

### **AIGE**

*Arrivée des Chefs  
d'Etats étrangers  
au sommet de l'UA*

## LOMÉ, TOGO 15 OCTOBRE 2016



### A la une

- Askya : renouvellement de la certification IOSA
- Sécurité aérienne : Lomé donne l'exemple
- Certification des aéroports en Afrique ...
- Le trafic aérien va croître de 8% chaque année
- Négociation des accords bilatéraux des services
- Un canular force un Boeing 737 de Virgin ...
- La compagnie congolaise clouée au sol
- AIR FRANCE: Lomé plus proche désormais

# REVUE ANAC-TOGO

Le Magazine de l'ANAC TOGO



Le support idéal pour vos  
insertions publicitaires !

**Contact : (+228) 22 26 37 40**

**Fax : (+228) 22 26 08 60**

**BP : 2699 Lomé-Togo**

**Email : [info@anac-togo.tg](mailto:info@anac-togo.tg)**

**[www.anac-togo.tg](http://www.anac-togo.tg)**



**Meilleurs Vœux 2017**

**Vœux à son Excellence  
Monsieur Faure  
Essozimna  
GNASSINGBE**

**Président de la République  
Togolaise**

A l'occasion de cet heureux événement, le monde aéronautique togolais se joint à ma modeste voix par cette revue aéronautique pour présenter à votre Excellence, les vœux, les meilleurs pour l'année 2017.

Que le Seigneur répande sa grâce et sa miséricorde sur votre Excellence Monsieur le Président de la République Togolaise et surtout à ceux qui vous sont chers. Puisse 2017 être une année de bonheur et de fraternité entre toutes les filles et tous les fils de ce pays afin qu'ensemble nous bâtissons l'Or de l'humanité qu'est le Togo.

Que le tout Puissant vous protège, vous bénisse et vous accorde une santé d'Acier pour la poursuite de votre politique de paix, de réconciliation et de développement économique pour la prospérité de notre cher Pays.

**Le Directeur Général de l'ANAC-TOGO et son Personnel**



Son Excellence, Monsieur le Premier Ministre,  
Chef du Gouvernement de la République  
Togolaise **Komi Selom KLASSOU**

//

En cette nouvelle année 2017 qui commence,  
le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo (ANAC-TOGO), et son  
personnel vous présentent leurs meilleurs vœux de santé, de bonheur, et de prospérité.

//





Ministre des Infrastructures et des  
Transports du Togo ,  
**Ninsao GNONFAM**

Pour l'année 2017 qui s'annonce avec beaucoup de joie et d'espérance,  
Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo (ANAC-TOGO), et son personnel vous  
présentent leurs meilleurs vœux de santé, de bonheur, et de prospérité.



## **Meilleurs Voeux**

à tout le personnel de l'ANAC-TOGO

//

Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du  
TOGO présente à tout son personnel ses vœux les meilleurs de  
santé, de bonheur et de réussite pour l'année nouvelle 2017

//



30 **DOSSIER**

# TRANSPORT AÉRIEN: NÉGOCIATION DES ACCORDS BILATÉRAUX DES SERVICES AÉRIENS PAR L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE



08 **A LA UNE**

12 **SANTE**

Pathologies cardiovasculaires et vols aériens : L'insuffisance coronarienne.

14 **PORTFOLIO**

Sommet de Lomé sur la sécurité maritime du 10 au 15 octobre 2016



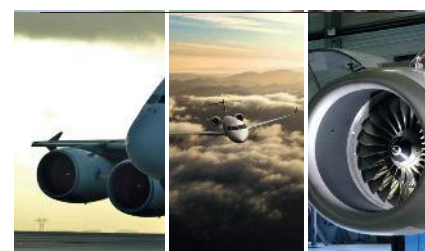
19 **INTERNATIONAL**

20 OACI : Accord historique mondial sur les compensations des émissions de CO2 du transport aérien.

22 Disparition du vol MH370 un des mystères de l'aviation civile

30 **DOSSIER**

Transport aérien : signatures d'accords aériens entre le TOGO et le CONGO



34 **HISTOIRE**

34 L'aviation: Durant la première guerre mondiale.

37 **SÉCURITÉ AÉRIENNE**

38 OACI: La certification des aéroports au cœur d'une rencontre à Lomé

41 **L'INTERVIEW**

Rencontre avec le colonel GNAMA LATA; Directeur Général de l'ANAC-TOGO



**Directeur de Publication:** Colonel LATA Dokisime Gnama **Chef Projet :** PEGUEDOU Komi **Rédacteur en chef:** TCHARA Kouma **Rédaction:** AYASSOU Rita; BADJINA Innocent; TCHAKOURA **Coordonnatrice:** Ayassou Rita **Conception & Realisation:** Imagin'Creations **Photos:** Imagin'Creations/ Source Républicoftogo.com



# TRANSPORT AÉRIEN



Aujourd'hui, le **transport aérien** devient une activité économique et réglementée regroupant toutes les opérations de transport de marchandises de toutes sortes de volume en avion à la fois au niveau d'un pays et au niveau international. Il représente 3% des marchandises transportées en volume mais 10% des marchandises transportées en valeur.

Caractérisé par sa rapidité, par son niveau de sécurité, par sa régularité, et sa fiabilité, le trafic aérien mondial ne cesse de croître : il est passé de quelques millions de passagers en 1950 à 3,3 milliards en 2014, la barre du milliard de passagers ayant été franchie en 1987. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ICAO) estime que le nombre de passagers aériens atteindra les 6 milliards d'ici 2030. Cette augmentation effrénée du trafic remet en cause les modèles logistiques et d'infrastructure actuels des aéroports. Ceux-ci doivent s'adapter rapidement et durablement.

A cet effet le Togo a construit une nouvelle aérogare dotée d'équipements et d'installations modernes de dernières générations.

Par ailleurs, l'industrie aéronautique togolaise est également marquée par des faits majeurs, notamment la remise par le président du Conseil de l'OACI le Docteur Olumuyiwa Bernard Aliu, des résultats de l'Audit de sécurité ICVM au directeur Général de l'ANAC-TOGO au cours de la 39ème Assemblée de l'OACI tenue à Montréal du 27 septembre au 07 octobre 2016.

Il faut aussi signaler le rôle joué par l'ANAC – TOGO lors de la réunion des directeurs généraux de l'aviation civile. En effet, au cours de la 6ème réunion des Directeurs généraux de l'aviation civile, organisé en collaboration avec le Gouvernement de la République du Congo, du 02 au 04 novembre 2016, le Togo a été félicité et désigné par l'OACI afin de transmettre l'expérience de l'ANAC-TOGO en matière de préparation des Audits.

Afin, dans le domaine de la coopération l'ANAC a négocié et signé des Mémoires d'entente avec certains Etats membres de l'OACI. Aussi pour permettre à la compagnie aérienne de droit togolais ASKY d'étendre son réseau d'exploitation, le Togo a conclu des nouveaux accords avec la République populaire de Chine et la République du Congo respectivement le 21 et 22 juillet 2016 pour la Chine et les 24,25 octobre et le 03 novembre 2016 pour le Congo.

Par ailleurs, l'accord bilatéral de service de transport aérien signé entre le Togo et la République démocratique du Congo a été amendé pour prendre en compte les besoins nouveaux de la compagnie ASKY.

**Colonel GNAMA Dokisime LATTA**  
Directeur Général de l'ANAC-TOGO

Entreprises

## Asky : renouvellement de la certification IOSA



### A propos de IOSA (Audit IATA de Sécurité Opérationnelle)

Le programme de certification IOSA est un important système d'évaluation reconnu et accepté au niveau international, ayant pour but la vérification des systèmes de gestion opérationnelle et de contrôle d'une compagnie aérienne. IOSA utilise les principes internationaux de l'audit - qualité réalisés d'une manière rigoureuse, standardisée et cohérente.

Le programme IOSA est développé pour améliorer les capacités opérationnelles des compagnies aériennes dans des domaines tels que : l'organisation et la gestion de la compagnie, les opérations en vol, le contrôle opérationnel, la maintenance des aéronefs, les opérations en cabine, les opérations au sol, les opérations cargo et la sécurité opérationnelle.

Un opérateur est inscrit sur le registre IOSA quand la vérification de la documentation et de la mise en œuvre de chacune des plus de 1.000 Normes et Pratiques Recommandées IOSA est réalisée.

Les normes et pratiques recommandées IOSA sont fondées sur les normes et pratiques recommandées OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale), sur les réglementations nationales et communautaires et sur les pratiques généralement acceptées dans l'industrie du transport aérien commercial. Tous les membres de l'IATA sont certifiés IOSA et doivent demeurer certifiés IOSA pour conserver leur appartenance à l'IATA. La certification IOSA est renouvelable tous les deux (2) ans.

## Sécurité aérienne : Lomé donne l'exemple

Du 24 au 31 octobre 2016, des représentants de l'aviation civile du Burkina Faso, du Cameroun, de Côte d'Ivoire, du Niger, du Nigeria, du Sénégal, du Mali et de Gambie sont réunis à Lomé pour faire avancer le Plan régional en s'inspirant des exemples du Togo, du Ghana, de Mauritanie et du Cap vert qui sont aux normes.

'Tout doit être fait au plus vite pour garantir la sécurité de l'espace aérien. Il y a va de l'essor du transport aérien, du développement économique et naturellement de la sécurité des passagers, a expliqué Gnama Latta, le directeur général de l'Aviation civile togolaise, à l'ouverture des discussions.

## ASKY EN CHIFFRES



ASKY exploite actuellement une flotte de nouvelle génération de huit (8) avions constituée



- d'un (1) Boeing 737 – 800,
- de trois (3) Boeing 737-700
- de quatre (4) Bombardier DHC-8-400 (Q400).



Elle dessert aujourd'hui vingt-deux (22) villes dans dix-neuf (19) pays sur le continent Africain.

[www.flyasky.com](http://www.flyasky.com)

Election

## La nouvelle direction d'ACI Afrique

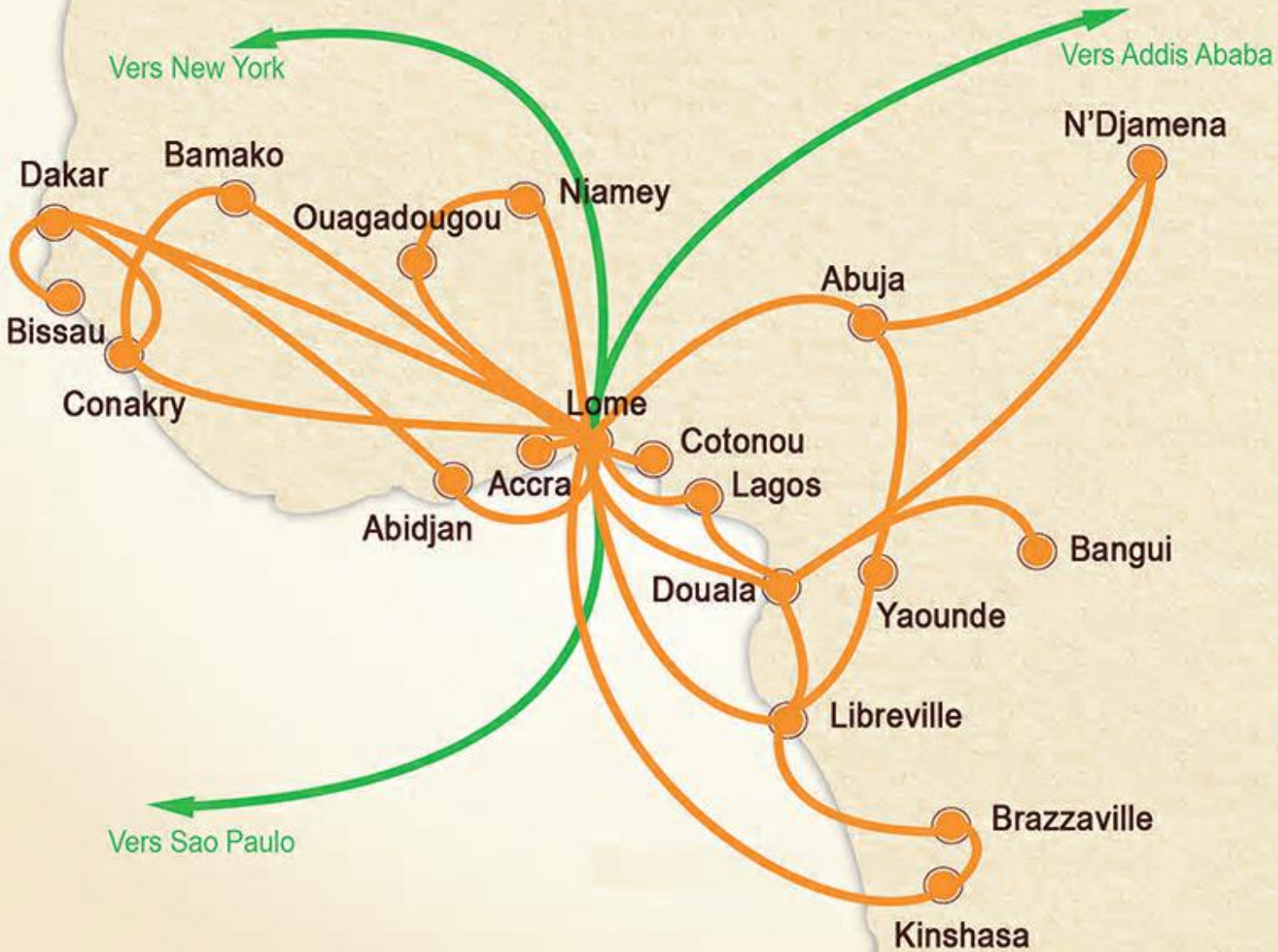
**Le nouveau conseil d'administration d'ACI Afrique a été élu à l'unanimité** lors de la 25e Assemblée générale annuelle tenue à Maputo le 21 Octobre 2016. ACI est l'association internationale des aéroports mondiaux, une organisation à but non lucratif dont le but principal est d'avancer les intérêts des aéroports et de promouvoir l'excellence dans la gestion et l'exploitation aéroportuaire. ACI compte 573 membres exploitant 1643 aéroports dans 178 pays et territoires. En Afrique, ACI représente 56 membres exploitant plus de 200 aéroports sur 47 pays.

**Afrique de l'Ouest :**

- Mr. Pape Mael Diop: Agence des Aéroports du Sénégal (Sénégal)
- Mr. Saleh Dunoma: Federal Airports Authority of Nigeria (Nigeria)
- Gilles Darriau: AERIA Abidjan International Airport (Côte d'Ivoire)
- Mr. Charles Asare: Ghana Airports Company Ltd (Ghana)



# ASKY NETWORK / RESEAU ASKY



— Ligne Ethiopian Airlines

— Ligne ASKY Airlines



The Pan African Airline

VU SUR LE WEB

## Un canular force un Boeing 737 de Virgin Australia à remettre les gaz en plein atterrissage



© Wikimedia commons

**La police fédérale australienne a lancé une enquête** pour retrouver l'auteur d'appels non autorisés sur les fréquences de contrôle aérien en Australie. Le 27 octobre, le pirate a fait avorter un atterrissage, obligeant un avion de la Virgin Australia à reprendre de l'altitude.

La déclaration du président de l'association des pilotes indépendants de Virgin (Vipa), John Lyons est simple : "Lorsqu'un pilote reçoit un ordre par radio, il n'a pas d'autres choix que de le suivre." C'est donc en toute logique que le pilote du vol 740 de la Virgin Australia avorte son atterrissage lorsqu'il reçoit l'ordre de remettre les gaz le 27 octobre. Et ce, même si son Boeing 737-800 n'était qu'à une centaine de mètres de la piste de l'aéroport de Melbourne. Pourtant, du côté de la tour de contrôle, c'est l'incompréhension. L'appel était en réalité un canular.

BRAZAVILLE

## La compagnie congolaise clouée au sol pour endettement



### Les avions d'Equatorial Congo Airlines (Ecair) sont interdits de décoller depuis le 10 octobre.

L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (Asecna) réclame des impayés à Equatorial Congo airlines (Ecair), selon une lettre de cette agence de régulation dont l'AFP a obtenu copie.

«En raison de l'endettement, la direction générale de l'Asecna vient d'instruire la suspension de la fourniture des services de la navigation aérienne à tous les vols d'Ecair sur toutes les plateformes Asecna à compter du 10 octobre 2016», a écrit l'Asecna dans une lettre à l'Agence congolaise de l'aviation civile (Anac).

NIGERIA

## Près de 8.000 vols intérieurs retardés au 3e trimestre

**Près de 8.000 vols intérieurs ont été retardés au Nigeria au troisième trimestre en raison d'un manque fréquent de kérosène, a annoncé lundi la presse locale, citant des statistiques de l'Autorité de l'aviation civile nigériane (NCAA).**

La NCAA a enregistré 7.722 retards sur les 13.097 vols prévus, assurés par huit compagnies aériennes au cours du troisième trimestre 2016. Dans la même période, 253 liaisons ont été annulées.

Arik Air, la plus importante compagnie du pays, arrive en tête du nombre des retards, suivie par Air Peace. Les compagnies attribuent les retards à un manque de kérosène en raison d'une pénurie de devises étrangères pour payer les fournisseurs. Le Nigeria, important producteur de pétrole, est entré en août en récession, provoquée notamment par la baisse des prix du baril de brut. Des compagnies aériennes étrangères comme United Airlines et Iberia ont arrêté de desservir le Nigeria en raison de difficultés pour se faire payer en devises étrangères par les clients nigériens. Ce qui complique encore plus les difficultés de déplacements aériens dans et hors du pays, aussi réputé pour ses aéroports en mauvais état et son personnel corrompu.



AIR FRANCE

## Lomé plus proche désormais

**Air France a introduit un nouveau programme de vols qui a pris effet le 30 octobre dernier.**

La compagnie dessert Lomé tous les jours depuis l'aéroport CDG (Paris). Cinq vols sont effectués avec escale à Niamey (Niger) et deux sont directs.

Les changements portent justement sur ces deux fréquences non-stop désormais assurées les vendredi et dimanche (retour avec arrivée le jour suivant). Dans ce cas, la liaison ne dure que 6h contre près de 8h avec l'escale de Niamey.

## SOMMET DE L'UA



**LOMÉ, TOGO  
DU 10 AU 15  
OCTOBRE 2016**

## SOMMET DE LOMÉ SUR LA SÉCURITÉ MARITIME DU 10 AU 15 OCTOBRE 2016

Du 10 au 15 Octobre 2016, Lomé a accueilli le Sommet de l'UA sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement de l'Afrique. Placé sous l'égide de l'Union africaine. Le sommet maritime prévu en mars 2016 est reporté et avait eu lieu finalement le 15 Octobre 2016. Pour mettre en œuvre cette organisation, une commission a été mise en place à l'Aéroport International Gnassingbé Eyadema (AIGE) par le Directeur Général de l'ANAC en qualité de superviseur général. Cette commission qui est composée de l'ASECNA, de la SALT, de la BTL et de l'AEROTRANSPORT sous la direction de l'ANAC avait pour mission de : organiser l'accueil des officiels ; planifier la mise en œuvre des dispositifs de sécurité et de sûreté mis en place pour l'accueil des officiels ; organiser le transport des officiels de l'Aéroport International Gnassingbé Eyadema (AIGE) aux lieux d'hébergements ; organiser les communications avec l'aide des talkies (Motorola) ; planifier et coordonner l'attribution des postes de stationnement ; coordonner avec la Tour de contrôle et les assistances au sol le mouvement des aéronefs sur la plateforme ; superviser les départs des aéronefs en coordination avec les assistances, le protocole et la Tour de contrôle ; fournir des informations aux autres commissions impliquées dans l'organisation du sommet (Transport, Sécurité, Hébergement, Média, Protocole Présidence et des Affaires Etrangères).

Cette rencontre internationale répond à l'objectif de l'Union Africaine de faire de l'espace maritime le levier principal du développement économique et social en Afrique. L'organisation de cette conférence revête un caractère très important dans la vie de nos Etats respectifs dans la mesure où, elle permettra, à travers la signature d'une charte, de mettre des gardes fours contre l'exploitation abusive des ressources de l'économie bleue et la remise en cause de l'équilibre de l'écosystème maritime.

En dehors d'une quarantaine de chefs d'Etat africains, de chefs de gouvernement, représentants notamment des 54 chefs d'Etat et de gouvernement, ce sommet important verra la participation de plusieurs personnalités de haut niveau, des experts et leaders de l'Afrique, du monde économique, qui séjourneront dans la capitale Togolaise pour définir une feuille de route sur la sécurité et sûreté maritimes en Afrique.

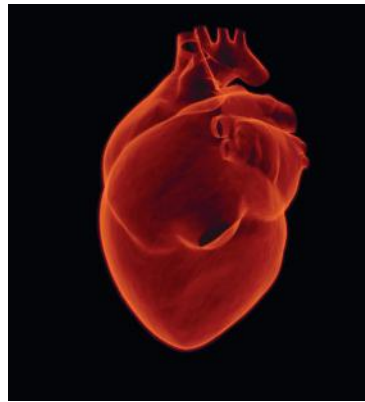


# PATHOLOGIES CARDIOVASCULAIRES ET VOLS: L'INSUFFISANCE CORONARIENNE

Tous les organes du corps humain sont alimentés en oxygène par le sang que véhiculent les artères. Les artères nourricières du cœur sont appelées les artères coronaires. Elles sont au nombre de deux et les maladies qui les affectent vont de l'angor ou angine de poitrine (douleur de poitrine plus ou moins liée à l'effort physique) à l'infarctus du myocarde (crise cardiaque) potentiellement mortelle.



Tous les organes du corps humain sont alimentés en oxygène par le sang que véhiculent les artères.



Les artères nourricières du cœur sont appelées les artères coronaires.

Le traitement des affections coronariennes comporte soit des médicaments soit des techniques chirurgicales (pontage) ou l'association des deux. Les personnes porteuses de ces affections sont appelées des patients coronariens et ont souvent besoin d'un traitement au long cours et selon le degré de sévérité certaines précautions sont nécessaires pour entreprendre un voyage en avion.

### Voyage non médicalisé

Une angine de poitrine stable et bien traitée n'est pas une contre-indication à un vol aérien ; il faut simplement prévoir les médicaments éventuels pour une crise. Après un infarctus du myocarde un délai de 15 jours minimum est indispensable (et au moins 6 semaines si complication) avant d'entreprendre un voyage en avion.

### Contre-indications au voyage aérien passager non médicalisé :

- un angor instable ou décompensé
- infarctus du myocarde simple, peu étendu < 3 semaines
- infarctus du myocarde compliqué < 6 semaines
- pontage < 2 semaines

En résumé un coronarien doit emporter avec lui en voyage.

- Un compte rendu de l'histoire clinique.
- Les médicaments pour la totalité de la durée du voyage car les médicaments peuvent manquer dans le pays de destination.
- Une ordonnance comportant l'ensemble des médicaments.

### Dr EPHOVI-GA Adadé

Médecin Cardiologue/Expertise Cardiovasculaire

Réparation juridique du dommage corporel



SOUS LE HAUT PARRAINAGE DE SON EXCELLENCE  
FAURE ESSOZIMNA GNASSINGBE  
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TOGOLAISE



# SOCART

SOCIÉTÉ DE CARDIOLOGIE DU TOGO

ORGANISE

1<sup>er</sup>

CONGRES INTERNATIONAL  
DE CARDIOLOGIE  
DU TOGO

22-24  
Février 2017  
Lomé TOGO

## ATHEROSCLEROSE ET MALADIES CARDIO-VASCULAIRES

*Quelles solutions pour l'Afrique ?*

**INSCRIPTIONS  
AU  
CONGRÈS**

Professeurs : 75 000 F  
Cardiologues : 50 000 F  
Autres spécialistes : 40 000 F

Paramédicaux : 10 000 F

DES : 30 000 F  
Etudiants en médecine : 15 000 F  
Médecins généralistes : 25 000 F

Pr. DAMOROU jdamoro@socart.net : +228 90 09 76 12  
Dr. LAWSON-BODY N. nadouvilawsonbody@socart.net : 90 04 66 01  
Dr. EPHOEVI-GA adadevi@socart.net : +228 90 01 31 43  
Dr. YAYEHD kyayehd@socart.net : +228 91 42 81 55

Plus d'infos visiter le site: [www.socart.net](http://www.socart.net)





**4000**

Participants au sommet  
de l'Union Africaine

**20**

Chefs  
d'ETATS  
Présents

**66**

Hôtels retenus à  
l'occasion du sommet  
de l'Union Africaine

**500**

Voitures mobilisées pour  
le sommet de l'Union  
Africaine

**500**

Millions offerts par la  
Chine pour le sommet de  
l'Union Africaine.

**30**

Pays africains  
participants au sommet  
de l'Union Africaine.



# RADISSON BLU

a abrité le Sommet de l'UA organisé au Togo  
du 10 au 15 octobre 2016

**600**

Don de navires de guerre par la France accueillant plus de 600 personnes

**90%**

Plus de 90% du commerce en Afrique passe par la mer.

**15**

Création d'un comité de 15 ministres désigné pour 3 ans

**52**

ETATS sur 54 présents

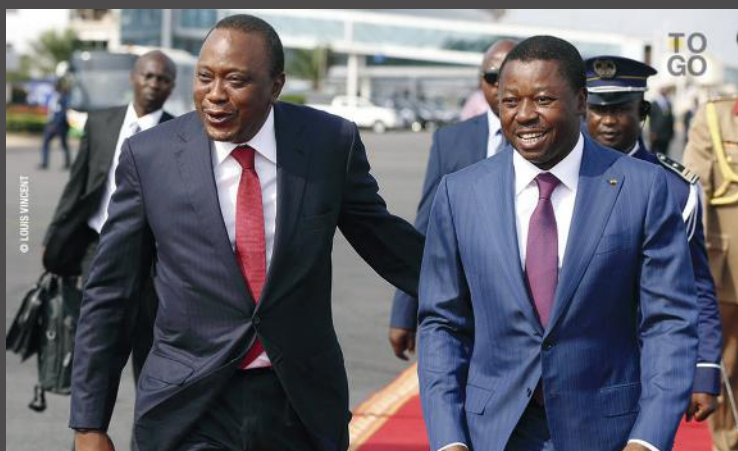
**3000**

Policiers et gendarmes mobilisés

## L'INNOVATION AU CŒUR DE LA STRATEGIE DE GROUPE



Photo de famille des ministres des affaires des pays membres de l'UA chargés d'examiner la charte de Lomé proposée par le Togo.



Faure Gnassingbé accueille le président du Kenya, Uhuru Kenyatta, à l'aéroport de Lomé.



Arrivée du président du Tchad et de l'Union africaine, Idriss Deby Itno

Arrivée à Lomé pour le sommet du président de Côte d'Ivoire



Le Congolais Denis Sassou Nguesso avec le chef de l'Etat togolais.



# PROTÉGEONS NOS OCÉANS



1. Le Commissaire européen chargé de l'Environnement, des Affaires maritimes et de la Pêche, Karmenu Vella (D), et l'ambassadeur de l'UE à Lomé, Nicolas Berlanga Martinez.

2. La vice-ministre chinoise chargée des Affaires africaines, Xu Jinghu, en compagnie de l'ambassadeur de Chine au Togo, Liu Yuxi

3. Le ministre de la Communication, Guy Lorenzo (G) et son collègue de l'Economie et des Finances, Sani Yaya

4. Cina Lawson, la ministre de l'Economie numérique, avec l'ambassadeur du Venezuela



LOMÉ, TOGO  
DU 10 AU 15  
OCTOBRE 2016

Jean-Yves Le Drian, ministre français de la Défense, et Faure Gnassingbé au salon d'honneur de l'aéroport de Lomé.



Chaleureuse accolade entre Faure Gnassingbé et Ibrahim Boubacar Keïta, Président de la République du Mali.



Arrivée à Lomé du président de Guinée Equatoriale, Teodoro Obiang Nguema.



Faure Gnassingbé et son homologue de Guinée, Alpha Condé





Ouverture le 15 octobre 2016 du sommet extraordinaire de l'Union africaine consacré à la sécurité maritime et au Développement en Afrique



Bouquet de fleurs pour le président malgache, Hery Rajaonarimampianina



Macky Sall, le président du Sénégal, et le chef de l'Etat togolais



Les chefs traditionnels sont associés aux travaux des events



Un village des partenaires a été installé sur l'esplanade du Palais des congrès à Lomé

## OACI : Olumuyiwa Benard Aliu reconduit à la présidence

Pour un nouveau mandat de trois ans, le Nigérian Olumuyiwa Benard Aliu a été renouvelé lundi 21 novembre à la présidence du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'organe exécutif de cette agence des Nations unies spécialisée dans le transport aérien. Un nouveau conseil avait été constitué tout début

octobre, avec 11 nouveaux pays sur les 36 siégeant à ce conseil, à l'occasion de l'assemblée triennale des 191 pays membres de l'OACI. Le conseil de l'OACI est chargé d'adopter les normes ou de recommander les pratiques et les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de l'aviation civile.



### Comparateur de billets d'avion : arnaque ou bonne affaire ?

Voyager n'a jamais été aussi simple qu'à l'heure actuelle et les compagnies à bas coûts ont envahi le marché de l'aviation civile. Dans tout ça, un secteur tire plutôt bien son épingle du jeu : les comparateurs de vols. Il en existe un nombre considérable, et ils jouent souvent un rôle de plus en plus important dans l'organisation des voyages. Mais sont-ils efficaces ? N'y a-t-il aucun risque pour le consommateur ? Avec l'arrivée de Google Flights, le géant américain a, comme il le fait chaque fois lorsqu'il s'attaque à un nouveau domaine, chamboulé le monde des comparateurs. L'application de la firme de Mountain View permet d'être prévenu lorsque les tarifs sont au plus bas. Utilisés partout dans le monde, les comparateurs représentent un marché juteux, mais certaines choses sont bonnes à savoir.

#### Jusqu'à 20% de différence

La manœuvre peut vite tourner au calvaire tant le nombre de comparateurs existant est important. Pour tenter d'y voir plus clair, à l'heure où les compagnies low cost

commencent à annoncer des vols transatlantiques, nous avons simulé un (beau) voyage. Une semaine à New-York en période de Noël, pour deux personnes, en classe économique. Et là, il n'y a pas vraiment de règles, les prix varient. À titre d'exemple, chez Go Voyages, vous atterrirez à New York, et en reviendrez une semaine plus tard pour 1055€. Google Flights vous donne un tarif de 1145€, mais explique que si vous changez la date de votre voyage, et le décalez de 2 jours, vous économiserez jusqu'à 250€. Chez Liligo, cela vous coûtera 983€ pour aller visiter la Grosse Pomme. La plupart des autres sites tournent aux alentours de 1100€. Mais, dès lors que l'on creuse un peu, on se rend rapidement compte qu'il ne faut pas se fier uniquement à ce qui est annoncé. En effet, si les prix annoncés se doivent d'être les plus attractifs possible, les plus grands sites de comparaison ont souvent été montrés du doigt par les associations de défense des consommateurs. 60 Millions de consommateurs, une association basée en France, soulignait un rapport de 2015,

des différences allant jusqu'à 20% entre ce qui était annoncé, et ce qui devait être réellement réglé au moment de payer la note. Et les sites mis en cause sont des acteurs majeurs du milieu: Kayak, Liligo, Opodo ou Last Minute affichaient tous des différences allant de 10 à 20%.

#### Absence de transparence

Plusieurs associations ont donc déjà souligné les soucis rencontrés par les consommateurs lorsque ceux-ci préparent leurs vacances. Mais au-delà des différences tarifaires, c'est le manque de transparence qui est mis en avant. D'après le bilan tiré par l'association 60 Millions de Consommateur, sur les 12 grands comparateurs de prix de billets d'avion qui ont été analysés, seuls deux respecteraient une certaine transparence. Ainsi, Fabrice Dariot, patron du site de revente Bourse des Vols, expliquait dans les colonnes de Air Magazine : "Les agences de voyages en ligne qui refusent de payer pour être présentes n'apparaissent pas dans le comparateur même si leurs offres sont plus compétitives. L'internaute qui utilise un comparateur tarifaire ignore tout des dessous de la comparaison tarifaire. Les acteurs économiques du transport aérien qui refusent de payer, ou qui n'ont pas les moyens de le faire sont exclus de l'affichage. Et cet ostracisme, peut parfois se faire au détriment du consommateur. Où est la transparence ?

#### "IP tracking"

En plus des sites qui peuvent donc eux-mêmes manquer de transparence en terme de tarification, une autre donnée doit être prise en considération, l'"IP tracking". Cette technique de marketing rendue possible grâce aux évolutions technologiques est assez simple. En

analysant les sites sur lesquels vous vous êtes rendus, et en observant quelles destinations vous intéressent, certains comparateurs en profitent pour faire grimper les prix sur ces dites destinations, dans le but de dégager un maximum de profit. Test Achat, qui défend les consommateurs chez nous, s'est déjà penché sur la question. Ainsi, même si il ne s'agit pas d'une technique répandue, certains consommateurs ont tout de même fait part à Test Achat de ces situations. C'est le cas de Julie Delvaux, une internaute à la recherche d'un billet bon marché. Problème : si elle ne réservait pas immédiatement son vol, les prix étaient plus élevés lors de la connexion suivante. "De quoi l'inciter à se décider immédiatement", souligne l'organisation de consommateurs.

#### Comparer les comparateurs

Avec ces quelques pièges à déjouer, il vous sera donc peut-être possible de partir en vacances, sans déboursier autant d'argent que vous ne le pensiez. La plupart des associations sont d'ailleurs d'avis qu'il vaut mieux souvent aller jeter un œil sur les tarifs des compagnies directement. Les prix n'y sont pas forcément plus élevés, et il est plus simple de contacter une compagnie aérienne, qu'un site de comparaison en ligne. De plus, et même si le conseil peut sembler surprenant, il est également bon de comparer... les comparateurs. Ceux-ci ont avant tout un but lucratif. Autre possibilité retenue par la plupart des associations qui défendent les consommateurs, les agences de voyages. Avec l'émergence des sites de comparaison, ces dernières peuvent également représenter une solution alternative pour ne pas avoir de mauvaises surprises.



# OACI: ACCORD HISTORIQUE MONDIAL SUR LES COMPENSATIONS DES ÉMISSIONS DE CO2 DU TRANSPORT AÉRIEN

Les représentants des 191 pays membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont adopté un accord portant sur un mécanisme mondial de compensation des émissions de CO2 pour le transport aérien. Il s'agit d'un accord historique qui a été adopté lors de la 39<sup>ème</sup> session de l'Assemblée de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) qui s'est tenue à Montréal depuis le 27 septembre.



Avion

## Transport aérien : accord historique pour une croissance neutre en carbone

Les états membres de l'OACI ont signé à Montréal un accord visant à contrôler les émissions de CO2 dans le transport aérien international, qui devient le premier secteur à se doter au niveau mondial d'un dispositif pour lutter contre le changement climatique depuis l'adoption de l'Accord de Paris.

L'aviation, qui représente aujourd'hui 2% des émissions mondiales de CO2, est le premier secteur économique à se doter d'un dispositif mondial de maîtrise de ses émissions de CO2.

La 39<sup>e</sup> Assemblée générale de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a accouché le 6 octobre 2016 d'un accord historique portant sur la lutte contre les émissions de gaz à effets de serre (il est responsable de 2% des émissions sur la planète) et sur une feuille de route « pour un futur soutenable dans l'aviation internationale ». Un mécanisme basé sur le marché mondial est créé pour réduire les émissions de CO2 provenant des avions, avec pour objectif une carbone-neutralité à partir de 2020, puis de réduire de moitié les émissions nettes du secteur d'ici 2050 (le tout calculé par rapport aux niveaux d'émissions de 2005).

Baptisé CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), ce dispositif sera mis en place en trois étapes à partir de 2021. L'objectif final est de parvenir à compenser jusqu'à 93% du total des émissions du transport aérien mondial à horizon 2035.

### Un creuset d'innovations

Soixante cinq pays volontaires, représentant 87 % de l'activité aérienne internationale, participeront à la phase pilote qui s'étalera de 2021 à 2023 suivie de la première phase, de 2024 à 2026. La Chine, les Émirats Arabes Unis, la Corée du Sud et Singapour se sont notamment portés volontaires aux côtés de l'Union européenne pour s'investir dans la première phase de ce mécanisme de compensation.

La seconde phase, à partir de 2027, ne sera plus basée sur le volontariat. Le dispositif s'appliquera de façon universelle à l'exception d'un certain nombre d'États exemptés, notamment les pays les moins développés, les plus enclavés ou ceux dont le transport aérien est le moins mature.

Les États inclus dans la seconde phase du dispositif représenteront plus de 93 % de l'activité aérienne mondiale et ce sont ainsi près de 80 % des émissions de CO2 mondiales qui seront couvertes.

L'OACI a évidemment rappelé que CORSIA n'était qu'une des mesures visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation internationale, généralement évaluée à entre 2 et 3%





du total des émissions mondiales aujourd'hui.

### L'innovation ouverte

Le dispositif CORSIA va logiquement prendre la place du très décrié système de compensation ETS (Emission Trading System) mis en place par l'UE et qui restera maintenu jusqu'en 2020. L'Association A4E (Airlines for Europe), qui représente aujourd'hui des compagnies aériennes européennes cumulant 6 vols sur 10 sur le continent, a d'ailleurs salué l'accord de l'OACI.

« Les compagnies aériennes européennes, l'industrie, d'autres parties prenantes ainsi que les institutions européennes ont systématiquement préconisé l'adoption d'une solution mondiale durant de nombreuses années. Suite à l'accord de l'OACI, nous pouvons désormais avoir un nouveau regard sur la réglementation environnementale dans un contexte européen », a déclaré Thomas Reynaert, le directeur général de A4E.

Les félicitations sont venues en particulier de l'IATA (Association Internationale du Transport Aérien), selon qui « la signification historique de cet accord ne peut être surestimée ». Avec le CORSIA, premier instrument mondial touchant un secteur industriel tout entier, « l'aviation demeure à l'avant-garde des industries qui

combattent les changements climatiques », a déclaré dans un communiqué Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA. L'accord « a transformé le travail de plusieurs années de préparation en une solution efficace » permettant aux compagnies aériennes de gérer leur empreinte carbone, précise-t-il, avant de souligner que le CORSIA « en soi » ne conduira pas à l'avenir durable de l'aviation. En plus de cette mesure mondiale fondée sur le marché, l'industrie « poursuivra ses efforts dans le cadre de sa stratégie à quatre paliers sur les changements climatiques, qui prévoit l'amélioration des technologies, des opérations et des infrastructures » : les compagnies aériennes vont poursuivre leurs investissements dans les nouvelles technologies, en particulier les nouveaux aéronaves et les carburants de remplacement durables, afin d'améliorer leur bilan environnemental.

### Olumuyiwa Benard Aliu, le président du Conseil de l'OACI

*« Il aura fallu beaucoup d'efforts et de compréhension pour arriver à ce stade, et je tiens à saluer l'esprit de consensus et de compromis démontré par nos États membres, l'industrie et la société civile »*

# 65

Pays volontaires

# 87%

Représentation des pays à la phase pilote.

# 93%

Représentation des pays à la seconde phase

# DISPARITION DU VOL MH370 UN DES MYSTÈRES DE L'AVIATION CIVILE

Des proches de victimes vont se rendre à Madagascar pour rechercher des débris. Ils espèrent retrouver des débris, mais aussi des réponses aux nombreuses questions en suspens depuis le drame. Des proches de passagers du vol MH370 de la compagnie Malaysia Airlines, disparu mystérieusement en 2014, vont se rendre à Madagascar en décembre, a annoncé le collectif de familles de victimes Voice370.

Cette association s'est souvent plainte du manque de coordination des opérations de recherches dans l'ouest de l'océan Indien et le long de la côte est de l'Afrique, alors que plusieurs débris retrouvés depuis proviendraient du Boeing 777, qui s'était volatilisé peu après son décollage de Kuala Lumpur le 8 mars 2014 avec 239 personnes à bord.

La thèse initiale selon laquelle le pilote avait la maîtrise de l'appareil de la Malaysia Airlines est aujourd'hui mis à mal par un rapport du bureau australien de la sécurité et des transports (ATSB). Dans ce nouveau rapport d'étape sur le drame du vol MH370 survenu le 8 mars 2014, l'ATSB (Australian Transportation Safety Board) explore les derniers résultats de l'enquête concernant la trajectoire de fin-de-vol, la modélisation de la rétro-dérive des débris retrouvés ainsi que l'analyse des impacts et fractures observés sur le flaperon droit et le volet externe adjacent. Une certitude maintenant : le Boeing 777 de Malaysia Airlines n'a pas "disparu". Il s'est abîmé en mer. Il ne s'est pas pour autant désintégré en vol, malgré un taux de chute qui pourrait avoir été élevé.

### Manque de carburant

Le rapport, qui s'appuie sur de nouvelles simulations, relève que les dernières communications satellitaires de l'avion «correspondent au fait que l'appareil descendait à une vitesse très élevée» lorsqu'il a disparu en mer. Les analyses du volet extérieur droit retrouvé au large de la Tanzanie montrent qu'il était «très probablement dans une position rétractée», suggérant que l'appareil n'était

pas en position d'amerrissage avant de s'écraser sur l'océan.

Il est aussi indiqué qu'il était en manque de carburant. Les spéculations pour expliquer cette disparition restent principalement concentrées autour d'une défaillance mécanique, une prise d'otage ou un acte terroriste, mais rien n'est venu jusqu'ici étayer tel ou tel scénario.

«Le rapport contient d'importantes nouvelles informations sur ce que nous croyons qu'il est arrivé au vol MH370», a dit le ministre australien des Transports Darren Chester, au premier jour d'une réunion de trois jours à Canberra pendant laquelle les experts doivent planifier la suite des recherches. Les enquêteurs ont cependant confirmé que les trois débris récupérés le long du littoral occidental de l'océan Indien provenaient du MH370.

Au cours de la réunion à Canberra, les experts vont «examiner tous les éléments disponibles à cette date et leurs analyses», pour faire le point sur les recherches qui doivent se prolonger jusque début 2017, affirme Darren Chester dans un communiqué. «Il y a actuellement plus de 20 débris qui présentent un intérêt pour

les enquêteurs qui se trouvent sur les côtes africaines, Madagascar, les îles Maurice, de La Réunion et Rodrigues».

«Effort historique» mis en oeuvre pour les recherches

En dépit de recherches sous-marines intenses au large de la côte occidentale de l'Australie, aucune trace de l'appareil n'a été trouvée. La zone de recherche de 120.000 km<sup>2</sup> avait été déterminée en partant de l'hypothèse que l'avion n'avait au final plus personne à ses commandes et qu'il était à court de carburant. Les analyses sur la dérive de l'avion suggèrent que les recherches sont menées au bon endroit, selon l'ATSB.

Le ministre Darren Chester s'est dit confiant que le MH370 sera retrouvé dans la zone de recherche définie, «nous fouillons dans la bonne zone mais tout le monde doit prendre conscience du haut niveau de difficulté que nous rencontrons» a-t-il tempéré. «Les recherches se font à une profondeur de quatre à six kilomètres, sur un terrain accidenté de canyons et ravins», a ajouté Chester, soulignant l'«effort historique» mis en oeuvre, tant humain que technique.

### «Pas d'autre choix que d'entreprendre quelque chose nous-mêmes»

«Malgré ces découvertes très importantes, aucune des parties responsables n'a effectué de recherche méthodique et organisée», a déploré Voice370, en référence aux opérations auxquelles participent l'Australie (dans l'océan Indien), la Chine (d'où venaient la plupart des passagers) et la Malaisie. «Cela ne laisse aux proches d'autre choix que d'entreprendre quelque chose nous-mêmes pour trouver des réponses et la solution» au mystère, a ajouté le collectif.

Sept membres de Voice370 vont ainsi se rendre à Madagascar du 3 au 11 décembre, afin d'encourager des organisations locales et des particuliers de cette grande île de l'océan Indien à se joindre aux efforts de recherches et faire des recherches eux-mêmes, a souligné l'association.

Des fragments découverts ces derniers mois sur les côtes d'Afrique de l'Est et dans l'océan Indien ont été identifiés avec une «quasi-certitude» comme provenant de l'appareil de Malaysia Airlines. Mais ces découvertes n'ont pas permis jusqu'ici de résoudre le plus grand mystère de l'aviation civile moderne.





Les recherches entreprises depuis deux ans n'ont toujours pas permis de retrouver l'avion

### L'AVION DU VOL MH370 POURRAIT NE JAMAIS ETRE RETROUVE

L'ensemble de la zone de recherches a presque été entièrement analysé et aucune trace du Boeing 777 de la Malaysia Airlines. Les autorités australiennes évoquent la possibilité de ne jamais retrouver l'appareil.

Le destin des passagers du vol MH370 pourrait rester un mystère. Les équipes de recherches australiennes ont annoncé lundi que les chances de retrouver les débris de l'avion de la Malaysia Airlines, porté disparu il y a deux ans avec 239 personnes à bord, s'amointrissent. En effet, plus de 105.000 km<sup>2</sup> de fonds marins ont été passés au peigne fin à travers le sud de l'Océan indien, soit 90% de la zone, et il ne reste aujourd'hui que 15.000 km<sup>2</sup> à inspecter.

### DEUX ANS APRÈS, LA DISPARITION DU VOL MH 370 RESTE UN MYSTÈRE

L'équipe d'experts internationaux, dirigée par la Malaisie, a publié mardi son rapport provisoire annuel, sans fournir aucune nouvelle indication sur les circonstances de l'incident.

L'affaire du vol MH370 est l'un des plus grands mystères de l'histoire de l'aviation civile. L'appareil de la Malaysia Airlines s'était volatilisé le 8 mars 2014 peu après son décollage de Kuala Lumpur à destination de Pékin. Deux ans jour pour jour après la disparition du Boeing 777 de la compagnie malaisienne, l'équipe d'experts internationaux, dirigée par la Malaisie, a publié son rapport provisoire annuel.



## MH370

est un vol international régulier de la compagnie aérienne Malaysia Airlines reliant Kuala Lumpur à Pékin.

## 777

Le Boeing 777 ou B777, souvent surnommé triple sept dans le milieu aérien, est un avion de ligne gros porteur, long courrier et biréacteur construit par la société Boeing.



### UN POSSIBLE DEBRI DE L'AVION RETROUVE AU MOZAMBIQUE

Selon le ministre malaisien des Transports, il est «très possible» que la pièce retrouvée ce mercredi au large des côtes africaines appartienne à un Boeing 777, le même modèle que l'appareil de la Malaysia Airlines disparu en mars 2014.

Le 8 mars 2014, le vol MH370 de la Malaysia Airlines disparaissait entre Kuala Lumpur et Pékin avec ses 239 passagers et membres d'équipage. À ce jour, et malgré deux ans d'une enquête à rebondissements qui a tout de même permis de retrouver un bout de l'aile du Boeing 777 sur une plage de La Réunion, personne n'a réussi à lever le voile sur ce qui demeure l'un des plus grands mystères de l'histoire de l'aviation civile.

Des fragments découverts ces derniers mois sur les côtes d'Afrique de l'Est et dans l'océan Indien ont été identifiés avec une «quasi-certitude» comme provenant de l'appareil de Malaysia Airlines

© Creditsphotos Joshua Paul/AP

© 20 minutes - Sifedehov



# LONG-COURRIER

## LA CHINE ET LA RUSSIE S'ALLIENT



©Philippe Stroppa / Sncema / Safran

La Chine accélère dans sa conquête du ciel : Comac (Commercial Aircraft Corporation of China), l'avionneur d'État chinois, a annoncé, jeudi, une coentreprise avec la Russie pour produire le premier gros-porteur chinois. L'avion, qui viendrait concurrencer à terme le 787 de Boeing et l'A350 d'Airbus, devrait effectuer son premier vol commercial dans dix ans, à en croire le calendrier fixé par l'avionneur.

Une usine sera construite à Shanghai pour développer l'appareil de 280 places et d'une autonomie de 12 000 km, a annoncé Comac lors du Salon de l'aviation de Zhuhai, près de Canton.

Comac donnait là les premiers détails de sa coopération avec le russe UAC (United Aircraft Corporation), annoncée il y a deux ans. Avec ce projet, l'entreprise d'État chinoise avance un pion supplémentaire pour aller concurrencer le duopole Airbus-Boeing qui domine l'aviation commerciale mondiale. Le projet devrait coûter de 13 à 20 milliards de dollars aux deux entités qui le financeront à parts égales, a indiqué le quotidien d'État chinois Global Times, citant le président d'UAC, Yury Slyusar. Selon lui, le long-courrier sino-russe sera 10 % moins cher que les modèles des concurrents.

### Montée en gamme

Son partenaire russe, l'UAC, est une holding qui rassemble les différents avionneurs russes, essentiellement présents dans l'aviation militaire et les petits jets privés ou régionaux. C'est le cas de Soukhoï, dont le petit porteur Superjet 100 a marqué en 2009 le retour de la Russie sur le marché de l'aviation, après vingt-cinq ans sans nouvel appareil.

L'aviation est un des dix secteurs mis en avant dans le projet «Fabriquer en Chine 2025», approuvé par le Conseil des affaires d'État en mai. Le document est une feuille de route pour la montée en gamme de l'usine du monde, qui veut avancer dans les secteurs à plus haute valeur ajoutée. Mais comme l'a admis Guo Bozhi, l'un des présidents adjoints de Comac chargé du projet de long-courrier, en marge du Salon de Zhuhai : «Développer un avion est un long périple, nous devons résoudre beaucoup de problèmes techniques.»

Malgré les retards, Comac accumule les commandes pour son C919 : 570 appareils pour 23 clients, d'après le constructeur. En Chine, le marché est dicté par la NDRC (National Development and Reform Commission), la commission au plan chinoise.

Également à Zhuhai, Airbus a annoncé ses prévisions de croissance pour le marché chinois qui ont de quoi alimenter les convoitises. La Chine est amenée à dépasser les États-Unis pour devenir le premier marché de l'aviation au monde avant 2035 selon Airbus.

D'ici vingt ans, la croissance du secteur devrait être de 10 % par an, grâce au développement des infrastructures et d'une classe moyenne chinoise plus consommatrice. Le pays aura besoin de 6000 appareils de plus dans la période, selon l'avionneur européen. Son rival Boeing prévoit même 6 800 nouveaux appareils. Un marché évalué à 900 milliards d'euros.

## C919

Le Comac C919 est un projet d'avion de ligne moyen courrier, du constructeur chinois Comac d'une capacité de 168-190 sièges.

# Un premier avion moyen-courrier «made in China»

En concurrence directe avec le B737 et l'A320, l'appareil doit encore franchir plusieurs étapes avant de prendre son envol

Tout juste assemblé, le premier exemplaire du C919, moyen-courrier conçu par l'avionneur chinois COMAC pour bousculer le duopole Airbus-Boeing, a été dévoilé lundi, mais il faudra encore longtemps avant que ne débutent les livraisons de cet appareil emblématique des ambitions aéronautiques de Pékin.

Tiré par un petit camion, l'avion long de 39 mètres, de couleur blanche avec un aileron vert, est sorti d'un colossal hangar décoré du drapeau chinois pour être présenté devant un public choisi, a constaté un journaliste de l'AFP. Il aura fallu plus d'une année pour assembler ce premier C919 sur le site shanghaien de la Commercial Aircraft Corp. of China (COMAC), un groupe sous contrôle étatique dont Pékin veut ouvertement faire un concurrent pour l'européen Airbus et l'américain Boeing.

« La sortie du C919 marque une étape importante dans le développement du premier avion de conception chinoise », s'est réjoui le président de la COMAC, Jin Zhuanglong, lors de la cérémonie. Avec cet appareil d'une capacité de 168 passagers et d'une portée de 5555 km, la COMAC espère rivaliser sur les vols régionaux avec les deux étoiles internationales du moyen-courrier, le B737 de Boeing et l'A320 d'Airbus. Et ce, alors que le marché chinois connaît une croissance insolente : avec une demande stimulée par l'essor de la classe moyenne, la Chine aura besoin de 6330 avions de ligne sur les vingt années à venir, selon des projections de Boeing, qui

En concurrence avec:

## B737

Le Boeing 737 est une famille d'avion de ligne construit par la société Boeing depuis 1965. Ils s'agit d'un biréacteur, monocouloir, court à moyen-courrier.

## A320

La famille Airbus A320 regroupe quatre avions de ligne moyen-courrier conçus et fabriqués par Airbus.

Comac a sélectionné 9 sociétés chinoises pour fournir la structure et le corps de l'avion, 51 pour les pièces et 16 pour les matériaux. Au moins 200 sociétés, 20 universités des 20 provinces chinoises sont impliquées dans la construction du C919.

## La Chine lance son moyen-courrier

**Comac** (Commercial Aircraft Corporation of China)

**517 commandes**  
par des compagnies chinoises

**2016** : 1<sup>er</sup> vol expérimental prévu

**2019** : mise en service prévue



Photo : modèle - Zhuhai 2012

**Autonomie** : 5 555 km  
**Capacité** : 168 passagers  
**Longueur** : 39 m

**CFM International**  
(GE, États-Unis/  
Safran, France)

► Moteurs

**Honeywell Aerospace**  
(États-Unis)

- Contrôle de vol
- Roues, freins
- Groupe auxiliaire de puissance
- Navigation



**SAMSUNG GALAXY NOTE 7**

**banni dans les avions presque partout**

Les compagnies aériennes de par le monde adoptent progressivement l'interdiction à bord des avions tout Samsung Galaxy Note 7, qu'il soit éteint ou non, mise en place samedi aux États-Unis en raison des risques d'incendie qu'il représente.

Alors que Samsung a décidé de rappeler tous les Note 7 mis en vente, y compris dans leur deuxième version censée être plus sûre, l'incident à bord d'un avion de la low cost Southwest Airlines a poussé le ministère américain des transports (DoT) le 15 octobre 2016 à interdire carrément le smartphone dans les avions du pays, en cabine comme en soute (ainsi que dans les vols cargo). Histoire de décourager les plus têtus, le DoT prévient que tout passager se verra confisquer le Note 7 apporté dans l'avion, avec risque de refus d'embarquement, d'amende et de poursuites judiciaires à la clé. Les compagnies canadiennes ont immédiatement emboîté le pas, la compagnie nationale annonçant que les voyageurs « ne seront pas autorisés à monter à bord des avions » d'Air Canada, d'Air Canada Rouge et d'Air Canada Express. L'Australie et la Nouvelle Zélande se sont alignées, les Qantas, Jetstar, Virgin Australia et Tigerair ainsi qu'Air New Zealand affichant sur leurs sites des instructions similaires. En Asie du sud-est, le groupe low cost AirAsia a pris la même mesure dans toutes ses filiales y compris long-courrier, les contrevenants ne pouvant embarquer ; Singapore Airlines a fait de même.

En Europe, KLM Royal Dutch Airlines par exemple a suivi « les règles de la FAA », tout en soulignant que peu de passagers devraient être affectés puisque la plupart des Note 7 ont déjà été retirés du marché et n'étaient pas encore en vente aux Pays-Bas. Lufthansa et British Airways préviennent tous les passagers à bord de vols vers ou depuis « les USA, le Canada et Hong Kong » de ne pas apporter leur Note 7 ; l'interdiction est aussi valable sur El Al.

Rappelons que la majorité des compagnies aériennes dont Air France avaient déjà interdit en septembre l'utilisation à bord des Note 7, suite aux premiers cas de combustion de la batterie au lithium-ion. Samsung a annoncé le 11 octobre l'arrêt de la production de ce smartphone, et son rappel pour échange ou remboursement.



► table sur un triplement de la flotte du pays durant cette période.

Pour autant, le C919 a aussi profité de technologies étrangères : il est ainsi équipé de moteurs Leap développés par l'américain General Electric et le français Safran au sein de leur coentreprise CFM International. Celle-ci fournit aussi la nacelle et les inverseurs de poussée. Le montant des investissements dans le développement du C919 n'a pas été dévoilé, mais une banque étatique (Export-Import Bank of China) avait précédemment annoncé qu'elle accorderait près de huit milliards de dollars de fonds à la COMAC pour ses projets d'avions.

### « Encore du travail »

Le C919 accomplira son premier vol d'essai courant 2016, a ajouté M. Li : un nouveau retard notable alors que la COMAC avait envisagé de le faire voler d'ici la fin de l'année, et après avoir déjà multiplié les contretemps. Dans ces conditions, le voyage inaugural pourrait n'avoir lieu qu'en 2017, selon des informations du journal officiel *China Daily*.

La COMAC assure avoir déjà enregistré 517 commandes pour l'appareil, presque exclusivement de la part de compagnies chinoises : parmi les rares marques d'intérêt étrangères, figure une commande de 10 avions par le thaï City Airways, dévoilée le mois dernier. Mais il faudra encore des années avant que les premières livraisons soient honorées : d'après les experts, le C919 ne devrait entrer en service qu'en 2019 au plus tôt... et de nouveaux retards ne sont pas à exclure.



© Photo:Agence France-Presse

**« Le secteur du transport aérien ne peut se reposer uniquement sur des importations. Une grande nation se doit d'avoir son propre grand appareil commercial », a affirmé lundi Li Jiaxiang, patron de l'aviation civile chinoise (CAAC).**

**« Il y a encore énormément de travail à accomplir », a souligné Briand Greer, président pour l'Asie-Pacifique de Honeywell Aerospace, un groupe américain qui fournit lui aussi certains éléments clés du C919 (roues et freins, instruments de navigation). Parmi les obstacles à surmonter, « il faudra encore beaucoup de tests, de vols-tests, de tests des systèmes d'intégration, et bien entendu il faudra décrocher la certification », a-t-il déclaré à l'AFP.**



© IMAGE COMAC

► « Il y a encore énormément de travail à accomplir », a souligné Briand Greer, président pour l'Asie-Pacifique de Honeywell Aerospace, un groupe américain qui fournit lui aussi certains éléments clés du C919 (roues et freins, instruments de navigation).

Parmi les obstacles à surmonter, « il faudra encore beaucoup de tests, de vols-tests, de tests des systèmes d'intégration, et bien entendu il faudra décrocher la certification », a-t-il déclaré à l'AFP.

Sur ce point, l'ARJ-21, le premier avion de transport régional conçu et produit par la COMAC, a connu de multiples déconvenues. Quatorze ans après le lancement du programme en 2002, et six ans après son premier vol en 2008, ce bimoteur de 79 à 90 places, concurrent potentiel des avions de Bombardier ou du Brésilien Embraer, n'a été certifié que fin 2014 par les autorités chinoises, ce qui lui ouvre les pistes pour les vols intérieurs. Mais il lui reste encore à décrocher la certification-clé pour voler à l'international, celle de l'Administration fédérale américaine de l'aviation civile (FAA).

En attendant, la Chine s'est d'ores et déjà donné un nouveau défi technologique ambitieux : concevoir au cours de la prochaine décennie son premier long-courrier, le C929, un bicouloir susceptible de prendre son envol au début des années 2020.



## TECHNO

# Un avion de ligne plus rapide que le Concorde dévoilé

Le milliardaire Richard Branson a présenté le prototype d'un supersonique qui volerait 10% plus vite que le mythique Concorde.

Le prototype a été appelé le "Baby Boom". Son "vrai" nom, c'est le XB-1. Richard Branson, le célèbre milliardaire espère en faire l'avion le plus rapide de l'aviation civile, [explique The Independent](#).

Plus rapide encore que le mythique Concorde. Ce dernier volait à une vitesse de Mach 2 (la vitesse du son est établie à Mach 1) ? "Baby Boom" fendra les nuages à Mach 2.2 - soit 10% de plus que le Concorde. Et 2,6 fois plus vite que les autres avions.

Ces performances ahurissantes devraient permettre au "Baby Boom" de rallier New York depuis Londres en 3 heures et 15 minutes.

## Premier vol commercial en 2023

Richard Branson espère que cet avion supersonique pourra effectuer son premier vol commercial en 2023.

Ce projet ambitieux sera développé conjointement par Spaceship Company - une filiale de Virgin Galactic - et par la start-up Boom (d'où le nom).

Bien entendu, ces performances ont un prix. Pour faire partie des 40 passagers que pourra emmener l'appareil, il faudra déboursier de l'ordre de 2500 livres (2900 euros).



- Le "Baby Boom" mesurera 20 m de long et 5 d'envergure. Photo Boom
- Boom est une entreprise du Colorado

# ECOLE INTERNATIONALE D'AVIATION

FORMATION  
I.A.T.A. / F.I.A.T.A. / U.F.T.A.A.

## Cours disponibles

- ✓ Billetterie réservation aérienne air réservation
- ✓ Administration de tourisme tourism & management
- ✓ Administration d'agence de voyage travel agency management
- ✓ Traitement de cargo cargo handling
- ✓ Administration maritime shipping management
- ✓ Hôtesse de l'air
- ✓ Pilotage

*Il y a des écoles et beaucoup d'écoles mais E.I.A (I.S.A) se trouve dans le peloton de tête.*

## Condition d'admission

Etre titulaire du BAC2 ou tout autre diplôme lié aux études d'aviation ou tout adulte s'intéressant aux études d'aviation.

NB: TOUS CES COURS SONT SUIVIS DE LA LANGUE ANGLAISE; LES DISCIPLINES SONT ENSEIGNEES EN FRANCAIS

E-mail: [ejaaviation@yahoo.fr](mailto:ejaaviation@yahoo.fr)  
facebook: Aviation Eia  
Site web: [www.internationalschoolofaviation.net](http://www.internationalschoolofaviation.net)

Tel: (+228) 90 00 60 62  
22 44 72 72  
90 77 72 44



Lomé-TOGO

Tel: (+233) 0303216834  
0277524849



Tema-GHANA

Tel: (+229) 20 17 05 84  
97 44 46 06



Cotonou-BENIN

Tel: (+226) 25501980  
70166648



BURKINA-FASO

Tel: (+234) 07093852946  
08033071048



Lagos-NIGERIA

## Ethiopian augmente ses fréquences de Lomé vers New - York

C'est officiel. Depuis le 03 Juillet dernier, il est possible de se rendre directement de Lomé à New York grâce à 3 vols hebdomadaires non-stop assurés par Ethiopian Airlines.

Bonne nouvelle pour les passagers vivant au Togo, mais aussi pour ceux résidant en Afrique de l'Ouest qui pourront bénéficier du réseau partenaire d'Asky. Cette liaison vers les Etats-Unis a consacré le rôle de l'aéroport de Lomé comme Hub africain.

Le dimanche 03 juillet 2016 a eu lieu sur la plateforme aéroportuaire de Lomé -Tokoin sous la présidence de son Excellence Mr Selom KLASSOU, Premier Ministre du Togo la cérémonie inaugurale du vol régulier Lomé - New - York.

Franck Kpayedo, le représentant togolais aux Nations Unies était dimanche en fin de journée à l'aéroport JFK de New York pour accueillir les passagers du premier vol non-stop en provenance de Lomé. Il avait à ses côtés les responsables de la compagnie Ethiopian Airlines aux Etats-Unis et le directeur général de l'Agence togolaise de l'aviation civile (ANAC) Dokissim Gnama Latta, qui est arrivé sur ce vol.

Dans son mot de bienvenue, le diplomate a souligné que le transport aérien était un outil indispensable du développement économique et l'une des priorités fixées par le président Faure Gnassingbé.

Il a également salué l'accord Open Sky signé en 2015 entre le Togo et les Etats-Unis qui permet de n'importe quelle compagnie aérienne des deux pays d'opérer librement des vols à destination de Lomé ou vers de nombreuses villes américaines.

Moins d'un mois ce lancement des vols non-stop entre Lomé et New York (Newark), Ethiopian Airlines a annoncé vendredi la mise en place d'une 4e liaison hebdomadaire à partir du 5 août.

L'augmentation de la capacité en sièges répond à la très forte demande observée depuis l'ouverture de la ligne. Les vols auront lieu les mardi, jeudi vendredi et dimanche. Ethiopian utilise des Boeing 787 Dreamliner sur cette route. Les passagers sont togolais mais viennent aussi de la sous-région grâce au partenariat avec Asky, la compagnie régionale basée à Lomé.

Ethiopian Airlines est sans concurrence sur cet axe. New York est déjà reliée à l'Afrique par Delta Air Lines vers Accra et Dakar, et par Arik Air depuis Lagos, Egyptair depuis Le Caire, Royal Air Maroc depuis Casablanca ou South African Airlines depuis Johannesburg.







# Hotél Ahoéfa

Lomé - Togo / Rue Anamagne  
+228 93 97 04 25 / +228 93 97 04 25  
[info@hotelahoefa.com](mailto:info@hotelahoefa.com) / [www.hotelahoefa.com](http://www.hotelahoefa.com)







# Négociation des accords bilatéraux des services aériens

Entre la Chine et le Togo

**Un mémorandum d'entente relatif aux services aériens entre la République Togolaise a été signé, par Monsieur Ninsao GNOFAM**

Le Ministre des infrastructures et des Transports et Monsieur Dong Zhiyi, l'administrateur adjoint de l'administration de l'aviation civile chinoise. La cérémonie de signature a eu lieu dans la salle de réunion du ministère des infrastructures et des transports. Le mémorandum signé permet l'application provisoire des dispositions du projet d'accord relatif aux services aériens entre les deux pays, paraphé et annexé audit mémorandum. Cet texte constitue une base juridique permettant aux entreprises de

transport aérien des deux parties contractantes de pouvoir exploiter des services de transport de passagers et de cargo entre le Togo et la Chine sans limitation de capacité et à une fréquence de 7 vols hebdomadaires pour chaque partie.

La signature de ce Mémorandum vient à point nommé pour la compagnie de droit togolais ASKY qui est en pleine extension de son réseau.

# TRANSPORT AERIEN: SIGNATURES D'ACCORDS AERIENS ENTRE LE TOGO ET LE CONGO

En octobre dernier de l'année 2016, des négociations des accords bilatéraux sur les services aériens ont eu lieu entre le Togo et le Congo, ainsi que le Togo et la RDC...



28  
28 Octobre 2016 est la date de la signature de l'accord entre le Togo et Congo - Kinshasa

3  
Le 3 novembre est la date de signature de l'accord entre le Togo et Congo Brazzaville

## TOGO - CONGO BRAZAVILLE

## SIXIÈME RÉUNION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE AU CONGO

Du 24 octobre au 3 novembre 2016, des négociations d'accords bilatéraux ont eu lieu entre le Togo et le Congo en synchronisation avec la 6ème réunion des directeurs de l'aviation civile.

Les 24, 25 octobre et 3 novembre 2016, les délégations représentant les Autorités Aéronautique de la République Togolaise et celles de la République du Congo se sont réunies à Brazzaville en République du Congo, en vue de négocier un accord bilatéral relatif aux services aériens entre les deux pays. A l'issue de la rencontre qui s'est déroulée dans une ambiance chaleureuse et conviviale, les parties ont adopté un projet d'accord bilatéral relatif aux services aériens et ont signé un mémorandum d'entente permettant l'application provisoire des dispositions contenues dans l'accord. Entre autres dispositions majeures contenues dans l'accord, on note :

- la désignation multiple des entreprises de transport aérien,
- l'autorisation pour les entreprises de transport aérien désignées de mettre en œuvre les fréquences et les capacités conformément à la décision de Yamoussoukro pour le transport des passagers et tous les services de fret aérien sur les lignes aériennes entre les Etats Africains.
- la fixation des tarifs à pratiquer par les entreprises de transport aériens désignées se fait en fonction du marché.
- l'exercice des droits de trafic de la cinquième liberté est accordé aux compagnies aériennes désignées.

Le mémorandum d'entente a été signé côté togolais par Mr Dokisime Gnana LATTI, Directeur Général de l'ANAC-TOGO, et du côté congolais par Mr Serge Florent DZOTA, Directeur Général de l'aviation civile du Congo.

### La sixième réunion des directeurs généraux de l'aviation civile de la Région Afrique-Océan indien tenue dans la capitale congolaise du 2 au 4 novembre 2016.

Du 2 au 4 novembre 2016, Brazzaville a abrité dans sa banlieue Kintélé, la 6ème réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation civile de la région Afrique-Océan indien (Dgac/6) en vue d'élaborer des stratégies pouvant renforcer l'efficacité et la sûreté du système de transport aérien en Afrique, à travers la mise en œuvre effective

des normes et pratiques recommandées au niveau international.

Cette réunion fait suite aux conclusions de la dernière réunion des directeurs généraux de l'Aviation civile de l'Afrique de l'Est et australe (Esaf), tenue en 2013 à Dakar, au Sénégal. Près de 200 décideurs et experts du domaine de l'Aviation civile parmi lesquels le Secrétaire général de l'Organisation internationale de l'Aviation civile (OACI), Madame Liu Fang ont pris à la rencontre. Au cours de cette rencontre, les participants ont abordé les sujets relatifs à la sécurité de l'aviation, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté de l'aviation, le développement économique du transport aérien, la protection de l'environnement. Ont été également abordés les questions relatives à la mise en œuvre du plan régional pour la sûreté et la facilitation de l'Aviation en Afrique (plan SECFAL AFI), à l'état de mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro (DY), mais aussi sur les faits nouveaux aux plans régional et mondial notamment le plan d'action tendant à réduire les émissions de CO2 dans le domaine de l'Aviation civile. La rencontre de Brazzaville se veut un tournant décisif dans la redynamisation du transport aérien dans la région Afrique-Océan indien. Elle a lieu après la 39ème session de l'Assemblée générale de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (Oaci) et le 2ème forum de l'Aviation civile au Canada. Le Togo a été représenté à cette grande rencontre par le Colonel LATTI Gnana Dokisime, Directeur Général de l'ANAC-Togo et chef de délégation, et de Mr TCHAMDJA Tchaa, Chef service navigabilité, membre de la délégation. Les travaux de la réunion de Brazza ont abouti à la définition des objectifs stratégiques à atteindre par les Etats de la zone AFI. Un plan d'action a été adopté à cet effet. Dans le cadre de la campagne « No Country Left Behind » le secrétariat de l'OACI à proposer, pour chaque objectif stratégique, deux (02) Directeurs généraux des administrations d'aviation civile dénommées « DG Champion » qui se chargeront de conduire les activités et jouer le rôle de leader pour l'atteinte des objectifs assignés.

Le 3 novembre 2016 est la date à retenir pour le signature de l'accord aérien

**3**





Le mémorandum d'entente a été signé côté togolais par Mr KOMI PEGUEDOU, Directeur du transport aérien à l'ANAC-TOGO, et du côté RDC par Mr François KAYEMBE KATUBALONDJI, Directeur du transport aérien de l'Aviation Civile de RDC.

TOGO - CONGO KINSHASA

## ACCORD BILATÉRAL

Les autorités aéronautiques de la République Démocratique du Congo et de la République Togolaise se sont réunies à Kinshasa, les 27 et 28 octobre 2016, en vue de réviser l'annexe à l'accord bilatéral sur les services aériens, signé à LOME (TOGO), le 09 décembre 2010.

Les travaux se sont déroulés dans une atmosphère de fraternité et de convivialité, caractérisant les bonnes relations entre les pays. A cet effet, la délégation congolaise était conduite par Monsieur François KAYEMBE KATUBALONDJI, Directeur de transport aérien à l'Autorité de l'Aviation Civile de la République Démocratique du Congo et la délégation togolaise était conduite par Monsieur KOMI PEGUEDOU, Directeur de transport aérien à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo. A l'issue des négociations les deux (02) délégations ont réaffirmé le principe de la multidésignation des entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services réguliers sur les routes spécifiées entre les territoires des deux Etats respectifs, sur la base de la réciprocité et d'égalité de chances. La compagnie aérienne ASKY AIRLINES est désignée du côté togolais, et la compagnie aérienne CONGO AIRWAYS du côté de la RDC. Les entreprises de transport désignées sont autorisées à mettre en

exploitation tout type d'aéronefs dans le cadre des fréquences accordées, et les deux parties acceptent de s'octroyer réciproquement douze (12) fréquences hebdomadaires de vols passagers et cinq (05) fréquences hebdomadaires de vols cargo. Par ailleurs, les deux délégations ont convenu que le Présent Mémoire d'Entente entre en vigueur à la date de sa signature, soit le 28 octobre 2016. Aussi les deux parties conviennent que les points intermédiaires et les points au-delà seront exploités avec les droits de trafic de 5ème liberté.

# L'AVIATION: DURANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

L'aviation durant la Première Guerre mondiale montre l'évolution des avions entre 1919 et 1939. La vitesse est multipliée par 2 voire 2.5.

Les postes de pilotage ne sont plus ouverts. Les métaux rentrent de plus en plus dans la construction. En 1939 les avions de chasse sont entièrement métalliques. Le train d'atterrissage bien que toujours classique devient rétractable.

## 1919 : Le Farman F.60

Le Farman F.60 a été initialement conçu en 1918 comme un bombardier lourd capable de transporter 1000 kg de bombes avec une autonomie de 1500 km. La paix étant revenue, le gros biplan bimoteur appelé « Goliath » est transformé en appareil de transport pour passagers. Il a contribué à la création des pre-

mières compagnies aériennes et fut utilisé après la première guerre mondiale par toutes les principales compagnies européennes et même en Amérique du Sud.



## 1919 : Le Goliath

Le Goliath pouvait transporter douze passagers et deux membres d'équipage. La cabine avait de grandes fenêtres latérales pour donner aux passagers une vue sur le paysage. Elle était meublée de fauteuils en osier confortables et légers. Le Goliath restera en service plus de dix ans et fut construit à environ soixante exemplaires.



## 1919 : Haefeli-DH-5

Le développement a commencé en 1918 dans la construction-atelier suisse. Le Haefeli-DH-5 était un avion de reconnaissance et de formation pour la Force aérienne suisse. Le premier vol du prototype a eu lieu en Mars 1919. Après certains problèmes liés au moteur, l'avion fut construit en série pour l'armée. 80 DH 5 a été construit et utilisés entre 1922-1940 par la Force aérienne suisse.

## LES DÉBUTS APRÈS 1918

On peut véritablement faire remonter l'histoire de l'aviation civile à la fin de la Première Guerre mondiale avec la transformation d'un De Havilland D.H.4 (adaptation à l'arrière d'une cabine fermée) pour transporter des passagers. Il fut utilisé au départ pour emmener rapidement des diplomates à la Conférence de la Paix à Versailles. Puis cet appareil transporta le courrier entre la France et l'Angleterre. Plus tard, au mois de février 1918, onze passagers montèrent à bord d'un Farman F.60 Goliath (bombardier bimoteur) pour traverser avec succès la Manche. Les Belges furent les premiers à créer un poste de douane à l'arrivée des avions sur leur territoire. De nombreuses compagnies virent le jour mais il en est une dont le nom fit le tour du monde: Latécoère.



MOYEN ET LONG-COURRIER



AVIONS D'AFFAIRES



AVIONS RÉGIONAUX

## L'AVIATION AUJOURD'HUI

**56 000 000**  
Personnes travaillent dans l'aviation

**23 844**  
Avions dans le monde



**3846**  
Aéroports

**40%**

Des touristes internationaux voyagent maintenant en avion.

## LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN



L'entre-deux guerres verra l'essor de l'aviation civile à la fois pour le transport du courrier, des marchandises et des passagers. A titre anecdotique, six ans après la fin de la guerre de 14, le Bourget comptera dans une année pratiquement 5000 départs avec un record de 17.829 passagers transportés et 1.105.164 kg de messagerie et de poste. Il faudra attendre 1930 pour qu'apparaissent les premières hôtesses de l'air dans une compagnie américaine (United Air Line) Ces jeunes femmes devaient mesurer 1,58m pour réussir à passer dans le couloir étroit central, bas de plafond.

D'autres grandes compagnies aériennes voient le jour: Sabena (Belgique), Lufthansa (Allemagne), Aeroflot (URSS), TWA (USA)... De nombreux appareils furent mis au point pour améliorer les liaisons entre grandes villes. C'est ainsi qu'en 1940, aux Etats-Unis, eut lieu le premier vol civil dans un Boeing 307 B à cabine pressurisée. Tandis que Boeing et Douglas se livraient une lutte sans merci aux USA, en Europe les Latécoère, Potez, Dewoitine, Bloch, Junker, Focke-Wulf et Savoia-Marchetti sillonnent les airs jusqu'au début de la Seconde Guerre Mondiale. De cette guerre sortira un matériel de plus en plus fiable comme notamment les Douglas DC3 et DC4 qui équiperont de nombreuses compagnies de par le monde. Autre appareil qui connut son heure de gloire après la Guerre, le Lockheed Constellation restera dans les mémoires comme un des plus élégants de l'époque.



## 1922 : Nieuport-Delage NiD.29

Le Nieuport-Delage NiD.29 est un avion militaire français. Aboutissement d'une lignée de prototypes dérivés du Nieuport 28 et premier Nieuport équipé d'un moteur en ligne, c'est le premier avion de combat français à avoir été mis en service en temps de paix. Produit à plus de 2 000 exemplaires soit en France soit sous licence à l'étranger, il évita à la firme Nieuport-Astra de disparaître au moment où les commandes militaires se raréfièrent.



Source : Wikimedia Commons

## 1923 : Gloster Grebe

Le Gloster Grebe est un avion de chasse britannique. Ce biplan monoplace fut le premier chasseur commandé par la RAF pour assurer le rééquipement des escadrilles de première ligne après la Première Guerre mondiale. Le Grebe entra en service actif dans la RAF en octobre 1923 et équipa rapidement six squadrons. Il entra dans l'histoire lors du Meeting annuel de la RAF à Hendon de 1925 quand les neuf appareils du 25 Squadron effectuèrent leurs évolutions en liaison radio avec le sol, les communications étant relayées par la sonorisation destinée au public.

L'Airbus met l'Europe en première ligne. Depuis 1966, les Européens travaillaient sur un projet commun d'appareil de transport au coût réduit. En septembre 1969 commence la construction du premier Airbus.



Source : Wikimedia Commons

## 1924 : Fokker D.XIII

Fokker D.XIII, fait son premier vol le 12 septembre 1924. Créé en vertu des exigences de la résurgence de la Force aérienne allemande, le D.XIII est la poursuite du développement du Fokker D.XI, mais avec un moteur Napier Lion. Le prototype a une belle apparence, et d'excellentes caractéristiques de vol. Le 16 Juillet 1925 un Fokker D.XIII a établi plusieurs records mondiaux de vitesse et de capacité. Les aéronefs construits ont été livrés d'une manière détournée à un centre de formation secret organisé par les Allemands à Lipetsk.

## Boeing 307B

Dès 1947, Air France choisit cet appareil de légende pour sa ligne New-York/Paris.

## Airbus A300

Née de la collaboration entre Hawker Siddeley et Fokker qui avaient pour charge de fabriquer la voilure. La Snecma obtenant la construction sous licence des réacteurs "Turbofan CF6" de la General Electric.



## LES GROS PORTEURS A RÉACTION

L'hélice révolutionna l'histoire de la marine, l'utilisation du moteur à réaction sur des appareils civils modifiera radicalement le transport aérien en réduisant considérablement le temps de parcours entre les grandes capitales du monde entier. Il fallait 21 heures pour relier New-York à Paris en 1947 avec un quadrimoteur DC-4. Dix ans plus tard, le Super Constellation descend au-dessous de la barre des quinze heures. En 1966, un Boeing 707 à réaction accomplissait le même trajet en 7 heures. Aujourd'hui, le Concorde met 3h30 pour parcourir la même distance.

# CERTIFICATION



## Certification des aéroports en Afrique occidentale et centrale

Dans le cadre de la mise en œuvre du projet de certification des aéroports internationaux en Afrique occidentale et centrale (région WACAF), l'Organisation de l'Aviation civile Internationale (OACI) organise à Lomé du 31 octobre au 04 novembre 2016 un atelier de familiarisation sur la certification des aéroports.

L'objectif est de :

- Familiariser les experts et le personnel technique avec les procédures développées et mises en œuvre par les Etats qui ont déjà certifiés leurs aéroports
- Donner des orientations sur la mise en œuvre du projet de certification.
- Échanger sur les maux qui minent la certification dans la région WACAF (région Afrique de l'ouest et du centre) afin de relever aux standards de l'OACI les aéroports de ces Etats.

La finalité est de réduire le taux d'accidents dans la sous-région. L'atelier portera essentiellement sur le cadre organisationnel et réglementaire des Etats suivis des cas pratiques des activités de certification : états des lieux et solutions possibles.

## OACI: LA CERTIFICATION DES AÉRODROMES AU COEUR D'UNE RENCONTRE A LOME

Une séance de certification des aéroports à l'intention des experts et personnels techniques de huit (8) pays a été organisée ce lundi et ce pour cinq (5) jours à Lomé par la section Afrique occidentale et centrale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'adélivrance d'une certification à un aéroport signifie pour les exploitants d'aéronefs et les autres organisations qui utilisent cet aéroport, qu'au moment de la certification il répondait aux spécifications concernant les installations et l'exploitation technique et que, selon l'autorité de certification, il est capable de continuer à y répondre pendant la période de validité du certificat.

C'est dans cet ordre d'idée que le Togo a été choisi pour abriter une séance de partage d'expérience à la section Afrique occidentale et centrale de l'OACI. Un choix qui se justifie par le fait que le Togo est l'un des pays qui ont certifié au moins un de leurs aéroports internationaux.

Cette rencontre a pour objectif de permettre aux participants de se familiariser avec les procédures développées mises en œuvre par les États qui ont certifié leurs aéroports et de réduire le taux d'accidents aériens dans les huit (8) pays participants.

**GNAMA DOKISIME LATTA;** Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) du Togo.

*« Quand on connaît l'importance de la sûreté et de la sécurité aériennes, la certification d'un aéroport devient une exigence. L'Afrique représente 4% des trafics aériens mais 35% des accidents, ce qui est trop. Il faut réduire ces accidents. Dans l'espace CEDEAO, le Togo est le premier des 3 pays qui ont certifié leur aéroport. Il faut absolument que nous nous mettions ensemble et que le Togo puisse partager ses expériences »*



Ainsi, dans le cadre de la mise en œuvre du projet de certification des aéroports internationaux en Afrique occidentale et centrale (région WACAF), l'Organisation de l'Aviation civile Internationale (OACI) a organisé à Lomé du 31 octobre au 04 novembre 2016 un atelier de familiarisation sur la certification des aéroports.

Lomé a accueilli cinquante (50) délégués de huit (8) pays qui se sont familiarisés sur la certification des aéroports, initiative de la section de l'Afrique Occidentale et centrale (WACAF) de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) en partenariat avec l'Agence nationale pour l'Aviation civile (ANAC). Ouverte par le Directeur général de l'ANAC, le Colonel Gnama Latta, cette formation de cinq (5) jours s'inscrit dans le cadre du Plan complet de la mise en œuvre pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) établi en 2008 par l'OACI conformément à la résolution A36-1 de l'Assemblée. Il s'agit de réduire le taux d'accidents aériens dans la région grâce au traitement approprié des carences relevées par les activités d'audit ou d'évaluation menées par l'OACI ou d'autres organisations reconnues.

En Juillet 2012 à la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique à Abuja au Nigéria, plusieurs objectifs ont été énumérés dont les principaux sont la réduction du nombre d'accidents et d'incidents liés à la sécurité des pistes et la certification des aéroports.

Ces objectifs ont été fixés le 31 décembre 2015 comme date limite de mise en œuvre des exigences





de certification de tous les aéroports utilisés pour les vols internationaux.

Mais à ce jour, seul 23% des aéroports internationaux dans la région AFI et 7% dans celle WACAF sont certifiés. « Cette situation est préoccupante et exige de toutes les parties prenantes des mesures urgentes et tangibles. C'est pourquoi, le comité directeur du Plan AFI a convenu d'établir une cible requérant la certification d'au moins 45% des aéroports internationaux avant la fin d'année 2016 », a déclaré Nika Manzi, Expert régional des aéroports et aides au sol. Le Colonel Gnama Latta a indiqué que cette rencontre permettra au Togo de partager ses expériences avec les autres pays.

Les délégués à cette rencontre viennent du Burkina-Faso, du Cameroun, de la Côte d'Ivoire, de la Gambie, du Mali, du Niger, du Nigéria, et du Sénégal. Ces pays bénéficiaires du projet Plan AFI ainsi que certains Etats donateurs qui sont le Togo, le Ghana, la Mauritanie et le Cap Vert.

La finalité étant de réduire le taux d'accidents dans la sous-région, l'atelier a porté essentiellement sur le cadre organisationnel et réglementaire des Etats suivis des cas pratiques des activités de certification : états des lieux et solutions possibles.

Tout doit être fait au plus vite pour garantir la sécurité de l'espace aérien. Il y a va de l'essor du transport aérien, du développement économique et naturellement de la sécurité des passagers', a expliqué Gnama Latta, le directeur général de l'Aviation civile togolaise, à l'ouverture des discussions.

# 50

Délégués pour la séance WACAF.

# 50

délégations officielles issues

de **8** pays.

Certification des aéroports en Afrique occidentale et centrale à l'ASECNA



©SOURCE/Republicoftogo.com

## Président et commandant de bord

Faure Gnassingbé a poursuivi mardi 4 octobre 2016 sa visite d'Etat en Ethiopie par la découverte des installations d'Ethiopian Airlines. L'une des plus importantes compagnies aériennes d'Afrique dispose d'un centre de formation et de maintenance tout à fait exceptionnel dans cette région. Il a été inauguré en début d'année. Montant de l'investissement, 100 millions de dollars.

Les pilotes maison y sont formés, les avions entretenus et certaines pièces de rechange fabriquées localement sous licence.

Ethiopian a été la première compagnie au monde à recevoir le Boeing 787 Dreamliner, celui là même qui assure les liaisons Addis-Lomé-New York.

Le chef de l'Etat a pris place à bord d'un simulateur de l'avion pour un vol de quelques minutes au dessus de l'Ethiopie avec atterrissage en douceur à l'aéroport de Bole. Le centre dispose de simulateurs pour le B-777, B-787, B-737, B-767/757 et le Q-400 (avion régional turboprop). Il accueille chaque année 1.000 stagiaires éthiopiens et étrangers parmi lesquels des togolais.

Ethiopian Airlines assure des vols quotidiens vers Lomé. La compagnie solidement implantée au Togo avec Asky dont elle possède une partie du capital et dont elle est l'opérateur. Asky dessert une vingtaine de villes en Afrique de l'Ouest et Centrale. En outre, Ethiopian a fait de l'aéroport international Gnassingbé Eyadema de Lomé un hub passagers et fret.

Dans l'après-midi, le chef de l'Etat a également visité une usine de fabrication de wagons destinés au trafic commercial et à celui des marchandises. Le Togo a lancé un programme de réhabilitation de son réseau ferroviaire et il doit s'équiper en motrices et en rames modernes.

Privée d'un accès à la mer depuis l'indépendance de l'Erythrée avec lequel il entretient de mauvaises relations, le gouvernement éthiopien a décidé de rénover la ligne allant vers Djibouti. Les travaux sont achevés grâce à un financement chinois et l'inauguration aura lieu mercredi en présence de Faure Gnassingbé.

A professional portrait of Gnama Latta Dokisime, a man with a mustache, wearing a dark pinstriped suit jacket, a light blue shirt, and a striped tie. He is looking slightly to the left of the camera. A small gold pin is visible on his lapel, and a silver airplane-shaped pin is on his pocket. A black circular graphic on the right side of the image contains his name and title in white text.

**GNAMA LATTA  
DOKISIME**  
*Directeur Général  
de l'ANAC-TOGO*

# OACI : LES AUDITS DE VÉRIFICATION DU NIVEAU DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

**Imagin'Créations : Monsieur le Directeur Général, l'OACI organise les Audits dans ses Etats membres pour vérifier le niveau de sécurité de l'Aviation. A quand remonte le dernier Audit du Togo ?**

**DG ANAC :** Le dernier Audit du Togo a été organisé du 18 au 24 Mai 2016, l'OACI regroupe 191 pays dont le Togo tous les Etats membres ont obligation de se conformer au 19 annexes afin d'être sur que les mesures de sécurité et de sureté sont respectées parce qu'il y a un taux de 35% d'accident en Afrique.

**Imagin'Créations : Parlez-nous de comment vous l'avez organisé ?**

**DG ANAC :** J'étais le responsable en chef. Il y a 19 annexes à remplir et l'OACI exige 60% d'actions positives à atteindre, nous l'avons divisé en 3 phases à savoir:

- Comment atteindre les objectifs
- Comment mesurer les indicateurs de performances
- Moyens mise en œuvre (personnel, financier et matériel) il y a eu une organisation et un suivie.

**Imagin'Créations : Quels sont les résultats des Audits successifs du Togo.**

**DG ANAC :** Avant mon arrivé le Togo était classé dans les pays qui n'existait que de nom en matière d'aviation. Il y avait un taux de 23% d'actions positives avant 2002 ; en 2007 le taux est passé de 23% à 65% et le Togo était 1er de l'ASECNA et de l'Afrique de l'ouest après le dernier audit de l'ICVM le Togo a atteins un taux de 85,77% et de cela est 1er en Afrique.

**Imagin'Créations : Au cours de la 39ème assemblée de l'OACI à Montréal, le président du conseil vous a officiellement transmis les résultats du dernier audit ICVM du Togo.**

**DG ANAC :** Oui effectivement le 29 Septembre 2016 au cours de la 39ème assemblée de l'OACI à Montréal s'est tenu la transmission des résultats définitifs par le président du conseil Olumuyiwa Bernard Aliu en présence du Directeur Régional Mam Saït Jallow.

**Imagin'Créations : Quels ont été vos sentiments lorsque vous avez pris connaissance des résultats.**

**DG ANAC :** On s'y attendait vu le travail abattu, c'était la joie nous profitons pour remercier le Président pour

l'adoption d'une nouvelle loi en Juin avec introduction d'une nouvelle annexe.

**Imagin'Créations : Suivant ses résultats le Togo occupe la Première place parmi les pays de tout l'Afrique ayant déjà fait l'objet d'Audit OACI. Que comptez-vous faire pour maintenir cette position ?**

**DG ANAC :** Le problème n'est pas d'avoir réussi mais de pouvoir maintenir cette position, mais nous visons 95% d'actions positives c'est-à-dire faire mieux qu'avant, il nous faut toujours travailler, recruter du personnel et des formations.

**Imagin'Créations : Quelles sont vos perspectives pour l'avenir de la sécurité de l'aviation civile togolaise ?**

**DG ANAC :** Etre leader, il nous faudra la formation du personnel et le suivie, nous avons aussi une prévision de compagnie aérienne.

**Imagin'Créations : A quel moment le Togo sera encore audité par l'OACI**

**DG ANAC :** Les Audits se passe chaque 2 ou 3 ans pour vérifier si nous maintenons le niveau ou si nous avons progressé mais nous visons le rang mondial pour être parmi les trois premiers.

**Imagin'créations : Quelles sont les dispositions que vous êtes en train de prendre pour une préparation efficace du prochain Audit.**

**DG ANAC :** Nous prévoyons la formation, le renforcement du personnel nous avons besoin de moyen financiers et des contrats.

**Imagin'Créations : Monsieur le D.G de l'ANAC pouvez vous nous donner une idée sur les initiatives de l'ANAC pour la promotion et le développement des activités du transport aérien au Togo ?**

**DG ANAC :** Nous encourageons les opérateurs à venir au Togo, en fin février 2017 il y aura la finition du Link d'extension, l'aérogare de Niamtougou pour l'exploitation des produits de contre-saison.

**35%**  
d'accidents en  
Afrique

**60%**

Exigence de l'OACI  
en terme d'actions  
positives



# Une blague sur Ebola dans l'avion: 2500 euros d'amende

**HUMOUR:** L'Italien avait écrit «Attenzione Ebola» sur le couvercle du gobelet de café qu'on leur avait servi pendant le vol...

Un Italien a été condamné à verser 2500 euros à une œuvre de charité vendredi par un tribunal irlandais pour s'être rendu coupable d'une «blague de mauvais goût» sur Ebola lors d'un vol entre Milan et Dublin. Roberto Binaschi, 56 ans, avait été arrêté avec son épouse et sa fille à l'aéroport de Dublin pour avoir écrit «Attenzione Ebola» sur le couvercle du gobelet de café qu'on leur avait servi pendant le vol.

Jugé dès le lendemain, cet ingénieur informatique, qui devait se rendre en Irlande pour une conférence, s'est excusé et assuré qu'il ne voulait offenser personne.

## «Une blague de mauvais goût»

Il a expliqué que sa fille avait commandé un café dont il a bu la première gorgée. Avant de le passer à sa fille, il a inscrit «Attention Ebola» sur le couvercle pour se moquer gentiment de son obsession de l'hygiène. Mais en découvrant ces deux mots, les membres d'équipage de la compagnie irlandaise Aer Lingus ont alerté les autorités au sol qui ont ensuite arrêté la famille au pied de l'avion. La plaisanterie n'a pas été au goût non plus du juge qui a souligné que, dans le contexte actuel, c'était comme écrire sur un bout de papier qu'il y avait une bombe à bord. «C'est vraiment une blague de mauvais goût», a-t-il conclu en condamnant Binaschi à verser 2500 euros à une œuvre de charité en faveur des sans-abri.



## HUMOUR: Faites confiance au professionnel de l'aérien

Vous le savez tous, l'on ne peut qu'apprendre de ses erreurs. Surtout des erreurs qui coûtent cher! C'est ainsi que les pilotes se forment dès leur plus jeune âge, et gagne de l'expérience, avec parfois... Un peu de casse. Tout jeune déjà, le futur pilote fait voler tout ce qu'il peut (y compris son chat...). mais la première discipline technique le rapprochant de l'univers aéronautique est bien sûr la confection d'un avion en papier. Avec un petit détail subtil et pernicieux. C'est avions sont toujours conçus pour voler, mais jamais pour atterrir. Ainsi ils ne sont pas réutilisables. Et c'est une habitude que certains ont du mal à perdre lorsque viennent leurs premières leçon de PPL.





# FINANCAS CONSULTING

- **Consultance financière**
- **Tenue et assistance comptable**
- **Conseil fiscal et social**
- **Solution en management et informatique**

Adresse: (+228) 22 34 53 96 / 90 35 80 52 / 96 46 82 69

[contact@financasconsulting.com](mailto:contact@financasconsulting.com)

[www.financasconsulting.com](http://www.financasconsulting.com)

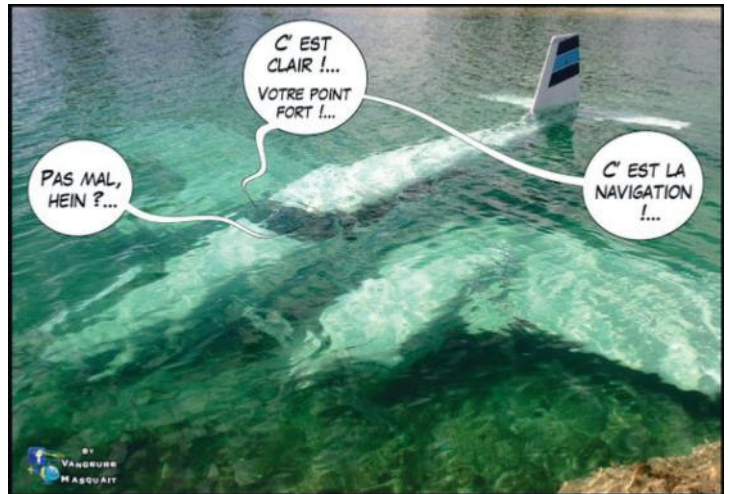


# 44 RIONS UN PEU

Et comme un avion en papier, la trajectoire de son monomoteur devient plus qu'aléatoire, surtout lorsqu'il se transforme en zéromoteur. Certains accidents sont aussi l'occasion de rencontres intéressantes... Un vrai lien social, surtout lorsque l'on sait que beaucoup de passionnés sont de véritables Geeks des airs, et ne sont intéressés que par ce qui leur fait lever la tête...

Une fois le PPL en poche, le pilote passera diverses certifications, dont celle lui permettant de voler sur un avion multi-moteur, celui-ci lui offrant une certaine sécurité en vol en cas de la perte de l'un de ses moteurs, histoire d'éviter de nouvelles rencontres... Sauf peu être avec le milieu sous-marin.

Fort de toute l'expérience acquise personnellement, notre pilote en herbe peut désormais rejoindre les rang d'une compagnie aérienne en vue d'être formé sur de plus gros appareils, et en apprendre les manœuvres de base...



Et après des années de pratique, en ayant été même capable de crasher les ordinateurs gérant le simulateurs (expérience vécue et racontée par quelqu'un qui est loin d'être un inconnu dans le milieu...), il est temps pour le pilote d'obtenir ses ailes et de voler sous la protection bienveillante du Dieu des cieux.



Pour les situations plus complexes, car il y en a, heureusement qu'il existe les séances de formation en simulateurs. Lacunes qu'in'apparaissent, et ne sont corrigées bien souvent qu'après de graves incidents, comme celui de l'AF447...



Dernière petite précision. Le pilote devenu professionnel en arrive souvent à revendre ses anciennes montures. Mais... Méfiez vous un peu quand même...







# communication infographie - web design

---

CHARTE GRAPHIQUE - LOGO - SITE WEB - FLYERS  
DEPLIANT - REVUE - MAGAZINE - FORMATION

---



info : (+228) 92 99 98 00 / 98 00 61 91 / 22 32 41 48  
imagincreations@imagincreations.com  
www.imagincreations.com



# Votre trajet à l'aéroport

Il est important d'être averti sur son parcours à l'aéroport afin de prendre ses dispositions pour éviter un retard.

Voici en quelques points les mesures auxquelles vous serez soumis pour votre sécurité à l'aéroport et dans l'avion.



© Dassault Aviation

**1. Une fouille du véhicule avant l'accès au viaduc**

C'est une nouvelle mesure préventive mise en place pour la sécurité de tous. Le conducteur devra descendre du véhicule pour ouvrir le capot qui sera inspecté, de même que l'intérieur du véhicule et le coffre arrière. L'accès au viaduc est interdit aux motos et aux piétons. Seuls les véhicules y ont accès avec un arrêt de 5min maximum à la dépose minute.

**2. Un contrôle de sûreté à l'entrée du hall enregistrement**

La procédure est assez simple : vous mettez toutes vos affaires en main ainsi que votre ceinture dans un bac. Vos chaussures doivent être retirées puis posées sur le tapis roulant. L'ensemble passera au contrôle X pour vérifier si vos affaires ne contiennent pas des articles dangereux.

**3. Un contrôle des documents de voyage**

Ce contrôle est effectué avant l'accès à la borne d'enregistrement.

**4. Une procédure d'enregistrement**

Les agents d'assistance en escale vous demanderont vos documents de voyage, procéderont à la pesée de

vos bagages en soute puis vous délivreront la carte d'embarquement et les talons de bagages.

**5. Un passage aux postes d'immigration pour les formalités**

Votre passeport et votre visa seront inspectés. Il y sera imposé un tampon de sortie du territoire togolais.

**6. Un contrôle de sûreté à l'entrée de la salle d'embarquement**

C'est un contrôle similaire au contrôle effectué à l'entrée du hall enregistrement.

**7. Un dernier contrôle de sûreté pour certaines compagnies aériennes juste avant l'embarquement**

Il s'agit ici d'une fouille minutieuse de votre bagage à main et d'une fouille corporelle afin de s'assurer que vous n'avez pas en votre possession un article qui pourrait s'avérer dangereux en vol.

**8. Un check in avant la montée dans l'avion**



*Le Label Qualité*

*Célébrons 2017 avec classe...*

  
MAISON  
CASTEL  
- FRANCE -



Contacts : 22 25 16 84 / 85 / 98 20 19 18



# T MONEY

Pour y  
accéder,  
composez  
**\*145#**

## Gérez tout via votre mobile !

✓ Simple ✓ Rapide ✓ Sécurisé

Transfert d'argent

Achat

Paiement

Souscription au service

**gratuite**

La banque émettrice



LE LEADER

service client : 888

[www.facebook.com/Togocel](http://www.facebook.com/Togocel)

[www.twitter.com/togocel](http://www.twitter.com/togocel)

[www.togocel.tg](http://www.togocel.tg)

certifiée ISO 9001 et ISO 14001