



ANAC

UNE ÉQUIPE DYNAMIQUE AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ
ET DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

SUR LES TRACES DE...

...LA QUALITÉ ET LA SÛRETÉ
DANS L'AVIATION

ZOOM SUR ...

LES ENJEUX
DE LA CERTIFICATION
DE L'AÉROPORT
FHB

AFRICAN SUCCES STORY

SILUÉ SINALY
UN « TYCOON » DE
L'AVIATION

NOUS CONTACTER

l-news

LE MAGAZINE DE L'AVIATION CIVILE IVOIRIENNE



www.anac.ci

LE SITE OFFICIEL DE L'ANAC EN COTE D'IVOIRE

ANAC

07 BP 148 ABIDJAN 07
TEL: 21 58 69 00 / 01
FAX: 21 27 63 46

PORT-BOUET
BOULEVARD DE L'AÉROPORT



Editorial

La sécurité et la sûreté du transport aérien sont régulièrement compromises par une variété d'actes criminels. Avec la recrudescence des détournements d'aéronefs et d'autres actes d'intervention illicite, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), a adopté des normes et recommandé des pratiques de sûreté contenues dans 18 annexes.

L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire (ANAC), dont le souci permanent est de s'aligner sur les politiques et les orientations mondiales a mis en place des systèmes de sécurité et de sûreté à la pointe de la technologie.

Une dynamique équipe de professionnels travaille main dans la main au service de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile ivoirienne.

Mr Silué Sinaly
Directeur Général de l'ANAC



Hommaire

PUBLI-REPORTAGE.....PAGE 8	PAGE 6.....L'ACTU
LA PRESTATION DE SERMENT	
PARLONS-EN PAGE 12	PAGE 10.....DOSSIER
L'HYDROCARBURANT DANS L'AVIATION LE CIEL DANS LE VERT	UNE ÉQUIPE DYNAMIQUE AU SERVICE DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE
SUR LES TRACES DE PAGE 15	PAGE 13.....FAQ
LA QUALITE ET LA SECURITE DANS L'AVIATION	
AFRICAN SUCCES STORY..PAGE 19	PAGE 17.....ZOOM SUR
SINALY SILUÉ UN «TYCOON» DE L'AVIATION	LES ENJEUX DE LA CERTIFICATION DE L'AÉROPORT FHB
SANTÉ.....PAGE 24	PAGE 22.....JE VEUX ETRE
QUELLES DISPOSITIONS À PRENDRE POUR LE VOYAGE EN AVION D'UNE FEMME ENCEINTE	DESIGNER DE L'AMENAGEMENT D'INTERIEUR DE L'AVION
ESCALE.....PAGE 28	PAGE 26.....COEUR DE MÉTIER
MONOGAGA, LE PARADIS À L'IVOIRIENNE	UNE FEMME DANS LA SURETÉ
PAUSE -DÉTENTEPage 30	PAGE 29.....BOITE À IDEE

Mentions Légales

DIRECTEUR DE PUBLICATION: SINALY SILUÉ
COORDONATRICE DE LA RÉDACTION: KATY OLIATTARA
COMITÉ DE RÉDACTION: KATY OLIATTARA, SARAH SANHOU, AZAGOH GERMAIN
COLLABORATEUR POUR CE NUMÉRO: WAOGNLIN TRAORÉ
SIÈGE DE LA RÉDACTION: PORT BOUET - 07 BP 148 ABIDJAN 07 - TEL: (225) 21 58 69 00 / 01 / 43 - FAX: (225) 21 27 63 46
INFO@ANAC.CI - SERVICECOMMUNIACTION@ANAC.CI
INFOGRAPHIE: ALLUI YANNICK KOFFI
PHOTOGRAPHIE: THOMAS PHOTO
TIRAGE: 1 000 EXEMPLAIRES



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire

Réglementation - Contrôle - Sécurité - Sûreté - Surveillance



Une réglementation qui répond aux exigences de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)

Un programme efficace de sécurité et de sûreté de l'aviation civile

Une politique de formation bien élaborée

Un personnel performant qui impose le respect par son expertise, sa rigueur et sa probité



Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)
Garant de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile



07 BP 148 Abidjan 07 - Tél : (225) 21 58 69 00 / 01 - Fax : (225) 21 27 63 46
site: www.anac.ci - e-mail: anac_ci@yahoo.fr

LA CAMAIR CO CHEZ LES CHINOIS

La Camair Co achète trois avions chinois. La flotte de la compagnie aérienne nationale du Cameroun, la Camair Co s'est enrichie de trois avions chinois dont le premier a été livré dès septembre. Un débat sur la qualité de ces aéronefs charrie l'opinion qui ne reconnaît pas à la Chine des compétences de constructeur aéronautique.

LA CÔTE D'IVOIRE LANCE SA NOUVELLE COMPAGNIE AÉRIENNE

Air Côte d'Ivoire a officiellement été lancé le mardi 15 mai. La nouvelle compagnie aérienne ivoirienne, Air Côte d'Ivoire, vient remplacer Air Ivoire qui a fait faillite. Ce nouveau-né est le résultat d'un partenariat entre l'Etat ivoirien et Air France.

« Le capital est détenu à 51% par l'Etat, à 20% par Air France, 15% par le fonds Aga Khan, et 14% allant à des investisseurs privés », a déclaré lors de la cérémonie de présentation du projet, le général Abdoulaye Coulibaly, président du comité de pilotage d'Air Côte d'Ivoire. Il a notamment mis l'accent sur l'importance du partenariat avec le groupe Célestair, dirigé par le réseau Aga Khan, auquel appartiennent les compagnies Air Mali et Air Burkina.

Le premier vol d'Air Côte a suscité la joie dans le cœur des voyageurs.

L'ANAC, SOUS LE COUP DES AUDITS

Dans le cadre du processus de classification de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) et de la certification de l'aéroport Félix Houphouët Boigny, la Côte d'Ivoire s'est inscrite dans le Programme universel d'audit de sûreté (USAP) de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). L'USAP a pour objectif ultime de renforcer la sûreté de l'aviation et de promouvoir l'harmonisation des mesures de sûreté à l'échelle mondiale. Un audit de sûreté de l'aviation de la Côte d'Ivoire a été réalisé par l'OACI du **28 Janvier au 04 Février 2013**.

L'audit de l'OACI a été précédé d'un audit de sûreté organisé par l'Union Economique et Monétaire Ouest Africain (UEMOA) du **08 au 12 novembre 2012**.



ETHIOPIAN AIRLINES, LA PUISSANCE D'UN PAYS PAUVRE

Une affaire florissante qui contribue à faire de ce pays une puissance régionale. Pourtant, l'Ethiopie continue de souffrir de la pauvreté.

Un paradoxe sur lequel revient notamment Philippe Hugon, spécialiste des questions géopolitiques africaines à l'iris (institut des relations internationales et stratégiques), dont l'interview se trouve sur www.afrik.com




20 PERSONNES FORMÉES EN GESTION DE CRISE DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

Vingt personnes issues des corps de l'Etat (police, gendarmerie, douanes), des organismes de l'aéroport et de sociétés prestataires de service en charge de la sûreté à l'aéroport international Bernardin Gantin de Cotonou ont suivi une formation, sur la gestion de crise en sûreté de l'aviation.

CENTRAFRIQUE : VERS LA MODERNISATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL BANGUI M'POKO

Une table ronde des bailleurs de fonds de la République centrafricaine s'est tenu à Bangui du 11 au 12 octobre 2012. L'objectif de cette rencontre a été de mobiliser des fonds nécessaires à la réhabilitation de l'unique aéroport international de Bangui M'Poko devenu vétuste et inadapté. Les bailleurs invités à cet effet sont le Fonds monétaire international (FMI), la Banque mondiale, la Banque africaine de développement (BAD), la Banque de développement des Etats de l'Afrique centrale (BDEAC), l'Exim Bank of China, l'Agence française de développement (AFD) et les banques locales.



10 PAYS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST EN CÔTE D'IVOIRE

Des représentants de 10 pays membres de la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC) se sont retrouvés le vendredi 25 janvier 2013 à l'hôtel Onomo. Cette rencontre a eu lieu en présence du Directeur Général de l'ANAC, Mr Silué Sinaly.

La CAFAC a été créée par la Conférence constitutionnelle convoquée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation de l'Unité africaine (OUA) à Addis-Abeba, en Ethiopie, en 1964.

*Propos collectés
Par Katy Ouattara*

PRESTATIONS DE SERMENT

Le vendredi 07 décembre 2012 à 09h s'est tenu dans l'une des salles du palais de justice, une cérémonie de prestation de serment des inspecteurs de l'aviation civile. Elle a eu lieu en présence du Directeur de Cabinet / Président du Conseil de Surveillance de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile, Mr Moussa Diabaté et de son Directeur Général, Mr Silué Sinaly.

22 inspecteurs ont prêté serment conformément aux textes inscrits dans les annexes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Ces prestations ont été faites dans le but de montrer que l'aviation civile ivoirienne est à même de répondre aux normes internationales.

Par Katy Ouattara



Publi Reportage



UNE ÉQUIPE DYNAMIQUE AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE



L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile en abrégé ANAC créée par l'ordonnance n° 2008/08 du 23 janvier 2008 portant code de l'Aviation Civile a pour fonction d'assurer pour le compte de l'Etat, les missions de réglementation, de contrôle et de surveillance de la sécurité et de la sûreté de l'Aviation Civile, de médecine aéronautique et de coordination en matière de transport aérien conformément aux dispositions de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Afin de lui conférer l'autonomie exigée par l'OACI, L'ANAC a été érigé en une autorité administrative indépendante dotée de la personnalité morale, de l'autonomie financière et l'autonomie de gestion. Un conseil de surveillance constitué de huit membres approuve son budget. Outre la direction générale, l'ANAC est composée de quatre directions (la Direction des Affaires Juridiques et de la Réglementation, la Direction du Contrôle de la Sécurité et de la Certification, la Direction du Contrôle de la Sûreté et de la Facilitation et la Direction des Affaires Administratives et Financières) et de huit sous-directions.

La Direction du Contrôle de la Sécurité et de la Certification est chargée du contrôle continu de l'application des dispositions relatives à l'exploitation technique (navigabilité, maintenance des aéronefs, opérations aériennes), à l'homologation et à la certification des aéroports ainsi qu'au maintien des compétences du personnel aéronautique. Elle est chargée d'établir et d'administrer le programme des inspections en vue de la supervision de la sécurité. La direction des Affaires Juridiques et de la Réglementation a pour mission d'élaborer les textes législatifs et réglementaires dans les différents domaines d'activités de l'aviation civile (sécurité du transport aérien, navigation aérienne, infrastructures aéronautiques, sûreté, environnement, etc.) conformément aux normes internationales. Elle est aussi chargée au plan réglementaire de coordonner les actions de l'ANAC avec les instances sous-régionales, régionales et internationales, de faire valoir les positions ivoiriennes auprès des institutions multilatérales telles que l'OACI, l'UA, la CAFAC, la CEDEAO, l'UEMOA, et l'ASECNA. La direction du Contrôle de la Sûreté et de la Facilitation a pour mission, l'élaboration de la réglementation et des procédures en matière de sûreté et de facilitation, la supervision et le contrôle des mesures de sûreté et de facilitation, la formation et le contrôle des personnels aéronautiques de l'ANAC et de l'industrie, la coordination de la mise en œuvre du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile au moyen de règlements, de pratiques et de procédures. La direction des Affaires Administratives et Financières est chargée de la gestion et de l'administration des ressources humaines, financières et matérielles de l'ANAC.

L'objectif majeur assigné à l'ANAC par le Gouvernement est la certification de l'aéroport Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan. Cette certification comporte deux volets qui sont la classification de l'ANAC en catégorie 1 par la FAA qui a pour objet d'attester que l'ANAC a la capacité de superviser la sécurité et la sûreté de l'aviation civile conformément aux normes américaines et la certification du dispositif de sûreté de l'aéroport Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan. Ces deux principaux chantiers nécessitent :

- La restructuration de l'ANAC conformément aux exigences de l'OACI
- La mise en place d'un système de gestion de la sécurité et l'assurance qualité
- La mise en place d'une politique hardie de formation aussi bien en interne (au profit des inspecteurs, du personnel technique ainsi que du personnel de soutien) qu'en faveur de l'industrie (forces de l'ordre, compagnie aérienne et structures aéroportuaire etc....). Il s'agit pour l'ANAC d'assurer la formation en quantité des ressources humaines nécessaires à la réalisation de façon durable des missions régaliennes de réglementation et de contrôle de l'Etat
- L'appui à la dynamisation du gestionnaire de l'Aéroport International Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (AERIA)

Outre ces deux chantiers, l'ANAC s'est investi dans:

- La certification de la nouvelle compagnie nationale Air Côte d'Ivoire qui a prit son envol en octobre 2011
- Le renforcement de la coopération aéronautique par la signature de nouveaux accords aériens bilatéraux.

L'ambition de l'ANAC est de participer à la construction d'un transport aérien sûr et ordonné. L'aviation civile ivoirienne refuse d'être le maillon faible du transport aérien international et s'est par conséquent fixé les objectifs ambitieux que sont : la classification de l'administration de l'aviation civile ivoirienne en catégorie 1 par la FAA et la certification TSA de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny.

Katry Ouattara

BIOCARBURANTS DANS L'AVIATION, LE CIEL DANS LE VERT

Le premier vol d'avion au biocarburant date de 2008. Depuis, les essais se multiplient. Face à la pénurie annoncée de carburants fossiles, l'aviation envisage l'utilisation de plusieurs types de « biokérosène » issus de la matière organique. Lesquels sont pour l'instant tous à l'étude en attendant de trouver celui qui saura répondre aux normes du secteur.

Si le secteur de l'aviation ne représente à l'heure actuelle « que » 2,5% des émissions de gaz à effet de serre, son impact sur l'environnement est au cœur des préoccupations. Outre le réchauffement climatique, la raréfaction des carburants fossiles pose un réel problème. Depuis 2008, le prix du baril de kérosène n'a cessé d'augmenter, entraînant une hausse des coûts d'exploitation des compagnies aériennes de 30%.

Le doute n'est donc plus permis: il va falloir trouver rapidement un remplaçant au kérosène. Aussi, les compagnies aériennes se sont-elles lancées tour à tour dans des tests de carburants issus de matière organique.

Ces expérimentations se multiplient alors que l'Association internationale du transport aérien (IATA), représentant 230 compagnies dans le monde, a annoncé fin 2010 avoir pour objectif de réduire de moitié d'ici 2050 ses émissions, par rapport à celles de 2005. Quand, en parallèle, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), qui réunit 190 pays, décrète vouloir plafonner ses émissions à partir de 2020.

LA BIOMASSE TRADITIONNELLE NE SUFFIRA PAS

Or, selon les résultats de l'étude SWAFEA (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation) présentés en février dernier à Toulouse et coordonnés par le centre français de recherche aérospatiale Onera, ce plafonnement est encore loin d'être envisageable.

Si rien n'est fait, et malgré l'avancée technologique appliquée aux moteurs, la consommation de carburant passerait de 200 millions de tonnes par an à plus de 300 millions d'ici 20 ans!

Le secteur aérien va devoir relever le défi d'urgence: trouver un carburant alternatif, certes se substituant au kérosène, mais qui ne gèle pas à très basse température et qui s'adapte aux moteurs actuels. Ainsi, après les phases d'essais concluants de Japan Airliner et Air New Zealand, c'est Air China qui, dans quelques semaines, va effectuer un vol transpacifique avec un Boeing dont tous les moteurs seront alimentés par un mélange à parts égales de biocarburant et de kérosène.

La compagnie allemande Lufthansa (leader européen) s'apprête également à tester sur une ligne régulière (4 vols par jour) un Airbus A321 avec un réacteur à 50% biosynthétique à base d'huiles végétales. Cependant, toujours d'après l'étude SWAFEA, il semblerait que la biomasse traditionnelle (bois, paille de céréales) ne soit pas à même de produire suffisamment de carburant par rapport aux objectifs à atteindre pour 2050.

UN « BIKÉROSÈNE » À BASE DE MICRO-ALGUES

Une autre alternative a été envisagée par la compagnie Alitalia. Cette dernière vient de lancer en partenariat avec le groupe SOLENA une étude de faisabilité afin de construire une usine de biocarburants fabriqués à partir de déchets urbains solides (processus Fischer-Tropsch qui gazéifie puis liquéfie les déchets solides).

British Airways s'est déjà penchée sur le sujet, puisqu'une usine similaire devrait être opérationnelle dans la banlieue de Londres d'ici 2014, année qu'a retenue Air France pour un projet équivalent mais basé sur les déchets forestiers.

Enfin, un tout nouveau type de biocarburant est à l'étude. BIALGOSTRAL, une start-up réunionnaise, se lance dans la production de micro-algues. En 2010, EADS a réussi à faire décoller un bimoteur uniquement alimenté par ces organismes qui suscitent désormais beaucoup d'espoirs, car contrairement à la biomasse traditionnelle, la production agricole ne serait pas menacée.

La recherche en est à ses balbutiements. Et l'on ne connaît pas encore le rendement de ce carburant algal à l'échelle industrielle, ni son coût financier, mais les Etats-Unis se sont d'ores et déjà investis dans cette voie et le gouvernement français, soutenu par l'Ademe, vient tout juste de lancer un appel à manifestation d'intérêt dédié à cette nouvelle génération de biocarburant.

Source smartplanet/IBM, mai 2012

Germain Azago



1- QU'EST CE QUE L'AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ANAC) ?

L'Autorité nationale de l'aviation civile (ANAC) est une administration autonome créée par l'ordonnance n°2008/08 du 23 janvier 2008.

2- QUELLES SONT LES MISSIONS ET LES OBJECTIFS DE L'AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ANAC) ?

En plus de participer à l'élaboration des éléments de la politique nationale d'aviation civile et d'en assurer la mise en œuvre, les objectifs de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) sont d'assurer un développement sûr et harmonieux du transport aérien en Côte d'Ivoire et de promouvoir une culture nationale de l'aviation civile. A ce titre, elle est chargée:

- d'assurer pour le compte de l'Etat, les missions régaliennes de réglementations, de contrôle, de surveillance, de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile, de médecine aéronautique, et de coordination en matière de transport aérien
- de veiller au respect des règles régissant le transport aérien international édictées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

3- QUELLES SONT LES MESURES PRISES PAR L'AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ANAC) EN CAS D'ACCIDENT ?

Lors d'un accident une commission d'enquête est chargée de l'enquête. La commission d'enquête est placée sous l'autorité d'un Président en la personne du Directeur de l'ANAC. Sa composition dépend de la gravité de l'accident.

Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité municipale ou judiciaire (Gendarmerie) de la localité la plus proche dans les 48 heures.

Cette autorité (municipale ou judiciaire) informe l'Administration de l'Aviation Civile du cas d'occurrence.

4- L'AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ANAC) EST-ELLE À MÊME DE GÉRER LES ÉVENTUELLES ATTAQUES TERRORISTES ?

Les mesures de sécurité et de sûreté prises par l'ANAC, conformément aux recommandations et normes contenus dans les annexes à la convention relative à l'aviation civile internationale, sont en mesure de prévenir les attaques terroristes visant l'aviation civile. L'ANAC met un point d'honneur à garantir la sécurité des voyageurs et de tout le personnel des aéroports.



5- QUEL EST LE LIEN ENTRE L'AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ANAC), L'AGENCE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE EN AFRIQUE ET À MADAGASCAR (ASECNA) ET LA SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION ET DE DÉVELOPPEMENT AÉROPORTUAIRE, AÉRONAUTIQUE ET MÉTÉOROLOGIQUE (SODEXAM) ?

La Société d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique (SODEXAM) assure l'exploitation technique et commerciale des aéroports des villes de l'intérieur du pays, y compris la fourniture des services de sécurité de la navigation aérienne dans les espaces terminaux autour des dits aéroports. Elle est chargée également de la fourniture des services météorologiques en Côte d'Ivoire. L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) est le fournisseur de service de navigation aérienne mis en place par 17 Etats africains plus la France et qui gère tout l'espace aérien de la Côte d'Ivoire ainsi qu'une vaste portion de l'espace aérien au dessus de l'océan atlantique. L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) est l'autorité de régulation et de réglementation de l'aviation civile. Elle assure la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'Aviation Civile.

Katy Ouattara



Sur les traces de...

BUREAU DE LA QUALITÉ ET DE LA SÉCURITÉ

A l'instar des entreprises portées sur la performance, l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire (ANAC-CI) fait de l'amélioration continue du fonctionnement des processus de son organisation, un objectif majeur. C'est dans cette dynamique que s'inscrit la création par le Directeur Général en décembre 2011, du Bureau de la Qualité et de la Sécurité de l'ANAC (BQS). Le Bureau de la Qualité et de la Sécurité est l'organe de la Direction Générale, chargé de l'élaboration, du fonctionnement et de l'amélioration de l'efficacité du Système de Management de l'ANAC, notamment dans les domaines :

- de la Sécurité (PSE) ;
- de la Qualité (SMQ) ;
- de la Santé et de la Sécurité au Travail (SMSST).

Il est pour l'ANAC un outil de management efficace, pour l'atteinte des objectifs stratégiques définis par le Directeur Général. Le Bureau de la Qualité et de la Sécurité est composé du responsable, du chargé des systèmes de management de la qualité et du chargé du système de management de la santé et de la sécurité au travail.

Le Responsable du Bureau de la Qualité et de la Sécurité a pour mission de :

- Etablir, documenter, mettre en œuvre, entretenir le Programme de Sécurité de l'Etat (PSE) de l'ANAC, et en améliorer en permanence l'efficacité conformément aux exigences applicables ;
- Veiller à l'établissement, à la documentation, à la mise en œuvre et à l'entretien d'un Système de Management de la Qualité (SMQ) et d'un Système de Management de la Santé/Sécurité au Travail tout en améliorant en permanence l'efficacité conformément aux exigences applicables.
- Veiller à l'établissement, à la documentation, à la mise en œuvre et à l'entretien d'un programme de surveillance des processus PSE, SMQ et SMSST de l'ANAC ; à la supervision des processus SMS et SMQ des exploitants ; à la formation des personnels de l'ANAC en matière de Qualité, Santé et Sécurité.
- Etre le point focal de l'ANAC concernant le PSE, le SMQ et le SMSST.

Le Chargé des Systèmes de Management de la Qualité doit contribuer à la mise en œuvre des Systèmes de Management de l'ANAC (PSE, SMQ et SMSST), en participant à l'ensemble des activités du Bureau de la Qualité et de la Sécurité. Il est plus spécifiquement chargé de :

- L'établissement, de la documentation, de la mise en œuvre et de l'entretien d'un Système de Management de la Qualité (SMQ) efficace, en conformité avec la norme ISO 9001v2008 (adoptée par l'ANAC), ainsi que les dispositions internes prévues en la matière
- De la supervision des Systèmes de Management de la Qualité mis en œuvre par les fournisseurs de services
- De la formation des personnels de l'ANAC en matière de SMQ et SMSST.

Le Chargé des Systèmes de Management de la Santé et de la Sécurité au travail contribue à la mise en œuvre des Systèmes de Management de l'ANAC (PSE, SMQ et SMSST), en participant à l'ensemble des activités du Bureau de la Qualité et de la Sécurité.

Il est plus spécifiquement chargé :

- De l'établissement, de la documentation, de la mise en œuvre et de l'entretien d'un Système de Management de la Santé/Sécurité au Travail (SMSST) efficace, en conformité avec la norme OHSAS 18001v2007 (adoptée par l'ANAC), ainsi que les dispositions internes prévues en la matière de la formation des personnels de l'ANAC en matière de SMQ et SMSST.

Les activités du Bureau de la Qualité et de la Sécurité se déclinent au niveau de la surveillance de l'efficacité du fonctionnement des processus du Système de Management de l'ANAC et de la supervision du fonctionnement des processus des systèmes de management respectifs des opérateurs, notamment dans les domaines de la qualité et de la sécurité. Les principaux actes de surveillance et de supervision sont l'audit, l'inspection, le contrôle, le sondage

Sur les traces de...

Pour assurer son fonctionnement efficace, le Bureau de la Qualité et de la Sécurité s'appuie sur des auditeurs internes ainsi que des correspondants Qualité / Sécurité. Les auditeurs internes sont des personnels qualifiés et habilités, chargés d'accomplir les actes de surveillance des processus ANAC, et de supervision des processus des opérateurs conformément aux exigences applicables. Les correspondants ont une relation fonctionnelle avec le Bureau de la Qualité et de la Sécurité. Ils assurent la mise en œuvre des processus PSE (programme de sécurité de l'état), SMQ (système de management de la qualité) et SMSST (système de management de la santé, sécurité au travail) au sein de leurs directions respectives. Les programmes de formation couvre les besoins en formation, information et sensibilisation :

- des membres du Bureau de la Qualité et de la Sécurité
- de la Direction de l'ANAC
- des personnels d'encadrement de l'ANAC
- de tout le reste du personnel.

Il porte sur les domaines du management de la qualité, de la sécurité et de la santé/sécurité au travail. La réalisation de ce programme permettra au Bureau de la Qualité et de la Sécurité d'atteindre efficacement ses objectifs en termes de formation, information et sensibilisation des personnels de l'ANAC. Les organismes chargés de dispenser ces actes sont entre autres :

- le COSCAP-UEMOA pour ce qui concerne le SSP et le SMS
- le Bureau Veritas ou tout autre un organisme compétent pour ce qui concerne le management de la Qualité, de la Santé/Sécurité au travail et environnemental.



Waogninlin TRAORE
Responsable du Bureau
de la Qualité et de la Sécurité

LES ENJEUX DE LA CERTIFICATION DE L'AEROPORT FHB



La certification et la classification sont deux notions intimement liées, qui doivent se réaliser concomitamment, au regard des exigences et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et celle de l'Administration Fédérale de l'Aviation Civile Américaine (F.A.A). Leur obtention confère à toute Aviation Civile une crédibilité, au plan de ces activités de supervision de la sûreté et au niveau de son système aéroportuaire.

La certification de l'aéroport international FELIX HOUPHOUET BOIGNY d'Abidjan est la satisfaction de l'aéroport aux normes internationales de l'OACI et à celles de la TSA (Transportation Security Administratif) américaine en matière de sûreté de l'aviation civile. Cette satisfaction permettra d'effectuer des vols directs de notre aéroport vers les Etats unis et vice versa. La classification atteste l'aptitude d'une administration d'aviation civile à assurer efficacement la supervision de la sécurité aérienne (surveillance continue des compagnies aériennes) selon les normes OACI.

1oom sur...

En vue de satisfaire ces deux exigences (Classification et Certification), l'ANAC œuvre à parfaire le niveau notre aviation civile et à la qualité de notre plate-forme aéroportuaire.

Grâce à l'obtention de la certification TSA, l'on pourra effectuer des vols directs d'Abidjan vers les Etats Unis d'Amérique et vis-versa levant ainsi un handicap majeur que subit la Côte d'Ivoire au plan des liaisons internationales du fait de l'interdiction de vol direct en provenance d'Abidjan. Par l'obtention de la classification de l'ANAC en catégorie 1 de la FAA, les aptitudes et compétences de l'aviation civile ivoirienne en matière de supervision de la sécurité aérienne seront reconnus et la Côte d'Ivoire sera une destination recommandée et ne pourra en aucun cas figurer sur la liste noire d'aucun bloc d'espace aérien (Union Européenne, USA et Asiatique). La réalisation concomitante de ces deux objectifs majeurs va générer inévitablement des retombées économiques et financières importantes pour la Côte d'Ivoire signes de croissance du fait de la multiplication des liaisons avec tous les pays du nord et notamment les Etats Unis d'Amérique. L'aéroport Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan qui sera cité parmi grands aéroports contribuera au développement du secteur du tourisme et attirera les opérateurs économiques.

Katy Ouattara





SINALY SILUÉ
UN «TYCOON» DE
L'AVIATION

African Success Story



- QUI EST MR SILUÉ SINALY ?

Ce n'est pas chose aisée de se décrire soi-même. Mr Silué c'est le Directeur Général de l'ANAC qui a eu la chance d'avoir un parcours professionnel très riche. Je suis un passionné du travail bien fait et par conséquent, je suis très à cheval sur les questions de probité et de loyauté. Je comptabilise en tout 34 années dans le domaine de l'aviation.

- AVEZ-VOUS DES ENFANTS ?

Oui j'ai été marié. Je suis père de huit enfants qui me donnent beaucoup de satisfaction.

- A QUOI VOUS CONSACREZ VOUS À VOS HEURES PERDUES ?

Je passe le plus clair de mon temps à travailler, je suis très souvent avec ma famille. Je me surprends à aimer mon rôle de grand-père. La lecture est une passion pour moi. Le dernier livre que j'ai eu entre les mains, est celui d'Amadou Hampathé Ba. Il m'arrive parfois de lire plusieurs ouvrages en même temps.

- QU'EST CE QUI VOUS A POUSSÉ VERS L'AVIATION ?

J'avoue que je suis un peu arrivé par hasard dans l'aviation. Sorti de l'école, j'ai eu la chance d'obtenir une bourse d'étude destinée aux meilleurs élèves de la promotion. Celle qui m'était destinée était pour une formation en base aérienne à Paris. J'ai rapidement pris goût à la chose et c'est comme ça qu'est née ma vocation pour l'aviation.

- PARLEZ NOUS DE VOTRE PARCOURS PROFESSIONNEL.

Je suis entré dans le monde de l'aviation civile en 1978 en tant que chef du service des infrastructures à la Direction de l'Aviation Civile en Côte d'Ivoire, puis à la représentation de l'Agence pour la sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA). J'y ai occupé la même fonction jusqu'à la création de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANAM) en avril 1982 où je suis passé sous-directeur des infrastructures aéroportuaires. Pendant l'année 1990, j'ai été nommé sous-directeur de la sûreté et de la facilitation de l'ANAM puis nommé Directeur Général en 1992.

African Success Story

de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ASECNA) qui regroupait l'actuelle ANAC, l'actuelle Société des exploitations et de développement aéroportuaire, aéronautique et météorologique (SODEXAM) et l'actuelle AERIA.

En 1994, j'ai quitté l'ANAM pour être nommé conseiller spécial de Mr Yves Roland Bilcar Président Directeur Général de la multinationale Air Afrique. Puis j'ai occupé le poste de Directeur d'Air Afrique pour le Tchad pendant environ deux années et demie, puis à Air Afrique-Mali pendant deux autres années toujours en qualité de Directeur avant d'être enfin rappelé en Côte d'Ivoire, au siège d'Air Afrique pour en être le Directeur des Opérations jusqu'en février 2001.

En 2004, je pose mes valises au ministère des transports où j'exerce comme conseiller chargé du transport aérien où j'ai connu cinq ministres successifs. Finalement en juin 2011, je me suis installé dans les murs de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) dont je suis le Directeur Général.

- QUEL BILAN FAITES-VOUS APRÈS ENVIRON PLUS D'UN AN PASSÉ À LA TÊTE DE L'ANAC ?

Pour l'instant, je suis fier de ce que nous sommes accomplis déjà mais, je ne pourrais me prononcer réellement sur la question qu'après la certification de notre aéroport. Par contre, vous pouvez retenir qu'il y a eu de grands changements et que l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile œuvre pour une aviation civile ivoirienne plus forte.

- QUELLES SONT LES PRINCIPALES INNOVATIONS QUI ONT EU LIEU DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE DEPUIS PRÈS D'UNE ANNÉE ?

Au plan des structures, nous avons rendu permanent l'accès à la structure par la mise en place d'un commandement de permanence et la mise en place d'un bureau permanent de délivrance de droit de trafic. Cette structure peut être contacté 24h / 24 par les intéressés. Nous avons essentiellement travaillé à réorganiser l'administration et à changer la mentalité des agents. Nous œuvrons au quotidien pour la mise en place des législations en matière de sécurité et de sûreté aéroportuaire, le respect scrupuleux de ces normes.

- QUE VOULEZ-VOUS QUE LE PUBLIC RETIENNE DE L'ANAC ET AUSSI DE VOUS ?

Je préfère que le public retienne que l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile est une équipe forte et déterminée qui se bat au quotidien pour que l'aviation civile ivoirienne soit une référence en Afrique.



*Propos recueillis par
Katy Ouattara*

Je veux être...

3MC-2



DESIGNER DE L'AMENAGEMENT D'INTERIEUR D'AVION

Bien que ce soit un métier d'avenir, les designers d'intérieur d'avion sont peu connus. Leur secteur demeure un mystère pour la population et même pour les voyageurs.

NATURE DU TRAVAIL

Les designers d'intérieur d'avion créent et réalisent des concepts d'aménagement esthétique, fonctionnel et sécuritaire pour des avions à usage personnel, commercial et institutionnel.

Au cours des dernières années, le nombre de designers d'intérieur d'avion est demeuré insuffisant et assez stable. Même si la demande a augmenté en même temps que le nombre des compagnies aériennes, il semble que cette croissance ait bénéficié davantage aux membres d'autres professions. Étant donné que rien ne laisse entrevoir de modification à ces tendances, on prévoit que le nombre de designers d'intérieur d'avion continuera à demeurer stable au cours des prochaines années.

Les titres et fonctions des designers d'intérieur d'avion et des décorateurs d'avion peuvent porter à confusion. Pourtant, ils font partie de deux groupes professionnels distincts. Si les deux accomplissent des tâches de décoration, ces tâches ne représentent toutefois qu'une partie des fonctions des designers, tandis qu'elles représentent l'essentiel des fonctions des décorateurs. En plus de tâches de décoration, les designers sont en effet responsables de la conception et la réalisation de l'aménagement intérieur en fonction de critères esthétiques, fonctionnels et sécuritaires. Pour ce, ils doivent réaliser des plans, faire des croquis, estimer les coûts, présenter des devis, surveiller les travaux, etc. En outre, ils travaillent souvent dans des équipes multidisciplinaires avec des membres d'autres professions, entre autres des ingénieurs, des architectes et des constructeurs, tandis que les décorateurs travaillent essentiellement dans le commerce de détail de meubles, de matériels de construction et d'accessoires d'ameublement.

FORMATIONS ET DÉBOUCHÉS

Outre l'importante croissance que représente la formation scolaire, l'accès à cette profession dépend beaucoup des qualités personnelles des candidats. Ils doivent posséder un sens de l'esthétique développé, beaucoup d'imagination et une bonne capacité d'écoute de façon à tenir compte de la personnalité du client, de son mode de vie, de ses besoins et de sa situation financière. Les compétences en gestion et au travail d'équipe sont importantes, car ils doivent souvent travailler en collaboration avec des architectes et superviser les équipes qui exécutent leurs plans d'aménagement : charpentiers, poseurs de tapis, électriciens, plombiers, etc. L'empathie, la créativité, l'aptitude à négocier, la dextérité, la minutie et la capacité de visualiser en trois dimensions sont les principales qualités recherchées. Le bilinguisme est parfois essentiel. Les designers d'intérieur d'avion doivent avoir une expertise en installations électriques et mécaniques, une bonne connaissance de l'aménagement des cabines, une maîtrise des logiciels catia v5 et enovia.

Les débouchés proviennent des besoins de remplacement des designers d'intérieur qui prendront leur retraite ou qui quitteront la profession pour occuper des postes dans l'enseignement, dans la vente et dans l'achat de matériel lié au design intérieur, ou pour obtenir une promotion à des postes de gestion. Le cheminement de carrière se fait également à l'intérieur même de la profession. Ainsi, les candidats à cette profession commencent souvent leur carrière comme designers « juniors », pour plus tard passer intermédiaires et enfin « seniors » ou chargés de projet. Après quelques années, ils peuvent s'établir à leur compte et ouvrir un bureau de design d'intérieur d'avion. L'évolution de l'emploi dans cette profession dépend principalement de la demande en design d'intérieur d'avion et celle-ci varie en fonction de la situation économique en général. En effet, ce marché est très sensible à la situation économique, puisqu'il s'agit essentiellement d'un marché de luxe. Dans les périodes difficiles, ce type d'achat est en effet parmi les premiers à faire les frais des réductions de dépenses des compagnies. À l'inverse, lorsque les revenus et la confiance des compagnies leur permettent à nouveau d'envisager des dépenses plus luxueuses, ce marché repart à la hausse.

CONCURRENCE ENTRE LES PROFESSIONS

Les designers d'intérieur d'avion font face à une forte concurrence sur ce marché, de la part des décorateurs d'intérieur d'avion et des architectes. En effet, comme la profession de designer d'intérieur d'avion n'est pas réglementée et que celle des architectes est, elle, encadrée par un ordre professionnel, de nombreux clients potentiels préfèrent faire appel aux services de professionnels qui peuvent garantir un niveau de compétences reconnu par le simple fait de s'afficher comme architectes. Cela dit, les designers d'intérieur d'avion sont autorisés à signer et sceller les plans et devis de travaux d'architecture pour la construction, ou la modification.



Par Katy Ouattara



Quelles dispositions à prendre pour le voyage d'une femme enceinte ?

POUR CERTAINS D'ENTRE-NOUS, PRENDRE L'AVION PEUT ÊTRE UN MOMENT D'APPRÉHENSION. PARTICULIÈREMENT PENDANT LA GROSSESSE, CE VOYAGE PEUT GÉNÉRER DES PETITES ANGOISSES !

HEUREUSEMENT, DES SOLUTIONS EXISTENT POUR RENDRE VOTRE VOL PLUS AGRÉABLE ET CONFORTABLE. VOICI TOUTES NOS ASTUCES POUR VOYAGER EN TOUTE SÉCURITÉ.



PUIS-JE PRENDRE L'AVION PENDANT MON PREMIER ET MON DEUXIÈME TRIMESTRE DE GROSSESSE ?

Oui, mais attention cependant : si vous avez des complications médicales pendant votre grossesse, si par exemple vous avez des soucis de spotting (petites pertes de sang), de diabète, une pression artérielle ou si vous avez déjà accouché d'un bébé prématuré, demandez son avis à votre médecin avant de voyager. Tant que votre grossesse est normale, sans complications, vous pouvez sans risque prévoir un voyage en avion. Vous constaterez peut-être que le deuxième trimestre (entre les semaines 14 et 27) est une période idéale pour voyager.

Tant que votre grossesse est normale, sans complications, vous pouvez sans risque prévoir un voyage en avion. Vous constaterez peut-être que le deuxième trimestre (entre les semaines 14 et 27) est une période idéale pour voyager.

Les nausées sont de l'histoire ancienne, vous avez retrouvé votre énergie, et les risques de fausse couche ont considérablement chuté. Vous pouvez alors enfin en profiter pour vous relaxer, dormir et dîner en tête-à-tête avec votre amoureux. En plus, vous pouvez encore voyager léger, sans tout l'attirail pour bébé.

PUIS-JE PRENDRE L'AVION SANS RISQUE PENDANT MON TROISIÈME TRIMESTRE DE GROSSESSE ?

Tant que vous ne présentez pas de complications, que vous n'attendez pas de jumeaux (ou plus !), et que vous n'avez pas déjà eu un accouchement prématuré, vous pouvez prendre l'avion sur la plupart des compagnies jusqu'à 36 semaines de grossesse.

Les agents qui s'occupent des réservations ne vont pas vous demander si vous êtes enceinte, mais au moment de l'enregistrement, on pourrait vous demander quand est prévu votre terme.

Pour éviter les retards et discussions sans fin (et surtout, pour vous assurer de pouvoir voyager sans risque !), demandez une autorisation écrite de votre médecin à partir de votre 28^e semaine de grossesse. Cette attestation certifie que vous avez été examinée par le médecin, confirme votre date d'accouchement prévue, et que vous ne présentez pas de risque d'accouchement pendant le vol !

Les politiques entourant le voyage des femmes enceintes varient selon les compagnies : renseignez-vous toujours au moment de faire votre réservation. N'oubliez pas de prendre en compte le moment du voyage retour également.

LES PORTIQUES DE SÉCURITÉ PEUVENT-ILS NUIRE À MON BÉBÉ ?

Non : quand vous passez les portiques de sécurité, votre corps n'est pas passé aux rayons X, ce n'est qu'un détecteur de métal. Ce sont vos bagages qui sont passés aux rayons X.



ET LES NOUVEAUX SCANNERS CORPORELS DANS LES AÉROPORTS ?

Ces appareils utilisent des ondes millimétriques d'une très haute fréquence (30 GHz) c'est-à-dire des ondes 30 fois plus courtes qu'un téléphone portable. Ces ondes ne pénètrent pas dans le corps et sont entièrement réfléchies ce qui permet de détecter tout ce qui est porté à l'extérieur du corps. Il n'y a aucun danger pour les femmes enceintes de même que pour les porteurs de pacemaker ou de stent.

LE VOL PEUT-IL NUIRE À MON BÉBÉ ?

Non. Aucune étude scientifique ne prouve la dangerosité éventuelle d'un vol occasionnel sur la croissance et le développement du bébé. La pressurisation des cabines n'affecte pas le bébé. En fait, vous aurez même plus de risque de complications si vous volez dans un petit avion non pressurisé. L'oxygène se raréfie à de hautes altitudes, ce qui veut dire que votre corps doit faire des efforts supplémentaires pour vous garantir les quantités nécessaires, pour vous et pour le bébé. Une exposition prolongée aux radiations atmosphériques a été mise en cause dans l'augmentation des risques de fausse couche. C'est pourquoi la plupart des compagnies aériennes préfèrent garder au sol leurs collaboratrices enceintes pendant le premier trimestre de grossesse. La situation est différente pour les vols occasionnels : les médecins s'accordent à dire que le risque est minuscule pour les femmes qui ne prennent l'avion qu'occasionnellement, contrairement aux centaines, voire milliers d'heures de vol par an effectuées par les professionnels.

COMMENT M'INSTALLER CONFORTABLEMENT PENDANT LE VOL ?

Le fait de rester assise pendant une période prolongée peut faire gonfler vos pieds et vos chevilles, provoquer de méchantes crampes aux jambes. Favorisez la circulation sanguine dans les jambes en faisant des allers-retours dans les couloirs et en vous étirant. Si vous êtes debout, étirez vos jambes, en commençant par le talon, faites de mouvements rotatifs avec vos pieds, doucement, puis étirez vos mollets. Quand vous êtes assise, faites tourner vos chevilles pour améliorer la circulation, et remuez vos orteils.

Prendre l'avion pendant la grossesse peut légèrement augmenter les risques de thrombose (caillots de sang) et de varices. Enfilez des bas de soutien ou de contention (et pas des collants, qui risquent d'augmenter les risques d'infection vaginale) dès que vous prenez l'avion. Ils aident à maintenir une bonne circulation sanguine et soulagent les veines gonflées.

Pour plus de sécurité, mettez les bas avant même de vous lever le matin, et gardez-les toute la journée.

Si le siège à côté de vous dans l'avion est vide, profitez-en pour surélever vos pieds.

Enlever ses chaussures pourrait être bien agréable, mais attention vos pieds pourraient gonfler pendant le vol, et vous pourriez avoir bien du mal à les remettre à l'atterrissage !

Si votre ventre bien arrondi rend le laçage des chaussures bien compliqué, optez pour des chaussures plates (comme des ballerines), plus faciles à enfiler... mais qui soutiennent moins bien les pieds.



Par Katy Ouattara

UNE FEMME DANS LA SÛRETÉ



Je suis KONDO John Rosalie, Inspecteur en sûreté de l'aviation civile. Je suis titulaire d'un Master 1 en gestion des ressources humaines et je prépare la soutenance de mon MBA.

J'ai commencé ma carrière en 2006 à Dakar avec le Service International de Prévention des Risques comme agent de sûreté de la compagnie aérienne Delta Airlines. Après un bref passage à SICASS Europe Côte d'Ivoire et Avisecure, j'ai rejoint l'ANAC en septembre 2011.

EN QUOI CONSISTE VOTRE MÉTIER ?

Dans le cadre de la supervision de la sûreté, la principale mission d'un inspecteur est de mener des activités de contrôle de la qualité pour s'assurer de la mise en œuvre des mesures de sûreté conformément au Programme National de Sûreté de l'aviation civile, et pour vérifier l'efficacité de cette mise en œuvre.

QUELLE EST VOTRE PLUS GRANDE FIERTÉ DANS LE DOMAINE PROFESSIONNEL ?

Ma nomination en tant qu'inspecteur et la prestation de serment qui a eu lieu récemment au palais de justice d'Abidjan. J'ai été faire la formation alors que ne m'y attendais pas du tout. La formation s'est très bien passée par la grâce de Dieu et à l'issue de cela j'ai eu l'honneur d'être nommée inspecteur. Je suis particulièrement honorée d'être la première femme inspecteur aviation de Côte d'Ivoire.

QUI SONT CES PERSONNES QUI VOUS INSPIRENT ?

... (Sourire)

VOUS AVEZ FORCEMENT UN OU DES MODÈLES !

Ceux que j'ai comme modèle sont Martin Luther King et Nelson Mandela. Ce sont des leaders qui ont laissé des traces indélébiles. Le premier avait un charisme reconnu par tous, et le second est doté d'une tolérance reconnue par tous. Ce que je retiens d'eux est qu'il faut se battre pour défendre ses idéaux tous en étant patient et en pardonnant à ceux qui nous font du tort.

QUELLE SONT VOS OBJECTIFS À COURT ET MOYEN TERME ?

Le gros défi que nous devons tous relever c'est la certification de notre aéroport. Pour beaucoup la certification est l'affaire de l'ANAC. En fait l'ANAC aura beau élaborer la réglementation nécessaire et organiser des programmes de formation mais si les usagers de l'aéroport ne font pas leur part, on n'y arrivera pas. S'ils ne mettent pas en œuvre les procédures établies et ce qu'ils apprennent en formation, s'il ne conforment pas aux normes établies ce sera peine perdue. Nous disons tout le temps que la sûreté est l'affaire de tous, la certification l'est autant. De gros moyens et efforts sont déployés pour l'atteinte de cet objectif, il faut qu'on y arrive.

Coeur de métier

QUELLES SONT LES VALEURS QU'IL FAUT POUR EXERCER CE MÉTIER ?

En sûreté, il faut être rigoureux et objectif. C'est un domaine sensible qui impacte même notre vie extra professionnelle. Si l'on a des raisons de croire que vous êtes de moralité douteuse on aura du mal à vous faire confiance. En sûreté il faut donc être intègre et honnête même dans nos activités en dehors du service. D'ailleurs des enquêtes de moralité sont faites sur le personnel de sûreté dans le cadre de la vérification d'antécédents pour s'assurer que ce personnel est crédible. Il nous faut donc en tout montrer l'exemple en respectant les normes établies.



QUE POUVEZ-VOUS DIRE EN GUISE DE CONCLUSION ?

Pour ceux qui souhaiteraient embrasser les métiers de l'aviation et surtout celui de la sûreté je leur conseille d'être très attentifs et observateurs. Il n'y a pas plus difficile que d'essayer de se protéger contre des menaces dirigées intentionnellement contre soit, et c'est cela la sûreté. Il faut aussi être organisé parce que ça prend énormément de temps on a parfois l'impression qu'on n'a rien d'autre dans la vie à part le travail.

Il faut aussi se forger un moral assez fort car il y a beaucoup de haut et de bas. Mais au-delà de tout je recommande d'être passionné par ce métier; c'est qui permet de continuer même quand c'est dur.

*Propos recueillis par
Azagoh Germain*

MONOGAGA



Le paradis à l'ivoirienne

Rien de plus beau et de plus merveilleux que d'assister au spectacle qu'offrent les vagues en plein mouvement au levé du soleil. A l'instar des autres endroits touristiques disséminés à divers endroits du globe, la baie de Monogaga, demeure un lieu inconnu, sinon méconnu. Un foisonnement de verdure étalées sur un très large périmètre, côtoie une grande bleue, tantôt calme, tantôt houleuse, dont les vagues, infatigables et par moment presque muettes, viennent s'échouer sur une plage plus que sablonneuse. Les cocotiers dans un concert de sifflement sourd, ploient sans rompre, sous le poids du vent.

Ce site, situé au sud-ouest de la Côte d'Ivoire, un pays du grand ouest africain, avec ses nuits calmes, et ses villages paisibles, a découvert par des explorateurs espagnols, il y a sans doute 3 ou 4 siècles. La plus grande ville située à proximité se nomme San-Pedro. Monogaga est une petite ville de Côte d'Ivoire, dans la région du Bas-Sassandra, célèbre pour sa plage magnifique, protégée de la barre et située sur la route côtière, à quarante kilomètres de San-Pedro. Elle est à proximité d'une forêt classée. Elle est parfois aussi appelée Gagan ou encore Ménogaga en langue Krou.

On appelle cet endroit, la demeure de l'ange. A première vue, ce qui nous frappe c'est l'alliage du vert et du bleu. L'océan atlantique et la forêt tropicale se font face pour le plus grand bonheur des touristes et visiteurs.

Monogaga est et demeure l'une des plus belles plages de notre planète au même titre que Saint Tropez, Bahia, Acapulco, Rio etc. Monogaga à ce petit coté exotique et sauvage qui fait tout son charme à bien des égards. Suffisamment protégé de la barre, Monogaga est une piscine naturelle. Ce site est également propice aux sports nautiques et à la pêche sportive.

Il vous sera impossible d'oublier ses rivages avec son fin sable blanc et ce doux vent qui vous caresse le corps et vous laisse dans un état de rêve féérique. L'hospitalité légendaire et le sourire enthousiasme du peuple Kroumen contribue à perpétuer cette sensation unique de bien-être naturel.

Par Katy Ouattara

Boîte à idée



L'aménagement d'un bureau ou d'un espace de travail est très souvent un casse-tête chinois. Le nombre d'occupant, la superficie de l'espace, l'activité qui s'y développe, l'image de l'entreprise... ce sont des facteurs qui rentrent en ligne de compte. Ces illustrations montrent une idée de ce qu'on peut faire avec un espace réduit pour plus d'un occupant.



Par Sarah Sankou



PAUSE-DETENTE



LE CHEF ET LA PETITE PANCARTE

Au cours d'une réunion, le chef de service se rend compte qu'il n'est pas suffisamment respecté par son équipe.

Le lendemain matin, il achète une petite pancarte où il est écrit:
ICI, C'EST MOI LE CHEF !

...et il la place bien en évidence sur la porte de son bureau.

Quand il revient après le déjeuner, il voit un post-it à côté de la pancarte...

« Votre femme a téléphoné...

Elle veut récupérer sa pancarte !!! »

LE HOLD UP

Un homme se trouve dans la banque au moment où un voleur y commet un hold-up.

Le voleur prend les personnes présentes en otage et demande au premier d'entre eux :

- M'avez-vous vu voler la banque ?

Le 1er otage répond "oui", le voleur lui tire alors une balle dans la tête.

Il passe au 2ème otage, lui pose la même question — M'avez-vous vu voler la banque ?

L'homme répond :

- Moi non, mais ma femme a tout vu...

AGENCE MATRIMONIALE

Une jeune femme qui cherche à se marier vient s'inscrire dans une agence matrimoniale. Elle précise à l'employée :

-je suis bien ennuyée ...Comme vous le voyez, je suis borgne. Ca sera sans doute difficile de trouver un parti...

- Mais non, ne vous inquiétez pas !

L'employée tape la fiche descriptive : « Jeune femme, deux merveilleux yeux bleus, dont un en moins. »

ANGE GARDIEN

Un homme marche dans la rue lorsqu'il entend un cri derrière lui :

"STOP! ARRÊTEZ SINON VOUS ALLEZ PRENDRE UNE BRIQUE SUR LA TÊTE "

Le gars s'arrête et au même moment, une brique qui s'était détachée d'un immeuble lui passe devant le nez. Le gars se retourne personne...

Un peu plus tard, alors qu'il veut traverser la rue, il entend encore :

"STOP ! ARRÊTEZ SINON VOUS ALLEZ VOUS FAIRE RENVERSER"

Le gars s'arrête, laisse passer une voiture et comme il ne voit personne derrière lui, il demande tout haut:

- Mais qui êtes-vous?

La voix répond:

- Je suis votre ange gardien

Et le gars répond :

- Ah ouais ?! Et où étais-tu quand je me suis marié alors !

Nos Partenaires



Sénégal: Dakar
IATA Central and West Africa
Plateau, rue de Thann X Djily Mbaye
3^{ème} Etage, Immeuble Xeewle
BP 50726 CP 18524
Phone: +221 33 889 84 00 / Fax: +221 33 823 11 79

Ouagadougou (Burkina Faso)
Avenue du professeur Joseph Ki-Zerbo
01 BP 546 ouagadougou 01
Tél: +226 20 31 88 73 à 76
Fax: +226 50 31 88 72
email: commission@uemoa.int
site: www.uemoa.int



Ministère du transport
Abidjan Plateau-Postel 2000
01 BP V 06 Abidjan 01 Côte d'Ivoire
Tél. : (225) 20 34 48 57 / 86
Tél. : (225) 20 32 14 48 / Fax : (225) 20 32 14 41
Site Internet : www.plan.gouv.ci

African Civil Aviation Commission
Commission Africaine de l'Aviation Civile (AFCAC-CAFAC)
Aéroport International Léopold Sédar Senghor
B.P. 8898 - Aéroport International LSS, Dakar-Yoff, Sénégal
Tel : (221) 33 859 88 00 / Fax : (221) 33 820 70 18
E-Mail : secretariat@afcac.org / Site web: www.afcac.org



ASECNA Direction Générale
32-38, Avenue Jean Jaurès
BP 3144 Dakar SENEGAL
Tel : +221 33 849 66 00 / Fax : +221 33 823 46 54
Em ail : contact@asecna.aero / site: www.asecna.aero

Siège de l'OACI, Montréal, Canada
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
999 rue University, Montréal, Québec H3C 5H7, Canada
Tél. : +1 514-954-8219 / Fax: +1 514-954-6077
Courriel: icaoHQ@icao.int / Services à la clientèle: sales@icao.int
Appui web: web@icao.int



SUIVEZ NOUS SUR

ANAC
Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire

Actualité : Le CIVA (Civair) : 17 nouveaux vols pour l'été 2012

Accueil Anac Réglementation Nationale Réglementation Communautaire Circulaires Aéroports & Navigation Sans pilote Vols ANAC Reg

Contacts utiles

- Commandement de personnel
- Demande d'autorisation survol/atterrissage
- Demande de titre d'accès à l'aéroport
- Annuaire téléphonique

Formulaires utiles

- Formulaire de demande de titre d'accès à l'aéroport
- Police à fournir pour la demande de titre d'accès à l'aéroport

Programme des vols

- Clair II

Partenaires

Actualités

Une grande victoire en Europe de l'ouest (1200) en décembre 2012 de l'ANAC

La vision de l'Autorité National de l'Aviation Civile (ANAC)

L'Autorité National de l'Aviation Civile (ANAC) est une autorité compétente de la Côte d'Ivoire en matière de sécurité aérienne et de sûreté aéroportuaire.

Ses missions sont :

- d'assurer pour le compte de l'Etat, les missions régaliennes de réglementations, de contrôle, de surveillance, de sûreté aéroportuaire, de sécurité de l'aviation, de médecine aéronautique, et de coordination en matière de transport aérien

www.anac.ci