

L'ALBATROS

No 3-4, avril-mai 2018

L'OFNAC S'EXTÉRIORISE

***pour l'avancée de
l'aviation civile en Haïti***

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI



OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE

I- L'avancée de l'aviation civile en Haïti, présentée à Madrid.

Le Congrès mondial ATM est le plus grand salon de conférence international sur la gestion du trafic aérien (ATM). Entrant dans sa septième année d'existence, il attire chaque année environ 7 500 personnes. Il rassemble les principaux développeurs de produits, experts, parties prenantes et prestataires de services de navigation aérienne (ANSP). C'est une collaboration entre l'Organisation du service de navigation aérienne civile (CANSO) et l'Association du contrôle du trafic aérien (ATCA) ; d'où un événement pour et par l'industrie. Cet événement comprend des démonstrations de produits et des lancements, des tables rondes et des présentations sur les tendances et développements récents. Ce Congrès fournit le contexte, le contenu et les contacts dont les fournisseurs et les clients ont besoin pour façonner l'avenir de l'espace aérien mondial. Il fournit également une plate-forme internationale à l'industrie de la gestion du trafic aérien commercial et de défense pour voir, apprendre et se connecter avec les décideurs de l'aviation mondiale.

Les leaders d'opinion de l'aviation se sont réunis à Madrid, en Espagne pour trois jours de conférences, de démonstrations de produits et de lancements, de fermetures de contrats et d'opportunités éducatives et de réseautage, les 6, 7 et 8 mars 2018 ; environ 350 stands d'organisations, de compagnies ou d'institutions ont été érigés.

L'OFNAC, comme beaucoup d'institutions, d'entreprises commerciales et d'organismes similaires se sont présentés, à partir de leur stand, pour la promotion de leur service et produit dans le domaine. Précisément, c'est une délégation multisectorielle d'Haïti composée de la BID, du Ministère des TPTC, de l'UCE et de l'OFNAC qui y a été. C'était l'opportunité d'aborder le fameux projet de l'édifice d'une nouvelle tour de contrôle et d'un complexe ATM en Haïti (Financement de USD 25, 000 000 en provenance de la Banque Interaméricaine de Développement (BID)).



Photos du déroulement du congrès mondial ATM



World ATM Congress 2018

Operated by CANSO in partnership with ATCA

6-8 March 2018

Madrid, Spain

IFEMA, Feria de Madrid



ATCA
Air Traffic Control Association

Ainsi, l'OFNAC a suscité l'intérêt de l'aviation civile internationale dans les interactions avec de fournisseurs de services de navigation aérienne (les compagnies aériennes les fabricants, les associations commerciales et les leaders des sociétés commerciales qui fournissent des produits et services à l'industrie aéronautique). Donc, Haïti était au rendez-vous avec des dirigeants de l'aviation de plusieurs pays, des autorités de réglementation, des fonctionnaires de haut rang (forces armées, PDG d'aéroports...d'ONG).

II-L'OFNAC au GREPECAS/18 à Punta Cana, en République Dominicaine.

Le GREPECAS, Groupe de planification et de mise en œuvre régional CAR / SAM, a été créé par le Conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI) le 20 juin 1990, Conformément à la recommandation 14/6 de la Deuxième réunion régionale de la navigation aérienne RAN CAR / SAM de 1989. Lors de sa 183e session, Le Conseil de l'OACI a décidé que tous les Etats auprès desquels le Bureau régional est accrédité, et qui offrent des services de navigation aérienne dans la région, seront membres du PIRG de ce bureau régional. Cette section a énoncé le mandat du GREPECAS, sa composition et sa position à l'OACI, les lignes directrices qui devraient régir ses modalités de travail, les relations avec les États, Organisations internationales et organes régionaux spécialisés de l'OACI et les Règles de procédure pour la conduite de ses réunions, qui se font tous les trois ans, et de celles de ses organes contributifs. Initialement composé de dix-sept (17) États membres. Aujourd'hui, tous les Etats de la Région y font partie.

La dix-huitième réunion du Groupe de coordination de l'administration du GREPECAS s'est déroulé à Punta Cana, en République Dominicaine, du 9 au 14 avril 2018 ; GREPECAS/18. L'OFNAC y a pris part, par le biais de Messieurs Philippe Lubin, Fred Brisson et Yves André César, respectivement Directeur de la Navigation Aérienne, Responsable de l'audit interne à la DNA (Direction de la Navigation Aérienne) et Conseiller technique à la DGE (Direction Générale). En outre de sa représentation comme chairman et de fait, assurant la direction de ladite administration depuis environ treize ans, Monsieur Joseph Jacques Boursiquot, conseiller technique du DG a donc fait partie de la délégation représentative d'Haïti. Il est important de noter qu'au cours de cet événement, à travers une élection en assemblée, il a cédé sa place au Directeur Général Adjoint de l'Institut de l'aviation civile dominicaine (IDAC), Santiago Rosa Martínez, comme nouveau Président.



1-Photo de certains Représentants officiels de GREPECAS

2-Monsieur Joseph Jacques Boursiquot, conseiller technique du DG a l'OFNAC, Président sortant de GREPECAS, introduisant son successeur : Santiago Rosa Martínez, Directeur Général Adjoint de l'Institut de l'aviation civile dominicaine (IDAC).



Photo du Chairman, Monsieur Joseph Jacques Boursiquot et de Melvin Cintron Directeur Régional d'ICAO NACC, entourés d'autres membres présidant le déroulement de GREPECAS 18.

III-Le TRANSPORT CANADA supporte l'aviation civile d'Haïti.

Il s'est tenu à Mexico (Mexique) du 3 au 6 avril 2018 une réunion sur l'assistance technique pour Haïti, en matière de surveillance de la sécurité opérationnelle. Cette réunion qui s'est déroulée au bureau régional NACC de l'OACI a

donné suite à l'assistance qu'on a fournie à Haïti dans la mise en place de son système de contrôle de la sécurité opérationnelle. Le Canada, par le biais de *Transport Canada* a ouvertement offert son intégration et collaboration à ce projet. Le Directeur Général de l'OFNAC, Monsieur Olivier Jean, accompagné du Directeur de la DSACH, Monsieur Laurent Joseph Dumas, a rencontré les dirigeants régionaux de l'OACI à des fins prometteuses pour l'aviation civile haïtienne et pour l'avancement même du domaine aéronautique en Haïti comme dans la région.



Le Directeur General, Monsieur Olivier Jean et le Directeur de la DSACH, Monsieur Laurent Dumas de l'OFNAC, accompagnés du Directeur Régional de l' OACI, Melvin Cintron et d'autres membres de NACC/ICAO, lors de la rencontre à Mexico.

Le support du Canada vise à évaluer, former et promouvoir l'autorité de surveillance de l'OFNAC qui est la DSACH. Il doit alors valoriser la qualification et certification du personnel technique de la DSACH en navigation et opération. Il vise aussi à traduire les règlements aéronautiques utilisés en Haïti, du Français à l'Anglais ; ce dernier étant officiellement la langue du domaine aéronautique.

Dans cette perspective, une équipe d'experts canadiens viendra en Haïti au cours du mois de mai dans l'optique de s'assurer de l'opérationnalisation de leur assistance ; laquelle s'inscrira dans la suivie des séries de formation déjà débutées au niveau de la DSACH.

Les inspecteurs en Navigabilité, et en opération de cette délégation canadienne sont alors venus pour la phase de la certification de la ligne aérienne « SUNRISE ARWAYS ». Ils en ont profité pour inspecter leur centre d'opération et aussi leur site d'entretien en République Dominicaine. Ainsi, la DSACH, l'unique autorité de surveillance en matière aéronautique en Haïti, a réalisé l'ATELIER sur la navigabilité et les opérations aériennes (AIR/OPS), du 23 mai au 1^{er} juin 2018 entre l'OFNAC et le TRANSPORT CANADA, avec la présence de CASSOS et de l'OACI.



Photo de la délégation du TRANSPORT CANADA au cours d'une journée en atelier.



Photos (2) du déroulement de l'Atelier AIR/ OPS à la salle de conférence de l'OFNAC.

IV- Des formations AGA (Aerodromes and Ground Aids) et NA (Navigation Aérienne) au profit des inspecteurs de la DSACH.

La DSACH, en collaboration avec la DSNA'Services, a réalisé une série de deux formations au profit de ses inspecteurs de surveillance. La première : **formation AGA (Aerodromes and Ground Aids)**, elle s'est tenue à la salle de conférence de l'OFNAC du mardi 24 avril 2018 au 4 mai 2018. Formation AGA (Aerodromes and Ground Aids), sur

les aéroports, routes aériennes et installations au sol. La seconde : **la formation de spécialisation NA (Navigation Aérienne)**, qui s'est déroulée du 28 au 31 mai 2018 à Servotel.

Ces formations auront permis aux inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile de mieux comprendre leur rôle, d'acquérir les connaissances nécessaires pour exercer efficacement leurs prérogatives avec les standards internationaux. Ils leur permettent d'assurer une standardisation des actions d'instruction des dossiers de Certification et de surveillance au sein de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile.



Photos (2) de certaines séances de la formation AGA



Photo d'une des séances de la formation NA

V-De nouveaux contrôleurs-SAR à l'OFNAC pour le centre de coordination, de la recherche et du sauvetage d'Haïti.

Des agents de contrôle ont reçu une formation continue à l'annexe de l'OFNAC au boulevard Toussaint Louverture, sous l'obédience de la Direction de la Navigation Aérienne (DNA) en collaboration avec le SAR (Recherche et Sauvetage), de l'institution. Ce travail de continuité qui a débuté le 19 mars 2018 a donc pris fin le 19 mai dernier. Ces agents de contrôle sont désormais les contrôleurs-SAR du centre de Coordination, de recherche et de sauvetage aéronautique (RCC). Cette activité s'inscrit dans le cadre de l'application d'une adéquate structure de coordination d'environ seize jeunes au profit du secourisme au niveau des territoires et espace aériens haïtiens.



1-Photo du Responsable du RCC et des nouveaux Contrôleurs-SAR à la salle RCC

2-Photo d'une séance de formation des Contrôleurs-SAR

VI- Le CONASARA : s'élargir pour la recherche et le sauvetage.

Le Comité National de Recherche et de Sauvetage (CONASARA) institué par les responsables de SAR et de RCC de l'OFNAC, dont le but est de planifier l'opérationnalisation du secourisme au niveau de l'espace aérien et l'ensemble du territoire haïtien, s'est réuni à Servotel le mardi 23 avril 2018 écoulé comme d'habitude. Les contrôleurs-SAR qui recevaient alors une formation continue, ont été invités à lier connaissances à la structure établie, qu'ils intègrent définitivement. Question aussi de se rapprocher des pratiques de leur nouvelle fonction : répéter les exercices de simulation qui leur permettront de bien maîtriser les parois de l'aide appropriée à tout éventuel danger pour pouvoir mieux se dépêcher aux sinistres.



1-Monsieur Hantz Célestin, Responsable SAR, à la salle RCC, en compagnie de certains représentants d'instance membre du CONASARA.
2-Monsieur Richard Roussel, Responsable du RCC, accompagné des nouveaux jeunes contrôleurs-SAR à la salle RCC.



Photos de groupe du CONASARA et des nouveaux contrôleurs-SAR, le 23 avril 2018 à Servotel.

VII- le SAR au Grand Sud, pour l'intérêt de la recherche et du sauvetage dans la région

Du 1er au 4 mai 2018, les Dirigeants de SAR et de RCC de l'OFNAC se sont rendus aux Cayes, où Ils ont rencontré les autorités policières et de la Santé du Grand sud, afin de les former davantage pour une meilleure coordination du sauvetage, tel qu'ils le définissent au CONASARA. Une délégation de l'OFNAC, composée de Monsieur Richard Roussel, responsable de RCC, Monsieur Hantz Celestin, Responsable de SAR, et de Monsieur Jean R.C. Armel Demorcy, Medecin- Examineur affecté à la DSACH, a conduit cette expédition en vue de renforcer leur lien avec la PNH et l'OFATMA. Le mercredi 2 mai durant trois heures de temps ils ont rencontré les policiers du BLTS et de la GARDE COTE, où ils leur ont exposé le bienfondé du CONASARA, l'objectif de cette

entité en matière de recherche et de sauvetage. Des représentants de la DPC (Direction de la Protection Civile) ont aussi participé à ces rencontres ou l'état de fonctionnement de ses instances ont été présenté et évalué aux fins de réponses aux alertes de sinistres ou d'épaves de la navigation aérienne et maritime.



1-Photo prise Aux Cayes, de la rencontre entre la délégation du CONASARA et les représentants de l'autorité de la PNH de la région.
2-Photo du bâtiment logeant les Garde-côtes de la PNH de la région.



Photos (2) prises Aux Cayes, décrivant l'état des matériels de services à l'OFATMA



Photos (2) prises Aux Cayes, décrivant l'état des matériels de services disponibles au sauvetage par la PNH



Photo officielle prise Aux Cayes, de la délégation du CONASARA et des représentants de l'autorité de la PNH de la région.

VIII-L'OFNAC aux 4 ans d'Ayiti Air Anbilans.

Le Directeur Général, Monsieur Olivier Jean a participé au 4ème anniversaire d'AYITI AIR ANBILANS, réalisé en son local fraîchement aménagé au Parc Industriel de la SONAPI le jeudi 3 mai 2018. l'unique compagnie de transport aérien spécialisé dans le

transport de malades, Ayiti Air Anbilans, a marqué ses quatre années d'existence en permettant à quatre jeunes parmi ses employés de devenir des communicateurs de vol certifiés au niveau international. Sa Directrice Exécutive, Nada Marjanovich a indiqué à travers son discours de circonstance que cette institution à but non lucratif effectue des vols presque tous les jours. Elle a aussi spécifié que pour mener les hélicoptères ainsi que les malades à bon port, il leur a fallu des spécialistes en communication pouvant s'exprimer en Créole, en Français comme en Anglais, ayant des connaissances importantes en aviation, en météorologie, en sciences cliniques. La Présence du Directeur de l'OFNAC, invité à cette circonstance festive, voulait confirmer l'étroite collaboration de l'instance régulatrice du trafic aérien à travers tout le pays au sauvetage de vies humaines ; et que donc AYITI AIR ANBILANS, dans sa démarche humaniste et médicale est soutenu par l'autorité de l'aviation civile haïtienne.



1-Photo du Directeur de l'OFNAC participant à la cérémonie.

2-Photo du Directeur de l'OFNAC en conversation avec les responsables de Ayiti Air Anbilans lors de la ceremonie



1- Mme Nada Marjanovic, Directrice executive de Ayiti Air Anbilans

2-Photo de certains membres de l'OFNAC et de Ayiti Air Anbilans

Ce climat de collaboration a conduit à la réalisation de la 24ème Réunion du CONOSARA quelques jours plus tard, le 29 mai 2018 au local d'AYITI AIR ANBILANS. Elle a reçu cette entité dans le cadre des rencontres mensuelles quelle organise. Ce geste a témoigné l'engagement conjoint de sauver des vies en péril, aussi de mieux planifier la recherche et le sauvetage. Toutes les instances qui s'y impliquent habituellement

étaient au rendez-vous pour manifester leur reconnaissance par rapport à l'apport médical fondamental de cette compagnie.



Photo officielle de la délégation du CONASARA et des responsables de Ayiti Air Anbilans

LE SAVIEZ-VOUS !

IX-L'inventeur de l'avion.

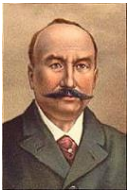
L'avion est vieux de plus de 120 ans, il a vu le jour en 1890. Il a ceci de particulier qu'on lui reconnaît plusieurs contributeurs et non un seul inventeur. L'inventeur et ingénieur français Clément Agnès Ader est considéré comme étant le premier homme à avoir fait décoller une

machine plus lourde que l'air. Avec un moteur à vapeur, il l'avait fait voler à 20 cm du sol sur une cinquantaine de mètres. C'était en 1890. Ce premier essai ne fût cependant pas reconnu en raison de la petite hauteur qu'il a atteinte et du fait qu'il n'avait aucun contrôle sur son appareil. Il n'en demeure pas moins que Clément Ader est considéré comme l'un des fondateurs de l'aviation.

Parmi les autres contributeurs, on notera l'allemand Otto Lilienthal qui a réussi à planer sur 400 mètres avec un appareil fait en bambou et en coton, et le franco-brésilien Alberto Santos Dumont qui a travaillé à rendre les ballons manœuvrables.

Mais ce sont les frères Wilbur et Orville Wright qui effectuèrent le premier vol contrôlé à bord d'un avion en 1903. Cela a précipité l'évolution de l'aviation vers celle que nous connaissons aujourd'hui.

IX-I-Clément Agnès Ader (1841- 1925)



Le 9 octobre 1890, dans le parc d'un château proche de Paris, Clément Ader (49 ans) s'élève au-dessus du sol à bord d'un engin à moteur et à hélice. Dénommé *Éole*, cet engin en forme de chauve-souris permet à l'inventeur français d'accomplir un bond de 50 mètres... À quelques dizaines de centimètres de hauteur.

La performance semble modeste mais c'est la première fois qu'un homme réussit à s'envoler à bord d'une machine plus lourde que l'air et non d'un aérostat (ballon).

Ingénieur aux Chemins de fer du Midi, Clément Ader a conçu son appareil en observant le vol des roussettes (une variété de chauve-souris). Il l'a baptisé «*avion*». Le mot vient du latin *avis*, qui signifie *oiseau*. Il dérive du mot **aviation** inventé en 1863 par un

journaliste, Gabriel de La Landelle, en référence à la «*barque ailée*» d'un marin breton ; en fait un planeur tiré par un cheval, face au vent...

Après son premier essai avec *Éole*, Clément Ader conçoit un engin baptisé *Avion III*, avec deux moteurs à vapeur de 40 chevaux.

Le 14 octobre 1897, il se lance sur la piste, à Satory, près de Paris, en présence de deux généraux. Las, un coup de vent le déporte sur le côté. C'est la fin de ses espoirs.

L'aviation prendra enfin son essor au cours de la décennie suivante, sous l'impulsion des **frères Wright**, deux industriels américains.

IX-II-Otto Lilienthal (1848-1896)

L'Autrichien Otto Lilienthal, tout comme Léonard de Vinci, étudie minutieusement le vol des oiseaux et publie en 1889 *Le Vol des oiseaux* qui est considéré comme la base de l'art du vol et dans lequel il décrit ses futurs planeurs qu'il construira par la suite.



Il imagina une machine inspirée comme celles de Léonard de Vinci mais il comprit qu'il n'était pas possible de reproduire les mouvements des ailes des

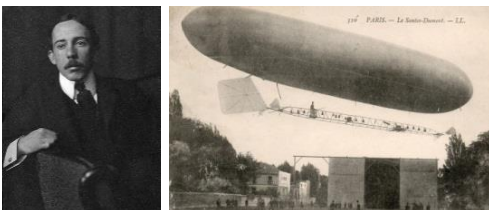
oiseaux : le plus simple était donc de se pencher sur leur vol plané.

Il conçut alors un planeur en bois et en toile (comme l'avait imaginé Léonard de Vinci) sur lequel il était suspendu aux aisselles et ses jambes pendaient dans le vide; et il s'élançait du haut d'une colline : il parcouru plusieurs mètres en basculant son corps d'avant en arrière pour diriger sa machine avant d'atterrir. Au cours des vols qu'il effectuera, il apprendra à diriger son planeur en utilisant les ascendances, et parviendra même à faire des virages!

Lilienthal améliorent ses planeurs et leur ajoute une deuxième voilure : il opte alors pour un biplan. Entre 1891 et 1896, Otto Lilienthal et son frère Gustav construisent et testent 18 planeurs et enregistrent plus de 2000 vols planés à bord de leur machines. Lilienthal est également le premier homme volant à avoir été photographié, il nous reste 137 clichés étonnants de ses vols.

Il souhaita améliorer la maîtrise de ses vols dans ses planeurs avant de les doter d'un moteur, mais il n'aura pas le temps d'imaginer une machine correspondant à son rêve puisque le 9 août 1896, son biplan se brise à la suite d'une saute de vent et il fait une chute d'une quinzaine de mètres lui coûtant la vie.

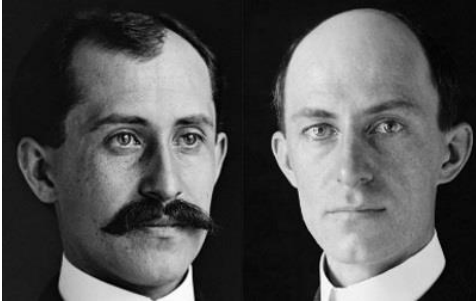
IX-III- Alberto -Dumont (1873-1932)



Aéronaute et aviateur brésilien né à Palmyra (aujourd'hui Santos-Dumont) et mort à São Paulo. Sans apporter de solution positive aux premières expériences aéronautiques, Alberto Santos-Dumont suscite à leur égard, par des démonstrations originales, une grande curiosité dans le public français. Brésilien d'origine et Parisien d'adoption, il construit, à partir de 1898, de nombreux dirigeables équipés d'un moteur à explosion — la priorité, en l'occurrence, appartenant au dirigeable de l'Allemand Wölfert avec un moteur Daimler (1888). Ces aérostats sont expérimentés à Longchamp, à Bagatelle et à Saint-Cloud (sur le terrain de l'Aéro-Club de France). C'est en 1904 que Santos-Dumont réalise deux prototypes d'aéroplanes, qu'il essaie sans succès. Deux ans plus tard, il exécute un modèle pour le moins très insolite : le Santos-Dumont-XIV bis, avion biplan suspendu sous le dirigeable Santos-Dumont-XIV, ce dernier devant assurer l'envol et la sustentation. Les ailes, assemblées en dièdre, sont reliées deux à deux par des plans verticaux formant cellules. À l'avant, debout dans le fuselage, le pilote manœuvre une cellule indépendante qui remplace les gouvernails de profondeur et de direction. À l'arrière : moteur Antoinette (24 ch) propulsant une hélice. L'ensemble (300 kg) repose sur trois roues de bicyclette. Essayé à Bagatelle (juillet 1906), cet engin hybride est à peine soulevé. Débarrassé du ballon, l'aéroplane effectuera quelques vols, sur 220 mètres, au mieux, et sans dépasser 5 mètres d'altitude. Santos-Dumont lancera ensuite (1907) le premier de ses petits monoplans appelés Demoiselles (envergure : 5,10 m ; poids : 56 kg). Mais, déjà, les frères Voisin

et Louis Blériot engagent la construction aéronautique vers des réalisations plus convaincantes.

IX-IV-Wilbur (1867-1912) et Orville (1871-1948) Wright



Les Américains Wilbur (1867-1912) et Orville (1871-1948) Wright effectuèrent le premier vol motorisé et dirigé à partir d'un engin plus lourd que l'air. Ils commencèrent par expérimenter des cerfs-volants et des planeurs biplans. En 1900, ils réalisèrent leurs premiers vols expérimentaux à Kitty Hawk, en Caroline du Nord. Après avoir fabriqué un moteur pour leur *Flyer* et testé plus de 200 profils d'ailes, ils accomplirent leur vol historique le 17 décembre 1903

Après consultations en ligne des publications de : Claire-Elise et Loïc ; Jacques De L'Esseps ; Amis d'Herodote.net.

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI



OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE

L'ALBATROS ; No 3-4, avril-mai 2018

www.ofnac.gouv.ht

section.multimedia@ofnac.gouv.ht

