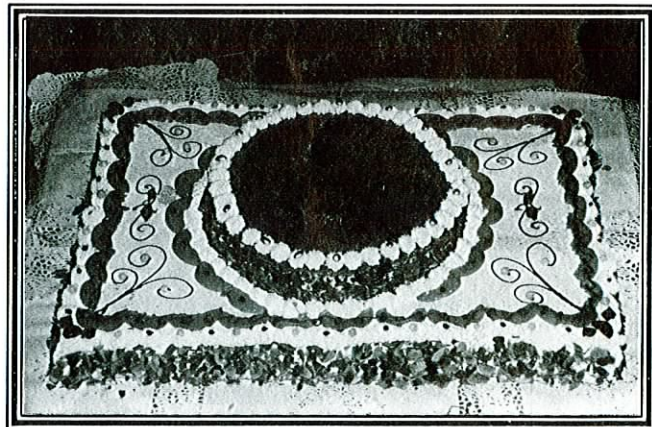
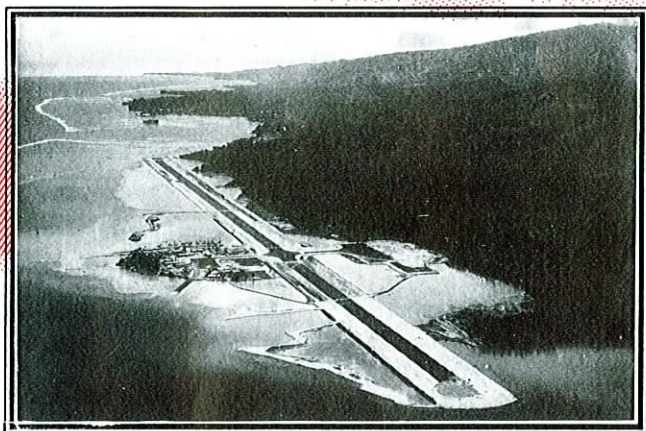


REVUE D'INFORMATION ET DE LIAISON DE L'AVIATION CIVILE

MANUREVA

MAGAZINE



REVUE TRIMESTRIELLE
N° 59 / 3^{ème} Trimestre 1991

POLYNESIE
FRANCAISE

Chers lecteurs,

Le magazine «MANUREVA» (avion en Tahitien) est paru pour la première fois en 1977. L'équipe de rédaction avait alors expliqué dans l'éditorial, les raisons de la création de cette revue. Depuis cette année-là, il y a eu un renouvellement important des lecteurs, aussi nous avons jugé utile de rappeler ces objectifs.

Manureva est d'abord un organe de liaison pour les agents travaillant à l'aviation civile et ensuite un organe d'information pour les personnes concernées à un titre ou à un autre par le transport aérien en Polynésie Française.

Manureva est un magazine trimestriel, dont une partie du contenu se rapporte au trimestre précédent : activités des différents services, nouvelles ou événements marquants du monde aéronautique, résumés mensuels du temps et analyse des statistiques touristiques. Le reste de la revue comprend un dossier du trimestre faisant un point assez approfondi sur un thème ayant un rapport avec l'aviation et des reportages sur différents sujets tels que les aérodromes ou des entretiens avec des personnes ayant eu des carrières dignes d'intérêt.

Enfin, notre magazine est largement diffusé : environ 500 exemplaires pour les derniers numéros. Un peu moins de la moitié sont destinés aux agents du service et au milieu aéronautique de Polynésie, près d'un tiers vont aux autres directions et services de la direction générale de l'aviation civile et le reste est adressé pour l'essentiel aux diverses autorités politiques et administratives du Territoire. Par ailleurs, les dossiers du trimestre font l'objet de tirets à part destinés à une diffusion particulière.

En ce qui concerne l'actualité, la fin de ce second trimestre 1991 et le début du 3ème trimestre ont été marqués par différents événements sur le plan social qui ont entraîné des perturbations dans le fonctionnement de l'aéroport. Cela a été le cas notamment pour les barrages routiers qui ont gêné dans leurs déplacements un grand nombre d'usagers de la plateforme. Heureusement les répercussions des différents mouvements sociaux ont été minimales sur le trafic aérien : un avion gros porteur légèrement retardé lors des barrages, et un programme de vols intérieurs réduit lors de la journée de grève des contrôleurs (mouvement national).

Enfin, la célébration du trentenaire de la création de l'aéroport de Tahiti-Faaa a constitué un événement marquant de notre petit monde aéronautique. Ce trentenaire fait l'objet du dossier du trimestre de ce numéro.

La Rédaction

MANUREVA

MAGAZINE



Manureva
Revue d'information et de liaison des
personnels du Service d'Etat de l'Aviation
Civile en Polynésie Française

N° 59 - 3^{ème} TRIMESTRE 1991

Editorial

- 2**
- Le Magazine Manureva
 - Perturbations dans le fonctionnement de l'aéroport

Entretien

- 4**
- Gilles FLOCH, une longue carrière au service de l'aviation.

Activités DIR/ADM

- 8**
- Service Administratif
 - La vie des Personnels
 - Cellule Informatique

Rédaction

Direction du Service d'Etat de l'Aviation
Civile en Polynésie Française
BP 6404 - Aéroport de Tahiti-Faa'a
Tél: 42 82 00

Réalisation

Franco LANZA -SEAC Poste 1517

*En encart spécial:
Le dossier du Trimestre*

**LE TRENTENAIRE
de l'Aéroport de
Tahiti-Faaa**

Activités SIA/SNA

- 11**
- Activités des Services
 - Activité de l'Aéroport de Tahiti-Faaa

Le Temps

- 18** • Résumé mensuel

Tourisme

- 19** • Les Statistiques du Trimestre

ACTUALITE.....

• *Perturbations dans le bon fonctionnement de l'Aéroport*

• *Entretien avec Gilles FLOCH*

• *L'encart spécial de ce trimestre est consacré au Trentenaire de l'Aéroport*

• *Le Protocole d'accord de la DGAC*

Nouvelles Diverses

- 20**
- Orbis
 - Départs
 - Protocole DGAC
 - Les Services Médicaux

Impression
SERIPOL - Titioro
Tél. 43 87 86

Gilles FLOCH



Monsieur FLOCH tenant un disque de compresseur de moteur PRATT&WHITNEY qui lui a été offert par PRATT & WHITNEY (Canada) en remerciement pour sa collaboration lors de la mise en service des ATR 42.

Monsieur Gilles FLOCH pouvez-vous pour débiter cet entretien nous parler de votre carrière en en faisant l'historique ?

Ceci m'est très facile car je tiens ma carrière sous forme de tableaux qu'il suffit que je vous commente.

Je suis né en 1934 et je peux aller jusqu'en 2013 !

Etant de 1934, j'ai vécu la guerre, je suis un pupille de la nation, mon père étant mort pour la France en 1944, j'ai été contraint à aller travailler à 14 ans, j'ai postulé à l'entrée à la DCAN de Brest où j'ai eu la chance d'être admis le premier sur six cents environ. J'y suis resté de 1948 à 1953.

En 1953, je me suis engagé dans l'aéronavale comme mécanicien avion pour changer de métier et arriver à quelque chose. J'ai fait HOURTIN, ROCHEFORT et deux ans à AGADIR, où je travaillais à la révision des Beechcraft et des Lancaster.

En octobre 1956, j'ai passé une demi-journée à la DCAN de Brest et cela n'allant pas j'ai été embauché au BOURGET à l'UAT où j'ai fait mes armes. En 1959, j'ai été à Port Gentil avec 25 personnes, pour la remise en état, d'un DC 6 qui avait raté l'entrée de piste et était parti dans le marigot.

En octobre 1964, je suis venu à Tahiti avec une équipe de cinq personnes pour l'installation du CIP UTA

pour la maintenance des avions militaires : Breguets deux Ponts de l'Armée de l'Air et Catalinas de l'aéronavale. On était alors sur le motu dans le hangar qui abritait l'hôtellerie, il y a encore peu de temps. Cette équipe a été formée par la TAI qui était déjà sur place et qui assurait l'entretien des avions de passage et du RAI (Réseau aérien interinsulaire). Il y avait un Bermuda, un Grumann Goose qui était amphibie et un DC 4 le F-BDRJ.

Il y a eu ensuite la construction des hangars qui ont été mis en service en juillet 1966. Il y a eu alors la scission entre la RAI et le CIP UTA. Je suis alors passé à UTA en tant que chef d'équipe puis contremaître en 1967. Fin 1970, je suis repassé au RAI qui est devenu Air Polynésie en janvier 1971. J'ai alors été nommé adjoint au Chef de centre d'Air Polynésie. En octobre 1970 on a fait une révision du DC 4 FBBDR qui venait de Nouméa et qui avait été utilisé par le Général de Gaulle. Le DC 4 étant venu remplacer le Bermuda, entre temps on avait acheté un autre DC 4 le FBJBX. Il y a même eu trois DC 4 pendant un moment.

En janvier 1972, je suis parti 3 semaines à Tokyo acheter les premiers FOKKER 200 à All Nippon Airways. Je suis resté ensuite 4 mois au Japon pour suivre à OSAKA les révisions générales de Fokker 200, je faisais les convoyages, il y avait FOCSH et FOCSI. Fin mai 1972, nous avions donc deux

Fokker 200, 1 DC4 le BBDR (le FBJBX ayant été réformé) deux Britten Norman reçus fin 1970 (FOCRA et FOCRB) et un Twin Otter 200 FOCLV reçu fin 1968. A Air Polynésie nous faisons toute la maintenance, y compris les révisions générales et gros travaux tels que réparations de structures. On faisait également la maintenance en ligne du DC 8 d'UTA basé à Tahiti.

En 1973, on s'aperçut qu'il fallait un troisième Fokker 200 impossible à trouver sur le marché. J'ai donc été prospecter des Fairchild à Phoenix aux Etats-Unis. On a vendu le DC 4 FBBDR à Air Comores.

En 1974, je suis passé chef de centre et on a acheté 2 F 27 A en janvier et février 1974 (FOCVY-FOCVZ) et on a acheté à Nouméa un deuxième Twin Otter (FOCFJ). En mars, M. Marchais, de Touraine Air Transport, est venu acheter les deux Fokker. On a reçu le troisième Fairchild de Hughes Airwest à Phoenix en mars 1974. En mai, on vend le Britten (FOCRA) à UTA qui va aller faire Wallis et Futuna. j'ai été prospecter un peu partout notamment en Nouvelle-Zélande pour avoir des révisions pour les moteurs ; les révisions moteurs se faisant toujours à l'extérieur.

En 1975, la question s'est posée du choix d'un avion pour les Marquises,

M. et Mme FLOCH entourés de leurs amis lors de leur cocktail de départ pendant l'allocution de M. GALENON, Directeur Général d'Air TAHITI.



J'ai donc été à San Angelo aux Etats-Unis voir le MU 2 qui est un avion Japonais de Mitsubishi fabriqué sous licence aux Etats-Unis. Le Dornier actuel ressemble beaucoup à cet avion qui était aussi un biturbopropulseur. J'étais avec M. LESNE, le directeur général d'Air Polynésie pour faire cette étude. Finalement à la fin de l'année 1975, on a décidé d'acheter au Canada, plutôt que le MU 2, le fameux Twin Otter 300 F-OHBN qui est toujours sur le Territoire. Nous avons effectué cette opération avec M. MOLLIMARD (qui est actuellement à l'escale internationale) et l'avion est arrivé en Janvier 1976 à Tahiti.

J'ai quitté Tahiti le 6 juillet 1976, pour rejoindre UTA à la demande de M. BOSSU, le directeur industriel d'UTA. Là, j'ai pris la responsabilité du département avions du Bourget où j'avais les chaînes de révision Caravelle DC 8 et même les DC 6 pompiers.

En 1980, on m'a demandé de créer le département « estimations et devis » qui n'existait pas à UTA. Je l'ai créé sur 3 ans, il marche bien maintenant. Entretemps, je venais à Air Polynésie pour réorganiser Air Polynésie et j'ai même assuré l'intérim du Chef de Centre de l'époque en 1983, M. GUIFFANT.

En 1984, ma mission « estimation et devis » étant terminée, j'ai été nommé chef du département maintenance majeure à Roissy là je m'occupais de

la maintenance des DC 10 et Boeing 747. Je suis revenu en octobre en Polynésie pour faire un audit. J'ai fait pas mal de missions à Tahiti pour classer les personnels car à UTA je m'occupais des qualifications qu'on a refaites ; on avait fait 5 catégories copiées sur la métallurgie mais adaptées à l'aéronautique qui se situe au-dessus au point de vue technicité. J'ai donc toujours gardé des relations avec Tahiti lors de mes séjours en métropole, je connaissais les gens et cela me faisait plaisir.

En 1987, estimant que trois ans dans un poste étaient suffisants, (dans ma carrière, j'ai changé de fonctions au moins tous les trois ans) j'ai demandé à changer et on m'a proposé de venir mettre en place les ATR 42 à Tahiti, je suis venu en février pour analyser le contrat avec M. GALENON et j'ai été affecté en mars 1987 en tant que directeur technique d'Air Tahiti. A noter qu'Air Polynésie est devenu Air Tahiti au début de l'année 1987. A peine arrivé, j'ai été prendre livraison de l'ATR 42 FODUE à Toulouse le FODUD étant arrivé en janvier. Le deuxième est arrivé fin février et on a vendu le deuxième BN FOGRB à Michel GAUTHIER qui fait du transport de poissons.

On a alors commencé les missions concernant le partage de la maintenance entre les compagnies qui exploitent l'ATR 42 dans le Pacifique Sud et ceci dans le cadre du SPAAC

(South Pacific ATR Airlines Committee) nous avions des réunions tous les trois mois. Le troisième ATR 42 FODUC est arrivé en novembre 1987, on a été le chercher à Toulouse.

En 1988 on a vendu trois Fairchild les FODBY, (F 27 J) et les deux F 227 FOCMP-FOCMR (dont un s'est crashé en France sur une colline). Les trois ont été vendus à UNI AIR à Toulouse en avril 1988. En Juin 1988, on a reçu le 4ème ATR le FODUL. Puis on a vendu le dernier Fairchild FOBY en août 88. Il y avait des réunions SPAAC à Singapour et à Nouméa. En 1989, j'ai été chercher l'autorisation de faire 5 000 heures au lieu de 3 000 heures pour les moteurs. Nous sommes passés depuis à 6 000 heures. Nous avons ensuite les chantiers de voilure à Naples les uns après les autres.

En 1990, UTA est achetée par AIR FRANCE, en mars 1990 on loue l'appareil ATR « Gédéon » d'Air Littoral pour couvrir les chantiers des autres appareils, on le restitue en août et en septembre 1990, on va chercher le premier DORNIER.

En avril 91, le deuxième DORNIER est racheté par Air Moorea et je fais une mission en France en vue de l'achat des ATR 72 pour faire de l'étude de l'approvisionnement initial. Maintenant je m'appête à partir, je suis déjà remplacé par Maurice LAVERSIN qui était précédemment contrôleur de gestion. J'ai prolongé pour faire un audit pour Air Moorea pour voir qui, d'Air Tahiti



ATR 42 de la compagnie Air Tahiti au départ de Bora Bora.

ou d'Air Moorea, assurerait l'entretien des DORNIER.

Vous nous avez parlé par ailleurs des deux Catalinas d'Hikueru (NDLR cette anecdote fait l'objet d'un encadré) mais vous devez avoir d'autres anecdotes liées à votre activité ?

Oui, mais tout d'abord, je vais vous parler de ce qu'on pourrait qualifier d'avatars, en 1968, on avait reçu le premier Twin, les moteurs ne faisaient pas plus de 600 heures. On passait alors du moteur à pistons au turbopropulseur. On entretenait ces turbopropulseurs comme des moteurs à pistons ce qui fait qu'ils ne tenaient pas jusqu'au jour où UTA a demandé du renfort au CIP Etat pour venir au Centre industriel de la RAI. Cinq personnes que j'avais sélectionnées sont donc arrivées. Après contact auprès de Pratt et Whitney, on s'est aperçu qu'il y avait beaucoup d'opérations particulières à effectuer comme des lavages par exemple.

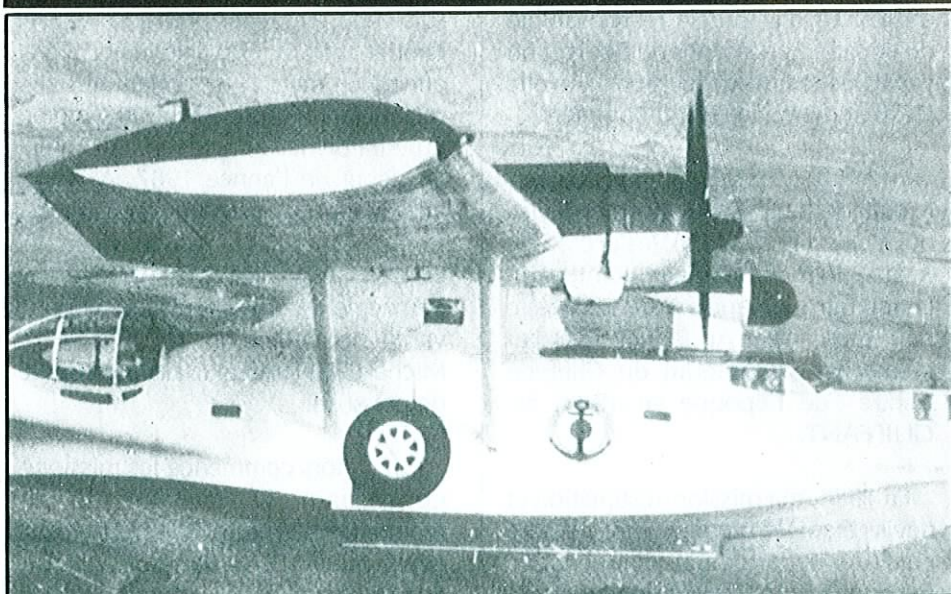
J'ai une anecdote aussi avec les Fokker 27. En 1973, j'étais chef de centre par intérim et j'étais avec M. Lamblin, chef du personnel navigant d'UTA, en train de parler de l'entretien des DC 8 d'UTA. Lorsque nous sortons, les gens étaient en train de faire une intervention sur les trains d'un Fokker. Les trains des Fokkers

sont commandés par circuit pneumatique, alors que sur les Fairchild les commandes sont hydrauliques ce qui pose moins de problèmes, contrairement aux commandes pneumatiques. J'ai donc attiré l'attention des mécaniciens en leur disant que ces circuits étaient dangereux et de mettre l'avion sur vérins s'ils devaient faire une simulation de rentrée de train. C'était la fin du travail, on est revenu dans le bureau et on a entendu alors un chuintement très lourd et un grand boum, on sort, on voit une aile du Fokker presque dans les fermes supérieures du hangar, l'autre qui avait complètement écrasé une passerelle.

Ils avaient tout simplement fait une manoeuvre sur roue en mettant les sécurités de train mais l'à coup avait fait sauter la sécurité et le train droit était rentré ce qui fait que l'avion avait basculé. C'était une vraie catastrophe et j'ai eu des fièvres pendant plusieurs jours. C'est l'anecdote FOKKER par excellence...

J'ai enfin une anecdote concernant les ATR 42. Le premier incident moteur sur ATR 42 a eu lieu en août 1987, cela s'est passé à Manihi. Il y a eu rupture d'un roulement, mise en drapeau, le pilote s'est posé et pas question de repartir. Il fallut mettre dans un deuxième ATR un moteur de rechange des plats bords et tout l'outillage pour charger un moteur. Il a fallu enlever les sièges. On a mis quatre jours pour changer ce moteur, il a fallu imaginer ensuite les outillages à mettre en place, si cela devait se reproduire et avec Roger BAUR on a confectionné un bâti réglable en hauteur équipé en particulier d'une vis sans fin récupérée sur un Neptune à la casse à Tahiti Faaa. Maintenant il n'y a plus de problèmes et on a eu l'occasion d'utiliser ce matériel ces jours derniers avec un nouveau moteur en panne à Bora-Bora; et l'opération s'est passée sans problèmes en trois jours...

Vue d'un Hydravion CATALINA utilisé par la marine en 1966.



Au terme de ce séjour en Polynésie, avez-vous des Regrets ?

J'aurais aimé qu'on ait pu, dans le cadre du SPAAC, réaliser les ateliers qui avaient été prévus en 1987. C'est une affaire très intéressante, mais on attend toujours le financement par le FED.

Je regrette aussi qu'on n'ait pas pu obtenir un réseau international, on a bien essayé à plusieurs reprises ; ainsi en 1975, j'avais été voir le DC 9 qu'il était question d'acheter pour Air Polynésie. D'autres études ont été faites

aussi pour l'exploitation de F 28 et de Boeings 737. Mais on n'a jamais franchi le pas du jet et on s'est cantonné au turbopropulseur qui, à mon avis, est plus adapté aux distances polynésiennes. Mais si on voulait s'ouvrir aux régions voisines, il faudrait certainement un jet.

Par ailleurs, je dois dire que je n'ai aucun regret sur ma carrière, si elle était à refaire, je la referais exactement de la même façon, je suis très heureux de mon sort et je repars serein à UTA. Il est vraisemblable enfin, que

je reviendrai à Tahiti pour faire des audits, comme cela avait été le cas lors de mes précédentes affectations en métropole.

Monsieur Gilles FLOCH nous vous remercions beaucoup de nous avoir accordé cet entretien en espérant que vous pourrez continuer à venir régulièrement en Polynésie pour faire profiter Air Tahiti de votre grande expérience en matière de connaissances techniques des aéronefs.

Les deux Catalinas coulés sur l'atoll d'Hikueru

C'est une anecdote qui ne concerne ni Air Tahiti, ni Air Moorea, j'étais au CIP à l'époque, lorsque les catalinas ont coulé à Hikueru dans les années 65-66. Un catalina est allé à Hikueru, s'est posé sur le lagon et par manque de chance, il a coulé après avoir rencontré une patate. Dans la nuit on m'appelle, en me disant de prendre palmes et masque et de partir à Hikueru. Nous sommes partis en Bermuda, le commandant de bord étant Doug Pearson, on se pose donc sur le lagon après deux ou trois passages sur le catalina coulé et on débarque, on arrime les ballons sous les ailes et on gonfle avec les pompes à pied et entre deux plongeurs, on allait chercher des nacres. On a bien soulevé l'avion mais à un moment l'avion a glissé, les ballons sont sortis à toute vitesse et on a eu la chance de ne pas être sur leurs trajectoires. L'avion a recoulé et on n'a jamais pu le sortir. Un deuxième Catalina de l'aéronavale est alors arrivé sur les lieux, il y a eu alors des discussions avec des critiques puisque nous n'avions pas renfloué l'appareil. Doug Pearson dit à ce moment «le vent se lève et quand c'est comme cela à Hikueru, je n'aime pas, moi je pars» et il dit à l'officier du deuxième Catalina «je vous conseille également de partir» mais l'officier n'a pas suivi ce conseil. Doug Pearson a décollé sur Tahiti et le deuxième Catalina est resté à Hikueru bien amarré sur un coffre avec un officier marinier à bord et tout le monde a été sur l'île. Les habitants qui n'avaient jamais vu autant de «popaas» avaient tué tout ce qu'ils avaient et avaient fait un festin terrible. A minuit on a vu dans le ciel une fusée rouge tout le monde a été sur la plage pour monter sur des pirogues. L'officier marinier qui gardait l'appareil était bien resté à bord mais la chaîne d'amarrage s'était cassée et comme il n'avait pas de repère le deuxième catalina est parti se crasher sur une patate, ce qui fait que nous ne sommes revenus ni avec le premier catalina ni avec le second Catalina mais avec Doug et son Bermuda. Voilà l'histoire des Catalinas d'Hikueru.



SERVICE ADMINISTRATIF DIRECTION

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

SERVICE ADMINISTRATIF

1°) - Paye et gestion du personnel

Au cours du second trimestre, le Service Administratif a traité de nombreuses affaires en matière de gestion du personnel et notamment

- des dossiers de pension de fonctionnaires techniques
- La préparation des tableaux et proposition d'avancement des agents contractuels au titre de l'année 1991.
- L'obligation d'emploi en faveur des handicapés.

- Une enquête portant sur les régimes indemnitaires de certains personnels des services extérieurs.
- Les statistiques des dépenses liquidées au cours du 1er trimestre 1991 pour le compte de l'Institut d'Emission d'Outre-Mer.
- Les formalités administratives de départ pour 3 TAC/CEAPF dont 2 pour participer au concours interne ICNA et 1 pour rejoindre la scolarité ICNA à l'ENAC à Toulouse.
- Diverses décisions de mise en route, congés administratifs et prolongations de séjour.

• Les préparatifs en vue de la mise en place d'une commission de formation au sein du CTP/DSAC.

• Un compte rendu relatif au jugement rendu par le Tribunal Administratif à la suite du recours des représentants syndicaux des TAC/CEAPF.

• La préparation de la mission en Polynésie Française du 3 au 7 juin de M. BALME (SDP/5) et le Docteur CHEVALERAUD (médecin-chef DGAC/DMN).

• La participation à la réunion de conciliation dans l'affaire SIOULT, diligentée par l'Inspecteur du Travail dans ses locaux.

Le service a en outre instruit des dossiers portant sur :

- des demandes d'affecta-

tion en Polynésie Française d'agents techniques originaires du Territoire,

- une demande relative à l'attribution de la prime EVS.

Enfin, il est intervenu une nouvelle fois pour régler le problème du Centre de rattachement de la sécurité sociale des fonctionnaires en poste à l'Outre-Mer.

2°) - Comptabilité et informatique de gestion

L'activité de la section comptabilité du service administratif, outre les travaux habituels incombant à l'ordonnateur a porté sur cinq sujets principaux :

a) - La préparation de la régie d'avance

La demande qui avait été faite de créer une régie a abouti au mois de mars à la création officielle de cette structure, puis à la nomination d'un régisseur. Les programmes lui permettant de fonctionner ont été peaufinés ainsi que l'interface avec les autres applications comptables. A la fin du trimestre, la régie est prête à fonctionner.

Pour ce faire, le régisseur a suivi deux stages de formation à Paris.

b) - La comptabilité du comptable secondaire

Elle a été sécurisée par la mise en place d'un programme de pointage. Les programmes relatifs à la RSTCA ont également été réceptionnés et permettent de mettre à jour le fichier des disponibilités. Le comp-

table a donc une vision en temps réel de sa situation de trésorier.

c) - La brigade de gendarmerie des Transports Aériens

La brigade de gendarmerie des Transports Aériens n'était pas du tout informatisée. Deux applications ont été développées pour elle :

- la saisie des cartes d'accès à l'aérodrome permet de vérifier la validité des cartes pour un individu, ou une entreprise, et de contrôler le quota accordé aux entreprises. Toutes les cartes délivrées les années précédentes ont été saisies, et plus aucune exploitation ne se fait manuellement.

- les statistiques d'activités propres à la gendarmerie

Outre ces applications, la brigade a la possibilité de faire du traitement de texte.

d) - La gestion des logements et la prise en compte du séjour des agents.

Ces applications ne sont encore qu'au stade de l'analyse et permettront de gérer le parc des logements destinés aux personnels expatriés.

Lorsqu'un agent sera annoncé, il y aura la possibilité de faire des réservations, puis des affectations, des changements de logements. La durée du séjour de l'agent étant prise en compte, ainsi que ses prolongations de séjour éventuelles, on connaîtra alors la date probable de libération du logement.



e) - Divers

Parmi les divers, il faut noter la rédaction d'un article pour DGAC/Information, et la mise à jour d'un organigramme informatique ainsi que l'installation de deux nouveaux micro-ordinateurs MACINTOSH au Service Administratif.

EXAMENS ET CONCOURS-STAGES

Le service a assuré :

- le déroulement suivant les horaires de métropole :

- d'un concours interne d'Adjoint Administratif du cadre métropolitain
- d'un concours TAC du cadre métropolitain
- d'un concours de recrutement d'ICNA/externe
- surveillance d'un concours externe d'agent d'exploitation aux horaires de métropole

- la publication de l'avis de concours de TAC/CEAPF.

Il a également demandé l'ouverture d'un concours d'Adjoint Administratif/CEAPF - interne. Affectation : Service de la Météorologie.

TRAVAUX DES COMITES ET COMMISSIONS

• **La CAP des TAC du CEAPF** s'est réunie le 7 juin 1991. Elle a eu à approuver le procès-verbal de la réunion du 28 mars 1991, à émettre des avis sur les affectations et mutations et à examiner plusieurs questions diverses.

• **Le Comité Technique Spé-**

cial Navigation Aérienne s'est réuni le 27 mai 1991. Il a eu à examiner les points suivants :

- approbation du procès-verbal du précédent CTP
- exposé des suites données au CTP de décembre 1990 :

- La création d'une CAP locale du corps des ICNA n'est pas envisageable actuellement

- Le problème sur l'ISQ est à présent réglé ainsi que celui de l'avancement du personnel ICNA

- la modification de la comptabilité matières et finances

- rattachement de la subdivision logistique à NA/D

- formation :
- crédits de formations pour l'année 1991 et prévisions pour 1992

- recréation du bureau exploitation de l'aérodrome de Tahiti

- fonctionnement du Centre de Tahiti-Faa'a :

- organigramme du nouveau centre

- maintien de l'autorisation d'exercer une qualification de contrôle

- qualification et certificat de contrôle ICNA

- Tour de service

- calendrier de mise en place des nouveaux bureaux

- prise en compte de la formation permanente

- attribution de la prime C4 aux contrôleurs qualifiés APP ou CCR

• Nouveau RAC et dénomination des nouveaux espaces (communication)

• Organisation Transports Aériens

• Classement des aérodromes (prise en compte des mouvements)

• Service minimum (y compris service à rendre pour les TAC)

• Questions diverses

Le Comité Technique Paritaire DSAC quant à lui s'est réuni le 31 mai 1991 pour traiter des points suivants :

- approbation du procès-verbal de la précédente réunion

- exposé des suites données au dernier CTP, à savoir, le détachement d'un

TAC/métro, et l'ouverture du concours TAC/CEAPF.

- formation des personnels :

• point sur les actions de formation depuis le début de l'année 1991 et les stages envisagés

• mise en place de la commission de formation

• projet de service DGAC : le point sur les travaux depuis le début de l'année a été examiné.

• accident de travail (cas de M. SIOULT)

• éventualité de la création d'un comité d'hygiène de sécurité (nouveau code du travail local)

• questions diverses

La commission des logements s'est réunie le 23 mai 1991 pour examiner les attributions de logement, les demandes de changement de logement, les demandes de travaux d'entretien et de réparation et plusieurs problèmes d'ordres divers (recrutement temporaire de

2 manoeuvres en renfort, remplacement des membres en instance de départ, cas d'un expatrié logé en instance d'obtention de la qualité de résident).

LA CELLULE INFORMATIQUE

Le 5 Avril 1991 s'est réuni le Comité Informatique avec un ordre du jour chargé. Il fut question aussi bien de qualité du réseau de lignes informatiques raccordées au mini-ordinateur de gestion (l'IN4400) que de politique en matière d'achat de micro-ordinateurs.

Une attention toute particulière était portée sur la question du choix du standard des futurs postes de travail bureautique destinés aux secrétariats.

On fit en outre le point sur les développements Logiciels en cours et on précisa le champ d'action et les responsabilités de la Cellule Informatique.

MINI-ORDINATEUR IN4400

Pas de problèmes majeurs à constater au niveau du fonctionnement et de l'exploitation de l'IN4400.

La Cellule Informatique a conçu et réalisé un logiciel de gestion automatique des tailles des fichiers des bases de données PICK (outil non fourni par SNI). Celui-ci rendra très aisée la préparation des restaurations.

On note la prise en charge (après formation en interne) des tâches quotidiennes d'exploitation par Mme. JUVENTIN Rani (ADM).

Au sujet des techniques

de programmation, la Cellule Informatique poursuit ses travaux de mise à niveau de ses chaînes suite aux nouveautés apportées par la version D0 du système d'exploitation (nouveaux verbes, utilisation de Librairies).

Pour le reste on retiendra :

- Installation, test et mise à disposition du comptable secondaire d'un logiciel de comptabilité pour la RSFTA,
- adaptation du logiciel de gestion des mobiliers des FARE de la cité de l'air selon desiderata section LOG et

suite exploitation,

- point avec la société SPIN sur la qualité du réseau de lignes Informatiques IN4000 et rédaction d'une note à destination du Comité Informatique,
- assistance technique du groupe de travail composé de membres de la Section BDP et de la Division TA du SNA chargé de localiser éventuellement les causes de dysfonctionnement du logiciel de saisie au BDP et de proposer des améliorations possibles.

MICRO ET P.A.O.

En matière de micro-ordinateurs, ce trimestre peut être qualifié de tournant. En effet après une longue procédure de réflexion et de démonstration il a été décidé d'adopter le standard Macintosh d'APPLE pour la bureautique du SNA et d'ADM privilégié ainsi la convivialité et la notion d'interface graphique.

Les PC20 Commodore vieillissants des secrétariats étant très insuffisants pour les besoins grandissants en

travaux bureautiques il devenait urgent de procéder à un renouvellement du parc de micros.

En bref :

- aide à la réalisation des présentoirs pour la célébration du trentenaire,
- multiples réunions avec le SNA et ADM a/s procédure d'achat des micro-ordinateurs,
- réalisation des MANUREVA numéro 57 et 58
- mise en service des nouvelles versions de WORD (1.1) et EXCEL (3.0) pour WINDOWS.

LA VIE DES PERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT DEFINITIVEMENT EN METROPOLE

Date	Nom & Prénom	Corps - Grade - Statut	Service
31/5/91	HALLOT Hervé	ITM	MTO



PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

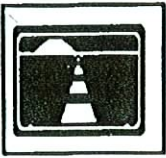
Date	Nom & Prénom	Corps - Grade - Statut	Service
12/4/91	GOIN Gilles	ICNA/T	SNA
27/4/91	GARBIES Didier	ICNA/T	SNA
9/6/91	PARTOUT Philippe	ATTPE	SIA
15/6/91	BIENVENU Yves	ICNA/T	SNA
23/6/91	VALIERES Jacques	CSPTPE	SIA

PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Nom & Prénom	Corps - Grade - Statut	Venant de	Allant à
4/4/91	VARNEY Patrick	TM/CEAPF	TUBUAI	FAAA
11/4/91	FAREATA Georges	TM/CEAPF	FAAA	ATUONA
13/5/91	PUTOA Tereamanu	TM/CEAPF	FAAA	TUBUAI
15/6/91	MARTINEZ Patrick	TM/CEAPF	FAAA	RAPA

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

Date	Nom & Prénom	Corps - Grade - Statut	Service	Motif
30/3/91	CHIU Jean-François	TSAC/CEAPF	SNA	Formation IESSA
30/3/91	PINSON Pierre	TAC/CEAPF	SNA	Formation IESSA
14/5/91	REAUD Sylvie	TAC/CEAPF	SNA	Formation IESSA
22/5/91	SOULT Kentucky	CC/5	SNA	Rupture de contrat
28/6/91	JUVENTIN Stéphane	CTAC	SNA	Retraite



INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

AFFAIRES DOMANIALES

TAHITI-FAAA

• Zone nouvelle vague : la gestion de la zone transit doit intervenir. Une première réunion avec le Maire de la Commune a eu lieu le 31/7/89. Une visite des lieux est intervenue le 6/10 en compagnie de l'administrateur des IDV. Négociations en cours. Pose de la clôture en limite de l'emprise de l'aérodrome.

• Dossier foncier en vue de l'acquisition d'une parcelle de la terre HOTUAREA et des constructions y édifiées appartenant à la Mission catholique transmis au propriétaire. Confection du dossier acquisition.

• Dossier foncier en vue acquisition d'une parcelle de la terre PIPITIA I mitoyenne à l'emprise de l'aérodrome au niveau de l'aéroclub, transmis au TPG pour avis de la commission d'expertise.

• Transmission à SBA du dossier foncier pour cession d'une emprise du domaine privé de l'Etat (route de Pamatai) à l'Office des PTT (centre Hotuarea Faa'a).

• Plainte a été déposée contre un riverain au niveau du PK 3,800 pour plusieurs

infractions répétées sur le domaine de l'Etat.

• Dossier foncier pour déterminer les limites exactes de l'emprise de l'aérodrome au niveau des parcelles de terre VAIAHATAI I et ATIVERA (partie).

• Zone des antennes : deux squatters sont signalés par les militaires de la B.A. 190, mais ceux-ci se trouvent hors concession aéroportuaire, dans le domaine public maritime territorial. Une réunion avec les militaires doit intervenir prochainement.

• Route de contournement : confection et mise au point du dossier foncier. Transmission à SBA. Contact établi avec les titulaires de droits. Une réunion avec le Service de l'Equipement est

prévue pour un déplacement éventuel du tracé de la route.

RAIATEA

• Opération de rénovation cadastrale en cours. Recensement des parcelles formant l'emprise de l'aérodrome.

• Négociations pour acquisition d'une partie de la parcelle de terre TEFARERII 4 et bornage de la parcelle de terre TEFARERII 3, pour procéder à un échange avec un riverain, afin d'harmoniser l'ensemble de l'emprise. Une réunion aura lieu avec les propriétaires les 10 et 11 juillet 1991.

RANGIROA

• Un dossier d'acquisition de la terre Atimutimu, sur laquelle se trouve la plate-

AERODROMES D'ETAT

DESIGNATION	% AVANCEMENT	DATE ACHEVEMENT
ETUDES		
TAHITI-FAAA		
. Chaussées aéronautiques 91 - Appel d'offres	60%	Jui-91
. SACACPA - Avant-projet sommaire	100%	Terminé
. Desserte routière Ouest - Avant-projet sommaire	10%	Jui-91
. Logement SNA : dossier de consultation entreprises	10%	Oct-91
. Logement BGTA : Dossier de consultation entreprises	10%	Oct-91
RANGIROA		
. Réfection des chaussées aéronautiques : Appel d'offres 1	80%	Jui-91
. Appel d'offres 2	80%	Jui-91
TRAVAUX		
TAHITI-FAAA		
. Mise en place de clôtures de sûreté	98%	Sep-91
. Construction d'une centrale électrique	80%	Sep-91
. Mise en place des nouveaux réseaux électriques vers P'3	50%	Aoû-91
RAIATEA		
. Construction de la tour	90%	Jui-91

AERODROMES TERRITORIAUX

DESIGNATION	% AVANCEMENT	DATE ACHEVEMENT
ETUDES		
. Etudes des adaptations pour ATR 72	40	Juillet 91
. APATAKI : Réfection aires aéronautiques	80	
2ème appel d'offres		Août 91
. FAKARAVA : Adaptation ATR 42 : dossier foncier	10	Juillet 91
. FANGATAU : Réfection des aires aéronautiques		
Appel d'offres	10	Août 91
. HIKUERU : Etude d'adaptation de l'aérodrome	5	Novembre 91
. HIVA OA : Construction TWR, SSIS : Appel d'offres	10	Novembre 91
. KAUKURA : Adaptation ATR 42 : appel d'offres	10	Septembre 91
. MAKATEA : Etude de faisabilité d'un aérodrome	80	Juillet 91
. MANIHI : TWR et SSIS - appel d'offres	5	Septembre 91
Réfection des aires aéronautiques - appel d'offres	10	Décembre 91
. MOOREA : Construction de logement : appel d'offres	80	Juillet 91
. NUKU HIVA : Agrément hélistation	10	Juillet 91
. PUKA PUKA	100	Terminé
. PUKARUA : Réfection aires aéronautiques	100	"
. TUREIA : 1er appel d'offres	100	"
. TAKAPOTO : SSIS : Appel d'offres	0	Décembre 91
. TIKEHAU : Aérogare : appel d'offres	10	Décembre 91
. UA POU : Réfection des aires aéronautiques : appel d'offres	70	Juillet 91
TRAVAUX		
. FAKARAVA : Déforestation trouée et bande dégagée	100	Terminé
. HIVA OA Extension ATR 42 : ouvrages d'assainissement		Août 91
. HUAHINE : Travaux d'entretien sur bâtiments (en attente crédits de paiement)		
. MAUPITI : Réfection toiture aérog. & trav. divers en préparation. Const. sanitaires		
. MOOREA : Remblai pour constr. logement Choix d'une entreprise. Estimation		2ème sem.91
. NUKU A TAHA : Grosses réparations & aménagement sur bâtiments (2ème phase)	100	Terminé
. RURUTU : Réfection chaussée revêtement Transport en préparation. Marché notifié à l'entreprise. Travaux en attente des crédits de paiement		
. TAKAROA : Déforestation de la bande	100	Terminé
. TIKEHAU : Réfection chaussées revêtement Travaux en cours	30	Septembre 91
. TUAMOTU EST : Divers travaux d'abattage et d'amélioration des dégagements aéron. : opérations ponctuelles à monter à PUKA PUKA, FAKAHINA, TATAKOTO, VAHITAHU, PUKARUA, NUKUTAVAKE, TOGEGEGIE FAGATAU, NAPUKA, TUREIA, REAO, TAKAROA	100	Novembre 91
. TUBUAI : Travaux d'entretien sur bâtiment Définition. Exécution 3ème trimestre 91.		Terminé

nant établi sera transmis pour signature aux autorités concernées.

TAKAPOTO

- Suite à un appel collectif à la décision de la C.A.E., l'arrêté nommant Me GIAU pour défendre les intérêts du Territoire, a été signé par le Président du Gouvernement. Cet appel n'est pas suspensif.

- Confection d'un dossier foncier pour l'acquisition d'une maison d'habitation et du terrain d'une superficie de 23a 32a. Promesse de vente réalisée. Le dossier sera transmis pour décision en Conseil des Ministres par le Service des Domaines.

TAKUME

- L'ordonnance d'expropriation prise le 25/1/89 a été notifiée aux expropriés. La consignation interviendra prochainement. Suite à la décision de la mission archéologique, le principe d'abandonner la construction d'un aérodrome à TAKUME a été retenu. Il convient de rétrocéder l'emprise aux divers expropriés et de procéder à une nouvelle recherche de site.

KAUKURA

- La déclaration d'utilité publique des travaux et la cessibilité des parcelles nécessaires à leur exécution ont été prises en Conseil des Ministres. Le projet de requête ordonnant l'expropriation a été transmis au Président du Territoire pour signature.

forme du VOR a été transmis à SBA pour décision. Les droits de propriété du précédent propriétaires ont été mis en cause par un tiers.

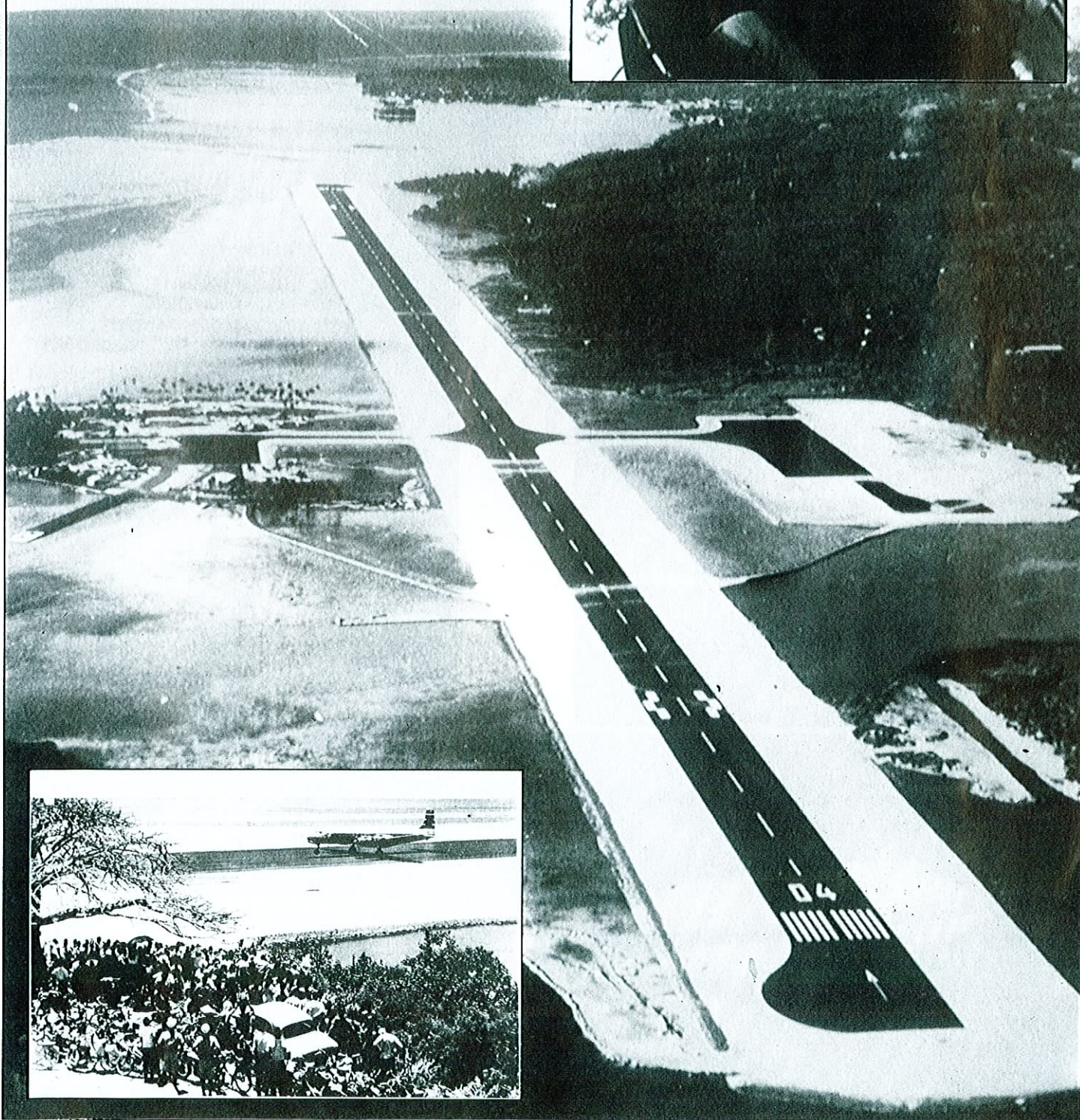
- Des riverains souhaitent entreprendre des constructions de maison d'habitation sur les reliquats de

parcelles expropriées pour la construction de l'aérodrome. Sur intervention du commandant d'aérodrome, une mission d'information a été réalisée. Le compte-rendu de mission sera transmis à SBA.

ATUONA

- Par décision 3160 SBA/DOM du 29/10/88, un échange sans soulte d'une partie de la terre Aiteani aux Marquises, propriété de l'Etat Français - Sce Météo, avec un terrain communal a été autorisé. L'acte correspon-

30 ANS DÉJÀ.....





↶ Dès Le mois d'Octobre 1960 les premiers DC7 ont pu se poser sur la piste de Tahiti Faaa qui ne mesurait alors que 1965m.

Ci dessous le premier Boeing 747-400 à avoir atterri à Tahiti-Faaa, et accueilli selon la tradition du fénu'a par un collier de fleurs. (747 400 d'Air New Zealand-février 1991)



Ci dessus: Une arrivée de touristes à FAAA (1967)

Vue générale du BOEING 747 400 ↴



SOMMAIRE

- D4** *L'Exposition du Trentenaire..*
- D6** *La Construction de l'Aéroport..*
- D10** *Les points de repère...*
- D12** *Evolution des moyens de
Navigation Aérienne..*
- D14** *Les Services de Sécurité et
de Sureté..*
- D18** *La SETIL..*
- D20** *Les perspectives..*

TRENTIEME ANNIVERSAIRE DE L'AEROPORT DE TAHITI- FAAA

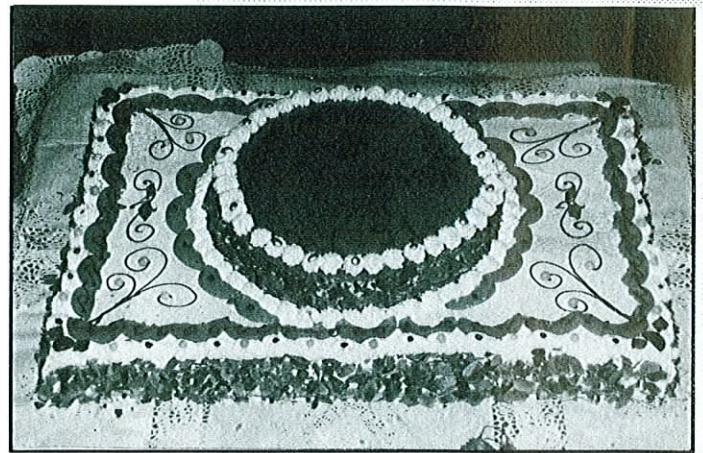
Le 5 mai 1961, l'aérodrome de Tahiti-Faaa avait été inauguré officiellement par Monsieur Robert LECOURT, ministre d'Etat. A compter de cette date Tahiti s'est mis à l'heure du monde et une page de son histoire a été définitivement tournée.

Le Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française et la Société d'Equipement de Tahiti et des Iles (SETIL), concessionnaire de l'aéroport de Tahiti-Faaa, avaient tenu le 30 mai 1991 à commémorer cet événement.



Une partie des Panneaux de l'Exposition allant des différentes étapes de la construction de l'aérodrome aux différentes extensions envisagées dans un futur proche.

Monsieur Jean Montpezat, Haut-Commissaire de la République en Polynésie Française qui avait bien voulu accepter de patronner cette manifestation, était venu accompagné de son épouse ainsi que de nombreuses personnalités civiles et militaires, parmi lesquelles Monsieur Gaston TANG SONG, ministre de l'Equipement du gouvernement du Territoire.



Un superbe gâteau pour le Trentenaire

Au-delà du rappel de la rétrospective présentée aux personnes invitées à cette manifestation, ce dossier du trimestre souligne le caractère spectaculaire de la construction de la piste de Faaa sur le lagon, l'importance des installations actuelles et les perspectives de développement de la plateforme.

Plus d'une centaine de personnes se sont rendues aux invitations qui leur avaient été adressées par le Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile et le Directeur Général de la SETIL.



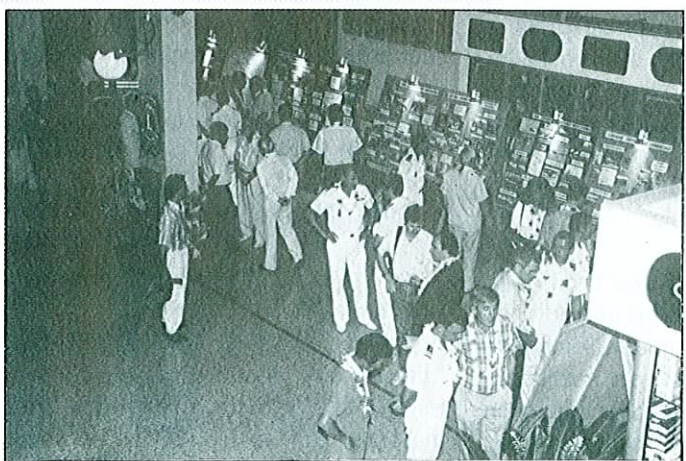
Ils étaient tous très attentifs aux différents orateurs qui se sont succédés lors de ce trentenaire.



Mr Guy YEUNG, Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile, lors de son Discours en présence de nombreuses personnalités.



Monsieur MONTPEZAT et son épouse devant l'un des nombreux panneaux de l'exposition.



Vue d'ensemble des participants à cette exposition.

L'exposition a été présentée sous la forme d'une douzaine de panneaux d'information sur les thèmes suivants : construction, chronologie, perspectives, moyens de navigation aérienne, services de sécurité, services de sûreté, compagnies aériennes, aviation générale, aviation militaire et SETIL concessionnaire de l'aéroport. La confection de ces panneaux a nécessité de nombreuses recherches et toutes les personnes qui ont participé par leurs informations ou par le prêt de documents doivent être remerciées pour leur collaboration à la réussite de cette exposition. Le présent dossier ne rend pas compte de l'intégralité de l'exposition certains thèmes faisant l'objet de dossiers particuliers très développés ce sera ainsi le cas de la SETIL dans le prochain numéro de MANUREVA.

Le tableau retraçant les faits marquants de l'évolution de l'aéroport de Tahiti-Faaa depuis trente ans qui a été présenté lors de l'exposition est reproduit dans ce dossier. Ce tableau qui est le résultat d'une importante compilation de documents n'est pas exhaustif mais à le mérite d'exister. L'idée maîtresse de ce tableau a été de repérer, les événements de notoriété publique qui ont marqué la vie de l'aéroport par domaines : infrastructure, transporteurs et aviation militaire.

La Construction • • •

EXTRAIT DE LA REVUE GENERALE
DES ROUTES ET DES AERODRO-
MES N° 368, SEPTEMBRE 1962

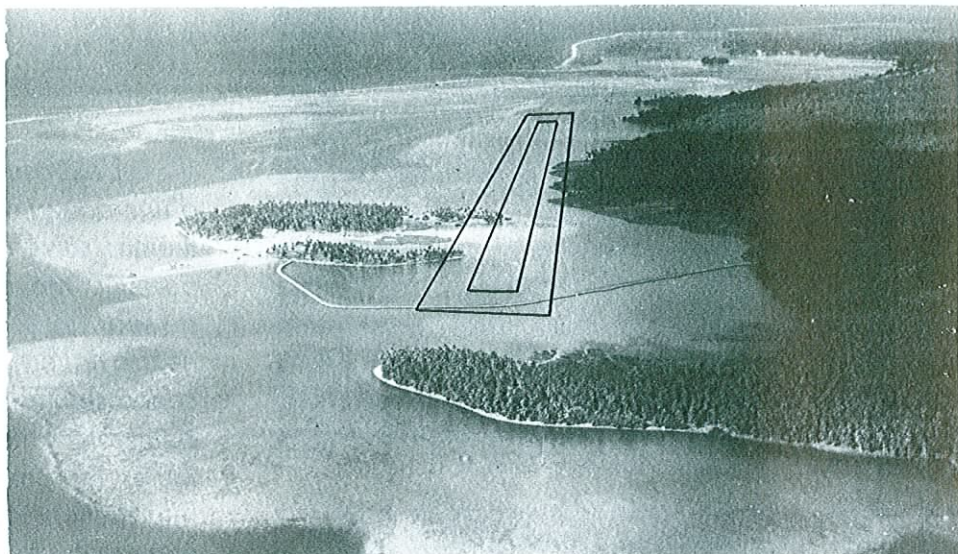
C'est en 1958 que, sous l'impulsion d'un certain nombre de personnalités locales et métropolitaines auxquelles l'intérêt pour la Polynésie de disposer d'un aéroport international d'accès plus facile que celui de Bora-Bora n'avait pas échappé, le Gouvernement français décidait d'autoriser et de financer la construction de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Le financement fut obtenu par le concours simultané des ressources mises à la disposition de la Polynésie française par la section générale du FIDES et du Budget de l'Etat (Ministère des Travaux Publics, Secrétariat Général à l'Aviation Civile).

PLAN DE MASSE DE L'AERODROME

Les ouvrages prévus par le plan de masse initial relatif à un aéroport de classe A utilisable à vue comprenaient :

- la piste de 3 350 m de longueur réalisable en deux tranches successives, d'orientation magnétique 42/232 ;
- une aire de trafic au sud de la piste et reliée à celle-ci par une bretelle, contiguë à la zone destinée aux installations civiles de l'aéroport ;
- une aire de trafic «Aéro-Navale» au nord de la piste reliée à celle-ci par une bretelle, contiguë à l'aire de trafic existante utilisée pour l'entretien des hydravions du Réseau Local Interinsulaire ;
- un taxiway parallèle et au sud de la piste, et relié à celle-ci par 3 bretelles de raccordement.

Bien que la longueur de 3 350 m soit théoriquement suffisante pour autoriser le décollage à pleine charge des quadri-réacteurs sur les étapes prévues au départ de Papeete, les exigences pratiquement



Tracé de la piste sur la motu Tahiri à Faa'a.

croissantes des aéronefs ont conduit en cours d'exécution des travaux, à porter au maximum les longueurs de bande et de piste soit respectivement 3 535 et 3 410 m.

DESCRIPTION DU SITE

L'aéroport de Tahiti-Faa'a occupe actuellement une surface totale de l'ordre de 83 ha dont 5 environ sont réservés sur le Motu-Tahiri aux installations futures de l'Aéro-Navale. La zone des installations civiles occupe pour sa part au premier stade des aménagements, environ 12 ha au sud de l'aire de trafic Sud, tandis que sur 4 ha on trouve au nord les installations civiles provisoires de Motu-Tahiri, mitoyennes avec la parcelle réservée aux besoins de l'Aéro-Navale.

La piste a été implantée au droit de la pointe de Faa'a au voisinage immédiat de la ville de Papeete, distante seulement de 5 km de l'emplacement de l'aérogare actuellement en voie de réalisation, et en face de l'île de Moorea, dans les vents dominants.

Les trouées d'envol sont parfaitement dégagées. Les dégagements latéraux sont excellents côté mer où le seul obstacle est

constitué par l'île de Moorea, distante de 25 km, moins bons côté terre, en raison de la proximité de la montagne.

Le sol est constitué par le récif frangeant corallien dont le niveau moyen se trouve à 40 cm au-dessous du niveau moyen des mers dont le marnage à cet endroit est ordinairement très faible, moins de 30 cm dépassant exceptionnellement 80 cm.

Le récif frangeant est séparé du récif brisant par un chenal de 2 à 300 m de largeur et de 20 m de profondeur. Ce chenal limite, au stade actuel, la longueur de la bande d'envol et a conduit à adopter des extrémités de bande écornées pour réaliser la longueur de piste maxima.

CARACTERISTIQUES DES SOLS

Le récif frangeant se présente de la façon suivante :

En surface, une dalle corallienne résistante dont la face supérieure est sensiblement horizontale, de 30 cm à 1,5 m d'épaisseur, recouverte d'une faible couche de débris coralliens voire limoneux près du rivage, la partie superficielle de la dalle formant une véritable roche calcaire tendre.

En profondeur, sous la dalle règne la «soupe de corail» dont la granulométrie est très hétérogène ; elle est formée de débris calcaires et de madréportes ayant la consistance d'un béton fluide à la sortie de la bétonnière lors de son extraction dans la benne de dragline. La profondeur sur laquelle règne cette soupe de corail n'a pas été déterminée systématiquement, mais un certain nombre de sondages et de battages de pieux d'essais donnent à penser que cette épaisseur dépasse généralement sous la bande une dizaine de mètres et croît rapidement à mesure que l'on s'éloigne du rivage.

Une faible partie de l'aérodrome est établie sur des sols émergés constitués d'une part sur 500 ml environ côté terre par un limon latéritique, d'autre part sur 400 ml au droit du Motu Tahiri par le sable corallien faiblement consolidé, mélangé de débris organiques. Dans les deux cas, ces sols émergés règnent en faible épaisseur au-dessus de la dalle corallienne, de sorte que les problèmes de fondation n'y sont pas modifiés.

Dans cette configuration générale plusieurs accidents locaux sont à signaler :

- en face de la pointe Hotuarea, une zone de sources résurgentes d'eau douce (eau provenant des précipitations sur le relief de l'île et cheminant à l'intérieur des alluvions amassés au pied des pentes) au travers de la dalle corallienne, avec amincissement et souvent disparition totale de la dalle de surface. Cette zone était également caractérisée par une véritable flore de madrépores coralliens vivants et très friables, enrobés d'une mince couche de limon. Dans les parties sans dalle, on observait en outre que le sable corallien était peu consolidé par endroits, plus compact à mesure que l'on s'éloignait du rivage.

- au droit de la zone des installations civiles, on assistait également à la disparition de la dalle, à l'existence d'un certain nombre de sources éparses, le sable corallien étant alors surmonté d'une couche de limon latérique fluent pouvant atteindre 15 à 40 cm d'épaisseur.

- la darse de Faaa, située entre les profils 11 et 14, estuaire à travers le récif frangeant d'une centaine de mètres de largeur moyenne et d'une profondeur variant le 7 et 11 m au droit de la bande.

Dans cette darse, sur 8 à 9 m d'épaisseur le sol naturel est constitué par un silt sableux sans consistance. Au-dessous, on rencontre un horizon compact dont la nature n'a pas été déterminée avec certitude, mais qui n'a pu être que difficilement entamé par battage à la masse de tubes métalliques. On suppose qu'il s'agit d'un horizon corallien.

CONSTITUTION DES REMBLAIS

A) - Section courante

1 - Caractéristiques générales :

En dessous de la cote (+0,20) qui souvent n'est pas atteinte par la mer à marée haute dans le lagon de Faaa, les remblais sont constitués par du tout-venant de galets basaltiques de rivière 0/200. A noter que la perméabilité de cette grave, de l'ordre de 10-5m/seconde s'est révélée 100 fois inférieure à celle que l'on escomptait pour assurer le drainage général des remblais.

Au-dessus de la cote (+0,20) les remblais sont en tout-venant de soupe de corail compacté, en principe à 92 % de la densité Proctor modifiée pour les couches

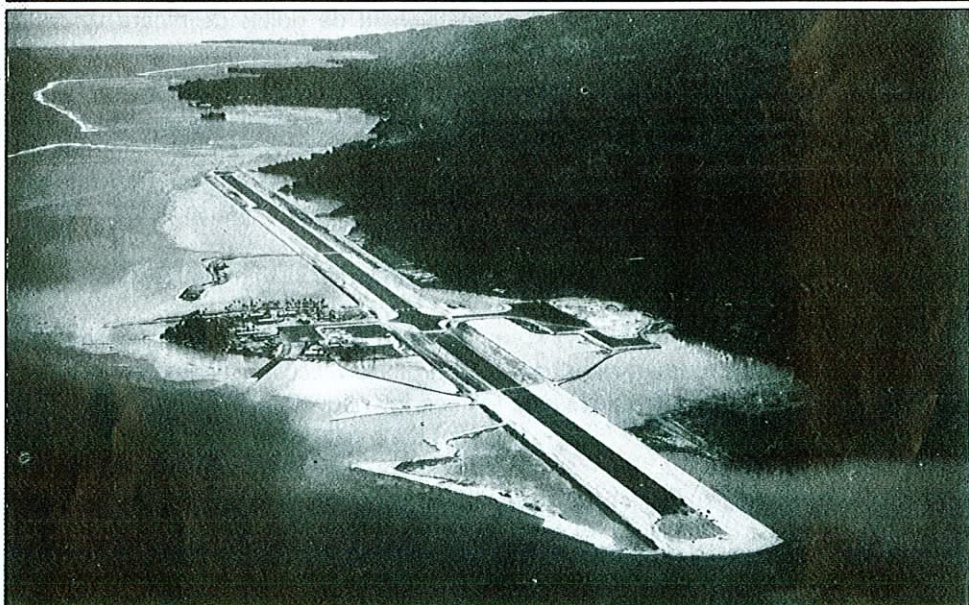
inférieures, et à 96 % de cette même densité pour les 30 cm supérieurs. En fait, les densités trouvées après compactage voisinaient souvent, pour la couche de forme de chaussée, 100 % de la densité optimum Proctor modifié.

2 - Protection latérale de la bande :

Du côté lagon où l'amplitude de la houle peut atteindre exceptionnellement 1 m, les remblais de corail et tout-venant 0/200 sont protégés par une digue en enrochements de galets basaltiques de diamètre > 300 mm, sur 3 m de largeur en crête, talutée à 3/1 côté lagon. Entre cette digue et les remblais coralliens de la piste est interposé un filtre en tout-venant basaltique non criblé de rivière, de 1 m d'épaisseur, de façon à éviter que les mouvements de la mer à travers les vides des galets provoquent par érosion des désordres sur les remblais de corail comme cela s'est produit dans un cas analogue sur la digue d'accès à l'aérodrome de Bora-Bora.

Du côté terre, dans les zones où la bande latérale recoupe les terrains émergés, un canal latéral parallèle à la piste a été ouvert en vue de faciliter l'écoulement des eaux de source et des eaux de ruissellement provenant de plusieurs bassins versants riverains de l'aérodrome. En outre, ce canal a permis de maintenir la circulation

La piste de Tahiti-Faa'a peu avant son inauguration.



des pirogues des nombreux pêcheurs résidant dans le district de Faavae.

La largeur de ce canal est de 7 m à la cote (+0,07) pour une profondeur mesurée à cette cote de 1,50 m environ.

Le plafond du canal présente un profil en long sensiblement horizontal ; sauf aux extrémités où il se raccorde à la dalle corallienne.

L'importance du débit solide des eaux de ruissellement en provenance de l'île entraîne une sujétion d'entretien périodique des fonds du canal.

La section du canal a été doublée vers l'extrémité est au droit de la pointe Ovini pour lui permettre d'évacuer les eaux provenant d'un torrent, la Piafau, dont le débit en saison des pluies atteint des valeurs considérables bien que son bassin versant soit de l'ordre de 5 km² seulement : la montagne de Tahiti est seulement recouverte d'une végétation herbacée à l'exception de quelques cocoteraies dans les vallées ou à faible altitude en dessous de la cote + 100, alors que la rivière prend naissance à 650 m d'altitude environ et que les pentes du terrain naturel sont abruptes.

Il subsiste heureusement à l'amont du canal et de la darse de Faavae qui a vraisemblablement été creusée par la Piafau, une importante nappe d'eau enfermée entre la bande d'envol et le rivage, d'une superficie de l'ordre de 16 ha. Cette nappe joue le rôle de bassin de régulation et de décantation vis-à-vis des apports de la Piafau.

B) - zone des sources

La zone des sources a d'abord été traitée de manière suivante :

- répandage jusqu'à la cote + 0,20 de galets de dimension supérieures à 300 mm destinés à former drain.

- répandage au-dessus des galets d'une couche de tout-venant de galets de rivière 0/200.

On a constaté après exécution de ces travaux sur l'emprise de la piste que l'évacuation des eaux de source par le drain n'était pas satisfaisante en raison d'une

importante contamination des galets par le sol sous-jacent constitué de sable corallien faiblement consolidé surmonté de massifs de madrépores coralliens vivants éminemment friables. Il fut alors décidé de compléter les travaux précédents de la façon suivante :

1°) - Décapage au jet d'eau sous 7 kg/cm² de pression de la surface des galets en vue notamment d'obtenir au maximum la pénétration de la grave dans les vides entre galets et d'éviter ainsi d'éventuels mouvements ultérieurs du remblai à travers ces vides. Un surcroît de contamination différée des galets par en dessous ne paraissait pas très à craindre du fait de la non plasticité du terrain naturel et de la répartition meilleure des pressions sous le poids des remblais définitifs et des charges roulantes des aéronefs que sous les roues des engins de chantier circulant directement sur les galets.

2°) - Répandage d'une couche perméable de pierres cassées et de galets calibrés 80/200 sur 25 cm d'épaisseur.

3°) - Ouverture d'un système de drains bilatéraux à travers la bande, de 5 m de largeur, espacés de 50 m. Ces drains sont constitués de galets supérieurs à 300 mm répandus après dragage du sol naturel inconsistant au dragline.

Au-dessus des gros galets des drains, mise en place d'un filtre de galets de granulométrie décroissante.

Les remblais de la bande entre les drains bilatéraux ont été exécutés au moyen de tout-venant de galets de rivière 0/200 jusqu'à la cote (+0,20).

Au-dessus des drains sous piste et du tout-venant de galets en fondation de la bande, les remblais ont été exécutés en soupe de corail comme en section courante.

C) - zone des installations civiles

Les analyses et essais effectués par le laboratoire Mécasol sur les carottes de limon latéritique et sable corallien prélevées dans cette zone aboutirent à la conclusion qu'il était possible de conserver le limon sous les remblais à condition de disposer d'un délai suffisant pour en permettre la consolidation en même temps que celle du sable corallien sous-jacent.

Compte tenu de ce que les bâtiments devaient être fondés sur pieux dans tous les cas (présence d'un horizon de limon latéritique très compact à faible profondeur) les remblais furent exécutés entièrement en tout-venant de corail, mis en oeuvre à talus coulant sur 1,50 m de hauteur, dont le pied se trouvait immergé sous 40 à 50 cm d'eau.

La faible perméabilité du corail ne permettant pas l'évacuation des eaux de sources, assez nombreuses dans cette zone, un réseau de caniveaux « Satujo » à fente longitudinale a été projeté en vue d'évacuer aussi bien les eaux de sources que les eaux de ruissellement de l'ensemble de la zone des installations civiles et de la moitié sud de l'aire de trafic.

Toutefois, le profil en long des caniveaux bétonnés devant satisfaire à des conditions rigoureuses de faible pente, l'exécution des ouvrages de maçonnerie a dû être différée jusqu'à achèvement de la consolidation des remblais coralliens.

ORIGINE DES MATERIAUX DE REMBLAI

A) - Galets basaltiques

Le tout-venant de galets basaltiques a été extrait du lit majeur de la rivière Punaruu, dans un site distant de 13 km de l'aérodrome. La route de ceinture empruntée par les convois de grave, sommairement construite, ne put résister à ce trafic exceptionnel et fut rapidement ruinée.

A l'exception du remblai de la darse de Faavae réalisé en tout-venant, le matériau 0/200 utilisé par ailleurs a été obtenu par criblage de la grave naturelle et après prélèvement de la fraction nécessaire à la production du concassé 0/50 pour couche de base, et du granulat 0/16 entrant dans la composition des enrobés denses.

B) - Soupe de corail

Le tout-venant de corail a été extrait au sud de la piste sur le récif frangeant, le long des talus qui limite le chenal côté terre, sur 4 à 5 mètres de profondeur, et jusqu'à une distance minimum de 200 m de l'axe de la piste.

CONSTITUTION DES REVETEMENTS

Les revêtements de l'ensemble des pistes, bretelles et aires de trafic ou de stationnement sont du type souple. Ils sont constitués de la façon suivante :

- une couche de grave concassée 0/50 de 15 cm d'épaisseur sous la piste de l'Est du profil 16, réduite à 10 cm à l'Ouest de ce profil ainsi que sous les aires de trafic et bretelles Nord et Sud.

- Une imprégnation à raison de 2 kg/m² de cette grave au cut-back 10/15,

- un tapis en enrobés denses 0/16 de 5 cm d'épaisseur.

La composition des enrobés denses fut la suivante :

- 0/16 concassé de basalte : 93 %,
- filler total : 7 % dont 3 % de chaux additionnelle,
- bitume 80/100 : 6,4 % du poids sec des agrégats,
- stabilité MARSHALL à 60° C : supérieure à 900 kg,
- compacité : supérieure à 92 %, bien que le compactage ait été effectué par un seul rouleau tandem de 5 t pour une production de l'ordre de 250 t par journée de 8 h.

OUVRAGES D'ASSAINISSEMENT

En dehors de la zone des sources et de la zone des installations civiles qui ont fait l'objet d'un traitement spécial, aucun ouvrage d'assainissement n'a été prévu pour les eaux pluviales qui ruissellent sur les revêtements, les accotements et les bandes latérales et sont recueillies, soit directement dans le lagon, soit dans le canal latéral côté terre.

Toutefois, la couche sous-jacente en galets 0/200 ne présentant pas les caractéristiques de perméabilité attendues, certaines sources résurgentes non détectées avant les remblais sont réapparues sur certains profils dispersés en dehors de la zone des sources. Bien que ces sources n'aient à aucun moment amené de désordre apparent dans le corps des remblais heureusement peu susceptibles à l'eau (I.P. voisin

de zéro aussi bien pour le corail que pour le 0/200), les sources ainsi repérées ont été collectées par les drains exécutés par ouverture de tranchées transversales jusqu'aux rives de la bande, dans lesquelles on a disposé un filtre perméable de galets basaltiques.

Après achèvement des ouvrages, un certain nombre de tubes piézo-métriques ont été placés dans l'axe de la piste, dans la zone dite des sources et en dehors de cette zone, de façon à suivre le comportement de la nappe phréatique. Des relevés systématiques ont été opérés et ont permis d'observer que le niveau de la nappe phréatique était irrégulier d'un point à un autre et irrégulier dans le temps. Les hauteurs d'eau maxima sont observées par temps de pluie. On observe en période de pluies intenses qu'en certains profils le niveau de la nappe phréatique atteint même la face inférieure de la couche de base. Ces observations confirment l'existence d'un assez grand nombre de sources résurgentes non repérées lors des remblais, donc mal drainées en raison de la faible perméabilité des remblais. Le débit de ces sources et en même temps leur charge sont directement liés aux précipitations atmosphériques, suivant d'ailleurs en cela le comportement des autres cours d'eau de Tahiti dont le régime torrentiel est général. Le niveau de la nappe phréatique est également quelque peu affecté par le niveau du lagon, mais d'une façon moins nette que par les pluies.

Il est apparu également que le niveau de la nappe est beaucoup plus élevé sous le revêtement de la piste et au centre de celle-ci, ce qui peut s'expliquer par une double considération :

- éloignement maximum des rives, donc charge maximum ;
- importante évaporation de l'eau dans les accotements, sensiblement nulle sous le revêtement.

En raison de la non susceptibilité à l'eau tant du corail en fondation que de la couche de base basaltique, il ne semble pas que de graves désordres soient à craindre du fait des variations observées dans le niveau de la nappe phréatique.

On notera enfin que ces phénomènes de résurgence sont principalement concentrés dans la zone dite des sources et à son voisinage, ainsi que dans la zone des installations civiles

OUVRAGES EN BETON

A) - Passages multitubulaires.

Les passages sous aires revêtues pour câbles électriques ont été disposés sous huit profils de la piste et des bretelles.

Ces passages sont constitués par des trains de cinq (une nappe) à huit buses préfabriquées (deux nappes) de 10 cm de diamètre intérieur, enrobées de béton maigre. Une pente de 0,3 % a été donnée à ces passages de façon à permettre, le cas échéant, l'écoulement des eaux vers les chambres de tirage disposées à chaque extrémité.

Celles-ci comportent des compartiments H.T. et B.T. séparés par cloisons en béton.

B) - Caniveaux

Une double ligne de caniveaux pour câbles relie le front Nord de l'aire de trafic Nord ou front Sud de l'aire de trafic Sud. Le long de la piste, les câbles sont enfouis en tranchée et protégés au-dessus, soit par une rangée continue de plaquettes de béton simplement posées à plat, soit par des coverseaux légers en matériaux insensibles à l'eau de mer. Ces câbles se trouvent en effet par endroits à une côte inférieure à celle de la nappe phréatique, entretenue au-dessus de la mer, soit par capillarité, soit surtout par la charge de sources à faible débit non détectées lors des travaux de remblais.

Principales quantités d'ouvrages

Décapage terrain	14 700 m ²
Remblais tout-venant galets	142 473 m ³
Galets diamètre 300	21 600 m ³
Tout-venant de galets 0/200	273 430 m ³
Corail en remblais par couches compactées	600 000 m ³
Corail en filtre darse Faaca	42 760 m ³
Corail en filtre latéral	9 450 m ³
Remblais de corail à talus coulant	124 000 m ³
Enrobés denses monocouche de 5 cm d'épaisseur	191 770 m ³
Enduit antikérosène Bituplastic	45 000 m ²
Passages tubulaires 5, diamètre 10 cm	350 ml
Passages tubulaires 8, diamètre 10 cm	150 ml

Points de Repère ● ● ●

ANNEE	INFRASTRUCTURE Bâtiment & Equipement	TRANSPORTEURS Commerciaux/Réguliers	AVIATION MILITAIRE	DIVERS
1958	<ul style="list-style-type: none"> Signature du décret déclarant d'utilité publique la création d'un aéroport à FAAA (12 décembre). 			
1959	<ul style="list-style-type: none"> Début des travaux de construction. 			
1960	<ul style="list-style-type: none"> 2 000 m de piste utilisables. 	<ul style="list-style-type: none"> UN DC7 de la TAI se pose à FAAA (6 mai). 		
1961	<ul style="list-style-type: none"> 3 415 m de piste utilisables. Inauguration officielle de l'Aéroport de Faaa (4 mai). 	<ul style="list-style-type: none"> Premiers vols commerciaux DC8 de la TAI (mai). Début d'exploitation du DC4 par la RAI. 		<ul style="list-style-type: none"> 1er vol expérimental d'un DC8 (TAI) Los Angeles-Papeete (5 mars). Ouverture de l'Aéroport de RAIATEA (14 juin).
1962				
1963		<ul style="list-style-type: none"> Fusion de l'UAT et de la TAI (12 septembre): Naissance d'UTA. Premier vol B707 de QANTAS. Achat des droits de trafic de la SPAL (South Pacific Airline) par la PAN AM: 1er vol B707. 		
1964	<ul style="list-style-type: none"> Implantation d'un centre industriel d'entretien des avions. 		<ul style="list-style-type: none"> Arrivée des BREGUET deux ponts. Arrivée des ALOUETTE II. 	<ul style="list-style-type: none"> Installation du CEP en POLYNESIE. UTA obtient le contrat d'entretien des avions de l'Armée de l'Air et de l'Aéronavale.
1965	<ul style="list-style-type: none"> Mise en service de la Tour de Contrôle. 	<ul style="list-style-type: none"> La TEAL devient Air New Zealand (3 mars). 		<ul style="list-style-type: none"> Ouverture le 15 août de RANGIROA, qui remplace BORA-BORA comme aéroport de dégagement de FAAA.
1966	<ul style="list-style-type: none"> Concession d'outillage public au profit de la SETIL pour une durée de 30 ans. 		<ul style="list-style-type: none"> Arrivée des P2V6. Arrivée des CATALINA. Arrivée des DC6. 	<ul style="list-style-type: none"> Première campagne de tirs à MORUROA. Visite du Général de GAULLE (6 septembre).
1967	<ul style="list-style-type: none"> Mise en service de l'aérogare frêt 	<ul style="list-style-type: none"> Premier vol DC8 d'AIR NEW ZEALAND. 		<ul style="list-style-type: none"> Ouverture de la piste de Moorea.
1968		<ul style="list-style-type: none"> Premier vol commercial de LAN CHILE en DC6 B. 	<ul style="list-style-type: none"> Départ des P2V6. Arrivée ALOUETTE III (Aéro-Navale). Arrivée des P2V7. 	
1970		<ul style="list-style-type: none"> La filiale RAI d'UTA devient AIR POLYNESIE. 1ère liaison régulière avec les Marquises par un Twin Otter d'AIR POLYNESIE (28 octobre). 		<ul style="list-style-type: none"> Ultime escale du cargo mixte «le Tahitien»: le transport aérien a totalement supplanté les navires pour le trafic international de passagers (7 octobre). Arrêt des vols de l'hydravion BERMUDA (30 septembre).
1971			<ul style="list-style-type: none"> Arrêt des CATALINA. 	
1972	<ul style="list-style-type: none"> Agrandissement Aile Ouest de l'Aérogare Principale. Mise en service de l'Aérogare (Trafic MOOREA) 	<ul style="list-style-type: none"> AIR POLYNESIE exploite deux FOKKER 27, un TWIN OTTER, un DC4 et 2 BRITTEN NORMAN 	<ul style="list-style-type: none"> Départ des BREGUET deux ponts. 	
1973		<ul style="list-style-type: none"> 1er vol AIR FRANCE Lima/Tokyo (Avril). Arrivée 1er DC10 UTA à FAAA en Octobre. 		<ul style="list-style-type: none"> Accident du B707 de la PAN AM

ANNEE	INFRASTRUCTURE Bâtiment & Equipement	TRANSPORTEURS Commerciaux/Réguliers	AVIATION MILITAIRE	DIVERS
1974		<ul style="list-style-type: none"> • AIR POLYNESIE achète trois FAIRCHILD F27, un second TWIN OTTER et vend un BN et ses deux FOKKER. 		<ul style="list-style-type: none"> • Arrivée le 31 mai du 1er B747 de WORLD AIRWAYS (vols charters) • Fin des essais atmosphériques.
1976		<ul style="list-style-type: none"> • Cessation d'activités de la QANTAS (29 mars). • 1er vol régulier d'un B747 de la PAN AM le 28 mai. 		
1977		<ul style="list-style-type: none"> • Retrait d'AIR FRANCE (janvier). 		<ul style="list-style-type: none"> • L'aérodrome de HAO devient accessible au trafic civil. Il est retenu comme aérodrome de dé-gagement de FAAA pour les gros porteurs.
1978				
1979		<ul style="list-style-type: none"> • Arrêt des activités PAN AM. 		<ul style="list-style-type: none"> • Visite du Président GISCARD D'ESTAING. • Ouverture de l'Aérodrome de NUKU-HIVA
1981		<ul style="list-style-type: none"> • UTA met en ligne le B747 sur TAHITI. • ANZ remplace ses DC10 par des B747. • Retour de la QANTAS en B747. 		<ul style="list-style-type: none"> • Visite des installations par le Ministre chargé des Trans-ports (D. HOEFFEL).
1983				<ul style="list-style-type: none"> • Activités cycloniques ex-ceptionnelles (décembre 1982 à avril 1983).
1984				
1985		<ul style="list-style-type: none"> • Mise en service de DC10 par la LAN CHILE. 		
1986		<ul style="list-style-type: none"> • Retour d'AIR FRANCE en B747 (ligne Paris/LAX/Papeete). • UTA exploite la ligne Paris/papeete via San Francisco. • 1er vol Continental Los Angeles/Papeete/Sydney en DC10. 		<ul style="list-style-type: none"> • 1er vol CONCORDE d'AIR FRANCE (octobre). • Création d'UST (UTA Services Tahiti). • 4 ATR 42 remplacent progressivement les FAIRCHILD d'AIR POLYNESIE. • 1er vol de la compagnie MINERVE.
1987		<ul style="list-style-type: none"> • Naissance d'AIR TAHITI (ex-AIR POLYNESIE) et d'AIR MOOREA (ex AIR TAHITI). 		
1988		<ul style="list-style-type: none"> • Départ des quatre FAIRCHILD 27 d'AIR TAHITI. 		<ul style="list-style-type: none"> • Le trafic de l'aéroport at-teint pour la 1ère fois 1 million de passagers.
1989		<ul style="list-style-type: none"> • Réouverture de la ligne PPT/TOKYO par AIR FRANCE (mai). • Cessation d'activité de CONTINENTAL (octobre). • 1er vol d'AIR CALEDONIE INTERNATIONAL. 		
1990				<ul style="list-style-type: none"> • Visite du Président MITTERAND (mai).
1991		<ul style="list-style-type: none"> • Arrivée premier 747-400 d'AIR NEW ZEALAND (25 février). 		

Evolution des moyens de Navigation Aérienne • • •

La liaison Sol/Sol

A l'origine toutes les liaisons Sol/Sol étaient réalisées sur support HF :

- Le Réseau du Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques (RSFTA), réseau télégraphique international, au moyen d'un radiotélétype pointé sur la station de NANDI (FIDJI) qui donnait accès au réseau mondial.



Bureau Central des Télécommunications

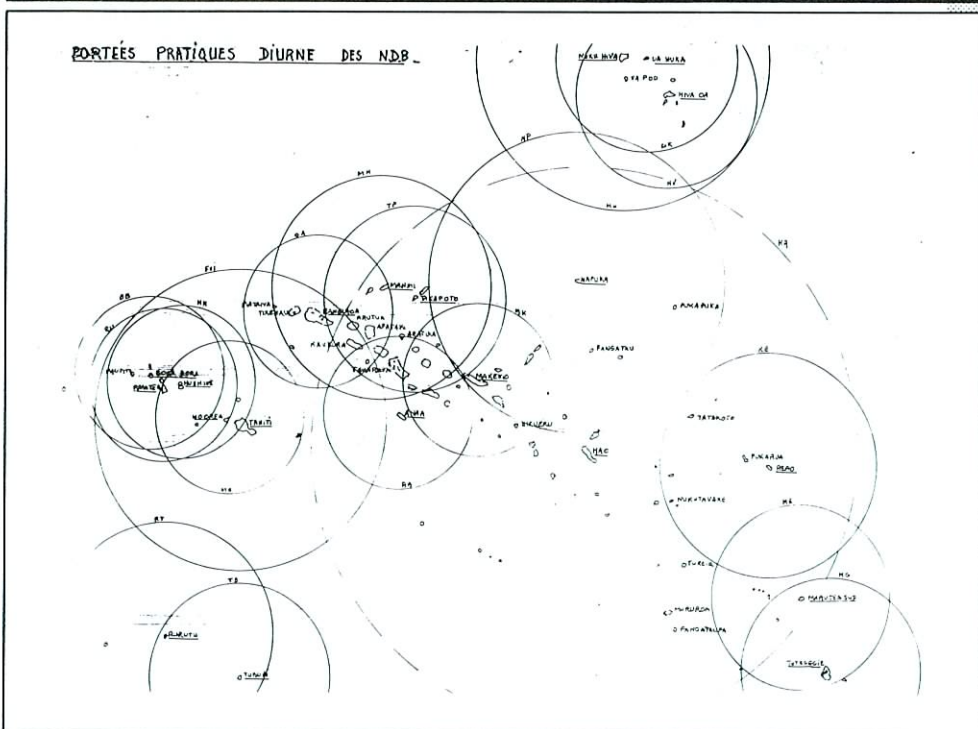
- Le Réseau local de service, entre le Bureau Central des Télécommunications de TAHITI-FAAA et les aérodromes de Polynésie Française, par radiotéléphone HF.

A l'heure actuelle ces communications s'effectuent entièrement sur support satellite.

- Le réseau RSFTA, par le biais d'un circuit permanent satellite avec Auckland (NZ).

NOTA : le traitement des messages RSFTA (qui s'effectuait auparavant manuellement) a été remplacé par un système automatique de traitement des messages (CC 48 SAGEM).

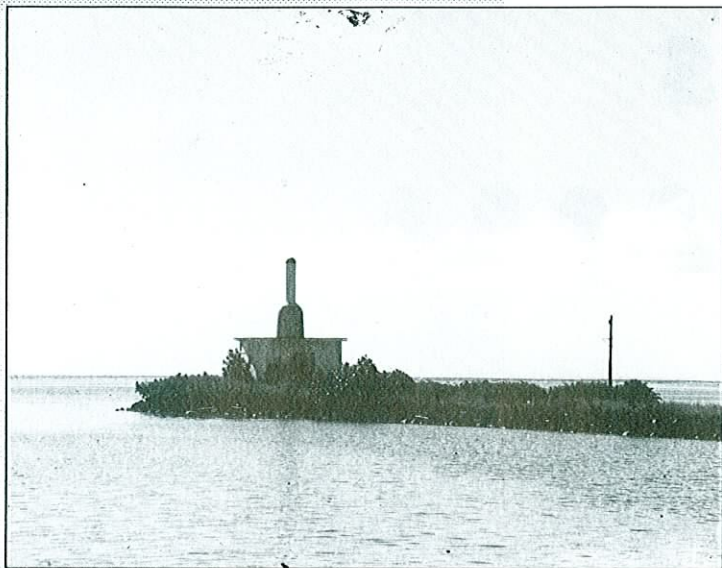
Radionavigation



L'ancien VOR ("Visual Omni Range") a été remplacé en 1986 par un équipement très moderne (VOR DOPPLER) moins sensible aux perturbations causées par les obstacles naturels (montagnes).

Le moyen le plus courant de radionavigation existant en Polynésie est le NDB ("Non Directional Bacon"), qui est une balise omnidirectionnelle émettant en onde MF (la réception à bord des aéronefs s'effectuant au moyen moyen d'un radio-compass automatique).

Carte de couverture NDB



Ancien VOR



Nouveau VOR

NOTA: Deux autres VOR existent en Polynésie à RANGIROA et HUAHINE.

Liaison Air/Sol

Les liaisons à moyenne et longue distance, entre les services du contrôle et les aéronefs, s'effectuent toujours au moyen de liaisons HF. Les équipements au sol et embarqués ont toutefois bien évolué (matériels plus sophistiqués, plus performants et plus fiables).

Il est à noter toutefois une extension sensible de la couverture VHF des fréquences Approche et Régionale de TAHITI-FAAA au niveau de la zone de contrôle terminale de TAHITI et des I.S.L.V. pour l'utilisation de stations relais déportées :

- Mont Marau
- PAPARA
- MAHINA
- RAIATEA (Mont TAPIOI)

Aides à l'atterrissage

L'Aéroport de TAHITI-FAAA est doté d'un équipement ILS ("Instrument Landing System") qui permet aux aéronefs d'effectuer des atterrissages «tout temps» en piste 04.

NOTA: L'aide à l'atterrissage en piste 22 est un moyen visuel(PAPI) donnant une indication de la pente d'approche.

Les Services de Sécurité ● ● ● ●



La Tour de contrôle actuelle gère l'Espace Aérien jusqu'à 50 nm autour de Tahiti (CTR Tahiti)



LA SECTION AVION AU SOL

Cette section regroupe divers services destinés aux équipages pour la préparation des vols:

- Bureau de Piste - Dépôts des Plan de Vols
- Bureau d'Information Aéronautique
- Bureau Notam International
- Bureau Central des Télécommunications

*Le CCR (Centre de Contrôle Régional)
Sa Zone de responsabilité est tout l'espace de La FIC/OAC de Tahiti (1300 nautiques)*



Vue générale du Bureau de Piste





• • • et de Sûreté •



LE CENTRE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE (RCC)

Cet organisme coordonne les opérations de Recherche et de Sauvetage des aéronefs en détresse dans toute la zone de responsabilité de TAHITI.

Canot de sauvetage ouvert lors d'un exercice RCC

LE SERVICE DE SECURITE INCENDIE ET SAUVETAGE (SSIS)

Ce service intervient sur toute la zone aéroportuaire et assure un niveau de protection conforme aux normes préconisées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Batiments SSIS avec véhicules d'intervention de type ST



Le Service de la Météorologie



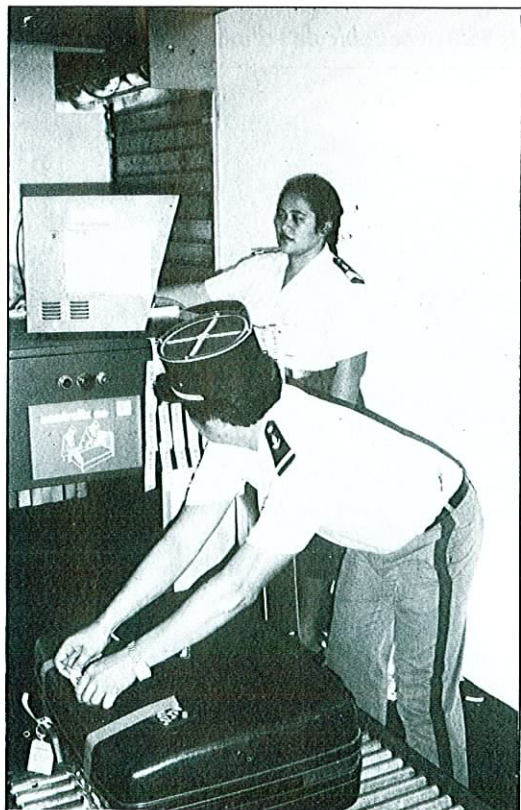
Photo Satellite de la terre

Le Service de la Météorologie délivre aux équipages les prévisions météorologiques sur les trajets qu'ils effectuent et aux services du Contrôle les conditions météo au sol (et avis de phénomènes dangereux)



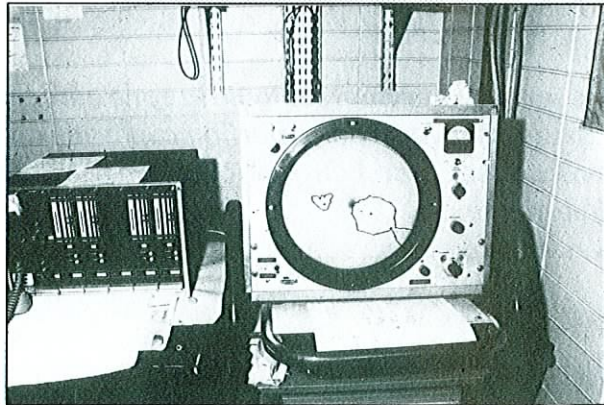
Le centre de prévisions Météo.

LES SERVICES DE SURETE



• LE SERVICE DES DOUANES

Il effectue les contrôles Douaniers et de Sûreté des Bagages



Le Radar Météo

• LA POLICE DE L'AIR ET DES FRONTIÈRES

- *Contrôle de l'Immigration*
- *Contrôle de Sûreté des Passagers*



Le Contrôle aux frontières



Une Patrouille de Policiers

• LA BRIGADE DE GENDARMERIE DES TRANSPORTS AÉRIENS

- *Surveillance et Contrôle des zones publiques et réservées de l'Aéroport.*

Une Patrouille de la BGTA

• LE GROUPE NEDEX

- *Service extérieur concourant à la Sûreté-*

(Neutralisation des Explosifs et traitement des bagages abandonnés)



La Setil • • •

LE CONCESSIONNAIRE DE L'AEROPORT



Une des nombreuses réalisations de la SETIL, la zone d'enregistrement des vols internationaux.

d'économie mixte [cas de la SETIL à TAHITI] : S. E. T. I. L. (Société d'Équipement de Tahiti et des Îles) dont le principal actionnaire est le Territoire de la Polynésie française].

La concession d'outillage public qui lui a été accordée par un décret de janvier 1966 a pour objet de lui permettre d'assurer : l'établissement, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des ouvrages, bâtiments, installations et matériels énumérés au cahier des charges et qui sont pour l'essentiel :

- la plus grande partie du domaine public de l'aéroport ;
- la piste, les voies de circulation, les aires de manoeuvre et d'entretien pour les aéronefs ;
- les aérogares passagers et frêt ;
- les voies, réseaux, espaces verts, parkings divers.

La SETIL perçoit des redevances qui sont :

- soit aéronautiques sur les passagers qui empruntent les installations, sur les aéronefs en fonction de leur masse, pour les prestations telles que le remorquage, pour l'utilisation du balisage, pour le stationnement, sur les marchandises et le carburant ;
- soit domaniales pour l'occupation des sols, de bureaux, de hangars ;
- soit commerciales sur le chiffre d'affaires réalisé par les commerces...

En plus des charges habituelles comme les impôts, les salaires, l'entretien, les grosses réparations, le fonctionnement... la SETIL supporte les frais financiers et assure le remboursement des importants emprunts qu'elle est amenée à contracter pour réaliser les investissements qu'elle est tenue d'entreprendre pour développer et moderniser constamment l'aéroport.

L'aéroport International de Tahiti Faaa appartient à l'Etat et est affecté à titre principal au Ministère des Transports. Du fait qu'une base militaire y est implantée, le Ministère de la Défense en est l'affectataire secondaire.

La Direction Générale de l'Aviation Civile est l'administration de tutelle.

Comme les structures administratives de l'Etat ne lui permettent pas d'assurer la gestion commerciale d'un aéroport, l'Administration confie cette activité essentielle à des organismes comme une chambre de commerce et d'industrie ou une société

ORGANISMES EMPLOYEURS IMPLANTES DANS LA ZONE AEROPORTUAIRE

1) SERVICES PUBLICS

- AVIATION CIVILE
(Navigation Aérienne, Infrastructure Aéronautique)
- METEOROLOGIE NATIONALE
- BGTA : Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens
- PAF : Police de l'Air et des Frontières
- DOUANES
- OPT : Office des Postes et Télécommunications
- PHYTOSANITAIRE

2) CONCESSIONNAIRE/PRESTATAIRES DE SERVICE

- SETIL : Société d'Équipement de Tahiti et des Îles (Concessionnaire)
- SOMCAT : Société de Manutention de Carburant Aviation de Tahiti
- SHRT : Société Hôtelière de Restauration de Tahiti
- SOCREDO
- WESTPAC
- TRANSITAIRES

3) COMPAGNIES AERIENNES INTERNATIONALES

- UTA : Union des transports Aériens
- AIR FRANCE
- QANTAS
- AIR NEW ZEALAND
- LAN CHILI
- HAWAIIAN AIRLINES
- MINERVE
- AIR CALEDONIE INT.

4) COMPAGNIES AERIENNES LOCALES

- AIR TAHITI (Exploitation, Centre Industriel, Escale Internationale, Escale locale)
- AIR MOOREA
- TCA

5) SOCIETES DE TRAVAIL AERIEN

- HELI-TAVAKE
- PHS
- TAHITI-HELICOPTERES

6) ASSOCIATIONS AERONAUTIQUES

- AEROCUB DE TAHITI
- AEROCUB D'UTA

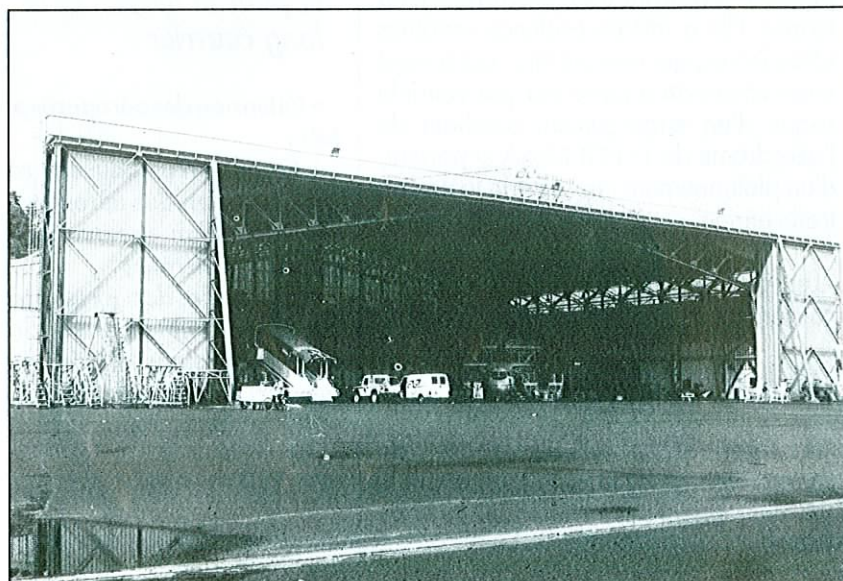
7) AFFECTATAIRE SECONDAIRE

- BASES AERIENNES 190
- ETOM 82
- ESCADRILLE 12 S
- CIP UTA

- L'ensemble de ces organismes emploie environ 1 200 personnes.
 - Les armées emploient de leur côté 600 personnes dont 165 civils.
 - Il s'agit donc de 1 800 personnes qui travaillent dans la zone aéroportuaire de Faaa. On peut estimer à 1 600 le nombre de familles qui vivent de l'activité de cette zone en tenant compte des 190 militaires du rang.

Ci contre un autre ouvrage de la SETIL.

Le HANGAR Grande portée modifié en 1981



Perspectives ● ● ●

PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT DE TAHITI-FAAA

Actuellement, l'aéroport de TAHITI-FAA est la seule plate-forme aéroportuaire de POLYNESIE FRANCAISE ouverte au trafic long-courrier national et international.

Dans sa configuration présente, l'aéroport international de TAHITI-FAAA est capable de recevoir tous les avions civils actuellement en service et ses installations permettent d'écouler dans des conditions satisfaisantes le trafic aérien tant long-courrier que domestique, ainsi que les passagers locaux et internationaux.

Toutefois, ces installations sont proches de la saturation. L'expérience ayant montré que le trafic aérien va en croissant dans le long terme... même si, parfois, il marque une période de pause, une nouvelle réflexion approfondie a été lancée sur l'évolution dans le temps de la plate-forme de TAHITI-FAAA. Un nouveau plan de composition générale de cet aéroport va bientôt voir le jour.

Les études menées sont basées sur les projections de trafic dans le court et le long termes. Elle a mis en évidence certaines idées-forces, qui devront être rapidement mises en oeuvre si on ne veut pas courir le risque d'un engorgement prochain de l'aéroport de TAHITI-FAAA et partant, d'un plafonnement imposé «de facto» au trafic aérien.

Les principales dispositions retenues concernent :

Pour le court terme

- Réalisation d'une route de contournement de la piste permettant le développement des installations du Motu Tahiti.

En raison d'une urbanisation anarchique et non maîtrisée dans la zone d'extension normale des installations aéroportuaires civiles (vers l'Est, puisque toute extension vers l'Ouest est bloquée par la zone militaire, le Ministère de la Défense étant affectataire secondaire de l'aéroport de FAAA) et en raison des difficultés (voire de l'impossibilité) à acquérir par voie d'expropriation les terrains nécessaires, il est indispensable de recourir aux surfaces disponibles en zone Nord, le cas échéant, par remblaiement du platier corallien.

Or, aucun développement important de l'activité de cette zone Nord ne saurait être conçu sans une voie d'accès sûre et fiable. L'actuel passage routier à niveau de traversée de piste avec ses barrières contrôlées depuis la Tour de Contrôle est dangereux tant au plan de la sécurité qu'au plan de la sûreté. Un projet d'ouvrage routier sous piste avait bien été adopté dès 1974 mais il a dû être abandonné en raison de son coût trop élevé et des difficultés techniques de réalisation (peu de longs créneaux de fermeture de la piste au trafic international disponibles).

- Création de nouveaux postes de stationnement long-courriers.

Et pour le moyen et le long courrier

- Extension des aérogares passagers et fret ;
- Création d'un nouveau centre industriel (entretien des aéronefs) ;
- Adaptation et extension de la zone aviation générale ;
- Extension des aires aéronautiques (stationnement, voies de circulation...), et création d'une deuxième piste réservée à l'aviation générale.

LE NOUVEAU BLOC TECHNIQUE

En vue de moderniser et de déplacer le Centre de Contrôle Régional (CCR), il avait été jugé souhaitable de regrouper le contrôle d'aérodrome de Faaa, le contrôle d'approche et le contrôle régional dans un même bâtiment. Cette solution permettra d'introduire un certain nombre d'améliorations tant sur le plan technique (technologies nouvelles) qu'en matière de fonctionnement (économies d'échelle).

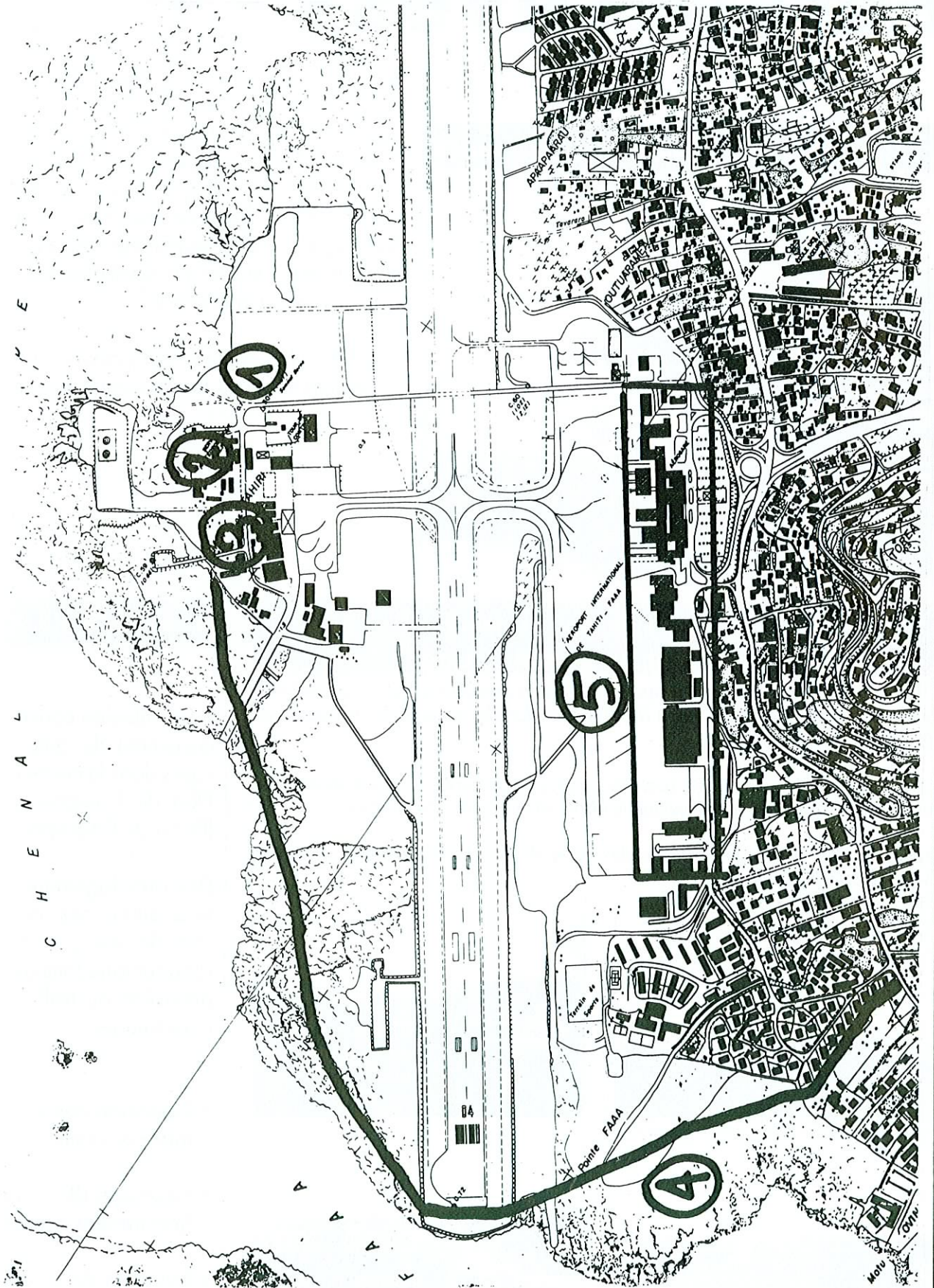
La construction de ce nouveau bloc technique est terminée sur le plan génie civil. Les équipements navigation aérienne sont en cours d'installation et ce bloc technique devrait normalement être opérationnel à la fin du premier trimestre 1992.

Ce nouveau bloc technique entièrement financé par le Budget Annexe de la Navigation Aérienne (B.A.N.A.) comprendra trois modules :

- la division technique du Service de la Navigation Aérienne installée sur 600 m² au rez-de-chaussée
- le poste de commandement (circulation aérienne) et le centre de recherche et sauvetage (RCC) ;
- les services de contrôle de la circulation aérienne dans les étages supérieurs du fût central de 25 m de hauteur.

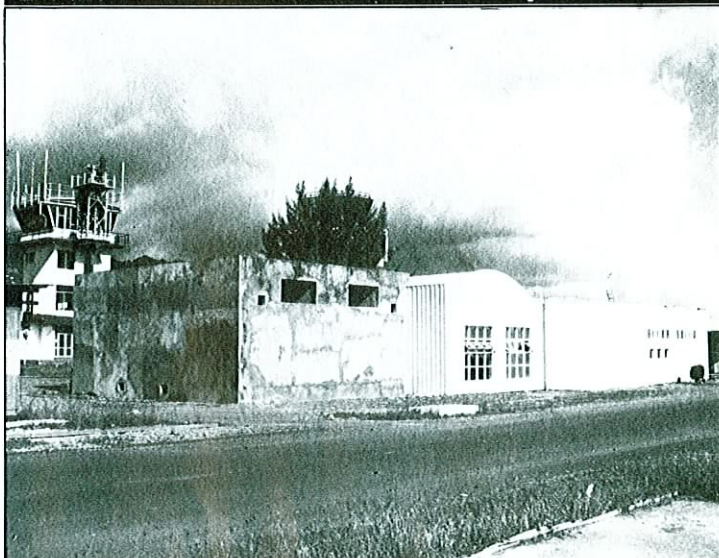
Il constituera une vitrine des techniques françaises en matière de navigation aérienne dans le Pacifique Sud.

Carte de l'Aéroport de Tahiti-Faaa représentant les différentes extensions prévues.



Perspectives ● ● ●

2 - Une nouvelle Centrale Electrique



Construite au début des années 60, la Centrale actuelle est à bout de potentiel. La construction d'une nouvelle Centrale équipée de 2 groupes électrogènes de 250 KVA, fournira aux Services d'Exploitation Technique une distribution électrique de secours sûre et permettra même un contrôle instantané de la consommation énergétique.

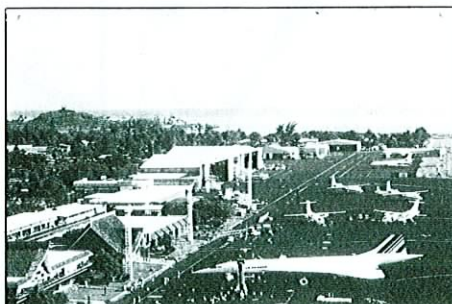
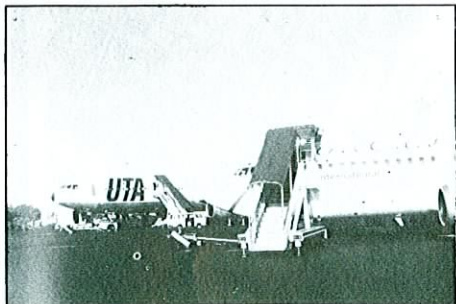
De plus cette Centrale sera conforme aux normes de protection vis-à-vis des nuisances sonores.

5- Zone d'Exploitation Commerciale, Internationale et Interinsulaire

Le Trafic global de l'Aéroport (commercial et non commercial) a été de 70 000 mouvements en 1990, ce qui classe TAHITI-FAAA dans les dix premiers Aéroports de Métropole et d'Outre-Mer.

La situation de l'Aéroport dans le contexte géographique local et l'Exiguïté de la plateforme posent des problèmes d'exploitation (saturations à certains moments).

L'extension des postes de parkings des aéronefs commerciaux devra donc être envisagée prioritairement.



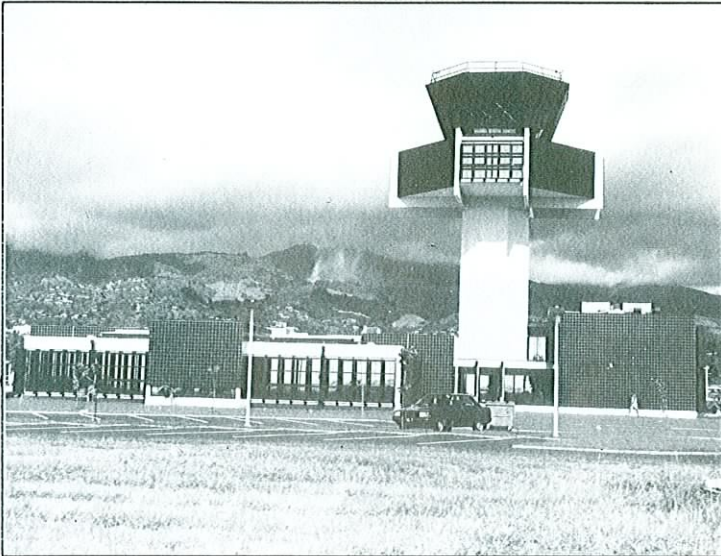
AVENIR..AVENIR..AVENIR..AV

• La réflexion concernant l'aménagement de cette zone est en cours dans le cadre de l'étude du Plan de Composition Générale (PCG) de l'Aéroport.

Des aménagements importants, nécessitant des investissements considérables, seront nécessaires pour faire face à la croissance prévisible du trafic dans les années futures:

- Extension des Aérograres Internationale et Domestique.
- Extension des Parkings International et Domestique.
- Transfert de la zone Fret.

1 - Le Nouveau Centre de Contrôle



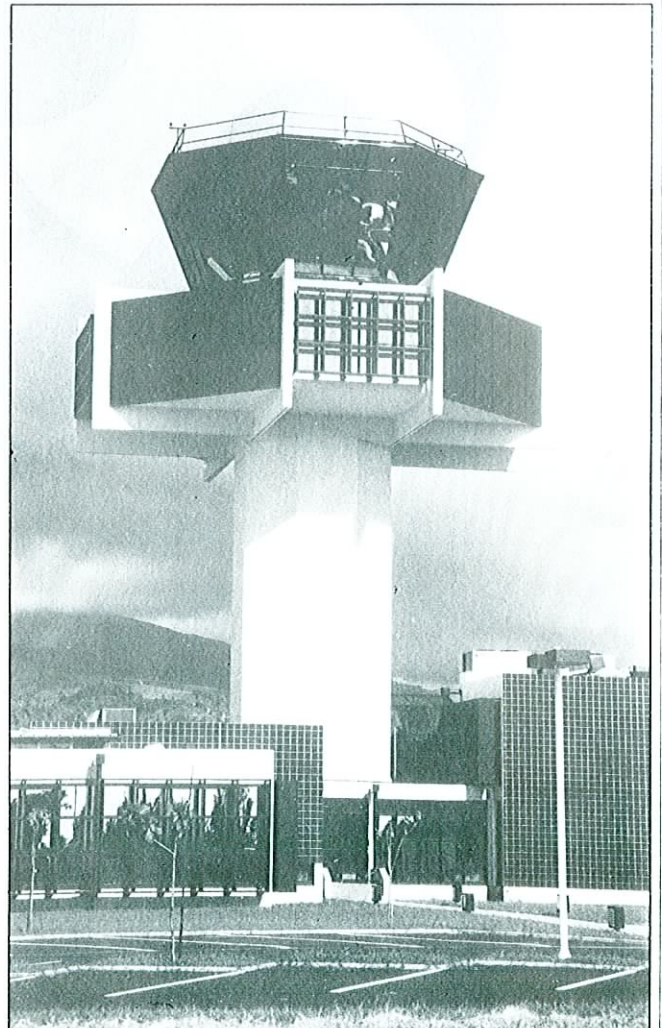
• Regroupement de l'ensemble des services du contrôle aérien (Tour Approche, Contrôle Régional) et du Service d'Alerte (SAR) grâce à de nouveaux équipements ultra-modernes. Les contrôleurs y trouveront un outil de travail d'une grande fiabilité et d'une grande souplesse d'exploitation.

3 - La Zone Nord

- Extension des aires de trafic.
- Transfert des Aéroclubs, de l'Aviation générale et Sociétés d'hélicoptères.

4 - La Route de Contournement

- La suppression de la route d'accès en Zone NORD, traversant la zone réservée d'Aéroport et en particulier la piste d'atterrissage, est une nécessité.
- Le projet consiste à créer une route de contournement de la Zone réservée à l'EST de la plate-forme, par des remblais sur le platier et la création d'un passage routier semi-enterré à l'extrémité de piste 04.







NAVIGATION AERIENNE

DIVISION DES AERODROMES EXTERIEURS

PERSONNELS

- Notation TAC
- Formation M. BULUC

CIRCULATION AERIENNE ET INFORMATION AERONAUTIQUE

- Elaboration nouvelle carte VAC de Makemo, Tetiaroa, Napuka, Takapoto
- Amendement des procédures AMV de Atuona
- Emissions diverses circulaires d'information et Notam classe 2

GESTION ET COMPTABILITE

- Diverses correspondances avec le service des Finances concernant la gestion des crédits de fonctionnement et d'investissement
- Gestion des crédits de fonctionnement et d'investissement

EXPLOITATION ET SSIS

- Définitions consignes complémentaires concernant mise en oeuvre du service SSIS
- Examen avec Air Tahiti des divers problèmes concer-

- nant les îles non dotées de matériel SSIS
- Exploitation technique des diverses informations émanant des îles
- Mise à jour des organigrammes d'alerte

DIVERS

- Rapport adressé au Territoire concernant les moyens mis à disposition pour le fonctionnement des aéroports territoriaux
- Enquête 1ère information accident DO228 d'Air Tahiti

DIVISION TECHNIQUE

ETUDES ET EXPLOITATION TECHNIQUE

- Début du chantier d'installation des équipements de contrôle à la nouvelle tour (mission STNA/SEEE)
- Raccordement définitif du transformateur triphasé 14400 V / 400 KVA au poste P'3 en remplacement du transformateur 250 KVA loué par EDT
- Calibration des appareils de mesure de la maintenance (générateurs BF, HF, VHF, et ILS, oscilloscopes, analyseurs de spectre, mesureur de phase VOR, wattmètres) par la Société de météorologie DATALEC conformément au marché STNA
- Dépannage et maintenance annuelle du DME de FAAA
- Changement du verrin du bras de barrière (entrée Sud) de la traversée de piste (aérodrome de FAAA)
- Surveillance des travaux de pose de câbles du nouveau centre de contrôle

- Accueil de deux stagiaires BTS et visite des installations techniques

- Réglage des tiroirs de « monitoring » ILS sur banc de mesure

- Câblage de l'armoire de distribution électrique destinée à l'aérodrome de NUKU HIVA

- Contrôle des équipements de radio de bord des aéronefs immatriculés F.ODAO (PA 31.350), F.ODUB (Hélico Bell 206 L), F.OHAP (PA 28 Narrier), F.OCFP (PA 31 310)

- Mise en place d'un climatiseur neuf 18000 BTU à la tour

- CED : actes de vandalisme constatés sur place avec la BGTA

REUNIONS ET MISSIONS

Missions de liaison Administration Centrale/DSAC :

- **STNA** : ouverture du chantier d'installation de la nouvelle tour (**MM. ALQUIER et CARESMEL (STNA) - M. GALLIEN (Sté SEEE)** titulaire du marché d'installation)

- **STNA (M. MOLERUS)** Suivi du chantier de la centrale électrique et de l'installation électrique du nouveau centre (chargeur 24V, onduleur et distribution électrique)

- **M. VENTURE (Chef Division Technique)** mission à PARIS. Préparation du programme technique 92-96 avec le STNA.

Missions de maintenances

- **BORA-BORA** : maintenance des deux groupes électrogènes

40 KVA. Suite à de graves problèmes rencontrés sur groupe 1 (usure anormale de la pièce d'accouplement (tourteau) de l'alternateur); ce dernier a été ramené sur PAPEETE et réparé par la Sté ELECTRO SERVICE.

La centrale de BORA-BORA a tourné sur un seul groupe (pas de secours) pendant environ trois semaines.

- **MOOREA** : Remise en service des feux de balisage de la trouée d'envol QFU 30 (changement des batteries et des régulateurs des panneaux solaires)
 - Installation de l'enregistreur de communication ATIS-UHER MCS 500 (enregistrement de la fréquence TWR et de la ligne ATS).

- **RAIATEA** : Mise en service de la fréquence des Iles-Sous-Le-Vent et réglages définitifs. Utilisation à titre expérimental par le CCR

- **RANGIROA** : Révision des deux groupes électrogènes 32 KVA

- **BORA-BORA** : Remise en place du groupe après réparation effectuée à PAPEETE par ELECTRO SERVICE

- Visite des installations de MONTMARAU et CRD avec les stagiaires

- Antenne Avancée de MAHAENA : contrôle des récepteurs 121,3 MHz et 126,7 MHz

DIVISION DES TRANSPORTS AERIENS

ACTIVITES

- Organisation des sessions d'examens du PN (CSS, CTA et autres certificats du PNT).
- Elaboration des tableaux statistiques du trafic aérien à TAHITI-FAAA.
- Edition des factures relatives aux redevances et taxes d'atterrissage, passagers, de stationnement et de balisage et RSTCA.
- Etude du supplément 1126C (exploitation du Dornier 228 sur piste courte et / ou en corail). Application à Tetiaroa.
- Contrôle des carnets de route et carnets de vol hélicoptère.
- Transmission au SFACT d'une demande de

validation de licence PL-US présentée par TCA.

- Etude partie Généralités du manuel d'exploitation du Dornier 228 d'Air Moorea.
- Préparation d'une correspondance au sujet de l'affaire Mir.
- Accident du Dornier 228 d'Air Tahiti à Nuku Hiva.
- Mise au point d'un nouveau logiciel de gestion de l'avion administratif du Haut Commissaire F-OCHS.
- Transmission au SFACT de la liste des terrains Dornier 228 comportant des obstacles dans la trouée opérationnelle.
- Applicabilité de la lettre de service ATR42-05-5003 révision 4 concernant les vols ETOPS.
- Visite de conformité du Twin Otter F-ODBN; inscription sur la liste de flotte d'Air Moorea; étude du

dossier masse et centrage; calculs opérationnels sur l'aérodrome de Tetiaroa.

- Mission à Nuku Hiva en vue de l'homologation d'une hélisurface.
- Etude du manuel d'exploitation de l'AS350 Ecureuil de Tahiti Hélicoptères.
- Baptêmes de l'air de Pacifique Hélicoptère Service au Belvédère.
- Réception des mesures conservatoires édictées par l'OCV au sujet du pilotage du Dornier 228; réunion avec les compagnies locales; suivi de ces mesures.
- Avis du Service d'Etat de l'Aviation Civile au sujet de la création d'une activité commerciale ULM à Moorea.
- Dossier d'homologation des hélicoptères de Tahiti Hélicoptères pour l'emport et le largage de parachutistes.

FORMATION AERONAUTIQUE

• Sessions examens

PPA/PPH/IFR	1
PL/MN	1
CSS	1
TT	3
CTA	1
préévaluation IATT	3
QRI	1
ULM	1

• Délivrances

Cartes stagiaires	13
brevets et licences	
BB	6
TT	15
TH	2
ULM	6

ACTIVITE AVION ADMINISTRATIF F-OCHS

Utilisateur	H	Nb Vols
Haussair	34h29	10
SIA	22h06	2
TOTAL	56h35	12

TRAFIC COMMERCIAL DE L'AERODROME DE TAHITI-FAA'A AVRIL A JUIN 1991

COMPAGNIE		VOLS	PAX	PAG	DIRECT	PAX+ TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	ECART % avec 89
TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR											
Air Moorea (Moorea)	A	4498	31426			31426	45783	68,6			PAXt -17,2
	D	4497	29029			29029	45780	63,4			FRET
	T	8995	60455			60455	91563	66			POST
Air Moorea	A	412	2249			2249	4571	49,2			PAXt -20,8
	D	412	2242			2242	4571	49			FRET
	T	824	4491			4491	9142	49,1			POST
Air Tahiti	A	1882	62309	3465		62309	84526	73,7	109132	16008	PAXt +5
	D	1883	56775	3479		56775	82903	68,5	287974	47284	FRET +4
	T	3765	119084	6944		119084	167429	71,1	397106	63292	POST -5,7
T.C.A	A	193	744			744	2061	36,1			PAXt +7,5
	D	194	592			592	2084	28,4			FRET
	T	387	1336			1336	4145	32,2			POST
Total Trafic Intérieur	A	6985	96728	3465		96728	136941	70,6	109132	16008	PAXt +4.1
	D	6986	88638	3479		88638	135338	65,5	287974	47284	FRET +4
	T	13971	185366	6944		185366	272279	68,1	397106	63292	POST -5,7

ACTIVITES DES SERVICES

COMPAGNIE		VOLS	PAX	PAG	DIRECT	PAX+ TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	ECART % avec 89
TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL REGULIER											
U.T.A	A	97	19039	379		19039	27383	69,5	897371	200726	PAXt -13,9
	D	96	19375	464		19375	27227	71,2	147015	42991	FRET -17,9
	T	193	38414	843		38414	54610	70,3	1044386	243717	POST +1,3
Qantas	A	129	13301	148	7108	20409	33990	60	382524	5972	PAXt +5,6
	D	129	14357	190	7108	21465	33957	63,2	25435	2403	FRET -8,6
	T	258	27658	338	14216	41874	67947	61,6	407959	8375	POST +50,1
Air New Zealand	A	129	16419	100	7550	23969	48129	49,8	1071871	9534	PAXt -12,8
	D	129	16500	135	7550	24050	48159	49,9	18107	3649	FRET +37,6
	T	258	32919	235	15100	48019	96288	49,9	1089978	13183	POST +13,3
Lan Chile	A	62	6058	19		6058	9059	66,9	46096	511	PAXt +11,6
	D	61	4938	53		4938	8916	55,4	4462	1287	FRET -30,3
	T	123	10996	72		10996	17975	61,2	50558	1798	POST +33,5
Air France	A	51	11662	235		11662	18181	64,1	260632	37623	PAXt +0,2
	D	51	12292	357		12292	18187	67,6	15973	14509	FRET +49,5
	T	102	23954	592		23954	36368	65,9	276605	52132	POST -38,1
Hawaiian Airlines	A	67	5948	13	1125	7073	13507	52,4	20270	2264	PAXt +3,4
	D	67	5358	33	1125	6483	13507	48	12088	538	FRET -20,8
	T	134	11306	46	2250	13556	27014	50,2	32358	2802	POST +5,1
Air Calédonie International	A	26	2101	15		2101	3354	62,6	16284	1917	PAXt +0,3
	D	26	2128	26		2128	3356	63,4	10804	3126	FRET -8,4
	T	52	4229	41		4229	6710	63	27088	5043	POST -19,7
Total Trafic Régulier International	A	561	74528	909	15783	90311	15603	58,8	2695048	258547	PAXt -4,3
	D	559	74948	1258	15783	90731	153309	59,2	233884	68503	FRET +4,3
	T	1120	149476	2167	31566	181042	306912	59	2928932	327050	POST -6,5
TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL NON-REGULIER											
U.T.A	A	2	404			404	904	44,7	3151		
	D	2	416			416	904	46	1080		
	T	4	820			820	1808	45,4	4231		
Air New Zealand	A	1			367	367	390	94,1			
	D	1			367	367	390	94,1			
	T	2			734	734	780	94,1			
Air France	A	3	554			554	844	65,6	1643		
	D	3	288			288	876	32,9			
	T	6	842			842	1720	49	1643		
Minerve	A	80	6899	1	7120	14019	25965	54	30969		
	D	80	7031	10	7120	14151	25861	54,7	230		
	T	160	13930	11	14240	28170	51826	54,4	31199		
American Transair	A	3	244			244	886	27,5			
	D	3	259			259	886	29,2			
	T	6	503			503	1772	28,4			
United Airlines	A	4	968			968	1388	69,7	5622		
	D	4	1012			1012	1388	72,9			
	T	8	1980			1980	2776	71,3	5622		
British Airways	A	1	65			65	100	65			
	D	1	72			72	100	72			
	T	2	137			137	200	68,5			
T.C.A	A	1	6			6	6	100			
	D	1	6			6	6	100			
	T	2	12			12	12	100			
Total Trafic Non-Régulier International	A	95	9140	1	7487	16627	30483	54,5	41385		PAXt -13,4
	D	95	9084	10	7487	16571	30411	54,5	1310		FRET +280,6
	T	190	18224	11	14974	33198	60894	54,5	42695		POST
TOTAL TOUT TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL											
Total Trafic International	A	616	81736	918	19380	101116	171724	58,9	2757855	259599	PAXt -4,3
	D	614	82096	1272	19380	101476	171455	59,2	236895	69875	FRET +4,3
	T	1230	163832	2190	38760	202592	343179	59	2994750	329474	POST -6,5

AERODROME DE TAHITI-FAA'A

REALISATIONS-ETUDES

- Etudes Système SIGMA: Définition du Strip, intégration des routes FPL.
- Traitement de plusieurs dossiers d'infraction.
- Préparation, programmation des inestissements SETIL (en vue de la COCOECO du 10/6).
- Réalisation d'une exposition photos pour le trentième anniversaire.
- Aménagement du nouvel entrepôt Logistiques (Hangar Fylliod) en ZN.
- Etude du dossier saisie statistiques du Bureau de Piste.

SECURITE

- Accident du F-ODHE, le 9/05 (et traitement du dossier).

- Demande d'exonération pour des équipements de sécurité.
- Embauche d'un pompier stagiaire.
- Traitement grèves TAC/ICNA.
- Nominations nouveau Chef et Chef-Adjoint Section Sol.
- Aménagement éclairage aire EVASAN/Zone Nord.
- Traitement de vols charters United Airlines/Paquebot.
- Instruction **M. SHIRO ABE**
- Qualification Approche **M. LEMARCHAND**.
- Qualifications locales SAS **Mme ROUSIC**.
- Exercice SAREX le 16/04, participation de la vedette SSIS.
- Mission DNA/SAR (du 17 au 26/04), Réunions diverses.
- Accident du DO 228 à NUKU-HIVA le 18/04, mise en oeuvre d'une opération SAR, coordinations vols supplémentaires.
- CI tour de piste à 1000

pieds.

- Réunion des usagers internationaux (AOC), le 25/04.
- Plusieurs arrêts dérogatoires de survol.
- Qualifications Chefs de quart SAS (3).

SURETE

- Coordination vol spécial US (membres du Congrès Américain).
- Mise au point traitement des bagages de soute à 100 % sur certains vols.
- Mise en services d'un programme Fichier personnels de la BGTA.
- Visite Inspecteur Général Gendarmerie le 11/04.
- Définition du programme du sûreté à 5 ans .
- Mise au point définitive du principe SACACPA avec le SIA.
- Stage NEDEX, **Mr. TIRATEAU**, à Arue.

- Etude projet réalisation zone stérile avant enregistrement.
- Opération Alerte colis suspect dans l'aérogare, le 19/04.
- Réunion de COS: Le 15/04, le 13/05, le 18/06.
- Evolution dans l'application des mesures de sûreté renforcées.
- Etude installation de barrières Hyperfréquences .
- Finition clôtures en zone SE de la plate-forme.
- Fournitures d'étiquettes de Sûreté sécables au Service des Douanes.
- Coordinations diverses à la suite de la grève des personnels de la SOMCAT le 07 et 08/06.
- Passage du Premier Ministre Malaisien les 17 et 18/06.
- Concertation avec divers riverains de l'aéroport (Pb de clôtures).
- Barrages routiers en ville les 22, 23, et 24/06, coordinations diverses

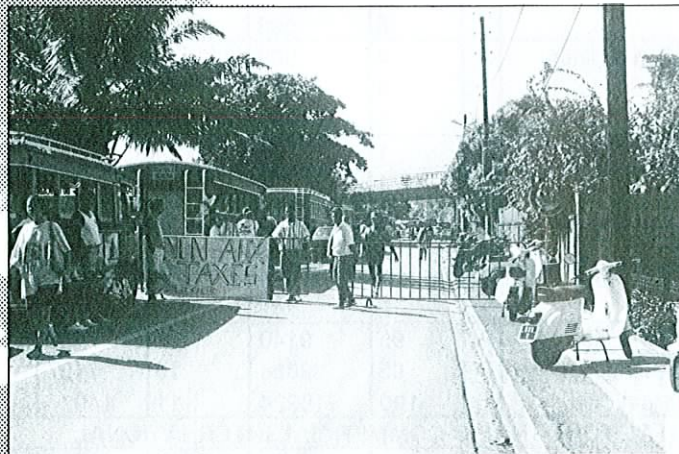
Mise en place de Navettes SSIS

A l'occasion des barrages routiers qui avaient été installés entre Papeete et Faaa à la fin du mois de juin, l'aéroport de Tahiti-Faaa a mis en place des navettes maritimes à l'aide des vedettes de la SSIS entre la darse de l'aéroport et le quai d'honneur de

Papeete pour permettre aux agents de l'Aviation Civile isolés de venir travailler. A cette occasion la darse a également été largement utilisée par d'autres bateaux pour transporter les usagers dans l'aéroport.



La vedette de la SSIS amenant au travail les agents de l'Aviation Civile.



Barrage routier entre Faaa et Papeete.

ACTIVITE DE L'AEROPORT DE TAHITI-FAAA

TOUR DE CONTROLE

Mouvements commerciaux comprenant IFR	8 059 3 138
Mouvements non-commerciaux comprenant IFR	10 668 1 972

Total	18 727
Total IFR	5 110

Mouvements Commerciaux Internationaux	610
---------------------------------------	-----

Total mouvements non-commerciaux comprenant	10 668
Aéro-Club de Tahiti	3 997
Aéro-Club UTA	3 225
Privés	3 005
Autres	441

BUREAU DES TELECOMMUNICATIONS

Total des messages reçus	1 269 799
sur réseau international	429 136
sur réseau local	840 663
Moyenne quotidienne	13 953

Total des messages émis	174 222
sur réseau international	86 692
sur réseau local	87 530
Moyenne quotidienne	1 914

BUREAU DE PISTE

Validation de licences de personnel navigant professionnelles	32
non-professionnelles	34

Effectifs des personnels navigants basés	
professionnels	69
corps techniques	6
privés	210

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE

Notam classe 1 série A reçus	32 593
Notam classe 1 série A émis	27
Notam classe 1 série C émis	46
Protections aéronautiques fournies	283
Circulaires locales d'information	5

S.S.I.S.

Feux extincteur	0
Feux aéronef	0
Alerte aéronef	3
Accident aéronef	0
Surveillance mises en route et mouvements	624
Surveillance d'avitaillements	627
Interventions diverses	8
Instructions	4
Exercices nautiques Elir 90 et canot	17
Exercices sur feux	2
Entraînement plongée	12

GARAGE

Interventions véhicules et vedettes SSIS	12
Interventions véhicules de liaison	27

CENTRE DE CONTROLE

Trafic en route	
mouvements internationaux	-
mouvements interinsulaires	-

S.A.R.

Evacuations sanitaires	-
Total des heures effectuées	-

Nous avons appris la naissance de :

CARNET ROSE

- **Mihirangi, Miama, Myosotis** au foyer de **MOEROA Vairatoa**, TAC/CEAPF à Papeete, le 3/6/91
- **Eva, Atea, Michèle** au foyer de **BEAUGRARD Bruno**, TAC/CEAPF à Papeete, le 7/6/91



(Renseignements fournis par le Service Météorologique de la Polynésie Française)

RESUME MENSUEL DU TEMPS METEOROLOGIQUE

MOIS D'AVRIL 1991

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEME					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE NB JOURS	INSOLATION EN HEURES			PRESSION 0,1 hPa		VENT NB JOURS >16m/s	EVAPORATION POTENTIELLE	
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	PERIODE NB ANS	MOIS	E	NB JOURS >0,1	NB JOURS >10	PERIODE NB ANS		MOIS	E	PERIODE NB ANS	MOIS	E		E calculée	ETP
ATUONA	26,8	0,2	33,6	22,2	30	98	-33	10	2	30	0	241	22	29	10119	0	4	107	103
BORA-BORA	27,6	0,5	34	22,6	27	79	-56	9	1	41	1	230	1	23	10132	-3	0	114	103
TAHITI-FAA'A	27,4	0,6	34,5	22	34	138	4	13	4	34	8	224	-9	33	10138	1	3	120	108
TAKAROA	28,9	0,8	33,1	25,3	25	33	-82	18	0	25	0	284	47	24	10127	-0,3	3	178	145
HAO	27,6	0,3	30,8	23,3	26	195	86	19	6	26	0	200	-46	21	10143	-1	4	144	121
HEREHERETUE	26,8	-0,1	31,1	22,4	25	386	250	19	6	29	2	198	-36	24	10151	1	2	126	104
RIKITEA	23,9	-0,6	28,9	19,4	11	391	266	25	12	11	6	131	-60	10	10159	0	1	80	67
REAO	27,7	0,7	35,6	23	20	79	-19	14	3	20	2	229	-11	19	10142	-3	3	99	89
MURUROA	26	-0,3	31,3	21,3	20	404	304	19	11	20	0	166	-59	18	10158	2	3	140	112
TUBUAI	24,4	-0,3	29,2	17,8	25	106	-75	20	1	25	0	163	-22	24	10159	-2	6	90	79
RAPA	21,7	-0,7	26,8	15,8	30	129	-122	23	5	30	0	133	5	29	10157	-9	13	70	57

MOIS DE MAI 1991

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEME					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE NB JOURS	INSOLATION EN HEURES			PRESSION 0,1 hPa		VENT NB JOURS >16m/s	EVAPORATION POTENTIELLE	
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	PERIODE NB ANS	MOIS	E	NB JOURS >0,1	NB JOURS >10	PERIODE NB ANS		MOIS	E	PERIODE NB ANS	MOIS	E		E calculée	ETP
ATUONA	26,8	0,7	34,1	22,2	30	33	-111	10	1	30	0	241	22	29	10104	-3	1	141	140
BORA-BORA	27,1	0,7	32,7	22,2	27	141	-12	16	3	41	1	214	-3	23	10105	-11	0	135	134
TAHITI-FAA'A	26,9	0,9	33,2	19,6	34	94	-6	12	3	34	2	217	-11	33	10107	-12	1	144	136
TAKAROA	28,3	0,7	32,9	23,8	25	165	88	14	5	25	1	241	-8	24	10106	-8	0	189	173
HAO	27,1	0,6	30,3	22,8	26	205	97	20	7	26	2	207	-38	21	10111	-15	1	149	139
HEREHERETUE	26,5	0,8	31,5	22,1	25	65	-83	12	2	29	0	202	-18	24	10112	-17	3	141	130
RIKITEA	23,1	0	28,6	18,5	11	176	50	15	6	11	1	165	-10	10	10130	-22	x	93	90
REAO	27,1	0,9	33,7	20,1	20	256	151	12	5	20	0	234	-4	19	10119	-14	1	139	136
MURUROA	25,3	0,2	29,8	21,2	20	101	-18	17	3	20	0	193	-15	18	10116	-25	12	149	130
TUBUAI	22,6	-0,5	29,4	12,6	25	196	56	18	6	25	0	141	-30	24	10126	-11	8	128	118
RAPA	20,3	-0,3	25,1	13,6	30	160	-106	21	6	30	0	126	8	29	10144	-13	13	xxx	xxx

MOIS DE JUIN 1991

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEME					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE NB JOURS	INSOLATION EN HEURES			PRESSION 0,1 hPa		VENT NB JOURS >16m/s	EVAPORATION POTENTIELLE	
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	PERIODE NB ANS	MOIS	E	NB JOURS >0,1	NB JOURS >10	PERIODE NB ANS		MOIS	E	PERIODE NB ANS	MOIS	E		E calculée	ETP
ATUONA	26,3	0,8	30	32,9	22,2	124	-54	17	4	30	0	183	-10	29	10114	0	1	131	131
BORA-BORA	26,3	0,7	27	31,4	22,4	32	-74	7	1	41	0	200	-14	23	10115	-10	1	113	110
TAHITI-FAA'A	26	1,1	34	32,7	20,3	16	-45	3	1	34	0	235	16	33	10119	-8	3	130	118
TAKAROA	27,6	0,8	25	32	23,5	44	-54	11	2	25	0	246	27	24	10117	-6	1	163	143
HAO	25,5	0	26	29,9	21,1	153	53	17	3	26	1	172	-40	21	10124	-12	4	154	133
HEREHERETUE	24,7	0,2	25	30,4	19,5	24	-88	13	1	29	0	203	-3	24	10125	-15	3	134	116
RIKITEA	20,8	-1	11	26	15,8	235	70	15	7	11	1	108	-42	10	10138	-22	0	84	78
REAO	25,4	0,3	20	30,4	21,4	92	-111	17	2	20	0	149	-21	19	10133	-11	1	146	128
MURUROA	23,6	-0,4	20	28,9	19,5	58	-65	14	2	20	0	152	-43	18	10134	-18	7	145	122
TUBUAI	21,4	-0,1	25	26,6	14,6	200	91	18	2	25	0	148	-29	24	10127	-24	4	98	87
RAPA	19	0	30	24,5	13,3	102	-113	22	2	30	0	104	-10	29	10121	-40	12	88	71

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

LES STATISTIQUES TOURISTIQUES

L'embellie constatée au mois d'avril aura été sans suite puisque les statistiques des mois de mai et juin montrent la poursuite de la diminution du nombre de touristes.

Le nombre de touristes a diminué de 2 295 au cours du premier semestre 1991.

Les diminutions viennent :

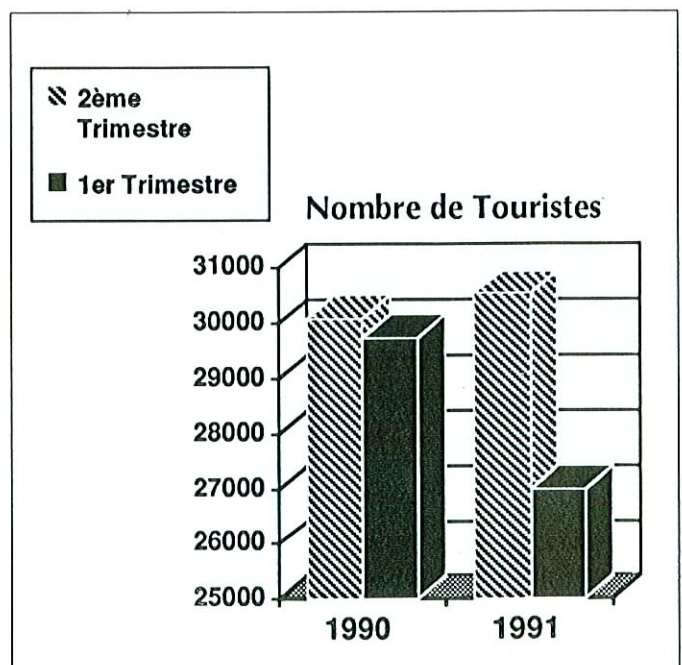
- de la zone Amérique du Nord..... - 1 945 soit - 9,12 % ;
- de la zone Europe..... - 1 483 soit - 6,85 % ;

Les augmentations viennent :

- de la zone Amérique du Sud..... + 598 soit + 40,71 % ;
- de la zone Pacifique..... + 510 soit + 3,41 %

(grâce à une forte progression de la Nouvelle-Zélande..... + 413 soit + 21,85 % et une augmentation sensible du Japon + 227 soit + 3,84 %).

Nombre de Touristes	1990	1991	Variations
Avril	9960	11914	+19,62 %
Mal	10041	9052	-9,85 %
Juin	10075	9559	-5,12 %
Total 2ème Trimestre	30076	30525	+1,49 %
Rappel 1er Trimestre	29737	26993	-9,23 %
Total 1er Semestre	59813	57518	-3,84 %



Escale à TAHITI-FAAA d'un DC8 équipé en hôpital pour les yeux

L'aéroport de Tahiti-Faaa a accueilli le 3 août dernier, pour une courte escale, le DC8 de la société ORBIS en provenance de Colombie via l'Île de Pâques et à destination de la Chine via Hong-Kong.



2 des 8 membres composant le Projet ORBIS dans la cabine de pilotage du DC8.



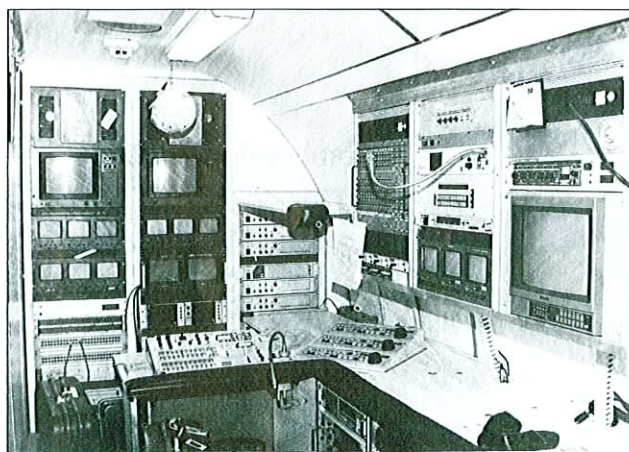
Informations médicales sur les yeux.

Cet appareil a la particularité d'être aménagé en hôpital pour traiter les maladies de l'oeil. La société ORBIS, qui l'exploite, intervient dans les pays en voie de développement à la demande de leurs gouvernements. Soixante-dix pays ont ainsi été déjà visités. L'équipe médicale, qui est transportée, peut effectuer à l'intérieur de l'appareil toutes les opérations sur les yeux ; en outre, elle organise des séminaires de formation sur l'ophtalmologie au profit des personnels locaux concernés : docteurs, infirmiers, techniciens, enseignants.

ressources proviennent de dons de particuliers, de fondations ou de gouvernements ; c'est ainsi que l'appareil a été offert par la compagnie américaine United Airlines. Les pilotes et les docteurs exercent leurs fonctions bénévolement en plus de leurs activités habituelles.

La Société ORBIS a pour objectif de combattre les maladies des yeux et la cécité à travers le monde. Ses

Compte tenu du caractère humanitaire de la mission effectuée, la société ORBIS a été exonérée à Tahiti des différents frais relatifs au passage du DC8 : redevance pour services terminaux de la circulation aérienne par l'aviation civile, assistance technique par l'escale internationale d'Air Tahiti, approvisionnement en carburant par la société MOBIL.



Un équipement vidéo sophistiqué qui permet aux praticiens formés de repartir avec la "vidéo" de l'opération.

Une salle de formation pouvant accueillir 18 praticiens..



SIGNATURE D'UN PROTOCOLE D'ACCORD A LA DGAC

Après plusieurs semaines de négociations un protocole d'accord a été signé le mercredi 10 juillet 1991 par le Ministre chargé des Transports, le Directeur Général de l'Aviation Civile et les organisations syndicales représentatives des personnels de la DGAC.

Le préambule de ce protocole est reproduit ci-après :

1°) - La Direction Générale de l'Aviation Civile devra continuer à assurer d'ici à 1994 un trafic aérien en augmentation sensible.

Par ailleurs, la DGAC est engagée dans des actions qui ont pour objet d'améliorer la sécurité et la sûreté du transport aérien, de poursuivre la formation des personnels de conduite des aéronefs, et la construction du marché unique européen.

Dans ce contexte, les personnels de l'Aviation Civile continueront à assurer dans les meilleures conditions de sécurité et de régularité les missions de service public qui leur sont confiées, et à s'adapter à leur évolution.

A cette fin, les dispositions du présent protocole d'accord prévoient des améliorations significatives en matière d'effectifs, de conditions de travail, de formation, de rémunération et de déroulement de carrière.

2°) - Ces dispositions qui s'inscrivent dans le cadre de la fonction publique intéressent tous les corps de l'Aviation Civile dont elles soulignent la solidarité et la complémentarité et renforcent l'unité de l'Aviation Civile, marquée par la création d'un budget annexe de l'Aviation Civile.

3°) - Par la conclusion du présent protocole d'accord d'une durée de 3 ans, les signataires manifestent leur volonté d'apporter aux usagers, de façon durable et dans les meilleures conditions de régularité et de sécurité, les prestations qu'ils sont en droit d'attendre d'un service public.

Fonctionnement des services Médicaux Outre-Mer

Le Service d'Etat de l'Aviation Civile souhaite, comme cela a été fait pour la Nouvelle-Calédonie, s'attacher le service d'un médecin du travail.

Le problème devient crucial depuis la disparition du Centre Médico Social des Fonctionnaires de Tahiti qui servait de conseil de santé et de comité médical.

Une solution dans ce sens doit être retenue dans les meilleurs délais afin de faciliter les visites médicales actuellement en instance de TAC/CEAPF à titulariser.

Une mission composée de Monsieur Michel BALME, Chef du Bureau des Affaires Sociales et Sanitaires à la Direction des Relations Humaines et Financières et du Professeur Jacques CHEVALERAUD, Médecin Chef de la DGAC/

DMN, s'est rendue en Polynésie Française du 02 au 07 juin 1991, afin d'étudier et de voir sur place ce problème. Ils ont rencontré, à cette occasion, outre le Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile, le Docteur WONG FAT, Directeur de la Santé Publique, M. Marc JAMMET, Directeur du CHT de Mamao, le Professeur GRAS, médecin agrégé pour les visites médicales à normes du personnel Technique au CHT de Mamao ainsi que Docteur Neudin, Chef du Centre Médico-Social des fonctionnaires.

Ils ont également tenu une séance de travail avec les différents Chefs de service concerné et ont effectué une visite des installations du Service de l'Aviation Civile sur l'Aérodrome de Bora-Bora.

M. RATIARSON, Chef du service Administratif les a accompagnés dans leurs différents déplacements.

Il faut signaler par ailleurs que depuis le départ du Professeur GRAS (début juillet 1991) des problèmes sont apparus au niveau de la visite médicale à norme du personnel technique du Service d'Etat de l'Aviation Civile. Son remplaçant devant arriver au début du mois de septembre 1991, tous ces problèmes devraient être résolus.

DEPARTS de Messieurs BOSCHAT et SURY DU SIA

Vendredi 28 juin dernier, les collègues et amis de Michel BOSCHAT et de Patrick SURY se sont retrouvés au S.I.A. autour d'un pot sympathique à l'occasion de leur retour définitif en Métropole.

Michel BOSCHAT, Ingénieur des TPE, après plusieurs postes en Métropole et à la Réunion, a été chargé pendant 3 ans du Bureau Technique du SIA. Une promotion au grade d'Ingénieur Divisionnaire l'a rappelé en Métropole. Il a quitté définitivement le Territoire le 03 août 1991.

Patrick SURY, Assistant Technique des TPE, précédemment en poste à la DRAC Sud/Ouest, a été affecté pendant 4 ans en tant que chargé d'Etudes au Bureau Technique. Il

s'occupait essentiellement d'études concernant les aires aéronautiques et notamment de l'agrément des hélistation. Il a quitté définitivement le Territoire le 09 juillet 1991.

Il a été remplacé par Philippe PARTOUT, ATTPE, venant de la DDE du Val d'Oise, depuis le 09 juin 1991.



M. BOSCHAT («Le Chat») au centre et M. SURY («la souris») au milieu du personnel féminin du SIA à l'occasion de leur pot de départ.

Départ à la retraite de Stéphane JUVENTIN

Stéphane JUVENTIN, Chef Technicien de l'Aviation Civile a passé la plus grande partie de sa carrière à NOUMEA, puis en Polynésie Française.

Après avoir tenu le poste de Chef d'aérodrome à Bora-Bora de février 1966 à février 1972, il a dirigé avec beaucoup de sagesse et de dévouement la section sol de l'Aéroport de Tahiti-Faa'a où il était très apprécié de ses personnels.

Souhaitons-lui une excellente retraite à Punaauia.



Stéphane JUVENTIN entre Guy YEUNG et Daniel GOYAT lors du repas organisé à son intention à l'occasion de son départ.

Le Département des Aéroports de la S.E.T.I.L.
vous Accueille,
vous Informe...
avec le Sourire.



S.E.T.I.L.

Société d'Équipement de Tahiti et des Iles, concessionnaire des Aéroports
d'État de Tahiti Faaa - Raiatea - Bora-Bora et des Aéroports Territoriaux
de Huahine et Moorea

B.P. 177 PAPEETE - TAHITI - TÉL. : 42.60.61 - FAX : 43.73.91

AIR TAHITI

Le voyage enchanteur...



33 destinations enchanteresses.

Le rêve devient réalité
avec Air Tahiti.

Pourquoi aller plus loin
alors que les voyages du
bonheur sont
à votre portée en Polynésie.

33 escales paradisiaques
c'est Air Tahiti.

Renseignements: 42-24-44



Le commandant de bord
Alec Drollet
et son co-pilote
François Emery



Embarquement
immédiat