



Air Riviera, la cannoise

Geoffroy Moreau a créé Air Riviera, il y a trois ans. C'était au départ une petite école de pilotage. Mais progressivement, elle se lance dans l'activité du travail aérien, développe des partenariats avec d'autres écoles, dont une à l'étranger.

PAR JEAN-MICHEL BOSSUET,
PHOTOGRAPHIES DE L'AUTEUR.

La météo s'est levée, Cannes retrouve enfin son soleil. Nous roulons pour la 17 en service, devant nous un Citation est au point d'arrêt. En place gauche, aux commandes du C172 d'Air Riviera, Christophe est pilote professionnel et instructeur. La mission d'aujourd'hui est une répétition de prochaines sorties estivales et quotidiennes qui démarrent dans quelques jours : la surveillance de la pollution des plages entre le Var et l'Italie. Depuis plusieurs années, le Conseil Général des Alpes Maritimes a mis en place ce dispositif afin de continuer d'améliorer la qualité des eaux de baignade. On s'annonce au contrôle mission Antipol (anti pollution) et code transpondeur 5426 ; l'avion et la mission sont connus. Nous sommes logiquement autorisés pour un transit à 500 ft maxi avec la possibilité d'un niveau zéro et ce dans la zone de 300 mètres du littoral.

Le déroulement du vol est immuable : décollage 6h30 UTC, virage par la droite vers la baie de Théoule-sur-

Mer, direction le pont de l'Arc qui symbolise la limite entre le Var et les Alpes Maritimes, cette mission n'est pas encore transversale entre les deux départements. À 500 ft, on ne vole pas beaucoup plus haut que les mâts de bateaux, mais à cette époque, la saison n'a pas encore démarré, l'espace est dégagé... À bord, l'observateur dispose de jumelles et d'un appareil photo : il possède également une radio dont la fréquence le relie aux bateaux nettoyeurs disposés sur le parcours de surveillance. La moindre tache irisée est signalée, mais également le plus petit sac plastique, la zone de mousse, les macro déchets...

Et si la situation l'exige, l'équipage est autorisé à descendre. La concentration de bateaux de plaisance en haute saison impose cette surveillance quotidienne des risques de pollution. Il existe 7 bateaux de ce type sur tout le parcours qui va jusqu'en Italie, chaque zone dispose de sa fréquence radio et chaque capitaine est censé bien connaître son secteur, mais parfois, en cas de difficultés de repérage sur l'eau, l'avion tourne autour de sa « cible »

pour aider les marins nettoyeurs. Une fois cette zone inspectée, il faut filer directement vers la baie de Nice par le transit côtier. Mais à 500 ft, le Cessna coupe les axes de piste sur la zone de l'aéroport de Nice : il faut donc avoir vérifié tout le secteur avant l'arrivée du trafic long-courrier de la plate-forme. À 9h30, la zone est dégagée. Ensuite, cap vers la frontière italienne en reprenant le transit côtier pour inspecter Menton, le Cap d'Ail, St Jean Cap Ferrat, Beaulieu-sur-Mer, Villefranche, etc. toujours dans la zone des 300 mètres, sans survol des plages.

Le retour s'effectue par un transit côtier classique qui logiquement épargne les axes de Nice-Côte d'Azur. Durant tout le vol, les pilotes seront en contact permanent avec les bateaux nettoyeurs et Centre vert, le central radio forestier, en cas de fumées suspectes. Les pilotes apprécient cette écoute, c'est un moyen d'alerte de plus en cas de panne moteur. En tout, la mission dure 1h50 de vol, tous les jours entre fin juin et septembre, sauf bien sûr conditions météo trop venteuses... C'est arrivé juste trois fois l'an dernier.



Pendant l'été, Air Riviera met un avion en l'air tous les matins dans le cadre d'une mission de surveillance du littoral afin de préserver la qualité des eaux de baignades. Dans le cadre de cette mission, l'appareil peut voler entre le sol et 500 ft pour détecter la moindre pollution.

Le travail de surveillance ne porte que sur la pollution maritime, mais l'observateur, muni de son appareil, regarde logiquement un grand nombre de choses. Il peut alerter en cas d'incident, d'avarie et de choses plus ou moins louches, même si la zone des trois cents mètres est peu propice aux actions clandestines ou discrètes. Chaque fin de mission fait naturellement l'objet d'un compte rendu adressé au Crossmed et au Conseil général. Air Riviera est fort logiquement née de la passion d'un homme, Geoffroy Moreau, qui voulait exploiter un avion de propriétaire, un PA-28 Arrow, au travers de la location ou la mise en place d'un service de vols découverte.

Apprécié pour sa rigueur par son entourage, on lui a très vite suggéré l'idée de faire de la formation. Geoffroy est en effet passé par les clubs, il a d'ailleurs fini son cursus chez un autre instructeur connu de la plateforme, Mathieu Di Costanzo, de Cannes Aviation. Son expérience l'a donc incité à mettre en place une formation au PPL avec des arguments pouvant satisfaire les déçus des clubs : une petite structure à taille humaine, un seul et même instructeur associé à une flotte adaptée au volume de sa clientèle ; cette dernière est passée de 3/4 pilotes par an au tout début à plus d'une dizaine aujourd'hui. Elle est surtout constituée de chefs d'entreprise qui n'ont, c'est classique, pas toujours

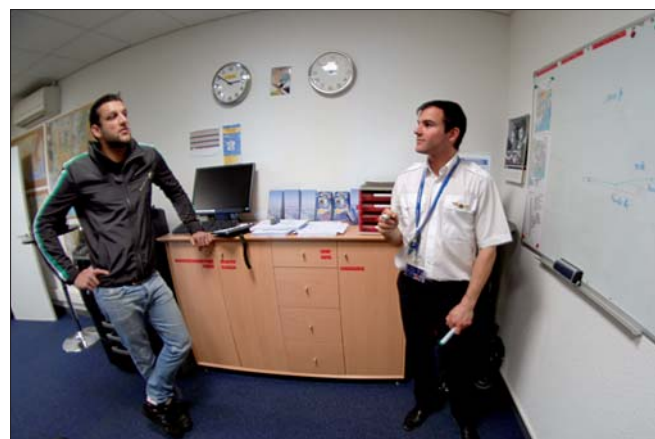
la possibilité d'être assidus. En club, ils auraient déjà changé d'instructeur, ici, c'est toujours Christophe qui est à la manœuvre. Cette permanence est finalement moins coûteuse sur la durée de la formation. Geoffroy en profite, au passage, pour inscrire ces nouveaux pilotes, voire futurs propriétaires, à l'AOPA, l'association de pilotes.

Contrairement à l'ambition classique d'un patron d'école, il ne cherche pas à développer Air Riviera vers une grosse structure. Il est également un adepte du « Pour vivre heureux, restons petit... ». Bien sûr, son atterrissage a suscité quelques remous, mais le seul FTO de la plate-forme, Cannes Aviation, et Glass Cockpit ont rapidement vu Air Riviera comme un partenaire, non comme un concurrent potentiel.

Geoffroy permet si besoin l'accès d'une partie de ses locaux aux élèves de Glass Cockpit dirigée par Olivier Demacon, les deux se renvoient les élèves en fonction des cursus de formation les mieux adaptés. Geoffroy envoie à Olivier les adeptes des formations américaines et vice versa. De son côté, Cannes Aviation envoie chez Air Riviera les candidats à la licence professionnelle qui ont besoin de mûrissement, avec ou sans instructeur. « On propose donc des blocs d'heures pour ces futurs pros, la moyenne tourne autour des 70 heures. Les coûts sont un peu moins élevés et la flotte de Cannes Aviation est moins



L'école ne dispose que d'un instructeur disponible en permanence, ce qui intéresse à la fois les déçus des clubs, les chefs d'entreprise qui ont peu de temps et qui apprécie cette disponibilité. L'école forme environ une dizaine de pilotes par an.





disponible pour ce genre d'expérience, cela permet au futur candidat au CPL de bien connaître la région avant les examens », explique Geoffroy.

Air Riviera travaille également avec l'ensemble des opérateurs de coffrets loisirs, Smart Box, Wonderbox et autre Coolcadeau qui proposent des initiations au pilotage allant de 25 minutes à 1 heure. Reste que le calcul économique de ces formules ne permet pas à l'entreprise de gagner de l'argent, ces opérateurs tirent les prix au plus juste et à raison de deux mille prestations par an, il faut éviter le dumping sous peine de travailler à perte, le prélèvement des entreprises de coffrets est d'environ 30 %... La

La flotte

Air Riviera dispose de deux C150 pour l'école et la surveillance. Une partie du travail est parfois effectuée au moyen d' PA-28 Arrow. Il faut également ajouter un C172, un PA-28 Thielert ainsi qu'un Beech Bonanza A 36 et quelquefois un Cessna 404, ces deux derniers appartenant à des propriétaires privés qui en confient l'exploitation à Air Riviera.

petite école Air Riviera a démarré dans des locaux exigus, elle a depuis doublé sa surface et possède un petit simu de type Flight Simulator avec une data base du secteur pour aborder la navigation, elle dispose également d'une salle de cours, complétée, le cas échéant, par celle de Glass Cockpit.

Au sein de l'école, Geoffroy est très attaché à la présentation, dont l'uniforme. « Le minimum de rigueur commence par la tenue, on est plus proche du client, on forme des privés, mais notre démarche est professionnelle. C'est précisément cette approche qui attire des pilotes de l'extérieur et c'est comme cela que nous assurons notre notoriété. »

Air Riviera suit naturellement les orientations pédagogiques de la DGAC mais elle a déposé ses propres livrets de progression et utilise ses propres PowerPoint pour les supports de cours. Ils s'ajoutent au manuel du pilote privé édité chez Maxima. Christophe, l'instructeur, le trouve clair, bien illustré et bien fait. Outre le PPL, l'école forme également à la qualification vol de nuit et surtout aux déclarations de niveau de compétences (DNC) pour la surveillance et la photographie aérienne. Le principe

de la DNC est une grosse piqûre de rappel réglementaire. « On aborde les particularités de la mission, le droit et la réglementation associés. On précise les risques du vol lent, du vol rasant, les facteurs de charges, sans oublier un rappel également en matière météo : nébulosité et autre. La phase pratique consiste en un vol d'apprentissage et un vol test. L'intérêt est que même un pilote privé peut faire de la surveillance en étant non rémunéré. »

Côté formation, la prochaine étape d'Air Riviera sera la montée en puissance d'un partenariat avec une école professionnelle américaine, Spectrum Flying Club, en Floride, sur l'aéroport de Daytona Beach.

Geoffroy, adepte de la méthode US, y a apprécié son professionnalisme pour y avoir séjourné et loué des appareils. L'intérêt est d'envoyer ses élèves là-bas après le PPL JAA. Spectrum couvre un large panel de formations, du PPL à l'ATP, cela avec une flotte sensiblement identique à celle de Riviera. Les candidats seront logés à moindres frais et surtout, le Cessna 150 est à 75 dollars, à peine 57 euros, contre plus du double ici.

Pour Geoffroy, l'expérience américaine est irremplaçable : « Ils ont une approche pragmatique de l'aéronautique et je suis convaincu que nous allons nous diriger, à terme, vers une sorte de reconnaissance mondiale des formations. J'ai un exemple : un pilote PPL FAA peut voler en Europe sur avion en N, quand il veut reconverter sa licence, la DGAC nous demande de définir un programme de conversion. Je me demande bien ce que je vais pouvoir lui apprendre, il approche la centaine d'heures. »

Comme tous les organismes déclarés OD, Air Riviera devrait bientôt passer ATO. Geoffroy regarde également vers les nouvelles licences LAPL, qui, selon lui, seront une bonne solution économique pour voler moins cher. Toutefois, Air Riviera gardera dans un premier temps ses vieux avions. Mais Geoffroy se dit prêt à regarder vers les nouvelles machines LSA/VLA du marché, sans cacher que les bons vieux 150 ont déjà fait leurs preuves.

En décrochant le marché de la surveillance des eaux de baignade du littoral, Geoffroy est en train de faire évoluer son entreprise vers l'activité du travail aérien. Pour cela, il a dû créer un manuel d'exploitation particulière (MAP), déposé auprès de la DSAC



Le boss...

Geoffroy Moreau est le responsable et fondateur d'Air Riviera. Grand, sympa, chaleureux et passionné depuis toujours par l'aéronautique. En fait, il avait deux passions : les avions, ou tout au moins tout ce qui vole, et le métier de pompier qu'il exerce comme volontaire depuis plus de 20 ans. Son premier frisson aéronautique remonte à l'âge de 13 ans quand il a tenu les commandes d'un PA-28 au-dessus d'Auxerre. Il en aurait fait très certainement son métier s'il n'avait pas rencontré sur son parcours un de ces briseurs de rêves, totalement déconnectés de la réalité. Le milieu de la sécurité

incendie le récupère. Entre-temps, il est devenu pilote bien sûr et même président de club en Corse, sa terre d'exil estivale. Et comme tout mordu, il a fini par accrocher le CPL ET l'IR à son tableau de chasse. C'est surtout un type direct, décidé, serviable, un vrai gentil, rigoureux dans sa démarche, donnant le meilleur de lui-même. Il en attend de même de ses congénères. C'est son côté chic type qui lui vaut d'être apprécié dans l'épreuve de la coupe Breitling, le posé des 100 terrains en 24 heures. Il est également l'organisateur d'un fly-in de potes très couru en Corse...



et l'instructeur...

Il y a 10 ans, à 18 ans, en rentrant d'Angleterre, Christophe a la chance d'effectuer une approche sur Nice en poste, la révélation ! Il enchaîne sur le PPL à Vinon-sur-Verdon en club. Conscient des difficultés de réussir dans l'aérien rapidement, il fait des études d'ingénieur en sécurité de l'environnement à Bourges, non sans avoir tenté l'ENAC... L'attrance pour ce métier est la plus forte : il enchaîne sur une formation CPL chez Aéro Pyrénées, un IR chez Mat Aviation et une MCC en Angleterre sur B737-800, chez European Sky Bus, et bien sûr un ATPL à distance avec l'Institut Mermoz. Fin avril 2011, après un envoi massif de CV, il trouve un poste de pistard pour 4 mois et demi sur la plate-forme de Cannes. Un an plus tard, il se résout à passer son FI chez Airways. Après un passage au sein d'un aéro-club local, il rencontre Geoffroy qui cherche un instructeur pour remplacer Flavien, parti voler chez Cathay Pacific. Avec 550 heures au compteur, il continue bien sûr d'envoyer des CV, avec l'accord de Geoffroy.

locale, et qui recense les informations essentielles des différentes missions, ce MAP est naturellement modifiable au gré de l'activité de l'entreprise. D'ailleurs, Geoffroy est convaincu que le marché de la surveillance est appelé à se développer.

Un grand nombre de missions ne pourra plus à terme être assuré par les hélicoptères qui deviennent trop chers. L'avion léger a une carte à jouer.

Il a dernièrement raté un marché de surveillance aérienne au profit d'un SDIS, le marché est resté aux hélicos. Peu importe, il a d'autres projets de ce genre en tête. Aux USA, les avions sont largement plus employés, c'est une décision rationnelle sur le plan économique. La prochaine étape sera la création d'un certificat de transporteur aérien (CTA), de façon à être encore plus rigoureux sur l'ensemble des travaux et étendre également son offre de travail aérien. Enfin, Geoffroy

est en train de finaliser un nouveau projet : devant les coûts exorbitants de la maintenance et le manque de disponibilité des ateliers, le jeune entrepreneur a décidé d'ouvrir son propre atelier Part M/F sur le terrain d'Aubenas.

Pourquoi là-bas ? À Cannes, il n'y a évidemment plus de place, mais surtout les collectivités territoriales, notamment le Conseil général de l'Ardeche, sont prêtes à accueillir à bras ouverts tous ceux qui pourraient redynamiser la plateforme. La piste fait 1,4 km, le terrain dispose de pompes et d'un restaurant... Dans la foulée, le département souhaiterait également accueillir une compagnie aérienne... Et si le terrain est à une heure de vol, Aubenas Air Maintenance aura donc toutes les facilités. Un service de convoyage devrait être mis en place pour les clients de la Côte d'Azur, mais également des autres régions ; il existe près d'une centaine de terrains à près

de 130 nautiques d'Aubenas... Air Riviera n'existe que depuis trois ans et son décollage est réussi. Le carburant de cette ascension ? La passion de son dirigeant. ✈

