

ANAC NEWS

Le magazine de l'aviation civile ivoirienne

Novembre 2016 N° 011 ANAC ANEWS - Gratuit



www.anac.ci

La Navigabilité ... et si on en parlait

CŒUR DE MÉTIER
LA MÉDECINE AÉRONAUTIQUE
AVEC DOCTEUR DIABATÉ

PARLONS EN
TOUT SUR
LE TOURISME

SANTÉ
MAÎTRISER VOTRE
PRESSION ARTÉRIELLE





Autorité Nationale de l'Aviation Civile

GARANT DE LA SECURITE ET DE LA SÛRETE DE L'AVIATION CIVILE

07 BP 148 Abidjan 07 • Tel : +225 21 58 69 00/01 • Fax : +225 21 27 63 46
site web : www.anac.ci • email : anac_ci@anac.ci / info@anac.ci

Sommaire

Novembre 2016 N° 011 **ANAC-NEWS**

-
- 04 ACTUALITÉ**
- 06 PUBLIREPORTAGE 1 :** L'ANAC organise un atelier sur la sûreté du fret et de la poste
- 08 PUBLIREPORTAGE 2 :** L'ANAC participe au salon de l'orientation
- 10 PUBLIREPORTAGE 3 :** L'ANAC célèbre les pères
- 12 PUBLIREPORTAGE 4 :** Sensibilisation sur les métiers de l'aviation
-
- 18 CŒUR DE MÉTIER :** La médecine aéronautique avec Docteur Diabaté
- 15 HIGH-TECH :** Les nouvelles technologies et les nouveaux matériaux
- 17 PARLONS EN :** Tout sur le tourisme
- 22 LE COIN DU MANAGER :** Le présentéisme
- 24 ZOOM SUR :** Accords Aériens : Côte d'Ivoire / USA
-
- 28 FAQ :** Question sur la e-réputation
- 36 DOSSIER :** La navigabilité ... et si on en parlait
- 34 SUR LES TRACES DE :** L'histoire de l'aviation
- 37 BOITES À IDÉES :** Réduire son stress au bureau lorsqu'on est débordé ...
-
- 39 SANTÉ :** Maîtriser votre pression artérielle
- 51 L'ESCALE :** Le top 10 des choses à faire à Abidjan
- 54 INSOLITE**
- 56 COIN DU BONHEUR**
- 57 PAUSE DÉTENTE**



51
LE TOP 10 DES
CHOSSES À FAIRE
À ABIDJAN



53
LE VIN...
ET ENCORE LE VIN ?



DIRECTEUR DE PUBLICATION
Sinaly SILUÉ

COORDINATRICE
À LA RÉDACTION
Katy OUATTARA

CORRECTEUR
Bureau Qualité, Sécurité au
Travail et Environnement
(BQSE) - ANAC

COMITÉ DE RÉDACTION
Sinaly SILUÉ
Katy OUATTARA

TIRAGE
1500 exemplaires

SIÈGE DE LA RÉDACTION
Port-Bouet

07 BP 148 Abidjan 07
Tél : 00225 21 58 89 00 / 01
Fax : 00225 21 27 63 48
info@anac.ci
katyrosine@anac.ci

La Navigabilité ... et si on en parlait

“

L'homme et sa **sécurité**
doivent constituer la première
préoccupation de toute
aventure technologique.

”

Albert Einstein

*Mathématicien, Physicien, Scientifique
(1879 - 1955)*



Sinaly SILUE

Directeur Général
de l'ANAC

Bienvenue à bord du vol Anews n° 11. Vous êtes bien installés, je l'espère, pour un voyage livresque avec votre magazine préféré. Avec vous, nous parcourons plusieurs destinations à thèmes forts enrichissants. A savoir l'Actualité, Cœur de métier, le Coin du manager, Zoom sur, High-tech, Sur les traces de ... Bref, autant de sujets qui ne manquent pas d'intérêts. Alors attachez vos ceintures pour un vol plaisant.

Dans ce numéro de Anews, nous invitons les lecteurs à découvrir en quoi consiste la navigabilité des aéronefs.

L'auteur de ce dossier est M. GBOGOU Patrice, le Sous-Directeur de la Navigabilité des Aéronefs. Dans une approche définitionnelle, l'homme nous aide à la compréhension du sujet avant de rappeler le contexte historique de la Navigabilité des Aéronefs, son importance dans une compagnie aérienne, son rôle de maintenance dans les aéronefs, l'organisation, les missions et activités de cette sous-direction au sein de l'ANAC. La navigabilité est un ensemble de règles qui répondent à un besoin de progrès, un enjeu de sécurité aérienne, un enjeu opérationnel et économique, une contribution à la modernisation de



l'aviation Civile. Pour tout dire, la navigabilité des aéronefs est consubstantielle à la sécurité aérienne. C'est un maillon important dans la chaîne des risques de l'aviation. Ignorer ou minimiser son impact, c'est courir vers des catastrophes avec des conséquences inqualifiables pour l'aviation civile.

Bonne lecture !!!

LA VISITE DU MINISTRE DES EAUX ET FORÊTS À L'ANAC



Le 08 septembre dernier, le Ministre des eaux et forêts, Monsieur Louis-André Dacoury-Tabley a été reçu au sein de l'ANAC en vue d'une rencontre de travail. Puis accompagné de sa délégation, il s'est rendu à l'aéroport Felix Houphouët Boigny pour une visite de terrain. Etaient présents à cette rencontre essentiellement dirigée par le Ministre lui-même, le Directeur Général par intérim de l'ANAC,

M. Yahaya DOUMBIA, et ses différents Directeurs, les Directeurs Généraux et les Représentants des structures aéroportuaires.

Le but de cette visite était de renforcer la collaboration sur le contrôle des potentiels produits forestiers circulants au sein de l'aéroport et d'échanger sur les dispositions prises en vue de la protection de la faune et de la flore.



Accords aériens : Côte d'Ivoire/ USA



Les États-Unis et la Côte d'Ivoire améliorent leur coopération dans le domaine du transport aérien. Les deux pays par le biais de l'ambassadeur américain

à Abidjan, Terence McCulley et du Ministre ivoirien des Affaires Étrangères, Mabri Toikeusse, ont procédé, le 16 août 2016, à la signature d'un accord

dénommé « Open Skies ».

L'Open Skies qui, selon un communiqué officiel de l'institution américaine, aura un « effet immédiat », vient « faciliter le développement de nouvelles liaisons aériennes », et créer des avantages pour les voyageurs et les compagnies aériennes des deux États. Il permettra aussi des « opportunités pour la croissance économique dans des secteurs tels que le tourisme et l'industrie ».

Pour le diplomate Terence McCulley, ledit accord est l'aboutissement de nombreuses années de travail et de négociations entre son pays et la Côte d'Ivoire. Des négociations qui ont été menées par le

Département d'État, du Transport et du Commerce des États-Unis et son homologue du gouvernement ivoirien.

La Côte d'Ivoire bénéficiera des opportunités offertes par l'Open Skies, après avoir décroché, il y a quelques mois, l'agrément de l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan par l'agence nationale américaine de sécurité dans les transports, la Transportation Security Administration (TSA). Un agrément qui offre dorénavant la possibilité aux compagnies desservant l'aéroport d'Abidjan d'effectuer des vols directs vers le pays d'Obama.

Air France constate une chute de ses réservations

Après une embellie ces derniers mois, Air France replonge. « Ces derniers mois ont été difficiles, surtout en France », a déclaré Jean-Marc Janaillac lors de sa conférence de rentrée le 20 septembre, évoquant la menace terroriste en Europe et les mouvements sociaux en France. « Les conséquences pour Air France sont là et vont s'accroître dans les prochains mois. »

Plus concrètement, le PDG d'Air France-KLM a précisé que l'été avait été mauvais, avec des réservations en baisse de 5% entre juin et août par rapport à l'année dernière. Mais, plus grave, aucun rebond du trafic n'est à attendre dans les prochains mois : les réservations d'ici la fin de l'année sont en chute de 5 à 10%.

Les principaux marchés touchés restent la Chine

et surtout le Japon – où « la chute des réservations est largement supérieure à 10% ». Les États-Unis sont le troisième marché le plus concerné par cette désaffection des voyageurs pour l'Europe. A cela s'ajoute le problème persistant de surcapacité qui exerce une pression importante sur les prix.

Jean-Marc Janaillac estime toutefois que le pire est passé : « nous sommes sans doute à la pointe de l'impact. Si rien ne vient perturber l'activité, les effets devraient s'estomper au fur et à mesure des mois. » L'objectif désormais est également de restaurer la confiance en la destination France.

(Source : Journal de l'Aviation)

Quatre nouveaux inspecteurs vont prêter serment ...

L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) vient de s'enrichir de quatre (04) nouveaux inspecteurs dans le domaine de la sécurité aérienne, de la sûreté aéroportuaire et de la tenue du registre d'immatriculation des aéronefs civils.

Faut-il le préciser, la mission de ces inspecteurs est de contrôler et de superviser les exploitants et les gestionnaires aéroportuaire en vue de s'assurer du strict respect des normes et des standards internationaux en matière d'aviation. Cela dit, il revient à l'institution de se plier aux dispositions juridiques au code de l'aviation civil

de la Côte d'Ivoire. Pour cela, les inspecteurs doivent prêter serment devant un magistrat avant d'exercer cette importante mission de contrôle et de supervision.

La cérémonie de prestation de serment aura lieu le lundi 31 octobre à 9 heures dans la petite salle d'audience du tribunal d'Abidjan.

AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
GARANT DE LA SECURITE DE LA SURETE AEROPORTUAIRE



01 | L'ANAC ORGANISE UN ATELIER SUR LA SÛRETÉ DU FRET ET DE LA POSTE



Dans le cadre de la mise en œuvre du projet CASE (Civil Aviation Security in African and the Arabian Peninsula), un atelier sur la sûreté du fret et de la poste a été organisé conjointement par la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (de la mise en œuvre du projet CASE), et l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine les 26 et 27 juillet 2016, à l'hôtel Radisson Blue d'Abidjan. Les objectifs de cet atelier étaient les suivants :

- Présenter les règles internationales et européennes applicables à la sûreté du fret et du courrier (inspection filtrage et chaîne de sûreté du fret) ;
- Familiariser les participants avec les principes fondateurs de la chaîne de sûreté du fret et, en particulier, le statut d'agent habilité (désignation et contrôle) ;
- Informer les participants sur les problématiques liées à l'inspection filtrage du fret.

PROJET CASE : ATELIER SUR LA SURETE DU FRET ET DE LA POSTE



1 - M. Diallo, Mme Yao et
M. Coulibaly très attentifs



2 - M. Milan Directeur de la
Sûreté et de la Facilitation

3 - Photo de famille



02 | L'ANAC PARTICIPE AU SALON DE L'ORIENTATION



LES 03, 04 ET 05 AOÛT 2016, L'ANAC A PARTICIPÉ AU 5^{ème} SALON DE L'ORIENTATION À ABIDJAN.

En effet, c'est à l'invitation du comité d'organisation que l'ANAC a été représentée à ce salon par le Service Communication et le Service formation. Le but de cette participation était de sensibiliser et d'orienter les nouveaux bacheliers vers les métiers de l'aviation civile. Ce Salon a regroupé de nombreuses écoles, académies, universités nationales et internationales. Ce sont plus de (300) trois cent visiteurs par jour, que nous avons entretenus sur les métiers de l'aviation.



QUELQUES IMAGES DU SALON DE L'ORIENTATION





À L'INSTAR DES MAMANS QUI ONT ÉTÉ HONORÉES LE 29 MAI 2016 DERNIER, LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ANAC N'A PAS OUBLIÉ LES «PAPA» DE L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE.

En effet, les cent cinq (105) papas de l'ANAC ont été célébrés par anticipation le vendredi 19 Juin de 10 heures 30 à 12 heures 30. En l'absence du Directeur Général en mission à l'étranger, c'est Monsieur FADIGA AMADOU, Conseiller Technique, qui a transmis le message de félicitation et d'encouragement aux papas de l'ANAC

dans l'accomplissement de leurs tâches aussi bien au plan professionnel qu'au plan familial.

Les mamans de l'ANAC se sont mobilisées pour appuyer la Sous-Direction de l'Administration et des Ressources Humaines afin de réussir la fête.

DES PRÉSENTS OFFERTS À CHAQUE PAPA DE L'ADMINISTRATION

Un présent a été offert à chaque papa et un repas a été servi à l'issue de la cérémonie.



Que Dieu vous soutienne dans vos belles et grandes fonctions **de père !**

L'ANAC SENSIBILISE SUR LES METIERS DE L'AVIATION



LE VENDREDI 12 AOÛT 2016, L'ANAC A PARTICIPÉ À UNE RENCONTRE ENTRE LES JEUNES DIPLÔMÉS DE LA COMMUNE DE MARCORY ET DES PROFESSIONNELS DE CERTAINS SECTEURS D'ACTIVITÉS.

Cette rencontre a été organisée par l'ONG OSED « Organisation pour la Santé, l'Éducation et le Développement » et la mairie de ladite commune.

Mandatée pour animer un panel, Mme Nafissatou Aidara-Koné, Chargée de licence des techniciens de maintenance d'aéronef et des membres d'équipage de cabine a traité de l'accès aux métiers de l'aviation et de la promotion des femmes dans ce vaste domaine. Son intervention a été vivement saluée par la représentante du maire de la commune. Les jeunes bacheliers et bachelières présents ont compris l'importance de s'orienter vers les métiers de l'aviation.

QUELQUES IMAGES DE LA RENCONTRE ORGANISÉE PAR ONG OSED



LORS DE L'ÉVÈNEMENT

On a dénombré la présence massive des jeunes bacheliers et bachelères qui ont compris l'importance de s'orienter vers les métiers de l'aviation.





LA MÉDECINE AÉRONAUTIQUE AVEC DOCTEUR DIABATÉ

La médecine aéronautique et aérospatiale est la branche de la médecine consacrée à l'étude des effets physiologiques et aux conséquences pathologiques sur l'homme lors d'un vol dans l'atmosphère terrestre et dans l'espace.

Elle étudie également les facteurs qui influencent la sécurité, l'efficacité et le confort des pilotes, du personnel navigant commercial et des passagers.

1 – Bonjour Docteur, Pouvez-vous vous présenter à nos lecteurs ?

Je suis Docteur Moussa Ben Kelemassa DIABATE. Je suis Conseiller du DG de l'ANAC, chef du Pôle de Médecine Aéronautique et coordonnateur du point focal aéroportuaire de lutte contre les pandémies c'est-à-dire la prévention et la gestion des événements de santé publique en aviation civile.

Je suis médecin issu de la faculté de médecine d'Abidjan, spécialiste en santé publique et développement formé à l'Université Libre de Bruxelles (ULB) et à l'Université Catholique de Louvain (UCL) en Belgique et tout dernièrement sorti de l'Université Paris 5 Descartes en France en qualité de médecin aérospatial.

L'organigramme de l'ANAC prévoit un médecin chargé de la médecine aéronautique et un autre chargé de la médecine aéroportuaire et un personnel d'appui mais tout cela va se mettre en place progressivement en fonction de l'évolution de notre structure, du secteur de l'aviation civile et des besoins de service. Je suis rattaché directement au Directeur Général, j'ai un assistant, je travaille en étroite collaboration avec le service des licences.

En ma qualité de chef du Pôle de médecine aéronautique, je supervise et contrôle les activités de médecine aéronautique. J'instruis les dossiers d'agrément des médecins et des

centres de médecine aéronautique. J'inspecte les médecins, les centres d'expertise et les structures sous-traitantes tant en Côte d'Ivoire qu'à l'étranger.

Je suis également le coordonnateur du point focal aéroportuaire de lutte contre les pandémies c'est-à-dire avec l'autorité sanitaire (INHP), la prévention et la gestion des événements de santé publique en aviation civile et la supervision des activités sanitaires aéroportuaires. Ce dernier aspect est le volet médecine aéroportuaire.

2 - Parlez-nous de vos expériences professionnelles

Je ne vais pas rentrer dans tous les détails de mes expériences professionnelles.

Sachez seulement que je suis médecin depuis le 26 juillet 1995. Je suis officiellement agent de l'ANAC depuis le 1er mars 2013.

J'ai occupé beaucoup de fonctions dans différents ministères à commencer par le Ministère en charge de la santé, en passant par le Ministère de l'intégration Africaine et en arrivant au Ministère des Transports depuis l'année 2007. Les différents Ministres des transports depuis avril 2007, outre d'autres fonctions importantes m'ont confié de nombreuses responsabilités et missions relatives à l'aviation civile.

Je voudrais remercier ces personnalités qui ont eu confiance en moi et qui grâce à Dieu m'ont donné ces opportunités. Je voudrais citer notamment le Ministre Mabri TOIKEUSSE, actuel Ministre des Affaires Etrangères, le Ministre Albert FLINDE, Conseiller Spécial du Président de la République et l'actuel Ministre des Transports Mr Gaoussou TOURE dont je suis toujours honoré de l'amitié et de sa haute estime, sans oublier le général Abdoulaye COULIBALY, PCA de notre compagnie aérienne nationale pour son soutien et l'intérêt qu'il me porte.

Pour les détails de mon expérience professionnelle, mon CV est disponible, ...(rires)

3- En quoi consiste le métier de médecin aéronautique ?

Je vous remercie pour l'opportunité que vous me donnez de parler un peu de la médecine

aéronautique car c'est un domaine très vaste, je ne vais que résumer.

Le métier de médecin aéronautique consiste dans la pratique à l'expertise médicale du personnel aéronautique c'est à dire les membres du personnel navigant technique (PNT), du personnel navigant commercial (PNC) et les contrôleurs aériens en vue de la validation sur le plan médical de leur licence professionnelle.

Le PNT est composé des pilotes principalement et le PNC composé des hôtesse et stewards. Par ailleurs le médecin aéronautique se préoccupe des facteurs qui influencent la sécurité, l'efficacité et le confort des pilotes des autres membres d'équipage et des passagers. C'est la partie non visible mais la plus importante des spécialistes en médecine aéronautique en collaboration avec les ingénieurs aéronautiques.

4 - Est-ce par vocation que vous êtes devenu médecin ?

Oui, je suis devenu médecin par vocation, mais avant le bac, je voulais être pilote d'avion et après le bac, je voulais être financier mais finalement pour choisir mon orientation, j'ai choisi la médecine que je trouvais très noble comme métier et je pouvais aider des gens en souffrance dans l'exercice de mon métier. Je vous apprend que mon père était aussi de la santé en qualité d'infirmier vétérinaire, ça suscite des vocations.

5 - Quelles formations doit-on faire pour devenir médecin aéronautique ?

Pour devenir médecin aéronautique, c'est simple, il faut être d'abord titulaire du doctorat d'Etat en médecine ou autre diplôme équivalent et ensuite suivre un enseignement de médecine aérospatiale à l'université. L'université la plus reconnue en France, pour les civils principalement, c'est l'Université Paris 5 Descartes. La formation se fait au sein de la faculté de médecine de cette université dans l'unité biomédicale. A la fin de la formation, le

diplôme obtenu est la capacité en médecine aérospatiale. Pour les militaires, c'est l'école du Val de Grâce à Paris et le diplôme obtenu est le brevet militaire en médecine aérospatiale. Ensuite le diplôme obtenu, le postulant demande un agrément à l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile, si l'agrément est accordé, le postulant devient alors un médecin examinateur agréé apte à conduire des examens médicaux aux demandeurs de licences et de qualification pour lesquelles une attestation médicale pour l'appréciation de l'état physique et mental est requise.

6 - Peut-on dire que la demande en matière de médecine aéronautique est plus forte que l'offre ?

Le nombre de médecins aéronautiques peut être actuellement considéré comme insuffisant. Le plus important, c'est surtout la relève qui doit se faire dans les années à venir.

Il y a deux civils médecins du public en activité dont moi-même et cinq militaires en activité. Le centre étatique de médecine aéronautique à la SODEXAM est obligé de travailler avec des médecins spécialistes vacataires non spécialistes en médecine aéronautique donc pas aptes à signer des certificats médicaux d'aptitude du personnel aéronautique. Il serait bon d'avoir des cardiologues, des ophtalmologues, des otorhinolaryngologistes, des psychiatres ou autres spécialités diplômés en médecine aéronautique. Je comprends que c'est un secteur assez mal connu et il est de notre devoir d'en faire la promotion et de bien faire connaître la médecine aéronautique. Je mène beaucoup d'activités avec le soutien du DG dans ce sens ici comme à l'extérieur. Mais sachez que la Côte d'Ivoire est la mieux lotie dans la sous-région, il y a des pays qui n'ont même pas un seul médecin aéronautique.

7 - Quel message voulez-vous lancer à ceux et celles qui sont intéressés par la profession ?

Je demanderais à tous ceux qui sont intéressés par la médecine aéronautique de foncer, de se jeter à l'eau, d'oser. Le secteur de l'aéronautique est en plein développement en Afrique, il est prometteur. Le nombre du personnel aéronautique est en constante croissance avec la création de nouvelles compagnies aériennes et la multiplication de la flotte comme à Air Côte D'Ivoire qui est passée de 2 ou 3 avions en 2012 à 9 avions en 2016.

La tendance actuelle est l'agrément du centre de médecine aéronautique d'Abidjan par les pays de la sous-région en vue d'y faire l'expertise médicale de leur personnel aéronautique

8 - Votre mot de fin

Il est de remercier et de féliciter le Directeur Général de l'ANAC, Monsieur Sinaly SILUE cet homme compétent pour le travail colossal qu'il abat à la tête de l'ANAC en toute discrétion et efficacement à la tête d'une équipe dynamique.

Que sa modestie en souffre, il a transformé en profondeur l'ANAC, sous lui, c'est l'ANAC crédible et l'ANAC des bons résultats au plan national qu'international. Merci pour son soutien et l'appui inestimable au dispositif mis en place dans le secteur aéroportuaire pour la gestion de la crise de maladie à virus Ebola et également pour l'intérêt porté à la promotion de la médecine aéronautique.

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES ET LES NOUVEAUX MATÉRIAUX

L'un des principaux challenges de l'aviation du futur est de pouvoir transporter autant de personnes dans un même avion, tout en consommant largement moins qu'auparavant. L'avion devra tout d'abord être allégé et devra ensuite embarquer de nouvelles technologies.

Pour ce faire les constructeurs devront utiliser de nouveaux matériaux pour construire les avions. Toutefois, sachant que le fuselage ne pourra pas encore à ce jour n'être qu'en composite car cela supprimerait l'effet cage de ferradet produit par un fuselage en aluminium et mettrait en danger les passagers.

Donc les futurs fuselages seront sûrement en alliage.

Ensuite afin de réduire la pollution de nouvelles technologies devront être implémentées sur ces nouveaux avions, tels que des nouveaux types de réacteurs.

1. Les nouveaux matériaux

Le futur de l'aviation se situe clairement avec les matériaux composites et les alliages.

Un matériau composite est un assemblage de plusieurs matériaux non miscibles mais ayant une forte capacité d'adhésion.

Donc les nouveaux matériaux possèdent de multiples propriétés que les éléments seuls. Cette technique permet d'améliorer la qualité des différentes structures et présente de nombreux avantages. L'un de leurs principaux avantages est leur légèreté par rapport aux alliages en métal, ensuite ils sont extrêmement résistants à la corrosion et aussi plus résistants à la fatigue.

Ces nouveaux matériaux ont une structure qui peut se diviser en

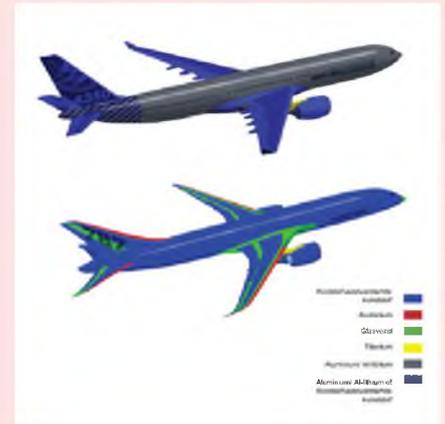
deux parties, la partie primaire et la partie secondaire. La partie primaire est composée d'une ossature qui est appelée matrice et qui est généralement en plastique ou en résine thermoplastique comme par exemple le kevlar. La partie primaire du matériau composite assure la cohésion de la structure et retransmet les efforts vers les renforts qui constituent la partie secondaire. Cette partie assure la tenue mécanique de la structure.

La matrice peut être de différentes natures, et celles-ci déterminent les trois principaux groupes de matériaux composites :

- Le groupe le plus important est le groupe des composites à matrice organique ou CMO qui ont une matrice thermodurcissable telle que des résines thermoplastiques.
- Le groupe des composites à matrice céramique ou CMC qui sont aussi relativement courants dans l'aviation à cause de leur forte résistance aux changements de températures très élevées.
- le groupe des composites à matrice métallique ou CMM qui a d'abord été uniquement utilisé dans l'aviation se compose d'une matrice en métal (aluminium, magnésium, zinc...) et les renforts sont des fils d'aciers par exemple.

Les premiers avions témoins de cette nouvelle technique de construction sont les Boeing 787 Dreamliner et l'Airbus A350XWB, qui sont les deux premiers avions de l'histoire à avoir une structure composée à plus de 50% de composites ce qui leur permet de réduire leur poids et leur consommation.

En dépit de ces nombreux avantages



La composition de la structure des deux avions les plus modernes, l'A350XWB et le 787 Dreamliner

les matériaux composites ont aussi certains inconvénients. Tout d'abord ils coûtent beaucoup plus chers que les matériaux tels que l'aluminium, par exemple le Boeing 777-200 à raison d'une capacité de 300 passagers coûte environ 260 millions de dollars alors que l'Airbus A350XWB quant à lui peut aussi transporter 300 passagers mais son coût unitaire est d'environ 340 millions de dollars soit près de 30% supérieur à celui d'un ancien avion le 777-200. Ensuite ces matériaux, malgré leur très bonne résistance à la corrosion et à la fatigue, il suffit d'une petite faille pour que des déformations graves se produisent sur la structure, et de plus le traitement des nouveaux matériaux composites est beaucoup plus complexe et nécessite plus de temps et de main d'œuvre qualifiée, donc les réparations coûtent plus cher.

Cet allègement de l'avion réduit tout de même la consommation de kérosène de 15%, par exemple le Boeing 777 possède un réservoir de 181 000 litres pour une autonomie de 15 000 kilomètres alors que l'Airbus A350XWB pour une autonomie égale,

possède un réservoir de 155 000 litres. On prévoit que les avions qui viendront après seront fabriqués avec encore plus de matériaux composites et donc seront encore plus légers et consommeront encore moins, le but étant de diviser la consommation d'un avion par deux d'ici vingt ans. Néanmoins, pour réduire la consommation d'un avion ou encore pour rendre un avion plus rentable, il faut tout un panel de nouvelles technologies.

2. Les nouvelles technologies

En plus des nouveaux matériaux, afin de réduire la consommation de l'avion, de nouveaux types de technologies doivent être mis en place de manière à le rendre plus rentable et aussi d'augmenter la sécurité à bord de celui-ci (nouvelles commandes de vols...).

L'une des principales innovations à venir sur un avion est les nouveaux types de réacteurs qui seront moins bruyants et moins polluants.

L'avion équipé d'un tout nouveau réacteur est l'Airbus A350XWB qui est équipé du dernier réacteur Rolls-Royce, le Trent XWB (ou Trent 1700). Ce réacteur est plus grand, avec une soufflante de trois mètres de diamètre. Ce réacteur qui a été certifié en 2013 se verra décliné en plusieurs versions. La version qui apportera le plus de changements est le Trent 1700-93, celui-ci intègrera de nouvelles technologies permettant d'augmenter la vitesse de rotation et du débit d'air, tout cela sans réduire la durée de vie des parties chaudes, ce qui demandera des aubes de soufflante plus épaisses et aussi un carter de soufflante plus épais. Ce qui permettra aussi de réduire la consommation de l'avion d'environ 20%.

Mais ce type de réacteur est tout de même encore bruyant. Et l'une des solutions afin de réduire le bruit des réacteurs serait de retirer le carénage autour de la soufflante, ce qui devrait réduire la consommation de 20%, mais ce réacteur rencontre de multiples problèmes tels que le bruit émis qui ne peut plus être canalisé et donc qui émet plus de bruit. De plus ce type de réacteur est plus dangereux car une pale cassée de la soufflante risquera d'être projetée et de transpercer le fuselage de l'avion. S'ajoute aussi le problème de l'accroissement des émissions d'oxyde d'azote (NOx) au profit d'une réduction des

émissions de CO₂, et afin d'atteindre une puissance égale aux réacteurs d'aujourd'hui ces réacteurs devraient être beaucoup plus grands.

L'un des projets les plus intéressants pour les réacteurs à venir est l'Ultrafan de Rolls-Royce. Ce réacteur est un réacteur classique mais celui-ci devrait réduire de 25% la consommation et les émissions de gaz. Ce réacteur intègre un système de fans, en composite CMC, qui ont un pas réglable en fonction des conditions. Ce tout nouveau système permet au réacteur d'avoir flux d'air important et donc d'atteindre mach 0.8-0.9 avec une consommation réduite. Ce type de réacteur est le résultat de deux années de recherches chez Rolls-Royce, et le constructeur espère pouvoir rendre ce réacteur disponible dès 2020.

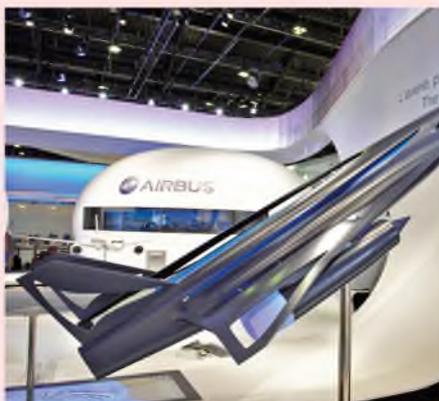
Mais les réacteurs ne sont pas l'unique nouveauté à venir. Beaucoup d'autres projets sont en cours. Néanmoins l'une des solutions les plus envisageables est celle des énergies renouvelables. Certains constructeurs tels qu'Airbus avec leur E-Thrust ont imaginé un avion qui convertira l'énergie du vent en énergie électrique. Le système de l'E-Thrust est simple, les hélices intégrées dans l'aile sont mises en marche grâce à une batterie logée dans l'avion, qui entrainera ensuite les hélices durant tout le vol, et celles-ci seront équipées d'un système récupérant l'énergie de

leur rotation afin de maintenir la batterie chargée.

D'autres projets utilisant ce type d'énergies sont aussi en cours chez les différents constructeurs, mais n'étant pas assez avancés ils ne sont pas encore officiels.

L'un des concepts les plus écologiques serait le ZEHST qui est en projet chez EADS. Cet avion qui pourrait atteindre la vitesse supersonique de mach 4 (4800 km/h), mais l'innovation la plus importante, et aussi impressionnante est que cet avion fonctionne avec un moteur à hydrogène et oxygène. Plus précisément un moteur fusé. Néanmoins un tel avion ne peut pour l'instant circuler car les risques seraient trop grands.

Mais une autre option que l'aviation commence de plus en plus à envisager serait l'utilisation de l'énergie solaire, donc de panneaux photovoltaïques, sur les avions. Mais l'apport d'énergie par le soleil n'est pas suffisant donc l'utilisation d'une autre énergie sera nécessaire. Le seul avion qui marche entièrement à l'énergie solaire est le Solar one de Solar impulse, mais celui-ci est un monoplace sur lequel les batteries pèsent plus de 400 kilogrammes.



Le Solar Impulse one lors de son tour du monde.

Source : coolhunting.com

Ainsi se termine cette partie, et il est évident de constater que les innovations possibles pour l'aviation du futur sont multiples, mais elles sont confrontées à des problèmes de développement car le coût des recherches est extrêmement cher. Ou encore vient le problème de la mise en application. Aujourd'hui l'innovation la plus envisageable est sûrement les nouveaux carburants qui réduiront les émissions de gaz.

Sources : <http://aviation-futur.e-monsite.com>

TOUT SUR LE TOURISME

Le tourisme est un phénomène social, culturel et économique qui implique le déplacement de personnes vers des pays ou des endroits situés en dehors de leur environnement habituel à des fins personnelles ou professionnelles ou pour affaires. Ces personnes sont appelées des visiteurs (et peuvent être des touristes ou des excursionnistes, des résidents ou des non-résidents) et le tourisme se rapporte à leurs activités, qui supposent pour certaines des dépenses touristiques.

Le tourisme a donc des répercussions sur l'économie, sur l'environnement naturel et bâti, sur la population locale de la destination et sur les touristes eux-mêmes. En raison de ces impacts multiples, de la gamme et de la variété des facteurs de production requis pour produire ces biens et ces services achetés par les visiteurs, et de l'éventail d'agents intéressés ou touchés par le tourisme, il convient d'adopter une approche intégrée en matière de développement, de gestion et de contrôle du tourisme. Cette approche est fortement recommandée pour la formulation et l'application des politiques touristiques nationales et locales, ainsi que des accords ou autres mécanismes internationaux nécessaires concernant le tourisme.

La Côte d'Ivoire dispose d'atouts et de potentialités diverses dont la mise en valeur et l'exploitation devraient permettre de capter une part plus importante du marché mondial. Ainsi, la Côte d'Ivoire ne reçoit aujourd'hui que 250.000 touristes, en majorité des Africains de la sous-région (70%) dont les motifs de visites concernant essentiellement « les affaires » et



les « visites de famille ». La clientèle des vacances et de loisirs ne représente à peine que 20% de ce flux. Les recettes générales sont estimées à environ 50 milliards de francs pour une contribution au PIB (produit intérieur brut) de moins 0,5%. La définition et la mise en œuvre d'actions cohérentes en matière de tourisme en synergie avec tous les autres secteurs d'activités pourrait garantir à l'économie ivoirienne, dans les cinq (5) prochaines années, une contribution d'au moins 2% au PIB.

Le tourisme pourra devenir un complément crédible au binôme café-cacao capable de corriger durablement des déséquilibres économiques. A cet effet, un programme quinquennal bâti autour de la vision du ministère de tutelle de développement du tourisme dénommée « Vision 2015 » a été élaborée. « Vision



2015 » est l'émanation du programme de Gouvernement du président de la République Alassane Ouattara et de la volonté des acteurs du ministère du Tourisme d'enregistrer cinq cents mille touristes à l'horizon 2015.

Analyse économique

Le tourisme génère directement et indirectement une augmentation de l'activité économique dans les endroits visités (et au-delà), essentiellement en raison de la demande de biens et de services qui doivent être produits et fournis. Dans l'analyse économique du tourisme, il faut opérer une distinction entre la « contribution économique » du tourisme, qui renvoie aux conséquences directes du tourisme et est évaluable grâce au Compte satellite du tourisme (CST), et l'« impact économique » du tourisme, concept beaucoup plus vaste qui représente la synthèse des effets directs, indirects et induits du tourisme et qui doit être évalué en appliquant des modèles.

Les études sur l'impact économique visent à quantifier les avantages économiques, à savoir l'augmentation nette des richesses des résidents résultant du tourisme, évaluée en termes monétaires, en sus des niveaux qui existeraient autrement.

Compte satellite du tourisme (CST)

Le compte satellite du tourisme (CST) met en cohérence l'ensemble des données d'offre et de demande disponibles, dans le cadre d'une grille d'analyse macroéconomique reposant sur des concepts reconnus par les organisations internationales concernées (Commission de statistique des Nations unies, Organisation mondiale du tourisme – OMT). Il permet de mesurer le poids du tourisme dans l'économie.

Dépenses touristiques

Les dépenses touristiques renvoient à la somme payée pour l'acquisition de biens et de services de consommation, mais aussi de biens de valeur, en vue de leur usage personnel ou pour les offrir, pour et durant des voyages touristiques.

Destination (destination principale) d'un voyage

La destination principale d'un voyage se définit comme l'endroit visité qui tient une place centrale dans la décision de faire le voyage. Voir aussi motif principal d'un voyage touristique.

Emploi dans les industries touristiques

L'emploi dans les industries touristiques peut être évalué en effectuant le dénombrement des personnes employées dans les industries touristiques, quel que soit leur poste de travail, le dénombrement des personnes ayant leur emploi principal dans les industries touristiques, le dénombrement des postes de travail dans les industries touristiques, ou l'équivalent exprimé en postes de travail à temps plein.

Environnement habituel

L'environnement habituel d'une personne, concept clé du tourisme, se définit comme la zone géographique (pas forcément contigüe) à l'intérieur de laquelle une personne mène ses activités quotidiennes habituelles.

Excursionniste (ou visiteur de la journée)

Produits	Industries
1. Services d'hébergement pour les visiteurs	1. Hébergement des visiteurs
2. Services de restauration et de consommation de boissons	2. Activités de services de restauration et de consommation de boissons
3. Services de transport de voyageurs par chemin de fer	3. Transport de voyageurs par chemin de fer
4. Services de transport routier de voyageurs	4. Transport routier de voyageurs
5. Services de transport de voyageurs par voies navigables	5. Transport de voyageurs par voies navigables
6. Services de transport de voyageurs par voie aérienne	6. Transport de voyageurs par voie aérienne
7. Services de location de matériels de transport	7. Location de matériels de transport
8. Agences de voyages et autres services de réservation	8. Activités des agences de voyages et autres activités de services de réservation
9. Services culturels	9. Activités culturelles
10. Services sportifs et récréatifs	10. Activités sportives et récréatives
11. Biens caractéristiques du tourisme, propres à chaque pays	11. Commerce de détail de biens caractéristiques du tourisme, propres à chaque pays
12. Services caractéristiques du tourisme, propres à chaque pays	12. Autres activités caractéristiques du tourisme, propres à chaque pays



Un visiteur (du tourisme interne, récepteur ou émetteur) est qualifié de visiteur de la journée (ou excursionniste) si son voyage n'inclut pas de nuit sur place.

Formes de tourisme

Il existe trois formes de tourisme de base : le tourisme interne, le tourisme récepteur et le tourisme émetteur. Ces trois formes peuvent être combinées de différentes manières pour donner ces formes supplémentaires : tourisme intérieur, tourisme national et tourisme international.

Groupe de voyageurs

Un groupe de voyageurs se définit comme un ensemble de visiteurs qui réalisent ensemble un voyage et dont les dépenses sont mises en commun.

Industrie des congrès, réunions, foires et salons

Un voyage pour affaires et motifs professionnels peut se diviser en deux catégories : « réunions, conférences ou congrès, foires commerciales et expositions » et « autres affaires et motifs professionnels ».



Industries touristiques

Les industries touristiques (ou activités caractéristiques du tourisme) désignent les activités dont la production principale est un produit caractéristique du tourisme.

Les produits caractéristiques du tourisme sont ceux qui remplissent au moins une des deux conditions suivantes :

(a) Les dépenses touristiques concernant le produit (bien ou service) doivent représenter une part importante des

dépenses touristiques totales (condition relative à la part correspondant aux dépenses/demande) ;

(b) Les dépenses touristiques concernant le produit doivent représenter une part importante de l'offre du produit dans l'économie (condition relative à la part correspondant à l'offre). Cette condition suppose que la fourniture d'un produit caractéristique du tourisme cesserait d'exister en quantité significative en l'absence de visiteurs

Lieu de résidence habituelle

Le lieu de résidence habituelle est le lieu géographique où le visiteur réside habituellement, et il se définit par l'endroit de son lieu d'habitation principal (Principes et recommandations pour les recensements de la population et de l'habitation, Nations Unies, par. 2.20 à 2.24).

Maison de vacances

Une maison de vacances est une habitation secondaire où se rendent les membres du ménage essentiellement à des fins récréatives, pour des vacances ou toute autre forme de loisir.

Motif (principal) d'un voyage touristique

Le motif principal d'un voyage touristique se définit comme le motif en l'absence duquel le voyage n'aurait pas eu lieu. La classification des voyages touristiques en fonction du motif principal du voyage se réfère à neuf catégories : cette typologie permet d'identifier différents sous-ensembles de visiteurs (visiteurs en voyages d'affaires, visiteurs en transit, etc.). Voir aussi Destination d'un voyage.

Pays de résidence

Le pays de résidence d'un ménage est déterminé en fonction du centre d'intérêt économique principal de ses membres. Si une personne réside (ou entend résider) plus d'un an dans un pays donné et a son centre d'intérêt économique (là où elle passe le plus de temps par exemple), elle est considérée comme un résident de ce pays.

Secteur du tourisme

Le secteur du tourisme, tel qu'il est envisagé dans le CST, est l'ensemble d'unités de production de différentes industries qui fournissent les biens et services de consommation



demandés par les visiteurs. Ces industries sont appelées industries touristiques car les dépenses des visiteurs représentent une part si importante de leur offre que celle-ci cesserait d'exister en quantité significative en l'absence de visiteurs.

Tourisme émetteur

Comprend les activités d'un visiteur résident hors du pays de référence, dans le cadre d'un voyage du tourisme émetteur ou d'un voyage de tourisme interne.

Tourisme intérieur

Le tourisme intérieur comprend le tourisme interne plus le tourisme récepteur, soit les activités des visiteurs résidents et non-résidents à l'intérieur du pays de référence dans le cadre de voyages du tourisme interne ou international.

Tourisme interne

Il comprend les activités d'un visiteur résident dans les limites du pays de référence, dans le cadre d'un voyage de tourisme interne ou d'un voyage du tourisme émetteur.

Tourisme international

Le tourisme international comprend le tourisme récepteur plus le tourisme émetteur, c'est-à-dire les activités des visiteurs résidents en dehors du pays de référence, dans le cadre de voyages du tourisme interne ou du tourisme émetteur, et les activités des visiteurs non-résidents à l'intérieur du pays de référence dans le cadre de voyages du tourisme récepteur.

Tourisme national

Le tourisme national comprend le tourisme interne plus le tourisme émetteur, c'est-à-dire les activités des visiteurs résidents à l'intérieur et en dehors du pays de référence, dans le cadre de voyages du tourisme interne ou émetteur.

Tourisme récepteur

Comprend les activités d'un visiteur non résident dans les limites du pays de référence, dans le cadre d'un voyage du tourisme récepteur.

Touriste (ou visiteur qui passe la nuit)

Un visiteur (du tourisme interne, récepteur ou émetteur) est qualifié de touriste (ou visiteur qui passe la nuit) s'il passe une nuit sur place.

Visite

Un voyage se compose de visites effectuées à différents endroits. L'expression visite touristique fait référence à un séjour dans un endroit visité durant un voyage touristique.

Visiteur

Un visiteur est une personne qui fait un voyage vers une destination située en dehors de son environnement habituel, pour une durée inférieure à un an, et dont le motif principal de la visite (affaires, loisirs ou autre motif personnel) est autre que celui d'exercer une activité rémunérée dans le pays ou le lieu visité. Un visiteur (du tourisme interne, récepteur ou émetteur) est qualifié de touriste (ou visiteur qui passe la nuit) s'il passe une nuit sur place, et de visiteur de la journée (ou excursionniste) dans le cas contraire.

Visiteur pour affaires

Un visiteur pour affaires est un visiteur dont le motif principal du voyage correspond à la catégorie affaires et motifs professionnels.

Voyage

Un voyage désigne le déplacement d'une personne depuis le moment où elle quitte son lieu de résidence habituelle jusqu'à son retour : il s'agit donc d'un voyage aller-retour. Les voyages des visiteurs sont des voyages touristiques.

Voyage / Tourisme

Le voyage désigne les activités des voyageurs. Un voyageur est une personne qui se déplace entre différents lieux géographiques pour quelque motif et durée que ce soit. Le visiteur est un type particulier de voyageur, de sorte que le tourisme est un sous-ensemble des voyages.

Suivez-nous sur
WWW.ANAC.GU

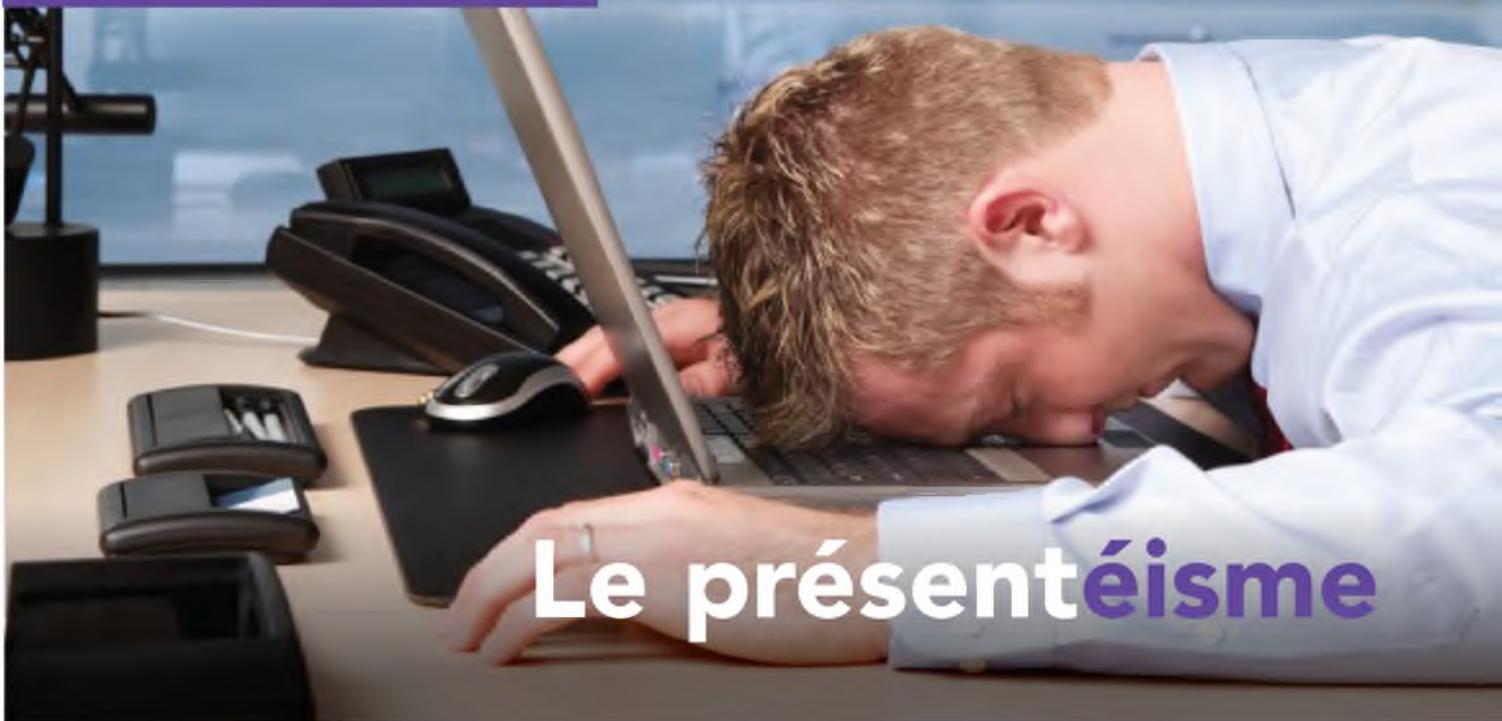


Pour toute information
sur l'aviation civile

nous sur :
anac.ci



information
civile ivoirienne



Le présentéisme

Le présentéisme n'est pas nécessairement une réaction à un employeur ou des conditions de travail tyranniques. Un employé peut se présenter au bureau malgré son mauvais état pour plusieurs raisons personnelles, dont un désir de professionnalisme et d'avancement de carrière, par peur de prendre du retard dans ses tâches ou pour ne pas laisser tomber ses collègues ou ses clients. Il peut aussi s'agir de raisons financières comme des journées de maladie non rémunérées ou pour éviter les prestations d'assurance-emploi. Qu'importe le motif, il est important d'enrayer le présentéisme au travail au sein de votre entreprise.

Une solution perdant-perdant

Si la présence au travail d'un employé affaibli évite d'assumer les coûts d'une journée d'absence, l'économie s'arrête là. En fait, non seulement le présentéisme ne contribue pas au rendement de l'entreprise, mais il y nuit grandement.

Un employé affaibli, psychologiquement et/ou physiquement, n'est pas apte à utiliser son plein potentiel et l'ensemble de ses habiletés. Son rendement est inévitablement inférieur qu'à l'habitude.

Mais au-delà du manque de performance, le présentéisme au travail représente un risque pour l'employé, ses collègues et l'entreprise – particulièrement chez les membres du personnel exerçant un métier technique qui exige de la vigilance et de l'agilité physique.

Agissez en amont – prévenez !

Les gestionnaires sont vos meilleurs alliés dans la prévention du présentéisme. Connaissant bien leurs employés, ils sont à même d'en déceler les signes avant-coureurs chez les membres de leur équipe : une qualité de travail inférieure, un nombre plus important d'erreurs, des traits du visage tirés ou un changement de comportement et d'humeur – entre autres la susceptibilité, le repli sur soi, la colère ou le découragement.

En tant qu'employeur, soutenez et outillez vos gestionnaires grâce à des formations qui les sensibiliseront à ce phénomène. Mettez en place des mesures qui permettront au gestionnaire de répartir les tâches de façon équitable et d'être à l'écoute (du verbal et du non-verbal) de leurs employés.

Faites également en sorte de démystifier le présentéisme auprès de tous les employés en établissant une politique stricte à ce sujet. Assurez-vous de la communiquer clairement dans le guide de l'employé, ou encore de faire la promotion de la santé et sécurité au travail (SST): au travail, il faut être dans un état optimal, si malheureusement la maladie s'installe, on prend le temps de se soigner.

Le présentéisme au travail est là, que faire ? Intervenez là où c'est possible



D'une part, assurez-vous d'offrir un climat de travail favorable, dans lequel le travail et la santé sont adéquatement valorisés. D'autre part, permettez une bonne communication entre les employés et les gestionnaires; car avant de poser toute action, l'intervention auprès d'un employé présentant des signes de présentéisme débutera par une bonne discussion.

Si à la suite de cette discussion, vous identifiez avec l'employé que le travail est la cause de son état, prenez le taureau par les cornes et contribuez à améliorer la situation. Vous pouvez notamment ajuster certaines de ses tâches ou son horaire de travail. Vous l'aurez deviné : cette démarche exige de la délicatesse et une bonne réflexion – il faut à la fois

éviter de nuire aux autres employés et aider celui qui souffre.

Si le présentéisme d'un employé est plutôt une conséquence de son état de santé, recommandez-lui d'aller chercher les soins nécessaires. Vous pourriez notamment le libérer pendant un quart de travail pour une visite médicale ou pour du repos préventif. Vous éviterez ainsi que la santé de l'employé ne se détériore davantage, augmentant du coup la vitesse de son rétablissement et son retour au travail. De plus, dans le cas d'un virus, vous limiterez les risques de contagion aux autres collègues.

Des employés engagés... à se soigner!

Il est impératif d'impliquer l'employé qui souffre de présentéisme au travail dans

votre intervention, car après tout, vous faites tous partie de la solution.

À cet égard, assurez-vous que l'employé réalise que la solution est à sa portée et qu'il s'engage à obtenir de l'aide auprès des ressources disponibles. Vous pourrez ensuite le soutenir en effectuant des suivis et en lui donnant de la rétroaction positive sur les changements qui en découleront.

Une responsabilité partagée

Il peut vous sembler naturel et approprié qu'un employé malade s'absente, vous avez peut-être déjà une politique interne très flexible en ce domaine. Mais qu'en est-il lorsque c'est l'employé lui-même qui refuse de s'absenter? Prescrivez alors un congé préventif, dont la durée sera relative à l'état de santé. L'employé aura ainsi l'occasion de prendre du repos ou de recourir aux soins dont il a besoin.

Les employés, quant à eux, doivent saisir l'importance d'être en santé et de se présenter au travail dans des conditions optimales. Il est de leur ressort d'être en forme et de faire tout en leur pouvoir pour le demeurer, par exemple grâce aux vaccins offerts, au respect des mesures préventives et à la communication avec leur gestionnaire.



S'ARRÊTER – ON RANGE LE TÉLÉPHONE ET L'ORDINATEUR PORTABLE

Lorsqu'un employé a besoin de repos ou de soins, il doit y consacrer le temps et l'énergie nécessaires. Évitez donc toute forme de travail lors d'un arrêt préventif. Le télétravail ou la lecture des courriels à distance sont des formes pernicieuses de travail qui nuiront au plein rétablissement de l'employé.

Insistez auprès de l'employé pour qu'il évite de travailler à distance, et incitez ses collègues à ne pas lui envoyer de courriels professionnels pendant son absence. Ultimement, vous pourriez bloquer l'accès à distance ou les courriels de l'employé, mais privilégiez plutôt une saine communication avec ce dernier et expliquez-lui l'importance de son retrait préventif.

Le présentéisme en entreprise est un phénomène d'inaptitude au travail dont personne n'est à l'abri. Pour diverses raisons, un employé peut décider de se présenter au travail malgré un état de santé qui ne le lui permet pas. Cet état peut affecter les employés de tous les niveaux de l'entreprise : même vos collègues de la haute direction... même vous! Les aléas de la vie personnelle sont malheureusement inévitables, par contre, vous pouvez être prêt s'ils adviennent et agir en conséquence. **Pour éviter le présentéisme au sein de votre entreprise : formez, prévenez et intervenez!**

LE DEDOUANEMENT

Pour lever sa déclaration en douane, il faut fournir un certain nombre de documents. La production des documents est nécessaire en fonction de la nature, de la destination, de la valeur, de l'origine des marchandises.

Tous les documents ne sont pas produits au même moment dans la procédure de dédouanement. Certains sont exigés à la recevabilité, d'autres le sont dans la phase de vérification de la déclaration.

Ces documents proviennent de divers ministères et administrations.

I- LES DOCUMENTS GENERAUX

- Le connaissement original (Bill of Loading) pour les envois par mer ;
- La lettre de Transport Aérien (LTA) pour les envois par voie aérienne ;
- La facture fournisseur authentique ;
- Le certificat d'assurance ;
- Le Déclaration Anticipée d'importation (DAI) ;
- La facture Fret ;
- L'attestation de vérification si la valeur Fob > 500.000 F CFA ou si les produits sont exclus du PVI ;
- La liste de colisage ;
- La quittance si le mode de règlement des droits et taxes est comptant ;
- L'attestation d'exportation (à l'exportation) ;
- L'engagement de change (à l'exportation) ;
- Le Bordereau de Suivi des Cargaisons (BSC) délivré par (l'OIC)
- Le certificat d'origine UEMOA, CEDEAO en cas de besoins.
- L'attestation de vérification est obligatoire à l'aéroport quelle que soit la valeur FOB
- La DAI n'est pas exigée pour les opérations de transit.

II - LES DOCUMENTS SPECIFIQUES

1- LES DOCUMENTS EN RELATION AVEC LES REGIMES DOUANIERS

1.1 POUR L'ADMISSION TEMPORAIRE

- a) Admission Temporaire pour Transformation (ATT)
- La Décision d'admission temporaire ;
 - Le tableau prévisionnel annuel ;
 - La fiche technique production ;
 - Le mode de cautionnement : cautionnement bancaire, par crédit d'enlèvement, par chèque certifié...)
- b) Admission Temporaire Ordinaire ou Exceptionnelle
- Lettre du Directeur Général des Douanes
- c) Convention ATA
- Carnet ATA

1-2- POUR LE TRANSIT

- La fiche d'emportage
- Le carnet TRIE
- La déclaration d'entrée pour les déclarations d'apurement

1-3- POUR LES ENTREPOTS

- L'agrément d'entrepôt réel, fictif, ou spécial

2 - LES DOCUMENTS EXIGIBLES EN FONCTION DE LA NATURE DES PRODUITS

2-1- A L'EXPORTATION

LE CAFE, LE CACAO ET LEURS DERIVES

- Un agrément d'exportateur ;
- Le bulletin d'analyse ;
- Le bulletin « Formule 1 » ;
- Le Bulletin de Vérification (B.V) ;
- L'autorisation d'emportage (BCC) ;
- Le certificat d'origine EUR1 ;
- Le certificat d'origine UEMOA, CEDEAO.



LE BOIS

- Un agrément d'exportateur ;
- La fiche de spécification délivrée par la Direction Générale des Eaux et Forêts ;
- Le certificat d'origine EUR1 ;
- Le certificat d'origine UEMOA, CEDEAO.

LE COTON ET LA NOIX DE CAJOU (ANACARDE)

- Le certificat de poids délivré par ACE ;
- Le certificat de contrôle qualité délivrée par ACE (Audit Contrôle et Expertise) ;
- Le certificat d'origine EUR1 (pour les pays de l'Union Européenne) ;
- L'autorisation d'exportation délivrée par l'ARECA (Autorité de Régulation du Coton et de l'Anacarde).

LES PIERRES ET METAUX PRECIEUX

- L'autorisation des Finances Extérieures ;
- L'autorisation délivrée par les Ministères des Mines et de l'Economie ;
- Le certificat de contrôle délivré par la SODEMI.



ESPECES DE FAUNE ET DE FLORES SAUVAGES MENACEES D'EXTINCTION ET PRODUITS ISSUS DE CES ESPECES (Convention de Washington)

Pour ces marchandises une autorisation de la Direction en charge de la protection de la nature du Ministère de l'Environnement et des Eaux et Forêts est nécessaire.

LES EFFETS PERSONNELS

- Le Visa fiscal de sortie

2-2- A L'IMPORTATION PRODUITS HALIEUTIQUES, CARNES ET LAIERIERS, FRUITS ET LEGUMES

- L'autorisation d'importation délivrée par le Ministère en charge de la Production Animale
- Le certificat d'origine
- Le Visa des Services phytosanitaires (Ministère de l'Agriculture)
- Le certificat de non radioactivité pour les produits laitiers

PRODUITS PHARMACEUTIQUES

- L'autorisation d'importer délivrée par la Direction de la Pharmacie et du médicament
- L'autorisation d'enlever délivrée par la Direction de la Pharmacie et du Médicament.



EFFETS PERSONNELS DEMENAGEMENT

- Un certificat de déménagement délivré par les Services administratifs du pays de départ ;
- Un inventaire détaillé, daté et signé par le détenteur des effets et objets mobiliers constituant son déménagement et revêtu d'une attestation par laquelle il déclare sur l'honneur que ces effets et objets sont en cours d'usage et lui appartiennent depuis au moins six mois.

ANIMAUX VIVANTS

- Le certificat de vaccination (bovins, équidés.) ;
- Le certificat de salubrité pour les viandes et abats comestibles ;
- Le certificat pour les abeilles, couvain ;
- Le certificat sanitaire pour les poussins, œufs à couvrir ou à consommer ;
- Le certificat sanitaire pour les reproducteurs de race pure ;
- Le certificat zoo pour les oiseaux ;
- Le certificat zoo sanitaire pour les semences de géniteur.

ESPECES DE FAUNE ET DE FLORES SAUVAGES MENACEES D'EXTINCTION ET PRODUITS ISSUS DE CES ESPECES (Convention de Washington)

Pour ces marchandises une autorisation de la Direction en charge de la protection de la nature, Ministère de l'Environnement et des Eaux et Forêts est nécessaire.

DEPOUILLES MORTELLES

- Le certificat de non contagion

OBJETS D'ART, DE COLLECTION, D'ANTIQUITE

- L'autorisation d'exporter délivrée dans le pays d'origine par le Ministère de la Culture ou en charge du Patrimoine national.





VEHICULES D'OCCASION

- La carte grise étrangère du véhicule ;
- La fiche CIVIO et d'évaluation délivrée par la SICTA ;
- Le Compte Contribuable délivré par la DGI ;
- Le Code Importateur (pour les professionnels) ;
- Le Code Importateur Occasionnel délivré par le Service d'Attribution du Code Occasionnel ;
- Le visa de réimmatriculation délivré par le Bureau Central National Interpol ;
- Le connaissance original ;
- Le registre de commerce (pour les professionnels)
- La copie de la Carte Nationale d'Identité ou de la Carte de Séjour.

LES PRODUITS CONCERNES PAR LES EXONERATIONS DES DROITS ET TAXES

- L'autorisation de franchise ;
- La Décision d'exonération.

LES PRODUITS ORIGINAIRES UEMOA ET CEDEAO

- Le certificat d'origine UEMOA et CEDEAO ;
- La déclaration d'exportation du pays d'origine.

LES ARMES ET MUNITIONS

- L'autorisation d'importation
- Le permis de dédouaner délivré par le Ministère de la Sécurité

LES MATIERES EXPLOSIVES

- L'autorisation d'exploitation d'un dépôt de Substances explosives

LES PIERRES ET METAUX PRECIEUX

- L'attestation de la SODEMI

LES BILLETS DE BANQUES

- L'attestation des Finances Extérieures du Ministère en charge de l'Economie et des Finances ;
- L'autorisation de Changes.

L'ALCOOL ETHYLIQUE DENATURE DE TOUT TITRE

- L'autorisation d'importation délivrée par la Direction de la Pharmacie et du Médicament.

LA FRIPERIE

- Le Certificat de fumigation



Nous rappelons que les informations ci-dessus n'ont qu'une valeur indicative ; elles sont données à titre d'information. N'étant pas complètes, elles ne sauraient se substituer à la réglementation applicable. Pour tout renseignement complémentaire, reportez-vous aux textes applicables ou rapprochez-vous d'un bureau de douane.

Source : Service de la Communication et du Courrier des Douanes ivoiriennes



REPUTATION

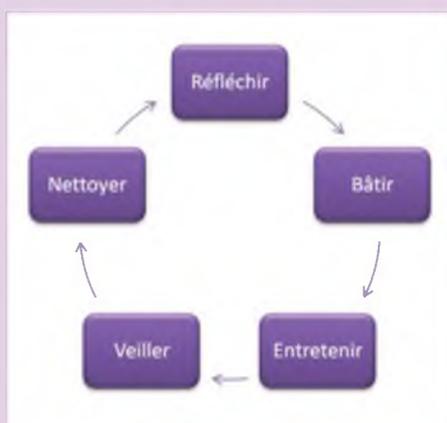
QUESTION SUR LA E-RÉPUTATION

Elle est parfois appelée web-réputation, cyber-réputation, réputation numérique, sur le Web, sur Internet ou en ligne. Gérer sa réputation sur Internet est devenu indispensable, que l'on soit une entreprise ou un particulier.

Pour une entreprise, c'est essentiel, car de plus en plus de clients se renseignent sur internet avant d'acheter, et les avis qu'ils y trouvent influencent grandement leurs achats (en effet le discours des marques est de moins en moins considéré comme crédible par les consommateurs).

Pour un particulier ou un consultant, paraît désormais impensable pour quiconque cherche à obtenir un rendez-vous professionnel, un emploi... de laisser traîner sur son profil Facebook la photo de sa dernière beuverie. Il devient donc indispensable de suivre un minimum son e-réputation...

Le cycle de l'E-RÉPUTATION



Comment faire un bilan de son E-RÉPUTATION ?

Que l'on soit un particulier ou une entreprise, il faut déjà faire un bilan de son e-réputation... Son e-réputation, c'est tout simplement "ce que Google dit de vous..."

En effet Google ayant 95% de part de marché des recherches sur Internet, c'est lui qui sera le reflet de votre image. Votre premier réflexe doit donc être de :

- Taper votre nom / marque / produits dans Google, et de voir ce qui sort dans les résultats "web".
- Puis d'aller dans les images
- Et enfin d'aller dans les vidéos.

Le but est de faire un « mini audit » sur Google, afin de voir ce qui naturellement

Pourquoi vérifier son profil sur les réseaux sociaux ?

Le but est de voir "comme les internautes" votre profil Facebook, LinkedIn, Twitter, Google plus... Donc visitez votre profil Facebook, Twitter, LinkedIn... en tant que visiteur anonyme.

Si nécessaire corrigez la visibilité des photos et des statuts. A noter :

- Rappelez-vous que "s'il y a un doute, c'est qu'il n'y a pas de doute!"... c'est à dire que si vous pensez qu'un contenu est "limite", c'est qu'il est limite !
- Faites attention à votre profil Google Plus, car certaines personnes laissent des mauvaises notes sur

vosre entreprise. Or cette information apparait directement dans le moteur de recherches de Google. Et donc il suffit d'un ou deux clients mécontents pour pourrir votre image. Dans ce contexte, vous pouvez contrer en ajoutant des témoignages positives ou en contactant les personnes mécontentes pour leur demander de changer d'avis.

- Vous pouvez "corriger" une image, en supprimant les éléments indésirables ou en mettant en lumière certaines informations, cependant vous ne pourrez pas changer drastiquement votre image. Par exemple si votre produit est mauvais, vous ne pourrez pas changer la situation car vous aurez toujours des clients mécontents qui vont arriver au fil du temps.

En cela, le Web rend de plus en plus difficile de vendre des mauvais produits. En revanche, il faut savoir exploiter ces retours, soit pour améliorer ses produits (les gens vous pardonneront toujours si vous vous excusez et que vous faites un geste commercial), soit pour restreindre votre cible aux personnes qui se satisfont de votre produit.

Une fois votre audit effectué, il faut



Comment optimisez la gestion de votre e-réputation ?

mettre en place un système de surveillance afin de savoir ce qui se dit de vous en temps réel. Les outils gratuits qui scannent la partie "émergée" de votre e-réputation.

Il existe aussi des outils de e-réputation avec un moteur de recherches évolué. Ces outils ne se contentent pas de "surfer" sur le web, ils permettent d'analyser plus en profondeur et avec plus d'efficacité ce qui se dit sur votre marque. Ces solutions proposent aussi des "filtres" pour supprimer les homonymes, vos propres contenus... Voici une série d'actions à réaliser afin d'optimiser votre e-réputation :

- Soyez cohérent entre vos différents profils sur les Media Sociaux (Pour un particulier c'est mettre la même photo sur Twitter, LinkedIn, Viadeo... Pour une marque c'est faire de même sur ses pages Facebook, son site.).

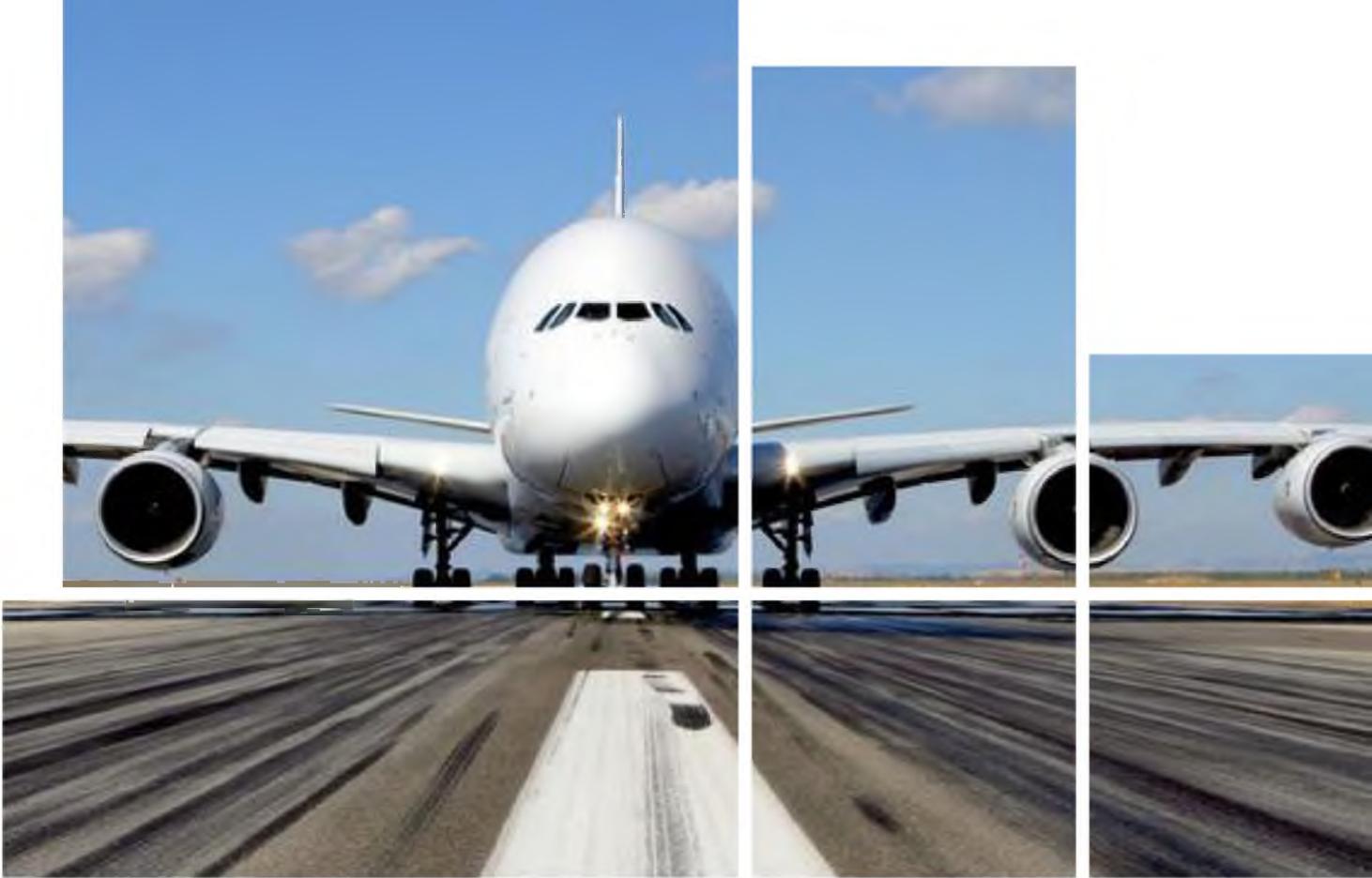
- Si vous êtes un freelance, un indépendant... séparez votre vie pro / perso avec des profils séparés (en particulier sur Facebook).

- Sur les réseaux sociaux, d'une manière générale ne soyez pas négatifs, donneur de leçons, ne parlez pas des problèmes, ne critiquez pas vos concurrents... sur le web il faut au contraire positiver.

- N'ouvrez pas des comptes que vous ne pouvez pas gérer.
 - Nommez une personne qui va centraliser la gestion de votre e-réputation
 - Préparez-vous à un scénario de crise en cas de « bad buzz »
 - Prenez les devants, et demandez à vos meilleurs clients de faire des témoignages sur les sites d'avis
 - Incitez vos salariés à intervenir sur les Media Sociaux
 - Donnez à vos clients et prospects un espace où ils peuvent s'exprimer... et que vous gérez !
 - Laissez à vos techniciens SAV & Community Managers une marge de manœuvre pour négocier avec les personnes qui se plaignent.
- Si vous en doutiez encore, c'est le moment de prendre en main votre e-réputation, les outils sont là, et souvent ils sont gratuits ou peu onéreux... profitez-en. Et faites attention quand vous écrivez ou vous répondez... il n'y a pas de bouton "effacer" sur le web !

La Navigabilité ... et si on en parlait





1. INTRODUCTION

La navigabilité est l'aptitude d'un aéronef à effectuer des missions ou vols dans des conditions acceptables de sécurité vis-à-vis des passagers, des équipages transportés, des autres aéronefs et des territoires survolés. Elle doit satisfaire à un ensemble d'exigences techniques et réglementaires qui attestent la conformité de l'aéronef vis-à-vis de son certificat de type.

La navigabilité contribue fortement à la sécurité aérienne au même titre que la formation du personnel navigant (pilotes, steward et hôtesses), les règles de circulation aérienne, l'exploitation technique des aéronefs et la réglementation des plateformes aéroportuaires.

La navigabilité d'un aéronef est composée essentiellement de trois éléments de base :

- la certification de la conception de l'aéronef, qui couvre des activités de dimensionnement et calculs, des simulations numériques, des tests en laboratoire et de prototype et des vols expérimentaux ;
- la certification de la production, qui consiste à assurer que l'aéronef quitte l'usine de fabrication ou la chaîne d'assemblage en conformité avec le certificat de conception ;
- la maintenance de l'aéronef, après sa production, pour s'assurer que l'aéronef est en bon état technique pour assurer ses missions durant tout son cycle de vie.

Les aéronefs détiennent donc un certificat de type (de leur flotte) délivré par l'autorité de l'état de certification et un certificat individuel de navigabilité délivré par l'autorité de l'état d'immatriculation.

2. HISTOIRE DE LA NAVIGABILITÉ

1.2. Histoire de la navigabilité dans le monde

La navigabilité est un vieux concept apparu avec le développement maritime. Le grand nombre de navires naviguant sur les mers et eaux fluviales a emmené les autorités maritimes à délivrer des certificats de navigabilité visant à attester le bon état technique des navires.

Le concept de navigabilité des aéronefs est un issu des travaux de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) créée en 1944 par la Convention de Chicago. Les normes des annexes 6, 7, 8 et 16 constituent la base pour l'élaboration des règlements nationaux.

En Europe, les règles de navigabilité sont définies par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) créée en 2003. Cette agence reprend les textes de l'OACI pour les décliner en directives européennes applicables par les États membres. Aux États-Unis d'Amérique, la réglementation est régie par la FAA (Federal Aviation Authority). Dans le reste du monde chaque pays a sa propre réglementation à l'exemple

des RACI (Règlements Aéronautiques de Côte d'Ivoire) en Côte d'Ivoire.

Avant la convention de Chicago, le concept de certification des aéronefs avait déjà commencé aux Etats-Unis et en Europe. Le tout premier certificat de type de l'histoire a été délivré le 29 mars 1927 à l'aéronef Buhl Airster CA-3 (aussi connu sous le nom de J4 Airster après l'introduction du moteur Wright J4). Les images de l'aéronef et de son certificat de type sont présentées ci-dessous.



Figure 1 : Aéronef J4 Airster



Figure 2 : Premier certificat de type délivré par les USA à un Aéronef (le J4 Airster)

1.3. Aperçu historique de la navigabilité des aéronefs en Côte d'Ivoire

L'arrêté N°1.027 /MTP/DAC du 29 avril 1970 en application du décret 70-167 du 25 février 1970 a délégué le contrôle pour la délivrance et le maintien de la validité des certificats de navigabilité des aéronefs civils immatriculés en Côte d'Ivoire à Bureau Veritas, en lieu et place des services de l'Etat.

Il faudrait noter que ce mécanisme de partenariat public-privé à l'instar de la Côte d'Ivoire a aussi été mis en place par la majorité de pays francophones d'Afrique (Benin, Burkina Faso, Gabon, Mali, Maroc, Niger, Sénégal, Togo,) dans la même période.

Bureau Veritas a mis fin unilatéralement aux contrats qui le liaient aux pays susvisés en juin 2005. Face à cette situation les Etats membres de l'UEMOA ont adopté la décision N°13/2005/CM/UEMOA, portant adoption d'un mécanisme communautaire de supervision de la sécurité de l'aviation civile.

Cette décision va porter sur les fonds baptismaux le projet COSCAP (Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Program) dont le but



est d'assurer un niveau élevé et durable de sécurité du système de transport aérien des Etats membres de l'UEMOA par une assistance dans le domaine de la navigabilité.

Dans l'attente de la transition du projet COSCAP UEMOA vers une Agence Communautaire de la Sécurité

et de la Sûreté de l'Aviation Civile qui à l'instar du COSCAP apportera aux Etats l'appui nécessaire pour assurer un niveau duré et durable de sûreté du système de transport aérien dans les Etats membres de l'UEMOA

La Côte d'Ivoire en qualité d'Etat d'immatriculation veille à ce que chaque aéronef immatriculé sur le territoire national soit conforme à sa conception de type certifiée et aux règlements aéronautiques de Côte d'Ivoire.

De plus la Côte d'Ivoire s'assure que tout aéronef immatriculé par ses soins soit maintenu en état de navigabilité pendant toute sa durée de service.

L'Etat de Côte d'Ivoire depuis 2005, effectue son devoir régalien en matière de navigabilité des aéronefs à travers l'ANAC.

3. IMPORTANCE DE LA NAVIGABILITÉ DANS UNE COMPAGNIE AÉRIENNE

De par leur conception, les aéronefs sont soumis à un nombre important de maintenances durant leur cycle de vie. Régulièrement, ils sont immobilisés pour quelques heures ou quelques jours pour des visites obligatoires. Durant ces interventions, l'aéronef est inspecté et des pièces remplacées pour usure ou mise à niveau. Le tableau ci-dessous donne à titre d'exemple les différents types de visite d'entretien pour un airbus de la famille A320 pendant son cycle de vie:

Type de visite	Intervalle et acteurs
Pré-vol	Inspection effectuée avant chaque vol par l'équipage technique en vue de s'assurer que l'aéronef est apte au vol.
Journalière	Inspection effectuée par les techniciens de maintenance chaque jour ou chaque 36 heures
Hebdomadaire	Inspection effectuée par les techniciens de maintenance tous les sept (07) jours sans dépasser cent quatre-vingt-douze (192) heures.
CHECK A	Maintenance effectuée par des techniciens de maintenance chaque 750 heures de vol, 750 cycles ou quatre (04) mois. L'aéronef est immobilisé en général en une nuit pour travaux de maintenance à l'atteinte de la première butée.
CHECK C	Maintenance effectuée par des techniciens de maintenance chaque 7500 heures de vol, 5000 cycles ou vingt-quatre (04) mois. L'aéronef est immobilisé dans un hangar pour travaux de maintenance à l'atteinte de la première butée.
CHECK L	Visite de grand entretien (appelée souvent maintenance lourde) effectuée par des techniciens de maintenance chaque 22 000 heures de vol ou six (06) ans. L'aéronef est immobilisé dans un hangar pour travaux de maintenance à l'atteinte de la première butée. Cette visite peut faire l'objet d'immobilisation de l'aéronef pendant des mois.
CHECK D	Visite de grand entretien effectuée par des techniciens de maintenance chaque douze (12) ans. Cette visite peut faire l'objet d'immobilisation de l'aéronef pendant des mois.

La maintenance occupe donc une place de choix dans les compagnies aériennes. La mauvaise gestion de ce portefeuille peut engendrer des coûts d'exploitation exorbitants, des retards de vols et même des accidents mortels entraînant par voie de conséquence une désaffection de la clientèle.

Les compagnies aériennes dans un souci d'optimisation des coûts peuvent être amenées à diminuer le budget de la maintenance qui peut varier entre 10 et 30% des coûts d'exploitation en fonction de l'âge et de l'utilisation des aéronefs.

Dans l'histoire de l'aviation, beaucoup de compagnies aériennes ont été obligées d'arrêter leurs exploitations pour des problèmes graves de maintenance.

Le rôle de l'autorité (ANAC) est de veiller par le biais de la surveillance continue au respect strict du programme d'entretien de l'aéronef, de la mise en œuvre effective des procédures de maintenance et de s'assurer de la qualification adéquate des techniciens de maintenance.



4. RÔLE DE LA MAINTENANCE DANS LES ACCIDENTS D'AÉRONEFS

D'après une recherche basée sur 1'300 rapports NTSB (National Transport Security Board) étudiés par l'université de Purdue en Indiana (USA), près de 29% des incidents et accidents sont liés à des erreurs de maintenance.

5. ORGANISATION DE LA NAVIGABILITÉ À L'ANAC

La Sous-direction de la navigabilité des aéronefs est une composante importante de la Direction de la Sécurité des Vols. Elle est composée de deux services (voir cadre organique de l'ANAC en date d'août 2015) :

- Le Service de l'inspection du Matériel Volant (SIMV) ;

- Le Service d'Etude de la Navigabilité (SEN).

5.1. Missions et Activités

Les missions de la Sous-Direction de la Navigabilité sont décrites dans le cadre organique de l'ANAC. Elle a pour responsabilités principales la mise en place de réglementation relative à la navigabilité et le contrôle technique aéronautique.

Elle effectue en Côte d'Ivoire et à l'étranger des contrôles et vérification des aéronefs, moteurs, hélices, éléments et équipements d'aéronefs. Elle assure la supervision des organismes de maintenance, de maintien de la navigabilité et des organismes de formation des mécaniciens à travers des inspections et audits.

Les audits et inspections ont pour objectif la délivrance et le maintien des certificats de navigabilité, des laisser-passez, des certificats d'installation ra-

dioélectriques de bord (CEIRB), des agréments d'organismes de maintenance (OMA), des agréments des organismes de maintien de la navigabilité (CAMO) et des agréments des opérateurs d'assistance en escale (OAE).

5.2. Moyens

La Sous-Direction de la navigabilité dans l'accomplissement de ses tâches dispose d'un Sous-Directeur, de sept (07) agents dont quatre (04) inspecteurs titulaires, deux (02) inspecteurs stagiaires, un (01) chargé d'étude et un (01) agent support.



6. CONCLUSION

La navigabilité est un ensemble de règles qui répondent à un besoin de progrès, un enjeu de sécurité aérienne, un enjeu opérationnel et économique, une contribution à la modernisation de l'aviation Civile.

La navigabilité des aéronefs est consubstantielle à la sécurité aérienne. C'est un maillon important dans la chaîne des risques de l'aviation. Ignorer ou minimiser son impact, c'est courir vers des catastrophes avec des conséquences inqualifiables pour l'aviation civile.

L'HISTOIRE DE L'AVIATION LES HOMMES QUI VOULAIENT VOLER

L'homme a toujours envié les oiseaux. Depuis la nuit des temps, il a regardé le ciel et rêvé de le conquérir. Il allait d'ailleurs y parvenir, mais cette aventure sera longue et difficile. Il devra cependant attendre avant d'apprendre comment voler.

L'histoire de l'aviation se souvient d'un moine bénédictin, aux environs de l'an 1000, qui, équipé d'une paire d'aile, sauta du haut d'une tour. Il se brisa les deux jambes et on ne trouve plus mention de nouvelles tentatives. Mais le désir de vaincre la pesanteur et de s'envoler dans le ciel était toujours très vivace et parmi les dessins de Léonard de Vinci, au XV^{ème} siècle, ce trouve les dessins d'un hélicoptère et d'un parachute.

En 1670, un homme tranquille du nom de **Francesco Lana Tetzi** dessina un vaisseau aérien équipé de quatre cylindres sous vide «pour couler les navires et incendier les maisons avec des bombes qui tomberont du ciel». Cependant, il abandonna l'idée. Probablement une bonne chose car il avait négligé le fait que les cylindres en question, devant être assez solides pour supporter la pression externe, serait trop lourd pour voler. Un siècle passa avant qu'un homme réussisse à s'élever dans les airs à l'aide d'un ballon rempli d'air chaud, vous aurez deviné, nous parlons ici des frères Montgolfier. C'est Joseph Montgolfier qui eut l'idée d'utiliser l'air chaud alors qu'il observait de la fumée dans une cheminée. Il prit des sacs en papier - il était fabricant de papier -, les lâcha au-dessus des flammes et les regarda s'envoler doucement vers le plafond.

Le 21 novembre 1783, Pilâtre de Rosier et le marquis d'Arlandes, tous deux Français,



Histoire de l'aviation : Des aigles de trait - Ce projet d'une machine volante entraînée par dix aigles fut proposé à un magazine américain en 1865

s'élevèrent à 100 mètres du sol dans le ballon de Montgolfier et parcoururent 8 kilomètres. La première traversée de la manche fût réalisée en 1785.

L'Américain **John Jeffries** et le Français **Jean-Pierre Blanchard** prirent place dans une nacelle fixée sous un ballon géant qu'ils espéraient faire marcher avec une paire d'ailes battantes et une hélice. Des falaises de Douvres, le décollage s'effectua sans ennui, mais à environ 10 kilomètres des côtes françaises le ballon commença à perdre de la hauteur. Ils se débarrassèrent tout d'abord de leur équipement, puis de leurs vêtements. Ces mesures d'urgences furent couronnées de succès et ils se posèrent en sous-vêtements mais sains et saufs - à 20 kilomètres à l'intérieur des terres.

Il s'agissait d'une des premières tentatives de locomotion aérienne, maintenant que l'homme avait compris comment toucher au ciel, il fallait maintenant trouver un moyen de diriger l'appareil. On leur doit plusieurs projets d'engins tout à fait remarquables, voir insolite. En vérité, ils étaient totalement inutilisables. Ils inventèrent des prototypes fonctionnant à l'aide de systèmes à vapeur, d'hélices et même de poudre à canon. Mais, sans conteste, l'idée la plus originale vint d'un Américain qui conserva l'anonymat. En 1865, il écrivit à un magazine scientifique pour leur proposer d'employer des aigles. Son schéma comportait un harnais pour les rapaces ainsi qu'un panier situé au centre où le passager prenait place. Toutefois, l'inventeur ne disait pas où l'on pourrait trouver dix aigles assez coopératifs pour mener à bien ce projet.

Un défi lancé en 1885 par un autre Américain, **W.O. Ayres**, arrive bon second dans cette course à l'excentricité. Ayres était un adepte du «châssis volant», lequel était mis en mouvement par sept hélices, six pour la monter et une autre pour la propulsion. Un système de pédalier entraînait deux hélices qui faisaient monter l'appareil et des moteurs à air comprimés actionnaient les quatre autres. L'hélice de propulsion fonctionnait grâce à une manivelle, de même que le gouvernail et les autres commandes de profondeur.

Bien sûr, la vapeur, une force de propulsion révolutionnaire à cette époque, fût proposée mainte et mainte fois comme solution au problème de propulsion des véhicules aériens par de très nombreux inventeurs.

L'un d'eux, **Hiram Maxim**, à qui l'on devait la mitrailleuse du même nom, construisit un biplan qui fût testé en 1894. Les ailes avaient 38 mètres d'envergure et les deux hélices étaient actionnées par des moteurs à vapeur qui consommaient 55 litres d'eau à la minute. A son unique essai, la machine décolla brièvement de ses rails de lancement avant de complètement s'immobiliser. Les élégants planeurs de l'Allemand Otto Lilienthal contrastaient drastiquement avec l'engin de Maxim. En 1891, Lilienthal commença les essais. Il effectua plusieurs centaines de vols à plus de 220 mètres d'altitude, avant de se tuer brutalement en 1896.

Le premier saut en parachute fût tenté le 22 octobre 1797 par un jeune Français du nom de **André Garnerin**. Il fixa une nacelle et un parachute à un ballon d'hydrogène, atteignit 1000 mètres et abandonna le ballon. Le parachute s'ouvrit comme prévu mais



Des aimants devaient faire décoller le ballon. Selon Barthelemy de Gusmao en 1709.

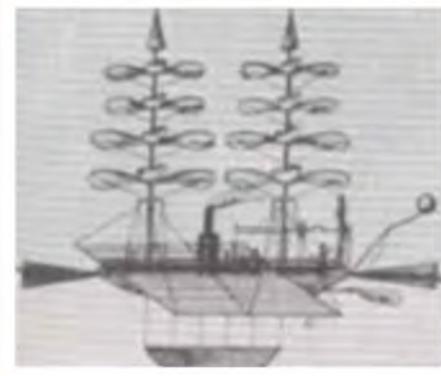


Des élastiques actionnent, tels des ressorts, les ailes de cet homme oiseau. Le dessin, effectué en 1854, est de Bréant. (Histoire de l'aviation)

Garnerin se mit à osciller comme un pendule. Bien qu'ébranlé, il atterrit sain et sauf.

Des voies nouvelles s'ouvraient. Le ballon donna naissance au dirigeable et, en 1852, Henry Giffard, un ingénieur Français, construisit le premier aérostat dirigeable. D'une capacité de 2450 mètres cube d'hydrogène, sa bombe volante était actionnée par un moteur à vapeur développant 3 ch.

Giffard s'envola de Paris le 24 septembre 1852 et parcourut 27 kilomètres à 10 Km/heure. Une cinquantaine d'années plus tard, le Brésilien Alberto Santos-Dumont popularisa les dirigeables en volant de Saint-Cloud à la tour Eiffel, aller et retour, dans son «cigare» propulsé par un petit moteur à essence. Dans le domaine de l'aviation comme nous la connaissons aujourd'hui, les principes de bases ont été posés par sir George Cayley, considéré comme le père de la navigation aérienne. Cayley comprit que, pour qu'un avion puisse voler, il devait avoir des ailes fixes et une force de propulsion indépendante. Ses travaux effectués entre 1799 et 1809 fondèrent la base de l'aérodynamique moderne.



Le premier réacteur, cette bouilloire à vapeur fit le tour de l'Angleterre en 1790 mais ne vola jamais. (Histoire de l'aviation)



Le premier réacteur, cette bouilloire à vapeur fit le tour de l'Angleterre en 1790 mais ne vola jamais. (Histoire de l'aviation)

Le pas décisif dans la conquête du ciel pourrait bel et bien avoir été franchi par le Français Clément Ader qui, dès 1882, avait envisagé la motorisation d'un appareil volant plus lourd que l'air. Persuadé que cette machine pourrait devenir une arme redoutable, il travailla dans le plus grand secret et ne demanda son brevet que le 19 avril 1890. Le 9 octobre de la même année, il expérimenta son travail à l'abri des regards indiscrets, et seul un procès-verbal conservé par Ader fait état d'une expérience concluante de la navigation aérienne. «L'avion no. 1, portant le nom d'Éole et monté par M. Ader, son inventeur, a perdu terre et s'est soutenu dans l'air sur ses ailes en rasant le sol sur une distance d'environ 50 mètres avec comme seule ressource de sa force motrice.» Pour la première fois apparaît le mot «avion», donc nul ne conteste à Ader la paternité.

Enfin financé par le ministère de la guerre et astreint au secret militaire, Ader poursuivit ses recherches. Son appareil le plus achevé, l'Avion III, réalisa de courtes envolées le 12 octobre 1897 et, le 14 du même mois, un vol long de 400 mètres. Mais il reste vrai que les rapports officiels ne sont pas affirmatifs.

Ader avait choisi de faire décoller son avion par ses propres moyens, celui des frères Wright fut lancé au moyen d'un pylône, d'un rail et d'un contrepoids. Le 17 décembre 1903, ils accomplirent quatre vols. Le premier ne dura que 12 secondes, mais le dernier fût soutenu pendant

59 secondes sur une distance de 260 mètres. Le problème de la propulsion maintenant chose du passé, il fallait maintenant trouver aux avions des utilisations rentables.

Avec la menace d'une guerre mondiale de plus en plus présente, la maîtrise des cieux apparut comme une priorité. La technologie alla donc progresser extrêmement rapidement et pour cause. En moins de cinquante années, la technologie de l'aviation a fait un bond absolument incroyable, en tenant pour compte que l'homme rêvait de voler depuis des milliers d'années déjà.

De nos jours, voir un avion voler peut sembler anodin, sans intérêt. Nous oublions parfois à quel point la conquête du ciel a été dure et coûteuse en vie humaine. Mais n'oublions pas tous ces grands hommes qui ont marqué l'histoire de l'aviation.



Le cerf-volant. Le Français Margat montant Coco, son cerf blanc, survola Paris en 1798.

RÉDUIRE SON STRESS AU BUREAU LORSQU'ON EST DÉBORDÉ ...

Avec la situation économique actuelle les équipes se réduisent dans les entreprises. Finies les perspectives d'ouvertures de postes pour gérer une nouvelle activité ou un nouveau produit. Ce sont au contraire des départs qu'il faut anticiper, avec une charge de travail qui augmente, que cela soit collectivement ou personnellement.

De plus la pression du chiffre d'affaire se fait de plus en plus importante, même sur les populations non directement impliquées dans le processus de vente, avec des politiques d'économies où il faut faire autant (voire mieux) avec moins de ressources.

Pour appréhender ces changements, il faut apprendre à gérer son stress et à organiser plus efficacement son activité. Pour gérer efficacement son activité, il existe de nombreuses méthodes et outils pour mieux s'organiser :

- Faire des listes de priorités.
- Automatiser ses tâches (avec un logiciel, une grille d'analyse...).
- Se concentrer sur les tâches qui apportent immédiatement un résultat visible.
- Éviter de s'éparpiller et mettre son téléphone sur répondeur.
- Fermer sa boîte Outlook et l'ouvrir que tous les X heures.
- Utiliser la Mobilité pour ne pas perdre du temps (agenda sur PDA, PC portable...).
- Réduire le temps passé en réunion (êtes-vous vraiment indispensable pour toutes les réunions ?)
- Éviter ses "tics" qui font perdre du temps (ex: regarder son flux RSS entre deux tâches, vérifier les statistiques de son site, modérer des commentaires en live...)

- ...

Mais ce n'est souvent pas suffisant pour affronter une charge de travail trop importante.

C'est pourquoi dans cet article nous allons vous donner quelques pistes pour apprendre tailler dans la masse des tâches qui vous sont confiées et continuer à faire du mieux possible votre travail, sans y passer vos soirées et vos weekends, ni y laisser votre santé !

Etape 1 :

Faire une liste des tâches à faire et à ne pas faire

Le premier réflexe pour gagner du temps c'est de faire une liste des tâches à faire, mais dans le cas d'une activité trop importante il faut également faire une liste des tâches à ne PAS faire.

Le principe est simple : 80% des résultats sont réalisés par 20% de votre travail, et 80% de votre travail ne fait 20% de résultat... Il faut donc commencer par lister ce que vous devez faire absolument et les activités qui réalisent 80% de votre mission.

Attention à ne pas confondre les tâches que vous n'aimez pas faire, et celle qui ne sont pas obligatoires.

A partir de cette liste des tâches vous devriez être capable d'identifier les tâches que vous faites actuellement et qui vous prennent du temps, alors qu'elles ne sont pas indispensables et qu'elles requièrent beaucoup de votre temps de travail.

Parmi cette liste, vous devriez également mettre à jour des tâches très consommatrices de temps, mais qui apportent des résultats faibles (ex : le rapport mensuel,

une étude de marché, un dossier de lancement de produits...).

Pour réduire le temps consacré à ces activités, il est par exemple possible de se fixer des limites pour les réaliser : par exemple 2 heures pour faire un travail, ou X jours avant la date limite de remise...

De plus, il ne faut pas tomber dans l'excès inverse et faire "juste son travail" : il faut toujours penser à la satisfaction client et à l'image de l'entreprise. Le but est de travailler mieux, et non pas moins.

Etape 2 : Optimisez votre planning et travaillez intelligemment !

Dans votre nouveau planning, laissez toujours du temps disponible pour gérer les imprévus et les urgences. En effet si vous avez trop optimisé votre planning, vous reverrez apparaître du stress en cas d'imprévus...

L'idéal est de programmer dans votre agenda des créneaux horaires de réunions avec vous-même pour avancer sur les dossiers stratégiques ou pour rattraper le temps perdu par les imprévus.

Il est souvent possible de faire de la "récupération" pour les tâches répétitives ou similaires : reprendre des slides de Powerpoint d'une ancienne réunion, penser à deux utilisations du support pour ne pas avoir tout à refaire, faire un gros travail qui durera longtemps plutôt que de faire du "provisoire" qui sera à actualiser dans quelques semaines, demander à ses collègues s'ils n'ont pas déjà avancé sur un dossier ou s'ils n'ont pas une archive avec ce type de travail, à rechercher des données sur Internet...

Il faut aussi savoir se remettre en question, que cela soit sur sa manière de travailler mais aussi sur ses outils.

Enfin, vous devez mettre fin à la culture de l'immédiateté : il n'est pas nécessaire de répondre dans la minute ou dans l'heure... L'email, le Chat et le téléphone portable ont formatés les salariés dans une culture de l'information continue, or c'est contraire à la productivité et à l'efficacité.

Etape 3 : Vous avez le droit de dire NON !

Si vous êtes travailleur, que vous aimez la qualité, que vous êtes tout simplement serviable, vos collègues ont tendance à vous demander de plus en plus de choses qui sont en dehors de votre travail ou non prioritaire...

Or vous avez le droit de refuser et de dire NON car vous avez d'autre chose à faire plus importantes...

Attention, il faut en revanche bien expliquer pourquoi vous ne pouvez pas le faire tout de suite, ou pas du tout. Il suffit de dire "Désolé, je ne peux pas faire ce que tu me demandes cette semaine, car Mr Z m'a demandé de lui faire X et Y cette semaine. Je peux te proposer de faire cela dans N jours si tu veux. Est-ce que cela t'ira ?".

Vous allez vite voir que ce n'est pas si difficile que cela, et même qu'en faisant cela vous pourrez mieux prioriser les actions, et de classer les demandes dans votre To Do List, en montrant bien que le travail demandé est bien dans votre planning avec une bonne visibilité de la date de réalisation...

Il est facile de prendre conscience qu'il n'est pas indispensable de dire toujours OUI à toutes les demandes via ces quelques questions :

– Est-ce que le travail ou le service qu'on me demande est certes important, mais est-ce dans mon périmètre d'activité ?

– Est-ce qu'au lieu de dire Oui, et de masquer le problème, il ne vaudrait pas mieux que le problème éclate au grand jour et que l'on trouve une vraie solution ?

– Est-ce qu'on ne vous propose par ce travail justement par votre collègue est sûr que vous direz Oui, et donc que cela sera fait immédiatement ?



Etape 4 : Ne cherchez pas à tout faire vous-même !

Lorsque l'on fait tout soit même, on est sûr de la qualité du résultat... alors que lorsque c'est fait par un collègue ou un prestataire c'est rarement parfait...

Mais, est-ce que la petite différence qualitative que vous allez perdre, ne sera pas compensée par le gain de temps que vous allez obtenir en déléguant à un stagiaire, à une agence, à un collègue... Si votre brief et les instructions initiales sont correctement effectuées vous devriez au final gagner du temps.

Vous devez donc apprendre à déléguer efficacement et à ne pas vouloir tout centraliser et valider. Vous devez estimer quel est l'impact de cette activité sur votre business, et si elle mérite votre attention. En alternative vous pouvez décider de ne valider que X éléments essentiels, et les préciser noir sur blanc dans le brief initial afin de vous assurer qu'ils seront validés obligatoirement.

Etape 5 : Bien réfléchir à ce qui est demandé pour ne faire le travail qu'une seule fois.

Souvent le problème de travailler dans l'urgence et la précipitation, c'est de ne pas prendre assez de temps pour réfléchir au but de la mission, et de foncer tête baissée dans la réalisation... Et ne se rendre compte qu'après avoir travaillé des heures sur un dossier (ou pire à la fin du travail) que l'on ne répond pas exactement à la demande initiale ? Il est donc indispensable de prendre quelques minutes à bien analyser l'objectif global du travail, à prendre de la hauteur, et réfléchir au pourquoi de l'action pour ne plus y revenir ensuite...

Parfois, ce travail permet de réduire le champ d'action, d'être plus pertinent dans ses réponses, voir même d'obtenir des délais supplémentaires car certaines informations ne sont pas encore totalement validées !

MAÎTRISER VOTRE PRESSION ARTÉRIELLE

L'hypertension artérielle est le plus important facteur de risque associé aux accidents vasculaires cérébraux (AVC) et un des principaux facteurs de risque associé aux maladies du cœur. On parle d'hypertension artérielle lorsque la pression artérielle est élevée dans vos artères, obligeant ainsi votre cœur à faire plus d'efforts pour pomper le sang à travers les vaisseaux sanguins. Il est important de faire vérifier votre pression artérielle à intervalles réguliers par votre fournisseur de soins. Apprenez-en plus sur la pression artérielle et sur la façon dont vous pouvez la maîtriser.

Qu'est-ce que la pression artérielle ?

La pression artérielle est la mesure de la pression ou de la force qu'exerce le sang contre les parois de vos vaisseaux sanguins appelés artères. La lecture de votre pression artérielle repose sur deux mesures : systolique et diastolique. Le nombre supérieur représente la force exercée lorsque le cœur se contracte et expulse le sang (systolique) et le nombre inférieur est la pression la plus basse, au moment où le cœur se détend entre deux battements (diastolique).

Le tableau ci-dessous montre les différentes catégories de pression artérielle : risque faible, moyen et élevé. Veuillez consulter votre médecin ou fournisseur de soins pour obtenir une mesure précise de votre pression.

NB : Il y a certaines exceptions à cette catégorie.

Si vous souffrez de diabète, la lecture associée à la catégorie du risque élevé est légèrement inférieure. Votre pression artérielle devrait être inférieure à 130/80.

Catégorie	Systolique/Diastolique
Risque faible	120/80 
Risque moyen	121-139/80-89 
Risque élevé	140+/90 



Veuillez consulter un dispensateur de soins votre pression artérielle est supérieure à cette valeur à plusieurs reprises.

En général, la pression artérielle systolique pour les personnes âgées de plus de 80 ans devrait être inférieure à 150. Votre dispensateur de soins évaluera votre santé générale ainsi que votre état médical avant de décider du niveau approprié de votre pression artérielle.

L'hypotension artérielle survient lorsque la pression dans vos artères chute et que votre cœur pompe le sang à un rythme plus lent que la normale dans les vaisseaux sanguins. Les niveaux de pression artérielle inférieurs à 120/80 sont considérés comme normaux à moins que vous ne soyez pris d'étourdissements. Dans ce cas, votre dispensateur de soins peut vous aider à déterminer si vous souffrez d'hypotension artérielle.

Comment vérifier ma pression artérielle ?

La seule façon de savoir si vous souffrez d'hypertension artérielle consiste à faire mesurer votre pression artérielle par votre médecin ou par un autre dispensateur de soins qualifié. Il est recommandé pour le grand public de faire vérifier sa pression artérielle au moins une fois par année. Si vous avez reçu un diagnostic d'hypertension artérielle (ou d'autres problèmes de santé connexes), votre médecin vous recommandera de la faire vérifier plus souvent. Assurez-vous de demander à votre médecin à quelle fréquence votre pression artérielle doit être vérifiée.

Que dois-je faire si ma mesure indique une pression artérielle élevée ?

Si votre pression indique une mesure élevée, vous devriez la mesurer au moins deux autres fois à des jours différents afin de vérifier si elle est toujours élevée. Consignez chaque mesure de votre pression artérielle. Ce suivi vous aidera à déterminer si votre pression artérielle est saine.

Que puis-je faire pour contrôler ma pression artérielle ?

L'hypertension artérielle peut être causée par de nombreux facteurs. Certains de ces facteurs échappent à votre contrôle, comme l'âge, l'origine ethnique et le sexe. D'autres facteurs, comme l'alimentation, l'activité physique et le tabagisme peuvent être modifiés en améliorant ses modes de vie afin de réduire les risques d'hypertension artérielle.

- Faites vérifier votre pression artérielle régulièrement, tel que recommandé par votre fournisseur de soins.
- Si votre médecin vous a prescrit des médicaments, prenez-les, tel qu'indiqué. Suivez les liens ci-dessous pour obtenir plus de renseignements sur les médicaments pour l'hypertension et les maladies du cœur ou pour l'hypertension et l'AVC.

- Réduisez votre consommation de sodium. On retrouve des sources élevées de sodium chez plusieurs types d'aliments prêts-à-manger et de collations, ainsi que parmi les viandes et les poissons fumés, salés, traités et en conserve. Limitez également la quantité de sel ajoutée lors de la cuisson ou à table. Il est recommandé de consommer moins de 2 300 mg de sodium (soit environ 5 ml ou 1 c. à thé) par jour, qu'il s'agisse des plats préparés ou du sel que l'on ajoute lors de la préparation des repas et à table.

- Adoptez une alimentation saine et équilibrée faible en lipides. Obtenez des conseils sur la saine alimentation et renseignez-vous sur le régime DASH, qui peut vous aider à réduire votre pression artérielle.



Exemple d'activité physique sportive

- Soyez physiquement actif pendant au moins 150 minutes par semaine en pratiquant une activité physique d'intensité modérée à vigoureuse en segments de 10 minutes ou plus. Consultez votre dispensateur de soins avant de commencer un programme d'activité physique.
- Atteignez et maintenez un poids sain. Si vous avez un surplus de poids, le fait de perdre aussi peu que 5 % à 10 % de votre poids peut contribuer à réduire votre pression artérielle et ainsi que de façon marquée votre risque d'AVC ou de crise cardiaque.
- Évitez de fumer. Si vous fumez, consultez votre médecin ou un fournisseur de soins au sujet de l'abandon du tabagisme. Si vous ne fumez pas, évitez la fumée secondaire.

- Si vous buvez de l'alcool, évitez de prendre plus de deux consommations par jour pour un maximum de 10 consommations par semaine pour les femmes, et plus de 3 consommations par jour pour un maximum de 15 consommations par semaine pour les hommes.

- Trouvez des façons saines de gérer votre stress. Trop de stress peut faire augmenter votre pression artérielle. Obtenez des conseils sur la relaxation et la pleine conscience en profitant de l'expérience de personnes aux prises avec une maladie du cœur ou un AVC. Voyez notre collection de vidéos.

Comment mesurer ma pression artérielle à la maison ?

La mesure à domicile de la pression artérielle peut aider votre médecin à diagnostiquer l'hypertension artérielle correctement. Certaines personnes ont une pression artérielle plus élevée lors de leur visite chez le médecin. Cependant, alors que ces personnes vaquent à leurs occupations quotidiennes, leur pression artérielle est normale. Mesurer souvent votre pression artérielle peut vous aider à déterminer si vous souffrez d'hypertension. Par contre, d'autres personnes ont une pression artérielle normale lors de leur consultation médicale, alors qu'elle s'élève dans d'autres circonstances. Ce phénomène est connu comme l'hypertension masquée. Si vous avez un risque élevé de maladies du cœur ou d'AVC (p. ex. si vous souffrez de diabète), il est important de déterminer si vous souffrez d'hypertension masquée. Dans ce cas, il se peut que votre médecin vous demande de faire le suivi de votre pression artérielle à la maison.

Comment choisir un moniteur de pression artérielle personnel ?

Il est conseillé de choisir un appareil automatisé plutôt que manuel. Informez votre médecin ou pharmacien si vous souffrez d'arythmie cardiaque, car certains appareils sont déconseillés aux personnes souffrant d'arythmies.

Avant d'acheter un tensiomètre pour utilisation à domicile, vous devez connaître la grandeur exacte du brassard dont vous avez besoin. Voici comment procéder :

- Mesurez la circonférence (au point médian entre l'épaule et le coude) du haut de votre bras nu.
- Appariez votre mesure à celles indiquées sur la boîte du tensiomètre ou dans le manuel d'instructions.

Comment vérifier que mes mesures sont exactes à la maison ?

Les lectures exactes dépendent également de la façon dont vous vous préparez pour prendre votre pression artérielle. Suivez les étapes indiquées ci-après afin d'obtenir la lecture la plus juste possible :

- Reposez-vous cinq minutes avant de prendre votre lecture.
- Abstenez-vous de fumer ou de boire des boissons contenant de la caféine (café, thé, cola) 30 minutes avant de prendre votre pression artérielle.
- Ne mesurez pas votre pression artérielle lorsque vous êtes contrarié ou souffrant.
- Au besoin, videz votre vessie ou vos intestins avant de commencer.
- Asseyez-vous calmement, les pieds à plat sur le sol, le dos appuyé sur le dossier d'une chaise ou sur une surface ferme pendant au moins cinq minutes avant et pendant la mesure.
- Utilisez le même bras chaque fois. Enlevez complètement les vêtements encombrants ou serrés de votre bras.
- Enroulez le brassard du tensiomètre autour du haut de votre bras nu en l'ajustant (vous devez pouvoir entrer deux doigts entre le brassard du tensiomètre et votre bras). Le bord du brassard doit se trouver à environ un à deux centimètres (1/2 à 1 pouce) au-dessus de votre coude.
- Placez votre bras sur une table ou une surface ferme. Le brassard doit se trouver à égalité de votre cœur.
- Ne parlez pas et ne regardez pas la télévision durant la mesure.
- Prenez une mesure de votre pression artérielle et inscrivez-la.
- Apportez la feuille sur laquelle sont inscrites les mesures de votre pression artérielle à votre prochain rendez-vous chez votre professionnel de la santé.



LE TOP 10 DES CHOSES À FAIRE À ABIDJAN

Abidjan est la capitale économique de la Côte d'Ivoire, dont la capitale administrative et politique est Yamoussoukro. Elle est également la ville la plus peuplée de l'Afrique de l'Ouest francophone, et la deuxième plus grande ville et troisième plus grande agglomération au sein de la Francophonie. Elle compte selon les autorités du pays, en 2014, 4 707 000 habitants soit 20 % de la population totale du pays, tandis qu'elle représenterait 60 % du produit intérieur brut du pays. Abidjan connaît une forte croissance caractérisée par une forte industrialisation et une urbanisation galopante.

L'agglomération d'Abidjan est située au sud de la Côte d'Ivoire, au bord du Golfe de Guinée et traversée par la lagune Ébrié. Elle s'étend sur une superficie de 57 735 ha. Elle représente, à vol d'oiseau, une étendue d'une douzaine de kilomètres du nord au sud et d'une dizaine d'est en ouest. Cette superficie contient encore des îlots, de plus en plus rares, où règne une végétation fournie. La ville d'Abidjan s'étend sur une superficie de 422 km². La ville jouit d'un climat de type sous-équatorial, chaud et humide, qui comporte une grande saison des pluies (mai-juin-juillet), une petite saison des pluies (septembre-novembre) et deux saisons sèches. La grande saison sèche commence à partir de décembre et se termine fin mars.

La température est presque toujours aux environs de 27°C et le degré d'hygrométrie annuel moyen est supérieur à 80 %. Nous avons énuméré le top 10 des choses à faire quand on découvre Abidjan pour la première fois.

1- Aller à la rencontre de la population

Les Ivoiriens sont très chaleureux et accueillants. J'en veux pour preuve la place Akwaba qui veut dire « Bienvenue » dans une langue locale est le premier monument que vous



croisez à votre sortie de l'aéroport. Il suffit d'aller spontanément à leur rencontre pour le comprendre. Avec leur bonne humeur et leur humour en toute circonstance, qui de mieux qu'eux pourraient vous raconter leur Côte d'Ivoire ? De Koumassi à Marcory, d'Adjamé à Abobo, de Yopougon à Cocody, chacun des Ivoiriens avec qui vous échangerez saura vous donner, en quelques paroles et sourires une image qui restera gravée dans votre mémoire.

2- Goûter à la nourriture ivoirienne

- Manger du garba : plat populaire ivoirien, le garba a su s'imposer dans l'identité gastronomique ivoirienne. Composé d'un morceau de poisson thon pané et de semoule de manioc, le garba est l'un des plats les plus consommés en Côte d'Ivoire. Il tire son nom des Haoussas du Niger qui en sont les principaux commerçants.
- En deuxième proposition de l'alloco ou du foutou accompagné de nos différentes sauces et de la viande de brousse, même si celle-ci est momentanément interdite à cause de la menace actuelle d'épidémie de la fièvre d'Ebola.



3- Prendre un verre dans un maquis

Les maquis en Côte d'Ivoire ne sont pas un genre de végétation luxuriante annexée par des révolutionnaires ou maquisards qui ont maille à partir avec les tenants du pouvoir. Rien à voir. Chez nous les maquis sont des buvettes où on sert à boire et/ou à manger avec accessoirement de la musique. Ils peuvent être des tous petits au coin d'une rue ou de véritables industries avec des dizaines d'employés.





4- Vivre le « Abidjan by Night »

Abidjan est reconnue pour ses nuits chaudes et ses soirées endiablées. Et l'un des endroits les plus chauds d'Abidjan, malgré le passage des bulldozers, reste la rue princesse. La rue princesse, située dans la commune de Yopougon est célèbre pour ses grands maquis et ses boîtes de nuit. Elle reste animée toute la nuit et est très fréquentée. On n'y manquera pas de trouver de la joie.

5- Découvrir les plages

Profitant de 566 kilomètres de littoral, la Côte d'Ivoire possède de nombreuses plages entourées de cocotiers et il serait intéressant d'en profiter. De San Pedro à Bassam en passant par Monogaga et Assinie le choix reste vaste pour une baignade en mer. Et pour ceux qui ne souhaitent pas se mouiller les pieds, la Société des transports abidjanais (Sotra) organise des visites lagunaires. Vous pourrez ainsi découvrir de nombreux sites notamment le cimetière des bateaux, la baie des milliardaires et les différentes îles qui entourent Abidjan.



6- Visiter le Zoo ou les parcs nationaux

Si les éléphants footballeurs de Côte d'Ivoire grâce à Didier Drogba et ses coéquipiers sont connus de tous, les vrais pachydermes, symboles même du pays sont quant à eux de plus en plus rares en liberté. Vous ne pourrez donc les observer que dans certains parcs et au Zoo d'Abidjan. Vous pourrez par la même occasion découvrir la faune et la flore locale.

7- Apprendre le nouchi

Amoins d'être accompagné, le célèbre argot ivoirien, le nouchi vous sera indispensable lors de vos différents déplacements pour ne pas trop vous sentir trop « Gaou » (ignorant).

8- Visiter les sites touristiques

Le secteur du tourisme a longtemps souffert. Du fait de la crise, la destination Côte d'Ivoire se vendait très mal. Mais le ministère du tourisme travaille ardemment à redorer son blason. Jze vous conseillerais sans hésiter la basilique Notre Dame de la Paix de Yamoussoukro, le pont des lianes de Man, la cathédrale Saint Paul d'Abidjan, le musée des costumes de Grand Bassam et le musée des civilisations au Plateau.

9- Faire un tour au Plateau, centre des affaires

Fierté de la Côte d'Ivoire moderne, le centre des affaires est également un site très attrayant. Avec ses buildings, ses bureaux, ses ponts, le palais présidentiel, les ministères, la commune du Plateau aussi appelée la « Manhattan de l'Afrique » est le centre névralgique de la Côte d'Ivoire. Vous pourrez y sentir comment la côte d'Ivoire bouge.

10- Suivre les programmes nationaux de télé et radio.

Même si elle est parfois critiquée, la Radio Télédiffusion Ivoirienne (RTI) saura en peu de temps vous offrir un aperçu de ce qu'est l'actualité sociale, économique et politique ivoirienne. Vous pourrez également, en plus des chansons écoutées dans les maquis, découvrir d'autres sonorités ivoiriennes.

Le VIN ... Et encore le vin ?



Le vin est une boisson alcoolique obtenue par la fermentation du raisin, fruit des vignes. En Europe, selon la définition légale, le vin est le produit obtenu exclusivement par la fermentation alcoolique, totale ou partielle, de raisins frais, foulés ou non, ou de moûts de raisins. La transformation du raisin en vin est appelée la vinification. L'étude du vin est l'œnologie.

La grande variété de vins existant au monde s'explique par le grand nombre de terroirs, de cépages, de modes de vinification ou de types d'élevage. Ainsi ils peuvent donner des vins rouges, rosés ou blancs, mais aussi des vins avec un taux de sucre résiduel variant (secs ou doux), ou une effervescence variée (tranquilles ou effervescents). La viticulture a colonisé une vaste partie du monde et de très nombreux pays sont producteurs de vin.

Quelle est la différence entre le vin et le champagne ?

Le champagne est un vin effervescent, produit dans la région du même nom, située dans le nord-est de la France aux abords de Reims. Les trois cépages autorisés dans la production du champagne sont le chardonnay (raisin blanc), le pinot noir et le pinot meunier.

Comment expliquer qu'on produise un vin blanc à

partir de cépages noirs ? C'est que le pinot noir et le pinot meunier sont des cépages noirs à chair blanche. Si le raisin est pressé sans sa pelure, le jus qui en résulte est blanc.

Tous les autres produits similaires sont appelés mousseux. Bien souvent moins chers, certains mousseux se comparent tout de même favorablement au précieux nectar champenois.

Et le rosé ? On pourrait penser qu'il s'agit d'un imposteur, mais le champagne rosé est du vrai champagne. On l'obtient simplement en ajoutant du vin rouge (produit en Champagne) ou en laissant le jus en contact avec la peau des raisins noirs juste après les avoir pressés. Les champagnes rosés sont à leur meilleur lorsqu'ils sont dégustés jeunes.

Comment servir le vin ?

- Présenter la bouteille intacte à celui qui a commandé puis l'ouvrir en sa présence.
- Enlever la capsule en appuyant la lame du couteau sous la bague, pour une coupure droite et nette. Essuyez le goulot.
- Déboucher la bouteille avec un couteau de sommelier, en utilisant le levier. Eviter de faire du bruit.
- Faire goûter notre hôte, lui servir un fond de verre.
- Attendre son assentiment « La température vous convient-elle ? » avant de servir les autres convives.
- Ne pas oublier de le resservir à la fin. Remplir les verres à la moitié. Jamais à ras bord.



les desserts à base fruits blancs ou jaunes, mais aussi la cuisine exotique aux épices.

- Le vin rouge corsé s'accorde avec les mets forts en goût et assez gras : canard, gibier, viandes au goût affirmé (bœuf, agneau, mouton) et fromages de caractère. À tester également sur des plats exotiques épicés à base de viande (couscous, tajine, samoussas ou kefta à base de viande, canard à la pékinoise, ou le fameux Chili con Carne de Sophie...).

- Les vins rouges souples et fruités se marient à merveille avec la charcuterie, mais aussi les viandes blanches, les fromages de chèvre et de vache les plus doux. Enfin, si vous êtes courageux, essayez les plus fruités sur des plats exotiques comme le porc à la sauce aigre-douce ou le gaspacho !

Quel plat avec quel vin ?

- Le vin blanc sec accompagne à merveille les poissons avec ou sans sauce, les fruits de mer et... les fromages de chèvre !
- Le vin blanc doux convient au foie gras, les fromages,

- Le vin rouge de Bourgogne est idéal pour de la viande, mais pas trop forte ! Porc, veau, volailles, de préférence rôtis ou grillés. Privilégiez des plats simples qui ne soient pas trop « intenses » aromatiquement (filet mignon, poulet rôti), au risque de masquer la subtile complexité du pinot noir. Les fromages de vache doux (pour la même raison) sont aussi un bon accompagnement.





Il s'endort dans l'avion et se réveille seul enfermé dedans

Tom Wagner serait-il un homme invisible ? Voyageant dans un avion de la compagnie United Express en provenance de la Louisiane à destination de Houston au Texas, cet Américain a eu la surprise de se réveiller seul enfermé à bord de l'appareil.

Une fois à destination, aucun passager n'a en effet réveillé Tom qui, de surcroît, aurait échappé à la vigilance des membres de l'équipage.

Par chance, son portable fonctionnant toujours, il a pu prévenir sa petite amie qui a alerté les autorités. Il aura fallu tout de même 30 minutes pour intervenir et libérer le passager prisonnier.

« J'ai appelé ma copine et elle a cru que j'étais devenu fou. Je lui ai dit : "Debbie, je suis enfermé à l'intérieur de l'avion, je te dis la vérité, fais quelque-chose pour me libérer", a déclaré Tom Wagner à ABC News.

Selon la chaîne d'information locale KVEO News, l'aéroport aurait offert au passager oublié un bon d'échange de 250 dollars (environ 180 euros). Un bide dont se serait bien passée United Express qui soutient que son équipage aurait bien inspecté l'appareil après l'atterrissage. Une enquête interne a néanmoins été ouverte.

Dans un contexte où les autorités américaines considèrent toujours la question de la sécurité à bord des avions comme prioritaire, cette histoire fait mauvaise impression.

James Conway, un ancien agent du FBI devenu consultant spécialisé en terrorisme, considère cet incident comme alarmant. «Il s'agissait cette fois d'un passager ordinaire mais cela aurait pu être un sac ou un bagage constituant une menace pour le vol

suivant», a-t-il indiqué à KVEO news.

Elle chante, l'avion fait un atterrissage d'urgence

Les faits se sont déroulés dans un appareil d'American Airlines effectuant la liaison entre les deux côtes des Etats-Unis. Mais une passagère ingérable a contraint l'équipage à faire escale à l'aéroport de Kansas City pour la débarquer manu militari.

Il faut dire que la femme, sans doute fan de Whitney Houston, avait entrepris de chanter à tue-tête le fameux tube «I will always love you», rendu notamment célèbre par le film «Bodyguard» avec Kevin Costner. Mais pour une telle entreprise, il est recommandé d'avoir du talent.

Selon les témoignages, la passagère en était totalement dépourvue et ses hurlements répétés ont fini par devenir insupportables. Même avec les écouteurs de l'avion mis au volume maximal, les hululements de la groupie demeuraient audibles. Une vidéo en témoigne sans équivoque.

Ni les interventions des hôtesses de l'air, ni le mécontentement croissant des passagers, n'ont pu tarir l'hommage sonore rendu par cette femme, sans doute déséquilibrée, à la star tragiquement disparue le 11 février 2012.

Craignant que ces vocalises intempestives ne viennent compromettre la sérénité et la sécurité du voyage, le commandant de bord a finalement décidé de poser son appareil à Kansas City où la chanteuse a été débarquée par la police. L'appareil est reparti après une heure passée sur le tarmac.

Le vol tourne au cauchemar à cause d'une épidémie de gastro

Le vol QF28 entre Santiago et Sydney n'a pas été des plus reposants. Tandis que l'avion traversait l'océan Pacifique, plusieurs dizaines de passagers ont été sujets à des crises de vomissements et de diarrhées.

Trois d'entre eux furent tellement malades que le personnel de bord a été contraint de les mettre sur une civière.

Selon la compagnie aérienne, Qantas, les malades auraient contracté l'infection avant le

vol et seraient issus du même groupe. Le site d'ABC précise qu'il s'agirait de jeunes ayant participé aux JMJ au Brésil. Ils rentraient chez eux lors du voyage.

A leur arrivée à Sydney, les malades ont été pris en charge et seize d'entre eux ont été évacués en ambulance vers des hôpitaux. Les autorités sanitaires ont fait état de 26 passagers infectés par cette gastro-entérite. Ils ne courent aucun danger.

La compagnie aérienne a toutefois conseillé aux autres passagers de vérifier leur état de santé dans les jours à venir pour plus de sécurité.



Un avion refuse deux aveugles car ils ne peuvent pas voir la démonstration

La nouvelle est tombée deux semaines avant le départ de Lauren Wigglesworth, 27 ans et Stephen Sherwood, 24 ans, qui avaient réservé un séjour dans un hôtel dans l'île de Majorque (Baléares).

Pour la jeune femme, ce séjour était particulièrement attendu, raconte le Daily Mail. Souffrant d'une défiguration spectaculaire contractée pendant la grossesse de sa mère, elle espérait se remettre ainsi d'une opération de chirurgie reconstructrice particulièrement douloureuse qui avait duré près de 11 heures. Et reprendre des forces en attendant les prochaines interventions. Sur son compte Facebook, la jeune femme se réjouissait encore de cette perspective.

Les billets d'avion avaient été réservés en janvier et les deux vacanciers devaient s'envoler de Manchester le 8 mai. Mais le message du voyageur Thomson Holidays a subitement ruiné leur rêve, alors que Lauren avait déjà acheté des vêtements d'été et changé des livres en euros. Pas question de prendre place à bord si l'on ne peut pas comprendre comment se servir d'un masque à oxygène ou enfiler un gilet de sauvetage, a décidé le voyageur.

La mère de Lauren affirme avoir signalé le handicap des deux passagers lors de la réservation. Mais c'est lorsque la cécité fut formellement mentionnée

dans un formulaire d'assistance que le voyageur s'est rétracté et s'est montré intraitable sauf si les jeunes gens pouvaient se faire accompagner.

A l'Institut royal des aveugles, on s'insurge contre les pratiques du voyageur, qui devrait - estime-t-on - respecter les normes d'accessibilité pour les personnes handicapées. Mais chez Thomson Holidays, si l'on compatit à la déception des deux jeunes aveugles, on rappelle que les normes édictées par l'autorité de l'aviation civile britannique sont drastiques et incontournables.





Marc-Antoine & Agnès

En présence de leurs amis et de leurs famille, M. Marc-Antoine DJADOU (Sous-Directeur des ressources humaines à l'ANAC) et Mlle AMALAMAN Agnès se sont dit oui le 20 août dernier à la mairie de Yopougon puis à la paroisse Ste Elisabeth de Yopougon Ananeraie. Nous leur souhaitons de vivre une vie heureuse.



Yannick TEHERO & Evelyne-Christelle

M. Yannick TEHERO a dit oui à Mlle Evelyne-Christelle GUERO 20 Juillet 2016 à la mairie de Cocody. Félicitation aux jeunes mariés !

Un mec demande a son pote :

- Tu préfères avoir la maladie d'alzheimer ou de Parkinson?

Son pote lui répond:

- Je sais pas, tu préfères quoi toi ?

Et il lui dit :

- Moi je préfère Parkinson, parce que vaut mieux renverser une goutte de Ricard que d'oublier de le boire...



Un français, un américain et un ivoirien rencontre un génie.

Le génie dit : jetez quelque chose dans l'océan si je le trouve vous mourrez sinon vous serez l'homme le plus heureux du monde. L'américain jette une pipette le génie la trouve et il meurt, le français jette un fil le génie le trouve et il meurt. L'ivoirien jette quelque chose le génie cherche puis lui demande ce qu'il a jeté et il répond : un comprimé effervescent !

L'ouvreuse du cinéma met en garde le couple qui est venu à la séance avec son bébé :

- Si l'enfant pleure, vous devrez quitter la salle. Bien sûr, on vous remboursera !

Une demi-heure après le début du film, le mari se penche vers sa femme :

- Qu'en penses-tu ?

- Ce film est archinul !

- T'as raison, secoue donc le petit.

A l'aéroport une très grande vedette est accueillie par des milliers de personnes. Elle demande aux policiers qui repoussent la foule :

- Pourquoi vous faites ça ?

- C'est pour des raisons de sécurité.

- Sécurité ? Je ne voulais pas leur faire mal !



C'est un homme qui est attaché à un poteau dans une tribu de cannibale.

Un cannibale s'approche et lui demande :

- C'est quoi ton nom ?

Alors l'homme lui répond:

- Pourquoi me demandes-tu ça ?

Le cannibale lui répond :

- C'est pour le menu !



SUDOKU

Le but est que chaque ligne, colonne et région ne doit contenir qu'une seule fois tous les chiffres de 1 à 9, c'est-à-dire qu'un même chiffre ne doit figurer qu'une seule fois par colonne, une seule fois par ligne et une seule fois par carré de neuf cases.

Facile

2	9			3			6	
	5	6	2		9	3		
		7		6	5			2
5	7			2	4			
	2	3		1		7	5	
8		9	5			2	3	
	4			1		7	3	
6	1			4		2	5	
	3	5			8	1	4	

Moyen

		6			4			
		2		5	1		9	6
8	9	6	2	7	4			
			4			9		1
3	1	7		2	6			
9	8	5			3		7	
			1	7	8		6	
		4				2		
5	7	2				1		3

Difficile

							1	2
								3
		2	3			4		
		1	8					5
	6			7		8		
					9			
		8	5					
9				4		5		
4	7				6			

Expert

							1	2
								3
		2	3			4		
		1	8					5
	6			7		8		
					9			
		8	5					
9				4		5		
4	7				6			

Mots fléchés

exceptionnellement	↓	découverte	↓	nomma	↓	salle pour jockeys devenir méchant	↓	saison de canicule	↓	grossières	↓
tester	↳	polie par le temps	↓	reine des fleurs	↓		↓			brouées	↓
tapes en douceur	↳							porteur de blason déchiffré	↳		
fabriqués à la main	↳								↓	note de musique textile moderne	↳
commode	↳					remués	↳				
se dirigeant	↳					associée	↳				
	↳			très pointus	↳						
	↳			aérien	↓						abandonnée
concrète	↳							boué de bois	↳		
poésie lyrique	↳							ricoureux	↓		
	↳			bizarres	↳						
	↳			le tiers du couple	↳						
feras bouger	↳	pièce de charrie	↳			nation d'Amérique	↳				courroux de poète
	↳	matières de dents	↓								
	↳							fond de cuve interpellions	↳		
radin	↳					possessif	↳			début de fleuve	↳
roi de savane	↳					avala son lait	↓			apparu	↓
	↳			indestructible	↳						
	↳			rafraîchi	↓						
tradition	↳					vitesse de navire	↳				
asticot	↳					plante ciguacée	↓				terminer
	↳			adoptée	↳					symbole du fer	↳
	↳			charge d'aérostat	↓					marque de l'âge	↓
combine-ra	↳							travail de postier	↳		
escroquent	↳							pronom pour moi	↓		
	↳					pétard	↳				
	↳					petit mot de fin	↓				coupelle du labo
décapitées	↳	soudoyé	↳								
	↳							passer les plats	↳		

Nos Partenaires



Ministère des Transports



Pour un espace aérien plus sûr