

SUIVEZ NOUS SUR

2014 2014 2014 2014



WWW.ANAC.CI

LE SITE WEB DE L'ANAC

www.anac.ci



N°2 Juin - Août 2013

LE MAGAZINE DE L'AVIATION CIVILE IVOIRIENNE



LE DÉFI DE LA RÉLÈVE

SUR LES TRACES DE...

BOEING / AIRBUS :
LES ROIS DU CIEL.

ZOOM SUR...

FORMATION AU
PROGRAMME DE
SÉCURITÉ DE L'ÉTAT (PSE)
ET AU SYSTÈME DE
MANAGEMENT DE
LA SÉCURITÉ (SMS).

SUCCESS STORY

DE LA PASSION
À LA RÉALISATION...

**NOUS
CONTACTER**

A-news

LE MAGAZINE DE L'AVIATION CIVILE IVOIRIENNE



ANAC

07 BP 148 ABIDJAN 07

TEL/ 21 58 69 00 / 01

FAX/ 21 27 63 46

PORT-BOUËT

BOULEVARD DE L'AÉROPORT



WWW.ANAC.CI

LE SITE WEB DE L'ANAC



N

os partenaires



Sénégal : Dakar

IATA Central and West Africa
Plateau, rue de Thann X Djily Mbaye
3ème Étage, Immeuble Xeewle
BP. 50726 CP 18524

Phone : +221 33 889 84 00 / Fax : +221 33 823 11 79



Ouagadougou (Burkina Faso)

Avenue du professeur Joseph Ki-Zerbo
01 BP. 546 Ouagadougou 01
Tel : +226 20 31 88 73 à 76
Fax : +226 50 31 88 72

E-mail : commission@uemoa.int

Site Web : www.uemoa.int



Ministère du Transport

Abidjan Plateau - Postel 2000
01 BP. V 06 Abidjan 01 Côte d'Ivoire
Tel : (225) 20 34 48 57 / 86

Tel : (225) 20 32 14 48 / Fax : (225) 20 32 14 41

Site Web : www.plan.gouv.ci



African Civil Aviation Commission

Commission Africaine de l'Aviation Civile (AFCAC-CAFAC)
Aéroport International Léopold Sédar Senghor

BP. 8898 - Aéroport International LSS, Dakar-Yoff, Sénégal

Tel : (221) 33 859 88 00 / Fax : (221) 33 820 70 18

E-mail : secretariat@afcac.org / Site Web : www.afcac.org



ASECNA Direction Générale

32-38, Avenue Jean Jaurès
BP. 3144 Dakar SÉNÉGAL

Tel : +221 33 849 66 00 Fax : +221 33 823 46 54

E-mail : contact@asecna.aero / Site Web : www.asecna.aero



Siège de l'OACI, Montréal, Canada

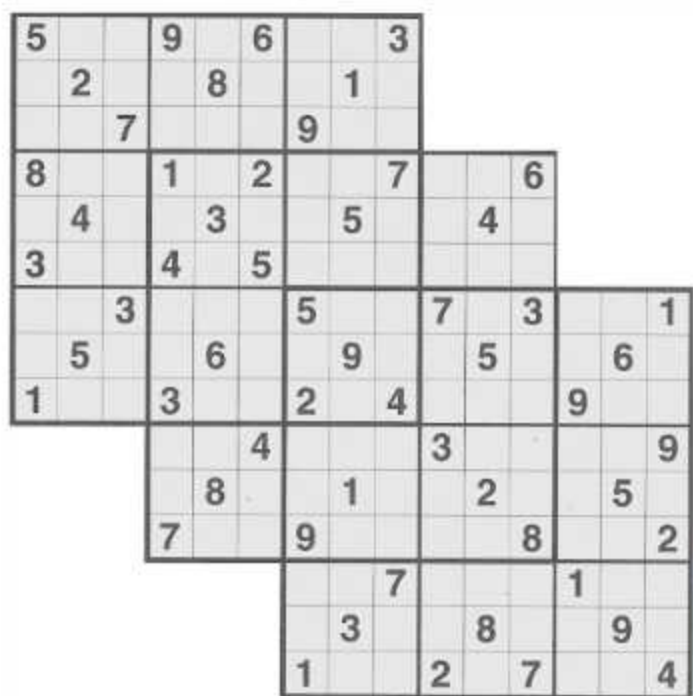
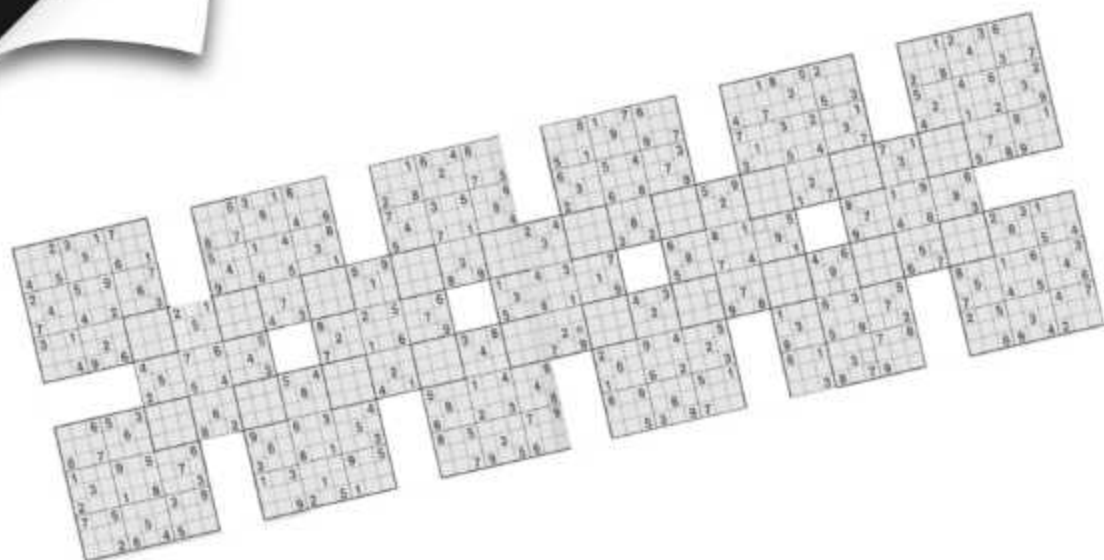
Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)
999 Rue University, Montréal Québec H3C 5h7, Canada

Tel : +1 514-954-8219 / Fax : +1 514-954-6077

E-mail : icao@icao.int / Services à la clientèle : sales@icao.int

Appui Web : web@icao.int

Jeux sudoku



Sommaire

Editorial	Page 05	Dossier	Page 34
L'actu	Page 06	Je veux être...	Page 36
Inbox	Page 08	Insolite	Page 38
Publi-reportage	Page 10	Santé	Page 40
High-tech	Page 18	Sur les traces de...	Page 42
Parlons-en	Page 20	Boîte à idée	Page 43
Le coin du manager	Page 23	Espace culinaire	Page 44
Cœur de mélief	Page 24	L'escale	Page 46
Zoom sur...	Page 27	Le coin du banheur	Page 47
Success story	Page 28	Fause-détente	Page 48
Faq	Page 32	Jeux sudoku	Page 49

MENTIONS LÉGALES

DIRECTEUR DE PUBLICATION : SILVÉ SINALY
 COORDINATRICE DE LA RÉDACTION : KATY OUARTARA
 COMITÉ DE RÉDACTION : KATY OUARTARA, SARAH SANHOU, AZAGOH GERMAIN, ENOCK KACOU
 COLLABORATEURS POUR CE NUMÉRO : WAOGINUN TRAORÉ, N'ITA PHILIBERT, ATTAMAH MICHEL
 CORRECTEUR : ATTAMAH MICHEL
 SIÈGE DE LA RÉDACTION : PORT BOUET - 07 BP 148 ABIDJAN 07 - TÉL: (225) 21 58 69 00 / 01 143 - FAX: (225) 21 27 63 46
 info@anac.ci - servicecommunication@anac.ci
 INFOGRAPHIE : TRAORÉ FRANÇOIS PÉNATCHA
 PHOTOGRAPHIE : THOMAS PHOTO
 TIRAGE : 1000 EXEMPLAIRES



➤ Organe responsable de la réglementation, du contrôle et de la sécurité du transport aérien en Côte d'Ivoire

➤ Autorité compétente en matière de sûreté aéroportuaire

GARANT DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ 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 / E-mail : anac_ci@yahoo.fr

Jeux sudoku

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

Les annales de Sudoku

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

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

Le Sudoku surfe aujourd'hui sur la vague du succès et, si vous n'avez pas encore essayé, quelques petites mises à jour s'imposent.

Le principe est très simple.

Le Sudoku est un carré composé de neuf carrés. Chacun des carrés est lui-même divisé en neuf cases. Le but du jeu est de remplir les quelques cases vides de façon à obtenir une grille pleine de chiffres.

Il faut tout de même savoir que, dans chacune de ces cases, les chiffres doivent être compris entre un et neuf. De plus, on ne peut avoir deux fois le même chiffre dans un même carré ni dans une même ligne, qu'elle soit verticale ou horizontale.

Tous à vos grilles !

P

ause détente

Un couple marche et tombe soudainement sur un puits. Le mari se penche au dessus, fait un souhait et jette une pièce. La femme se penche à son tour mais elle se penche trop, tombe au fond du puits et se noie. Le mari est abasourdi quelques secondes, puis il murmure :
- Ça alors !!! Ça marche vraiment !

Un restaurateur a mis une petite annonce pour trouver un cuisinier. Le premier candidat qui se présente se dépeint en ces termes :
- Je suis un sous-officier en retraite. J'ai cuisiné pendant vingt ans dans une cantine d'officiers et j'ai été blessé trois fois. Le restaurateur décide de lui faire faire un essai, puis il goûte le plat préparé par l'ancien cuisinier. Il conclut avec une mine dégoûtée :
- Vous avez de la chance qu'ils vous aient seulement blessé !

Une petite fille creuse un trou avec sa pelle. Le voisin l'aperçoit et lui dit :
- Qu'est-ce que tu enterres là ?
La gamine, sans le regarder, dit d'un ton froid :
- J'enterre mon poisson rouge qui est mort.
- Ton poisson rouge ? Mais ne trouves-tu pas que ton trou est très grand pour un petit poisson rouge ?
- Non. Mon poisson est dans le ventre de ton imbécile de chat.

Un prêtre marchait dans la rue et vit un petit garçon essayant d'appuyer sur la sonnette d'une maison. Le garçon était vraiment petit et la sonnette était vraiment trop haute pour lui. Après avoir remarqué les efforts de ce petit garçon, le prêtre s'approche de lui, passe son bras au dessus de son épaule et appuie franchement sur la sonnette. Se baissant alors vers le petit garçon, le prêtre attend des remerciements. Il lui sourit et lui demande :
- "Et maintenant, mon petit garçon, que fait-on ?" Le garçon répondit :
- "Maintenant ! On court ! ! ! ! !"

Une mère sort avec son tout jeune fils et rencontre en chemin une de ses amies fort jolie.
- Grégory, demande la mère, embrasse la dame.
- Non maman !
- Enfin Grégory, obéis !
- Non maman !
- Mais ne fais pas ta mauvaise tête ! Pourquoi ne veux-tu pas embrasser la dame ?
- Parce que papa a essayé hier et il a reçu une paire de gifles !

Deux touristes qui se promènent dans la brousse sans armes voient tout à coup venir à leur rencontre un lion en quête d'un bon repas. L'un des deux ouvre immédiatement son sac et commence à chausser ses baskets.
- Tu es fou, lui dit l'autre, tu ne penses tout de même pas que tu vas courir plus vite que le lion.
- Bien sûr que non, mais je voudrais courir plus vite que toi.

Un type arrive au ciel, St-Pierre lui demande ce qui lui est arrivé. L'homme répond :
- J'étais en voyage en train de traverser un pont suspendu au-dessus d'une rivière infestée d'alligators. Soudain, le pont a cédé. Heureusement, tout le monde a réussi à s'agripper à la rampe. Cependant, nous étions trop nombreux et la rampe menaçait de céder à son tour. Le guide nous a dit alors que quelqu'un devrait se sacrifier et sauter pour libérer un peu de poids et sauver les autres de la tragédie. Alors un homme s'est laissé tomber dans la rivière. St-Pierre interroge alors :
- D'accord, mais que faites-vous ici si ce n'est pas vous l'homme qui s'est sacrifié ?
- Ah ça c'est parce que le guide nous a dit qu'un homme aussi courageux méritait d'être applaudi !...

Sarah SANHOU



É

ditorial



M Silué Sinaly
Directeur Général de l'ANAC

Le Défi de la relève

L'une des plus grandes difficultés à laquelle sont confrontées de nombreuses Administrations publiques et Entreprises privées de par le monde est celle liée à la relève des personnels en général et plus particulièrement à celle des personnels techniques qualifiés. En effet, si les machines, les équipements techniques, les bâtiments, les règlements, les procédures peuvent être modernisés, remplacés ou mis à jour assez facilement, il n'en est pas de même pour les hommes et les femmes chargés d'assurer l'efficacité et la pérennité de l'entreprise. Les Administrations d'aviation civile et les structures aéroportuaires dans bon nombre de pays, particulièrement dans les pays en voie de développement, n'échappent pas à cette situation et font face aujourd'hui à la pénurie des personnels techniques qualifiés. Les audits de sécurité et de sûreté de l'OACI ainsi que les enquêtes diligentées par cette institution mondiale de l'Aviation l'ont clairement montrée et appellent des mesures correctrices urgentes pour résorber les déficits relevés, à court, moyen et long termes.

En ce qui concerne la Côte d'Ivoire, l'ANAC a entrepris depuis 2011 de grands chantiers pour répondre au Plan d'Actions Correctrices (PAC) de l'OACI. En effet, avec l'appui du Gouvernement, l'ANAC a mis en place un plan de recrutements et de formations des personnels techniques pour assurer valablement et durablement cette relève afin de hisser encore plus haut le flambeau du transport aérien ivoirien dans le ciel africain. Nous entendons ainsi conquérir de nouvelles lettres de noblesse pour l'Aviation Civile ivoirienne, comme l'ont fait dans les années 1970 et 1980 nos pionniers à qui nous rendons au passage un hommage bien mérité pour les formations tous azimuts menées à cette époque ; ces formations financées par l'État de Côte d'Ivoire ont permis à notre pays de se doter de pilotes, d'ingénieurs, de Contrôleurs aériens, de juristes, d'économistes et d'autres spécialistes du secteur. Il nous appartient à tous aujourd'hui, de relever cet important défi pour une Côte d'Ivoire aéronautiquement émergente à l'horizon 2020 !

Présentation du "GIGAE" aux fonctionnaires de l'ANAC

Relativement à sa vaste campagne de sensibilisation des services publics quant au nouveau mode opératoire informatique d'identification et de notation des fonctionnaires et autres agents de l'État, la Direction des Ressources Humaines du Ministère des Transports a effectué une séance de travail le jeudi 11 Avril au Centre des Opérations d'urgence (CDOU).

Forte de cinq personnes, la délégation conduite par le Directeur des Ressources Humaines du dit Ministère, a procédé à la présentation du nouveau programme appelé Système Intégré de Gestion des Agents de l'État en abrégé "GIGAE". Les objectifs, l'ont-ils clairement signifié, au Directeur Général de l'ANAC ainsi qu'à ses collaborateurs et aux fonctionnaires présents à cette réunion d'information, sont

l'identification des agents de l'État ainsi que le contrôle des effectifs.

Les membres de la délégation ont expliqué par la suite tout en procédant à une démonstration séance tenante, le mode d'emploi de cet outil et également les rôles que doivent jouer les responsables dans la notation des agents qui œuvrent sous leur autorité. L'importance du sujet s'est traduite par une série de questions de la part de l'assistance. Questions auxquelles la délégation s'est chargée d'apporter des réponses claires et précises. À la fin, le brillant oral de la délégation du Ministère des Transports a été salué par des acclamations dénotant ainsi de la satisfaction de la Direction Générale de l'ANAC et des fonctionnaires présents.

Réunion statutaire de l'ASECNA

Du 1 au 5 juillet la capitale politique ivoirienne abritera la 124^e session du conseil d'administration de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et Madagascar en abrégé ASECNA. Cette réunion statutaire des pays membres de l'Agence, sera précédée de la réunion du comité des experts. Elle marquera en outre la 55^e réunion du comité des ministres.

Nouvelles animations culinaires dans les Aéroports parisiens

Il suffit d'observer le succès des cours de cuisine en entreprise, dans les écoles de ce chef ou même dans le métro pour comprendre que l'initiative de l'aéroport de Paris (ADP) et de la Fédération Française de Cuisine soit réitérée. L'objectif de ce phénomène qui est déjà à sa deuxième édition, est de mettre à l'honneur la gastronomie et le savoir-faire culinaire français en proposant des ateliers de cuisine gratuits aux passagers gourmets. Vous avez prévu de partir ? Passez derrière les fourneaux dès aujourd'hui à Orly et à Roissy.

Pour participer à ces animations, le principe est simple. En dix minutes chrono, les passagers ou leurs accompagnateurs apprendront à réaliser des recettes rapides et pratiques. Certes sur le gâteau, les passagers pourront déguster dans l'avion ou emporter avec eux leur plat.

Aircraft Interiors, tourné vers les économies

Les professionnels de l'aviation se sont bousculés pour Aircraft Interiors, le plus grand salon consacré aux intérieurs d'avions qui a ouvert ses portes le 09 avril 2013 à Hambourg. Sur les 500 stands, les exposants se sont orientés vers un seul but : mieux remplir les avions.

Dans un contexte très porteur pour l'aéronautique mais difficile pour les compagnies européennes, les enjeux de l'aménagement des cabines sont cruciaux pour attirer un passager toujours plus exigeant, tout en assurant aux compagnies un remplissage optimal.

Pour réussir ce grand écart, les entreprises du secteur misent sur l'innovation et le design. EADS Sogerma, leader sur le marché du siège très haut de gamme, présentait sur le salon son nouveau siège Céleste, transformable en lit, avec une assise comprise entre 46 et 54 cm de largeur. Idée similaire chez les Allemands de Recaro, leader du siège de classe économique, qui présentaient cette fois un projet de siège de première classe permettant de dormir en transversal. Une idée originale pour économiser de la place. Chez Zodiac, c'est toute la cabine qui a été repensée, avec le modèle SIS. Grande nouveauté dans les coffres : en mettant huit valises là où l'aménagement classique ne permet que quatre bagages.



Le vendredi 04 avril dernier, le petit Samuel Elle a vu le jour à la plus grande joie de la famille Kossonou. Selon ses collègues, sa maman Kossonou Rita (Agent au bureau de survol et atterrissage) ne farie pas d'éloges devant la beauté de son bout de chou. Nous ne pouvons que souhaiter à ce petit être d'avoir une belle vie, pleine de bonheur.



La famille GRE a célébré ce 10 juin 2013 avec un accent très particulier, la venue de leur bien-aimée fille GRE Triumph. Tout le personnel de l'ANAC s'accorde pour souhaiter le plus grand bonheur à la famille et particulièrement à leur collègue, Mme GRE Yolande. Que mademoiselle GRE Triumph soit pour elle les prémices de victoires à grande échelle !



Le 30 mai dernier, le petit Eghan a vu le jour pour la plus grande joie de la famille AZAGO. Pour son père Germain AZAGO, la venue de ce petit être est la plus belle chose qui puisse lui arriver. Nous leur souhaitons que du bonheur.

Le samedi 15 juin 2013 Jarvisse, chef de service informatique de l'ANAC et Marthe se sont dit oui à l'Hôtel communale de cocody. Le couple Bohi a offert à leur famille et amis, un somptueux cocktail à l'espace African Queen sis au plateau. Nous leur souhaitons tout le bonheur du monde.





LES PLUS BELLES PLAGES DE CÔTE D'IVOIRE

Si vous êtes un amoureux de plages bordées de cocotiers, mouillées par un océan bleu azur ; la Côte d'Ivoire vous offre de belles plages et des baies magnifiques qui concilient animation et farniente. En plus des 530 km de littoral, la Côte d'Ivoire est le seul pays africain à bénéficier de 300.000 hectares de plan d'eau lagunaire offrant les possibilités de sports nautiques et lacustres. D'Abidjan à Tabou vous découvrirez de splendides plages aussi belles que variées.

LA BAIE DE MONOGAGA

Situé entre Sassandra et San Pedro, Monogaga est un site balnéaire avec une plage couverte de cocotiers et de sable fin. Suffisamment protégé de la barre, Monogaga est une piscine naturelle. Ce site est également propice aux sports nautiques et à la pêche sportive.

LA BAIE DE SASSANDRA

Les plages de Sassandra rivalisent en beauté : d'un côté on découvre une baie magnifique, agréable à la baignade ; de l'autre le visiteur se laisse fasciner par les rochers qui rendent primaire une partie de cette plage.

LA PLAGE D'ASSINIE

Image fascinante du farniente sous les cocotiers, mêlée à l'animation des restaurants et des boutiques de souvenirs bordant le long de cette plage au sable blanc et fin.

LA PLAGE DE GRAND-BASSAM

L'inédite plage de Grand-Bassam est une destination incontournable pour les touristes en visite en Côte d'Ivoire. Elle enregistre chaque week-end l'arrivée massive de visiteurs attirés par les sports nautiques, la pêche et les restaurants. Première capitale de la Côte d'Ivoire, Grand-Bassam est la cité ivoirienne qui ensorcelle ses visiteurs par son riche patrimoine colonial, son musée du costume et ses nombreux centres artisanaux.

LA PLAGE DE GRAND-BÉREBY

Avec sa plage paradisiaque en forme d'anse, dont la pointe ouest se termine en éboulis de rochers, Grand-Béréby est un joyau de la nature. Le visiteur est entre surprise et émerveillement au vu de sa superbe baie qui n'a rien à envier à la baie de Rio de Janeiro.

LA PLAGE DE GRAND-LAHO

Entre la lagune et l'estuaire du fleuve Bandama, Grand-Lahou possède une belle plage ombragée de cocotiers. Grand-Lahou est une destination très prisée aussi bien par les touristes adeptes de pêche en mer ou en lagune que pour les amateurs de écotourisme (visite du parc naturel d'Assagny et de file aux chimpanzés).

LA PLAGE D'ASSOINDÉ

Village situé à côté d'Assinie entre la lagune Aby et la mer, Assouindé constitue l'une des destinations privilégiées des Abidjanais (habitants de la capitale économique) et des touristes pour la beauté de ses plages, et de ses infrastructures hôtelières et touristiques. Les plages d'Assouindé sont idéales à cause de leur sable fin couvert de cocotiers, du calme de la mer qui rend propice la baignade. Le visiteur a la possibilité de faire des promenades en pirogue ou en hors-bord pour visiter les villages environnants.

LA PLAGE DE DAGBÉGO

Non loin de Sassandra, la petite localité de Dagbégo possède l'une des plages qui fait la fierté du tourisme balnéaire ivoirien. Cette plage a l'avantage d'offrir au visiteur une succession de caps rocheux et des bancs de sable.

LA PLAGE DE TABOU

Tabou, dernière ville du littoral ivoirien après San Pedro, se situe à 512 km d'Abidjan. La ville offre une plage sensationnelle grâce à la présence de magnifiques plans d'eau ; le golfe de Guinée et l'estuaire du fleuve Cavally, frontière naturelle entre la Côte d'Ivoire et le Libéria.

L'air pur que dégagent les cocotiers et les forêts environnantes fait que la plage de Tabou est propice au repos.

En Côte d'Ivoire, une plage ne remplace jamais une autre. Nous vous conseillons de les visiter toutes.

Katy OUARTARA

Source : www.rezoivoire.net



Air France/Abidjan

La compagnie française annonce pour le plus grand bonheur de ses usagers à destination de Paris l'augmentation de ses fréquences de vols. De sept vols par semaine elle passe aujourd'hui à un total de dix vols. Cette nouvelle qui en réjouira assurément plus d'un, s'accompagne d'une autre tout aussi alléchante à savoir l'arrivée prochaine de son dernier bijou : l'Airbus A380, offrant ainsi aux passagers plus de possibilités de voyage et cela dans un maximum de confort. De quoi donner envie de voyager !

Quality Summit Award pour l'EAMAC

L'École Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile créée en 1963, à Niamey (Niger), qui fête bientôt son 50ème anniversaire, a été distinguée à New York à travers le prix " Quality Summit Award " à l'excellence et au prestige de l'entreprise dans la catégorie Or. Une distinction en récompense aux efforts de modernisation des outils didactiques de l'École, qui renforce l'image et la renommée dont elle jouit en qualité de Centre d'excellence en matière de formation dans le secteur de l'aéronautique civile en Afrique.

Une délégation de l'ANAC à Libreville

Les 10 et 11 juin 2013 les délégations aéronautiques de la République de Côte d'Ivoire et du Gabon se sont rencontrées à Libreville à la demande de la partie gabonaise, dans le cadre de la révision de l'accord aérien signé à Abidjan le 30 juillet 1977. La délégation ivoirienne était conduite par Monsieur Silué SINALY Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire. Il était essentiellement question pour les deux parties d'examiner le projet d'accord qui les réunissait mais également, d'examiner les questions de coopération. A l'issue des échanges, les deux parties ont adopté le projet d'accord.

le mémorandum d'entente et le procès verbal portant sur les points à l'ordre du jour. Enfin conformément aux dispositions de l'article 3 (désignation et autorisation d'exploitation) de l'accord, le gouvernement de la République de Côte d'Ivoire a désigné la compagnie ivoirienne Air Côte d'Ivoire. Le gouvernement du Gabon quant à lui, a désigné les compagnies Afric-aviation, Sky Gabon et Solenta Aviation Gabon. La délégation ivoirienne a félicité les autorités gabonaises pour la fraternelle coopération et a souhaité que se poursuive cette excellente relation au bénéfice mutuel des deux pays.

23ème SESSION PLÉNIÈRE DE LA CAFAC

La 23ème Session Plénière de la CAFAC s'est tenue à Accra, Ghana du 2 au 5 avril 2013. La réunion a débuté le 2 avril à 9h, avec une séance réservée aux Etats membres, présidée par le Président de la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC), M. Mahamat Saïeh Douga, Directeur Général de l'Autorité Aérienne du Tchad. Elle s'est tenue en présence du Directeur Général de l'Autorité Aérienne du Ghana, du Président de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC), du

Représentant de la Commission Latino Américaine de l'Aviation Civile (CLAC), du Secrétaire Général de l'Association des Compagnies Aériennes Africaines (AFRAA), du Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), du Représentant de l'Union Africaine (UA), et de la Ministre des Transports de la République du Ghana Madame Dzifa. Ont pris part à cette session, les délégués/participants de trente six (36) Etats africains.

Enock KACOU

Le SYNTACI

A'News : Veuillez vous présenter à nos lecteurs s'il vous plaît.

NP : Avant de répondre, je voudrais remercier le Directeur Général de l'ANAC et ses collaborateurs pour l'occasion qu'ils nous donnent à travers notre magazine de parler du SYNTACI, le syndicat des travailleurs de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile. Je suis M. N'Ta Philibert, Secrétaire Général du SYNTACI depuis novembre 2001.

A'News : Depuis quand ce syndicat a-t-il été créé, quels sont ses missions et objectifs ?

NP : Le SYNTACI a vu le jour en novembre 1999, il a bientôt 14 ans. Les missions de ce syndicat sont entre autres l'union de tous les travailleurs, la défense de leurs intérêts professionnels, économiques, sociaux et moraux, la collaboration avec les groupements syndicaux, les suggestions ou propositions aux ministres de tutelle et à la Direction Générale de l'ANAC.

A'News : Qu'avez-vous réalisé pendant ce long règne car vous êtes Secrétaire Général depuis bientôt 12 ans.

NP : En termes de réalisations c'est surtout ce que nous avons pu obtenir pour le personnel depuis que nous sommes aux affaires. Il y a entre autres :

1- Les démarches menées auprès de M. Anaky, Ministre des transports d'alors qui ont abouti à la signature le 31 octobre 2003 d'un protocole d'accord entre le Directeur de l'ANAC et le SYNTACI. La résolution des points de cet important document a donné les acquis suivants :

- La signature par le gouvernement le 25 février 2005 du décret portant rémunération des agents de l'ANAC.

- Le déblocage des primes des Inspecteurs,
- La mise en place de la MUTANAC, Mutuelle des agents de l'ANAC.

- La programmation par le ministère de la fonction publique des concours spéciaux ayant fait la promotion de plus de 80 agents des structures ANAC, SODEXAM et ASCENA.

- Participation active aux travaux de la commission de restructuration de l'ANAC ayant abouti au changement du statut de l'ANAC qui est passé en janvier 2008 au statut d'Autorité.

- Acquisition d'un véhicule de type double cabines pour les inspections.

- Acquisition de deux cars de transport pour le personnel.

2- Avec la nouvelle Direction Générale nous avons obtenu :

- La signature des contrats à durée indéterminée des agents qui étaient depuis des années en situation de contrats à durée déterminée.

- La mise en place par la Direction Générale de la grille salariale du personnel non fonctionnaires.

- La mise en place de l'assurance maladie au tiers payant.

- L'application de la décision du 24 septembre 2009 portant fixation des prestations sociales au profit des agents, notamment en ce qui concerne les taux de l'allocation familiale et de la prime d'étude.

- Le paiement des salaires à partir du 22 de chaque mois.

Il est à rappeler que le décret de 2005 portant rémunération des agents de l'ANAC a mis fin à la fuite des cadres vers les autres structures aéronautiques qui offraient de meilleurs salaires. Aujourd'hui c'est plutôt le contraire qui se produit et c'est tant mieux car l'ANAC a besoin de personnel qualifié pour atteindre ses objectifs.

A'News : Quelles sont les difficultés que vous rencontrez dans l'exécution de vos tâches de secrétaire général.

NP : Vous savez dans la majorité des cas, les syndicalistes sont mal appréciés du patronat. Le SYNTACI a eu beaucoup plus de chance que les autres. Nos rapports avec la Direction Générale sont cordiaux et nous travaillons dans la même direction pour le bien de tous. M. Silué, l'actuel Directeur Général, était le Conseiller Technique Aérien du Ministre des Transports et déjà à cette époque nous avions travaillé ensemble à l'effet de faire aboutir certains dossiers importants pour le personnel, notamment le décret de février 2005. Nous savons qu'il reste beaucoup à faire et pour cela nous continuons de travailler avec la Direction Générale.

A'NEWS : Quels sont vos projets à court, moyen et long termes ?

NP : Dans l'immédiat, nous envisageons, avec la MUTANAC, travailler dans la réalisation d'une opération immobilière pour les agents. Une des résolutions du dernier congrès du SYNTACI du 16 mai 2012 est la fédération des syndicats du secteur. Nous y travaillons.

A'News : Quel appel aimeriez vous lancer aux agents et à la Direction Générale de l'ANAC.

NP : Je demande au personnel de travailler davantage afin d'atteindre les objectifs fixés par la Direction Générale à savoir la certification de l'Aéroport International Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan et la classification de notre Aviation Civile. La récompense est au bout de l'effort.

M. N'Ta Philibert,
SG du Syndicat des Agents de l'ANAC.

- Pour 8 personnes
- Préparation : 25 mn
- Cuisson : 30 mn
- Temps total : 55 mn

Ingrédients :

- 750 g d'igname
- 3 gousses d'ail
- 1 gros oignon blanc
- 2 gros œufs
- 25 g de farine
- sel, poivre, persil ciselé
- piment
- huile d'olive



Éplucher l'igname, le découper en cubes. Plonger ces morceaux dans 1 litre d'eau bouillante salée. Faire bouillir pendant 5 à 10 minutes puis égoutter soigneusement.



Pendant ce temps, éplucher et hacher l'ail, éplucher et émincer l'oignon. Faire cuire l'oignon à la vapeur quelques minutes. Mixer les ignames avec l'ail, l'oignon, le poivre, les baies moulues et le persil. Ajouter les œufs battus et la farine. Bien mélanger le tout.



Faire chauffer l'huile d'olive dans une grande poêle. Façonner des boules de pâte à l'aide de deux cuillères à soupe. les rouler dans la farine et les déposer dans la poêle (cinq par fournée), les écraser un peu pour que toute la pâte puisse cuire. Faire cuire 2 à 3 minutes de chaque côté, jusqu'à ce que les faces soient bien dorées.



Déposer les galettes sur du papier absorbant et répéter l'opération pour le reste de la pâte. Déguster bien chaud, en entrée accompagnées d'une salade verte, de la viande ou de poisson blanc. Pour finir... On peut aussi rouler les galettes dans un œuf battu puis dans de la chapelure avant de les faire cuire, pour un effet plus croustillant.

Katy QUATTARA

Espace culinaire

LA SAUCE FEUILLES DE PATATES

En Afrique, la sauce feuilles de patates douces se cuisine de diverses manières. De la Guinée au Congo, en passant par la Sierra Leone, au Liberia, au Mali et en Guinée chaque pays à sa propre façon de faire cuire ces feuilles.

Nombre de personnes: 4

Temps de préparation: 20 min

Temps de cuisson: 50 min

Ingrédients:

- 500 g de feuilles de patates douces, lavées et finement hachées
- 400 g de viande, coupé en cube
- 1 poisson frais
- 4 gambas frais, coupés finement
- 200 ml d'huile de palme
- 1 gros oignon, haché
- 1 cube de bouillon ou du Maggi cube
- 1 bouquet d'oignon vert, finement coupé
- Sel, au goût
- 1 poisson fumé, facultatif
- 1 cuillère à soupe d'écrevisses pilées
- 3 tasses d'eau

Préparation de la sauce feuilles de patate :

1 - Dans une marmite ajoutez la viande, le poisson et 1 tasse d'eau. Faites bouillir pendant 10 minutes ou jusqu'à ce que le poisson soit cuit.

2 - Retirez le poisson. Ajoutez les feuilles de patate avec le reste d'eau.

3 - Ajoutez l'huile de palme, l'oignon, l'oignon vert, le cube de bouillon et laissez cuire pendant 10 minutes.

4 - Retirez les arêtes du poisson frais et si vous ajoutez le poisson fumé le laver et le couper en morceaux.

5 - Dans la marmite, ajoutez les poissons, les écrevisses et laissez mijoter pendant 10 minutes.

6 - Ajoutez les gambas et faites cuire pendant 20 minutes ou jusqu'à ce que vous puissiez voir l'huile sur le dessus. Ajoutez le sel et le piment à votre goût.

Servez la sauce avec du riz ou du Fofou et Bon Appétit!

Pour bien réussir cette sauce:

Lavez très bien les feuilles de patate et coupez-les aussi petit que vous le pouvez.

L'ajout des crevettes ou des écrevisses est facultatif, mais cela donne à la sauce un meilleur goût. Je vous conseille d'en ajouter toujours.

Katy QUATTARA



La Sûreté de l'aviation civile, l'affaire de tous.



P ubli-reportage

L'ANAC a organisé du 11 au 15 mars 2013, à l'Hôtel Nouvelle Pergola d'Abidjan, un séminaire de Rédaction des Textes Réglementaires relatifs aux services de Recherches

et de sauvetages Aéronautiques (SAR), en temps de paix en Côte d'Ivoire. Ce séminaire a été animé par un Expert-Consultant Français, Mme Chastang. Le lancement s'est tenu le 11 mars 2013, en présence du représentant du Ministre des Transports et Directeur de Cabinet Mr Soro, et des responsables des structures aéronautiques.

Katy Ouattara



B oîte à idées

COMMENT CLASSER SES DOCUMENTS?

Le classement des documents n'est pas une activité particulièrement réjouissante. Nous savons que bon nombre de personnes préfèrent se consacrer à autre chose alors que le classement est une nécessité absolue. Avec un peu d'astuce et de méthode, vous obtiendrez un résultat tout à fait étonnant dont vous ne serez pas peu fier.

Une place précise pour chaque type de document

Partez du principe que chaque document doit être à une place précise. Factures, devis, plans, courriers, documents administratifs, livres et revues, et même vos matériaux et consommables informatiques. Pour commencer, nous vous conseillons de hiérarchiser vos classements sur 3 niveaux différents :

1. Votre bureau où ne prennent place que les documents en cours d'utilisation.
2. Un meuble de rangement spécifique réservé aux documents de référence.
3. Un autre meuble de rangement éloigné dédié aux archives.

Référencer un document

Nous vous conseillons de donner un intitulé à chaque document selon leur nature. Ce sont ici des suggestions que vous pourrez adapter à votre situation et à votre secteur d'activité :

- « réf..... » pour les documents de référence
- « pro..... » pour les documents relatifs à un projet
- « adm..... » pour les documents administratifs
- etc.



Cette nomenclature peut être suivie d'une numérotation ou d'un système de datation. Par exemple, un devis datant du 03 avril 2009, pourrait être classé « dev03042009 ».

Conserver les documents sous forme papier ou les numériser ?

Conserver ses documents papier présente des avantages, notamment au niveau du confort de lecture et pour les documents de grande dimension. Cependant, n'écartez pas l'éventualité de numériser systématiquement tout ou une partie de vos documents. Classifier vos documents sur support numérique permet une recherche facilitée par mots clés et des références. Très important : pensez à sauvegarder toutes vos données sur des supports durables et sécurisés.

Mobilier et accessoires

Le mobilier de rangement disponible sur le marché est très varié. Vous pouvez en avoir une idée en consultant les catalogues spécialisés sur papier ou sur internet. Le mobilier de rangement est un investissement indispensable, relativement peu coûteux et durable. Sachez profiter des couleurs disponibles pour pouvoir identifier visuellement le type de contenu sans même devoir lire l'étiquette. Vous pouvez par exemple réserver le vert pour les projets, le jaune pour la documentation technique, le bleu pour l'administratif et le rouge pour les rappels de facture...

Prendre le temps de classer

Plutôt que de classer une fois par mois, réservez-vous une heure par semaine. Avec l'habitude, ce ne sera plus qu'une question de 20 à 30 minutes, pas davantage. Attention à ne pas céder aux tentations de report dans le genre « je le ferai la semaine prochaine ». La tâche épreuve n'en sera que plus difficile !



Sarah SANHOU

Sur les traces de...

L'ALPHABET AÉRONAUTIQUE

Un alphabet radio est un code utilisé en radiotéléphonie qui consiste à représenter chaque lettre de l'alphabet par un mot entier, choisi de manière acrophonique (ayant pour initiale la lettre représentée). Ainsi, lorsqu'un mot est épelé, chacune de ses lettres est remplacée par le mot correspondant, afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté entre les sons semblables (comme « m » et « n », « p » et « b »). De telles ambiguïtés risquent en effet de se produire en raison des parasites et des interférences auxquels les transmissions radio sont fréquemment soumises, et du fait que le destinataire ne voit pas le locuteur et n'a donc pas d'indication visuelle pour l'aider à lever une éventuelle ambiguïté.

Les mots choisis dans chaque alphabet radio diffèrent d'un pays à l'autre ou d'une organisation à l'autre.



Les lettres :

A - Alpha
B - Bravo
C - Charlie
D - Delta
E - Echo
F - Fox-Trot
G - Golf
H - Hotel
I - India
J - Juliet
K - Kilo
L - Lima
M - Mike
N - November
O - Oscar
Q - Quebec
R - Romeo
P - Papa
S - Sierra
T - Tango
U - Uniform
V - Victor
W - Whisky
X - X ray
Y - Yankee
Z - Zoulu

Les chiffres :

0 - Zéro comme rien
1 - Un tout seul
2 - Un et un
3 - Deux et un
4 - Deux fois deux
5 - Trois et deux
6 - Deux fois trois
7 - Quatre et trois
8 - Deux fois quatre
9 - Cinq et quatre

Exemple :

112 rue POMPIER s'épelle :
- un tout seul ; un tout seul ; un et un
- Papa ; Oscar ; Mike ; Papa ; India ; Echo ; Roméo

Germain AZAGOH

Source OACI

Publi-reportage



P ubli-reportage

La journée du 14 avril est dédiée aux secrétaires du monde entier et de Côte d'Ivoire. Celles de l'ANAC ont tenu à marquer cette journée d'une pierre blanche. En effet un déjeuner a été organisé dans la salle de conférence de ladite structure en présence de certains agents et du repré-

sentant du Directeur Général, M. Guillaume Tidori. C'est dans une atmosphère conviviale que la présidente de l'ASANAC (Amicale des secrétaires de l'ANAC) Mme Brigitte Sangbeu a prononcé des mots de remerciement à l'endroit du représentant du Directeur Général.

Katy OUATTARA



S anté



Compte tenu des dispositions actuelles en matière de sécurité aérienne, la plus grosse partie des médicaments voyagera fort probablement en soute. Ne conservez donc avec vous que les doses à prendre avant l'arrivée à destination, plus une petite réserve en cas de retard lors du voyage. D'un point de vue pratique, il est important de ne pas oublier son ordonnance afin de justifier, si nécessaire, de la présence de certains médicaments qui pourraient faire l'objet d'une revente dans certains pays. L'expérience montre que malgré les restrictions, il n'est pas impossible de voyager en étant séropositif. Toutes les destinations ne présentent pas les mêmes contraintes tant à l'entrée que lors du séjour pour les personnes séropositives. La législation change souvent. Il est donc important de bien s'informer avant de partir.

Il est toujours nécessaire de discuter avec son médecin traitant des modalités à suivre et de la nécessité de faire un bilan de santé avant d'entreprendre un voyage. Selon les équipes médicales et la destination, le taux de CD4 peut être un indicateur. Ainsi :

- Moins de 100 CD4/mm³ : Il est préférable de différer le voyage
- De 100 à 200 CD4/mm³ : Voyage possible sous certaines conditions et uniquement pour de courts séjours (nécessité d'un bilan)
- De 200 à 350 CD4/mm³ : Pas de conditions particulières (sauf avis médical contraire), mais éviter les longs séjours.
- Au dessus de 350 CD4/mm³ : Pas de conditions particulières sauf avis médical contraire.

Katy OUATTARA

JE SUIS SÉROPOSITIF, puis-je circuler librement ?

Certaines législations étrangères peuvent apporter des restrictions à la libre circulation des personnes séropositives au VIH/SIDA. Par exemple, une demande de test de dépistage négatif pour l'entrée sur le territoire ou pour la délivrance d'un titre de séjour.

Si l'Union européenne, sur la base des recommandations internationales, n'a pas adopté de réglementation restrictive, la législation de certains pays interdit officiellement l'entrée des personnes séropositives sur leur territoire. Ces restrictions concernent souvent d'autres pathologies. D'autres pays ont assoupli, voire supprimé leurs restrictions. Depuis le 1er janvier 2010, les États-Unis autorisent l'entrée des séropositifs sur leur territoire. Par contre la Russie exige un dépistage du VIH négatif pour délivrer des visas à entrées multiples. Au total, une soixantaine de pays dans le monde continuent d'imposer des restrictions aux séropositifs. Certains refusent même d'accorder des visas même pour un court séjour. Les pays à mesures restrictives à leurs frontières

ont toujours le même argument : la protection de leurs citoyens, le coût élevé des soins destinés aux étrangers vivant avec le VIH / SIDA

En pratique, pour un court séjour, rares sont les pays qui exigent un résultat de test négatif. Cependant, dans ces pays, les formulaires à remplir avant l'entrée sur le territoire comportent une question sur la séropositivité. De plus, le fait d'emporter avec soi un traitement peut alerter sur la séropositivité et des personnes se sont vues refuser l'entrée parce qu'elles possédaient des médicaments antirétroviraux. Certaines personnes séropositives font donc le choix de ne pas déclarer leur séropositivité dans les formulaires, et contournent cet aspect légal en changeant le conditionnement de leur traitement par exemple en transportant les comprimés dans des boîtes de médicaments « anodins » comme des flacons de vitamines. Bien sûr, ceci n'éloigne pas le risque d'être rapatrié si la séropositivité est découverte.



P ubli-reportage

Le salon africain des transports s'est tenu du 16 au 19 mai au Palais de la culture de Treichville-Abidjan.

Ce fut une plate-forme de rencontre entre les professionnels du secteur des transports et une occasion de promouvoir les structures africaines exerçant dans ce domaine.

Katy OUARTARA



I nsolite



5. Aéroport international don Muang, Bangkok (Thaïlande), aujourd'hui fermé : regardez de plus près la vue aérienne ci-dessus, et vous verrez un parcours de golf de 18 trous entre les 2 pistes.



6. Ice Runway (Antarctique) : signifie littéralement « piste de glace », car elle est construite sur la banquise. C'est aussi dur que du béton...



8. Aéroport de Congonhas, São Paulo [Brésil] : situé en plein cœur de la ville, à quelques kilomètres seulement du centre-ville.



7. Aéroport Juancho E. Yrausquin, Saba (Antilles néerlandaises) : une des pistes les plus dangereuses du monde : très courtes et entourée par la montagne d'une part et des falaises d'autre part.



9. Aéroport de Funchal, île de Madère (Portugal) : la piste a été agrandie en septembre 2000... sur la mer avec un pont sur 180 piliers de béton.



10. Aéroport du Kansai, Osaka (Japon) : construit sur une île artificielle en 1994 (7 ans de travaux). Alors qu'il a résisté à de nombreux tremblements de terre, certains analystes du réchauffement climatique ne lui donne pas plus de 50 ans d'espérance de vie...

Enock KACOU

I nsolite

TOP 10 DES AÉROPORTS INSOLITES

Si vous n'aimez pas les voyages dans les airs, il y a quelques destinations à éviter. Voici un diaporama des aéroports les plus étranges, angoussants, insolites, gigantesques, dangereux ou encore sujets à controverse politique... Ils ont été construits sûrement par des comiques qui se sont dit que plus tard, quand Internet arriverait, ça ferait des images un peu flippantes à montrer dans un top. Ils avaient raison.



1. Aéroport Princess Juliana, Saint-Martin (Antilles néerlandaises) : célèbre pour sa piste très courte, juste au bord de l'eau, avec une approche très basse à 10-20m au-dessus de la plage.



2. Aérodrome de Courchevel (France) : au milieu des montagnes des Alpes, et une piste avec une pente de 18,5° réservée aux pilotes expérimentés.

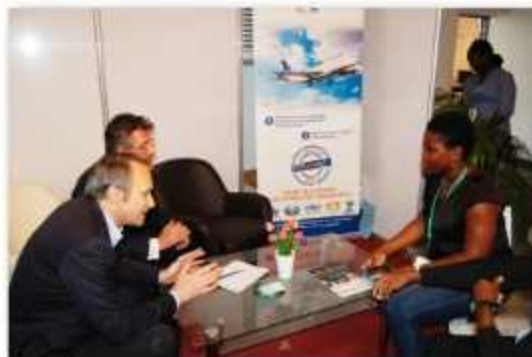


3. Aéroport de Gibraltar : la piste de décollage et d'atterrissage est en centre-ville et croise (avec un passage à niveau) une route empruntée par des automobilistes.



4. Aéroport Tenzing-Hillary, Lukla (Népal) classé comme l'aéroport le plus dangereux du monde par la chaîne History Channel. C'est aussi celui de la ville d'où partent la plupart des aventuriers qui veulent grimper l'Everest.

P ubli-reportage



P ubli-reportage

CÉRÉMONIE DE REMISE DE VÉHICULES AUX FORCES DE L'ORDRE OPÉRANT À L'AÉROPORT FHB D'ABIDJAN

Dans le cadre du renforcement des capacités opérationnelles des Forces de Police et de Gendarmerie en poste à l'aéroport International FHB d'Abidjan, l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) a offert 2 véhicules tombant neufs à la Police Spéciale et au Groupe de Sécurité Aéroportuaire de la Gendarmerie Nationale (GSA-GN). La cérémonie de remise desdits véhicules s'est déroulée le mercredi 22 mai 2013 dans les locaux de l'ANAC devant les principaux acteurs de l'aéroport et des représentants du Directeur Général de la Police Nationale et du Commandant Supérieur de la Gendarmerie Nationale. Dans son allocution, M. Sinaty SILUE, Directeur Général de l'ANAC, a d'abord rappelé l'importance des missions de la Police

et de la Gendarmerie de l'aéroport en matière de sûreté aéroportuaire.

Il les a félicités pour les bons résultats obtenus à la suite des derniers audits de sûreté et les a appelées à plus de vigilance et d'abnégation dans l'accomplissement de leurs tâches quotidiennes et ce, en vue de l'obtention de la certification américaine de notre aéroport.

Les récipiendaires ont vivement remercié le Directeur Général de l'ANAC pour ce don et ont promis en faire un bon usage en vue de l'atteinte des objectifs majeurs fixés par le Gouvernement, à savoir la certification de l'aéroport international FHB par les Autorités américaines.

Michel ATTAMAH



J e veux être...



aériennes privées, après un complément de formation souvent pris en charge par la Marine ou l'Armée de l'air.

La filière d'État propose également une formation non payante qui se déroule au sein des établissements spécialisés l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) en France ou le Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique (SEFA). L'accès se fait par concours ouvert aux jeunes de 17 à 23 ans, titulaires d'un BTS, d'un DUT scientifique ou issus de classes préparatoires scientifiques.

La formation qui dure entre 15 et 24 mois est gratuite, mais la sélection est rude. Au bout de cette formation, le pilote peut devenir un pilote de l'aviation civile, au service de l'État affecté aux différentes tâches aériennes telles que les vols de sécurisation ou d'évacuation sanitaire, les sauvetages en montagne ou en mer...etc. Ou postuler en tant que pilote de ligne. Mais le moyen le plus sûr pour devenir pilote de ligne des grandes compagnies aériennes est la formation offerte par la filière « Pilote Cadet ». Cette formation, mise en place et financée par les compagnies aériennes, s'adresse aux jeunes de 18 à 23 ans, titulaires d'un diplôme de bac+2 (DUT, BTS, DEUG) ou issus d'une classe préparatoire scientifique et aux jeunes titulaires d'un diplôme Bac +5 dans les domaines commercial et scientifique, âgés de 26 ans au plus.

La filière « Pilote Cadet » qui dure 28 mois est accessible par concours et rémunérée, puis elle dispense une formation aboutissant au métier de pilote de ligne.

La filière payante pour devenir pilote privée d'avion.

Afin de travailler en tant que pilote d'avion, une autre formation moyennant toutefois un financement du pilote lui-même est offerte par plusieurs établissements : la formation se passe dans une école privée de pilotage ou un dans un aéro-club affilié à la fédération aéronautique. Cette formation est de longue durée, aléatoire et très coûteuse et n'aboutissant pas forcément à un emploi. La formation comprend d'une part, des cours théoriques qui durent 3 mois à raison de 2 à 3 séances par semaine comprenant les matières suivantes : la Navigation, la Météorologie, les Réglementations, les Techniques et les Exploitations de l'avion, les Cours radio ainsi que les Facteurs humains. Les cours pratiques comportent des entraînements de vols effectués pendant la formation, toutefois une licence d'entraînement est requise. Une fois la formation terminée, le pilote doit répondre aux critères suivants avant d'obtenir sa licence de pilote d'avion : avoir un certificat médical en cours de validité, être âgé de 16 ans révolus, détenir une licence d'entraînement, avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques dont l'examen en vol s'est déroulé en deux phases et avoir une expérience de vol de 45 heures au minimum.

À la fin de sa formation, le jeune sortant peut piloter un avion en tant que professionnel et postuler dans les grandes compagnies aériennes. Sachez également que pour ceux qui souhaitent piloter sans devenir pour autant un pilote professionnel, les aéro-clubs agréés leur proposent une formation aboutissant à l'obtention d'un brevet de pilotage. Cette formation quant à elle est payante et accessible à tout le monde même pour ceux qui portent des lunettes et aucune formation spécifique n'est requise. Toutefois elle est assez chère et aucune rémunération ou indemnisation ne peut vous être versée pour les vols que vous effectuerez.



Enock KACOU

source web

J e veux être...



Ce rêve d'enfant inaltérable, exacerbe la fascination dont bon nombre de personnes font l'objet face au métier de pilote d'avion. Mais comment devient-on pilote d'avion et quelles sont les formations adéquates pour exercer ce métier ? Que ce soit pour devenir un pilote professionnel au service de l'État, un pilote de ligne, un pilote d'essai, un pilote de l'armée, un pilote de chasse ou spécialisé dans le transport, l'accès à la formation est assez limité. En effet, les établissements proposant une formation non payante sont peu nombreux et l'admission se fait par concours assez sélectif. Il existe toutefois la formation privée. Cependant, elle a un coût assez excessif. Mais une autre option permet également de devenir pilote de ligne.

La formation « pilote cadet » instaurée par certaines compagnies aériennes.

Dans le monde professionnel de l'aviation, on distingue deux catégories de pilotes : les pilotes professionnels qui exercent différentes activités aériennes et les pilotes de ligne qui assurent le transport de voyageurs, cette dernière catégorie étant celle qui attire le plus de jeunes. En règle générale, la formation de pilote d'avion requiert une solide formation en mathématiques, même si les bacheliers de toute série peuvent y accéder. Quatre types de formations permettant de devenir pilote d'avion : la filière privée, la filière militaire, la filière d'État et la filière « Pilote Cadet ».

La formation non payante pour devenir pilote d'avion.

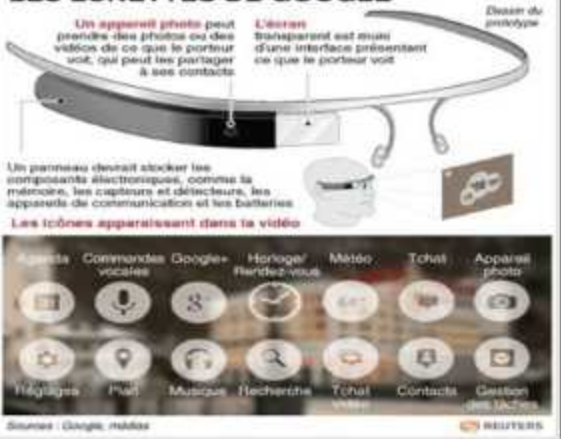
Devenir un pilote d'avion en suivant une formation non payante est possible grâce à trois filières distinctes : la filière militaire, la filière d'État et la filière « pilote cadet ». Dans le cas de la France par exemple, instaurée par la Marine Nationale et l'Armée de l'air, la filière militaire est accessible par concours ouvert aux titulaires de bac scientifique (général ou technologique) ou de classe préparatoire en mathématiques supérieures. En effet, chaque année, l'armée de l'air recrute entre 50 et 80 jeunes pour son personnel navigant, en tant qu'élèves officiers, sur concours comprenant plusieurs épreuves telles que les tests moteurs, l'anglais, le sport...etc. Cette formation qui dure trois ans et qui débouche sur les spécialisations « transport » ou « chasse » présente l'avantage d'être gratuite et rémunérée. Toutefois, le pilote est lié par un engagement de dix ans au bout duquel il peut postuler auprès des compagnies

P ubli-reportage





LES LUNETTES DE GOOGLE



Les "google glass"

Nécessaire de porter des écouteurs. Concernant la batterie, Google affirme, qu'elle peut durer une journée complète dans le cadre d'une utilisation typique. Malheureusement ce petit bijou fait déjà l'objet de censure dans certains pays.

Les chaussures biomécaniques

Le textile biomécanique investit peu à peu les vêtements de ville. Testé cliniquement depuis plusieurs années, le textile biocéramique est une nanotechnologie qui, appliquée au textile, favorise le bien-être, la circulation sanguine et la stabilité posturale. De grandes marques comme BULTEX (sponsor marathon de Paris 2012), LESTRA ou encore QUICK-SILVER proposent des produits à base de biomécanique.

Interface entre l'humain et le sol, les chaussures ont beaucoup à tirer parti de la biomécanique, les mouvements du pied étant au centre de tous nos déplacements. L'objectif est d'offrir un confort supérieur aux autres modèles, pendant et après la marche, le tout dans une chaussure ultra légère afin de réduire la fatigue musculaire donc d'accroître la performance. Cette technologie favorise l'équilibre et la stabilité de la chaussure sur les terrains difficiles, ainsi que la thermorégulation qui permet d'éviter la transpiration du pied.



années 1990 la formation initiale de nombreux cadres pour le secteur de l'Aviation Civile. Cette formation tous azimuts s'est arrêtée, pour des raisons budgétaires. Il importe de reprendre cette formation de masse, car les statistiques montrent clairement que si rien n'est fait dès maintenant, l'Aviation Civile et les structures aéroportuaires manqueront tout uniment d'agents et de cadres spécialisés dans les toutes prochaines années.

Pour résorber ce déficit et anticiper sur l'avenir, l'ANAC a inscrit depuis 2011 la formation comme l'un de ses objectifs prioritaires à côté des objectifs de classification et de certification à elle fixés par le Gouvernement.

Dans cette perspective, il a été mis en place en janvier 2013 un règlement aéronautique dénommé RACI 1006 relatif à la politique et au programme de formation du personnel technique de l'ANAC.

Ce dispositif a tracé les lignes directrices en matière de formation continue du personnel technique de l'ANAC, conformément aux exigences de l'OACI, et porte sur les domaines suivants :

- La Formation initiale
 - La Formation spécialisée
 - La Formation périodique
 - La Formation en cours d'emploi
 - La Formation générale.
- Les domaines de formation couvrent :
- La Navigabilité(AIR)
 - Les Opérations aériennes(OPS)
 - Les Licences du Personnel(PEL)
 - Les Aéroports(AGA)
 - La Navigation aérienne(ANS)
 - Le Système de gestion de la sécurité (PNS/SMS)
 - La Méthode de surveillance continue (CMA-Continuous Monitoring Approach)
 - La Sécurité de l'aviation civile(AVSEC).

Certaines de ces formations ont déjà été réalisées ou sont en cours de réalisation, les autres se feront au fur et à mesure de leur programmation avec les instituts agréés.

En ce qui concerne le personnel de soutien de l'ANAC, un projet de RACI est en cours de préparation en vue de l'adoption d'une politique et d'un programme de formation pour ce personnel.

En dehors de son personnel propre, l'ANAC veille également à ce que les personnels techniques des structures aéroportuaires soient bien formés et en nombre suffisant pour bien accomplir leurs tâches, conformément aux dispositions du Code de l'Aviation Civile et aux exigences de l'OACI.

Pour combler les déficits actuels et futurs en personnel technique des structures, l'ANAC initiera une plateforme d'échanges et de planification des actions de formation comme le faisait l'État par le passé. Cette initiative prendra en compte les deux aspects de la formation, à savoir, la formation initiale destinée aux élèves et étudiants retenus par voie de concours et la formation continue réservée aux personnels déjà en service. Les résultats de ces actions seront présentés à la Tutelle afin que les mesures idoines en termes de budgets ou subventions soient prises pour assurer la meilleure relève possible du personnel technique tant pour le régulateur que pour l'industrie.

Ces formations se feront dans les instituts spécialisés en aéronautique en Afrique et dans le reste du monde.

Les centres de formation agréés disponibles en Afrique de l'ouest et centrale sont les écoles de l'ASECNA, à savoir :

- L'École Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EAMAC) à Niamey au Niger qui offre des formations dans quatre cycles (Ingénieur, Contrôleur de la Circulation aérienne, Technicien Supérieur et Technicien) dans les filières de la Navigation aérienne, de l'Électronique-Informatique, de la Météorologie). Cette école organise chaque année un concours direct à l'attention des titulaires d'un baccalauréat ou d'un Deug scientifique.

Elle accepte également des candidatures sur titre, après étude des dossiers.

- L'École Régionale de Sécurité Incendie (ERSI) à Douala au Cameroun qui offre des formations de Technicien Supérieur en sécurité incendie et de Pompier d'aérodrome par voie de concours aux titulaires d'un baccalauréat scientifique ou d'un Bepc et d'un Permis de conduire toutes catégories.

- L'École Régionale de la Navigation Aérienne et du Management (ERNAM) à Dakar au Sénégal qui offre des formations initiales et continues dans les domaines de la navigation aérienne, de la gestion des aéroports et du management.

L'ERNAM abrite également le Centre AVSEC-OACI qui offre des formations en Sécurité de l'aviation civile. Des informations complètes sur ces établissements peuvent être obtenues sur le site www.eamac.ne

Outre ces écoles, il existe, bien entendu, de nombreuses autres écoles d'aviation à travers le monde qui offrent des formations qualifiantes au personnel technique. On peut citer entre autres, l'ENAC, l'IFSA et l'IFURTA en France, l'Académie de la FAA à Oklahoma city et Massachusetts Institute of Technology aux USA, Air Service Training à Perth au Royaume Uni, Mc GILL University à Montréal au Canada et Singapore Aviation Academy(SAA).

Pour réussir ce grand défi de la relève des personnels techniques de l'Aviation Civile, l'ANAC s'engage à communiquer suffisamment sur la question aussi bien en interne qu'en externe pour mobiliser et fédérer davantage les hommes et les femmes ainsi que toutes les énergies possibles autour de cet important projet en vue de faire gagner toute la communauté de l'Aviation civile de notre pays.

En définitive, la prise de mesures pour assurer la relève des personnels techniques qualifiés pour notre aviation civile nous amènera nécessairement à « penser globalement et agir localement », mais cela nous permettra aussi de faire face définitivement aux enjeux de classification de l'ANAC en catégorie 1 par la Federal Aviation Administration (FAA) et de certification de nos aéroports par la Transportation Security Administration (TSA): le cachet de ces deux structures du Gouvernement américain permettra non seulement d'effectuer des liaisons aériennes directes entre la Côte d'Ivoire et les États Unis d'Amérique mais il donnera également à l'aéroport International Félix Houphouët Boigny les moyens additionnels de tenir durablement son rang de hub de l'Afrique de l'ouest.

En concluant ce dossier, il serait peut être bon de méditer les paroles de ce sage chinois du 5ème siècle avant Jésus-Christ qui a si bien illustré les enjeux de la formation des ressources humaines en ces termes : « Si tu veux des résultats dans le mois, sèmes des graines. Si tu veux des résultats dans l'année, plantes des arbres. Si tu veux des résultats toute la vie, formes les hommes ».

Michel ATTAMAH

LE DÉFI DE LA RELÈVE

Depuis plus d'une décennie la question de la relève des personnels techniques qualifiés se pose avec acuité dans les Administrations d'Aviation Civile, structures aéroportuaires, compagnies aériennes de nombreux pays et particulièrement dans les pays en voie de développement.

En effet, les statistiques et les tableaux de bord sociaux de ces Administrations d'Aviation et structures du secteur (Fournisseurs de services de navigation aérienne, gestionnaires aéroportuaires, compagnies aériennes, etc.) révèlent des moyennes d'âge des personnels techniques bien au dessus de 50 ans. Ces moyennes d'âge sont encore plus élevées pour certaines catégories de personnels techniques qualifiés et expérimentés comme les Ingénieurs aéronautiques, Techniciens de l'aviation, Pilotes, Mécaniciens d'aéronefs, Contrôleurs de la Circulation aérienne, Médecins aéronautiques, Juristes et Économistes du transport aérien.

Cette pénurie annoncée du fait des fins de carrière et sorties naturelles (retraites, décès, etc.) des personnels techniques qualifiés est devenue aujourd'hui un souci majeur au plan mondial pour l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), les Administrations et structures d'aviation qui ont pour mission de veiller à la continuité des services au profit des usagers toujours croissants du transport aérien.

En effet, il ressort de recherches sur l'industrie de l'aviation que, dans moins d'une dizaine d'années, l'aviation commerciale manquera de plus de 200 000 pilotes et 400 000 agents de maintenance qualifiés. Pour faire face à cette crise potentiellement critique pour les opérations aériennes, l'OACI a lancé l'initiative intitulée la future génération des professionnels de l'aviation (NGAP), qui prolonge et complète les travaux de l'Initiative Formation et qualification de l'IATA (ITQI). Les parties prenantes du NGAP ont créé une Équipe spéciale qui procède depuis 2009 à la quantification de l'ampleur des pénuries actuelles et imminentes et à la détermination des barrières à l'entrée, ainsi que de méthodes pour y faire face. Les dernières prévisions de cette Équipe spéciale NGAP sont alarmantes, car l'aviation aura besoin de 207 600 nouveaux pilotes d'ici 2018 et 352 900 d'ici 2026. Les chiffres concernant le personnel de maintenance sont encore plus effrayants, car les projections de l'initiative formation et qualification de l'IATA indiquent à ce jour qu'il faudra 405 500 mécaniciens d'aéronefs pour pouvoir aux postes actuels et à venir d'ici 2018, et quelque 739 000 d'ici 2026 (Journal de l'OACI, N° 6-2009).

Face à cette situation, l'OACI a introduit dans les annexes à la Convention de Chicago des normes et pratiques recommandées (SARPs) portant sur les compétences et aptitudes exigées pour un certain nombre de catégories de personnels dans l'ensemble du système de l'aviation. En fait, le niveau des connaissances et de l'expérience du personnel qui accomplit les fonctions dans l'aviation est considéré par l'OACI comme étant l'un des éléments critiques nécessaires pour mettre en place et maintenir des systèmes efficaces de supervision de la sécurité. En outre, les programmes nationaux de sécurité (SSP) et les systèmes de

gestion de la sécurité (SMS) des prestataires de services dépendent entièrement de la présence de personnel complètement formé et qualifié. La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR), élaborée par le Groupe de l'industrie pour la stratégie de la sécurité (ISSG) et adoptée par l'OACI dans le cadre du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), reflète également comme l'un des domaines clés à investir pour le renforcement des niveaux de sécurité dans l'aviation mondiale le triptyque recrutement, formation et fidélisation du personnel qualifié.

Comme on le voit, l'OACI fait de la formation du personnel technique une question centrale dans le système de l'aviation et chaque région et pays doit se l'approprier pour une aviation sûre et coordonnée à travers le monde. C'est d'ailleurs dans ce contexte que la réunion régionale spéciale de navigation aérienne Afrique-Océan indien (AFRAN) tenue du 24 au 29 novembre 2008 à Durban a retenu l'harmonisation des politiques et normes de formation en Afrique comme l'un des principaux moyens de faire face aux défis liés aux pénuries de personnel qualifié dans les organismes de réglementation et chez les prestataires de l'industrie de l'aviation en Afrique. Le Programme de mise en œuvre complet du plan AFI (ACIP), conjointement avec la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et les établissements de formation AF participants, ont créé un Groupe de travail des experts en formation qui a mis en place un cadre pour l'harmonisation de la formation en aviation en Afrique pour répondre aux défis actuels et futurs dans le domaine des ressources humaines.

En Côte d'Ivoire, suite aux différentes mutations et restructurations intervenues dans le secteur de l'aviation civile, il a été mis en place, en 2008, un régulateur à savoir l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) qui a pour fonction d'assurer pour le compte de l'État, les missions de réglementation, de contrôle, de surveillance, de sécurité et de sûreté de l'aviation civile, de médecine aéronautique et de coordination en matière de transport aérien, conformément aux dispositions et exigences de l'OACI.

Outre ces missions, l'ANAC « assure l'initiative et la planification de la formation des personnels de l'Aviation Civile » (Alinéa 7 de l'article 6 du décret N°2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'ANAC). Les articles 303 et 306 du Code de l'Aviation Civile indiquent également que l'ANAC est responsable de « la formation, l'entraînement et le perfectionnement au pilotage du personnel navigant non professionnel, notamment des jeunes gens âgés de moins de 25 ans qui pourront bénéficier d'une subvention sous forme de bourse pour faciliter leur formation dans les aéro-clubs ».

Toutes ces attributions confèrent à l'ANAC un rôle très important en termes de réglementation et de supervision pour toutes les questions relatives à l'Aviation Civile, y compris la formation des principaux acteurs du secteur. Et c'est là le grand défi à relever pour notre pays !

A titre de rappel historique, il est bon d'indiquer que c'est l'État de Côte d'Ivoire, à travers le Ministère de la Fonction Publique, qui a financé des années 1970 jusqu'au début des

Le portable 100 % autonome de Fujitsu

L'une des pistes privilégiées est l'utilisation de l'énergie solaire à la place ou en complément des batteries, Fujitsu ouvre la danse avec son nouveau concept d'ordinateur portable 100% autonome.

Celui-ci ne serait alimenté que par la présence de deux panneaux solaires. L'un sur la coque, l'autre sur le clavier. En cas de manque de luminosité, une prise d'alimentation est prévue. Fujitsu en a profité pour mettre l'accent sur le design tout particulier de ce futur portable : Les panneaux solaires sont entourés de ce qui semble être du verre ou encore du plexiglas transparent et le clavier tactile est du plus bel effet.



La Watch

La prochaine "révolution" d'Apple pourrait se porter au poignet. Selon l'agence Bloomberg, la pomme mobiliserait actuellement une équipe de 100 personnes qui élaborent dans le plus grand secret un dispositif "montre-bracelet", pour un lancement avant les fêtes de cette fin d'année. Le PDG d'Apple, Tim Cook, a reconnu travailler à positionner Apple sur "d'autres catégories de produits". Voici à quoi pourrait ressembler cette montre.

Imaginée par un internaute.



Du réel au tactile :

Les laboratoires R&D de Fujitsu ont dévoilé une nouvelle technologie capable de transformer un document en papier en interface tactile interactive assez précise. Cette invention ne s'arrête pas là puisqu'elle mêle un scanner de documents, un système de contrôle par gestes et une petite pointe de réalité augmentée.

D'autres technologies permettent déjà de rendre tactile un objet réel, mais les chercheurs de Fujitsu semblent avoir atteint un bon niveau de perfectionnement.

Enock KACOU



P arlons-en



VS



LES ROIS DU CIEL

La compétition entre les deux géants de l'aviation civile, remonte à plus d'une décennie. Boeing et Airbus pour devenir le premier constructeur aéronautique du marché ne lésinent guère sur les moyens et misent énormément sur les innovations technologiques dans le but de se démarquer l'un de l'autre. Mais plus encore, pour séduire les compagnies aériennes qui se dirigent vers des constructeurs aéronautiques qui proposent les toutes dernières technologies pour de meilleures conditions de sécurité et pour plus de respect de l'environnement.



Cockpit Airbus A380

À ce jeu, Airbus se comporte plutôt pas mal. En effet, les études qui ont été menées au cours de la réalisation du Concorde ont été nombreuses et prolifiques en termes de découvertes technologiques. Airbus a par la suite profité de ces innovations pour ses futurs modèles (bien que non supersoniques), surtout au niveau de l'aérodynamisme, de la résistance du fuselage et de l'électronique, puisque le Concorde a été le premier avion doté de commandes électriques, servant ainsi d'initiateur pour les modèles actuels d'Airbus. L'utilisation des matériaux composites et des améliorations apportées à l'aérodynamisme, aux systèmes électroniques, ont permis à l'A 380 d'être non seulement l'avion de ligne le plus spacieux jamais construit, mais également le plus moderne du 21e siècle. L'A380 représente une référence technologique et préfigure les futurs avions civils. L'innovation a toujours été la clé du succès d'Airbus.

Airbus a été l'un des premiers constructeurs aéronautiques à utiliser des matériaux composites et l'A380 reflète bien cette modernité avec environ un quart de l'avion réalisé dans ces matériaux utilisés pour la première fois sur un avion civil.

Le principal atout des composites est le gain de masse, débouchant sur une réduction de la consommation de carburant donc une diminution de la pollution et des coûts d'exploitation. À noter que l'A380 est l'avion le moins polluant par passager... Différentes techniques de fabrication innovantes sont employées sur l'A380, par exemple la technique du soudage laser, utilisée pour la première fois sur l'A318. Cette technique permet de se passer des rivets, qui sont une source importante de corrosion et de fatigue à long terme. La cabine moderne de l'A380 est également équipée de systèmes audio-visuels de bord les plus avancés jamais développés sur des avions de ligne. Le réseau de distribution à fibres optiques de l'avion, une première sur un avion commercial, offre un choix plus souple et sophistiqué de films, jeux vidéo et programmes TV.



Cockpit Airbus A380

F aq



Le processus de supervision de la sécurité implique à la fois les personnels techniques de l'ANAC et ceux de l'industrie. Il nous est donc paru pertinent d'œuvrer au nivellement des connaissances et des compétences au sein des deux parties, aussi bien dans le domaine de la gestion de la sécurité que dans celui de l'audit qualité. Nous croyons que cette approche contribuera à améliorer significativement l'efficacité et la performance du processus de supervision de la sécurité piloté par notre administration.

La pertinence de cette approche a été perçue par le Directeur Général de l'ANAC qui nous a accordé sa confiance en autorisant la participation des personnels de l'industrie aux différentes formations organisées par l'ANAC et dispensées par Bureau Veritas, depuis novembre 2012. Une évaluation à mi-parcours sur la base des réactions qui nous sont parvenues, nous fondent à croire que notre objectif à terme, sera pleinement atteint.

Waogninin TRAORÉ

AUDIT QUALITÉ ET SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

La supervision de la sécurité se présente comme une des missions essentielles de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire. En quoi consiste-t-elle ?

Il convient d'indiquer que la supervision de la sécurité n'est pas spécifique à l'ANAC.

Elle est un processus par lequel chaque État contractant doit assurer la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées également appelées SARP's, ainsi que les procédures associées de l'OACI en matière de sécurité.

Elle implique différents niveaux de responsabilités, aussi bien au sein de notre administration qu'au sein de l'industrie, et vise à permettre à l'ANAC d'assurer une maîtrise active de l'activité aéronautique en Côte d'Ivoire.

Comment concrètement la supervision de la sécurité est-elle mise en œuvre ?

Par la réalisation d'actes de supervision, notamment l'inspection. Par cet acte, les inspecteurs de l'ANAC veillent dans leurs domaines respectifs à assurer la conformité des activités d'aviation civile aux exigences applicables.

L'inspection est-elle l'unique acte applicable au processus de supervision de la sécurité ?

Non, bien entendu. Les actes de supervision autant que les actes de surveillance couvrent au minimum, l'inspection, l'audit, le contrôle, le sondage et le self audit. Tous concourent à des degrés divers, à l'efficacité du processus de supervision de la sécurité.

Au sein des personnels techniques de l'ANAC ayant en charge la supervision de la sécurité, on ne parle que d'inspecteurs. Leur compétence couvre-t-elle l'ensemble des actes de supervision que vous venez d'énumérer ?

C'est un objectif à court terme qui s'inscrit dans la vision de l'OACI, qui fonde de plus en plus le processus de supervision de la sécurité sur les techniques d'audit qualité. L'audit apparaît aujourd'hui comme l'acte par excellence de supervision de la sécurité.

D'ailleurs, la formation à Nairobi en janvier 2013 sur les « Techniques d'audit pour les régulateurs », à laquelle j'ai personnellement participé, en dit long sur cette situation, mais aussi sur le besoin de transformation des inspecteurs en auditeurs d'aviation civile. Plus de 95% de la population des inspecteurs de l'Autorité d'Aviation Civile du Kenya représentaient au moins 90% du nombre total de participants à cette formation.

Pour une meilleure compréhension par les lecteurs du magazine, pouvez-vous nous faire la différence entre une inspection et un audit ?

En restant dans le cadre de l'OACI, nous pouvons considérer l'inspection comme l'activité principale d'un audit, qui consiste en un examen des caractéristiques spécifiques du programme de supervision de la sécurité d'un État, en vue de la détermination de leur conformité aux exigences applicables.

Quant à l'audit, il se définit comme un examen systématique et objectif du cadre aéronautique d'un État afin de s'assurer que celui-ci observe les dispositions de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile et la réglementation nationale, et qu'il se conforme ou adhère aux normes et pratiques recommandées (SARP), procédures et bonnes pratiques de sécurité de l'aviation.

Ces deux définitions nous indiquent donc clairement que l'inspection et l'audit n'ont pas la même portée, bien que visant le même objectif : la conformité aux exigences applicables.

Combien de temps le processus de transformation des inspecteurs de l'ANAC en auditeurs pourrait-il prendre ?

J'allais justement y arriver et vous indiquer que ce processus de transformation des inspecteurs en auditeurs qualité, est en cours depuis le mois de novembre 2012, grâce à la mise à disposition par le Directeur Général des ressources nécessaires.

Ce processus vise à donner aux inspecteurs de l'ANAC une culture qualité sur la base des normes internationales EN9100 et ISO9001 en vigueur, doublée d'une compétence reconnue d'auditeur Qualité Réglementaire basée sur la norme ISO19011.

A ce jour, la majorité des inspecteurs de l'ANAC a reçu la formation d'Auditeur Qualité Réglementaire ainsi que celle relative à la gestion de la sécurité (SGS/PSE), dispensées par Bureau Veritas, dans le cadre des formations organisées par le Bureau de la Qualité depuis Novembre 2012.

Ce processus que nous aurons conduit à son terme bien avant la fin de l'année 2013, permettra à l'ANAC d'affiner sa capacité à assurer la supervision de la sécurité.

L'objectif d'efficacité du processus de supervision de la sécurité sera-t-il totalement atteint au terme de la formation des inspecteurs de l'ANAC ?

Il ne serait pas exagéré de le penser. Mais une observation réaliste de l'environnement nous a conduit à adopter une approche plus inclusive.



Quant à Boeing, son dernier né le Boeing 787 Dreamliner, qui a effectué son premier vol le 15 décembre 2009 a lui aussi un fuselage principalement composé de matériaux composites et de fibres de carbone se voulant l'avion de ligne le plus écologique. Boeing a voulu utiliser toutes les meilleures technologies aéronautiques pour concevoir cet avion et a donc sollicité toutes les meilleures entreprises en la matière. Parmi elles nous retrouvons beaucoup d'entreprises françaises extrêmement reconnues en la matière comme Dassault Système, Zodiac Aerospace, Labeinal, Latécoère, Thales, Michelin (leader mondial dans le pneumatique) ou bien encore Messier-Bugatti (seul à posséder le savoir-faire du système de freinage électrique). L'Italie participe également à la construction du fuselage, ainsi que le Japon et bien sûr les États-Unis. Cependant, Boeing reste davantage attaché au confort des passagers qu'aux innovations liées à la mécanique de l'appareil.

Airbus et Boeing ne rivalisent pas seulement sur le terrain des innovations, mais aussi sur celui des exploits marketing. Grâce à ces merveilles de technologies, Airbus et Boeing, réalisent des exploits pour mieux vendre leurs toutes dernières innovations.

Par exemple, le 10 novembre 2012, Boeing battait le record du monde du plus long vol sans escale, réalisé avec son 777-300ER Worldliner, et reliant Hong-Kong à Londres en 23 heures et plus de 20 000 km, détrônant ainsi l'A340. Pour riposter, l'A380 faisait son premier atterrissage en Asie le lendemain, en tant que plus gros avion de ligne du monde.

Les deux sociétés s'affrontent aussi sur le marché des petits porteurs, Boeing développe en effet une politique différente de celle d'Airbus. Pour le Directeur de Boeing, l'avenir de l'aviation réside dans les avions de plus petites tailles, capables

d'aller très loin, sans escale*. La firme a donc décidé de lancer en 2006 le 777-200LR, un appareil de 300 places ayant une très grande autonomie, et le 787 "Dreamliner", nouveau long courrier de la marque, qui compte seulement 250 places.

Airbus n'a pas l'intention pour autant d'abandonner sa place de leader sur les moyens porteurs : l'avionneur avait lancé son nouvel A350, et espérait 200 commandes d'ici la fin 2005. Ces multitudes d'innovations aussi bien techniques qu'économiques ou marketing ont permis à Airbus de remporter le plus de commandes en 2008 et 2009. Cependant Boeing et Airbus sont deux entreprises qui restent au coude à coude, et se livrent une guerre sans merci pour tenter de remporter le plus de commandes afin de s'imposer comme le leader sur le marché de l'aéronautique comme nous le montrent les deux tableaux ci-dessous.



Cockpit du Boeing 787

COMMANDES :

	1994	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
AIRBUS	106	326	460	556	476	520	375	300	284	366	1055	791	1341	756	310
Boeing	441	708	543	606	355	588	314	251	239	272	1002	1044	1413	662	263

Durant les années 2008 et 2009, c'est Airbus qui a engendré le plus de commandes, mais comme nous le montre le tableau ci-dessous, Airbus est la première entreprise à avoir livrée le plus d'avion durant les années 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008 et 2009, devant Boeing.

LIVRAISONS :

	1994	1995	1996	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
AIRBUS	124	126	182	229	294	311	325	303	305	320	378	434	453	437	498
Boeing	256	271	375	563	620	491	527	381	280	285	290	398	441	375	483

Comme on peut le constater sur les 15 années qui vous sont proposées, on constate que le nombre de commandes et le nombre de livraisons ne sont pas égaux. Ces différences sont dues à des retards de livraison liées à des problèmes de financement, mauvais calculs par les ingénieurs (pour l'A380), problèmes de conception pour le 787.

le ciel
vous appartient...



Direction Générale, Siège d'exploitation Prima Center
Siège social Aéroport Félix Houphouët-Boigny (République de Côte d'Ivoire)
07 BP 514 Abidjan 07 - Tél.: (225) 21 25 19 24 - Fax: (225) 21 25 18 46 - www.helicopter-africa.com

Maxair

S **uccess story**

10- Parlez nous de Transtel. Pourquoi a-t-elle disparu ?

Transtel existe toujours mais sa dénomination sociale a été changée et est devenue Air Horizon en 2002. Aujourd'hui l'activité de cette entreprise consiste à abriter sur son permis d'exploitation des appareils exploités par DHL Aviation en Afrique de l'Ouest pour couvrir, le Togo, Le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Niger et le Nigeria, ceci depuis 1999 dont Lomé a été le précurseur.

Transtel fondé par le Général Zoumaro Gnofome, Président du Conseil d'Administration et moi-même en 1995 a contribué à la création de la SHanding dont Air Horizon est l'actionnaire principal. J'ai démissionné d'Air Horizon en Juin 2007 pour immigrer au Maroc sur le projet Tingair.

11- En tant que Dirigeant de Max Air, comment faites-vous pour allier vie familiale et vie professionnelle ?

Un peu compliqué, je l'avoue d'autant plus que je suis veuf et j'éleve mes enfants seul, alors le plus simple est de leur communiquer la passion de l'aéronautique ce qu'ils font très bien. C'est une question d'organisation qui me permet d'allier la vie familiale et la vie professionnelle.

12- Quelles sont les relations entre Max Air et l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile en abrégé ANAC ?

Comme l'atteste le bilan cité lors d'une de vos questions précédentes, créer, mettre en œuvre et démarrer une compagnie aérienne entre Septembre 2012 et Avril 2013 est le résultat d'un réel partenariat entre l'ANAC et Max'air.

Cela a demandé aux deux parties une réelle coopération dans un climat très professionnel et de confiance des deux côtés.

13- Que voulez-vous que le public retienne de votre entreprise ?

Qualité, disponibilité, sérieux et réactivité, mais c'est une question à poser à notre clientèle, elle sera à même de mieux vous répondre que moi qui n'émet que le désir des critères à retenir.

Katy QUATTARA
et Michel ATTAMAH



S

uccess story



Notre but est de proposer des services de transport d'affaires rapide à la demande par avion avec fiabilité et sécurité sur toute la région Ouest Africaine et l'implantation en cours d'un centre de maintenance basé à Abidjan. Notre flotte de départ est composée de 2 avions de type Beechcraft King Air 200 avec intégration d'avions en liste de flotte au gré de l'augmentation de notre activité.

6- Quelle est la contribution de votre compagnie dans le développement économique de la Côte d'Ivoire qui ambitionne d'être un pays émergent à l'horizon 2020 ?

Nous contribuons au développement du transport aérien d'affaires comme dans tous les pays industrialisés et modernes, à la création d'emplois dans le secteur de l'aéronautique. Notre contribution consiste également en l'immatriculation de nos appareils en Côte d'Ivoire.

L'ensemble du personnel local et expatrié est rémunéré en Côte d'Ivoire, ce qui génère de l'impôt. Aussi nous maximisons l'emploi local quand des personnels qualifiés sont disponibles sur le marché du travail.

A cet égard, le Groupe IAS (International Aircraft Services) notre actionnaire est dans l'attente de la mise en place de la réglementation hadcock pour créer une académie de pilotage à vocation régionale afin de former la génération future de pilotes et de techniciens dont l'ensemble de la sous région a besoin. Ce qui peut ainsi contribuer à l'émergence d'une institution aéronautique durable.

7- Quel impact votre compagnie a sur le transport aérien ?

Max'air, apporte pour la Côte d'Ivoire et le voisinage un mode de transport rapide destiné aux hommes d'affaires et industriels pour des déplacements à la carte car comme vous le savez aujourd'hui le monde des affaires c'est la rapidité.

8- Quel bilan pouvez-vous faire de la date de l'obtention de votre agrément jusqu'à ce jour ?

Cette question est à poser à nos actionnaires. Pour moi, c'est un début de satisfaction ; en effet en un temps record surtout au cours de nos premières démarches : la demande d'agrément en septembre 2012, la demande du permis d'exploitation phase 1 en novembre 2012, la demande du permis d'exploitation phase 2 en janvier 2013 et notre premier vol commercial le 10 avril 2013, le tout en huit mois, nous pouvons être satisfait de ce premier bilan, mais surtout satisfait des actionnaires qui croient au développement de la compagnie.

9- Il y a beaucoup de concurrents dans le domaine. Quelles sont les principales innovations que vous apportez ?

L'avenir confirmera notre qualité, notre fiabilité et notre sécurité.

L

e coin du manager

DEVELOPPER VOTRE "MARQUE EMPLOYEUR"

Fait-il bon vivre chez vous ? Êtes-vous une entreprise attrayante ? Motivante... ? Les managers ont aujourd'hui la lourde tâche de réinventer le quotidien des salariés en faisant de leur lieu de travail un espace d'épanouissement tant professionnel que social...

La marque employeur qu'est-ce que c'est ? Elle désigne l'ensemble des bienfaits fonctionnels, économiques et psychologiques fournis par le travail et assimilés à l'entreprise qui emploie le salarié. Il s'agit d'une première tentative d'application des techniques issues du marketing à la gestion des ressources humaines. En 2005, B Minchington définit la marque employeur comme étant le reflet de l'entreprise perçue comme "un endroit où il fait bon travailler" par les salariés et les principales parties prenantes.

Combien de managers ne sont-ils pas souvent assez sûr du dévouement presque indéfectible de leurs subordonnés. On développe parfois assez facilement cette tendance à croire que tout va pour le mieux pour la simple raison que les procédures sont respectées ou bien encore, parce que les travaux sont livrés dans des délais convenables et compétitifs. Cet état de "tout baigne" tant recherché par les managers n'est cependant pas absolument l'indicateur d'une ambiance de travail adéquate ou la justification d'une motivation à toute épreuve de la part de leur personnel. En effet, cette façade peut traduire un abandon, une résignation voire une "démission" de la part de ceux qui subissent en silence les managements d'un management "narcissique" qui a pourtant des intentions louables. N'allez pas vous imaginer au demeurant qu'il y va sans conséquences, car une telle situation affecte inéluctablement le moral des troupes et par conséquent leur motivation. Pourtant et c'est bien le plus inquiétant, on est loin d'avoir atteint le fond. Vous ne serez donc point surpris de constater la récurrence des "turn over" voyant ainsi les talents sûrs se tourner vers d'autres entreprises, ou de voir des conflits imminents qui frissent par éclater au grand jour... Tout ceci peut bien évidemment être évité : il faut bien sûr le vouloir et surtout s'engager à y remédier par des actions concrètes et surtout appropriées. En quoi réside donc le défi des managers ?

Les managers ont aujourd'hui la lourde tâche de réinventer le quotidien des salariés en faisant de leur lieu de travail un espace d'épanouissement tant professionnel que social. En d'autres termes, les attentes des salariés dépassent aujourd'hui, le simple partage d'informations, ils attendent également de leur encadrement d'adoucir leur quotidien. « On ne passe pas en moyenne 40 000 heures de sa vie dans une entreprise sans attendre d'elle l'organisation de ce que certains Directeurs de la communication appellent le cycle "désir/bien-être". » (Édouard Rencker, 2001).

Et c'est là toute la problématique de la marque employeur à savoir : comment rendre l'entreprise motivante en plus d'être attrayante ? La réponse à cette question passe obligatoirement par la connaissance de la perception et des attentes des salariés afin de réussir la démarche de création d'un climat social "parfait".

Au rang des techniques de mesure de l'opinion et de perception, se trouve le "Baroclim". Le baroclim est un baromètre de mesure de l'opinion interne mis au point par l'nergie. Son objet d'investigation est large : communication interne, implication personnelle, relation au travail, style et efficacité du management, climat social, perception de l'entreprise etc.

Les objectifs du baroclim sont :

- Recueillir l'opinion des salariés → favoriser l'écoute
- Mesurer l'opinion pour chaque critère → mesure
- Analyser l'opinion par segment (optimiser le management) → management
- Suivre régulièrement l'évolution (faciliter le pilotage) → pilotage
- Se comparer à d'autres entreprises (adopter les méthodes des autres entreprises qui marchent) → benchmarking
- Identifier les leviers d'action/objectif → analyse
- Définir les critères à faire évoluer en priorité → aide à l'action

Sa mise en œuvre est assez simple et s'apparente aux techniques de collecte d'informations habituelles. Ainsi vous pourrez procéder par une démarche quantitative en élaborant un questionnaire.

Définissez ensuite la population à interroger (cadres, agents de maîtrise, etc.) puis éventuellement un échantillon représentatif si besoin est (méthode de quotas).

Vous pourrez également adopter une démarche qualitative qui vous conduira à procéder par des interviews individuelles ou par groupe de personnes.

Allez mettez-vous à la tâche chers managers et créez ce cadre convivial qui boostera la motivation et l'implication personnelle de votre personnel et renforcera votre réputation de bon employeur !

Cœur de métier

LES FINANCES AU SERVICE DE L'AVIATION

Mon parcours

Je suis **M. DJRO William Lionel**, le cadet d'une famille de quatre enfants. J'ai débuté les études en finance en 2002 dans une école spécialisée de l'université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan Cocody. En 2004 j'obtiens le diplôme universitaire professionnel en Comptabilité et Finance. Ensuite de 2004 à 2006 une maîtrise des sciences techniques comptables et financières toujours dans la même école.

Au terme de l'année 2006 je commence une activité professionnelle dans un cabinet d'expertise comptable et d'audit en qualité d'auditeur stagiaire, ce fut ma première expérience professionnelle. Après cela j'ai été embauché en tant qu'auditeur opérationnel au sein d'un grand groupe et depuis Août 2011 je suis à l'ANAC. Entre temps j'ai préparé le diplôme comptable supérieur de l'Institut Nationale des Techniques Economiques et Comptables de Paris.

Mon rôle au sein de la Direction des Affaires Administratives et Financières

Mon rôle est de permettre à l'ANAC d'avoir des états financiers réguliers, sincères et qui obéissent aux normes comptables du système OHADA. Je dois également à veiller au respect des procédures, de contrôle interne de bonne gestion et faire parler les chiffres afin d'informer la Direction Générale sur l'état de l'avancement financier de la structure. Aussi, en tant que responsable financier j'interviens dans le processus d'agrément des compagnies aériennes en me prononçant sur leur viabilité économique. J'analyse chaque fin d'année le bilan des compagnies aériennes dans le cadre du suivi de l'agrément.

Ma plus grande satisfaction depuis que suis à l'ANAC, se situe au niveau du travail que nous avons abattu. Ça n'a pas été chose aisée de mettre de l'ordre dans les comptes mais nous y sommes arrivés. L'ANAC a eu son premier exercice comptable certifié par un commissaire aux comptes. Cela est le fruit d'un travail d'équipe. J'ai bénéficié de l'engagement de mes collègues et surtout de la confiance de la Direction Générale qui nous a permis de relever les défis et d'aboutir aujourd'hui à des comptes qui sont en phase d'être certifiés...



M. DJRO Lionel
Sous Directeur des Finances

Success story

1- Parlez nous de vous. Qui est M. Moraux ?

Un travailleur, un passionné d'aviation et un parcours aéronautique atypique.

2- Comment êtes-vous arrivé dans l'aviation ?

A 15 ans, par passion et rêve, mes camarades qui demandent pourquoi j'abandonne l'école, je réponds sans hésiter : « je vais fonder une compagnie d'aviation ». 1988, Ma première idée pour me permettre d'approcher le métier est simple, proposer mes services d'accompagnateur de marchandises donc de convoyeur des cargaisons de valeurs par avion cargo à travers tout le territoire zairais de porte à porte limitant ainsi le vol et le pillage des marchandises véritable sport en république du Zaïre à l'époque.

L'idée plaît à un homme d'affaire de l'industrie chimique et pharmaceutique le premier à me faire confiance et à accepter de me payer le kilo transporté à trois fois le prix du marché à la seule condition que j'escorte de porte à porte ses précieux colis de produits pharmaceutiques tellement prisé par une population démunie. Les cargaisons se multiplient, l'idée fonctionne et sa mise en pratique est rapidement un succès à tel point que de trois tonnes les chargements passent rapidement à quelques 35 à 40 tonnes par expédition et permet ainsi au jeune entrepreneur que je suis à l'époque d'affréter des avions complets.

1992, je fonde à Kinshasa, Zaïre export, 1er distributeur de bières et limonades toutes marques confondues du pays avec une rotation de 45.000 caisses bouteilles et liquides compris par mois sur les principales villes du pays Kinshasa, Bujimbo, Goma et Lubumbashi et pour gagner du temps les approvisionnements des succursales se font en avion, en Boeing 707 affrétés.

1995, je fonde à Lomé, Transtel société de services d'assistance aux avions, laquelle changera de dénomination et deviendra Air Horizon compagnie aérienne nationale 1er instrument désigné en lieu et place d'Air Afrique.

2007, je fonde à Tanger, Tingair compagnie aérienne de droit Marocain, repris en 2009 par le groupe Comaxys.

2009, je fonde à Tanger le cabinet d'expertise Aviation et partenaires.

2011, je transfère de Tanger le cabinet d'expertise Aviation et partenaires à Marbella.

2012, Désigné Dirigeant Responsable à Abidjan de la compagnie aérienne Max'air dont l'actionnaire de référence est Hugues Moreau à qui je suis reconnaissant de m'avoir offert cette opportunité.

3- Quel est votre parcours et quelles formations avez-vous suivi ?

Autodidacte, néanmoins j'ai gravi tous les postes : convoyeur, chef d'escalaire, directeur commercial, pilote, directeur général.

4- Ancien pilote du président togolais Gnassingbé Eyadema, décédé en 2005, qu'est ce qui vous a motivé à répondre à l'appel de M. Hugues Moreau pour diriger Max Air ?

Pilote occasionnel seulement et par circonstances, oui, en effet, feu le Président GAI Eyadema à régulièrement affrété les avions dont j'avais la gestion, entre autres, le Viscount 800 et les deux Boeing 727, que j'ai eu à exploiter. Au cours de ces nombreux atterrissements j'ai eu à transporter et à piloter le Président. Une très belle période de ma vie, le Président Gnassingbé Eyadema était un grand homme, il privilégiait de faire travailler un acteur local que j'étais, plutôt qu'un opérateur étranger. Je demeure très reconnaissant à ce grand Monsieur, il m'a beaucoup appris.

Ce qui m'a motivé de répondre à l'appel de Hugues Moreau est plus tôt l'inverse, j'ai fait un appel à Hugues Moreau et mon appel a été entendu, il m'a offert de me nommer le 19 juin 2012 en qualité de Dirigeant Responsable pour piloter son projet de compagnie aérienne d'affaires. Je ne saurais combien le remercier pour sa confiance et son ouverture d'esprit. Comme actionnaire et comme Patron je ne pouvais pas mieux trouver. Un homme loyal et généreux, croyez moi et j'espère répondre à ses souhaits.

5- Veuillez présenter Max Air à nos lecteurs.

Max'air est une société installée en Côte d'Ivoire démarrant son activité et cogérée par des passionnés de l'aviation. Il s'agit de **Hugues Moreau**, Dirigeant Responsable (CEO) du groupe IAS avec 25 années d'expérience aéronautique - exploitation de 20 hélicoptères et breveté pilote d'hélicoptère; et de **Jean-Pierre Moraux**, Dirigeant Responsable Max'air avec aussi 25 années d'expérience aéronautique et breveté pilote d'avion.

S *uccess story*

**M. MORAUX
DE LA PASSION À LA RÉALISATION...**



C *œur de métier*

Une nouvelle mission tout aussi importante nous a été assignée. Elle consiste à porter un regard sur les états financiers des compagnies aériennes qui demandent un agrément. Autrement dit la direction financière entre dans le processus de certification des compagnies aériennes. En faisant certifier premièrement les comptes et travailler ensuite sur les bilans financiers des compagnies durant le processus de certification et enfin par la mise en place d'un système de contrôle de gestion qui permet d'informer la Direction Générale sur les finances notamment sur le point des dépenses et des recettes.

Mon apport dans le programme de classification et de certification dans lequel l'ANAC est engagée

L'ANAC pour se faire classer en catégorie I de la FAA, a besoin de beaucoup de moyens. Or nous ne disposons pas suffisamment de ressources pour réaliser nos objectifs qui sont colossaux. Pour se faire, l'ANAC est amenée à rechercher des financements extérieurs auprès de l'Etat, de la Banque Mondiale, des subventionnaires... Il est impossible de bénéficier d'un apport extérieur sans états financiers crédibles.

Egalement dans le cadre du processus d'agrément, les inspecteurs aéronautiques jouent certes un très grand rôle, toutefois ils ne sont pas financiers. Pourtant l'OACI ainsi que les normes communautaires exigent que les compagnies aériennes aient une bonne situation financière. Pour la simple raison qu'une compagnie aérienne dont la situation financière est chaotique peut être amenée à tricher et présenter des problèmes graves de sécurité. Elle peut par exemple, ne pas faire régulièrement et correctement sa maintenance ou même encore, utiliser de vieilles pièces de rechanges ce qui sont une source inéluctable de danger. C'est donc par ses chiffres que nous pourrions la juger. Voici en quelques mots notre apport à ce projet sans évoquer l'aspect des ressources humaines qui ne seraient certainement pas efficaces si nous ne mettions pas à temps à leur disposition les moyens dont elles ont besoin pour accomplir leur tâche.

Les aptitudes à avoir pour travailler dans le domaine des finances

Il faut aimer le travail hardi et rigoureux, pour la simple raison qu'une toute petite erreur en comptabilité peut être catastrophique. Imaginons-nous un instant que pour une facture de 100.000.000 cfa vous omettez par pure inadvertance un zéro... c'est la différence que vous perdez. Il faut donc être rigoureux, travailler et endurant, il ne faut pas tenir compte de son temps mais plutôt travailler par objectif être à la tâche tant que celui-ci n'est pas atteint. Pour me résumer il faut la compétence, la rigueur, l'endurance et surtout une équipe motivée. M. DJIRO n'est pas une plume (rires)

Ce que pensent vos collaborateurs de vous

(Rires)... Mes collaborateurs me trouvent exagérément rigoureux. Il était impératif que toute l'équipe ait le même degré d'engagement et de motivation pour qu'on produise des états financiers clairs. Mais au bout de 2 ans je pense bien que les perceptions de mes collaborateurs ont évolué en ce qui me concerne. Toutefois, l'essentiel pour moi c'est qu'ils s'approprient réellement les objectifs de sorte qu'ils agissent comme étant eux-mêmes les responsables du succès de toute l'équipe.

Katy QUATTARA

Z DOM SUR...

Formation des cadres de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) et de l'industrie aéroportuaire au programme de sécurité de l'État (PSE) et au système de management de la sécurité (SMS)

L'ANAC a organisé du 02 au 04 avril 2013 à l'Hôtel Nouvelle Pergola, un atelier de formation de ses cadres et de ceux de l'industrie aéroportuaire au système de management de la sécurité (SMS) et au programme de sécurité de l'État (PSE). Cet atelier avait pour objectif d'apporter aux cadres de l'ANAC ainsi qu'à ceux des structures invitées (Air Côte d'Ivoire, SODEXAM, AERIA...), des connaissances et des aptitudes pour qu'ils aient une base réglementaire du Programme de Sécurité de l'État (PSE /SSP) en vue de s'engager dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs Systèmes de Management de la Sécurité (SGS/SMS).

Monsieur Antoine BLIN, consultant aéronautique à Bureau Veritas a d'emblée situé le Programme de Sécurité de l'État (PSE) comme la base réglementaire permettant à l'État de définir un niveau de sécurité acceptable. Ainsi, à travers ce PSE il est fait obligation aux prestataires de services aéronautiques d'élaborer et de mettre en œuvre leurs systèmes de management de la sécurité (SMS) en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) internationales figurant dans : l'Annexe 1 (Licences du personnel), l'Annexe 6 (Exploitation technique des aéronefs) l'Annexe 8 (Navigabilité des aéronefs), l'Annexe 11 (Services de la circulation aérienne), l'Annexe 13 (Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation) et l'Annexe 14 (Aérodromes).

Pour l'instructeur PSE/SMS, la sécurité a évolué dans les différents concepts de sécurité en tenant compte de multiples facteurs. La sécurité qui, au début de l'aviation civile, était liée aux facteurs techniques est passée du facteur humain pour aujourd'hui être liée au facteur organisationnel. Il était opportun que des structures organisationnelles soient mises en place pour gérer au mieux la sécurité. C'est pourquoi l'une des modalités de cette gestion est bien évidemment la mise en place et l'élaboration du SMS.

En effet, les performances techniques et organisationnelles ne peuvent être efficaces que si les hommes qui l'animent ont cette culture de sécurité et sont adéquatement formés. Pour atteindre cette efficacité, il faudrait également promouvoir les comptes-rendus non punitifs pour susciter un retour d'expérience, mais aussi permettre au personnel de dénoncer ou d'avouer des manquements et des écarts. Cette approche à n'en point douter selon l'expert, serait l'une des dernières lignes de défense dans le management de la sécurité.

Lors de cette formation, l'expert a noté par ailleurs la nécessité de tenir une série de rencontres de sensibilisation des destinataires de cette réglementation (PSE/SMS) qui devrait aboutir à une compréhension commune et partagée pour tous les acteurs impliqués afin de garantir une sécurité optimale pour l'aviation civile.

La tenue de cet atelier a permis aux participants de réaffirmer leur volonté pour une mise en œuvre efficace et optimale du SMS de tous les prestataires de service des plates formes aéroportuaires. Cette ambition passe par une adoption et une implication des différentes structures aéroportuaires impliquées dans ce processus mais surtout par une prise de conscience de l'importance du SMS par les personnels qui sont au cœur du système.

Les stagiaires ont adopté une motion de remerciements à l'endroit de l'expert de Bureau Veritas pour la transmission sans ménagement de l'expertise, avec pour engagement de la mise en œuvre du Système de Management de la Sécurité (SMS) pour tous les prestataires de services aéroportuaires et ce pour le développement sûr et harmonieux de l'aviation civile ivoirienne.

Germain AZAGOH

Z DOM SUR...

Formation sur les recherches et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix, enjeu pour une aviation civile au standard de l'organisation de l'aviation civile internationale

L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile a organisé du 8 au 19 avril une formation sur les recherches et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix dans les locaux du Groupe de sécurité aéroportuaire (GSA). Cette formation qui a réuni toute la composante d'un service de sauvetage, en l'occurrence la gendarmerie, les forces aériennes l'ANAC, la SODEXAM, l'ASECNA... avait pour objectif de donner les aptitudes et de mettre en situation de simulation les personnels chargés de la recherche et du sauvetage en République de Côte d'Ivoire.

Les experts formateurs, Monsieur KOKI KAKOU Jean-Pierre de l'EAMAC et Madame CHASTANG Sylvie, expert consultant SAR ont situé d'emblée le cadre normatif international de la Recherche et sauvetage (SAR) avant de peindre l'enjeu de cette formation qui vise à moderniser la structure, les prérogatives et le fonctionnement des services SAR aéronautiques, afin de faire face aux éventuelles catastrophes aériennes qui pourraient survenir sur le territoire national ou étranger en vertu des accords multilatéraux conclus par la Côte d'Ivoire.

En effet, la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 énonce de manière univoque en son annexe 12 relative aux « Recherches et Sauvetage », les responsabilités des Etats parties. Il leur est fait obligation de prendre individuellement ou en coopération des mesures appropriées tendant à la création et à la fourniture diligentes des services de recherches et sauvetage 24 heures par jour à l'intérieur de leur territoire y compris dans les portions d'espace aérien situées au-dessus de la haute mer et des zones terrestres ou maritimes placées sous la responsabilité nationale afin d'assurer l'assistance des aéronefs en détresse et la sauvegarde de leurs occupants.

Pour satisfaire à cette exigence et assumer les engagements internationaux, il était opportun de former et de recycler le personnel technique, pour qu'il dispose d'aptitudes professionnelles et de matériels adéquats pour assurer efficacement les services de recherches et sauvetage. Ces actions contribueront d'une part, à l'obtention de la certification TSA (Transport Security Administration) de l'Aéroport International Félix Houphouët Baigny d'Abidjan en assurant le service de recherches et sauvetage aéronautique et d'autre part, à une supervision efficace de la sécurité de l'aviation civile.

Durant tout ce stage, les experts instructeurs n'ont cessé de ressasser l'importance d'une gestion cohérente de la politique nationale aéronautique qui s'inscrit dans l'unité de l'action des structures nationales de l'Aviation Civile, ayant pour objectif d'assurer en permanence avec le maximum d'efficacité la recherche d'aéronefs en détresse et la sauvegarde de leurs occupants, de participer à la prévention des accidents aériens par l'assistance et la protection des aéronefs en vol ainsi qu'à la participation avec des moyens aériens SAR à d'autres opérations de sauvetage de vies humaines.

Cette formation qui s'est tenue dans un climat de convivialité et de partage, s'est achevée par un discours mémorable du Directeur Général de l'ANAC qui a indiqué les projets de refonte de la réglementation initiés par la Direction Générale de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), lesquels projets entendent mettre la Côte d'Ivoire en conformité avec les normes et procédures internationales prescrites par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Pour terminer, il a promis avec la participation de tous les acteurs de l'aviation de doter la Côte d'Ivoire d'un service SAR efficace et opérationnel.

Germain AZAGOH



Photo d'archive