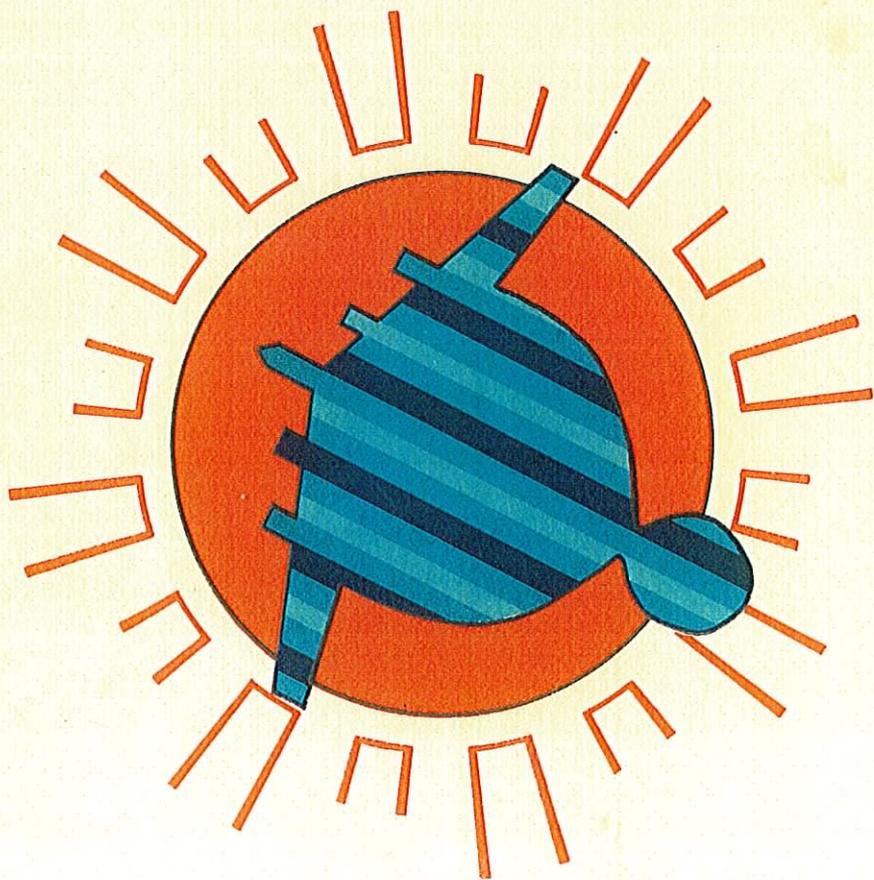


MANUREVA

Bulletin de liaison de
l'Aviation Civile



POLYNESIE FRANCAISE

MANUREVA

SOMMAIRE

- 1 - EDITORIAL
- 2 - LE DOSSIER DU TRIMESTRE
- 3 - CHRONIQUE AERONAUTIQUE
- 4 - TRANSPORT AERIEN
 - Trafic International
 - Trafic Intérieur
- 5 - ACTIVITES DES SERVICES
 - Section Administrative
 - Service de l'Infrastructure Aéronautique
 - Service de la Météorologie
 - Service de la Navigation Aérienne
- 6 - ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES
 - Centre de Contrôle Régional
 - Centre de Recherche et Sauvetage
 - Liste des Aérodrômes
 - Aides Radioélectriques
 - Mouvements sur l'Aérodrome de TAHITI-FAAA
 - Activités SSIS
 - Bureau Central des Télécommunications
 - Bureau d'Informations Aéronautiques
 - Protections Météorologiques
 - Personnel Navigant
- 7 - INFORMATIONS DIVERSES
 - La Vie des Personnels
 - Nous Avons Lu Pour Vous
 - La Page Littéraire



EDITORIAL

Le second trimestre 1981 aura été riche en ouverture de nouvelles lignes, arrivées de nouvelles compagnies et nouveaux types d'avions : B 707 de la SPIA, B 737 de Polynesian Airlines, Bac 111 d'Air Pacific, B 747 d'UTA, B 727 d'Air Tungaru.

Nous sommes déjà tous habitués à voir les appareils commerciaux atterrir régulièrement sur la piste de Faaa et en toute sécurité.

Sécurité, régularité ... sont en effet les deux grands objectifs des services de la circulation aérienne.

Pour les atteindre, il faut une organisation qui repose sur des moyens en matériel - les équipements de radionavigation et radiocommunications -, et en homme - les Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne, plus communément appelés " aiguilleurs du ciel " par la presse non spécialisée.

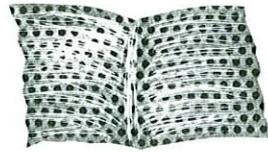
Les nouveaux équipements de radiocommunications de Faaa (liaison satellite Papeete - Auckland, centre émetteur, centre de réception déporté) ont été inaugurés le 14 Mai 1981 ; leur description a fait l'objet d'un récent dossier du trimestre (Manureva n° 14).

Les Services de la circulation aérienne vous ont également été présentés, dans le N° 3 de Manureva, en 1977.

Cependant, le domaine aéronautique évolue vite et en quatre ans, plusieurs éléments nouveaux sont apparus.

Aussi le dossier de ce trimestre est-il consacré à l'organisation des services de la circulation aérienne et des services de recherches et sauvetage, telle qu'elle se présente en 1981 et telle qu'elle devrait être dans les années à venir.

-0 #0-



L'ORGANISATION ATS-SAR EN POLYNESIE FRANCAISE

Le langage spécialisé aéronautique fourmille de sigles et autres abréviations dont la traduction en clair échappe parfois aux non-initiés :

- A T S, de provenance anglo-saxonne, (Air traffic Services) se traduit par Services de la circulation aérienne.
- S A R, de même provenance (Search and Rescue) se traduit par Service de recherches et sauvetage.

Si cette dernière expression ne pose guère de difficulté de compréhension, il semble qu'il n'en soit pas toujours de même pour les Services de la circulation aérienne et le recours à la littérature spécialisée s'impose.

La réglementation de la circulation aérienne et ses fondements, (annexes 2 et 11 à la Convention relative à l'aviation civile internationale - Chicago - 7 décembre 1944) permettent de découvrir que Service(s) de la circulation aérienne est un terme générique désignant à la fois :

- . le Service du contrôle de la circulation aérienne,
- . le Service d'information de vol et
- . le Service d'alerte.

Ces Services sont des obligations auxquelles ont souscrit des Etats ayant ratifié la Convention de Chicago à l'égard des usagers de l'espace aérien, ces obligations ayant pour objet :

- Pour le contrôle de la circulation aérienne, de prévenir les abordages entre aéronefs, de prévenir les collisions sur l'aire de manoeuvre entre aéronefs et obstacles, d'accélérer et régler la circulation aérienne ;
- Pour l'information de vol, de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace du vol ;
- Pour le service d'alerte, d'alerter, lorsque les aéronefs ont besoin des services de recherches et sauvetage, les organismes chargés de ces services et de prêter à ces derniers le concours nécessaire.

.../...

Ces obligations sont assumées par des organismes spécialisés, centres de contrôle régional, centres de contrôle d'approche et tours de contrôle dans des portions de l'espace aérien désignés soit par les Etats pour les territoires sur lesquels s'étend leur autorité, soit par des accords internationaux pour l'espace situé au-dessus de la haute mer ou de souveraineté indéterminée. Ces accords internationaux sont établis sous l'égide de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ; les réunions régionales de navigation aérienne (Réunion de Honolulu en septembre 1973 par exemple pour la région ASIE/PACIFIQUE) et l'action des bureaux régionaux de l'OACI (bureau régional Asie-Pacifique de BANGKOK) sont déterminants dans ce domaine.

x
x x

I.- LA FIR - T A H I T I -

Depuis Septembre 1963, l'administration française a accepté la charge des services de la circulation aérienne dans la région d'information de vol et de contrôle océanique de Tahiti (FIR - OAC - TAHITI) et des services de recherches et sauvetage des aéronefs dans la région de recherches et sauvetage de Tahiti (SRR TAHITI).

Les limites latérales de ces deux régions coïncident, à savoir

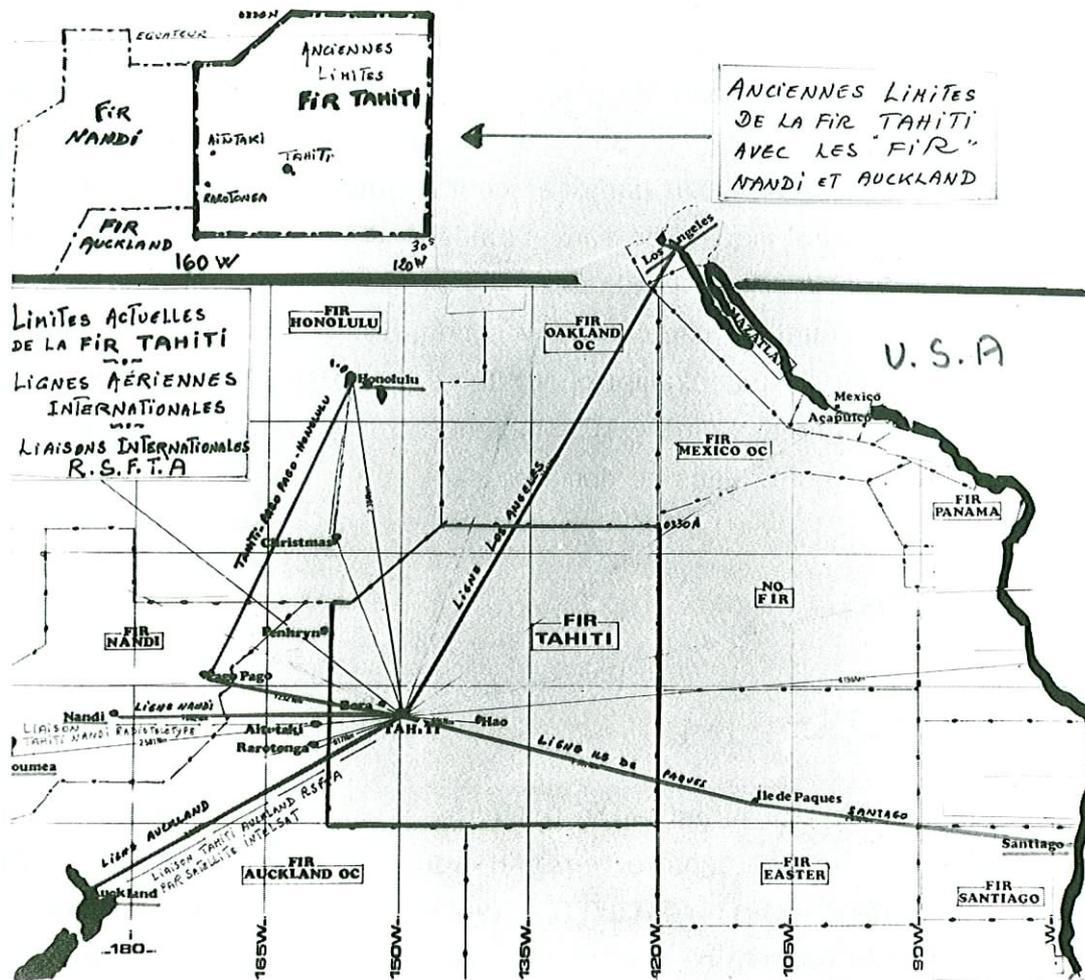
- au Nord, le parallèle 0330 Nord, à l'Est le méridien 120 Ouest,
- au Sud la parallèle 30 Sud, à l'Ouest le méridien 1570 Ouest.

Ce rectangle est tronqué au Nord-Ouest en direction d'Honolulu.

Nos voisins sont, au Nord, la FIR Honolulu et la FIR-OAC Oakland, à l'Est la FIR-OAC Mexico et la FIR Easter, au Sud et à l'Ouest la FIR-OAC Auckland.

Particularité assez rare dans le monde, deux portions limitrophes de la FIR Tahiti ont le statut de "NO-FIR" ; aucun service de la circulation aérienne n'y est rendu ; ceci n'a que peu de conséquence pour l'espace situé au Sud entre les espaces gérés par le Chili (Easter) et la Nouvelle Zélande (Auckland), la circulation aérienne ne s'y développant pas actuellement ; par contre, il n'en est pas exactement de même à l'Est, entre les espaces gérés par le Mexique (México) et le Chili (Easter) où le vide entre les FIR Tahiti et Panama peut atteindre une longueur de 1800 NM.

.../...



La FIR (Flight Information Region) actuelle de TAHITI a pour limites :

03.30 N	120 W
03.30 N	145 W
05 S	155 W
05 S	157 W
30 S	157 W
30 S	120 W

Elle est assez vaste pour englober dans sa surface toute l'Europe.

Les axes actuels du Trafic international relient TAHITI à :

- LOS ANGELES (Cie UTA - AIR NEW ZEALAND - COTAM)
- L'ILE DE PAQUES et SANTIAGO DU CHILI (LAN CHILE)
- HONOLULU VIA CHRISTMAS (AIR TUNGARU)
- HONOLULU VIA PAGO PAGO (SOUTH PACIFIC ISLANDS AIRWAYS)
- NOUMEA - AUCKLAND (UTA)
- AUCKLAND VIA RAROTONGA (AIR NEW ZEALAND)
- APIA - RAROTONGA (POLYNESIAN AIRLINES)

Contrôleurs et navigants veillent les fréquences Air - Sol et des contacts sont effectués à chaque point de compte rendu.

A.- Organisation générale

Les limites géographiques de responsabilité entre les Etats étant ainsi établies, il reste à chaque Etat à créer la structure interne de l'espace dont il a la responsabilité ; il devra alors tenir compte des besoins internationaux, mais aussi des besoins nationaux et locaux, civils et militaires ; et des ressources technologiques, humaines et financières qu'il peut consacrer à leur satisfaction ou des concours qu'il peut obtenir à cette fin.

En Polynésie Française, l'Etat conserve la charge des éléments d'intérêt général, les intérêts locaux étant à la charge du Territoire ; les Services de la Direction de l'aviation civile et spécialement pour ce qui nous intéresse ici, le Service de la Navigation Aérienne et les organismes de la circulation aérienne placés sous son autorité agissent avec des moyens budgétaires différenciés :

- d'une part pour le compte de l'Etat en ce qui concerne l'espace aérien et les aérodromes d'intérêt général (Tahiti-Faaa, Bora - Bora, Raiatea et Rangiroa) ;
- d'autre part pour le compte du Territoire en ce qui concerne les aérodromes, au nombre de 26, qui lui appartiennent.

L'espace aérien demeurant dans le domaine de compétence de l'Etat, son organisation est soumise aux règles nationales en la matière ; le pouvoir d'organisation appartient en conséquence au Délégué à l'espace aérien, Président du Directoire qu'il forme avec le Directeur de la circulation aérienne militaire et le Directeur de la navigation aérienne ; cependant, la gestion de l'espace aérien en FIR-OAC Tahiti ne posant actuellement aucun problème épineux, il n'a pas été jugé nécessaire de créer un Comité régional de gestion de l'espace aérien en Polynésie.

La structure interne de l'espace aérien associe le statut de l'espace, les services rendus, les bénéficiaires, les organismes chargés de rendre les services, les moyens mis à leur disposition et la réglementation applicable.

Pour le commodité de l'expression, on choisira ici une classification par organismes responsables des services rendus à la circulation aérienne générale (centre de contrôle régional de Tahiti, centres de contrôle d'approche, aérodromes) à l'exclusion de ce qui a trait à la circulation opérationnelle militaire.

.../...

B.- Le Contrôle en route

Le Centre de contrôle régional de Tahiti (CCR) situé à Tahiti-Faaa, exerce les responsabilités des services de la circulation aérienne dans la totalité de l'espace aérien tel que délimité plus haut, à l'exclusion toutefois des zones de contrôle (CTR) , des zones de circulation aérienne (ATZ) et des zones déléguées temporairement à des organismes militaires.

Cet espace est divisé verticalement en deux parties, FIR et OAC.

En FIR Tahiti (région d'information de vol), soit du niveau de la mer ou du sol au niveau de vol 50, le service du contrôle de la circulation aérienne n'est pas assuré ; par contre, tous les aéronefs, quelles que soient les règles de vol choisies par les Commandants de bord, bénéficient du service d'information de vol et du service d'alerte.

Les vols peuvent y être effectués selon les règles de vol à vue mais selon des règles particulières plus contraignantes que les règles classiques : équipement de radiocommunication et de radionavigation réglementé, itinéraires limités et imposés ; le survol maritime en vol à vue n'est par exemple pas autorisé dans les Tuamotu de l'Est et aux Gambier, ni entre les Tuamotu et les Marquises, ou encore entre Tahiti et les Australes. Cette réglementation qui découle directement des règles de l'Air, est destinée à prévenir les amerrissages forcés dus à l'insuffisance de la machine ou de ses équipements, et à améliorer les renseignements disponibles pour le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage.

L'OAC Tahiti (région de contrôle océanique) entre les niveaux de vol 50 et 450, est un espace entièrement contrôlé, où aucune distinction n'est faite entre espaces inférieur et supérieur et où la notion de voie aérienne (AWY) n'aurait aucun sens. La notion d'itinéraire prédéterminé n'est pas retenue, la comptabilité de la circulation aérienne générale (CAG) et de la circulation opérationnelle militaire (COM) ne se posant pas dans les mêmes termes qu'en Métropole.

Par contre, les nécessités habituelles conduisent à définir des procédures d'attente et d'approche aux instruments, des cheminements en CTR et des itinéraires pour la circulation intersinsulaire en vol aux instruments.

En outre, apparaissent des "routes ATS" internationales dont l'existence peut paraître troublante dans un espace à statut d'espace contrôlé.

Si le terme "routes ATS" n'est qu'un terme générique désignant toute route déterminée destinée à canaliser la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne, il faut savoir, d'où le trouble possible, que le statut

.../...

qui leur est donné par les différents Etats, notamment dans le Pacifique, peut être différent d'une FIR à l'autre : route contrôlée dans un espace contrôlé, route contrôlée dans un espace dont le reste n'est pas contrôlé, ou encore route déterminée pour simplement faciliter les choses en matière de services d'information de vol et d'alerte.

En OAC Tahiti, les routes ATS internationales sont évidemment des routes contrôlées puisque situées dans un espace dont le statut est dans sa totalité celui d'espace contrôlé ; tous les éléments admis internationalement sont utilisés pour leur définition, sous l'égide du bureau régional OACI Asie-Pacifique ; pour la petite histoire, signalons que les appellations des points de report jalonnant ces routes répondent à quelques critères nécessitant un ordinateur pour leur détermination (par exemple la prononciation de ces termes curieux doit être possible quelle que soit la langue maternelle de l'opérateur, et bien entendu compréhensible par tous).

L'OAC Tahiti est traversée par les routes ATS suivantes

- B 99 Darwin, Townsville, Nouméa, Nandi, Tahiti, Vancouver,
- G 24 Sydney, Nandi, Pago-Pago, Tahiti, Iles de Pâques, Santiago,
- G 94 Acapulco - Tahiti - Rarotonga - Auckland.

D'autres routes ATS ont Tahiti pour extrémité :

- B 78 Brisbane - Nouméa - Tahiti
- B 95 Tahiti - Honolulu
- G 23 Tahiti - Lima
- G 75 Tahiti - Rangiroa - Los Angeles
- G 93 Nandi - Niue - Aitutaki - Tahiti
- G 99 Auckland - Tahiti
- R 82 Norfolk - Rarotonga - Tahiti.

Rien n'empêche d'ailleurs l'utilisation d'autres cheminements, non préalablement définis, par exemple Los Angeles - Auckland direct plutôt que par une verticale Tahiti (G 99 + G 75).

En OAC Tahiti, comme en FIR Tahiti, la circulation en vol à vue est admise, mais selon la réglementation restrictive évoquée plus haut. Tous les aéronefs circulant en OAC bénéficient des services d'information de vol et d'alerte. Les vols effectués selon les règles de vol aux instruments (IFR) bénéficient en outre du service du contrôle de la circulation aérienne.

Le CCR de Tahiti pour l'ensemble FIR-OAC dispose d'un effectif de 12 officiers contrôleurs de la circulation aérienne dont 10 sont répartis en équipes de 2 pour assurer le fonctionnement continu 24 heures sur 24, l'encadrement direct étant confié à deux officiers contrôleurs principaux.

C.- Le contrôle d'approche

Les Centres de contrôle d'approche (APP) de Tahiti-Faaa, Bora Bora, Raiatea et Rangiroa pour les civils, Hao et Moruroa pour les militaires, sont responsables des zones de contrôle (CTR) associées à chacun de ces aérodromes ; les dimensions des zones sont variables, en fonction des besoins de la circulation effectuée selon les règles de vol aux instruments et englobent les trajectoires de départ et d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments.

Tous les vols effectués dans ces zones bénéficient des services d'information de vol et d'alerte ; les vols aux instruments bénéficient en outre, du service de contrôle.

Il n'y a donc aucune différence statutaire entre l'OAC et les CTR, ces espaces étant tous des espaces contrôlés où seuls bénéficient du service de contrôle les vols IFR ; la seule différence réside dans l'organisme assurant les services.

D.- Le contrôle d'aérodrome

L'activité des centres de contrôle d'approche se confond parfois avec celle des tours de contrôle d'aérodrome, surtout si un seul contrôleur exerce toutes les fonctions à un moment donné.

Les tours de contrôle sont responsables de la circulation aérienne qui englobe toute la circulation quelles que soient les règles de vol choisies ; tous les aéronefs appartenant à la circulation d'aérodrome bénéficient du service du contrôle et des services d'information de vol et d'alerte, mais seulement sur les aérodromes contrôlés et pendant l'ouverture du service de contrôle.

Les services rendus sur les aérodromes peuvent en effet être très différents, selon, par exemple, le statut donné à une portion de l'espace (la zone de circulation d'aérodrome - ATZ - de Moorea permettant en particulier de réglementer la circulation des aéronefs en vol à vue, utilisant ou non l'aérodrome) et surtout la qualification professionnelle du personnel disponible.

Tahiti-Faaa, Bora Bora, Raiatea, Rangiroa, Hiva Oa, Huahine, Manihi, Moorea, Nuku A Taha, Rurutu, Ua Huka, Hao et Moruroa sont des aérodromes contrôlés.

.../...

Anaa, Makemo, Totegégie et Tubuai sont des aérodromes dotés d'un service d'information de vol d'aérodrome (AFIS). Le service de contrôle n'y est pas rendu ; par contre sont disponibles le service d'information de vol et le service d'alerte, ces aérodromes comme les précédents étant dotés de moyens de communication sol/sol leur permettant d'alerter par l'intermédiaire du bureau central de télécommunications (BCT) de Tahiti-Faaa, le CCR qui centralise les alertes.

Les autres aérodromes du Territoire ne sont pas dotés de personnels spécialisés ; un service d'information de vol limité et le service d'alerte sont assurés par le CCR au profit des aéronefs utilisant ces aérodromes ; des procédures particulières de clôture des plans de vol (dont le dépôt est quasi obligatoire pour tout vol en Polynésie) sont indispensables pour éliminer les alertes injustifiées.

Le CCR assure des mêmes services en cas de fermeture de l'organisme de la circulation aérienne dont est normalement doté l'aérodrome.

Pour assurer l'ensemble des fonctions Approche/aérodrome, le Service de la navigation aérienne dispose à Tahiti-Faaa, pour un service assuré 24 heures sur 24, d'un effectif de 16 Officiers Contrôleurs.

Sur les aérodromes extérieurs d'intérêt général, le service est assuré par des Techniciens de l'aviation Civile (TAC) ou agents contractuels de l'Etat assimilés (AC.2), en service continu à Rangiroa (2 agents), discontinu à Bora Bora (3 agents) et Raiatea (3 agents).

Sur les aérodromes du Territoire le service est assuré par 2 Techniciens de l'aviation civile (programme d'action de la Convention-cadre Territoire/Direction Générale de l'Aviation Civile), 9 agents non fonctionnaires (Convention collective, budget local) dont l'effectif sera renforcé en 1981 par le retour de stage en Métropole d'un agent de 2e catégorie et le recrutement d'un agent de 3e catégorie et 3 personnes privées liées au SNA par convention, l'augmentation du nombre de ces agents conventionnés étant également prévue en 1981.

X
X X

Ceux qui ont une part dans le fonctionnement de cet ensemble seraient enclins à penser que l'organisation mise en place n'est en définitive pas si mauvaise : Les usagers sont pour leur part beaucoup plus pointilleux sur la valeur aéronautique des plateformes ou des aides radio-électriques à la navigation que sur celle des services ATS-SAR. Au demeurant, les risques d'abordage sont rarissimes et si les inquiétudes pour absence de réception de report de position sont relativement fréquentes (propagation HF) les alertes justifiées sont rares, les opérations de

.../...

recherches et a fortiori de sauvetage encore plus.

Néanmoins, le Service de navigation aérienne est pleinement conscient que l'organisation ATS pourrait être complétée, par la mise en place :

- de meilleures règles de compatibilité entre vols aux instruments et vols à vue ;
- d'un centre de contrôle d'approche à Huahine, et préalablement par la création d'une nouvelle zone de contrôle complétant la structure des espaces aériens contrôlés dans les Iles-sous-le-vent ;
- d'un service minimum (AFIS) sur les aérodromes qui sont le siège d'une activité significative de transport public.

Il sera noté à ce propos que si sur certains aérodromes des redevances d'usage sont perçues, la Polynésie Française échappe entièrement aux redevances de route ; les services ATS-SAR, gratuits pour les exploitants d'aéronefs, sont entièrement pris en charge par l'Etat ou le Territoire.

II.- LE CENTRE DE COORDINATION DE RECHERCHE ET SAUVETAGE

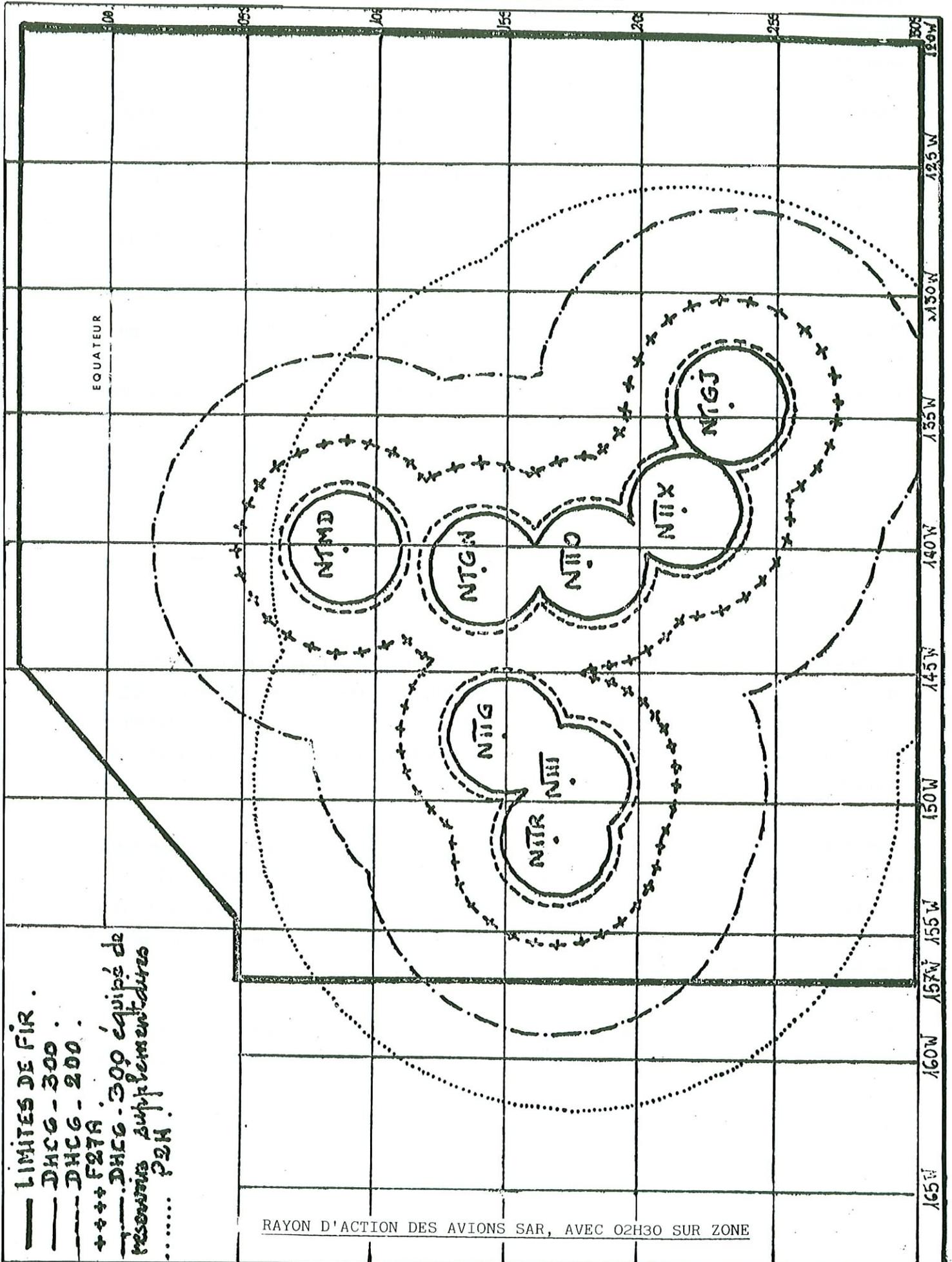
A.- ORGANISATION

Le Service d'alerte, rendu par les organismes de la circulation aérienne chaque fois que la situation d'un aéronef en vol leur crée quelque inquiétude, conduit à mettre en oeuvre l'organisme chargé des recherches et du sauvetage (le centre de coordination et de sauvetage CCS), après une analyse de la situation assurée par le centre de contrôle régional - C C R -.

Concrètement, en Polynésie Française, ces deux organismes, non seulement ont pour responsables hiérarchiques les mêmes personnes (le Chef de la Division ATS-SAR, le Chef du Service de la Navigation Aérienne et le Directeur du Service de l'Aviation Civile), mais encore sont géographiquement juxtaposés ce qui simplifie énormément les échanges d'informations entre les deux organismes.

De prime abord, on pourrait être tenté de dire que les recherches et le sauvetage, tout comme la sécurité incendie, cela ne sert à rien. A la réflexion, bien sûr on finit par admettre la nécessité d'une organisation. C'est la position prise par les Etats signataires de la Convention de Chicago qui ont admis la nécessité de fournir des services de recherches et sauvetage 24 heures sur 24.

.../...



Cette permanence du service pose évidemment un problème de personnel qualifié qui n'a que très rarement à intervenir, sauf lors des exercices organisés pour maintenir sa qualification.

Dans la pratique, l'intervention pendant les heures normales de service ne concerne qu'un minimum de personnel qualifié (un Officier contrôleur de la circulation aérienne et un Ingénieur des études et d'exploitation de l'aviation civile) et le reste du temps on a recours au "Commandant de permanence", homme à tout faire et omnicompétent (6 Ingénieurs et 2 Officiers contrôleurs principaux participent au tableau de service).

Le C C S, centre de coordination, est comme son nom l'indique chargé de coordonner la mise en oeuvre de moyens dont il n'est ni le propriétaire ni l'exploitant, mais dont il peut disposer en permanence, par convention, accord ou réquisition, en fonction d'un plan préétabli limitant les improvisations.

Le directeur d'une opération de recherche et sauvetage sait ainsi comment procéder pour :

- réunir les personnels nécessaires à la mise en oeuvre du centre ;
- analyser la situation, dresser la liste des hypothèses y compris des moins crédibles, dresser un plan de recherches en fixant les zones à explorer et les moyens nécessaires à cette exploration (il est par exemple évident qu'une recherche dans une vallée de Tahiti ne ressemblera pas à une recherche en haute mer quelque part au-delà de l'équateur).

B.- MOYENS ET MISE EN OEUVRE

Le directeur des opérations sait qu'il a la possibilité de faire appel aux moyens des Armées, de la Gendarmerie, des Services Administratifs et éventuellement des Communes.

Il dispose, en matière de moyens aériens, d'aéronefs militaires semi-spécialisés fournis par l'Aéronavale (P2 H en alerte à 4 heures), d'aéronefs civils fournis par la Société Air Polynésie conformément à une Convention passée entre l'Etat et cette Société, dont un TWIN OTTER 300 qui peut être spécialement équipé pour cet emploi particulier.

Ces appareils peuvent, à partir de Faaa ou d'aérodromes de redéploiement, couvrir la quasi-totalité de la zone de responsabilité (SRR) de Tahiti.

.../...

Il peut faire appel à tout moyen aérien complémentaire utile.

Il peut aussi interroger la banque de données AMVER (Automated Merchant Vessel Report) implanté à New York et qui lui permet de connaître rapidement, par interrogation d'un ordinateur, l'état de la circulation maritime dans la zone qui l'intéresse, tout au moins en ce qui concerne les navires abonnés ; il serait intéressant que la situation des goelettes polynésiennes puisse être connue aussi rapidement et avec autant de précision.

Il sait encore qu'après découverte des naufragés, il pourra déléguer la direction du sauvetage au Commandant de la Marine ou, plus généralement, à l'autorité militaire.

Il sait enfin qu'il aura la charge de mettre fin à l'opération, qu'elle soit réussie ou non.

Par ailleurs, le centre de coordination et de sauvetage peut être mis en oeuvre à la demande de l'autorité militaire, à l'occasion notamment des recherches de navires, ou à la demande des centres de coordination et de sauvetage voisins, soit pour les assister dans une opération, soit pour en prendre la direction, la réciproque étant également vraie.

Une opération SAR fait intervenir des connaissances nombreuses et diversifiées, comme la navigation, l'utilisation des aéronefs, les télécommunications, la météorologie, la mer (état, courants) sans parler des méthodes d'exploration visuelle ou radioélectrique des zones de recherches ; il est évident que le directeur de l'opération pourra s'associer le concours des conseillers civils et militaires spécialisés.

Une autre de ses tâches, et non des moindres, consistera à assurer la sécurité des moyens mis en oeuvre (moyens aériens notamment) pour éviter de créer des risques supplémentaires.

Dans cet ordre d'idées, on comprend que les concours spontanés, surtout s'ils ne sont pas préalablement coordonnés, ne soient pas toujours les bienvenus.

La recherche visuelle en mer de naufragés munis seulement de gilets de sauvetage est une opération très difficile ; embarqués sur un canot de sauvetage, l'opération a de meilleures chances de réussir ; si en outre ils sont munis d'une balise de détresse leur localisation sera quasi certaine et rapide.

En pratique, les fréquences de détresse (121,5 MHz, 243 KHZ) sont veillées par la plupart des aéronefs en vol ; une émission de détresse sera ainsi rapidement détectée, d'où une alerte rapide. Certains des aéronefs dont peut disposer le CCS sont

.../...

équipés d'un moyen de relèvement (VHF-DF) leur permettant de se diriger vers l'émetteur. D'autres techniques de localisation sont aussi utilisables ; techniques plus longues mais donnant de bons résultats avec un peu d'entraînement.

Une réglementation de l'emport des radiobalises de détresse a été récemment mise au point : son application, pour un coût faible, donne une garantie valable de retrouver un rescapé valide, sur terre ou sur mer.

Il restera à le secourir, ce qui nécessitera l'utilisation d'avions ayant la capacité de larguer des "chaînes" de secours (P2H, TO 300, BN2A), dans des conditions permettant au naufragé de les récupérer. Cette partie de l'opération de sauvetage, pour être réussie, nécessite un sérieux entraînement.

Le sauvetage final du naufragé dépendra encore des moyens de surface disponibles. Les navires ne se déplaçant guère à des vitesses supérieures à 12/15 noeuds, il ne peut s'avérer utile d'anticiper si la distance à parcourir est longue.

Sur terre, le problème sera entièrement différent, mais peut ne pas être tellement plus simple ; les améliorations apportées par la présence d'hélicoptères à Tahiti sont évidentes, mais elles ne sont valables que pour Tahiti et Moorea, les possibilités de déplacement d'hélicoptères sur de longues distances au-dessus de la mer étant très limitées.

C.- TACHES ANNEXES

Le CCS, outre cette mission primordiale de recherches et sauvetage au profit des aéronefs et éventuellement des navires, peut se voir confier des tâches annexes :

- Participation au plan ORSEC, au plan TSUNAMI (raz-de-marée), opérations MEDICO (évacuation sanitaire sur un navire en mer), recherche de renseignements divers, par exemple sur des bateaux de plaisance étrangers, à la demande des CCS voisins dont les missions normales sont souvent plus étendues que la nôtre (le centre d'Honolulu par exemple s'est vu confier des responsabilités très larges à l'égard de tout citoyen américain dans le Pacifique).
- Le CCS a également la charge de coordonner la mise en oeuvre des moyens aériens dans le cadre des évacuations sanitaires (EVASAN).

.../...

L'Etat a ainsi mis en place une organisation répondant, sur le plan des moyens, à ses obligations internationales.

Quelques modifications apparaîtront dans un avenir plus ou moins proche :

- le NOMAD pourra être utilisé comme avion SAR. Avion polyvalent récemment acquis par le Territoire et bien que réservé en priorité aux tournées médicales, il est parfaitement adapté aux missions de recherches et sauvetage : long rayon d'action, possibilité de se maintenir en vol à vitesse très réduite, très bonne visibilité à partir du cockpit, possibilités de largage.
- les P2H de l'Aéronavale seront remplacés par le biréacteur GARDIAN dont les possibilités opérationnelles obligeront à réviser certains concepts d'organisation, (on sait que le GARDIAN est une version du Dassault-Bréguet Falcon 20 F, motorisé par deux réacteurs à double flux Garrett ATF 3 - 6 - 2 C, disposant d'équipements le destinant à la surveillance maritime et à la recherche en mer, comme son cousin le GUARDIAN équipant l'US Coast Guard).
- L'expérimentation à partir de 1982 des systèmes de satellites de recherche et sauvetage de navires et avions en détresse, SARSAT préparé par les Etats Unis, le Canada, la France et la Norvège, COSPAS préparé par l'URSS, devrait conduire, en 1984, à une décision de mise en place d'un réseau opérationnel à couverture mondiale de satellites de recherche, l'objectif étant de déterminer à 10 milles nautiques près le lieu d'émission quelques minutes après la réception du premier signal de détresse, ce qui constituera une petite révolution en matière SAR.

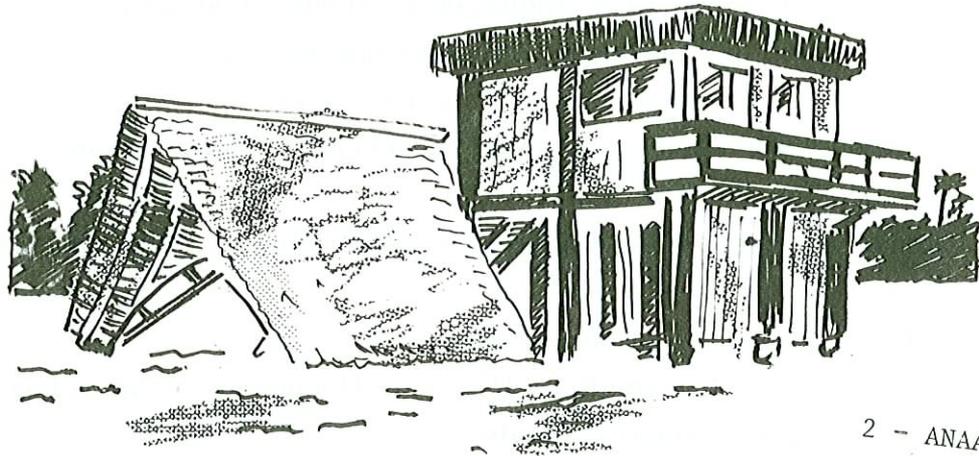
Les aéronefs pour naviguer, ne serait-ce que pour suivre les itinéraires imposés par l'organisation ATS, ont besoin d'aides à la navigation, à l'approche et à l'atterrissage : implanter ces moyens et en garantir le fonctionnement constituent une autre des préoccupations du Service de la Navigation Aérienne

- 0 -

N.B. La double organisation ATS et SAR a besoin pour fonctionner de moyens de télécommunications, Air-Sol et Sol-Sol dont les améliorations récentes ont fait l'objet d'une description dans un précédent numéro de ce bulletin de liaison (Manureva n° 14).

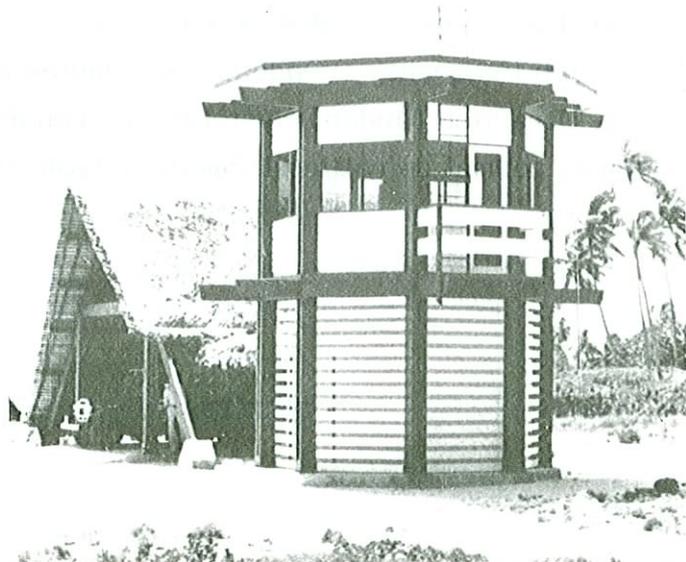


1 - NUKU A TAHA



2 - ANAA

3 - MAKEMO

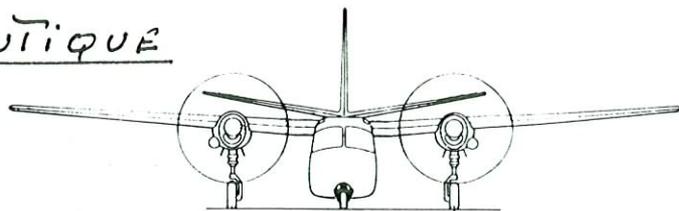


V I G I E S

G L O S S A I R E

- AFIS : Aérodrome flight information service - service d'information de vol d'aérodrome.
- AMVER : Automated Merchant Vessel Report - Report automatique de la position des bateaux. Système centralisant en permanence sur ordinateur la position de tous les bateaux abonnés, et permettant de les dérouter sur tout bateau ou aéronef en détresse.
- APP : Contrôle d'approche.
- ATS : Air Traffic Services - Services de la circulation aérienne.
- ATZ : Air Traffic Zone - Zone de circulation aérienne.
- BCT : Bureau Central de télécommunications.
- BN2A : Britten Norman, avion de 9 place exploité notamment par Air Tahiti.
- CCR : Centre de contrôle régional.
- CCS : Centre de coordination de recherche et sauvetage.
- CTR : Control Terminal Area - Zone de contrôle terminale.
- FIR : Flight Information Region - Région d'information de vol.
- IFR : Instrument flight rules - Règles de vol aux instruments.
- OAC : Oceanic Area Control - Région de contrôle océanique.
- OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale .
- OSCA : Officier contrôleur de la circulation aérienne.
- P 2 H : Sigle du "NEPTUNE", avion de recherche de l'aéronavale.
- RCC : Rescue Coordination Center = C C S .
- SAR : Search and Rescue - Désigne l'organisation des recherches et Sauvetage.
- SNA : Service de la Navigation Aérienne
- SRR : Search and Rescue Region - Région de Recherche et Sauvetage
- TAC : Technicien de l'Aviation Civile
- TO 300 : TWIN OTTER Série 300 - Avion de 18 places exploité par Air Polynésie
- TWR : Tour de contrôle ; contrôle d'aérodrome.
- VFR : Visual flight rules - règles de vol à vue.
- VHF : Very High Frequency - Ondes à très hautes fréquences.
- VHF -DF : VHF - Direction Finder. Système qui, couplé au récepteur VHF de bord, permet de rallier l'émetteur (voir Manureva n° 17 p. C 35).

CHRONIQUE AÉRONAUTIQUE



/ 2ème Semestre 1981 /

06 Avril : Arrivée de MM. Moal et Thienot (DGAC PARIS) pour faire passer le CSS aux candidats d'Air Polynésie.

22 Avril : Départ de M. Théron, Chef du Service de la Météorologie, en mission à Paris jusqu'au 5 mai.

24 Avril : Départ de M. Yeung, Directeur du Service de l'Aviation Civile, en mission à Nouméa jusqu'au 30 avril, pour la convention régionale AOI.

14 Mai : Inauguration des nouvelles installations techniques du Service de la Navigation Aérienne : Centre Emetteur, Centre Réception Déporté, liaison satellite Papeete/Auckland.

26 Mai : Premier vol commercial sur la ligne des Tuamotu de l'Est, assurée par Air Polynésie.

03 Juin : Réunion de la Commission Consultative Economique de l'Aéroport de Tahiti-Faaa.

05 Juin : Premier atterrissage à Faaa d'un B.747 de la Compagnie U.T.A.

13 Juin : Vol inaugural de la Compagnie Air Tungaru sur la ligne HONOLULU/CHRISTMAS/PAPEETE en B.727.

25 Juin : Mise en service du stationnement "nose-in" et du tracteur-poussoir sur l'aéroport de Faaa.

30 Juin : Visite à l'Aviation Civile d'une mission de la QANTAS, en vue de la reprise des vols de cette compagnie sur Tahiti.

10 Juillet : Mission de M. Yeung, Directeur du Service de l'Aviation Civile, à Honolulu jusqu'au 17 juillet, dans le cadre de la semaine promotionnelle organisée par l'O.D.T.

21 Juillet : Visite à l'Aviation Civile de M. Macgillicuddy, Directeur Régional d'Air New-Zealand.

24 Juillet : Arrivée de M. Mugnier (SFACT/TU) et M. Brandon (Organisme de Contrôle en Vol) en mission d'étude de l'exploitation des aéronefs sur pistes courtes jusqu'au 1er août.

AE RODROME DE TAHITI-FAAA

XX

TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR

COMPAGNIES		VOLS	PAX	dont PAG	% POOL	SO	CMR	FRET	POSTE	% VAR. 80
RELATIONS	AP	A : 1832	25798	1849	40.4	35505	72.7	-	-	PAX + 5.8
		D : 1845	21824	1286	40.7	35835	61.2	1466	246	FRE
		T : 3677	47622	3135	40.6	71340	66.9	1466	246	POS
TAHITI	AT	A : 4854	38130	-	59.6	52298	72.9	-	-	PAX - 11.3
		D : 4856	34370	-	59.3	52235	65.8	-	-	FRE
		T : 9710	72500	-	59.4	104533	69.4	-	-	POS
MOOREA	- TOTAL	A : 6686	63928	1849		87803	72.8	-	-	PAX - 5.2
		D : 6701	56194	1286	100 %	88070	63.8	1466	246	FRE
		T : 13387	120122	3135		175873	68.3	1466	246	POS
AUTRES	AP	A : 1562	47481	501		68324	69.5	82725	8321	PAX - 3.9
		D : 1567	47906	1430		69018	66.5	159988	28182	FRE
		T : 3129	93387	1931		137342	68.0	242713	36503	POS
RELATIONS	AT	A : 307	1621	-		3220	50.3	-	-	PAX + 27.4
		D : 307	1666	-		3225	51.7	-	-	FRE
		T : 613	3287	-		6445	51.0	-	-	POS
- TOTAL TRAFIC INTERIEUR		A : 8554	113030	2350		159347	70.9	82725	8321	PAX - 4.3
		D : 8575	103766	2716		160313	64.7	161454	28428	FRE
		T : 17129	216796	5066		319660	67.8	244179	36749	POS

XX

TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR ET INTERNATIONAL

- T O T A L	A : 8943	165258	4304	9217	248036	70.3	2226060	208166		PAX - 4.5
	D : 8964	157169	5602	9217	249020	66.8	391431	83038		FRE - 3.4
	T : 17907	322425	9366	18434	497056	68.6	2617491	291144		POS + 14.3

XX

A = ARRIVEE D = DEPART TRA = TRANSIT PAX = PASSAGERS SO = SIEGES OFFERTS CMR = COEFFICIENTS MOYEN DE REEMPLISSAGE

EVACUATIONS SANITAIRES

XX

COMPAGNIES ou PROPRIETAIRES	MOOREA	ILES SOUS LE VENT	TUAMOTU/GAMBIER	MARQUISES	AUSTRALES	HEURES EFFECTUEES
AIR TAHITI	3					00.32
AIR POLYNESIE	1	2				01.55
F.OCHS	2	4	7		1	45.41
F.ODMX	1	3	6		1	41.58
PRIVES						
F.ODBU	2		1		1	15.54
F.OCDN		1	2	1		19.14
F.OCTQ			2			10.04
F.ODMM		1				03.10
C.E.P.						
F.RBPU			2			12.54
- TOTAL	9	11	20	1	3	151.22

XX

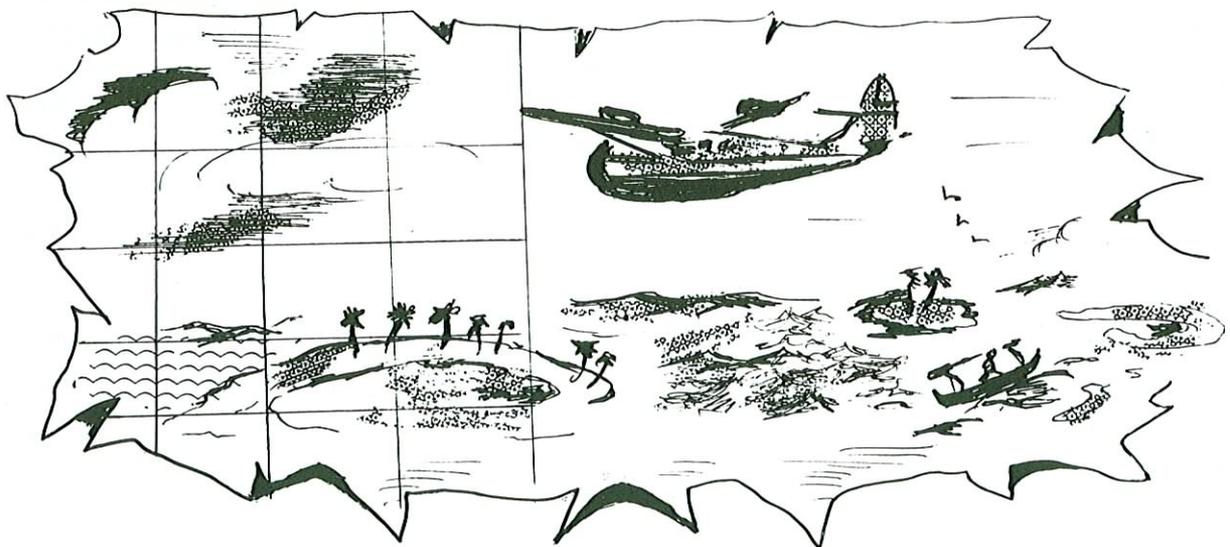
Le 13 JUIN 1981, le Haut-Commissaire confiait au Service de l'Aviation Civile la responsabilité de la coordination de toutes les EVASAN effectuées par avion spécial.

En un an, ce sont ainsi 174 EVASAN représentant 564 heures de vol, qui ont été traitées par le Service de la Navigation Aérienne, soit en moyenne une tous les deux jours.

Plus de la moitié des évacuations (53 % exactement) ont été faites par le Piper Navajo du Haut-Commissariat ou depuis Avril 1981, par le NOMAD, mettant ainsi nos pilotes MM. Duval et Apercé à grande contribution.

Géographiquement, ces EVASAN se répartissent de la manière suivante :

- TUAMOTU/NORD	:	51	30 %
- Iles-sous-le-Vent	:	45	26 %
- TUAMOTU-EST/GAMBIERS	:	32	18 %
- MOOREA	:	18	10 %
- MARQUISES	:	17	10 %
- AUSTRALES	:	11	06 %
		174	100 %



D - RELEVÉ TRIMESTRIEL DES MOUVEMENTS D'APPAREILS DES AÉRO-CLUBS A TAHITI

(2ème trimestre 1981)

M O I S	AÉRO-CLUB de TAHITI		AÉRO-CLUB U.T.A.		CERCLE AERONAUTIQUE		C . A . P .		AÉRO-CLUB RAIA TEA					
	Indicatifs	Mvts	Hrs	Indicatifs	Mvts	Hrs	Indicatifs	Mvts	Hrs	Indicatifs	Mvts	Hrs		
AVRIL	F.OCYK	88	12,35	F.OCKA	490		F.ODHE	238	58,40	F.ODMU	111	42,00	F.OCNX	
	F.ODHT	186	55,10	F.OCAB	244		F.ODFC	70	12,00				F.OBOJ	
	F.ODIV	112	6,35	F.BOGG	710		F.OCMV	28	19,15					
							F.OCPR	202	57,55					
							F.ODNI	374	49,40					
T O T A L		386	74,20		1444			912	197,30		111	42,00		
MAI	F.OCYK	130	16,20	F.OCKA	834		F.ODHE	128	51,25	F.ODMU	127	36,25	F.OCNX	
	F.ODHT	212	55,25	F.BOGG	384		F.ODFC	138	18,30				F.OBOJ	
	F.ODIV	94	10,40				F.OCMV	24	17,35					
							F.OCPR	234	72,05					
							F.ODNI	400	53,10					
T O T A L		436	82,25		1218			924	212,45		127	36,25		
JUIN	F.OCYK	96	16,05	F.OCKA	294		F.ODHE	168	59,55	F.ODMU	40	14,00	F.OCNX	
	F.ODHT	206	53,35	F.OCAB	248		F.ODFC	44	7,25				F.OBOJ	
	F.ODIV	232	25,45	F.BOGG	228		F.OCMV	54	24,55					
							F.OCPR	230	62,50					
							F.ODNI	282	44,45					
T O T A L		534	95,25		770			658	199,55		40	14,00		
TOTAL GENERAL		1356	252,10		3432			2494	610,10		402	92,25	188	96,00

ACTIVITÉS DES SERVICES

SECTION ADMINISTRATIVE

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES PAR LA SECTION

. Informatisation de la Comptabilité

Malgré quelques difficultés - aujourd'hui aplanies - rencontrées avec les services du Trésor, la mise en service opérationnel du système de traitement de la comptabilité a pu être effectuée, conformément au calendrier établi, dans le courant du premier semestre.

Grâce à l'imprimante dont elle s'est dotée, la Section peut obtenir directement les documents nécessaires pour la gestion des crédits et l'ordonnancement des dépenses.

. Préparation du budget local 1982

L'établissement des propositions de dépenses à imputer sur les crédits du Territoire a été entrepris dans le courant du mois de mai. Un premier travail a consisté à évaluer les "services votés". Les "mesures nouvelles" projetées pour 1982 seront, quant à elles, présentées au Service des Finances au mois de juillet.

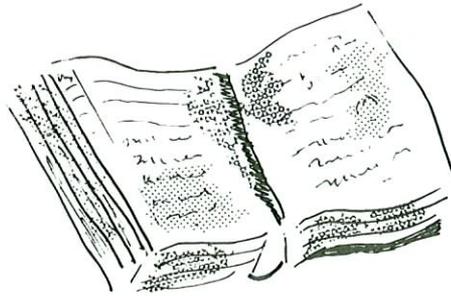
. Etablissement du rapport d'activité 1980

Le rapport annuel d'activité a changé d'aspect cette année. Il est délibérément moins analytique que par le passé : ont été mis en relief, dans une brève note de synthèse (7 pages), les seuls faits marquants du Service de l'Aviation Civile ; dans une partie "annexes", ont été présentés les agrégats et les indicateurs d'activité les plus significatifs.

ETUDES DIVERSES

- . Rattachement au budget de l'Aviation Civile de recettes non fiscales (retenues de logement opérées sur les émoluments des personnels logés par l'Administration). Note au SPG.
- . Remboursement des frais médicaux (soins externes) engagés par les fonctionnaires. Note au Secrétaire Général.
- . Paiement d'indemnités de congés (retraite, fin de contrat) aux agents contractuels. Fixation avec le Trésor de modalités pratiques.

.../...



- . Prise en charge des frais de casernement de la Gendarmerie des Transports Aériens. Justification (Domaine de l'Etat) fournie au Trésor.
- . Présentation - selon les règles prescrites par la réglementation - des documents d'ordonnancement.
- . Financement des dépenses de fonctionnement du service de sécurité incendie et sauvetage. Couverture du déficit SETIL.
- . Régime fiscal applicable aux rémunérations et indemnités du personnel appelé à servir dans un TOM. Note au SPG.
- . Bilan des opérations tendant à économiser l'énergie. Etude menée avec les membres du groupe de travail ad hoc institué en 1979.
- . Diverses notes sur des questions relatives à la gestion du personnel et à la gestion financière pour compléter l'information des inspecteurs généraux, après leur mission en Polynésie Française.

TRAVAUX DES COMMISSIONS

Commissions administratives

- . La commission administrative paritaire des techniciens de la Météorologie (CEAPF) s'est réunie le 14 avril. A l'ordre du jour de cette réunion figuraient les questions suivantes :
 - titularisation de deux techniciens stagiaires ;
 - répartition des réductions de délai d'avancement ;
 - formation des personnels.
- . La commission administrative paritaire des aides-techniciens de la Météorologie (CEAPF) s'est également réunie le 14 avril. Les questions suivantes ont été examinées :
 - répartition des réductions de délai d'avancement ;
 - demande de mise en disponibilité ;
 - affectation d'un agent à RAPA.

.../...



Délégués du Personnel

Les délégués du personnel contractuel récemment élus * ont été reçus collectivement par le Directeur, le 27 mai 1981. Principales questions évoquées au cours de cette réunion :

- recyclage des personnels ;
- accès au concours de TESM ;
- attributions des sections de la division technique (SNA) ;
- activités de la DSAC.

* Délégués élus : SNA/ADM : Titulaires : Mme. Tiaiho, MM. Marzin - Rio.
Suppléants : Mmes. Tiihiva et Auméran -
M. Clark.

SIA : Titulaires : MM. Drollet, Liron.
Suppléants : MM. Izal - Teraiamano.

METEO : Titulaires : MM. Desroches - Adams.
Suppléants : MM. Piehi - Tahiri.

Commission de réforme

La commission de réforme des fonctionnaires, instituée auprès du Haut-Commissaire de la République, s'est réunie le 26 juin 1981. Au cours de cette réunion a été notamment examiné le cas d'un agent de l'Aviation Civile victime d'un accident de service.

A noter, également, que le Chef de la Section Administrative y a évoqué le problème du libre choix, par les fonctionnaires accidentés à l'occasion du service, du médecin traitant et de l'établissement hospitalier. Une controverse est en effet apparue ces dernières semaines entre les ordonnateurs et le comptable assignataire de leurs dépenses, à ce sujet.

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

-O-O-O-O-O-

TAHITI-FAAA :

- Renforcement de l'aire de stationnement internationale : étude de l'A.P.S. en cours.
- Etude de la capacité de la piste de FAAA : Renseignements complémentaires concernant les procédures adressés au STBA le 27/03/81.

STATION METEO DE HEREHERETUE :

- Mission effectuée sur place par M. Blum le 14/04/81 pour le constat de l'étendue des dégâts causés par le cyclône et l'évaluation des travaux de remise en état de la station. APS en cours de rédaction.

AERODROMES TERRITORIAUX

-O-O-O-O-O-

TRAVAUX

APATAKI :

- Construction de l'aérogare : Entreprise désignée. Travaux lancés fin février 1981. Travaux de maçonnerie et montage de la charpente en cours.

MOOREA :

- Revêtement des aires nouvelles et travaux annexes d'entretien sur les 180 premiers mètres de piste : Travaux terminés à l'exception du balisage diurne et du revêtement anti-kérosène.
- Aérogare - marché passé par la SETIL : - travaux de voirie en cours d'achèvement
- construction de l'aérogare : travaux en cours.
- Balisage lumineux (2e tranche - Aire de stationnement) : travaux terminés.

HUAHINE :

- Raccordement de l'aérodrome au réseau électrique : travaux commandés à la Sté Matairéa le 3/7/80, suspendus en raison d'une réduction des crédits. L'autorisation de programme a été rétablie au titre du budget 81. Ligne d'alimentation en cours de construction.

NUKU A TAHA :

- Construction de bâtiments : travaux en cours.
- Travaux de génie civil : travaux en cours.

UA-POU :

- Réfection du revêtement de la piste : Les travaux de première urgence effectués en régie et terminés le 20/02 ont permis la réouverture de la piste le 28/02. Des travaux complémentaires indispensables ont été réalisés en juin.

RESUME MENSUEL DU TEMPS

- AVRIL 1981 :

Temps très sec dans les archipels de la Société et des Iles Marquises mais pluvieux sur les Tuamotu de l'Est et Cook du Sud.

Le déficit pluviométrique dépasse les 50 % dans les îles de la Société ainsi qu'aux îles Marquises alors que l'excédent atteint la même valeur sur le Sud-Est des Tuamotu, un record mensuel est battu à Reao (201 m/m contre 198 m/m en 1971). A Tahiti, la pluviométrie est presque normale sur les côtes Est, suite aux effets orographiques.

Les températures sont voisines de la normale - écarts compris entre - 0,5°C à Faaa et + 0,5°C à Rapa -. On note un déficit sensible de l'ensoleillement presque partout, l'extrême sud faisant exception (+ 24 heures à Rapa).

Les pressions moyennes sont proches de la normale mensuelle ; les alizés ont été assez rapides, dominants de Nord-Est jusqu'au 15 puis Sud-Est du 15 au 25.

- MAI 1981 :

Mois plutôt sec sur l'ensemble du Territoire et venteux dans l'extrême Sud.

L'activité atmosphérique a été plutôt faible au cours de ce mois qui annonce la saison fraîche. Le déficit pluviométrique est accusé - Plus de 50 % à l'Ouest et au Sud du Territoire. De fortes pluies le 1er, dans l'Est des Tuamotu et, du 10 au 13, dans le Sud-Est du Territoire assurent à ces régions une pluviométrie plutôt excédentaire. A Tahiti et Moorea, le déficit, 75 % à Faaa, est comblé sur les côtes exposées aux alizés.

Cette faible activité n'a pratiquement pas influencé la durée d'ensoleillement à peine supérieure à la normale, sauf aux Iles-Sous-le-Vent, 36 heures de plus, et à Hereheretue, 32 heures en moins.



Le temps a été plutôt frais dans le Sud. A Tubuai, l'écart négatif est de 1 degré par rapport à la moyenne. Le minimum absolu pour un mois de mai a été ramené de 14 à 12 degrés.

Des orages d'origine frontale ont été signalés du 10 au 13 sur l'axe Hereheretue - Actéon et à Rapa les 23 et 27.

- JUIN 1981 -
*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

Les archipels de la Société et des Cook du sud ont été bien arrosés, surtout sur les côtes au vent des alizés. A Tahiti, des records ont été battus pour un mois de Juin.

- Mataiea 411 m/m contre 385 en 1978
- Taravao (Gend.) 509 m/m contre 484 en 1969
- Tiarei (Gend.) 641 m/m contre 630 en 1978 dont 240 pour la seule journée du 28.

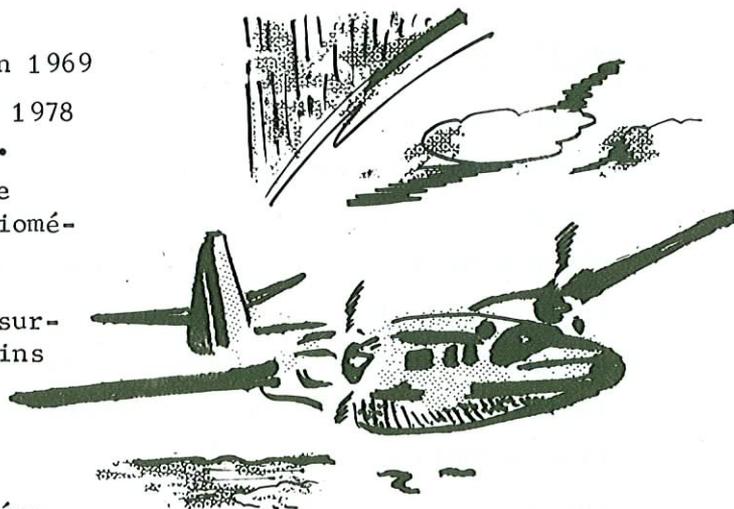
Mais à Faaa, station de référence située au nord-ouest de l'île, la pluviométrie est déficitaire.

Dans tous les autres archipels, surtout aux Australes, les pluies sont moins abondantes qu'en moyenne.

- 51 % à Tubuai.

Cette station enregistre la température la plus basse pour un mois de Juin + 13,9. Partout, les températures moyennes du mois sont très proches des normales. Dans les îles montagneuses, l'ensoleillement est faible - 38 heures à Faaa ; ailleurs, il est plus élevé que la moyenne.

Les pressions présentent un écart positif croissant du nord au sud - supérieur à 2 mb à Rapa ; la persistance des anticyclones subtropicaux a entretenu un courant d'alizés rapide pendant presque tout le mois.



/ DIVISION TECHNIQUE /

- A FAAA :

La principale opération de ce trimestre a été la mise en service des nouvelles installations du Centre Emetteur et du C.R.D., et l'établissement de la liaison satellite (voir ci-après).

La voie RTT Papeete/Nandi a en conséquence été arrêtée pour le SNA tout au moins (arrêt voie A le 4 mai ; arrêt voie B le 24 juin).

Parmi les autres opérations, citons :

- l'installation d'un émetteur HF 200W multimodes, ultime secours pour le CCR.
- le lancement de la seconde phase de réaménagement des installations électriques de Faaa (entreprise CGEE).
- la campagne de calibration par l'avion Néo-Zélandais : VOR TAF le 27 avril, ILS de Faaa le 28 avril, VOR HHN le 30 avril.

- DANS LES ILES :

De nombreuses missions d'installation ont eu lieu ce trimestre :

- installation et mise en service de la balise de Marutea/Sud (ME 383).
- installation d'un feu d'obstacle à Raiatea.
- changement de la fréquence de la balise de Moorea, qui se voit attribuer la fréquence de l'ancienne balise TS : 377,5 KHZ.
- réception du balisage, feux à éclats et AVASIS de Nuku-A-Taha.
- installation d'un groupe électrogène de 23 KVA à Bora-Bora, pour le nouveau bloc technique.
- installation des équipements techniques de la vigie de Makemo.
- étude et installation, fin juin, d'une nouvelle radiobalise alimentée par piles solaires sur l'aérodrome de Takapoto.

Parallèlement, la maintenance régionale organisait des missions de maintenance générale ou préventive :

- aux ISLV (Avril et Juin).
- aux Australes (réaménagements HF à Tubuai, déplacement de l'émetteur de la radiobalise de Rurutu) en Mai et en Juin.

EXPLOITATION

- Mission de M. Cutullic à Rangiroa : recyclage des contrôleurs.
- Mission de M. Claude Juventin à Tikehau : organisation d'un service AFIS.
- Participation au vol Air Polynésie de reconnaissance de ligne sur les Tuamotu de l'Est et problèmes d'exploitation liés à cette nouvelle desserte (notamment, établissement d'une procédure IFR à Reao).
- Enquête accident BN2A F.OCRB à Atuona.
- Lettre d'accord CCR TAHITI/CCR OAKLAND (coordinations des vols et transferts).
- Commande locale d'un véhicule incendie VIC 3 pour Huahine.

TRANSPORTS AERIENS

Ce trimestre a vu l'ouverture de nombreuses nouvelles lignes internationales :

- 4 avril :

1er vol en B 707 (151 sièges) de la SPIA sur la relation Honolulu/Pago-Pago/Tahiti ; initialement effectué à fréquence bi-hebdomadaire, l'une des deux fréquences a été supprimée depuis le mois de Mai.

- 5 avril :

Mise en service d'un B 737 (112 sièges) de la Compagnie Polynesian Airlines sur la ligne Apia/Rarotonga/Papeete, en remplacement du biturbopropulseur HS 748.

- 6 avril :

1er vol en Bac 111 (74 sièges) de la Compagnie Air Pacific sur la relation Suva/Nandi/Pago-Pago/Tahiti, à raison d'une fréquence hebdomadaire.

- 5 juin :

1er atterrissage à Faaa d'un B 747 (412 sièges) de l'UTA : un DC 10 de la Compagnie sera désormais basé à Tahiti.

- 13 juin :

1er vol en B 727 (84 sièges) de la Compagnie Air Tuarua sur la relation Honolulu/Christmas/Tahiti, à raison d'un vol hebdomadaire.

Sur le plan intérieur, rappelons l'ouverture de la ligne des Tuamotu de l'Est, effectuée une fois par mois par Air Polynésie en Twin Otter.:

- Papeete / Apataki / Takapoto / Napuka / Puka-Puka / Fangatau / Hao le Mardi.
- Hao / Tatakoto / Pukarua / Reao / Nukutavake / Hao / Anaa / Papeete le Mercredi.

Le Jeudi 14 Mai avait lieu en présence du Haut-Commissaire l'inauguration du nouveau Centre de Réception Déporté qui dote désormais le réseau des Télécommunications Aéronautiques d'un matériel moderne et adapté à la vaste zone de contrôle placée sous la responsabilité du Service de la Navigation Aérienne.

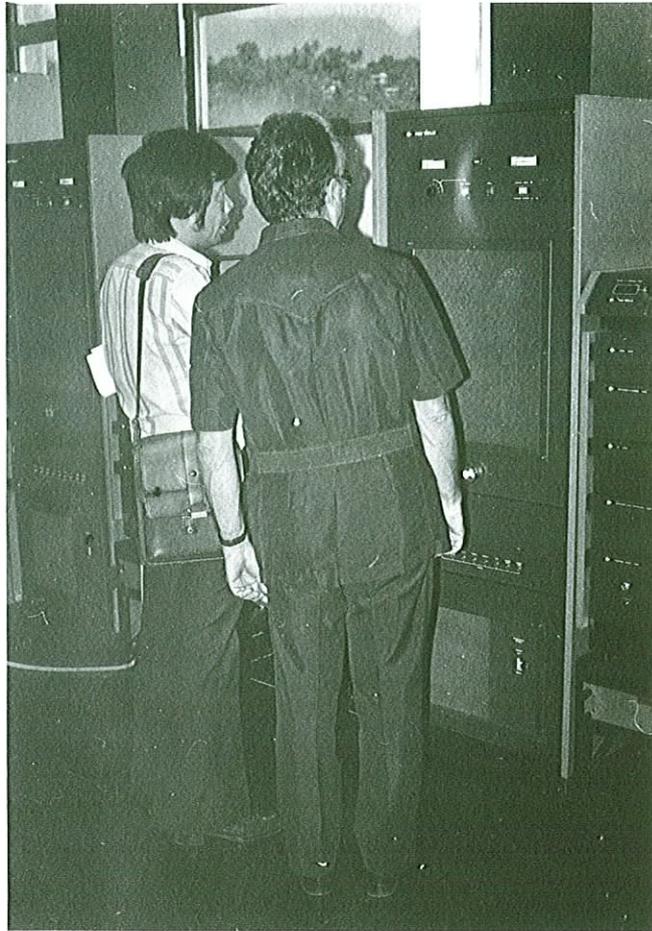
De nouveaux émetteurs télécommandés depuis le Centre Régional font appel aux techniques de pointe et deux nouvelles antennes ont été installées au Centre de Réception sur les collines (voir étude détaillée sur Bulletin de Liaison n° 14).

Concernant le Réseau Fixe des Télécommunications (RSFTA), une nouvelle liaison par satellite relie Tahiti et Auckland.

Après la visite des locaux sous la conduite de M. Guy Yeung, Directeur du Service de l'Aviation Civile, un cocktail auquel étaient conviés plusieurs personnalités du Territoire, responsables des diverses administrations locales, clôturait dans la soirée cette sympathique manifestation.



Monsieur Guy YEUNG, Directeur du Service de l'Aviation Civile fait un exposé sur les nouvelles techniques mises en oeuvre.



Monsieur Guy YEUNG en compagnie de Monsieur LE HAUT-COMMISSAIRE, lors de la visite du centre émetteur.



L'ARRIVEE DU NOMAD A FAAA

Le 13 mars dernier, Messieurs DUVAL, Pilote et LAMIROTE, Ingénieur du CIP/Faaa s'envolaient pour l'Australie afin d'accomplir un stage de qualification sur l'avion NOMAD N 22 B de conception australienne.

Ils furent précédés au mois de février par trois techniciens du CIP qui firent eux-mêmes un stage de maintenance.

C'est donc au départ de Sydney le vendredi 17 avril que commença le convoyage de l'appareil vers la Polynésie.

Aux commandes de M. Georges DUVAL, secondé par Michel LAMIROTE, le NOMAD fit successivement escale à LORD OWE, NORFOLK, NOUMEA, NANDI, APIA, NIUE et RAROTONGA avant de rallier TAHITI.

L'avion se posait à Tahiti-Faaa le mardi 21 avril à 15 heures locales après un parcours de 4.687 NM (8800 Kms), soit 35 heures de vol, bénéficiant de bonnes conditions météorologiques, excepté sur le tronçon Rarotonga/Tahiti sur lequel durant 1H½ à 2H l'équipage dut affronter un ciel chargé.

Equipé de deux moteurs turbopropulseurs de 400 CH chacun avec une vitesse de croisière de 150 Kts (270 Kms) le NOMAD possède un rayon d'action de 2.500 Kms et peut effectuer des atterrissages courts sur 350 et 400 mètres.

Il permet d'accueillir en version EVASAN selon la distance à parcourir un maximum de six personnes (2 alités et 4 assis) plus deux membres d'équipage.



Monsieur Georges DUVAL à l'arrivée du NOMAD

A la satisfaction générale, nous avons vu arriver de nouveau en Polynésie les gros porteurs type B 747.

Dans un premier temps avec U.T.A., 2 rotations par semaine ; bientôt la QUANTAS avec 6 rotations et sans doute AIR NEW ZELAND l'année prochaine.

Ce qui remet en question les problèmes de stationnement, compte tenu de la diversité des appareils fréquentant l'Aéroport de FAAA : B 707 - 727 - 737 - DC 8 - DC 10 - 747.

A la suite d'une nouvelle étude concernant l'aire de trafic international, la méthode du "NOSE IN" a été adoptée. En quoi consiste le "NOSE IN" ? Quels sont ses avantages ?

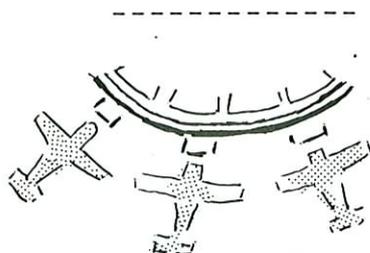
Le "NOSE IN", terme anglais, signifie littéralement "nez dedans", les avions étant disposés sur le parking les uns à côté des autres, le nez dirigé vers l'Aérogare et au plus près possible de celle-ci.

Ainsi positionnés, ils n'ont plus la possibilité de manoeuvrer seuls pour repartir, d'où le nouveau tracteur de 41 tonnes acquis par la S.E.T.I.L. capable de mouvoir les plus gros porteurs à pleine charge.

L'avantage principal du "NOSE IN" est donc un gain de place considérable ; mais il permet également la proximité de l'aérogare donc un certain confort aux passagers.

Il est à noter aussi, une atténuation du bruit pour les riverains, les réacteurs étant mis en route pendant la manoeuvre du "PUSH BACK".

Enfin, cette méthode permet de supprimer les barrières "anti-souffle" donnant un aspect net et esthétique à l'ensemble parking-aérogare, digne d'un Aéroport International.



ACTIVITES DU CENTRE AERIEN DE VOLTIGE

Avec l'arrivée dans le territoire de l'appareil de voltige CAP 10, naquit le Centre Aéronautique de Perfectionnement (CAP) sous l'impulsion de Pierre LEDRU, pilote bien connu à PAPEETE et Messieurs Jean COLOMBIE et François JAMMES.

C'est en janvier qu'avait lieu la première sortie du F.ODMU qui donna immédiatement satisfaction.

Et le dimanche 1er février arrivait à FAAA Pascal CHAROLLAIS, instructeur de voltige pour organiser un stage parmi les fervents du Territoire.

C'est ainsi que Pierre LEDRU et Jean-François LEJEUNE acquirent la qualification d'instructeur voltige.

A la 12ème rencontre CAP qui eût lieu du 28 au 30 mai à ORLEANS-SAINTE-DENIS de l'HOTEL, nous avons eu le plaisir d'apprendre que Messieurs Pierre LEDRU et Jean-François LEJEUNE ont réalisé un classement très honorable.

Classement Général

LEDRU	: 3ème	4.199,3 points
LEJEUNE	: 12ème	2.357,9 points

NOS VIVES FELICITATIONS.



AIDES RADIO A LA POLYNESIE FRANCAISE

ARCHIPEL DE LA SOCIETE :

STATIONS	: Ind.	: Fréquence(KHZ)	: Puissance (W)	: Portée moyenne	: COORDONNE GEOGRAPHIQUE	: Horaire (TU)	: Utills.
BORA-BORA	: BB	: 384	: 25	: 25 NM	: 16°26'33"S - 151°45'09"W	: H 24	: NDB
HUAHINE/FARE	: HH	: 345	: 25	: 25	: 16°41'28"S - 151°01'47"W	: H 24	: NDB
" "	: HHN	: 112,7	: 50	: 50	: 16°41'07"S - 151°00'29"W	: H 24	: VOR
MOOREA/T	: MO	: 377,5	: 25	: 25	: 17°28'42"S - 149°46'28"W	: H 24	: NDB
RAIATEA	: RU	: 372	: 50	: 50	: 16°43'19"S - 151°27'51"W	: H 24	: NDB
TAHITI/FAAA	: FXI	: 393	: 400	: 350	: 17°30'16"S - 149°28'54"W	: H 24	: NDB
" "	: PW	: 337	: 25	: 25	: 17°34'09"S - 149°37'40"W	: H 24	: L
" "	: TAF	: 112,1 MHZ	: 200	: 200	: 17°32'59"S - 149°36'13"W	: H 24	: VOR
" "	: TAF	: CH 58 X		: 200	: 17°32'59"S - 149°36'13"W	: H 24	: DME

ARCHIPEL DES TUAMOTU

ANAA	: AA	: 332,5	: 25	: 50	: 17°21'20"S - 145°29'50"W	: HS et 0/R24	: L
HAO (militaire)	: HA	: 367	: 5 KW	: 400	: 18°03'51"S - 140°58'17"W	: H 24	: NDB
MAKE NO	: MK	: 383	: 100	: 120	: 16°35'24"S - 143°39'05"W	: H J	: NDB
NAN IHI	: MH	: 284,5	: 100	: 120	: 14°26'29"S - 146°04'08"W	: 1600/0800	: NDB
MORUROA	: MU	: 400	: 400	: 220	: 21°49'22"S - 138°47'44"W	: H X	: NDB
NAPUKA	: NP	: 376	: 200	: 220	: 14°10'20"S - 141°15'53"W	: HS et 0/R24	: NDB
RANGIROA	: OA	: 358	: 25	: 25	: 14°57'33"S - 147°39'46"W	: H 24	: NDB
RANGIROA	: RAN	: 112,3	: 50	: 150	: 14°57'06"S - 147°40'58"W	: H 24	: VOR
REAO	: RE	: 327,5	: 50	: 100	: 18°28' S - 136°28' W	: H 24	: NDB
TAKAPOTO	: TP	: 349	: 100	: 120	: 14°42' S - 145°15' W	: HS et 0/R24	: NDB
TURE IA	: TR	: 355	: 25	: 25	: 20°46'11"S - 138°34'00"W	: H 24	: NDB

ARCHIPEL DES GAMBIEERS

MARUTÉA/SUD	: ME	: 383	: 50	: 100	: 21°28'45"S - 135°38'45"W	: En essai	: L
TOTE GEGIE	: MG	: 341	: 100	: 120	: 23°05'25"S - 134°52'33"W	: H J	: NDB

ARCHIPEL DES AUSTRALES

RURUTU	: RT	: 282,5	: 100	: 120	: 22°26' S - 151°22' W	: HS et 0/R24	: NOB
TUBUAI	: TB	: 347	: 100	: 120	: 23°22'01"S - 149°31'30"W	: HS et 0/R24	: NOB

ARCHIPEL DES MARQUISES

HIVA-OA	: HV	: 383	: 100	: 120	: 09°46'17"S - 139°00'57"W	: HS et 0/R24	: NOB
NUKU A TAHA	: NH	: 353	: 400	: 220	: 08°48'20"S - 140°12'49"W	: "	: NOB
UA-HUKA	: UK	: 372	: 50	: 50	: 08°56'08"S - 139°33'06"W	: "	: NOB
UA-POU	: PO	: 325,5	: 25	: 25	: 09°21'40"S - 140°03'00"W	: H J	: L

MIL. Militaires

AIDES RADIO ETRANGERES

COOK IS

AITUTAKI	: AI	: 320	: -	: 100	: 18°50' S - 159°45' W	: O/R	: NOB
RAROTONGA	: RG	: 352	: -	: 250	: 21°12'09"S - 159°49'10"W	: H 24	: NOB
RAROTONGA	: RG	: 113,5 MHZ	: -	: 150	: 21°11'47"S - 159°48'55"W	: H 24	: VOR
RAROTONGA	: RG	: 82 X	: -	: 150	: 21°11'47"S - 159°48'55"W	: H 24	: DME

TRAFIC DE L'AEERODROME : MOUVEMENTS SUR L'AEERODROME DE TAHITI-FAAA

M O I S	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX	
		dont (IFR)		dont (IFR)
AVRIL	3.290	835	4.165	274
MAI	3.201	758	3.727	245
JUIN	2.979	771	3.012	315
- <u>TOTAUX</u>	9.470	2.364	10.904	834

- TOTAL TOUT TRAFIC : 20.374

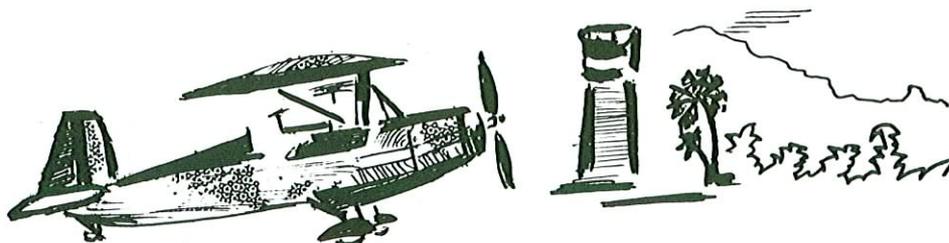
- TOTAL TRAFIC IFR : 3.198

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

M O I S	AE RONEFS E T R A N G E R S	J E T S	+ de 20 TONNES
AVRIL	84	134	679
MAI	84	140	603
JUIN	86	138	628
- <u>TOTAUX</u>	254	412	1.910

MOUVEMENTS DES AE RONEFS (TFC non commerciaux)

M O I S	AE ROCLUB DE TAHITI	CE RCLE AE RONAUTIQUE	AE RO-CLUB UTA	P R I V E S	AUTRES MOUVEMENTS	CENTRE AE RONAUT. DE P E R F E C T I O N N E M E N T	TOTAL
AVRIL	386	912	1.444	597	590	236	4.165
MAI	436	924	1.218	430	469	250	3.727
JUIN	534	778	770	370	484	76	3.012
- <u>TOTAUX</u>	1.356	2.614	3.432	1.397	1.543	562	10.904



- PARC AERIEN DE POLYNESIE FRANCAISE -

(au 31.07.81)

Exploitant ou Propriétaire	Immatri-culation	Constructeur	Type	Type OACI	Autre Appellation	Puissance Moteurs(CH)	Masse Maxi T.	C.D.N	CEIRB	OBS
	F - ODMR	Fairchild	FH 227 B	FA 22		2 x 1990	20	TPP 1	H-IFR	
	F - ODWF	Fairchild	FH 227 B	FA 22		2 x 1990	20	TPP 1	H-IFR	
	F - OCVY	Fairchild	F 27 J	FA 27	Friendship	2 x 1990	20	TPP 1	H-IFR	
	F - OCVZ	Fairchild	F 27 J	FA 27	Friendship	2 x 1990	20	TPP 1	H-IFR	
AIR POLYNESIE	F - OCYA	Fairchild	F 27 J	FA 28	Friendship	2 x 1990	20	TPP 1	H-IFR	
	F - ODBY	Fairchild	F 27 J	FA 27	Friendship	2 x 1990	20	TPP 1	H-IFR	
	F - OCLV	De Havilland	DHC 6 200	DH 6	Twin 200	2 x 560	6	TPP 2	H-IFR	
	F - ODBN	De Havilland	DHC 6 300	DH 6	Twin 300	2 x 620	6	TPP 2	H-IFR	
	F - OCRB	Britten Norman	BN2A	BN 2	Islander	2 x 260	3	TPP 2	H-IFR	
	F - OCFJ	De Havilland	DHC 6 200	DH 6	Twin 200	2 x 560	6	TPP 2	H-IFR	
	F - OCCY	Piper	PA 23 250	PA 23	Aztec	2 x 250	3	TPP 2	H-IFR	
	F - OCFA	Piper	PA 23 250	PA 23	Aztec	2 x 250	3	TPP 2	H-IFR	
	F - OCIT	Piper	PA 23 250	PA 23	Aztec	2 x 250	3	TPP 2	H-IFR	
AIR TAHITI	F - OCMN	Britten Norman	BN2A	BN 2	Islander	2 x 260	3	TPP 3	H-VFR	(2)
	F - OCMO	Britten Norman	BN2A	BN 2	Islander	2 x 260	3	TPP 3	H-VFR	(2)
	F - OCOY	Britten Norman	BN2A	BN 2	Islander	2 x 260	3	TPP 2	H-IFR	
	F - OCOZ	Britten Norman	BN2A	BN 2	Islander	2 x 260	3	TPP 2	H-IFR	
	F - OCGU	Cessna	C 206	C 206		289	2	T.A.	H-VFR	
CENTRE AERONAUTIQUE DE PERFECTIONNEMENT	F - ODMU	Mudry Cie	CAP 10 B			180	2	Privé	V-VFR	
AERoclub DE TAHITI	F - OCYK	Piper	PA 28 140	PA 28	Cherokee 140	150	2	Privé	V-VFR	
	F - ODHT	Piper	PA 28 160	PA 28	Warrior II	160	2	Privé	H-VFR	Nuit
	F - ODIV	Piper	PA 38 112	PA 38	Tomahawk	114	2	Privé	V-VFR	

- ACTIVITES SSIS AEROPORT DE TAHITI-FAAA DU 1ER AVRIL AU 30 JUIN 1981 -

- Feux d'aéronefs	Néant
- Feux extérieurs à l'aérodrome	1
- Alertes aéronefs	7
- Evacuations sanitaires	6
- Surveillance avitaillement avec ou sans passagers	313
- Surveillance décollage atterrissage	936
- Surveillance mise en route	477
- Interventions diverses	17
- Exercice SAR	Néant
- Instructions et exercices	50 H
- Participation à la construction de l'abri vedette ELIR 90	56 H

- UNE NOUVELLE UNITE AU S.S.I.S. -

Le S.S.I.S. (Service de Sécurité et d'Incendie) vient d'être doté d'une belle unité : la vedette "ELIR 90" baptisée : "Aéroport de Tahiti".

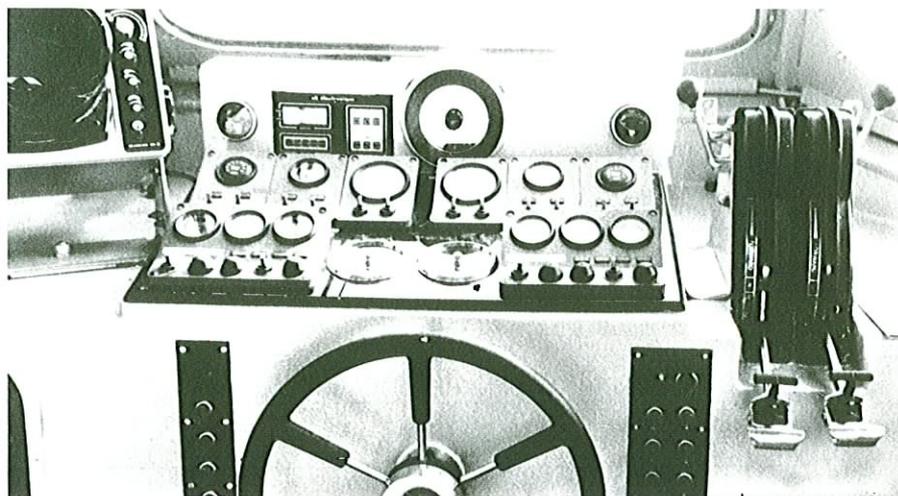
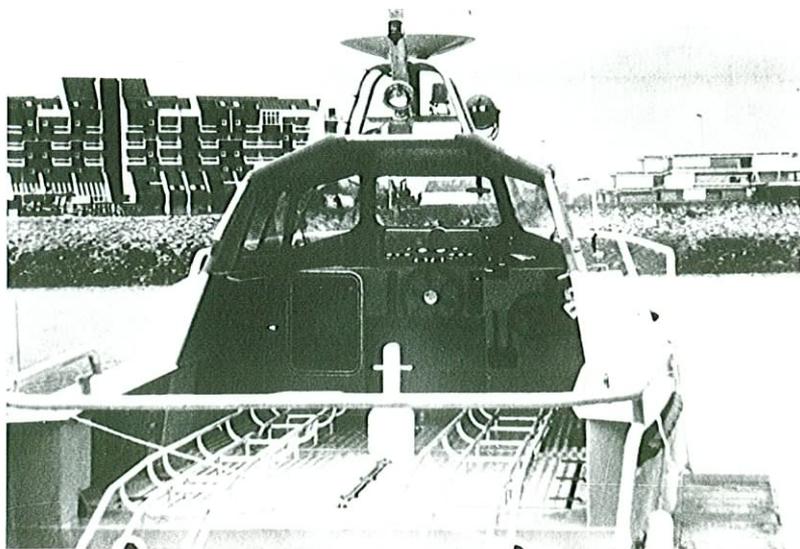
Cette dernière est équipée de deux moteurs Renault turbocompressés de 145 CH chacun et la propulsion est assurée par le procédé dit "Hydroset" (Turbines CASTOLDI).

Cette motorisation lui permet une vitesse maximale de 18 Kts et un rayon d'action de 100 NM en vitesse de croisière de 10 Kts.

L'équipement est très complet et comprend en particulier un radar de bord signaleur d'obstacle dans un rayon de 6 NM, un gonio MF et un sondeur à ultrasons.

En Radio, un émetteur/récepteur VHF bi-fréquence (bande Aviation) permet d'être en relation avec la Tour de Contrôle, les avions en vol et le SSIS, et dans la bande marine un radio téléphone VHF assure le contact avec Mahina Radio et le Port.

Il ne reste plus qu'à souhaiter à "Aéroport de Tahiti" une longue et belle carrière.



MESSAGES RECUS PAR LE BUREAU CENTRAL DES TELECOMMUNICATIONS (BCT)

(2^{ème} trimestre 1981)

- R E C E P T I O N -				- E M I S S I O N -			
RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL		RESEAU INTERNATIONAL		RESEAU LOCAL	
Résultats mensuels		Résultats trimestriels		Résultats mensuels		Résultats trimestriels	
AVRIL	21.559	SNA	144	AVRIL	5.379	SNA	1.580
MAI	18.982	TWR	900	MAI	6.161	TWR	1.726
JUIN	21.275	CCR	1.588	JUIN	5.884	CCR	10.637
		CEP	4.465			CEP	2.839
		DAC	93			DAC	369
		SITA	5			SITA	40
		BLU	1.405			BLU	1.768
		MTO	8.927				
	61.816		17.527		17.424		18.958
TOTAL RECEPTIONS		79.343		TOTAL EMISSIONS		36.382	
MOYENNE QUOTIDIENNE		882		MOYENNE QUOTIDIENNE		405	

- BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE (BIA)

(2ème trimestre 1981)

NOTAM RECUS - CLASSE I - SERIE A

- Vénézuéla	140
- Panama	155
- Canada	602
- Japon	525
- Nandi	123
- Western Samoa	14
- Equateur.....	56
- Chili	84
- Pérou	292
- Australie	486
- U.S.A.	1 333
- New Zealand	439
- Pointe-à-Pitre	3

NOTAM EMIS - CLASSE I

Série A	10
Série C	41
<hr/>	
	51

4 252

Protections aéronautiques fournies au Commandant de bord : 234

- OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL SUIVANT DESTINATION -

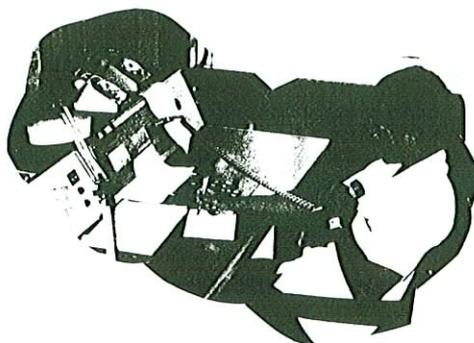
VENANT DE OU ALLANT DE	AVRIL	MAI	JUIN	TOTAUX
LOS ANGELES	290	290	360	940
AUCKLAND	20	12	20	52
NANDI	12	12	4	28
PAGO-PAGO	44	32	40	116
HONOLULU	0	0	40	40
PAQUES	0	0	20	20
RAROTONGA	60	52	52	164
SYDNEY	0	0	0	0
SANTIAGO	90	90	70	250
NOUMEA	16	20	16	52
POINTE A PITRE	-	-	-	-
T O T A U X	542	512	622	1 662

I - PROTECTION METEO (Période du 01.04 au 30.06.81)

Protection des équipages au départ, élaborées par le Centre Météorologique principal de Faaa.

LONGS COURRIERS	AVRIL	MAI	JUIN	TOTAUX
LOS ANGELES	29	29	36	94
AUCKLAND	5	4	5	14
NANDI	3	3	1	7
PAGO-PAGO	11	8	10	29
HONOLULU	0	0	4	4
PAQUES	0	0	2	2
RAROTONGA	14	13	13	40
SYDNEY	0	0	0	0
SANTIAGO	9	9	7	25
NOUMEA	4	5	4	13
POINTE A PITRE	2	3	4	9
T O T A U X	76	74	82	232

MOYENS COURRIERS	AVRIL	MAI	JUIN	TOTAUX
INTER ILES	285	287	287	859
MARQUISES	12	12	13	37
AUSTRALES	13	12	14	39
SITES	67	68	68	203
TOTELEGIE	5	5	5	15
HAO	4	4	4	12
ATUONA	12	12	13	37
T O T A U X	398	400	404	1 202



LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

(Période du 01er avril au 30 juin 81)

:	<u>PROFESSIONNEL</u> :	:
:		:
:	- Pilote de ligne (PL)	2 :
:	- Pilote professionnel 1ère classe (PP1) ..	10 :
:	- " " (PP) ...	14 :
:	- Qualification IFR	10 :
:	- Certification secours sauvetages (CSS) ..	- :
:	- Mécanicien navigant (MN)	<u>1</u> :
:		:
:	- <u>TOTAL</u>	37 :
:		:
:	<u>NON PROFESSIONNEL</u> :	40 :
:		:

EFFECTIFS P.N. BASES EN POLYNESIE FRANCAISE

au 30 juin 1981

:	<u>PROFESSIONNEL</u> :	:
:		:
:	- PPH	2 :
:	- P.L.	1 :
:	- P.P.1	20 + 1 PRIVE :
:	- P.P.	27 +10 PRIVES :
:	- C.S.S.	<u>69</u> :
:		:
:	- <u>TOTAL</u>	119 +11 PRIVES :
:		:
:	CORPS TECHNIQUES	5 :
:	PRIVES	214 :

PERSONNEL DE LA BRIGADE DE GENDARMERIE DES TRANSPORTS AERIENS

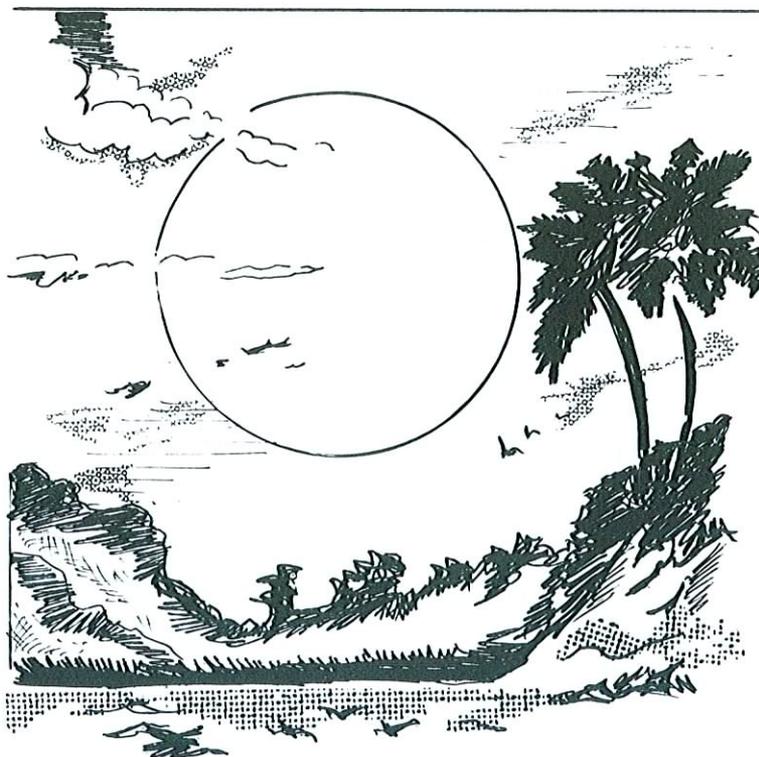
- MOUVEMENTS ENREGISTRES AU COURS DU 2ème TRIMESTRE 1981 -

- ARRIVEES (Personnels affectés par la Métropole)

Date	NOM & Prénom	Grade et qualification
10 Avril	CHAUMONT Gérard	Gendarme Officier de Police Judiciaire
10 Avril	RODIER Michel	Gendarme Officier de Police Judiciaire
20 Avril	BLUTEAU Dominique	Gendarme Agent de Police Judiciaire

- DEPARTS (Personnels rentrants en Métropole)

Date	NOM & Prénom	Grade et qualification
08 Avril	WARZEE Bernard	Gendarme Officier de Police Judiciaire
12 Avril	TOULOUSE Alain	Gendarme Agent de Police Judiciaire
22 Avril	LALANDE Serge	Gendarme Agent de Police Judiciaire





/) /) O U V E M E N T S D E P E R S O N N E L

Personnel affecté par la Métropole

Date	Nom et Prénom	Corps, Grades et Statut	Service
26 avril	NIOLET Yves.....	ESA/2	SNA/3
27 avril	HERNANDEZ Henri.....	OCCA/P	TWR
12 mai	KESLASSY Gabriel...	ITM	METEO/CEP
22 mai	BAGLIERI François..	CSTPE	INFRA
10 juin	ALIX Paul.....	ITM	METEO/CEP

Recrutements

1er mai	TAPUTU Pierre....	AC/5 Territoire	SNA/RURUTU
1er mai	YAPLO Taraea....	AC/5 Territoire	SNA/ANAA
1er mai	TATA Pierre....	AC/5 Territoire	SNA/UA POU

Personnel de retour de congé administratif

06 avril	SOURD André.....	CTM	METEO/CLIMATO
07 avril	LORENDEAUX Pierre....	ITM	METEO/CEP
03 mai	SUCETTI Patrick...	TM	METEO/CAP
26 juin	PAU Louis.....	ITPE	INFRA

Personnel rentrant en Métropole

09 avril	RIVIERE Christian.	OCCA/P	SNA/TWR
06 mai	BOUGUEN Pierre....	ITM	METEO/CEP
06 juin	TEULADE Henri.....	OCCA/1	SNA/CCR
12 juin	MAITRE Patrick...	VAT	SNA/TA

Personnel bénéficiaire de Congé administratif

Date	Nom et Prénom	Corps, Grades et Statut	Service
07 juin	PAQUOT Michel....	TAC/CEAPF	SNA/RAIATEA
20 juin	VACHOT Christian.	OCCA/1	SNA/TWR

Personnel ayant quitté le Service

15 mai	ENA Bruno.....	AC/5	METEO/MOPELIA
--------	----------------	------	---------------

/))UTATIONS

Date	Nom et Prénom	Corps, Grades et Statut	Venant de	Allant à
03 avril	RUPEA Valenta	AC/3	MET/MOPELIA	MET/FAAA
03 avril	ENA Bruno	AC/5	MET/MOPELIA	MET/FAAA
06 avril	REY Wilfrid	TAC Résident	SNA/FAAA	SNA/RAIATEA
15 avril	MORRIS Jacques	AC/3	MET/FAAA	MET/RAPA
18 avril	DAUPHIN René	AITM CEAPF	MET/RAPA	MET/FAAA
1er juin	NOUVEAU Daniel	TM CEAPF	MET/FAAA	MET/RAPA
13 juin	TEIPOARII Joël	AITM CEAPF	MET/RAPA	MET/FAAA
25 juin	ESTALL Ronald	AC/3	MET/FAAA	MET/RANGIROA
26 juin	CHA USSIN Robert	TM CEAPF	MET/ATUONA	MET/FAAA

Résultats de Concours et Examens

Monsieur LILIN Jean-Pierre, Electronicien de la Sécurité Aérienne, a été reçu au concours interne d'Ingénieur des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile.

Il rejoindra l'ENAC à la prochaine rentrée scolaire pour y suivre le cycle d'enseignement de la promotion à laquelle il sera rattaché.

Madame IENFA Eliane, Agent technique de bureau, a été admise au concours interne de Commis des Services Extérieurs de l'Aviation Civile.

(_ A R N E T R O S E

=====

La Section Administrative a été informée de la naissance :

- . d'une fille au foyer de Francis TINIRAUARI, Magasinier du SNA, le 14 mai 1981.
- . d'un garçon au foyer de Torohia ETUINI, Manoeuvre pompier à l'Aérodrome de RANGIROA, le 11 mai 1981.
- . de Michel au foyer de Tuarue CADOUSTEAU, Manoeuvre INFRA à l'Aérodrome de RANGIROA, le 16 février 1981.
- . de Heiarii au foyer de René DAUPHIN, Aide Technicien de la Météorologie du CEAPF en fonctions à RAPA, le 11 mai 1981.

(_ A R N E T B L A N C

=====

La Section Administrative a été informée du mariage :

- . de CADOUSTEAU Tuarue, Manoeuvre INFRA et de FAUA Monique, Femme de ménage, tous deux en fonctions à l'Aérodrome de RANGIROA, le 28 mars 1981.
- . de MONTAGNON Romuald, Aide Technicien de la Météorologie du CEAPF et de LIMIK Evelyne, le 10 avril 1981.
- . de MARESCOT Xavier, Technicien de la Météorologie du CEAPF et de CHAILLOT Marie-Françoise, le 27 juin 1981.

(_ A R N E T M O N D A I N

=====

- . La rédaction de MANUREVA a relevé avec fierté, dans la presse locale, la désignation en qualité de Président du LION'S CLUB de Tahiti de Monsieur Guy YEUNG, Directeur du Service de l'Aviation Civile.
- . "USHI", la charmante épouse de Barthélémy VINCENTI, Ingénieur des Travaux de la Météorologie, a accroché ses toiles aux cimaises du FARE MANIHINI (Papeete) du 05 au 12 mai dernier.

Belle affluence à l'heure du vernissage. Les bouquets et les portraits d'USHI ont trouvé acquéreurs très rapidement. Certaines de ces oeuvres embelliront les faré de la Cité de l'Air où les amateurs d'art, apparemment, ne manquent pas. Déjà, après l'exposition d'Oscar LEE, à la Galerie WINKLER, il y a quelques mois, on avait vu s'envoler bon nombre des jolies aquarelles du Technicien de l'Aviation Civile vers les hauteurs de Faaa.

.../...

INFORMATIONS DIVERSES

MANUREVA a testé pour vous...

Pour le pilote et le voyageur, l'exactitude est une nécessité. Depuis l'évènement des montres digitales, cette commodité atteint le grand public.

Plus de remontages fastidieux et la possibilité d'une ou plusieurs alarmes pré-réglées. En outre, une fiabilité accrue.

Nous avons testé ce trimestre trois montres casio :

- L'une water résistant jusqu'à cent mètres de profondeur, ce qui est assez exceptionnel pour une montre bénéficiant de l'alarme et fonctionnant avec une batterie au lithium assurant cinq années d'autonomie.
- Un modèle à calculatrice nous apparaît également très intéressant et pratique.
- Les dames ne sont pas oubliées puisqu'un modèle féminin water résistant jusqu'à cinquante mètres ne sacrifie pas l'esthétique à des performances intéressantes.

Lorsque l'on mesure les progrès accomplis en l'espace de quelques années, il est possible d'envisager pour demain la montre ordinateur qui pourra fournir en outre aux navigants une foule de renseignements adaptés au pilotage.



1984 : Année Olympique pour les U.S.A.

LOS ANGELES : Les Services de Douane et d'Immigration risquent d'être dépassés par les milliers de visiteurs de toutes nations qui seront attirés aux Etats-Unis en 1984 à l'occasion des Olympiades.

M. KNUT HAMMARSKJOLD Président de l'Air Transport Association ne craint pas d'affirmer qu'il redoute un Rush de grande amplitude.

Les Services actuels accusent déjà de grosses attentes au débarquement et une lenteur particulière aux Services de Douanes.

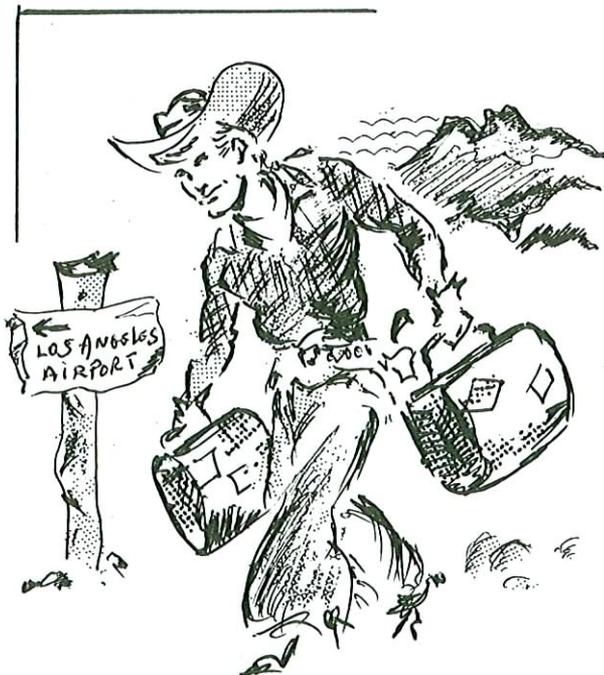
M. HAMMARSKJOLD estime donc qu'avec leur espace dévolu insuffisant, ils ont atteint le seuil critique.

Il faut savoir que l'Aéroport de Los Angeles, au préalable, était censé être le point d'envol de nombreux américains vers les autres destinations et non un Centre de Transit, et que les Services n'ont pas été remaniés en conséquence.

Des mesures sont d'ores et déjà à l'étude, en particulier un programme de trois ans et demi prévoyant sept cent cinquante millions de dollars consacrés à la modernisation et à de nouveaux équipements, en particulier un Terminal capable d'accueillir deux mille passagers à l'heure.

D'autres projets concernent un terminal pour trafic intérieur et une augmentation de la surface des parkings de dix sept pour cent.

Il est prévu également une augmentation des Agents de Douanes adaptée à l'impres-



(AVIATION WEEK AND SPACE TECHNOLOGY)



Un bon nombre d'habitants de notre planète imagine la Terre comme le centre de l'Univers.

En réalité à l'échelle de l'Univers nous ne sommes que les microscopiques habitants d'une petite bille bleue, distante de cent cinquante millions de kilomètres d'une étoile naine, le soleil, se dirigeant elle-même à la vitesse de dix neuf kilomètres cinq à la seconde vers la constellation d'Hercule située à la limite de l'immense galaxie, la nôtre, qui dans le firmament, brille parmi cent milliards d'autres soleils.

Cet immense ensemble d'étoiles tourne sur lui-même et deux cent cinquante millions d'années sont nécessaires à la rotation complète de la galaxie.

Dans un Univers en perpétuelle rotation, il y a quatre milliards sept cent cinquante millions d'années que la Terre a été captée par le soleil et n'a donc accompli que dix neuf tours complets.





LE VISITEUR DES ETOILES

SYNOPTIQUE : Le professeur OMEGA, qui règne sur un observatoire isolé battu par les alizés, reçoit une visite insolite : un étrange messager lui promet des révélations sur l'Univers.

CHAPITRE II : LES OMBRES DU PASSE

Un silence s'établit entre les deux interlocuteurs. Il sembla au professeur OMEGA que le temps s'était arrêté.

Aucune réponse ne vint, mais une étrange sensation s'emparait de son être.

Le mot télépathie lui vint à l'esprit.

Une dimension nouvelle dans la communication s'était établie avec son mystérieux visiteur.

Des images défilèrent mentalement.

Des visions de l'aurore du Monde : La nature se cherchait.

Puis un mince espoir né de l'eau et du feu, et la vie apparût, s'empara des formes.

L'Esprit suscité par l'Univers commençait son long cheminement.

LE CHANT DE LA TERRE

La voix du visiteur devint perceptible : "La longue quête de l'Esprit et son retour sur lui-même, telle la flamme qui se consume pour renaître, allait commencer".

Un corps doté d'esprit et l'homme apparût.

Le professeur fut traversé par une pensée : "Etait-ce un Esprit qui avait créé l'Univers ou l'Univers qui, sorti du chaos, avait suscité l'esprit, comme un désir, une nécessité de dépasser la matière ?".

Il voulut exprimer son interrogation à haute voix mais déjà la vision se modifiait.

Et cet esprit qui n'avait point besoin de corps pour exister, sembla s'insinuer dans la matière. Il allait pénétrer dans les fibres de celle-ci et créer la sensibilité. C'était là l'Aurore du Monde.

La voix du visiteur poursuivit : "Les choses possèdent aussi une âme, celle que nos sentiments nous inspirent à leur contact".

Une sombre ruelle apparût, loin dans l'Histoire, laissant discerner dans l'ombre une fontaine au bassin sculpté.

Le lieu était désert et l'onde limpide, d'une amertume profonde, égrenait les accents de ses reflets changeants.

Le tableau changea, mais son souvenir en s'estompant inspira au Professeur OMEGA des notes d'une musique mélancolique.

Le visiteur poursuivit : "L'Homme prête aux choses une partie de sa sensibilité et la musique par exemple en est une de ses manifestations".

"L'Art est la communication entre la matière et l'esprit, c'est pourquoi toutes choses dans la nature ont été créées avec Art, marquées du sceau de l'Harmonie... et c'est là le premier pas vers le chemin des Etoiles ...".

Le Professeur OMEGA tenta de secouer la torpeur qui l'envahissait "mais ceci n'est point encore le sommet poursuivit la voix surnaturelle".

.La ruelle baignée d'ombre réapparût, et sous un porche une porte en bois épais, comme l'on n'en faisait plus.

Elle s'ouvrit et dans le fond d'une pièce où la lumière filtrait à travers de minces barreaux, il discerna des regards qui peu à peu pénétraient son âme.

C'étaient des ombres silencieuses, parfois des visages d'enfants ou de vieillards, des animaux, tous semblaient marqués d'une indicible tristesse.

"La misère, la maladie, la solitude et la mort" dit le visiteur.

Le Professeur sentit son âme compatir dans un état de dépassement de sa propre existence.

Tout lui parût vain devant la détresse de ces fantômes et pour la première fois depuis longtemps, il se sentit coupable devant la vie.

Il fit un retour sur le passé et eût conscience du vide et de la présomption dans lesquels il s'était parfois complu : la quête du savoir ... une situation ... et maintenant il avait rêvé de s'emparer du ciel ...

Au seuil de la vieillesse, il en découvrait en un fugitif instant toute la vanité et la dérisoire illusion.

Il était tard, sur le chemin de son existence, mais ce court instant lui parût soudain l'éternité.

Dans la ruelle baignée de ténèbres, l'on ne percevait plus que le murmure des eaux, comme la rumeur, le cri d'alarme du passé.

La voix lui parvint à nouveau, très douce.

"L'étoile que vous guettiez s'appelle "Messenger de l'Ame", elle traverse furtivement la vie ... car il y a hiérarchie dans la création ... mais l'élévation de l'Ame n'intervient que par la prise de conscience de la véritable humilité ...

Le dépassement de sa propre existence était ainsi le seul don que l'homme pouvait offrir.

La voix poursuivit "cet instant là ne sera point ôté par la mort ...".

"Dans un moment, je ne serai plus avec vous, et de notre rencontre, vous ne garderez que le souvenir d'une expérience passagère ; le monde visible qui vous entoure reprendra ses droits".

Le Professeur OMEGA recouvrait peu à peu le contrôle de son être, il sentit qu'il pouvait se mouvoir.

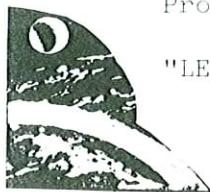
Il voulût se précipiter sur l'énigmatique visiteur et le retenir : "Comment ce monde finira-t-il, ne partez point avant de m'en avoir révélé le but et l'épilogue ...".

La lune devait être haut dans le ciel.

Par la lucarne filtrait un mince rayon de lumière qui s'insinuait maintenant dans la pièce.

Le Professeur détourna un instant son regard.

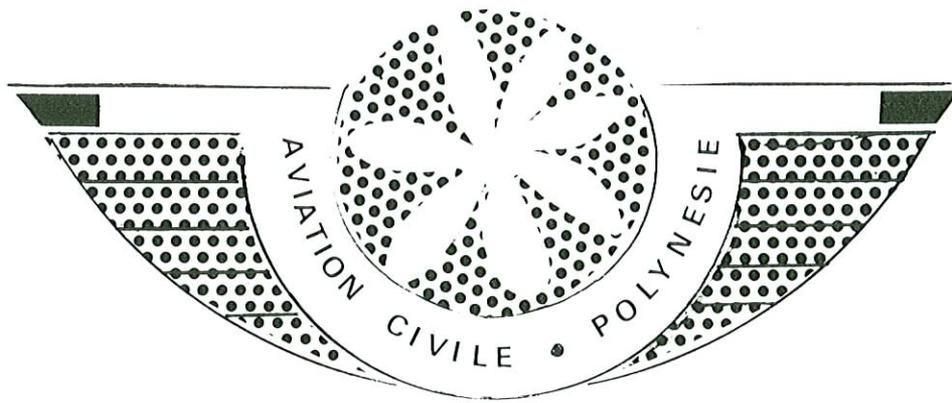
Lorsqu'il se dirigea vers l'ombre qui, peu à peu, allait se révéler, il lui sembla soudain qu'il était seul.



Prochain chapitre :

"LE SECRET DE L'UNIVERS"





EXHIBÉ

IMPRESSION REALISEE PAR L'IMPRIMERIE
DU SERVICE DE L'EDUCATION
BP 104 PAPEETE

PHILATELIE

Les Beaux Timbres de Collection



