peu à peu la place aux aérodromes



*En haut : l'hydrobase de Faa'a continue à fonctionner après la mise en service de la piste en 1961 (photo A. Sylvain).
En bas : escale à Manihi en Bermuda (collection Jean-Claude Soulier).*

Comme on l'a vu plus haut, l'ouverture de la piste de Tahiti-Faa'a ne met pas fin à l'utilisation des hydravions. Des hydravions tels le Grumman Mallard, le Catalina ou le Bermuda, ce dernier exploité jusqu'en 1970, utilisent des plans d'eau dans les îles ou atolls, de manière intermittente ou en vols réguliers, en particulier la ligne du RAI Papeete/Raiatea/Bora-Bora et retour.

Les aires d'amerrissage utilisées sont bien dégagées, elles n'ont pas d'infrastructure spécifique et seule une bouée d'amarrage est en place sur chacune d'elles. Jusqu'en 1960, c'est le service des travaux publics qui fabrique, installe et entretient ces équipements. A partir de cette date, les « hydroaérodromes » sont placés sous la responsabilité du service de la navigation aérienne qui commence à se structurer. Gros travail en perspective : il faut inspecter, baliser, établir les cartes d'approche à vue... Mais l'effectif et les moyens techniques ne sont pas encore étoffés. Georges Paureau trouve une solution : outre ses fonctions de circulation aérienne qu'il conserve, en 1961, il nomme Jean Bosc responsable des aérodromes et hydroaérodromes dits extérieurs.

Plusieurs plans d'eau sont alors opérationnels : Raiatea, Bora-Bora, Rangiroa, Manihi, Fakarava et bien entendu, Faa'a. Le travail consiste pour commencer à



vérifier l'état des mouillages (bouée - chaînage - corps mort). Avec un retraité prestataire de service, ancien plongeur de la Marine nationale, une première inspection est effectuée dans les Tuamotu ainsi que la mise en place d'un nouveau mouillage à Takaroa. Cette mission est possible et se déroule dans d'assez bonnes conditions grâce à la mise à disposition du « Meherio » bien connu de la population, commandé par le non moins célèbre « capitaine Olive ». Mais la situation n'est pas facile pour la suite des opérations. Jean Bosc raconte : « *Très vite, je n'ai pas assez de crédits pour utiliser les services d'un plongeur privé. Il faut donc « aller y voir par moi-même » si je veux remplir correctement ma nouvelle fonction ! Un jeune tahitien, libéré de son engagement avec la Marine nationale où il était radio et plongeur, a été embauché récemment : Rino Matehau. C'est lui qui m'apprend les bases de la plongée et me fait pratiquer cette discipline (il n'y a pas encore d'écoles localement) en appliquant les tables de plongée existantes. G. Paureau nous commande deux caisses d'équipements neufs (bi-bouteilles et détenteurs Spirotechnique) et voilà comment au sein de l'aviation civile, on peut devenir plongeur !* » Généralement, Jean Bosc et sa jeune recrue partent avec leurs caisses sur le Bermuda. Il leur arrive de plonger depuis la porte avant pour la vérification de la bouée, lorsque le temps d'escale n'est pas suffisant sur place.

Logement impromptu chez l'habitant

Dès 1961, on leur demande de délimiter un plan d'eau à Anaa pour le Bermuda. Jean Bosc poursuit son récit : « *Ce lagon est unique par ses couleurs, depuis le jaune et toute la palette des verts jusqu'à l'émeraude, c'est magnifique mais cela signifie aussi que la profondeur est faible ; en outre, des 'patates' de corail sont disséminées sur toute sa surface. Il faut donc 'tenter' un vol de reconnaissance. Dans ce but par la liaison HF OPT du moment, nous demandons au 'tavana' de nous baliser une bande d'amerrissage sans obstacles (pas facile du tout !) Le vol a lieu en octobre et plusieurs services officiels profitent de cette opportunité pour se rendre sur cet atoll où les liaisons maritimes sont espacées. A la verticale du lagon, malgré plusieurs passages y compris à basse altitude, il est impossible de repérer le balisage dont nous avons reçu la confirmation de mise en place. Le commandant de bord A. Frame décide de se dérouter sur Fakarava pour un retour sur Papeete le lendemain. C'est ainsi qu'une trentaine de passagers débarquent dans ce dernier atoll où bien entendu, personne ne nous attend, de plus la majorité des familles est partie au 'secteur' ! Logement impromptu chez l'habitant, c'est une expérience pour beaucoup ! Quelques jours plus tard, nous apprenons depuis Anaa que le Tavana avait fait mettre en place de longues branches de 'purau' bien lisses, élaguées de tout feuillage, pour baliser le lagon ! La population a vécu trois jours de liesse pour épuiser toutes les provisions qui avaient été préparées pour notre 'tamaaraa' !* »

Le Club Med présent, dès 1961, à Rangiroa

Progressivement, des plates-formes appelées «aérodromes extérieurs» en raison de leur implantation hors de Tahiti sont construites et mises en service. En dehors des pistes militaires construites pour les besoins du CEP (Hao, Moruroa, Fangatau en 1964 ; Totegegie en 1966), les premiers terrains d'aviation à voir le jour sont ceux de Raiatea et Rangiroa, tous deux aérodromes d'Etat. Seconde île en importance après Tahiti, Raiatea est dotée d'un aérodrome en 1962. En



En haut : octobre 1961 à Fakarava, arrivée à la bouée d'amarrage (collection Jean Bosc).

En bas : 1963, une balise et une bouée sont installées dans la baie de Cook à Moorea et c'est une première en avril : l'île sœur est à quelques minutes de Papeete avec le Bermuda (photo M. Thion).

NAISSANCE DES PISTES PUBLIQUES

1962	Raiatea
1965	Rangiroa
1967	Moorea
1969	Manihi
1970	Ua Huka
1971	Huahine, Hiva Oa
1972	Tubuai, Maupiti
1973	Arutua, Takapoto
1976	Rurutu, Makemo, Mataiva, Ua Pou et Anaa
1977	Napuka, Tikehau et Apataki
1978	Kaukura, Fangatau et Fakarava
1979	Tatakoto, Reao, Pukarua, Puka Puka et Nuku Hiva
1981	Nukutavake
1985	Fakahina, Tureia
1986	Takaroa, Vahitahi

raison du relief important de l'île, aucun site favorable n'a pu être trouvé sur la bande côtière. C'est donc un remblai sur une dalle corallienne au nord de l'île que l'aérodrome est finalement implanté : piste de 1400 m de longueur sur 30 m de largeur. Moyennant quelques limitations, cette longueur était suffisante pour l'exploitation des DC4 du moment puis des F27 des années 1970. A Rangiroa, atoll le plus grand et le plus peuplé de Polynésie, l'aérodrome est construit en 1965. L'intérêt touristique de l'atoll a attiré le Club Med dès 1961, mais la liaison hebdomadaire, qui se poursuit alors vers Manihi avec l'hydravion Bermuda, posait parfois de sérieux problèmes, notamment pour les correspondances. En effet, en période de « maraamu », le lagon très agité ne permet pas toujours l'amerrissage. L'aérodrome construit en 1965 devait satisfaire les besoins de liaisons interinsulaires régulières par les avions DC4. Il devait également servir comme aérodrome de dégagement de Tahiti-Faa'a. L'aérodrome de Bora Bora, en effet, n'était pas le terrain idéal pour remplir ce rôle (piste trop courte et relief proche). Rangiroa pour sa part est entièrement dégagé de tout obstacle et les situations de mauvais temps durable avec mauvaise visibilité y sont rarissimes. Pour remplir sa première fonction, une piste de 1500 mètres aurait été suffisante. Pour satisfaire la seconde, il fallait 600 mètres supplémentaires. C'est donc une piste de 2100 m x 30 m qui est mise en service.

Frénésie de construction

Du côté des aérodromes territoriaux, les premières constructions concernent les îles de Moorea (1967) Manihi (1969) et Ua Huka (1970), premier aérodrome construit sur l'archipel des Marquises. La piste de 755x20 mètres est implantée au sud de l'île, seul site propice. La piste présente une pente longitudinale négative (jusqu'à -2,4%) au QFU préférentiel et, à son extrémité, une falaise de 30 à 40 mètres plonge dans la mer. Au QFU inverse, une colline crève les dégagements au décollage. Les atterrissages et décollages sont toujours délicats. Mais ce terrain représente la première plate-forme utilisable par avion aux îles Marquises. Un vol technique est effectué le 28 octobre 1970, suivi du vol inaugural le 4 novembre, puis les vols commerciaux réguliers suivront en 1971. La carte d'approche à vue mentionne : turbulence par vents forts, mais également : divagation de chevaux sauvages... En effet, les premiers temps, l'aérodrome n'est pas clôturé et des bandes de chevaux galopent et cherchent leur pitance sur le territoire qui leur est habituel.

Entre 1967 et 1986, trente aérodromes sont construits en Polynésie française. La construction de ces aérodromes est financée par le Territoire, mais c'est le service de l'infrastructure aéronautique de l'aviation civile qui mène à bien ces projets. Pour chacun d'eux, le montage est immuable : recherche de site, établissement du projet, acquisition foncière, exécution des travaux qui suppose le transport par voie maritime des engins et des personnels de l'entreprise qui travaillent sous la conduite du service de l'infrastructure. Une telle frénésie de construction en un temps aussi court représente un effort financier important qui correspond à une politique de désenclavement voulue par les autorités du Territoire.

« Nous ne comptons pas notre temps »

L'installation et la maintenance des équipements sur les aérodromes extérieurs représentent une activité particulière et intense en raison des condi-



tions d'éloignement et de la diversité des cas. Georges Chanteloup a bien connu cette époque. Arrivé en Polynésie en 1967, il rejoint la division technique pour participer aux tâches de maintenance et d'entretien des installations techniques à Tahiti-Faa'a, mais aussi sur les aérodromes de Rangiroa, Bora Bora, Raiatea et Moorea. « En 1967 les aérodromes de Bora Bora, Raiatea et Rangiroa étaient pourvus d'équipements de télécommunications, d'une radiobalise et d'une centrale électrique. Moorea et Huahine recevaient les mêmes équipements vers 1970. L'effectif de la maintenance, n'était pas suffisant pour faire face aux besoins. Les conditions de travail étaient souvent difficiles et pénibles. L'infrastructure hôtelière était inexistante à cette époque, et lorsque la mission se prolongeait, on logeait chez l'habitant, lorsque c'était possible ou dans des baraquements insalubres, infestés de guêpes et de moustiques. La restauration n'était pas plus développée. On trouvait quelques snacks qui nous permettaient de survivre. Le soir après le travail terminé, il arrivait que nous ne puissions prendre de douche parce que la distribution d'eau et d'électricité était coupée pour tout le village. Nous devions nous coucher dans le noir, sans se laver, ni manger car les snacks étaient fermés ! On comprend pourquoi il n'y avait pas beaucoup de volontaires pour faire les missions dans les Iles. Malgré ces inconvénients, tout se faisait dans une assez bonne ambiance car nous étions une génération de pionniers dont beaucoup d'entre nous avaient participé à l'avènement et au développement de l'aviation dans les Territoires d'outre-mer avec peu de moyens. Les travaux les plus divers ne nous posaient pas de problèmes, et nous ne comptons pas notre temps. »

« Plus de réservation, ni de délai d'attente »

Mais les déplacements dans les îles n'étaient pas facilités en raison des problèmes de réservation. Georges Chanteloup prend donc la décision d'acheter un avion avec ses deniers personnels pour faire les missions. « En 1974, j'allais aux Etats-Unis, et je trouvais sur un aérodrome de la banlieue de Los Angeles à Santa Ana, l'avion qui correspondait à nos besoins. C'était un avion de tourisme PIPER Twin Comanche de 4/6 places, bimoteur, entièrement équipé avec pilote automatique, et en bon état. L'achat était conclu immédiatement et après beaucoup de tracasseries administratives, l'avion arriva enfin à Tahiti le 28 février 1975, après une longue traversée d'une trentaine d'heures de vol au-dessus de l'Océan Pacifique, faisant escale à San Francisco, Honolulu

Page de gauche, photo du haut : aérogare de Moorea-Temae en 1969 (collection Jean Bosc).

Photo du bas : aérodrome de Raiatea en 1968 (photo Palayret/Charbonnier).

Ci-dessous, première photo : premier vol technique sur Ua Huka, 28 octobre 1970. Deuxième photo : l'équipage pose devant le F-OCV (collection Jean Bosc).



SUR L'ÎLE DE UA HUKA...

Tihoti (alias Georges Paureau) m'a dit : « tu seras le premier chef d'aérodrome de Ua Huka et des Marquises... ! On ne discute pas avec le Chef ! ». Quelques temps après mon affectation, la Land Rover mise à ma disposition, trop fatiguée, est définitivement hors d'usage. J'informe le service qui me fait savoir qu'il n'est pas possible d'expédier un autre véhicule avant quelques semaines ! Je ne peux pas rester sans moyen de transport et après négociation avec le boss, je reçois l'accord pour acheter un cheval dressé que je vais chercher, à pied, au vil-

lage... A partir de ce moment là, je deviens le cow-boy de l'aviation civile, mais pour surveiller des chevaux ! Puis, environ deux mois plus tard, j'ai l'impression qu'une opération commando a été organisée sur Ua Huka : une Land Rover neuve, enveloppée dans un filet, m'est livrée directement sur le terrain par un hélicoptère militaire, à partir d'un bateau de transport de la Marine Nationale ! Je reste trois années sur ce terrain isolé. Tihoti savait que j'étais d'origine marquisienne et que je parlais le marquisien...

Richard Vii, dit Tico

INSTALLATION D'UNE RADIOBALISE À TAKAPOTO

Je partais seul pour faire cette installation. Quelle surprise, l'emplacement choisi pour mettre le mât d'antenne était au centre d'une passe, entre la mer et le lagon ! Les plots d'ancrage dépassaient la surface de l'eau de 40 cm. Pour mettre en place le plan de terre au fond du lagon, j'étais obligé de m'immerger dans l'eau. La profondeur variait en fonction de la marée (60 cm). J'ai failli être emporté deux fois au large par le courant dans la passe lorsque je commençais à poser les premiers brins du plan de terre. Il n'était pas possible de travailler dans ces conditions, c'était trop dangereux. Je décidais d'attendre que la passe soit à l'étape à chaque changement de marée. Après ce travail difficile, tout était prêt pour ériger le mât. Les réglages ont été laborieux. J'ai été obligé de descendre et remonter le mât plusieurs fois pour trouver le bon réglage de la « self » d'antenne. J'ai eu la chance d'avoir l'aide spontanée de quelques jeunes du village pour finir l'installation de cette antenne. Après deux jours de travail exténuants, je pouvais rentrer à Tahiti.

Georges Chanteloup

et Christmas. Le convoyage était assuré par une société américaine. Après une révision générale, une peinture neuve et un vol de contrôle Véritas, l'avion recevait son certificat de navigabilité et son immatriculation. Je profitais de quelques missions sur les aérodromes des îles Sous-le-Vent pour me familiariser avec le pilotage de l'avion, et aussi pour connaître son comportement dans des conditions réelles de vol aux instruments. C'était agréable de faire des missions urgentes, plus de réservations, ni de délais d'attente pour les retours de missions. Le 7 janvier 1976, la direction de l'aviation civile établissait une convention dans laquelle il était stipulé que je mettais mon avion à la disposition du service de l'aviation civile en Polynésie française. Je prenais à ma charge tous les frais d'entretien et taxes diverses. En contrepartie des services rendus, une participation aux frais m'était accordée en fonction des personnes et du fret transportés. Le montant de cette participation ne devait pas être supérieur au montant du prix du billet d'une ligne commerciale régulière. Ce n'était qu'un remboursement partiel ! »



En haut : arrivée du Piper Twin Comanche, encore sous immatriculation américaine. En bas : Georges Chanteloup à bord de son Piper Twin Comanche immatriculé F-OCZB lors de son premier vol (collection Georges Chanteloup).

Le paysage aéronautique polynésien jusqu'au début des années 70

Du côté de la desserte des îles, la Régie aérienne interinsulaire (RAI) devient en 1958, nous l'avons vu plus haut, le RAI, Réseau aérien interinsulaire, sous la direction de la TAI. La même année, le RAI doit faire face au crash du Catalina F-OAVV à l'amerrissage à Uturoa (Raiatea) qui fait onze victimes. Pour remplacer le Catalina perdu, le RAI achète à Sir Gordon Taylor, célèbre pilote australien, son Bermuda, hydravion construit en Angleterre en 1946 qui peut accueillir, outre son équipage jusqu'à 46 passagers. Après l'ouverture de Faa'a, le Bermuda avec son pilote Douglas Pearson, surnommé le « Barbu », continue des liaisons régulières avec les îles Sous-le-Vent, alternativement avec le DC4. Il est aussi affecté à des tâches occasionnelles vers l'ensemble des îles, comme les liaisons sanitaires ou administratives, les vols pour les autorités militaires et les recherches en mer. Patrick O'Reilly raconte dans son ouvrage sur Tahiti et l'aviation : *« Aux Tuamotu, le Barbu et son hydravion géant finirent par jouir d'une réputation quasiment légendaire. A Rangiroa, la vie des indigènes était rythmée par les passages hebdomadaires du Bermuda. Les touristes eux aussi, l'attendaient car il était leur seule espérance de pouvoir quitter l'île dont les charmes, quoique certains, n'étaient pas inépuisables ! Le Barbu savait cela et c'était rare de le voir repartir sans amerrir sur le lagon quelquefois agité ! Lorsqu'après un passage au-dessus du lagon, l'avion tournait puis descendait jusqu'à presque toucher l'eau, puis ensuite repartait après avoir survolé le village de Tiputa à basse altitude, les Paumotu disaient : ça, c'est le Barbu... Et s'il n'amerrit pas, c'est que personne ne peut le faire ! »* L'ouverture progressive des pistes dans les îles va permettre l'usage des DC4 et le Bermuda cède peu à peu sa place. La piste de Moorea inaugurée en 1968 voit la mise en service d'un Twin Otter. A la fin des années 1960, le RAI passe entre les mains de l'UTA et devient Air Polynésie. Patrick O'Reilly raconte : *« Le nouveau label est considéré comme plus évocateur, plus touristique, plus attirant et correspond mieux aux objectifs fixés à cette compagnie par ses nouveaux propriétaires : à l'UTA les liaisons avec la France, à Air Polynésie, les relations interinsulaires. »* Le parc de la compagnie comprend un DC4, deux Fokker F27, un Twin Otter et deux Britten Norman « Islander », pour la desserte des pistes courtes (Moorea, Maupiti, Manihi et les Marquises).

Au premier plan, un DC8 de la TAI. Au second plan, un DC4 du RAI repeint aux couleurs de la TAI avant de devenir Air Polynésie (photo Jean-Claude Soulier).



Navette Faa'a-Moorea

Une compagnie concurrente du RAI fait son apparition en 1968 : Air Tahiti créée par Marcel Lejeune. Société anonyme, elle a pour but « le transport aérien de personnes et de marchandises en Polynésie française ». Ses principales activités se portent immédiatement sur Moorea dont la piste vient d'être achevée. Aux côtés de Marcel Lejeune, Jean Gillot est chargé de tout mettre en place. Il se souvient : *« Il faudra apprendre notre nouveau métier, créer un atelier d'entretien des avions, le faire agréer, etc. Le fils de Marcel Lejeune, Jean-François, nous rejoindra en 1970 pour occuper les fonctions de président de la société et de chef-pilote. Les vols commerciaux commencent sur la navette Faa'a-Moorea début octobre 1968. Nous exploitons alors le Cessna 206 F-OCGU, le Piper AZTEC F-OCIT. Deux Britten-Norman ont été commandés, avec option pour deux autres. Le premier, F-OCMN, arrive en vol depuis l'Angleterre convoyé par le constructeur par la voie des Indes en 18 jours, début mars 1969, et le deuxième mi-avril 1969.*

Jean Gillot devant le Piper Aztec d'Air Tahiti sur l'aérodrome de Ua Uka le 4 novembre 1970, jour de l'inauguration de l'aérodrome (collection Jean Gillot).



Les deux autres arriveront, toujours en vol, en mai 1971. » Entre temps en 1969, Air Tahiti rachète à Georges Ravel le nom d'Air Moorea, qu'il garde en réserve et ses deux Cherokee 6.

Avion pour Evasan demandé via RFO

Les vols se succèdent, Air Tahiti se développe. Jean Gillot se souvient encore : « *Je fais de nombreux vols en Evasan, de jour puis de nuit, vers les îles. A cette époque, il n'y avait pas de permanence organisée, et il est même arrivé que le service des urgences de l'hôpital de Mamao fasse passer une annonce au bas de l'écran de la télévision RFO pour nous demander, à moi ou à Jean-François de prendre contact avec eux pour une Evasan vers une île extérieure, Moorea ou autre (...)* Lorsque l'un de nos avions doit rentrer le soir, depuis mon domicile, j'écoute les fréquences HF BLU ainsi que toutes les fréquences VHF et je peux ainsi suivre le bon déroulement des vols. »

A partir de 1975, un accord est noué avec Air Polynésie pour la ligne Moorea, et les pilotes d'Air Tahiti pilotent les Twin Otter d'Air Polynésie sur cette ligne. Le trafic des passagers entre Tahiti et Moorea se développe de façon importante. « *Un certain week-end du 15 août, je crois que c'était en 1975 ou 1976, nous avons transporté sur la navette Moorea plus de 1 100 passagers en une seule journée. La demande est telle que je pilote tous les dimanches après-midi sur cette navette Tahiti-Moorea.* »

L'AVENTURIER JAPY

Dès l'ouverture de la piste de Faa'a en 1960, André Japy achète un Piper Supercub avec un moteur de 150 chevaux Lycoming. André Japy avait presque réussi le raid en monomoteur SIMOUN Paris-Tokyo et avait échoué de peu avant l'arrivée, de nombreuses années auparavant. Il a sa propre piste d'atterrissage dans la presqu'île juste au-dessus de Taravao, une bande en herbe de 500 mètres sur 30 mètres de large. La population de Taravao raconte qu'il fait des vols d'entraînement de nuit à partir de cette piste en herbe.

Avec son Piper, il effectue un vol et se pose à Anaa sur une surface aménagée par la population sur un motu situé plus à l'Ouest de celui où se trouve le village. La surface du terrain a été grossièrement nettoyée et nivelée en traînant des troncs de cocotier tirés par les hommes du village.

Il effectue ensuite un vol vers Fakahina et se pose sur la plage côté lagon. La distance de Tahiti est de 550 NM ce qui représente environ 6 heures de vol avec cet appareil. Il n'a aucun moyen de navigation et navigue uniquement à l'estime, au cap et à la montre. Cependant, il peut mieux préciser sa position en faisant des visées sur le soleil avec un sextant à bulle en fin de trajet. En effet, au

départ de Tahiti, il fait systématiquement une route vers la droite de son point de destination pour être sûr avant l'arrivée d'avoir l'île sur la gauche, ou l'inverse, selon la position qu'occupera le soleil à l'heure de son arrivée.

Quelque temps après, toujours avec le même avion, il fait un vol vers Nouméa qu'il atteindra sans problème et fera le vol retour de la même façon. Son Piper est équipé de réservoirs supplémentaires qui lui donnent une autonomie maximum.

Cet avion est ensuite racheté par Monsieur Marcel Lasserre et André Japy le remplace par un Cherokee 4 avec lequel il tente la traversée Tahiti/îles de Pâques/Santiago. En route, en pleine nuit et pratiquement à la verticale des îles Gambier, il observe une perte de puissance du moteur. Il décide alors de faire demi-tour et atterrit sans encombre à Moruroa. Le filtre à air du moteur s'était partiellement colmaté avec la pluie subie pendant le vol qui avait fait une sorte de pâte de boue avec la terre et la poussière qui étaient projetés sur son appareil au parking juste derrière le stationnement des DC4 au moment du démarrage de leurs moteurs. Le filtre a été remplacé à Moruroa et le Cherokee est rentré sans problème à Tahiti. Le raid n'a plus été tenté.

Jean Gillot

En 1988, le Territoire achètera à la fois à l'UTA la compagnie locale Air Polynésie et à Maître Lejeune et aux autres actionnaires la société Air Tahiti. Le Territoire décidera alors de changer les noms des deux compagnies, Air Polynésie prenant le nom de Air Tahiti, et Air Tahiti devenant Air Moorea.

Amateurs passionnés

L'ouverture de la piste de Faa'a va permettre, en 1963, la reprise du fonctionnement de l'aéro-club de Tahiti. Ce club, créé par des passionnés en 1947, a connu des difficultés avec les appareils sur flotteurs et s'était mis en sommeil. Il renaît en 1963 sous le nom d'Aéro-club de Tahiti, grâce notamment à l'action de Georges Paureau qui obtient l'affectation d'un technicien de la navigation aérienne, Joseph Lecadre, pilote professionnel et instructeur pilote privé, lequel est mis à la disposition permanente du club en qualité de chef pilote.

Jean Gillot a participé activement à la renaissance de l'aéro-club, il raconte : « En 1962, le mécanicien navigant de la SPAL me conseille l'achat d'un Piper Cub J3 à Honolulu. L'avion est en fin de potentiel cellule, moteur refait. La caisse arrive par bateau en octobre 1962. L'avion doit être réentoilé complètement. Toujours par l'intermédiaire de ce mécano navigant, j'avais commandé un kit complet de réentoilage en lin et c'est avec l'aide bienveillante de Maurice Graindorge et de Roger Baur, mécaniciens à Air Polynésie, que je refais complètement la cellule, fuselage, ailes et gouvernes. Toutes les gouvernes ont été cousues à la maison avec l'aide de mon épouse Hinano. Finalement le 21 juin 1963 le Piper J3 immatriculé F-OCAC muni de son certificat de navigabilité, délivré par M. Le Bihan, représentant du Bureau Véritas, fait son premier vol à Faa'a avec l'aide de Joseph Lecadre. Le Piper est peint uniformément en couleur jaune. »

La présence de ce Piper Cub à Faa'a fait venir les amateurs passionnés comme Jean Arbelot, Marcel Lasserre, François Ollier, Jacky Teuira et quelques autres. L'aéro-club devient propriétaire du Piper Cub de Jean Gillot, tandis que Marcel Lasserre, ayant racheté celui d'André Japy, le met à disposition des membres. Les hangars de l'aéro-club sur le motu Tahiri abritèrent par la suite cinq Jodel et trois Piper. Jean Gillot se souvient encore : « A cette époque, il n'y a que très peu de trafic à Faa'a et le F-OCAC n'a même pas de VHF. Il n'a pas de démarreur non plus et on démarre le moteur en lançant l'hélice à la main. En dehors des rares vols internationaux, le DC4 de la compagnie Air Polynésie part le matin pour Bora Bora et revient le soir. Pendant ce temps, la tour est fermée et nous avons quartier libre avec le F-OCAC. Il arrive que le F-OCAC, sans radio, soit encore en vol au retour du DC4 piloté par le commandant Pearson qui a alors surnommé le Piper Cub 'le péril jaune'. »

Afin d'améliorer les finances de l'aéro-club et faire mieux connaître l'aviation légère, un premier grand meeting aérien a lieu en mai 1964. Jean Bosc se remémore l'événement : « C'est une foule énorme qui vient de tous les districts de l'île pour voir de près les machines volantes. Des baptêmes de l'air ont lieu en DC4 et, en statique, le B707 de la PanAm est visité. Le Jodel du club, entre deux chasses aux ballons, effectue de nombreux tours de piste avec les enfants... Il est probable que des vocations sont nées ce jour. La manifestation est un succès, elle sera rééditée. »



Joseph Lecadre, chef-pilote et John Hars, instructeur, dans les locaux de l'aéro-club de Tahiti en 1964 (collection Jean Bosc).

LES AUTRES AÉRO-CLUBS

1968 Naissance de l'Aéro-club des îles Sous-le-Vent sous l'impulsion de Guy Juventin avec un Piper J3.

1969 Fondation du Cercle aéronautique de Tahiti par Jean Hars et Claude Paucellier, anciens membres de l'aéro-club de Tahiti qui souhaitent notamment faire de la voltige.

1978 Création de l'aéro-club UTA, extension de l'aéro-club UTA de métropole.

LES COMPAGNIES ÉTRANGÈRES À FAA'A

Aux côtés de la TAI puis de l'UTA, plusieurs compagnies étrangères sillonnent le ciel polynésien :

SPAL : la South Pacific Air Lines pose régulièrement son Super Constellation entre 1960 et 1963 sur la piste de Faa'a pour relier Honolulu à Tahiti.

Pan American Airways : reprend la liaison Honolulu/Tahiti à partir de 1963 en B707. Elle proposera ensuite des liaisons vers San Francisco, Los Angeles et Pago Pago aux îles Samoa. En juillet 1973, un B707 de la compagnie se crashe après le décollage de Faa'a faisant 78 victimes. La PanAm quittera le ciel polynésien en 1979.

Qantas : la compagnie australienne ouvre la ligne Sydney-Papeete en 1963 avec un B707.

Air New Zealand : en 1965, la TEAL devient Air New Zealand. La compagnie relie Auckland à Papeete à partir de 1967 en DC8.

LAN Chile : la compagnie inaugure en 1968 sa ligne Santiago/Papeete via l'île de Pâques en DC6B. A partir de 1970, elle exploitera des B707 sur la ligne.

Cohabitation UTA /Air France

En 1960, la TAI, dont nous avons déjà évoqué les premières activités en Polynésie française (voir page 10), exploite en DC7 puis en DC8 une partie de la ligne française du Tour du Monde : la liaison Los Angeles-Papeete. L'année 1963 voit la fusion de l'UAT (Union Aéro-maritime de Transports) et de la TAI qui donne naissance à l'UTA (Union de transports aériens). La compagnie s'installe en 1964 dans le Pacifique et établit son centre administratif à Papeete. Patrick O'Reilly raconte : « *les hôtesse et les garçons de bord sont recrutés et formés localement. Les voyageurs arrivant ou quittant Tahiti, sont le plus souvent couronnés de fleurs par d'authentiques vahine en robe 'ahu mama ruau', capables de les saluer dans le plus pur style tahitien !* » Elle installe également à Faa'a un échelon technique destiné à assurer le maintien en état de vol de ses long courriers, le Centre industriel du Pacifique (CIP). Très vite, les compagnies locales (Air Tahiti et Air Polynésie) se tournent vers lui et lui demandent de prendre en main le soin de leurs propres flottilles. A l'arrivée du CEP, il sera également chargé de l'entretien des appareils de l'Armée de l'Air et de la Marine nationale. Avec ses DC8, l'UTA assure, à partir de Papeete, des liaisons régulières directes avec Los Angeles (où Air France prend le relais pour transporter les passagers jusqu'à Paris), Auckland, Sydney et Nouméa d'où les avions regagnent la France par la voie des Indes. En mai 1973, l'UTA mettra en service sur ses principales liaisons océaniques un DC10-30, jumbo-jet spécialement conçu pour les longues distances. La même année, Air France ouvre une ligne qui relie, en Boeing 707, Paris à Tokyo via Lima et Papeete. Cette liaison sera exploitée durant quatre années. Dans son livre sur l'aviation à Tahiti, Jean-Louis Saquet explique comment l'UTA et Air France cohabitent dans le Pacifique : « *Dans leur partage du monde, sur la ligne Papeete-Paris, l'UTA et Air France sont longtemps complémentaires. le DC8, puis le DC10 de l'UTA couvrant la partie Pacifique aller-retour jusqu'à LAX où la compagnie nationale continue à son tour le voyage vers Orly. C'est le schéma immuable de cette collaboration. Les correspondances ne sont pas toujours synchronisées (...)* Il n'est pas rare que des contretemps (pannes, grèves, retards) obligent les voyageurs à prolonger leur séjour américain. La compagnie responsable organise alors des excursions pour occuper ses clients et va même jusqu'à leur distribuer des dollars de poche ! » Au milieu

des années 80, le marché africain où l'UTA déploie la plus grande partie de son activité se dégrade rapidement. L'historique compagnie des destinations tropicales sera finalement rachetée par Air France en janvier 1990. A cette date, le temps des pionniers est déjà loin ! Nous sommes à l'époque des grandes fusions, avec la création de groupes qui ouvrent la voie à une nouvelle ère du transport aérien mondial.

Le DC10 de l'UTA pour la première fois à Tahiti-Faa'a en 1973 (photo Cl. F. Nanai in « Tahiti et l'aviation » de P. O'Reilly).



Points de repère

Année	Aéroport de Tahiti-Faa'a	Transporteurs	Divers
1958		La RAI devient le RAI sous la direction de la TAI Liaison Nouméa/Bora Bora en DC6B de la TAI Vol de réception du Bermuda du RAI	Arrivée de Georges Paureau en Polynésie française
1959	Début des travaux de construction de l'aéroport de Tahiti-Faa'a		
1960	2000 m de piste utilisable	Liaison Hawaii/Bora Bora de la SPAL sur Super Constellation Un DC7 de la TAI se pose à Faa'a Premier DC6B de la TEAL à Faa'a	
1961	3415 m de piste utilisable	Rotation inaugurale du Lockheed Electra de la TEAL Premiers vols commerciaux en DC8 de la TAI Début d'exploitation du DC4 par la RAI	
1962			Ouverture de l'aérodrome de Raiatea
1963		Fusion de l'UAT et de la TAI : naissance d'UTA Premiers vol B707 de Qantas Achat des droits de trafic de la SPAL par la PANAM	«Renaissance» de l'aéro-club de Tahiti
1964	Inauguration des premiers locaux de l'aérogare de Tahiti-Faa'a	Arrêt de la TEAL	Installation du CEP
1965	Mise en service de la tour de contrôle de Faa'a	La TEAL devient Air New Zealand	Ouverture de la piste de Rangiroa
1966	Concession au profit de la SETIL pour une durée de 30 ans		Premiers tirs à Moruroa Visite du général de Gaulle
1967	Mise en service de l'aérogare frêt	1er vol DC8 d'Air New Zealand	Ouverture de la piste de Moorea
1968		Création d'Air Tahiti (qui deviendra Air Moorea en 1988) 1er vol commercial Lan Chile en DC6B	Le service Météo s'installe à Faa'a
1969			Ouverture de la piste de Manihi
1970		La filiale RAI d'UTA devient Air Polynésie (qui deviendra Air Tahiti en 1988) Desserte en B707 par Lan Chile Dernier vol du Bermuda	Ouverture de la piste de Ua Huka



De haut en bas et de gauche à droite :

- Georges Paureau à la réunion PAC-RAN de Manille en octobre 1956 (photo Bernard Paureau).
- Aéro-club de Tahiti, mai 1964. Le chef pilote Joseph Lecadre et Jean Gillot « chasseurs de ballons » (photo Jean Bosc).
- Mars 1968, mission de MM. Palayret et Charbonnier. Au premier plan : A. Mahé, G. Paureau et M. Palayret (photo mission Palayret).
- La salle SAR en 1970, détente après débriefing. De gauche à droite : G. Beigneux, G. Chanteloup et G. Paureau (collection Georges Chanteloup).
- Arrivée de Georges de Caunes sur l'île de Eiao aux Marquises en septembre 1962. A l'avant de la baleinière, Robert Herzog. Debout au milieu, Georges de Caunes (in « de l'atome à l'autonomie » de Philippe Mazellier).
- Inauguration de l'aérodrome de Nuku Hiva en décembre 1979. De gauche à droite : R. Dussart, G. Chanteloup et Madly, la compagne de Jacques Brel (collection Georges Chanteloup).
- Repas de séniors en 2003 : J. Bosc, G. Paureau et R. Vii (photo Jean Bosc).