

A NEWS

Le magazine de l'aviation civile ivoirienne

Accords aériens

la Côte d'Ivoire s'ouvre au monde



SUR LES TRACES DE...

FAQ

ZOOM SUR...

Air Côte d'Ivoire
Echange avec M. René DECUREY
Directeur Général

Les droits des passagers
en cas de refus d'embarquer

Bureau Survol Atterrissage

ANAC

Autorité Nationale de l'Aviation Civile



GARANT DE LA SECURITE ET DE LA SURETE AEROPORTUAIRE

Réglementation - Contrôle - Surveillance - sûreté aéroportuaire - Autorisation survol /atterissage
Sécurité de l'aviation -Médecine aéronautique- coordination du transport aérien



07BP 148 ABIDJAN 07 / TEL : 21 58 69 00/01 FAX 21 27 63 46
site web: www.anac.ci / email: anac_ci@yahoo.fr / info@yahoo.fr



DIRECTEUR DE PUBLICATION
Silué SINALY

COORDINATEUR DE LA RÉDACTION
Katy OUTTARA

COMITÉ DE RÉDACTION
MATTAMAH
Katy OUATTARA
Enock Kacou

COLLABORATION:
Wagimlin Traore, N'TA Philbert,
Attamah Michel, Coulibaly Seydou (voin), Koussou Lambert

CORRECTEUR
Attamah Michel

SIÈGE DE LA RÉDACTION
Port bouët 07 BP148 Abidjan 07
Tel:(225)21 58 69 00 / 01 43
Fax: (225)21 27 63 46
info@anac.ci - servicecommunication@anac.ci

TIRAGE:1000 exemplaires

ÉDITEUR
MÉDIALINE 00 (225) 48 15 36 36



22
COEUR DE METIER



46
L'ESCALE
Korhogo, la savane
paradisique



42 **SUR LES TRACES DE**
AIR COTE D'IVOIRE



SOMMAIRE

L'EDITORIAL	P.05
L'ACTU	P.06
INBOX	P.08
PUBLI REPORTAGE	P.10
HIGH-TECH	P.16
PARLONS EN	P.18
LE COIN DU MANAGER	P.20
COEUR DE METIER	P.22
ZOOM SUR...	P.24
SUCCESS STORY	P.26
FAQ	P.30
DOSSIER	P.32
JE VEUX ETRE	P.36
INSOLITE	P.38
SANTE	P.40
SUR LES TRACES DE	P.42
BOITE A IDEE	P.44
ESPACE CULINAIRE	P.45
L'ESCALE	P.46
LE COIN DU BONHEUR	P.47
PAUSE DETENTE	P.48
JELX SUDOKU	P.49



➤ **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 SÛRETÉ 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

Accords Aériens: la Côte d'Ivoire s'ouvre au monde !

Comme nous le savons, le secteur du transport aérien est très fortement marqué par les relations internationales.

En effet, l'histoire rapporte que c'est en 1946 que les deux grandes puissances aéronautiques d'alors, les États-Unis et le Royaume-Uni, ont conclu un accord dit «Bermudes I», qui a servi de modèle à la rédaction de tous les accords bilatéraux conclus par la suite.

Aujourd'hui, il existe un grand nombre d'accords aériens bilatéraux (plus de 3000 en vigueur dans le monde) négociés individuellement ou sous les auspices d'un groupe régional avec des États partie. Ces accords précisent toujours les droits de trafic que peuvent exercer les compagnies aériennes désignées par leurs États respectifs ainsi que les routes que peuvent exploiter ces transporteurs. Ces droits de trafic sont des droits d'accès au marché exprimés en tant que spécification matérielle ou géographique convenue et indiquant qui peut et qu'est ce qu'on peut transporter sur les routes convenues par des aéronefs.

A l'instar de tous les États signataires de la Convention de Chicago qui a donné naissance en



Sinaly SILUE
Directeur Général

1944 à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), la Côte d'Ivoire a signé, dès son indépendance, de nombreux accords bilatéraux et multilatéraux avec des États partie. C'est dans ce cadre juridique concerté que des compagnies aériennes africaines, européennes et asiatiques desservent régulièrement notre pays.

La signature de ces accords présente, bien entendu, de nombreux avantages, notamment le développement des échanges entre les États, le renforcement de la compétitivité, l'amélioration continue des niveaux de

sûreté et de sécurité dans nos aéroports.

C'est pourquoi, en vue d'ouvrir davantage la Côte d'Ivoire sur le monde, l'ANAC, avec l'appui du Gouvernement ivoirien, poursuit sans relâche ses efforts de négociation d'accords aériens dans le but d'élargir le réseau des destinations internationales accessibles aux compagnies aériennes nationales dans le respect du principe de réciprocité.

S'ouvrir au monde par les accords aériens, c'est en définitive répondre aux besoins actuels et futurs de la Côte d'Ivoire aéronautique et montrer que notre pays est bien de retour sur la scène internationale.

Airbus A320 neo ; vers les 2 500 ventes fermes

L'année 2013 n'est pas finie et la famille Airbus A320neo frôle désormais le cap des 2 500 ventes fermes avec la commande à venir d'IAG (British Airways/Iberia/Vueling) pour 32 exemplaires fermes aux côtés de 30 A320ceo. En mars dernier, la famille avait franchi les 2 000 ventes fermes avec le contrat Lion Air pour atteindre 2 052 unités vendues auprès de 38 clients. Sans oublier les campagnes de ventes en cours, notamment au Moyen-Orient, et qui devraient trouver leur aboutissement au cours du prochain Salon de Dubaï qui se déroulera au mois de novembre. L'A320neo devrait donc atteindre, voire dépasser, les 2 500 ventes fermes à la fin 2013. La famille en était à 1 734 ventes au début de l'année.

l'OACI inaugure un nouveau bureau axé sur l'ATM dans la région Asie et Pacifique

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a annoncé l'ouverture d'un bureau régional secondaire à Beijing (Chine), qui se consacrera spécifiquement à améliorer l'efficacité et l'efficience de la gestion du trafic aérien (ATM) dans la région Asie-Pacifique.

L'inauguration des nouvelles installations s'est déroulée en présence de hauts dignitaires de l'OACI et de ministres, vice-ministres, directeurs généraux de l'aviation civile et d'autres hauts fonctionnaires d'organisations internationales et d'États membres de



l'OACI dans la région. La création du nouveau bureau secondaire dans la région APAC est conforme à l'intérêt marqué de l'OACI

pour les méthodes de gestion de la performance, a fait remarquer le Secrétaire général de l'OACI, Raymond Benjamin. Les prévisions de l'OACI indiquent que d'ici la fin de la prochaine décennie le nombre de passagers-kilomètres payants (PKP) à l'international en Asie-Pacifique sera deux fois plus élevé qu'en Amérique du Nord.

4 mois pour sortir de la liste B...

Les quatre prochains mois seront cruciaux pour la compagnie aérienne nationale et l'Aviation civile de Madagascar (ACM). Deux visites de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sont attendues pour évaluer les réformes entreprises par le pays dans le secteur. La première, qui sera effectuée par des experts du bureau régional de l'organisation, était prévue au mois d'août. D'après les explications de Jean Robert Razafy, directeur général de l'ACM, ces techniciens de haut niveau ont effectué le déplacement à la demande de la partie malgache pour accompagner et apporter leurs conseils aux autorités concernées dans la mise en œuvre des réformes.

La seconde visite est attendue pour le 15 octobre. Ce sera un audit pour évaluer la situation du secteur aérien malgache en matière de sécurité. Il se chargera, entre autre, d'évaluer les avancées réalisées et d'établir le nouveau taux de non-conformité du pays par rapport aux normes de l'OACI en matière de sécurité aérienne. Ce taux est officiellement de 44 % à l'heure actuelle. L'ACM espère que les corrections qui ont été faites depuis la dernière évaluation, en juin 2012, permettront de se rapprocher voire, pourquoi pas, passer au dessous de la moyenne mondiale, qui avoisine les 30%. « Ce sera cette évaluation de l'OACI que nous allons présenter à

Bruxelles, en novembre, pour demander la sortie d'Air Madagascar de la liste B de la commission européenne. L'objectif n'est pas de soutenir que nous sommes parfaits mais, que nous avons déjà décollé et que ce décollage se poursuivra », a souligné Jean Robert Razafy lors d'une entrevue accordée à l'Express.

ce météorologique à la navigation aérienne, les infractions à la circulation aérienne, les peines relatives à la violation de l'espace aérien camerounais, etc.

Le Cameroun veut harmoniser sa législation en la matière d'aviation civile

L'Aviation Civile camerounaise a entrepris de réviser sa législation en matière d'aviation civile. Un projet de loi a été présenté à l'Assemblée nationale et au Sénat le 01er juillet 2013.

Porté par le ministre en charge des Relations avec les Assemblées, ce projet vise la mise en place de sept nouvelles règles applicables dans le domaine de l'aviation civile. Il s'agit entre autres des questions relatives à l'habilitation des inspecteurs de sûreté et de sécurité, la fourniture des services d'assistance météorologique à la navigation aérienne, les infractions à la circulation aérienne, les peines relatives à la violation de l'espace aérien camerounais, etc.

A côté de ces aspects purement normatifs, l'un des points sur lesquels les nouvelles mesures contenues dans le projet comptent révolutionner l'aviation civile camerounaise et porte sur la création d'un Fonds de l'Aviation civile qui servira au financement de la desserte du territoire à travers les lignes aériennes soumises à l'obligation de service public. Selon une étude réalisée par l'organisation internationale de l'Aviation Civile, l'une des principales carences du système camerounais est la coexistence de deux lois sur l'aviation civile. L'une remonte à 1963 tandis que l'autre plus récente, a été adoptée en 1998.

Le gouvernement aura attendu sept ans pour préparer un texte à soumettre à l'appréciation des parlementaires. La loi adoptée «permettra au Cameroun de disposer d'un cadre juridique plus cohérent d'une part, et d'autre part contribuera à rassurer la communauté aéronautique internationale» sur la capacité du pays à assurer une supervision sur la sécurité de l'aviation civile.

Airbus livre son 8000 ème appareil

Ce 8000 ème avion est donc un Airbus A320 sharklets qui a rejoint la flotte de la compagnie Air Asia. L'avion a décollé le 03 août dernier de Toulouse pour se rendre à Jakarta en Indonésie. Tony Fernandes, Directeur d'Air Asia a déclaré : «Depuis longtemps maintenant, Air Asia entretient une relation toute particulière avec Airbus. C'est un événement unique pour nous tous. L'engagement du personnel au sein d'Airbus à fournir le meilleur du marché est une des raisons essentielles de notre collaboration fructueuse. Nous sommes extrêmement fiers d'accueillir le 8 000 ème avion Airbus au sein de notre flotte. C'est ce même esprit novateur et visionnaire, et beaucoup de travail, qui ont permis à Air Asia, comme à Airbus, d'occuper aujourd'hui une position de leader. "L'excellence de la gamme d'appareils Airbus en termes de consommation de carburant et de rentabilité joue un rôle clé dans le succès d'Air Asia. Nous sommes convaincus que ces appareils aux technologies avancées nous permettront de poursuivre notre ambitieuse stratégie de croissance».

Algérie-UE : Opération de jumelage dans l'aviation civile

L'opération de jumelage entre l'Algérie et l'Espagne en matière de sécurité aérienne civile, lancée en juin devrait permettre au pays d'améliorer ses performances dans ce domaine, a estimé le ministre des Transports, Amar Tou. M. Tou, qui s'exprimait en marge de la cérémonie de lancement de ce projet, a estimé que cette opération de-

aurait contribué à l'augmentation du taux de mise en place du Plan national de sécurité (PNS), relatif à la sécurité aérienne, de 42% actuellement à la moyenne mondiale qui est de 60%, d'ici 2017.

S'inscrivant dans le cadre du Programme d'appui à la mise en œuvre de l'accord d'association entre l'Algérie et l'Union européenne (P3A), ce projet de jumelage consiste principalement en l'assistance de la direction de l'Aviation civile et de la météorologie (DACM) du ministère des transports par la Direction de l'aviation civile du ministère espagnol des transports (AESA). Il devrait également permettre aux experts algériens de pouvoir profiter de la «très grande expérience» de l'Espagne dans ce domaine et d'appuyer la direction de la DACM dans son travail de préparation et de mise en œuvre du PNS et du système de gestion de la sécurité.

Du nouveau à l'ANAC

Du nouveau au sein de l'aviation civile ivoirienne, l'ANAC délocalise une partie de son personnel dans un nouveau bâtiment situé à quelques minutes de l'Aéroport Félix Houphouët-Boigny et devient ainsi le voisin d'Air Côte d'Ivoire. Dans sa course vers la certification TSA de l'Aéroport International Félix Houphouët-Boigny et sa classification en catégorie 1 de la FAA, l'autorité nationale de l'aviation civile a augmenté son effectif et a amélioré le rendement de ses agents. D'où la nécessité de l'acqui-

sition de ce nouveau bâtiment.

L'A380 à Abidjan : l'Aéroport Félix Houphouët-Boigny et l'ASECNA se tiennent prêt

L'Aéroport Félix Houphouët-Boigny se prépare à accueillir l'Airbus d'Air France au mois d'avril 2014. La venue de ce géant des airs oblige la société AERIA, concessionnaire de l'exploitation de la plateforme à ouvrir des chantiers pour élargir les bretelles de circulation et l'aire de stationnement des avions. Face à l'échéance d'avril 2014, le Directeur Général d'AERIA, accompagné du Responsable Pôle Infrastructures, Bâtiments et Equipements d'EGIS AVIA était au Siège de AERIA pour discuter avec les services compétents de la Direction Générale de la mise en œuvre de ce projet.

La rencontre s'est déroulée en présence notamment du Chef de Département de la Navigation Aérienne, du Chef de Département Maintenance, du Représentant de l'ASECNA en Côte d'Ivoire et du Responsable des opérations de la Représentation. Les échanges ont porté sur les mesures à prendre au sujet du système de balisage, et dans une moindre mesure, de la vérification des niveaux de protection, en raison de la spécificité de l'A380 qui exige des dispositions particulières au niveau des aéroports d'accueil



LA MUTUELLE DES AGENTS DE L'ANAC

Rencontre avec **M. Kouadio Konan Lambert**,
Statisticien et Secrétaire Général Adjoint de la
mutuelle des agents de l'ANAC

A'News : Pouvez-vous nous présenter la mutuelle ?

KKL : Je suis M. Konan Kouadio Lambert, Secrétaire Général adjoint de la mutuelle des agents de l'ANAC en abrégé MUTANAC. La MUTANAC a été créée le 30 juillet 2004 en assemblée générale à l'ANAC, elle a 09 ans d'existence. C'est une mutuelle d'entraide entre les mutualistes. La mutuelle regroupe depuis sa création environ 130 agents et a pour objet :

- De créer et d'entretenir les liens de solidarité entre les adhérents ;
- De venir en aide à tout membre
- De résoudre tout problème concernant la mutuelle ;
- D'organiser des activités socio-récréatives au profit des agents ;
- D'octroyer des prêts à des taux d'intérêt préférentiels pour des cas bien définis selon les ressources de la mutuelle.

La mutuelle est apolitique et non confessionnelle. Les organes de la mutuelle sont :

- L'Assemblée Générale ;
- Le Conseil d'Administration ;
- Le Commissariat aux Comptes ;
- Les Commissions Techniques ;
- Les Membres d'Honneur.

A'News : Quelles sont vos réalisations depuis votre création ?

KKL : Il faut souligner que depuis notre création, nous avons pu bénéficier de l'appui financier d'un montant de 10.000.000 FCFA de

la direction d'alors. Ce qui nous a permis de faire face à nos différentes prestations jusqu'à présent. Nos prestations se résument en événements heureux et malheureux. Entendez par événements heureux les naissances d'enfant, les mariages, les départs à la retraite et par événements malheureux le décès d'un adhérent, le décès du père ou de la mère ou d'un enfant d'un adhérent.

Nous avons organisé des sorties détente et des occasions de retrouvailles entre membres dans d'autres cadres (un dîner gala à l'hôtel SOFITEL en août 2005, une sortie détente sur la plage de Mondoukou). En partenariat avec la société MACACI, nous avons signé un protocole d'accord, aux fins d'octroyer des matelas aux mutualistes des prix préférentiels. Par ailleurs par le truchement de notre partenaire la COOPEC de Koumassi, nous avons pu bénéficier de prêts scolaires depuis 2005 jusqu'en 2012, d'un montant global de 463.163.000 FCFA.

A'News : Pensez vous que vos mutualistes sont satisfaits du travail abattu depuis tout ce temps ?

KKL : Nous pensons que nos mutualistes sont satisfaits, étant donné que depuis sa création, nous avons fait face à toutes nos prestations vis-à-vis de nos mutualistes, bien que le montant de la cotisation mensuelle est presque insignifiant.

A'News : Quels sont vos projets ?

KKL : Nous pensons à élever le taux de cotisation actuelle afin de satisfaire notre projet immobilier. Nous sommes toujours en quête d'idées novatrices pour favoriser l'épanouissement total de nos mutualistes.

A'News : Quel bilan faites-vous à mi parcours ?

KKL : Nous pensons que le bilan est positif, étant donné qu'à chaque rentrée scolaire, nous bénéficions de prêts scolaires auprès de notre partenaire, la COOPEC de Koumassi. Nous avons pu faire face à toutes nos prestations depuis la création de la mutuelle pour un montant total 12.300.000 FCFA.

Propos recueillis par

Kelly Oustera



07BP 148 ABIDJAN 07 / TEL : 21 58 69 00/01 FAX 21 27 63 46
site web: www.anac.ci / email: anac_ci@yahoo.fr / info@yahoo.fr

La signature d'un accord aérien

Le 11 juillet 2013, a été la date de signature d'une convention entre le gouvernement ivoirien représenté par le ministre des Transports, M Gaoussou Touré et le gouvernement gabonais, représenté par son ministre délégué auprès du ministre de la promotion et des investissements chargé des Transports, M Jean Didier Biyé. C'était au cabinet du ministère des Transports à Abidjan.

« Nos Etats tiennent au développement économique qui passe également par le développement du transport aérien. Notre compagnie nationale prend son envol pour atteindre tous les pays africains. Air Côte d'Ivoire dessert 13 des-

tinations et nous allons continuer pour offrir plus de dessertes. Nous avons de grandes ambitions pour faire d'Abidjan un hub du transport aérien en Afrique de l'ouest », s'est exprimé en ces termes le ministre ivoirien des transports.

Pour le ministre gabonais des transports, ce partenariat fixe les règles d'une desserte en illimité entre les deux pays. La compagnie ivoirienne qui offre cinq vols par semaine pourra désormais programmer des vols sept jours sur sept. Cet accord est signé dans un cadre juridique actualisé, qui s'inscrit dans la dynamique des exigences internationales de sécurité et sûreté de l'aviation civile.

Katya Oustera



les parties signataires



Gaoussou TOURE
Ministre Ivoirien des Transports



Jean Didier BIYE
Ministre Chargée
des transports du Gabon



Echange de poignées de mains des parties signataires



Gaoussou TOURE
Ministre Ivoirien des Transports



Une vue des délégations



DG de l'ANAC face à la presse



Entretien des ministres Gabonais
et ivoirien avec à la presse

Renforcement des capacités dans le secteur aérien

Remise de certificats

L Le mardi 06 août 2013 au club House s'est tenue une cérémonie de remise de certificats aux agents des structures aéroportuaires ayant suivi des formations de renforcement des capacités dans le domaine de la qualité. Ces agents étaient au nombre de 67. Ces formations qui ont été réparties en 3 sessions, ont débuté le 27 novembre 2012 et ont pris fin le 30 août 2013.

Le directeur général de l'ANAC, ainsi que le Président de l'Aéroclub d'Abidjan, le Représentant de l'ASECNA en Côte d'Ivoire et le Général Ouegnin, commandant de la base aérienne ont rehaussé cette cérémonie

de leur présence. C'est dans une ambiance bon enfant que les récipiendaires ont reçu fièrement leurs certificats. Leur porte-parole ABOU Gnahoré (agent à Aero Corporate) n'a pas manqué de remercier l'ANAC et le bureau Veritas pour la qualité de la formation. Ces formations s'inscrivent dans le cadre de la marche vers la certification TSA de notre aéroport international et la classification en catégorie 1 de notre aviation civile.

Katy Ouedraogo



De Gauche à Droite M. SILUE Sinaly DG ANAC, Mme. Kouadio



Au centre le Général Ouegnin



Discours du Directeur Général



Allocution du Porte parole des recipients



Congratulation



Remise de certificats



Photo des récipiendaires avec le DG de l'ANAC

De nouveaux cars pour les agents

Le 06 août 2013, M. Silué Sinaly a procédé à l'inauguration de trois cars de transport flambants neufs destinés aux agents de l'ANAC. La Direction Générale, soucieuse du bien être de ses agents, a mis ces cars à la disposition des agents vivant à Marcory, Koumassi, Port-bouet, Cocody, Abobo et Yopougon.

Ligne 1 : Yopougon ANAC

Ligne 2 : Abobo-Angré – Riviera ANAC

Ligne 3: Marcory – Koumassi –Port bouet

Ce sont des agents ravis et fiers qui embarquent désormais dans des cars de transport estampillés « ANAC »



M.ZOUZOUKO, M.SILUE (DG), M.DOUMBIA (DAF)



Le DG visiblement heureux de cette nouvelle acquisition de cars de transport du personnel



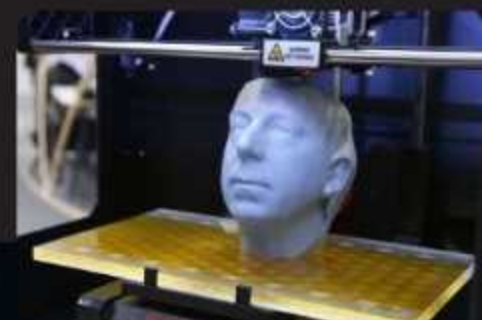
LG VS Samsung

LG et Samsung ont beau être compatriotes, la guerre économique et technologique est féroce entre eux. LG, 4 fois plus petit humainement et économiquement que Samsung, n'a de cesse de rattraper son retard. Samsung s'est imposé dans les composants, les téléviseurs, les ordinateurs, les smartphones, les tablettes... Sur tous ces points LG est derrière. Du moins, pour l'instant, car LG foment son grand retour en misant gros sur une technologie : le Foled.

La technique retenue pour l'emporter sera la même que celle consciencieusement appliquée

par Samsung : d'abord s'imposer sur le marché extraordinairement volumique des écrans de petite taille, moins de 10 pouces avant de décliner l'offre sur téléviseurs, sur ordinateurs et sur de nouveaux formats plus grands encore. Avec cet avantage, il est moins nécessaire de soigner la durée de vie des petits écrans que celle des grands, en raison de la rapidité de renouvellement des appareils mobiles (tous les ans en Corée, tous les deux ans en moyenne en France). Tandis que Samsung a pris le parti d'introduire de nouvelles technologies au fil de ses développements,

côté mobilité LG on a préféré faire l'impasse sur l'Oled «rigide» pour concentrer ses efforts sur l'étape d'après : la version flexible des écrans Oled, les Foled. Pari gagnant ? Tandis que la sortie de ceux signés Samsung est sans cesse repoussée, le lancement de la production en masse des Foled LG démarre cet été, avec probablement les premiers smartphones équipés de tels écrans début 2014 ; pour le MWC 2014 ? L'ambition de LG est claire et affirmée : devenir calife à la place du calife...



L'imprimante 3D

Tant qu'elle est confinée aux laboratoires de recherche, une invention ne peut pas être qualifiée d'innovation. C'est seulement lorsqu'elle a un impact sur la société qu'une invention devient une innovation. L'imprimante 3D, qui permet de fabriquer (et de reproduire) des objets en plastique chez soi, pourrait avoir des répercussions économiques et sociales majeures. A la différence par exemple de la voiture à hydrogène dont le développement nécessite des investissements considérables et des connaissances scientifiques de très haut niveau, l'imprimante 3D est une technologie grand public et peu coûteuse. Avec l'imprimante 3D, beaucoup d'objets de la vie courante pourraient être fabriqués chez soi.



Après le foled, le toled

Toled : «Transparent Oled» comme dans Avatar (ci-contre).

Le composé organique luminescent est manipulé comme une solution liquide, déposée sur une couche transparente par un procédé proche de celui d'une imprimante à jet d'encre. Epson est un acteur de pointe en la matière.

L'écran Oled, une fois éteint est transparent, les couleurs et le noir s'affichent en surimpression de l'environnement. Pour constituer, par exemple, des murs informatifs, des montres plus élégantes...

Emch Kofou

Source : web

décryptage d'un métier qui se démocratise



Longtemps considéré comme un milieu macho, le métier de pilote commence peu à peu à se démocratiser et de plus en plus de femmes commencent à intégrer les cockpits des plus grandes compagnies aériennes à bord des Airbus 380 ou des Boeing 777.

Homme ou femme commandant de bord, qu'est-ce qui change réellement?

Pour le client lambda, en apparence rien, l'essentiel étant qu'il arrive à destination sain et sauf. Par contre, les femmes pilotes vont avoir une sensibilité différente envers leur équipage. Aussi, alors que le client était souvent habitué

à entendre les annonces des hommes commandants de bord, savoir que c'est une femme qui commande l'engin permet d'avoir une autre approche envers ce métier et ainsi contribue à réduire les stéréotypes.

Pour la compagnie aérienne, il est clair que cela fait partie de son plan de communication, dans un contexte où la diversité culturelle, l'égalité sociale constituent des facteurs de performance dans les organisations. A titre indicatif, les femmes pilotes chez Air France représentent 7% des 4200 pilotes de la compagnie. Selon les dernières estimations, on compterait 450 femmes pilotes à travers le monde (source : International Society of Women Airline Pilots).

S'il s'agissait uniquement des compétences pour être femme pilote, on aurait pu avoir un nombre considérable de femmes commandants de bord. Or, force est de constater que plusieurs contraintes sont à prendre en compte pour une femme qui souhaiterait se lancer dans ce métier : formation continue, gestion du stress, déplacements fréquents susceptibles d'inhiber la vie de couple. Le pilotage d'un avion n'est pas un long fleuve tranquille. Les femmes qui se lancent dans ce métier le font essentiellement par passion pour ces engins.

Quels sont les avantages et les inconvénients pour une femme de piloter un avion?

On peut penser spontanément à l'autonomie et le sentiment d'évasion que cela représente pour une femme. Aussi, les salaires des commandants de bord peuvent paraître attractifs pour les femmes, variant en fonction des compagnies aériennes entre 3 000 € (en début de carrière) à 13 000 € (en fin de carrière) sans compter les nombreux avantages dont bénéficient les pilotes. Autre avantage notable pour les femmes: piloter un avion c'est finalement comme diriger une entreprise mais dans les airs. Néanmoins, on peut se demander si les femmes pilotes peuvent concilier leur vie familiale et leur vie professionnelle. Au mieux, elles laissent leurs enfants à des proches de leur famille (généralement les parents) ou à leur conjoint, au pire, elles embauchent une "nounou" avec les risques que cela



suppose. L'idéal pour une femme pilote c'est peut-être quelque part que son conjoint ait le même métier ou travaille dans ce milieu afin d'être plus conscient des aspects positifs et négatifs du métier. De plus, au-delà de la formation exigée pour candidater à ce poste, les femmes doivent faire preuve de sang-froid et être capables de prendre les décisions rapidement. Dans le contexte actuel de mondialisation et des révolutions dans les pays arabes, il est évident que le nombre de femmes pilotes dans certaines compagnies devrait croître et donner des idées.

Notre conclusion c'est que dans ce métier, les femmes qui voudraient être pilotes ont besoin de témoignages et de modèles, afin

de s'identifier et de relever ce challenge. Un avion au décollage, c'est comme le départ d'une entreprise.

Emel Kalkan

Titre un peu accrocheur pour vous dire que le personal-branding prend de l'importance ces dernières années. Le web 2.0 vous met en devant de scène et l'on se rend compte qu'il faut surveiller sa e-réputation. Mais le personal-branding, votre marque personnelle, ne se cantonne

pas au web. Il doit se réaliser aussi en face à face, avec vos collègues, vos clients, vos amis, toute personne que vous rencontrez dans la vie réelle. Vous n'êtes pas une personne virtuelle, que je sache! Mais au fond, qu'est-ce que ce personal-branding, à quoi sert-il? Quelques explications:

Définition du personal-branding

Le personal-branding, c'est créer et gérer sa marque personnelle. C'est appliquer des concepts marketing à votre propre personne. C'est en d'autres termes réaliser votre marketing personnel. C'est créer et faire reconnaître votre identité unique et ses valeurs.

Cette démarche vous demande de créer votre 'définition', de vous-même, pour vous présenter professionnellement et personnellement. Cela vous permet de communiquer de façon précise, concise et cohérente sur vos expertises, compétences et qualités humaines. Cela vous permet aussi de vous positionner comme une personne unique, sachant clairement qui vous êtes et ce que vous voulez être et faire dans le futur, demain, dans 6 mois et dans 5 ans.

Utilité du personal-branding
Vous l'avez compris, le personal-branding vous permet de mieux vous connaître, de découvrir vos valeurs et intérêts. Nous nous connaissons tous mais cela permet de clairement identifier ce que nous voulons accomplir dans notre vie professionnelle et personnelle.

À partir de ce constat, le personal-branding vous explique comment mieux vous faire connaître. Que ce soit devant un client, un employeur ou un collaborateur, il est primordial de bien se présenter en un minimum de temps. Mais il est surtout important de réaliser votre propre promotion, sur internet, en réseautage, lors de salons, ...

Personal-branding, c'est surtout du pull !

Faire du personal-branding, ce n'est pas nécessairement se mettre en avant. Ce n'est pas faire du « M'as-tu vu ». Ce n'est même pas obligatoirement aller tout le temps vers les autres, même si ce n'est pas inutile. Votre marque personnelle doit être reconnue pour attirer les gens vers vous. En entendant parler dans votre réseau que vous êtes quelqu'un de bien, de compétent dans votre domaine, les gens viennent à vous d'eux-mêmes. Ils désirent vous rencontrer!

Comment développer votre personal-branding ?

Il existe de très nombreux outils pour développer sa marque personnelle. Il y a des rencontres formelles et informelles avec d'autres personnes. Ces rencontres se font lors de nombreux événements comme des salons professionnels, des conférences ou des formations. La rencontre avec des clients est aussi une très bonne occasion de vous 'imposer' comme une personne unique, disposant de ses propres atouts.

Le web d'aujourd'hui est bien sûr un outil indispensable pour développer, et surveiller, votre personal-branding. Je pense par exemple aux blogs, aux forums, aux sites personnels et aux réseaux sociaux. Être visible sur internet, c'est vous mettre en avant, au bon sens du terme, et prendre en main votre identité numérique.

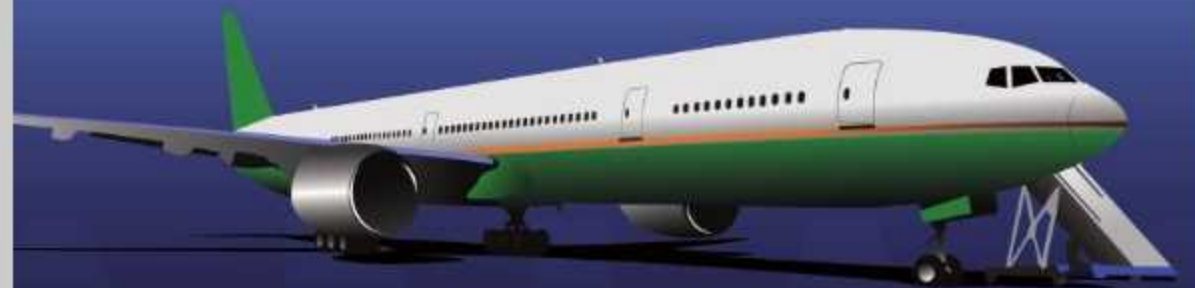
C'est aussi porter attention à tout ce que l'on diffuse. Il n'est en effet pas toujours possible de revenir en arrière. Une fois des informations exposées sur des sites dont vous n'êtes pas totalement propriétaire, vous pourrez difficilement les retirer. Vous devez maîtriser votre message, maîtriser votre identité.



Autorité Nationale de l'Aviation Civile

GARANT DE LA SECURITE ET DE LA SURETE AEROPORTUAIRE

LA SÛRETÉ AEROPORTUAIRE
L'AFFAIRE DE TOUS



07BP 148 ABIDJAN 07 / TEL : 21 58 69 00/01 FAX 21 27 63 46
site web: www.anac.ci / email: anac_ci@yahoo.fr / info@yahoo.fr



N'Goran Ama Marie Chantal
service badge de l'Autorité
Nationale de l'Aviation Civile

Présentez vous à nos lecteurs s'il vous plaît ?

Je suis N'Goran Ama Marie Chantal, chargée des titres d'accès. Je suis titulaire d'un Brevet d'Etudes Supérieures option Tourisme et Loisirs. Je prépare actuellement un diplôme d'ingénieur en marketing management.

Comment Marie Chantal se définit ?

C'est difficile de se définir soi-même... (rire) ... Je dirai que Marie Chantal est une personne très chaleureuse et sociable. Je suis aussi très optimiste. Mes collègues disent de moi, que je suis toujours de bonne humeur et débordante d'énergie. Ce n'est pas faux mais je sais me concentrer quand il s'agit de passer aux choses sérieuses.

Parlez nous de votre vie professionnelle ?

J'ai commencé ma carrière par un stage de 06 mois à l'Office Ivoirien du Tourisme et de l'Hôtellerie actuel Cote d'Ivoire Tourisme, pour la soutenance de mon mémoire de fin de cycle. Ensuite, j'ai posé mes valises à l'hôtel Ibis Plateau où j'ai effectué un autre stage de perfectionnement au service accueil.

C'est finalement à l'ANAC que j'ai trouvé mon bonheur. L'ancienne Sous Direction des Relations Internationales et Juridiques (RIJ) devenue, la Direction des Affaires Juridiques et de la Réglementation (DAJR) m'a accueillie pour un stage puis une embauche en 2008. Aujourd'hui je suis à la Direction du contrôle de la Sécurité et de la Certification.

Depuis combien de temps êtes-vous au service badge de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile ?

Je suis à ce service depuis juin 2012.

En quoi consiste concrètement votre mission au sein de ce service ?

Il s'agit dans un premier temps d'instruire les demandeurs de titres d'accès sur les dossiers à fournir, ensuite de transmettre les différents dossiers à la commission d'analyse et d'attribution des titres d'accès pour l'analyse et le traitement. Puis, je transmets les dossiers valides à Avisecure (en vue de la confection des badges) et enfin j'appelle les structures dont les demandes ont été validées pour la confection de leurs badges.

Quels sont vos critères de sélection ? Qui sont ceux qui ont droit au badge ?

Nous travaillons sur la base du manuel de procédure d'analyse et d'attribution des titres d'accès. Les critères d'obtention et conditions d'obtention des titres d'accès sont mentionnés dans ce manuel. Mais retenez que tous les dossiers sont acceptés et traités avec la même attention.

Racontez nous en quoi consiste une journée de travail pour vous ?

Je reçois les demandeurs de titres d'accès. Je vérifie si le formulaire est bien renseigné et que tous les documents à fournir sont complets et leur donne des informations relatives aux conditions d'obtention des titres d'accès. Certains demandeurs ne sont pas faciles à satisfaire mais nous parvenons toujours à trouver un compromis. En plus de cela il y a d'autres tâches afférentes à la direction.

Que souhaitez-vous que l'on retienne de vous ?

Je vous dirai que seul le travail paye. Quelques soient les tâches qui nous sont assignées il faut les exécuter. Mon credo est le suivant : « Aller de l'utile à l'agréable », il m'a bien servi, je le conseille à tous. Je dis un grand merci à ma direction et à toutes les personnes avec qui je travaille au quotidien. Je souhaite longue vie à notre magazine.

Interview réalisée par

Marie Oudine





Kouadio MAIZAN
 Chef de service de la Réglementation
 de la Sécurité et de la Facilitation
 Responsable du BSA

Qu'est ce que le BSA ?

Avant tout propos, vous devez savoir que les activités aéronautiques et aéroportuaires ne sont pas le fait d'une génération spontanée. Toutes ces activités sont régies par les normes et pratiques recommandées et éditées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) dont la Côte d'Ivoire est un pays membre. Au niveau national, les Etats de par leurs administrations de l'aviation Civile s'approprient ces normes et pratiques recommandées pour en faire des règlements nationaux.

Pour en venir à votre question, je dirai que le BSA qui est le Bureau de Survol et d'Atterrissage a été mis en place afin de répondre aux dispositions relatives aux vols de l'aviation civile internationale et autres vols non réguliers contenues dans l'Annexe 9 à la convention relative à l'Aviation internationale dite Facilitation.

En quoi consistent vos attributions ?

Le BSA est chargé de gérer et de coordonner toutes les questions relatives aux survols et aux atterrissages en Côte d'Ivoire, conformément à la procédure de délivrance d'une autorisation de survol et d'atterrissage en Côte d'Ivoire N°1987/ANAC/DAJR du 18 Novembre 2011. Cette procédure décrit explicitement les tâches des agents du BSA depuis la réception d'une demande d'autorisation de survol et/ou d'atterrissage, son traitement, la vérification et le visa du chef de service jusqu'à l'obtention d'un numéro accordé par l'Etat Major de la Présidence de la République. A cet effet le BSA dispose de moyens matériels et de communication conséquents.

Vous tenez à faire un rappel ... ?

Oui, je tiens juste à rappeler aux lecteurs un passage important des dispositions mentionnées par l'Article 60 de l'ordonnance N° 2008.8 du 23 janvier 2008 portant code de l'Aviation Civile. Cet article stipule que :
 Les aéronefs peuvent circuler li-

brement au dessus du territoire ivoirien. Toutefois les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au dessus du territoire ivoirien que si ce droit leur est accordé par la Convention internationale ou s'ils reçoivent à cet effet, une autorisation qui doit être spéciale et dont la durée ne peut dépasser douze (12) mois.

Cela veut dire qu'il ya deux (2) types d'aéronefs de nationalité étrangère à prendre en compte.

-Le premier cas concerne les aéronefs étrangers qui sont couverts par des accords aériens pour lesquels les vols sont programmés, appelés communément vols réguliers.

-Le deuxième cas est relatif aux aéronefs étrangers qui doivent obtenir au préalable une autorisation spéciale d'entrée en Côte d'Ivoire, ceci étant l'affaire du Bureau du Survol et d'Atterrissage de l'ANAC.

Comment êtes vous organisé au sein de ce service ?

A la tête du BSA, il ya le chef de service que je suis, assisté de neuf (9) collaborateurs qui font un service continu 24 h / 24 et 7 jours / 7 repartis en 3 groupes. Leurs tâches sont explicitement décrites dans la procédure de délivrance d'une autorisation de survol et d'atterrissage en Côte d'Ivoire.

De quelle direction dépendez-vous ?

Le BSA est placé sous l'autorité de la Direction des Affaires Juridiques et de la Réglementation (D A J R).

Quelles sont les structures aéroportuaires avec lesquelles vous travaillez directement ?

Nous travaillons d'abord avec l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar en abrégé ASECNA pour la gestion des vols. L'ASECNA et l'ANAC sont liées par un protocole d'accord qui permet d'optimiser les prestations du BSA. Ensuite, vient la Régie d'Assistance en escale pour les demandes d'assistance au sol. Enfin, nous collaborons avec le Groupe de Sécurité Aéroportuaire de la Gendarmerie Nationale (GSA-GN) et de la Police pour les questions relatives à la sécurité et à l'immigration. Nous sommes presque toujours en relation avec l'Etat Major de la Présidence de la République pour attribution des numéros de vol.

Quel est votre apport dans la marche vers la certification TSA de l'aéroport Félix Houphouët-Boligny et la classification de l'aviation civile ivoirienne ?

La certification TSA de l'aéroport FHB étant l'objectif de l'ANAC, le BSA ne peut être en reste. Pour cela, je recommande la rigueur, la ponctualité, la probité et la vigilance des agents du BSA dans tout ce qu'ils font. J'inculque à mon équipe l'application stricte de la procédure de délivrance d'une autorisation de survol et d'atterrissage.

Le BSA constitue le point focal des activités de survol et d'atterrissage des aéronefs civils étrangers. Imaginez, un instant que par le manque de rigueur dans le traitement de l'information des personnes mal intentionnées empruntent un aéronef étranger à des fins criminelles connaissant les faiblesses du système ; cela poserait un problème de sécurité d'Etat et mettrait en cause la fiabilité de nos aéroports. C'est à ce titre que je demande constamment la vigilance à mes collaborateurs.

Le BSA est chargé d'informer

les commandants de permanence de l'ANAC, du GSA-GN, l'Etat Major de la Présidence de la République en cas de violation du territoire ivoirien par des aéronefs civils étrangers. Ceux-ci agiront conformément aux dispositions de l'article 93 du code de l'aviation civile qui comprennent entre autre, une sanction disciplinaire et une amende.

Quelles sont vos rapports avec la Direction Générale ?

Le DG prête une oreille attentive à ce que nous faisons ici. Il a professionnalisé, pour ainsi dire, le BSA qui est devenu opérationnel 24H/24 et 7J/7. Il a mis à notre disposition du matériel de travail adéquat afin que nous travaillions dans de bonnes conditions. Nous sommes sensibles à sa sollicitude et nous l'en remercions.

Propos recueillis par

Nelly Ouedraogo



Qui est M.Yhaye ?

Je suis un citoyen Ivoirien âgé de 50 ans, marié et père de quatre enfants. Diplômé de l'Ecole Supérieure de Commerce d'Abidjan (ESCA 1984-1989), je suis également titulaire d'un MBA International Banking & Finance obtenu à l'Université de Birmingham (UK, 1995-1997) et d'un MBA Aviation Management de l'Université de Coventry (UK, 2009-2011). J'occupe depuis le 1er Avril 2013, les fonctions de Représentant de la Compagnie Panafricaine ASKY pour la Côte d'Ivoire.

Quel est votre parcours professionnel ?

J'ai eu un parcours professionnel assez riche. Ma carrière a d'abord commencé dans le secteur bancaire avec l'une des plus grandes banques commerciales de Côte d'Ivoire, ensuite je suis passé successivement par le secteur café cacao, le coco râpé, l'industrie pharmaceutique et l'hévéa avant de me retrouver aujourd'hui dans le transport aérien. Ce sont donc 24 années d'expérience professionnelle au cours desquelles j'ai occupé des postes de direction, principalement la fonction de Directeur Administratif et Financier.



Comment êtes-vous arrivé à dans l'aviation ?

Je ne dirai pas par hasard mais je suis arrivé à l'aviation en 2006, à la suite d'un appel à candidature à travers le quotidien gouvernemental pour le poste de Directeur Administratif et Financier lancé par une compagnie aérienne qui devait s'implanter à Abidjan. Sélectionné pour occuper ce poste, je suis resté près de sept années au sein de cette compagnie. Durant cette période j'ai estimé qu'il fallait approfondir mes connaissances de l'industrie, particulièrement dès l'instant où l'ensemble des compagnies aériennes m'ont confié à l'unanimité la présidence de l'ARC (Association des Représentants des Compagnies Aériennes). C'est ainsi que je me suis inscrit au MBA Aviation Management de l'Université de Coventry (UK) dont la formation a duré deux ans. D'ailleurs pour le mémoire de fin de cycle du MBA Aviation Management, j'ai travaillé sur le thème : «An investigation into the

first african multinational airline, understand the reasons of Air Afrique's bankruptcy ». Les recherches effectuées m'ont permis de comprendre la gouvernance de la multinationale Air Afrique, les challenges qui s'imposaient à elle, les difficultés d'exploitation ayant entraîné sa faillite et d'en tirer les leçons pour le futur.

Veillez présenter Asky Airlines à nos lecteurs.

Lancée en janvier 2010 à Lomé au Togo, la compagnie aérienne panafricaine ASKY est l'une des compagnies aériennes en Afrique dont la croissance a été la plus rapide et qui a réussi à développer le plus large réseau d'Afrique de l'Ouest et du Centre, reliant 23 villes dont Abidjan, Abuja, Accra, Bamako, Bangui, Banjul, Bissau, Brazzaville, Conakry, Cotonou, Dakar, Douala, Freetown, Kinshasa, Lagos, Libreville, Lomé (hub), Monrovia, Ndjaména, Niamey, Ouagadougou, Pointe Noire, Yaoundé

ce qui fait d'elle la compagnie ayant le réseau le plus dense de la région. Elle exploite actuellement une flotte de 7 avions de nouvelle Génération dont 3 Boeing 737 700 et 4 Dash Q400. ASKY offre des vols réguliers quotidiens avec un niveau très élevé de sécurité et de fiabilité. ASKY a été créée par un groupe d'institutions régionales : la Banque d'Investissement et de Développement de la CEDEAO (BIDC), la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) et le groupe ECOBANK ; et des Investissements privés. ASKY a pour vision de construire une compagnie internationale de premier plan, reliant le plus grand nombre de pays africains de la région au monde, en se fondant sur une technologie innovante et solide reposant elle-même sur la culture du client et du service, en droite ligne avec l'hospitalité africaine traditionnelle. Chaque semaine ASKY opère plus de 100 vols et transporte plus de 10 000 passagers. ASKY a d'ailleurs célébré son millionième passager en mars dernier. Un programme de fidélisation « ASKY CLUB » a été lancé pour les passagers réguliers et fidèles. ASKY s'inscrit dans un professionnalisme affirmé et offre un niveau optimal de qualité de service. Les équipes à bord comme au sol sont extrêmement attentives au bien-être de tous les passagers. Les repas servis sont de qualité. Tout ceci a valu à ASKY le prix de « Best Economy Airline in Africa 2013 Awards ». Pour information, la compagnie s'apprête à lancer le service Cargo très bientôt. Ce service reliera onze (11) escales dont Abidjan, Abuja, Accra, Bamako, Cotonou, Douala, Libreville, Port Harcourt, Malabo et Ouagadou-

gou. Ce service sera étendu à l'ensemble du réseau progressivement. ASKY recevra très prochainement un nouvel avion ce qui permettra l'ouverture de la desserte de Johannesburg et Beyrouth avec des vols directs au départ du hub de Lomé (Togo).

Quelle est la contribution de votre compagnie dans le développement du transport aérien en Côte d'Ivoire ?

Comme toutes les compagnies aériennes présentes sur la plateforme d'Abidjan, ASKY participe effectivement au développement du transport aérien en Côte d'Ivoire en reliant chaque jour ce pays au reste de l'Afrique et du monde. Sachez que nous avons deux vols quotidiens. En moins de trois ans de présence, nous figurons modestement au nombre des compagnies qui comptent sur l'aéroport d'Abidjan de par le nombre de passagers transportés.

La concurrence menace, quelles sont les principales innovations que vous apportez ?

Effectivement nous subissons la concurrence de compagnies sœurs mais cela est de bonne guerre car le ciel africain a été totalement libéralisé grâce aux Accords de Yamoussoukro, même si certains Etats trainent encore les pas pour délivrer des autorisations de trafic. La concurrence est d'ailleurs à l'avantage des consommateurs car grâce à elle, surtout lorsqu'elle est loyale, vous avez accès à des tarifs intéressants doublés d'une nette

qualité des services offerts. Chez ASKY nous innovons en améliorant nos services à bord pour nos passagers et en mettant à leur disposition de nouveaux produits tels que ASKY TRAVEL PROTECT et notre programme de fidélisation « ASKY CLUB ». Nous développons également notre réseau afin d'aller le plus proche possible de notre clientèle.

Quelles sont les relations entre Asky Airlines et l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile ?

Elles sont bonnes. L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) est l'organe étatique compétent en matière de politique aéronautique et de surveillance de l'aviation civile ivoirienne. Ce qui signifie que toute compagnie aérienne qui doit exercer ses activités en Côte d'Ivoire doit obtenir au préalable l'autorisation de l'ANAC. Il est donc évident que notre compagnie ne peut qu'entretenir d'excellentes relations avec cette structure qui est en réalité notre tutelle directe sur le territoire ivoirien. Je profite de votre micro pour exprimer mon admiration pour Monsieur Silué Sinaly, Directeur Général de l'ANAC pour son professionnalisme et le grand travail qu'il abat depuis qu'il est à la tête de cette structure. Au nom du CEO, Monsieur Awel BUSERA, je lui renouvelle notre profonde gratitude pour sa sollicitude à l'égard de notre compagnie.

Parlez nous de L'association des Représentants des Compagnies Aériennes de Côte d'Ivoire.

L'Association des Représentants de Compagnies Aériennes (ARC ou BAR en anglais) est une association professionnelle regroupant tous les Directeurs Généraux (Représentants) des compagnies aériennes exerçant une activité commerciale en Côte d'Ivoire. Elle existe dans presque tous les pays du monde. En Côte d'Ivoire, elle existe depuis les années 60 et est régie par la Loi sur les associations. Aujourd'hui l'ARC regroupe une vingtaine de compagnies, pratiquement toutes les compagnies desservant la Côte d'Ivoire, et est dirigée par Madame AKA-KRA Patricia.

Quel est le but d'une telle association ?

L'Association des Représentants de Compagnies Aériennes a pour objectif stratégique d'être l'interlocuteur incontournable des autorités administratives, des parte-

naires économiques, des autorités de l'aviation civile, et des médias dans l'ensemble des domaines du transport aérien en Côte d'Ivoire. L'ARC est la voix des compagnies aériennes dans leur ensemble. Elle facilite les relations entre ses membres, représente et défend leurs intérêts communs auprès des tiers. Cependant, notre association n'intervient pas dans le domaine commercial, ni tarifaire. Elle ne participe pas non plus à toute entente ayant pour but d'entraver ou de réduire le libre accès des compagnies du marché ivoirien.

Que voulez-vous que le public retienne de votre compagnie aérienne et de vous ?

Aujourd'hui ASKY est plus qu'une compagnie aérienne. Au-delà du transport des personnes et des biens, le public doit retenir d'ASKY un élément fédérateur. ASKY a réussi à désenclaver les peuples africains. Une Compagnie panafricaine, en témoigne les nationalités, plus de 25 nationalités principalement d'Afri-

que qui, jours et nuits, travaillent pour la pérennité de cette institution. Tout ceci est l'œuvre d'un grand homme : le panafricaniste Gervais Koffi DJONDO qui préside le Conseil d'Administration. J'invite tout le monde à s'approprier ASKY, à faire d'ASKY leur compagnie. Avant le lancement d'ASKY, ceux qui souhaitaient voyager à partir d'un pays de la sous-région pour un pays voisin, n'avaient bien souvent d'autres choix que de passer par Paris, Londres ou Amsterdam, transformant des trajets relativement courts en des déplacements extrêmement compliqués, fastidieux et onéreux mais maintenant vous pouvez relier une capitale à une autre en moins d'une journée. J'aimerais pour finir dire un merci à l'ensemble de nos clients et inviter ceux qui hésitent encore à essayer ASKY.

Pour notre part, ce sera avec une grande fierté que nous aurons apporté notre modeste contribution à ce bel édifice communautaire.

Propos recueillis par

Nelly Oustina

Des avions de nouvelles générations pour un réseau plus large avec plus de fréquences et de nouvelles destinations.

Abidjan • Abuja • Accra • Bamako • Banjul • Bangui • Bissau • Brazzaville
Conakry • Cotonou • Dakar • Douala • Freetown • Kinshasa • Lagos • Libreville
Lomé • Monrovia • N'djamena • Niamey • Ouagadougou • Pointe Noire • Yaoundé



Don't ask why
Choose ASKY

www.flyasky.com  Asky Airlines

Dans quel cas peut-on parler de refus d'embarquement ?

Le refus d'embarquement c'est lorsque le transporteur aérien (entreprise de transport aérien exploitant les droits de trafic) refuse l'embarquement à des passagers qui cumulativement disposent d'un billet en cours de validité, d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se sont présentés à l'enregistrement dans les délais et condition requis.



Quels sont les droits des passagers dans ce cas ?

1- En cas de refus d'embarquement, le passager a le droit de choisir l'une des compensations ci-après :

- Le remboursement sans pénalité du prix du billet dans les meilleurs délais pour la partie du voyage non effectué ;

- Le réacheminement dans les meilleurs délais jusqu'à la destination finale

- Le réacheminement à une date ultérieure à la convenance du passager

2- Indépendamment du choix effectué par le passager dans les cas ci-dessus, le transporteur aérien doit payer immédiatement une compensation minimale égale à :

- 100 000 FCFA au passager en classe économique et 200 000 FCFA au passager en classe affaire pour les vols de 500 kilomètres au

plus

- 400 000 FCFA au passager en classe économique et 800 000 FCFA au passager en classe affaire pour les vols de plus de 2 500 kilomètres, compte tenu de la destination finale prévue dans le billet.

3- Lorsque le transporteur offre un réacheminement jusqu'à la destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée n'excède pas celle programmée pour le vol initialement réservé de trois heures dans le cas des liaisons allant jusqu'à 500 kilomètres et de cinq heures dans le cas des liaisons de plus de 2 500 kilomètres, les compensations financières prévues dans le paragraphe ci-dessus sont mesurées en fonction de la méthode de la distance du plus grand cercle (route orthodromique).

4- En tout état de cause, les

montants des compensations sont limités au prix du billet correspondant à la destination finale. Les compensations doivent être payées en espèces ou, en accord avec le passager en bons de voyage et/ou autres services.

5- Au cas où, sur un vol réservé, le passager accepte de voyager dans la classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été payé, il a droit au remboursement de 50 % du plein tarif.

6- Le transporteur aérien n'est pas tenu au paiement d'une compensation de refus d'embarquement lorsque le passager voyage gratuitement ou à des tarifs réduits non disponibles directement ou indirectement au public.

Quelles sont les compensations dans le cadre d'un voyage à forfait ?

En cas de refus d'embarquement sur un vol commercialisé dans le cadre d'un voyage à forfait, le transporteur aérien est tenu d'indemniser l'organisateur du voyage qui devra à son tour indemniser le passager.

Quelles sont les compensations en cas d'annulation d'un vol ?

En cas d'annulation d'un vol, les dispositions suivantes s'appliquent, sauf si le transporteur aérien ou l'organisateur de voyage prouve que cette décision n'a été motivée que par des circonstances exceptionnelles n'engageant ni sa responsabilité, ni celle de son sous-traitant.

1- Lorsqu'avant l'heure initiale prévue de départ, un transporteur aérien ou un organisateur de voyage annule ou prévoit raisonnablement d'annuler un vol, il met tout en œuvre pour prendre contact avec les passagers concernés et convenir avec eux des conditions dans lesquelles ils

accepteraient de renoncer à leur réservation confirmée. Au strict minimum, les passagers se voient offrir le choix entre :

- Le remboursement intégral du billet, au tarif auquel il a été acheté, pour la ou les parties du voyage non effectuées et pour la ou les parties déjà effectuées et devenues inutiles par rapport à leur plan de voyage initial dans les meilleurs délais ;

- Un réacheminement vers leur destination finale dans les conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou

- Un réacheminement vers

leur destination finale dans les conditions de transport comparables à une date à leur convenance. Les transporteurs aériens doivent fournir à chaque passager refusé à l'embarquement, victime d'une annulation ou d'un retard important de vol, une notice exposant les règles de compensations financières. Si le règlement du litige à l'amiable n'a pas abouti, une action en justice peut être envisagée.

Source: Règlement N°03/2003/CM/UEMOA établissant les règles relatives aux compensations pour les refus d'embarquement des passagers et pour l'annulation ou retard important d'un vol.

Katy Ouellet



la Côte d'Ivoire s'ouvre au monde!



Tout comme la route précède le développement d'une région enclavée, la négociation et la signature des accords aériens (multilatéraux ou bilatéraux) précèdent le développement des services aériens entre Etats et in fine le développement du transport aérien dans un pays.

Dès son accession à la souveraineté nationale, le père fondateur de la Côte d'Ivoire moderne, Félix HOUPHOUET-BOIGNY (1905-1993), a jeté les bases d'une ouverture du pays sur les autres nations du globe.

A côté des actes forts qui ont été posés pour mener à bien cette ouverture tous azimuts sur le monde (signature et ratification de Traités et de Conventions, ouverture d'Ambassades et de Consuls de Côte d'Ivoire à

l'étranger, adhésion à des Organisations régionales, continentales ou mondiales, etc.), il y a indéniablement la signature des accords aériens avec les Etats partie.

En effet, ces accords jettent les bases légales organisant les services aériens entre deux pays ou deux groupes d'Etats en définissant les conditions, procédures et formalités pour les services à opérer.

L'accord bilatéral classique repose, d'un point de vue économique, sur la négociation détaillée de quatre points essentiels : les droits de trafic, la capacité, les tarifs et les routes aériennes. A ces points, viennent s'ajouter diverses dispositions spécifiques non moins importantes relatives à la sécurité, la sûreté, aux redevances, aux taxes, etc.

Le tout premier accord aérien entre la Côte d'Ivoire et un pays tiers fut signé avec la France à Abidjan le 19 octobre 1962. Avant l'indépendance, c'est la France qui signait les accords pour le compte de ses colonies. Dans la dynamique de cette indépendance, la Côte d'Ivoire, pays abritant le siège de l'ex-multinationale Air Afrique (1961-2002), a signé des accords aériens bilatéraux et multilatéraux avec plusieurs Etats.

A ce jour, la Côte d'Ivoire a signé 62 accords aériens bilatéraux, dont 29 avec des Etats d'Afrique, 17 avec des pays d'Europe, 13 avec des pays d'Asie et 3 avec des pays d'Amérique. Ainsi, grâce à ces accords, notre pays est régulièrement desservi par une trentaine de compagnies aériennes étrangères.



En retour, au nom du principe de réciprocité, notre compagnie nationale Air Côte d'Ivoire a le droit de desservir tous les pays avec lesquels la Côte d'Ivoire a signé un accord aérien. C'est ce qu'elle fait si bien sur les liaisons qu'elle exploite actuellement.

L'un des derniers accords signés est celui conclu avec la Turquie le 31 mai 2012 à Ismir et qui permet à la compagnie Turkish Airlines de desservir notre pays depuis août 2012.

Il faut souligner que tous les accords aériens existants à travers le monde aujourd'hui sont rédigés sur la base du modèle du premier accord dénommé « Bermudes 1 » conclu en 1946 entre les Etats Unis d'Amérique et la Grande Bretagne. Les accords signés par la Côte d'Ivoire ne font donc pas exception à cette règle. En effet, ces accords s'inspirent du modèle d'accord type sur les services aériens élaboré par l'OACI et qui s'appuient sur les « libertés » de l'air (Voir en encadré les notes sur les libertés de l'air de l'OACI).

Face aux grands défis et enjeux du transport aérien dans les échanges commerciaux (globalisation et mondialisation), les pays occidentaux ont adopté des

politiques dites de « ciel ouvert » en vue de libéraliser ce secteur. Ainsi, la dérégulation du ciel américain en 1978 (Deregulation Act) et ses conséquences à travers le monde (International Air Transport Competition Act en 1980), ont obligé certaines régions à trouver des réponses appropriées : L'Europe en 1987 avec un premier paquet de mesures de libéralisation de son transport aérien, et l'Afrique avec la Déclaration de Yamoussoukro en 1988 et la Décision de Yamoussoukro en 2000 (entrée en vigueur le 12 août 2000 suivant la publication faite dans le Journal Officiel n°6 de l'OUA/CEA de juillet 2000).

Malgré ce dispositif juridique qui établit un accord entre les Etats parties pour une libéralisation graduelle et progressive des services de transport aérien régulier et non régulier intra-africain, les Etats signataires de la Décision de Yamoussoukro peinent encore à la mettre effectivement en œuvre pour des raisons de divers ordres (politique, économique et institutionnelle, etc.).

Aujourd'hui, forts des expériences vécues sous d'autres cieux en

matière de libéralisation du secteur du transport aérien, nos Etats devraient poursuivre la libéralisation à leur discrétion et à leur propre rythme en adoptant selon qu'il convient une approche bilatérale, régionale ou multilatérale, comme le recommande l'OACI dans le rapport de la Conférence ATConf/5 (Doc 9819).

Il convient de noter à cet égard que la tendance générale est à la libéralisation comme le montrent les statistiques de l'OACI. En effet, depuis 1992, 145 Etats représentant 76% des membres de l'Organisation ont conclu un ou plusieurs accords de type ciel ouvert (cf Appendice B, AT-Conf/6-WP/13).

La Côte d'Ivoire qui veut s'ouvrir davantage sur le monde œuvre pour attirer les compagnies étrangères sur ses plates formes aéroportuaires. L'ANAC poursuit ses efforts pour élargir le réseau des destinations internationales, dans le respect du principe de réciprocité, afin que notre pays ne soit pas en marge de l'évolution du transport aérien international.

Michel Attamah

NOTES SUR LES LIBERTES DE L'AIR DEFINIES PAR L'OACI

Le transport aérien est régi par neuf libertés de l'air, lesquelles donnent toute la palette de ce qui est possible sur le plan technique et commercial pour les compagnies aériennes.

Les droits d'exploitation qui régissent la façon dont les aéronefs peuvent être exploités le long d'une ou plusieurs routes convenues et qui portent notamment sur le survol, l'escale technique, l'omission facultative d'escale, l'escale obligatoire sont qualifiés de « libertés de l'air ».

Le contenu de ces libertés de l'air adoptées par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI) est le suivant :

Première liberté de l'air ou droit de première liberté :

Droit ou privilège pour un transporteur d'un Etat de survoler le territoire d'un autre Etat sans y atterrir. Exemple : Air Côte d'Ivoire survole le Ghana pour effectuer un vol Abidjan - Lomé.

Deuxième liberté de l'air ou droit de deuxième liberté :

Droit ou privilège d'effectuer des escales techniques. Droit pour un transporteur d'un Etat d'atterrir dans un autre Etat pour des raisons non commerciales, comme la maintenance ou le ravitaillement en carburant, durant un vol vers un Etat tiers. Exemple : Air Côte d'Ivoire fait une escale technique à Ouagadougou lors de son vol Abidjan - Alger.

Troisième liberté de l'air ou droit de troisième liberté :

Droit ou privilège de débarquer dans un Etat partie des passagers embarqués dans l'Etat dont l'aéronef a la nationalité. Exemple : Air Côte d'Ivoire débarque à Cotonou des passagers en provenance d'Abidjan.

Quatrième liberté de l'air ou droit de quatrième liberté :

Droit ou privilège d'embarquer dans un Etat partie des passagers à destination de l'Etat dont l'aéronef a la nationalité. Exemple : Air Côte d'Ivoire embarque à Cotonou des passagers à destination d'Abidjan.

Cinquième liberté de l'air ou droit de cinquième liberté :

Droit ou privilège accordé par un Etat à un autre de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier Etat du trafic en provenance ou à destination d'un Etat tiers. Exemple Air Côte d'Ivoire embarque à Bamako, sur son vol Abidjan - Conakry des passagers à destination de Conakry. Pour l'OACI, seules les cinq premières « libertés » ont été officiellement reconnues en tant que telles aux termes d'un traité international. Mais il existe quatre autres libertés, à savoir :

Sixième liberté de l'air ou droit de sixième liberté :

Elle est fondamentale car elle est à la base du système de hub qui structure le transport aérien mondial. C'est le droit pour un transporteur d'un Etat d'assurer un service entre deux autres

Etats en passant par l'Etat dont il est originaire. Exemple : Air Côte d'Ivoire embarque à Dakar des passagers à destination de Brazzaville, via son hub d'Abidjan Félix HOUPHOUËT-BOIGNY.

Septième liberté de l'air ou droit de septième liberté :

Droit pour un transporteur d'un Etat d'exploiter, entièrement hors de son territoire, des lignes et d'assurer un service entre deux autres Etats. Exemple : une compagnie ivoirienne exploite une ligne Lomé-Malabo.

Huitième liberté de l'air : droit de huitième liberté :

(cabotage consécutif) : Droit pour un transporteur d'un Etat d'assurer un service entre deux points situés sur le territoire d'un autre Etat via ou à destination de l'Etat dont le transporteur a la nationalité. Exemple : Air Côte d'Ivoire embarque à New York des passagers à destination d'Atlanta sur son vol Afrique - Atlanta.

Neuvième liberté : droit de neuvième liberté ou cabotage autonome :

Droit pour un transporteur d'un Etat d'assurer un service entre deux points situés sur le territoire d'un autre Etat. Exemple : Air Côte d'Ivoire exploite une ligne Cape Town-Johannesburg (Source OACI : Manuel de la réglementation du transport aérien international. Doc 9626, Partie 4.



07BP 148 ABIDJAN 07 / TEL : 21 58 69 00/01 FAX 21 27 63 46
site web: www.anac.ci / email: anac_ci@yahoo.fr / info@yahoo.fr

le seul maître à bord



Etre commandant de bord... Nombreux sont ceux qui rêvent un jour d'exercer ce métier ! Mais ce n'est pas tout le monde qui y parvient. En effet, pour y arriver, il faut faire du chemin, au sens propre comme au sens figuré.

Des kilomètres passés dans les airs, des diplômes d'études supérieures et des expériences professionnelles sont requis. On notera qu'être pilote est un passage obligé pour devenir commandant de bord.

Le commandant de bord ne se contente pas de supervi-

ser le pilotage d'un avion. Il est responsable de tout ce qui se passe durant le vol et doit faire en sorte que l'appareil ainsi que les passagers qui voyagent à bord puissent arriver sains et saufs à destination...

Le métier de commandant de bord

Un commandant de bord est le premier responsable qui commande à bord d'un avion mais différentes tâches lui incombent également. D'abord, il doit organiser méticuleusement le voyage. Il doit tenir compte de différents critères afin d'être certain d'assurer la sécurité des passagers à bord de son appareil. La première chose qui doit être dûment contrôlée est la météo : le commandant de bord doit se renseigner sur les conditions climatiques pendant le vol afin de prendre les dispositions qui s'imposent. Il se trouve dans l'obligation d'entrer en contact avec les tours de contrôle afin de donner et recevoir des renseignements et autres directives indispensables pour le bon déroulement du vol. C'est lui qui décide de l'itinéraire à suivre et c'est également lui qui détermine la quantité de carburant dans le réservoir. Le commandant de bord doit encore songer aux situations inattendues qui peuvent survenir et préparer

à l'avance l'attitude à adopter et les solutions à mettre en œuvre au cas où. Etre commandant de bord est une consécration pour un pilote. On ne manquera d'ailleurs pas de noter que le commandant de bord est la personne la plus importante à bord d'un avion. En tant que tel, il est responsable de toutes les décisions prises et de tous les événements se déroulant dans son appareil. Avant le décollage, il doit avoir la certitude que tout est en ordre et que le vol se déroulera sans ambages.

En bref, commandant de bord, c'est l'aboutissement espéré de toute carrière de pilote. En plus d'avoir des connaissances techniques et d'être capable de piloter l'avion, le commandant de bord doit assurer la sécurité des personnes qu'il transporte et doit faire en sorte que ceux-ci arrivent à bon port. On notera en outre que le commandant de bord doit veiller à ce que les passagers soient confortablement installés. Pour mener à bien les différentes tâches qui lui sont confiées,

un commandant de bord travaille en étroite collaboration avec une équipe qualifiée. Celle-ci comprend notamment le copilote qui l'aide dans le pilotage de l'avion, les PNC (personnel navigant commercial) qui s'occupent des passagers et de différents techniciens (mécaniciens et autres).

Si le métier de commandant de bord est très intéressant, fascinant et prestigieux, il présente de nombreuses contraintes. D'abord, le commandant de bord doit être disponible à voyager à n'importe quelle période de l'année et à n'importe quel moment de la journée. Il doit s'habituer aux incessants décalages horaires et doit s'habituer aux climats des différentes régions du globe où il doit amener son appareil. On précisera néanmoins que les commandants de bord qui officient sur des vols domestiques et les vols nationaux ne sont généralement pas soumis à d'aussi rudes conditions.

Les formations et les étapes à suivre pour devenir commandant de bord

D'abord, il est important de souligner qu'une personne accédant au poste de commandant de bord doit avoir nécessairement travaillé pendant une certaine période en tant que pilote. Selon la compagnie, un pilote doit justifier d'un certain quota d'heures de vol avant de pouvoir devenir commandant de

bord. En plus des années passées à exercer le métier de pilote, un commandant de bord doit suivre des stages de perfectionnement et des formations spécifiques.

Pour devenir commandant de bord, il faut donc posséder un diplôme donnant accès au métier de pilote. Différentes alternatives s'offrent aux personnes intéressées. Il faut avoir passé avec succès un concours de niveau Bac +

2 ou être titulaire d'un diplôme scientifique, puis suivre une formation spécialisée dans le pilotage proposée par l'Etat ou par des compagnies aériennes d'envergure. Il est également possible de faire son apprentissage dans la filière militaire ou alors dans les clubs spécialisés dits aéro-clubs.

Mely Quintana

Les 10 lois les plus insolites en vigueur dans le monde



Découvrez les 10 lois les plus étonnantes à travers un petit tour du monde des Interdictions et des autorisations insolites. A Paris, il est maintenant officiellement impossible d'arrêter une femme parce qu'elle porte un pantalon. En effet, depuis 17 novembre 1799, il fallait théoriquement demander l'autorisation à la police et justifier des raisons médicales pour pouvoir se couvrir les jambes. Cette abrogation pour le moins étonnante met en lumière le fait que dans de nombreux pays, des lois pour le moins insolites sont en vigueur. Découvrez le Top 10 des lois les plus insolites :

1

Le mariage homosexuel existe déjà en France

Si le mariage homosexuel fait actuellement débat à l'Assemblée Nationale, d'autres qui pourraient choquer l'ensemble de la population sont eux en vigueur. Ainsi, selon l'article 164 du Code Civil, le président de la République peut, pour des «causes graves», autoriser le mariage entre oncles et nièces ou tantes et neveux. Selon le spécialiste de droit Paul de Vaublanc, interrogé par Le Figaro, il est

même possible, par un jeu de renvois d'articles, de permettre «au président d'autoriser le mariage entre un oncle et son neveu et une tante et sa nièce».

2

- Interdiction... de mourir

Si vous avez envie d'un endroit pour vivre éternellement, vous pouvez déménager dans la ville arctique de Longyearbyen en Norvège. Dans cette commune, la mort est tout simplement illégale. En réalité, c'est parce qu'on a découvert que les corps n'arrivaient pas à se décomposer dans les sols gelés. Le cimetière n'accepte plus les nouveaux venus depuis 70 ans. Si un résident tombe gravement malade, il sera immédiatement expédié par avion sur le continent, où il pourra finir ses jours en paix et de façon légale.

3

Pas de chewing-gum dans le métro

A Singapour, mâcher un chewing-gum dans le métro est complètement illégal depuis 1992. La seule exception est la gomme de nicotine. Et même pour ça, les fumeurs peuvent seulement l'obtenir dans

une pharmacie sur prescription du médecin

4

Quand l'obésité est prohibée

Il est interdit d'être gros au Japon. Même si le pays du Soleil Levant possède déjà un des taux d'obésité les plus bas du monde (moins de 5%, qui contraste avec les 35% des États-Unis), les législateurs japonais ont mis une mesure maximale légale du tour de taille en 2009. Chaque homme de 40 ans et plus ne doit pas avoir un tour de taille de plus de 80cm. Pour les femmes, c'est maximum 90cm.

5

Port de dessous obligatoire

En Thaïlande, il est toujours illégal de quitter son domicile si on ne porte pas de sous-vêtements. Et vous ne pouvez pas conduire votre voiture si vous ne portez pas de chemise, et n'essayez même pas de le faire sans pantalon.

6



Interdiction de passer pour les étrangers

Au Kenya, il est illégal pour des étrangers et des touristes de passer à travers le Masai Mara, une réserve naturelle et un territoire appartenant à la tribu Masai. Pour les citoyens kényans, c'est cependant complètement légal.

7

Obligation de jeter un coup d'œil

Au Danemark, vous devez vérifier systématiquement sous votre voiture avant de démarrer le moteur au cas où un enfant dormirait là.

Mais si par malheur vous écrasez un petit Danois et que vous allez en prison, il n'est pas illégal de s'évader d'un centre pénitentiaire.

8

- Après l'heure, ce n'est plus l'heure

En Suisse, il est interdit de tirer la chasse d'eau après 22h dans un immeuble résidentiel. Le Gouvernement a curieusement décidé que tirer la chasse était une nuisance sonore et une pollution olfactive.

9

- Le style militaire n'est plus à la mode

Il est illégal de porter des treillis (vêtements de camouflage) sur les îles des Caraïbes de Trinité et Tobago et de Sainte Lucie. Apparemment, ceci doit empêcher les gens d'imiter les militaires ainsi que d'autres fonctionnaires de police.

Vous pourriez être mis en garde à vue et vous faire confisquer vos habits kakis.

10

Un fruit nauséabond

Beaucoup de collectivités locales de Brunei, d'Indonésie et de Malaisie ont complètement interdit la consommation de durians. Ce fruit, vert à l'extérieur, jaune à l'intérieur et couvert de pointes, est interdit dans les bus, les métros, les hôtels et les aéroports. La raison ? Selon les autorités, le durian aurait l'odeur d'un mélange «d'abats de porc, de térébenthine et d'oignons».



Source : www.gentside.com

Sécurité dans les aéroports et prothèses articulaires



Vous avez reçu une prothèse orthopédique récemment et vous comptez prendre l'avion?

Qu'il s'agisse d'une prothèse articulaire ou de tiges et de plaques, il est fort possible que votre implant soit détecté à l'aéroport étant donné la sensibilité accrue des détecteurs d'objets métalliques. Vous trouverez ci-dessous quelques conseils importants qui vous aideront à franchir les points de contrôle de l'aéroport sans trop de tracas... et à profiter le plus rapidement possible de votre voyage.

Premièrement, si vous avez peur que les détecteurs d'objets métalliques aient des effets néfastes sur votre prothèse, soyez sans crainte, car ce n'est pas le cas.

Deuxièmement, vous devez comprendre que l'avis affiché au point de contrôle, et qui indique que : « Aucun passager n'est tenu de se soumettre à une fouille de sa personne et de ses biens s'il décide de ne pas embarquer à bord de l'avion », s'applique à tous les voyageurs, peu importe leur état de santé. Attendez-vous à devoir vous soumettre au processus de contrôle comme tous les autres. Cette politique est une bonne chose pour l'intégrité du processus et la sécurité de tous les passagers.

Troisièmement, préparez-vous afin de faciliter le processus de contrôle. Vous prendrez peut-être un peu plus de temps que les autres pour franchir le point de contrôle, mais le processus sera plus rapide si le vous prévoyez

à l'avance. Vos bagages de cabine doivent être bien rangés. Ils doivent également être faciles à transporter ou à trainer, puisque les chariots à bagages doivent demeurer à l'extérieur du point de contrôle. Enlevez tous les objets métalliques qui se trouvent dans vos poches (monnaie, clés, etc.) et assurez-vous de porter le moins d'objets métalliques possible sur vous (pinces à cheveux, montres, boucles de ceinture, fermetures éclair et talons de chaussure).

Bien qu'il ne soit pas nécessaire d'observer ces suggestions, dites-vous que, moins l'agent aura de choses à vérifier, plus rapidement vous franchirez le point de contrôle.

À quoi vous attendre

Les procédures peuvent être légèrement différentes d'un aéroport à l'autre, mais le processus général est le même. À votre arrivée au point de contrôle pré-embarquement, avisez l'agent de contrôle que vous avez une prothèse articulaire qui pourrait déclencher les champs magnétiques de l'équipement de détection d'objets métalliques. Apporter avec soi un certificat médical qui atteste son état et que l'on peut montrer à l'agent de contrôle peut aussi être une bonne idée. Bien qu'il ne soit pas obligatoire, ce certificat pourrait accélérer le processus.

Demandez à l'agent de contrôle si vous devez franchir le portique de détection d'objets métalliques. Si vous traversez le portique et qu'une sonnerie se fait entendre, l'agent de contrôle aura la responsabilité d'en déterminer la cause. Il procédera alors à un balayage de votre corps à l'aide d'un détecteur portatif. Si l'agent de contrôle vous recommande de ne pas franchir le portique de détection des objets métalliques, il pourrait procéder à une fouille manuelle.

Vous avez le choix

Vous avez le droit de demander une fouille manuelle plutôt que de franchir le portique de détection d'objets métalliques. Vous avez également le droit de demander à ce que la fouille manuelle se fasse dans une salle privée plutôt qu'au point de contrôle pré-embarquement. Bien que les procédures varient, le processus ne dure pas très longtemps. Dites-vous que, de toute façon, vous ferez probablement la queue beaucoup plus longtemps! Enfin, ne prenez pas mal le

fait de devoir subir une fouille. Aucun voyageur n'aime s'y soumettre, mais l'agent de contrôle doit déterminer pourquoi le détecteur sonne et s'assurer que la sécurité n'est pas compromise. Tous les voyageurs devraient faire preuve de courtoisie en laissant les agents faire leur travail et en les aidant s'ils le peuvent. Donnez-leur quelques minutes et vous pourrez ensuite profiter de votre voyage. Bon voyage!

Mely D'Amico



René DECUREY
DG. Air Côte d'Ivoire

Créée en Mai 2012 et porteuse d'espoir du transport aérien ivoirien, le lancement de la compagnie Air Côte d'Ivoire a suscité beaucoup d'espoir. Après environ un an d'exercice, comment se porte-t-elle aujourd'hui ?

Nous opérons actuellement avec 3 avions, vers 11 destinations avec ponctualité, régularité et un niveau de service élevé, comme le prévoyait le plan d'affaires. Ce plan prévoyait un taux de remplissage de 58% après 6 mois d'exercice, en réalité nous étions à 62%. Je pense que nous avons atteint, voire dépassé les objectifs visés au début.

Quels sont les atouts de la nouvelle compagnie Air Côte d'Ivoire ?

Notre taux de ponctualité de 82% et notre régularité de 99,7%, nos avions modernes et notre service à bord, les vols directs entre Abidjan et l'Afrique Centrale, le nombre de vols élevés vers chaque destination et les horaires populaires des vols....

Air Côte d'Ivoire a ajouté récemment 3 nouvelles destinations à son réseau, ce qui est à saluer. Mais à quand la desserte des pays du Nord ?

Fin Octobre, le 4ème avion (le 3ème A-319) prendra son service sur le réseau régional, permettant d'élargir considérablement le nombre de vols au départ d'Abidjan et de porter le nombre de destinations d'actuellement 12 à 19 ! Les nouvelles destinations étant Kinshasa, Lagos, N'Djamena, Bangui, Niamey, Monrovia, Freetown.

Une fois le réseau régional stabi-

lisé et le Hub d'Abidjan en plein développement, nous pourrions alors songer au long-courrier et ses destinations du Nord.

Quelles sont vos attentes en ce qui concerne la certification TSA de l'Aéroport Félix Houphouët-Boigny et la classification de l'ANAC en catégorie 1 de la FAA ?

Une compagnie aérienne nationale de haut niveau a besoin d'autorités de haut niveau qui l'accompagnent et un aéroport hub performant de catégorie 1. Heureusement, en Côte d'Ivoire nous sommes très bien entourés et il serait une énorme chance pour nous qu'ensemble avec la certification de l'aéroport Félix Houphouët-Boigny par la FAA une compagnie américaine décidât de desservir Félix Houphouët-Boigny dans un futur très proche.

Un projet de réhabilitation des aéroports secondaires, est en cours de réalisation; que peut-il apporter à la stratégie de développement d'Air Côte d'Ivoire ?

Nous débuterons notre réseau intérieur tout début novembre avec un avion très performant et moderne, le Q-400. Cet avion aura 70 places et nous débuterons les vols vers San Pedro, Yamoussoukro, Bouaké et Korhogo. Dès que les aéroports de Man, Odienné, Bouna et Bondoukou seront réhabilités, nous intégrerons ces destinations dans notre réseau. Pour nous, ce réseau sera important pour désenclaver les diverses régions et avec la relance touristique ce réseau est une addition stratégique importante.

Le Président de la République; s'est fixé pour objectif de faire de la Côte d'Ivoire; un pays émergent à l'horizon 2020. Quelle part Air Côte d'Ivoire, peut-elle prendre dans cet ambitieux projet ?

Air Côte d'Ivoire est en voie de construire un vrai Hub à Abidjan, permettant ainsi un nombre de fréquences supérieures par destination que s'il n'y avait pas de Hub. Si Air Côte d'Ivoire offre un vol tous les jours pour pratiquement l'ensemble de son réseau, les entreprises et institutions basées à Abidjan ont tout à y gagner. On n'a jamais vu un pays émergent isolé. Pour cette raison, nous, ensemble avec l'aéroport FHB, nous avons une carte très importante à jouer pour permettre à la Côte d'Ivoire d'atteindre son objectif.

Quelle est votre vision à court et à moyen terme ?

Le développement d'Air Côte d'Ivoire est conditionné par le rythme de développement que le Président donne à la Côte d'Ivoire. Pour faire face, Air Côte d'Ivoire devra avoir une flotte de 8 avions d'ici 12 mois, afin de pouvoir consolider le Hub de FHB et étendre le nombre de destinations régionales à 25 et à 8 sur le réseau intérieur.

Votre mot de fin

Notre ambition est de devenir la compagnie de référence en Afrique de l'Ouest et Centrale. De référence en termes de : Ponctualité, Qualité de service, Sécurité, destinations desservies, vols directs. Pour y arriver, nous y travaillons dur, tous les jours !

Propos recueilli par
Erach N'Goua

Vous êtes plusieurs à choisir de déménager sans l'aide de professionnels. Pour vous éviter les tracas inhérents à cet événement, nous vous proposons des solutions avec du matériel et des conseils de spécialistes.

1. Par où commencer ?

L'idéal est de débiter la préparation de ses cartons un mois et demi avant la date du déménagement. Plus vous serez organisé, plus vous gagnerez du temps le jour J. Commencez par mettre en boîte les choses que vous utilisez le moins : les livres, l'électroménager...

2. Ne pas se perdre dans ses cartons

Difficile de s'y retrouver une fois tout emballé ! Pour ne pas perdre de temps, organisez vous en amont. Une idée toute simple mais extrêmement pratique : le code couleur. Chaque couleur renvoie à une pièce : le bleu pour la salle de bains, le rouge pour la cuisine, le rose pour la chambre de votre fille, ... Le jour du déménagement vous n'aurez ainsi qu'à déposer le carton dans la pièce correspondant à sa couleur. Pour les plus organisés, préférez le scotch blanc au classique scotch marron. Vous pourrez ainsi noter dessus tout ce qui se trouve dans le carton. Lorsque vous fermez ce dernier, disposez un scotch sur toute sa longueur puis renforcez avec deux bandes sur la largeur. Afin de simplifier la chose, c'est sur ces secondes bandes que vous devez écrire. Trop souvent encombré, le dessus du carton n'est effectivement pas toujours visible !

3. Répartir en fonction du poids

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, mieux vaut éviter de mélanger objets lourds et légers dans un même carton. Pour les choses lourdes, le mieux est d'opter pour un carton de petite taille. Rempli, le poids du carton est certes conséquent, mais la prise en main est facilitée par sa forme réduite. Sans oublier que plus votre carton est grand, plus vous le chargez et plus le risque qu'il cède s'accroît...

4. Protéger les objets fragiles

La plus grande appréhension lors d'un déménagement réside très souvent dans la crainte de casser des choses auxquelles nous tenons. Afin d'éviter cela, il est conseillé d'envelopper chacun de vos objets dans du papier à bulle. Une protection supplémentaire peut être assurée grâce à un carton renforcé et des croissillons pour le compartimenter, ces derniers limitant le risque de choc.

5. Petites astuces

Rien de pire que de ne plus s'en sortir au moment du

branchement des câbles tv... Lors de la mise en carton, reprenez là aussi un code couleur. Collez un petit bout d'étiquette bleu sur le câble et sur le branchement correspondant. Renouvelez l'opération jusqu'à ce que tous les câbles se voient attribuer une couleur. Vérifiez que vos bouteilles soient bien fermées et n'hésitez pas à les envelopper. Si du liquide coule cela risque de considérablement fragiliser le carton.

6. Tout installer dans le camion

L'idée est de charger le plus lourd au fond du camion et de passer à des choses de plus en plus légères. Ainsi, vous pouvez glisser le canapé au fond du véhicule. Les meubles, préalablement recouverts de couvertures pour les protéger, viennent le rejoindre. Faites tenir le tout à l'aide d'une sangle afin d'éviter que cela tombe. Au-dessus, vous pouvez disposer les cartons.

Idéalement, les plus lourds seront recouverts des plus légers. Construisez ainsi un mur de cartons en revenant vers l'extérieur du camion. Remettez une sangle que vous installerez en forme de X. Enfin, glissez en haut sommier et matelas (enveloppés sous housse).

Attention ! Evitez les choses lourdes dans les capucines du camion. En cas de brusque freinage cela peut provoquer de gros enfoncements.

Mitzy Outilima

Source : cotemaison.fr



Le fougou de banane

Le fougou est un repas originaire du sud de la Côte d'Ivoire. C'est un repas de réjouissance traditionnelle très prisé par toute la population ivoirienne. Il a une digestion facile contrairement au foutou.

Ingédients pour 5 personnes

- 15 bananes plantains bien mures
- 1kg de viande fumée
- 3 gros brochets fumés
- Du persil
- 3 gros oignons violets
- 4 grosses tomates
- 3 grosses aubergines
- 1/2 gousse d'ail
- Du piment frais (selon votre convenance)
- 5 gros crabes de mer
- 1/2 l d'huile rouge
- Poivre
- 8 grains d'apki
- Du sel
- 2 cubes d'assaisonnement
- 1 sachet de poudre de crevettes séchées



Préparation

- 1- Lavez bien les poissons et déposez-les dans une casserole.
- 2- Ajoutez la viande fumée, un oignon émincé, le persil, le sel, le poivre et la poudre de crevettes séchées.
- 3- Épluchez les bananes, découpez-les en 2 et déposez-les sur les poissons.
- 4- Versez l'huile rouge sur le tout puis ajoutez les tomates, les piments, l'eau pour la cuisson, recouvrez la casserole et faites cuire à grand feu pendant 75 min.
- 5- Retirez la banane et écrasez-la dans un mortier en rajoutant de l'huile rouge et un peu de sel.
- 6- Ecrasez les grains d'apki déjà réchauffés dans une casserole.
- 7- Retirez les oignons, les tomates, les aubergines, les piments, écrasez-les et rajoutez-les à la préparation en même temps que les grains d'apki.
- 8- Ajoutez les crabes et les cubes d'assaisonnement.
- 9- Recouvrez pendant 30 min et servez chaud.

Bon appétit

Mitzy Outilima

Korhogo est une ville située au nord de la Côte d'Ivoire et chef-lieu de la Région du Tchôlôgô, c'est aussi la cinquième métropole de Côte d'Ivoire. Cette ville se situe à 600 km d'Abidjan et à 500 km de Yamoussoukro. Les autochtones sont appelés les sénoufos et dans la langue locale, Korhogo signifie « héritage ». Son climat à la fois chaud et sec, n'enlève rien à la beauté de Korhogo. L'aéroport de Korhogo dispose d'une piste bitumée de 2 100 m et la durée du vol d'Abidjan à Korhogo est de 2h30mn. Des autocars de différentes compagnies assurent le voyage régulier aller-retour de Korhogo vers les autres villes ivoiriennes et vers les villes du Burkina Faso. Les villes voisines sont aussi reliées à Korhogo à l'aide de taxis brousse. Les touristes du monde vien-

ent dans la ville de Korhogo pour admirer ce que les collectionneurs « du nord » appellent « l'art africain ». Cet art désigne en fait des objets usuels ou culturels qui, désacralisés ou inutilisés aujourd'hui, sont exposés ou vendus comme pièces de collections. On trouve des « chaises sénoufos » et des « portes sénoufos » joliment décorées et stylisées et dont l'usage premier est d'abord utilitaire. Les danses traditionnelles, exécutées à chaque cérémonie de la région, sont le « N'Goron », danse sacrée, et le « Boloye », également appelé « danse des hommes panthères » car l'habit du danseur imite fidèlement le pelage de ces félins, et qui est exécuté pour clore les rites initiatiques, particulièrement le Poro.

Chaque village de Korhogo a sa particularité :

- Waraniéné et Katia sont des villages de tisserands ;

- Kapela et Napié sont des villages des fabricants de colliers de perle ;

- Kasombarga et Koni sont des villages de forgerons ;

- Natio est le village destiné à la fabrication du beurre de karité, utilisé pour ses propriétés tant culinaires que cosmétiques ;

- Fakaha est un village célèbre pour ses toiles peintes faites de motifs sénoufos sur une étoffe de coton. Elles sont réputées avoir été la source d'inspiration de Pablo Picasso dans les années 1930, lors de son discret séjour dans la région ;

- À 100 km au sud, Tortya est une ancienne mine de diamant abandonnée par les grandes compagnies il y a une trentaine d'années mais qui fait toujours l'objet d'une exploitation non officielle par les chercheurs de diamants.



Le samedi 31 aout fut un jour heureux pour la famille Kouadio. En effet la petite Eunice Sara Kenania a vu le jour à la maternité de Yopougon. L'enfant et la mère, Danielle Kouadio, se portent comme un charme. Rappelons que Mme Kouadio est agent au service de la documentation.



M Obrou Gabriel, agent au service des relations extérieures, est depuis le 09 aout un père doublement heureux. Son épouse Joséphine a mit au monde des jumeaux. A ce qu'on dit, Tanguy et Pacôme sont les bébés les plus choyés. Les agents de l'ANAC se joignent à l'équipe de rédaction pour leurs souhaiter une vie heureuse.





TOTO FAIT UN TOUR DE MAGIE

Toto et son ami entrent dans une pâtisserie. Son ami vole trois flans et les met dans sa poche, ni vu ni connu. Il dit à Toto :

- T'as vu comment je suis fort ???
Toto répond : « Je vais te montrer qu'il n'y a pas plus fort que moi ».
Il va voir le pâtissier : « Donne-moi un flan ; je vais faire un tour de magie ».

Le pâtissier, intrigué, le lui donne. Toto prend le gâteau et le mange.
- Donne m'en un autre !
Le pâtissier, qui veut savoir où il veut en venir, le lui donne. Toto le prend et le mange.
- Donne m'en encore un !
Le pâtissier s'énervé, hésite, mais le lui donne. Toto mange le troisième flan.
Le pâtissier demande : « Alors, il est où ton tour de magie ? »
Toto répond : « Va voir dans la poche de mon ami ! »

LA REPONSE QU'IL FALLAIT

Un homme, toujours très désagréable avec sa femme, passe un jour chez des amis pour qu'ils l'accompagnent à l'aéroport pour y reconduire sa femme qui part en voyage à Paris. Dans la salle d'attente, devant tout le monde, il lui souhaite un bon voyage et, sur un ton ironique, il lui crie :
«Ma chérie, n'oublie pas de me rapporter une jolie française Ha Ha Ha !!»
Sa femme baisse la tête et embarque très énervée.
Elle passe 15 jours en France.
A son retour, le mari de nouveau demande à ses amis de l'accompagner à l'aéroport pour y recevoir sa femme. La voyant arriver, la première chose

qu'il lui crie à voix forte :
- «Ma chérie, tu m'as ramené ma petite française ?
- «J'ai fais tout mon possible» répond-elle, «Maintenant il ne nous reste plus qu'à prier pour que ce soit une fille qui naisse»

COMMENT SAVOIR SI SON TÉLÉPHONE EST UN CHINTOK?

- LA REPONSE EN 8 POINTS**
- T'as un téléphone chintok si.....
1. L'écran affiche « chargé », après seulement 3 min de charge...
 2. Il y a des noms comme, Nokla, Blackderry, Samvang.
 3. Quand un avion passe, il marque, un appel en absence.
 4. Quand un gros camion klaxonne, il marque, chargeur connecté.
 5. Il a une triple carte sim, deux cartes mémoires et deux batteries.
 6. Quand il est complètement déchargé, il marque, insérer carte sim.
 7. Quand tu publies un statut sur facebook avec, il publie dix de plus.
 8. Si tu passes à coté d'un chinois ou d'une chinoise avec le bluetooth activé, il affiche « nouveau périphérique détecté, entrer le code de couplage svp »

LES TROIS FRÈRES

C'est l'histoire d'un mec qui se rend dans un bar. Il commande 3 tournées de whisky. Le lendemain il revient, et même rituel. Alors le barman au bout de 3 jours lui demande pourquoi il commande directement 3 whisky, et pas un par un. Le type lui répond :
«-J'ai 2 frères, on vit chacun à un bout de la planète, donc pour pas s'oublier, tous les jours à la même heure on boit 3 whisky à la santé des autres, un pour chacun de nous.»

Et le rituel continu comme ça de jour en jour. Puis un jour, il n'en commande que deux! Alors le barman curieux vient aux nouvelles. L'autre lui répond:
«-Ah non, pas du tout. Le docteur m'a demandé d'arrêter de boire.»

UN MENDIANT TRÈS AUDA-CIEUX

Un mendiant se plaint à son donateur en ces termes: «Mon frère, il y a 2 ans, tu me donnais 1000F. L'an dernier c'était 500F, et cette année 300F. Il faut me dire, c'est dû à quoi? Ou bien je t'ai fait quelque chose?». Le monsieur répond: «Béh non, simplement qu'il y a 2 ans, j'étais célibataire. Je me suis marié l'an dernier et cette année, ma femme m'a fait un gros bébé». Le mendiant s'offusque: «Ah bon!? Donc c'est avec mon argent que tu nourris ta famille?»

UN CHAT TRÈS MALIN

Un mari qui hait le chat de sa femme décide de l'emmener en voiture à 20km de là. Il l'abandonne et retourne à la maison, à son arrivée le chat l'attend sur le pas de la porte. Nerveux il reprend le chat et l'emmène à 40 km de la maison à puis l'abandonne de nouveau, à son arrivée à la maison le chat l'attend sur le pas de la porte. Furieux il reprend le chat et fait 10 km par la droite, puis 25 par la gauche, 30 km vers le Nord, et 25 km vers le Sud. Il abandonne le chat et repart. Au bout d'un moment il appelle sa femme avec le portable :
- Chérie, juste une question, le chat est-il là?
- Oui il vient d'arriver pourquoi ?
- Passe-moi ce chat au téléphone, je suis perdu

Katy Quilley

Mots fléchés

Le mot fléché, c'est le jeu idéal pour améliorer son vocabulaire et remuer ses méninges intelligemment !

Le principe des mots fléchés est simple : devinez un mot grâce à la définition indiquée ou aux premières lettres du mot et complétez la grille au fur et à mesure.

A vos stylos !

MONTAGNARD PROPRIÉTÉ DE CE QUI PEUT CHANGER	NOMBRE DE MAINS DÉMENT	SOLEIL DEIFIÉ TENDRE	LANGUE INCONNUE COMMAIRE UNITÉ DE MODEM	EXÉCUTAS GRIMPENT AUX MURS	SOURCE DE NARASQUIN FINIK.
P DE L'OGCI ASSURANCE			PARFUMER UN APÉRID ACQUISITION D'IMAGES TERRESTRES		578 M. À PÉGIN ÉCLAT DE PERLE
SÉLÉNIUM LIAISON		QUI A PERDU SA GRANDEUR POÈMES LYRIQUES			FORE
	VEILLE LANGUE PRODIGE L'APPARITION		SEL DE L'URÉE VENT CHAUD ET SEC		
TRANSFORMATEUR DE COURANT SONGE					SOUS MI
		AUSI NOMMES ANCIENNE VITALITÉ			CEPENDANT ENLEVER LES GAZ
PAS LÀ	SOUHAITA PIERRE QUEL-CONQUE			À RÉGLER IGNORE	
		AMURIE FÉMUR OU TIBIA			HELIUM
DÉBUTS DE CALVICIE FRUIT DE LA MÈRE					CACHOT
			COPIE CONFORME LÉGUMINEUSE	GARANTIE IMMUNO-GLORULINE	
CHEMIN DE HALAGE CAPONE POUR SES MARS		FÉLÉE URUS			MUSEAU POUR UN DALMATIEN
	CANTON DE G. TELL DO DE CLÉ		MILIEU DE SECURITE FAMILIAL DIANE DE GEISCHA		
JOUET D'ENFANT TRÉBUCHÉ				TRANSIT	
		LACEREZ #1311			

Nos partenaires



Ministère des Transports



Pour un espace aérien plus sûr