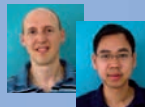




LA LETTRE DU SEAC.PF

SERVICE D'ETAT DE L'AVIATION CIVILE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE • OCTOBRE 2016 • N° 10

EN IMAGES

 Wilfried de Parseval et Vincent Guines étudient de nouveau à l'ENAC à Toulouse. Après avoir passé avec succès le concours TSEEAC – CEAPF et suivi la formation afférente, ils avaient débuté leurs carrières à Bora Bora. Au terme des quatre années requises pour se présenter à la Sélection Professionnelle ICNA, ils ont été retenus et ont commencé une nouvelle formation de dix mois. Retour à Tahiti en juillet 2017.

BON À SAVOIR

CODE DES MARCHÉS PUBLICS DE L'ETAT

Cette année aura vu une réforme complète du droit des marchés publics applicable à l'Etat en Polynésie française.

Elle consiste en une mise à jour de la réglementation nationale avec application à l'identique de celle-ci dans les COM.

La réforme était rendue nécessaire par l'obligation de satisfaire aux exigences du droit communautaire. Elle contient, en outre des éléments importants relatifs à la commande publique tels que le soutien aux PME, la simplification et la modernisation, l'autorisation de clauses sociales, et l'intégration des contraintes du développement durable. A ces axes s'ajoute pour la Polynésie française le souci de l'emploi des jeunes. L'Etat a ainsi la possibilité d'imposer que 30% des heures de travail soient effectués par des jeunes de moins de 25 ans.

Des adaptations particulières sont rendues possibles : utilisation des normes locales, publication au seul JOPF, dématérialisation optionnelle des dossiers.

LE CHIFFRE DU MOIS

Evolution du trafic IFR en Polynésie

Chiffres comparatifs des mouvements IFR 1^{er} janvier - 30 septembre 2016 / 2015.

	2015	2016	Evol.
Domestique	20 055	19 927	-0,6%
International	2 309	2 209	-4,3%
Survols	539	1 188	120,4%
Total	22 903	23 324	1,8%

L'EDITO



La 53^{ème} conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile pour la région Asie Pacifique (APAC) s'est tenue à Colombo (Sri Lanka) au mois d'août, dans un contexte de fort développement de l'aviation commerciale dans la région.

Le nombre de vols au départ de la région s'est ainsi élevé à 34 millions en 2015, en croissance de 3,5% par rapport à l'année précédente, tandis que le nombre de passagers augmentait de 6,9%. **L'APAC représente maintenant 35 % du trafic mondial**, soit un peu plus d'un milliard de passagers, nombre qui devrait doubler tous les 15 ans. **L'aviation civile y est aussi un contributeur important de la croissance économique**, comptant dès aujourd'hui 58 millions d'emplois dans le secteur. L'OACI promeut une politique de coopération régionale renforcée.

Parmi les nombreux débats engagés, on notait l'**accent mis sur la sûreté et la sécurité**, la **mise en place des PNR – API** (Passenger Name Record, Advanced Passenger Information) a été évoquée. **La limitation des risques d'attentats** par la résolution des points de congestion en zone publique sera à la base d'**un guide prochainement publié par l'IATA**. La **cyber-sécurité des systèmes informatiques** de contrôle du trafic aérien a été évoquée.

Pour le compte de la DGAC, j'ai présenté deux études l'une concernant **la mise en œuvre d'un JRCC** (Joint Rescue Coordination Center) en Polynésie française et l'autre, **le concept de Remote Tower, ou AFIS à distance**, en expérimentation à Saint Pierre et Miquelon.

On notait au passage une **présentation de la DGAC des Maldives** sur le développement de la desserte intérieure inter îles par deux compagnies aériennes utilisant des hydravions (Cessna Caravan et Twin Otter) transportant actuellement 120 000 passagers par an. **Peut-être un exemple régional pour les opérateurs locaux.**

Patrick Mouysset
Directeur du SEAC.PF

LE JRCC EST OPÉRATIONNEL

C'est au terme d'un travail de réflexion et de recherche de synergies débuté dès 2011 que viennent d'être réunis les deux services de secours, maritime et aérien, de la Polynésie française. Cette réunification des centres avait fait l'objet d'une recommandation de l'OACI en 2011.

Officiellement, la publication en août par 2 directions de notre ministère, la DSNA et la DAM (Direction des Affaires Maritimes), d'un arrêté de création et en septembre d'un arrêté d'organisation par le Haut Commissariat, marquent au **7 septembre 2016 la naissance opérationnelle du JRCC TAHITI** (Joint Rescue Coordination Center).

Le JRCC réunit le MRCC maritime (Maritime Rescue Coordination Center) et **l'ARCC aérien** (Aeronautical Rescue Coordination Center). Cette organisation novatrice a été jugée particulièrement pertinente étant donné le contexte géographique de la région, où presque toute détresse d'aéronef non localisé a un aspect maritime à traiter. **Elle pourra être étendue ultérieurement à d'autres zones ultra-marines.**

Le SEAC Pf, qui assure la gestion du contrôle aérien, déclenchera les phases d'alerte nécessitant une recherche d'aéronef et sollicitera désormais le JRCC pour la recherche et le sauvetage après avoir défini la zone probable d'accident (ZPA). **Le JRCC est intégré au sein du Centre Maritime Commun** (CMC), physiquement installé au COMSUP (Commandement Supérieur des Forces Armées en Polynésie française) situé à Pirae. Il assure à une veille continue H24/365J.

Bien avant la publication des arrêtés créant juridiquement l'organisme commun, **le personnel du MRCC a reçu des équipes du SEAC Pf une formation dite SAR** (Search And Rescue) spécifique en matière de SAR Aérien. Des exercices SAR ont été réalisés dans cette nouvelle configuration.

Les moyens navals et aériens et tout autre concours jugé nécessaire pourront, comme par le passé, être sollicités.

Le fonctionnement du JRCC fera l'objet d'un bilan prenant en compte le niveau des prestations et l'analyse des interventions au vu des changements intervenus.



RENCONTRE AVEC Richard FEVRIER



Pilote-Inspecteur

Arrivé en 2007 en provenance du SEFA de Muret-Lherm, Richard Février est notre pilote-inspecteur. Mais derrière cette dénomination qui semble aller de soi, se cache une fonction plus complexe qu'attendue.

Sa fonction première est de représenter la DGAC en Polynésie française pour tout ce qui est du **contrôle des licences** et des qualifications des pilotes. Mis à part Air Tahiti Nui et Air Tahiti, pour lesquels l'Organisme de Contrôle en Vol (OCV) vient en missions périodiques tous les autres pilotes peuvent passer des tests en vol avec le pilote-inspecteur, soit une trentaine par an. Il fait aussi passer des tests **réglementaires OPS** dans les compagnies de transport public comme Air Archipels et Air Tetiaroa.

S'y ajoute une fonction d'**auditeur** des **organismes de formation**. Il y a en effet une licence de surveillance qui officialise l'habilitation à contrôler les qualifications, la documentation et l'organisation des structures de formation. En Polynésie, on compte ainsi les Ailes du Fenua, C3P (Centre Polynésien de Perfectionnement au Pilotage), Pol'Air (Formations bimoteur et turbines), Air Tahiti Nui (formations sur Airbus 340) et quelques clubs ULM.

Le rôle de **conseiller**, auprès des usagers comme en interne au SEAC Pf, se manifeste par des avis techniques, mais peut aller jusqu'à donner des conférences et organiser des réunions d'explication, notamment dans le domaine réglementaire et de la prévention.

On relève également un rôle de **formateur**, qui se concrétise par l'organisation de séminaires de recyclage des instructeurs. Il y en aura deux cette année, pour une quinzaine de candidats.

A titre exceptionnel, notre pilote-inspecteur peut faire de l'instruction. Il a également une qualification de **pilote de contrôle en vol des aides radio (calibration)**. Il vole également comme **pilote commercial sous convention** entre l'Etat et certaines compagnies de transport public locales.

LE CONTRÔLE EN VOL EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Les **systèmes de radionavigation au sol** font l'objet dans le monde entier, aux termes des obligations énoncées à l'Annexe 10 de l'OACI, de **contrôles en vol périodiques, lesquels garantissent l'intégrité des indications reçues à bord des avions**.

Le SEAC Pf aura désormais à sa disposition un **moyen de contrôle en vol supplémentaire** qui lui évitera de faire appel à des prestataires extérieurs et réduira les délais d'intervention. Un contrôle en vol est en effet nécessaire après toute intervention majeure, y compris non-programmée, sur les équipements au sol de radionavigation. **Pour ce faire la DTI** (Direction Technique et de l'Innovation), **en charge au niveau national, s'est rapprochée d'un acteur local, la C3P**, afin d'équiper un avion des instruments nécessaires. Il s'agit en l'occurrence du bimoteur Piper PA 31 F-OIQA. Le chantier, qui comprenait le renouvellement du Certificat de Navigabilité, s'est révélé plus complexe que prévu mais a été achevé en deux semaines.

Le **pilote-inspecteur, Richard Février, a reçu une formation spécifique** et c'est une fonction qu'il avait déjà exercé durant sept ans sur Beech 90 et 200 équipés calibration.

Le contrat actuel avec l'entreprise germano-australienne spécialisée AeroPearl basée à Brisbane, reste cependant valide.

La **première intervention opérationnelle du F-OIQA modifié a eu lieu, le 11 août dernier**, pour la calibration de l'un des composants de l'ILS (Instrument Landing System) de Faa'a, le GLIDE (indicateur de pente de descente).

Equipé de GPS, cet avion est aussi destiné à intervenir pour la validation des procédures GNSS (Global Navigation Satellite System – le GPS est l'un des GNSS) publiées dans l'espace aérien polynésien. Dans le but de permettre à la DTI de valider cette possibilité, l'équipage a exploré les procédures de départ et d'arrivée (SID et STAR) mises en oeuvre à Faa'a durant le chantier de renouvellement du VOR Doppler; les procédures GNSS de Faa'a, et le VOR de Huahine. **On vise six validations de procédure par an, la première concernant l'approche de Maupiti.**

AU FIL DE L'AGENDA

13 octobre : Comité technique bande de piste - Hotuarea

18 octobre : dialogue de gestion SEAC/services centraux DGAC

19 octobre : Comité Technique du SEAC Pf

20 octobre : Séminaire Sécurité du SNA

2 - 4 novembre : visite de M. Cipriani DSAC

8 - 16 novembre : Contrôle en vol des aides radio

1^{er} décembre : CoCoEco AdT
2 décembre : Course Vaa'a interservices

8 décembre : Séminaire Plan d'Action 2017
9 décembre : CT SEAC Pf

1^{er} juillet 2016

Stéphane LAFFAILLE (IESSA) en provenance du CRNA Sud Est pour prendre le poste de **chef de Subdivision DO QST** à la Division Technique.

4 juillet 2016

Adrien BEON (TSEEAC) en provenance de Saint Cyr-l'Ecole prend un poste de **contrôleur à Bora Bora**.

1^{er} août 2016

Claude CHIRIS (IESSA) en provenance de SNA Sud Sud-Est (Maringnane) pour prendre le poste de **chef de Subdivision RDO** à la Division Technique.

16 août 2016

Nadine LHOPITAL (ICNA) en provenance du SNA Centre Est prend un poste de **premier contrôleur à la Sub Contrôle**.

Thomas SCHMITT (ICNA) en provenance du CRNA/N - Sud Est prend un poste de **premier contrôleur à la Sub Contrôle**.

1^{er} septembre 2016

Francis HUGUET (IESSA) en provenance de Nice Aéroport pour prendre un poste à **la Sub RVR**.



4 juin 2016

François LEHERISSEL (ICNA) quitte la Sub QS de la DCA pour la **DSNA à Paris**.

31 juillet 2016

Chicheng LOCHUNGVU (IESSA) quitte la DT pour rejoindre la **DTI à Toulouse**.

2 août 2016

Nelson LO (TSEEAC CEAPF) quitte le BRIA pour prendre sa **retraite**.

25 septembre 2016

Pascal THOMASSIN (TSEEAC) quitte le SNA pour la **DSNA**.

- DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :
Patrick Mouysset
- RESPONSABLES D'ÉDITION :
Richard Afeian & Francis Sacault
(richard.afeian@aviation-civile.gouv.fr - francis.sacault@aviation-civile.gouv.fr)
- MAQUETTE : Agence Pom'Z Médias - www.pom-z.com

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS À FAIRE PARAÎTRE, DES REMARQUES, DES SUGGESTIONS ?

Contactez votre chef de service ou la rédaction, par e-mail, en nous faisant part de vos impressions ou sujets.