AIR TAHITI
magazine

1958-2018

AIR TAHITI

RA'IREVA
F-ORVV

60 ANS/YEARS
1958-2018 AIR TAHITI

ROBERT WAN PEARLS

GIA CERTIFICATION

本店提供中文服务

TAHITI

Musée de la Perle et Bijouterie Robert Wan (+689) 40 54 86 40
InterContinental Tahiti Resort & Spa (+689) 40 82 05 69

MOOREA

Hilton Moorea Lagoon Resort & Spa (+689) 40 56 42 61
InterContinental Moorea Resort & Spa (+689) 40 56 20 68

BORA BORA

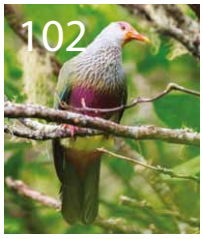
Maison Robert Wan - Vaitape (+689) 40 67 50 27
St-Régis Bora Bora Resort (+689) 40 67 53 19
Conrad Bora Bora Nui (+689) 40 67 53 13
InterContinental Le Moana Resort (+689) 40 67 71 23

HONG KONG · SHANGHAI · DUBAI · DOHA · BEIRUT

Robert Wan Pearls | Robert Wan Officiel | Robert Wan Pearls

info@robertwan.com | www.robertwan.com

sommaire



© CHRISTOPHER LIAU

Air Tahiti Magazine N°97
Janvier -Février - Mars 2018

Une publication
TAHITICOMMUNICATION
N° Tahiti : 758 268 • Code NAF: 744B
Punavai - Punaauia
Tahiti - Polynésie française
BP 42 242 - Papeete - Polynésie française
Tél. (689) **40 83 14 83** • Fax (689) 40 83 16 83
direction@tahiticommunication.com

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION / *EDITOR*
Ludovic LARDIÈRE • Tél. (689) 89 72 87 13

PRODUCTION ET PUBLICITÉ / *PRODUCTION AND ADVERTISING*
Enzo RIZZO • Tél. (689) 87 74 69 46

SECRÉTARIAT DE DIRECTION / *EXECUTIVE SECRETARY*
Nathalie BORDESSOULLES
Tél. (689) 40 83 14 83

RÉDACTION & ILLUSTRATIONS / *TEXT & DRAWINGS*
Virginie Gillet, Claude-Jacques Bourgeat, Elin Teuruarii, Josiane Teamotuaitau, Marina Mourrin, Herehia Helme, Simone Grand, Vashee, Tehani Withers, Caroline Blanvillain, David Proia, Munoz, Lucie Rabréaud.

TRADUCTIONS ANGLAISES ET TAHITIENNES
ENGLISH AND TAHITIAN TRANSLATIONS
Simone Grand, Elin Teuruarii, Josiane Teamotuaitau

CONCEPTION GRAPHIQUE
GRAPHIC DESIGN
Tahiti Communication

IMPRESSION / *PRINTED IN*
A Impresores, Chile
Tirage : 18 000 exemplaires
Dépot légal à parution

ZOOM AIR TAHITI

10 **La compagnie Air Tahiti célèbre ses 60 ans !**
Air Tahiti celebrates its 60 years!

DESTINATION

52 **À la découverte de Tubuai**
Discover Tubuai

CULTURE

74 **Wallis 1767- 2017 ou l'histoire des premiers contacts**
Wallis 1767- 2017: a history of the first contacts

98 **Légende polynésienne**
Polynesian legend

86 **Exposition : Couronne Hei ku'à**
Exhibition : Hei ku'à headdress

NATURE

88 **L'anguille, symbole culturel et environnemental**
The Polynesian eel, a cultural and environmental symbol

102 **Oiseaux de Rapa**
Birds of Rapa

110 AGENDA / *DATEBOOK*

118 SPONSORING AIR TAHITI

124 INFORMATIONS PRATIQUES AIR TAHITI
AIR TAHITI GENERAL INFORMATION

A travel service as exceptional as the destination.

Photo courtesy of InterContinental Bora Bora Resort and Thalasso Spa

TAHITI·COM

Extraordinary Vacations. Extraordinary Value.

With Tahiti.com, every Tahitian vacation is crafted to your vision. From the moment you begin to dream about your vacation, to your first 'Ia ora na`, to the return flight home, we are there every step of the way to ensure the trip of a lifetime. Email reservations@tahiti.com to request a consultation.

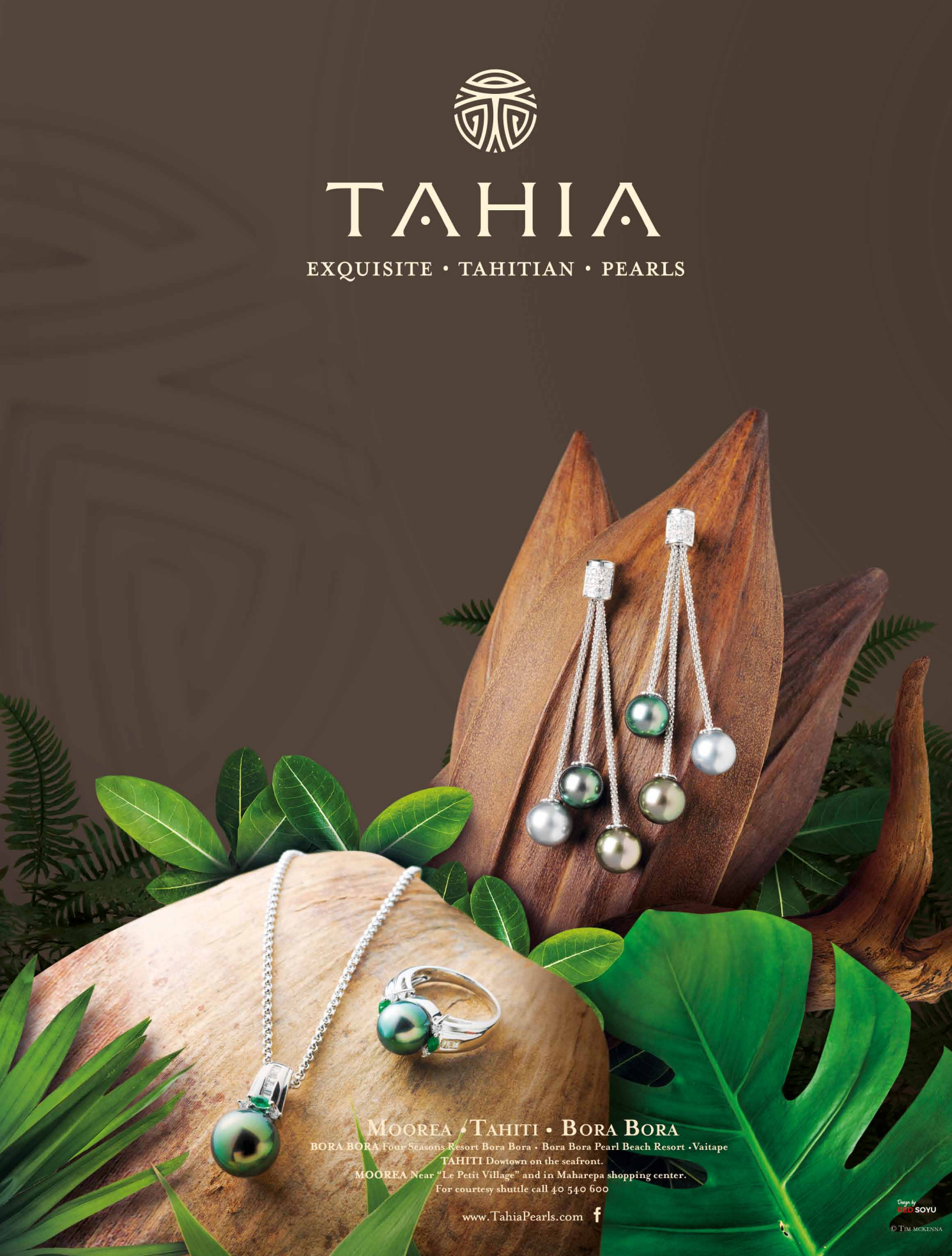
CARTE DU RÉSEAU AIR TAHITI
AIR TAHITI NETWORK

UN RÉSEAU AUSSI VASTE QUE L'EUROPE
A NETWORK AS WIDE AS EUROPE

Escales desservies par Air Tahiti
Destinations operated by Air Tahiti

*Iles Cook : 1 150 km de Tahiti - Desserte internationale
International service to the Cook Islands: 1150km / 715 mi from Tahiti

Hatutaa
Motu One
Eiao
Hatu Iti
Nuku Hiva
Ua Huka
Fatu Huku
Ua Pou
Hiva Oa
Motane
Tahuata
Fatuiva
ARCHIPEL DES MARQUISES
ARCHIPEL DES TUAMOTU
Tepoto (nord)
Napuka
Pukapuka
Takume
Fangatau
Raroia
Fakahina
Taenga
Makemo
Nihiru
Rekareka
Hiti
Tepoto (sud)
Marutea (nord)
Tekokota
Tauere
Tatakoto
Haraiki
Amanu
Hikueru
Reitoru
Marokau
Hao
Pukarua
Reao
Akiaki
Vahitahi
Nengonengo
Paraoa
Vairaatea
Nukutavake
Manuhangi
Pinaki
Ahunui
Anuanuraro
Anuanurunga
Nukutepipi
Vanavana
Tureia
Tenararo
Vahanga
Tenarunga
Marutea (sud)
Matureivavao
Tematangi
Moruroa
Maria (est)
Fangataufa
Mangareva
Morane
Taravai
Akamaru
Temoe
ARCHIPEL DES GAMBIER
Marotiri
(îles de Bass)
AIR TAHITI


TAHIA
EXQUISITE • TAHITIAN • PEARLS
MOOREA • TAHITI • BORA BORA
BORA BORA Four Seasons Resort Bora Bora • Bora Bora Pearl Beach Resort • Vaitape
TAHITI Dowtown on the seafront.
MOOREA Near "Le Petit Village" and in Maharepa shopping center.
For courtesy shuttle call 40 540 600
www.TahiaPearls.com
Design by RED SOYU
© Tim McKenna

ÉDITORIAL / EDITORIAL

MANATE VIVISH

Directeur général
General Manager

Ia ora na e maeva. Bienvenue à bord !

Air Tahiti célèbre ses 60 ans !

A date exceptionnelle, numéro exceptionnel pour ce *Air Tahiti Magazine* célébrant notre 60e anniversaire. Au début de l'année 1958 naissait en Polynésie française une compagnie aérienne : le Réseau Aérien Interinsulaire (R.A.I.), l'ancêtre d'Air Tahiti. Il fut un pionnier dans le développement des liaisons aériennes commerciales, notamment par ses vols en hydravions qui ont marqué les esprits à l'époque. Puis en 1970, le R.A.I. devint Air Polynésie. Cette compagnie a aussi eu un impact important sur la vie de nos populations de par l'élargissement du réseau qu'elle mena grâce à sa flotte de Fokker, des avions bimoteurs. Enfin, en 1987 se joua le dernier acte avec la transformation de « Air Po » - comme on l'appelait familièrement - en l'actuelle Air Tahiti. Ce changement de dénomination s'accompagna d'évolutions majeures. Dès ses débuts, Air Tahiti fut une entreprise dont les actionnaires et dirigeants étaient des Polynésiens, une rupture par rapport à ses prédécesseurs que furent le R.A.I. et Air Polynésie. De plus, Air Tahiti constitua sans attendre une flotte d'avions de conception plus moderne, les ATR (Avions de Transport Régional), qui s'avérèrent - encore aujourd'hui - parfaitement adaptés à son réseau et à ses besoins. Ainsi s'est écrite une histoire de 60 ans. C'est donc non seulement notre anniversaire que nous célébrons mais aussi cette continuité, ces six décennies d'efforts menés par des pionniers, des visionnaires, de grandes figures de l'aviation tahitienne commerciale et des personnels dévoués au sein de ces diverses compagnies. Des efforts collectifs ayant mené à la situation actuelle qui voit Air Tahiti desservir 47 escales en Polynésie française ainsi qu'une chez nos voisins polynésiens des Iles Cook. Avec sa flotte de 10 ATR, notre entreprise a transporté 795 575 passagers en 2016. Ce chiffre est considérable pour un territoire de 275 000 habitants et constitue la preuve d'une réelle démocratisation du transport aérien. Premier employeur de statut privé en Polynésie française, l'entreprise compte 1 279 employés. Le chemin parcouru en 60 ans est donc le motif d'une grande fierté que nous souhaitons vous faire partager en vous proposant de découvrir dans nos pages quelques unes des actions destinées à fêter cet anniversaire.

Ainsi, vous en saurez plus sur les nouvelles livrées qui marquent depuis peu les deux avions les plus récents de notre flotte, des ATR de génération 600 réceptionnés en 2016 et 2017. Ces appareils ont été ornés de motifs inspirés de tatouages polynésiens anciens. Ils constituent une représentation plus forte et plus contemporaine de l'identité polynésienne de notre compagnie. Dans cette aventure, Air Tahiti a tenu à s'associer avec des élèves du Centre des Métiers d'Art de Papeete. Les travaux qu'ils ont proposé illustrent de manière saisissante ce lien (*te natira'a* en tahitien) essentiel entre les îles et les hommes que nous incarnons. Nous vous en disons plus également sur l'exposition-événement *« Les Ailes des îles » (Te mau natira'a manureva no te mau motu,* en tahitien*)* qui se tient du 18 janvier au 18 mars 2018 au Musée de Tahiti et des îles. Elle porte sur l'histoire du transport aérien inter-îles depuis ses balbutiements jusqu'à nos jours. En langue française et anglaise, elle propose un parcours et une vision historique des plus intéressantes, de l'apparition des premiers avions dans le ciel de Polynésie, aux premières compagnies aériennes locales et jusqu'au développement spectaculaire du réseau aérien que nous connaissons aujourd'hui.

Ce numéro spécial sera aussi l'occasion, comme dans les précédents, de poursuivre nos rencontres avec ceux qui furent et sont des acteurs de premier plan de cette épopée. Alain Bonnard en fait partie. Commandant de bord dès 1974 au sein d'Air Polynésie, il fut un témoin privilégié de l'essor du transport aérien dans nos îles qui caractérisait déjà cette époque. Il continuera ensuite sa carrière à Air Tahiti où il occupera la fonction de chef pilote jusqu'en 2003 (année de son départ) avec un impressionnant total de 22 000 heures de vols à son actif. En écho et en complément de ce précieux témoignage, vous rencontrerez Poehere Williamu, actuel chef pilote d'Air Tahiti, incarnant la relève, une nouvelle génération de Polynésiens passionnés par les métiers de l'aéronautique qui poursuivent le travail de leurs ainés. Enfin, autre rencontre, celle avec Jennifer Bordes, une des 4 femmes pilotes que compte notre compagnie. Elle nous décrit son parcours et sa passion du vol. Cette conquête des cockpits par des personnels féminins est une nouveauté réjouissante et encourageante pour les femmes de notre Pays, les incitant à acquérir de nouvelles compétences et assumer des fonctions principalement occupées par des hommes autrefois.

Bien sûr, dans ce numéro spécial, vous retrouverez également tous les rendez-vous habituels de notre magazine de bord. En terme de destination, nous vous proposons la découverte de l'île de Tubuai dans l'archipel des Australes. Qualifiée parfois de *« belle inconnue »,* cette île haute, entourée d'un vaste lagon, s'ouvre de plus en plus au tourisme, proposant à ses visiteurs de magnifiques paysages que l'on peut parcourir lors de belles randonnées et excursions. Ensuite, nous changeons non seulement de lieu mais surtout d'époque pour revenir au temps des premiers contacts entre les navigateurs européens et les populations de nos îles. Des rencontres qui s'échelonnèrent sur plusieurs siècles débutant dès 1520 avec le célèbre Magellan. Elles furent ensuite sporadiques jusqu'en 1767, année marquant le séjour sur l'île de Tahiti des membres de l'expédition de l'anglais Wallis. Ce sont ces rencontres, leurs contextes historiques mais aussi l'état de la société polynésienne à cette période clef de la fin du XVIIIe siècle que nous vous dévoilons. Enfin, nous consacrons un article à un des animaux les plus mystérieux de nos îles : l'anguille d'eau douce. Peuplant nos lacs, nos rivières, nos cours d'eau et présentes même sur certains atolls, elles conservent bien des secrets ayant résisté aux recherches scientifiques. Des mystères qui sont associés à un rôle important dans les traditions et légendes polynésiennes comme vous le constaterez dans nos pages.

Bonne lecture !

Mauruuru

Ia ora na e maeva. Welcome on board !

Air Tahiti celebrates its 60 years!

An exceptional issue of the *Air Tahiti Magazine* to celebrate and exceptional date, our 60th anniversary. In early 1958 an airline was born in French Polynesia: the *Réseau Aérien Interinsulaire* (R.A.I. *Interisland Aviation Network*), Air Tahiti's ancestor. It was a pioneer in the development of the commercial aviation network, notably providing a service using seaplanes, an era that has not been forgotten. Then in 1970, *R.A.I.* became *Air Polynésie*. This company also had an important impact on the life of our inhabitants, enlarging the network, served by its fleet of Fokkers, twin-engine aircraft. Finally, in 1987 « Air Po » - as it was affectionately called - played out its last act, when it was transformed into our current Air Tahiti. This name change was accompanied by significant developments. Right from the start, Air Tahiti was a company owned and managed by Polynesians, a radical change when compared with its precursors R.A.I. and *Air Polynésie*. What's more, Air Tahiti created a modern fleet of ATRs (Regional Transport Aircraft), that remain – even today – perfectly suited to our network and its specificities. In brief, that is how 60 years of history passed. However, we are not just celebrating our anniversary but also the durability, six decades of dedication by the pioneers, visionaries, the personalities of Tahitian civil aviation and the devoted personnel, working for the advancement of these different companies. A collective effort that has led us to where we are today, Air Tahiti serves 47 destinations in French Polynesia, as well as a service to our Polynesian neighbors in the Cook Islands, thanks to its fleet of 10 ATRs, we transported 795,575 passengers in 2016. A remarkable figure for a territory with just 275,000 inhabitants, and reveals the increasing accessibility of air transport to the population in general. The largest private employer in French Polynesia, our company, has 1,279 members of staff. We are proud of the advances we have made over 60 years and to share this with you, we offer you a chance to discover within this magazine, some of the events that will celebrate this anniversary. You will find out more about the new liveries that outfit our two newest aircraft, ATR 600 series' that were acquired in 2016 and 2017. These planes were decorated with motifs inspired by ancient Polynesian tattoo motifs. A more powerful representation of our company's Polynesian identity. For this project, Air Tahiti chose to work with the students at Papeete's School of Fine Arts. The designs they proposed are a captivating illustration of the vital link (*te natira'a* in Tahitian) that we embody, between the island and between people.

We also tell you about the exhibition *« Les Ailes des îles/ The wings of the Islands » (Te mau natira'a manureva no te mau motu,* in Tahitian) that is being held between the 18th of January and 18th of March at Tahiti's Museum, the *Musée de Tahiti et des îles*. It recounts the history of interisland aviation from its first tentative steps up until today. An exhibition, in both French and English, that offers a fascinating journey and historical insight, from the appearance of the first aircraft in the Polynesian sky, through its spectacular radiation into the broad network that we have now.

This special issue, like in the preceding issues of the magazine, we continue our encounters with those who were and are now key figures of this epic tale. Alain Bonnard is one of them. Captain for Air Polynésie, from 1974, he is an important witness of the blossoming of air transport throughout our islands, that had already begun at that time. He continued his career with Air Tahiti, where he was the chief pilot up until 2003 (the year he left) after clocking up an impressive 22,000 flight hours during his working life. As complement to and echoing this precious testimony, you will also encounter Poehere Williamu, Air Tahiti's current chief pilot, one of a new generation of Polynesians, passionate about their careers in aeronautics, following in the footsteps of their predecessors. Finally, one more interview, with Jennifer Bordes, one of 4 female pilots that work for our company. She tells us about her career path and love of flying. This recent conquest of the cockpit by female staff is an encouraging and exciting new development for the women of our country, who are now inspired to gain new skills and take on roles, once mainly occupied by men. Naturally, in this special edition you will still find the usual features of our inflight magazine. For the destination, we offer you a chance to discover the island of Tubuai in the Austral Islands. Sometimes referred to as an «*unknown gem* », this high island, surrounded by a vast lagoon, is turning more and more towards tourism, offering visitors magnificent landscapes that can be visited on excursions and beautiful hikes. Afterwards, we change place and time, returning to the era of contact between the first European navigators and the populations of our islands. Encounters that span several centuries, starting with Magellan in 1520. There was then a hiatus, until 1767, the year that heralded the arrival of the English captain Wallis and his expedition. It is these encounters, their historic context, but also the state of Polynesian society at this pivotal time in history, at the end of the 18th century that you will discover. Lastly, there is an article about one of the most mysterious animals of our islands: the freshwater eel. Found in our lakes, our rivers and water courses, even occurring on some of our atolls, they are enigmatic, keeping its secrets despite attempts to study them scientifically. Mysteries reflected in their important role in Polynesian traditions and legends, as you will discover inside.

Happy reading !

Mauruuru

© P. BACCHET

Deux ATR 72-600 ornés de motifs de tatouage pour célébrer nos 60 ans

Two ATR 72-600s decorated with tattoo art to celebrate our 60 years

AVEC SA NOUVELLE LIVRÉE, UN ATR 72-600 DANS LE CENTRE TECHNIQUE AIR TAHITI À L'AÉROPORT DE TAHITI-FAA'A / *WITH ITS NEW LIVERY, AN ATR 72-600 IN THE AIR TAHITI MAINTENANCE CENTER AT THE TAHITI-FAA'A INTERNATIONAL AIRPORT*.

Depuis octobre 2017, deux des appareils les plus récents d'Air Tahiti ont revêtu une nouvelle livrée inspirée de motifs du tatouage polynésien. Une belle réalisation qui a, entre autres, fait appel au talent des élèves du Centre des Métiers d'Art de la Polynésie française. Ces œuvres ont été dévoilées le 6 octobre 2017 lors d'une soirée qui s'est tenue au Centre Technique de la compagnie situé sur la plateforme aéroportuaire de Tahiti-Faa'a. Un événement qui visait également à célébrer le fructueux partenariat entre Air Tahiti et le constructeur aéronautique européen ATR dont les avions équipent notre flotte depuis 30 ans maintenant.

Propos recueillis / *Interviewed by:* Virginie Gillet • Photos / *Pictures* : Philippe Ailloud

© P. AILLOUD

Since October 2017, two of Air Tahiti's aircraft have been outfitted in a new livery, inspired by motifs found in Polynesian tattoos. A striking project, that among others, called upon the skills of the students at French Polynesia's School of Fine Arts. The work was unveiled on October 6th, 2017, during a function at the company's Maintenance Center (*Centre Technique*) located on the main airport hub at Tahiti-Faa'a. An event to celebrate the fruitful partnership between Air Tahiti and the European aircraft manufacturer ATR, whose planes have made up our fleet for over 30 years now.

AÉROPORT DE TAHITI-FAA'A : LES DEUX ATR-72 ORNÉS DE MOTIFS DE TATOUAGES / *TAHITI-FAA'A AIRPORT : THE TWO ATR-72 OUTFITTED WITH TATTOOS MOTIFS.*

À la veille d'un anniversaire important - celui des 60 ans d'Air Tahiti en 2018 - et alors même qu'elle célébrait en 2017 ses 30 ans de partenariat avec le constructeur aéronautique ATR, la compagnie a choisi de réaffirmer fortement son identité polynésienne tout en l'inscrivant résolument dans la modernité. Elle l'a fait en choisissant une nouvelle livrée pour chacun des deux avions, reçus en novembre 2016 et mai 2017 (respectivement les 32e et 33e acquis par Air Tahiti depuis 1987). Les éléments graphiques ornant leur fuselage sont inspirés de motifs de tatouages polynésiens anciens, caractéristiques des Iles Sous-le-vent notamment. Leur design a été travaillé et revisité par les élèves du Centre des Métiers d'Art de la Polynésie française (CMA) dirigé par Viri Taimana. Ces nouvelles livrées, baptisées comme il se doit *Tātau* (nom tahitien désignant le tatouage), déploient en réalité les mêmes symboles sur les deux appareils mais avec une organisation géométrique différente. Chacune représente le soleil, les îles et leur reflet dans la mer ainsi que des individus qui se tiennent la main, le tout dans un registre graphique abstrait typique du tatouage local. Elles incarnent ainsi *« une représentation plus forte et plus contemporaine de l'identité polynésienne de la compagnie »*, comme expliqué par Air Tahiti. A travers le choix de ces motifs, l'entreprise a tenu à illustrer ce lien essentiel, *Te Natira'a* en langue tahitienne, qu'elle a toujours voulu être entre les populations des îles de nos différents archipels. C'est d'ailleurs cette même volonté qui, en 1987, avait présidé au choix du constructeur aéronautique ATR. Ses avions répondaient - et ce encore aujourd'hui - parfaitement aux contraintes de la desserte inter-îles et aux spécificités du réseau polynésien, vaste comme l'Europe, avec ses pistes courtes et parfois étroites, le tout sous des chaleurs toujours très élevées.

On the eve of an important anniversary – that of Air Tahiti's 60 years, in 2018 – and following the celebrations, in 2017, of 30 years of partnership with the aeronautics constructor ATR, the company was looking to clearly reaffirm its Polynesian identity, but in a decidedly contemporary way. It did this by choosing new liveries, for two aircraft received in November 2016 and May 2017 (respectively, the 32nd and 33rd purchased by Air Tahiti, since 1987). The graphic designs decorating the fuselage are inspired by ancient Polynesian tattoos, specifically characteristic of the Leeward Society Islands. The motifs were worked and revisited by students at the *Centre des Métiers d'Art de la Polynésie française* (CMA, French Polynesian School of Fine Arts), directed by Viri Taimana. Both these new, and appropriately named *Tātau* (the Tahitian word for tattoo) liveries actually use the same figures on both of the aircraft, just their geometric distribution differs. Each represent the sun, the islands and their reflection in the ocean, as well as people holding hands, all depicted using typically abstract Polynesian tattoo symbols. They embody *« the stronger more contemporary expression of the company's Polynesian identity »*, as Air Tahiti puts it. Through this choice of patterns, the company seeks to illustrate the vital link, *Te Natira'a* in the Tahitian language, a role it has always tried to plays for the populations of the different island groups. This same desire motivation was behind the choice of the aeronautics constructor ATR, in 1987. These aircraft were the perfect solution – and remain so today – ideally suited to meet the requirements of the unique Polynesian inter-island air network, which is the size of Europe, with short and sometimes narrow runways, in a hot climate.

ARC EN CIEL

DESIRE ENVY ALIVE LOVELY

TAHITIAN RAINBOW PEARLS

WENDY LO YAT - THE OWNER

GIA
Pearl Expert

WWW.ARCENCIELBORABORA.COM

WWW.ARCENCIELBORABORA.CN

FREE SHUTTLE (689) 87.71.98.89

tripadvisor® BEST REVIEWS

UnionPay 银联

WeChat ARC EN CIEL BORA BORA

LES GRAPHISMES ORNANT LES FUSELAGES SONT INSPIRÉS DE MOTIFS DE TATOUAGES POLYNÉSIENS ANCIENS / *THE GRAPHIC DESIGNS DECORATING THE FUSELAGE ARE INSPIRED BY ANCIENT POLYNESIAN TATTOOS .*

Ils sont aussi particulièrement économes en carburant et d'une grande fiabilité. De plus, ils bénéficient du label « Eco-friendly » de par justement sa sobriété énergétique. Avec ces appareils, Air Tahiti a effectué près de 500 000 heures de vols à ce jour (autrement dit presque 5 000 fois le tour de la Terre). Les revêtir d'une telle livrée allait dans le sens de rendre visible *« le lien que tissent chaque jour nos personnels avec nos voyageurs, en leur offrant un accueil chaleureux et authentique en accord avec les traditions d'accueil propres à la culture polynésienne (…) La compagnie a eu la volonté également de matérialiser ce lien qu'elle illustre entre passé et présent, entre les générations d'hier et d'aujourd'hui, au travers de ce travail réalisé par des jeunes Polynésiens sur des avions ultra-modernes, à partir de motifs imaginés par leurs tupuna (ancêtres)…»* comme l'explique Air Tahiti. Si la collaboration avec le Centre des Métiers d'Art s'est imposée presque naturellement, il fallait encore retenir une œuvre réalisable sur un ATR, en tenant compte des contraintes techniques de réalisation et de pose des autocollants. Ce travail a été réalisé avec le concours de l'agence Oxygen tandis que la fabrication et la pose des autocollants ont été confiées à ADHETEC, société du sud-ouest de la France, leader mondial des films adhésifs de décoration et de marquage extérieur pour l'aéronautique. Pour l'occasion, elle a envoyé une équipe à Tahiti et cette dernière, épaulée par les personnels de notre Centre Technique, a effectué la pose des motifs. Le résultat final rend hommage à toute la richesse de l'histoire et de la culture polynésiennes. ■

The ATRs are particularly fuel efficient and very reliable. What's more, they are labelled as « Eco-friendly » exactly because of their low energy consumption. These aircraft have served Air Tahiti well, clocking nearly 500,000 flight hours up to today (which is equivalent to a distance almost 5,000 times around the world). Outfitting them with this new look, is a visual representation of *« the connection that draws our personnel closer to our passengers, by offering a warm and authentic welcome, in keeping with Polynesian cultural traditions (...) The company also wished to reflect the connection that it embodies, between the past and the present, between the generations of yesterday and today, through the work carried out by young Polynesians on ultra-modern airplanes, inspired by motifs created by their Tupuna, that is their ancestors...»*, Air Tahiti explains. If this collaboration with the *Centre des Métiers d'Art* happened almost spontaneously, finding a design that could be transposed onto an ATR was more of a challenge, bearing in mind the technical restraints of reproducing the artwork using stickers. Work carried out with the help of Oxygen agency, while the production and placing of the stickers was done by ADHETEC, a business from Southwest France, global leader in the adhesive films techniques used on to decorate aircraft exterior surfaces. This time they sent a team of specialists to Tahiti, assisted by staff from the *Centre Technique*, to produce these motifs. The finished result is a tribute to the rich history and culture of Polynesia. ■

Zoom sur le Centre des Métiers d'Art de la Polynésie française

Cet établissement public administratif, implanté au cœur de Papeete, a été créé en 1980 par Henri Bouvier, un ancien élève graveur de la prestigieuse Ecole Boulle de Paris. Il a d'emblée eu pour vocation la formation des jeunes aux métiers de l'artisanat d'art océanien ainsi qu'aux arts visuels polynésiens. Selon ses mots, il se veut *« ouvert sur l'art traditionnel pour préserver les spécificités artistiques inhérentes à la tradition et au patrimoine polynésien et océanien » tout en oeuvrant « à la continuité des arts polynésiens sous des formes nouvelles en incitant les élèves à la conquête d'une expression personnelle par l'acquisition des techniques actuelles et du langage plastique ».* L'établissement, qui forme les acteurs de la vie culturelle de la Polynésie, artistes et artisans hautement qualifiés, s'appuie sur une « pédagogie différenciée » qui vise à inciter les élèves *« à s'investir fortement dans une méthodologie de la recherche et de l'expérimentation avec l'objectif d'asseoir un savoir et un savoir-faire maîtrisés ».* À l'issue de trois années de formation, il délivre notamment des diplômes de gravure et de sculpture, qui lui ont forgé une réputation dans tout le bassin Pacifique.

A closer look at French Polynesia's School of Fine Arts

This administrative public body, situated in central Papeete, was created in 1980 by Henri Bouvier, an engraver and former student of the prestigious *Ecole Boulle* in Paris. From the outset its purpose was to train young people in the fields of Oceanian arts and crafts, as well as Polynesian visual arts. In its own words, it intends to be *« open to traditional art to preserve the artistic specificities inherent to the tradition and Polynesian and Oceanian heritage »* whilst striving for *« the continuance of Polynesian art under new forms, encouraging the students to pursue personal artistic expression* by learning current techniques, and visual arts language ». This institute, that trains the key players in the Polynesian cultural world, highly-skilled artists and craftspeople, relies on «differential teaching » that aims to push students to *« invest deeply in a methodology based in research and experimentation, with the aim of acquiring mastery of the knowledge and knowhow ».* At the end of three years of training, they award diplomas in engraving and sculpture, and have forged themselves a reputation across the Pacific Basin.

De 1987 à 2018 : les évolutions des livrées de nos avions

From 1987 to 2018 : the changing liveries of our planes

En 1987, quelques mois après sa création officielle, Air Tahiti réceptionna ses premiers avions de type ATR. Leur arrivé permit à la toute nouvelle compagnie d'afficher son identité visuelle de démarquant nettement de celle de son prédécesseur Air Polynésie. Ainsi se dévoila aux Polynésiens, la célèbre livrée avec l'imposant logo rouge représentant des hameçons, une création de l'artiste et graphiste polynésien André Etilage. Inspirés de motifs du tatouage traditionnel marquisien, ces hameçons sont un élément commun à tous nos archipels et sont porteurs d'une valeur symbolique et culturelle forte. Ils sont accompagnés du nom de la compagnie dont les lettres présentent un dégradé du jaune orangé à l'orange, des couleurs évoquant celles des couchers de soleil dans nos îles… Cette livrée va marquer les esprits et avoir une remarquable longévité (voir notre article dans le *Air Tahiti Magazine n°93* de janvier à mars 2017). En 2013, à l'occasion de l'arrivée de nouveaux avions dans la flotte - les ATR de génération 600 - une nouvelle livrée apparaît. Elle met en avant le lien entre les îles et leur population qu'incarne la compagnie. Ce lien, *Te Natira'a*, en tahitien, est représenté par un entrelacement de faisceaux rouges et gris parcourant la carlingue. Les emblématiques hameçons sont conservés, s'affichant sur l'empennage arrière. Dernier acte, en octobre 2017. Deux des appareils ont revêtu une nouvelle livrée inspirée de motifs du tatouage polynésien (voir l'article en page 12 de ce magazine). ■

In 1987, a few months after being officially launched, Air Tahiti received its first ATRs. Their arrival allows the new company to display its visual identity, and differentiate itself from its predecessor *Air Polynésie*. And so, the instantly recognizable livery was unveiled to Polynesians, with its striking red logo that represents fishhooks, created by the Polynesian artist and graphic designer André Etilage. Inspired by traditional Marquesan tattoo motifs, these fishhooks are common elements found all over our archipelagos, possessing a strong symbolic and cultural value. They are accompanied on the livery by the company name in a color gradient from an orangey yellow to deep orange, colors that evoke the sunset over our islands ... This livery would have a broad impact and be remarkably long-lived (see the article in *Air Tahiti Magazine n°93*, January-March 2017). In 2013, for the arrival of new type of aircraft in the fleet – 600 generation ATRs – a new livery appeared. It represented the link between the islands and the population, a link that the company embodies. This link, *Te Natira'a*, in Tahitian, is represented by the interlaced red and grey streaks running the length of the fuselage. The emblematic fishhooks were also kept, on the tailfin.

The latest installment was in October 2017. Two aircraft were redecorated in a new livery inspired by Polynesian tattoo motifs (see the article on page 12 of this magazine). ■

© P. BACCHET

© THIERRY CAER

© P. AILLOUD

PHOTOS : ELIN TEURUARII

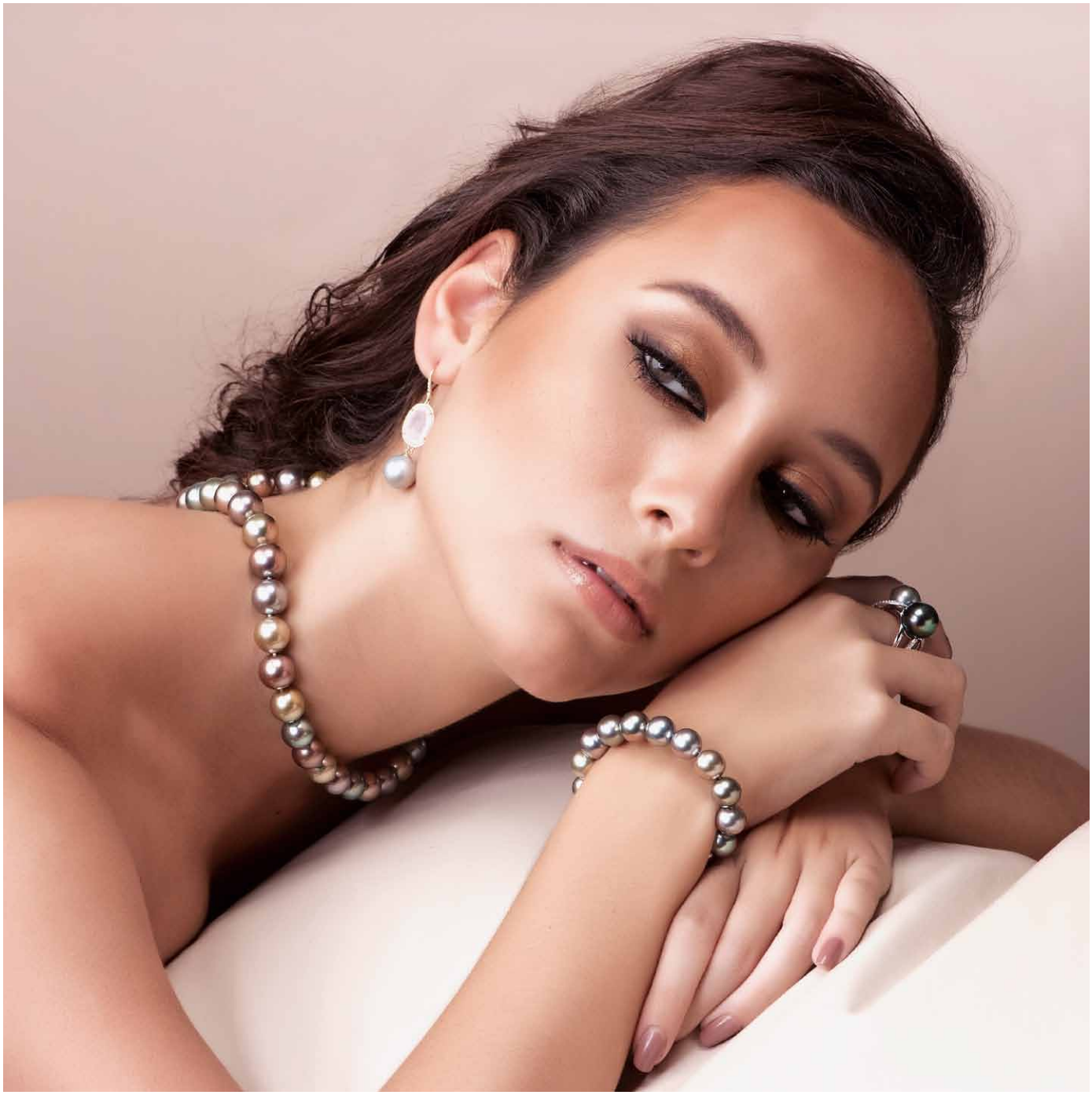
Tapuata, le plus récent ATR de notre flotte reçoit son baptême sur l'île de Rurutu

Tapuata, the newest ATR in the fleet, christened on Rurutu

Le 22 novembre 2017, sous un éclatant soleil, un tout nouvel ATR 72-600, immatriculé F-ORVR, atterrissait sur la piste de l'île de Rurutu dans l'archipel des Australes. Une foule rassemblée pour l'occasion l'attendait. Avec cette toute dernière acquisition, la 31ème de son histoire, Air Tahiti poursuit ainsi sa politique de renouvellement de ses appareils pour maintenir une flotte jeune. La presse, les passagers, l'équipage ainsi que les membres de la direction d'Air Tahiti, reçurent tous un accueil « Rurutu » des plus chaleureux, avec fleurs, musiques et danses traditionnelles pour cette cérémonie organisée par la municipalité et la communauté locale. L'appareil, à l'instar de tous les avions d'Air Tahiti, reçut également un nom polynésien, *Tapuata*, originaire de Rurutu et plus précisément du village d'Avera. C'est en effet l'association sportive *Tapuata* d'Avera qui eut l'honneur d'organiser la cérémonie de baptême de son homonyme, durant laquelle l'avion fut béni et orné d'une couronne de fleurs géante. Un moment historique pour cette petite île située dans l'un des archipels les plus isolés et pour laquelle le transport aérien représente une connexion vitale avec le monde extérieur. Dans la langue polynésienne, *Tapuata* signifie « le nuage sacré », un nom approprié pour un avion et qui reflète son lien entre terre et ciel. *Tapu*, se rapportant au côté sacré, fait allusion à la terre ancestrale, tandis qu'*ata,* ou nuage, renvoie à la dimension céleste. Ce nom fait également référence à un ancien *marae*, un espace cérémoniel, autrefois situé à l'endroit où se dresse aujourd'hui l'imposante église protestante d'Avera. La tradition orale raconte que ce marae était jadis la demeure du fameux guerrier Hotutoa... Ainsi baptisé de ce nom évocateur et porteur de sens comme de tradition, cet avion fait la fierté des habitants de Rurutu et plus largement des Australes. Il va maintenant continuer à assumer sa noble mission : être le lien entre nos îles et leurs populations. ■

On November 22nd 2017, under a bright sky, a brand-new ATR 72-600, registration « F-ORVR », glided onto the runway, on the Rurutu, one of the Austral Islands. An expectant crowd had gathered to greet them. With this latest acquisition, the company's 31st ATR, Air Tahiti continues its policy of renewing and maintaining a young fleet. The press, passengers, crew as well as members of Air Tahiti's Management, all received an exuberant "Rurutu" welcome, with flowers, music and dance. A welcome organized by the mayor's office and local community. The plane, like all of Air Tahiti's fleet also has a Polynesian name, *Tapuata*, which in this case originates from Rurutu, and more specifically from the village of Avera. It was, in fact, Avera's *Tapuata* Sports Association that had the honor of organizing a welcoming ceremony for their namesake, where the plane was blessed by a local priest and crowned with a huge flower lei. A historic moment for this small island, situated in one of the most isolated archipelagos, and for whom air transport represents a vital connection with the outside world. In the Polynesian language, *Tapuata* is translated as the « Sacred cloud », an appropriate name for an airplane, that reflects its link between the sky and land. *Tapu* meaning sacred, alludes to the ancestral land, while *ata* or cloud refers to the celestial dimension. The name also belongs to an ancient *marae*, where today Avera's prominent Protestant church now stands. Oral history tells that it was once home to a famous warrior Hotutoa. With a name as significant as it is evocative of tradition, this aircraft is the pride of the inhabitants of Rurutu and the entire Austral Islands. It will now continue with its noble mission–to be the link between our islands and their people. ■

HINERAVA



PAUL GAUGUIN CRUISES

m/s
Paul Gauguin

TETIAROA ISLAND

The
Brando

BORA BORA

InterContinental Bora Bora
Resort & Thalasso Spa

hinerava.com . info@hinerava.com

HINERAVA

PAUL GAUGUIN CRUISES

m/s
Paul Gauguin

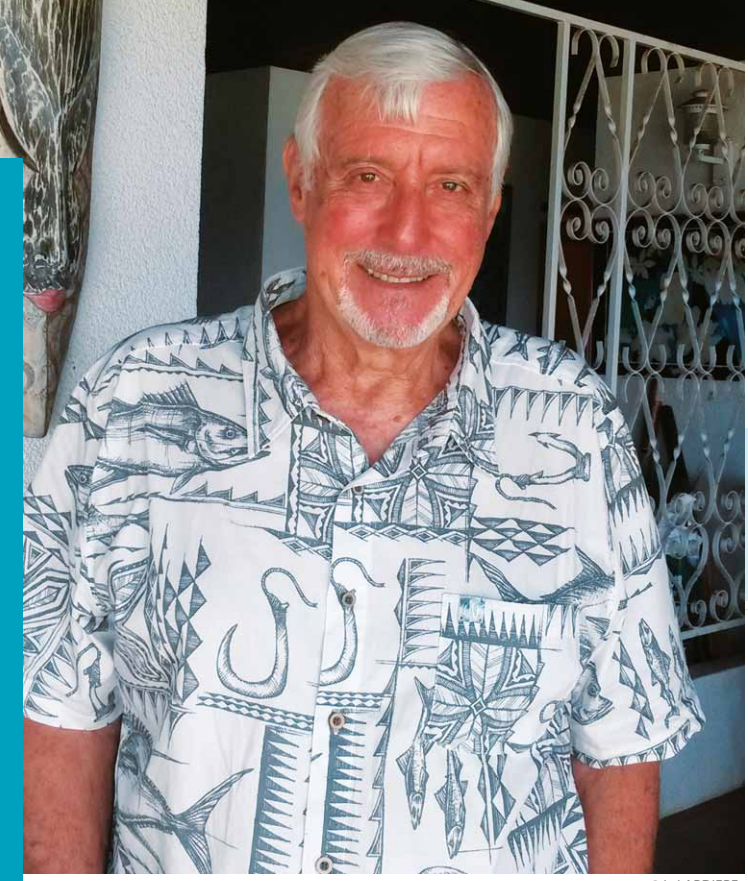
TETIAROA ISLAND

The
Brando

BORA BORA

InterContinental Bora Bora
Resort & Thalasso Spa

hinerava.com . info@hinerava.com



© L. LARDIERE

Alain Bonnard ,

« J'ai été un témoin privilégié de beaucoup de changements »

Entré en 1974 au sein d'Air Polynésie – la compagnie qui est devenue Air Tahiti au milieu des années 1980 - Alain Bonnard a connu, en tant que pilote, le temps des avions Fokker puis celui des ATR. Assurant la fonction de chef pilote dès 1987, il sera un homme clef au sein d'Air Tahiti jusqu'à son départ en 2003. Il a totalisé 20 000 heures de vol. Un nombre qui force le respect et l'admiration. Rencontre.

Propos recueillis / *Interviewed by:* Ludovic Lardière

Dans quelles circonstances as-tu été amené à devenir pilote sur Air Polynésie ?

Alain Bonnard : J'ai à la base une formation dans l'aéronautique car j'ai suivi les enseignements de l'ENAC, l'École Nationale de l'Aviation Civile en France, à Paris en 1965. Puis, de novembre 1967 à février 1969, j'ai effectué mon service militaire à Tahiti dans le contrôle aérien en tant qu'officier contrôleur de la circulation aérienne. Mais ce que je voulais était devenir pilote. Je me suis donc payé mon stage de pilotage et des heures de vol. En juin 1969, j'ai été breveté pilote privé à l'aéroclub de Tahiti-Faa'a. Pour devenir ensuite pilote professionnel, j'ai passé les examens pratiques et théoriques. Une fois tous les diplômes en poche, j'ai contacté Air Polynésie qui me connaissait déjà et qui avait promis de m'embaucher si j'obtenais toutes les qualifications requises. Elle l'a fait et je suis rentré à Air Polynésie, le 1er avril 1974. À ce moment-là, je n'avais que 700 heures de vol à mon actif, ce qui n'était pas beaucoup je dois dire. À l'époque, le chef pilote était Henri Fulachier, une des grandes figures de l'aviation tahitienne. Il avait déjà une très belle carrière sur jet ; il a été ce que l'on appelle un « défricheur » de routes aériennes entre Tahiti et l'extérieur, mais aussi en Polynésie française. À mon arrivée, il chapeautait les pilotes d'Air Polynésie mais aussi ceux basés à Tahiti de la compagnie française internationale UTA dont Air Polynésie était une filiale. Il était secondé par une autre figure de l'aviation tahitienne : monsieur Dussart. Ce dernier avait été mon instructeur pilote à Tahiti. Auprès de lui, j'ai énormément appris. J'ai été lâché (*NDLR* : cette expression désigne le premier vol effectué par un pilote sur un type d'appareil) sur les trois types d'avions de la compagnie : le Britten-Norman, un petit bimoteur à hélice pouvant embarquer une dizaine de passagers, le Twin-Otter, également un bimoteur à hélice mais plus grand, et, enfin, j'ai passé ma qualification pour les Fokker qui composaient l'essentiel de la flotte d'Air Polynésie.

Les pilotes volaient sur plusieurs types d'appareils ?

Oui. Ils passaient d'un avion à l'autre ! Ils pouvaient arriver à Tahiti-Faa'a en Britten-Norman et redécoller pour un autre vol sur Twin-Otter. Aujourd'hui, il n'est plus possible de faire cela en raison des risques de confusions. À l'époque, ce n'est pas qu'on était intrépide mais c'était comme cela : on n'avait pas le choix ! Un autre exemple de choses qu'on ne peut plus faire : on volait tout seul – en monopilote – en Twin-Otter sur des vols assez longs. Nous réalisions des trajets entre Tahiti et l'atoll de Takapoto dans les Tuamotu. La responsabilité était lourde pour le pilote qui transportait quand même une vingtaine de passagers.

C'était courant à l'époque ce genre de pratiques ?

Oui. Avant d'entrer à Air Polynésie et en tant que pilote privé au tout début des années 1970, j'avais réalisé des choses similaires pour transporter… du poisson. Sur un petit avion monomoteur, le Cessna 182, je partais de Tahiti avec à bord tout un tas de marchandises commandées par les îliens. Arrivé dans les Tuamotu, à Manihi ou Rangiroa, je réceptionnais le poisson. Quand il n'était pas prêt, j'allais le pêcher moi-même dans les parcs à poissons des atolls avec une grande épuisette… Sur le vol retour, l'avion était rempli à ras-bord de caisses de poissons. J'en avais même dans le poste de pilotage… Voilà quelques exemples pour vous donner une idée de ce qui se pratiquait en ces temps là. C'est néanmoins de très bons souvenirs. Dans un sens, j'ai appartenu à la deuxième vague de pilotes qui a succédé aux pionniers de l'aviation tahitienne. C'était une époque très différente de celle d'aujourd'hui qui, pour moi, était belle. C'est le souvenir que j'en garde. Maintenant, tout est beaucoup plus strict, cadré et réglementé dans le transport aérien.

Alain Bonnard

« I was an eyewitness to huge changes »

Joining *Air Polynésie* in 1974 – the company that became Air Tahiti, in the mid-1980s - Alain Bonnard experienced the Fokker plane era as a pilot, and then later the ATR's. Taking the position of chief pilot from 1987, he was a key person within Air Tahiti up until his departure in 2003. He toted up 20,000 flight hours over his career. A number that demands respect and admiration. Let's meet him.

How did you come to be a pilot for *Air Polynésie* ?

Alain Bonnard : I got my basic background in aeronautics by following classes in 1965 at the ENAC, (*École Nationale de l'Aviation Civile*, National school of civil aviation) in Paris, France. Then, between November 1967 and February 1969, I carried out my military service in Tahiti, in air control as an air traffic control officer. But, I wanted to become a pilot. So, I paid for my pilot's training and flight hours. In June 1969, I got my private pilot's license from the Tahiti-Faa'a aeroclub. To become a professional pilot later, I passed practical and theoretical exams. Once I had my diplomas under my belt, I contacted *Air Polynésie*, who already knew me and had promised to employ me if I got all the required qualifications. They did so, and I joined *Air Polynésie* on April 1st, 1974. At that point in time I had just 700 hours of flight experience, which is not a great deal, it has to be said. At that time, the chief pilot was Henri Fulachier, one of the great figures of Tahitian aviation. He had already had an impressive career on jet-planes; he had been what can be called a « trailblazer » helping to establish air routes between Tahiti and the outside world, but also within French Polynesia. Upon my arrival, he was responsible for the pilots working for *Air Polynésie* as well as the Tahiti-based pilots working for the French international airline UTA. *Air Polynésie* was its subsidiary. At *Air Polynésie* he was assisted by another important figure in Tahitian aviation: Mr. Dussart. The latter had been my pilot instructor in Tahiti. I learnt a great deal from him.

I was let loose (*editor's note*: an expression that refers to the first flight that a pilot makes on a type of aircraft) on three of the company's different aircraft: the Britten-Norman, a small twin-engine propeller plane that could carry some ten passengers, the Twin-Otter, another twin-engine propeller plane, but larger, and lastly, I qualified to pilot the Fokkers, that made up most of the *Air Polynésie fleet*.

Did the pilots fly different types of aircraft?

Yes. They jumped from one plane to another! They could arrive in Tahiti-Faa'a in a Britten-Norman and then take-off in a Twin-Otter. Today, it's not possible to do this, to avoid mix-ups. At that time, it's not that we were intrepid, it was just like that: we didn't have the choice! Another example of things that are no longer allowed: we went solo – single-pilot flights – on the Twin-Otters, over quite long distances. We'd solo pilot legs between Tahiti and the atoll of Takapoto in the Tuamotu Islands. It was a heavy responsibility for the pilot, carrying twenty-odd passengers on board.

Were these types of practices normal at that time?

Yes. Before joining *Air Polynésie*, as a private pilot at the beginning of the 1970s, I did similar things air-shipping ... fish. On a small single-engine plane, a Cessna 182, I'd leave Tahiti with a whole load of merchandise ordered by the islanders. Once in the Tuamotus, on Manihi or Rangiroa, I'd take a delivery of fish. If it wasn't ready, I'd go and fish it myself in the atoll's fish traps, with a large net... On the way back, the plane was filled to bursting with crates of fish.

PHOTOGRAPHIE D'ÉPOQUE : UN FOKKER D'AIR POLYNÉSIE EMBARQUE SES PASSAGERS SUR UN AÉROPORT DE POLYNÉSIE FRANÇAISE.
VINTAGE PHOTOGRAPHY : A FOKKER FROM AIR POLYNÉSIE EMBARKS HIS PASSENGERS ON A FRENCH POLYNESIA.

© AIR TAHITI - DR

A BORD D'UN DES FOKKER DE L'ANCIENNE COMPAGNIE AIR POLYNÉSIE / *ABOARD A FOKKER PLANE FROM THE OLD COMPANY AIR POLYNÉSIE.*

PHOTOS : AIR TAHITI - DR

Qui étaient tes collègues de travail à tes débuts sur Air Polynésie ?
C'étaient essentiellement des anciens militaires français, assez âgés. Nous n'étions que quelques jeunes comme moi dont Joseph Conroy, premier pilote d'origine tahitienne. Il était rentré un an avant moi. Par la suite, il a fait une brillante carrière à UTA et Air France. Nous étions neuf équipages, je crois, soit 18 pilotes. Par contre, nous avions 80 PNC (Personnels Navigants Commerciaux) ! En fait, ils travaillaient sur les vols d'UTA et sur ceux d'Air Polynésie. En 1980, cette organisation a évolué et l'entreprise a recruté ses propres PNC.

As-tu rapidement évolué au sein d'Air Polynésie ?
Je m'intéressais beaucoup à la technique et au fonctionnement de nos avions : les moteurs, les systèmes, etc. Je suis donc rapidement devenu instructeur. J'intervenais régulièrement auprès des pilotes au sujet de points techniques. Puis dès 1978, je suis passé commandant de bord sur Fokker.

Dans les années 1970, beaucoup de nouvelles pistes ont été ouvertes ; as-tu réalisé des premières ?
Peut-être pas des toutes premières, mais j'ai fait partie des premiers à m'y poser dans le cadre de vols commerciaux réguliers. À l'époque, j'étais déjà pilote-instructeur. Pour les vols vers ces nouvelles pistes, la compagnie choisissait en priorité les pilotes-instructeurs plus expérimentés. Mais attention, nous ne partions pas à l'aventure. Les vols se mettaient en place lorsque tout était prêt : le balisage de la piste, les services incendie, les équipements de radio et les stations météo.

Le pilotage et le métier étaient vraiment différents sur les avions de l'époque ?
Je vais parler du Fokker. C'était un très bon avion, très sécurisant et qui marchait bien. Mais il appartenait à une ancienne génération de machines. Sa motorisation faisait un bruit infernal, surtout dans les aigüs. J'ai effectué 10 000 heures de vol sur Fokker. Ce qui m'a fait perdre quelques dixièmes d'audition comme tout le monde… Cet avion était assez mal climatisé et, surtout, il n'y avait pas de pilote automatique. Pour aller aux Marquises, on pilotait manuellement pendant trois heures. Sur la flotte de cinq Fokker dont nous disposions à un moment, un seul était équipé d'un système de pilotage automatique. Les pilotes se « battaient » pour l'avoir ! Pour en revenir à ces appareils, l'histoire est qu'UTA, notre maison mère, avait en fait acheté un « lot » de 13 Fokker auprès du constructeur américain Fairchild. Elle les avait ensuite redistribués dans ses filiales : en Afrique, deux à Nouméa en Nouvelle-Calédonie et trois ici.

Des anecdotes qui t'ont marqué ?
En novembre 1977, nous allions à Raiatea. Au moment de nous poser, nous avons constaté que la roulette de nez, c'est-à-dire le train d'atterrissage avant de l'appareil, ne sortait pas de son logement… Nous avions beau répéter la commande mais rien à faire ! À bord, le commandant était mon collègue Luquet de Saint Germain. La décision a été prise de faire demi-tour pour revenir sur Tahiti. À l'aéroport, l'alerte avait été donnée. Les pompiers avaient prévu de déposer sur la piste un tapis de mousse pour limiter les risques d'incendie si nous nous posions sans le train avant. Pour alléger l'avion, nous avons tourné pendant deux heures au dessus de Tahiti afin de vider le carburant de nos réservoirs. Bien sûr, nous avions expliqué la situation aux passagers. Ils n'étaient pas rassurés. Nous avons aussi essayé de faire sortir le train en réalisant des mouvements brusques de l'appareil, des « ressources » en terme aéronautique. Mais il a bien fallu se rendre à l'évidence : cela ne marchait pas ! Finalement, se poser était la seule solution.

There'd even be some on the flight deck...Those are just a few examples to give you an idea of what it was like back then. It makes for great memories. In some ways, I belonged to the second wave of pilots, those who followed on from the pioneers of Tahitian aviation. It was a totally different era, compared with today, I thought it was wonderful. It's what I remember. Now, all aspects of air transport are a lot stricter, more structured and regulated.

Who were your work colleagues at the start of your career with *Air Polynésie*?

They were mainly aging ex-military pilots from France. There were just a couple of youngsters, me and Joseph Conroy, the first Tahitian pilot. He started one year before me. Later, he pursued a brilliant career with UTA and Air France. We had nine crews, I think, that is 18 pilots. However, there were 80 cabin crews?! In fact, they worked on flights for UTA as well as *Air Polynésie*. In 1980, the system changed, and the company started recruiting its own air stewards.

Did you advance rapidly within *Air Polynésie*?

I was really interested in the technical side and functioning of our aircraft: the motors, systems etc. Therefore, I rapidly became an instructor. I would regularly intervene on technical matters with pilots. Then from 1978, I became a Captain on the Fokkers.

In the 1970s, lots of new runways were opened; did you inaugurate any?

Maybe no absolute firsts, but I was part of some of the first commercial flights to land, as part of a regular service. At that time, I was already a pilot instructor. For flights to these brand-new runways, the company used only the most experienced pilot instructors as a first choice. But hold on, we didn't head off into the unknown. Flights were scheduled, only once everything was ready: the runway markings, fire service, radio equipment and weather stations installed.

Was piloting a very different job on the aircraft of that time?

I'll tell you about the Fokkers. It was a very good plane, very reassuring and it ? worked well. But it belonged to an older generation of aircraft. The motors made an infernal racket, particularly at high frequencies. I flew 10,000 flight hours on Fokkers. Which made me lose a few tenths of my hearing, like everyone else ... The plane was not well air conditioned and, above all, there was no auto-pilot. To get to the Marquesas, we flew for three hours. Of the fleet of five Fokkers that we had at one time, just one had auto-pilot. The pilots would fight over it! To return to these aircraft, the history behind them is that UTA, our mother company, had bought a "job lot" of 13 Fokkers from the American manufacturer Fairchild. They were then shared between the subsidiary companies: in Africa, two in Noumea, New Caledonia, and three here.

Do you have some memorable anecdotes?

In November 1977, we were going to Raiatea. As we were touching down, we noticed that the nosewheel, that is the forward landing gear, was jammed ... We repeatedly tried to repeat to release it, but it would not engage! On board, the Captain was my colleague, Luquet de Saint Germain. The decision was made to turn around and head back to Tahiti. At the airport, the alert had been given. The firemen planned to place a carpet of foam on the tarmac beforehand, to reduce the risks of a fire if we landed the aircraft without the nosewheel. To lighten us up and empty the fuel tank, we circled over Tahiti for two hours. Of course, we had explained the situation to the passengers. They were very uneasy. We also tried to dislodge the landing gear by making sharp movements with the aircraft, « resources » in aeronautic jargon. But, we had to face the facts: it wasn't working! Finally, landing was the only solution. We were reassured by the fact that the airport runway was large and long.

TWIN-OTTER D'AIR POLYNÉSIE SUR LE TARMAC DE L'AÉRODROME DE L'ATOLL DE KAUKURA AU DÉBUT DES ANNÉES 1980.
AN AIR POLYNÉSIE TWIN-OTTER ON THE AIRFIELD OF KAUKURA ATOLL AT THE BEGINNING OF 1980S.

UN DES PREMIERS ATR ACQUIS PAR AIR TAHITI À LA FIN DES ANNÉES 1980 SUR LE TARMAC DE L'AÉRODROME DE MANIHI / *ONE OF THE FIRST ATR ACQUIRED BY AIR TAHITI AT THE END OF 1980S ON THE TARMAC OF THE MANIHI AIRFIELD.*

PHOTOS : P. BACCHET

Ce qui nous rassurait c'est que la piste de l'aéroport était grande et large. De plus, le service Incendie était bien équipé. Nous avons glissé sur la piste. Une fois l'avion à l'arrêt complet, je coupe les deux moteurs, j'ouvre la porte pour sortir, et la première personne que je vois est… le Haut-Commissaire de l'époque, Charles Schmidt (NDLR : le Haut-Commissaire est le plus haut représentant de l'État français sur le territoire). Tout le monde avait rapidement été mis au courant qu'un avion était en difficulté. Cela avait fait le buzz comme on dirait aujourd'hui. D'où sa présence, plutôt incongrue, sur la piste. Toute cette histoire s'est quand même bien terminée et l'avion a eu finalement très peu de dégâts.

Dans ces années 1970, beaucoup de Polynésiens ont découvert et utilisé pour la première fois le transport aérien…

Oui, et cela n'a pas été sans surprises. Une fois, sur le petit aérodrome de l'île de Maupiti, au début de la desserte aérienne, le pilote est arrivé pour s'installer aux commandes du Britten-Norman. Quelle ne fut pas sa surprise de découvrir un passager sur le siège à côté de lui, mais aussi un autre assis à sa place ! Il a alors demandé lequel des deux allait piloter l'avion ! Ces passagers avaient vu des sièges vides donc tout naturellement ils s'y étaient installés… Une autre fois, à Napuka, un petit atoll de l'archipel des Tuamotu, les pilotes, dont une femme commandant de bord, ont dû faire face à un irascible client qui voulait absolument prendre le vol alors qu'il n'y avait plus de place. Il a décrété que l'avion ne partirait pas sans lui. Il a mis en avant son amitié avec le maire et pour le prouver il a fait intervenir la pelleteuse – le case – des services municipaux. L'engin est allé se positionner devant l'avion pour l'empêcher de bouger ! Pour débloquer la situation, il a fallu de nombreux coups de téléphone entre Tahiti et Napuka ainsi que des palabres interminables… Cependant, en coopération avec les autorités de l'aviation civile, nous avons tout de suite fait le nécessaire pour restreindre les accès au tarmac et à la piste, évitant, entre autres, que les gens se promènent un peu partout, notamment les enfants. Mais, en ce temps-là, nous possédions aussi un Britten-Norman, basé à Wallis et Futuna, autre territoire français du Pacifique Sud. De Tahiti, on envoyait des pilotes pour réaliser les vols. J'y suis allé deux fois. On se posait sur un terrain plein de hautes herbes. Mais surtout, lors de mon premier atterrissage, j'ai été stupéfait de voir une foule littéralement envahir le terrain et se précipiter vers l'avion dans un grand brouhaha. On aurait dit des supporters manifestant leur joie dans un stade de football après un but de leur équipe.

À cette époque des Fokker d'Air Polynésie, les conditions de travail des pilotes étaient-elles plus difficiles ?

Ce n'était pas si difficile. Néanmoins, il faut reconnaître que les Fokker étaient des avions assez fatigants pour les pilotes. De plus, nous pouvions être amenés en une journée à faire des vols de huit étapes, soit 8 atterrissages et 8 décollages. Ce qui représente un nombre considérable.

Avec la création d'Air Tahiti et l'arrivée des nouveaux avions ATR à la fin des années 1980, le changement a-t-il été important ?

Cela a constitué un réel tournant. Sur ces appareils, tout était mieux, plus moderne, plus efficace. Leurs performances étaient meilleures en terme de vitesse. Ils étaient plus confortables aussi, tant pour les pilotes que pour les passagers, et plus silencieux. Le cockpit était d'une autre génération, avec des écrans, de l'informatique et des systèmes de planification de vol. Il était bien climatisé. Très rapidement, on a interdit de fumer à bord. Il faut rappeler que l'on pouvait fumer à bord des Fokker d'Air Polynésie… Aujourd'hui, de telles choses dépassent l'entendement mais c'était bien comme cela auparavant !

Pour la formation des pilotes et le maintien de leurs compétences, le changement a aussi été important car à partir de ce moment nous avons pu bénéficier d'une assistance et d'un soutien renforcé de la part du constructeur de l'avion. Cet aspect n'existait pas auparavant. Dans notre métier, cela a représenté une avancée considérable avec des choses plus claires, plus rigoureuses et plus cadrées.

Equally, they had a good, well equipped firefighting service. We slid onto the runway. Once the plane had come to a complete standstill, I cut the motors, opened the door to get out, and the first person I saw was... the High Commissioner of the time, Charles Schmidt (*editor's note*: the High Commissioner is the most senior representative of the French State on the territory). Everyone had been rapidly informed that there was an aircraft in trouble. It caused a real buzz, as we say today. Hence, his slightly incongruous presence in the tarmac. In the end, the incident ended well and there was little damage to the aircraft.

In the 1970s, many Polynesians discovered and used air transport for the very first time...

Yes, and that wasn't without surprises. Once, at the small airport on the island of Maupiti, at the beginning of the air service, the pilot boarded to install himself at the controls of the Britten-Norman. Only to find a passenger in the seat next to his, and another sitting in his place! He asked which of them was going to fly the plane! The passengers had seen these empty seats and had quite simply sat themselves down ... Another time, in Napuka, a small atoll in the Tuamotu Islands, the pilots, including the female Captain, had to deal with a difficult customer. He insisted on boarding the flight, but there were no more seats available. He declared that the flight would not leave without him. He used his connections with the mayor to prove it, enlisting the help of the backhoe – mechanical digger – belonging to the municipal works department. The machine parked in front of the aircraft, to prevent it from moving! Resolving the problem required numerous telephone calls between Tahiti and Napuka as well as endless explanations... From then on, assisted by the civil aviation authorities, we immediately did what was necessary to restrict access to the tarmac and runway, to prevent people wandering all over the place, particularly children. Though, at that time, we also possessed a Britten-Norman based in Wallis and Futuna, another French territory in the South Pacific. Pilots were sent from Tahiti, to carry out the flights. I went twice. You landed on a field of long grass. Most memorably, on my very first landing, I was stupefied to see a large crowd literally invade the field, running up to the plane, making a great din. You would have thought it was a crowd of supporters celebrating a goal by their team, during a football match.

During this era of *Air Polynésie* Fokkers, were the pilot's work conditions harder?

It wasn't really that difficult. Nevertheless, it must be admitted that Fokkers were tiring planes to fly. Moreover, we could have to carry out eight leg flights, with 8 takeoffs and 8 landings in one day. Which really is a lot.

With the creation of Air Tahiti and the arrival of the new ATR aircraft at the end of the 1980s, was there a big change ?

It was a real turning point. On these aircraft, everything was improved, more modern, more efficient. Their performance was better, in terms of speed. They were more comfortable, for both the pilots and passengers, and quieter. The cockpit was high tech, with screens, computers and flight planning systems. It was well air-conditioned. What's more, smoking on board was rapidly forbidden. You should remember that it was possible to smoke on *Air Polynésie*'s Fokkers... Today, many things now exceed expectations, but it was good as it was before as well!

In terms of the training and maintaining of piloting skills, there has also been? a great deal of change, as from this moment we received greater support and assistance from the aircraft manufacturer. This didn't exist previously. In our field of work, it was a significant advancement that made things easier, more rigorous and more structured.

And what was the role of the chief pilot within Air Tahiti?

I was promoted to the position in 1987. I had to oversee what we call getting the ATRs online, which simply means carrying launching their commercial flights. Part of my work was dedicated to managing the pilots' rosters, as well as evaluating them. Specifically, I had to make sure that the personnel did not exceed their quota of flight hours, fixed by the regulations.

DE NOS JOURS, UN ATR 72-500 D'AIR TAHITI SUR LE TARMAC DE L'AÉRODROME DE L'ÎLE DE RAIVAVAE / *TODAY, AN AIR TAHITI ATR 72-500 ON THE TARMAC OF THE RAIVAVAE ISLAND AIRFIELD .*

LES ATR SONT DÉSORMAIS LES PILIERS DE LA DESSERTE AÉRIENNE INTERINSULAIRE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE.
THE ATR ARE NOW IN THE CENTER OF THE INTERISLAND AIRLINE SERVICE IN FRENCH POLYNESIA.

PHOTOS : P. BACCHET

Et quel était ton rôle en tant que chef pilote au sein d'Air Tahiti ?
J'ai été nommé à ce poste dès 1987. J'ai donc eu à assurer ce qu'on appelle la mise en ligne des ATR c'est-à-dire leur mise en service en vol commercial tout simplement. Une partie de mon travail était dédiée à la gestion du planning des pilotes ainsi que leur évaluation. Je devais veiller, notamment, à ce que les personnels ne dépassent pas le quota d'heures de vol prévu par la réglementation.
Un autre pan très important de mon travail a été consacré aux trois grandes vagues d'évolution de la réglementation aérienne que nous avons connues dès 1987 et jusqu'en 2000. Durant ces années, j'ai dû faire face à trois changements importants. Cela a représenté énormément de travail pour mettre à jour les formations et les compétences de nos personnels navigants. J'ai aussi mis en place différentes formations réalisables à Tahiti alors qu'auparavant il fallait les suivre en dehors du territoire. Je réalisais régulièrement aussi des réunions très appréciées pour intéresser les pilotes à la vie de la compagnie ce qui ne se faisait pas avant. Nous faisions des interventions sur la situation économique, des points techniques concernant nos appareils, etc.
Vous avez dû aussi faire face à un développement assez spectaculaire du nombre de vols et du trafic de passagers ?
Oui en 1987, je suis devenu le chef pilote et, comme je dis, j'ai dû prendre tout cela dans le nez ! Ce qui n'a pas toujours été facile car il fallait davantage de pilotes pour assurer des vols de plus en plus nombreux. Nous avions des périodes difficiles pendant les pics d'activités. Les effectifs ont dû augmenter et nous avons pu engager de nombreux jeunes pilotes polynésiens. Nous avons constaté avec satisfaction un réel engouement pour le métier de pilote en raison du développement d'Air Tahiti, bien sûr, mais aussi de la création en 1998, d'Air Tahiti Nui, la compagnie aérienne internationale de la Polynésie française.
Ce fut une belle aventure pour toi de 1974 à 2003 ?
J'ai quitté la compagnie le 31 août 2003 avec un total de 22 000 heures de vol. Nous avons fait une fête avec un orchestre. Christian Vernaudon, PDG d'Air Tahiti depuis sa création en 1987, s'est invité, à ma grande surprise. Il a chanté et joué au sein de l'orchestre ! Il faut savoir que c'est un très bon musicien… Cela a été un moment fort et émouvant pour moi. J'ai été le témoin privilégié de beaucoup de choses et de changements : ceux des avions, du métier et de ses méthodes. J'ai connu au tout début le temps des hydravions, celui des Fokker, et enfin les ATR. J'ai une maison à Huahine où je passe une partie de mon temps depuis ma retraite. Pour l'anecdote, la première fois que je suis allé dans cette île, c'était en juillet 1968 et j'avais pris l'hydravion Bermuda de la compagnie RAI, le Réseau Aérien Interinsulaire, qui est l'ancêtre d'Air Tahiti. Le commandant était le célèbre Douglas Pearson dit « le Barbu », ancien pilote de la Royal Air Force d'origine anglaise qui a été un des grands pionniers et une figure légendaire de l'aviation à Tahiti. A bord, le steward était Noël Winchester ! (*NDLR* : voir son interview dans le *Air Tahiti Magazine n°94* d'avril à juin 2017) Ce jour-là, alors que je faisais mon service militaire à Tahiti et que je devais repartir quelques mois plus tard, jamais je n'aurais pu imaginer que j'allais avoir le parcours que je vous ai décrit et que j'allais passer de si nombreuses années à Tahiti et à Huahine. ■

Another very important aspect of the job was devoted to three large waves of change in the regulations that occurred between 1987 up until 2000. It represented a huge amount of work, to organize the appropriate training courses and bring the flight staff's skills up to date. I also put in place different training courses that could be carried out in Tahiti, which had previously been done abroad. I held regular meetings with the pilots, that were much appreciated, to keep them informed and interested about developments within the company, which had not been done previously. We gave talks about the economic situation, technical aspects of the aircraft, etc...

You must also have had to adapt to a large increase in flight and passenger traffic?

Yes, in 1987, as I became chief pilot, I had to take all that full in the face! It wasn't always easy, because you needed more pilots to fly more and more flights. We sometimes had difficulty during the peak seasons. The number of staff had to increase, and we employed a number of young Polynesian pilots. We observed, with some satisfaction, a real craze for piloting, thanks to Air Tahiti's development, of course, but also with the launch of Air Tahiti Nui in 1998, French Polynesia's international airline.

This was a great adventure for you between 1974 and 2003?

I left the company on August 31st, 2003, with a total of 22,000 flight hours. We had a party with a band. Christian Vernaudon, Air Tahiti's CEO, since its creation in 1987, was invited, to my great surprise. He sang and played along with the orchestra! I must tell you, he is and excellent musician... It was very moving, a real high point for me. I lived through so many things and lots of changes: in the aircraft, the work and its methods. I had seen the seaplanes right at the beginning, and piloted the Fokkers and finally the ATRs. I have a house in Huahine, where I sometimes live, since my retirement. As an interesting historical anecdote, the very first time I went to the island was in July 1968, and I took the seaplane, a Bermuda belonging to *RAI*, the *Réseau Aérien Interinsulaire* (Interisland Air Network), the company from which Air Tahiti has descended. The captain was none other than the famous Douglas Pearson also called « the Beard », an ex-Royal Air Force pilot, originally from England, one of the great pioneers and legendary characters in Tahitian aviation. On board, the steward was Noël Winchester! (*editor's note*: see the interview in the *Air Tahiti Magazine n°94*, April-June 2017). On that day, I was still doing my military service in Tahiti and would have had to leave several months later, I never would have imagined where my life would take me and that I would spend so much time here in Tahiti and Huahine. ■

COMPTOIR POLYNESIEN

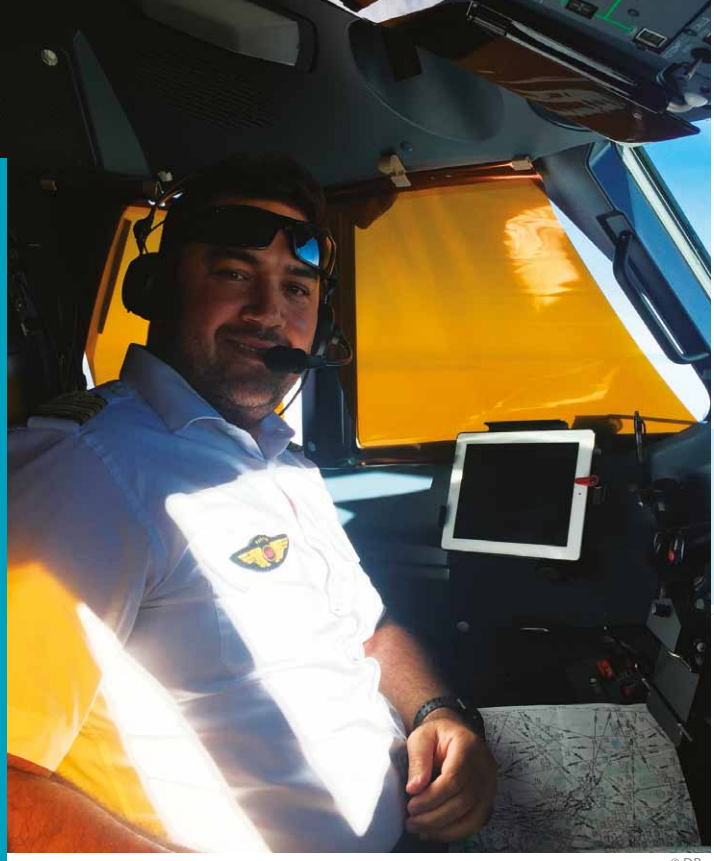
YAMAHA TAHITI

La perliculture : l'or noir de la Polynésie Française

YAMAHA au service des perliculteurs polynésiens

Tél : 40 50 57 50 - Fax : 40 42 43 69
SAV : 40 43 74 75
contact@comptoirpolynesien.pf
Comptoir Polynesien - Yamaha Tahiti

PAIEMENT* 4X SANS FRAIS · LEASING* Pro & Particulier · CAMPAGNE ANNUELLE INTER-ILES SAV · TOP SERVICE Pièces DÉTACHÉES



© DR

Poehere Williamu,

responsable des personnels navigants : une nouvelle génération aux commandes

Depuis le premier octobre 2017, Poehere Williamu est le « responsable PN » – PN pour personnels navigants – de la compagnie. Il a sous son autorité 70 pilotes et 60 PNC, les hôtesses et les stewards, que compte notre entreprise. Une grande responsabilité et un très beau parcours pour cet enfant du pays, pilote dans la compagnie depuis 2001.

Propos recueillis / *Interviewed by:* Ludovic Lardière

Comment as-tu intégré Air Tahiti ?

Poehere Williamu : Être pilote Air Tahiti était un rêve d'enfant ! Mon père étant mécanicien dans la compagnie depuis 1990, notre famille baignait, en quelque sorte, dans ce milieu. Ce fut un rêve d'enfant puis une passion d'adolescent car j'ai commencé à voler en aéroclub dès cette période. En 1998, j'ai intégré l' École supérieure des métiers aéronautiques – l'ESMA – à Montpellier en Métropole. J'ai suivi la formation théorique et pratique de deux ans et obtenu ce qu'on appelle une qualification pour voler sur les avions de type ATR dans la foulée. J'ai terminé cette formation en 2000 et j'ai profité d'une sélection de pilotes effectuée par Air Tahiti pour intégrer l'entreprise en tant que copilote le 15 janvier 2001.

Quelles furent ensuite les grandes étapes de ton parcours ?

Pendant quelques mois, j'ai été copilote sur le Dornier, un petit avion bimoteur à hélices, qui desservait alors les atolls des Tuamotu de l'Est et certaines îles des Marquises. Fin 2001, je suis finalement passé sur ATR. Ensuite, cela a été une évolution assez rapide puisque dès juin 2004, je suis devenu commandant de bord sur ATR. Pour accéder à ce statut, il faut remplir des critères comme la séniorité – l'ancienneté dans le métier en fait –, les compétences professionnelles mais aussi le comportement. En 2010, je suis devenu instructeur pilote et un an plus tard examinateur pilote. Enfin, j'ai été nommé en octobre 2017, responsable des 130 personnels navigants. J'encadre et j'ai donc sous ma responsabilité un groupe composé de 70 pilotes – qu'ils soient copilote ou commandant de bord – ainsi que les 60 personnels navigants commerciaux c'est à dire les hôtesses et les stewards. Je suis secondé par une adjointe, Christelle Yau, responsable PNC, pour ce corps de métier spécifique. Il faut savoir pour ces derniers que leur nombre à bord dépend du type d'appareil et plus précisément du nombre de passagers embarqués. Sur les ATR 42, nous avons un PNC, et deux sur les ATR 72 dont un chef de cabine. Ce nombre est déterminé par la réglementation.

Quelles sont tes principales tâches ?

Je m'occupe de l'élaboration et de la modification de ce que nous appelons le manuel d'exploitation ou « Manex » comme nous l'appelons en interne. Il rassemble l'ensemble des procédures et actions que doivent suivre les pilotes mais aussi les PNC lors de la préparation et la réalisation d'un vol Air Tahiti. C'est un guide d'action exhaustif et quelque chose de très lourd et complexe. Cela représente pas mal de classeurs en fait…

Ce manuel d'exploitation évolue-t-il beaucoup ?

Oui, en permanence et en fonction de deux raisons principales. D'une part, nous tenons compte « du retour d'expérience » venant des PN. Ces derniers font des remarques suites à d'éventuels dysfonctionnements ou incidents lors des vols. Cela peut nous conduire à modifier des procédures. La finalité étant naturellement de les améliorer. D'autre part, les évolutions sont liées à celles qu'imposent les diverses réglementations du transport aérien de passagers, qu'elles soient de niveau mondial, européen ou national. Ces changements sont suivis par deux structures dédiées au sein de la compagnie : le Bureau d'études et de documentations et le Service Conformité. Nous travaillons ensemble pour adapter le manuel d'exploitation. J'ai également la responsabilité du management des PN. Une attribution qui englobe le suivi des personnels et leur évaluation.

Établis-tu le planning ?

Le planning est réalisé par un service dédié. Il l'élabore en respectant les réglementations nationales et européennes concernant les personnels navigants qui sont très précises. Par exemple, un pilote peut voler tant d'heures… Un PNC a aussi un quota d'heures à ne pas dépasser. J'ai cependant un droit de regard pour veiller à la qualité de ce planning. En dehors de ses rôles administratifs, je pilote encore à raison de plusieurs vols par semaine, le but étant de ne pas perdre la main mais aussi d'être présent sur le terrain – si je puis dire – aux côtés des collègues de travail.

Poehere Williamu,
chief of flight staff

Since the 1st of October 2017, Poehere Williamu is the Head Pilot – responsible for the company's air crew. He oversees the 70 pilots and 60 air stewards/stewardesses that work for our company. A huge responsibility and an impressive career path taken by this local boy, a pilot with the company since 2001.

How did you come to join Air Tahiti?

Poehere Williamu: Being an Air Tahiti pilot was a childhood dream ! My father was a mechanic for the company from 1990 on, so, in some ways, our family was immersed in the environment. It was a childhood dream and later a teenage passion, because I started flying at the aeroclub at that time. In 1998, I enrolled in the *École supérieure des métiers aéronautiques* – ESMA (Graduate School for Careers in Aviation) – Montpellier, on mainland France. I followed the theoretical and practical training for two years and obtained what is called a license to fly ATR-type aircraft as a result. I finished this training in 2000, taking advantage of a pilot job opportunity offered by Air Tahiti, and was employed by the company as a copilot on January 15th 2001.

What were the major steps in your career path?

For several months I was a copilot on the Dornier, a small twin-engine propeller plane, that served the atolls in the eastern Tuamotu Islands and certain islands in the Marquesas. At the end of 2001, I finally moved onto the ATR. After that, things progressed quite quickly, by 2004, I was a Captainon board an ATR. To get to the position you must fulfill certain criteria, like seniority – how long you've been doing the job, in fact –, professional skills, but also your conduct. In 2010, I became a pilot instructor and a year later a pilot examiner. Finally, I was nominated in October 2017, as the chief of 130 navigating personnel. I supervise and am responsible for a group composed of 70 pilots – both copilots and captains – as well as 60 members of cabin crew, that is the stewards and air hostesses. I am supported by an assistant, Christelle Yau, head of cabin crew, in this latter aspect of the work. You must know that the number of cabin crew depends? on the type of aircraft and more precisely on the number of passengers on board. On the ATR 42s, there is one air steward, and two on the ATR 72s, one of whom is the head purser. These figures are determined by the regulations.

What are your main tasks?

I take care of the development and modification of what we call the operations manual or « Opsman » as we call it internally. It details all the procedures and actions that should be followed by pilots and the cabin crew whilst preparing for and undertaking an Air Tahiti flight. It's an exhaustive action plan and is a very dense and complex document. In fact, it takes up quite a few folders ...

Does this operations manual change a lot?

Yes, it changes constantly, due to two main factors. On one side, we take account of what is called « feedback » coming from the flight staff. The latter give us commentaries, in the event that there are malfunctions or incidents during a flight. This can lead us to modify our standard procedures. Naturally, this results in them being improved. On the other side, there are changes linked with those imposed by the different regulatory bodies in passenger aviation, be they on a global, European or national level. These changes are followed by two dedicated departments within the company: the Consulting and documentation Office and the Department of Conformity. We work together to adapt the operations manual. I also have the management responsibility of flight staff. A task which includes the follow-up of the staffs and their evaluation.

© G. LE BACON

UN ATR SUR LES VOIES D'ACCÈS DE LA PISTE DE L'AÉROPORT DE TAHITI-FAA'A / *AN ATR ON THE ACCESS ROADS OF TAHITI-FAA'A AIRPORT'S TRACK.*

POEHERE WILLIAMU A SOUS SON AUTORITÉ 70 PILOTES ET 60 PNC, LES HÔTESSES ET STEWARDS QUE COMPTE NOTRE ENTREPRISE / *POEHERE WILLIAMU OVERSEES THE 70 PILOTS AND 60 AIR STEWARDS / STEWARDESSES THAT WORK FOR OUR COMPANY.*

PHOTOS : G. LE BACON

Et justement, dans le métier de pilote quelles sont les principales difficultés d'après toi ?
Il faut d'une part être en mesure de s'adapter aux différentes conditions météorologiques que nous pouvons rencontrer lors de nos vols. D'autre part, la capacité à garder son sang-froid pour gérer les incidents et les pannes est également primordiale. Pour cela, nous sommes formés et entraînés tout au long de notre carrière.

Et les principales satisfactions ?
Piloter est une fierté ! Nous avons de la chance d'être pilotes à Air Tahiti. Beaucoup de jeunes et de moins jeunes veulent rentrer chez nous. Fierté de piloter et, aussi, satisfaction de réaliser sa mission telle qu'elle a été planifiée et organisée en amont par de nombreuses équipes : celle du Service Commercial, du Planning et de la Technique. Fierté de réaliser le vol tel que prévu et en toute sécurité pour les passagers.

Est ce « facile » de piloter dans le ciel de nos îles ?
Nous avons de la chance car il fait beau 90 % du temps, ce qui rend le travail plus agréable et plus facile. Mais nous pouvons rencontrer de mauvaises conditions avec des visibilités faibles et des pluies qui rendent plus compliqués les atterrissages et les décollages, particulièrement dans le cas des pistes étroites et courtes, nombreuses dans notre réseau. Par exemple, en cas de piste trop mouillée, nous devons ainsi attendre qu'elle sèche avant de décoller ou d'atterrir. Patienter, aussi, le temps que le vent faiblisse. Ce qui prime est la sécurité ! Certains passagers ne comprennent pas ces retards mais il faut bien dire que c'est leur sécurité qui est en jeu dans certaines circonstances. Une des autres particularités de notre réseau est le nombre d'étapes importantes à effectuer. Nous pouvons avoir jusqu'à six décollages et atterrissages sur un vol. Ce qui fait beaucoup de pilotage en manuel pour les personnels. Ceci nous différencie des compagnies opérant des vols longs courriers avec des étapes de 6, 10, 12 heures.

Qu'en est-il de la flotte ?
Elle est aujourd'hui principalement constitué d'ATR de génération 600 mais nous avons encore des ATR de génération 500. Nous avons deux types d'appareils, ce qui n'est pas simple à gérer. Nous devons faire de la « bi-variante ». Des équipages sont qualifiés pour voler sur ATR 500 et 600. Par contre, ils ne doivent jamais le faire dans la même journée afin d'éviter les confusions. D'autres volent uniquement sur 500 ou 600. Au niveau du pilotage, c'est presque la même chose. La principale différence est au niveau du cockpit. Les 600 sont dotés de ce que nous appelons un « glass cockpit », une planche de bord tout écran en français. Les informations sont principalement délivrées aux pilotes via des écrans semblables à ceux des *i-pad*. Cette nouvelle génération de cockpit est plus ergonomique et fatigue moins les pilotes. Cela se différencie nettement de ceux des ATR 500 avec leurs traditionnels cadrans et instruments à aiguilles. La motorisation reste en revanche la même, ainsi que les performances de vol, telle la vitesse pour donner un exemple.

Comment juges-tu l'évolution du métier sur le long terme ?
Je suis franchement admiratif du travail fait par les pilotes il y a juste quelques décennies. Aujourd'hui, nos avions sont à la pointe de la technologie. Ils sont davantage performants, et confortables que ce soit pour les passagers ou les pilotes. Les moyens de navigation sont extrêmement performants et beaucoup de choses sont automatisées. En soixante ans, l'évolution a été phénoménale ! À l'époque pas si lointaine dont Alain Bonnard parle (*voir son interview en page 20*), il n'avait pas grand chose… Par exemple, sur l'ensemble de la flotte des Fokker d'Air Polynésie, un seul était équipé d'un pilote automatique. Pour les longs vols sur les Marquises par exemple, les pilotes se battaient afin de l'avoir… Le métier était plus compliqué et plus physique qu'aujourd'hui. Il a évolué dans le bon sens sur un autre plan très important: une bien meilleure sécurité des vols.

Do you create the work schedule?

The work schedules are created by the dedicated service. They are made respecting the national and European regulations concerning air crews, which are very specific. For example, a pilot can fly a certain number of hours ... an air steward also has a quota of hours that cannot be exceeded. Nevertheless, I have the right to check the roster, to monitor its quality. Besides my administrative roles, I also continue to pilot several flights a week, to make sure I don't lose my touch, but also to be visible, if I can say it, to be able to work alongside my colleagues.

Exactly what do you consider the main difficulties of the pilot's job to be?

Being extremely adaptable to the weather conditions and keeping a cool head to handle incidents and technical failures. This said, we are trained for and ready to manage these types of situations.

And the main satisfactions?

Piloting is a source of great pride ! We are lucky to be pilots for Air Tahiti. Many youngsters, and also the not so young, would like to work for us. The pride of being a pilot and, also, the satisfaction of getting the job done as laboriously planned-out and organized by many teams: commercial, planning and technical. Gratification of carrying out flights as scheduled and in utmost security for the passengers.

Is it « easy » to pilot in our island's skies?

We are lucky because the weather is good 90 % of the time, which makes the job pleasant and easier. However, we can experience bad weather and conditions with poor visibility and heavy rain that can make takeoff and landing difficult, especially if the runway is narrow or short, as is common in our network. For example, if the runway is too wet, we must wait until it has dried before taking off or landing. Waiting also, for the wind to die down. Safety is paramount ! Certain passengers don't understand these delays, but you have to explain to them that it is their safety that is at risk under such conditions. Another specificity of our air network is the large number of flight legs that are carried out. There can be as many as six take-offs and landings during one flight. Which is a lot of manual piloting for the personnel. This sets us apart from the companies that offer long-haul flights of 6, 10, 12 hours.

What about the fleet?

Today, it is primarily made up of the ATR 600 series, but there are still some ATR 500s. We have two types of aircraft, which is not easy to manage. So, we must do what is called « bi-variance ». There are flight crews qualified to fly on both ATR 500s and 600s. However, they must never fly on both series on the same day, to avoid getting confused. Other personnel are qualified to fly on the 500 or 600 series exclusively. In terms of piloting, it's pretty similar. The main difference is in the cockpit. The 600s have what is called a « glass cockpit », a dashboard that is made up entirely of screens, to be precise. Information is displayed for the pilots on screens that resemble those of an I-pad. This new generation of cockpit is more ergonomic and less tiring for the pilots. They are quite distinct from the ATR 500's cockpit, which has the old-fashioned dials and instruments with needles. The mechanics, by contrast, remain much the same, as well as flight performance, such as the maximum speed, for example.

How do you think the job will change in the long-term?

Frankly, I admire the work done by pilots just a few decades ago. Today, our planes are state-of-the-art. They are increasingly efficient, and comfortable for both the passengers and pilots. The navigation systems are extremely precise, and many aspects are now automated. Over the past sixty years, the advances have been phenomenal! From Alain Bonnard's account of the era, that was not so long ago (see the interview on page 20), there wasn't a great deal ... For example, of all Air Polynésie's Fokkers, only one was equipped with autopilot. For long flights to the Marquesas, for example, the pilots «fought» to have it ... The job was more complex and more physically demanding than it is today. It has evolved in the right direction in another very important aspect as well: flights are much safer.

UNE PARTIE DE LA FLOTTE ACTUELLE D'AIR TAHITI / *A PART OF THE CURRENT AIR TAHITI FLEET.*

DANS LE COCKPIT D'UN ATR-42 / *IN THE COCKPIT OF AN ATR-42.*

© P. BACCHET

Les vols sont de plus en plus sûrs ?
Indéniablement. La sécurité est au cœur de nos actions et de notre travail. Il peut y avoir des dysfonctionnements des procédures dans le « Manex » dont je parlais précédemment, mais aussi dans les interactions avec le Contrôle aérien. Nos équipages font alors des rapports. Nous étudions ces retours d'expériences et nous adaptons le « Manex » avec parfois des changements de procédures. Plus globalement la sécurité progresse car après chaque incident, des enquêtes sont réalisées par les autorités de sécurité des vols. Elles donnent lieu à des recommandations. Ensuite, les autorités aéronautiques mondiales, européennes et nationales demandent aux compagnies aériennes de respecter ces recommandations

Tu dois aussi veiller à ce que les pilotes se forment régulièrement ?
Ce n'est pas ma fonction première car nous avons dans la compagnie un responsable désigné formation et entrainement des équipages mais nous travaillons ensemble. En tant que responsable des personnels navigant, je décide d'un niveau de compétences à avoir, et ensuite le responsable Formation met en œuvre les moyens pour l'atteindre.

Donc c'est un travail quotidien d'améliorations sur beaucoup de plans ?
C'est un travail quotidien de tous. Il faut non seulement se mettre à niveau mais aussi faire progresser les pilotes. Faire en sorte que les points faibles deviennent des points forts et les points forts le soient davantage.

Flights are more and more secure?
Undeniably. Security is at the forefront of all our work protocols. There can be a malfunctioning of the procedures in the « Opsman » that I mentioned beforehand, as well as with the air traffic control exchanges. In that case our crew members make a report. We study the feedback from these experiences and can adapt the « Opsman » sometimes making changes of procedure. More generally security also advances because after every incident enquiries are carried out by the flight security authorities. These result in recommendations. Following this, the global, European and national aeronautics authorities require that the airline companies respect these recommendations.

Must you also ensure that the pilots undergo regular training?
It's not my primary role because within the company there is a designated manager of crew development and training, but we work together. As the chief of staff, I decide the level of competences required, and the head of training provides the necessary training courses to achieve it.

So it's a daily work of making improvements on many fronts?
It's everyone's daily work. Not only must you maintain the standards, but you must also help the pilots advance. Making sure that weaknesses become strengths and that the strengths multiply.

Vini travel card

#SHAREYOURTRAVELSTORY
#EVERYWHEREWITH**VINI**

Exotic gardens ©TimMcKenna

With Vini travel card, stay connected during your vacation.

Vini, the only mobile network present in all 5 archipelagos of French Polynesia (65 islands covered).
2 Gb (3G data) + 30 min in French Polynesia included.
You can also make international calls, send local and international texts.
You can also refill your SIM anytime on www.vini.pf or with Vini's refillcards.

6 000 F TTC* (including VAT) advised sale price.
*Approximately $ 60 / 50 € depending on the exchange rate in effect.

More information: www.vini.pf/mobile/international/international-visitors

VINI

EN APPROCHE DE L'AÉRODROME DE TOTEGEGIE DANS L'ARCHIPEL DES GAMBIER… / *APPROACHING THE TOTEGEGIE AIRFIELD IN THE GAMBIER ISLANDS…*

© J. GIRARDOT

La Polynésie française compte un nombre réduit d'habitants ; pourtant, on est surpris par le nombre de Polynésiens qui parviennent maintenant à être pilotes…

Tout a fait. Il y a eu un engouement ces dernières années pour ce métier du fait du développement d'Air Tahiti Nui mais aussi par notre présence. Nous sommes aussi surpris par les candidatures que nous recevons venant de pilotes originaires de Polynésie française qui ont acquis de l'expérience dans des compagnies aériennes du monde entier. Aujourd'hui, nous parvenons à recruter des pilotes polynésiens qui ont de l'expérience et de nombreuses heures de vol, ce qui est intéressant pour la compagnie. Nous souhaitons avoir des profils différents. Nous recrutons principalement des Polynésiens mais nous nous attachons aussi à avoir des profils différents avec par exemple des anciens pilotes militaires comme de jeunes copilotes. Tous doivent apporter une plus-value à la compagnie via leurs diverses expériences professionnelles. Leurs compétences de base sont identiques mais ils peuvent apporter une vision différente des choses… En 2018, nous anticipons une croissance du nombre de passagers et notamment de visiteurs. On va donc augmenter les effectifs de pilotes pour réaliser les vols et nous sommes d'ailleurs en phase de recrutement. ■

French Polynesia has a small number of inhabitants; nevertheless, it is surprising the number of Polynesians who now become pilots…

Absolutely. This career has been in vogue these last few years, with the development of Air Tahiti Nui, but also our presence. We are also surprised by the applications we receive from pilots, originating from French Polynesia, that have acquired experience with airline companies from across the world. Today we can recruit Polynesian pilots that have experience and many flight hours, which is attractive to our company. We are looking for different profiles. We mainly recruit Polynesians, but we are also interested in having a variety of profiles, for example ex-military pilots as well as junior copilots. All our pilots must bring added value to the company, through their diversity of professional experiences. The skills are the same, but they may bring something else, a different point of view, or another vision of things … In 2018, we anticipate an increase in the number of passengers. Because of this we are going to be increasing the number of pilots to provide flight services and we are currently in a recruitment phase. ■

Sur www.airtahiti.pf

gagnez du temps avec l'enregistrement en ligne!

Imprimez votre carte d'accès à bord

E-services Air Tahiti, gagnez du temps pour mieux voyager !

www.airtahiti.pf

AIR TAHITI

Air Tahiti, le lien entre les îles. Te natiraa o te mau motu

ROBERT WAN PEARLS

GIA CERTIFICATION

TAHITI

Musée de la Perle et Bijouterie Robert Wan (+689) 40 54 86 40
InterContinental Tahiti Resort & Spa (+689) 40 82 05 69

MOOREA

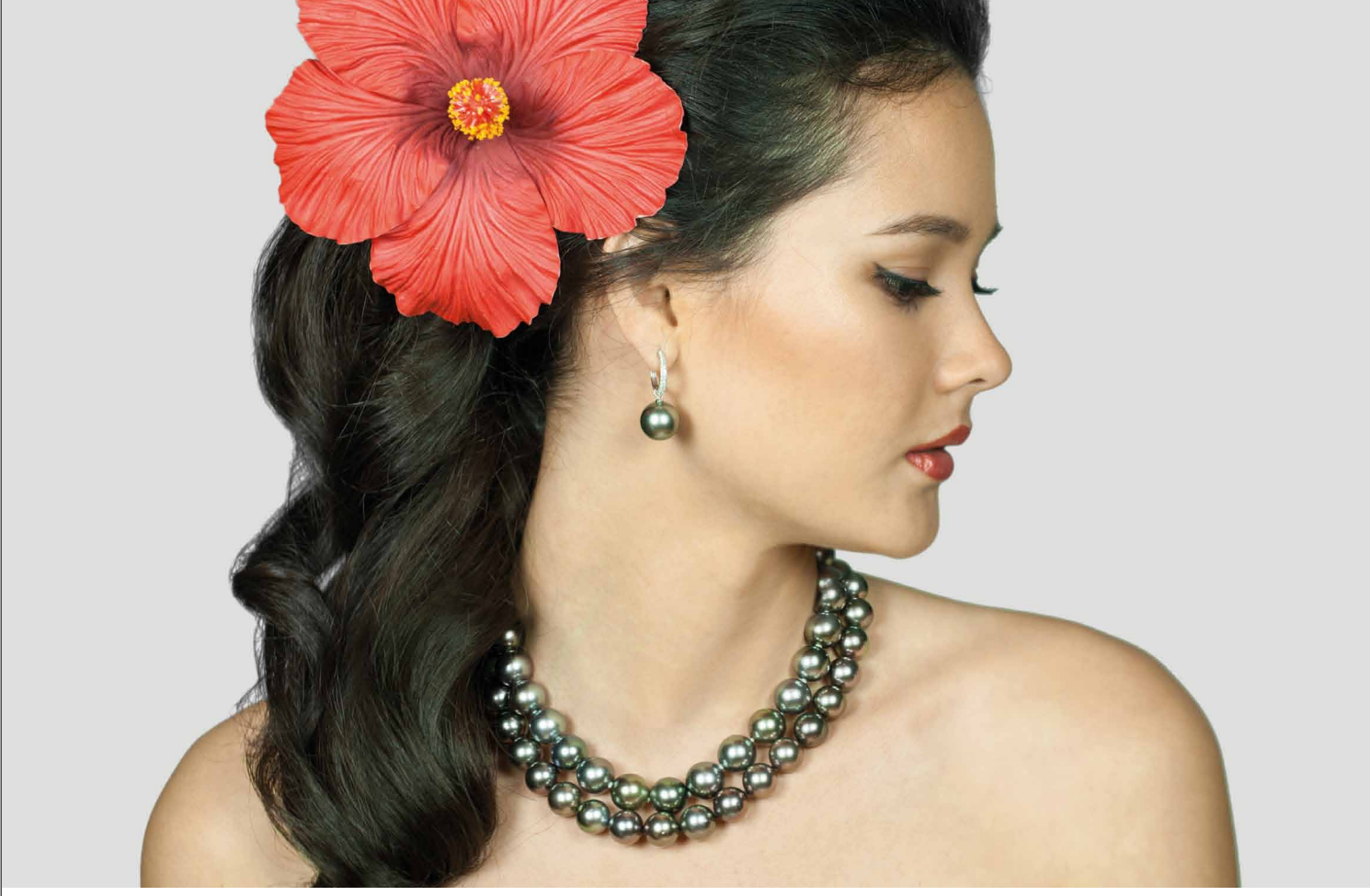
Hilton Moorea Lagoon Resort & Spa (+689) 40 56 42 61
InterContinental Moorea Resort & Spa (+689) 40 56 20 68

BORA BORA

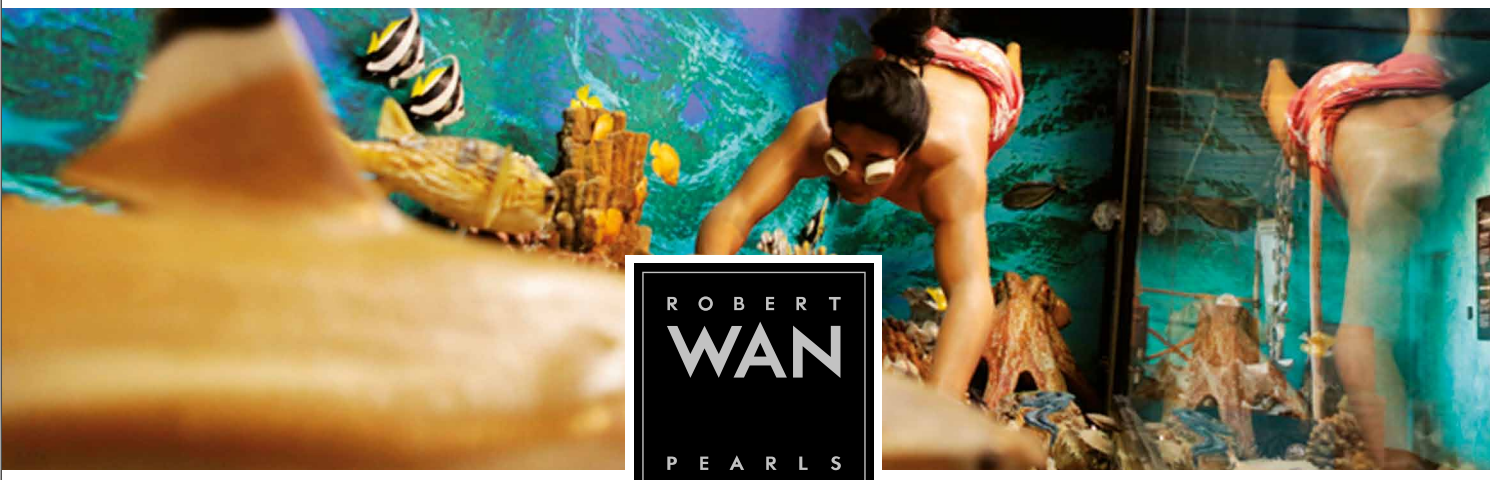
Maison Robert Wan - Vaitape (+689) 40 67 50 27
St-Régis Bora Bora Resort (+689) 40 67 53 19
Conrad Bora Bora Nui (+689) 40 67 53 13
InterContinental Le Moana Resort (+689) 40 67 71 23

HONG KONG • SHANGHAI • DUBAI • DOHA • BEIRUT

本店提供中文服务 | Robert Wan Pearls | Robert Wan Officiel | Robert Wan Pearls | info@robertwan.com | www.robertwan.com



THE PEARL MUSEUM



FREE ROBERT WAN SHUTTLES ON DEMAND : (+689) 40 54 86 40

ROBERT WAN BUILDING NEAR PAOFAI PROTESTANT TEMPLE AND FRONT OF PAOFAI GARDEN.

Robert Wan Pearls | Robert Wan Officiel | Robert Wan Pearls | info@robertwan.com | www.robertwan.com

Les femmes à la conquête des postes de pilotage

Women who have taken to the cockpit

LES QUATRE FEMMES PILOTES D'AIR TAHITI AU SIÈGE DE LA COMPAGNIE (DE GAUCHE À DROITE) / *THE FOUR AIR TAHITI FEMALE PILOTS IN THE COMPANY HEADQUARTER (FROM LEFT TO RIGHT) :* JENNIFER BORDES, MAHEA REID, HÉLÈNE ARLERY, ANNE MERLET.

© P. BACCHET

JENNIFER BORDES : UN PARCOURS EXEMPLAIRE.
JENNIFER BORDES : AN EXEMPLARY CAREER.

PHOTOS : P. BACCHET

Jennifer Bordes est une des quatre femmes pilotes d'Air Tahiti. Une fonction qu'elle est parvenue à occuper suite à un parcours hors norme mené avec ténacité. Elle est aussi le signe de la féminisation qui gagne de nombreux corps de métier de la compagnie, même ceux qui semblaient traditionnellement « réservés » aux hommes. Rencontre

Jennifer Bordes : Mon père était steward sur Air France. Au début, je voulais être hôtesse de l'air, être dans les avions, voyager… J'ai déterminé mon parcours scolaire avec cet objectif. En 1997, j'ai passé un baccalauréat scientifique au lycée La Mennais à Papeete. J'ai eu ensuite diverses expériences professionnelles à l'étranger et j'ai travaillé dans le milieu du tourisme, notamment sur l'île de Tahiti en tant que réceptionniste à l'hôtel Beachcomber à Faa'a (*NDLR* : aujourd'hui l'InterContinental Resort Tahiti). Enfin, l'occasion s'est présentée de passer le CSS – le Certificat de Sécurité et Sauvetage – qui permettait d'exercer le métier de Personnel Naviguant Commercial, PNC, au sein d'une compagnie aérienne (NDLR : en 2008, le CSS a changé de nom devenant le CFS pour Certificat de Formation à la Sécurité). En 2003, après l'obtention du CSS, j'ai donc pu intégrer Air Tahiti. Il m'a été proposé de travailler à bord de l'ATR de la présidence de Polynésie française lequel était réservé aux déplacements inter-îles des autorités du Pays.

Et comment est née cette ambition de piloter ?

Au début, je dois dire que devenir pilote n'était pas du tout mon but… Je n'avais pas entendu parler de femme pilote ici à Tahiti… À cette époque, Sandrine Turquem (*NDLR* : Sandrine Turquem fut la première Polynésienne à devenir pilote sur Airbus A340 au sein de la compagnie Air Tahiti Nui) venait juste de commencer sa formation. Mais un jour, le président de la Polynésie française à l'époque, Gaston Flosse, m'a interpellée au cours d'un vol en me demandant : « *Pourquoi tu ne fais pas comme tes collègues devant ?* ». Il parlait des pilotes… L'idée a fait son chemin et j'ai alors commencé à me renseigner sur les formations. Puis, j'ai décidé de me lancer.

Le métier était perçu comme masculin…

Oui, et à Tahiti on était encore moins au courant de l'existence de pilotes femmes… On n'osait pas envisager d'occuper un tel poste… Cela me paraissait hors de portée…

Pourtant, ce qui pourrait constituer un obstacle, les difficultés et efforts physiques n'existent plus vraiment dans les avions modernes…

Oui, sauf que tu n'en a pas idée jusqu'à ce que tu mettes un pied dedans… Et puis, je ne sais pas si beaucoup de femmes avaient envie de devenir pilote. En tout cas, les personnes que je côtoyais dans le milieu de l'aérien, et notamment mes collègues masculins issus des jeunes générations d'employés, m'ont encouragé dans cette voie.

Quelle a été ta formation et quelles en ont été les principales difficultés ?

En 2004, j'ai passé un concours pour entrer dans une école de pilotes de ligne située à Agen dans le sud-ouest de la France. Je l'ai réussi. La formation théorique était très difficile. Il a fallu me replonger dans les études, acquérir des connaissances dans des domaines pointus liés à l'aéronautique, comme la physique, la météorologie, etc.

Jennifer Bordes is one of Air Tahiti's four female pilots. A position she obtained after an unusual career path, demonstrating her tenacity. She is proof of the gradual feminization that is occurring in a number of our company's fields of work, even if those that were formerly male dominated. Let's meet her.

Jennifer Bordes: My father was an air steward for Air France. Initially, I wanted to be an air hostess, to work on airplanes, to travel … I chose my education with that in mind. In 1997, I graduated from La Mennais high school in Papeete with a scientific baccalaureate. I then gained different professional experiences abroad, I also worked in tourism, notably as a receptionist at the Beachcomber hotel in Faa'a (editor's note: today Tahiti's InterContinental Resort). Finally, I got the opportunity to pass the CSS – *Certificat de Sécurité et Sauvetage* (editor's note : from 2008, the CSS became the CFS for *Certificat de Formation à la Sécurité* or Safety Training Certificate) – that allowed me to work as PNC (an air hostess, short for *Personnel Naviguant Commercial* in French) for an airline. In 2003, once I had my CSS, I was able to join Air Tahiti. I was offered a post working on board the French Polynesian presidency's aircraft, that was reserved for official inter-island visits by the country's authorities.

And where did your ambition to become a pilot stem from ?

At first, I have to say becoming a pilot never entered my mind … I hadn't even heard of female pilots in Tahiti… At that time, Sandrine Turquem (*editor's note :* the first Polynesian woman to pilot an Airbus A340 for Air Tahiti Nui) had only just started her training. But one day, the President of French Polynesia at that time, Gaston Flosse, called me over during a flight and asked me : *« Why don't you do what your colleagues are doing up front ? »*. He was referring to the pilots … The idea took seed and I started to find out about the training requirements. Then, I decided to launch myself.

It was a career considered to be a man's job …

Yes, and in Tahiti we were even less aware that women could be pilots … We didn't even dare to imagine occupying such a position … It seemed beyond my reach …

However, the only real obstacle, could be in terms of the physical strength and difficulty necessary, was no longer really part of the issue in modern aircraft …

Yes, except that you have no idea what it's like before stepping into the cockpit … And well, I don't know whether many women wanted to become pilots. At any rate, the people I interacted with in aviation, and particularly my male colleagues, coming from a younger generation, encouraged me in my choice.

What training did you undertake and what were the hardest parts of it ?

In 2004, I was enrolled in a commercial pilot school (*pilotes de ligne*) in Agen, in southwestern France. I passed. The theoretical part was very difficult. I had to dive back into my studies, learning about very specific fields linked to aeronautics, like physics, meteorology, etc. At that time, the "theoretical" examination included 14 subjects. If you failed any one of them you would have to re-sit the whole lot. During this training I found myself surrounded by men! I was the only woman. Fortunately, I was part of a tight group of student pilots from Tahiti. I completed my training successfully and got my pilot's license. In 2007, on my return to Tahiti, however, at first, I returned to a post as an air hostess as there were no pilot positions open. Then, one day, Air Tahiti posted a job offer, recruiting an ATR pilot. I made an application and got the job. That was in May-June 2007.

Were you the only female pilot in 2007 ?

No, Estelle Vierling was also there, she now pilots for Air Tahiti Nui, as well as two other female co-pilots. Today, out of around forty Air Tahiti pilots, four of us are women: Anne Merlet, Hélène Arlery, Mahea Reid, and the youngest of them, myself.

À l'époque, l'examen dit « théorique » était composé de 14 certificats. Dès lors qu'on échouait à l'un d'eux, on était obligé de repasser l'ensemble. Dans cette formation, je me suis retrouvée au milieu d'une flopée d'hommes ! Il n'y avait pas une seule femme. Heureusement, nous formions un groupe assez soudé avec les autres élèves-pilotes venant de Tahiti. J'ai réussi ma formation et je suis devenue officiellement pilote. En 2007, à mon retour à Tahiti, j'ai dû cependant reprendre mon travail d'hôtesse de l'air faute de poste disponible. Puis, un jour, Air Tahiti a lancé un appel à candidatures pour le recrutement d'un pilote sur ATR. J'ai postulé et j'ai été retenue. C'était en mai-juin 2007.

Étais-tu la seule femme à ton arrivée en 2007 ?

Non, il y avait déjà Estelle Vierling, qui est maintenant pilote à Air Tahiti Nui, ainsi que deux autres femmes copilotes. Aujourd'hui, nous sommes 4 femmes parmi la quarantaine de pilotes Air Tahiti : Anne Merlet, Hélène Arlery, Mahea Reid, la plus jeune, et moi-même.

Le chemin semble encore long pour parvenir à la parité, c'est-à-dire le même nombre d'hommes et de femmes, pour employer ce terme dans l'air du temps…

Oui c'est sûr ! Mais un chemin important a déjà été fait ! En terme d'acceptation aussi. Lors de mes tout débuts au sein de la compagnie, un certain machisme vis-à-vis des femmes pilotes pouvait se faire sentir… Mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. Les mentalités ont évolué.

D'après toi, le fait d'être une femme influe-t-il sur ta manière d'exercer ce métier ?

Oui forcément, je pense. Comme la jeune mécanicienne Teanavai Hellouin-Sanford l'a dit dans son interview (*voir Air Tahiti Magazine n° 96* de octobre à décembre 2017), je trouve que nous sommes plus précises et plus rigoureuses. Par contre, concernant le terme « sérieuses », je dirais que tous les pilotes, hommes ou femmes, le sont.

La principale difficulté du métier selon toi ?

Pour l'instant, je n'ai pas eu à faire face à des situations critiques mais je dirais que le plus difficile est sans doute d'avoir la capacité à garder son sang-froid et de prendre très rapidement les bonnes décisions. Quand les conditions de vol sont bonnes, ce n'est pas stressant. Mais parfois, on est confronté au mauvais temps, voire à des pannes. Tout se complique alors, et, dans ce cas, j'aurais tendance à dire que les femmes savent peut-être mieux gérer le stress que les hommes. Je dis bien « tendance »…

Qu'en est-il maintenant de l'aspect physique…

Dans des conditions que je qualifierais de normales, ce n'est pas un métier physiquement éprouvant. Mais cela peut davantage le devenir quand les conditions météorologiques se dégradent avec de la pluie et/ou du vent de travers sur les pistes. Ces mauvaises conditions nécessitent encore plus de vigilance, la fatigue peut alors se faire sentir. Cela dépend aussi des caractéristiques des vols réalisés. Par exemple, nous pouvons être amenés à effectuer des itinéraires comptant 6 étapes aux Iles Sous-le-Vent avec, en conséquence, une multiplication du nombre d'atterrissages et de décollages qui sont les phases les plus délicates du vol.

Souhaites-tu évoluer en devenant commandant de bord ?

Oui, cela constitue une évolution normale dans la carrière des pilotes. On souhaite « passer à gauche du cockpit ». Nous utilisons cette expression car le commandant de bord est toujours placé sur la gauche – en entrant – du poste de pilotage. Il faut savoir que pilotes et copilotes savent faire les mêmes choses mais la différence est que la prise de décision finale revient au commandant de bord. Il est aussi le responsable du vol avec une autorité qui s'exerce sur les autres personnels naviguant ainsi que les passagers.

Penses-tu que la féminisation du métier va se poursuivre ?

Pas plus que les chiffres que nous avons aujourd'hui, je pense. Ce métier ne semble pas interpeller les femmes plus que cela… Ce que je trouve dommage.

Quel regard portes-tu sur les évolutions du métier de pilote telles que les raconte Alain Bonnard qui a commencé sa carrière en 1979 sur les antiques Fokker d'Air Polynésie et l'a terminée au début des années 2000 en tant que chef pilote sur Air Tahiti…

Je trouve qu'ils ont de la chance d'avoir connu toutes ces évolutions. Ils ont commencé et appris leur métier dans des conditions d'exercice plus difficiles, avec des avions beaucoup moins faciles à piloter. À mon sens, cela les a forgés pour la suite quand ils sont passés sur des avions plus automatisés et confortables. Aujourd'hui, nous sommes aux commandes de la dernière génération d'ATR, les 600. Le cockpit, entre autres, a considérablement évolué, avec plus d'informatique, de systèmes automatisés et d'écrans. Cela rend le travail moins fatigant. Néanmoins, cette informatisation a certes de bons côtés, mais elle peut poser des problèmes nouveaux par ailleurs. Notre métier a donc beaucoup évolué et évolue encore. Certains évoquent même le remplacement de l'homme par la machine… Ceci dit, avant que des passagers acceptent de monter à bord d'un avion sans pilote… beaucoup d'eau aura coulé sous les ponts… ■

It seems like there's a long way to go before there's sexual equality, that is an equal number of men and women, to use the fashionable term...

Yes, that's for sure ! But, we have already started the ball rolling ! Particularly in terms of acceptability. Right at the beginning of my career as a pilot with the company, there was a certain machoistic attitude towards female pilots, that could be felt... But, that is no longer the case today. The mentality has evolved a great deal.

Do you think that being a woman influences the way you carry out your job ?

Yes, I definitely think so. Like the young mechanic Teanavai Hellouin-Sanford told us in her interview (see the October-December 2017 *Air Tahiti Magazine, n° 96*), I think we're more rigorous and precise. However, I'm not sure we're more « serious », I'd say that all pilots need to be, regardless of their gender.

What is the hardest part of the job ?

For the moment, I have not had to deal with any critical situations, but I'd say the hardest part is keeping your calm and making the right decisions rapidly. When flight conditions are good, it's not stressful. However, sometimes you have to deal with bad weather or mechanical problems. Then it gets very complicated, and in that case, I would tend to say that women may have a tendency to manage the stress better than men. Of course, I'm only saying a « tendency »...

What about the physical aspects nowadays...

During what I would call normal conditions, it's not a physically challenging job. But it could be an advantage when the weather degrades, when there is rain and/or a crosswind on the runway. Bad conditions require more vigilance, and tiredness can also play a role. It also depends on your flight schedule. For example, sometimes we carry out 6 flight legs in a day in the Leeward Society Islands, this multiplies the number of takeoffs and landings, which are the most complicated parts of a flight.

Would you like to become a Flight *Commander commandant de bord* ?

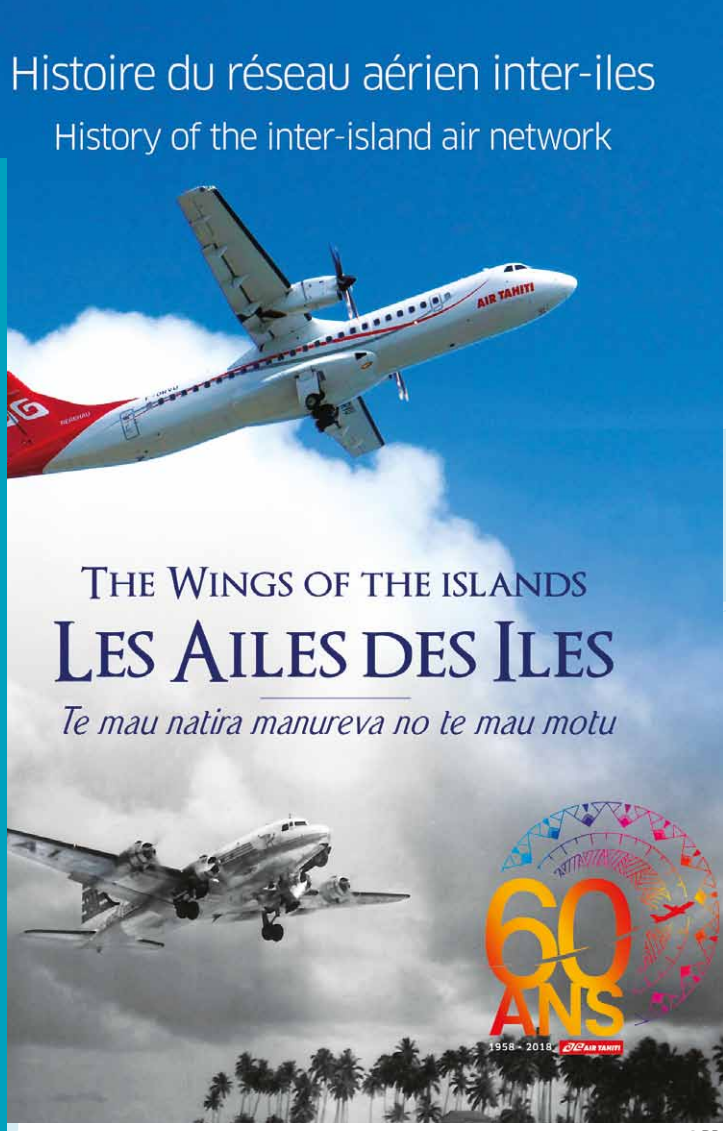
Yes, that would be part of the normal progression in a pilot's career. We all want to « move to the left of the cockpit ». We use this expression, because the Flight Commander is always seated on the left side as you enter the cockpit. To be fair the pilots and co-pilots know how to do the same things, but the difference is that the Commander has the final say. He is also responsible for the flight and has authority over the other flight staff and the passengers.

Do you think that more women will continue to choose this career?

Not more than what see today, I don't think so. It's a career that doesn't seem to be particularly attractive to women ...Which I find a shame.

What are your feelings about the changes in the pilot's task, as told by Alain Bonnard, who started his career in 1979 on Air Polynésie's old-fashioned Fokkers, ending it as head pilot for Air Tahiti in the early 2000s ...

I think they were lucky to have experienced all those changes. They started to learn their trade under harder working conditions, with aircraft that were a lot less easy to pilot. By my reasoning, that must have been more than prepared, when they moved onto automatic and more comfortable planes. Today we are in control of the lastest generation of ATRs, the 600s. The cockpit, among other things, has changed a lot, with more computers, automatized systems and screens. It makes the work less tiring. Nevertheless, while the computerization certainly has its positive sides, it does also cause its own new problems. Our worked has changed a great deal and continues to change. Some even imagine that men could be replaced by machines ... This said, there's still a long way to go before passengers accept to get on board a self-piloted aircraft... ■



© DR

Exposition

Les Ailes des îles

L'histoire de l'aviation interinsulaire en Polynésie française

Dans le cadre des festivités marquant les soixante ans d'Air Tahiti, le Musée de Tahiti et des îles à Punaauia accueille du 18 janvier au 18 mars 2018 une exposition exceptionnelle. Elle permet de découvrir l'histoire du réseau aérien inter-îles en Polynésie française.

AFFICHE DE L'EXPOSITION QUI SE TIENT AU MUSÉE DE TAHITI ET DES ILES JUSQU'AU 18 MARS 2018 / *POSTER OF THE EXHIBITION WHICH IS HELD TO THE MUSEUM OF TAHITI AND ISLANDS UNTIL MARCH 18TH, 2018.*

La découverte de nos îles, il y a près de mille ans, par des navigateurs ayant parcouru l'océan Pacifique à bord de leurs pirogues doubles, est une véritable saga qui a achevé l'odyssée humaine de peuplement de la planète. Le survol des îles en avion et l'organisation de moyens de transport aérien pour les relier fut aussi un challenge, autant humain que technique. C'est ce que veut faire connaître cette exposition intitulée *Les Ailes des îles, Te mau natira'a manureva no te mau motu* (en tahitien). Elle met en lumière les grandes étapes de cette aventure rappelant notamment que ce sont des avions, embarqués sur des bateaux militaires de passage, qui ont, les premiers, sillonné le ciel polynésien, à partir de 1925. L'aviation était alors dans sa jeunesse : le français Louis Blériot venait, seize ans auparavant, de traverser la Manche et Lindbergh ne devait réussir celle de l'Atlantique qu'en 1927. À Tahiti, c'est une dizaine d'années plus tard qu'on put voir les premiers hydravions français s'envoler au-dessus de Papeete. Mais « *Tahiti n'eut alors d'ouverture sur le monde qu'avec les quelques liaisons, souvent éphémères, de transporteurs étrangers dotés d'hydravions* », explique Jean-Louis Saquet, auteur d'ouvrages sur l'histoire de l'aviation dans nos îles et cheville ouvrière de l'exposition. Les liaisons maritimes furent donc, jusqu'aux années 1940-1950, les principaux liens que purent entretenir les archipels, via Tahiti et son port, avec le reste du monde. La donne changea complètement durant la Seconde Guerre mondiale, avec la création à Bora Bora, en 1942, d'un aérodrome militaire américain doté d'une piste d'aviation de 1 800 mètres. Cette escale fut utilisée par des compagnies étrangères sur des routes aériennes vers Hawaï ou Fidji d'où partaient d'autres connexions internationales. De petits hydravions étaient utilisés pour amener les passagers de cette première escale internationale vers l'île de Tahiti et la capitale, Papeete, constituant ainsi un embryon de réseau aérien intérieur… Mais comme l'exposition le souligne, il faudra attendre 1950 pour que se mette en place une compagnie aérienne locale, Air Tahiti, première du nom. Ce sont les autorités du Territoire qui sont alors propriétaires d'un hydravion unique, un Mallard, qu'elles louent à cette compagnie privée. L'année 1954 constitue un tournant avec la création de la Régie Aérienne Interinsulaire (RAI), une nouvelle compagnie locale. Elle se distingue de la précédente par son ambition d'organiser un vrai réseau aérien et d'effectuer davantage de liaisons inter-îles. Le Mallard lui est confié. L'enseigne Air Tahiti va ainsi disparaître pour un temps… Des hydravions Catalina, dont beaucoup de Polynésiens se souviennent, vont venir le rejoindre et prolonger l'exploration de nouvelles routes aériennes – après les Gambier et les Marquises par le Mallard – en direction des Australes.

The Wings of the Islands

The history of interisland aviation in French Polynesia

As part of Air Tahiti's 60th birthday celebrations, the Musée de Tahiti et des îles (Museum of Tahiti and her islands) in Punaauia welcomes a special exhibition, from January 18th to March 18th 2018. An opportunity to discover the history of French Polynesia's interisland air network.

The initial discovery of our island, around a thousand years ago, by navigators that traversed the Pacific Ocean on their double-hulled voyaging canoes, an incredible saga, completing human colonization of the globe. The aerial conquest of these same islands, and the organization of a transport network that would link them together, equally turned out to be a great technical and human challenge. A fascinating story that this exhibition, called *The Wings of the Islands' (Les Ailes des îles, Te mau natira'a manureva no te mau motu* (in Tahitian)), aims to share with the public. Highlighting the major steps in this great adventure; the first planes to fly through Polynesian skies from 1925, were transported on board passing military boats. At a time when aviation was still in its infancy: the Frenchman Louis Blériot had, just sixteen years earlier, flown across the English Channel and Lindbergh would cross the Atlantic for the first time by air in 1927. Tahiti would have to wait for another decade to see the first French seaplanes flying over Papeete. However, *« Tahiti would only have sporadic links with the outside world, often short-lived, using foreign transporters with seaplanes »,* Jean-Louis Saquet explains, author of books about the history of aviation in our islands and lynchpin of this exhibition. The maritime links were, up until the 1940s and '50s, the primary means of connecting the outer islands, via Tahiti and its port, with the outside world. The lay of the land would change dramatically during the Second World War, in Bora Bora, with an American military airbase and its 1,800m runway. The stopover was used by foreign airlines serving air routes to Hawaii or Fiji with their international connections. Small seaplanes were used to take passengers arriving at this destination to the island of Tahiti, and the capital, Papeete, the very beginnings of the internal air network … However, as the exhibition underscores, it would not be until the 1950s that a local air company would be created, Air Tahiti, the first with this name. The Territory's authorities had purchased a single seaplane, a Mallard, that was rented out to this private company. 1954 turned out to be a pivotal year, with the establishment of the *Régie Aérienne Interinsulaire* (*RAI*, Interisland Aviation Board), a new local company. It was distinguished from the preceding company, in its ambition to develop a real air network and to provide more interisland links. The Mallard is transferred into their hands. This caused the commercial name Air Tahiti to disappear for a while … Catalina seaplanes, that a lot of Polynesians still remember, would add to the fleet and permit the development of further new air routes– after exploring the Gambier and Marquesas islands by Mallard – to the Australs.

© J. L. SAQUET

L'EXPOSITION RETRACE LES GRANDES ÉTAPES DE L'AVIATION INTERINSULAIRE. ICI, UNE ILLUSTRATION REPRÉSENTANT UN HYDRAVION DE LA RÉGIE AÉRIENNE INTERINSULAIRE, UNE DES PREMIÈRES COMPAGNIES D'ENVERGURE DANS NOS ÎLES / *THE EXHIBITION SHOWS THE GREAT STAGES OF THE INTERISLAND AVIATION. HERE, AN ILLUSTRATION REPRESENTING A SEAPLANE OF THE RÉGIE AÉRIENNE INTERINSULAIRE, ONE OF THE FIRST LARGE-SCALE COMPANIES ON OUR ISLANDS.*

© P. BACCHET

Un réseau aérien qui dessert aujourd'hui 48 îles

L'exposition rappelle aussi que l'histoire des liaisons aériennes interinsulaires va de pair avec celle des liaisons intercontinentales. En 1958, la RAI, de Régie, devient le Réseau Aérien Interinsulaire. Elle assure ainsi à l'intérieur du Pays la continuité des vols de la compagnie internationale TAI dont elle est une filiale. Le principe est des plus simples : les vols de la TAI en provenance de l'étranger se posent à Bora Bora et les avions du RAI prennent le relais pour faire voyager les passagers vers les Iles du Vent et Sous-le-Vent principalement mais aussi d'autres archipels. Cette organisation représente une nouvelle étape positive dans le développement des liaisons intérieures. Un bouleversement à plus d'un titre puisque ce RAI, créé en 1958, est bien l'ancêtre de l'actuelle Air Tahiti. Cette continuité de soixante ans est au cœur des célébrations de ce début d'année 2018. Dans les années 1970, du fait de l'afflux de visiteurs venus du monde entier, un intense programme d'ouverture de pistes élargit les destinations au départ de Tahiti. Le RAI, devenu Air Polynésie en 1970, dessert alors les 34 pistes créées lorsqu'elle reprend le nom d'Air Tahiti, en 1987. Depuis lors, les avions de la compagnie domestique portent son logo caractéristique figurant deux hameçons. Air Tahiti a renouvelé sa flotte au fil des ans et celle-ci est aujourd'hui composée de 10 ATR, des avions bimoteurs à turbopropulseurs. Elle dessert un réseau de 47 îles en Polynésie française et assure aussi une liaison régulière avec Rarotonga aux Iles Cook. Parmi ses grandes particularités, on retiendra que notre compagnie opère sur une surface aussi vaste que l'Europe (5, 5 millions de km²). ■

Claude Jacques Bourgeat

An air network that now serves 48 islands

This exhibition is also a reminder that the inter-island airlinks developed hand-in-hand with intercontinental connections. In 1958, RAI, the *Régie Aérienne Interinsulaire*, became the *Réseau Aérien Interinsulaire* (Interisland Air Network). It provided flight connections within French Polynesia, complementing long-haul flights offered by the international airline *TAI*, its mother company. The principle was simple: when *TAI's* flights arrived in Bora Bora from the outside, *RAI* stepped in to carry the passengers to the Windward and Leeward Society Islands, but also to the outer archipelagos. This was a significant advance in the development of domestic air transport. A significant change on several levels, particularly because this *RAI*, created in 1958, would be the forefather of the current Air Tahiti. The sixty year-long story is the reason behind the celebrations scheduled in early 2018. In the 1970s, thanks to the influx of visitors now coming from across the globe, an intensive program of runway construction was launched, increasing the number of destinations accessible from Tahiti. *RAI*, became *Air Polynésie* in 1970, and served 34 airports by 1987, when it took the name *Air Tahiti*, in 1987. From here on, the domestic airline adopted the distinctive logo with its double fishhooks. Air Tahiti has renewed its fleet continuously over time and now comprises 10 ATRs, twin-engine turboprop aircraft. Offering flights to 47 islands in French Polynesia, as well as a regular airlink with Rarotonga, in the Cook Islands. The company is quite unique, in that it operates its domestic network over an area the size of Europe (5,5 million km²). ■

Claude Jacques Bourgeat

TPL
TAHITI PEARL LUXURY
EXCEPTIONAL TAHITIAN PEARLS
27 BIS, RUE COLETTE - PAPEETE • PHONE : (689) 40 53 17 92 • WWW.TAHITIPEARLLUXURY.COM

© AIR TAHITI - DR

Les Ailes des îles, *Te mau natira'a manureva no te mau motu*

- QUI ? L'association Mémoire polynésienne (Porinetia ! Ha'amana'o) organise cette exposition en partenariat avec Air Tahiti et le Musée de Tahiti et des Iles - Te Fare Manaha. Son président, Jean-Christophe Teva Shigetomi, en est le commissaire. Elle a été rendue possible grâce au concours, important, de Jean-Louis Saquet, auteur notamment de plusieurs ouvrages sur l'aviation locale. Dessinateur de talent, il en est également l'illustrateur.

- QUOI ? Plus de 200 m2 de panneaux et des écrans pour une présentation numérique racontant l'histoire de l'aviation interinsulaire en Polynésie.

- QUAND ET OÙ ? Du 18 janvier au 18 mars 2018, au Musée de Tahiti et des îles (Te Fare Manaha), Punaauia. Tel : 40 548 435 - ww.museetahiti.pf

The Wings of the Islands, Les Ailes des îles, Te mau natira'a manureva no te mau motu

- WHO ? The Polynesian Remembrance Association (Porinetia ! Ha'amana'o) organized this exhibition in partnership with Air Tahiti and the *Musée de Tahiti et des Iles - Te Fare Manaha*. The president, Jean-Christophe Teva Shigetomi, is the exhibition director. It was was made possible with the invaluable help of Jean-Louis Saquet, author of several books about local aviation and also a talented artist and illustrator.

- WHY ? More than 200 m² of panels, and screens for a presentation that tells the history of interisland aviation in Polynesia.

- WHEN AND WHERE ? From Januray 18th to March 18th, at Tahiti's Museum, the *Musée de Tahiti et des îles (Te Fare Manaha)*, Punaauia. Tel : 40 548 435. - ww.museetahiti.pf

ÉCOCAR

LOCATION DE VOITURES *Tahiti*

RENT A CAR

In front of the airport
Face à l'aéroport

Full coverage !
Unlimited mileage !
~ 40$/DAY
35€ /DAY

ONLY!

4200 XPF/jour
Assurance tous risques
Kilométrage illimité !

LIVRAISON GRATUITE !

Appelez nous, nous vous livrons gratuitement !*
Call us and ask for free delivery !*

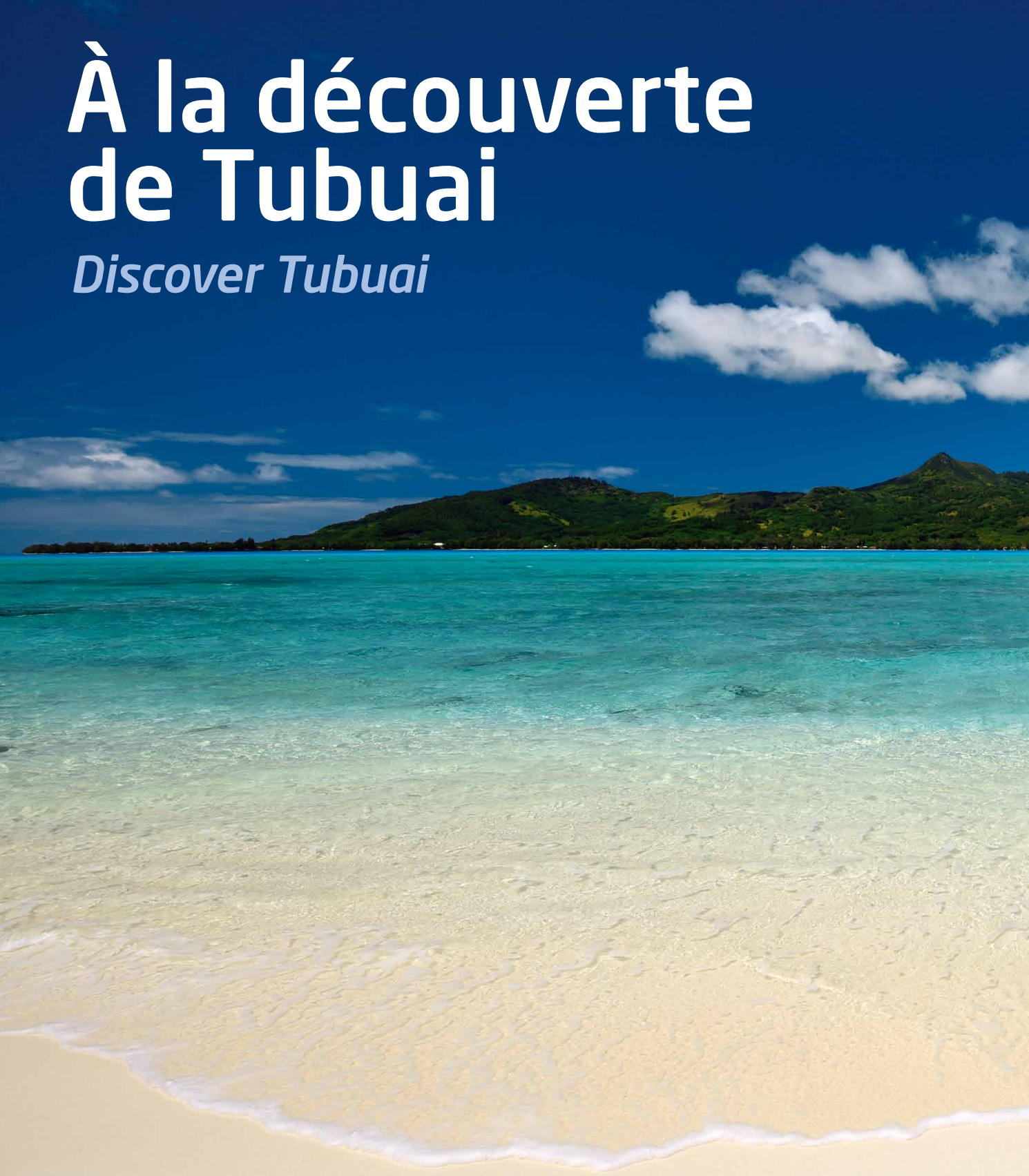
+689 40 54 29 09

ÉCO CAR
LOCATION DE VOITURES *Tahiti*

* Voir conditions en agence ou sur notre site internet / More information in agency or website - **www.ecocar-tahiti.com**

À la découverte de Tubuai

Discover Tubuai



TUBUAI EST UNE DESTINATION « HORS DES SENTIERS BATTUS » QUI SERA APPRÉCIÉE PAR LES VISITEURS EN QUÊTE DE NATURE, DE CALME, ET SOUCIEUX DE RENCONTRER UNE POPULATION ACCUEILLANTE AU SEIN D'UN CADRE DE VIE QUI A SU CONSERVER SON AUTHENTICITÉ.

Texte / *Text* : Claude-Jacques Bourgeat • Photos / *Pictures* : Philippe Bacchet

VUE D'UN DES *MOTU* DE SON VASTE LAGON, L'ÉLÉGANTE SILHOUETTE DE CET ÎLE DE L'ARCHIPEL DES AUSTRALES / *VIEW OF ONE OF THE MOTU OF ITS VAST LAGOON, THE ELEGANT SILHOUETTE OF THIS ISLAND OF THE AUSTRAL ARCHIPELAGO.*

« OFF THE BEATEN TRACK », TUBUAI IS A DESTINATION THAT WILL BE MOST APPRECIATED BY VISITORS SEEKING NATURE, CALM AND KEEN TO EXCHANGE WITH A WELCOMING POPULATION, WHO ENJOY A LIFESTYLE THAT RETAINS ITS AUTHENTICITY.

L'ASCENSION DU MONT TAVAETU (327 M) PAR SA FAÇADE OUEST OFFRE DES REMARQUABLES POINTS DE VUE SUR LA PLAINE ET L'IMMENSE LAGON.

À 640 kilomètres au sud de Tahiti, Tubuai (prononcer Toubouaï) est une des sept îles – dont cinq habitées – de l'archipel des Australes. Elle est la plus vaste et aussi la plus peuplée. C'est pourtant une « petite » île, avec ses 45 km² de terres émergées sur laquelle vit une population de moins de 2 500 habitants. Éloignée des circuits touristiques classiques, portée essentiellement sur l'agriculture de type maraichère, elle n'en mérite pas moins le détour. Cet ancien massif volcanique, né il y a douze millions d'années, est entouré d'un vaste lagon d'une surface quasiment double (85 km²). Ses plages de sable blond, blanc et jaune – une caractéristique forte de l'île – bordent un littoral paisible qui entoure des terres fertiles. Au milieu s'élèvent à plus de 300 mètres deux sommets : le mont Taitaa et le mont Mareura. Habitée depuis plusieurs siècles, Tubuai – Tupua'i son nom en langue tahitienne – conserve des vestiges de sa culture ancestrale. On y a répertorié pas moins d'une vingtaine de *marae* (espaces communautaires sacrés en plein air), preuves de son appartenance, autour de l'an mille, à l'aire de civilisation polynésienne qui s'est développée dans le Pacifique oriental. Elle n'a été découverte par les Européens que dans la deuxième moitié du XVIII[e] siècle et est restée longtemps méconnue. L'Histoire a néanmoins retenu les deux séjours qu'y effectua une partie de l'équipage du *HMS Bounty* après une mutinerie devenue mondialement célèbre. Elle fut aussi le point de départ d'une christianisation de la Polynésie française par les Mormons qui sont encore majoritaires à Tubuai de nos jours. En continuité avec les nécessités de survie que lui imposait son isolement géographique, la production agricole, la pêche et l'artisanat, occupent toujours une grande partie des habitants, mais on y trouve aussi un artisanat de qualité à l'instar des autres îles de l'archipel. Partons donc à la découverte de ce territoire « du bout du monde » que 5 000 kilomètres d'océan sans aucune terre émergée séparent de l'Antarctique. Une énorme distance que n'hésitent pourtant pas à parcourir les baleines à bosse venues se reproduire dans ses eaux plus chaudes, lors de l'hiver austral entre juillet et octobre.

THE CLIMB OF THE MOUNT TAVAETU (327 M) BY ITS WEST FACADE OFFERS REMARKABLE VIEWS OF THE PLAIN AND THE HUGE LAGOON.

Situated 640 kilometers due South of Tahiti, Tubuai (pronounced Twoo-boo-Why) is one of the seven islands in the Austral Islands, only five of which are inhabited. It is the largest and the most populous of them. Nevertheless, it is a « small » island, with an aerial surface of 45 km^2, home to a population of less than 2,500. Far away from the classic tourist destinations, focused mostly on vegetable growing, the island deserves the detour necessary to visit. An ancient volcanic mountain range, formed twelve million years ago, surrounded by a large lagoon, with a surface almost twice that of the island (85 km^2). The beaches are in shades of blonde, white and yellow – a distinctive characteristic of the island – bordering a peaceful coast that encircles fertile lands. The highest peaks rise-up to form two summits over 300 meters tall: Mt. Taitaa and Mt Mareura. Inhabited over several centuries, Tubuai – *Tupua'i* in Tahitian – conserves the remnants of its ancestral culture. You can find the remains of at least twenty *marae* (communal open air sacred sites), evidence of its cultural identity, dating from around the year 1000, part of the Polynesian civilization, which spread across the Eastern Pacific. The island was only discovered by Europeans in the late 18th century, and even then, remained little visited after that. The most memorable visits being those of the *HMS Bounty* after their now internationally renowned mutiny. It was also the starting point of the conversion of French Polynesia to Christianity by the Mormons, and remains the dominant faith of Tubuai today. Because of its extreme isolation, day-to-day life for most of the island's inhabitants is taken up with the basic task of food production, through agriculture and fishing, but there are also high-quality locally produced arts and crafts, like those found on the other Austral Islands. So, let's go and discover this land at the « end of the world », where nothing separates you from the Antarctic, except 5,000 kilometers of open ocean. A huge distance, that humpback whales nevertheless traverse regularly, when they come into these warmer waters to reproduce during the austral winter, between July and October.

MATAURA, VILLAGE PRINCIPAL DE TUBUAI, ET LE MONT TAITAA (422 M) EN ARRIÈRE-PLAN / *MATAURA, THE MAIN VILLAGE OF TUBUAI AND THE MOUNT TAITAA (422 M) IN THE BACKGROUND.*

Une population polynésienne installée il y a plus de mille ans

Les îles Australes ont été parmi les dernières terres de la planète à être colonisées par des êtres humains. Sans que l'on connaisse les conditions exactes de leur arrivée, on pense que les premiers Polynésiens à les avoir peuplées s'y sont installés aux environs de l'an mille. Des contacts réguliers ont été établis pendant des siècles avec les îles Cook et l'archipel de la Société, notamment par l'intermédiaire de la dynastie des Tamatoa, originaire de Raiatea dans les îles Sous-le-Vent, dont une des branches s'installa à Tubuai. Des légendes transmises oralement au fil des générations, rapportent des événements qui purent être dramatiques s'ils ont été réels comme la survenue d'un tsunami. Ainsi, le sommet de l'île, Taitaa (océan montant), est le lieu où se serait retiré un couple mythique – Heimatoa, sa femme Heinarii et leurs 14 enfants – en attendant que l'eau se retire... D'autres récits sont liés aux *marae* qui s'égrènent sur le pourtour de Tubuai, tous en relation avec les croyances et l'organisation sociale des habitants avant l'arrivée des premiers Européens, dans la deuxième moitié du XVIII^{e} siècle. Cette mémoire est restée vivante chez les Anciens de l'île et a été collectée par le Service de la culture et du patrimoine de la Polynésie française.

An island inhabited for over a thousand years

The Austral Islands were among the last parts of the globe to be colonized by man. Without any exact knowledge about the timing of their arrival, we believe that the first Polynesians to get there, established around the year one thousand. The population had regular contact, over centuries, with the Cook Islands and the Society Islands, most notably through the intermediary of the Tamatoa dynasty, originally from Raiatea, in the Leeward Islands, one branch of which installed itself on Tubuai. Legends, transmitted orally over generations, if true, telling of a dramatic past. One such legend tells of a tsunami, which gave the name to the island's summit, Taitaa (rising ocean), because it is the site that sheltered a mythical family – Heimatoa, his wife Heinarii and their 14 children – while they waited for the waters to subside … Other tales relate to the *marae* that are scattered around Tubuai's coast, all linked to the beliefs and social structure of the inhabitants, prior to European contact, in the second half of the eighteenth century. Memories of this distant past have been kept alive by the island's elders, and have now been recorded by French Polynesia's Culture and Heritage Department.

LES BONNES RAISONS D'Y ALLER !

- Des montagnes verdoyantes peu escarpées, des plaines fertiles.
- Des *motu* de sable blanc à perte de vue.
- Un vaste lagon (5 km de large !), idéal pour la pratique du kitesurf et du windsurf.
- Des sites historiques (emplacement de l'ancien fort George des mutins du *Bounty*) et culturels, les *marae*.
- La possibilité d'observer les baleines durant l'hiver austral.
- Des excursions nautiques et terrestres.

COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES :
23° 22" 42,91" de latitude Sud et 149° 29' 33,16" de longitude Ouest.

SUPERFICIE : 45 km²

DISTANCE DE L'ÎLE DE TAHITI : 640 km

POPULATION : 2 322 habitants

VOLS AIR TAHITI : L'île est desservie 5 fois par semaine

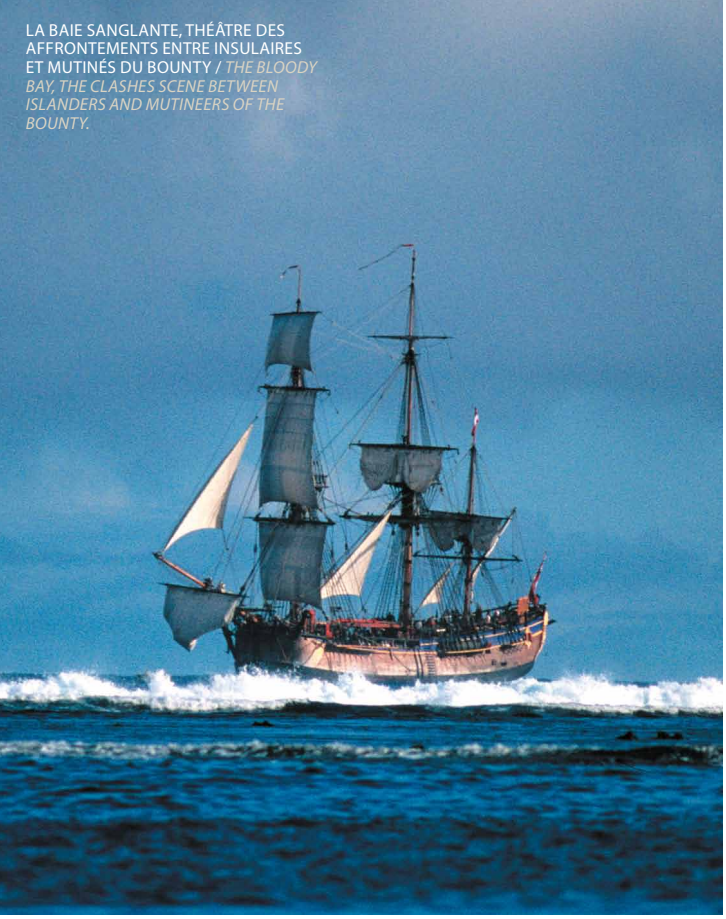
PRATIQUES :

Hébergement : 4 pensions de famille

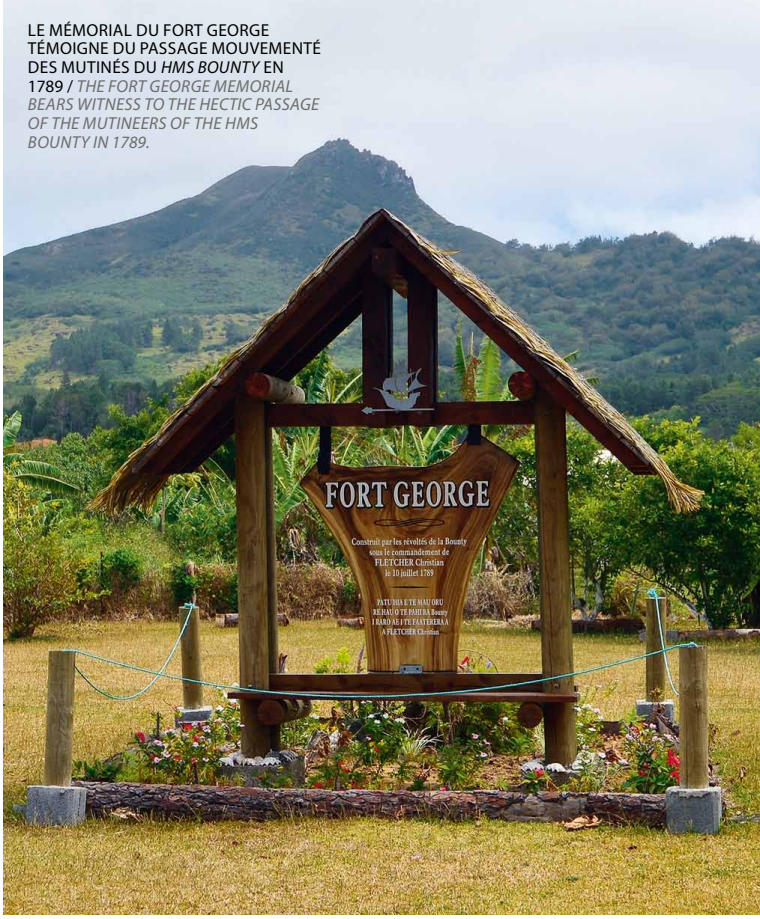
Restauration : snacks et roulottes

Commerce : plusieurs épiceries, artisanat, location de scooters et bicyclettes

Services : 2 banques équipées d'un DAB extérieur, un bureau de poste, un centre médical et une pharmacie, une bibliothèque (où consulter des ouvrages sur l'île)



LA BAIE SANGLANTE, THÉÂTRE DES AFFRONTEMENTS ENTRE INSULAIRES ET MUTINÉS DU BOUNTY / *THE BLOODY BAY, THE CLASHES SCENE BETWEEN ISLANDERS AND MUTINEERS OF THE BOUNTY.*



LE MÉMORIAL DU FORT GEORGE TÉMOIGNE DU PASSAGE MOUVEMENTÉ DES MUTINÉS DU *HMS BOUNTY* EN 1789 / *THE FORT GEORGE MEMORIAL BEARS WITNESS TO THE HECTIC PASSAGE OF THE MUTINEERS OF THE HMS BOUNTY IN 1789.*

Les premiers contacts avec des Européens, au XVIII^{e} siècle

En 1767, l'anglais Wallis avait été le premier à repérer l'île mais sans établir de contact avec ses habitants. En 1777, le célèbre capitaine Cook – de passage en direction de Tahiti lors de son troisième et dernier voyage dans le Pacifique – avait noté la position de l'île et avait échangé avec les insulaires par embarcations interposées mais sans que l'équipage ne se rende à terre. À bord du navire britannique *HMS Resolution*, sur lequel avait d'ailleurs embarqué William Bligh (futur capitaine du Bounty), le Tahitien Omai avait assuré la traduction des échanges, la langue de Tubuai étant très proche du tahitien. Une vingtaine d'années plus tard, en 1789, un vrai contact s'établit lors du séjour durant plusieurs mois des mutinés du *HMS Bounty*. Souhaitant s'installer sur une île retirée de routes maritimes connues après leur célèbre mutinerie, Christian Fletcher et le reste de l'équipage qu'il commandait ne surent cependant pas se concilier la faveur de la population de Tubuai. Les Anglais, accompagnés de Tahitiens et de Tahitiennes avaient pourtant presque achevé de construire le fort George : un carré de 100 m de coté, avec une tour de guet à chaque coin et entouré d'un profond fossé. Le 17 septembre 1789, ils durent quitter l'île pour Tahiti, et de là pour leur destination finale, l'île de Pitcairn.

First contact with the Europeans, in the 18th century

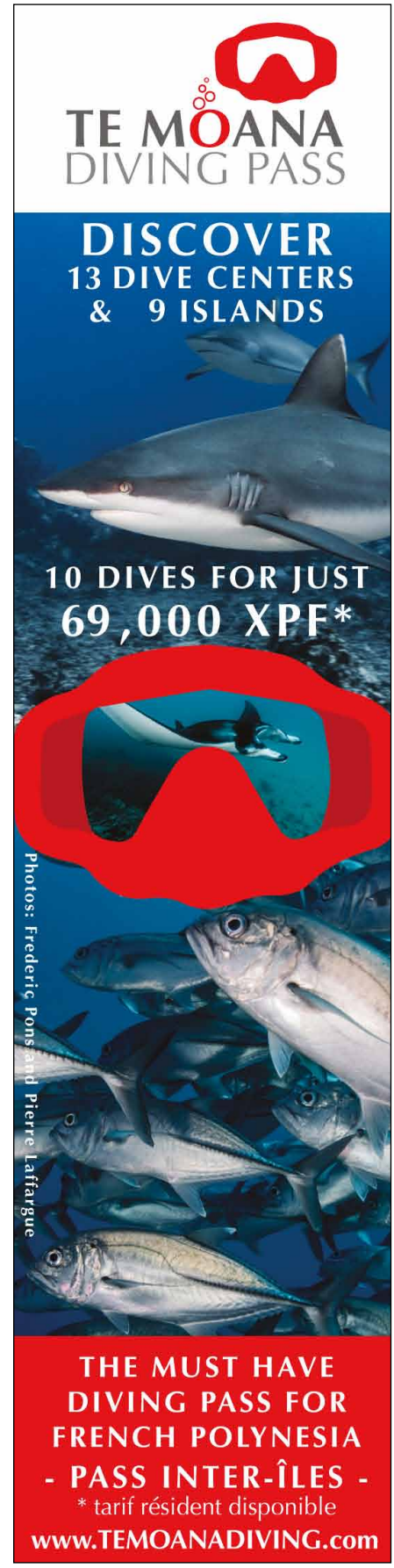
In 1767, the Englishman Wallis was the first to spot the island, but without making contact with any of its inhabitants. It was another Englishman, the famous explorer Captain Cook – on his way to Tahiti, during his third voyage around the Pacific – who noted the position of the island and had some exchange with the islanders, from the canoes that approached the boat, but even then none of his crew actually put a foot on dryland. He was captain of the vessel *HMS Resolution,* upon which sailed William Bligh (the future captain of the *Bounty*), and the Tahitian Omai, who acted as translator for these exchanges, Tahitian being very similar to the Tubuai language. Twenty years later, in 1789, the first real contact occurred, when the *HMS Bounty*'s mutineers made it their home for several months. Hoping to settle on an island hidden from the known maritime routes of the time, laying low after their now famous mutiny, Fletcher Christian and the rest of the crew that had joined him, however, were finally unable to get along with the population of Tubuai. Nevertheless, during their stay the English, accompanied by a group of Tahitian men and women, had almost finished constructing Fort George: a 100m square wooden fort, with a lookout tower at each corner, surrounded by a deep trench. On September 17th, 1789, they fled the island, returning to Tahiti, before heading to their final destination, Pitcairn Island.

SOME GREAT REASONS TO GO !

- **The lush rolling mountains and fertile plains.**
- **White-sand *motu* as far as the eye can see.**
- **A huge lagoon (5 km wide!), ideal for wind or kitesurfing.**
- **Historic and cultural sites (the ancient location of Fort George, built by the *Bounty's* mutineers), the *marae*.**
- **Whale-watching opportunities during the austral winter.**
- **Aquatic and terrestrial activities.**

GEOGRAPHIC COORDINATES (LATITUDE/LONGITUDE):
Latitude: 23° 22" 42,91" South, longitude: 149° 29' 33,16" West.
AREA : 17,37 mi²
DISTANCE FROM TAHITI: 640 km
POPULATION: 2 322 inhabitants
AIR TAHITI FLIGHTS: The island is served by 5 flights a week
PRACTICAL INFORMATION:
Accommodation: 4 family-run guesthouses
Eating-out: snacks and roulottes (food vans)
Businesses: several food stores, an arts center, scooter and bicycle rental.
Services: 2 banks with ATM, post office, medical center, pharmacy, library (where you can find books about the island)

SCÈNE DE LA VIE QUOTIDIENNE À TUBUAI… / *EVERYDAY LIFE'S SCENE IN TUBUAI.*



UNE GRANDE PARTIE DE L'ÎLE EST OCCUPÉE PAR DES TERRES FERTILES / *A BIG PART OF THE ISLAND IS OCCUPIED BY FERTILE LAND.*

Tubuai garde un souvenir mitigé de leur passage, notamment à cause d'un affrontement qui a causé des morts chez les insulaires et qui a laissé son nom à l'une des baies de l'île, Bloody Bay, la baie Sanglante. Le second maître James Morrison a rapporté dans son Journal* le périple de l'expédition anglaise destinée à embarquer des plants de *'uru* (arbre à pain) à Tahiti, afin de nourrir les esclaves des Antilles, puis la mutinerie et les mois qui s'en suivirent à la recherche d'une île où fuir. L'intérêt de cet écrit est aussi qu'il y dresse un portrait des « Tubaiens », de leur mode de vie et de leurs coutumes traditionnelles.

Des décennies de transition qui ont bouleversé la vie des habitants

Après le passage du *Bounty*, la vie des insulaires allait en effet changer radicalement. Tubuai désormais mieux connue, de nouveaux navires – notamment des baleiniers et des marchands – y ont fait escale. L'introduction du fer, des armes à feu et de l'alcool, puis la transmission de maladies nouvelles et contagieuses, ont malheureusement décimé la population qui passa de 3 000 à 200 âmes en quelques décennies. Le passage en 1819 de Pomare II – qui se réclamait de son lignage avec la dynastie Tamatoa pour justifier de son autorité sur l'île – fut lui aussi déterminant.

Tubuai retains mixed feelings about the stay, most notably due to an argument that led to the death of several islanders, an event that is recorded in the name of one of the island's bays, Bloody Bay. James Morrison, the boatswain's mate, recorded the entire journey in his Journal*, an English expedition whose original mission was to collect *'uru* (breadfruit) saplings in Tahiti, for transplanting to the Caribbean, as a food source for the slaves; then later the mutiny and the months that followed, while they sought an island hideaway. The value of this written account today is that he kept detailed accounts of the "Tubuaians", their daily life and customs.

Decades of transition that overturned the inhabitants' way of life

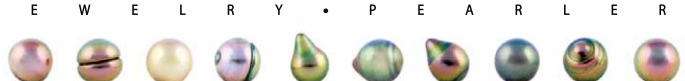
After the *Bounty*'s stay, the islanders' lives would radically change. Tubuai, now located on the map, was visited by more ships – most notably whalers and merchant vessels. Sadly, the arrival of metal, guns and alcohol, as well as the spread of previously unknown contagious diseases, ravaged the population, which declined from 3,000 to around 200 souls over several decades. Pomare II's visit in 1819 – when he used his descendance from the Tamatoa lineage, to take power over the island – also proved decisive.

L'IDÉAL

By TAHITI PEARL MARKET

TAHITI PEARL MARKET

J E W E L R Y • P E A R L E R Y



The Most Beautiful Pearls in the World

TAHITI - PAPEETE : 25, RUE COLETTE, PAPEETE : +689 40543060 - BORA BORA - VAITAPE : +689 40605900

TAHITI : TAHITI PEARL BEACH - BORA BORA : LE MERIDIEN & SOFITEL MARARA - TAHA'A ISLAND RESORT & SPA - RANGIROA : HOTEL KIA ORA

WWW.TAHITIPEARLMARKET.COM - DUTY FREE - LIFETIME WARRANTY - OPEN EVERYDAY

扫二维码 加微信

LE MOTU TAPAPATAVAE EST UN SUPERBE LIEU POUR LES AMATEURS DE FARNIENTE, DE *SNORKELING*, OU DE PROMENADE.
THE MOTU TAPAPATAVAE IS A MAGNIFICENT PLACE FOR THE AMATEURS OF IDLENESS, SNORKELING OR STROLL.

Le nouveau « roi » de Tahiti étant fraîchement converti au protestantisme, la population en vint elle aussi à adhérer à cette nouvelle religion et à abandonner les croyances anciennes. L'adhésion des habitants fut cependant progressive, dès les années 1820 tout d'abord, sous l'égide de représentants de la London Missionary Society, mais aussi grâce à l'intervention de convertis insulaires. En 1844, toutefois, un Américain de confession mormone fut aussi à l'origine de l'introduction d'une nouvelle branche du christianisme fondée aux États-Unis en 1830 par Joseph Smith. À Tubuai, qui fut sa tête de pont dans les Établissements français de l'Océanie (EFO), ils y sont encore majoritaires. De nos jours, les conflits d'influence étant apaisés, cinq confessions chrétiennes (mormons, sanitos, adventistes, protestants, catholiques) structurent cette communauté insulaire pour lesquelles elles sont une source de valeurs encore très prégnantes.

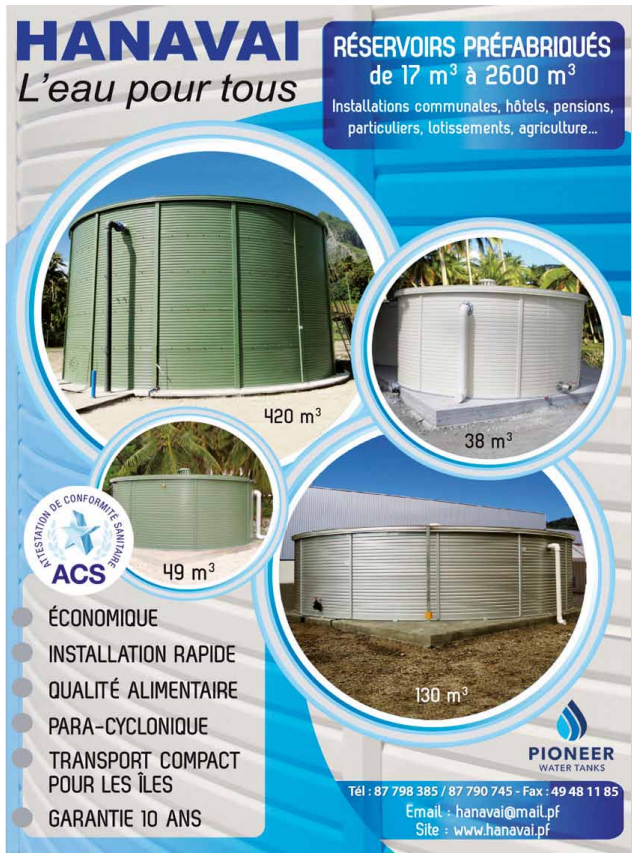
Une identité originale

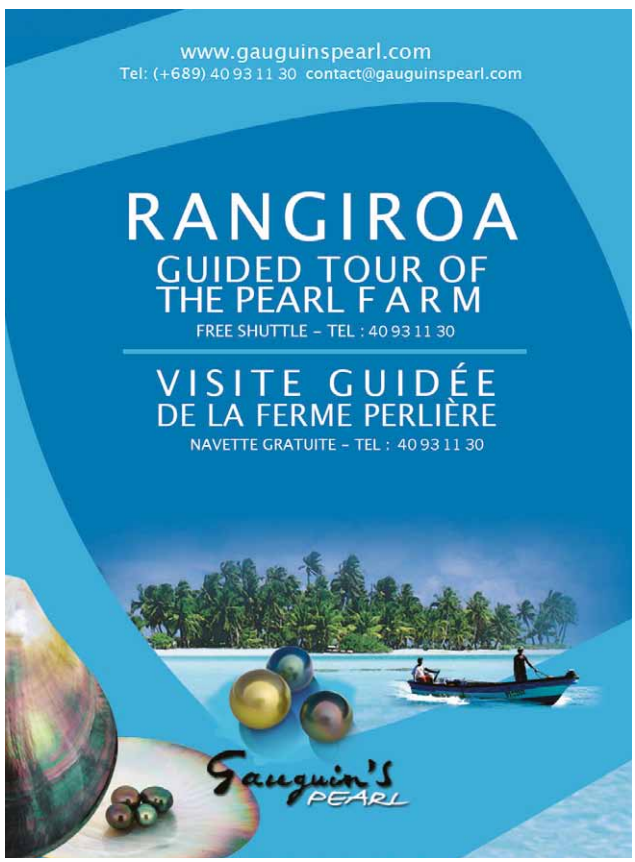
C'est dans ce contexte géographique, historique, culturel et politique contrasté que s'est créée l'identité actuelle de l'île. Sous un Protectorat somnolent pendant une quarantaine d'années, à partir de 1843, puis annexée à la France en 1880 en même temps que Tahiti, l'île et ses habitants ont été longtemps peu concernés par une administration coloniale qui n'a consisté pendant de nombreuses années qu'en la présence d'un gendarme...

The new « King » of Tahiti, being newly converted to Protestantism, the population also was encouraged to abandon their old beliefs. However, the conversion of the population progressed gradually, starting in the1820s, under the tutelage of the London Missionary Society, but also thanks to the role of Polynesian converts. In 1844, however, an American belonging to the Mormon faith brought with him this new brand of Christianity, that originated in the USA in 1830 with Joseph Smith. In Tubuai, which was its point of origin in the French Overseas Settlements (*Établissements français de l'Océanie, EFO*), it remains the dominant faith. Nowadays, the power struggles have subsided, five Christian confessions (Mormon, sanitos, Adventist, Protestant, Catholic) coexist, structuring this island community, for which they are a powerful source of basic moral values.

A distinctive character

This contrasting geographic, historical, cultural and political background has shaped the island's contemporary personality. Under a dozing Protectorate for almost forty years, from 1843 onwards, the island was annexed by France in 1880, at the same time as Tahiti, though the island and its inhabitants were little concerned by the colonial administration, which, for a long time, consisted of little more than the presence of a policeman…


HANAVAI
L'eau pour tous
RÉSERVOIRS PRÉFABRIQUÉS
de 17 m³ à 2600 m³
Installations communales, hôtels, pensions, particuliers, lotissements, agriculture...
420 m³
38 m³
49 m³
130 m³
ATTESTATION DE CONFORMITÉ SANITAIRE
ACS
ÉCONOMIQUE
INSTALLATION RAPIDE
QUALITÉ ALIMENTAIRE
PARA-CYCLONIQUE
TRANSPORT COMPACT POUR LES ÎLES
GARANTIE 10 ANS
PIONEER
WATER TANKS
Tél : 87 798 385 / 87 790 745 - Fax : 49 48 11 85
Email : hanavai@mail.pf
Site : www.hanavai.pf


www.gauguinspearl.com
Tel: (+689) 40 93 11 30 contact@gauguinspearl.com
RANGIROA
GUIDED TOUR OF THE PEARL FARM
FREE SHUTTLE - TEL : 40 93 11 30
VISITE GUIDÉE DE LA FERME PERLIÈRE
NAVETTE GRATUITE - TEL : 40 93 11 30
Gauguin's PEARL

TAHITI • MOOREA • BORA BORA
TETIAROA • RANGIROA • FAKARAVA
TOPDIVE
BORA BORA
RANGIROA
MOOREA
TAHITI
FAKARAVA
©VTrichet, C.Covo, T.Kotoui, C.Dumont
Le meilleur de la plongée en Polynésie
The best of scuba diving in French Polynesia
ザ ベスト オブ スクーバダイビング イン フレンチポリネシア
Tél : 87.714.700 / www.topdive.com
Safety / Service / Comfort
NITROX Free Gratuit 無料
FREE PICK UP
FFESSM
AQUA LUNG CENTRE PARTENAIRE
SSI SCUBA SCHOOLS INTERNATIONAL
CMAS
anmp
cedip
Réserve de biosphère Fakarava

PÊCHE, AGRICULTURE ET ARTISANAT RYTHMENT LA VIE DES HABITANTS DE TUBUAI / *FISHING, AGRICULTURE AND CRAFTS RHYTHM THE INHABITANTS LIVES OF TUBUAI.*

Elle a aujourd'hui rejoint progressivement la modernité à laquelle l'ont reliée les goélettes de transport maritime, les avions du réseau aérien domestique, puis les communications téléphoniques et enfin Internet.
Outre ses productions vivrières traditionnelles (taro, igname, patate douce, banane...), cet isolement relatif lui a permis de développer une agriculture maraîchère qui fait aujourd'hui son originalité. Tubuai exporte sur Papeete, carottes, choux et pommes de terre – ainsi que des fruits comme les litchis – que son climat relativement frais lui permet de cultiver. Étant la « capitale » des Australes, l'île accueille aussi différentes administrations de la Polynésie française ainsi qu'un collège. Tubuai ne s'est ouverte que tardivement au tourisme mais ses beautés naturelles et la gentillesse d'une population qui se réapproprie progressivement son patrimoine culturel en font une destination qui mérite d'être visitée. Elle compte quatre pensions de familles qui organisent visites des sites et rencontres avec les habitants (artisans, pêcheurs, agriculteurs...). ■

Today, it has caught up with the modern world, to which it is linked by sea, with the cargo boat, by airplane to the domestic air network, and to communication networks by telephone and lastly internet. Apart from the traditional subsistence crops (taro, yam, sweet potato, banana …), the relative isolation has allowed vegetable production to develop, now its distinguishing feature today. Tubuai exports carrots, cabbages and potatoes – as well as fruits like lychees – to Tahiti, that it can cultivate because of the comparatively cooler climate. Being the « capital » of the Austral Islands, it is also the center for different French Polynesian administrative services in the archipelago, as well as having a high school. Tourism has only recently started to develop on the island, but its natural beauty and the kindness of the population, who are gradually rediscovering their cultural heritage, make it a destination worth visiting. There are four family-run guesthouses that organize activities and encounters with the population (craftsmen, fishermen, farmers…). ■

NOTRE FENUA, UN MERVEILLEUX PARADIS À PRÉSERVER

ATTENTION À L'INTRODUCTION D'ORGANISMES NUISIBLES

BIOSÉCURITÉ

POLYNÉSIE FRANÇAISE

PARCE QUE CHAQUE VOYAGE OU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS NOS ILES PRÉSENTE UN RISQUE DE TRANSMISSION ET DIFFUSION DE MALADIES INFECTIEUSES CHEZ L'HOMME, LES ANIMAUX, LES VÉGÉTAUX, FRUITS ET LÉGUMES…

> RESPECTONS LES RÈGLES DE BIOSÉCURITÉ EN POLYNÉSIE FRANÇAISE.

Liste des produis interdits ou soumis à règlementation sur **www.service-public.pf/biosecurite**

TOUTE INFRACTION EST PASSIBLE DE SANCTIONS

CONTRIBUONS À PRÉSERVER NOTRE FENUA

Ministère du Développement des ressources primaires

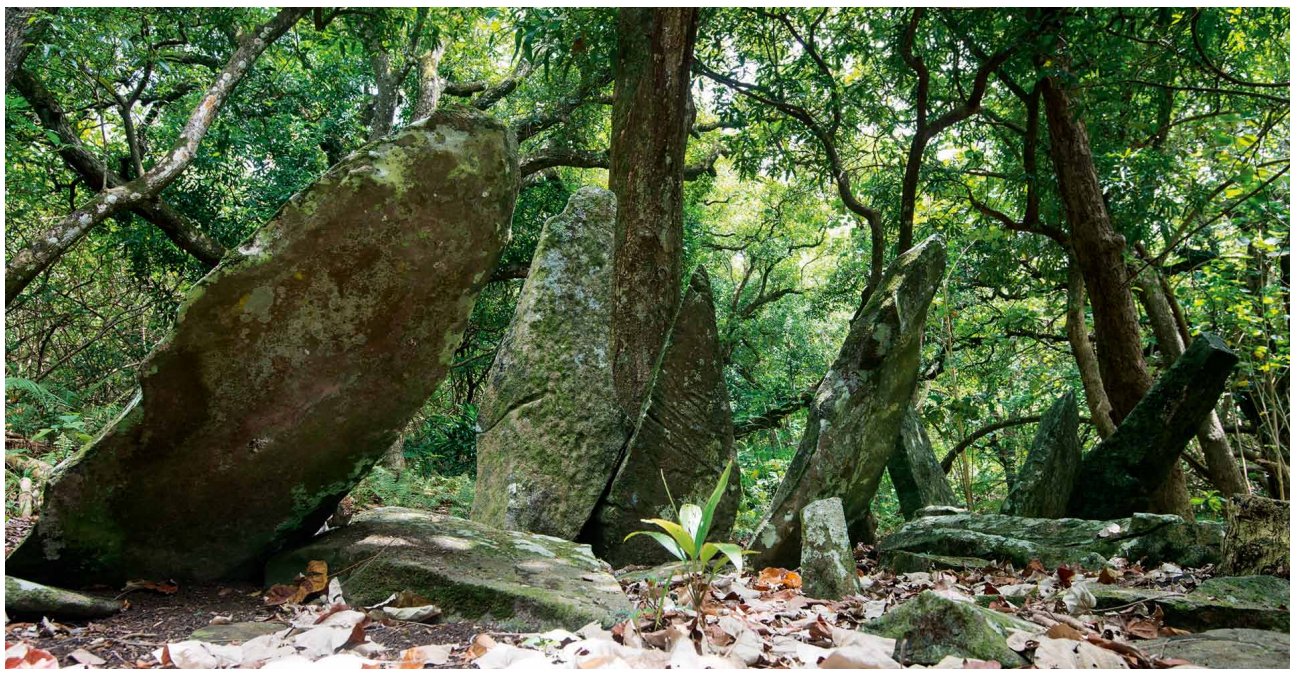
PubCONSEIL

L'île de l'abondance

Côté terre, de vastes surfaces planes, parsemées de petits cours d'eau et où alternent forêts et marécages, se prêtent bien à une agriculture maraichère. De nombreuses parcelles maraîchères émaillent un paysage verdoyant où poussent également des variétés d'arbres fruitiers adaptées au climat de l'île – plus frais que dans les autres archipels – comme les litchis. Pour cela, Tubuai – qui possède aussi un lagon poissonneux – est souvent désignée comme « l'île de l'abondance ». Ces produits sont expédiés à Tahiti sur le cargo *Tuha'a Pae IV*, seul bateau à ravitailler les îles de l'archipel des Australes par voie maritime.

Island of Plenty

On land, vast lowland planes, scattered with small water courses or alternating between forest and marshland, lend themselves to vegetable growing. Numerous vegetable plots litter the lush green landscape, where a variety of fruit trees, adapted to the cooler climate, such as lychees, also grow. For this reason, Tubuai – which also has a fish-filled lagoon – is often called the « Island of Plenty ». The products are exported to Tahiti on the cargo ship *Tuha'a Pae VI*, the only boat that serves the Austral Islands.



DISTRICT DE MAHU ; LE *MARAE* FANAURAA ET SES IMPRESSIONNANTES PIERRES DRESSÉES PARMI LESQUELLES LA PIERRE D'ACCOUCHEMENT.
THE MAHU DISTRICT ; THE FANAURAA MARAE AND ITS IMPRESSIVE ERECT STONES INCLUDING THE BIRTHSTONE.

Les marae de l'île

L'île compte une vingtaine de ces espaces sacrés que sont les *marae*, auxquels sont liées certaines légendes. Ils étaient l'objet de pratiques cérémonielles et avaient une fonction bien précise, comme cette pierre de l'accouchement au *marae* Fanauraa. Un relevé en a été établi par le service de la culture et du patrimoine et des associations tentent leur sauvegarde et leur mise en valeur.

The island's marae

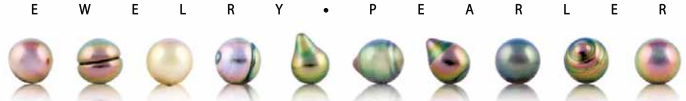
There are twenty-odd sacred sites, called *marae*, to which certain legends are attached. They were ceremonial places that had very specific purposes, such as this birthing stone on the marae Fanauraa. All these sites have been catalogued by the Culture and Heritage service, and certain associations now seek to promote and preserve them.

L'HARMONIE

By TAHITI PEARL MARKET

TAHITI PEARL MARKET

J E W E L R Y • P E A R L E R Y



The Most Beautiful Pearls in the World

扫二维码 加微信

TAHITI - PAPEETE : 25, RUE COLETTE, PAPEETE : +689 40543060 - BORA BORA - VAITAPE : +689 40605900

TAHITI : TAHITI PEARL BEACH - BORA BORA : LE MERIDIEN & SOFITEL MARARA - TAHA'A ISLAND RESORT & SPA - RANGIROA : HOTEL KIA ORA

WWW.TAHITIPEARLMARKET.COM - DUTY FREE - LIFETIME WARRANTY - OPEN EVERYDAY

MOTU ONE, UNE ÉTINCELANTE DUNE DE SABLE BLANC FAÇONNÉE PAR LES VENTS ET LES COURANTS / *MOTU ONE, A SPARKLING WHITE SAND DUNE SHAPED BY WINDS AND CURRENTS.*

Motu One et autres *motu*

Quelques *motu* bordent le lagon de Tubuai, le plus étendu des îles Australes, qui atteint parfois 5 km de large. La barrière de corail qui l'entoure délimite un lagon de 85 km² de surface, soit quasiment le double de la terre émergée. Sa relative faible profondeur explique sa couleur bleu turquoise, voire jade, caractéristique. Posé sur son pourtour corallien, l'un d'eux – le motu One - est un banc de sable sans végétation, d'une blancheur éclatante.

Motu One and other *motu*

Several *motu* border Tubuai's lagoon, the largest to be found in the Austral Islands, reaching 5 km wide in places. The surrounding coral barrier encloses 85 km² of water surface, almost twice that of the island's land surface. The lagoon, however, is relatively shallow, infusing the water with a characteristic turquoise blue, jade hue. Formed on the coral barrier, one of the motu – le Motu One – is a blindingly white sand bank lacking vegetation.

Le raid Litchis

Tubuai accueille depuis sept ans au mois de novembre un raid pédestre qui traverse les terrains les plus techniques, des reliefs aux pistes de corail et de sable de l'île. Il s'agit d'un parcours présentant 1 500 m de dénivelé en boucle et long de 28,5 km pour le circuit « élite », 11 km pour les courses « fun » et 5 km pour les courses « jeunes ». Il est organisé par le Comité des sports de Tubuai, lors de la « semaine sportive du raid Litchis de Tubuai » qui, depuis 2014, associe d'autres disciplines sportives. Son homologation l'inscrit dans le calendrier des grands événements sportifs de la Polynésie française.

The Lychee Run

Every November, for the last seven years, Tubuai hosts a challenging cross-country race that covers difficult terrain. The race-course requires 1,500m change in elevation over a 28.5km route, in the « élite » category, 11km for the « fun » run and 5km for the « youth » circuits. It is organized by Tubuai's Sports Committee, during the « *semaine sportive du raid Litchis de Tubuai* (Tubuai's lychee run sporting week) » that, since 2014, includes a variety of different disciplines. Its ratification gives it a place on French Polynesia's calendar of large sports events.

LE SOMMET DU MONT TAITAA (422 M), SUR LE PARCOURS «ÉLITE» DU RAID LITCHIS, ET SON SENTIER REMARQUABLEMENT ENTRETENU / *THE SUMMIT OF MOUNT TAITAA (442 M), ON THE « ELITE » COURSE OF THE LITCHIS RAID AND ITS REMARKABLY MAINTAINED PATH.*

LA CRÊTE QUI MÈNE AU MONT TAVAETU (327 M) OFFRE DES PANORAMAS À 360° SUR L'ÎLE ET SON IMMENSE LAGON / *THE RIDGE THAT LEADS TO MOUNT TAVAETU OFFERS 360° VIEW ON THE ISLAND AND ITS HUGE LAGOON.*

Un choix de randonnées terrestres

L'île, avec sa route de ceinture de 27 kilomètres et ses petites routes traversières, se prête bien à de la balade à vélo. Des associations mettent aussi progressivement en valeur son milieu naturel en ouvrant et entretenant des pistes de randonnée terrestre au sein d'un paysage boisé agréable, permettant notamment l'ascension pas trop technique des principaux sommets. Une vision à 360° récompense les visiteurs qui se rendent au au point culminant de l'île, relativement aisé à atteindre, le mont Taitaa. Le relief d'un deuxième massif montagneux irrégulier évoque, de profil, le visage d'un homme (ou d'une femme) ou bien celui d'un corps humain couché, selon l'endroit d'où on l'observe. Il culmine à 325 m au mont Mareura que l'on peut atteindre au bout d'une ascension d'une bonne heure et demi de marche sur un sentier escarpé.

A variety of hiking trails

The island, with its 27km ring road and its small cross-island tracks, invites exploring by bicycle. Associations are also gradually developing and maintaining hiking trails through the pleasant wooded countryside, allowing easy access to the island's main peaks. A 360° view rewards the visitors who climb the highest summit, the relatively easy hike to Mt. Taitaa. The irregular outline of the second mountain range appears to form the profile of a man's face (or a woman's) or of a sleeping figure, depending on the angle from which it is seen. Culminating in a 325m peak, Mt. Mareura can be reached after a good hour and a half's walk on a steep trail.

LE VILLAGE DE MAHU ET SA PLAINE FERTILE, SUR LA CÔTE SUD.
THE MAHU VILLAGE AND ITS FERTILE PLAIN ON THE SOUTH COAST.

Un artisanat d'art

- Paoro Bataillard et ses fils (ici Jacob) perpétuent un art sculptural étonnant de précision : un travail minutieux du bois pour des incrustations de motifs triangulaires caractéristiques des îles Australes. Sous leurs doigts, tabourets, appuie-nuques, tables basses, *'umete*... deviennent des œuvres uniques que l'on peut retrouver dans certaines galeries d'art à Tahiti. Puhina Temarono Teaku sait quant à elle tirer profit du patrimoine naturel de l'île et agencer nacres et minuscules coquillages aux couleurs pastel réservés à certaines îles des Australes, pour réaliser colliers et couronnes mais aussi chapeaux et éventails.

Handicrafts

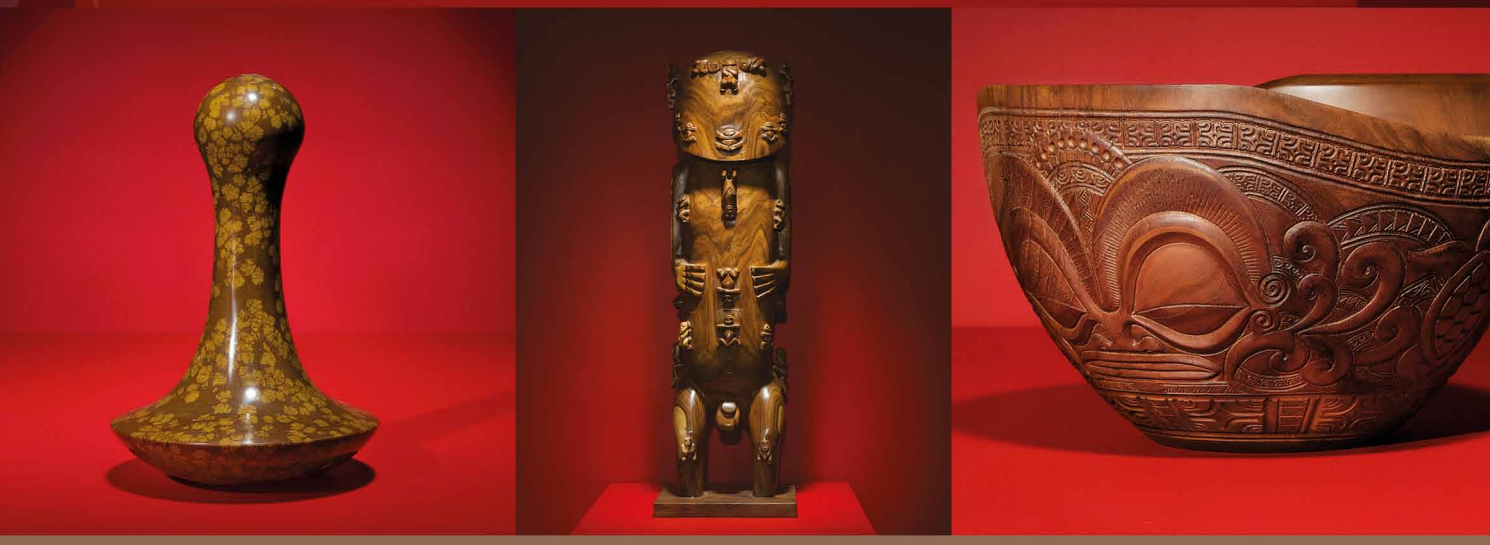
- Paoro Bataillard and his sons (here Jacob) continue an astonishingly intricate wood carving tradition: decorating wooden objects with minutely carved triangular motifs, characteristic of the Austral Islands. Under their workmanship, stools, neck-rests, coffee tables, *'umete*… are transformed into unique works of art, that can be found in certain art galleries in Tahiti. - Puhina Temarono-Teaku puts the island's natural wealth to good use, working with mother-of-pearl and tiny pastel-colored shells found on certain Austral islands, to create necklaces and head-dresses, but also hats and fans.

MANUA
Exquisite Tahitian Art

Come & visit our gallery

Polynesian Gallery, contemporary and ethnic art.

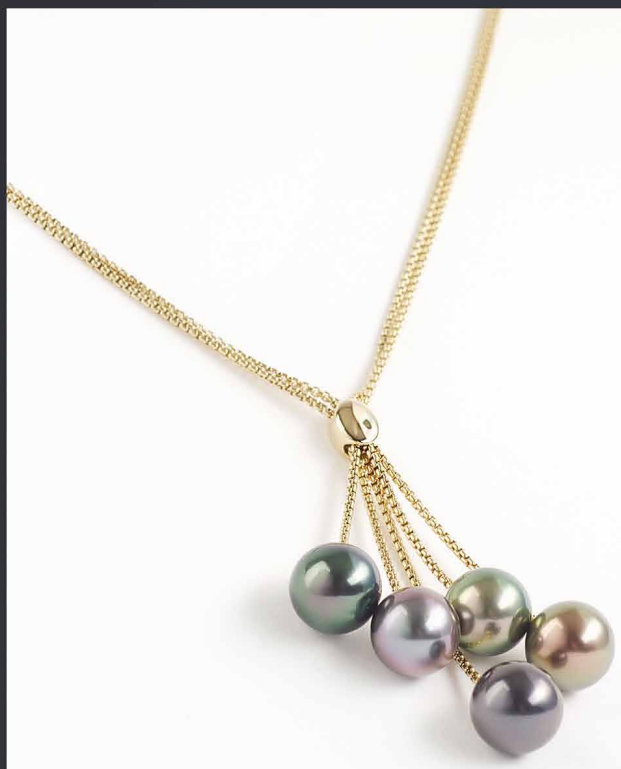
Our gallery features stunning and unique pieces gathered from the most talented artists of French Polynesia. An amazing collection reflecting Tahiti and her Islands' rich diversity of styles.



We are located in the center of Papeete, a few minutes walk from the Ferry Building.
Opening hours: Monday to Saturday 9:00am to 5:00pm
Tel +689 40 85 39 53

www.ManuaTahitianArt.com

tripadvisor



MANUA PEARLS

She's perfect. Should her pearls be anything less ?

We are located in the center of Papeete, a few minutes walk from the Ferry Building.
Opening hours: Monday to Saturday 9:00am to 5:00pm
Tel +689 40 82 37 08

www.ManuaPearls.com

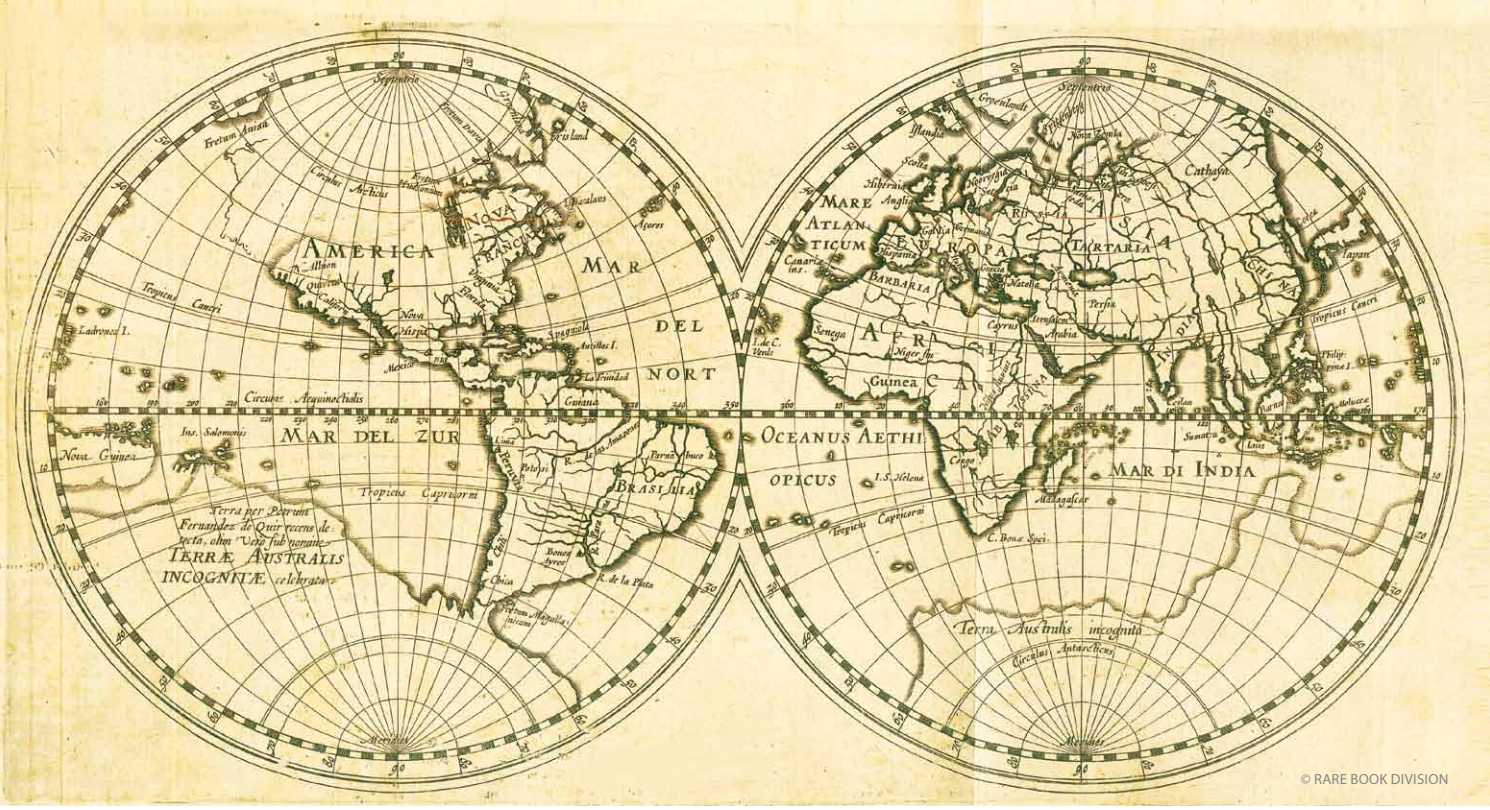
Wallis
1767- 2017
Ou l'histoire des premiers contacts
A history of the first contacts

À LA FIN DU XVIII[E] SIÈCLE, D'ABORD AVEC WALLIS (1767), PUIS BOUGAINVILLE (1768) ET COOK (1769), SE MULTIPLIÈRENT LES PREMIERS CONTACTS ENTRE POLYNÉSIENS ET EUROPÉENS. DEPUIS LA FIN DU XV[E] SIÈCLE, CES DERNIERS S'ÉTAIENT LANCÉS DANS UNE QUÊTE AVIDE DE RICHESSES ET DE NOUVELLES TERRES CE QUI LES AMENA DANS LE PACIFIQUE SUR LES RIVAGES DE NOS ÎLES. ILS Y RENCONTRÈRENT UNE SOCIÉTÉ POLYNÉSIENNE BIEN ORGANISÉE ET INSTALLÉE DEPUIS DES SIÈCLES.

VUE ACTUELLE DE LA PRESQU'ÎLE DE TAHITI. C'EST CES RIVAGES QU'APERÇUT LE NAVIGATEUR ANGLAIS WALLIS LE 18 JUIN 1767 « DÉCOUVRANT » AINSI TAHITI. IL PENSAIT ALORS ABORDER LES CÔTES D'UN GRAND CONTINENT AUSTRAL QUE CHERCHAIENT VAINEMENT LES EUROPÉENS DEPUIS PLUSIEURS SIÈCLES.
CURRENT VIEW OF THE PENINSULA OF TAHITI. IT'S THOSE SHORES THAT THE ENGLISH NAVIGATOR WALLIS HAVE FOUND ON JUNE 18, 1767 « DISCOVERING » TAHITI. HE THOUGHT THEN TO APPROACH THE COASTS OF A LARGE AUSTRAL CONTINENT WHICH THE EUROPEANS SOUGHT IN VAIN FOR SEVERAL CENTURIES.

© TIM-MCKENNA.COM

FROM THE LATE 18TH CENTURY ONWARDS WITH WALLIS (1767), BOUGAINVILLE (1768) AND THEN COOK (1769), THE CONTACTS BETWEEN POLYNESIANS AND EUROPEANS GOT MORE AND MORE FREQUENT. SINCE LATE 15TH CENTURY, THE LATTER HAD STARTED THEIR QUEST FOR NEW RICHES AND NEW TERRITORIES; THIS LED THEM ON TO THE PACIFIC BEACHES. THERE THEY DISCOVERED A WELL-ORGANIZED SOCIETY THAT HAD SETTLED THE ISLANDS AGES BEFORE.



CARTE DU MONDE DE 1612, MONTRANT, DANS L'HÉMISPHÈRE SUD, LES TERRES « DÉCOUVERTES » PAR LE PORTUGAIS PEDRO FERNANDEZ QUIROS, PARTI À LA RECHERCHE DE LA *TERRA AUSTRALIS*, LA TERRE AUSTRALE / *THE WORLD MAP FROM 1612 SHOWING IN THE SOUTHERN HEMISPHERE THE LANDS « DISCOVERED » BY THE PORTUGUESE PEDRO FERNANDEZ QUIROS, IN SEARCH OF TERRA AUSTRALIS, THE SOUTHERN LAND.*

En Europe, on assiste à partir du XIVe siècle à l'épuisement des gisements d'or. La recherche de richesses nouvelles s'impose et les premières expéditions maritimes sont organisées par les Portugais et les Espagnols. À leur suite viendront les Hollandais, les Français et les Anglais. À partir du XVe siècle donc, les Européens sillonnent les mers avant tout dans un but économique. L'hypothèse de l'existence d'un continent austral avait été émise dès l'Antiquité, c'est donc tout naturellement que la *Terra Australis Incognita* ou Terre australe inconnue s'impose peu à peu sur les cartes de l'époque et devient LA destination pleine de promesses à atteindre absolument. La fréquence des expéditions augmente grâce aux progrès réalisés dans le domaine des techniques de navigation et des mesures astronomiques. De la navigation à l'estime, l'on passe à la navigation astronomique grâce à l'invention de l'astrolabe et la parution des *Tables de l'Astrolabe.*

Les premiers Européens dans le Pacifique : le contexte

À la fin du XVe siècle et au début du XVIe, les expéditions portugaises sont menées par Bartolomeo Dias, Vasco de Gama, Pedro Cabral ou encore Albuquerque. C'est au cours de cette période que s'ouvre la route des Épices et que les Açores, le cap de Bonne-Espérance, les Indes, Ceylan ou encore le Brésil, sont redécouverts par l'Europe. C'est aussi en cette fin de siècle, à Tordesillas, que Portugais et Espagnols se partagent le monde. Le Portugal pourra désormais revendiquer les terres situées à l'est des îles du Cap-Vert, tandis que l'Espagne s'attribuera les terres situées à l'ouest de ces mêmes îles. Au moment où les grandes puissances européennes s'aventurent sur ces routes maritimes vers de nouveaux continents, cela fait déjà environ 6 000 ans que les ancêtres des premiers Polynésiens ont commencé leurs migrations hors de leur terre d'origine, dans le Sud-Est asiatique. Trois mille ans après leur départ, ces navigateurs austronésiens s'étaient installés entre l'archipel Bismarck et les îles Salomon. 2 000 ans plus tard, les Lapita, comme on les désigne aujourd'hui, colonisaient le Vanuatu, Fidji puis migraient vers les îles Tonga et Samoa. Ils avaient acquis une grande connaissance de leur environnement et avaient affiné leurs compétences en matière de navigation au cours de leurs migrations vers l'est. Au fil des siècles, et à la suite de guerres ou de famines, les migrations se poursuivirent pour atteindre les sommets les plus reculés de ce que l'on appelle aujourd'hui le Triangle polynésien. Ainsi, des mouvements migratoires se produisirent de Samoa et Tonga vers les Marquises, les îles de la Société, l'île de Pâques, Hawai'i, et la Nouvelle-Zélande.

Capables de s'orienter grâce au soleil, aux étoiles, aux vents, houles et courants, ils avaient embarqué à bord de leurs grandes pirogues doubles des animaux tels les cochons et la volaille, mais aussi des plantes pour la consommation ou la pharmacopée. Au-delà de tout cela, à bord des pirogues, les anciens avaient aussi et surtout leurs savoirs, leurs savoir-faire, leurs croyances, leur culture...

From the 14th century onwards, the gold mines were exhausted in Europe, and there was an urge to find new wealth. As a consequence, the first maritime expeditions were set up on economic grounds in the 15th century by Portugal and Spain, followed by Holland, France and Great Britain. The hypothesis of the existence of a southern continent originated in Antiquity and therefore the *Terra Australis Incognita* –the unknown southern land- naturally appeared more often on the maps of the time and became *The* land full of promises to discover absolutely. The expeditions became more and more frequent thanks to the evolution of navigation techniques and astronomical measures. The invention of the astrolabe and its tables allowed navigators to turn from dead reckoning to celestial navigation. In late 15th and early 16th centuries, Portuguese expeditions were led by Bartolomeo Dias, Vasco de Gama, Pedro Cabral or Albuquerque. The Spice Route was then opened and Europe re-discovered the Azores, the Cape of Good Hope, the Indies, Ceylon and Brazil. Toward the end of the century, in Tordesillas, Portugal and Spain shared out the world: Portugal could claim the lands situated east of Cape Verde while Spain got the lands west of those islands.

As the major European powers first ventured on these sea routes to new continents, the ancestors of the first Polynesians had already left their original land in south-east Asia some 6,000 years before. 3,000 years later these Austronesian seafarers settled between the Bismarck Archipelago and the Solomon Islands, and mixed with the local populations. 2,000 years later the Lapita people –as they are now called- settled Vanuatu, Fiji, Tonga and Samoa. As they moved eastwards these ancestors acquired a good understanding of their environment and became experts in navigation techniques. In the course of the centuries and because of wars or famines, they kept on looking for new territories to the north, the south and the east, finally reaching the apices of what is now known as the Polynesian Triangle. Therefore, migrations took place from Tonga and Samoa towards the Marquesas, the Society Islands, and then to Easter Island, Hawai'i and New Zealand. These ancient seafarers were able to navigate using the position of the heavenly bodies, the clouds, the winds and the sea currents and on board their big double-hulled canoes they brought animals – pigs, fowls- but also plants for food and medicine. More important than that, they also brought along their knowledge and skills, and their beliefs; in other words, their culture.

The Europeans in the Pacific; the first encounters

The Spanish explorers who discovered the Golden Route and allowed Spain to assert its power on America were commanded by Christopher Columbus, Amerigo Vespucci, Magellan, Elcano, Cortés and Pizarro. Between 1519 and 1521 Magellan, a Portuguese explorer, and Elcano undertook the first circumnavigations for Charles V. During one of these expeditions Ferdinand Magellan got into a new ocean on November 28, 1520 which he named "Pacific". Two months later the crew, in a state of severe exhaustion, sighted with relief an atoll –Pukapuka- in the Tuāmotus. They landed in tough conditions and discovered that the island was uninhabited; they picked up some eggs and caught some fish to improve their diet but couldn't find the water they needed and resumed their route westward.

In 1595, Alvaro de Mendaña commanded a fleet of four vessels, that is, 378 people. They got to a group of islands that the Spanish commander named *Las Islas Marquesas* de *Don Garcia Hurtado de Mendoza de Cañete*, in honor of the viceroy of Peru. These islands were Fatuiva (Santa Magdalena), Hiva Oa (Domenica), and Tahuata (Christina). On July 21, 1595, in the bay of Omoa, Fatuiva, the Spaniards met the islanders for the first time. They were stunned at the impressive size of the men and the beauty of the women.

TROIS HOMMES CLEFS DANS L'HISTOIRE DES CONTACTS ENTRE POLYNÉSIENS ET EUROPÉENS (DE GAUCHE À DROITE) : FERDINAND MAGELLAN (1480-1521), ALVARO DE MENDANA (1542-1595) ET PEDRO FERNÁNDEZ DE QUIRÓS (1565-1614) / *THREE KEY MEN IN THE HISTORY OF THE CONTACTS BETWEEN POLYNESIANS AND EUROPEANS (FROM LEFT TO RIGHT) : FERDINAND MAGELLAN (1480-1521), ALVARO DE MENDANA (1542-1595) ET PEDRO FERNANDEZ DE QUIRÓS (1565-1614).*

L'ÎLE DE FATUIVA AUX MARQUISES AVEC SA BAIE D'OMOA FUT LE THÉÂTRE DE LA TOUTE PREMIÈRE RENCONTRE ENTRE EUROPÉENS ET POLYNÉSIENS, LE 21 JUILLET 1595. © P. BACCHET
THE ISLAND OF FATUIVA IN THE MARQUESAS WITH ITS OMOA BAY WAS THE SCENE OF THE FIRST MEETING BETWEEN EUROPEANS AND POLYNESIANS, JULY 21, 1595.

Les Européens dans le Pacifique : les premières rencontres

Les expéditions espagnoles qui découvrent la route de l'or et permettent à ce pays d'asseoir son autorité en Amérique, se font sous le commandement de Christophe Colomb, Amerigo Vespucci, Magellan, Elcano, Cortés et Pizarro. Entre 1519 et 1521 Magellan, navigateur portugais, et Elcano, sont les premiers à faire le tour du monde pour le compte de Charles Quint. C'est au cours de cette expédition que Ferdinand Magellan nomme « Pacifique » l'océan qu'il aborde le 28 novembre 1520 par le détroit qui, depuis, porte son nom. Environ deux mois plus tard, ces hommes, épuisés, découvrent avec soulagement et étonnement un atoll, Pukapuka, dans l'archipel des Tuamotu. Ils débarquent difficilement dans cette île qui s'avère inhabitée et y ramassent des œufs pour améliorer leur ordinaire. Ils capturent des poissons mais n'y trouvent pas l'eau dont ils auraient besoin et poursuivent leur route vers l'ouest.

En 1595, l'explorateur espagnol Alvaro de Mendaña commande une flotte comprenant quatre navires, soit 378 personnes. Ils arrivent devant un groupe d'îles que le commandant nomme *Las Islas Marquesas* de *Don Garcia Hurtado de Mendoza de Cañete,* en l'honneur du vice-roi du Pérou.

The natives gave them coconuts, bananas, fresh water, and *ma* – fermented breadfruit paste wrapped up in leaves- but their haste to visit the ship and take away whatever they could put their hands on irritated the Spaniards so much that they fired the first gunshots. Three days later, the same scenario occurred on Tahuata…This wasted opportunity ended with the deaths of dozens of natives we now call Marquesans. In 1595, Pedro Fernandez Quirós, sailed with Mendaña and in 1605 he led and expedition made up of 250 people in search of the southern continent. They discovered some uninhabited atolls of the Tuāmotus then Hao, Tauere (La Decena), Tehuata (La Sagittaria) and Raroia (La Fugitiva), but unfortunately didn't catch sight of the Terra Australis. Yet, the first contacts between Europeans and Paumotus may be much older. Indeed, in 1969 cannons were found in Amanu that could belong to the *San Lesmes*, a Spanish galleon lost at sea in 1526 and one of the seven vessels of an expedition around the world led by José García Jofré de Loaísa who died during his mission.

Some ten years later the Dutch navigators opened a new route to Polynesia, in particular the Schouten brothers and Jacob Le Maire who explored the coasts of Australia and New Zealand in the early 1600s. Arend Roggeven came next in the South seas for the Dutch West India Company. On Easter day 1722, he discovered an island that he named after that day, then sailed on westwards via the Tuāmotus and the Society islands.

bpifrance
SERVIR L'AVENIR

Sofidep
Entreprendre Ensemble

Hôteliers, restaurateurs,
LA MODERNISATION
de votre établissement servie sur
UN PLATEAU

Vous dirigez une entreprise de plus de 3 ans du secteur de l'hôtellerie ou de la restauration et souhaitez équiper ou rénover votre établissement ? Bpifrance peut vous aider à financer vos investissements.
Pour plus d'informations, contactez notre représentant local, SOFIDEP au 40 50 93 30 - contact@sofidep.pf

bpifrance.fr

FAAFAITE I TE AO MA'OHI EST UNE RECONSTITUTION ACTUELLE DES GRANDES PIROGUES DOUBLES DE VOYAGE AYANT PERMIS AUX POLYNÉSIENS DE DÉCOUVRIR NOS ÎLES DES SIÈCLES AVANT L'ARRIVÉE DES EUROPÉENS / *FAAFAITE I TE AO MA'OHI IS A CURRENT RECONSTRUCTION OF THE GREAT DOUBLE CANOES THAT ALLOWED POLYNESIANS TO DISCOVER OUR ISLANDS CENTURIES BEFORE THE ARRIVAL OF EUROPEANS.*

© D. HAZAMA

Il s'agit de Fatuiva (Santa Magdalena), Hiva'oa (Domenica), et Tahuata (Christina). C'est le 21 juillet 1595 dans la baie d'Omoa à Fatuiva que les Espagnols rencontrent des insulaires pour la première fois. Ils sont impressionnés par leur taille imposante et par la beauté des femmes. Les îliens leur offrent des noix de coco, des bananes, de l'eau douce et du ma – pâte de '*uru* fermenté enveloppée dans des feuilles – mais leur empressement à visiter le navire et à s'approprier les biens des visiteurs irrite les Espagnols qui tirent les premiers coups de fusil. Il en sera de même à Tahuata trois jours plus tard…

La rencontre ratée se soldera par la mort de plusieurs dizaines de ceux que l'on nomme désormais les Marquisiens. En 1605, Pedro Fernandez Quirós, Portugais ayant navigué avec Mendaña en 1595, repart à la recherche de la Terre australe ; son expédition compte deux cent cinquante personnes. Ils découvrent quelques atolls inhabités aux Tuamotu avant d'arriver à Hao, et de passer devant Tauere (qu'ils nomment La Decena), Tehuata (La Sagittaria) et Raroia (La Fugitiva), mais toujours pas la Terre australe inconnue tant recherchée. Néanmoins, les premiers contacts entre Européens et Paumotu sont peut-être bien plus anciens. En 1969, à Amanu, des canons ont été repêchés ; ils pourraient provenir du *San Lesmes,* galion espagnol disparu en 1526, faisant partie d'une expédition autour du monde comprenant sept vaisseaux sous le commandement de José García Jofré de Loaísa qui périt durant sa mission. Environ dix ans plus tard ce sont les navigateurs hollandais qui ouvrent une nouvelle route vers la Polynésie, notamment les frères Schouten et Jacob Le Maire qui explorent les côtes d'Australie et de Nouvelle-Zélande au début du XVII[e] siècle. Viendra ensuite Arend Roggeveen qui mène une expédition dans les mers du Sud pour le compte de la Compagnie hollandaise des Indes Occidentales. Le jour de Pâques 1722, il découvre l'île qui en portera désormais le nom, puis poursuit vers les îles Tuamotu et les îles de la Société avant de continuer vers l'ouest.

Wallis, 1767 : une première rencontre… « éclair » !

Samuel Wallis quitte Plymouth en Angleterre à bord de la frégate *Dolphin* le 22 août 1766 ; il est accompagné du *Swallow*, et du *Prince Frederick*. À son bord sont embarqués plus d'une centaine d'hommes et des animaux. Les commandants des trois navires ont reçu un ordre secret, celui de découvrir la Terre australe inconnue qui devrait se situer entre le cap Horn et la Nouvelle Zélande. Le *Prince Frederick* subit des avaries dès le mois de janvier 1767 ; il n'est donc pas en mesure de poursuivre sa mission et transborde son chargement sur le *Dolphin* et le *Swallow* qui poursuivent leur route tandis qu'il rentre en Angleterre.

À la sortie du détroit de Magellan, en raison du mauvais temps, ces deux navires restants se perdent de vue…

Wallis, 1767; an encounter as quick as . . .a gunshot!

Samuel Wallis left Plymouth, England, on August 22, 1766 on board HMS *Dolphin* in the company of the *Swallow* and the *Prince Frederick*. There were more than a hundred men and also animals on his vessel. The three captains had a secret mission; to discover the Terra Australis Incognita that should lie between Cape Horn and New Zealand. *The Prince Frederick* underwent severe damage from January 1767 onwards and was forced to give up her mission; her cargo was unloaded on the *Swallow* and the *Dolphin*, then she sailed back to England. The two remaining ships passed the Magellan Strait but lost sight of each other because of poor weather conditions. Wallis had failed to give the instructions when faced with such a situation so Philip Carteret, captain of the *Swallow*, not knowing what to do decided to continue his route and went back to England in March 1769. He met Louis Antoine de Bougainville in South Atlantic while Wallis kept his route further south. On June 17, 1767, the island Meheti'a was in sight; Wallis named her Oznaburg in honor of Prince Frederick. On the evening of June 18, they eventually caught sight of the Peninsula of Tahiti with relief; they had fulfilled their mission and were facing the much-coveted Terra Australis incognita…or so they thought…

The population seemed very dense; the boatswain counted approximately a hundred and fifty canoes with eight hundred rowers around the ship. The mountains looked cultivated and on the shores teeming with people many houses could be seen. When the Tahitians came on board the British quickly felt invaded and fired the first gunshots before going away. They cast anchor in Matavai Bay two days later…

REPRÉSENTATION DE 1595 MONTRANT LE *VICTORIA*, UNE CARAQUE ESPAGNOLE DE L'EXPÉDITION DE MAGELLAN, QUI FUT LE PREMIER NAVIRE À FAIRE LE TOUR DU MONDE. D'UNE LONGUEUR DE 28 M, IL ACCUEILLAIT 42 MARINS / *REPRESENTATION OF 1595 SHOWING THE VICTORIA, A SPANISH CARAQUE OF THE MAGELLAN EXPEDITION, WHICH WAS THE FIRST SHIP TO CIRCUMNAVIGATE THE WORLD.*

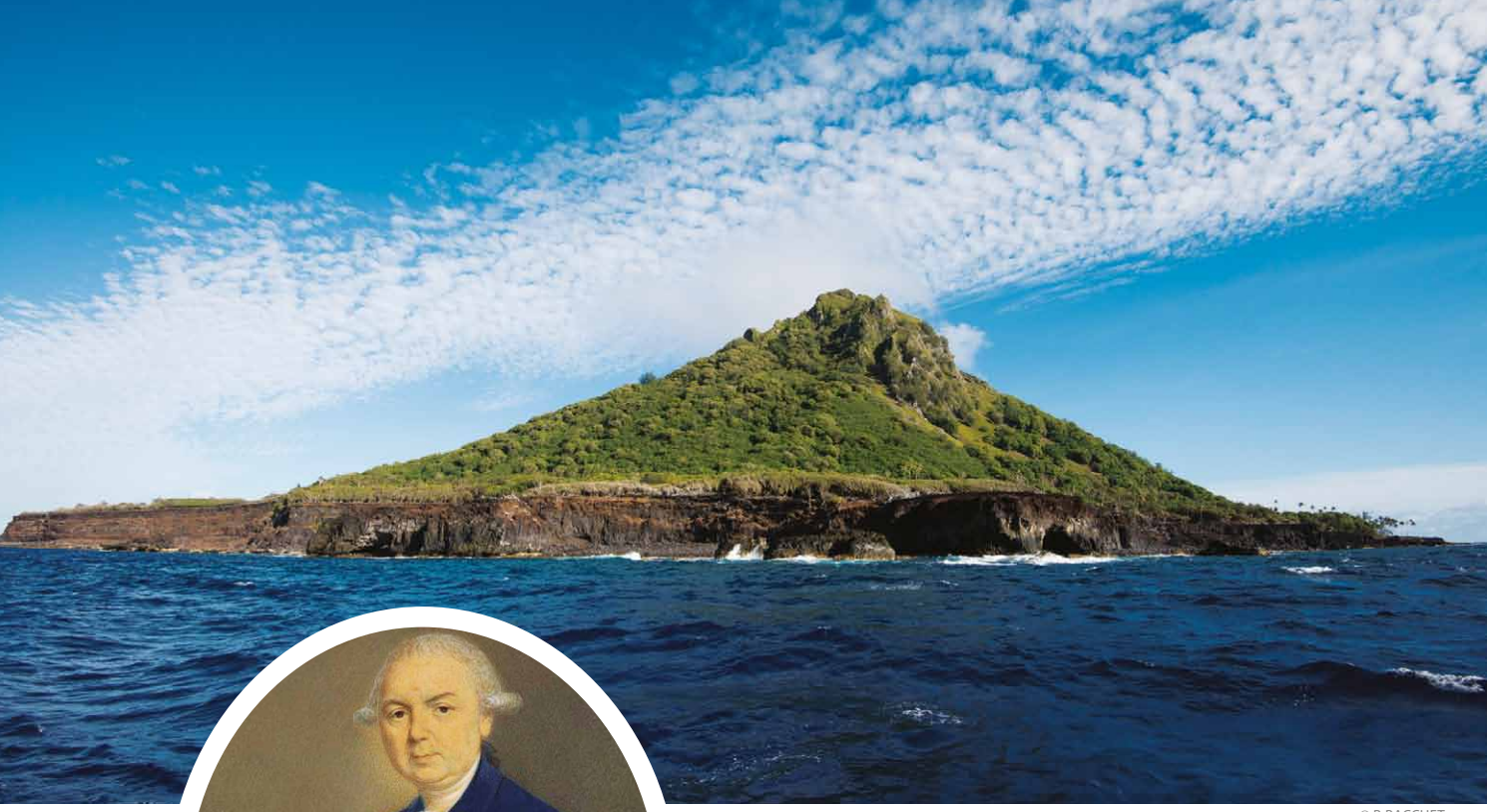
Ancient Tahitian society

Tahiti was not cut off from the other islands of the Pacific when Samuel Wallis discovered her by chance in 1767. After leaving their original land in South-east Asia, the Polynesians had sailed across half the Pacific to settle new lands; they had traveled aboard their big double canoes with their traditional skills and culture. Contacts had been made with the other islands, either for alliances or to trade goods and services. As a matter of fact, contacts with islands located far off the limits of what is now called French Polynesia are still remembered in traditional myths and legends.

When the British arrived in 1767, the Tahitian society was divided into *mata'eina'a* –meaning territories and their people- under the authority of chiefs called *ari'i*. The *hui ari'i* made up the highest social class, then came lesser rank chiefs - *ra'atira, to'ofā* and *'īato'ai*. At the lower end of the social scale there were *manahune*, and *teuteu* (servants), *vao* and *tītī* (sorts of slaves). We can't know for sure how many inhabitants there were when the first Europeans arrived as the first census was carried out by missionaries only in 1829, and the gaps between the estimates are sometimes huge because of the counting methods used; some Europeans visitors based their estimates on the number of rowers, others on the islanders' explanations even though they did not quite understand their language.

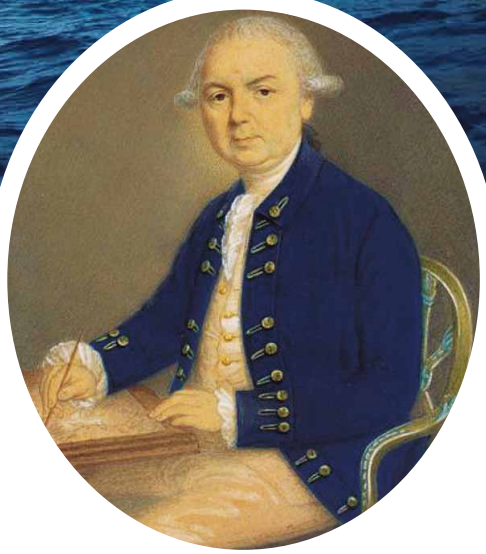
LA FAMEUSE BAIE DE MATAVAI À TAHITI, OÙ WALLIS JETA L'ANCRE DU DOLPHIN EN 1767 / *THE FAMOUS MATAVAI BAY IN TAHITI WHERE WALLIS CAST THE ANCHOR OF THE DOLPHIN IN 1767.*

© P. BACCHET



© P. BACCHET

L'ÎLE DE MEHETI'A, QUE SAMUEL WALLIS OBSERVERA QUELQUES HEURES À PEINE AVANT D'APERCEVOIR LES CÔTES DE TAHITI EN JUIN 1767 / *THE ISLAND OF MEHETI'A WHICH SAMUEL WALLIS WILL OBSERVE JUST A FEW HOURS BEFORE SEEING THE TAHITI COASTS IN JUNE 1767.*



PORTRAIT DE SAMUEL WALLIS PAR HENRY STUBBLE VERS 1785 / *PORTRAIT OF SAMUEL WALLIS BY HENRY STUBBLE CIRCA 1785.*

Wallis ne lui ayant pas donné d'instructions à suivre dans ce genre de situation, Philip Carteret, aux commandes du *Swallow*, décide donc de poursuivre sa route et rejoint l'Angleterre en mars 1769 après avoir croisé la route de Louis Antoine de Bougainville dans l'Atlantique Sud, tandis que le *Dolphin* de Samuel Wallis fait route plus au sud.

Le 17 juin 1767, le *Dolphin* arrive en vue de l'île de Meheti'a que le capitaine Wallis nomme île d'Oznaburg en l'honneur du Prince Frederick. Et le 18 juin au soir, ils arrivent enfin en vue de la presqu'île de Tahiti qu'ils contemplent avec le sentiment du devoir accompli ; ils ont réussi leur mission et font face à la Terre australe inconnue tant convoitée... ou du moins le croient-ils...

La population leur semble très dense : le premier-maître du navire compte jusqu'à cent cinquante pirogues qui encerclent le navire et estime à huit cents le nombre de rameurs. Les versants des montagnes paraissent cultivés, les habitations sont nombreuses, et le rivage est couvert de gens. Lorsque quelques Tahitiens montent à bord, les Anglais se sentent vite envahis et tirent les premiers coups de feu en l'air avant de s'éloigner. Ils jettent l'ancre dans la baie de Matavai deux jours plus tard...

For instance, in 1767, George Robertson –the master on the *Dolphin*- estimated there were around 100,000 inhabitants while five years later, Boenechea -the Spanish commander- thought there were 10,000 only. Disease and conflicts had undoubtedly taken their toll and the only thing we can be sure of is that the population decreased drastically during the early years of Contact before growing again once the Tahitian bodies got immunized against the new diseases. The Tahitian society was highly hierarchical and organized into six main confederations divided into clans - *'āti-* made up of several families – *'ōpū fētī'i-*. Those *mata'eina'a* were Te Porionu'u (Pare, Arue, Teti'aroa), Te 'Aharoa (Ha'apape, Ha'apaiano'o, Ti'arei, Maha'ena and Hitia'a), Te Teva i tai (the Peninsula), Te Teva i uta (Papeari, Mata'iea, Papara), Te Oropa'a (Pā'ea and Puna'auia) and Te Fana (Fa'a'ā). Life was organized around the *marae*, a sacred stone structure where political and religious ceremonial activities took place, where family rights were legitimized and political power stemmed from.

In those days, they revered many gods; each *mata'eina'a*, *'āti,* and *'ōpū fētī'i,* had one or more tutelary gods. *Tāne* –god of beauty and fertility-, Tū –god of strength and stability-, and Ro'o –god of farming and peace- were among the most powerful ones before one god replaced them all: 'Oro –god of war –, who was overthrown by another god who arrived on board the *Duff* in 1797 and whose name was... Jehovah. ■

Josiane Teamotuaitau

TATTOO PEARL

ART ON PEARLS

Tattoo Pearl™ is a concept of Art on Tahitian pearls. The Tattoo pearl™ is a Tahitian pearl engraved with ethnic motifs - mainly Polynesian. For both, men or women, the Tattoo Pearl™ is set on stainless steel, silver, leather or silicone. Exceptional and unique jewels that reflect Polynesian art and culture. Come and meet with our engraving artist and personalize your Tattoo Pearl™ at our store by the waterfront ! Also available at the following jewelry stores : Tahiti Pearl Market, Michel Fouchard and Kahaia.

Tattoo Pearl™ est un concept d'Art sur Perle de Tahiti. La Tattoo Pearl™ est une perle de Tahiti gravée de motifs ethniques - essentiellement polynésiens. Destinée aussi bien aux femmes qu'aux hommes, la Tattoo Pearl™ est montée sur acier, argent, cuir, ou silicone. Des bijoux exceptionnels et uniques qui reflètent l'art et la culture polynésienne. Venez rencontrer notre artiste graveur et personnalisez votre Tattoo Pearl™ dans notre boutique du front de mer ! En vente également dans les bijouteries Tahiti Pearl Market, Michel Fouchard et Kahaia.

Tahiti - Papeete : 349, Boulevard Pomare, Phone : +689 40543060 • duty free • www.tattoopearl.pf • @tattoopearl

SUR L'ÎLE DE TAHITI, À 18 KM DU RIVAGE ET DANS LA HAUTE VALLÉE DE LA PAPENOO, LE SITE ARCHÉOLOGIQUE DE FARE HAPE EST UN EXEMPLE D'ORGANISATION DE L'HABITAT DANS LA SOCIÉTÉ POLYNÉSIENNE PRÉ-EUROPÉENNE / *ON THE ISLAND OF TAHITI, 18KM FROM THE SHORE AND IN THE UPPER VALLEY OF PAPENOO, THE ARCHAEOLOGICAL SITE OF FARE HAPE IS AN EXAMPLE OF HOUSING ORGANIZATION IN THE POLYNESIAN PRE-EUROPEAN SOCIETY.*

© D. HAZAMA

État de la société tahitienne en 1767

Lorsqu'en 1767 Samuel Wallis la « découvre » par hasard, l'île de Tahiti est loin d'être isolée des autres îles du Pacifique. Les Polynésiens sont parvenus dans ces îles après avoir traversé la moitié de l'océan Pacifique depuis le Sud-Est asiatique en quête de terres nouvelles, transportant dans leurs grandes pirogues doubles leurs savoir-faire traditionnels et leur culture. Les liaisons avec les autres îles sont nombreuses et sont l'occasion d'échanger biens et services, et de conclure des alliances. La tradition orale transmet d'ailleurs des mythes et légendes qui rappellent aussi des relations anciennes avec des îles situées bien au-delà des limites de ce que l'on nomme aujourd'hui Polynésie française. À l'arrivée des Anglais en 1767, la société tahitienne était divisée en *mata'eina'a* -territoires et leur peuple - organisés autour d'un chef, *ari'i*. L'ordre des *hui ari'i* - chefs - se trouvait au sommet de la hiérarchie sociale. Venait ensuite la classe des chefs inférieurs regroupant les *ra'atira, to'ofā* et *'īato'ai*. En bas de l'échelle sociale se trouvaient les *manahune*, mais aussi les *teuteu* (serviteurs), les *vao* et les *tītī* (sorte d'esclaves). Il est difficile de savoir avec précision à combien d'habitants s'élevait la population à l'arrivée des premiers Européens car le premier recensement n'est fait qu'en 1829 par les missionnaires, et les écarts entre les estimations sont très importants ; ceci est dû au mode de comptage, certains basant leurs calculs sur le nombre de guerriers, d'autres sur les explications des insulaires dont ils ne maîtrisaient pas la langue. En 1767, par exemple, George Robertson qui se trouve à bord du *Dolphin*, estime que la population est d'environ 100 000 personnes, alors que 5 ans plus tard, le commandant espagnol Boenechea l'estime à seulement 10 000. Les maladies et les conflits ont eu des effets désastreux et tout ce dont on peut être sûr c'est que la population a décliné de façon importante en quelques années, avant de remonter, une fois les corps immunisés contre les nouvelles maladies.La société tahitienne, extrêmement hiérarchisée, était organisée en six divisions principales elles-mêmes divisées en clans - *'āti* - regroupant plusieurs familles - *ōpū fētiʻi* -. Ces *mata'eina'a* étaient Te Porionu'u (regroupant Pare, Arue, Teti'aroa), Te Aharoa (Ha'apape, Ha'apaiano'o, Ti'arei, Maha'ena et Hitia'a), Te Teva i tai (toute la Presqu'île), Te Teva i uta (Papeari, Mata'iea, Papara), Te Oropa'a (Pā'ea et Puna'auia) et Te Fana (Fa'a'ā). La vie s'organisait autour du *marae*, espace réservé aux activités cérémonielles sociales et religieuses mais aussi centre de légitimation des droits familiaux et du pouvoir politique. Les dieux révérés à cette époque étaient multiples ; chaque *mata'eina'a*, chaque *'āti*, chaque *ōpū fētiʻi*, honorait un ou plusieurs dieux protecteurs. Tāne - dieu de la beauté et de la procréation -, Tū - dieu de la force et de la stabilité -, et Ro'o - dieu des récoltes et de la paix - étaient parmi les plus puissants avant d'être remplacés par un dieu unique, 'Oro - dieu de la guerre -, lui-même détrôné par un autre dieu arrivé à bord du *Duff* en 1797 et appelé... Jéhovah. ■

Josiane Teamotuaitau

OSB

L'INNOVATION au cœur de nos solutions

Depuis 22 ans, l'Océanienne de Services Bancaires est le spécialiste des services de paiement en Polynésie française pour accompagner et faciliter le quotidien des consommateurs, des commerçants et des e-entreprises.

Certifiés PCI-DSS, nous veillons à la sécurité des opérations de paiement et de retrait des polynésiens, dans nos îles comme à l'international.

Nous innovons et recherchons les solutions les plus adaptées au marché polynésien afin de rendre le parcours client simple et efficace.

Nous mettons à la disposition des professionnels nos terminaux, automates et services sécurisés de retrait, de dépôt, de paiement de proximité ou en ligne, nos serveurs vocaux ou SMS et nos solutions de signature et de gestion électronique de documents.

Et nous restons à votre écoute afin de renforcer notre qualité de service.

C'est à vos côtés, au quotidien,
que nous nous engageons à vous servir.

OSB
OCÉANIENNE DE SERVICES BANCAIRES
WWW.OSB.PF

CCP

Retirez de l'argent partout dans les îles

AVEC CASH ADVANCE OPT

Bientôt les vacances dans les îles ? Pensez à prendre votre carte de retrait locale. Avec Cash Advance OPT, retirez facilement de l'argent dans les 46 agences OPT des îles éloignées.
L'OPT vous facilite les îles !

www.opt.pf

OPT

Office des Postes et Télécommunications - Polynésie française

© TEIKI DEV

Hei ku'à : couronne de plumes rouges

Issue de la collection de M. Ernest Butteaud et acquise par la Société des études océaniennes pour le Musée de Papeete en 1928, cette couronne de plumes de coq est fragile et exceptionnellement présentée lors d'expositions temporaires de courte durée.

- **Hauteur :** 26 cm
- **Largeur :** 39 cm
- **Épaisseur :** 6,5 cm
- **Matériaux :** plumes de coq, fibres de coco, écorce de fau (*Hibiscus tiliaceus*)
- **Technique :** vannerie
- **Datation :** XIXe siècle ou antérieur
- **Description :** En plumes de coq à reflets rouges et orangés, cette couronne - *hei*, en tahitien - possède un tressage particulièrement élaboré en fibres de bourre de coco et écorce de *fau*, présentant des motifs géométriques. Disposées en plusieurs rangs et plus longues au centre, les plumes, sont inclinées dans un même sens. Cette courbure naturelle donne à la couronne toute sa force. Une bande en demi-cercle tressée en fibres de coco soutient l'ensemble de la structure, prolongée à chaque extrémité par une cordelette en écorce de *fau*. Cette coiffe se porte comme un diadème, les liens permettant de l'attacher sur la nuque sous la chevelure.

Hei ku'à : red-feather headdress

From the collection of Mr. Ernest Butteaud, acquired by the Société des études océaniennes (Society of Oceanian Studies) for the Musée de Papeete (Papeete Museum) in 1928, this headdress made of cockerel feathers is fragile and only exceptionally put on display during short-term, temporary exhibitions.

- **Height :** 26 cm
- **Width:** 39 cm
- **Thickness:** 6,5 cm
- **Materials:** cockerel feathers, coconut fiber, *fau* (*Hibiscus tiliaceus*) bark
- **Technique :** weaving
- **Date:** 19th century or earlier
- **Description:** Decorated with cockerel feathers in shades of red and orange, this headdress - hei, in Tahitian – is particularly elaborately woven using fiber from the coconut husk and fau bark, creating geometric patterns. With several different rows, getting longer in the middle, the feathers are all inclined in the same direction. This natural curvature gives the headdress its strength. A semi-circle of plaited coconut fiber supports the entire structure, prolonged at each end by a cord in fau bark. This head-piece is worn like a tiara, the strings allowing it to be attached at the neck, below the hairline.

Couronne Hei ku'à

Hei ku'à headdress

Archipel des îles Marquises / *Marquesas Islands*

AIR TAHITI S'ASSOCIE AU MUSÉE DE TAHITI ET DES ÎLES, TE FARE MANAHA, POUR PRÉSENTER DANS CHAQUE NUMÉRO UN OBJET EMBLÉMATIQUE DE L'ART POLYNÉSIEN PROVENANT DU MUSÉE. UNE PLONGÉE DANS LE PASSÉ ET NOTRE HÉRITAGE, RICHE DE LA DIVERSITÉ DE NOS ÎLES, DE NOS CULTURES ET NOS SAVOIR-FAIRE ANCESTRAUX.

Aux îles Marquises, la *hei ku'à* était porté par les chefs et les prêtres. Ces derniers servaient le grand prêtre, ou *tahu'a*, et accompagnaient les chants sacrés de leurs tambours. Caractérisées par une extraordinaire magnificence, les coiffes réservées aux chefs témoignaient d'une grande dextérité et d'un savoir-faire ancestral. Le plus souvent, il s'agissait de bandeaux noués derrière la tête et réalisés à base de fibres de bourre de coco tressées, sur lesquels étaient fixés divers éléments. Certaines coiffes semblaient destinées aux guerriers de haut rang mais pouvaient aussi être portées par des chefs. Les plumes étaient réunies par petits paquets et incluses dans un tressage très serré en écorce de *fau*, lui-même intégré à une bande tressée en fibres de coco. Les bouquets de plumes étaient maintenus à la structure de façon à être tenus à l'écart du front, et retombaient de façon naturelle et élégante. Le nombre de plumes pouvait atteindre le millier dans les plus grandes coiffes. La *hei ku'à*, se distinguait des couronnes de fleurs ou de plantes par sa longévité et n'était portée que par des hommes. Elle témoigne aujourd'hui du degré de raffinement atteint par les arts dans la société pré-européenne, plus particulièrement aux Marquises. Malheureusement, peu de pièces de ce type ont pu être conservées jusqu'à nos jours. La valeur patrimoniale de cette œuvre n'en est que plus importante. ■

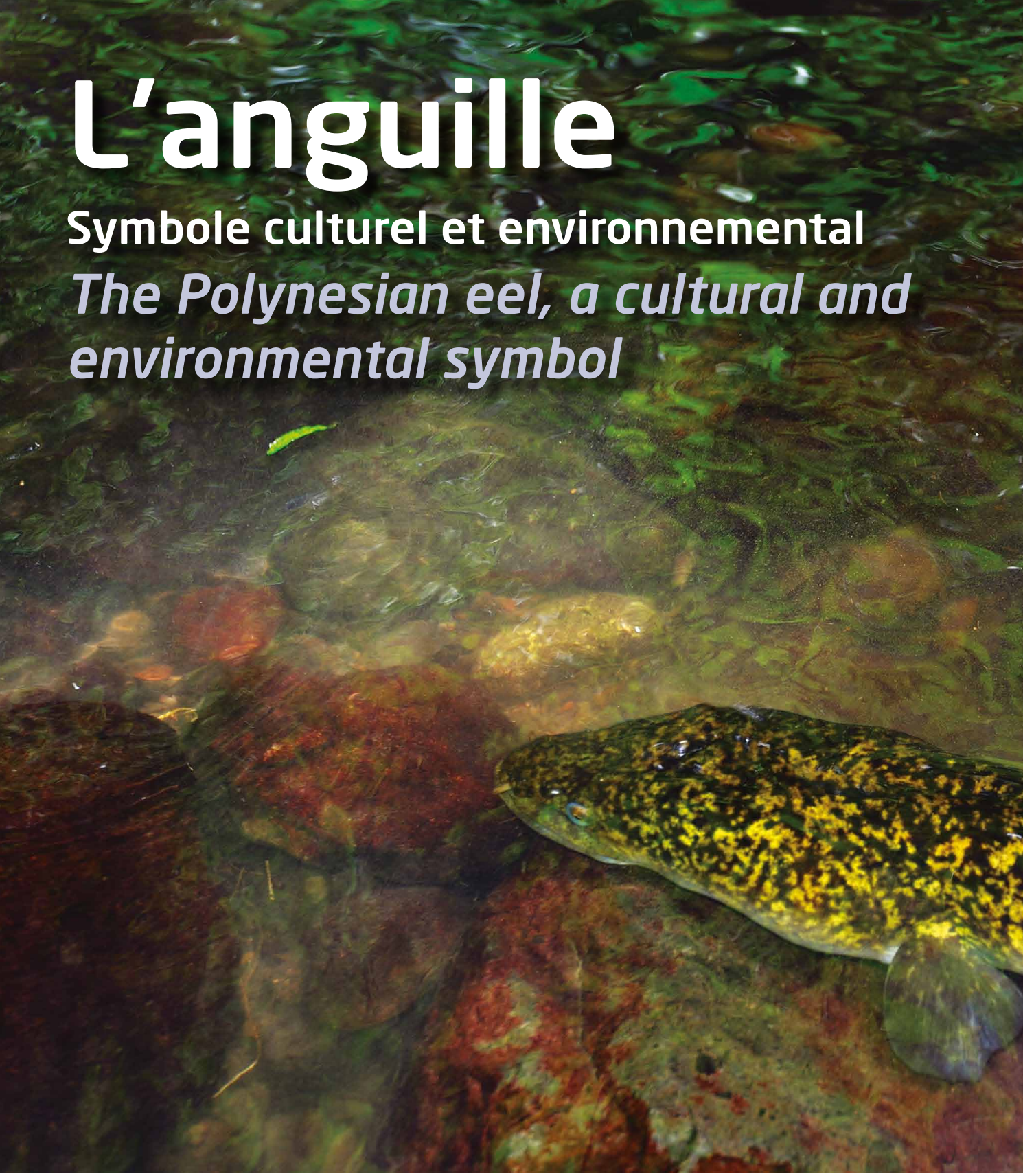
AIR TAHITI JOINS WITH THE MUSÉE DE TAHITI ET DES ILES - TE FARE MANAHA (MUSEUM OF TAHITI AND HER ISLANDS), SHOWCASING AN EMBLEMATIC OBJECT OF POLYNESIAN ART, HOUSED AT THE MUSEUM, IN EACH ISSUE OF THE MAGAZINE. A JOURNEY THROUGH OUR HISTORY, RICH WITH THE DIVERSITY OF OUR ISLANDS, OUR CULTURES AND OUR ANCESTRAL KNOWLEDGE.

In the Marquesas, the *hei ku'à* belonged to chiefs and priests. The latter being high priests, or *tahu'a*, they were worn during sacred drum chants. Simply magnificent, these headdresses, reserved for chiefs demonstrate the impressive dexterity and remarkable ancestral knowledge of the creator. More often, they were headbands knotted at the back of the head, made from woven coconut husk, upon which different objects were attached. Some headdresses seem to have been for high status warriors, but could also be worn by chiefs. The feathers were bundled into small packets and tightly woven with *fau* bark, which was then woven into the plaited coconut fiber band. The bunches of feathers were attached in a way that they stood back from the forehead, falling back in a naturally elegant manner. The largest headdresses could contain a million feathers. The *hei ku'à*, were distinct from flower or plant leis because of their longevity, and were exclusively worn by men.
Today it testifies to the sophistication of art forms in this pre-European society, specifically in the Marquesas. Sadly, few pieces of this type have survived the ages. Making it's the object's heritage value even greater. ■

L'anguille

Symbole culturel et environnemental

The Polynesian eel, a cultural and environmental symbol



UNE ANGUILLE MARBRÉE, *PUHI PA'A* EN TAHITIEN (*ANGUILLA MARMORATA*, NOM SCIENTIFIQUE) DANS LA VALLÉE DE HAKAUI SUR L'ÎLE DE NUKU HIVA AUX MARQUISES.

ANIMAUX DONT BIEN DES SECRETS ONT RÉSISTÉ AUX RECHERCHES SCIENTIFIQUES, LES ANGUILLES D'EAUX DOUCES, SONT DES HABITANTS À LA FOIS FAMILIERS ET MYSTÉRIEUX DE NOS RIVIÈRES ET COURS D'EAU.

A MARBLED EEL, PUHI PA'A IN TAHITIAN (ANGUILLA MARMORATA, SCIENTIFIC NAME) IN THE HAKAUI VALLEY, NUKU HIVA ISLAND, MARQUESAS.

© P. BACCHET

FRESHWATER EELS, THE MYSTERIOUS YET FAMILIAR INHABITANTS OF OUR RIVERS AND STREAMS, HAVE MANY SECRETS THAT HAVE EVADED SCIENTIFIC RESEARCH.

LES NOMBREUSES RIVIÈRES DE LA CÔTE EST DE L'ÎLE DE TAHITI CONSTITUENT L'HABITÂT DE PRÉDILECTION DES ANGUILLES, COMME ICI DANS LE DISTRICT DE HITIA'A. © P. BACCHET
THE MANY RIVERS ON THE EAST COAST OF THE ISLAND OF TAHITI ARE THE FAVORITE HABITAT OF EELS AS HERE IN THE HITIA'A DISTRICT.

Les rivières constituent une richesse naturelle importante de la Polynésie française. Elles ont été colonisées par des espèces venues directement de la mer et qui se sont adaptées à ces nouveaux milieux d'eau douce. Ces espèces, dont le cycle de vie comprend une partie en mer et une partie en rivière, sont dites « amphihalines » ou « diadromes », des termes synonymes. Parmi elles, l'anguille, dont le nom tahitien est *puhi*. Très peu de scientifiques ont étudié la biodiversité des rivières de la Polynésie française et ceux qui ont effectué des études sur l'anguille spécifiquement se comptent sur les doigts de la main. L'anguille est un poisson reconnu par son corps allongé dit serpentiforme (du latin *anguis* signifiant serpent). Son corps visqueux est recouvert de minuscules écailles. Grâce à ses nageoires, cet animal est un très bon nageur. Il possède deux nageoires pectorales et une longue nageoire dorsale qui rejoint une nageoire anale au niveau de la queue. La longueur de la nageoire dorsale est une des différences que l'on peut observer entre espèces. Deux types se distinguent : les anguilles à nageoire longue et celles à nageoire courte. L'anguille a une particularité, elle respire dans l'eau par les branchies et peut sortir de l'eau en respirant par la peau... Toutes ses activités se passent la nuit, elle fuit la lumière, elle est dite « lucifuge ». Durant la journée, elle reste sous les rochers afin de se cacher de la lumière. Elle a un régime alimentaire dit « opportuniste » : elle se nourrit de tout, y compris de ses congénères... Les anguilles d'eau douce comprennent 19 espèces et sous-espèces connues dans le monde, la dernière ayant été découverte en 2009. Elles sont inégalement réparties : la majorité des espèces se trouve dans les régions tropicales (distribuées dans des régions caractérisées par des températures chaudes), une minorité dans les régions tempérées (réparties dans des régions à température froide). Elles ne sont pas présentes dans l'est de l'océan Pacifique, le sud-ouest de l'océan Atlantique et les régions polaires.

Rivers are an important source of French Polynesia's natural wealth. They have been colonized by species arriving from the ocean, adapting to the available freshwater environment. Such species, whose life cycle includes both a saltwater and freshwater phase, are said to be « catadromous ». Among them, the eel, known in Tahitian as *puhi*. Very few scientists have studied the biodiversity of French Polynesia's rivers, and just a handful work on eels. The eel is a fish that is easily recognized by its elongate snakelike body-form (the French word *anguille* comes from the Latin *anguis*, meaning serpent). Its slimy body is covered with tiny scales. Thanks to its fins, the animal is a good swimmer. It has two long pectoral fins and a long dorsal fin that are all fused along with the anal and caudal fin. The length of the dorsal fin is one of the distinguishing features that can differentiate Polynesian species. There are two types: long-finned eels and short-finned eels. The eel has a special ability, it can breathe under water using its gills, but it can also breathe through its skin when it is out of the water… They are mostly active at night, and avoid light. During the day eels hide under rocks to escape the light.

They are what is called « opportunists » : in that they will eat anything, including other eels… There are 19 freshwater eel species and subspecies, that are found worldwide, the most recently described species was discovered in 2009. They are unequally distributed across the globe : most species are found in the tropics (regions characterized by warm temperatures),with a minority found in temperate regions (regions with cold temperatures). They are not found in the eastern Pacific Ocean, the South-western Atlantic and the polar regions. The eel's life-cycle is unique and has always fascinated researchers. Despite being the object of studies over tens of years there are still large gaps in our knowledge. The freshwater eel migrates between its freshwater habitat and its reproduction grounds in the ocean, until the spawning adults die. Before their death, several million eggs are laid by the female. They hatch, giving rise to larvae called leptocephali, that are flat, translucent, and shaped like leaves. Researchers are trying to uncover the mystery of where each species of eel reproduces. For example, it has been shown that the European eel lays its eggs around 6,000 km from where it lives (in the Sargasso Sea, North Atlantic).

The larvae are carried to the mouths of rivers by the ocean currents, close to the coast, and will then undergo a first metamorphosis, transforming into transparent glass eels. They don't necessarily return to their parental river. Rather, they can sense freshwater, and will move towards it using their sense of smell, which is heightened at that time. Certain actively seek out their freshwater habitat, while others may stay in estuarine habitats. Once in contact with freshwater, the glass eels start to become pigmented at which stage they are yellowish in color and are called elvers (the yellow indicates an eel that is still growing). Several years later, the yellow darkens to a greyish color, as they enter adulthood.

© L. PESQUIÉ

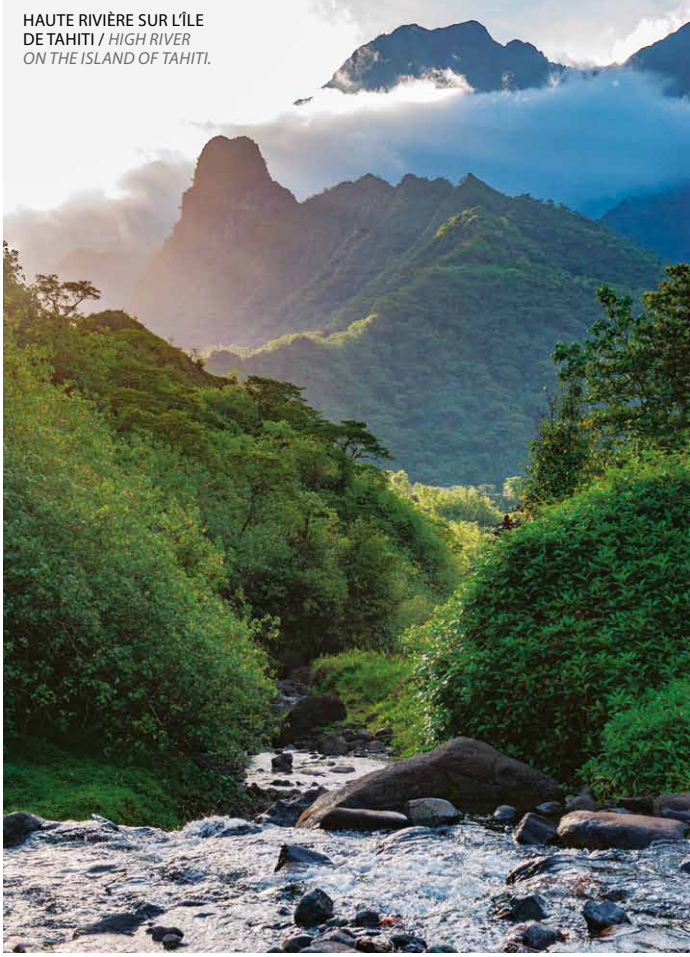
UN ANIMAL FASCINANT DONT LA VIE SE PARTAGE ENTRE RIVIÈRE ET OCÉAN / *A FASCINATING ANIMAL WHOSE LIFE IS SHARED BETWEEN RIVER AND OCEAN.*

ANGUILLETTE DE 15 CM AU STADE DIT DE L'ANGUILLE JAUNE / *15CM EEAL AT STAGE CALLED YELLOW EEL.*

© HEREHIA HELME

POUR LES BESOINS DE LA RECHERCHE, CAPTURE D'ANGUILLES DANS LA VALLÉE DE LA PAPENOO SUR L'ÎLE DE TAHITI / *FOR RESEARCH PURPOSES, CAPTURE OF EELS IN THE PAPENOO VALLEY ON THE ISLAND OF TAHITI.*

© HEREHIA HELME



HAUTE RIVIÈRE SUR L'ÎLE DE TAHITI / *HIGH RIVER ON THE ISLAND OF TAHITI.*

© D. HAZAMA

Un cycle de vie fascinant

Le cycle de vie de l'anguille est unique et a toujours fasciné le monde de la recherche. En dépit des études réalisées depuis des dizaines d'années pour mieux le comprendre, de nombreuses zones d'ombres demeurent. L'anguille migre entre son habitat d'eau douce et sa zone de reproduction en haute mer, puis les géniteurs meurent. Avant de mourir, plusieurs millions d'œufs sont pondus par la femelle. Ils éclosent en donnant des larves dites « leptocéphales », translucides et plates, en forme de feuille. Plusieurs chercheurs espèrent résoudre un mystère en découvrant le lieu de ponte de chaque espèce d'anguille. Par exemple, il a été démontré que le lieu de ponte de l'anguille européenne se trouve à environ 6 000 km de son lieu de croissance (la mer des Sargasses dans l'Atlantique nord). Les larves sont emportées par les courants marins jusqu'à l'embouchure des rivières, près des côtes, et vont subir leur première métamorphose en civelles transparentes. Elles ne reviennent pas forcément dans la rivière de leurs géniteurs. En fait, dès qu'elles sentent de l'eau douce, elles se dirigent vers ces milieux car leur odorat est décuplé pendant cette période. Certaines se déplacent activement vers leur habitat d'eau douce alors que d'autres restent en milieu salin. Au contact de l'eau douce, les civelles se pigmentent jusqu'à atteindre le stade de croissance que l'on nomme « anguille jaune » (la teinte jaune signifie que l'anguille est toujours en stade de croissance). Plusieurs années après, cette couleur jaune laisse place à une teinte argentée atteignant ainsi le stade dit de l'« anguille argentée ». Ces adultes entament alors leur migration vers l'océan pour aller se reproduire. Quant à la durée de vie de ces animaux, l'observation a prouvé que les anguilles européennes restaient de 3 à 18 ans en rivière, les allers-retours pour la ponte sont estimés à 1 an. En Nouvelle-Zélande, des chercheurs ont découvert une anguille de plus de 100 ans. Pour l'anguille polynésienne, nous ne disposons pas de suffisamment d'années d'observation.

Puhi, l'anguille polynésienne

Trois espèces sont présentes en Polynésie française parmi les 19 existantes dans le monde : deux anguilles à nageoire longue et une à nageoire courte. La première, nommée anguille marbrée – *Anguilla marmorata* ou *puhi pa'a* en tahitien –, se reconnaît à sa robe marbrée. Elle peut atteindre des tailles et poids remarquables de 2 mètres pour 20 kilogrammes et s'adapte à tout habitat dans la rivière.

It is these adults that start their migration back to the ocean to reproduce. As for the lifespan of these animals, observations confirm that the European eel can live from 3 to 18 years in a river, return journeys for spawning can take about 1 year. In New Zealand, researchers have found an eel that is over 100 years old. In the case of the Polynesian eel, we do not have sufficient information or years of observations.

Puhi, the Polynesian eel

Three of the nineteen known species of freshwater eel occur in French Polynesia : two are long-finned, one short-finned. The first is the giant mottled eel – *Anguilla marmorata* or *puhi pa'a* in Tahitian – it is distinctive because of the dark marbling on its body. An adult can attain remarkable sizes and weights, for example 2 meters in length and 20kg weight, and they can adapt to all types of river. The second species, the Polynesian long-finned eel or mountain eel – *Anguilla megastoma* or *puhi mau'a* –, that is identified by its light brown color and the protrusion on its head, it prefers to live at the heads of steep valleys in mountain rivers, (at more than 800m altitude).
The last, the Pacific short-finned eel or mud eel – *Anguilla obscura* ou *puhi vari* –, is black in color, smaller in size than both the other species and prefers stagnant water. The first is found across the Indo-Pacifique the last two occur in the Pacific.

« A river is healthy if there are eels »

The eel is an ecological indicator, as the fish is the largest predator found in Polynesian rivers, it maintains the balance in the freshwater food-chain. "A river is healthy if there are eels" is a Polynesian saying; which doesn't mean that eels clean the water of pollutants, but rather that if the eels are healthy, then the rest of the food-chain is healthy too. Several factors could threaten the animal's survival: loss of habitat (dredging and diverting rivers for industrial or agricultural purposes); water pollution, to which eels are very sensitive; climate change that alters the direction of ocean currents; illnesses, the most well-known being the nematode parasite *Anguillicola crasus* that affects the eel's ability to swim ; habitat fragmentation, and the presence of barriers, both natural (waterfalls) and anthropogenic (barrages, catchments), and, of course, overfishing. Eels are an integral part of Polynesian culture. They are considered to be sacred, and are the subject of legends, often being mentioned during cultural events. The best known of the legends is that of « Hina » or « the coconut-palm » which tells how the first coconut came into existence, sprouting from an eel's head, that had been buried in the earth. The coconut palm's fruits, the coconut, once husked, has three marks on it that are said to represent the animal's eyes and mouth. For this reason, eels are worshiped as sacred the guardians of the « *fenua* » (« land » in the Polynesian language).

HEREHIA HELME, DOCTEUR EN ENVIRONNEMENT, À L'ORIGINE DES RECHERCHES SUR LES ANGUILLES DE TAHITI / *HEREHIA HELME, PH.D. IN ENVIRONMENTAL SCIENCE IS AT THE ORIGIN OF THE TAHITI EELS RESEARCHES.*

© P. BACCHET

LE LAC VAIHIRIA, AU CENTRE DE L'ÎLE DE TAHITI / *THE VAIHIRIA LAKE, IN THE CENTER OF THE ISLAND OF TAHITI.*

© P. BACCHET

DES ANGUILLES ONT ÉTÉ RECENSÉES DANS QUELQUES GRANDS ATOLLS, COMME ICI DANS LES MARES À *KOPARA* D'APATAKI OÙ LES CIVELLES PÉNÈTRENT À LA FAVEUR DES GRANDES HOULES / *EELS HAVE BEEN RECORDED IN FEW LARGE ATOLLS SUCH AS HERE IN A KOPARA WATERHOLES IN APATAKI WHERE THE ELVERS PENETRATE THANKS TO BIG SWELLS.*

© P. BACCHET

La deuxième, appelée anguille de montagne – *Anguilla megastoma* ou *puhi mau'a* –, se reconnaît à son corps de couleur brun clair, sa bosse sur la tête, et colonise de préférence la haute vallée (à plus de 800 m d'altitude). La dernière, surnommée anguille de vase – *Anguilla obscura* ou *puhi vari* –, est de couleur noire, de plus petite taille que les deux autres et préfère les eaux stagnantes. La première a une distribution Indo-Pacifique et les deux autres se répartissent dans le Pacifique.

« Une rivière est en bonne santé s'il y a des anguilles »

L'anguille est un symbole écologique, car ce poisson est le plus grand prédateur des rivières polynésiennes, il équilibre donc toute la chaîne alimentaire des milieux d'eau douce. Un dicton polynésien dit qu'*« une rivière est en bonne santé s'il y a des anguilles »* ; cela ne signifie pas pour autant que les anguilles nettoient la rivière des déchets, mais que si les anguilles sont en bonne santé, le reste de la chaîne alimentaire l'est aussi. Plusieurs facteurs peuvent menacer cet animal : la disparition des habitats (dragages et assèchements des cours d'eau pour les activités agricoles et industrielles) ; la pollution, car l'anguille est y est très sensible ; le réchauffement climatique qui modifie l'orientation des courants marins ; les pathologies, dont le parasite le plus connu *Anguillicola crasus* qui affecte les capacités de nage de l'anguille ; la fragmentation des habitats, avec la présence d'obstacles naturels (cascades) et anthropiques c'est à dire d'origines humaines (barrages, captages), et bien sûr la surpêche. Les anguilles font aussi partie intégrante de la culture polynésienne. Elles sont considérées comme sacrées, font l'objet de légendes, et sont souvent citées lors de manifestations culturelles. La plus connue des légendes est celle de « Hina » ou « du cocotier » narrant l'histoire de la création du premier cocotier issu de la tête d'une anguille enfouie dans la terre. Le fruit de l'arbre, le coco est doté de trois tâches symbolisant les yeux et la bouche de l'animal. De ce fait, la population locale les vénère comme des gardiens sacrés de leur « *fenua* » (« terre » en langue polynésienne). Les habitants construisent chez eux des bassins d'anguilles en les domestiquant.

Les rivières polynésiennes sont peuplées d'anguilles, mais aucun commerce n'est mis en place sur le territoire, même si une minorité est friande de leur chair savoureuse et les considère comme une ressource gratuite. Leur consommation reste taboue, car le symbole culturel prend le dessus. Cependant, aucune règlementation n'existe pour protéger cette espèce emblématique. Il conviendrait d'y réfléchir si l'observation scientifique démontrait une forte baisse de ses populations.

The inhabitants sometimes build eel pools near their homes, domesticating the eels. Polynesian rivers are populated by eels, but they are not commercially exploited on the territory, even if some people consider their meat to be a freely available delicacy. Their consumption remains « taboo », due to their cultural importance. Nevertheless, there are no current policies that protect this emblematic species. It is to be recommended, if scientific observations demonstrate a decline in population sizes.

Recent scientific advances

Few scientists have studied French Polynesian eels. Those few have determined a very efficient way of identifying the three different species, by making three different measurements and comparing them through calculations. Other characteristics can help, but are less determinant (the number of vertebrae, dentition, number of rays in the pectoral fins, etc.). Currently, molecular studies are the best way of identifying species. The three species occur on all the high islands, where there is sufficient freshwater, but they are also sometimes found on atolls, which demonstrates that certain individuals do develop in saline conditions. Eels are found in all the archipelagos: Gambiers (Mangareva and Taravai), Australs (Rurutu and Tubuai), Societies (Tahiti and Moorea), Marquesas (Nuku Hiva, Ua pou, Hiva Oa and Ua Huka) and even certain atolls in the Tuamotus (Rangiroa and Fakarava). A study was carried out to evaluate the impact of hydroelectric installations on the migration of this animal, in the rivers where such stations have been constructed. It allowed to demonstrate that the elvers (juvenile eels) arrive seasonally at the mouths of rivers, between November and March, they then climb up the river to find a suitable habitat to feed and grow. Eels were found above the hydroelectric installations and even above the waterfalls, up to 6m in height, which suggests that they are quite capable of crawling across wet ground to move upriver. Polynesian rivers are filled with life, surveys carried out over the last three years clearly show this. Many mysteries surrounding French Polynesian eels, however, remain unsolved today. Many questions can be asked about their biology and behavior in the rivers, as well as where they actually reproduce. The most common idea (mostly proposed by Japanese researchers), is that the spawning grounds are somewhere near Vanuatu. Eels are both an important cultural and ecological symbol, and so it is important to continue surveying their populations in French Polynesia. ■

Herehia HELME

Article based in a doctoral thesis in environnemental studies « Biodiversité anguillicole en milieu tropical insulaire (Tahiti) face aux aménagements hydroélectriques (The Biodiveristy of Anguillidae in an insular tropical environment (Tahiti) in response to hydroelectric installations) ».

DES ANGUILLES ONT ÉTÉ TROUVÉES DANS DES COURS D'EAU DE L'ARCHIPEL DES AUSTRALES COMME ICI CETTE CASCADE DE L'ÎLE DE RURUTU / *EELS HAVE BEEN FOUND IN STREAMS OF THE AUSTRAL ARCHIPELAGO LIKE HERE THIS WATERFALL OF THE ISLAND OF RURUTU.*

© P. BACCHET

CASCADE DE LA VALLÉE DE LA PAPENOO SUR L'ÎLE DE TAHITI. *WATERFALL OF THE PAPENOO VALLEY, TAHITI ISLAND.*

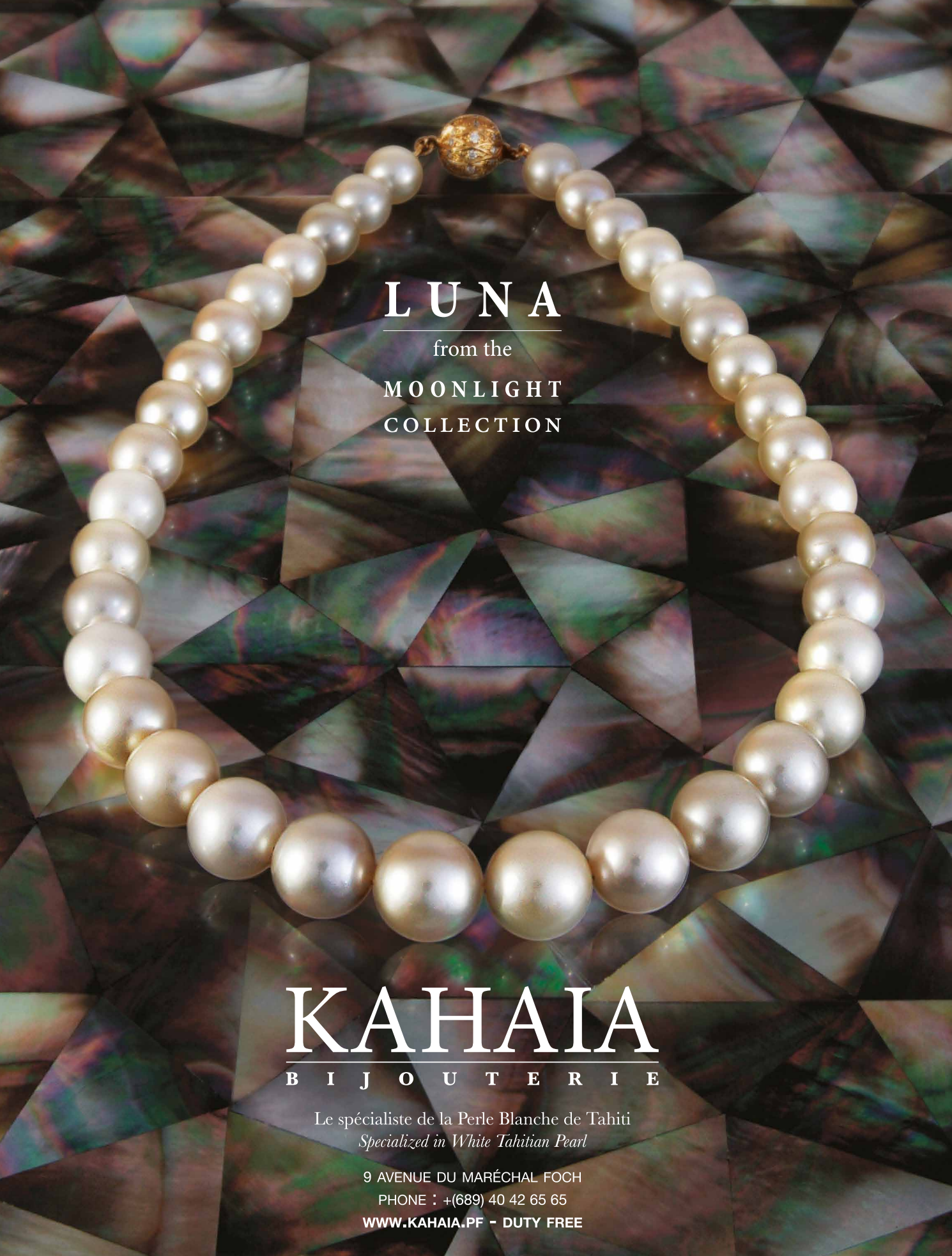
© D. HAZAMA

Les dernières avancées scientifiques

Très peu de scientifiques ont étudié les anguilles de Polynésie française. Ils ont découvert le moyen très efficace de différencier les trois espèces, en effectuant trois mesures qui permettent de faire un calcul. D'autres caractéristiques peuvent aider à les différencier, mais sont moins déterminantes (le nombre de vertèbres, la denture, le nombre de rayons des nageoires pectorales, etc.). Actuellement, les études moléculaires sont la meilleure façon de les identifier. Ces trois espèces seraient présentes dans toutes les îles hautes où des milieux d'eau douce sont présents, mais des anguilles ont aussi été capturées dans certains atolls, ce qui montre que certains individus peuvent rester dans des milieux salins. On trouve des anguilles dans tous les archipels : Gambier (Mangareva et Taravai), Australes (Rurutu et Tubuai), Société (Tahiti et Moorea), Marquises (Nuku Hiva, Ua pou, Hiva Oa et Ua Huka) et même dans certains atolls des Tuamotu (Rangiroa et Fakarava). Une étude en cours évalue l'impact des aménagements hydroélectriques sur la migration de cet animal dans les rivières équipées. Elle a permis de démontrer que les civelles (stade juvénile de l'anguille) arrivent en embouchure des rivières saisonnièrement, de novembre à mars, et remontent les rivières pour trouver un habitat préférentiel afin d'effectuer leur stade de croissance. Des anguilles ont été retrouvées en amont des installations hydroélectriques et même en haut de cascades qui peuvent atteindre 6 mètres, ce qui prouve qu'elles utilisent la reptation sur sols humides pour avancer. Les rivières polynésiennes sont bien vivantes, le recensement effectué au cours des trois années de l'étude le prouve. De nombreux mystères sont encore à élucider au sujet des anguilles présentes en Polynésie française. Beaucoup de questions se posent sur leur biologie et leur comportement dans les rivières, ainsi que le mystère de leur lieu de ponte. L'hypothèse la plus souvent avancée (notamment par les chercheurs japonais) serait qu'il se situe vers le Vanuatu. L'anguille est un emblème culturel et écologique, il est donc important de surveiller l'état de ses populations en Polynésie française. ■

Herehia HELME

Article réalisé sur la base de sa thèse de doctorat en environnement « Biodiversité anguillicole en milieu tropical insulaire (Tahiti) face aux aménagements hydroélectriques ».


LUNA
from the
MOONLIGHT
COLLECTION
KAHAIA
BIJOUTERIE
Le spécialiste de la Perle Blanche de Tahiti
Specialized in White Tahitian Pearl
9 AVENUE DU MARÉCHAL FOCH
PHONE : +(689) 40 42 65 65
WWW.KAHAIA.PF - DUTY FREE

Tetahi ’ā’ai i ni’a i te tumu ha’ari mātāmua

I roto i te ho’ē ’oire iti pe’ape’a ’ore i te pae tahatai, ’ua manuia nau ari’i ’e piti ia tupu te hau i rotopū i to te pae uta ’e to te pae tai a to rāua fenua. ’Ua tano maita’i to rāua i’oa maurira ’o Tai tāne ’e ’o Uta vahine. Pe’ape’a’ore to rāua mau mahana, ’oa’oa to rāua mau pō.

I te ho’ē mahana, fa’aoti atura ’o Uta ’e haere farerei i tāna na metua i te hōhonu ’o te fa’a. ’Imi atura ’o Tai i tetahi tao’a faufa’aroa ’ei ō no tāna na metua ho’ovai. Ani atu ’oia i tāna tahu’a tei ani atu i te mau atua. Teie te pahonora’a : ’e au ia Uta ia auraro ’e hitu fa’auera’a : haere i te ho’ē anavai ta’a’ē, haru i te puhi mātāmua tāna ’e ’ite, tāpū atu i te ’āfi’i, tu’u atu i roto i tetahi hue, ’ōroi maita’i i te tāpo’i, horo’a atu i tōna tāne ha’aipoipo muri iho i te vaihora’a i te tino puhi i roto i te tahora pape.

’Ua auraro maita’i ’o Uta i te mau fa’aurera na mua ’e vaiho atu ai i te hue tei ’ōroi maita’i hia i mua i tōna tāne ’avae.

Mā te hapa’o maita’i, rave mai ’o Tai i te fāri’i na mua parau atu ai na roto i te ho’ē reo hanahana ia horo’a atu ’o Uta i tōna na metua ’e i tāna mau taea’e teie ō iti hi’ora’a faufa’a ’ore, terarā, i roto te vai rā tetahi tao’a mana faufa’a rahi ’e te maere mau.

’E ani hia ia Uta ia auraro ’e pae fa’auera’a ’eta’eta : ’eiaha roa atu ’e pātore, ’eiaha roa atu ’e hopu i te pape i roto ho’ē a’e ’āpo’o pape, ’eiaha roa atu ’e parahi i tetahi vahi, ’eiaha ’e tīraha ’e te mea faufa’a roa a’e, ’eiha roa atu ’e tu’u i te hue i nia i te repo. Fafau mai ’o Uta i tōna auraro.

I te ‘ā’ahiata, reva atura ’o Uta, ta’ahi pe’epe’e pāpū, ma te ’ore ’e pātore noa atu te mau ma’a hotu i terā ’e terā vahi. Tera rā te rahi mai ra tōna po’iha au i te teitei ’o te mahana. Tahe noa mai te hou. ’Ua po’iha roa. Ia rahi roa ra’a te ve’ave’a, ’ite atura ’oia i te ’anapanapa pape raroa’e i te haumarau ’a te aru. Mo’eroa tāna parau fafau, tu’u atura ’o Uta i te hue i raro, hopu ’oa’oa atu i roto i te vai haumaru ’aue te navenave e !

Mahara’a tōna hia’ai haumaru, mana’o atura i tōna tāne ō no tōna metua, ’imi atu i te vahi vaiho hia, ’aore ’e vai ra. ’Ima noa ra ’oia, ōra’a mai te mana’o e : te rā’au huru’ē rau’ere tāpūpū ’e tupu rā, te tao’a ia tei fa’aue hia ’eiaha roa atu ’e tu’u i ni’a i te repo. ’Aore ’ōna ’ite fa’ahou nahea rā, tāmata ’oia i te huti ri’ari’a teie tumu iti. ’Aita ’e rave’a. ’Ua mou maita’i te a’a tumu ha’ari i roto i te fenua.

Horuhoru te ’ā’au, ta’i atu rā. Tae mai to Tai manuiti ’arere tei parau mai ’a ho’i i te fare. Na roto i te ’ā’au ’oto, ’ape’e ’o Uta i te manu tae roa atu i mua i te aro ’o Tai. Noa atu te ha’amā, fa’ati’a ’o Uta te ’ohipa tāna i rave. Parau ’oto mai ’o Tai : « Teie nei ’e haere ’oe i te ’anavai i reira ’oe taora ai i te tino puhi. Te ha’uti’uti noa ra ā. Ha’amou ’oe i tera ’ohipa ma te ta’iri tāpū ra’au ’e haere mai ’e fa’ati’a ia ’u. » ’Ua auraro ’o Uta ’e ia ’orera’a te tino puhi ha’uti’uti, ho’i atu i te fare i reira te pohe maite rā tōna tāne ma te parau e : *« Te pohe nei au ia ora ’oe, ’e tomo rā to’u vārua i roto i te tumu iti ha’ari ’apī ’e i roto i te mau ha’ari ato’a. Ia inu ana’e ’oe i te pape ha’ari, i ni’a i to’u ’utu ’oe ’e tu’u ai i to ’oe vaha. »*

Une légende sur l’origine du cocotier

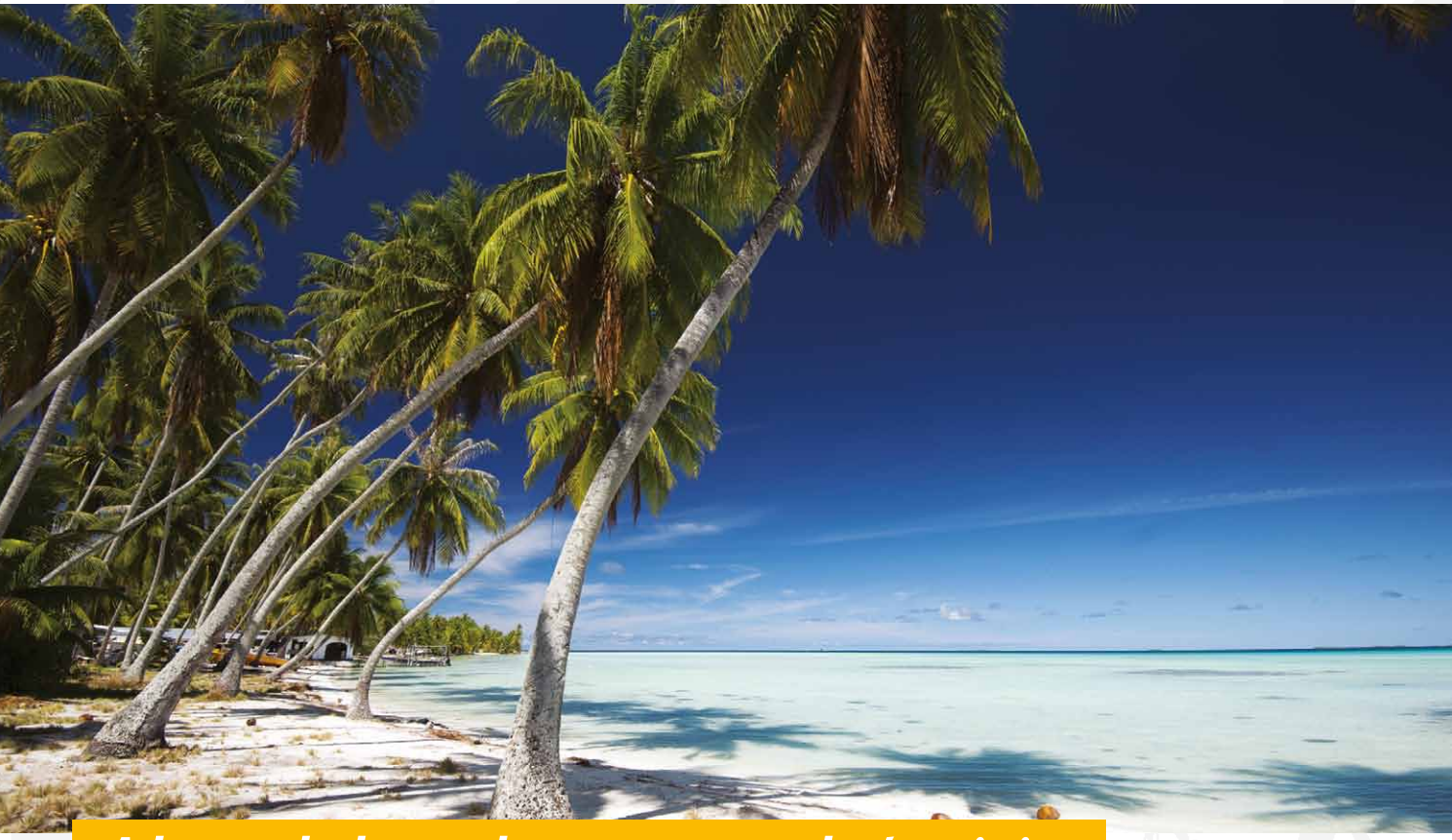
Dans un village paisible en bord de mer, un couple de *ari’i* (chefs) a résolu avec bonheur l’alliance entre ceux du côté montagne, *Pae uta*, et ceux côté mer, *Pae tai* de leur île. Il s’agit des bien nommés Tai *tāne* et son épouse Uta *vahine*. Ils coulent des jours paisibles et des nuits heureuses.

Un jour, Uta décide de rendre visite à ses parents au fond de la vallée. Tai se met en quête d’un cadeau de valeur à offrir à ses beaux-parents. Il demande l’avis de son *tahu’a* (expert) qui consulte les dieux. Ceux-ci disent que Uta doit se soumettre à sept obligations : aller dans un ruisseau précis, y capturer la première anguille aperçue, lui couper la tête, la mettre dans une calebasse, fermer soigneusement le couvercle et remettre le tout à son mari après avoir laissé le corps de l’anguille dans la rivière.

Après avoir scrupuleusement suivi les instructions, toute joyeuse, Uta dépose la calebasse bien close aux pieds de son mari. Tai s’en saisit avec précaution et d’une voix solennelle lui demande d’offrir à ses parents et à ses frères ce présent d’apparence modeste mais infiniment précieux car contenant un objet aux vertus merveilleuses. Toutefois, Uta doit se soumettre à cinq autres obligations impérieuses : ne jamais se détourner du chemin, ne se baigner dans aucune vasque de rivière, ne jamais s’asseoir, ne pas s’allonger et surtout ne jamais poser la calebasse sur le sol. Uta promet de s’y soumettre.

Tôt le matin, Uta se met en route et marche d’un pas alerte et assuré, résistant à l’attrait des fruits qu’elle aperçoit ci et là. Au fur et à mesure que le soleil monte dans l’azur, elle a de plus en plus chaud. Uta transpire. Elle a soif. A l’heure la plus chaude, elle aperçoit le scintillement de l’eau d’un sous-bois. Oubliant sa promesse, elle pose la calebasse à terre et plonge avec délices dans l’eau fraîche et s’y s’ébat de plaisir. Quand rafraîchie elle se souvient du présent de son mari pour ses parents, elle cherche là où elle l’a posé et ne l’y trouve pas. Elle cherche encore quand elle comprend que l’étrange plante aux feuilles découpées en lanières qui y pousse dorénavant est ce qu’elle n’aurait jamais dû poser à terre. Affolée, elle tente de l’arracher du sol. En vain. Le jeune plant de cocotier est déjà profondément enraciné. Catastrophée, désemparée, elle pleure. Arrive l’oiseau messager de Tai qui lui dit de rentrer à la maison. En larmes, Uta suit l’oiseau et arrive devant Tai. Honteuse, elle lui raconte, ce qu’elle a fait. Tristement Tai lui dit : « Maintenant, va au ruisseau où tu as jeté le corps de l’anguille. Il frétille encore. Détruis-le à coups de bâton et reviens me raconter. » Uta s’exécute et quand ce qui reste de l’anguille ne bouge plus du tout, elle rentre à la maison où elle voit son mari expirer en murmurant : *« Je meurs pour que tu vives mais mon âme se réfugie dans le jeune plant de cocotier et dans tous ses descendants. Et chaque fois que tu boiras de l’eau de la noix de coco, c’est sur mes lèvres que tu poseras ta bouche. »*

Texte /Text : Simone Grand - Illustration : Vashee



A legend about the coconut palm's origin

In a peaceful village by the sea, a couple of *ari'i* (chiefs) had created a happy alliance, between the populations of the island's mountainside, *Pae uta*, and those of the oceanside, *Pae tai*. They were appropriately named Tai *tāne* and his wife Uta *vahine*. They passed peaceful days and blissful nights together.

One day, Uta decided to visit her parents at the back of the valley. Tai sought a worthy gift for his parents-in-law. He asked his *tahu'a* (advisor) who consulted the gods. They said that Uta should complete seven tasks: go to a certain creek, capture the first eel seen, cut off its head, place it in a calabash, close it carefully with a lid and give it to her husband, after having left the eel's body in the river.

After following the instructions to the word, pleased with herself, Uta placed the sealed calabash at her husband's feet. Tai picked it up carefully and with a solemn voice asked her to offer this present to her parents and brothers, that was, despite its modest appearance, infinitely precious, because it was an object with magical properties. However, Uta had imperatively to comply with five other commandments first: never to get distracted from her mission, not to swim in the river basins, never sit, never lie down and never place her calabash on the ground. Uta promised to obey.

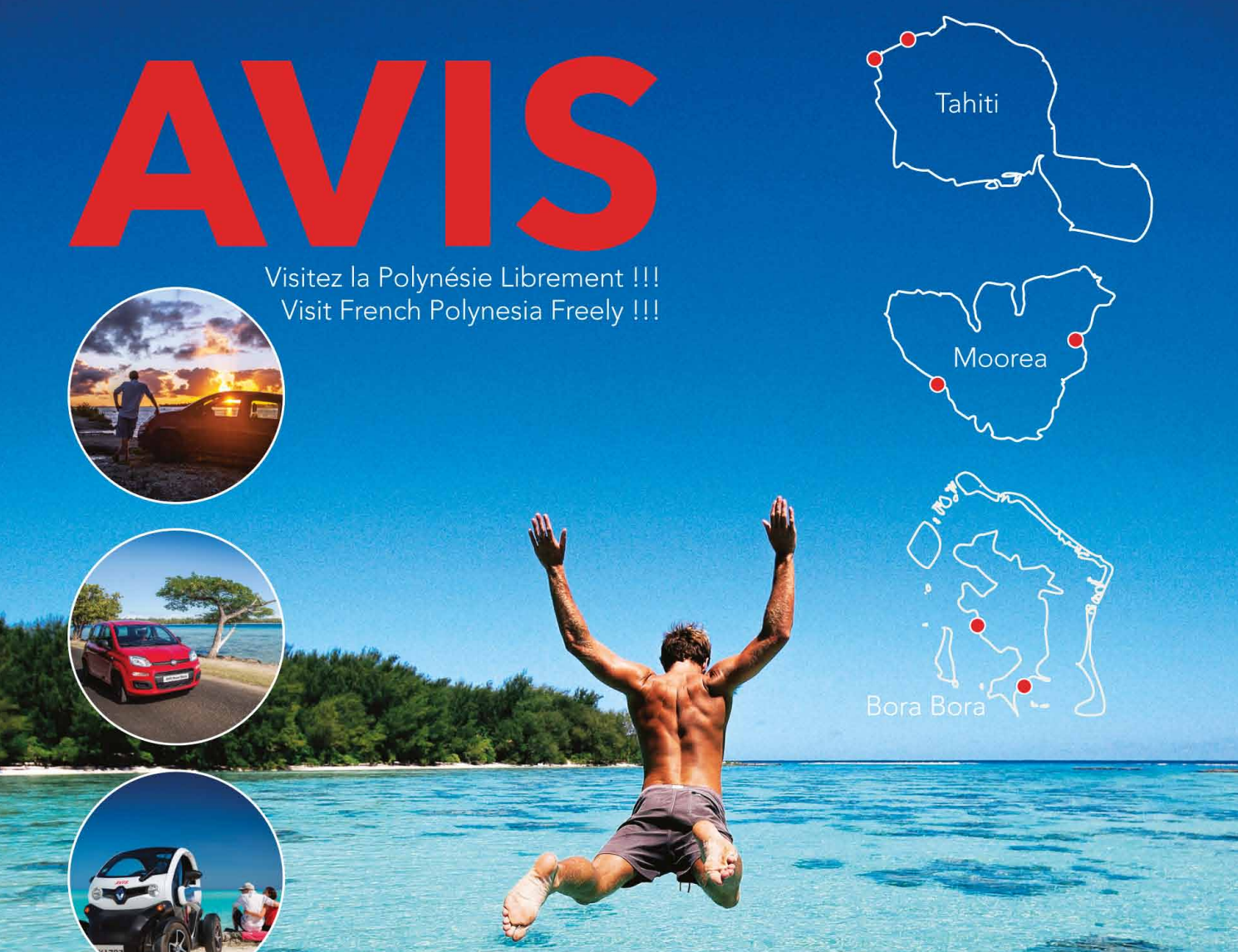
In the early morning, Uta set out on the path with a brisk and sure step, resisting the attraction of fruits she saw growing here and there. As the day advanced the sun rose higher in the sky, getting warmer and warmer. Uta perspired. She was thirsty. At the hottest hour of the day, she saw the shimmering of water in the undergrowth. Forgetting her promise, she placed the calabash on the ground and dived into the deliciously cool water, frolicking playfully. Once refreshed, she remembered her husband's gift to her parents, she looked for it where she had left it, but could not find it. She looked again and realized that a strange plant with leaves cut into strips now grew in the place of what she should never have placed on the ground. Frantic, she tried to pull it up from the ground. In vain. The young plant's roots were already deeply embedded in the ground.

Devastated, distraught, she cried. A messenger bird from Tai arrived telling her to return home. In tears, Uta followed the bird and came before Tai. Ashamed, she told him what she had done. Tai told her sadly : « Now, go back to the stream where you threw the eel's body. It is still wriggling. Beat it with a stick until it is destroyed and come back to tell me. »

Uta did what she was told, when the eel's battered remains stopped moving, she returned home, where she saw her dying husband, whispering: « *I die so that you can live, but my spirit lives on in this young coconut plant and in all of its descendants. Every time you drink coconut water, it is upon my lips that you will place your mouth.* »

AVIS

Visitez la Polynésie Librement !!!
Visit French Polynesia Freely !!!



Free shuttle at your hotel
Navette gratuite dans les hôtels

Car Rental • Fun Car • Package offers

#avistathiti
#avisborabora

Tahiti - 40 54 10 10
Moorea - 40 56 32 68
Bora Bora - 40 67 70 15
www.avis-borabora.com
www.avis-tathiti.com

NEW

Avis Connected offers

-10%
Sur paiement en ligne
Online Booking

NOTRE FLOTTE...

KOKO OU PTILOPE DE HUTTON / *KOKO OR RAPA FRUIT-DOVE WHICH IS ALSO STRICTLY ENDEMIC TO THE ISLAND.*

Oiseaux de Rapa

DANS CHAQUE NUMÉRO DE NOTRE MAGAZINE, EN PARTENARIAT AVEC MANU, ASSOCIATION DE PROTECTION DES OISEAUX DE POLYNÉSIE FRANÇAISE, NOUS VOUS PROPOSONS UN ÉCLAIRAGE SUR DES ESPÈCES MENACÉES DE NOS ÎLES AFIN DE DÉCOUVRIR ET PRENDRE CONSCIENCE DE L'IMPORTANCE DE CETTE RICHESSE DE NOTRE PATRIMOINE NATUREL.

KORU'E (OCÉANITE À VENTRE BLANC) / *THE POLYNESIAN STORM PETREL LOCALLY NAMED KORU'E.*

Texte & photos / *Text & pictures* : SOP - Manu

Avec 23 espèces – soit plus des trois quarts des espèces d'oiseaux marins nicheuses recensées dans nos îles – l'archipel des Australes possède une biodiversité des plus remarquables. Parmi ses îles, celle de Rapa est de loin la plus importante dans ce domaine ; elle abrite aussi des oiseaux terrestres menacés. Sur les îlots (*motu* en tahitien) inhabités, se trouvent trois oiseaux aujourd'hui en danger d'extinction : le puffin de Townsend (aussi appelé puffin de Rapa et connu localement en tant que *kakikaki*), l'océanite à ventre blanc et l'océanite à gorge blanche. Ces deux dernières sont localement nommées *koru'e*. Ces espèces sont très rares, difficiles à observer, et d'un grand intérêt scientifique. On pense que le puffin de Rapa et l'océanite à ventre blanc sont strictement endémiques de Rapa, c'est-à-dire n'existant que sur cette île. Ceci est exceptionnel chez les oiseaux de mer. La disparition de ces colonies particulières constituerait donc une perte importante pour le patrimoine culturel polynésien et, sans aucun doute, un préjudice grave pour notre environnement. En raison de son grand nombre de *motu* inhabités, de son éloignement et de la richesse encore importante de son avifaune, Rapa constitue un site idéal pour des actions de sauvegarde. Les oiseaux sont en effet menacés par des espèces dites envahissantes, introduites en Polynésie par l'Homme. Ces dernières ont pour caractéristique de modifier en profondeur les écosystèmes où elles s'établissent. Elles le font en occupant progressivement tout l'écosystème au détriment des autres comme certaines plantes. D'autres espèces surconsomment les ressources. Dans cette catégorie, on peut donner l'exemple des dégâts causés à la végétation par une présence trop importante des chèvres. Enfin, d'autres sont directement prédatrices et s'attaquent aux oiseaux comme les rats qui dévorent les œufs des couvés. La restauration des *motu* de Rapa colonisés par une ou plusieurs espèces envahissantes est donc un projet essentiel pour la Société d'ornithologie de Polynésie (SOP) Manu et BirdLife International. Les sites concernés sont les *motu* Tauturau, Tapiko, Tarakoi, Rapa iti,Tuamotu, Atuarapa, Rarapai, Karapoorahi, et Karapookoio. La SOP Manu espère réunir des fonds suffisants pour effectuer ces travaux en 2019-2020. Du côté de l'île principale, on trouve le *koko* (ptilope de Hutton en français), un oiseau terrestre lui aussi strictement endémique. D'une taille approximative de 31 cm, c'est le plus grand ptilope de Polynésie française et le 3e plus grand oiseau terrestre endémique du pays. Ce sont des oiseaux forestiers dont l'habitat régresse considérablement depuis des années. Le surpâturage effectué par les bovins et les caprins laissés en liberté est à l'origine d'une terrible érosion sur l'île principale. Quant au pin des Caraïbes, planté activement lors du siècle dernier, il s'avère particulièrement envahissant.

Birds of Rapa

IN EVERY ISSUE OF OUR MAGAZINE, WE SPOTLIGHT SPECIES OF ENDANGERED BIRDS FROM OUR ISLANDS, IN PARTNERSHIP WITH THE FRENCH POLYNESIAN BIRD PROTECTION SOCIETY, MANU, TO HELP YOU DISCOVER AND APPRECIATE THE IMPORTANCE OF OUR EXCEPTIONAL NATURAL HERITAGE.

With 23 nesting species, the Australes Archipelago possesses an important biodiversity in marine birds, more than three quarters of the species of seabirds nesting in Polynesia. The island of Rapa is by far the most important for seabirds. Indeed, three nesting species on its uninhabited islets (*motu* in Tahitian language) are now in danger of extinction: the Townsend shearwater, also known as the Rapa shearwater and locally known as *Kakikaki*, the white-bellied storm petrel and the Polynesian storm petrel - the latter two locally named *Koru'e*. These species are very rare and difficult to observe, and of great scientific interest. It is suspected that the Rapa shearwater and the white-bellied storm petrel are strict endemic species of Rapa (i.e. only exist on this unique island) - which is exceptional for seabirds ! The disappearance of these particular colonies of seabirds would be a significant loss to the Polynesian cultural heritage, and without a doubt, serious harm to our environment. Rapa, because of its large number of uninhabited motu, its remoteness and its still important wealth in seabirds, is an ideal site for the conservation of these species. But these birds are threatened by so-called invasive species. These species have been introduced to Polynesia by humans and have a profound effect on the ecosystems where they are established. Either these species progressively occupy all the space, which is the case for invasive plants, or consume native plants little accustomed to being eaten (as goats do on these motu). Other species are predators and attack birds directly (this is the case for rats). The restoration of the Rapa *motu* colonised by one or more of these species is therefore an essential project for the Ornithological Society of Polynesia (SOP) Manu and BirdLife International. The *motu* that are to be restored are Tauturau, Tapiko, Tarakoi, Rapa iti, Tuamotu, Atuarapa, Rarapai, Karapoorahi, and Karapookoio. The SOP hopes to raise sufficient funds to carry out this work in 2019-2020. On Rapa, there is the *Koko*, a terrestrial bird (which feeds on land, unlike seabirds that feed at sea), which is also strictly endemic to the island. Approximately 31 cm in size, it is the largest of French Polynesia's ground-dove and the third largest terrestrial-endemic bird in the region.

PLAGE DE TAUTURAU, TAPIKO ET FALAISE DE L'ÎLE DE RAPA / *TAUTURAU A& TAPIKO'S BEACHES AND CLIFF FROM RAPA ISLAND.*

KAKIKAKI OU PUFFIN DE RAPA / *LOCALLY NAME KAKIKAKI, THE RAPA SHEARWATER.*

En 1990, on ne comptait plus que 270 ptilopes sur Rapa. Une mission effectuée en avril 2017 par SOP Manu et BirdLife Pacifique a permis de constater que la forêt indigène de Rapa est désormais très sévèrement menacée par le développement exponentiel du goyavier de Chine. Il constitue une nouvelle menace pour cette forêt considérée comme le 4e « hotspot » - point chaud - de la biodiversité de Polynésie française. Rappelons ici qu'un point chaud de biodiversité - « biodiversity hotspot », en anglais - est une zone terrestre ou marine possédant une grande biodiversité mais qui est menacée, généralement par l'activité humaine. Ce qui est le cas de cette forêt indigène de Rapa où il ne reste plus rien des zones semi-sèches. Celles semi-humides de moyenne altitude ne sont plus que des lambeaux. Certaines vallées ont subi une érosion si dévastatrice qu'elles n'ont plus de zones boisées originelles. Les premiers résultats de l'étude de la population du koko en 2017, menée par Caroline Blanvillain (chargée de mission à l'association Manu) et Pamela Patira (habitante de Rapa) suggèrent que la population de *koko* a subi une diminution de 57 % depuis 1990, et que ses effectifs sont descendus autour de 160 individus. Le *koko* est donc aujourd'hui en danger critique d'extinction. C'est pourquoi, il est urgent d'organiser des projets de conservation très prochainement, non seulement pour le *koko*, mais pour le reste de la faune et de la flore indigène de Rapa.Avec l'aide de fonds BEST, de David et Lucile Packard Foundation, d'Air Tahiti et de BirdLife International, la SOP Manu espère aider Raumatariki (association locale de protection de l'environnement de Rapa) à préserver la dernière forêt indigène de l'île.

It is a forest species, whose habitat has regressed considerably for years: overgrazing by feral cattle and goats is causing a lot of erosion on the main island while the Caribbean Pine, planted actively during the last century is found to be a particularly invasive plant species. Thus in 1990, there were only 270 ptilopes on Rapa. A mission carried out in April 2017 by SOP Manu and BirdLife Pacific enabled us to note that Rapa's indigenous forest is now very severely threatened by an additional invasion of the strawberry guava exponential growth (also another very invasive plant species) in the last few decades. This is a pity, because the forest of Rapa is considered as the 4th biodiversity's 'hot spot' in French Polynesia. Nothing remains of the semi-dry forests of the island; semi-humid forests of medium altitude are now very few and some valleys have suffered so much from erosion that these no longer have any indigenous wooded areas. The first results of the *Koko* in 2017 population survey conducted by Caroline Blanvillain (project manager at SOP Manu) and Pamela Patira (a resident of Rapa) suggest that the population of *Koko* has experienced a 57% decrease since 1990, and that its population has lowered to around 160 individuals.

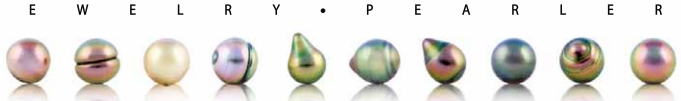
The *Koko* is now in critical danger of extinction. That is why it will be urgent to set up conservation projects very soon, not only for the *Koko* but for the rest of Rapa's indigenous forest and wildlife. With the help of BEST funds, David and Lucile Packard Foundation, Air Tahiti and BirdLife International, SOP Manu hopes to help Raumatariki (a local association in Rapa) to protect the last native forest of the island. The two associations aim to enlarge the area already protected by Raumatariki, an endemic forest enclosure protected from wild stock with an even larger fence.

LA PERFECTION

By TAHITI PEARL MARKET

TAHITI PEARL MARKET

J E W E L R Y • P E A R L E R Y



The Most Beautiful Pearls in the World

TAHITI - PAPEETE : 25, RUE COLETTE, PAPEETE : +689 40543060 - BORA BORA - VAITAPE : +689 40605900

TAHITI : TAHITI PEARL BEACH - BORA BORA : LE MERIDIEN & SOFITEL MARARA - TAHA'A ISLAND RESORT & SPA - RANGIROA : HOTEL KIA ORA

WWW.TAHITIPEARLMARKET.COM - DUTY FREE - LIFETIME WARRANTY - OPEN EVERYDAY

扫二维码 加微信

STEVE CRANWELL (BIRDLIFE INTERNATIONAL) AVEC LE PUFFIN DE RAPA OU KAKIKAKI / *STEVE CRANWELL FROM THE BIRDLIFE INTERNATIONAL ASSOCIATION WITH A RAPA SHEARWATER.*

L'objectif est d'agrandir la zone déjà protégée par l'association, un enclos de forêt endémique à l'abri des ruminants ensauvagés avec une barrière encore plus grande. La deuxième action prévue est l'arrachage ou la coupe du plus grand nombre possible de goyaviers dans les zones encore intactes. Ensuite, un reboisement sera effectué mais avec des plantes endémiques ou indigènes issues d'une pépinière créée et gérée par Raumatariki.
D'autres espèces aussi très intéressantes habitent Rapa et ne sont pas faciles à voir ailleurs en Polynésie, même si elles ne sont pas forcément en danger d'extinction ou endémiques. C'est sans conteste l'île la plus riche en marouettes fuligineuses ou *kotokoto* de toute la Polynésie. Ces oiseaux se plaisent dans les tarodières – les plantations de taro – où ils émettent de curieux petits bruits qui donnent une vie particulière à ces lieux désormais silencieux dans la plupart des îles de Polynésie française. Le coucou de Nouvelle-Zélande (appelé *ko'eko'e* à Rapa) visite la Polynésie vers mars-avril, pour repartir ensuite en octobre-décembre. Grâce à une température plus fraîche et la proximité de la Nouvelle-Zélande, le nombre de coucous est beaucoup plus important à Rapa. L'avifaune de Rapa est donc riche et unique. Sa préservation apparaît comme essentielle pour le Pays. ■

Tehani Withers (chargée de la restauration des îlots SOP Manu) et Caroline Blanvillain (chargée des oiseaux terrestres SOP Manu)

Pour plus d'informations : Association Manu : contact@manu.pf
FB : Manu-SOP - www.manu.pf

The second objective will be to pluck or cut as many strawberry guava plants as possible and to reforest empty areas with endemic or indigenous plants. A plant nursery was already created and managed by Raumatariki, and will be further developed by the two associations.
Back to birds, other very interesting species live in Rapa and are not easy to observe elsewhere in Polynesia, even if these are not necessarily in danger of extinction or endemic. It is undoubtedly the island with the most spotless crake birds, or *kotokoto* in Rapa, of all Polynesia. These birds enjoy the taro plantations where they emit curious little noises, a bird song that brings life onto the island. Many islands across French Polynesia are now silent because of their dwindling numbers, often due to invasive species and the disappearance of natural wetlands. The New Zealand cuckoo (called *Ko'eko'e* in Rapa) visits Polynesia around March-April and then returns in October-December. Thanks to a cooler temperature and the proximity of New Zealand to Rapa, the number of cuckoo is much more important. In conclusion, Rapa's avifauna is rich and unique, and its preservation is essential for the country. Thanks again to Air Tahiti for sharing this important knowledge through their magazines! ■

Tehani Withers (Island Restoration Manager SOP Manu) & Caroline Blanvillain (Terrestrial Birds Project Manager SOP Manu).

For more information see : Association Manu : contact@manu.pf
FB : Manu-SOP - www.manu.pf

FARE Discount

Mobilier et Décoration

MOBILIER D'EXTERIEUR - MOBILIER LAQUE - SOFAS - CHAISES DESIGN - RIDEAUX ET VOILAGES - TAPIS SHAGGY - DECORATION TENDANCE

Sofa convertible BEATRICE
L260 x M163
Beige - Gris - Taupe

Sofa modulable SOMONA
L358 x H89
Beige - Gris foncé - chocolat

Sofa convertible ERIKA
L254 x M165 x H102
Beige - Gris - Taupe

Sofa d'angle
L228 x M150
Plusieurs colors

Sofa d'angle
L281 x M163
Plusieurs coloris

Sofa d'angle
L293x M275
Disponible en gris clair - gris - gris foncé

Venez découvrir notre nouvelle collection made in Italie :

Bureau Mi Place
L120 x P60 x H76

Bahut SATURNIA
L125 x P45 x H125

Meuble TV COMODO
L140 x P42 x H52

Papeete 40 83 98 00
email : fare.discount@mail.pf
site : www.fare-discount.net

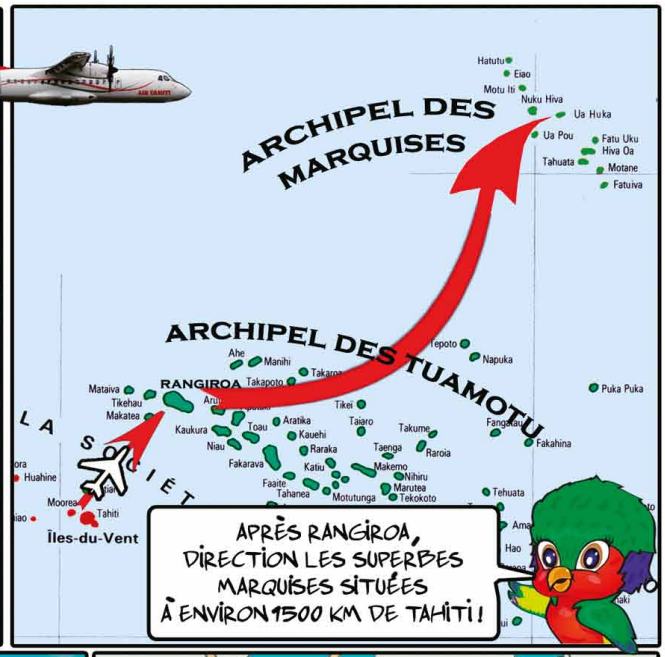
Le Chic, le Choc et un tout petit Chèque.

OUVERT DU LUNDI AU VENDREDI DE 8H A 17H ET LE SAMEDI DE 8H A 16H

ESPÈCES MENACÉES 3.0

DERNIÈRE ÎLE DES "TUAMOTU" À SURVOLER ET ON PART EN LIGNE DROITE SUR LES MARQUISES LES COUSINES !

"HENUA ENANA" ! TERRE DES HOMMES !



NOUS VOICI À L'ÎLE AUX OISEAUX OU "MOTU TEUAUA"

"KAOHA NUI" MADAME KAVEKA ! JE SUPPOSE QU'EN L'ABSENCE DE RATS NOIRS À UA HUKA VOUS VIVEZ PAISIBLEMENT

NON ! NOUS SOMMES TOUJOURS EN ALERTE CAR LES MENACES SONT NOMBREUSES COMME CELLE QUE REPRÉSENTE POUR NOUS LE HIBOU IMPLANTÉ À HIVA OA.

ET TOI "PTILOPE" ES-TU EN SECURITÉ ICI ??

LE PARC DE VAIKIVI, CRÉÉ À UA-HUKA EN 1997, EST UN SANCTUAIRE DANS LEQUEL NOUS POUVONS VIVRE EN TOUTE TRANQUILITÉ

LA PROTECTION DES OISEAUX EST L'AFFAIRE DE TOUS AUX MARQUISES ! LE "UPE" DE NUKU HIVA VOIT SES EFFECTIFS EN HAUSSE CES DERNIÈRES ANNÉES ET LES EFFORTS SE MULTIPLIENT POUR SAUVER LE MONARQUE DE FATUIVA

!!!

C'EST CHOUETTE DIS DONC ! YOUPI !

COMME QUOI L'HOMME EST CAPABLE DU MEILLEUR !

IL SUFFIT DE REGARDER CES OEUVRES POUR S'EN RENDRE COMPTE !

TOPE-LÀ COUSINE !

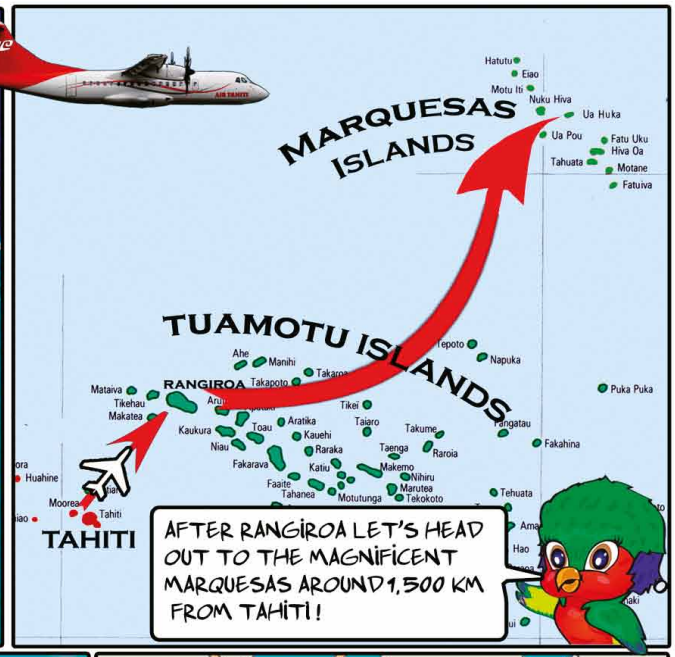
Direction de l'environnement

PROIA / MUNOZ

ENDANGERED SPECIES 3.0

HEY COUSINS, THE LAST "TUAMOTU" ISLAND TO FLY OVER THEN, STRAIGHT ON TO THE MARQUESAS!

"HENUA 'ENANA" ! THE LAND OF MEN!



HERE WE ARE AT BIRD ISLAND OR "MOTUTEUAUA"

"KAOHANUI" MADAM KAVEKA! I SUPPOSE THAT WITHOUT BLACK RATS IN UA HUKA YOU ALL LIVE PEACEFULLY

NO! WE STILL HAVE TO BE WARY. THERE ARE MANY THREATS, FOR INSTANCE THERE IS THE OWL THAT IS NOW FOUND ON HIVA OA

AND YOU DOVE ARE YOU SAFE HERE?

VAIKIVIPARK, ESTABLISHED ON UA HUKA IN 1997, IS A SANCTUARY WHERE WE CAN LIVE IN TRANQUILITY

PROTECTING THE BIRDS IS EVERYONE'S BUSINESS, IN THE MARQUESAS! RECENTLY THE NUMBERS OF NUKU HIVA'S "UPE" HAVE INCREASED JUST LIKE THE EFFORTS TO SAVE FATUIVA'S MONARCH

!!!

THAT'S AWESOME, ALRIGHT HURRAY!

JUST GOES TO SHOW, MAN CAN DO GREAT THINGS!

YOU JUST NEED TO LOOK AT THESE PIECES OF ART TO REALIZE THAT!

GIVE ME FIVE, COUZ!

Direction de l'environnement

PROIA / MUNOZ

AGENDA

© P. BACCHET

Du 2 au 8 janvier / January 2-8

TERE A'ATI

Chaque année à Rurutu, dans les Australes, un tour de l'île est organisé pour fêter la nouvelle année. Cette manifestation culturelle et historique se déroule à pied ou en bus, avec des arrêts sur les sites historiques et naturels importants de l'île et dans les trois villages où certains habitants accueillent volontiers les visiteurs dans leurs demeures richement décorées pour l'occasion, en les saupoudrant de talc !

TERE A'ATI : Every year on the island of Rurutu in the Australs, there is a tour of the island to celebrate the New Year. This cultural and historic event takes place on foot or in a bus, with stops at important historic and nature sites around the island as well as the island's three major villages where residents warmly greet visitors into their richly decorated homes while showering them with talc!

RURUTU, AUSTRALES

Information : Comité du tourisme de Rurutu, tél : 40 94 06 51

© TAHITI TOURISME

Le 30 janvier / January 30

TERE FA'ATI

Le tour de l'île est de tradition au moment des fêtes de fin d'année à Tahiti. L'occasion d'aller voir toute la famille pour souhaiter à ses proches de passer une belle année. La tradition est aujourd'hui fêtée par tous ceux qui le souhaitent en prenant place dans un « truck », un bus en fait, à côté de musiciens mettant l'ambiance avec les ukulélés, pour un tour de l'île inoubliable. Des arrêts sur les sites touristiques agrémentent la sortie.

TERE FA'ATI: Traditionally, a tour of the island of Tahiti took place at the beginning of each year. It was the occasion to visit all family members and wish them a Happy New Year. Today, it is celebrated by anyone who wants to take part through hopping in a "truck" (traditional bus) next to musicians who will create a ukulele ambiance. This makes for an unforgettable island tour, stopping at tourist sites along the way.

TAHITI, PAPEETE

Information: www.tahiti-tourisme.pf

© DR

Du 3 au 11 février

February 3-11

FESTIVAL INTERNATIONAL DU FILM OCÉANIEN (FIFO)

La 15e édition du Festival international du film océanien va se dérouler au début du mois de février comme chaque année. De nombreux documentaires et films vont être projetés durant une semaine. Le festival propose un grand voyage à travers l'Océanie, ses multiples pays, îles, peuples et cultures. Un voyage intérieur aussi avec des documentaires bouleversants, épatants, énervants. « Faire parler de l'Océanie et de ses peuples pour les rendre visibles aux yeux du monde, voici la raison d'être de l'épopée Fifo. Le festival offre aux Océaniens une scène pour faire vivre leurs cultures et une voix pour exprimer leurs préoccupations », explique la direction de l'association Fifo qui organise le festival. Les meilleurs documentaires et leurs réalisateurs sont primés. Le public peut lui aussi voter. Le Fifo joue un rôle économique en développant le marché de l'audiovisuel océanien. Rencontres, débats, ateliers, colloques, expositions, rythment eux aussi le festival.

INTERNATIONAL DOCUMENTARY FILM FESTIVAL OF OCEANIA (FIFO): The 15th edition of the International Documentary Film Festival of Oceania (FIFO) will take place the beginning of February. Numerous documentaries and films will be screened during the entire week. This festival offers a journey across Oceania and its many countries, islands, peoples and cultures. FIFO also takes you on an interior journey with documentary themes that are deeply moving, awe-inspiring and disturbing. FIFO organizers explain: "To talk about Oceania and its peoples and to make them visible to the eyes of the world is the focus of the epic FIFO. The festival provides Pacific Islanders with a stage to bring their cultures to life and a voice to express their concerns." The best documentaries and their directors receive awards. The public can also vote. FIFO plays an economic role through developing the audiovisual market in Oceania. Meetings, debates, workshops, symposiums and exhibitions also parallel the festival.

TAHITI, PAPEETE

Information: www.fifo-tahiti.com

RAINDROP

COLLECTION

Michel Fouchard

TAHITIAN PEARL EXPERT • SINCE 1971

2, RUE DU 22 SEPTEMBRE • PHONE : +(689) 40 45 18 56

WWW.MICHELFOUCHARD.COM • DUTY FREE

© DR

Du 1er au 14 février / February 1-14

FESTIVAL DE LA FLEUR ET DE L'ARTISANAT

Cet atelier formé par le peintre Jean-Luc Bousquet présentera ses œuvres, des huiles lumineuses et fines. L'association Te Anuanua Art a été créée en 2003 à Moorea. Elle regroupe des artistes peintres passionnés de peinture, qui profitent du savoir-faire de Jean-Luc Bousquet. Ce peintre est un spécialiste de la peinture à l'huile.

FESTIVAL OF FLOWERS AND ARTISAN CRAFTS: The association of neighborhoods in Papeete is holding this event to promote the flowers and artisan creations from different neighborhoods around town. Valentine's Day will arrive early this year on February 1st !

TAHITI, PAPEETE
Information : adams.myrna@yahoo.fr

© DR

Du 9 au 14 février / February 9-14

SALON DE LA SAINT-VALENTIN

Les artisans viennent présenter leurs plus belles créations, quelques jours avant la fête des amoureux. Une occasion parfaite de trouver un bijou unique pour faire plaisir à sa ou son fiancé(e). Mais l'occasion aussi d'admirer la créativité et le talent des artisans polynésiens.

ST. VALENTINE'S FAIR: Artisans come together a few days before Valentine's Day to present their most beautiful designs. This is the perfect time to find a unique piece of jewelry for a special love. This is also a chance to admire the creativity and talent of Polynesian artisans..

ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE, PAPEETE, TAHITI
Information: Association bijouterie d'art polynésien. - Tél: 40 58 42 38

© G.BOSSY

Du 16 février au 3 mars
February 16-March 3

NOUVEL AN CHINOIS

La communauté chinoise de la Polynésie française fête chaque année le nouvel an chinois, devenue une fête traditionnelle du fenua. Cette année, nous célébrerons l'année du Singe de feu. Ces festivités permettent de fêter la nouvelle année dignement mais aussi de promouvoir toute la culture chinoise à travers la danse, la cuisine, les arts et les rites ancestraux.

CHINESE NEW YEAR: Every year, the Chinese community in French Polynesia celebrates Chinese New Year. It has become a traditional celebration for the entire fenua (homeland). This year, we will celebrate the year of the dog. These festivities allow us to gracefully bring in the New Year as well as promote Chinese culture though dance, cuisine, the arts and ancestral rites.

PAPEETE, TAHITI
Information: Si Ni Tong Association - Tél: 40 42 74 18

© LUDOVIC CHAN

Le 17 février / February 17

CONCERT DES CLASSES DE PIANO

Le piano a son propre univers et son propre concert au Conservatoire artistique de la Polynésie française. Les spectateurs pourront entendre les jeunes virtuoses de l'école interprétant les plus grands compositeurs de l'époque baroque au contemporain en passant par le classique et le romantique.

PIANO CLASS CONCERT: The piano has its own world and its own concert at the artistic conservatory of French Polynesia. Spectators can listen to young virtuosos from the academy interpret the big composers from the baroque era to modern day from classical to romantic.

TAHITI, PUNAAUIA, MÉRIDIEN
Information : www.conservatoire.pf

www.art2vie.pf
GARANTIE 2 ANS
red paddle co
les planches gonflables
les + authentiques
les + performantes
du marché !
Entrée Z.I. de la Punaruu Punaaauia
ART 2 VIE
40 42 23 72

BILLABONG TAHITI
CENTRE VAIMA
OUR WAY OF LIFE
NOTRE STYLE DE VIE !
CENTRE VAIMA - PAPEETE
40 43 07 30

Sur www.airtahiti.pf
gagnez du temps avec l'enregistrement en ligne!
Imprimez votre carte d'accès à bord
E-services Air Tahiti, gagnez du temps pour mieux voyager !
www.airtahiti.pf
AIR TAHITI
Air Tahiti, le lien entre les îles. Te natiraa o te mau motu

MBC YACHT CLUB
MOOREA BEACH CAFÉ
by Bruno Jamais
Lunch - Sunset - Dinner - Cocktails...
7/7 • 11:30 am to 9:30 pm • Non Stop
MOOREA • PK6 Côté Mer
Phone: (+689) 40 562 999
www.mooreabeachcafe.com

© G. BOISSY

Le 24 février / February 24

TENTATIVE DU RECORD DU MONDE DE JOUEURS DE UKULÉLÉ

Le 11 avril 2015, les Polynésiens battaient le record du monde de ukulélé en réunissant 4 750 joueurs qui ont joué ensemble et interprété la chanson Bora Bora. Mais depuis, les Chinois ont fait mieux, réunissant 6 125 joueurs... La Polynésie a alors relevé à nouveau le défi et donne rendez-vous le 24 février au stade Pater à Pirae pour reprendre le titre.

NEW WORLD RECORD ATTEMPT: UKULELE PLAYERS: On April 11, 2015 French Polynesians beat the world ukulele record through gathering 4,750 players who performed the song "Bora Bora" together. However, since then, the Chinese beat us through uniting 6,125 players...French Polynesia is rising to the challenge on February 24 at Pater Stadium in Pirae to attempt to reclaim the title.

TAHITI, PIRAE
Information : www.presidence.pf

TFG 2015 © MEL

Du 25 au 27 février / February 25-27

TAHITI FESTIVAL GUITARE

Voici un événement qui est un tremplin autant qu'une scène pour les meilleurs artistes internationaux. Un concours du meilleur jeune guitariste : Tahiti Espoirs Guitare, tient en haleine le public et les candidats et des artistes internationaux se joignent aux jeunes talents pour de magnifiques soirées musicales.

TAHITI GUITAR FESTIVAL: This event is a stepping stone as much as a stage for the best international artists. A competition for the best young guitarist, Tahiti Espoirs Guitare, keeps the audience and competitors in suspense as international artists join young talent for magnificent evenings of music.

LE MÉRIDIEN, PUNAAUIA, TAHITI
Information : www.tahitifestivalguitare.org

© Y. PEREZ

Le 2 mars / March 2

CONCERT TO'ARE : VAIANA PEREZ

La Maison de la culture offre une scène aux jeunes artistes polynésiens. Ces talents ont l'opportunité de se produire devant un public dans un cadre professionnel. Vaiana Perez a été l'artiste choisie pour cette troisième édition.

TO'ARE CONCERT: VAIANA PEREZ: La Maison de la Culture provides a stage for young Polynesian performing artists. These talented young people have the opportunity to perform in front of an audience in a professional setting. Vaiana Perez is the selected artist for this third edition of To'are.

TAHITI, PAPEETE, MAISON DE LA CULTURE
Information: www.maisondelaculture.pf

© P. BACCHET

Le 5 mars / March 5

L'ARRIVÉE DE L'ÉVANGILE

Tous les ans, l'Église protestante *mā'ohi* commémore l'arrivée des missionnaires anglais à Tahiti. C'est à Matavai que le Duff s'est ancré il y a 219 ans. Une grande célébration liturgique est au programme avec des animations et des spectacles. Une journée fériée en Polynésie française.

ARRIVAL OF THE GOSPEL: Every year, the Mä'ohi Protestant Church commemorates the arrival of the first English Protestant missionaries in Tahiti. The Duff set anchor in Matavai Bay 219 years ago. A widespread liturgical celebration is on the program with entertainment and performances. This is a national holiday in French Polynesia.

TAHITI
Information: Église Protestante Ma'ohi – Tél: (689) 40.46.06.00

© DR

Le 9 mars / March 9

CONCERT DE LA FEMME

Septième édition du concert de la femme, organisé par le club Soroptimist International et le Conservatoire artistique de la Polynésie française pour fêter la journée internationale de la femme. Une partie est dédiée à la musique tahitienne et une autre à la musique classique ou actuelle. Les recettes de ce concert sont toujours reversées à une association.

CONCERT DE LA FEMME : This is the 7th edition of Concert de la Femme, organized by Soroptimist International and the Artistic Conservatory of French Polynesia (CAPF) to celebrate International Women's Day. One part is dedicated to Tahitian music and another to classical and current music. All proceeds from this concert are donated to a non-profit organization.

TAHITI, MAIRIE DE PIRAE
Information: www.conservatoire.pf

© DR

Le 10 mars / March 10

LA TAHITIENNE

La course appelée La Tahitienne est devenue le rendez-vous sportif féminin de l'année. Ce n'est pas une course ordinaire, c'est un événement solidaire. C'est l'association sportive courir en Polynésie (ASCEP) qui organise cette course d'environ 4 km. Les fonds recueillis sont reversés à l'Apac, une association qui aide les malades atteints du cancer. L'année dernière, La Tahitienne a réuni plus de 6 000 participantes.

LA TAHITIENNE: La Tahitienne has become the major female sports event of the year. This is not an ordinary run, it is a run of solidarity. ASCEP (French Polynesia's running association) organizes this 4K race and all proceeds go to APAC, an association that helps cancer patients. Last year, La Tahitienne drew more than 6,000 runners.

PIRAE, TAHITI
Information: ASCEP Facebook page.

© ANAPA PRODUCTION

Le 10 mars / March 10

HEIVA TAURE'A

Place aux formations issues des différents collèges ! Les enfants vont investir la scène habituellement réservée aux orchestres lors du Heiva i Tahiti pour montrer leur savoir-faire dans les arts traditionnelles polynésiens. Percussions, danses, chant, orero... Il y aura du beau spectacle. Le tout sous l'œil d'un jury de professionnels chargé de primer les meilleurs. C'est la première édition du Heiva Taure'a.

HEIVA TAURE'A: It is time to turn the stage over to the Middle Schools! Children will take the stage usually reserved for orchestras during the Heiva i Tahiti. They will demonstrate their skills in traditional Polynesian performing arts. Percussion, dances, singing, orero (orations)... This will be beautiful show, all taking place under the watchful eye of a jury of professionals in charge of recognizing the best performers. This is the first edition of Heiva Taure'a.

TAHITI, PAPEETE, TOATA
Information: www.maisondelaculture.pf

©TIM-MCKENNA

Du 15 au 17 mars / March 15-17

FESTIVAL DU 'URU ET DES CULTURES VIVRIÈRES LOCALES

Sixième édition pour ce festival qui met en avant les produits du terroir polynésien, notamment le 'uru. Cet événement souhaite encourager les Polynésiens à se réapproprier leur environnement naturel et notamment les cultures vivrières traditionnelles. Ces quelques jours permettent d'apprendre beaucoup de choses sur ces fruits et légumes du fenua.

FESTIVAL OF 'URU AND LOCAL AGRICULTURE: This is the festival's 6th edition that highlights local Polynesian produce, especially 'uru (breadfruit). This event has a goal to encourage Polynesians to reclaim their natural environment, especially local traditional horticulture. These few days provide the opportunity to learn a lot about fruits and vegetables grown in the fenua.

TAHITI, PAPEETE, MAISON DE LA CULTURE
Information : www.maisondelaculture.pf

© STÉPHANE SAYEB

Le 17 mars / March 17

CONCERT DES PETITS ENSEMBLES

Ce concert permet aux élèves du conservatoire de jouer ensemble devant un public familial. Flûtes, clarinettes, violoncelles, cordes, mais aussi les chanteurs de l'atelier lyrique et les élèves des percussions traditionnelles et de ukulélé sont réunis dans un seul et même concert.

CONCERT OF SMALL ENSEMBLES: This concert assembles students from the Artistic Conservatory of French Polynesia to perform in an intimate setting. Flutes, clarinets, cellos, strings, singers from the vocal classes and traditional percussion and ukulele students will perform together during this event.

TAHITI, PUNAAUIA, LE MÉRIDIEN
Information: www.conservatoire.pf

© DR

Le 19 mars / March 19

EARTH HOUR

L'événement mondial est aussi organisé sur la Polynésie française. L'idée est de sensibiliser à notre consommation énergétique beaucoup trop importante comparée aux ressources de la planète. Lors du Earth Hour, il faut éteindre ses lumières pendant une heure. Mais l'événement est aussi l'occasion de concerts, d'expositions, d'animations... Le tout consacré à l'environnement.

EARTH HOUR: French Polynesia also participates in this global event. The purpose is to raise awareness about how our energy consumption is excessive compared to the planet's resources. During earth hour, everyone must turn off all lights for one hour. However, the event is also the occasion for concerts, exhibitions and entertainment...everything dedicated to the environment

TAHITI
Information: Earth Hour Tahiti Facebook page

© DR

Les 17 et 18 mars
March 17 and 18

WATERMAN TAHITI TOUR

La Waterman Tahiti Tour 2018, round 1, saison 4, aura lieu sur la côte est de Tahiti, à Papenoo. Au programme : du *stand up paddle*, du *prone*, de la natation et toujours plus de kilomètres à parcourir. Le tout est agrémenté de défis que les participants ne découvrent qu'une fois sur place. « N'attendez rien, soyez près à tout », est le slogan de ce championnat hors du commun qui réunit les meilleurs watermen.

WATERMAN TAHITI TOUR: The 2018 Waterman Tahiti Tour, round 1, season 5 will take place on Tahiti's east coast at Papenoo. On the program: standup paddle boarding, prone boarding, swimming and always longer distances. All events include challenges that participants discover on site. "Expect nothing and be ready for anything" is the motto of this uncommon championship. The WTT gathers the best Watermen in the world.

PAPENOO, TAHITI
Information: Waterman Tahiti Tour Facebook page

Les 22 et 23 mars
March 22 and 23
ROCK EN SCÈNE

Lancé il y a trois ans au conservatoire artistique de la Polynésie française, le département des musiques actuelles, dirigé par Sébastien Vignals, permet à de jeunes musiciens, préparés par un enseignant de l'établissement, de pratiquer de la musique moderne et en groupe. Les deux soirées de concert rock sur scène, donnés au petit théâtre en coproduction avec la Maison de la culture, permettent à ces musiciens de s'exprimer et de montrer leur talent à tous les fans de rock 'n' roll.

ROCK ON STAGE: The idea debuted three years ago at the Artistic Conservatory of French Polynesia. The department of contemporary music, directed by Sebastien Vignals, created Rock on Stage to give young musicians trained by a teacher of the academy the opportunity to play modern music in a band. A two-night rock concert performed in the small theater and coproduced with La Maison de la culture permits these musicians to express themselves and show off their talents to all rock 'n' roll fans.

PETIT THÉÂTRE, PAPEETE, TAHITI
Information: www.conservatoire.pf

© CLARAJ

© DR

Les 13, 14 et 29 mars
March 13, 14 and 29
TAHITI COMEDY SHOW

Les Polynésiens ont de l'humour et savent aussi faire le show ! Le Tahiti Comedy Show en est à sa quatrième édition et le public est toujours au rendez-vous. Véritable tremplin pour des jeunes talentueux, le gagnant remporte de quoi renforcer sa fibre humoristique avec la possibilité de faire un stage à Paris. Les sélections se déroulent les 13 et 14 mars et la finale le 29 mars. Une production de la Maison de la culture en partenariat avec l'Union polynésienne de la jeunesse.

TAHITI COMEDY SHOW: Polynesians have a sense of humor and also know how to put on a show! The Tahiti Comedy Show is in its 4th edition and the public is always invited. This is a true springboard for young talent. The winner receives what is needed to strengthen his or her funny bone with the possibility of participating in a workshop in Paris. Selections will take place on March 13 and 14 and the finale is on March 20. This production is brought to you by La Maison de la Culture and the Union of Polynesian Youth.

TAHITI, PAPEETE, GRAND ET PETIT THÉÂTRES, MAISON DE LA CULTURE
Information: www.maisondelaculture.pf

© DR

Les 16 et 17 mars / March 16 and 17
RENCONTRES INTERNATIONALES DE DANSE

L'Académie de danse Annie Fayn présente les cinquièmes Rencontres internationales de danse. Ce rendez-vous est organisé tous les deux ans par l'académie avec la New Zealand School of dance. L'idée est de mettre en placer une rencontre des passionnés de danse et aussi de retrouver d'anciens danseurs de Tahiti qui font carrière à l'étranger. Deux spectacles vont être proposés : un ballet de danse classique – Coppélia – et une création contemporaine.

INTERNATIONAL ENCOUNTERS OF DANCE: The Annie Fayn Dance Academy presents the fifth International Encounters of Dance. The academy organizes this event every two years in collaboration with the New Zealand School of Dance. The idea is connect dance enthusiasts and to find former dancers from Tahiti who make careers abroad. Two shows will take place—a ballet of classical dance, Coppélia, and a contemporary creation.

GRAND THÉÂTRE, LA MAISON DE LA CULTURE, PAPEETE, TAHITI
Information: www.ecole-annie-fayn.com

SPONSORING

TOUT AU LONG DE L'ANNÉE, AIR TAHITI APPORTE SON SOUTIEN À DIFFÉRENTES MANIFESTATIONS ET ÉVÈNEMENTS EN POLYNÉSIE FRANÇAISE, PREUVE DE SON IMPLICATION DANS LA VIE ÉCONOMIQUE, CULTURELLE ET SOCIALE DU PAYS. ZOOM SUR QUELQUES-UNES DE CES OPÉRATIONS.

ALL YEAR LONG, AIR TAHITI BRINGS ITS SUPPORT TO VARIOUS EVENTS IN FRENCH POLYNESIA, SHOWING ITS INVOLVEMENT IN THE ECONOMIC, CULTURAL AND SOCIAL LIFE OF THE COUNTRY. FOCUS ON SOME OF THESE OPERATIONS.

Raid Vaipahi 2017

Près de 350 athlètes étaient en lice pour cette 3e édition du Raid Vaipahi organisée le 28 octobre 2017. Cette course raid empruntait tout d'abord un trajet en bord de mer sur la côte Ouest de Tahiti, au départ du jardin botanique de Papeari puis suivait un itinéraire montagneux dans l'environnement escarpé des Jardins de Vaipahi – dont il porte le nom – au PK 49, à Mataiea. Deux itinéraires étaient proposés pour ce raid : un dit « Elite » d'environ 13 km (à partir de 18 ans) et un « Découverte » d'environ 7 km (à partir de 16 ans). Il s'agissait d'une course par équipe de deux. A noter que le temps retenu pour chaque binôme est celui du dernier des deux coureurs a passé la ligne d'arrivée d'où l'importance pour les coéquipiers de s'entraider. Une marche individuelle de 5 km était également possible. Outre son aspect sportif, cet événement est aussi l'occasion, pour tous, de découvrir les Jardins d'eaux de Vaipahi : un parc magnifique de 45 hectares, ouvert depuis 2007, qui met en valeur de nombreuses espèces végétales s'épanouissant autour de bassins alimentés par une eau venue du lac Vaihiria, niché au cœur de l'île. Le Raid Vaipahi est organisé par le Rotary Club de Taravao, en partenariat avec l'association sportive Tamarii Punaruu, affiliée à la Fédération d'athlétisme de Polynésie française. Notre compagnie a apporté son soutien à ce bel événement sportif qui apporte également un éclairage intéressant sur le patrimoine naturel de l'île de Tahiti avec ces deux parcs que sont Vaipahi et le Jardin Botanique. Une double ambition qui ne pouvait qu'appeler notre engagement. ■

Vaipahi Run 2017

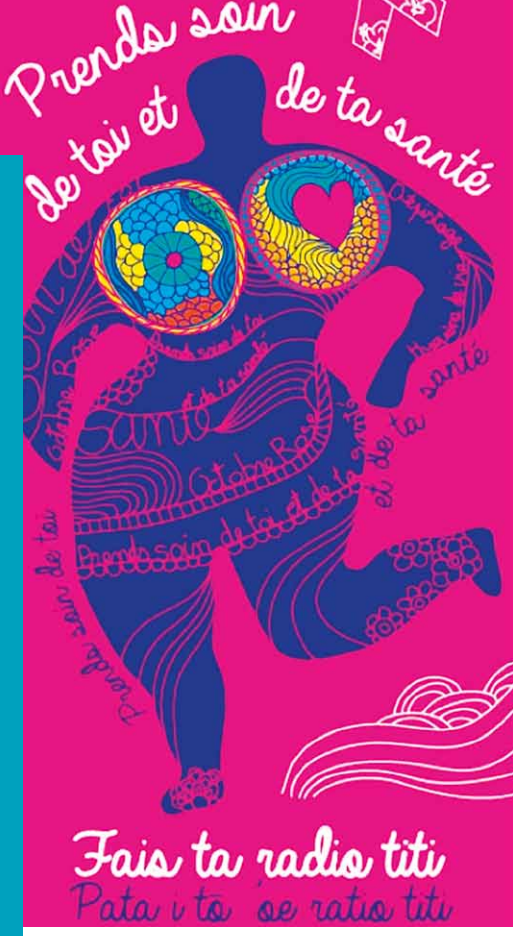
Nearly 350 athletes competed in this 3rd edition of the Vaipahi Run, held on October 28, 2017. The race course started by the seafront, on Tahiti's West coast, at Papeari's botanic garden, then followed a mountainous circuit through the steep landscape of the Vaipahi Gardens – which gives the race its name, the gardens are situated at PK 49, in Mataiea. Two different courses were possible: the « Elite » course, around 13 km (18 years and older) and the « Discovery » course, around 7 km (16 years and older). It was a race that was run in pairs, the time of the second in the team determining the placement, encouraging competing pairs to work together. There was also a 5 km walking race for individuals. Besides the sporting aspect, this event allows the discovery of Vaipahi Gardens: a magnificent park spread over 45 hectares, open since 2007, that displays many plant species that thrive around the pools that are fed by Lake Vaihiria, nestled in the center of the island. The Vaipahi Raid is organized by Taravao's Rotary Club, in partnership with the Tamarii Punaruu association, affiliated with the French Polynesian Athletics Federation. Our company offered support to this fine sporting event, equally because it highlights the natural heritage of the island of Tahiti, with its two parks, Vaipahi and the Botanic Gardens. Two good reasons that make it worthy of our attention. ■

26e Fête de la Science

La Polynésie française participe depuis plus d'un quart de siècle à cet évènement national dont l'objectif est de promouvoir la science auprès du grand public. En 2017, son organisation a encore été confiée à l'association polynésienne Proscience. Pour sa 26e édition, cette rencontre entre le public et les scientifiques s'est donc tenue à Tahiti du 11 au 13 octobre dans le hall de l'Assemblée, à Papeete. Elle portait sur un thème fédérateur : « La science et l'innovation au service de la société ». Les visiteurs ont ainsi pu découvrir quelques-unes des nouveautés apportées par la science ; mais aussi, prendre le temps de s'interroger sur la maîtrise réelle que les citoyens peuvent exercer sur l'évolution de nos sociétés bousculées par ces avancées scientifiques. Chaque année, cet événement connait un réel succès auprès de la population (près de 3 000 visiteurs à Tahiti), en particulier les écoliers, collégiens et lycéens. À noter également que le Centre de Recherches Insulaires et Observatoire de l'Environnement (Criobe) de Moorea, l'un des plus éminents laboratoires français pour l'étude des écosystèmes coralliens, a organisé aussi une grande journée portes-ouvertes à Opunohu, le vendredi 13 octobre. Les Îles Sous-le-Vent (à Raiatea), les Tuamotu (à Rangiroa) et les îles Australes (à Tubuai), n'ont pas été oubliées et ont pu accueillir, en novembre, une version décentralisée de la Fête de la Science. Air Tahiti est un fidèle partenaire de cet événement mettant en valeur les sciences. Il est très apprécié par le public scolaire, une catégorie de population qui représente l'avenir de notre Territoire. ■

26th Festival of Science

For over a quarter of a century French Polynesia participates in this National event, that aims to promote science to the general public in France. In 2017, it was once again organized by the Polynesian association Proscience. For this 26th edition, the encounter with the scientists and public occurred between the 11th and 13th of October in the foyer of the Government Assembly, Papeete. The universal theme was: "Science and innovation benefiting society". Visitors could discover several of these scientific innovations; but also, ask themselves to what degree citizens have control over the development of our societies, overturned by all these scientific advances. Every year, this event is very popular (with some 3,000 visitors in Tahiti), in particular with high-school students. Notably, the *Centre de Recherches Insulaires et Observatoire de l'Environnement* (Criobe) in Moorea, one of the most eminent French laboratories studying coral ecosystems, organized an open day in the Opunohu valley, on Friday October 13th. The Leeward Society Islands (Raiatea), the Tuamotus (Rangiroa) and the Austral Islands (Tubuai), weren't forgotten, welcoming a touring version of the Science Festival in November. Air Tahiti is a faithful supporter of this event, that promotes sciences, and is extremely important for school students, a section of the population that represent the future of our Territory. ■



Octobre Rose

L'opération de sensibilisation « Octobre rose » est un rendez-vous annuel mondial pour la mobilisation contre le cancer du sein. Il donne lieu à différentes manifestations en hommage aux patientes atteintes de cancer du sein, sous le symbole d'un ruban rose. Le comité de Polynésie française de la Ligue contre le cancer a mis en place, en octobre 2017 au Centre hospitalier (CHPF) de Tahiti, des stands d'information ainsi que des conférences et des spectacles de chants et danses pour sensibiliser les femmes à l'importance du dépistage. Il a aussi organisé une opération de vente de t-shirts dans différents lieux ainsi que dans les grandes surfaces de Tahiti afin de récolter des fonds au profit de la Ligue. En outre, durant ce même mois, le comité a été l'initiateur d'une campagne de sensibilisation au dépistage, baptisée « Radio titi ». Jusqu'en 2011, le cancer du sein était la première cause de mortalité par cancer chez la femme en Polynésie française. Aujourd'hui, malgré un certain progrès, la maladie demeure en deuxième position, après le cancer du poumon, faute d'un nombre de dépistage suffisant : 7 000 femmes seulement se sont faites dépister en 2016 sur les 30 000 de plus de 50 ans présentes en Polynésie. A partir de cet âge, l'examen est pourtant gratuit tous les deux ans mais seulement un tiers des femmes concernées en profite. Air Tahiti, pleinement consciente de sa responsabilité sociétale, a donc tout naturellement souhaité être aux côtés des initiateurs de cette opération visant à améliorer la santé des populations de nos îles. ■

Pink October

Breast cancer awareness "Pink October" is a worldwide, annual event, aiming to help promote the prevention of this illness. Various events are organized, to remember breast cancer sufferers, using the pink ribbon as a symbol. The French Polynesian Anti-Cancer League, proposed different activities in October 2017, at Tahiti's hospital center (CHPF), with information booths, conferences, and performance arts reminding women about the importance of getting regular check-ups. There were also t-shirts sold in Tahiti's shops and large stores, to raise funds for the League. A communication campaign, «Radio titi» was also launched during the month. Up until 2011, breast cancer was the most important cause of death in French Polynesian women. Despite making progress, this illness remains the second cause of death, mainly due to insufficiently frequent check-ups: Just 7,000 women were tested in 2016, out of the 30,000 women over 50, living in French Polynesia. Tests every two years are free of charge, for women over 50, however, less than one third take advantage of this service. The big objective is to get cancer diagnosed more rapidly, and thereby reduce the death rate that it causes. Air Tahiti quite naturally wanted to stand by the those who have initiated a program striving to improve life expectancy in our islands. ■

Parrainage des majors de l'Université de la Polynésie française

L'Université de la Polynésie française (UPF) accueille 13 filières générales. Chaque année, cet établissement d'enseignement supérieur organise une remise des prix afin de récompenser les majors de promotion de licence dans chacune d'entre elles. À cette fin, elle prend attache tous les ans avec 13 entreprises privées souhaitant parrainer l'un de ces majors. Il s'agit de l'une des missions menées par l'UPF pour tisser des liens avec le monde de l'entreprise et promouvoir l'insertion professionnelle de ses diplômés. Ce dispositif existe depuis 2007. La cérémonie du parrainage des majors est organisée lors de la rentrée solennelle de l'université, en septembre. A cette occasion, ils reçoivent de l'entreprise qui les parraine une aide financière (100 000 Fcfp/env. 833 euros) pour les aider dans la poursuite de leurs études ou leur permettre d'entrer plus sereinement dans la vie active.
Pour sa part, Air Tahiti, entreprise très attachée à la culture et aux langues polynésiennes, parraine le major de la filière Reo Ma'ohi (langue tahitienne) en lui offrant deux billets d'avion pour une destination de son choix en Polynésie. Cette année, Air Tahiti a donc eu le plaisir de récompenser Vaikylanie Tao. ■

Sponsoring graduates of the Université de la Polynésie

The University of French Polynesia *(Université de la Polynésie française, UPF)* proposes 13 fields of study. Annually, this higher education establishment organizes an award ceremony, to reward the best graduates in each of these fields. To this end, they find 13 private businesses willing to sponsor a top student. It is one the initiative that *UPF* has put in place, with the objective of creating links with local businesses, and improving the integration of their graduates into the workforce. The program exists since 2007. The sponsorship ceremony takes place in September, at the beginning of the academic year, during which the top students are given financial sponsorship by the different companies (100 000 Fcfp/ around 833 euros), which helps them continue their studies, or gives them a head-start as they launch into their careers.
Because Air Tahiti is a company deeply attached to the Polynesian culture and language, it sponsors the *Reo Ma'ohi* (Tahitian language) major by offering two air tickets to a destination of their choice in French Polynesia. This year, Air Tahiti proudly sponsored Vaikylanie Tao. ■

PHOTOS : G. BOISSY

Une saison sportive très réussie pour l'équipe de *va'a* d'Air Tahiti

Incontestablement, les courses de va'a, la pirogue polynésienne à un balancier, sont les plus appréciées dans le domaine du sport en Polynésie française. Elles soulèvent l'enthousiasme de la population et mobilisent les meilleurs athlètes du Pays tant femmes qu'hommes d'ailleurs. Parmi ces dizaines de milliers de sportifs se trouvent les rameurs de l'équipe d'Air Tahiti Va'a, composée de personnels de notre entreprise. Après une très belle saison 2016, ils se sont véritablement dépassés en 2017 avec de meilleures performances dans la catégorie reine du *va'a ono* ou V6, embarcation comptant six rameurs et se distinguant du *va'a ho'e* (un rameur).

Le 16 septembre 2017 à Faa'a sur l'île de Tahiti, lors de la troisième édition de la Air Tahiti Va'a Race, organisée par les membres de la section sportive de *va'a* d'Air Tahiti, notre équipage senior homme a décroché la 4e place. Lors de la Air Tahiti Nui Va'a Race qui s'est tenue le 21 octobre 2017 sur un parcours le long des côtes des communes de Punaauia, Faa'a et Papeete, l'équipe de vétéran d'Air Tahiti s'est hissée à la seconde place. Mais le meilleur restait à venir avec une performance remarquable lors de la Hawaiki Nui Va'a tout début novembre 2017. Course d'envergure internationale reliant les îles de Huahine, Raiatea, Taha'a et Bora Bora, elle est le rendez-vous le plus prestigieux de la saison. Son parcours, alternant des parties sur le lagon et des traversées inter-îles en haute mer, en font aussi une des plus difficiles pour les équipages, si ce n'est LA plus difficile... Depuis 26 ans, ils sont des centaines à se confronter lors de cette grande fête du *va'a* dont la conclusion se tient sur la plage de la pointe Matira à Bora Bora, un lieu et un cadre digne de la beauté de cette compétition. A la surprise générale, le 1er novembre 2017, Air Tahiti a remporté la première étape entre Huahine et Raiatea devançant les grands favoris de l'épreuve, dont Shell Va'a et EDT Va'a. Mais le lendemain de cet exploit, le *va'a* de nos rameurs fut victime d'une sérieuse avarie lors du parcours entre Raiatea et Taha'a. Un coup du sort qui fit prendre un retard considérable à l'équipe et cette dernière ne fut pas en mesure de regagner les précieuses minutes perdues lors de la troisième et ultime étape Taha'a / Bora Bora, malgré un effort épique. Néanmoins, Air Tahiti a réalisé un authentique exploit, se hissant donc à la troisième place du classement final, devancé par EDT Va'a, vainqueur pour la quatrième fois d'affilée, et Paddling Connection, deuxième.

Outre la participation de notre équipe à la Hawaiki Nui Va'a, notre entreprise est aussi un partenaire indispensable à la bonne réussite de cette grande compétition rassemblant une centaine d'équipages, leurs accompagnateurs et les spectateurs. Cet événement mobilise et nécessite le déplacement de plusieurs milliers de personnes aux Iles Sous-le-Vent en un temps restreint, quatre jours environ. En conséquence, Air Tahiti renforce considérablement ses liaisons vers et à partir de cet archipel. En tout, une quarantaine de vols supplémentaires sont mis en place pour assurer le transport dans les meilleures conditions des passionnés et amateurs de *va'a*. ■

A very successful sport season for the Air Tahiti's va'a team

Paddling competitions, or *va'a*, the Polynesia outrigger canoe, are French Polynesia's favorite sport. Grabbing the public's attention and attracting the countries most talented athletes, both male and female. Among these tens of thousands of sportspeople, are the members of Air Tahiti Va'a. After a great season in 2016, they have surpassed themselves in 2017 with top performances in first class category *va'a ono*, a six person canoe, as opposed to *va'a ho'e* (one-man canoe). The seniors team came in 4th, on September 16th in Faa'a, Tahiti, during the third edition of the Air Tahiti Va'a Race, organized by the members of Air Tahiti's va'a sports club. Then, at the Air Tahiti Nui Va'a Race that was held on October 21st, 2017, on a race course along the coast of Punaauia, Faa'a and Papeete, Air Tahiti's seniors took second. But, the best was yet to come with a remarkable performance in the Hawaiki Nui Va'a in early November 2017. This grueling competition of international importance tours around the islands of Huahine, Raiatea, Taha'a and Bora Bora is the season's most prestigious sports meeting. The circuit, alternating stages on the lagoon and in open ocean, between islands, is also one of the most physically challenging for the teams, if not THE hardest... For 26 years, hundreds come to compete in this celebration of *va'a*, with its final finishing line at Matira Point, in Bora Bora, an idyllic location, worthy of this magnificent sporting event. To general surprise, on November 1st 2017, Air Tahiti claimed the first stage between Huahine and Raiatea, ahead of the big favorites, that is Shell Va'a and EDT Va'a. However, the next day of the race our paddlers' *va'a* was seriously damaged, during the stage between Raiatea and Taha'a. A cruel twist of fate, that caused the team to lose a lot of time, sadly, precious minutes they were unable makeup during the third and final stage from Taha'a to Bora Bora, despite their best efforts. Nevertheless, Air Tahiti achieved an historic first, ranking third overall, behind EDT Va'a, winners for the fourth time running, and Paddling Connection, in second place. Besides the participation of our team in the Hawaiki Nui Va'a competition, our company is also a valuable partner, ensuring the success of this important competition, that draws a hundred teams, their supporters and spectators. The event requires the transportation of several thousands of people to the Leeward Society Islands during a short period of time, around four days. And so, Air Tahiti adds extra flights to and from the archipelago. In total forty supplementary flights were programmed over this year's race, to satisfy the transport needs of *va'a* fans and amateurs. ■

PRÉSENTATION DU GROUPE / *INTRODUCTION*

Air Tahiti, initialement transporteur aérien domestique, a été amené à diversifier ses activités et de ce fait, créer le groupe Air Tahiti, considéré aujourd'hui comme un leader du développement touristique de nos îles. Le groupe Air Tahiti se veut moteur du développement des archipels et son implication dans le tissu économique et social de la Polynésie française est une priorité pour la direction.

À ce jour, le groupe Air Tahiti est principalement constitué de :

• **Air Tahiti**, la compagnie aérienne qui dessert régulièrement 47 îles en Polynésie française et Rarotonga aux Îles Cook ;

• **Air Archipels**, spécialisée dans les vols à la demande et les évacuations sanitaires, qui assure également pour le compte d'Air Tahiti, la desserte de certaines îles en Twin-Otter et Beechcraft ;

Air Tahiti - FBO (FBO pour Fixed Base Operator) est une activité spécialisée dans les services d'assistance aux avions privés faisant une escale en Polynésie française ou ayant pour projet la découverte de nos îles. Dans ce cadre, elle propose des prestations **d'assistance en escale** comprenant le traitement des bagages, le nettoyage des cabines, la blanchisserie, la restauration, la fourniture de carburant, la mise à disposition de hangars techniques ou encore la fourniture d'équipements aéroportuaires (passerelle d'avion, tapis de soute, élévateur de soute, etc.).

Elle propose également un **service de conciergerie** destiné aux passagers ou aux équipages, avec notamment la réservation d'hôtels, transferts, activités ou excursions, l'accès à des salons privés dans certaines îles, etc.

Air Tahiti - FBO peut également réaliser l'ensemble des démarches et formalités à effectuer pour une arrivée internationale à Tahiti ou directement dans les îles.

Les équipes de Air Tahiti - FBO sont à votre service 24h/24 et 7jours sur 7. Pour en savoir plus consultez : www.fbo-tahiti.com / www.fbo-tahiti.fr

• **Bora Bora Navettes** qui permet le transfert lagonaire des visiteurs de Bora Bora entre l'aéroport de Bora Bora et son village principal, Vaitape.

Le groupe Air Tahiti est, par ailleurs, partenaire de différentes sociétés à vocation touristique, notamment dans le domaine aérien (participation au capital de Air Tahiti Nui, la compagnie aérienne internationale polynésienne). Les différentes activités du groupe en font actuellement l'employeur privé le plus important du territoire en terme d'effectifs. Air Tahiti, transporteur aérien domestique, est une société polynésienne, privée, chargée de missions de service public.

Outre le transport régulier en Polynésie française, la S.A. Air Tahiti assure :
• l'assistance aéroportuaire des compagnies aériennes internationales par la gestion de l'escale internationale de l'aéroport de Tahiti-Faa'a ;
• la promotion en Polynésie, des unités hôtelières grâce à ses activités de Tour Opérateurs « Séjours dans les Iles » .
De par la géographie particulière de nos îles, Air Tahiti est amenée à desservir un réseau vaste comme l'Europe.

Air Tahiti, originally the domestic carrier of French Polynesia, has diversified its activities ; nowaday, the Air Tahiti group is a motor of the economic and social development of the archipelagos and a leader in tourism in French Polynesia.

Today, the group is composed of :

• **Air Tahiti**, domestic airline serving 47 islands in French Polynesia and Rarotonga in Cook Islands ;

• **Air Archipels**, specialized in charter flights and medical evacuations which ensures, on behalf Air Tahiti, service to some islands in Twin-Otter and Beechcraft ;

• **Air Tahiti - FBO** (Fixed Base Operator) specializes in offering services to private planes arriving in French Polynesia or that are willing to discover our different islands. Within this capacity, FBO is offering **an extensive ground handling experience**, including baggage handling, cabin cleaning, laundry, food services, fuel, maintenance hangars and the supply of airport equipment (such as passenger boarding ramps, baggage conveyors, baggage loaders, etc.).

FBO also offers **concierge services** for passengers or crews, which include hotel reservations, transfers, activities, excursions and access to private lounges on certain islands.

Air Tahiti - FBO will also handle paperwork and formalities necessary for international arrivals to Tahiti or directly to the other islands.

Air Tahiti - FBO teams are at your service 24 hours a day 7 days a week. For more information, go to www.fbo-tahiti.com / www.fbo-tahiti.fr

• **Bora Bora Navettes**, shuttle boats transferring passengers from the Bora Bora airport located on an islet and the principal island, Vaitape.

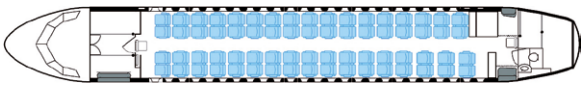
The Air Tahiti group is also a shareholder in different companies operating in tourism or air transportation, such as Air Tahiti Nui, the international airline of French Polynesia. The group Air Tahiti is the first company in terms of employees in French Polynesia. Air Tahiti is a private Polynesian company which has been given a mission of public service.

The various activities of S.A. Air Tahiti are :
• Ground handling for international airlines ;
• Promotion of the destination with its tour operating activities "Séjours dans les Iles".
Air Tahiti serves a network as vast as Europe.

LA FLOTTE / *THE FLEET*

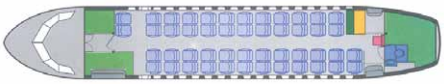
ATR 72

Nombre / Aircraft : 7
Fabrication / Manufacturing origin : Européenne / European
Propulsion / Propulsion : Biturboprop
Sièges / Seats : 68
Vitesse croisière / Cruising speed : 480 km/h
Charge marchande / Merchant load : 7,2 tonnes
Soutes / Luggage compartment : 10,4 m³ - 1650 kg



ATR 42

Nombre / Aircraft : 2
Fabrication / Manufacturing origin : Européenne / European
Propulsion / Propulsion : Biturboprop
Sièges / Seats : 48
Vitesse croisière / Cruising speed : 520 km/h
Charge marchande / Merchant load : 5,2 tonnes
Soutes / Luggage compartment : 9,6 m³ - 1500 kg



Beechcraft

Affrété à Air Archipels / Chartered to Air Archipels

Nombre / Aircraft : 1
Fabrication / Manufacturing origin : Américaine / American
Propulsion / Propulsion : Biturboprop
Sièges / Seats : 8
Vitesse croisière / Cruising speed : 520 km/h
Charge marchande / Merchant load : Variable
Soutes / Luggage compartment : 1,5 m³ - 250 kg

Twin otter

Propriété de Polynésie Française exploitée par Air Tahiti
A French Polynesian property exploited par Air Tahiti

Nombre / Aircraft : 1
Fabrication / Manufacturing origin : Canadienne / Canadian
Propulsion / Propulsion : Biturboprop
Sièges / Seats : 19
Vitesse croisière / Cruising speed : 270 km/h
Charge marchande / Merchant load : 1,8 tonne
Soutes / Luggage compartment : 3,5 m³ - 320 kg

Nos sièges ne sont pas numérotés / Our seats are not assigned

INFORMATIONS GÉNÉRALES / GENERAL INFORMATIONS

• PROGRAMME DE VOLS

Le programme de vols Air Tahiti est revu deux fois l'an, suivant les saisons IATA (le programme Été, valable d'avril à novembre et le programme Hiver, valable de novembre à avril), ce qui permet à Air Tahiti de prendre en compte les nouveaux horaires des vols internationaux qui desservent la Polynésie. Si vous avez effectué une réservation plusieurs semaines avant le début du programme Été ou Hiver, votre agence vous informera des modifications du nouveau programme de base.

• HORAIRES DES VOLS

Les vols d'Air Tahiti ont un taux élevé de régularité et de ponctualité, **mais nous signalons cependant le caractère prévisionnel des horaires publiés.** Ils peuvent faire l'objet de modifications, même après la confirmation de votre réservation. Tout changement vous sera notifié au plus tôt, par Air Tahiti ou votre agence de voyages, dans la mesure où nous disposons de votre contact téléphonique local dans votre île de départ et dans chacune de vos escales. Vous pouvez également consulter le site **www.airtahiti.com**.

• VOLS RÉALISÉS EN BEECHCRAFT OU EN TWIN OTTER

La situation géographique et les caractéristiques des infrastructures aéroportuaires rendent les vols effectués dans le cadre de notre desserte de désenclavement, particulièrement sensibles aux aléas (tels que la dégradation des conditions météorologiques) pouvant conduire à l'annulation du vol. Les contraintes de programmation pouvant entraîner plusieurs jours d'intervalle avant le prochain vol disponible, des dispositions particulières sont prévues. Renseignez-vous auprès de votre agence.

• ENREGISTREMENT

Air Tahiti s'efforce de vous transporter à destination à l'heure, aidez-nous à le faire. L'heure de convocation à l'aéroport est fixée à 1h30 avant le départ ; la fermeture de l'enregistrement se fait 30 minutes avant le décollage. Exception : Pour les vols au départ de Tahiti vers Moorea ou les Iles Sous-le-vent ou au départ de Moorea ou des Iles Sous-le-vent vers toutes les destinations, la fermeture de l'enregistrement est fixée à 20 minutes avant le décollage.
Passé ces délais, Air Tahiti se réserve le droit de disposer de votre place. Embarquement : 10 minutes avant le décollage.

• TAUX DE PONCTUALITÉ

Les indicateurs qualité communs aux compagnies aériennes prévoient qu'un vol est en retard au-delà d'une marge de 15 minutes après le départ prévu. Depuis le début de l'année, le taux de ponctualité des vols de la compagnie s'est élevé à plus de 80 % soit plus de 8 vols sur 10. Un taux de ponctualité que la compagnie se fait fort d'améliorer mais qui est déjà le signe concret des efforts entrepris quotidiennement par les personnels d'Air Tahiti pour améliorer le service et satisfaire les voyageurs qui empruntent nos lignes.

• FLIGHT SCHEDULE

Air Tahiti flight schedule is published twice a year, accordingly to the IATA seasons - summer flight schedule valid from April to November and winter flight schedule, valid from November to April. If you made a booking a few weeks before the beginning of a flight schedule, your travel agency will advise you of the modifications on your booking.

• SCHEDULES

Air Tahiti flights have a high rate of regularity and punctuality, **but we underline that the published schedules can be subject to modifications** even after confirmation of your reservation. If we have your local contact on the island where you are staying, Air Tahiti or your travel agency will notify you immediately of any changes.
For flights operated by Beechcraft or Twin Otter, Air Tahiti strives to respect the posted schedules, however, we inform our passengers that considering the particular operational constraints of these planes, notably with the connections with ATR, the possibilities of modifications of the schedules exist. You can also check **www.airtahiti.com**.

• CHECK-IN

Air Tahiti has a high on-time performance. Please help us continually achieve this goal by checking-in 1h30 prior to a flight's departure as required for most flights ; check-in closes 30 minutes before each departure. Exception: For travel from Tahiti to Moorea or Leeward Islands or from Moorea or Leeward Islands to all destinations, check-in closes 20 minutes before takeoff. Failure to observe this rule will result in Air Tahiti cancelling the passenger booking. Boarding time : 10 minutes before take-off.

• PUNCTUALITY RATES

General airline quality standards state that a flight is considered late if it departs 15 minutes or more after its scheduled time. Since the beginning of the year, Air Tahiti's punctuality rating has come to more than 80 %, meaning that more than 8 flights on 10 are on time. The company always does its best to better its punctuality but this rating concretely shows the daily efforts taken by Air Tahiti personnel to better service and to satisfy the demands of travelers who take our flights.

LES AÉROPORTS DANS LES ÎLES / AIRPORT INFORMATIONS

• BORA BORA

L'aéroport de Bora Bora se trouve sur un îlot (*motu Mute*). Air Tahiti assure gratuitement le transfert maritime de ses passagers entre l'aéroport et Vaitape, le village principal, par « Bora Bora Navette » mais certains hôtels effectuent eux-mêmes le transport de leurs clients et de leurs bagages, depuis le *motu* de l'aéroport jusqu'à l'hôtel. Pour des raisons opérationnelles, il vous faudra procéder à la reconnaissance de vos bagages dès votre arrivée à l'aéroport de Bora Bora, avant votre embarquement à bord des navettes maritimes. Des trucks (transport en commun local) et des taxis sont présents à l'arrivée de la navette à Vaitape. Comptoirs de location de véhicules à 100 m du débarcadère.

Vous quittez Bora Bora...

Si vous empruntez « Bora Bora Navettes » pour vous rendre sur le *motu* de l'aéroport, convocation au quai de Vaitape au plus tard 1h30 avant le décollage (horaire de départ de la navette à confirmer sur place auprès de l'agence Air Tahiti de Vaitape). Durée de la traversée : 15 minutes environ. Si vous vous rendez sur le *motu* de l'aéroport par vos propres moyens, convocation à l'aéroport 1h30 avant le décollage. Certains hôtels procèdent au pré-acheminement des bagages de leurs clients. La responsabilité d'Air Tahiti en matière de bagages est engagée jusqu'à leur délivrance pour l'arrivée à Bora Bora, et à compter de leur enregistrement sur le vol de départ de Bora Bora.

• RAIATEA-TAHA'A

L'aéroport est implanté sur l'île de Raiatea à environ 10 minutes en voiture de la ville principale de Uturoa. Des taxis et des trucks attendent à l'aéroport à l'arrivée des avions.

Comment se rendre à Taha'a ?

Taha'a est l'île sœur de Raiatea et n'a pas d'aéroport. Un service de navettes maritimes opère entre Raiatea et Taha'a deux fois par jour, du lundi au vendredi. Les week-ends et jours fériés, vous pourrez utiliser un *taxi boat* payant.

• MAUPITI

L'aéroport se situe sur un îlot *(motu Tuanai)*. Un transfert en bateau est nécessaire vers ou depuis le village principal. Vous pourrez utiliser une navette privée payante ; durée du trajet : 15 minutes.

• MANIHI

L'aéroport de Manihi se situe sur un îlot. Attention, il n'y a pas de service de navette entre l'îlot de l'aéroport et les autres îlots qui composent Manihi. Si vous n'avez pas arrangé votre transfert en bateau, renseignez-vous auprès du personnel Air Tahiti.
La responsabilité d'Air Tahiti est engagée jusqu'à la délivrance des bagages à l'escale pour l'arrivée à Manihi, et à compter de leur enregistrement sur le vol de départ de Manihi.

• GAMBIER (RIKITEA)

L'aéroport se situe sur un îlot (*motu* Totegegie). Les liaisons avec l'île principale sont assurées par une navette de la mairie ; le transfert est à payer sur place.

Vous quittez Rikitea…

Embarquement à bord de la navette maritime au quai de Rikitea : 2 heures avant le décollage.
Durée de la traversée : 45 minutes environ.

• BORA BORA

The Bora Bora Airport is located on a "*motu*" (an islet named "Motu Mute"). Air Tahiti operates a free shuttle boat transfer for passengers between the airport and Vaitape, the main village, by "Bora Bora Navette" but certain hotels operate their own transfers. You must first collect your luggage as soon as you arrive at the Bora Bora airport before boarding the shuttle boat. "Trucks" (the local means of transportation) and taxis will be available in Vaitape. A car rental counter is located about 100 yards away from the boat dock.

Leaving Bora Bora...

If you wish to take the shuttle boat to the airport, you must board the boat at the Vaitape dock at least 1h30 before the flight's scheduled take-off (please verify the shuttle departure times at the dock with the Air Tahiti office in Vaitape). Length of the shuttle crossing : approximately 15 minutes. If you arrive on the airport *motu* by your own means, check-in begins one hour before the scheduled take-off. Some hotels offer an early transfer service for their client's luggage ; the baggage is taken from the client's hotel room and transported to the airport. Air Tahiti's liability for the luggage begins only upon check-in.

• RAIATEA-TAHA'A

The airport is located on the island of Raiatea, approximately 10 minutes by car from Uturoa, the main city of this island. Taxis and trucks will be waiting for you at the airport.

How to go to Taha'a ?

Taha'a, the sister island of Raiatea, doesn't have an airport. A shuttle boat service operates between Raiatea and all of the pontoons of Taha'a, 7 days a week including holidays.

• MAUPITI

The airport is located on an islet, the *motu* Tuanai. A boat transfer to the main village is necessary. You can hire private taxi boats ; duration of the crossing : 15 minutes.

• MANIHI

The Manihi Airport is located on an islet. Attention, there is no shuttle service between the airport islet and the other islets of Manihi. If you have not planned your shuttle boat transfer, please contact the Air Tahiti personnel for more information.
Air Tahiti responsibility ends at the delivery of the luggage at the airport when arriving in Manihi and begins upon checking in with Air Tahiti for the flight leaving Manihi.

• GAMBIER (RIKITEA)

The airport is located on an islet (called Totegegie). A paying shuttle boat transfers the passengers to the main island of Rikitea.

Leaving Rikitea…

Boarding on the shuttle boat 2 hours before the Air Tahiti take-off. Duration of the crossing : at least 45 minutes.

• NUKU HIVA

Nuku Hiva Airport, called Nuku A Taha or "Deserted Land", is located in the north of the island, approximately 2 hours by car from the different villages. There is no shuttle service, but taxis offer a service between the airport and the different villages.

• NUKU HIVA

L'aéroport de Nuku Hiva, appelé Nuku A Taha (Terre Déserte), se trouve au nord de l'île à environ 2 heures de voiture des différents villages. Il n'y a pas de service de navettes mais un service en taxi est assuré entre l'aéroport et les différents villages.

• AUTRES AÉROPORTS AUX MARQUISES (ATUONA / HIVA OA, UA HUKA ET UA POU)

Les aéroports de Atuona à Hiva Oa, Ua Pou et Ua Huka sont éloignés des villages principaux de ces différentes îles, mais des taxis sont disponibles à chaque arrivée.

Un service public payant de navette maritime, Te Ata O Hiva, vous permet de vous rendre sur l'île de Tahuata et de Fatu Hiva au départ de Hiva Oa. Renseignez-vous auprès de la Direction Polynésienne des Affaires Maritimes (DPAM) - Tél : (689) 40 54 45 00 www.maritime.gov.pf

• DESSERTE DE RAROTONGA AUX ÎLES COOK

Ile principale de l'archipel des Cook, Rarotonga est située à environ 1 150 Km au sud-ouest de l'île de Tahiti.

Depuis le 3 avril 2007, Air Tahiti opère une liaison aérienne régulière à destination et au départ de Rarotonga à raison de un à deux vols par semaine.

Le temps de vol moyen entre Tahiti et Rarotonga est de 2h40.

La desserte est assurée en ATR42. Bien que ces appareils disposent de 48 sièges, seuls 38 sont commercialisés compte tenu de l'emport carburant et de la charge bagages.

Attention, cette desserte est un vol international !
Des procédures et des formalités spécifiques sont en vigueur.

Enregistrement / Embarquement à Tahiti

• Convocation à l'aéroport : 2h avant le départ pour satisfaire aux formalités inhérentes aux vols internationaux.
• Enregistrement aux comptoirs Air Tahiti du réseau local.
• Fermeture des comptoirs d'enregistrement : 45mn avant le départ.
• Embarquement à partir de la zone dédiée aux vols internationaux après avoir satisfait aux formalités de police et de douanes.

Franchise bagage

Bagage cabine :
• 1 bagage cabine par passager.
• Dimensions maximales : 45 cm x 35 cm x 20 cm.
• Poids : 5 kg.

Bagages en soute :
• Franchise bagages (poids transporté gratuitement) : 23 kg.
• Dimensions maximales : Longueur + largeur + hauteur doit être < 150 cm.
• Pas de franchise bagages pour les bébés.
• Les bagages d'un poids unitaire de plus de 25 kg ne sont pas acceptés à l'enregistrement et doivent être acheminés par fret.
• Animaux et végétaux ne peuvent être envoyés vers Rarotonga.

Formalités

Tous les passagers doivent être en possession de :
• Un passeport valide couvrant la totalité de leur séjour aux îles Cook.
• Un billet aller-retour confirmé ou un billet de continuation avec tous les documents nécessaires pour la prochaine destination.

Pour les personnes de nationalité française ou de nationalité autres que néo-zélandaise :

• Si la durée de séjour aux îles Cook est supérieure à 31 jours, un visa vous sera demandé.

Pour obtenir un visa pour les îles Cook, veuillez contacter le Service Immigration des îles Cook - Tél : (682) 29347 - Fax : (682) 21247.

Les personnes de nationalité néo-zélandaise sont admises à Rarotonga sans formalités particulières.

• OTHER AIRPORTS ON MARQUESAS ARCHIPELAGO (ATUONA / HIVA OA, UA HUKA AND UA POU)

The airports of Atuona/Hiva Oa, Ua Pou and Ua Huka are outside the main center. Taxis are available at each arrival.

A paying public service of sea shuttle, Te Ata O Hiva, allows you to go on the island of Tahuata and Fatu Hiva from Hiva Oa. Inquire with the Polynesian Direction of Maritime affairs. Phone: (689) 40 54 45 00 - www.maritime.gov.pf

• SERVICE TO RAROTONGA (COOK ISLANDS)

Rarotonga is the principal island of the Cook Islands and is located 1,150 km to the southwest of Tahiti.

From April 3, 2007 Air Tahiti has run flights to and from Rarotonga once or twice a week.

This flight takes 2hrs 40 min. While the ATR42 aircraft that are used for these services have 48 seats, only 38 are for passengers while the rest are left empty to account for fuel and baggage weight.

Note that these are international flights and are subject to all the procedures and formalities of customs and immigration.

Check-in/boarding from Tahiti

• We recommend that you arrive at the airport 2 hours prior to departure for international flight formalities.
• Check-in is at Air Tahiti desks in the domestic terminal.
• Check-in desks close 45 min before departure.
• Boarding is from the international flight lounge after passing through customs and immigration.

Baggage restrictions

Cabin baggage
• 1 carry-on baggage per passenger.
• Maximum dimensions per baggage are 45cm x 35cm x 20cm (18 x 14 x 8 in)
• Maximum weight 5 kg (10 lbs).

Checked baggage
• Maximum total weight per passenger 23 kg (46 lbs).
• Maximum length, width and height of each baggage must be under 150cm (59 in).
• No baggage allowance for babies.
• Single baggage weighing over 25 kg (50 lbs) will not be accepted at the check-in and must be presented to Freight.
• Animal and vegetable products cannot be brought to Raratonga.

Formalities

All passengers must be in possession of :
• A passport valid through the length of your stay in the Cook Islands.
• A confirmed round-trip ticket or a ticket to another destination with all the documents required for entry at the next destination.

For persons of French nationality or of nationalities other than New Zealander.

• If your trip exceeds 31 days, you will need a visa.

To get a visa for the Cook Islands contact the Cook Islands Immigration Service at Tel : (682) 29347 - Fax : (682) 21247.

New Zealand nationals do not need a visa for the Cook Islands.

Votre fête où vous voulez et quand vous voulez !

Haut parleur portable PLS

Un système de son tout en un !

Ce haut parleur à batterie offre une autonomie de 6h. Il est idéal pour des petits concerts en extérieur, des conférences, des animations, des démonstrations commerciales ou vos fêtes en famille *sans passer par le courant*. Le micro sans fil et la télécommande sont inclus. Equipé d'un system bluetooth, plus aucun appareil ne lui échappe (Ipad, smarthphone...). Le PLS est également équipé d'une radio FM, d'un Port SD, de Ports USB, d'une entrée AUX et d'une entrée guitare.

Disponible en 10", 12" ou 15"

Bluetooth®

- *Configuration 2 voies avec filtre actif*
- *3.2 "driver titanium, woofer 10"*
- *Amplificateur de classe D / SD mp3*
- *Bluetooth*
- *Radio fm antenne out installé*
- *Freq reee: 60hz-20khz*
- *1 way mic sans fil vhf entrée*
- *2 way mic input: 1/4 "jack*
- *Line input: RCA ou 3,5 mm*
- *3 EQ band avec echo processeur*
- *Capacité d'alimentation: 40w*
- *Puissance maxi: 120w*
- *Tension de puissance: AC115v & AC230v*

POSI-LECTRIC

Distribution & Maintenance

VOIR PRIX ET CONDITIONS DE RÈGLEMENT EN BOUTIQUE • *PHOTOS NON CONTRACTUELLES*

Notre équipe vous accueille et vous conseille dans notre magasin ou par téléphone !

Du lundi au vendredi, de 8h à 17h en journée continue • Le samedi, de 8h à 13h

Titioro • Papeete • 21, Allée Pierre Loti *face au Temple Mormon*

Tél: 40 42 92 56 • Fax : 40 42 19 46 • posi-lectric@mail.pf

YouTube

www.posi-lectric.pf

facebook

MOOREA • TAHITI • BORA BORA

BORA BORA Four Seasons Resort Bora Bora • Bora Bora Pearl Beach Resort •Vaitape
TAHITI Dowtown on the seafront
MOOREA Near "Le Petit Village" and in Maharepa shopping center
For courtesy shuttle call 40 540 600

www.TahiaPearls.com

"TAHITIAN QUEEN," 29 GRADE A PEARLS, 12-13 MM, VARIOUS COLORS; SEPARATED BY WHITE AND YELLOW GOLD RONDELLES WITH DIAMOND PAVÉ.