

AVIATION

Magazine

N°004 JUIN 2012



AÉROPORT INTERNATIONAL DE DOUALA LE DÉFI DE LA MODERNISATION

DOSSIER PP 5-14



**VISITE DE TRAVAIL
LE MINISTRE DES TRANSPORTS
AU SIÈGE DE L'OACI
À MONTRÉAL**

P. 21-22



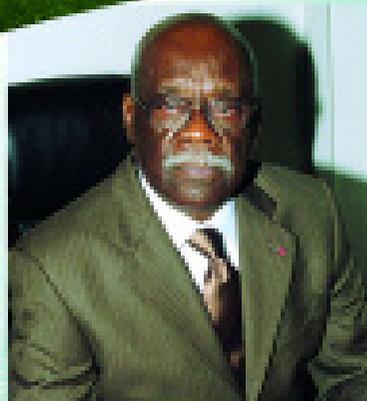
**P.17 | SÉCURITÉ AÉRIENNE
276 COMPAGNIES INTERDITES
EN EUROPE**

**P.18 | SÉCURITÉ AÉRIENNE
POUR UNE APPROCHE
GLOBALISÉE DU CIEL AFRICAÎN**



Aéroports Du Cameroun

ADC.SA Modernisation et professionnalisme



Joseph FOKONGI DOUNGUE
Président du Conseil d'Administration



Thomas OMBONA ASSOU-MOU
Directeur Général

Aéroports Du Cameroun S.A est une société anonyme de droit camerounais qui a pour missions principales : la gestion, l'exploitation, l'entretien, le renouvellement, la réhabilitation et le développement du patrimoine aéroportuaire dans sept aéroports du Cameroun dont trois de classe internationale, à savoir : Douala, Yaoundé- Nsimalen et Garoua.

Depuis quelques temps ADC SA. a mis le cap vers la modernisation et le renouvellement des infrastructures. C'est Ainsi que plusieurs réalisations visant la mise à niveau des équipements et infrastructures aéroportuaires sont en cours : climatisation et aménagement des salles d'embarquements, réhabilitation salons VIP, réorganisation et informatisation des services de facturation et de recouvrement.

ADC SA. met également à la disposition des compagnies aériennes des services pour améliorer le confort et la sécurité des passagers dans les aéroports.

Ces prestations de qualité sont offertes aux clients et aux usagers de Aéroports Du Cameroun, par un personnel dynamique, professionnel et dévoué.

Une porte ouverte sur le monde...



DIRECTION GENERALE

B.P.13615 YAOUNDE Tel: + 237 22 23 45 21 Fax: + 237 22 23 45 20



EDITO

Pour Pierre TANKAM
D.G. CCAA

Demain, l'aéroport de Douala 104

AÉROPORT INTERNATIONAL DE DOUALA



Un géant aux pieds d'argile 105

Le vent de la modernité 106

Sur la piste de la certification 107

Un matériel de pointe pour l'assistance en escale 108

Les chaînes aéronautiques passent au scanner 109

Interview : François MBOULAMA

« L'Ancelisation de la piste de Douala est en travail en deux phases » 110

Modernisation de l'aéroport international de Douala 111

La contribution de PRSAC 112

Le traitement des bagages et calls informatiques 113

Un centre d'information en vol en construction 114

L'aéroport du futur 114

AVIATION SECURITY

Cameroon coordinates implementation of Corrective Action Plan 115-116



SECURITE AERIENNE

276 compagnies interdites en Europe 117

Pour une approche sécuritaire globalisée du ciel africain 118

Le plan de vol : Un support indispensable à la circulation aérienne 119

Comprendre l'assignation d'adresses d'aéronefs 120

ACTUALITÉ

Interview



Pr. Robert NKOU
« Le Cameroun se représentera au Conseil de l'OACD en 2013 » 121-122

AVIATION



Aviation Magazine
Une publication du secteur de l'aviation civile camerounaise

Comité Editorial

Pierre TANKAM (Directeur Général CCAA)
Thomas OWONA ASSOUMOU (Directeur Général ADC)
Frédéric MBOTTO EDIMO (Représentant Résident de l'ASECNA au Cameroun)

Directeur de publication
Pierre TANKAM

Directeur de la Rédaction
Allabira MAMADOU

Rédacteur en chef
Joël WADEM

Rédacteurs en chef adjoints
Théodore TCHUISSEU
Anne Marthe MWOTO

Secrétaires de Rédaction
Serge William FOTSO, Julien CHONGWANG

Rédaction
Pierre Olivier NTONGMO, Julien CHONGWANG,
Raoul patrice TIENTCHEU, Théodore Tchuisseu,
Manfred Josué NGOM, GALABE NDIMOFOR,
Pierre-Célestin ATANGANA, Jacques BELINGA
ONANA, Raymond BISSE BEL, Pierre-Olivier NTONGMO

Secrétariat
Rose NDANGA

Conception et Mise en page
SOLINAR • Tél : 96 08 47 40 • solinar@gmail.com

Impression:
CREATIVA Tél : 22 02 07 67



Demain, l'aéroport de Douala !

Par **Pierre TANKAM**
Directeur Général de la CCAA



“
Malgré l'existence au Cameroun de deux autres aéroports internationaux et de 5 aérodromes secondaires, Douala avec 80% du trafic aérien, demeure la Principale porte d'entrée dans notre pays par voie aérienne. Une quarantaine de compagnies aériennes s'y bousculent. Le trafic est en constante progression.
”

L'aéroport international de Douala a été ouvert à la circulation aérienne publique en 1977. Coût des travaux 3,5 milliards de FCFA. Situé à l'époque à 8 kilomètres du centre urbain, le nouvel aérodrome est une référence en Afrique centrale. Il possède des équipements de dernière génération (une aérogare avec des passerelles télescopiques, une piste avec balisage lumineux, un bloc technique ultra moderne...) et se positionne comme le hub naturel de la sous-région. Dimensionné pour traiter un million et demi de passagers par an, l'histoire retiendra que Douala est l'un des deux aéroports africains à avoir accueilli en 1978 le Concorde, à l'occasion de la visite officielle au Cameroun du président français, Valéry Giscard d'Estaing.

35 ans après la mise en service de l'aéroport international de Douala, que reste-t-il de ce joyaux architectural ? Malgré l'existence au Cameroun de deux autres aéroports internationaux et de 5 aérodromes secondaires, Douala avec 80% du trafic aérien, demeure la Principale porte d'entrée dans notre pays par voie aérienne. Une quarantaine de compagnies aériennes s'y bousculent. Le trafic est en constante progression.

Ces données pourraient faire croire qu'après 35 ans d'existence, l'aéroport international de Douala a conservé toute sa superbe et résiste à l'usure du temps. Loin s'en faut. Le premier aéroport camerounais fait face depuis quelques années à de nombreux problèmes qui entachent son rayonnement. Entre le vieillissement de certaines infrastructures, le manque de commodités à certains endroits, l'insécurité du voyageur et l'invasion du domaine aéroportuaire, la situation est préoccupante.

Les différentes administrations intervenant dans le secteur de l'aviation civile (Autorité Aéronautique, Aéroports du Cameroun, ASECNA), essayent pourtant à travers diverses réhabilitations et aménagements, de redorer l'image de l'aéroport de Douala. Mais, les problèmes demeurent et se muent. Du coup, l'on se demande à quoi ressemblera le vieil aéroport dans 20 ou 30 ans ? Si l'envahissement anarchique du domaine aéroportuaire se poursuit, il faudra délocaliser et construire un nouvel aéroport loin, très loin de la ville. Un projet très coûteux.

A côté, il est possible comme le prévoit le plan d'aménagement intégré de l'aéroport international de Douala conçu par la société Aéroports Du Cameroun, de réaliser des projets structurants autour de cet aéroport. Il s'agira à court terme de la construction d'un centre international de foire et d'exposition, d'un centre commercial, des hôtels et de la réalisation d'une zone industrielle. A long terme, une deuxième piste d'atterrissage sera construite et une route d'accès en liaison au réseau ferroviaire de Douala sera opérationnelle.

Si ces projets se concrétisent, d'ici quelques années, il pourrait ne plus avoir une différence majeure entre l'aéroport international de Douala et les grands aéroports du monde.

En attendant que ces grandes réalisations se concrétisent, cette 4ème édition d'Aviation Magazine revient sur les maux qui minent la première plate forme aéroportuaire camerounaise et esquisse une tentative de solution.

Bonne lecture et à bientôt.



Aéroport international de Douala

UN GÉANT AUX PIEDS D'ARGILE

Entre insécurité et vieillissement, le principal aéroport du Cameroun est confronté à des problèmes préoccupants.

Le touriste qui sort d'un froid hivernal et qui débarque en plein mars à l'aéroport international de Douala, est marqué par la forte chaleur de la salle de sortie bagages. Ce lieu n'est pas climatisé et le passage de manière subite d'une température de 0° à 45 voir 50°, ne fait pas toujours plaisir. Passé cette phase d'acclimatation, les voyageurs doivent composer en attendant l'arrivée de leurs effets avec des personnes non identifiées passées maîtres dans le vol des bagages. Lorsqu'au bout d'une heure ou une demi-heure si les tapis à bagages fonctionnent correctement, les bagages sont récupérés, le voyageur pour se rendre dans le hall public, doit traverser une marrée humaine.

Arrivée dans le hall, ce n'est pas non plus la sécurité. Cet espace public est en permanence envahi par des individus se livrant à des trafics de toutes sortes. Ils vous proposent d'échanger le franc CFA par les euros, le dollar ou d'autres monnaies. En plus de ces personnes qui vont et viennent à longueur de journée, il y a les familles et les proches des voyageurs qui s'amassent dans le hall où ils attendent jusqu'au départ des personnes qu'ils sont venus accompagner.

Parvenu à l'extérieur de l'aérogare, l'image n'est pas différente. De nombreux commerces allant des beignets aux sucettes, en passant par les arachides, le yaourt artisanal, l'eau en sachet ou encore des boissons rafraîchissantes se sont développées.

Habitat spontané

Autour de l'aéroport, l'habitat spontané a complètement envahi le domaine aéroportuaire. Selon des sources proches de la société Aéroports du Cameroun (ADC), 90 000 personnes sont aujourd'hui établies ont construit dans la zone de l'aéroport de Douala. C'est ainsi que de nombreuses villas du quartier Bonapriso sont en réalité construites sur le domaine aéroportuaire. Idem pour certaines entreprises. L'on se souvient d'ailleurs qu'il y a quelques années, le titre foncier détenu par l'une de ces sociétés a été annulé par le ministre des Domaines et des Affaires Foncières. La proximité des habitations est telle qu'il arrive que des bêtes domestiques soient surprises jusque sur la piste d'atterrissage.

Au niveau de l'aire de stationnement des avions, on note des nids de poule. Que dire de ces jetées rouillées qui donnent une mauvaise image de cet aéroport ? Que penser du chemin de crois que doivent pratiquer les passager au départ comme à l'arrivée à cause de l'absence de tapis roulant ? Du fait de cette situation préoccupante, le ministre des Transports, Robert NKILI, a présidé à Douala le 3 avril 2012, une réunion pour y trouver des solutions aux maux de l'aéroport le plus fréquenté du Cameroun. Si à l'issue de la réunion de nombreuses solutions ont été proposées et même immédiatement appliquées, il reste que beaucoup de choses restent à faire pour que l'aéroport international de Douala retrouve son auréole d'antan.

**Julien CHONGWANG
et Joël WADEM**

Aéroport international de Douala

LE VENT DE LA MODERNITÉ



Hall aéroport de Douala

Depuis trois ans, la Direction Générale de la société Aéroports Du Cameroun s'est engagée dans un processus de réhabilitation des infrastructures aéroportuaires. La plate forme aéroportuaire de Douala commence à avoir une fière allure.

Le visiteur de l'Aéroport international de Douala qui ne s'y est pas rendu depuis quelques mois aura de la peine à s'y retrouver. Différents travaux d'embellissement mais surtout de rénovation des infrastructures ont réussi à transformer cet aéroport, pourtant vieux de 35 ans, en une infrastructure capable d'une exploitation et d'une qualité de service meilleure.

Il y'a deux ans, la Direction Générale de la société ADC S.A, a dû faire face à un constat plutôt difficile sur l'état de dégradation des infrastructures de cet aéroport. Non seulement, il n'arrivait plus à satisfaire ses usagers, mais surtout, il ne répondait plus à certaines exigences prescrites par l'OACI et ACI (Airport Council International). Suite à ce constat, de nombreux projets en rapport avec la rénovation des bâtiments et des équipements voient le jour sur cette plate forme.

Le plus visible d'entre eux est sans doute la rénovation de l'infrastructure aéroportuaire qui se matérialise par le rafraichissement de la peinture intérieure et extérieure de l'aérogare passagers, des bâtiments du fret, et des jetés A et B. Et pourtant, l'observateur avertit ne saurait ne pas remarquer de nombreux autres travaux tels que la réfection de l'étanchéité des toitures des jetées A et B, la construction d'une nouvelle bretelle d'accès à la piste d'atterrissage, l'aménagement des toilettes dans les locaux du fret et de l'aérogare et l'aménagement des bureaux dans le hangar fret. Le côté des chaussées et voiries n'aura pas

été marginalisé. Un accent a été mis sur l'aménagement de la route carrefour Pool pétrolier - Doual'Air - DHL tandis que des réparations ont été effectuées sur des dégradations localisées sur la piste 12/30. Pendant ce temps, la réfection du caniveau à câbles longeant le parking avion et la reprise des peintures de signalisation horizontale sur les chaussées aéronautiques et routières ont pris corps.

N'occultant pas le nombre croissant de passagers de cet aéroport, qui est passé de 700 207 passagers en 2010 à près de 800 000 en 2011, ADC SA n'a pas éludé la question du confort de ces acteurs importants. Fini donc les tracasseries pour avoir des précisions sur les horaires des vols. Dès son entrée dans l'aéroport, l'utilisateur peut avoir toutes les informations grâce aux comptoirs de renseignements, au système de sonorisation qui a reçu un coup de neuf et des écrans de téléaffichage. Mieux, le voyageur peut facilement gérer les moments de stress que peut causer un déplacement grâce aux quatre salles d'embarquement et du couloir de la jetée A, qui ont été aménagés. Tout ceci après un passage remarquable par la salle d'enregistrement, elle aussi rénovée et climatisée. C'est dire qu'au terme de toutes ces réalisations, l'aéroport international de Douala, pourra définitivement prendre son envol pour véritablement jouer ce rôle de hub dans la sous région.

Anne Marthe MVOTO



Aéroport international de Douala

SUR LA PISTE DE LA CERTIFICATION

S'arrimer aux standards internationaux à travers l'amélioration de la qualité des services, constitue une priorité pour la société Aéroports Du Cameroun. Pour Ce faire, elle a axé cet objectif autour de trois principales certifications qui sont : l'ISAGO, Le label ACI/ASQ ASSURED et OACI.

Conscient de ce que la qualité est un facteur déterminant de compétitivité pour les compagnies aériennes dans le choix de leurs dessertes, les responsables de ADC SA. ont pris pour principal engagement la certification des services aéroportuaires. Avec des protocoles déjà disponibles, la mise en œuvre du processus de certification ISAGO en est à sa deuxième phase. Cette phase consistera à la levée des carences identifiées au cours de l'audit préliminaire de 2011.

En effet, la certification sécurité des services d'assistance à travers les standards IATA encore appelés ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations) a connu sa première étape en 2011. Elle a consisté à la sélection d'un consultant agréé par IATA pour accompagner ADC S.A dans le processus. C'est ainsi qu'au final, c'est la filiale du Groupe Luthansa Aviation Quality Service qui a été retenue.

Exclusivement orientée vers la satisfaction du passager, la certification de qualité des services aéroportuaires sur le label ACI / ASQ ASSURED (Airport Service Quality), elle aussi en est à sa deuxième phase. La première phase ayant regroupé la réalisation de deux séries d'enquête de satisfaction, l'analyse de la performance des aéroports de Douala et Yaoundé Nsimalen, et la présentation des résultats et des indicateurs de performance des aéroports. C'est au cabinet suisse DKM, retenu pour accompagner

ADC S.A dans le processus de certification ASQ qu'il revient donc de mettre en œuvre le protocole de certification.

A cet effet, les résultats, de la dernière enquête de satisfaction ont été présentés au directeur général le Jeudi 03 mai 2012. Il ne reste plus qu'à développer les «pools faibles».

La certification des aéroports internationaux de Douala et de Yaoundé aux normes OACI, quant à elle en est à sa première étape. Cette étape prévoit la réalisation d'un audit multisectoriel des aéroports.

La certification des aéroports vise à mettre aux normes internationales les équipements et les infrastructures. Pour cela, un contrat a été signé entre la Société ADC SA et le groupe allemand Munich Airport Consulting. En attendant l'effectivité de cette dernière certification, de nombreux autres progrès ont été fait dans le cadre de la qualité des services. C'est ainsi qu'on peut remarquer, la création des comités des usagers des aéroports qui se réunissent régulièrement. A ces comités s'ajoutent d'autres avancées telles que la Migration du système Gaetan vers ALTEA, et l'installation des bornes CUSS d'enregistrement libre. Tout cela pour le relèvement de la qualité des services dans les aéroports.

Anne Marthe MVOTO

Aéroport international de Douala DU MATÉRIEL DE POINTE POUR L'ASSISTANCE EN ESCALE



Push Back TPX

Pour faire face aux exigences de modernisation, la rénovation de l'infrastructure aéroportuaire s'est faite conjointement avec l'acquisition d'un important matériel de pointe. Passage en revue.

Extrêmement puissant, et d'une grande fonctionnalité, le nouveau High Loader de 14 tonnes, est une véritable acquisition de dernière technologie. Cet appareil qui permet le chargement et le déchargement rapide des conteneurs et des palettes dans l'avion, a fait augmenter de 12% le rendement de la plate forme de l'aéroport international de Douala. En plus du High loader, le Push Back TPX 200 multi fonctions est également l'une des acquisitions de pointe de la société Aéroports du Cameroun. Cette robuste machine tracte et repousse des aéronefs dont le poids total ne dépasse pas 16 tonnes.

D'autres matériaux tout aussi importants font la fierté de la société Aéroport du Cameroun sur la première plate forme aéroportuaire de notre pays. Il s'agit des nouveaux tapis à bagages, des chariots porte palettes et porte containers, des tracmas, des transpalettes, qui sont des outils d'assistance servant à transporter avec précaution les palettes de près de 650kg. Une nouvelle tonne à eau vient d'être également acquise pour le ravitaillement des avions en eau potable.

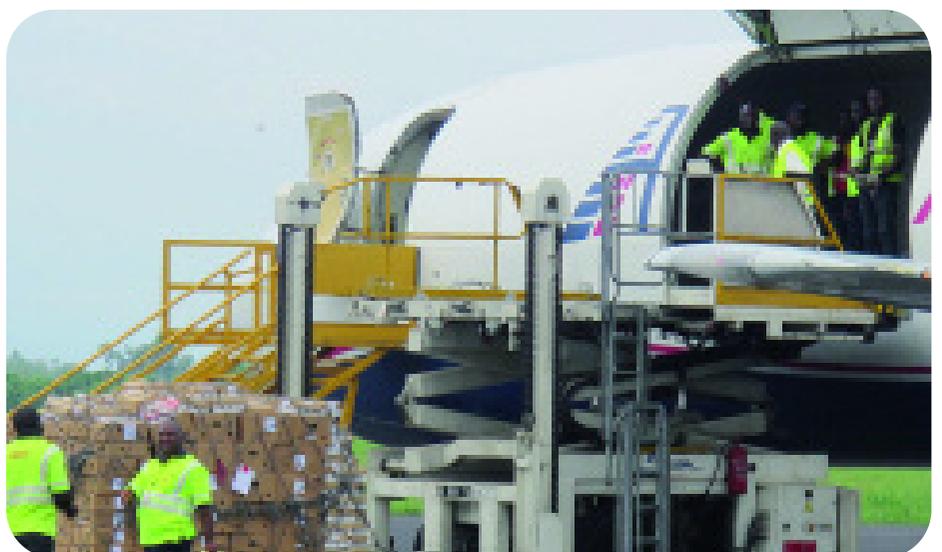
Autre équipement extrêmement puissant, le groupe électrogène GUINAULT Ground Power Unit (GPU) de 28 volts continus. Il sert à l'alimentation électrique des aéronefs pendant l'escale. Doté d'une grande autonomie, il est équipé d'un banc d'essai qui a pour rôle de vérifier la

fréquence que délivre le groupe.

Pour assurer la navette des passagers, des passerelles vers l'aérogare, en plus du bus offert par l'Autorité Aéronautique en mars 2010 dans le cadre du projet PRSSAC, la plate forme de Douala a bénéficié d'un mini bus mis au service de l'exploitation. Les handicapés, les malades et les dépouilles mortelles n'ont pas été oubliés. Un camion ambulif a été mis à disposition pour leur transport.

Dans la même lancée, le renouvellement des installations électriques hautes et bases tensions qui permettent de stabiliser la distribution de l'énergie pour un débit constant dans l'ensemble de l'aéroport.

Raoul patrice TIENCHEU



High Loader



Auscultation des chaussées Douala, un véritable casse-tête chinois

Aéroport international de Douala LES CHAUSSÉES AÉRONAUTIQUES PASSENT AU SCANNER

Dans le cyclone de modernisation de l'aéroport international de Douala, les chaussées aéronautiques ne sont pas en restes. Les travaux d'auscultations desdites chaussées ont débuté le 02 avril 2012 en présence des experts de l'entreprise RINCENT BTP International, des représentants de ADC SA et de l'Autorité Aérienne.

L'aéroport international de Douala est le principal aéroport du Cameroun et bénéficie d'une grande demande en trafic aérien. Vieux de 35ans, il a été inauguré en 1977 par le Président Ahmadou Ahidjo. L'histoire retiendra que c'est le seul aéroport d'Afrique avec celui de Yamoussoukro à avoir accueilli le Concorde en 1978, un an seulement après la mise en service des infrastructures actuelles. C'est fort de ce passé, qu'aujourd'hui certains ouvrages, notamment la piste 12/30 présentent des signes de vétustés. Partant de ce constat, la Direction générale de ADC SA, en collaboration avec celle de l'Autorité Aérienne entreprennent de mettre à niveau lesdites chaussées aéronautiques. Pour ce faire, une étude préalable est indispensable. Ce qui a conduit à l'auscultation qui est la première étape. Ce travail s'étendra aux aéroports internationaux de Yaoundé Nsimalen et de Garoua.

Pour l'ingénieur du Projet François MBOULANA, il est question « d'évaluer des indicateurs d'état qui caractérisent la portance, l'uni, l'adhérence et l'état de la surface ». En fait il s'agira de faire un état des lieux, de savoir si ces chaussées aéronautiques respectent encore les normes internationales prescrites par l'OACI (organisation de l'Aviation civile internationale).

Toutefois, le constat qui est fait révèle que la dégradation n'a pas encore atteint le seuil alarmant. D'après les relevés, deux types de dégradations sont observés : tout d'abord, les dégradations révélant un défaut de structure

qui sont les fissures de fatigue, les faïençages de fatigue, les gonflements, les tassements différentiel, les fissures en coin, les fractures et bien d'autres. Ensuite, pour les dégradations révélant un défaut de surface, on peut retenir les enrobés poreux, le désenrobage, les fissures de joint, les faïençages de retrait, les fissures parabolique, le dépôt de gomme. Néanmoins, elles sont encore dans les normes acceptables de l'OACI, d'après l'expert. Mais celles-ci nécessitent un suivi plus fréquent, au regard des contraintes de sécurité liées à leur exploitation, car les dégradations ponctuelles et légers sans entretien peuvent s'aggraver et s'étendre sur des zones plus grande et atteindre le seuil critique.

C'est pour parer à cette éventualité que cette première phase est indispensable. Ensuite les résultats observés devraient être confirmés par les radars géologiques. Suivra ensuite la phase déterminante celle des solutions qui consistera selon le niveau de dégradation, à un entretien ou au renforcement total pour une durée de vie de 30 ans minimum. De ce fait, les chaussées aéronautiques de l'aéroport international retrouveront tout leur lustre d'antan.

Par ces actions, la direction générale de ADC SA égrène son plan d'action 2012, et se rapproche de ses objectifs, à savoir hisser les aéroports du Cameroun parmi ceux de référence en Afrique.

Raoul patrice TIENCHEU

INTERVIEW

“L'AUSCULTATION DE LA PISTE DE DOUALA EST UN TRAVAIL EN DEUX PHASES”



François MBOULANA, le Chef de la Cellule des Etudes et des Projets de la société Aéroports Du Cameroun, donne plus d'amples explications sur l'auscultation des chaussées aéronautiques de l'aéroport international de Douala.

ADC SA vient d'entamer l'auscultation des chaussées aéronautiques de l'aéroport international Douala. Que signifie auscultation des chaussées aéronautiques ?

Auscultation des chaussées aéronautiques signifie tout simplement diagnostic technique du niveau de dégradation d'une chaussée afin d'en déterminer les indices ACN (Aircraft Classification Number) PCN (Pavement Classification Number) pour instruire les données de la base AIP (Publication d'Information Aéronautique), d'estimer la durée de vie résiduelle des chaussées et d'apporter des solutions de travaux d'entretien ou de renforcement.

Quelles sont les principales étapes de ce projet ?

Les principales étapes de ce projet sont :

- L'état des lieux des aires de trafic ;
- Le contrôle de l'Uni en mode NBO (Notes par Bandes D'ondes),
- L'auscultation non destruction et à grand rendement des chaussées ;
- La détermination des indices ACN/PCN ;
- L'étude des déformations longitudinales de l'Uni en mode NBO ;
- La détermination de la durée de vie résiduelle des chaussées ;
- Les solutions de travaux (entretien et /ou renforcement éventuels) pour une durée de vie de 30 ans au moins

- La détermination des Indices de service (IS) ;
- La détermination de l'adhérence CFL (Coefficient de Frottement Longitudinal) des revêtements.

Qu'est ce qui a déjà été fait et que reste-t-il à faire ?

De manière concrète, l'opération a été scindée en deux phases pour la collecte des données permettant d'aboutir aux résultats des différentes étapes sus évoquées :

- a. Les essais à effectuer sur le plan local (sondages carotés, sondage à la tarière manuelle, puis manuels et Indices de Service) ;
- b. Les essais nécessitant un matériel de haute technologie (les essais radar, l'essai de portance (HWD) le Heavy Weight Deflectometer, l'adhérence, l'Uni et l'essai au pénétromètre dynamique).

Ainsi, donc, les essais de phase I concernant le point (a) sont entièrement terminés sur les trois plates formes internationales. Il reste à faire les essais de la phase II concernant le point (b) qui sont conditionnés par l'arrivée du matériel de Paris. Cette contrainte du matériel est du au fait que les avions cargo d'un certains volume ne desservent plus nos plates formes.

**Propos recueillis par
Anne Marthe MVOTO**

Le centre des opérations d'urgences (CDOU) en cours de construction à l'aéroport de Douala



Modernisation de l'aéroport international de Douala

LA CONTRIBUTION DU PRSSAC

Grâce au Projet de Renforcement de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile (PRSSAC) en Afrique de l'Ouest et du centre, cette plateforme a acquis ces derniers temps un ensemble d'équipements destinés à l'aligner aux normes internationales.

C'est pratiquement terminé le spectacle des personnes et des animaux déambulant aux abords de la piste d'atterrissage et d'envol de l'aéroport international de Douala. Depuis 2011 les travaux de construction de la clôture de sûreté autour de cet aéroport sont encours. Long d'environ 20 Km, cet ouvrage fait en matériaux métalliques a été érigé par une entreprise camerounaise dénommée «Groupement Bc Corporation Hab Dpe International ». Les travaux pratiquement terminés, ont coûté la bagatelle somme de 3,2 milliards de FCFA entièrement financés par la Banque Mondiale à travers le PRSSAC. Pour mener à bien ces travaux, le PRSSAC a procédé au dédommagement des personnes dont les cultures ou les habitations se trouvaient à l'intérieur de la zone qu'entoure la clôture. Soit au total 24 maisons et environ 250 lots de cultures. La stratégie a été de retenir un tracé de clôture qui optimise la sûreté aéroportuaire tout en minimisant les déguerpissements. C'est dire que la priorité a été accordée à la zone où sont concentrés les équipements directement nécessaires à la navigation aérienne et une bonne partie du domaine aéroportuaire de Douala est encore envahie par les populations et les entreprises.

Avant la construction de cette clôture, l'aéroport international de Douala avait déjà été doté, en mars 2010, d'un bus de transport des passagers en zone réservée. Financé toujours par le PRSSAC à hauteur de près de 200 millions

de FCFA, ce bus avait été mis à la disposition des ADC (Aéroports du Cameroun) par l'Autorité aéronautique. Il a une capacité de 80 places, dont 20 assises et 60 debout. Depuis lors, ce bus permet non seulement un gain de temps aux passagers et aux compagnies aériennes, mais également, concourt indéniablement à renforcer davantage les mesures de facilitation en vigueur au sein de l'aéroport. Il évite aux voyageurs la circulation sur l'aire de trafic et contribue à réduire considérablement les objets qui tombent souvent des bagages à main des passagers et susceptibles d'entraîner divers accidents.

D'un montant global de 8 milliards de FCFA au total, le volet camerounais du PRSSAC a permis également d'acquérir et de mettre à la disposition de la gendarmerie des véhicules et des motos pour les patrouilles en zone réservée dans les aéroports internationaux de Douala et de Yaoundé-Nsimalen. Un système de vidéo surveillance et des équipements de filtrage des bagages cabine et fret ont également été acquis pour les deux principales plates formes aéroportuaires camerounaises. L'on peut enfin citer la construction d'un centre directeur des opérations d'urgence et la réfection de la chaussée aéroportuaire de l'aéroport international de Douala, ainsi que l'acquisition des équipements de communication.

Julien CHONGWANG

Aéroport international de Douala

LE TRAITEMENT DES BAGAGES ET COLIS INFORMATISÉ



Tracteur de manutention

L'aéroport international de Douala a arrimé la recherche des bagages égarés et le traitement des colis au fret aux normes des grands aéroports mondiaux, à travers l'acquisition et l'installation d'un système informatique ultra moderne.

A l'aéroport international de Douala, les tracasseries pour la localisation d'un bagage arrivé tardivement, relèvent d'une autre époque. A la faveur de l'installation du logiciel World Tracer destiné à la recherche informatisée des bagages, il est maintenant plus facile d'accéder au réseau mondial de recherches de bagages. En un temps record, des indications vous sont données non seulement sur l'endroit où se trouve votre bagage mais bien plus, le moment auquel il pourrait vous être livré.

Au niveau du traitement des bagages fret, la technologie a également fait son entrée par l'informatisation du magasin fret qui est opérationnelle depuis peu. Cette informatisation s'est concrétisée par l'installation du logiciel informatique Handling Management Software (HMS), qui a une interface avec celui de la Douane SYDONIA. Cela était d'autant plus important et nécessaire que les activités du fret sont en constantes progression.

Selon Remy Toullec, Expert et Directeur Général de TDA Cermail, l'installation de ce logiciel permet « d'une part, la saisie des informations principales d'un envoi en un seul endroit. Cette saisie permet la restitution des données à chaque poste en fonction de ses droits d'accès. L'ensemble des traitements suivants n'est qu'un enrichissement des données LTA par LTA. Et d'autre part, l'automatisation de la facturation en fonction des

données permet d'éviter des erreurs de facturation ».

L'effectivité de la mise aux normes internationales du magasin fret de cet aéroport, vient résoudre un certain nombre de problèmes des usagers. Parmi ces problèmes anciens, on peut citer la célérité dans le traitement des dossiers, la transparence et la traçabilité de toutes les transactions. Pour le chef service système et micro informatique, M. Karl Fotso, « le système de gestion du fret à travers le HMS est un véritable atout et je suis satisfait qu'il soit fonctionnel. Car grâce à cette technologie, l'entreprise a pu développer le professionnalisme, sécuriser ses recettes et booster ainsi les activités de l'Exploitation ». Prologiciel simple, fiable et adaptable aux procédures et réglementation des frets des aéroports du Cameroun, le HMS est également en cours d'installation dans à l'Aéroport de Yaoundé Nsimalen pour des performances encore meilleures.

Cette technologie contribue à hisser la qualité des services des aéroports du Cameroun aux standards internationaux.

Raoul patrice TIENCHEU



Aéroport international de Douala

UN CENTRE D'INFORMATION EN VOL EN CONSTRUCTION

La construction par l'ASECNA du centre délégué d'information en vol de Douala, permettra au Cameroun de gérer en toute autonomie son espace aérien inférieur.

Dans le cadre de la recherche des meilleures solutions aux problèmes de la fourniture des services de la navigation aérienne dans les Etats membres, l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), s'est engagée dans un vaste chantier de modernisation des infrastructures. Comme point majeur défini dans les orientations stratégiques, figure la rationalisation de la gestion des espaces aériens qui est une cohésion optimisée et respectant les standards internationaux.

Conscientes de l'importance de cette nouvelle vision, les instances statutaires ont donné leur aval pour la mise en œuvre de cette rationalisation, démontrant ainsi la priorité absolue qu'elles accordent à la satisfaction des besoins opérationnels de l'Agence. Il est ainsi attendu de cette rationalisation, une amélioration du niveau de sécurité, de la régularité et l'efficacité de l'exploitation aérienne internationale, ainsi que la fourniture homogène des services de la circulation aérienne, débouchant sur des conditions propices à la gestion coopérative des espaces aériens.

C'est dans cette optique que par sa Résolution N°2005 CA 98-4 du 06 juillet 2005, le conseil d'administration de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar a approuvé la politique proposée par le directeur général en matière de gestion du trafic aérien, stipulant qu'en espace aérien supérieur, les services de la navigation aérienne seront rendus dans la totalité des six (06) régions d'informations de vol à partir de cinq (05) centres de contrôle régionaux (CCR), et qu'en espace aérien inférieur, les services de la circulation aérienne seront fournis à partir des centres délégués d'information de vol (CDIV) gérés par les centres locaux de l'Agence (Représentations des Etats membres).

La construction du centre délégué d'information en vol de

Douala dont les travaux ont démarré en 2011, s'inscrit dans cette démarche : il s'agit d'un local abritant les équipements requis (meubles, E/R VHF, HF, RSFTA, ATS/DS, VSAT, énergie, etc..) et en l'organisation de la fourniture des services ATS sur deux secteurs (secteur sud et secteur nord). Ces limites sont fixées verticalement du niveau sol/mer au niveau FL245, à l'exclusion des régions de contrôle terminale (TMA) et latéralement, suivant les limites territoriales du Cameroun.

Parmi les avantages d'une telle structure, nous citerons :

- La souveraineté de l'Etat du Cameroun sur son espace aérien ;
- L'efficacité dans les opérations de recherche et sauvetage ;
- La fourniture d'un service de qualité à tous les vols évoluant en espace aérien inférieur dans les limites territoriales du Cameroun ;
- L'organe en charge de la fourniture du service d'information de vol aura des liaisons téléphoniques directes avec tous les centres ATS adjacents de même que les liaisons de données ;
- Les échanges de communications radio avec les aéronefs seront clairs et lisibles en tout point du secteur d'information de vol ;
- La mise en place du système de traitement plan de vol et l'affichage de la situation aérienne à partir des données plans de vol.

En termes de service rendu, le Centre Délégué d'Information en vol rendra les services d'information de vol et d'alerte à partir de deux positions de travail. En outre, il est envisagé la fourniture à long terme du service consultatif et le service de contrôle de la circulation aérienne.

Par Théodore Tchuisseu
Ingénieur de l'aviation civile
Direction Générale de l'ASECNA



DOUALA

L'AÉROPORT DU FUTUR

D'ici quelques années, l'aéroport international de Douala, connaîtra à la faveur d'un plan d'aménagement intégré, une transformation totale.

La société Aéroport du Cameroun a présenté il y a un an, la maquette du plan d'aménagement intégré de l'aéroport international de Douala. Demain, la première plate forme aéroportuaire du Cameroun sera, un véritable pôle de développement, une ville aéroportuaire, un centre urbain où le voyageur peut tout acquérir. L'habitat spontané et autre désordre urbain que l'on vit en ce moment aux alentours de cet aérodrome, ne seront qu'un lointain souvenir. Ils cèderont la place à des hôtels, des centres commerciaux, un centre international de foire et d'exposition et même à une zone industrielle.

Toujours à court terme, la façade principale de l'actuelle aérogare devrait être réaménagée et offrira plus d'espace pour des bureaux et des magasins.

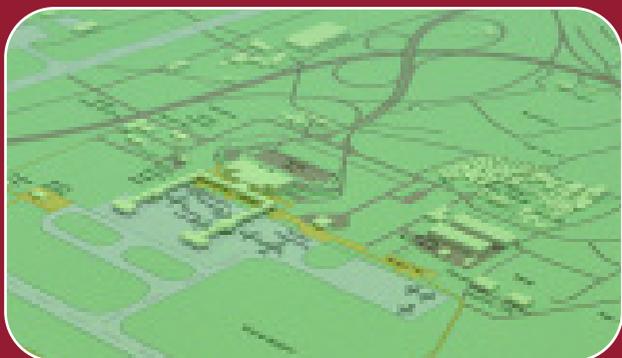
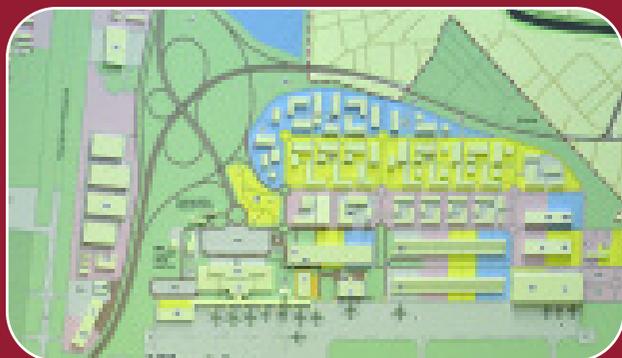
Les projets à moyen terme concernent l'aménagement d'une aire de stationnement à l'aérogare fret, la création des aires de maintenance, la construction des bâtiments administratifs pour la police et la création d'une aire de stockage du

matériel d'assistance au sol des compagnies aériennes.

A long terme, une deuxième piste d'atterrissage sera créée. Autre innovation, la création d'une route d'accès en liaison avec le réseau ferroviaire de la ville ainsi qu'une zone de développement des loisirs.

Toutes ces réalisations achèveront de faire de l'aéroport international de Douala, un véritable hub pour l'Afrique centrale au moment où la concurrence des pays voisins frappe à nos portes. Il revient aux responsables de l'aviation civile d'ajouter à tout cela un volet facilitations par la mise en place des mesures basées sur l'accessibilité de nos aéroports sans exclure la sécurité des installations, la flexibilité dans l'attitude du personnel en service, les procédures améliorées à l'arrivée et au départ ainsi que l'économie en temps et en argent.

**Joël WADEM
et Manfred Josué NGOM**



AVIATION SECURITY

CAMEROON ACCELERATES IMPLEMENTATION OF CAP

Baggage screening machine at check-in lounge in Douala International Airport

Cameroon's aviation security conformity standard is on the rise as the country quickly implements the International Civil Aviation Organization's (ICAO) Corrective Action Plan (CAP) which ensued from the September 2008 Security Oversight Audits done at the Yaounde Nsimalen and Douala International airports.

The 2008 audits revealed a 54% conformity level for Cameroon. Since then the country has been working towards attaining the highest possible aviation security standards. With the support of the World Bank, the Regional Project to Reinforce Safety and Security in West and Central Africa (PRSSAC) and experts of the Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA). Cameroon hopes to take the current 54% aviation security conformity level to about 75% by the end of 2012. Recommendations of the CAP in terms of security usually pertain to 8 critical elements:

- Primary aviation legislation,
- Specific operating regulations,
- State civil aviation system and security oversight functions,
- Technical personnel qualification and training,
- Technical guidance, Licensing, and certification,
- Authorization and/or approval obligations,
- Surveillance obligations,
- Resolution of security concerns.

The country had shortcomings in all but one element- Primary aviation regulations where she scored a 100% conformity standard.

According to the Coordinator of the PRSSAC project Mr. NDONGO André Paulin, much work is in progress and achievements to date range from the construction of a 20km security fence at Cameroon's busiest airport- the Douala International airport, the installation of video surveillance systems at the Douala and Yaoundé

Nsimalen International airports, the installation of additional baggage screening and monitoring machines at the Douala and Yaoundé international airports, the construction of an Emergency Operation Unit at the Douala International airport and the installation of biometric doors to monitor and control access into airport restricted areas.

IMPACT OF THE INNOVATIONS/CAP

The Security fence

A 20 km security fence has been constructed around the Douala International airport. The fence will keep inhabitants around the airport area from trespassing and minimize accident risks.



Baggage monitoring machine at Douala International Airport

The Video Surveillance System

At the Yaoundé Nsimalen and Douala international airports, video surveillance systems are now being installed and will be put to use as soon as possible. When the facility starts functioning, it would play a key role in combating terrorism at the airports by imposing stricter security measures.

According to the Chief of service in charge of Aviation Security (AVSEC), Mr. TCHOUMY Collins it is an invaluable tool in efforts to maintain the highest possible security standards at the airport. Another benefit that will come with the functioning of the facility he adds is its capacity to provide real time surveillance to multiple departments. This will cut on prior theft and smuggling incidents that frequently occur at the airport. In the meantime, staff training has been programmed for maintenance and operational staff. Mr. Tchoumy says only staff who fully understand the mission of AVSEC have been chosen for training. Other criteria to select the 12 staff responsible for the smooth running of the video surveillance system include basic computer knowledge for screening and monitoring staff and profound mastery of computer systems for maintenance staff.

Baggage screening and monitoring machines

At the Douala international airport, the limited surface area at the five check-in lounges where the machines are being installed is scrupulously managed to ensure the fluid movement of passengers during baggage screening and monitoring. Previously, baggage screening at the airport was done at one point, the 5 installa-

tions will hence cut on queuing and waiting times during baggage screening and monitoring.

The Emergency Operation Unit

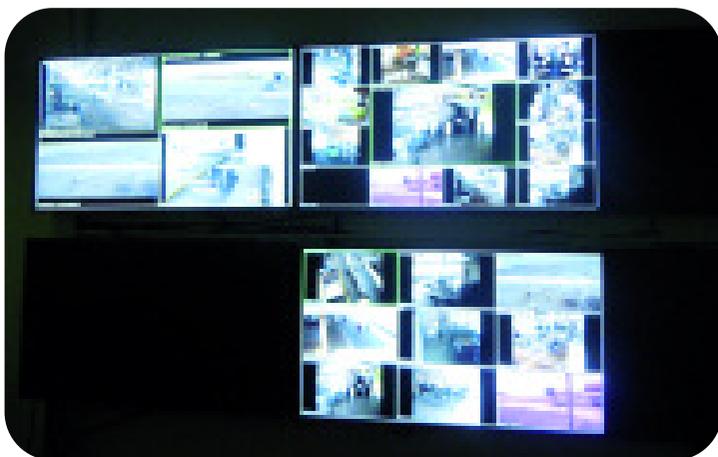
The Douala airport Emergency Operation Unit will be the venue where natural or man-made incidents which warrant action to save lives and protect property will be carried out according to sources from AVSEC Douala. These actions range from hostage negotiations, medical interventions and more. It is expected that the functioning of the unit will increase the efficiency, effectiveness and promptness of emergency actions at the airport.

Biometric-based access system

A biometric-based airport access control system for airport employees and officials is soon going to be a reality at the Douala and Yaoundé Nsimalen International airports in Cameroon. The system which is currently being installed will contribute in removing any possibilities of human error in monitoring movement of airport staff within airport premises and control access of accompanying persons into airport restricted areas.

As one of the 190 contracting States of the ICAO and member of the 36 member council, Cameroon like the other nations is expected to present a positive report in the oncoming 38th assembly of the ICAO, to take place in 2013. Within this framework, the country is more than poised to keep walking in the direction of progress since member States will be required to have met CAP targets to the fullest extent possible.

**By GALABE NDIMOFOR
DCDA/CCAA**



Real time images from newly installed video surveillance system



20 Km security fence prevents trespassing in to risk prone airport zones in Douala



Camair-co pas concerné par l'interdiction

SECURITE AERIENNE

276 COMPAGNIES INTERDITES EN EUROPE

17 pays africains sur 21 dans le monde sont concernés par cette mesure prise par l'Union Européenne le 19 mars 2012.

Comme chaque année, l'Union Européenne publie la liste noire des compagnies aériennes interdites de survoler son espace commercial. La décision d'interdire d'opération certaines compagnies dans le ciel européen s'appuie sur des opinions unanimes du comité de sécurité de l'air composé de 27 pays membres de l'Union Européenne et de l'Agence Européenne pour la sécurité de l'aviation civile. Ces transporteurs se voient ainsi interdits de toute opération, dans le ciel européen pour des raisons de sécurité.

La liste qui s'est allongée de plusieurs compagnies poubelles, indique par exemple que des transporteurs opérant en Libye sont interdits de survol du territoire européen parce qu'ils ne respectent pas les standards européens en matière de sécurité. Ainsi, après des séances de travail avec les autorités libyennes notamment le Ministre des Transports et les responsables de l'aviation civile de ce pays, les parties sont parvenues à la conclusion que tous les transporteurs autorisés à opérer dans ce pays, doivent être interdits de survol de l'espace européen au moins jusqu'au mois de novembre 2012.

La liste qui a été mise à jour pour donner une image fidèle de l'état de l'aviation civile dans les Etats en s'appuyant sur les précédents rapports de la Commission des transports de l'Union Européenne, fait observer que des pays qui étaient présents dans la liste 2011, ont connu une croissance de l'insécurité dans le domaine de l'aviation civile. L'on peut citer la République Démocratique du Congo, la Mauritanie, la

Guinée Equatoriale où cinq compagnies citées dans le rapport de 2011 ont cessé leurs activités.

CAMAIR-Co

La liste ainsi mise à jour compte 279 compagnies répertoriées dans 21 pays du monde dont 17 africains. Le continent détient la palme d'or des compagnies poubelles dans le monde avec plus de 120 entreprises dans cette liste. L'on pourra remarquer que Camair-Co, la compagnie nationale camerounaise dont les activités ont été lancées le 28 mars 2011, ne figure pas sur cette liste noire. A l'Autorité Aéronautique du Cameroun (CCAA), on explique cette performance dans le domaine de la sécurité par le fait que la compagnie a fait l'objet au cours de sa première année d'exploitation, de 11 contrôles d'aires de trafic à Paris Charles de Gaulles. Chaque fois, les écarts et autres défauts ont été relevés par les inspecteurs de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), l'équivalent de la CCAA, ils ont été rapidement corrigés. En outre, ajoute-t-on à la CCAA, « *Si nous ne sommes dans cette liste, c'est aussi parce que l'Autorité Aéronautique a mis en place un programme strict pour la supervision de la sécurité des vols de Camair. Co. Le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique est par ailleurs allé au siège de l'Union Européenne en fin février 2012 pour présenter et expliquer le programme de supervision mis en place pour la sécurité des vols de Camair-Co. Il a reçu les félicitations de l'Union Européenne pour le travail fait* ».

Pierre-Célestin ATANGANA
Mutations

SÉCURITÉ AÉRIENNE

POUR UNE APPROCHE SÉCURITAIRE GLOBALISÉE DU CIEL AFRICAIN



Par Jacques **BELINGA ONANA**

Coordonnateur du programme TRAINAIR OACI
Instructeur de la circulation aérienne à l'EAMAC

Le besoin se fait de plus en plus pressant pour une sécurité accrue et homogène au-dessus du continent africain.

Une déclaration de l'Association Internationale des Transporteurs Aériens (IATA) prévoit un accroissement d'au moins 6% du trafic aérien en Afrique dans les jours à venir. Les raisons d'un tel optimisme sont intimement liées au redressement des économies africaines dans l'ensemble, aux nouveaux investissements, à la mise en valeur des ressources minières, à la redynamisation du tourisme et à la pratique de la bonne gouvernance dans la plupart des Etats comme mode de gestion des biens publics.

Un tel flux de trafic requiert de la part des gestionnaires d'espaces aériens, la mise en place des mesures de sécurité appropriées dans une approche globalisée. Or, la diversité actuelle des fournisseurs de services de contrôle de la circulation aérienne dans la zone Afrique et Océan Indien (AFI) laisse apparaître un émiettement des espaces et une dispersion des efforts, préjudiciables à la sécurité des vols.

Aujourd'hui en dehors des Etats membres de l'Asecna chaque Etat de l'Afrique du Nord, de l'Afrique du Sud ou de l'Afrique de l'Est gère l'espace aérien situé au-dessus de ses limites territoriales. Cette gestion est basée sur des équipements qui diffèrent souvent d'un pays à un autre, rendant parfois impossible la coordination et le suivi du vol par manque d'interopérabilité, avec des implications dangereuses sur la sécurité de la navigation aérienne.

Pour faire face à ce problème, la mutualisation de la gestion des espaces aériens dans le cadre d'un « Ciel Unique Africain », reste pour l'heure la réponse la plus adaptée et incontournable, car elle permettrait une mise en synergie cohérente des ressources disponibles.

Ne perdons pas de vue que l'espace aérien est un bien naturel commun à l'intérieur duquel évoluent les avions parfois au-delà des limites frontalières de nos Etats. Pour cette raison et bien d'autres, la gestion de l'espace aérien ne devrait raisonnablement être envisagée que dans le cadre d'une approche communautaire harmonisée.

Pour être efficace, une telle harmonisation devrait s'opérer dans les domaines de la réglementation et de la formation des hommes. Elle devrait impérativement garantir une même qualité de service dans l'espace communautaire par une mise en conformité des équipements et procédures opérationnels.

Afin d'éviter des écarts et permettre un recadrage rapide le cas échéant, il est nécessaire de prévoir un système de gestion de la qualité efficace, assorti d'un processus d'évaluation rigoureux et fiable sous forme d'audits internes.

En outre, la mise en commun de la gestion des espaces aériens devrait s'accompagner d'une réorganisation fonctionnelle de ceux-ci en mettant en place des routes de plus en plus directes, qui ne tiendraient plus nécessairement compte des limites des Etats, mais plutôt des besoins opérationnels. Un tel réaménagement profiterait certes aux exploitants d'aéronefs qui gagneraient en temps de vol et en coûts d'exploitation, mais aussi à la structure communautaire qui bénéficierait d'une parfaite maîtrise globale des zones de concentration du trafic aérien, information nécessaire à l'anticipation de la résolution des conflits, gage de sécurité.

Par ailleurs, la mondialisation commence par un regroupement à l'échelon régional ou sous-régional, sans sacrifier les intérêts souverains de chaque entité. Le « Ciel Unique Africain » dont il est question ici, devrait impérativement respecter les exigences de défense, de sûreté et de sécurité pour permettre aux autorités militaires de chaque Etat de s'acquitter librement de leurs missions régaliennes en la matière.

Au plan pratique, nous avons la conviction que la mise en place d'un « Ciel Unique Africain » dans la zone AFI peut être facilitée par l'existence sur le continent, d'une Agence qui opère déjà dans ce domaine et qui regroupe aujourd'hui dix sept Etats. A l'aube des indépendances africaines, ces Etats ont confié la gestion de leurs espaces aériens à l'Asecna dans le cadre d'une convention, concédant ainsi cette partie de leur souveraineté à cette Agence.

Sans être parfaite, l'Asecna continue d'assurer aujourd'hui la sécurité des aéronefs dans cet espace aérien de plus 16 millions de km² à la satisfaction de ces Etats. Elle reste pour l'heure la seule organisation panafricaine digne de ce nom à avoir résisté aux différents vents qui ont soufflé et anéanti tant d'autres. Au regard de ses performances actuelles et des réformes en cours en son sein, nous pensons qu'une Asecna rénovée, peut vraisemblablement servir de base fructueuse pour une harmonisation des services de sécurité de la navigation aérienne en Afrique.

Les replis identitaires étant hautement contreproductifs en matière de sécurité de la navigation aérienne, les décideurs des Etats non membres de l'Asecna gagneraient à ouvrir des négociations avec cette agence visant à étendre ses activités dans l'espace qui surplombe leurs territoires, avec pour objectif d'accroître la sécurité du transport aérien au-dessus du continent. Ce qui permettrait de donner corps au concept du « Ciel Unique Africain » que beaucoup appellent de tous leurs vœux.

The image shows a complex flight plan form with multiple sections. At the top, it is titled 'FLIGHT PLAN' and 'PLAN DE VOL'. Below this, there are several rows of fields and checkboxes, including sections for 'AERONEF' (aircraft), 'AÉRODROME DE DÉPART' (departure aerodrome), 'AÉRODROME DE DESTINATION' (destination aerodrome), and 'ÉQUIPEMENT' (equipment). The form is filled with various codes and numbers, illustrating the detailed information required for a flight plan.

Un formulaire de plan de vol

Le plan de vol est un formulaire contenant un ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne (ATS). Ce document permet à un pilote d'initier le dialogue avec les contrôleurs de la circulation aérienne et, en cas d'accident, de fournir des informations destinées aux organismes de recherches et sauvetage.

Le formulaire de plan de vol est présenté ci-dessous (contre, etc.) :

Types de plan de vol

Un plan de vol peut être transmis à un organisme ATS de trois façons :

- plan de vol déposé (FPL) : plan de vol tel qu'il a été déposé par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les modifications ultérieures. C'est le plus souvent à ce type de plan de vol auquel on fait référence quand on parle de "plan de vol" ;
- plan de vol en vigueur (CPL) : plan de vol comprenant les modifications éventuelles résultant d'autorisations postérieures à l'établissement du plan de vol initial ;
- plan de vol répétitif (RPL) : plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant remet aux organismes ATS pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétitive.

Un plan de vol peut être déposé en vol par radiotéléphonie à un organisme ATS, sous la forme d'éléments intéressant une partie du vol.

SECURITÉ AÉRIENNE

LE PLAN DE VOL : UN SUPPORT INDISPENSABLE À LA CIRCULATION AÉRIENNE

Pour voler d'un point A à un point B, un pilote doit communiquer à l'autorité qui assure le contrôle de la circulation aérienne certaines informations relatives au vol à effectuer en utilisant un plan de vol.

Teneur du plan de vol

Le formulaire de plan de vol transmis à un organisme ATS doit comprendre les renseignements ci-après :

- Identification de l'aéronef (exemple TJ-ABC) ;
- Règles (exemple, I pour vol IFR) et type de vol exemple S pour un vol régulier) ;
- Nombre et type d'aéronef (exemple B738 pour Boeing 737-800), catégorie de turbulence de sillage (L,M,H ou J pour les très gros porteurs (exemple A380) ;
- Equipements de communication, navigation et surveillance installés à bord de l'aéronef ;
- Aérodrôme de départ (code OACI, exemple FKYS) et heure de départ exprimée en heure UTC,
- Vitesse et altitude ou niveau de croisière ;
- Route ;
- Aérodrôme de destination (code OACI, exemple FKKD) et durée totale estimée du vol ;
- Aérodrôme(s) de dégagement ;
- Autonomie de l'appareil ;
- Nombre de personnes à bord ;
- Equipement de secours et de survie ;
- Renseignements divers (exemple statut du vol, STS/HAZ, vol transportant des marchandises dangereuses) ;
- Nom du commandant de bord.

L'organisme qui reçoit le plan de vol doit le vérifier, éventuellement le modifier et en communiquer l'acceptation. Le plan de vol doit être envoyé 30 minutes au moins avant le départ de l'aéronef.

Evolution du plan de vol

A partir du 15 Novembre 2012, des changements substantiels apportés par l'OACI au plan de vol prendront effet. Ces changements qui concernent principalement les renseignements relatifs aux équipements, permettront de prendre en compte les fonctionnalités et technologies de navigation aérienne telles que le RVSM, la PBN, les RCP, l'ADS-B et le GNSS. Aussi, les pilotes auront la possibilité de déposer des formulaires de plan de vol jusqu'à 120 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement.

Raymond BISSE BELL
CCAA

SÉCURITÉ AÉRIENNE

COMPRENDRE L'ASSIGNATION D'ADRESSES D'AÉRONEFS

L'identification des aéronefs va bien au delà des marques d'immatriculation auxquelles le commun des mortels est généralement habitué.

Pour l'interrogation sélective d'un aéronef dans le cadre de la fourniture des services de la circulation aérienne, une adresse OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) unique est requise. Cette adresse est une combinaison de 24 bits « ZERO » et « UN ».

Cette adresse OACI 24-bit d'aéronef est également utilisée pour la mise en œuvre du système d'anti-abordage embarqué l'ACAS II (Airborne Collision Avoidance System).

De plus, pour les besoins de recherche et sauvetage (SAR), la transmission de cette identification d'aéronef est nécessaire, c'est pourquoi une adresse OACI 24 bit est programmée sur toutes les radiobalise de détresse (ELT) embarquées.

Cette adresse d'aéronef est l'une des 16 777 214 adresses d'aéronef composées chacune de 24 bits comportant un bloc attribué à l'Etat par l'OACI (de 4 à 14 bits), suivi d'une séquence variable de 10 à 20 bits déterminée par l'autorité nationale de l'aviation civile, qui est l'Autorité Aéronautique dans le cas du Cameroun.

Ce mode d'assignation est dit séquentiel, et consiste en l'assignation des codes en respectant un ordre conçu à cet effet et proposé à l'Etat par l'OACI.

Lorsque le bloc d'adresse attribué à l'Etat par l'OACI est composé de 9 bits, le mode d'assignation basé sur la marque d'immatriculation des aéronefs peut être adopté. Les 15 bits suivants sont divisés en trois blocs de 5 bits servent alors à identifier chacune des trois lettres qui composent l'immatriculation de l'aéronef (à la suite des marque de nationalité ou de pays).

Le mode d'assignation séquentiel s'est imposé à l'Etat du

Cameroun, en raison du fait que le bloc à lui attribué par l'OACI est composé de 14 bits, et la séquence à déterminer n'est composé que de 10 bits (bien loin des 15 bits requis pour le mode d'assignation lié aux immatriculations).

Conformément aux dispositions de l'appendice au chapitre 9, partie I, volume III de l'Annexe 10 de l'OACI relative à l'assignation de ces adresses, une adresse ne doit être assignée à plus d'un aéronef ; elle est de ce fait unique par aéronef. De plus elle ne peut être changée sauf circonstances exceptionnelles autorisées par l'Autorité Aéronautique.

Par contre, quand un aéronef change d'Etat d'immatriculation, le nouvel Etat d'immatriculation assigne une nouvelle adresse, et l'ancienne adresse est réincorporée dans le bloc d'adresse attribué à l'ancien Etat d'immatriculation.

Au Cameroun, l'exploitant peut saisir l'Autorité Aéronautique par simple correspondance pour qu'un code d'identification lui soit communiqué au moment de l'immatriculation d'un aéronef au registre camerounais.

Il peut arriver que des adresses 24-bit erronées soient codées sur des aéronefs. De telles adresses 24-bit erronées ou dupliquées peuvent alors dégrader sérieusement les performances de l'ACAS II et permettre que l'intrus soit ignoré par lui, et sont également susceptible de diminuer l'efficacité des services de surveillance basés sur le radar secondaire Mode S, avec pour conséquence de sérieux risques vis-à-vis de la sécurité des vols.

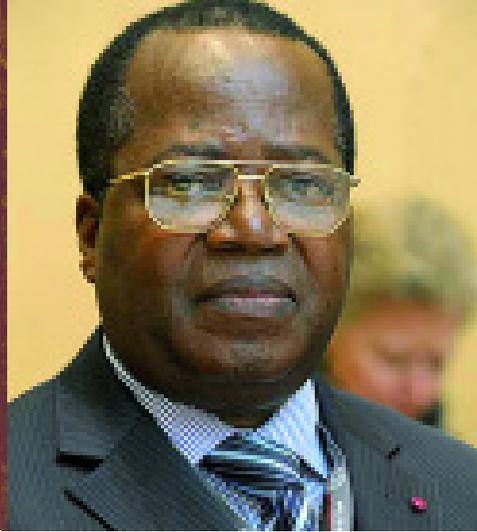
Il est par conséquent essentiel que les exploitants d'aéronefs se conforment aux procédures en vigueur concernant l'assignation des adresses d'aéronefs.

Dipl.-Ing Pierre Olivier NTONGMO
Expert CNS

ACTUALITÉ

ROBERT NKILI
MINISTRE DES TRANSPORTS

**« LE CAMEROUN SE
REPRÉSENTERA AU CONSEIL
DE L'OACI EN 2013 »**



En visite au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale du 12 au 15 mars 2012, le Ministre des Transports revient sur les enjeux de ce voyage et fait un point sur les activités du secteur de l'aviation civile au Cameroun.

Monsieur le ministre, vous venez juste d'achever une visite de 3 jours au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale à Montréal. Quel était l'objectif de ce déplacement ?

L'objectif était de prendre contact avec les autorités de l'OACI. Vous savez c'est l'OACI qui gère l'aviation civile dans le monde. J'ai évidemment profité de cette visite, pour échanger avec le président du Conseil de l'OACI et le secrétaire général de cette institution sur la coopération entre le Cameroun et cette organisation des Nations Unies et surtout pour souligner que le Cameroun est disposé à continuer dans la voie qui était la sienne c'est-à-dire coopérer de façon fructueuse avec l'OACI.

Dans le cadre de cette coopération avec l'OACI, le Cameroun a subi en septembre 2006 un audit sur la sécurité aérienne. Entre le 11 et le 16 décembre 2011, une mission de l'OACI est venue évaluer l'état de la mise en œuvre des recommandations de cet audit. Monsieur le Ministre, où en est-on avec la fermeture des carences de l'audit de l'OACI ?

Cette question est très importante parce qu'il y va de l'objet même de l'OACI, assurer la sécurité dans le transport aérien dans le monde et donc notamment au Cameroun. Je dois dire qu'il y a 87 carences avaient été relevées dans le système de supervision de la sécurité aérienne du Cameroun en 2006. Aujourd'hui, les choses se sont nettement améliorées. Nous avons entre 60 et 65% d'exécution de notre feuille de route et d'ici quelques mois puisque nous avons beaucoup d'actions au Cameroun, nous serons rendus probablement à 90%.

Le Cameroun est membre du conseil de l'OACI depuis 1992 et l'actuel mandat s'achèvera au mois de décembre 2013. Est-ce que le Cameroun se portera candidat pour le triennat 2014-2016 ?

Oui, le Cameroun se portera candidat à ce poste là. Je n'ai pas manqué de toucher un mot à la fois au Président du conseil et au secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

L'ASECNA annonce l'installation d'un radar qui permettra de surveiller les opérations de navigation aérienne depuis Douala jusqu'à Beijing. Ce projet est ce que vous pouvez nous en dire davantage ?

En visite à Dakar au mois de janvier 2012, j'ai reçu en audience le directeur général de l'ASECNA qui m'a fait part de ce projet. Ce radar sera installé au Centre délégué d'information en vol de Douala dont le bâtiment actuellement en cours de construction est réalisé à près de 75%. La commande du radar a été passée par l'ASECNA et d'ici le mois de juin-juillet 2012, nous aurons ce radar implanté chez nous et il permettra à tous les aéronefs de voler en sécurité dans le ciel camerounais. Ce radar permettra aussi aux compagnies aériennes d'autres continents (américain, asiatique...), de surveiller leurs appareils sur le sol camerounais et au-delà. Les avions seront localisés sur des écrans et le contrôle de la circulation aérienne ne se fera plus uniquement avec le son, la voix mais également avec l'image. On les verra se déplacer et je vous assure qu'au plan psychologique et moral ça sera un gain formidable.

**Propos recueillis à Montréal
Par Joël WADEM**



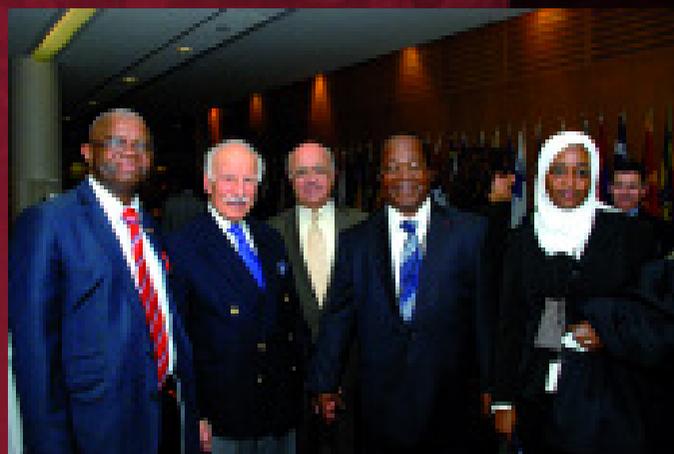
ACTUALITÉ

**LA VISITE DU
MINISTRE DES
TRANSPORTS
AU CANADA EN
IMAGES**

Entretien avec le Président du Conseil de l'OACI, Roberto KOBEH GONZALEZ



Le Ministre des
Transports, entouré
du Président du
Conseil et du Secré-
taire Général de
l'OACI, Raymond
Benjamin



En compagnie d'Assad Koteid (en moustache), ancien président
du conseil de l'OACI



La Délégation Camerounaise pose avec les hauts responsables
de l'OACI



Photo de famille avec le personnel africain en service à l'OACI



Un présent après la visite chez l'avionneur Bombardier



ASECNA



Un métier,
Sécuriser les routes du ciel...



ANS

...Des expertises



1



2



3



- 1. Ingénierie aéroportuaire
- 2. Maintenance des équipements et installations aéronautiques
- 3. Contrôle des aides à la navigation aérienne et à l'atterrissage avec un avion laboratoire



4



5

- 4. Gestion technique et commerciale d'aéroport
- 5. Formation aux métiers de l'aviation civile et de la météorologie





CCAA - Cameroun

AUTORITÉ AÉRONAUTIQUE



CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY (CCAA)

Siège social B.P: 6998 Yaoundé - Cameroun - Tél: (237) 22 30 30 90 / 22 30 26 92
Fax: (237) 22 30 33 62 - E-mail: contact@ccaa.aero - Site web: www.ccaa.aero

**Superviser la sécurité et la sûreté de l'aviation civile
pour le développement du transport aérien au Cameroun**