



La sortie de ce numéro au mois d'août me donne l'occasion de revenir sur un certain nombre de points qui ont marqué cette première partie de l'année.

Le début de l'année 2003 aura été marqué par la baisse du trafic générée par la guerre de l'Irak et surtout le syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS), baisse dont les effets ne seront pas neutres pour le tourisme et l'économie polynésiens.

Le premier semestre aura également été placé sous le signe des mouvements sociaux dont la très longue grève des personnels de l'exploitant aéroportuaire qui n'a eu que très peu d'impact sur le trafic en raison notamment

des mesures conservatoires prises par le Haut-Commissaire.

Mais l'année 2003 est aussi celle de la consécration d'Air Tahiti Nui avec l'arrivée de deux nouveaux Airbus A340-300, des comptes 2002 presque équilibrés (déficit affiché de 77 MFCP au lieu de 1,4 Milliard FCP prévus). C'est aussi l'annonce par Air France de son maintien en Polynésie française d'autant qu'elle réalise actuellement un bénéfice de 2 % sur la ligne Paris-Papeete et de l'arrivée possible vers 2006/2007 de l'Airbus A380.

Tous ces faits se sont inscrits dans un environnement en pleine mutation avec le vote en mars 2003 de la loi constitutionnelle portant réforme de la décentralisation de la République française, la préparation de la loi programme pour l'Outre-mer, la nouvelle loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française et la visite du Président de la République française qui a confirmé les liens spécifiques de la France avec la Polynésie française.

Les aéroports d'Etat, dont celui de Tahiti Faa'a, étant dans le domaine de l'aviation civile au cœur du nouveau partage de compétences entre l'Etat et le Territoire, nous avons souhaité que le dossier du trimestre constitue une approche pédagogique de la gestion aéroportuaire afin de mieux faire comprendre les mécanismes les plus importants et la complexité relationnelle. Il est en effet important, pour bien appréhender les conséquences des futurs changements, de situer la gestion d'un aéroport dans son contexte réglementaire, économique, politique et technique et de bien connaître le rôle des différents acteurs, tant au niveau local que national ou international.

A cet égard, il pourra être intéressant de voir, dans le nouveau système juridique sans précédent qui sera induit pour Tahiti Faa'a par le nouveau partage de compétences « Etat-Territoire », s'il est possible de s'inspirer de certaines réflexions de l'Union des chambres de commerce et gestionnaires d'aéroports (UCCEGA), notamment celles relatives à la création de société aéroportuaire.

Je terminerai en souhaitant que, quelle que soit la solution retenue pour la gestion de l'aéroport de Tahiti Faa'a, toutes les parties prenantes recherchent un dispositif qui garantisse la sécurité des vols, le bon fonctionnement de la plate-forme, l'égalité du traitement des usagers et qui permette aux compagnies desservant Tahiti de pratiquer des tarifs aériens suffisamment attractifs pour continuer à faire venir sur le fenua des touristes en nombre.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Guy Yeung', written over a horizontal line.

Guy Yeung,  
directeur de l'Aviation civile  
en Polynésie française

Page 3

## INTERVIEW

- Marc Koska, Héli Inter : "Héli Inter reste optimiste malgré une année difficile"

Page 4

## DE A À Z

- C comme... code share

Page 5-6-7

## AÉROPORTS ET AÉRODROMES DE POLYNÉSIE

- Nouvelles mesures de sûreté pour le fret
- Le projet Haopa à l'étude
- Les aérodromes en voie d'homologation

Page 8-9

## PLEIN CIEL

- 1<sup>er</sup> bilan du groupe prévention sécurité
- Une balise pour améliorer le sauvetage en mer

Page 10

## RÈGLEMENTATION

- Les dispositifs anti-abordage rendus obligatoires

Page 11

## OUTILS DU MANAGEMENT

- Formation aux entretiens annuels d'évaluation

Page 12

## MÉTIER

- Mécanicien de maintenance

Page 13-14-15

## ÉCHOS DU MONDE AÉRIEN

- Un accueil populaire sur le tarmac pour Jacques Chirac ■ Air Tahiti Nui et Air Tahiti font les comptes ■ En cas d'affluence, manifestez-vous !

Manureva magazine n° 102 [1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> trimestre 2003] Publication du service d'État de l'aviation civile en Polynésie française – BP 6404 Faa'a-Aéroport Tahiti. Directeur de la publication : Guy Yeung. Rédaction en chef : Olivier Hamonic. Rédaction et réalisation : Axelle Buchwalter. Ont contribué à ce numéro : Jean-David Bol, Michel Boschat, Michel Blum, Christian Limongi, Daniel Mottard, Francis Sacault, Julien Torres. Tél Standard : [689] 86 10 10. Tél Rédaction : [689] 86 10 07. Fax [689] 86 10 09. Email : manureva@seac.pf – Site web : www.seac.pf. Flashage : Scoop. Impression : STPmultipress. Photo de couverture : Héli Inter.

# Héli Inter reste optimiste malgré une année difficile

*Manureva : "Héli Inter est basé à Tahiti, Bora Bora et Nuku Hiva. Comment se répartissent vos activités sur ces trois sites?"*

Marc Koska : "Sur chacun de ces sites, notre activité se décompose en transport de passagers, circuits touristiques et travail aérien. A Tahiti et aux Marquises, les trois activités sont à peu près équivalentes. A Bora Bora, l'activité circuit touristique est plus importante qu'ailleurs. Le travail aérien que nous réalisons concerne essentiellement les prises de vues - photographies ou films pour des sociétés de production françaises ou étrangères - , la lutte contre la mouche des fruits et la lutte contre les incendies. A Tahiti, nous sommes également sollicités pour des réparations sur les lignes à haute tension. Une grosse partie de notre activité concerne également les EVASAN. Nous sommes disponibles 24 heures sur 24 sur chacun de nos sites en cas d'urgence. Les EVASAN représentent 20 % de l'activité de chacun de nos sites."

*Manureva : "Quelle activité est-elle la plus rémunératrice ?"*

MK : "Nos prix sont fixés sur le coût horaire d'exploitation qui est fixe, quelle que soit l'activité pratiquée. Le prix de l'heure de vol est d'environ 150 000 FCP pour un monomoteur et 230 000 FCP pour un bimoteur. Il faut savoir que les coûts liés à la maintenance sont aussi élevés pour nos hélicoptères que pour un avion bi-turbine de type Beechcraft 200. Pourtant, nos hélicoptères offrent deux fois moins de sièges."

*Manureva : "Quels hélicoptères utilisez-vous ?"*

MK : "Notre flotte en activité comprend trois Ecureuil monomoteurs (AS 350) et un Twinstar bimoteur (AS 355). Deux Ecureuils sont basés à Tahiti, le troisième à Bora Bora. Le Twinstar est à Nuku Hiva. Pour entretenir les appareils, nous disposons d'un atelier de maintenance

agréé JAR 145. Nous nous occupons aussi de la maintenance du Bell 206 de la jeune société Rangiroa Hélicoptère. Le Twinstar est entretenu sur place à Nuku Hiva. L'Ecureuil de Bora Bora vient à Tahiti à chaque visite programmée, car nous ne disposons pas aux îles Sous-le-Vent d'un hangar d'entretien. Pour faire voler tous ces appareils Héli Inter compte cinq pilotes. En tant que chef pilote et instructeur, je suis en charge des contrôles périodiques."

*Manureva : "Envisagez-vous de vous équiper de bimoteurs ?"*

MK : "Il est vrai qu'une nouvelle réglementation, l'OPS3, est déjà applicable en métropole. Cette réglementation régit l'utilisation des hélicoptères dans le cadre du transport aérien public. Si elle était promulguée ici, Héli Inter serait conduite à exploiter uniquement des bimoteurs."

*Manureva : "Un investissement que vous pourriez réaliser ?"*

MK : "Etant donné la conjoncture actuelle, cela paraît irréalisable. Notre chiffre d'affaires a connu une baisse de 30 % en 2002. Comme tous les professionnels du transport aérien et du tourisme, nous subissons le contre-coup des attentats du 11 septembre 2001 à New York, de l'arrêt des Renaissance, de la guerre en Irak et de la pneumopathie atypique. En 2002, nous n'avons réalisé que 994 heures de vol contre 1399 en 2001. Dans le cas où la demande ne reprend pas cette année, la situation sera suffisamment inquiétante pour mettre en question l'activité de la société. Malgré tout, je veux rester optimiste. Héli Inter a été créé en 1994 et jusqu'en 2001, notre croissance a été continue. Nous espérons que l'activité reprendra bientôt pour nous permettre de continuer à offrir tout le panel d'activités que nous proposons depuis maintenant presque dix ans."



*Manureva a rencontré Marc Koska, président directeur général de Héli Inter Polynésie, société implantée sur le territoire depuis 1994. Il nous présente l'activité de la compagnie ainsi que ses perspectives d'avenir.*

## HÉLI INTER

Flotte : 3 Ecureuils monomoteurs (AS 350) et 1 Twinstar bimoteur (AS 355).

Effectifs : 21

Heures de vol en 2002 : 994

Prix de l'heure de vol :  
152 000 FCP (monomoteur)  
230 000 FCP (bimoteur)

# C comme... code share

**Les accords de partage de code fleurissent partout dans le monde depuis les années 1980, et le phénomène s'est encore accru avec l'apparition des alliances globales. Les avantages offerts par le partage de code sont nombreux. Et pourtant, certaines dérives sont possibles.**

Difficile de savoir de nos jours si la compagnie avec laquelle vous avez réservé sera effectivement celle avec laquelle vous voyagerez. Et ne vous fiez pas au nom inscrit sur votre carte d'embarquement ! C'est ce qu'on appelle le partage de code (code share) : un système qui permet à une compagnie aérienne de vendre, sous son code, un vol qu'elle n'assure pourtant pas. Le code share est apparu au milieu des années 1980 aux Etats-Unis, avec le développement des systèmes de réservation informatisés. A l'époque, les accords ont été signés entre les compagnies aériennes américaines nationales et les compagnies régionales. Le partage de code s'est ensuite étendu aux lignes internationales.

Air Tahiti Nui et Air France ont mis en œuvre dès mai 2002 un accord de partage de code qui porte sur les vols vers Paris. Comment fonctionne cet accord ? Prenons un client Air Tahiti Nui. Théoriquement, il pourra voler tous les jours vers Paris, en utilisant indifféremment un

vol Air Tahiti Nui ou Air France. Dans la pratique, au moment de la réservation, Air Tahiti Nui privilégiera le remplissage de ses avions. Cependant, si le client souhaite voyager un jour où le vol est opéré par Air France, Air Tahiti Nui pourra lui vendre un siège sur ce vol, dans la mesure des places disponibles. Bien entendu, elle le fera automatiquement si ses vols sont pleins. Le nom de la compagnie indiqué sur le billet sera toujours Air Tahiti Nui, même dans le cas où le vol est opéré par Air France.

Des "plus" incontestables ?

Le développement des alliances auquel on assiste depuis le début des années 1990 a entraîné la banalisation de la pratique du partage de code. Les alliances globales couvrent aujourd'hui plus de 60 % du trafic mondial et s'étendent sur quatre continents. Elles permettent aux compagnies de constituer à l'échelle du globe un réseau virtuel et de réaliser simultanément d'importantes économies d'échelle. Elles participent ainsi à la rentabilisation des moyens de production et, en particulier, à l'amélioration du coefficient de remplissage des avions.

Du côté des compagnies, on vante les « plus » incontestables qu'offrent les alliances aux passagers : un choix de destinations étendu, les horaires coordonnés, les programmes de fidélité, l'enregistrement unique, les bagages pris en charge sans ré-enregistrement...

Certains spécialistes du secteur ne manquent pas cependant de pointer du doigt les défauts du système. Pour commencer, l'aspect « tromperie sur la marchandise » induit par le code share. Le voyageur achète un service à une compagnie mais vole avec une autre. La loi américaine fait aujourd'hui obligation aux agents de voyage d'indiquer à leurs clients le nom du transporteur effectuant un vol. En Europe, il ne s'agit pour l'heure que d'une recommandation. Par ailleurs, le renforcement des alliances avec partage de code pose la question du retour des oligopoles, avec pour conséquences éventuelles un moindre choix de vols pour les passagers et le risque de voir les tarifs augmenter.

*Axelle Buchwalter*



## LES ALLIANCES GLOBALES AUJOURD'HUI

SkyTeam (créée en juin 2000) : Aeromexico, Air France, Alitalia, CSA, Delta, Korean Air.

Oneworld (créée en février 2000) : Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Lan Chile, Qantas.

Star Alliance (créée en mai 1997) : Air Canada, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines, British Midland, Lauda Air, LOT, Lufthansa, Mexicana, SAS, Singapore Airlines, Spanair, Thai Airways, Tyrolean, United, Varig.

L'alliance Qualifyer, créée en mars 1998, a disparu à la suite de la cessation d'activité de Swissair. Le programme de fidélité du groupe existe toujours malgré tout.

## SÛRETÉ

# Nouvelles mesures pour le fret

*De nouvelles mesures de sûreté s'appliquent au fret depuis le 1<sup>er</sup> mai 2003 en Polynésie française. Gros plan sur ces mesures et les procédures mises en place.*

Caisses de poisson frais, colis postaux, plateaux repas et autres marchandises sont quotidiennement chargés à bord des avions au départ de Tahiti-Faa'a. Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2003, de nouvelles mesures de sûreté s'appliquent à toutes ces marchandises. La première étape du processus a démarré le 3 janvier 2002 avec la parution de la loi n°2002-3. Cette loi introduisait le principe de "l'établissement connu", de "l'agent habilité" et du "chargeur connu". Le décret n°2002-1026 du 31 juillet 2002 est venu préciser les modalités pratiques d'application de cette loi. Le nouveau dispositif ne remet pas en cause la responsabilité de la compagnie aérienne : elle a toujours pour obligation de s'assurer que toute marchandise embarquant à bord d'un avion est bien sécurisée. Pour satisfaire à cette obligation, la compagnie peut désormais s'appuyer sur un agent habilité. Il s'agit d'Air Tahiti ou d'un transitaire disposant d'un agrément d'Etat pour effectuer la sécurisation du fret provenant de l'exportateur. Si l'ensemble des compagnies aériennes ou des agents de fret disposant d'un agrément d'agent habilité ont l'obligation d'embarquer du fret sécurisé, contrôlé par radioscopie à l'aide de rayons X, elles ne peuvent cependant pas passer au crible des marchandises de trop grandes dimensions, à l'emballage opaque ou bien qui pourraient être détériorées par des temps de traitement trop longs. Force est donc, si l'on veut sécuriser ce type de fret difficilement contrôlable, d'en confier le soin au chargeur lui-même. C'est ici qu'intervient la notion de chargeur connu introduit par la loi du 3 janvier 2002. Les entreprises concernées en Polynésie française sont essentiellement des entreprises qui expédient du poisson frais ou des poissons vivants destinés aux aquariophiles américains et européens. Dernier type de marchandise concerné par la

loi du 3 janvier 2002 : les plateaux repas et autres matériels chargés à bord pour le confort des passagers : couvertures, coussins... Les nouveaux textes prévoient qu'un agrément puisse être délivré aux établissements qui fournissent ces marchandises : les établissements connus.

## Mobilisation générale des acteurs

Depuis la parution des textes, tous les acteurs concernés se sont mobilisés afin de répondre aux nouvelles exigences. Pour recevoir l'agrément "chargeur connu" ou "établissement connu", les entreprises doivent présenter un dossier de demande. Suit une visite initiale réalisée par la gendarmerie des transports aériens (GTA), qui s'assure que les installations et le mode de transport des marchandises sont conformes. L'agrément délivré est valable cinq ans. Chaque année, le chargeur ou l'établissement connu devra envoyer un bilan de l'année écoulée au service gestionnaire du dossier, l'aviation civile. Des visites inopinées pourront également être menées pour vérifier que les conditions de travail qui ont justifié l'agrément sont toujours valables. Une dizaine d'entités sont concernées par cette procédure sur le territoire : expéditeurs de poissons, SHRT et commissariat Air Tahiti. La procédure d'agrément est différente pour les agents habilités, qui sont pour la plupart des transitaires ou encore Air Tahiti pour la partie de son activité qui concerne le fret international. L'aviation civile reste le service gestionnaire du dossier mais les visites sont réalisées par la GTA. Deux séries de formation assurées par l'école nationale de l'aviation civile (ENAC) ont été organisées au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2003 afin de préparer les différents acteurs à leurs nouvelles tâches. Il faudra encore un peu de temps pour que tous les agréments soient délivrés, mais la route est tracée et chacun des intervenants s'investit à son niveau afin que les mesures soient respectées sans trop tirer sur les délais.

*Axelle Buchwalter*

## Travaux sur les bandes anti-souffles

5000 m<sup>2</sup> de bandes anti-souffle de l'aéroport de Tahiti-Faa'a ont fait l'objet d'un chantier de rénovation en avril 2003. Les travaux, réalisés par l'entreprise Interoute sous maîtrise d'ouvrage SETIL-Aéroports, ont nécessité quatre semaines d'intervention. Une organisation ad hoc du chantier a permis de réaliser les travaux sans gêner ni le trafic international, ni le trafic inter-iles. Au total, 1 600 tonnes d'enrobé ont été mis en place et 1 800 m<sup>2</sup> de chaussées aéronautiques rabotés, pour un montant des travaux avoisinant les 18,400 millions de FCP. Le souffle au décollage des réacteurs extérieurs des Airbus A340 et Boeing 747 dégrade les bords de piste et rend ce type de travaux régulièrement nécessaires. ■

## Changement des convertisseurs du CIP

Le Centre Industriel de Polynésie (CIP) installé sur la BA 190 utilise deux courants très spécifiques pour assurer l'entretien des aéronaves de l'Armée de l'air et de l'Aéronavale. Les deux convertisseurs qui délivrent respectivement une tension de 28 V régulée et une tension de 115 V 400HZ ont été remplacés début 2003. Leur fabrication réalisée en métropole, dans les usines des sociétés Merlin Gerin et Sefelec, a nécessité cinq mois de travail. Le marché pour le changement de ces convertisseurs a été confié à l'entreprise Thales après consultation sur appel d'offre public en mai 2002. L'installation des appareils existants remontait à plus de trente ans et ils avaient montré au début 2002 des signes évidents de fatigue. ■

## Protection de la piste renforcée à Tahiti-Faa'a

Depuis le mois de juillet 2003, l'aéroport de Tahiti-Faa'a dispose d'une protection périmétrique plus complète. Les zones concernées sont d'une part le seuil 04, le long de la route de contournement et d'autre part la zone Hotuarea avec la boucle du seuil 22. Les clôtures, de type amagnétique, permettent de concilier les impératifs de sécurité et de sûreté avec ceux du bon fonctionnement des appareils de radionavigation.

Ce type de clôture est proposé depuis les années 1980 par quelques fabricants en Europe. Il associe généralement des grillages en matières plastiques synthétiques avec des supports en kevlar, fibres de carbone, PVC ou fibre de verre.

Dans le cas de Tahiti-Faa'a, ces clôtures amagnétiques revêtent quelques caractéristiques supplémentaires. Elle sont résistantes à la corrosion (proximité du lagon) ainsi qu'aux ultraviolets en général agressifs envers les matières plastiques. Elles offrent une bonne tenue au vent (vents des cyclones, souffle des réacteurs). Enfin, dernière caractéristique qui a son importance, ces clôtures sont frangibles, pour un avion en procédure ultime.

En jouant sur les différents matériaux proposés par les fabricants, il a été possible de trouver des associations satisfaisant aux qualités recherchées.

Avec ces nouvelles clôtures, l'aéroport de Tahiti-Faa'a se conforme à la réglementation en vigueur et aux recommandations imposant la protection périmétrique des aéroports recevant du transport public. ■

HAO

# Le projet Haopa à l'étude

*Au cours du premier trimestre 2003, l'aviation civile a été saisie pour avis d'un dossier de demande d'agrément de défiscalisation présentée par l'établissement bancaire ING pour le compte de la société HAOPA visant à construire une ferme d'élevage de thons et une ferme de poissons de récifs ainsi qu'à développer une pêcherie hauturière sur l'atoll de HAO. Le dossier a suscité plusieurs observations.*

Les promoteurs ont choisi d'implanter leur projet sur Hao du fait que cet atoll dispose d'importantes installations laissées par l'Armée française dont notamment une piste de plus de 3000 mètres de long, ce qui leur entrouvre la possibilité d'envisager l'utilisation d'avions gros porteurs pour l'acheminement de leurs produits vers les marchés extérieurs. Dans la perspective de l'utilisation de la piste par des avions cargo, gros porteurs, cet aérodrome présente deux principales non-conformités au niveau de ses caractéristiques physiques. Un merlon de protection côté océan et une route côté lagon persistent dans les dégagements latéraux. Sans préjuger des résultats, une étude sera nécessaire aux fins d'édicter des consignes particulières d'exploitation pour cet aérodrome, en guise d'équivalent de sécurité, s'il s'avérait que les points de non-conformité précédents ne peuvent être supprimés du fait de la topographie de l'atoll de Hao.

En outre, en fonction du niveau de fréquentation par les avions cargo, des adaptations à la hausse des équipements et des armements seront nécessaires, à savoir :

- organisme de contrôle aérien : affectation d'agents qui maîtri-

seraient la phraséologie en langue anglaise, en cas de transporteur étranger ;

-avitaillement des aéronefs : création d'un dépôt de carburant jet A1 et mise en service de moyens adéquats ;

- SSIS (moyens de lutte contre l'incendie) : mise à niveau de l'effectif et des moyens en véhicules spécialisés ;

Sur le plan des arrivées (et départs) en direct (à destination) de l'étranger, l'aérodrome de Hao devra disposer des moyens PAF/douane/phytosanitaire. Pour autant, il conviendra de limiter le dimensionnement et la mise en oeuvre de ces services au seul besoin de transport de poissons afin de ne pas créer un second point d'entrée aérienne dans le Territoire. Le rôle d'aéroport international doit continuer d'être assuré, de façon privilégiée, par Tahiti-Faa'a.

Pour le reste, le projet s'il se réalise et tient ses promesses, contribuera sans nul doute à développer le secteur de la pêche hauturière et de l'aquaculture dans les Tuamotu.

*Francis Sacault*



*L'aérodrome de Hao dans l'archipel des Tuamotu pourrait prochainement être fréquenté par des avions cargos.*

ARRÊTÉ CHEA

# Les aérodromes en voie d'homologation



*La réglementation nationale impose de procéder à l'homologation de tous les aérodromes français selon les dispositions de l'arrêté du 25 août 1997, dit arrêté CHEA<sup>1</sup>. En Polynésie française, la démarche d'homologation a été initiée au cours de l'année 2003.*

Après une phase préparatoire ayant permis la mise en forme d'une check-list d'homologation, l'aviation civile, en accord avec le Territoire, a choisi de commencer par l'aérodrome de Huahine. Le travail préliminaire fourni par les services a très vite fait apparaître des difficultés majeures dans le traitement du dossier : pas de plan des surfaces de dégagement, manque de dossiers et plans relatifs aux installations techniques, carences en matière de procédures d'exploitation. En effet, aujourd'hui, seuls les aérodromes d'Etat de Faa'a et Rangiroa disposent de plans de servitudes aéronautiques (PSA) récents et approuvés. Celui de Raiatea est à l'étude. Le Territoire a commencé pour sa part à établir des PSA sur les aérodromes situés près de zones habitées. S'agissant de Huahine, la direction de l'équipement (DEQ) s'est lancée courant décembre 2002 dans la réalisation de ces plans. De plus, les données sur certaines installations techniques des aérodromes font défaut, notamment en matière de balisage électrique (circuits d'alimentation, positionnement des feux, distances entre les feux, platine de contrôle,...). Enfin, les procédures d'exploitation sont très variées, et parfois accessibles exclusivement sur le site concerné. On réalise donc qu'un important travail attend les services. Mais au-delà des difficultés qu'ils rencontreront, il convient de bien mettre en avant l'aspect positif de cette démarche. En effet, le gros intérêt du CHEA est de provoquer une large

réflexion sur les infrastructures, les équipements techniques et les procédures d'exploitation des aérodromes. Grâce à l'homologation, il sera possible de mettre à la disposition des exploitants des documents exhaustifs faisant le lien entre les caractéristiques des infrastructures et les conditions d'exploitation opérationnelle de chaque aérodrome. Ces données pourront également être utilisées pour planifier des travaux de remise aux normes de l'aérodrome en ce qui concerne les obstacles qui percent les surfaces de dégagement ou la configuration du dispositif de balisage électrique (enchevêtrement par exemple).

## Stratégie d'homologation

En Polynésie française, de nombreuses non-conformités seront mises en évidence lors de la procédure d'homologation des aérodromes, du fait notamment des exigences en matière d'infrastructure. Le principal problème est lié au fait que les aérodromes fréquentés aujourd'hui par des ATR 72 ont été conçus selon les dispositions de l'ancienne instruction technique pour les aérodromes civils (ITAC). L'application des dispositions de l'annexe 14 de l'OACI et de la nouvelle ITAC, sur lesquels se base l'arrêté CHEA, conduit à demander à l'administration centrale des dérogations pour de nombreux terrains qui sont fréquentés par ce type d'appareil. Il s'agit donc de définir, pour la Polynésie française, une stratégie en matière d'homologation des aérodromes, en ayant à l'esprit le contexte dans lequel seront traitées par l'administration centrale les inévitables dérogations souhaitées. Il faudra faire valoir par ailleurs le caractère très particulier de la desserte des aérodromes du territoire. En effet, si en métropole les aérodromes ne maîtrisent pas la nature du trafic qu'ils sont destinés à recevoir, puisque des avions de tous horizons peuvent s'y rendre, en Polynésie française, en revanche, il est possible de savoir exactement quels avions sont amenés à fréquenter un terrain donné.

*Daniel Mottard*

<sup>1</sup> Conditions d'homologation et d'exploitation des aérodromes.

## Inspection IGACEM

Le ministre chargé des transports, en accord avec le ministre de l'outre-mer, a demandé à l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie (IGACEM) de procéder à une expertise des conditions de transfert des aérodromes d'Etat de Tahiti-Faa'a, Bora Bora, Raiatea et Rangiroa au Territoire. Cette mission a été assurée du 21 au 28 juin 2003 par Jacques Dupaigne, ingénieur général des Ponts et Chaussées et Michel Socié, inspecteur général de l'aviation civile. Les missionnaires ont rencontré pendant leur séjour des personnalités appartenant aux services de l'Etat et du Territoire. Ils remettront début septembre leur rapport de mission à Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports. ■

## Un osmoseur pour le motu Mute

Un osmoseur de même type que ceux installés sur les navires a été mis en place sur l'îlot où est situé l'aérodrome de Bora Bora. L'appareil, de marque Aquaset, permet d'obtenir 12 m<sup>3</sup>/jour d'eau potable de bonne qualité. Pour le faire fonctionner, il a fallu créer divers ouvrages de génie civil tels que : un puits côtier de pompage, une cuve de tranquillisation d'eau de mer, un local technique, une cuve de stockage d'eau potable, des raccordements et une adaptation du réseau d'eau existant. La mise en route de l'appareil a ensuite été conditionnée par l'électrification du motu par EDT, intervenue début 2003. L'installation doit permettre d'offrir un confort appréciable aux personnels installés sur l'aérodrome qui souffrent régulièrement de pénurie d'eau. Elle permettra par ailleurs de soulager la nappe phréatique, fortement sollicitée par les camions incendie de nouvelle génération présents sur l'aérodrome depuis 1999. La mise en service de l'osmoseur intervient d'ici la fin 2003. ■

## SÉCURITÉ

# 1<sup>er</sup> bilan du groupe prévention sécurité

*Le groupe prévention sécurité a présenté le premier bilan de ses travaux en mars 2003. Ce groupe a été chargé dans un premier temps d'examiner l'ensemble des propositions et recommandations figurant dans différents rapports établis en 2002 suite à un certain nombre d'incidents de la circulation aérienne.*

Nouveau plan de formation pour les contrôleurs aériens, extension des locaux dédiés à l'instruction, amélioration de la couverture VHF. Voici quelques-uns des thèmes qui ont mobilisé les membres du groupe prévention et sécurité depuis septembre 2002. Un premier bilan de leurs travaux réalisé en mars 2003 a permis de faire le point sur l'avancement des différents chantiers. Ce groupe, qui réunit contrôleurs, chefs de quart et membres de l'encadrement, a reçu pour mandat d'examiner dans un premier temps l'ensemble des propositions et recommandations formulées au cours de l'année 2002, suite à un certain nombre d'incidents de circulation aérienne ayant eu lieu en Polynésie française. Les propositions et les recommandations émanent d'une part du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), et d'autre part du rapport « sécurité Tahiti » rédigé par le service du contrôle du trafic aérien (SCTA) et la direction de la navigation aérienne (DNA).

Suite à l'examen des propositions et recommandations des rapports BEA et « sécurité Tahiti », le groupe prévention et sécurité a proposé des mesures correctives dans un certain nombre de domaines. S'agissant de la formation, un nouveau plan de formation a été élaboré. Les contrôleurs en formation passent désormais en équipe dès l'obtention des certificats aérodrome et approche, c'est-à-dire six mois en moyenne après leur arrivée. Dans l'organisation précédente, les contrôleurs en fonction ne passaient en équipe qu'après l'acquisition de la qualification maximale, soit après treize mois en moyenne. Par ailleurs, des périodes de formation continue sont programmées dans le planning et ont un caractère obligatoire. Elles sont notamment consacrées à des passages sur le simulateur VIVO, outil utilisé pour la gestion des avions qui survolent l'espace aérien géré par le centre de contrôle de Tahiti-Faa'a. Un nouveau tour de service a été élaboré, qui prend en compte ces modifications. Ce tour de service assure également la présence la nuit de quatre agents dont deux minimum à poste.

## Le radar opérationnel en 2006

Un certain nombre de propositions et recommandations des rapports portaient également sur les moyens

matériels et le groupe a suivi de près l'évolution des dossiers y afférant. Les travaux d'extension des bureaux pour les besoins de l'instruction, préconisée par le rapport « sécurité Tahiti », ont débuté en juin 2003. Les nouveaux locaux pourront accueillir en 2004 un simulateur supplémentaire dédié à la formation radar (scanrad) des contrôleurs. Des études sur l'évolution des outils SIGMA<sup>1</sup> et VIVO ont été lancées en vue d'intégrer notamment un outil de détection de conflit sur les trajectoires et ses propositions de modification. La qualité sonore en réception de la HF a été améliorée. Le lancement de l'étude d'extension de la couverture VHF en utilisant des liaisons fixes par VSAT<sup>2</sup> a fait l'objet d'une mission du service technique de la navigation aérienne (STNA). Par ailleurs, la mise en œuvre d'un radar à Tahiti est en bonne voie avec le début des pré-études d'implantation sur le site du Mont Marau. L'objectif de mise en service opérationnelle de cet équipement reste mi-2006.

Le groupe prévention sécurité avait également pour mandat de proposer des mesures visant à améliorer le management de la sécurité. Cette amélioration passe par une meilleure diffusion du retour d'expérience. Une fiche de notifications des événements a donc été mise au point pour les contrôleurs. Un document disponible à la tour de contrôle recense l'historique des incidents qui se sont déroulés au centre de contrôle de Tahiti-Faa'a ainsi que les enseignements et mesures correctives apportées. Le groupe a par ailleurs mis en place des actions complémentaires visant à améliorer la culture du retour d'expérience. Le travail du groupe ne s'arrête pas à ces mesures correctives proposées dans le cadre des rapports BEA et « sécurité Tahiti ». Il est maintenant établi en structure permanente, chargé de la prévention et de la sécurité en matière de circulation aérienne. A ce titre, il devra associer les compagnies aériennes basées au processus d'analyse et de retour d'expérience. Il trouvera naturellement sa place dans l'organisation du système de management de la sécurité que le SEAC.PF doit mettre en place.

*Axelle Buchwalter*

<sup>1</sup> Calculateur qui traite les informations contenues dans le plan de vol déposé par le pilote.

<sup>2</sup> Antenne satellite de petit diamètre.

## RECHERCHE ET SAUVETAGE

# Une balise pour améliorer le sauvetage en mer

La nécessité de repérer aussi rapidement et précisément que possible les aéronefs en détresse a amené le législateur à exiger l'installation à bord de ces aéronefs d'équipements spécifiques appelés « radiobalises de détresse » ou « ELT » (Emergency Locator Transmitter). Selon leur type d'installation, ces équipements fonctionnent à la suite d'un impact très violent de l'aéronef sur le sol, ou sont déclenchés manuellement par un opérateur (un navigant en général). Les opérations de recherche et sauvetage menées en Polynésie Française, et plus particulièrement celles qui ont été déclenchées à la suite de la disparition du F-OCNA, ont fait apparaître les difficultés de repérage des signaux émis par les radiobalises de détresse actuellement utilisées, ainsi que les incertitudes relatives à l'identité du navire ou de l'aéronef qui est à l'origine de l'émission de ces signaux. Une nouvelle réglementation relative à l'emport d'ELT est en gestation en métropole. La principale évolution, par rapport à la réglementation actuellement en vigueur, est l'obligation d'emport d'ELT fonctionnant sur 406 Mhz et 121,5/243 Mhz pour tous les aéronefs, en remplacement des balises exigées actuellement qui n'émettent que sur 121,5 et 243 Mhz (voir notre encart). Ceci correspond d'ailleurs à la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 10 de l'OACI.

## Des balises banalisées

Néanmoins, l'environnement maritime, qui est le cadre permanent de l'exploitation de la navigation aérienne en Polynésie Française, impose d'aborder le problème des balises de détresse de façon différente de la métropole. Pour des raisons évidentes de sécurité liées à l'environnement maritime et au fait que le système 121,5/243 Mhz est défaillant dans notre zone, il apparaît important d'exiger, en Polynésie Française, l'emport d'ELT émettant sur les fréquences 406 Mhz et 121,5/243 Mhz dans les meilleurs délais. La seule exigence d'une radiobalise de survie émettant sur 406/121,5 Mhz, associée à une balise d'impact fonctionnant sur 121,5/243 Mhz, serait parfaitement adaptée à nos objectifs opérationnels en matière de secours

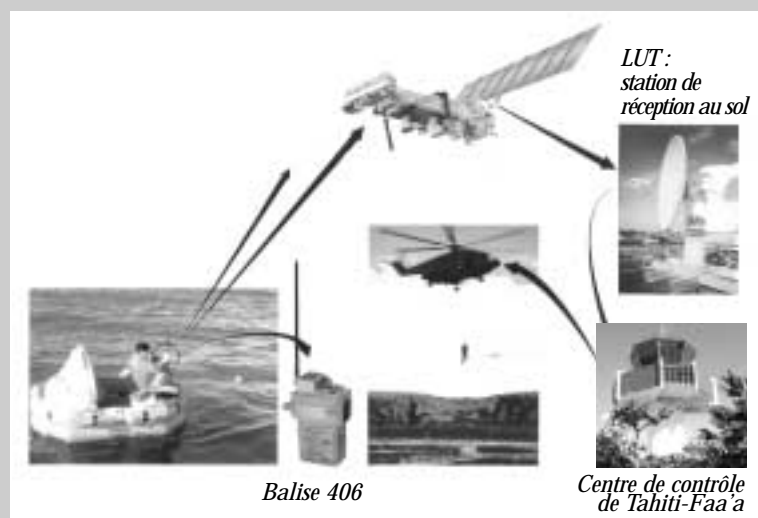
aux aéronefs en difficulté. Cette mesure permettrait d'améliorer immédiatement et de manière très importante les capacités de notre système de recherche et sauvetage, donc la sécurité de la navigation aérienne. Cette mesure toucherait les aéroclubs et certains propriétaires privés, ainsi que la compagnie Air Moorea. En effet, tous les appareils des autres compagnies (Air Tahiti Nui, Air Tahiti, Air Archipels, Wanair) et quelques aéronefs privés sont déjà équipés de radiobalises 406/121,5/243 Mhz. Pour les aéroclubs, cela réduirait l'investissement à l'acquisition immédiate d'une ou deux balises seulement par organisme. Ces balises, banalisées, pourraient passer d'avion en avion en fonction du type de vol entrepris. Cette nouvelle réglementation peut être considérée comme une contrainte supplémentaire en comparaison de la réglementation actuellement en vigueur. Toutefois, elle est à l'évidence mieux adaptée aux conditions de vol en Polynésie Française.

Daniel Mottard

*Une nouvelle réglementation relative à l'emport d'une radiobalise de détresse fonctionnant sur 406 Mhz et 121,5/243 Mhz pour tous les aéronefs est en gestation en métropole. En Polynésie française où les conditions de vol sont très différentes de celles de la métropole, cette obligation d'emport pourrait être appliquée de manière anticipée mais nuancée.*

9

## AVANTAGES DE LA BALISE 406



Le système 406 Mhz permet de localiser avec précision (en coordonnées latitude/longitude) le lieu d'émission de la balise. D'où un gain de temps précieux lors des opérations de secours, gagné sur la phase de recherche. La couverture du système 406 Mhz est mondiale pour chaque station grâce à la puissance des émetteurs et à la capacité de stockage du signal par les satellites.

## ACAS II

# Les dispositifs anti-abordage rendus obligatoires

*L'emport de l'équipement anti-abordage ACAS II a été rendu obligatoire en Polynésie française depuis le 1er janvier 2003. Une exigence qui concerne les avions de plus de 15 tonnes ou de plus de 30 passagers. Ce système qui améliore la sécurité des vols tend à se généraliser dans le monde.*



*En cas de trafic intrus, le système ACAS alerte le pilote par des informations visuelles sur son tableau de bord ainsi que par hauts parleurs.*

Depuis des années, le trafic aérien ne cesse d'augmenter. Les évolutions des systèmes de contrôle ont permis de faire face à cet accroissement, tout en maintenant un bon niveau de sécurité. Cependant, les risques d'abordage subsistent. Dès les années 50, des études sur des systèmes d'anti-abordage embarqués sont lancées et en 1981, l'administration fédérale américaine de l'aviation civile (FAA) initialise le développement du TCAS (Traffic alert and Collision Avoidance System). En parallèle au développement de l'équipement TCAS, l'OACI travaille depuis les années 80, sur la normalisation des systèmes d'anti-abordage embarqués, appelés ACAS (Airborne Collision Avoidance System).

L'ACAS est conçu pour fonctionner de manière autonome et entièrement indépendante des équipements de navigation des aéronefs et des systèmes sol utilisés par les services de la circulation aérienne. Par l'intermédiaire d'antennes, il interroge les transpondeurs des aéronefs se trouvant dans l'espace proche. A partir des réponses reçues, il détermine la distance et le gisement des trafics voisins, ainsi que leur altitude lorsqu'elle est transmise. L'ACAS peut, ensuite, générer deux types d'alertes. Premier type d'alertes : les avis de trafic ou TA (Traffic Advisory) qui ont pour objectif d'informer le pilote de la présence d'un aéronef "intrus", de l'assister dans la recherche visuelle de celui-ci et de le préparer à un possible avis de résolution. Deuxième type d'alertes : les avis de résolution ou RA (Resolution Advisory) qui sont des manœuvres d'évitement proposées au pilote. Lorsque l'aéronef "intrus" est également équipé d'un système ACAS, une coordination des RA est effectuée par les deux ACAS afin de sélectionner des sens de résolution compatibles. Le pilote est

informé de la présence d'un aéronef à proximité par des informations visuelles sur ses instruments de bord ainsi que par des hauts parleurs émettant des alertes vocales.

## Vers une obligation mondiale

En matière d'équipement, seul le TCAS, fabriqué par trois équipementiers américains, répond aux normes ACAS : le TCAS I aux normes ACAS I ; le TCAS II aux normes ACAS II ; aucun équipement de type ACAS III n'existe actuellement et ne devrait voir le jour dans un futur proche, en raison de difficultés techniques et opérationnelles qu'il pose. En 1995, un projet d'obligation d'emport d'ACAS II en Europe a été approuvé par le Comité de Gestion d'Eurocontrol. Son application concerne tout d'abord, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2000, les avions civils à turbine de plus de 30 sièges ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 15 tonnes. En Polynésie Française, cette obligation d'emport a été reportée au 1<sup>er</sup> janvier 2003. La flotte d'Air Tahiti, le Dornier 328 Jet de Wanair ainsi que la flotte d'Air Tahiti Nui sont concernés et sont équipés. L'application concernera ensuite, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, les avions civils à turbine de plus de 19 sièges ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 5,7 tonnes. En Polynésie Française, cette obligation d'emport n'a pas été reportée et concernera les Dornier 228 (Air Moorea, Air Tahiti). Des obligations d'emport de l'ACAS II sont également en cours d'élaboration dans de nombreux Etats, tels que l'Australie, l'Inde et le Japon et l'OACI a proposé une obligation mondiale d'emport qui inclue également les avions cargo. Par ailleurs, notamment suite à l'abordage entre un Tupolev 154 de l'armée allemande et un cargo C-141 de l'armée américaine au large de la Namibie en septembre 1997, une réflexion sur la nécessité d'équiper les avions de transport militaires a été initialisée.

### LES FAMILLES D'ACAS

- L'ACAS I fournit des avis de trafic
- L'ACAS II fournit des avis de trafic et des avis de résolution uniquement dans le plan vertical.
- L'ACAS III fournit des avis de trafic et des avis de résolution dans les plans horizontal et vertical.

*Julien Torres*

## RESSOURCES HUMAINES

# Formation aux entretiens annuels d'évaluation

*La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a choisi de mettre en place dès 2003 les entretiens annuels d'évaluation qui s'inscrivent dans la réforme de l'Etat. Une formation à ces entretiens s'imposait pour les agents d'encadrement.*

Les entretiens annuels d'évaluation s'inscrivent dans le cadre de la Réforme de l'Etat. Les administrations ont jusqu'à 2005 pour les mettre en œuvre. La direction générale de l'aviation civile a choisi de le faire dès l'année 2003. Ces entretiens concernent tous les agents, quel que soit leur grade, corps ou statut d'appartenance, auxquels est confié l'encadrement d'au moins un agent, dès lors qu'ils sont concernés par la procédure d'évaluation mise en place. Les agents des corps techniques, soumis à la procédure de qualification ou d'habilitation, bénéficieront d'un entretien d'évaluation dans les mêmes conditions.

Pour faciliter la réalisation des entretiens annuels d'évaluation, la direction générale de l'aviation civile a engagé une action de formation pour l'ensemble de ses personnels d'encadrement. Ainsi, au Service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie Française, cette formation d'une durée d'une journée s'est déroulée les 15, 16 et 17 avril 2003 et a été suivie par une trentaine d'agents en charge de ces entretiens.

## Outil de motivation

Dans le contexte de la réforme de l'Etat, l'évaluation représente un enjeu important pour la DGAC. Elle constitue, en effet, un outil de motivation des agents et d'amélioration des modes de management, en même temps qu'un moyen permettant de mieux cerner les profils et compétences. Une évaluation annuelle tant des performances constatées au titre d'une fonction que des compétences identifiées, est un instrument important pour la gestion des ressources humaines. Elle peut faciliter les rapports entre les agents et leurs supérieurs hiérarchiques, ainsi

que la recherche d'une meilleure adéquation entre le profil de l'agent et le poste à pourvoir. L'entretien individuel d'évaluation, conduit, en règle générale, par le supérieur hiérarchique direct, présente un caractère obligatoire. Il revêt deux aspects :

- il permet d'instaurer un dialogue entre le supérieur hiérarchique direct et l'agent,
- il repose sur la méthode de l'évaluation par objectif.

Il doit favoriser une meilleure connaissance réciproque et permettre d'évaluer les résultats obtenus au regard des objectifs fixés l'année précédente. L'entretien est également l'occasion d'aborder les souhaits d'évolution professionnelle ainsi que d'exprimer d'éventuels besoins de formation. L'entretien annuel d'évaluation permet en outre au service des ressources humaines de la DGAC de disposer des descriptions de fonctions à jour et de recueillir les demandes de l'ensemble du personnel en matière d'évaluation professionnelle et de formation.

*Christian Limongi*



## Lancement de Nuna'a

Depuis le mois d'avril 2003, les gestionnaires du service administratif utilisent un nouvel outil informatique baptisé Nuna'a. Ce module de "gestion des agents" vient compléter le module "gestion des congés" mis en place en 2002. Nuna'a s'interface avec le logiciel de paye Fenua. Les changements de situation des agents avec incidence sur la rémunération sont recensés dans un document de liaison et validés par la subdivision paye, ce qui évite une re-saisie. Ce produit a été conçu en interne, en étroite collaboration avec les personnels de la gestion des ressources humaines. ■

## Un correspondant social à Tahiti

Le Service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française ne disposait pas à ce jour de correspondant social régional (CSR). C'est chose faite depuis le 1<sup>er</sup> mars 2003 avec la désignation à ce poste de M. Arnold MAITERE. Précédemment chef de la subdivision "Ressources Humaines" au service administratif du SEAC.PF, M. MAITERE aura désormais la charge d'animer l'action sociale collective en faveur des personnels du SEAC.PF et de la direction inter-régionale pour Météo-France en Polynésie. Outre l'assistance apportée à l'association des personnels dans l'organisation des activités socioculturelles et sportives, M. MAITERE est également expert permanent auprès du comité local d'action social de Polynésie (CLAS.PF). A ce titre, il participe à l'élaboration de la politique sociale et associative du SEAC.PF et de Météo-France. De même, il organise la communication sociale au sein des deux administrations, en partenariat avec les chargés de communication. ■

## ENTRETIEN DES AVIONS

# Mécanicien de maintenance

**Les mécaniciens de maintenance aéronautique sont plus d'une centaine à travailler sur la plateforme de Tahiti-Faa'a, toutes structures confondues. Souvent formés sur le tas, ils doivent maintenant acquérir une licence pour pratiquer leur métier. Zoom sur leur activité et leur formation.**



*Les avions d'Air Tahiti sont inspectés visuellement plusieurs fois par jour au titre de la maintenance en ligne.*

## FORMATIONS

CAP mécanicien entretien d'aéronefs

BAC PRO aéronautique

Brevet militaire aéronautique avec ou sans expérience sur avions civils

Diplôme de maintenance aéronautique

Licence A, B1 ou B2 (JAR 66) délivrée par un centre de formation JAR 147.

Pour en savoir plus :

[www.cfadelaerien.fr](http://www.cfadelaerien.fr)

[www.iaagepag.com](http://www.iaagepag.com)

Le premier vol Air Tahiti n'aura lieu que vers 6h00 du matin, mais dès les premières heures du jour les mécaniciens avions du centre industriel Air Tahiti s'affairent sur le tarmac. Les onze avions de la flotte doivent faire l'objet d'une visite pré-vol avant de pouvoir décoller. Une équipe de deux mécaniciens inspecte chaque avion visuellement : fuite éventuelle, état des roues, traces d'impacts sur le fuselage, vérification des niveaux.

Les avions sont prêts à partir. Au petit matin, le ballet des vols vers les archipels débute. A chaque passage par l'escale de Faa'a, une nouvelle inspection rapide de l'appareil a lieu. La visite la plus complète est réservée au soir, alors que les avions regagnent la base. Une équipe de huit personnes inspecte alors l'avion sous toutes les coutures. Ils sont deux mécaniciens, deux techniciens avionique, une personne chargée de l'armement à bord, deux aides mécaniciens, tous encadrés par un chef d'équipe. Pour commencer, l'équipe prend connaissance du compte-rendu matériel de l'avion, renseigné par le pilote qui signale les problèmes rencontrés au cours de la journée. Un autre document rassemble des commentaires des hôtesses et stewards : le compte-rendu cabine. Il faut commencer par réparer tout ce qui a besoin de l'être. Une inspection visuelle complète de l'avion est réalisée, à l'intérieur comme à l'extérieur. Certains essais opérationnels sont également demandés par le constructeur. Le travail demandé par les visites journalières se termine vers 23h00. Mais les mécaniciens restent sur le pont parfois plus longtemps, en fonction des pannes ou dysfonctionnements rencontrés. Après chaque visite journalière, le chef d'équipe signe l'approbation pour remise en service (APRS), véritable sésame sans lequel l'avion ne pourra redécoller.

## Une réglementation qui change la donne

Les visites pré-vol, visites d'escale et visites journalières constituent ce que le jargon appelle la maintenance en ligne. En plus de cet entretien « courant », les appareils doivent régulièrement être immobilisés pour les inspections et essais réglementaires appelés « checks ». Pour les ATR, l'arrêt des appareils est programmé tous les trimestres pour une visite d'une journée (check A) et toutes les 4000 heures pendant deux semaines environ (check C). Les checks C des ATR sont planifiés pendant

les périodes creuses, entre mars et mai ou encore entre octobre et novembre.

Si les avions ne sont pas les mêmes, la structure des programmes d'entretien des A340 d'Air Tahiti Nui est sensiblement similaire à celle d'Air Tahiti. Ici la maintenance en ligne suit le rythme suivant : visite prévol, visite journalière (avec un intervalle maximum de 48 heures entre deux visites pour raison d'exploitation) et visite hebdomadaire qui dure une journée. Les checks A ont lieu toutes les six à huit semaines (une à deux journées d'immobilisation). Les checks C, qui ont lieu environ tous les 18 mois, sont réalisés en métropole par Air France ou la Sogema. Ils impliquent deux semaines à un mois d'immobilisation.

Plus de 35 mécaniciens de maintenance travaillent chez Air Tahiti pour l'entretien des Dornier et ATR, avec en appui les techniciens des différents ateliers du centre : atelier mécanique, atelier avionique, atelier chaudronnerie, atelier armement, et atelier peinture. Chez Air Tahiti Nui, on compte une vingtaine de techniciens. Qu'ils travaillent sur petits ou gros porteurs, les mécaniciens ont pour la plupart suivi une formation de base en aéronautique, ou bien sont issus de l'armée de l'air. Une fois embauchés par leur compagnie, ils ont été formés sur les appareils. En interne sur les Dornier et ATR pour Air Tahiti. A Toulouse sur A340 pour Air Tahiti Nui. La nouvelle réglementation européenne, entrée en application en juin 2001, change la donne. Désormais, tout mécanicien de maintenance, afin d'exercer son métier, doit être titulaire d'une licence JAR 66. Pour ceux qui pratiquaient déjà le métier avant la mise en œuvre de la nouvelle réglementation, un système d'équivalence a été mis au point. Pour les autres, il leur faut passer par un centre de formation agréé JAR 147. La durée d'apprentissage varie en fonction de la formation de base du candidat et le type de licence qu'il choisit de passer. Une fois en poche, la licence JAR 66 est valable cinq ans. Pour garder le bénéfice de sa licence et progresser, les mécaniciens doivent par ailleurs suivre des cours de formation continue. Chez Air Tahiti et Air Tahiti Nui, le passage à la nouvelle réglementation est en cours pour les personnels déjà en poste. Quant aux dernières recrues d'Air Tahiti Nui qui ont rejoint la compagnie en 2002, elles étaient déjà titulaires de leur licence JAR 66.

*Axelle Buchwalter*

# Polynésie

## Un accueil populaire sur le tarmac pour Jacques Chirac

Il est 18h45 le 25 juillet 2003 lorsque l'A319 présidentiel se pose à Tahiti-Faa'a. Sur le tarmac se trouvent quelques 3 500 personnes venues l'accueillir avec enthousiasme. D'un côté un groupe de chant, des tambours marquisiens, des danseurs des Gambier et de l'autre les élus, journalistes et VIP. Enfin, les 3 000 personnes venues des districts de Tahiti et Moorea qui attendent, pour certains depuis le début de l'après-midi.

Cette cérémonie d'accueil du Président de la République sur le tarmac de Tahiti-Faa'a constitue une grande première dans l'histoire de l'aéroport. Jusqu'ici, la réception des invités de marque était plutôt canton-

née au hall d'accueil. L'organisation d'une telle cérémonie a nécessité de longs préparatifs et la participation active de l'ensemble des services et entreprises intervenant sur la plate-forme : SETIL-Aéroport, police aux frontières, brigade de gendarmerie des transports aériens, escale internationale, aviation civile...

L'aéroport a été fermé au trafic aérien pendant six heures autour de l'arrivée du vol présidentiel. Air Tahiti Nui, Air Tahiti et Air Moorea ont décalé leurs vols en conséquence. Il a également fallu s'assurer que les parkings publics soient libérés, tâche dont s'est acquittée la SETIL-Aéroports, avec la PAF en appui. Quelque 150 voitures ont été déplacées vers la zone Nord de l'aéroport, afin de laisser le champ libre. Les com-

merces de l'aéroport ont également joué le jeu et ont accepté de fermer boutique dans l'après-midi du vendredi. Seule exception, le bar Manureva de la SHRT.

Au-delà d'un accueil réussi, une autre gageure attendait les services de l'aéroport : la réouverture de l'aéroport au trafic aérien après la cérémonie. Il est 19h30 lorsque Jacques Chirac, accompagné de son épouse Bernadette, quittent l'aéroport. Il reste encore à évacuer les 3 500 personnes présentes, nettoyer le site de tous les cordons, barrières et autres matériels utilisés pour l'accueil. Mission accomplie : à 21h35 le vol TN01 en provenance de Los Angeles se pose sur le tarmac, qui a retrouvé sa physionomie habituelle.

## Une vingtaine de vols nécessaires pour la réunion France-Océanie

Les délégations participant à la réunion France-Océanie du 28 juillet 2003 sont arrivées sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a entre le 24 et le 27 juillet. La plupart d'entre elles ont emprunté les lignes régulières des compagnies Air Tahiti Nui, Air New Zealand, Air Calédonie et Hawaiian Airlines. L'ATR-42 "Tahiti Nui", un Gardian de la 25 F et un Learjet en provenance de Nouvelle-Calédonie ont permis d'achever le reste des participants.

Pour chaque arrivée, un accueil officiel était réservé aux délégations, en présence de représentants de l'Etat et du Territoire. Le dispositif minuté mis en place a permis à chaque délégation de quitter le tarmac directement en voiture. Une organisation qui a bien fonctionné, à l'arrivée comme au départ, grâce aux compétences réunies des personnels des services d'Etat, de la SETIL-Aéroports et de l'escale internationale.

Au total quatorze Etats insulaires du Pacifique étaient représentés à la réunion France-Océanie dont la Nouvelle-Zélande, sans oublier la Nouvelle-Calédonie et Wallis et Futuna.



Photo Présidence

Photo Présidence

## Ballet aérien à Bora Bora

Pas moins de dix sept vols ont été nécessaires pour permettre le déplacement du Président de la République et de sa suite à Bora Bora le dimanche 27 juillet 2003. Quelque deux cents personnes l'accompagnaient en effet : membres de la délégation, officiels, journalistes, maires des communes de Polynésie française.

Un trafic loin d'être habituel pour l'aérodrome de Bora Bora, qui devait par ailleurs gérer les vols Air Tahiti du jour. Les contrôleurs de la tour de contrôle de Bora Bora ont géré avec efficacité cette affluence exceptionnelle. Pour l'occasion, la SETIL-Aéroport gestionnaire de

l'aéroport, a réalisé quelques travaux de rénovation.

Il fallait également gérer la question du parking avion de Bora Bora. Avec un peu d'organisation, il a été possible d'y faire stationner jusqu'à cinq avions en même temps. Les autres appareils ont rejoint les aérodromes de Tupai et Raiatea. La phase la plus délicate à réaliser a sans doute été le "séquençage" des vols au départ, sachant qu'un certain retard avait été pris au cours du déjeuner à l'hôtel Bora Bora Nui. Les efforts de coordination ont permis à la délégation présidentielle d'être finalement à l'heure pour le grand rassemblement du soir au stade Pater, "te Hono Nui".

# Polynésie

## Travaux sur le réseau d'avitaillement en carburant

Une opération de changement de vanne du réseau d'avitaillement a été menée sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a le 16 juin 2003. Objectif des travaux : remplacer une vanne qui présentait un défaut d'étanchéité. Le chantier mené par la SOMSTAT sous l'œil de deux spécialistes australiens s'est déroulé sur toute la journée. La vanne en question permet d'isoler la partie du réseau d'avitaillement desservant l'aire domestique et militaire. Ainsi, en cas d'intervention sur cette partie du réseau, l'avitaillement reste possible, notamment pour les gros porteurs.

## Des pompiers médaillés

Sept pompiers de l'aéroport de Tahiti-Faa'a ont reçu la médaille d'honneur du travail le 11 juillet 2003. Jean-Paul Galenon, directeur général de la SETIL-Aéroports a remis les décorations à Sacha Zima (argent), Gilbert Céran-Jérusalemy (argent), Roger Teriihaue (argent), Robert Yau (grand or), Désiré Faoa (grand or), Albert Aromaoterai (grand or) et Robert Faatauiria (grand or). Ces pompiers appartiennent au service sécurité incendie et sauvetage (SSIS) de l'aéroport de

Tahiti-Faa'a. La médaille d'argent est remise après 15 ans de travail, la médaille de vermeil après 20 ans et 6 mois, la médaille d'or après 28 ans. Enfin, la médaille grand or récompense 32 ans et 3 mois de bons et loyaux services.



## Mission de l'organisme de contrôle en vol

Deux inspecteurs de l'organisme du contrôle en vol (OCV) ont effectué une mission sur le territoire du 5 au 11 juillet 2003. Guy Puech et Patrick Bréard sont tous deux des pilotes de ligne qui travaillent à temps partiel pour l'OCV. Pendant toute la semaine, ils ont volé à bord d'avions d'Air Tahiti, Air Archipels, Air Moorea et Wanair afin de pratiquer des contrôles en vol auprès des pilotes des compagnies.

L'objectif de ces contrôles est de vérifier, lors du suivi d'un vol, l'application des méthodes

d'exploitation mises en oeuvre par l'exploitant et de s'assurer de l'adéquation des procédures. Les contrôles peuvent s'effectuer de façon inopinée ou de façon programmée. Lors de contrôles inopinés, l'inspecteur de l'OCV peut se présenter à l'équipage avant le départ du vol, muni de son ordre de mission permanent et de sa plaque d'identité OCV. Une fois à bord, le contrôleur ne doit bien évidemment pas intervenir dans la conduite du vol et sa présence doit passer inaperçue aux yeux des passagers. Tous les aspects d'un vol sont contrôlés, de la préparation du vol à sa clôture, en passant par la conduite du vol.

A l'issue d'un vol, le contrôleur donne en quelques mots ses conclusions à l'équipage. Des comptes rendus sont ensuite adressés à l'aviation civile, qui mentionnent, le cas échéant, les points pour lesquels une action est nécessaire auprès des exploitants. A l'issue de leur mission, les inspecteurs se sont envolés pour la Nouvelle-Calédonie pour pratiquer de nouveaux contrôles en vol auprès des personnels navigants des compagnies aériennes du Caillou. Ils se sont déclarés satisfaits du niveau général des pilotes inspectés en Polynésie française.

## Air Tahiti Nui et Air Tahiti font les comptes



Air Tahiti Nui a connu un exercice 2002 plutôt satisfaisant, marqué par l'ouverture de la ligne Papeete-Paris. La perte nette est limitée à 77 millions de FCP (645 000 Euros), très en deçà de celle budgétisée à 1,4 milliard de FCP (117 millions d'Euros). Le déficit pour les comptes 2003 devrait atteindre 480 millions de FCP. Cette augmentation du déficit sera liée, selon la compagnie, à l'achat des deux A340-300 Rangiroa et Moorea mis en service en 2003 qui ont porté la flotte d'Air Tahiti Nui à quatre A340-300. Air Tahiti Nui pourrait également souffrir du déclin d'environ 10 % de la fréquentation que connaissent les liaisons entre Papeete et le Japon.

Les résultats d'Air Tahiti enregistrent pour leur part un excédent de 486 millions de FCP sur l'ensemble de ses activités, après une année 2001 difficile du fait de la flambée du baril et du dollar. La compagnie est parvenue à redresser le cap en 2002, malgré une stagnation du trafic, grâce à l'augmentation de ses tarifs (+2,7 %). La compagnie a par ailleurs annoncé avoir commandé deux nouveaux ATR, qui remplaceront les avions les plus anciens en décembre 2003 et juin 2004. Pour l'heure, la flotte d'Air Tahiti compte quatre ATR 42, cinq ATR 72 et deux Dornier 228. La compagnie est par ailleurs chargée de l'entretien de l'ATR 42 de la présidence.

# Passagers

## La qualité de l'air en cabine en question

Au moment où le transport aérien s'est trouvé fragilisé par l'impact de l'épidémie de SRAS, le débat sur la qualité de l'air à bord des avions a été relancé aux Etats-Unis par le syndicat du personnel de cabine AFA. Selon l'AFA, le principal danger pour les hôtesses et les stewards réside dans l'utilisation massive d'air recyclé, chargé de vapeurs d'huile de moteur et de fluide hydraulique, parfois mêlées à de l'anti-gel en suspension, voire à des pesticides (certains pays exigeant la diffusion d'insecticide en cabine au départ et à l'arrivée de chaque vol international). Aussi, l'AFA demande qu'une législation, similaire à celle déjà applicable aux lieux de travail au sol – qui exige l'apport de 0,4 m<sup>3</sup> d'air frais par personne et par minute –, soit imposée aux transporteurs aériens, lesquels se contentent d'apporter cinq fois moins, juste de quoi maintenir la pression interne de la cabine.

Source : ITA Press

## Air New Zealand au palmarès des 10 meilleures compagnies

Les passagers du monde entier ont classé Air New Zealand parmi les 10 meilleures compagnies aériennes au monde dans le dernier classement mondial Skytrax. Le classement est basé sur le vote de plus de 4,4 millions de personnes et inclut plus de 140 compagnies aériennes.

Classement mondial :

- 1 Cathay Pacific
- 2 Emirates
- 3 Singapore Airlines
- 4 Malaysia Airlines
- 5 Qantas
- 6 British Airways
- 7 Swiss
- 8 Thai Airways
- 9 Air New Zealand
- 10 Austrian Airways

Source : Coral Route Communiqué

## En cas d'affluence, manifestez-vous !

Que faire en cas d'affluence aux comptoirs d'enregistrement à l'aéroport, lorsque l'on a pris place dans la file d'attente avant l'heure limite d'enregistrement, mais que l'on craint d'atteindre le guichet après cette heure limite ? Il est vrai qu'un passager qui se présente au comptoir après l'heure limite d'enregistrement peut se voir refuser l'embarquement et perdre le bénéfice de sa réservation sans possibilité de recours auprès de la compagnie. En cas d'affluence et si l'heure limite est proche, les personnels chargés de l'enregistrement lancent généralement un appel aux passagers des vols concernés pour qu'ils se manifestent et que la compagnie puisse connaître le nombre exact de passagers restant à enregistrer. Si ce n'était pas le cas, manifestez-vous auprès



du personnel chargé de l'enregistrement et signalez-lui votre présence, en indiquant que vous entrez dans la file d'attente, mais que vous êtes arrivés avant l'heure limite d'enregistrement.

Source : Passager aérien

## Verrouillage des cockpits à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2003

Le verrouillage des cockpits sera généralisé à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2003. La protection des cockpits a été l'un des éléments majeurs dans le renforcement de la sûreté de l'aviation civile. Dès novembre 2001, les autorités américaines ont imposé aux compagnies américaines l'installation des portes renforcées d'accès au cockpit. Cette mesure a été étendue en août 2002 à tous les avions quittant ou rejoignant les Etats-

Unis. Cette mesure coûteuse sera généralisée dans le monde entier dès le 1<sup>er</sup> novembre 2003 pour tous les avions de plus de 60 passagers, conformément aux normes de l'OACI.

Pour parvenir à un tel résultat, il a fallu remédier à de nombreux problèmes techniques comme de s'assurer que ces portes ne risquent pas de se bloquer en cas de dépressurisation, que les pilotes ne restent pas enfermés en cas d'atterrissage forcé, ou que les matériaux utilisés puissent résister à différentes tentatives d'ouverture par la force ou armes de poing. Sans oublier la

formation des personnels navigants. Avec un autre objectif prioritaire : renforcer la communication entre les pilotes et le personnel commercial afin de maintenir un travail en équipage efficace et d'assurer une coordination étroite pour préserver la sécurité des passagers.

Source : Passager aérien



Photo Airliners.net

**LE TRAFIC INTERNATIONAL  
RENOUE AVEC LA CROISSANCE**

Ce premier semestre 2003 enregistre une hausse du trafic international de 17,2 % par rapport au premier semestre 2002. Cette progression ramène ainsi le trafic international au niveau qui était quasiment le sien avant les attentats du 11 septembre 2001. En effet, il est intéressant de constater que c'est précisément de 17,2 % que le trafic avait chuté au premier semestre 2002, par rapport au premier semestre 2001 (voir statistiques du Manureva n°100, p16).

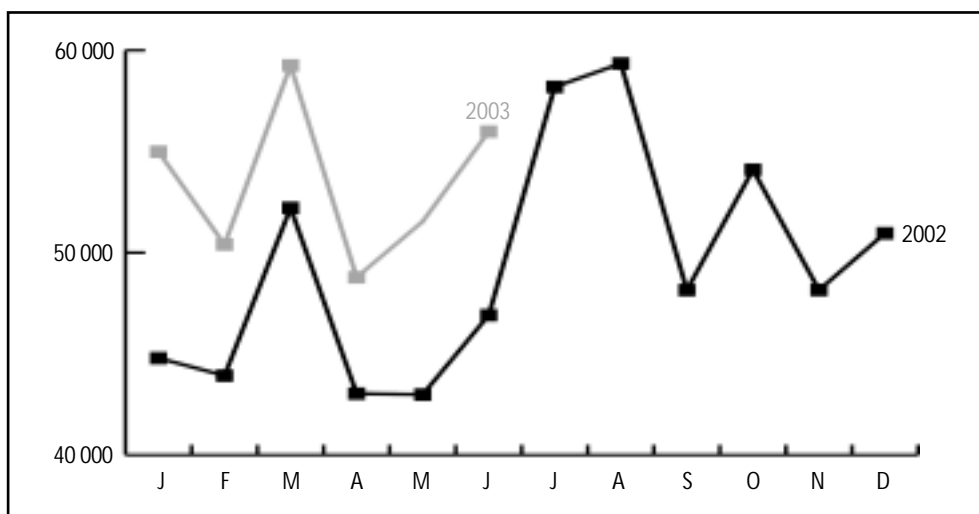
Les fortes baisses du nombre de passagers enregistrées par les compagnies Corsair et Polynesian Airlines (-54,7 % et -71,3 %) s'expliquent par le retrait de deux compagnies à la fin du mois de mars 2003. A l'inverse, la hausse de 66,7 % affichée par Air Tahiti Nui est due à la réception en début d'année des deux Airbus A340/300 (Rangiroa et Moorea) et à l'accueil, à partir du mois d'avril 2003, d'une partie de la clientèle de Corsair. Hausse encore plus forte : celle des passagers de vols non réguliers (+ 444,1 %). Cette hausse est due à l'arrivée à Tahiti-Faa'a, à partir de décembre 2002, de la compagnie Omniair. Elle opère un vol tous les dix jours, afin d'acheminer les croisiéristes du Tahitian Princess.

Enfin, le trafic domestique affiche une grande stabilité par rapport à son niveau du premier semestre 2002. Les progressions affichées par les aéroports de Raiatea, Huahine et Rangiroa viennent compenser les baisses de trafic des aéroports de Moorea et de Bora Bora.

*Pour accéder à l'ensemble de nos statistiques, consultez le site web : [www.seac.pf](http://www.seac.pf)*

**TRAFIC INTERNATIONAL**

Trafic international en 2002 et 2003 en nombre de passagers par mois (vols réguliers et vols non réguliers) :



Trafic international par compagnie, durant le premier semestre 2003 :

COMPAGNIE	PASSAGERS + TRANSIT	VAR/1 <sup>ER</sup> SEM. 2002	CMR 1 <sup>ER</sup> SEM. 2003
Air France	47 084	- 8,3 %	76,9 %
Air New Zealand	79 301	+ 21,6 %	71,3 %
Corsair (trois mois)	11 819	- 54,7 %	78,4 %
Lan Chile	11 330	- 5,2 %	51,4 %
Polynesian Airlines (trois mois)	2 302	- 71,3 %	62,3 %
Hawaiian Airlines	10 299	+ 2,3 %	68,1 %
Air Calin	8 276	- 2,6 %	59,9 %
Air Tahiti Nui	132 970	+ 66,7 %	68,8 %
Total vols réguliers	303 381	+ 12,1 %	69,7 %
Total vols non réguliers	17 565	+ 444,1 %	83,3 %
Total	320 946	+ 17,2 %	70,3 %

*Nota bene*

- Le nombre de passagers transportés par compagnie comprend : le nombre de passagers à l'arrivée, le nombre de passagers au départ, le nombre de passagers en transit, à l'arrivée et au départ.
- Le CMR ou coefficient moyen de remplissage, exprimé en pourcentage, est obtenu en divisant le nombre de passagers transportés par le nombre de sièges offerts.

**TRAFIC DOMESTIQUE**

Trafic passagers domestiques sur les principaux aéroports de Polynésie française au 1<sup>er</sup> sem. 2003 :

AÉRODROMES	NOMBRE DE PASSAGERS	VAR/2002	TRANSIT A + D
Tahiti-Faa'a (trafic domestique)	372 926	- 0,1%	0
Bora Bora	106 567	- 6,7 %	15 802
Moorea	103 891	- 6,6 %	6 709
Raiatea	80 515	+ 9,2 %	30 257
Huahine	49 288	+ 1,8 %	50 453
Rangiroa	31 717	+ 2,3 %	14 070
Total aéroports (hors Faa'a)	494 679	- 0,1 %	
Total domestique	867 605	- 0,1 %	