

MAGANAC

Le Magazine de l'ANAC



Réouverture de l'espace aérien :
Tout sur la reprise !



Photos © ADL - stock.adobe.com: gustavofrazao



Sécurité de l'aviation civile :
Les aéronefs non-immatriculés en République Gabonaise
immobilisés pour des raisons de sécurité

Mentions légales

MAGANAC

Magazine bimestriel de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)

BP 2212

Libreville / Gabon

Tél.: +241 (0) 11 44 46 54 / 44 46 58

Site : www.anacgabon.org

Email : contact@anac-gabon.com

Directeur de la publication :
Arthur NKOU MOU DELAUNAY

Directrice de la Rédaction et Rédactrice en Chef :
Ingrid AOUANE

Collaboration (par ordre alphabétique) :

1. Rédacteurs/-trices permanent(e)s :
Ingrid AOUANE (ia)
Reine Stella MENGUE (rsm)
Arthur NKOU MOU DELAUNAY (and)

2. Ont collaboré à ce numéro :
Ingrid AOUANE (ia)
Reine Stella MENGUE (rsm)
Arthur NKOU MOU DELAUNAY (and)

3. Maquette/Mise en pages :
Agence SCHAFFENSKRAFT
www.schaffenskraft.de

Imprimé en Allemagne

Les droits d'auteur et tous les autres droits liés aux textes, illustrations, photographies et autres données du magazine sont sa propriété exclusive ou celle des détenteurs expressément cités. Toute reproduction est subordonnée à l'autorisation écrite préalable du détenteur des droits.

Nous remercions Air Journal (aj), aérobuzz (ab), newsaéro (na), republicoftogo.com (rot), afrik.com (ak), acturoutes (ar) et african-aerospace (aa), de nous avoir autorisés à reproduire certaines de leurs informations.

MAGANAC comporte des informations mises à disposition par des sources externes dont le contenu est fourni à titre informatif sans en constituer une validation. La responsabilité du directeur de publication ne saurait être engagée du fait des informations, opinions et recommandations formulées par des tiers.

DANS CE NUMÉRO:

04

A LA UNE

Reprise des vols : présent, rétrospective et perspectives

09

A LA UNE

Sécurité de l'aviation civile

10

ANAC

Un inspecteur de l'ANAC prête serment

11

GABON

· Centre de formation aéronautique à Nkok
· Une nouvelle patronne de la PAF

12

GABON

Le Ministre des transports visite les installations aéroportuaires de l'ASECNA

13

GABON

Afrijet décroche la certification IOSA

14

AFRIQUE

ASECNA : 65ème session du Comité des ministres à Cotonou

15

AFRIQUE

Election DG Asecna : Trois candidats en lice pour l'Afrique Centrale ... initialement

16

AFRIQUE

MUTAA : « ... un mini-ciel est déjà atteint »

17

AFRIQUE

CAFAC : Webinaires de l'Équipe spéciale Africaine de Haut Niveau

18

AFRIQUE

Plan AFI SECFAL : réunion virtuelle du Comité Directeur

19

AFRIQUE

Les employés de South African Express s'engagent pour sauver leur compagnie

20

AFRIQUE

L'Afrique se bat pour maintenir ses MRO

22

INTERNATIONAL

Comment remplir les avions après la crise ?

23

INTERNATIONAL

Quel est le risque d'attraper le coronavirus dans un avion ?

24

BRÈVES

26

INSOLITE



COVID-19 / RELANCE DE L'AVIATION AFRICAINE : UN RÔLE DÉTERMINANT INCOMBERA AU MUTAA

CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS,

L'impact de la Covid-19 sur le transport aérien a non seulement plongé l'aviation dans des difficultés financières considérables, mais il y aura également des répercussions sur des institutions et piliers stratégiques qui stimulent la contribution du transport aérien à l'économie africaine. Notamment l'Agenda 2063 de l'Union Africaine (UA) et ses projets phares, les autorités africaines d'aviation civile, les compagnies aériennes, les aéroports, les fournisseurs de services etc. Ainsi, le Comité technique spécialisé (STC) de l'UA sur les transports, les infrastructures, l'énergie et le tourisme a reconnu qu'une assistance financière était nécessaire pour la relance de l'aviation civile africaine après la COVID-19. Il a également soutenu qu'une approche commune africaine soit adoptée pour que l'aviation, au vu de ses liens avec l'économie nationale, régionale et globale, joue son rôle de catalyseur économique et permette au continent africain de reconstruire son secteur aérien.

Dans ce contexte, la Banque Africaine de Développement (BAD) a approuvé

un don de près de 7 millions de dollars pour la mise en œuvre du Marché Unique du Transport Aérien Africain (MUTAA), créé en janvier 2018 comme premier projet phare de l'Agenda 2063 de l'UA.

Une décision qui sans doute repose sur la conviction que l'opérationnalisation et la mise en œuvre complètes du MUTAA par les États souscrivant à la Décision de Yamoussoukro puissent avoir un rôle clé dans la relance de l'industrie aéronautique africaine. Le MUTAA devrait améliorer l'accès des Africains - plus de 1,2 milliard de personnes - au transport aérien, favorisant ainsi l'intégration régionale et stimulant le commerce et le tourisme entre les pays du continent. Considérée comme une infrastructure logistique cruciale et un facilitateur du bon fonctionnement de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA), complétée par le Protocole sur la libre circulation des personnes et des biens et le passeport africain, la Vision 2063 de l'UA s'est fixée l'objectif ambitieux de porter la croissance du commerce intra-africain de 10% en

2012 à environ 50% à l'horizon 2045, grâce à une intégration plus poussée. Cette intégration plus accentuée au sein des marchés intérieurs aiderait également les compagnies aériennes africaines et le secteur de l'aviation à se maintenir financièrement et sauvegarderait des emplois actuellement menacés dans le secteur.

Compte tenu de tout ce qui précède, le MUTAA devrait être mis en œuvre avec vigueur et assorti de stratégies différenciées d'une région à l'autre, en vue d'accroître le trafic interrégional qui en 2019, représentait 6% des sièges des vols commerciaux. Comme le taux de redressement sur les marchés africains sera différent d'une région à l'autre, l'application de mesures concrètes appropriées prévues par le MUTAA sera incontournable dans le cadre du plan de relance global.

Arthur NKOUMOU DELAUNAY
Directeur Général de l'ANAC



▲ Entrée du hall

REPRISE DES VOLS :

PRÉSENT, RÉTROSPECTIVE ET PERSPECTIVES



▲ Tunnel de désinfection

La bonne nouvelle est tombée le 30 juin 2020 : après plus de trois mois d'arrêt, l'arrêté 056/2020/MTEIH du Ministère des Transports met fin à l'interdiction des vols commerciaux de passagers au départ et à l'arrivée des aéroports du Gabon. Les compagnies aériennes locales

et internationales sont de nouveau autorisées à effectuer 2 rotations de vols par semaine. Moins de 2 mois plus tard, le gouvernement réagit favorablement aux doléances des opérateurs du secteur en autorisant par l'arrêté numéro 000065/2020/MTEIH du 19 août 2020, complétant et modifiant l'arrêté précité, l'augmentation de la fréquence des vols de transport des passagers à compter du 1er septembre 2020.

Pour les vols internationaux à l'arrivée et au départ du territoire national, trois fréquences par semaine et par compagnie aérienne au lieu de deux précédemment sont autorisées. Pour les vols domestiques, il s'agira désormais de quatre fréquences par semaine et par compagnie au lieu de deux précédemment. « Toutefois, les autres dispositions sanitaires contenues dans l'arrêté N°56/2020/MTEIH restent de rigueur », a rappelé le Ministre des Transports à l'occasion de l'augmentation des fréquences.

Dès la publication du 1er arrêté, le Directeur général de l'ANAC, Arthur Nkoumou Delaunay, en présence de ses collaborateurs, a présidé des réunions auxquelles tous les représentants des compagnies aériennes internationales et locales ont pris part, ainsi que le gestionnaire aéroportuaire GSEZ-Airport et l'ASECNA. Ces réunions ont porté sur la reprise imminente de leurs activités. Le Directeur général de l'ANAC a apporté des clarifications sur la teneur de l'arrêté 056, car l'ANAC, l'ASECNA et l'ONSFAG sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application correcte de cet arrêté.

Avant la reprise progressive des activités de vol, il était donc nécessaire que les acteurs du transport aérien aient toutes les informations sur les conditions préalables. Celles-ci sont en effet très vastes : d'abord, dans tous les cas, tout voyageur doit porter un masque en permanence, se plier au protocole de distanciation entre passagers et présenter une température corporelle normale (< 38°) lors des contrôles de santé.



▲ Distanciation en salle d'embarquement



▲ Prise de température à l'arrivée

Le mode d'emploi

Embarquement : Pour accéder à l'embarquement d'un vol national, les passagers au départ de Libreville doivent présenter un test négatif à la Covid-19 datant de 3 jours maximum, pareil pour les vols internationaux si exigé par le pays de destination, et se soumettre eux-mêmes et leurs bagages à un processus de décontamination mis en place à l'entrée du terminal.

L'accès au terminal est restreint : seuls les passagers peuvent y accéder, en présentant leurs documents de voyage lors du contrôle de la police et en remplissant les critères du contrôle de santé, et ils ne pourront quitter le terminal après l'enregistrement et devront procéder aux autres formalités pour se rendre en salle d'embarquement directement.

Afin de respecter les mesures sanitaires, le temps de traitement des formalités liées au départ est plus long, ce qui fait que le gestionnaire de l'aéroport GSEZ recommande de se présenter à l'aéroport trois heures avant l'heure prévue de décollage pour voyager sereinement.

Les transporteurs doivent présenter à chaque embarquement, lorsque requis, un plan de répartition des sièges et un plan d'assainissement, permettant aux autorités aériennes de s'assurer du respect des mesures de protection des passagers. L'embarquement d'un passager ne remplissant pas les conditions précitées, expose la compagnie aérienne

responsable, à des sanctions administratives et à l'obligation de transporter, à ses frais, le passager non conforme, jusqu'à son point d'embarquement.

Arrivée : Les passagers à l'arrivée des vols internationaux doivent présenter un test négatif à la Covid-19 effectué 3 jours au plus avant la date d'embarquement dans le pays d'origine et se soumettre à l'arrivée à Libreville à un test COVID-19 au centre de dépistage dans le hall des arrivées. En plus, ils devront demeurer en auto-isolation jusqu'à la communication des résultats du test, à domicile pour les nationaux et résidents ou dans un lieu défini par les autorités compétentes pour les non-résidents. Pour les passagers à l'arrivée des vols nationaux, un test négatif à la Covid-19 datant de 3 jours maximum est exigé au départ des villes déclarées à risque élevé par les autorités de gestion de la riposte à la COVID-19.

Le hall d'arrivée est désormais interdit aux visiteurs.

Dispositions exceptionnelles à l'aéroport :

A l'aéroport international Léon Mba de Libreville, des dispositions exceptionnelles ont été prises par GSEZ-Airport : réaménagement de tout le parcours passager pour respecter les mesures de distanciation sociale d'au moins 1 mètre, marquage au sol dans les files d'attente pour garantir la distanciation physique, installation de plexiglass de protection aux comptoirs d'enregistrement et autres points de contact, blocage d'un siège sur deux dans les salles

d'attente, mise à disposition de distributeurs de gels hydroalcooliques tout au long du circuit passager, nettoyage et désinfection régulière du terminal passagers et de tous les points de contact passagers (chariots à bagages, sièges, bacs à usage).

Près d'un mois après l'ouverture de l'espace aérien, le Ministère de la santé dresse un premier plan : l'aéroport de Libreville a enregistré 1.315 passagers dont 9 ont été déclarés positifs. « Ce diagnostic a été posé grâce au dispositif qui a été mis en place à l'aéroport de Libreville pour pouvoir faire en sorte que toute personne qui revient de l'étranger soit examinée et ait son test PCR », explique-t-on.



▲ Contrôle santé à l'arrivée



Comment les passagers vivent-ils ces mesures ? Sont-elles effectivement respectées par tous les acteurs ou pas ? Nous avons recueilli un témoignage ...

HARALD MUNDINAR : « Les Gabonais étaient les plus professionnels »

Harald Mundinar, officier allemand marié à une Gabonaise, vit à Libreville depuis dix ans. Lors d'une mission de l'ONU à l'occasion des élections présidentielles en RDC où son contingent était stationné à Libreville, il est tombé amoureux du pays et a décidé de s'y installer une fois à la retraite. Sitôt dit, sitôt fait. Quoiqu'à la retraite maintenant, il effectue toujours régulièrement des missions d'aide au développement pour le compte de l'armée allemande, la Bundeswehr. Au mois de février 2020, il est parti à Erbil en Iraq pour une mission de 3 mois, mais il s'y est retrouvé bloqué à cause de la pandémie de la Covid-19.

Ce n'est qu'au mois de juillet qu'il a pu regagner Berlin pour un

check-up médical, en attendant de continuer mi-août sa route vers Libreville pour enfin regagner sa petite famille.

Les problèmes commencent déjà à Berlin : le samedi 15 août, muni d'un test PCR actuel, Harald se rend à l'aéroport de Berlin pour rejoindre Istanbul avec Turkish Airlines, avec correspondance sur Libreville. A l'arrivée (sic !) à l'aéroport de Berlin, on lui annonce que le vol est annulé et que le prochain vol est programmé pour le vendredi 21. Conséquence : il faudra non seulement faire demi-tour et attendre, mais également refaire le test PCR !

Muni de celui-ci, tout aurait dû bien marcher pour lui finalement le 21 à Berlin. Mais hélas : apparemment, les autorités allemandes n'ont pas réussi à bien comprendre les conditions pour entrer au Gabon, car chez Turkish Airlines on lui explique que le test PCR doit dater de + de 5 jours (ce qui est totalement faux, évidemment), ce qui fait qu'il ne pourra prendre l'avion en direction de Libreville. En plus, on constate que sa carte de séjour est périmée. Heureusement qu'il a son



Attestation de lieu d'Habitation sur lui, donc ce problème est réglé.

Quant au test PCR, Harald garde l'espoir : il a sur lui aussi l'ancien test qui devrait répondre à ce qu'on lui demande. « Je trouve cela très bizarre que vous ayez deux tests sur vous », lui répond la dame au check-in, « je dois appeler mon patron ». Après un long ballet de coups de fils de fils, Turkish Airlines « cède » finalement et le laisse partir. Quel chaos ! Qu'est-ce qui va m'attendre encore à Istanbul et Libreville ? se demande le passager stressé.

A l'arrivée à Istanbul à 23h00, l'aéroport est relativement vide. Environ 90% des passagers portent des masques, mais la distanciation sociale n'est pas respectée correctement. Il y a des secteurs où les gens sont entassés. Considérant que le 12 août 2020, l'aéroport d'Istanbul a été le premier au monde à recevoir une nouvelle accréditation en matière de santé, octroyée par Airports Council International (ACI) qui atteste que cet aéroport connaît et applique parfaitement sur tous les plans les dispositions anti-Coronavirus, on peut bien se poser des questions ...





Au check-in, aucune objection par rapport au test PCR, c'est encore la carte de séjour périmée qui pose problème. « De nouveau plusieurs coups de fil, et on me laisse généreusement continuer. A l'embarquement, nous recevons un kit santé (gel + masque). Dans l'avion, le siège du milieu de 90% des rangées est vide – mais pas dans la mienne. Devant moi, toute une rangée est vide, je m'y suis donc déplacé. Rien à faire : une hôtesse m'oblige à reprendre mon ancienne place, quoique je lui dis que pour des raisons anti-Covid, ce serait opportun ». On leur remet des fichiers avec entête „République Gabonaise" à remplir, où il faut indiquer les coordonnées personnelles, et un sachet-repas, contenant un sandwich, un petit gâteau, une petite bouteille d'eau et un jus. Tout le monde descend les masques et mange, mais beaucoup de passagers ne les remettent pas correctement par la suite - sans qu'on ne les rappelle à l'ordre. Harald renonce, il ne prend que de l'eau et garde son masque – la sécurité d'abord !

Les nerfs à nouveau un peu à vif, Harald descend à l'aéroport de Libreville. Mais, qui dit mieux, ici tout se passe à merveille ! « Tout s'est passé tambour battant, rien avoir avec Erbil, Berlin et Istanbul », rapporte-t-il.

A la sortie de l'avion, il va au Contrôle Santé. Ici, on enregistre le formulaire rempli dans l'avion, vérifie le carnet des vaccinations et prend la température. Les distances

d'1,5 m sont scrupuleusement observées. Tous les 10 mètres, il y a un agent de la PAF ou du personnel d'aéroport qui surveille. Ensuite, on s'assoit sur des chaises – distance obligatoire toujours respectée ! – en attendant de se faire appeler un par un par la PAF. Le fait que sa carte de séjour soit périmée ne pose aucun problème, les agents sont compréhensifs, il paye la pénalité et peut continuer.

Après avoir récupéré ses valises, il arrive dans le hall de l'aérogare où des cabines ont été aménagées pour effectuer le test qui, à sa surprise est gratuit (en Allemagne, il avait payé 42 Euros !). « Et je dois dire que tous les agents à l'aéroport ont été extrêmement aimables. Bref : les Gabonais étaient les plus professionnels ! » nous confie-t-il.

Finalement, Harald n'a qu'un seul regret : « J'aurais voulu documenter ce professionnalisme exemplaire, mais comme il est interdit de prendre des photos dans l'aérogare, je n'ai pu prendre qu'une seule avant de me faire attraper. J'ai essayé d'argumenter que mes images publiées plus tard dans le magazine de l'ANAC seraient « d'intérêt public » pour donner confiance à d'autres passagers, mais là, je me suis heurté à un mur », raconte-t-il.* Mais quoi qu'il en soit, ce refus n'est-il pas une autre preuve du sérieux des autorités aéroportuaires ? Bravo et un grand merci à eux tous !

(*N.d.l.r. : merci à ADL d'en avoir mis à notre disposition !)

Ainsi, le secteur aérien national et international a pu reprendre service de fil en aiguille - raison aussi pour l'ANAC de respirer ? Le DG de l'ANAC nous en dit plus ...

Monsieur le Directeur général, est-ce que vous avez poussé un cri de soulagement à l'annonce de l'autorisation de la reprise des vols ?

C'est déjà une petite avancée que la reprise (soumise à des restrictions) des vols de transports de passagers. Avec deux vols par semaine autorisés par le Gouvernement, l'activité de l'aviation civile va redémarrer timidement. Nous comprenons ces restrictions qui sont liées à la pandémie de la Covid-19. Cela reste cependant insuffisant pour les compagnies aériennes pour lesquelles une bonne partie de leurs aéronefs et de leur personnel sont toujours immobilisés du fait de ces limitations. Assurément les activités reviendront à leurs états d'avant la pandémie ... mais il faudra attendre encore plusieurs mois.

Revenons en arrière : je suppose que la période mars-juin 2020 était particulièrement difficile pour l'ANAC. L'arrêt des vols passagers ne signifiait pas moins de travail, n'est-ce pas ? Expliquez-nous les grands défis auxquels vous étiez confrontés et comment vous avez réussi à les résoudre ?

La période de mars-juin a été particulièrement intense pour les aviations civiles. Il a fallu très rapidement mettre en œuvre les

▼ Réunion avec les acteurs de la plateforme



Photo: © ADL



Test Covid à l'arrivée ▲

restrictions réglementaires. Des réunions ont été effectuées avec l'ensemble des acteurs (compagnies aériennes, gestionnaires aéroportuaires, ASECNA, PAF, GTA...) dans une première phase pour l'arrêt des vols de transport de passagers mais en conservant la continuité des vols cargo. Des Circulaires ont été élaborées à cet effet, et sont régulièrement mises à jour en fonction des recommandations de l'OMS et de l'OACI. Des réunions quotidiennes ont également été mises en place avec le Ministère de la Santé et ses services spécifiques pour les dépistages et traitements de personnes atteintes de la Covid-19 détectée en vol ou pendant le circuit de l'embarquement.

Dès l'arrêt des vols commerciaux, le Gouvernement a été fortement sollicité pour le rapatriement des ressortissants d'autres pays. Nous avons donc renforcé les procédures entre le Gouvernement et notre agence pour pouvoir répondre à la demande. Par ailleurs nous avons également coordonné le rapatriement de plus de 900 des nos propres compatriotes qui étaient également bloqués à l'étranger suites aux arrêts de vols passagers. Les évacuations sanitaires ont également été décuplées pendant cette période. Nous avons fait face à tous ces défis malgré la réduction de

nos effectifs due à la rotation du personnel, la mise en place du télétravail et le couvre-feu imposés suite à la pandémie ...

Quelles étaient les institutions/personnes qui vous ont particulièrement soutenus pendant cette période ?

Sur la base des arrêtés pris par le Ministère en charge des transports, nous avons beaucoup collaboré avec plusieurs ministères comme celui de l'Intérieur, des Affaires Etrangères, la Défense et la Santé pour les autorisations de vols exceptionnels. L'OACI et la CAFAC ont également publié beaucoup de recommandations pour accompagner les opérateurs.

Comment voyez-vous l'avenir des compagnies nationales ? Vont-elles se remettre rapidement des pertes subies ?

Les aéronefs effectuant du transport de fret n'ont pas été suspendus de vol. Avec le transport des hits et équipements sanitaires, nous avons plutôt vu cette activité augmenter. Malheureusement c'est totalement l'inverse pour les vols de transports de passagers. La majeure partie des aéronefs sont restés cloués au sol. Tous les rapports économiques sur cette activité font état de pertes inédites, poussant

la fermeture prochaine de compagnies qui étaient déjà dans le rouge et les états à aider leurs compagnies locales ... Avec la remontée récente des cas de Covid-19 dans le monde, on sait déjà que ces restrictions vont encore être maintenues pendant plusieurs mois.

Et même quand cette activité reprendra son cours normal, il faudra également attendre le retour des passagers qui sont plutôt inquiets de se voir bloqués à l'étranger ou confinés à leur arrivée tant que la pandémie reste dans ces proportions.

Fort de ce qui précède, les compagnies aériennes comme l'ensemble des acteurs qui sont liés à cette activité doivent se préparer à de futurs mois difficiles. ---

(ia)

Trafic aérien à l'aéroport de Libreville Période du 30 juin au 26 août 2020



Nombre de vols au départ : 87
Nombre de passagers au départ : 9.254
Nombre de vols à l'arrivée : 91
Nombre de passagers à l'arrivée : 6.757
Nombre de cas testés positif : 102
Nombre de compagnies aériennes : 09



▲ La plupart des compagnies gabonaises exploitent ...



▲ ...des aéronefs immatriculés en Afrique du Sud

SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE :

LES AÉRONEFS NON-IMMATRICULÉS EN RÉPUBLIQUE GABONAISE IMMOBILISÉS POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) tient à éclairer l'opinion publique quant à l'immobilisation de certains aéronefs des compagnies aériennes gabonaises pour non-immatriculation sur le registre civil gabonais.

A cet égard, l'ANAC rappelle que le Gabon a fait partie des Etats pionniers en Afrique en matière d'aviation civile. Des premiers vols effectués par Jean Claude Brouillet avec l'Aéropostale à la compagnie aérienne Air Gabon, qui n'était pas fier de voir nos compagnies aériennes porter la marque de nationalité «TR» de notre pays évoluer dans les différents Etats? Hélas, cette situation a périclité, jusqu'à voir le perroquet vert disparaître et faire place, vers 2005, à de nombreuses compagnies qui ont vu le jour dans un contexte normatif, reflet de notre aviation civile en déclin elle aussi.

A la suite de l'audit effectué par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qu'a subi notre pays en 2007, qui a révélé un taux de conformité d'à peine 6,3%, le Gabon a été inscrit en 2008 sur la liste noire de l'UE.

La création de l'ANAC en 2008, fut une action gouvernementale visant

à doter notre Etat d'un instrument ayant une autonomie technique et financière pour résoudre les écarts ainsi constatés et pour répondre aux recommandations insistantes de l'OACI. Montant progressivement en puissance, l'ANAC s'est attelée, avec les moyens dont elle dispose, à améliorer la situation de l'aviation civile et s'est vue félicitée en 2019 par l'OACI à travers le prix spécial de son Président, en récompense d'une progression inédite de son taux de conformité qui est passé à 72,91% en très peu de temps. Puis, en décembre de la même année, suite à un autre audit de l'UE, le Gabon est sorti de la liste noire de l'Union européenne avec brio.

Si les audits effectués par l'OACI et l'UE ont relevé des écarts significatifs quant aux immatriculations étrangères des aéronefs qui sont exploités par des compagnies gabonaises, cette problématique avait déjà fait l'objet d'une préoccupation de l'ANAC à la tutelle. En effet, les aéronefs immatriculés à l'étranger restent sous la supervision et le contrôle de l'Etat d'immatriculation. De manière générale, les membres d'équipage (pilotes, PNC, mécaniciens), les centres de maintenance et de maintien de compétence ne peuvent être validés ou agréés par

l'ANAC qui ne se contente que d'effectuer des contrôles. Plusieurs écarts importants et récurrents ont été relevés et partagés pour correction tardive auprès des aviations civiles de leurs Etats d'immatriculation.

C'est la raison pour laquelle l'arrêté 00494/MT/SG/ANAC du 8 juin 2011, instituant l'obligation pour les compagnies aériennes de droit gabonais d'immatriculer leurs aéronefs au registre d'immatriculation du Gabon dans un délai de 3 mois, avait été publié. Quelques mois plus tard cependant, l'arrêté n°000000005/MPITPTHTAT/ANAC du 07 mars 2013 a suspendu cette exigence.

Le Gabon ne pouvant se soustraire à ses engagements tirés de la ratification de la convention de Chicago, le nouveau code de l'aviation civile, adopté en décembre 2016, a intégré cette exigence en son article 21.

L'ANAC a effectué des réunions avec l'ensemble des compagnies aériennes ainsi que les conseillers du Ministre en charge des Transports pour rappeler cet impératif et a accordé un délai de six (6) mois pour se conformer à l'arrêté n°0017/MTT/2019, du 13 septembre 2019 fixant l'obligation pour les compagnies aériennes de droit gabonais



d'immatriculer leurs aéronefs au registre d'immatriculation gabonais avant la fin du mois de mars 2020.

Tenant compte de la pandémie du Covid-19, un délai supplémentaire de quatre (4) mois a été accordé aux compagnies jusqu'en fin juillet 2020.

Malgré les rappels répétitifs de l'ANAC, nous avons constaté que certaines compagnies se sont attelées à la mise en conformité, d'autres ont pris leur temps, et certaines ont avoué, une fois le délai expiré, que leurs partenaires ne voulaient pas se conformer à cette exigence.

Dans un contexte non communautaire, un coup d'œil sur le plan international nous permet de constater que le Gabon reste parmi les rares pays à avoir encore des immatriculations étrangères dans ses compagnies aériennes.



▲ Résultat du strict respect des recommandations OACI : le Gabon reçoit le Prix Spécial de l'organisation en 2019

En effet, rien que dans la sous-région, au Cameroun, en Guinée Équatoriale, au Tchad, en Angola, l'immatriculation obligatoire au registre national est effective depuis plusieurs années, et la réglementation locale impose également des exigences pour que des pilotes, personnels de cabine, mécaniciens locaux soient également intégrés dans l'exploitation. Une prise de position qui tient également compte de la préservation du personnel des corps de métiers de l'aviation, qui tend à disparaître au Gabon au détriment parfois de personnels étrangers peu expérimentés, qui viennent se faire la main sous nos cieux.

Fort de ce qui précède, l'ANAC rappelle les exigences législatives et réglementaires tirées du Code et de l'arrêté sus-évoqué, relatives à l'obligation pour les compagnies aériennes gabonaises d'immatriculer leurs aéronefs au registre gabonais

et de proposer des actions visant à se conformer, plutôt que de se lancer dans des campagnes de diffamation.

L'agence poursuit son plan d'actions correctrices, notamment avec le projet de mise à jour du code de l'aviation civile et textes relatifs ainsi que du statut de certains aéroports qu'elle a transmis à la tutelle technique. Elle continuera à assumer sa responsabilité en matière de sécurité et sûreté du transport des passagers et marchandises sans complaisance sur la base des normes et pratiques recommandées de l'OACI.



UN INSPECTEUR DE L'ANAC PRÊTE SERMENT

Le Code Communautaire dans son l'article I.2.3 stipule que les inspecteurs de l'aviation civile devront être assermentés pour exercer leurs fonctions.

Après le DG de l'ANAC et plusieurs de ses collègues au mois de janvier 2019, le samedi 27 juin, c'était au tour de l'inspecteur titulaire de l'aviation civile dans le domaine des licences

et formation du personnel, Ken Rodrigue NZE de se soumettre à ce rituel au cours d'une cérémonie officielle au palais de justice de Libreville.





CENTRE DE FORMATION AÉRONAUTIQUE À NKOK :

LE CHEF DE L'ÉTAT ANNONCE L'OUVERTURE EN 2021

Bonne nouvelle pour l'aviation gabonaise : Dans son discours à la nation, à l'occasion du 60^e anniversaire de l'indépendance du pays, le Président de la République a annoncé que la première rentrée du Centre de formation AVIC aura lieu en 2021.

Financé par le consortium chinois AVIC International Holding Corporation et construit dans la Zone économique spéciale de Nkok, la première pierre avait été posée par Ali Bongo Ondimba en août 2017, la livraison était prévue pour juin 2020. « Ce projet permettra au Gabon de se démarquer dans la sous-région, en disposant de pôles de formation et de remise à niveau dans les domaines aéronautiques et technologiques », affirmait AVIC à l'occasion.

Construit sur une superficie de 10 hectares avec une capacité d'accueil de 1000 élèves, le Centre sera doté d'une zone pédagogique composée de deux ateliers, trois bâtiments de laboratoire, un bâtiment d'enseignements, un amphithéâtre, un bâtiment administratif, un hangar pour les machines, un restaurant et une infirmerie. Le coût de l'investissement, équipements compris, est évalué à 50,3 milliards de FCFA (90,5 millions USD), mobilisés par Exim Bank of China.

Lors d'une visite de chantier de Madeleine Berre et sa déléguée en mars dernier, Avic International promettait de livrer le chantier en juin 2020. Ce délai n'a pu être tenu, probablement du fait de la crise sanitaire de la Covid-19, et puis malheureusement, à un peu plus

de 80% de réalisation, le Centre a été victime d'un incendie dans la nuit du 6 au 7 juillet 2020, causant d'importantes pertes matérielles.

AVIC prévoit la construction de deux autres centres de référence à Franceville dans le Haut-Ogooué, et Port-Gentil dans la province de l'Ogooué-Maritime.

En plus de l'aéronautique, cet établissement proposera une dizaine de formations professionnelles en génie mécanique, électronique, civil, ingénierie agricole, climatisation, soudage, maintenance informatique et menuiserie.

(ia)

AÉROPORT INTERNATIONAL LÉON MBA DE LIBREVILLE :

UNE NOUVELLE PATRONNE DE LA PAF

Mme Olga Anguele est la nouvelle patronne de la police de l'air et des frontières (PAF) de l'aéroport international de Libreville. Service chargé de la mise en œuvre de la politique d'immigration, et en particulier du contrôle des documents de voyage aux frontières.

Après avoir officiellement pris ses fonctions le 03 avril, elle est venue présenter ses civilités à Arthur Nkroumou Delaunay, Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile le 24 juin et lui faire part de sa disponibilité à travailler en toute collaboration avec les entités de la zone aéroportuaire.

« Tous les acteurs publics et privés qui exercent dans le secteur aéroportuaire ont besoin de coordination et de partenariat dans leurs activités en élaborant des protocoles. Et l'ANAC en tant qu'entité chargée de la supervision de l'ensemble des activités aériennes et aéroportuaires, a l'obligation de veiller à la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI », a souligné M. Arthur Nkroumou Delaunay à l'occasion, en rassurant Mme Anguele de sa disponibilité à répondre à toutes ses interrogations et informations précises.

(rsm)



▲ La PAF contrôle les documents de voyage aux frontières



▲ Le ministre avec les responsables de la plateforme aéroportuaire

LIBREVILLE :

LE MINISTRE DES TRANSPORTS VISITE LES INSTALLATIONS AÉROPORTUAIRES DE L'ASECNA

Après avoir été reconduit dans son poste de Ministre des transports, des infrastructures, de l'équipement et de l'habitat, Léon Armel Bounda Balondzi s'est rendu le 23 juillet au siège de la représentation de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) à Libreville pour visiter les équipements et installations aéronautiques qu'elle exploite. La démarche visait à faire le bilan de la situation du secteur aéronautique en zone de turbulence, et trouver des solutions pour sa relance. Il a été accueilli par la représentante de l'ASECNA, Yvette Zame Ndong.

Dans son mot de circonstance, Mme la représentante de l'ASECNA s'est réjouie de la relation de collaboration entre l'ASECNA et la République Gabonaise.

Le secteur aérien dans son ensemble a été fortement impacté par la pandémie de la Covid-19. En rappelant ce contexte, le Ministre des transports, des infrastructures, de l'équipement et de l'habitat a convié chaque acteur à apporter son expertise pour une

perspective de relance du secteur aérien au Gabon. Il les a aussi invités à contribuer à une réflexion pour aider l'Etat à redynamiser ce secteur qui emploie beaucoup de Gabonais.

En présence de plusieurs responsables de la plateforme aéroportuaire, parmi lesquels le Directeur général adjoint de l'ANAC, Mme Nadine Nathalie Anato, le Ministre et sa délégation ont immédiatement débuté le tour de ronde des installations et équipements techniques de l'ASECNA.

Sous la conduite de Mme la représentante, ils se sont rendus sur les

différents sites d'aide à la navigation et à l'atterrissage.

Au terme de sa visite, le ministre des Transports a évoqué la mise en œuvre d'une profonde réforme du secteur.

La mission principale de l'ASECNA est la fourniture des services de la navigation aérienne dans les espaces aériens et aérodromes qui lui sont confiés. Elle gère un espace de plus de 16 millions de km² et compte 18 Etats membres, dont le Gabon.

(rsm)





AFRIJET DÉCROCHE LA CERTIFICATION IOSA

Bonne nouvelle encore pour l'aviation civile gabonaise : la compagnie Afrijet Business Service vient d'obtenir la certification IOSA, un label délivré à la suite d'un audit conduit par des auditeurs désignés par l'Association internationale des transporteurs aériens (IATA).

La certification IOSA est valide pour deux ans à compter de la date de début de l'audit. Cet audit très approfondi et très exigeant n'est mené que par quelques organismes agréés de l'audit dans le monde entier.

Le système d'évaluation IOSA couvre essentiellement huit aspects

les plus importants liés à la sûreté des opérations aériennes :

- organisation corporative et systèmes de gestion ;
- opérations de vol ;
- contrôle opérationnel – régulation des vols ;
- ingénierie et entretien des aéronefs (procédures de sécurité et de maintenance) ;
- opérations en cabine (maintenance des compétences équipages) ;
- services au sol ;
- activités de fret ;
- sûreté opérationnelle (contrôle des normes de sécurité à l'intérieur de la compagnie aérienne).

La certification IOSA classe la compagnie certifiée à un haut niveau d'appréciation à l'échelle mondiale, car par cet audit, l'IATA amène les compagnies à ne pas satisfaire les seules exigences nationales ou régionales, mais à respecter également les normes internationales.

« Nous sommes heureux de rejoindre le groupe des 43 opérateurs africains certifiés IOSA (parmi lesquels 25 compagnies nationales). IOSA est bien entendu pour nous un gage d'amélioration du niveau de sécurité, mais c'est aussi un sésame pour nouer des alliances commerciales panafricaines et au-delà, au bénéfice des passagers gabonais », se réjouit Marc Gaffajoli, DG d'Afrijet.



▲ Content : Marc Gaffajoli, DG d'Afrijet.





ASECNA :

65ÈME SESSION DU COMITÉ DES MINISTRES À COTONOU

Le Comité des Ministres de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) a tenu sa 65ème Réunion ordinaire à Cotonou, République du Bénin, le 30 juillet 2020. La cérémonie d'ouverture a été présidée par M. Abdoulaye BIO TCHANÉ, Ministre d'Etat chargé du Plan et du Développement du Bénin. M. Hervé Yves HEHOMEY, Ministre des Infrastructures et des Transports du Bénin, a souhaité la bienvenue à la délégation qui a fait le déplacement à Cotonou et remercié les collègues pour leur participation à cette réunion par visioconférence.

Les travaux ont porté entre autres sur un plan post-Covid pour relancer le secteur aérien en Afrique, et M. Hêhomey, Ministre des Transports et des Infrastructures, a été nommé nouveau président du Comité des ministres, ce qui fait que le Bénin est porté à la tête de ce comité pour une durée d'un an.

A l'ouverture des travaux jeudi dernier, Jorge Fernandes, ministre bissau-guinéen des Transports et président sortant du Comité des ministres s'est félicité des avancées

notables enregistrées par l'Asecna. Il a rappelé qu'à l'occasion de ses 60 ans en décembre 2019 à Dakar, l'institution s'est fixé le défi de l'intégration de nouveaux paramètres liés à l'utilisation des satellites et de toutes les technologies innovantes qui feront l'aviation civile de demain.

S'inscrivant dans la même logique, Hervé Hêhomey a noté que le lancement le 1er janvier 2020 par l'Asecna de la visualisation du trafic aérien par satellite constitue une première pour un fournisseur de services de navigation aérienne en Afrique. « La déclaration de politique de Dakar met également un accent sur la nécessaire poursuite du processus vers un ciel unique pour l'Afrique », a-t-il précisé.

« L'Asecna dont nous rêvons doit intégrer une dimension panafricaine, notamment après l'adoption par les chefs d'Etat du Marché unique du transport aérien en Afrique. La mise en place de ce marché s'appuie sur une vision clairement exprimée par l'Union africaine de faire du transport aérien le moteur du développement. Cette volonté politique suppose une démarche commune à tout le continent. Elle nous conforte dans notre volonté de nous appuyer

sur l'expertise de l'Asecna pour bâtir un ciel unique africain plus sûr et capable d'absorber la croissance prévue du trafic aérien au cours de la prochaine décennie », a renchéri M. Abdoulaye Bio Tchané.

La 65e Réunion du Comité des ministres de l'Asecna s'est, par ailleurs, penchée sur l'adoption du nouveau système de rémunération du personnel, le rapport du président du Comité des experts, le rapport du président du Conseil d'administration et celui du directeur général sur le plan de riposte aux conséquences de la crise de Covid-19.



▲ Hervé Yves HEHOMEY, nouveau président du comité des ministres



POSTE DE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ASECNA :

TROIS CANDIDATS EN LICE POUR L'AFRIQUE CENTRALE ... INITIALEMENT

Les candidatures sont closes depuis le 30 juin 2020 et les dossiers sont parvenus aux Etats membres de l'ASECNA qui éliront le DG de l'institution au mois de septembre. Initialement, cinq pays étaient candidats avec chacun son champion :

1. **Niger** : avec Mohamed MOUSSA, actuel Directeur général de l'Agence depuis quatre ans
2. **Mauritanie** : avec Hassena Ould Ely
3. **Centrafrique** : avec Théodore JOUSSO
4. **Tchad** : avec Mahamat Awaré NEISSA
5. **Cameroun** : avec Englebert ZOA ETUNDI

Si en Afrique de l'Ouest le Nigérien est seul candidat à sa succession et l'Afrique du Nord ne présente qu'un seul candidat également, l'Afrique centrale n'a visiblement pas pu se mettre d'accord. Quelques précisions sur ses candidats ...

Théodore JOUSSO :

- Diplôme d'Ingénieur des Bases aériennes obtenu en France ;
- Ministre conseiller spécial du Président Bozizé ;
- Ministre de l'Aviation Civile et des Infrastructures pendant six ans ;
- Ancien Directeur Technique de l'ASECNA ;
- Ancien Directeur de Cabinet du Directeur Général de l'ASECNA.

Englebert ZOA ETUNDI :

- Titulaire d'un MSc, diplômé de l'Université de Surrey au Royaume-Uni ;
- Membre du Conseil de l'OACI de 2008 à 2016 (pendant son mandat, ler

vice-président du Conseil, VP du Plan AFI et Président du Comité du transport aérien de l'OACI) ;

- Représentant de la CEEAC auprès le Conseil de l'OACI d'octobre 2013 à octobre 2016 ;
- Avant de servir sur la scène internationale, il a servi à l'Autorité de l'aviation civile du Cameroun dans différentes fonctions telles qu'inspecteur général adjoint des services de navigation aérienne, DGA de la supervision de la sécurité des services de navigation aérienne, coordonnateur du centre de formation et expert régional de la sécurité aérienne de la Banque mondiale.

Quant au Tchadien Mahamat Awaré

NEISSA, initialement 3ème en lice et entre autres ancien inspecteur des services au Ministère de l'aviation du Tchad et Conseiller chargé de mission à la Présidence de la République depuis fin juillet 2020, son pays a fini par jeter l'éponge. « Le Tchad soutiendra un pays ami », a déclaré la partie tchadienne, le 21 août, au lendemain d'une réunion de l'ex-équipe de campagne, précisant que le choix du pays ne serait connu que le 14 septembre, le jour même de l'élection.

Ainsi, le désistement de Mahamat Awaré Neïssa réduit le nombre de postulants de l'Afrique centrale à deux.

Officiellement prévue le 14 septembre à Niamey (Niger), l'élection est finalement délocalisée à Dakar où se trouve le siège de l'Asecna. Les pays des challengers candidats se sont ligüés pour récuser Niamey, argumentant que le Niger ne

pourrait être juge et partie, c'est-à-dire organiser l'élection et avoir un candidat en même temps. Finalement le Conseil d'Administration de l'Asecna leur a donné gain de cause.

(ia)



▲ Lecteur de MAGANAC : Théodore Jousso



▲ Englebert Zoa Etundi



◀ Montréal, septembre 2019 : Les DGs de l'ASECNA (à dr.) et de l'ANAC se réjouissant du Prix spécial du Président du Conseil de l'OACI obtenu par le Gabon

INSTAURATION DU CIEL UNIQUE AFRICAÏN :

« LES ÉTUDES SONT TERMINÉES, UN MINI-CIEL EST DÉJÀ ATTEINT »

Le directeur général de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), Mohamed Moussa, a annoncé le 7 août à Brazzaville la fin des études relatives à l'instauration d'un ciel unique panafricain, annonce le site [adiac-congo](#).

« Les Etats m'ont donné le feu vert pour conduire ce processus à son terme. J'ai l'honneur d'annoncer pour la première fois au Congo que les études sont terminées. Le premier signal du système Sbas qui favorisera le ciel unique sera lancé le 10 août 2020 », a-t-il déclaré à l'issue d'un entretien avec le chef de l'Etat congolais.

Selon lui, c'est auprès de l'Union africaine que l'ASECNA a obtenu l'autorisation de réaliser le projet de ciel unique africain. « Le projet ciel unique pour l'Afrique est lancé depuis trois ans. Il est maintenant structuré au plan politique parce que c'est plus difficile d'amener tous les Etats du continent à accepter l'idée d'un ciel unique », a expliqué Mohamed Moussa.

Concernant les capacités de l'Afrique de parvenir à unifier son ciel, il a précisé que « nous avons déjà unifié 50% du continent africain. Il n'y a pas de frontières dans les espaces aériens gérés par l'ASECNA. Cette expérience de 60 ans, il faut

que nous la mettions au service de notre continent ».

Composée de 18 Etats membres dont 17 africains et la France, l'ASECNA couvre un espace géographique de 16.000.000km². Pour Mohamed Moussa, les pays membres de l'agence représentent d'ores et déjà un mini-ciel unique. « Il faut que nous nous dotions de la capacité de gérer les 15.000.000km² qui restent de la même manière que nous gérons les 16.000.000km² », a-t-il souhaité.

Arrivé au terme de son mandat à la tête de l'institution continentale, Mohamed Moussa a profité de son séjour brazzavillois pour présenter au président Denis Sassou N'Guesso son dossier de candidature pour un autre mandat.

Elu en 2016 à la tête de l'agence, Mohamed Moussa se réjouit de son bilan. « L'ASECNA a réussi en deux ans à faire le guidage radar sur toutes les capitales africaines », a-t-il relevé, ajoutant qu'elle dispose à ce jour de la capacité de surveiller tout le trafic aérien sur son espace.

En plus, Moussa a déclaré que son institution a pris des mesures de sauvetage technique et financière dès les premiers signes de la pandémie du Covid-19 dans la région. « En dépit de la baisse de plus de 80% du trafic

aérien, j'ai payé régulièrement les rémunérations et je suis capable de payer les travailleurs de l'ASECNA pendant un an » a-t-il confirmé.

Voilà sans doute l'un des arguments forts que le directeur sortant de l'ASECNA mettra à son actif, lui qui rempile pour un second mandat à la tête de l'institution panafricaine.

Quelques jours plus tard, Mohamed Moussa a été reçu par l'ex-président de la République malienne, Ibrahim Boubacar Keïta. Moussa était venu lui demander conseil et solliciter son soutien. « Il y a quatre ans, les chefs d'Etat m'ont fait confiance pour diriger cette organisation. Arrivé à la fin de mon mandat, il était nécessaire que je vienne rendre compte de l'exécution de ce mandat. Je viens d'expliquer au président de la République la situation actuelle de l'Asecna et lui demander son soutien pour un second mandat », a déclaré le diplomate nigérien à sa sortie d'audience, en poursuivant : « Au regard de ces réalisations, le président de la République malienne m'a encouragé pour le travail abattu en quatre ans et m'a demandé de faire en sorte que l'Asecna soit toujours en capacité d'assurer la sécurité aérienne, particulièrement au Mali qui est un pays enclavé comme le Niger ».

(ia)



IMPACT DE LA COVID-19 SUR L'AVIATION CIVILE :

WEBINAIRES DE L'ÉQUIPE SPÉCIALE AFRICAINE DE HAUT NIVEAU (HLTF)

Le premier webinaire sur le rapport de l'Équipe spéciale de Haut Niveau de l'Union Africaine (UA) sur l'impact de la COVID 19 sur l'aviation civile, organisé par la CAFAC, s'est tenu le 10 juillet et a réuni plus de 185 participants.

Le Secrétaire Général de la CAFAC a prononcé le discours d'ouverture du webinaire sur le thème : « Redémarrage et relance de l'aviation en Afrique dans le contexte de la COVID-19, partage d'expériences des DGAC sur les aspects réglementaires ». Les Directeurs généraux du Kenya, du Cameroun, de la Tunisie, du Nigeria et du Sénégal ont fait des communications sur le redémarrage et la relance du secteur aérien dans leurs pays respectifs.

Ce webinaire a permis aux participants de constater les progrès réalisés par ces États dans la reprise du trafic aérien (au niveau national et/ou international) et le partage d'expériences par les Directeurs

Généraux. Il a également permis d'aider les États membres à mettre en œuvre les recommandations du HLTF (voir MAGANAC 45).

Dans le cadre de la préparation du 2ème webinaire, les participants du 1er webinaire ont été invités à formuler leurs questions. Le 2ème webinaire s'est déroulé le 20 juillet avec plus de 160 participants provenant des AAC et organisations internationales africaines. Il était consacré aux réponses préparées par les Directeurs généraux panélistes pour les

questions soumises par les participants du 1er webinaire.

Des orateurs de diverses organisations telles que la CUA, la CEA, la BAD et l'OACI y ont assisté et répondu aux questions des participants. Des fonctionnaires de haut niveau, dont le Commissaire de l'UA aux Infrastructures et à l'Energie, S.E. Dr Amani Abou-Zeid, ont fait des interventions au cours de ce webinaire, aux côtés de la Secrétaire générale de l'OACI, Dr Fang Liu, qui a présenté les conclusions à la fin de la session.

Capture d'écran partielle des participants aux 1er webinaire



PLAN AFI SECFAI :

RÉUNION VIRTUELLE DU COMITÉ DIRECTEUR



Levers Mabaso, nouveau président du comité directeur du plan AFI

recommandations du groupe avant de procéder à une démonstration d'un ensemble d'outils intuitifs qu'elle a mis au point pour collecter, analyser et interpréter les données soumises par les États, tels que les progrès réalisés dans la mise en œuvre des objectifs de Windhoek sur la sûreté et la facilitation de l'aviation. Une autre étape importante à noter est la révision des objectifs de Windhoek en vue de leur présentation ultérieure à l'UA pour approbation et l'élaboration d'outils de travail pour l'opérationnalisation de l'AFI-CES.

Téléconférence du Comité Directeur du Plan AFI

C'est la Secrétaire générale de l'OACI, Dr Fang Liu, qui a ouvert la 23ème réunion du Comité directeur du Plan global de mise en œuvre régionale pour la sécurité aérienne en Afrique (AFI Plan), organisée par vidéoconférence le 29 juillet. La réunion qui a vu la participation des DG des États de la région AFI, la CAFAC, les RSOO et les organisations internationales, a examiné les résultats des activités du plan AFI en 2019 ainsi que son programme pour 2021-2024. La CAFAC a présenté des rapports sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja pour le continent et du programme AFI CIS pour l'année 2019.

Les points forts de la réunion ont été la publication officielle de la 6ème édition du rapport annuel sur la sécurité du RASG-AFI et l'élection d'un nouveau président du comité directeur du plan AFI, l'ambassadeur Levers Mabaso, représentant de l'Afrique du Sud au Conseil de l'OACI.

La 9ème réunion virtuelle du Comité directeur du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SEC- FAL) s'est tenue le 28 juillet. Le Secrétaire Général de l'OACI Dr Fang Liu a remercié le Comité directeur pour ses efforts en vue d'améliorer durablement la sûreté et la facilitation de l'aviation et a apprécié les progrès réalisés depuis le lancement du plan en 2015. Elle a cité les principales réalisations comme preuve de la mise en œuvre du plan.

Le président du Comité directeur a remercié Dr Fang Liu, les partenaires et les États pour le soutien humain, matériel et financier à la mise en œuvre des activités du Plan. Dans son discours, le Secrétaire Général de la CAFAC a exprimé son appréciation et sa gratitude pour la forte collaboration avec les bureaux régionaux (RO) de l'OACI, les organisations régionales,

internationales et les parties prenantes. Ceci a été confirmé lors de la réunion de coordination conjointe, à Nairobi les 20 et 21 janvier 2020.

Malheureusement, les missions d'assistance ont été reportées en raison des restrictions de voyage. Le Secrétariat du plan AFI SECFAI a présenté un rapport sur l'impact de la COVID-19 sur les activités d'assistance et un rapport sur la 7ème réunion du Groupe régional de sûreté et de facilitation de l'aviation pour la région Afrique et Océan indien (RAS-FALG-AFI) tenue à Tunis en octobre 2019. Le rapport comprend un bilan et une analyse du taux de réponses à la lettre de suivi de la CAFAC, les activités du RASFALG-AFI et les besoins en matière de renforcement des capacités.

La CAFAC a fait un bilan de la mise en œuvre (octobre 2019 - juin 2020) et de certaines décisions et



AFRIQUE DU SUD :

LES EMPLOYÉS DE SOUTH AFRICAN EXPRESS S'ENGAGENT POUR SAUVER LEUR COMPAGNIE

Un groupe d'employés de South African Express (SAX) a créé une plateforme de financement participatif, Uprise.Africa, pour aider à lever les capitaux nécessaires pour sauver la compagnie.

Le groupe a déclaré qu'il croit fermement que SA Express (SAX) est un fleuron national qui devrait être sauvé et certainement pas liquidé. Ils croient en outre que l'entreprise est une entreprise viable et que si elle est sauvée à l'aide d'une bonne stratégie, elle pourrait être très rentable.

«La liquidation de SAX couperait l'artère-même qui alimente les petites villes sudafricaines, et fermerait la porte d'accès à nos zones rurales», a déclaré le porte-parole de SAX Michael Hlatshwayo.

« L'un des principaux facteurs d'amélioration de notre situation économique serait de stimuler les voyages internes des Sud-Africains qui font des « short trips ». Sans un transporteur qualifié tel que SAX, cela deviendrait difficile pour de nombreux Sud-Africains. »

En plus de la perte d'accès aux villes et villages, la liquidation de SAX aura

un effet préjudiciable massif sur le personnel. SAX emploie directement des Sud-Africains qualifiés et moyennement qualifiés. 60% de ces citoyens vivent dans les petites villes, créant des emplois, des moyens de subsistance et une bouée de sauvetage économique vitale à des milliers de personnes dans les villes. 30% des effectifs viennent des zones rurales où les compétences sont fortement sous-développées, mais avec l'aide d'entreprises telles que SAX, les compétences pourraient être reconnues et développées.

« Les problèmes financiers internes des compagnies aériennes découlent de l'ingérence politique dans ses opérations, du népotisme, des contrôles médiocres et d'une mauvaise gestion, exacerbés par des défis externes - nous pouvons changer cela », ajoute Michael Hlatshwayo.

« Les modèles commerciaux fondamentaux de SAX sont solides avec de petits avions rentables, des destinations sous-desservies et des itinéraires exclusifs de grande valeur. L'exécution d'un modèle économique révisé et d'une opération de bonne taille, par une direction compétente,

sans ingérence politique, ramènera la compagnie aérienne à la rentabilité ».

Un premier examen du plan d'affaires proposé a été effectué par l'équipe juridique et de conformité d'Uprise.Africa et, par conséquent, une déclaration d'intérêt a été soumise au liquidateur provisoire par l'intermédiaire de ses agents désignés - GoIndustry DoveBid SA (PTY) LTD. La proposition devra être approuvée par les liquidateurs, les actionnaires et les autorités compétentes.

Uprise.Africa nommera Lufthansa Consulting pour apporter le plus grand soin au projet sur le plan juridique avant sa mise en ligne sur la plateforme à l'intention d'investisseurs nationaux et internationaux enregistrés et accrédités.

« C'est une excellente nouvelle pour SAX, les employés et notre grande nation, car cela apporte une étincelle d'espoir à de nombreuses entreprises confrontées aux mêmes perspectives », a déclaré le porte-parole de SAX en conclusion.

(ia)



CAPACITÉS DE MAINTENANCE, RÉPARATION ET RÉVISION :

L'AFRIQUE SE BAT POUR MAINTENIR SES MRO

L'impact de Covid-19 sur l'aviation civile africaine a mis à nu la faiblesse des capacités régionales de maintenance, de réparation et de révision (MRO), où les signes encourageants dans une région sont contrebalancés par des performances chancelantes ailleurs.

Le MRO interne - voire continentale - reste une ambition insaisissable pour une grande partie de l'aviation africaine, une situation exacerbée par l'effet Covid-19 sur les opérations aériennes et les revenus. Rares sont ceux qui doutent que le secteur représente des opportunités commerciales, mais les risques sont élevés.

Les investisseurs potentiels observent l'effet domino que l'effondrement de facto de South African Airlines (SAA) a eu sur l'industrie de ce pays. Cependant, il y a lieu à l'optimisme avec le nouveau partenariat entre Ethiopian

Airlines (EA) et Sanad Aerotech d'Abu Dhabi pour établir un centre d'excellence MRO à Addis-Abeba.

Le directeur général d'Ethiopian, Tewolde GebreMariam, a déclaré que les services de maintenance, parallèlement à l'augmentation des opérations de fret, sont un pilier de la stratégie de sa compagnie visant à récupérer une partie des revenus perdus par l'annulation des vols passagers.

Le centre d'excellence commencera par la réparation et la révision des groupes auxiliaires de puissance (APU) utilisés sur les Boeing 737 et Airbus A320 d'Ethiopian. Les partenaires s'attendent à ce que cela ouvre la voie à d'autres travaux, en augmentant éventuellement les capacités pour inclure les MRO des composants et des moteurs - domaines dans lesquels Sanad est déjà actif grâce à l'accréditation de

Rolls-Royce, GE Aviation, IAE et Pratt & Whitney.

Tewolde a déclaré que cette décision soutenait la vision d'Ethiopian de devenir « le principal fournisseur de services MRO en Afrique grâce à des partenariats stratégiques avec des fabricants d'équipement d'origine (OEM) et des fournisseurs de services MRO internationaux sélectionnés ».

À l'autre bout du continent, les malheurs de la SAA ont submergé d'autres parties de l'industrie, y compris le MRO. SAA Technical (Saat), jusqu'à présent la plus grande entreprise de maintenance et de réparation d'aéronefs du continent, a eu du mal à payer les salaires. Saat serait l'une des filiales de la SAA qui serait vendue pour assurer l'avenir de la compagnie aérienne. Selon les plans élaborés par les administrateurs du sauvetage des entreprises de la SAA, une Saat allégée continuerait de fonctionner. Les réductions d'effectifs seraient rationalisées par la réduction de la flotte de la SAA de 42 à 16 avions et par l'élimination des Airbus A320-200 plus anciens et nécessitant beaucoup de maintenance. Dans le pire des cas, à savoir la



⬆ Ethiopian Airlines a signé avec Sanad Aerotech Abu Dhabi

fermeture de SAA, Saat serait la seule filiale à rester opérationnelle.

Saat a elle-même été en proie à des allégations d'irrégularité et de mauvaise gestion, y compris des questions préoccupantes sur des tentatives d'influencer l'attribution des contrats. Les allégations de corruption affligent également la compagnie aérienne régionale de SAA, SA Express. Quatre de ses six Bombardier Q400 auraient été cloués

au sol car la compagnie aérienne assiégée ne disposait pas des fonds nécessaires à l'entretien essentiel. La situation avait entraîné l'exode des travailleurs qualifiés de SA Express, qui sont principalement responsables de la maintenance des aéronefs et des opérations techniques.

La débâcle de la SAA a également débordé sur son rival Comair, mettant en péril les ambitions africaines de Lufthansa Technik (LHT). L'année dernière, LHT est devenu le premier fournisseur MRO étranger à établir des opérations en Afrique du Sud grâce à son contrat largement annoncé avec Comair. Cependant, un catalogue de problèmes a frappé Comair, y compris l'échec du Boeing 737 MAX et les coûts supplémentaires auxquels la compagnie aérienne a dû faire face lors de la transition de la maintenance de sa flotte de Saat à LHT. Alors que cette transition progressait comme prévu, elle a placé la compagnie aérienne dans la position difficile de payer pour deux fournisseurs au moins jusqu'en juin 2021. Covid-19 était la goutte d'eau qui a fait déborder le vase.

Fin mars, Comair a abandonné l'acquisition de Star Air Maintenance, avec une entité sœur, Star Air Cargo. Puis, début mai, Comair a également été placée en redressement.

Compte tenu de ces scénarios, il serait avantageux pour les compagnies aériennes de gérer leur propre MRO. Elmar Conradie, directeur général de la compagnie aérienne à bas prix sud-africaine FlySafair, a déclaré que la capacité à maintenir sa propre flotte était « sans aucun doute un facteur important » de son succès.

Au site Business Insider, il a déclaré que la compagnie aérienne devait cette distinction à sa société-mère irlandaise, Safair, qui dirigeait une division de maintenance avant le lancement de FlySafair. Il était « acquis d'avance que nous gérerions également cette partie de la chaîne de valeur », a-t-il déclaré.

Au moment où nous mettons sous presse, FlySafair a évité de se lancer dans la procédure « sauvetage d'entreprises ».

(aa)



⬇ FlySafair a la capacité à maintenir sa propre flotte

ABONNEMENT

Time to
TRAVEL

Book now



COMMENT REMPLIR LES AVIONS APRÈS LA CRISE ?

LE MODÈLE « ABONNEMENT » - UNE SOLUTION ?

Ne pas acheter les vols individuellement, mais réserver par abonnement ? La procédure est simple : vous allez sur le site d'une compagnie aérienne. Vous choisissez l'itinéraire dont vous avez besoin, le jour et l'heure que vous souhaitez, vous confirmez et c'est tout, car le billet est déjà payé, comme chaque mois, vous payez un abonnement à cette compagnie aérienne, tout comme vous payez pour Canal + ou la salle de sport. Un fantasme ? Pas du tout !

Les 30.000 clients de la compagnie Volaris au Mexique y sont accros ! Avec son V.Pass, la compagnie aérienne mexicaine à bas prix propose un abonnement de douze mois pour les vols intérieurs. Les membres du programme ont droit à un vol aller-retour par mois pour l'équivalent d'environ 16.400 CFA/mois, et un vol aller simple pour 10.000 CFA par mois, plus taxes.

Etant donné que dans le contexte actuel de phase de redémarrage où certains voyageurs potentiels sont

toujours réticents et prudents, ce modèle serait-il une solution pour les inciter à reprendre l'avion ?

De prime abord, cela paraît tentant pour les deux côtés. Pour les transporteurs, quand l'avion est rempli à 80%, c'est bon sur le plan bénéfice. Comme actuellement, toutes les compagnies se plaignent que leur taux de remplissage laisse à désirer, avec les abonnements, elles auraient au moins une certaine garantie de pouvoir remplir des sièges vides et donc potentiellement augmenter leurs revenus. Cependant, il faudra d'abord investir dans la mise en place d'un programme d'abonnement, qu'il soit développé en interne ou en externe. Et quelle compagnie aérienne a actuellement de l'argent pour de telles expériences ? Il sera sans doute difficile aussi de trouver/fixer le bon prix d'abonnement. Puis il y a danger aussi : en cas de saturation, elles pourraient se voir obligées de refuser des clients qui payeraient plus cher leur place ce qui constituerait une perte.

Avec un abonnement, les voyageurs quant à eux auraient une sécurité de

planification en ce qui concerne les tarifs aériens. Mais ils devront tout de même se demander : dois-je et ai-je vraiment envie de voler tous les mois ? Quelque chose peut arriver, les plans changent, on oublie et à la fin de l'année on n'aura peut-être utilisé que la moitié des douze vols possibles.

Un autre modèle vient d'être mis en place par la compagnie aérienne Air Serbia : depuis quelques semaines, elle délivre une carte d'abonnement de vols qui permet aux passagers d'acheter plusieurs vols à l'avance avec jusqu'à 50% de réduction. Le nouveau concept permet l'achat d'au moins quatre billets à l'avance avec un prix et une destination fixes, qui peuvent ensuite être utilisés chaque fois que cela convient au passager. La carte de vol peut également être partagée avec les membres de la famille et les amis, et un avantage supplémentaire est la possibilité de payer en plusieurs fois.

Une idée à laquelle d'autres compagnies devraient réfléchir.

(ia)





RISQUE D'ATTRAPER LE CORONAVIRUS DANS UN AVION ?

LA PROBABILITÉ EST DE 1 SUR 4.300 MAXI

Reprise du trafic aérien oblige, la question du risque de contamination à la maladie Covid-19 dans des espaces clos tels que les avions se pose. Jusqu'ici, personne n'avait pu établir une estimation, ni même une hypothèse quant à la probabilité d'être infecté en plein vol. C'est désormais chose faite.

L'on doit ce calcul à Arnold Barnett, professeur en Sciences du management ainsi qu'en statistiques au Massachusetts Institute of Technology (MIT), considéré comme étant l'une des meilleures universités du monde.

Pour ce faire, il a pris en compte une multitude de facteurs, allant de la probabilité d'avoir une personne infectée dans l'avion, au risque que l'obligation du port du masque ne soit pas respectée et que les voyageurs entrent en contact.

Ainsi, Barnett avance que la probabilité de contracter la Covid-19 est d'environ 1 sur 4.300 sur un vol de deux heures rempli à pleine capacité, et de 1 sur 7.700 lorsque tous les sièges du milieu sont laissés vacants, rapporte Newsweek.

Il est toutefois important de noter que le professeur du MIT s'appuie sur les données des vols intérieurs aux États-Unis pour réaliser ces statistiques, et, selon les vols étudiés dans différents pays, cette probabilité proposée ici pourrait varier.

Éviter une contamination

Les compagnies aériennes sont bien conscientes du danger de contamination dans les avions et prennent des mesures pour limiter les risques, allant du port du masque obligatoire à l'assainissement de l'air dans les cabines.

Pour autant, le haut conseil de la santé publique estime qu'il est possible d'attraper le virus à travers les déplacements et les contacts dans l'avion, comme lorsque l'on se rend aux toilettes ou que l'on touche l'écran devant soi - bien que tout doive être désinfecté par la compagnie.

Ainsi, il est préférable de suivre quelques gestes simples qui réduiront au maximum le risque de transmission du virus pendant un vol. Pour se protéger malgré la promiscuité, le gel hydroalcoolique doit être votre compagnon de voyage

indispensable afin de désinfecter votre espace ainsi que les toilettes à chaque fois que vous vous y rendez. Gardez le masque bien en place et ne l'enlevez que pour manger.

Enfin, il semblerait qu'il soit plus judicieux de choisir un siège près d'une fenêtre. Le côté hublot serait l'endroit de l'avion le plus sûr pour ne pas tomber malade selon une étude de l'université Emory, qui a observé le nombre de contacts que pouvaient avoir les passagers sur dix vols en pleine période de grippe. Résultat : les personnes installées sur les sièges côté fenêtre sont celles qui ont eu le moins de contacts et donc moins de risques de contracter un virus.



AFRAA :

Lancement d'une plateforme de collaboration interactive dédiée aux compagnies africaines



L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) ne ménage pas ses efforts pour aider les transporteurs du continent à faire face aux contraintes dues à la Covid-19. Mi-août, l'institution a lancé un portail interactif de partage des capacités, destiné à ses membres.

Alimenté par ACC Aviation Group, il permet aux exploitants de signaler la disponibilité de leurs avions, et de consulter la liste des appareils en location ACMI, en location simple ou à vendre. Logiquement, ceux-ci peuvent

y faire des demandes de location, affrètement pour passagers ou fret.

« À l'heure actuelle, les avions en stationnement dans certains aéroports offrent aux compagnies aériennes de solides opportunités de desservir de nouvelles routes, sans investir dans des avions supplémentaires », affirme Abdérahmane Berthé, le secrétaire général de l'Association.

Les deux institutions qui ont scellé un partenariat stratégique le 8 juin dernier, offrent également des services de conseil en restructuration, pour aider à l'élaboration des plans de relance à court et moyen terme.

MAROC :

L'armée autorisée à former les pilotes de ligne civils

Le Roi Mohammed VI a approuvé le projet de décret portant sur la réorganisation de l'École royale de l'air (Era). Celui-ci a pour objet de permettre à l'Era de former les pilotes de ligne des compagnies nationales, et ce dans un cadre contractuel entre l'administration de la défense nationale et les transporteurs aériens basés dans le pays.

Ce décret répond aux attentes de l'Association Marocaine des Pilotes de Ligne (AMPL) qui attirait l'attention des autorités marocaines sur le sous-effectif en pilotes et les cadences de travail effrénées subies ces dernières années, depuis la fermeture en 2011 au motif d'un plan de rationalisation interne de l'Ecole Nationale des Pilotes de Ligne (ENPL), détenue à 100 % par Royal Air Maroc (RAM). En 2018, Abdelhamid Addou (photo), le PDG de la

RAM avait promis la réouverture de cet établissement.

Entretemps, la compagnie nationale marocaine a mis sur pied de nouvelles mesures et conditions pour le recrutement de ses pilotes. Les candidats marocains au recrutement devaient être issus de 3 écoles de formation, à savoir l'Ecole nationale d'aviation civile (ENAC) de Toulouse, l'Ecole supérieure des métiers artistiques (ESMA-Aviation Academy) de Montpellier, et l'Oxford Air Training School (Oxford, Royaume Uni).



KENYA
AIRPORTS
AUTHORITY

KENYA :

Vente aux enchères d'une centaine d'avions abandonnés dans les aéroports

Kenya Airports Authority (KAA) veut débarrasser ses aéroports des épaves d'avions qui les encombre. Pour ce faire, le gestionnaire des plateformes aéroportuaires kenyanes a publié une annonce dans le journal officiel du vendredi 14 août 2020, appelant les propriétaires de ses aéronefs à venir les récupérer au plus tard dans 30 jours, à compter de la date de publication de ladite annonce.

Néanmoins, les appareils ne seront rétrocédés qu'après paiement de tous les frais impayés, et de tous les frais accessoires, y compris ceux de publication de cette annonce. Passé ce délai, la KAA les mettra aux enchères pour éponger en partie ou la totalité desdits frais. Au cas où ceux-ci sont vendus en dessous de leur valeur, la responsabilité incombera aux propriétaires.

Selon Alex Gitari, le directeur général de Kenya Airports Authority, auteur de cette annonce, ces aéronefs sont stationnés dans les zones de mouvement des aéroports, en violation absolue des normes de sécurité de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Oaci).

Les 102 avions dont il est question appartiennent à une soixantaine de compagnies. La grande majorité d'entre elles sont en cessation d'activités, certaines depuis des dizaines d'années.



PROTOCOLE SANITAIRE DE L'UE :

Deux aéroports tunisiens premiers signataires en Afrique

En Afrique, les aéroports tunisiens de Monastir et Enfidha sont les premiers signataires du protocole sanitaire de l'UE. Les aéroports internationaux de Monastir-Habib Bourguiba et Enfidha-Hammamet respectent le protocole sanitaire de l'Union européenne (UE) visant une reprise en toute sécurité du trafic aérien face aux risques de la Covid-19. C'est ce qui ressort d'un

communiqué publié mi-juillet par le gestionnaire TAV Tunisie.

« TAV Tunisie est le premier opérateur aéroportuaire en Afrique à signer le protocole de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (Easa) et du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) » indique le communiqué, soulignant que cette signature est intervenue

après avoir satisfait aux exigences et recommandations de sécurité contre les risques du Coronavirus.

Ainsi, l'aéroport d'Enfidha a accueilli, le dimanche 19 juillet dans la matinée, un vol charter de Luxair avec 149 passagers européens à bord, son premier vol après plus de trois mois de suspension du trafic aérien.

SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE :

Le Ghana veut créer son propre Bureau enquêtes accidents

Mettre sur pied un organe autonome et indépendant, qui élucidera d'éventuels incidents et accidents d'avions. C'est l'objectif que vise le Ghana, en projetant la création d'un Bureau d'Enquêtes et d'Accidents (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile. Le projet de loi y relatif a été étudié en seconde lecture par le Parlement ghanéen fin juillet 2020. Selon Ghana Business News, ce projet de loi vise à éviter des conflits d'intérêt entre la Ghana civil aviation authority (Gcaa) et les opérateurs du secteur.

En effet, jusque-là, le régulateur national de l'aviation civile est fortement impliqué dans les enquêtes sur les incidents et accidents d'avions. Une situation qui fait de lui un éventuel juge et partie, sachant que sa responsabilité peut être questionnée dans le cadre d'un drame. Une fois la loi adoptée et promulguée, l'organe spécialisé sera également chargé d'enquêter sur les incidents et accidents d'aéronefs dans la région océanique de la FIR d'Accra.

Pour le ministre de l'Aviation qui défend ce projet de loi, il est

L'OACI exige un organisme indépendant pour enquêter sur les accidents ▼



nécessaire de créer un organisme indépendant pour enquêter sur les accidents du trafic aérien. Pour Joseph Kofi Adda, cela se justifie davantage dans la mesure où le trafic aérien est en croissance dans le pays. La création d'une telle institution est d'ailleurs l'une des recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Oaci), après une mission d'évaluation effectuée dans le pays entre le 20 mars et le 3 avril 2019.

(na)

Il menace de tuer des passagers de son avion s'ils n'acceptent pas que Jésus était noir !



La police américaine a arrêté samedi 11 juillet dans l'aéroport de Seattle un passager du vol d'Alaska Airlines qui avait commencé, quelque temps après le décollage, à proférer des menaces à l'encontre d'autres passagers, écrit le *Seattle Times*.

Sur la vidéo prise à bord de l'avion qui reliait Seattle à Chicago, il est possible d'entendre l'homme demander aux passagers d'accepter que « Jésus

était un homme noir » et menacer de les tuer s'ils ne le faisaient pas. « Je vais tuer tout le monde. Acceptez-le. Meurs au nom de Jésus ! », crie-t-il. L'homme a été maîtrisé par des membres d'équipage et des passagers qui l'ont maintenu jusqu'au retour de l'avion à l'aéroport de Seattle où il était attendu par la police.

Le média précise que, bien que l'individu n'ait pas été armé, son comportement a effrayé certains passagers.

À en juger par la vidéo, l'homme en question n'était pas noir. Ses motivations restent pour le moment inconnues.

NORVÈGE :

158 passagers placés en quarantaine pour une minute trop tard !

Les 158 passagers d'un vol entre Nice et Oslo de la compagnie scandinave SAS ont dû observer une quarantaine de dix jours, leur avion s'étant posé à la minute même où la Norvège basculait la France en « zone rouge ».

Selon les pointages de l'aéroport d'Oslo et de SAS, le vol SK4700 s'était posé le 8 août à minuit pile. Selon le site spécialisé FlightRadar24, le Boeing 737 a posé ses roues sur le tarmac d'Oslo à minuit une (22H01 GMT), avec neuf minutes d'avance sur l'horaire. Les autorités norvégiennes ont mis plusieurs heures avant de trancher. Selon le quotidien norvégien *Dagbladet*, les

passagers, croyant avoir échappé à la quarantaine, avaient applaudi lorsque le pilote leur a annoncé qu'il s'était posé à minuit.

Mais selon le ministère norvégien de la Santé, le passage en zone rouge était à partir de minuit inclus, donc minuit pile ou minuit une, ils ont dû faire une quarantaine !



★★★★★
2-Pack of 1.25 lb Bags of First
Class Nuts: 1 Mixed, 1 Aloha
\$25.10

★★★★★
2-Pack of 1.25 lb Bags of First
Class Nuts: 2 Mixed, 0 Aloha
\$25.10

FABRIQUÉES POUR AMERICAN, PUIS ANNULÉES :

Que faire de 42 tonnes de noix ?

En raison de la crise Corona, American Airlines et autres n'ont plus besoin de noix. Ça pose un énorme problème aux fournisseurs.

C'était un contrat lucratif pour la petite entreprise familiale GNS Food d'Arlington, au Texas. Elle fournissait le mélange de noix qu'American Airlines servait à ses clients des classes premium avec la boisson de bienvenue. Mais ensuite, Corona est arrivée et la compagnie aérienne a annulé sa commande annuelle.

GNS Foods livrait également à d'autres compagnies aériennes aux États-Unis. Maintenant, l'entreprise reste sur des noix qui sont en partie crues, en partie torréfiées et en partie déjà emballées. La quantité totale de noix excédentaires est d'environ 42 tonnes.

L'entreprise essaie maintenant de les vendre sur son propre site Web – à un prix très élevé d'ailleurs : presque 14.000 CFA le kilo ! Ce n'est certainement pas à cette allure qu'ils écouleront les 42 tonnes !

A bord de son avion, un passager reçoit un SMS lui indiquant qu'il est positif au Covid-19

Un passager a été escorté en dehors de son avion qui s'apprêtait à décoller de l'aéroport de Stansted à Londres pour Pise en Italie. Et pour cause : l'homme a reçu, avant le décollage, un SMS lui indiquant qu'il était positif au coronavirus.

Le personnel de l'aéroport, équipé de tenue de protection digne d'un film de science-fiction, a fait sortir l'homme et son compagnon de voyage, comme le montre une vidéo partagée par un autre passager sur Twitter. Ils ont tous les deux été placés en zone d'isolement.

«The Telegraph» rapporte qu'après avoir reçu les résultats de son test, le passager malade a immédiatement prévenu le personnel du vol Ryanair, qui s'est exécuté pour l'escorter

jusqu'à la sortie afin d'éviter toute propagation. Leurs sièges et tablettes ont été désinfectés. L'avion a pu décoller avec une heure de retard.

« Étant donné que ce passager et son compagnon ont respecté les règles sanitaires de Ryanair, ils portaient tous les deux des masques [...] il y a peu ou pas de risque de transmission du Covid-19 à d'autres passagers et membres d'équipage, car tous portaient également un masque », a écrit Ryanair dans un communiqué.



TAIPEI : 180 « passagers » s'envolent vers nulle part

L'aéroport de Taipei-Songshan a eu une idée originale pour les voyageurs en mal de déplacement vers l'étranger : de vrais-faux vols sont mis en place, avec enregistrement et embarquement – pour quelques minutes seulement, l'avion n'allant nulle part.

Histoire de lutter contre le blues de l'immobilisation au sol, Taïwan étant privée de vols internationaux réguliers depuis la pandémie de Covid-19, la direction du deuxième aéroport de la capitale a concocté une simili-expérience de vol pas ordinaire : trois vols sans destination mais avec une expérience complète jusqu'au décollage (absent) ont été mis en place. Une loterie organisée sur les réseaux sociaux a convaincu 7000 candidats, 180 ayant finalement été tirés au sort (60 par « vol », qui dure au total une demi-journée).



Les « passagers » ont reçu itinéraire et carte d'embarquement, ont passé les contrôles de sécurité et d'immigration. Puis ils ont embarqué à bord de l'avion où les attendaient des hôtesses de l'air et stewards de la compagnie nationale taïwanaise China Airlines. Mais ils ne sont restés que quelques minutes sur leur siège, avant de redescendre et avoir droit à un repas servi dans un restaurant de l'aéroport, une visite du terminal – et un passage par les boutiques hors-taxes.

(aj)

FAUTE D'ACTIVITÉ : Qantas vend des pyjamas !

Privée de vols internationaux, la compagnie aérienne Qantas met en vente les accessoires de sa classe Affaires, avec des kits en deux couleurs.

Ça ne rapportera pas autant qu'un aller-retour entre les aéroports de Sydney et Londres, mais en pleine pandémie de Covid-19 toute trésorerie est bonne à prendre. La compagnie nationale australienne met donc en vente un Care Pack (en gris charbon ou bleu), comprenant son « très convoité » pyjama (en une seule taille L/XL) ainsi que 12 paquets de Tim Tams emballés individuellement, 10 sachets de thé T2, un sac de 200 grammes d'amandes fumées servi dans la cabine de première classe.

Le kit d'équipement Qantas Curates avec ASPAR Travel Essentials (Crème pour les mains à l'orange douce et au karité, hydratant ultra hydratant pour le visage et baume pour les lèvres à l'orange douce), masque pour les yeux, brosse à dents et dentifrice de voyage, chaussettes de voyage et un ensemble de bouchons d'oreille fait partie de l'offre.

Le tout peut être acquis, en Australie, via des points de fidélité Qantas (4250) ou en payant en cash (25 dollars us), et être envoyé (y compris anonymement) à des membres de la famille ou connaissances. L'achat est limité à dix exemplaires ; peu après la mise en ligne de l'offre, ils étaient déjà en rupture de stock.





**AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE**

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE
BP 2212

Libreville, Gabon

Tél.: +241 (0) 11 44 46 54 / 44 46 58

Site: www.anacgabon.org
Email: contact@anac-gabon.com