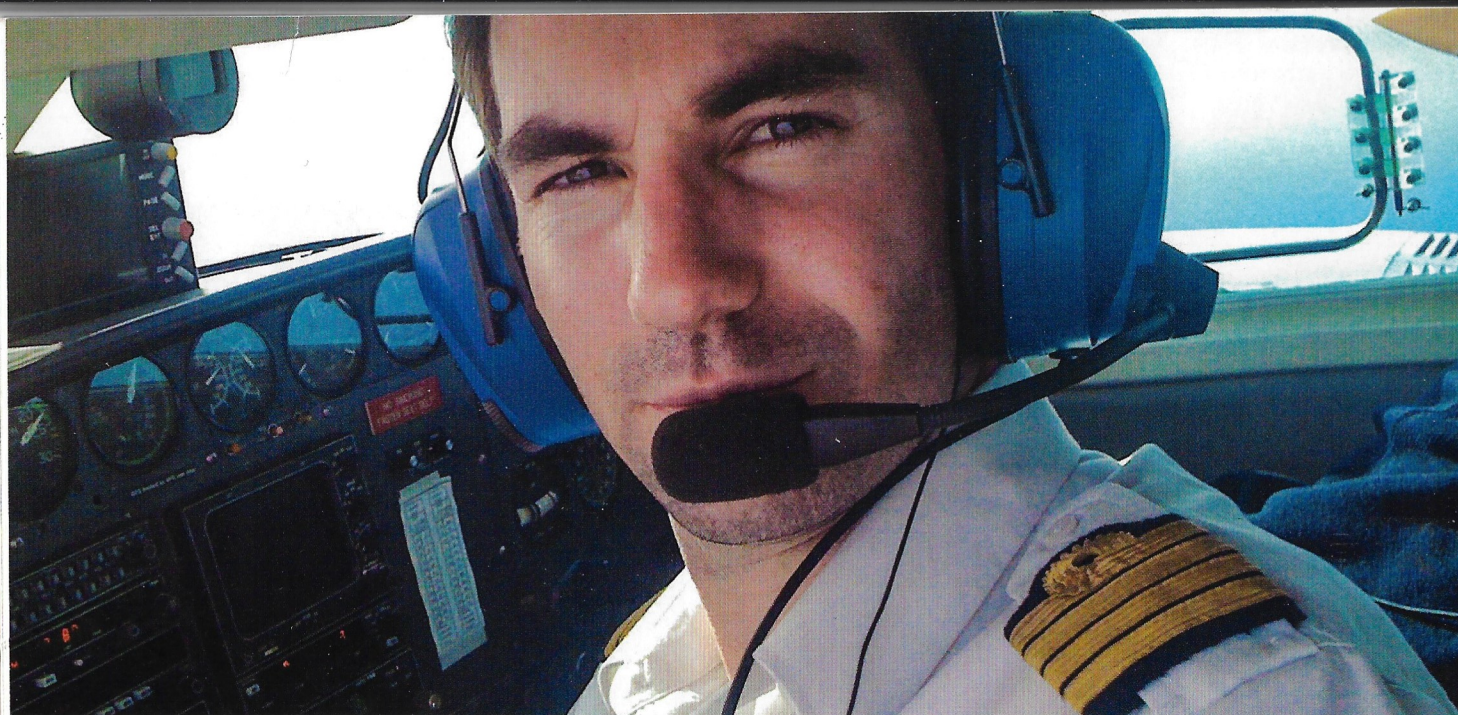




CDB AVIATION D'AFFAIRES Morgan Thomas

Morgan Thomas a commencé par l'Afrique avec un grand A, effectuant de la photo aérienne, de la surveillance, de la photogrammétrie. Il a évolué vers l'aviation d'affaires sur la plateforme de Genève sur Phenom 100 et 300.

PROPOS RECUEILLIS
PAR JEAN-MICHEL BOSSUET

J'ai commencé à aimer l'avion quand j'accompagnais mon père à l'aéroport pour ses déplacements et puis, un jour, j'ai poussé la porte de l'aéro-club de Lorient. J'ai commencé à voler à 16 ans et obtenu mon PPL avant mon permis de conduire. J'avais pensé au départ être pilote de chasse, mais ma myopie a eu raison de cette option qui en fait n'était pas du tout pour moi, je l'ai compris assez vite. Déçu, j'allais choisir une carrière de commercial quand un pilote ami de la famille m'ouvre les yeux sur les possibilités de faire pilote dans le civil. Après avoir épluché toutes les voies possibles, avec l'aide de mes instructeurs, j'opte pour le CESA à Nancy dont je réussis le concours avant de rendre visite à mon banquier pour m'endetter sur 15 années... En fait, nous étions un groupe de cinq élèves pilotes et on cherchait systématiquement les meilleurs prix dans les écoles... Ainsi, j'ai effectué mon CPL à Reims, nous dormions à l'aé-

roclub, mais surtout nous voulions voler sur le Piper Arrow 4 Turbo du club; l'IR à Bordeaux chez Envol 2001 et la MCC en Belgique pour l'anglais.

Mes débuts chez IMAO

En janvier 2008, j'attaque l'instruction sol en bénévole pour rester en contact avec le milieu aéronautique tout en envoyant des wagons de CV. Deux mois plus tard, un ami m'appelle pour me parler d'un job... Très vite, je commence au sein d'IMAO, une jeune entreprise basée alors à Amiens pour voler et faire du travail aérien en Afrique avec des avions d'occasion. Peu engageant, mais il fallait bien décoller! Pour commencer, on se faisait les ailes en Europe pour se familiariser avec le job, les caméras, les GPS et les systèmes de prise de vues. J'ai, par exemple, contribué au comptage des moutons en Corse, plus exactement des moutons fantômes qui n'existaient que sur les papiers de certains petits malins d'éleveurs.

Une fois « formés », nous étions envoyés à la découverte du continent africain. Nous effectuons de la pho-

togrammétrie avec des caméras, de la modélisation de terrain grâce aux lasers aéroportés et surtout des GPS. La photo aérienne est particulièrement formatrice: on est à dix mètres près sur son axe en latéral et 100 ft en altitude. On prépare ses nav pendant les convoyages; le ticket pour l'autonomie. C'est durant cette expérience que j'ai fait connaissance avec la pompe Japy, rien de mieux pour se faire les muscles! Je me souviens de mon premier vol sur place: j'avais convoyé un bimoteur Piper Aztec hors d'âge en maintenance à Niamey, au Niger. Nous avions une base là-bas et de bons rapports avec les locaux. Fait amusant, j'avais toutes les pièces de rechange dans l'avion, y compris la peinture... Au fil de son développement, l'entreprise IMAO a gagné des contacts un peu partout en Afrique de l'Ouest, Gabon, Cameroun, Sénégal et pour la Banque mondiale. Développer l'économie commence par la création d'un cadastre pour lever l'impôt! Nous volions parfois 8 à 10 heures par jour; nous refuelions sur des terrains sommaires, nous nous occupions de tout. Il arrivait



que l'entreprise n'ait pas de nouvelles de nous pendant plusieurs jours, mais nous étions fiers d'aller au bout de nos missions. Cela a forgé notre sens de l'autonomie et de la prise de décision. Cette période était également riche d'anecdotes comme cette assignation à résidence à notre hôtel par la gendarmerie gabonaise car les papiers de la mission, pourtant établis par les autorités locales d'un autre État, étaient périmés... On se souvient également de ce clandestin qui s'était attaché à l'empennage pour venir en France avant d'être décroché par les gendarmes locaux. Bref, cette époque a été intense et j'ai acquis une connaissance de l'Afrique qui me servira par la suite; ce qui m'a beaucoup surpris c'est l'incroyable solidarité entre pilotes, on nous donnait la météo en vol sur notre destination en pleine traversée du front intertropical. Et parfois, quand le front de cunimb était infranchissable, on pouvait faire 300 Nm de déroutement!

Pilote pour un privé

En 2011, un ami m'appelle; il est sur le point de travailler pour un propriétaire privé qui va acheter un Phenom 100 et il cherche un deuxième pilote. Et pour tout achat de machine, deux QT sont offertes... Je quitte l'Afrique sans hésitation pour devenir, à l'époque, l'un des premiers Français à voler sur le dernier modèle d'Embraer. La QT démarre en juin et le premier vol « commercial » en juillet, je n'ai que quinze heures de vol sur l'appareil en plus des vols de tours de piste inclus dans la qualification de type et déjà, il faut emmener le boss à un match de foot à Marseille au départ de La Roche-sur-Yon! Mais il utilise également son avion pour emporter les cadres de son groupe.

Durant un an, je vais voler dans la petite Europe puisque l'avion a les pattes courtes, mais je reviens à

des procédures de vol plus standards qu'en Afrique et découvre une nouvelle aviation, plus performante.

Au bout d'un an, c'est la réduction de voilure, je suis le premier à partir, je n'ai fait que 150 heures de vol. Mais nécessité oblige, je deviens un rat de carlingue, faisant le safety pilot sur tout ce qui vole.

Août 2012, je trouve un convoyage de Phenom vers le Nigeria entre Cologne et Abudja. Une petite compagnie d'affaires est en train de se créer, je propose mon aide. Je deviens le chef des opérations et suis embauché comme commandant de bord. Certains diront que c'est culotté sans stage, mais rien de totalement anormal: je connais l'Afrique et bien la machine et... le Phenom 100 est monopilote. Je l'étais donc déjà

Airjetsul à Genève

Au bout de trois mois, je dois proroger ma QT. Au Nigeria, le projet n'avance pas. Mon examinateur m'explique que la compagnie portugaise d'affaires Airjetsul/Valair cherche un commandant de bord.

Elle exploite des avions à Genève, dont un Phenom 100. Je leur avais déjà envoyé mon CV il y a plusieurs mois. Cette fois, je parviens aux entretiens, mais le CEO trouve mon expérience en Europe un peu faible... Mon second entretien se fera en vol avec le chef avion: un aller-retour Genève/Nantes avec un décroché. L'idée est, bien sûr, de me jauger également en vol en dehors du poste, histoire de voir si je suis un chic type... Au retour, le chef avion ne tarit pas d'éloges sur moi au directeur de la compagnie: « Avec lui, c'était 5 étoiles » précise-t-il au CEO. Je suis embauché dans la foulée. Cette fois, je découvre ce qu'est une vraie compagnie aérienne européenne en aviation d'affaires avec des cours compagnie, une organisation structurée et un planning! L'adaptation en ligne dure 40 étapes contre 20 habituellement, mais il faut renforcer mon expérience européenne. En novembre 2012, je suis lâché. J'apprends l'exigence de l'aviation d'affaires, je vole dans toute l'Europe et en Afrique du Nord. Voler à Genève demande une réelle rigueur tant le trafic est soutenu. Tout est millimétré. Mais surtout, j'apprends les impératifs de cette aviation: des clients ultra-exigeants et une équipe commerciale

qui surveille cette relation comme du lait sur le feu. Cette pression est parfois difficile à supporter et il faut garder la tête froide pour voler en toute sécurité. Au bout de deux ans, j'ai volé 600 heures et j'approche les 3000.

Speedwings à vie?

À l'occasion d'un vol affrété, je rencontre le chef pilote de Speedwings. Il faut transporter, pour une entreprise, toute une équipe de commerciaux en trois avions. Notre relation est très professionnelle, mais nous sympathisons. Sans le savoir, il va également jauger mon attitude et observer la gestion de mes vols. Quelques semaines plus tard, il me rappelle me demandant si je veux travailler pour sa compagnie. Je ne prends pas beaucoup de temps pour réfléchir...

En septembre 2014, j'entre chez Speedwings, bien connue sur la place de Genève pour la qualité de son service et sa flotte. Mais surtout, j'ai l'occasion de passer sur Phenom 300 qui emporte 6 à 10 passagers. C'est un avion très demandé, confortable et performant. Je vole deux fois plus et plus loin. Autre intérêt pour le job au quotidien: les opérations de la compagnie sont également basées à Genève, ce qui facilite considérablement le travail en matière de logistique et de réactivité, rassurant pour nous les pilotes. Enfin, j'adore ce job, les destinations ne sont jamais connues à l'avance et il y a toujours une petite montée d'adrénaline quand les passagers veulent partir tout de suite ou quand un vol est déclenché. Nous vivons des moments privilégiés avec des gens intéressants.

À 34 ans, je ne souhaite pas devenir un vieux chibani du Phenom, il faut que j'attende encore un peu pour passer d'autres qualifications de type. Le rythme de vie me convient parfaitement et si Speedwings me propose un CDI de 30 ans, je signe tout de suite. Donc, si c'était à refaire, je résignerais inmanquablement avec un parcours identique, mon expérience africaine a été formidable et très enrichissante même si, parfois, une période trop longue sur ce continent risque d'effrayer un peu un éventuel recruteur. En aviation d'affaires, il faut une expérience, pas de mauvaises habitudes. ✈