



CHOISIR L'AVIATION D'AFFAIRES

Certains pilotes ne jurent que par l'aviation d'affaires. Dans ce secteur, les avions sont racés, luxueux et sympas à piloter... Mais il s'agit d'être réactif et toujours prêt.



Philippe est commandant de bord dans une petite compagnie d'aviation d'affaires. En cette journée de juillet 2016, son téléphone sonne à huit heures. Philippe était off (ne travaillait pas) mais des demandes de cotations pour un vol vers Ibiza sont arrivées au service commercial de la compagnie. Philippe a compris et se prépare rapidement; il y a toujours une valise prête dans son armoire. Un quart d'heure plus tard, nouveau coup de fil: le vol est confirmé, mais la destination a changé pour Mykonos. L'iPad est déjà chargé. À l'arrivée au Bourget, la destination a encore changé, le client veut aller à Saint-Tropez... Rien d'insurmontable mais le terrain de la Môle (Saint-Tropez) impose non seulement une qualification, mais également de partir avec le carburant juste nécessaire pour quatre passagers, faute de quoi les performances à l'atterrissage en seraient modifiées. Or, l'avion devait effectuer une rotation la veille qui a été annulée;

résultat: les réservoirs sont pleins. Les Opérations (le bureau d'organisation des vols) ont beau tourner le problème dans tous les sens, on doit absolument alléger l'avion pour qu'il puisse se poser sur la courte piste de Saint-Tropez.

Voler une heure de plus

Compte tenu du carburant dans les réservoirs, il faudra donc techniquement voler une heure de plus que le temps estimé. Autre solution: se poser à Toulon (la piste est plus longue) et demander aux passagers de faire une heure de route pour Saint-Trop! Mais les clients refusent... « J'ai eu beau recalculer dans tous les sens les devis de masse et de carburant, il fallait vraiment voler une heure de plus. » Comment expliquer cela aux clients... Il s'agit de trois associés qui espèrent verrouiller sur la Côte d'Azur une affaire commencée la veille à Paris. Pour le carburant, ils trouvent que voler une heure de plus est une idée moins coûteuse que de risquer de

perdre un contrat. Le vol est donc validé. Le copilote commence la pré-vol, prépare l'avion. Philippe vérifie une dernière fois le dossier de vol et surtout jauge les passagers: tout semble normal, le vol est donc faisable. « Je vérifie l'Operational Flight Plan (OFP) qui décrit le plan de vol déposé, la route, la masse, le centrage, le carburant, les NOTAM, etc. La météo est cavok (ceiling and visibility ok), soit du beau temps sans nuage. Le décollage s'effectuera à 10 heures avec une heure de carburant à brûler... »

En montée, Philippe offre à ses passagers deux tours du Mont-Blanc pendant que ces derniers boivent une coupe de champagne. Philippe adopte également la puissance max à un niveau de vol plus bas, ce qui « permet » de consommer beaucoup plus de carburant. Anti écolo à souhait mais indispensable pour délester du carburant sans fuel dumping ou vide-vite.

Arrivée mouvementée

« Arrivé dans le secteur de Nice, je prends un cap à l'ouest vers Saint-Tropez, on est encore trop lourd, je vais tourner un peu au-dessus de la mer pendant une quarantaine de minutes. Une fois au bon poids, coup de théâtre, le vent se lève à Saint-Tropez, ce qui complique l'atterrissage; il faut envisager un posé à Nice et, là, pour le coup, le carburant s'avère un peu juste... Finalement, il y a une accalmie providentielle du vent et on se pose à la Môle », explique Philippe. Les clients vont pouvoir signer leur contrat pendant que l'équipage va à l'hôtel. Le lundi matin, les deux pilotes retrouvent leurs passagers heureux et satisfaits pour le retour sur Paris. À l'arrivée, l'appareil est reconfiguré pour servir aussitôt.

Le lendemain, Philippe amène un client en Grèce pour faire du bateau. Entre-temps, une demande de vol arrive à la compagnie: l'équipage doit cette fois revenir par Rome pour prendre au passage deux autres clients. En Grèce, il a donc fallu modifier le dossier de vol en temps réel, mais... par chance, l'escala était exactement sur la route! ■