

# A NEWS



Le magazine de l'aviation civile ivoirienne

SYSTÈME D'ÉVALUATION EN ANGLAIS  
AÉRONAUTIQUE DES PILOTES ET CONTRÔLEURS  
AÉRIENS :  
**L'ANAC ASSOIT SON LEADERSHIP  
DANS LA SOUS-RÉGION**



Sur les traces de...

Les progrès du transport aérien  
mondial

High-Tech

L'avion du futur

Success Story

Fernand Gilles Doukouré

# ANAC

**Autorité Nationale de l'Aviation Civile**



**GARANT DE LA SECURITE ET DE LA SURETE AEROPORTUAIRE**

Réglementation - Contrôle - Surveillance - sûreté aéroportuaire - Autorisation survol / atterrissage  
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](http://www.anac.ci) / email: [anac\\_ci@yahoo.fr](mailto:anac_ci@yahoo.fr) / [info@yahoo.fr](mailto:info@yahoo.fr)

## DIRECTEUR DE PUBLICATION

Sinaly SILUÉ

## COORDINATEUR DE LA RÉDACTION

Katy OUATTARA

## COMITÉ DE RÉDACTION

Michel ATTAMAH  
Katy OUATTARA

## COLLABORATION:

Jean-Baptiste ASSOGBA, Sebastien Thomas de la PINTIERE, Henry EMERY, Adama SANOGO  
Katienni SILUE, Dr. Moïse KONATE

## CORRECTEUR

Michel ATTAMAH

## SIEGE DE LA REDACTION

Port Bouët 07 BP 148 Abidjan 07  
Tél.: (225) 21 58 69 00 / 01 / 43  
Fax : (225) 21 27 63 46  
info@anac.ci - servicecommunication@anac.ci

**TIRAGE** : 1.000 exemplaires

## EDITEUR

UNIFORM IMPRIMERIE (225) 21.36.11.81

|                    |      |
|--------------------|------|
| EDITORIAL          | P 05 |
| L'ACTU             | P 06 |
| INBOX              | P 08 |
| PUBLI-REPORTAGE    | P 10 |
| HIGH-TECH          | P 14 |
| PARLONS EN         | P 16 |
| LE COIN DU MANAGER | P 18 |
| COEUR DE METIER    | P 20 |
| ZOOM SUR           | P 22 |
| SUCCESS STORY      | P 24 |
| DOSSIER            | P 26 |
| SUR LES TRACES DE  | P 28 |
| JE VEUX ETRE       | P 30 |
| SANTE              | P 32 |
| BOITE A IDEES      | P 34 |
| INSOLITE           | P 35 |
| ESPACE CULINAIRE   | P 36 |
| L'ESCALE           | P 37 |
| PAUSE DETENTE      | P 38 |





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

➤ **Autorité compétente en matière de sûreté aéroportuaire**

## **GARANT DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**



## Système d'évaluation en anglais aéronautique des pilotes et contrôleurs aériens : l'ANAC assoit son leadership dans la sous-région

D'année en année, le nombre d'avions dans le ciel ne cesse de croître et il devient de plus en plus important de renforcer le niveau de sécurité aussi bien au sol que dans l'espace aérien ouvert à la circulation aérienne publique. D'après une étude de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) portant sur 28000 rapports d'accidents/incidents, il a été clairement démontré que plus de 70% des problèmes étaient causés par des compétences linguistiques insuffisantes des pilotes et des contrôleurs aériens. Parmi les accidents ayant contribué à la réflexion, on retiendra celui du 27 Mars 1977, la tragique collision par mauvaise visibilité de deux Boeings 747 sur la piste de Tenerife (Iles Canaries), accident dû à une compréhension approximative de l'anglais entre les pilotes et la tour de contrôle qui a fait 583 victimes.

Pour résoudre ces insuffisances, l'Assemblée de l'OACI a pris en 1998 des mesures appropriées, à travers la Résolution A32-16, ainsi libellée : « Considérant que pour empêcher que de tels accidents ne se reproduisent, il est essentiel que l'OACI élabore des moyens pour que tous les Etats contractants

prennent des mesures afin de faire en sorte que le personnel du contrôle de la circulation aérienne et les équipages techniques participant aux opérations aériennes dans les espaces aériens où il est nécessaire d'employer la langue anglaise, soient aptes à établir et à comprendre les communications radiotéléphoniques en anglais ». D'autres résolutions de l'OACI ont été prises pour développer davantage la question, notamment les Résolutions A36-11 et A 37-10. Ainsi, suite aux travaux de la Commission de la Navigation Aérienne de l'Organisation sur la question, l'OACI a demandé, depuis le 5 mars 2008, à ce que tous les pilotes effectuant des vols internationaux, quelles que soient leurs licences, ainsi que tous les contrôleurs de trafic aérien gérant des trafics internationaux justifient d'un niveau minimum en anglais, à savoir le niveau 4, de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques de l'OACI.

La date du 5 mars 2008 était la date initiale de mise en application des dispositions concernant les compétences linguistiques. Cependant l'OACI avait prévu une période de transition s'achevant le 5 mars 2011 pour que les Etats qui n'étaient pas en conformité fassent connaître leur plan de mise en œuvre en matière

de compétence linguistique des pilotes et contrôleurs aériens et se mettre ainsi aux normes internationales.

Où en est la Côte d'Ivoire par rapport à ces nouvelles règles de l'OACI ? Qu'est ce qui a été fait ? Que reste-t-il à réaliser ?

Eu égard à l'importance de la question, notre magazine a décidé de lui consacrer un dossier spécial et de faire le point sur le système d'évaluation de la compétence linguistique en anglais aéronautique mis en place par l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile en Côte d'Ivoire, conformément aux exigences internationales. Outre ce dossier, le cinquième numéro de Anews vous fait revivre les grands moments des activités du deuxième trimestre 2014 de l'Aviation Civile ivoirienne qui bouge à l'image de l'ensemble de notre pays.

Bonne lecture à toutes et à tous !

## SIGNATURE D'UNE CONVENTION DE PARTENARIAT ENTRE L'ANAC et la SGBCI



L'ANAC dans le cadre de sa politique d'amélioration des conditions de travail des agents, a conclu un protocole d'accord avec une banque. De longues négociations ont débouché sur une signature le 06 Mai 2014 avec la société générale des banques en Côte d'Ivoire (SGBCI). Cette signature s'est effectuée en présence du Directeur Général et son équipe ainsi qu'une importante délégation de la SGBCI avec à la tête son Directeur Commercial ainsi que plusieurs Directeurs d'Agence. La convention permet aux agents domiciliés dans cette banque de bénéficier de taux préférentiels sur divers produits (crédit à la consommation, crédit immobilier, etc.) D'autres structures bancaires sont dans les rangs pour proposer des conventions à l'ANAC.

## JOURNEE INTERNATIONALE DE LA SECRETAIRE



A l'instar de toutes les organisations, l'ANAC a célébré la journée internationale de la secrétaire le 14 Avril 2014. A cette occasion, le Directeur Général, représenté par M. TIDORI, conseiller technique a adressé un message de félicitation et d'encouragement aux secrétaires de l'ANAC au cours d'une sympathique cérémonie. Les secrétaires, avec à leur tête la présidente Mme Brigitte SANGBEU ont offert un déjeuner à Monsieur le Directeur et à ses collaborateurs.

*Vive les secrétaires de l'ANAC !*

## Mission APEX-ACI à Abidjan



Du 12 au 16 Mai 2014, la Côte d'Ivoire a accueilli une importante mission de l'Association Internationale des Aéroports (ACI). Composée de huit (8) experts de haut niveau venus des quatre coins du monde, cette mission a permis de faire le point sur la démarche entreprise par la Côte d'Ivoire dans le cadre de la Certification TSA de l'Aéroport FHB d'Abidjan. Un rapport final de la mission sera adressé à la Côte d'Ivoire dans les prochaines semaines en vue de corriger les insuffisances relevées. Le DG de l'ANAC, très satisfait des travaux de la mission APEX-ACI, a appelé ses collaborateurs, le gestionnaire de l'aéroport (AERIA) ainsi que tous les opérateurs aéroportuaires à plus d'engagement dans ce dossier, car la sécurité et la sûreté de l'aviation civile sont l'affaire de tous.

## JOURNEE MONDIALE DE LA FEMME

A l'occasion de la célébration de la journée mondiale de la femme le 08 Mars, le Directeur Général a adressé un message

aux femmes de l'ANAC. La présidente de l'Association des Femmes de l'ANAC (AFAC), Mme DJEBO Lydie a profité pour faire part de quelques doléances au Directeur Général

*Vive les femmes de l'ANAC!*

## Des problèmes pour l'Airbus A380 et le Boeing 787-9

Airbus a confirmé l'existence d'un problème de portes sur les A380 qui entrainera leur remplacement, tandis que Boeing a demandé à la FAA d'expédier la certification du 787-9 Dreamliner malgré deux problèmes « critiques » – dans les deux cas sans conséquence sur la sécurité des vols.

Révéle le 10 juin 2014 en exclusivité par La Tribune qui cite des sources industrielles concordantes, le problème d'Airbus concerne certaines portes du superjumbo : elles « vibrent et font du bruit », explique un proche du dossier au quotidien, ce qui est « ennuyeux car il faut immobiliser les avions, même si ça ne pose pas de problème de sécurité ». La compagnie aérienne Singapore Airlines a rencontré deux problèmes de ce type depuis le début de l'année conduisant à des déroutements, et le plus gros client du superjumbo Emirates Airlines aurait déjà exigé le remplacement des portes fautives. Dix portes fabriquées par Airbus Helicopters (sur le pont principal) et sept par Latécoère (pont supérieur et cargo à l'arrière) sont en cause, et certaines pourraient devoir être changées – 37 auraient été identifiées à ce jour sur les A380 les plus anciens. Le journal cite un ingénieur selon qui il s'agit simplement d'un problème de joints, mais aussi une autre source parlant de criques prématurées. Airbus a confirmé à La Tribune avoir émis deux bulletins sur le sujet depuis le début de l'année. L'avionneur affirme que ses équipes de Hambourg ont déjà trouvé une solution au problème, qui sera mis en place « dans quelques mois » – et ne nécessiterait pas de nouvelle certification, contrairement à celle

concernant les microfissures décelées à l'intérieur des ailes de l'A380.

Pas de problème rencontré en service commercial pour le Boeing 787-9 Dreamliner, mais une demande d'exemption présentée à la FAA afin de ne pas remettre en cause l'entrée en service de son dernier modèle, prévue ce mois de juin chez la compagnie de lancement Air New Zealand. Selon Flightglobal, deux équipements « critiques » ne remplissent pas les conditions de certification, mais le constructeur américain a demandé au régulateur d'approuver des exemptions puisqu'ils ne présentent pas de risque pour les passagers. Tout d'abord, la turbine RAM (RAT) aurait un problème de fiabilité découvert lors d'un vol hors certification, un condensateur étant tombé en panne : il devra faire l'objet d'un nouveau design, son introduction dans les chaînes d'assemblage étant prévue en février 2015. Boeing affirme que les chances de voir la RAT tomber en panne en même temps que les deux réacteurs (elle fournit dans ce cas du courant pour permettre à l'avion de manœuvrer) sont « extrêmement improbables », et que peu d'appareils seront de toute façon livrés d'ici février. L'autre problème concerne un bouton de réglage du sélecteur d'altitude trop sensible (il tournerait de lui-même à la pression). Un panneau de contrôle modifié sera prêt en mai prochain, Boeing estimant que d'ici là les pilotes seront en mesure de corriger une possible erreur avant de sortir des limites d'altitude indiquées par le contrôle aérien. Dans ces deux cas, Boeing affirme que « l'intérêt public sera mieux servi » par une mise en service dans les temps du 787-9, en particulier par les économies de carburant permises par le dernier-né de la famille Dreamliner et par « l'impact positif d'une entrée en service dans les temps », plutôt que par le report de sa certification. L'avionneur souligne avoir identifié et apporté des solutions aux deux problèmes,

qui ne mettent pas en cause la sécurité des vols. La FAA n'avait pas répondu la nuit dernière à la demande de commentaires de Flightglobal. (Air Journal)

### **Coupe du monde au Brésil : grèves aux aéroports avant le coup d'envoi**

Alors que le coup d'envoi de la Coupe du Monde s'annonce, le personnel au sol dans les aéroports de Rio de Janeiro est entré en grève. Selon le syndicat Simarj, 1/5 des employés ne travaillera pas pendant 24 heures. Les grévistes demandent une augmentation de salaire d'au moins 5,6 pour cent. Un tribunal du travail a exigé des syndicats qu'au moins 80 pour cent du personnel poursuivent leur service habituel. Sinon, une grosse pénalité leur serait infligée. Les aéroports affectés : Galeão International, à travers lequel une grande partie du trafic se déroulera lors de la Coupe du monde, ainsi que l'aéroport Dumon Santos qui est censé assurer les vols intérieurs, y compris vers São Paulo. (ia)

### **South African veut établir un hub au Ghana**

South African Airways souhaite rivaliser avec les ambitions de ses grandes rivales en Afrique que sont Kenya Airways et Ethiopian Airlines, en développant un nouveau hub au Ghana. Ce n'est pas vers le Sénégal que se tourne South African Airways (SAA), l'une des compagnies major d'Afrique, mais vers le Ghana, avec un hub envisagé à Accra, la capitale. Elle prévoit dans cette optique une prise de participation dans Asky Airlines compagnie établie au Togo, et qu'elle souhaiterait relocaliser à Accra. Mais la tâche s'annonce loin d'être évidente sachant qu'elle devra négocier avec sa rivale Ethiopian Airlines qui possède depuis 2008 40% du capital d'Asky. SAA avait un temps examiné les possibilités de s'établir au Sénégal, via une prise de participation

dans Sénégal Airlines, en difficultés financières, mais la route n'a pas été jugée assez rentable, lui préférant donc désormais l'axe Johannesburg-Accra. Les deux grandes rivales de SAA ne se cachent pas de leurs ambitions sur le continent noir, alors que l'Association internationale du transport aérien (IATA) a prévu une année bénéficiaire en 2014 pour les compagnies africaines, la première fois depuis 2010. Ethiopian développe ainsi son programme Vision 2025 qui portera sa flotte à terme à 120 avions pour 90 destinations et 18 millions de passagers transportés. De son côté, Kenya Airways vient de lancer cette semaine le premier de ses 9 Dreamliner commandés sur l'axe Nairobi-Paris ainsi que son premier vol entre Nairobi et Abuja au Nigeria, sa 63ième destination. (Air Journal, photo: South African)

### **L'UFAC FETE LES MERES A LA MATERNITE DE L'HOPITAL GENERAL DE PORT BOUET**



L'Union des Femmes de l'Aviation Civile (UFAC) a honoré les mamans lors de la traditionnelle célébration de la fête des mères le 25 Mai 2014. En effet, l'UFAC a fait d'importants dons aux mamans qui ont donné naissance les 25 et 26 Mai 2014 à l'hôpital général de Port Bouet. Ce geste d'une grande portée sociale a été salué par les heureuses mamans et par les autorités hospitalières dudit hôpital. Bonne fête à toutes les mamans et que Dieu les bénisse abondamment !

Michel ATTAMAH  
Katy OUATTARA

**INBOX**



## **Rencontre avec Mlle DJEBO ADJO LYDIE**

**Agent du Bureau Survol et Atterrissage (BSA)  
Présidente de l'Association des Femmes de  
l'Aviation Civile (AFAC)**



## **Pouvez vous vous présenter ?**

Je suis DJEBO ADJO LYDIE, agent du bureau survol et atterrissage et aussi la Présidente de l'Association des femmes de l'Aviation Civile (AFAC).

## **Parlez nous de l'AFAC**

L'AFAC a été créée en 1998, la première présidente fut Mme Savané Matogoman. Le but de l'association est d'unir les femmes de l'ANAC. L'AFAC est une grande famille au sein de laquelle nous mettons un point d'honneur à venir en aide à chacune des 46 membres dans le cadre des événements heureux comme malheureux.

## **quelles sont vos réalisations depuis votre prise de fonction ?**

L'année dernière l'AFAC a offert un déjeuner à l'occasion de la fête des mères. L'AFAC a offert des présents aux femmes qui ont accouché et également à celles qui se sont mariées légalement.

## **Quels sont vos projets à court terme ?**

Nous n'avons que deux projets à court terme. Nous souhaitons organiser une visite pour nos enfants sur la plateforme aéroportuaire et organiser une

kermesse à l'occasion de la fête des Mères pour honorer les mamans que nous sommes . Nous savons que nous pouvons compter sur la Direction Générale qui est toujours prompte à nous épauler. Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour remercier, au nom de toutes les femmes, le Directeur Général pour son aide et son assistance.

## **Il se dit que les rassemblements de femmes sont des endroits de querelle, quel est le climat au sein de l'AFAC ?**

Oh nous avons eu beaucoup de chance, les femmes de l'AFAC sont unies et solidaires. Comme je l'ai dit précédemment, le but de l'association est d'aider les femmes et chacune l'a bien compris. Nous évitons les conflits internes et nous travaillons au bien de l'association.

## **Qu'est ce qui vous différencie des autres associations ?**

Je n'aurai pas la prétention de dire que notre association est meilleure que les autres. Nous faisons en sorte d'atteindre nos objectifs et de satisfaire nos adhérentes.

## **Quel message souhaitez-vous adresser aux femmes de votre association ?**

Que tout au long de cette année 2014 le Tout puissant leur accorde tout ce qui concourt au bonheur et au bien être dans leur famille respective.

## **Votre mot de fin**

Je tiens à remercier particulièrement la rédaction de A NEWS pour cette interview et j'invite toutes les femmes à s'impliquer davantage dans la vie de notre association.

**Propos recueillis par**  
Katy OUATTARA



# ACCORDS ANAC / BEA

Un protocole de coopération entre le Bureau d'Enquêtes Accidents d'Aviation (BEA) et l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) a été signé le 14 mars 2014 dans les locaux de la Direction Générale de l'ANAC. Ce protocole fixe les dispositions en matière de coordination, d'assistance et de partage d'informations entre le BEA et l'ANAC. Le BEA est piloté par Mme Anne-Marie Ekra. Ce bureau conduit des enquêtes techniques de manière neutre et indépendante, réalise des études, émet des recommandations de sécurité et produit des bilans qui lui permettent d'apporter une contribution au PSE.



Une vue des participants



De la gauche vers la droite  
M. GNANSSOU (Conseiller Technique), M. DOUMBIA (DAAF),  
M. COULIBALY (DAJR) et M. KOFFI BI (DCSC)



Mme Anne Marie EKRA (Chef du BEA) et M. Sinaly SILUÉ (D.G ANAC)



# AUDIT ICVM

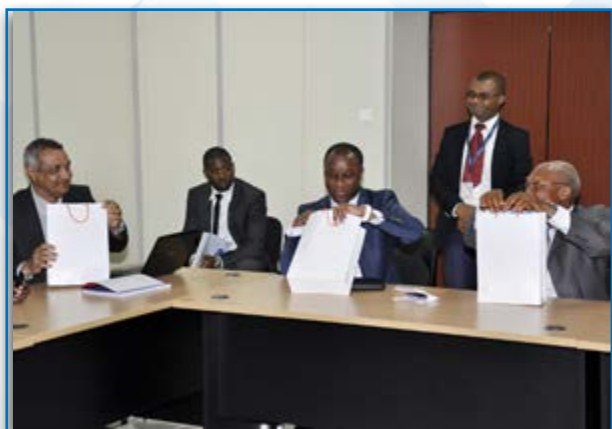
Dans le cadre de la surveillance continue du programme universel d'Audits de supervision de la sécurité (USOAP), l'ANAC a accueilli du 18 au 24 mars 2014 la mission de validation coordonnée de l'OACI (ICVM). Cette mission a permis de faire l'analyse du Plan d'Actions Correctrices actualisé soumis à l'OACI et de vérifier les progrès réalisés par notre aviation. L'ouverture et la clôture de cet audit se sont faites en présence des responsables des structures exerçant sur la plateforme aéroportuaire, la délégation de l'OACI et le Comité de Direction de l'ANAC. L'équipe de l'OACI qui était composée de M. Jean-Claude WAFO (Chef d'équipe), M. David LABROSSE et M. René TAVAREZ a passé en revue les domaines LEG, ORG, AIR, AIG, ANS et AGA. Le Directeur Général de l'ANAC s'est félicité des échanges très fructueux qui ont eu lieu lors de cet audit et s'est dit confiant pour l'avenir du système de sécurité de l'Aviation Civile de notre pays.



Le D.G de l'ANAC avec M. Jean-Claude WAFO, chef d'équipe de l'OACI (au centre) et M. René TAVAREZ



Une vue de participants



Les trois membres de l'équipe de l'OACI apprécient les dons offerts par l'ANAC



L'équipe de l'OACI en compagnie du D.G de l'ANAC

# L'ANAC CÉLÈBRE SES MÈRES

A l'instar de la célébration des mamans par les structures dans le monde. Les mères de l'ANAC n'ont pas été oubliées par leur administration. En effet, c'est le 23 Mai 2014 que l'ANAC a décidé d'honorer les 46 mamans de l'AFAC qui travaillent d'arrache-pied pour la bonne marche de la société. Cette cérémonie s'est déroulée au nouveau siège de l'ANAC en présence du Directeur Général, des Directeurs, Sous Directeurs et Chefs de Service de l'ANAC. La cérémonie a débuté par une allocution de la présidente de l'AFAC qui, après avoir remercié la direction générale a présenté des doléances au nom de toutes les femmes. En réponse, le Directeur Général a exprimé sa gratitude aux mamans et a promis accorder une suite favorable aux doléances selon les possibilités de l'ANAC. A cette joyeuse occasion les mamans ont reçu des mains des patrons des pagnes en guise de cadeau. C'est dans une ambiance festive qu'a pris fin cette cérémonie qui a vu la participation des représentantes de la SODEXAM et de la Régie d'Escale d'Abidjan. Bonne fête à toutes les mamans de l'ANAC et du monde entier!



Le D.G a communiqué avec les mamans de l'ANAC



La Présidente de l'AFAC lors de son l'allocution



M. KOFFI BI (DCSC) remettant un cadeau à maman Coulibaly Maïmouna



Des mamans comblées

# LANCEMENT DES TRAVAUX DE LA NOUVELLE AEROGARE FRET DE L'AEROPORT D'ABIDJAN

Son Excellence Monsieur le Premier Ministre, Ministre de l'Economie des Finances et du Budget, M Daniel Kaban DUNCAN a procédé au lancement des travaux d'aménagement et d'extension de l'aérogare de fret de l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny. Ce projet qui durera 17 mois s'élève à 21 milliards FCFA. Il est cofinancé par la Banque Islamique de Développement (BID) à hauteur de 15 milliards FCFA, l'Etat de Côte d'Ivoire à hauteur de 3 milliards FCFA et le Fonds de l'OPEP qui contribue à hauteur de 3 milliards FCFA. L'aménagement et l'extension de l'aérogare de fret visent la restructuration du centre de fret, la réhabilitation et l'extension de l'aérogare de fret, la construction d'un bâtiment d'accueil de quatre niveaux, etc. Pour le Chef du Gouvernement, le lancement des travaux témoigne de l'intérêt constant que l'Etat attache à ce grand secteur d'activité dans sa quête de faire de l'aéroport international Félix HOUPHOUET-BOIGNY, une plateforme performante, une plaque tournante, un véritable hub en Afrique sub-saharienne. A cet effet, il a soutenu que la réalisation d'infrastructures aéroportuaires de qualité en était une condition sine qua non. Ceci, pour assurer, dans d'excellentes conditions, le développement des relations d'affaires avec le monde entier, tant pour les passagers que pour la poste et le fret.



Le Premier Ministre et le Ministre des Transports accueillis par le DG de l'ANAC



Le Premier Ministre saluant les agents du FRET



Le Premier Ministre devant la maquette de la nouvelle aérogare FRET



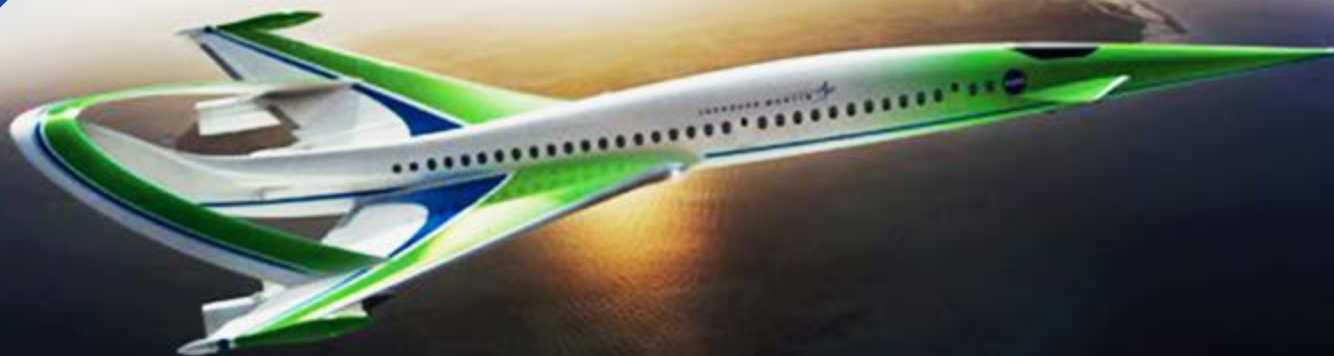
Le Premier Ministre donne le premier coup de pioche des travaux de la nouvelle aérogare FRET



Photo de famille des autorités avec les agents du FRET



HIGH-TECH

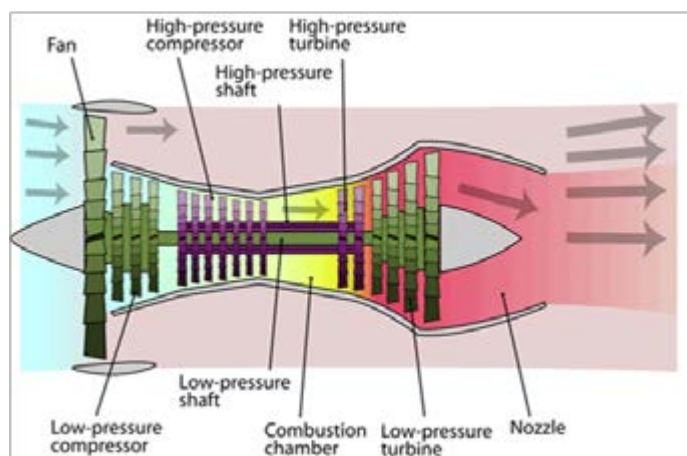


## L'AVION DU FUTUR

La NASA a commandité plusieurs avionneurs afin de concevoir l'avion du futur, c'est-à-dire un avion plus propre, moins bruyant et surtout qui consomme moins.

LOCKHEED MARTIN a répondu à cette demande avec un prototype, le BOX WING JET, qui garde la forme habituelle des avions de ligne classiques mais y ajoute une voilure bouclée. Celle-ci devrait augmenter la sustentation de 16% et apparaît comme un des principes d'architecture qui devrait devenir la norme dans les prochaines générations d'avions. Cette modification du fuselage permet de garder la forme générale de l'avion, assurant une continuité avec l'infrastructure aéroportuaire existante. L'autre particularité du prototype est l'utilisation de moteur turbo-réacteur "ultra-high-bypass" avec une augmentation de 40% de la taille des pales optimisant à la fois le rendement et la puissance des moteurs. La technologie "ultra-high-bypass" n'est pas récente mais n'a pas eu de succès dans les années 80, peut être parce que les avantages qu'elle procure ne se sont pas révélés significatifs à cette époque. L'efficacité de ce type de propulsion augmente de 22% la performance globale de l'avion.

### SCHÉMA DE FONCTIONNEMENT D'UN TURBORÉACTEUR "ULTRAHIGH-BYPASS"



La mise en commun de la modification du fuselage et du remplacement par ce type de moteur permet un gain de performance de 50%. La forme des ailes permet en outre de réduire la pente de descente (pente plus raide) lors de l'atterrissage avec moins d'utilisation de carburant et un passage donc plus court à basse altitude sur les zones d'agglomération. De son côté, BOEING propose le SUGAR VOLT un avion hybride, kérosène / électricité, dont les ailes plus fines et plus longues, à la manière des planeurs, permettent plus de portance et moins de traînée. Le système hybride a pour objectif de réduire la consommation d'énergie de 55%. L'avion a également été conçu de manière à ce que ses ailes, très longues, puissent se replier lorsque l'avion est au sol.



## Le premier Airbus A320neo prend forme à Toulouse

L'avionneur Airbus a débuté l'assemblage final du premier A320neo, la version re-motorisée de son moyen-courrier, sur son site de Toulouse (France).

Les tronçons avant proviennent de l'usine du groupe à Saint-Nazaire (Loire-Atlantique), les parties arrières de celle d'Hambourg (Allemagne). Avec le moteur Leap X et les nouveaux winglets, Airbus promet aux clients du «Neo» des économies de carburant de 15 % et une réduction annuelle de 3 600 tonnes de CO2 par avion. Le premier vol de l'A320neo est prévu pour le quatrième trimestre 2014, la première livraison fin 2015. Le monocouloir a déjà enregistré 2 600 commandes depuis son lancement en 2010.

## Le siège d'avion le plus léger au monde

*Le siège d'avion en titane d'Expliseat, le plus léger du monde, a été distingué dans le cadre des concours d'innovation du salon dédié aux composites JEC, qui s'est tenu à Paris.*



L'entreprise française Expliseat a été récompensée au JEC, dans la catégorie «Aircraft interiors», pour son innovation dans les matériaux composites avec le Titanium Seat, un siège d'avion de ligne aux performances inégalées. Le jury l'a sélectionné pour son intérêt technique, son potentiel de pénétration du marché, ses partenariats industriels, et son impact financier pour les exploitants. C'est le premier siège d'avion de ligne réalisé en matériaux composites. Avec son poids de seulement 4 kg, il est aussi le plus léger du monde. Une performance qui représente des économies en carburant atteignant 400 000 dollars par avion et par an. Egalement plus fin, le Titanium Seat offre de plus un gain d'espace de 5 cm pour le passager. Son ergonomie spécialement étudiée permet de réduire les chocs intervertébraux pour les voyageurs pendant le vol. Enfin, il facilite la maintenance ( il ne comprend que de 30 pièces contre une moyenne de 300 pour les sièges standards) et sa durée de vie est estimée à 10 ans d'utilisation régulière.

Katy OUATTARA  
(Source Web)



## UN ALCOOTEST DANS L'AVION ?

### ***L'addiction des pilotes à l'alcool est un vrai défi pour les compagnies aériennes***

Le commandant de bord du vol Delta Airlines qui devait décoller d'Amsterdam en avril dernier pour rallier New York a été prié de débarquer de son avion alors qu'il se préparait à mettre en route les moteurs. La police, sur dénonciation, a procédé à un contrôle d'alcoolémie qui s'est révélé positif. Le pilote américain de 52 ans a été condamné à 700 euros d'amende et a été prié de rentrer aux États-Unis comme passager. Le vol a été annulé. Il est vraisemblable que l'aviation civile américaine et sa compagnie prendront des sanctions qui peuvent aller jusqu'à la suspension définitive de la licence de pilote de ligne. Si les chiffres ne sont pas là pour confirmer des faits plutôt gênants, l'alcool aux commandes semble être une tendance chez les Anglo-Saxons. Récemment, sur un Londres-Chicago, un pilote complètement ivre a quitté le poste de pilotage pour le poste de police.

Toujours au départ de Londres, en mai 2009, un pilote d'American Airlines est débarqué pour les mêmes raisons. En novembre 2008, sur un vol United Airlines à destination de San Francisco, c'est un navigant qui avait abusé du whisky. En France, on se souvient de l'équipage de conduite d'un Boeing 747 en escale à La Réunion qui s'était attardé sur les ti-punchs. Ils avaient été dénoncés par des hôteses, intriguées par leur comportement avant le vol en navette.

### ***Pas d'alcool huit heures avant le vol***

Si les coupes de champagne circulaient régulièrement dans les cockpits des années cinquante, l'alcool a été proscrit progressivement par les compagnies aériennes. Aucune réglementation nationale n'a défini un seuil ni une méthode de contrôle, mais la réglementation européenne limite le taux d'alcoolémie à 0,2 gramme par litre (pour prendre en compte la fermentation de jus de fruits



comme celui de tomates), et il est interdit d'absorber des boissons alcoolisées huit heures avant le vol. Les États européens doivent s'assurer que les compagnies aériennes appliquent cette réglementation. Elles ont donc la charge des contrôles sur leur personnel navigant. En France, il n'y en a pas. On ne veut pas créer de conflit avec les pilotes de ligne. Ceux-ci risqueraient d'exiger que les conducteurs de train, les ingénieurs dans les centrales nucléaires, les chirurgiens dans les blocs opératoires, etc. soient contrôlés. Les dirigeants de compagnies aériennes françaises répugnent à s'exprimer sur ce sujet. Le rapport parlementaire sur la sécurité du transport aérien publié après le crash de Charm el-Cheikh s'y intéresse, mais la langue de bois des intervenants n'éclaire en rien. C'est à l'occasion de colloques que les médecins aéronautiques abordent le sujet avec les cadres des compagnies aériennes. On découvre alors que, côté français, le risque est autre. «Je ne crains plus le verre de rouge, nous explique un directeur des opérations aériennes, mais les joints fumés en escale, surtout par les jeunes pilotes.» Ceux-ci se laissent parfois entraîner avec les hôtesses et les stewards de l'équipage à fréquenter certaines adresses exotiques où tous types de drogues sont accessibles. Les conséquences sur les facultés mentales sont incompatibles avec le pilotage d'un avion.

### ***Pas de suivi systématique pour les pilotes***

Le barrage existe bien à l'entrée dans la profession. Pas question de devenir pilote de ligne si vous êtes drogué ou dépendant d'une quelconque addiction. La visite médicale d'admission à la profession est très stricte. Le dépistage effectué par analyse d'urine écarte des jeunes qui avaient tout misé sur cette profession, mais n'avaient pas hésité à fumer un joint quelques semaines avant l'examen. Une contre-expertise effectuée par un psychiatre peut toutefois permettre d'obtenir l'aptitude s'il n'y a pas dépendance. La recherche des addictions est devenue une priorité des services médicaux aéronautiques. Les pilotes de ligne passent ensuite une visite médicale annuelle pendant toute leur carrière, au cours de laquelle ce test n'est pas renouvelé, sauf si le médecin

expert aéronautique a un doute, par exemple à la suite d'un bilan biologique (gamma GT) ou de signes cliniques. «Ce système de suivi avec une visite médicale annuelle nous convient parfaitement, explique Erik Derivry, porte-parole du SNPL Alpha, principal syndicat de pilotes français. Nous ne voulons pas de contrôle aléatoire.» Celui-ci reste toutefois possible dans les escales hors Europe, américaines, par exemple, où des tests de salive sont pratiqués

Justin KOUAME  
(Source Web)



# SOYEZ PLUS PRODUCTIF

La productivité doit être le maître mot de l'entrepreneur. Confronté à la procrastination et aux distractions, l'entrepreneur a parfois du mal à être productif. Pourtant il se doit de l'être en toutes circonstances surtout au bureau. Être productif est avant tout une question d'organisation et de discipline. L'environnement de travail varie en fonction de l'entrepreneur ou de la culture de l'entreprise. Cet environnement peut être propice à la productivité ou alors animé par diverses distractions. L'objectif de tout entrepreneur est de faire avancer son projet, pour cela il se doit d'être productif dans n'importe quel contexte. Voici ci-dessous les dix conseils pour devenir le champion de la productivité au bureau.

## ÉTABLISSEZ DES ROUTINES

Établir des routines pour les tâches régulières vous rend plus efficaces et productifs. Notre cerveau apprécie la routine et adaptera votre corps pour qu'il soit productif. Plus vos journées sont productives plus vous le serez. La productivité n'est pas une question de chance mais de dévotion. Il faut environ trente jours pour établir une nouvelle habitude qui perdura dans le temps. Par exemple, vous pouvez prendre un café, vérifiez votre e-mail et messages vocaux, puis commencer à travailler.

## PRENEZ DES PAUSES

Les tâches complexes, comme l'écriture ou l'élaboration de stratégies, peuvent prendre beaucoup d'effort mental, et votre cerveau ne peut pas se concentrer au-delà d'une certaine limite. Cela signifie qu'il est important de prendre des pauses et laissez reposer votre cerveau. Faites une promenade ou socialisez-vous un peu. Vous pouvez également vous allonger 15 minutes après votre pause déjeuner. Puis, quand vous revenez, vous êtes de nouveau prêt à travailler.

## PAS DE MULTITÂCHE

Lorsque vous exécutez plusieurs tâches à la fois vous n'êtes pas réellement en mesure de vous concentrer sur vos tâches et vous perdez en efficacité et en concentration à chaque fois que vous basculez d'un thème à l'autre. Rien ne capte toute votre attention et vous êtes plus susceptibles d'oublier des choses. Au lieu de cela, il est préférable de se concentrer sur un seul élément à la fois.

## SOYEZ ORDONNÉ

S'il y a quelque chose qui n'est pas utile sur votre bureau alors il vous ralentira. Organisez tous vos fichiers afin que vous ne perdiez pas de temps à chercher des documents. Faites de même pour votre boîte e-mail. Débarrassez-vous des fichiers et des dossiers en excès. En règle générale, si vous l'utilisez une fois par jour ou plus, il peut rester sinon direction la corbeille. Rangez votre bureau et mettez de l'ordre dans vos fichiers car cela peut être remarqué par un client et être traduit par une incapacité à être organisé. De plus, vous aurez un état d'esprit propice au travail si vous vous installez devant un bureau quasiment vide et propre chaque matin.

## COMPRENEZ VOTRE CORPS

Il est important de connaître son corps ou plutôt « les horaires » de son corps car il faudra organiser sa journée par rapport à ce dernier. Et s'attaquer à des tâches complexes lorsque votre énergie est à son plus haut niveau. Pour beaucoup, cela peut signifier que la tâche la plus importante doit être réalisée dès la première heure. Établissez un rituel matinal qui ne dépasse pas une heure et demi afin d'être le plus productif possible et surtout être prêt à entamer une nouvelle journée. N'oubliez pas que chacun est différent, alors accomplissez vos tâches en fonction des heures de travail qui vous conviennent le mieux. Le directeur général d'Apple Tim Cook est connu pour envoyer ses e-mails à 4h30 et faire du sport à 5H00 tous les matins.

## PRIORISEZ VOS TÂCHES

Vos différentes tâches doivent être hiérarchisées sinon il y a un fort risque que le chaos s'installe dans votre esprit et dans votre entreprise. Vous devez donc organiser votre journée ou votre semaine quand votre cerveau est le plus frais. Ensuite, une fois que votre liste est organisée, attribuez à chaque tâche leur durée et le meilleur moment de la journée ou de la semaine pour les compléter. Investissez dans un carnet ou un agenda et écrivez vos objectifs de la journée, du mois ou de l'année et hiérarchisez-les.

## REGROUPEZ LES TÂCHES SIMILAIRES

Le cerveau apprend et exécute des tâches complexes en regroupant des éléments semblables. Il est suggéré de planifier et regrouper les tâches similaires afin d'être plus productif au bureau. Par exemple, vous pouvez faire tous vos appels l'un après l'autre ou envoyer vos e-mails en même temps.

## CRÉEZ UNE LISTE DE CINQ MINUTES

Lorsque vous n'avez pas l'énergie nécessaire pour commencer une tâche importante ou que vous manquez d'énergie alors exécutez votre liste de cinq minutes. C'est une liste de tâches simples à réaliser que vous pouvez faire en moins de cinq minutes. C'est peut-être une recherche sur Internet, imprimer et trier des documents, ou la recherche d'inspiration. Peu importe ce que cela signifie pour vous, la liste de cinq minutes peut vous aider à être productif, même pendant les moments où votre concentration est à son plus bas niveau.

## RESSOURCEZ VOTRE CERVEAU QUOTIDIENNEMENT

Il faut vider son esprit de toutes les idées et pensées qui parasitent votre productivité en faisant un vidage de cerveau. Vous pouvez par exemple vider votre tête en écrivant toutes les pensées, les idées et les projets qui apparaissent. Il y a d'autres méthodes telles que la méditation.

## IDENTIFIEZ LES PERTES DE TEMPS

Déterminez exactement ce qui vous fait perdre du temps tout au long de votre journée et demandez-vous pourquoi vous les faites. Par exemple, si vous surfez sur le Web, demandez-vous pourquoi vous le faites. Est-ce parce que vous vous ennuyez ? Ou vous essayez de trouver de nouvelles idées ? Une fois que vous avez compris pourquoi vous faites ces habitudes improductives, vous pouvez commencer à freiner ces habitudes et devenir une personne plus productive. Si la tentation est trop grande il existe certaines applications pour votre navigateur web qui bloqueront l'accès à certains sites internet tel que « let me study », « block site » ou bien « personal blocklist ».



**Autorité Nationale de l'Aviation Civile**

**GARANT DE LA SECURITE ET DE LA SURETE AEROPORTUAIRE**

**LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE  
L'AFFAIRE DE TOUS**



07BP 148 ABIDJAN 07 / TEL : 21 58 69 00/01 FAX 21 27 63 46  
site web: [www.anac.ci](http://www.anac.ci) / email: [anac\\_ci@yahoo.fr](mailto:anac_ci@yahoo.fr) / [info@yahoo.fr](mailto:info@yahoo.fr)

**COEUR  
DE METIER**



**Mme N'CHO APO SOLANGE ÉPOUSE ACHI**

**DU MÉTIER D'HÔTESSE DE L'AIR  
À CELUI DE COMPTABLE**

### **Pouvez-vous vous présenter à nos lecteurs ?**

Je suis N'CHO APO SO-LANGE épouse ACHI chef de Service Trésorerie, mariée et mère de trois (3) filles qui me donnent beaucoup de satisfaction. Je suis comptable de formation.

### **Pourquoi avez-vous choisi de travailler dans les finances ?**

J'avoue que lorsque j'étais jeune élève, j'ai voulu embrasser le métier d'hôtesse de l'air. Mais avec les conseils de mon grand frère (paix à son âme) qui était DAAF à Air Ivoire, j'ai opté pour la comptabilité. Cela n'a pas été facile pour moi mais avec la persévérance j'y suis arrivée. J'ai aimé le métier et je m'y suis accrochée. Depuis je m'y sens bien.

### **Parlez- nous brièvement de votre parcours.**

Je suis entrée dans le monde de l'aviation en Août 1989 au département du budget et de la comptabilité de l'ANAM en qualité de comptable. En 1998 à la création de l'ANAC, j'ai été affectée à l'agence comptable en qualité de comptable chargée de la tenue des livres comptables. Et depuis 2012 je suis Chef de Service Trésorerie, fonction que j'assume avec passion.

### **Vous avez su gravir les échelons ... ! On dit de vous que vous êtes rigoureuse**

(Rires) j'essaye de bien faire mon travail. Vous savez le domaine des finances est très sensible, il suffit d'une petite distraction pour avoir de gros problèmes. Je m'efforce au quotidien de mériter la confiance de mes supérieurs hiérarchiques.

### **En quoi consiste votre mission et quelles sont les qualités requises pour être un bon chef de service de la trésorerie ?**

Ma mission consiste essentiellement à suivre l'ensemble des encaissements et des décaissements de l'entreprise. Il faut avoir le sens des responsabilités, de la probité et être intègre.

### **Quelles sont les difficultés rencontrées au quotidien ?**

Je ne rencontre pas de difficultés majeures depuis que j'occupe ce poste. Cela est le résultat d'une franche collaboration entre mes collègues et moi. Nous formons une belle équipe et c'est ensemble que nous arrivons à atteindre nos objectifs.

### **Qu'est-ce qu'on pourrait retenir du service trésorerie ?**

Le service Trésorerie est un service très sensible, c'est pourquoi le trésorier doit avoir le sens de l'organisation. Il doit respecter la confidentialité, il doit être de bonne moralité et surtout il doit avoir le sens de la discrétion car la survie d'une entreprise dépend de sa situation financière.

### **Quelles sont vos relations avec les agents de l'ANAC ?**

J'entretiens à mon sens de bonnes relations avec l'ensemble des agents de l'ANAC. A preuve, je suis conseillère au sein de l'Amicale des femmes de l'ANAC. Je me sens vraiment en famille.

### **Votre mot de fin**

Je rends grâce à Dieu pour tous ses bienfaits. Je souhaite une longue vie au Magazine A News. Je vous remercie.

Propos recueillis par  
Katy OUATTARA



ZOOM SUR...

# LES HÔTELS CAPSULES



Inventés au Japon, les hôtels capsules ou microhôtels sont une solution de rechange économique et de moins en moins marginale aux chambres d'hôtel standards. Depuis l'ouverture du premier kapuseruhoteru dans les années 1970, des formules plus modernes et confortables ont vu le jour. Depuis quelques années, ces microhôtels apparaissent dans les aéroports pour dépanner les voyageurs fatigués qui peuvent même les louer à l'heure pour faire la sieste. Petit tour du monde d'un mode d'hébergement quelque peu excentrique.

## Le modèle original

Le Capsule Inn Osaka, premier hôtel capsule du monde, a été ouvert à Osaka en 1979. Son inventeur, l'architecte Kisho Kurokawa, voulait en faire « un hôtel pour l'année 2001 ». Au départ, la clientèle, très majoritairement masculine, est constituée de salariés japonais trop fatigués ou ivres pour rentrer chez eux, ou de personnes ayant raté leur train. Les hôtels capsules originaux, faits d'un module de plastique ou de fibre de verre, mesurent environ 2 mètres de long sur 1 mètre de large, et 1,25 mètre de haut, et sont empilés les uns sur les autres. La porte étant vitrée, un rideau assure l'intimité du client. Ils sont généralement équipés d'un petit téléviseur, d'une radio, d'un réveille-matin et de l'air climatisé. Les bagages sont entreposés à l'extérieur de la chambre. On estime qu'il y a autour de 300 établissements de ce genre au Japon, certains ne comptant qu'une cinquantaine de cabines, d'autres, jusqu'à 700.

## Aéroports

Flairant la tendance, différentes entreprises ont lancé des cabines facilement transportables qu'elles vendent ou louent aux aéroports, gares ferroviaires et autres lieux publics.

## États-Unis : Minute Suites



Aux États-Unis, les « Minute Suites », des cabines de repos insonorisées et équipées pour le travail, sont déjà en place dans trois aéroports, à Philadelphie, Atlanta, Dallas et bientôt, Chicago. Le marketing mise sur les bienfaits de la sieste en réponse au stress et à la fatigue causés par les voyages. Les premières cabines ont été ouvertes en 2009, à Atlanta. Les coûts de location sont de 34 \$ pour une heure, et de 8,50 \$ pour chaque période additionnelle de 15 minutes, ou de 125 \$ pour une nuit complète.

## Allemagne : Napcabs



En Allemagne, la compagnie Napcabs a pris les devants dans le marché des cabines de repos. On retrouve déjà des unités louables en libre-service à l'aéroport de Munich.

## Russie : Sleepbox

« Offrez à vos employés un endroit pour dormir ». C'est l'une des formules-chocs que l'on peut découvrir sur le site de Sleepbox, une entreprise russe qui fabrique et commercialise des cabines de repos qu'elle destine non seulement aux aéroports et aux gares, mais aussi aux chantiers de construction, aux événements sportifs, aux organismes d'aide en cas de catastrophes humanitaires, aux hôpitaux, aux universités, aux ports et même aux musées. Les Sleepbox sont vendues avec un, deux ou trois lits (superposés). Une cinquantaine de Sleepbox sont maintenant offertes aux voyageurs à l'aéroport de Moscou. Selon Arch Group, la firme d'architectes qui a conçu les Sleepbox, ces dernières peuvent constituer une source de revenus intéressante pour les aéroports ou autres lieux achalandés, pouvant aller jusqu'à 24 000 \$ par unité par année.

## France : CabinOtel et Break Box



En 2010, la firme française Cabins Hotels Company lançait des microcabines de repos faites de matériaux composites et équipées d'un lit, d'une table de chevet intégrée, d'un emplacement pour les bagages et de prises électriques. Elles sont destinées aux marchés de l'événementiel et des aéroports. Trois modèles sont offerts, soit le Relaxcabin, le Sleepcabin et le CabinOtel, pour permettre aux voyageurs de s'isoler pour dormir ou travailler. Question de tout optimiser, les murs extérieurs peuvent même servir de supports publicitaires !

## Dubai : Snoozescubes

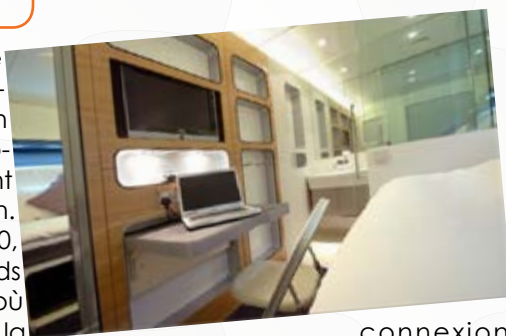
L'aéroport international de Dubai, le quatrième plus grand du monde, a aussi ses microcabines, les SnoozeCubes, qui sont conçues et fabriquées en Nouvelle-Zélande.

## Chine : un premier hôtel capsule à Xi'an

Étonnamment, le premier hôtel capsule a ouvert ses portes en Chine seulement l'an dernier, à Xi'an, mégapole qui attire un grand nombre de touristes, notamment grâce à son attraction touristique principale : l'armée de soldats de terre cuite grandeur nature de l'empereur Qin. Situé dans la gare ferroviaire, l'hôtel de 86 unités de couleur orange attire surtout les jeunes voyageurs et les étudiants. Détail insolite : l'hôtel est divisé en zones portant le nom des signes du zodiaque ! Ainsi, les visiteurs que l'on soupçonne d'être des ronfleurs (soupçons basés sur leur poids et leur âge) sont relégués sous le signe du Lion. Il est prévu que d'autres hôtels capsules ouvrent prochainement leurs portes dans des villes chinoises, dont Hong Kong et Shanghai.

## Yotel

La chaîne Yotel, fondée en 2007 par deux Britanniques, propose une version spacieuse et de luxe des hôtels cabines dans différents aéroports à Londres (Heathrow, Gatwick), Amsterdam, ainsi qu'en plein Manhattan, à Time Square. Les cabines de Yotel ne sont pas des capsules, mais bien des petites chambres. Dans les aéroports, elles ont une dimension de 100 pieds carrés et comportent une salle de bain. Le Yotel Time Square, établissement de 669 chambres ouvert en 2010, est un endroit moderne et très tendance. Ses cabines de 170 pieds carrés ressemblent à une version high-tech d'une cabine de navire, où chaque pouce d'espace est ingénieusement optimisé. On y trouve la



connexion Internet gratuite, un coffre-fort à ordinateur portable, un lit qui se convertit automatiquement en fauteuil et un support à serviettes chauffant, entre autres. À l'arrivée, un impressionnant système de « concierge robotisé » se charge de prendre les bagages et de les entreposer. Les formalités d'arrivée et de départ sont également automatisées. Les aires communes comportent des stations de travail avec imprimantes, des comptoirs de mets à emporter, un bar lounge, des salles offertes en location et une très grande terrasse extérieure.

**Pouvez-vous vous présenter à nos lecteurs ?**

Je me nomme Fernand Gilles Doukouré. D'origine ivoirienne de père et de mère plus précisément dida de Lakota, je suis né le 1 janvier 1984. Orphelin de père depuis 2002, j'ai longuement vécu avec ma mère Dago Denise, ménagère résident(e) à Bouaflé, mes cinq frères et deux sœurs. A présent célibataire et père d'un enfant nommé Ivan, je suis actuellement titulaire du diplôme d'Ingénieur en informatique option sécurité, mais également élève pilote de ligne à L'ESMA (Ecole Supérieur des Métiers Aéronautiques) à Montpellier.

**Parlez-nous de votre parcours?**

Je suis titulaire d'un baccalauréat série «C» que j'ai obtenu en 2005, au Lycée Moderne de Bouaflé. J'ai été orienté en Maths, Physiques Technologie (MPT) à l'Université de Cocody (appelée aujourd'hui université Félix Houphet Boigny) dans une filière de 15 étudiants venus de toute la Côte d'Ivoire, où nous avons étudié l'électronique, l'électrotechnique, l'automatisme et l'informatique. Après 3 années passées, je me suis spécialisé en informatique précisément dans le domaine de la sécurité. Durant ma formation d'ingénieur, en Science de

l'informatique débutée à l'ASTC (Académie des Sciences Techniques et Comptables) au Plateau, je fus le 3<sup>ème</sup> de ma promotion. Durant cette même année j'ai obtenu un certificat des Nations Unies précisément dans le domaine du « *Maintien de la paix et résolution des conflits* » le 4 octobre 2009 ; Le 12 décembre 2009, j'ai obtenu un certificat d' « *installation de V.S.A.T et la Radio Transmission* ». Et le 9 mars 2011, à l'issue d'un test j'ai été admis à l'école de pilotage de l'EPAG.

**Combien de temps dure votre formation actuelle ?**

J'ai débuté cette formation le 21 février 2012 à l'EPAG (Ecole de Pilotage Amaury de la Grange) située dans le nord de la France, puis je me suis retrouvé à L'ESMA dans le sud afin de la finir le 31 octobre 2015.

**Comment avez-vous obtenu cette bourse ?**

J'ai connu un Commandant de bord du nom de KOUADIO Jonas à qui j'avais fait part de mon ambition d'être tout comme lui, pilote, et c'est ainsi qu'il m'a donné les coordonnées de l'EPAG. J'ai par la suite contacté l'école pour en connaître les conditions d'entrée afin de réaliser mon rêve, celui d'être pilote de ligne. J'ai

eu l'opportunité de passer un test le 9 mars 2011 qui s'est avéré positif, ce qui m'a permis l'admission à l'EPAG. J'ai dû faire des démarches auprès du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique au plateau et après analyse de mon dossier, une bourse m'a été octroyée.

**Quelles sont les difficultés que vous rencontrez ?**

Pour avoir suivi une formation en mathématiques, physique et technologie à l'Université de Cocody, je n'ai pas réellement eu de problème au niveau des cours. En effet tout me semblait n'être que des révisions car la base que j'ai eue en Côte d'Ivoire était très solide. La principale difficulté est plus d'ordre financier, comme on peut le savoir cette formation est très coûteuse un peu plus de 52.4 million de FCFA (80.000 euro). L'Etat à travers la bourse ne prend en charge que le 1/3 de la formation et les 2/3 sont à ma charge. Donc à ce niveau j'aurai besoin d'un appui financier supplémentaire pour parfaire la formation. Il y a aussi le fait que la bourse n'est pas régulièrement payée, ce qui pose un énorme problème de façon générale pour tous les étudiants ici en France.

**Pourquoi le métier de pilote ? Vous avez choisi d'abandonner l'informatique pour l'aviation ...**



Etre pilote est mon rêve, lorsque j'en parlais à mon père il me donnait souvent cet adage « **where there is a will, there is a way** » c'est à dire « **là où il y a la volonté, il y a un chemin** ». J'ai une anecdote pour vous ; du primaire au lycée je n'étais brillant que dans les matières littéraires, un jour mon père après avoir vu mes résultats m'a dit que je m'éloignais de mon objectif, car il fallait que je sois meilleur dans les matières scientifiques si je voulais avoir une chance d'atteindre mon but, ce n'est qu'en classe de 3<sup>ème</sup> que je me suis véritablement investi dans les matières scientifiques jusqu'à l'obtention d'un BAC « C ». Tout ce narratif pour vous faire comprendre que c'était beaucoup plus une question d'ambition, de rêve et de volonté.

En réalité, je n'ai pas abandonné l'informatique, pour preuve il y a un module dénommé Instrument de Bord (IB) qui a en son sein beaucoup de notions informatiques. L'informatique et le pilotage sont deux disciplines qui se complètent et de nos jours que ce soit les avions « Airbus » ou « Boeing », ils ont tous des tableaux de bord informatisés.

#### **Quelles sont les aptitudes à avoir pour être un bon pilote ?**

Selon moi le pilote doit être consciencieux, intéressé, passionné et posséder un bon jugement, un sens des responsabilités aigüés, une excellente capacité d'adaptation et d'apprentissage, et être très humble. Il ne faut surtout pas oublier la santé physique qui est une condition obligatoire pour commencer la formation.

#### **Ce n'est sûrement pas facile d'être le seul africain noir dans une école aussi prestigieuse. Vous vous êtes adapté facilement ?**

Je suis arrivé à Paris le 5 décembre 2011 à 16h30 vêtu d'une chemise, imaginez le choc, la température n'était pas la même, mais la marge était encore plus grande à mon arrivée à Lille (rires). La chose qui a facilité mon intégration en France a été la famille qui m'a vite appris les mœurs du pays et je me suis aussi facilement fait des amis. En effet nous sommes 6 étudiants dans ma promotion avec des origines différentes, mais je suis le seul provenant d'Afrique noire. En raison de notre effectif, nous sommes quasiment tous les jours

ensemble. Les français du groupe m'ont facilement intégré et à ce jour je compte amener certains de mes camarades en Côte d'Ivoire cet été 2014.

#### **Que prévoyez-vous après votre formation : servir votre pays ou rester en Europe ?**

Ma grande joie serait de mettre ma modeste expertise à la disposition de mon pays si j'en ai l'opportunité, à l'image de mon modèle le Général COULIBALY (ex-pilote du Président Félix Houphouët-Boigny). Faire partie de l'équipage du Grumman Présidentiel est un honneur. Cependant étant un cadre compétitif, toutes propositions d'embauche, de nature à valoriser mes compétences seront appréciées. Toutefois, j'ai en tête que ma formation doit servir à mon pays et le Président OUATTARA, comme je le disais dans une interview accordée au quotidien « Le Patriote » du vendredi 4 avril 2014, « ce serait pour moi une immense joie de faire partie de l'équipage du Président Alassane Ouattara après avoir fini ma formation en tant que jeune Copilote ».

#### **Quel regard portez-vous sur l'aviation civile ivoirienne sachant que les objectifs majeurs du Président de la République sont la classification de l'ANAC en catégorie 1 par la FAA et la certification TSA de l'Aéroport international Félix Houphouët Boigny d'Abidjan**

Je note qu'au regard des pays comme la France ou bien d'autres pays émergents (les tigres asiatiques), beaucoup reste à faire au niveau du dispositif d'aviation civile de notre pays pour égaler les standards internationaux. Et le fait que le Président Alassane OUATTARA vise la classification de l'ANAC en catégorie 1 par la FAA et la certification TSA de l'Aéroport international Félix Houphouët Boigny d'Abidjan constitue un maillon essentiel pour l'essor du secteur et rendra certainement donc compétitif notre aéroport qui en raison de la crise qui a secoué notre pays, s'est vu voler la vedette par ses voisins, notamment le Ghana. L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) est l'autorité compétente de la Côte d'Ivoire en matière de sécurité aérienne et de sûreté aéroportuaire à l'instar de la direction générale de l'Aviation Civile

(DGAC) ici en France. Elle est très importante pour la Côte d'Ivoire mais aussi pour toute l'Afrique et devrait constituer l'instrument que la Côte d'Ivoire doit valoriser en renforçant ses capacités et en essayant de la rendre très autonome.

#### **Votre mot de fin**

Je voudrais vous remercier, remercier tous vos lecteurs et leur dire que de nos jours, ni la couleur de la peau, ni les moyens financiers ne doivent être un obstacle à la réalisation d'un rêve d'enfant. Je pense qu'il est toujours bon d'essayer. Car celui qui essaie peut échouer, mais celui qui n'essaie pas du tout a déjà échoué. Permettez-moi de saisir cette plateforme qui m'est offerte pour remercier votre magazine, Mme KOUASSI Laurence, ma famille en France, Dr Diawara Adama Morrisson Laurent sans oublier tous mes proches que j'ai pas pu citer pour leur soutien financier, spirituel et moral.



**Propos recueillis par  
Katy OUATTARA**

# Systeme d'évaluation en anglais aéronautique des pilotes et contrôleurs aériens : l'ANAC assoit son leadership dans la sous-région

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui est l'Institution spécialisée des Nations Unies en matière d'aviation civile a été créée en 1944 pour promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde. Pour atteindre cet important objectif, elle établit les normes et les pratiques recommandées nécessaires à la sécurité, à la sûreté, à l'efficacité et à la régularité de l'aviation ainsi qu'à la protection de l'environnement en aviation. Elle est en outre l'instrument par excellence de la coopération entre ses 191 États membres dans tous les domaines de l'aéronautique civile.

L'OACI qui fête cette année ses 70 ans d'existence œuvre au quotidien pour améliorer la sécurité et la sûreté des millions de voyageurs à travers le monde.

Parmi les nombreuses mesures adoptées par l'OACI, l'on peut noter les dispositions relatives aux compétences linguistiques des pilotes, des contrôleurs aériens et des opérateurs de stations aéronautiques en matière de communications radiotéléphoniques.

En effet, l'accident ou le cauchemar de Tenerife (Iles Canaries) entre deux Boeings 747 (les vols KLM 4805 et Pan Am 1736), qui a occasionné la mort de 583 personnes le 27 mars 1977, demeure à ce jour l'accident le plus grave de l'histoire de l'aviation. Cette catastrophe a permis de tirer de riches enseignements sur la prépondérance des facteurs humains dans l'occurrence des événements de sécurité. Il a également montré à quel point le langage humain présente quelquefois des faiblesses avérées. On le savait depuis Platon, mais on l'a redécouvert ce jour là avec l'accident de Tenerife. Car plusieurs personnes peuvent parler de la même situation tout en ayant, chacune, une représentation différente.

Face aux nombreux problèmes de communications relevés entre les pilotes et les contrôleurs aériens et ayant conduit à des accidents et/ou incidents graves, l'OACI a adopté de nouvelles mesures, notamment la Résolution A37-10 portant sur la « Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques ».

Cette Résolution a arrêté diverses dispositions, parmi lesquelles l'on peut citer :

- l'utilisation par les États contractants des expressions conventionnelles normalisées de l'OACI dans toutes les situations pour lesquelles elles ont été spécifiées;

- l'affichage sur le site web de l'OACI des plans de mise en œuvre des compétences linguistiques des États contractants qui ne respectent pas les spécifications de compétences linguistiques à la date d'application du 5 mars 2008 ;
- la transmission à l'OACI des mises à jour régulières des plans de mise en œuvre des États contractants ne respectant pas pleinement les spécifications de compétences linguistiques au 5 mars 2011. Ces États devraient indiquer leur progrès par rapport à leur calendrier devant mener à la pleine conformité.

Les États contractants qui ne satisfaisaient pas aux spécifications relatives aux compétences linguistiques au 5 mars 2008 devaient prendre certaines mesures. On peut citer par exemple:

- l'adoption de calendriers d'insertion des spécifications relatives aux compétences linguistiques dans leur réglementation nationale et de mise en place des capacités en matière de formation et d'évaluation des compétences linguistiques;
- La désignation d'un centralisateur national pour ce qui est du plan de mise en œuvre des compétences en anglais;
- La notification à l'OACI des différences par rapport aux normes et pratiques recommandées relatives aux compétences linguistiques.

Toutes ces mesures et exigences qui concernent tous les pilotes d'avions ou d'hélicoptères, professionnels ou non, ainsi que les contrôleurs aériens, ont entraîné l'amenagement des annexes 1, 6, 10 et 11 de l'OACI. En ce qui concerne la Côte d'Ivoire, elle a entrepris de nombreuses actions en vue de se conformer aux dispositions de la Résolution A37-10 de l'OACI. En effet, dès janvier 2008, l'ANAC a amendé la réglementation nationale concernée par les compétences linguistiques. Elle a transmis le plan de mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques à l'OACI et a nommé un Centralisateur national chargé de la mise en œuvre des compétences linguistiques.

En 2010, l'ANAC avait sollicité une expertise extérieure pour procéder à l'évaluation du niveau d'anglais aéronautique des pilotes et contrôleurs aériens détenteurs de licences ivoiriennes. Mais le projet s'est estompé en raison de la situation de crise qu'a connue le pays. Depuis le dernier trimestre 2011, les dispositions ont été prises par la

Direction Générale de l'ANAC pour la mise en place d'un système local d'évaluation en anglais aéronautique. Ce projet qui a démarré à la fin de l'année 2011 s'est achevé en décembre 2013. L'équipe des évaluateurs est composée de cinq membres, à savoir : un expert linguiste et quatre experts techniques (1 pilote et 3 contrôleurs aériens). Les tests d'évaluation se déroulent au Service des Licences du Personnel de l'ANAC, mais le lieu d'examen peut être mobile, à la demande des candidats, pour peu que les conditions de test soient optimales. Les tests d'évaluation sont administrés selon l'échelle de classification de l'OACI qui comprend les 6 niveaux de compétence suivants : Préélémentaire, Élémentaire, Pré fonctionnel, Opérationnel, Avancé et Expert. Le niveau 4 (opérationnel) est le minimum exigé pour les personnels impliqués dans les opérations aériennes internationales. Un locuteur est compétent au niveau opérationnel 4 si les critères d'évaluation tels que définis par l'OACI sont respectés (Voir les Tableaux de Définition du niveau 4 de l'OACI et l'Echelle de compétences linguistiques de l'OACI). Ainsi, l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire s'est conformée aux normes de l'OACI et dispose aujourd'hui de son propre système d'évaluation du niveau d'anglais aéronautique des pilotes et contrôleurs aériens détenteurs de titres aéronautiques ivoiriens. A ce jour, l'équipe a conduit au total 69 tests d'évaluation au profit de 27 pilotes, 13 Contrôleurs aériens de la SODEXAM et 29 contrôleurs aériens de l'ASECNA. Ce système d'évaluation mis en place par l'ANAC est unique en Afrique de l'Ouest. Les États de la sous région n'hésitent d'ailleurs pas à solliciter notre pays, aujourd'hui leader en la matière, afin de bénéficier de l'expertise ivoirienne dans cet important domaine. Conformément aux exigences internationales, ces tests se poursuivront et permettront de contribuer à obtenir, à terme, un excellent niveau de sécurité de l'aviation dans le ciel ivoirien.

**Michel ATTAMAH  
et Katienni SILUE**



Les membres de l'équipe d'évaluation en anglais aéronautique des pilotes et contrôleurs lors d'une formation à Exeter (UK) en avril 2014



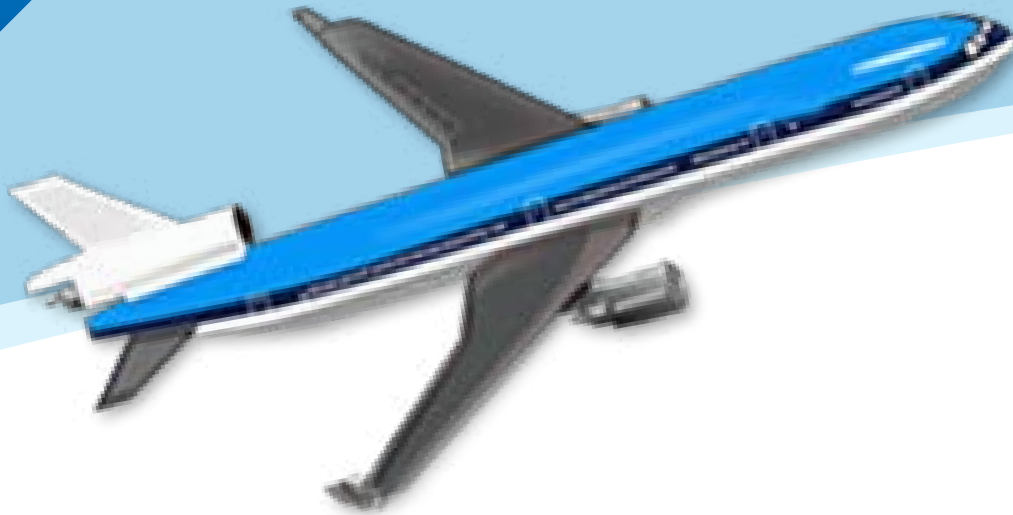
M. SILUE Katieni lors d'un test d'évaluation d'un pilote

## Tableau 1 : Critères d'habileté d'un locuteur du niveau fonctionnel (niveau 4) de l'OACI

|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>Prononciation</b> | La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que parfois à la facilité de compréhension  |
| <b>Structure</b>     | Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont habituellement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, particulièrement dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.   |
| <b>Vocabulaire</b>   | Possède un répertoire lexical généralement assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Peut souvent utiliser des paraphrases dans des situations inhabituelles ou imprévues pour combler les lacunes lexicales.   |
| <b>Aisance</b>       | Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression en passant des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans nuire à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention.                                  |
| <b>Compréhension</b> | Comprend bien la plupart des énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'utilisateurs. Devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements. |
| <b>Interaction</b>   | Les réponses sont habituellement immédiates, appropriées et informatives. Amorçe et soutient une conversation même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'il semble y avoir un malentendu en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information   |

## Tableau 2 : Echelle d'évaluation et descripteurs holistiques de l'OACI

| Echelle de compétence linguistique |                 |          | Descripteurs holistiques de l'OACI de compétence linguistique opérationnelle   |
|------------------------------------|-----------------|----------|--|
| Niveau                             | Caractéristique | Validité |  |
| 1                                  | Pré-élémentaire | NUL      | <ul style="list-style-type: none"> <li>a. communiquer efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;</li> <li>b. s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;</li> <li>c. utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus (par exemple vérifier, confirmer ou clarifier l'information) dans un contexte général ou professionnel ;</li> <li>d. traiter efficacement et avec une relative aisance les difficultés linguistiques causées par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal ;</li> <li>e. utiliser un parler ou un accent qui est intelligible à la communauté aéronautique.</li> </ul> |
| 2                                  | Elémentaire     |          |  |
| 3                                  | Pré-fonctionnel |          |  |
| 4                                  | Opérationnel    | 3 ans    |  |
| 5                                  | Avancé          | 6 ans    |  |
| 6                                  | Expert          | illimité |  |



## LES FONDAMENTAUX DU TRANSPORT AÉRIEN MONDIAL DE PLUS EN PLUS SOLIDES

**L**e sommet annuel de l'IATA organisé dernièrement à Doha a permis de dresser un bilan économique sur le transport aérien mondial, un secteur qui poursuit inlassablement sa croissance et qui contribue de façon certaine à l'amélioration de l'économie mondiale, participant à hauteur de 1% sur le produit mondial brut (PMB) cette année, avec un chiffre d'affaires attendu de 746 milliards de dollars et plus de 58 millions d'emplois liés à travers le monde. L'association Internationale du transport aérien, qui représente quelque 240 compagnies aériennes pour 84% du trafic mondial, prévoit une sixième année de bénéfice consécutive en 2014 avec un objectif de 18 milliards de dollars de gain net, un résultat encourageant,

mais jugé encore fragile, au regard des très faibles marges inhérentes au secteur.

Les perspectives de bénéfices des compagnies aériennes ont d'ailleurs été revues légèrement à la baisse par rapport aux précédents objectifs attendus par l'IATA en mars dernier (18,7 milliards), notamment à cause du tassement de l'économie chinoise et du ralentissement du cargo ces derniers mois, ainsi qu'à des incertitudes géopolitiques dans certaines régions comme l'Ukraine ou la Thaïlande.

Des marges encore trop faibles. Comme l'a souligné Tony Tyler, le Directeur général de l'IATA, lors de son discours d'ouverture de l'AGM à Doha « Nos performances financières ne sont pas à la hauteur

de la valeur que nous apportons à l'économie mondiale ». Le retour sur investissement du secteur est de seulement 5,4% ; certes bien meilleur que le 1,4% généré en 2008, mais « encore très inférieur à celui d'autres industries et toujours situé au moins deux points en deçà des objectifs, compte tenu des importants investissements en cours ». Le transport aérien 2014 en chiffres 3,32 milliards de passagers attendus en 2014, avec une croissance record de 5,9% 52 millions de tonnes de fret transportées 100 000 vols par jour 49 871 routes et 16161 lignes distinctes opérées (le double par rapport à 1994) 746 milliards de dollars de CA générés (+5%) Un profit de 18 milliards de dollars, dont 9,2 pour l'Amérique du Nord Une marge nette par billet

émis de seulement 5,42 dollars (prix moyen 231 USD A/S) 2,39 millions de salariés employés directement par les cles aériennes (+2,6%) 58,1 millions d'emplois induits

Pour Brian Pearce, Économiste en chef de l'IATA, « il est même remarquable que notre industrie arrive à générer du profit, alors que le prix du carburant est resté au-dessus des 120 dollars le baril au cours des trois dernières années ». Cependant, ajoute-t-il, la croissance du trafic, « particulièrement forte cette année » permettra d'améliorer les recettes.

« C'est la première fois que le coefficient de remplissage moyen mondial dépassera les 80% » s'est ainsi réjoui Brian Pearce, même si Tony Tyler insiste sur le fait que les marges générées sur chaque billet d'avion vendu ne dépasseront pas les 5,42 dollars (4 euros) soit 2,4% du chiffre d'affaires généré sur la base des 3,3 milliards de passagers attendus, des marges qui devraient cependant atteindre les 6 dollars l'année prochaine.

Comme l'a souligné David Barger, le PDG de la compagnie américaine JetBlue à Doha, « les compagnies aériennes sont mal placées dans la chaîne alimentaire pour faire du profit », se référant ainsi aux autres acteurs liés au secteur comme l'industrie aéronautique, les aéroports, les organismes de contrôle voire même les hôteliers.

Brian Pearce a également révélé que le remplissage des cabines Premium (First et Business) avait connu un ralentissement durant les premiers mois de l'année, une baisse jugée temporaire, mais qui impactera les prévisions de recette des transporteurs.

Le carburant à un niveau record depuis trois ans La facture carburant des compagnies aériennes devrait atteindre cette année les 212 milliards de dollars (base de 124,2 dollars le baril) représentant au minimum 30% de leurs coûts opérationnels. Mais plus que haut niveau du prix du carburant, c'est la volatilité du cours qui pose problème.

Pour Willie Walsh, le PDG d'IAG (British Airways, Iberia...), « les compagnies aériennes ont beaucoup trop d'inertie pour pouvoir s'adapter aux fluctuations du cours du carburant ». Même son de cloche pour Ivan Chu, le PDG du groupe Cathay Pacific qui rappelle que quels que soient les efforts consentis dans d'autres postes de coût, la facture carburant reste complètement incontrôlable.

Brian Pearce a cependant indiqué que l'organisation actuelle des espaces aériens était inefficace et que 5% du carburant brûlé aujourd'hui aurait pu être évité.

11000 avions en commandes, le risque de surcapacité fait débat Les compagnies aériennes continuent à investir dans de nouveaux avions pour remplacer leur flotte existante ou pour augmenter leurs capacités. Ainsi, pour la seule année 2014, 1400 nouveaux avions vont être livrés pour un investissement de plus de 150 milliards de dollars. Selon l'IATA, la majorité de ces appareils vont remplacer des avions plus anciens, la flotte mondiale n'augmentant que de 600 avions pour atteindre très exactement 25 851 appareils.

Selon Brian Pearce, l'arrivée des nouveaux avions, plus économes en carburant, aura un impact bénéfique sur la facture de kérosène du secteur avec une réduction attendue de l'ordre 0,9%, « un gain en efficacité conforme aux deux précédentes années ».

Le risque de résurgence de surcapacité au cours des prochaines années a cependant animé les débats durant le sommet annuel de l'IATA à Doha, les avis des différents acteurs du secteur étant particulièrement partagés sur la question. « Nous voyons enfin les capacités s'adapter parfaitement à la demande » précise Brian Pearce qui rappelle que « ça na pas été le cas par le passé ».

Willie Walsh a ainsi rappelé par exemple que sur l'Atlantique Nord, les compagnies n'avaient pas encore rattrapé le total des capacités offertes en 2007.

Pour Akbar al Baker, le Directeur exécutif de Qatar Airways, le risque de surcapacité n'existe pas, « les constructeurs ne produisant pas d'avions pour les parquer ensuite ». En revanche, le PDG de Cathay Pacific a été plus méfiant, jugeant que le risque était bien réel et que les compagnies devaient être flexibles et envisager des solutions de repli, même dans une région aujourd'hui très dynamique.

Le marché indien a particulièrement été cité avec l'arrivée de deux nouveaux acteurs sur le marché, alors qu'aucune compagnie aérienne ne fait aujourd'hui le moindre bénéfice.

Source Web



# INGENIEUR DE PISTE D'AVION OU POMPIER D'AERODROME

## INGENIEUR DE PISTE D'AVION

L'ingénieur de piste a la responsabilité de l'ensemble des travaux à réaliser sur un ou plusieurs avions. Il doit veiller à la bonne exécution des travaux ainsi que la réalisation des essais de l'ensemble des intervenants en coordination avec le chef mécanicien. Il consigne les travaux à effectuer par l'unité de production et de fabrication. Il coordonne l'ensemble des corps de métiers qui gravitent autour de l'avion : cela va de la préparation de l'avion pour un vol jusqu'à la préparation et la réalisation de missions à l'étranger comme la participation à des campagnes d'essai et/ou de promotion de l'avion. L'ingénieur de piste avion travaille essentiellement chez les prestataires de construction aéronautique, à savoir les entreprises liées à la construction d'avions, de moteurs ou d'équipements embarqués. En complément des compétences techniques, des qualités de management et de gestion des relations humaines sont indispensables car l'ingénieur de piste d'avion est en étroite relation avec les équipes de piste, les anime et les dirige. Il doit :

- Être fédérateur (trice), organisé(e) et rigoureux (euse)
- Aimer travailler en équipe
- Aimer organiser, gérer, manager
- Avoir une très bonne maîtrise de l'informatique et notamment des logiciels professionnels aéronautiques
- Bien maîtriser l'anglais
- Être très communicant(e)

## POMPIER D'AERODROME

Le pompier d'aéroport fait partie du personnel de la sûreté aéroportuaire. A ce titre, il contribue à la sécurité et à la santé publique en travaillant à la prévention des actions susceptibles de porter atteinte à la sécurité des personnes présentes sur la plate-forme aéroportuaire. Il analyse rapidement une situation ou des événements imprévus. Le pompier d'aéroport est respectueux des consignes, a le sens du devoir et de l'obéissance. Il anticipe et évalue les risques d'une situation.

Le sapeur-pompier exerce dans l'entreprise de l'aéroport. Dès qu'une alerte est donnée dans la caserne, il part avec son équipe à bord d'un véhicule. A son arrivée, il sécurise la zone et apporte les premiers soins. Lors d'un incendie, chaque pompier a un rôle bien précis. L'organisation des sapeurs-pompiers est une organisation de type militaire qui comporte des grades. Le travail s'effectue en tenue et est accompli en équipe. Les horaires sont décalés, travail de nuit, le week-end, les jours fériés, et le sapeur-pompier effectue des permanences de 24h.

Katy OUATTARA  
Source Web

Transport Aerien

Sécurité

Contrôle

Sûreté

Vol

Atterissage

Survol



07BP 148 ABIDJAN 07 / TEL : 21 58 69 00/01 FAX 21 27 63 46  
site web: [www.anac.ci](http://www.anac.ci) / email: [anac\\_ci@yahoo.fr](mailto:anac_ci@yahoo.fr) / [info@yahoo.fr](mailto:info@yahoo.fr)

# ATTENTION AUX CONTRE-INDICATIONS

## Encadrez bien votre diabète

Un vol peut être un bouleversement du rythme alimentaire, d'autant plus si le voyage implique un décalage horaire. Pas question pour les personnes diabétiques de prendre l'avion sans s'assurer d'avoir sur elles tous leurs médicaments pour ne pas prendre de risque pendant le vol. Le renforcement des contrôles de sécurité nécessite un certificat médical attestant de la pathologie pour être autorisé à transporter seringues et médicaments. L'ordonnance du médecin est aussi recommandée. La rigidité en matière de nourriture à bord est moindre. Vous pouvez transporter avec vous un encas adapté et prévenir dès l'achat de votre billet le personnel navigant de votre pathologie. L'insuline doit être maintenue à 25°. Un transport en soute est donc contre-indiqué.

## Prenez soin de vos veines

Si vous souffrez déjà d'une insuffisance veineuse ou de varices, vous devrez particulièrement être vigilante sur un vol long courrier, surtout si le voyage est sans escale. Pensez à débiter une cure de phlébotonique quelques jours avant le départ. Le port de bas de contention qui comprime le mollet, améliore la circulation sanguine et est indispensable. Une bonne hydratation est une des clés pour un voyage serein. L'air de la cabine étant très sec, le risque de déshydratation est élevé. Buvez régulièrement pour fluidifier le sang et limiter le risque de formation de caillot susceptible de provoquer une thrombose. Évitez les positions en tailleur ou le croisement de jambes qui ralentit le flux sanguin. En cas d'antécédent d'embolie pulmonaire, votre médecin peut vous prescrire une injection d'héparine, qui est un anticoagulant du sang pour prévenir l'apparition des caillots.



## Premiers secours à bord

Y a-t-il un médecin dans l'avion ? Pas toujours ! En revanche le personnel de cabine est formé aux gestes de premiers secours et a une trousse médicale servant à prendre en charge les incidents en tout genre. Un défibrillateur est aussi souvent du voyage en cas d'arrêt cardiaque. Les compagnies aériennes sont de plus en plus équipées d'un système pour se mettre en liaison avec un médecin à distance. Dans tous les cas, si vous souffrez de pathologie particulière, n'hésitez pas à informer les hôtesses pour améliorer votre vol. Mieux vaut éviter de prendre l'avion si votre maladie n'est pas stabilisée (notamment pour les personnes souffrant d'épilepsie ou de troubles psychologiques). Certaines contre-indications sont fermes et ne vous permettent pas de prendre l'avion pour ne pas mettre votre santé en danger. Les personnes qui sont concernées sont :

- Les femmes enceintes de plus de 7 ou 8 mois en fonction des compagnies et celles qui ont accouché moins d'une semaine avant le vol.
- Les bébés de moins d'une semaine.
- Les passionnées de plongée qui ont fait une séance intensive 24h avant le vol prévu.
- Les personnes ayant subi une intervention chirurgicale moins de deux semaines avant la date de départ, surtout s'il s'agit d'une opération touchant l'abdomen.
- Les malades souffrant d'une affection contagieuse comme la tuberculose.
- Les personnes souffrant d'une maladie cardiaque grave ou d'une forte hypertension.
- Les personnes présentant une anémie sévère.
- Certaines maladies pulmonaires comme le pneumothorax pour éviter les risques d'asphyxie.

## Pour votre confort

Vous avez gardé le mauvais souvenir d'un vol long courrier où vous avez grelotté dans votre siège et où vous ne vous sentiez pas à l'aise ? Voilà quelques conseils pour que le vol se passe comme dans un cocon :

- Choisissez des vêtements décontractés comme un jogging pour être bien dans vos mouvements.
- Pensez à prendre une deuxième paire de chaussettes pour que vous puissiez retirer vos chaussures sans avoir froid aux extrémités.
- L'air de la cabine reste frais. Même si vous partez sous les tropiques, n'oubliez pas le pull pour votre vol.
- Évitez de boire de l'eau gazeuse avant le départ et de manger trop gras pour éviter un inconfort intestinal.
- Prévoyez un petit coussin pour le confort de votre cou.
- En cas de petit creux, vous pouvez glisser avant le départ des barres de céréales dans votre sac à main, surtout si vous n'êtes pas un fan des menus servis dans l'avion.

Katy OUATTARA  
Source Web

# PLANNIFIER SA RETRAITE

Vous souhaitez planifier vos finances en vue de la retraite, mais vous ne savez pas par où commencer? Voici les principales étapes à suivre pour réaliser vos projets d'avenir.

## 1 Déterminez l'âge auquel vous prendrez votre retraite

Peut-être commencez-vous tout juste votre carrière? Si c'est le cas, vous demander déjà de déterminer l'âge auquel vous prendrez votre retraite peut sembler un exercice un peu farfelu! Cette étape est pourtant essentielle à la planification financière de la retraite parce qu'elle déterminera le temps dont vous disposez pour épargner et assurer votre sécurité financière à la retraite. Voyez donc cette première étape comme un objectif à atteindre qui pourra être revu au fil de votre carrière selon vos capacités financières et aspirations personnelles et professionnelles.

## 3 Identifiez les sources de revenus sur lesquelles vous pourrez compter à la retraite

Les 70 % des revenus dont vous aurez besoin à la retraite proviendront à la fois des régimes publics et de vos épargnes personnelles. La proportion de chacune de ces sources de revenus variera selon l'âge auquel vous prendrez votre retraite et votre revenu moyen de carrière. Si vous désirez prendre votre retraite en comptant exclusivement sur votre pension, vous risquez de connaître des lendemains qui déchantent. Autrement dit, oubliez vos petits plaisirs ... Pour vivre une retraite à la hauteur de vos ambitions, vous devrez obligatoirement composer avec vos épargnes personnelles.

## 2 Estimez ce dont vous aurez besoin à la retraite

Selon les experts, il vous faudra environ 70 % de votre revenu annuel brut moyen des 3 dernières années de travail pour maintenir votre niveau de vie à la retraite. Par exemple, pour un revenu annuel brut moyen de 300 000 FCFA, vous aurez besoin de 210 000 FCFA à la retraite. Attention! Cette « règle du 70 % » n'est pas universelle. Il faut faire preuve de logique! En effet, si votre revenu annuel brut est de moins de 300 000 FCFA et que vous devez payer un loyer ou un crédit, il est fortement possible que vous ayez besoin de plus de 70 % de votre revenu annuel brut moyen des 3 dernières années pour arriver à joindre les deux bouts. Par contre, si vous avez gagné des revenus plus élevés que la moyenne, par exemple 800 000 FCFA par année, vous pourriez vous en tirer avec un taux de 60 ou 65 %. La règle du 70 % n'est pas universelle, mais, à tout le moins, on considère que les dépenses liées au travail vont diminuer ou être éliminées. À la retraite, vous paierez moins d'impôt, vous ne cotiserez plus pour votre retraite et vos charges familiales devraient être réduites. Par contre, vous paierez davantage en soins de santé, en primes d'assurance-vie et en activités sociales et récréatives. N'oubliez pas que vous disposerez de toute votre liberté pour vous adonner à vos activités préférées. Hormis la marche à pied dans votre quartier, tout a un prix, même la télévision!

## 4 Déterminez votre besoin d'épargne

Lorsque vous aurez estimé vos revenus prévisibles (sources de revenus) et que vous les aurez comparé avec vos besoins estimés (70 % de votre salaire moyen des 3 dernières années de travail), vous serez en mesure de déterminer votre besoin d'épargne. À première vue, l'équation est simple: 70 % de votre salaire moyen des 3 dernières années de travail - revenus prévisibles = besoin d'épargne. Mais ce n'est pas tout, vous devez également prévoir l'inflation qui s'appliquera sur vos montants épargnés. L'inflation est l'augmentation du prix des biens à la consommation. Vous devez également considérer le nombre d'années que durera votre retraite. L'espérance de vie ne cesse d'augmenter. Il est donc possible que vous passiez autant de temps à la retraite qu'au travail.

# 1930 : LES PREMIERES HOTESSES DE L'AIR



une équipe de 20 hôtesses de l'air. Celles-ci ne devaient pas mesurer plus de 1.58 m en raison de la hauteur limitée de la cabine. A bord elles devaient servir un repas composé d'un cocktail de fruit, de poulet grillé, de thé ou café. Cette pratique est ensuite reprise par toutes les compagnies aériennes.

Aujourd'hui, on parle de PNC (Personnel Naviguant Commercial) pour désigner les hôtesses et leurs homologues masculins, les stewards. Outre le confort, ils assurent également l'embarquement, le débarquement, et surtout, la sécurité des passagers. Ils ne sont plus habillés en infirmiers mais portent l'uniforme de la compagnie à laquelle ils appartiennent. Pendant cette période, l'évolution du trafic aérien est importante, puisqu'en dix ans, de 1919 à 1929, le nombre de passagers dans le monde passe de 5000 à 430 000.

La première hôtesse de l'air du monde s'appelle Ellen Church. C'est une jeune infirmière américaine passionnée d'aviation. Elle propose à la compagnie Boeing Air Transport, future United Airlines, d'embarquer des femmes à bord des avions pour prendre soin des passagers. Ces derniers sont ravis de ne plus avoir à se servir eux-mêmes leur café et la présence de femmes habillées en infirmières est rassurante.

Le premier vol avec hôtesse a lieu avec Ellen Church le 15 mai 1930 à bord d'un Boeing 80A en Californie à Oakland. Il est concluant, puisque le Boeing Air Transport embauche

## 3 KG D'OR DECOUVERTS DANS UNE POUBELLE D'UN AEROPORT INDIEN

3 kg d'or ont été abandonnés par un passager ou un membre du personnel d'une compagnie aérienne à l'aéroport de Jaipur en Inde. Trois lingots d'or pesant environ 3 kg ont été découverts dans une poubelle jouxtant les toilettes proches du poste de douane de l'aéroport Sangar de Jaipur, capitale de l'Etat du Rajasthan. On suppose qu'ils ont été abandonnés par un passager d'un vol en provenance de Dubaï ou un personnel d'une compagnie aérienne, qui aurait eu peur de se faire attraper lors des contrôles à l'arrivée. Au moment où le personnel a découvert l'or dans la poubelle, la plupart des passagers avaient quitté l'aéroport. Un couple travaillant pour le compte d'une compagnie aérienne non citée a été interrogé.

## PILOTE D'AVION A 5 ANS



C'est ce qui s'appelle être précoce... A 5 ans, He Yide a accompli un véritable exploit: il a piloté un avion ! Le jeune chinois était accompagné d'un moniteur chargé de superviser son vol, mais pendant 35 minutes, il a été seul aux commandes ! Le garçonnet, surnommé 'Duoduo' en Chine, a même assuré la délicate phase d'atterrissage ! Ses exploits sont visibles sur une vidéo postée sur You Tube. L'histoire de l'enfant, a fait là une des médias locaux. Son père, He Liesheng, qui se surnomme lui-même 'Papa aigle', aurait déboursé 3.500 euros pour des leçons privées de pilotage. Il a contacté le Guinness des records, pour faire homologuer l'exploit : le garçonnet deviendrait ainsi le plus jeune pilote du monde !

## Un avion de MEA fait demi-tour pour récupérer le fils d'un ministre irakien arrivé en retard

Un avion faisant la liaison Beyrouth-Bagdad a été obligé de faire demi-tour jeudi 6 Mars 2014 pour revenir rechercher le fils d'un ministre irakien qui avait raté son vol ! Il s'agit de Mahdi al-Ameri, fils du ministre irakien des Transports et de la compagnie aérienne libanaise Middle East Airlines(MEA). «Les passagers n'ont pas répondu aux appels et l'avion a décollé avec plusieurs minutes de retard», selon la compagnie. «Environ 20 minutes avant le décollage, Middle East Airlines a été informée par son bureau de Bagdad que l'avion serait empêché d'atterrir si un passager n'était pas à bord», a expliqué MEA.

MEA a précisé être en discussion avec les autorités irakiennes pour dédommager les pertes financières et la désorganisation causée sur les plans de vols. Le Premier ministre irakien, Nouri al-Maliki, a appelé à ce que soient licenciés ceux qui ont exigé le retour de l'avion, tandis que le ministère des Transports a nié toute responsabilité.

Le porte-parole du ministère des Transports avait affirmé qu'il était «totalement faux» que l'avion ait fait demi-tour à cause du fils du ministre. Il a ajouté que MEA avait été informée avant le décollage que l'avion ne serait pas autorisé à atterrir pour des raisons de maintenance à l'aéroport de Bagdad, affirmant que c'est pour cela qu'il avait dû faire demi-tour.

## Accouchement à bord 90 minutes avant un atterrissage à Montréal.



Une femme a accouché en plein ciel à bord d'un vol de Royal Air Maroc en provenance de Casablanca qui s'est posé à l'aéroport Montréal-Trudeau,. Une fois l'avion posé, les ambulanciers d'Urgences-santé ont pris en charge la femme et le bébé, qui était déjà né. Ils ont été transportés dans un centre hospitalier. C'est une infirmière qui se trouvait à bord de l'avion qui a aidé la femme à accoucher, environ 90 minutes avant l'atterrissage à Montréal.

recette du monde Akan, un plat typique du pays  
pour faire le biékosseu pour 4 personnes, il faut :

- ✓ 4 tomates fraîches,
- ✓ 2 oignons,
- ✓ 4 petits cubes,
- ✓ 2 piments,
- ✓ 6 aubergines africaines,
- ✓ 1 cuillère à soupe de concentré de tomate,
- ✓ 4 gros morceaux de poissons,
- ✓ du sel,
- ✓ de l'huile,
- ✓ si possible 1 feuille de banane ou feuille d'attiéké.



### Préparation du poisson

Nettoyez puis écraser les ingrédients suivants dans un mortier : tomate, un oignon, un piment, deux petits cubes. Une fois bien écrasés, ajoutez la tomate concentrée et 1 verre d'eau, bien mélanger.

Coupez le deuxième oignon en lamelles, dans une casserole. Lavez la feuille de banane ou d'attiéké et y faire des petites déchirures avec la main. Poser la feuille dans la casserole, puis disposer les morceaux de poisson par-dessus. Ajoutez sur le poisson, les légumes écrasés et l'oignon coupé en lamelles. Ajoutez 3 cuillères à soupe d'huile couvrir et faire cuire à feu moyen pendant une heure.

### Préparation des aubergines

Pendant le temps de cuisson du poisson, faire cuire les aubergines à l'eau, pendant 45 mn à 50 mn. Une fois cuites, écrasez-les aubergines dans un mortier. Ajoutez deux petits cubes mettre la pâte obtenue avec les aubergines et les cubes, dans une casserole. Ajoutez un verre d'eau et mélanger. Salez et goûtez. Laissez mijoter 10 mn, c'est prêt.

Prendre un peu de la sauce du poisson pour la mettre dans la sauce aubergine.

Servir le poisson et la sauce, séparément, dans deux assiettes creuses. Je vous conseille en accompagnement un bon plat de foutou bananes.



# Aboisso

est une ville située dans le sud-est de la Côte d'Ivoire à 116 km d'Abidjan. Le peuple dominant et propriétaire coutumier des terres est l'ethnie Agni appartenant au groupe Akan Sanwi venu de l'actuel Ghana. Cette localité faisait partie du Royaume de Sanwi et le nom de la ville semble provenir de Eboué Nyansou qui, en langue Agni, signifie sur la pierre. Les premières explorations de la Côte d'Ivoire réalisées par Marcel Treich-Laplène sont parties d'Aboisso. Au plan administratif, la localité d'Aboisso est un chef-lieu de commune, de sous-préfecture et de département. Le département d'Aboisso a une population estimée à plus de 225 000 habitants. La ville d'Aboisso constitue surtout le chef-lieu de la région du Sud Comoé, l'une des 19 régions administratives de la Côte d'Ivoire.



Sud Comoé, administratives de la Côte d'Ivoire.



Katy OUATTARA



C'est l'histoire de deux amis qui sont saoulés et se disputent. Le premier dit que quand on est saoul, on voit deux-deux (en double), le deuxième n'est pas d'accord. Il dit qu'on voit plutôt trois-trois! Ils aperçoivent le vieux Samo assis sous un arbre. Pour se départager, ils vont voir le vieux et lui exposent le problème. Le vieux se fâche et s'écrie : C'est à cause de petit problème-là que vous venez 10-10 me déranger-là! Tchrrrrr!



Dans un asile, un gardien surprend un fou en train de dessiner et lui demande ce qu'il dessine. Le fou répond: «DIEU». Etonné, le gardien s'approche pour voir le dessin et constate que la feuille est vierge. Alors il dit au fou: «Mais djo, on ne voit rien». Le fou lui répond:» C'est normal! Est-ce tu as déjà vu DIEU? Ou bien tu es fou aussi?».

Koffi rend visite à Konan. Chez lui, il fut épaté par la beauté de sa fille et lui dit: "Tchiééé! Konan, ta fille est belle dèh! En plus, elle a les yeux bleus." Konan de répondre: "C'est normal, C'est l'eau seulement qui est dans sa tête."





# Autorité Nationale de l'Aviation Civile

GARANT DE LA SECURITE ET DE LA SURETE AEROPORTUAIRE

---



07BP 148 ABIDJAN 07 / TEL : 21 58 69 00/01 FAX 21 27 63 46  
site web: [www.anac.ci](http://www.anac.ci) / email: [anac-ci@yahoo.fr](mailto:anac-ci@yahoo.fr) / [info@yahoo.fr](mailto:info@yahoo.fr)

# NOS PARTENAIRES



Ministère des Transports



Pour un espace aérien plus sûr