

Nous avons testé l'Airbus A380

Déjà exploité par Qantas, Emirates et Singapore, le géant des airs fera son vol inaugural le 23 novembre sur Air France. Voici les impressions des premiers voyageurs.

PAR THIERRY VIGOUREUX ET FRANCOIS DELÉTRAZ



AIR FRANCE Le plus pratique

A défaut de proposer les fauteuils dernier cri, impossibles à installer sans faire prendre un peu plus de retard à Airbus, Air France soigne l'ambiance à bord en jouant sur le *mood lighting*. L'éclairage d'ambiance s'adapte à l'horloge biologique. Le réveil, après une nuit transatlantique, par exemple, peut prendre vingt minutes, de la nuit étoilée aux couleurs du lever de soleil. Chaque classe dispose de bars. Leurs emplacements ont été choisis pour ne pas troubler le vol des autres passagers. On peut aussi faire un tour au « musée ». A l'avant du pont supérieur, de part et d'autre de l'escalier, des écrans vidéo ont été installés pour diffuser des clips des grandes rétrospectives organisées dans les plus célèbres musées du monde. Air France n'oublie pas les femmes, qui représentent 25 % des passagers en Première : indépendant des toilettes, un dressing leur permet de se changer, de laisser leurs vêtements dans une housse confiée à l'équipage, de se recoiffer en toute tranquillité devant un grand miroir à la lumière naturelle du hublot.

PHOTOS : D. R. / MICHAEL LINDNER

A bord d'un A380, n'oubliez pas des bouchons anti-bruit... Le ronronnement des moteurs est si imperceptible qu'un ronfleur ou une simple conversation avec son voisin peuvent importuner une cinquantaine de passagers ! Ce monde du silence, nous l'avons apprécié et testé lors de vols avec Singapore Airlines, Emirates, Qantas et Air France. A

cette absence de bruit s'ajoute une stabilité en cas de turbulences notablement meilleure que sur les autres appareils. Le personnel navigant constate unanime une moindre fatigue à durée de vol égale.

Si l'A380, paquebot des airs, paraît imposant sur les parkings des aéroports, à bord, cette notion de gigantisme est gommée par les aménagements intérieurs. Les architectes des compagnies aériennes ont dé-

coupé ce loft de 600 mètres carrés à deux étages en moyens volumes de tailles comparables à ceux des autres gros porteurs. Seuls un bar ou des espaces de détente rappellent que l'on vole sur le plus gros avion civil au monde.

Les quatre compagnies ont fait des choix relativement différents pour les aménagements de cabine, ne répartissant pas de la même manière entre les deux ponts les trois ou quatre

classes. On sait que l'A380-800 a été certifié pour transporter jusqu'à 858 passagers (plus 20 membres d'équipage) et Air Austral a commandé deux appareils qui offrent 840 sièges en une classe unique. Pour mémoire, la dernière version haute du Boeing 747-400 telle que l'exploite Corsairfly compte 582 passagers (contre 416 pour la version tri-classe standard du catalogue Boeing). ■

EMIRATES Le plus bling-bling

Emirates est certainement la compagnie qui a fait les choix les plus osés dans l'aménagement et la décoration de l'A380. Le concept confort et art de vivre commence dès l'aéroport de Dubaï avec un parcours privilégié et différencié pour ces voyageurs. A l'intérieur de l'appareil, on trouve une fontaine d'eau qui coule derrière le bar de l'escalier avant et deux douches réservées à la Première Classe... Les 14 suites en Première regorgent de gadgets comme la fermeture électrique des portières actionnée par télécommande.

Le raffinement (vase, garde-robe, etc.) frise le bling-bling avec le minibar qui s'escamote électriquement. Si les suites des rangées E et F peuvent être réunies, les lits, eux, restent indépendants. C'est un souhait de la compagnie. La cloison escamotable autorise seulement à se tenir la main. L'utilisation des deux douches, équipement unique sur avion de ligne, est limitée à dix minutes. Le must de la classe Affaires d'Emirates reste l'espace bar, à l'arrière, au pont supérieur. Une vingtaine de personnes peut s'y tenir dont une demi-douzaine sur les banquettes.

PHOTO FRANK PRIGNE POUR LE FIGARO MAGAZINE / STYLISTE VALÈRE MONNIER, CORNELIANI (COSTUME ET COIFFURE) ET LINDA PANKA (CHEVRES)



QANTAS Le plus spacieux

Qantas, au style de décoration très British, en classe Affaires, propose un siège-coque-lit assez semblable à ceux des avions classiques.

Pas de suite en forme de compartiment en Première, mais un fauteuil orientable qui se transforme en lit très convivial. Pour le déjeuner, il permet d'avoir un invité en face de soi. La compagnie australienne n'a implanté dans l'A380 que 450 sièges (contre 489 pour Emirates, 471 pour Singapore Airlines et 538 pour Air France). Elle a créé une quatrième classe Premium Economy de 32 sièges-coques et réservé pas moins de trois espaces bar aux 332 passagers de la classe Economique au pont principal.



PHOTO FRANK PRIGNET POUR LE FIGARO MAGAZINE; STYLISME VALÉRIE MONNIER, T-SHIRT ET JEAN CERRUTI

SINGAPORE AIRLINES Le plus coquin

Qui va s'asseoir à côté de moi ? C'est la question que l'on se pose en arrivant devant son siège XXL de la classe Affaires de Singapore Airlines. Ne pas hésiter à utiliser un coussin pour se caler confortablement sur ce sofa (85 centimètres de large contre 58 pour Emirates et 52 pour Qantas, et de 53,3 à 61 selon la position pour Air France). Le dossier rabattu, l'excellent lit n'est toutefois pas assez large pour dormir à deux. C'est prévu, mais en Première seulement où la cloison entre les suites centrales s'escamote entre les lits jumeaux. A quoi pensez-vous ? Certains ont essayé, rappelés discrètement à l'ordre par le personnel de la compagnie. Les suites, même privatives, restent un lieu public.

STYLISME VALÉRIE MONNIER, POLO RALPH LAUREN; PHOTO FRANK PRIGNET POUR LE FIGARO MAGAZINE



Un jet privé abordable, c'est possible !

Cloué au sol, un avion d'affaires coûte plus cher que lorsqu'il est en vol. La location de son parking, sa surveillance et les procédures de remise en route après quelques jours d'inactivité sont onéreuses. Entreprises et millionnaires ont de plus en plus recours à des sociétés qui louent leurs jets. Société anglaise fondée en 2004 par Alexis Grabar, un entrepreneur français de 39 ans et ancien d'HEC, Avolus est un broker en moyens de transport privés de luxe. « Nous voulons rendre l'aviation d'affaires plus abordable », précise Adel Kachermi, le représentant du bureau français. Et de citer le dernier montage qu'il a mis au point le week-end dernier.

« Un client m'a téléphoné un vendredi à 15 heures pour que je lui trouve un avion le lendemain matin au départ du Bourget pour l'aérodrome de La Môle, près de Saint-Tropez. A 10 heures, un CJI décollait pour le Var avec deux passagers à son bord. » Le couple est revenu à Paris le dimanche après-midi. Facture totale : 8 500 euros. Pas donné, sans doute, mais la même prestation il y a deux ans aurait tourné autour de 12 000 à 15 000 euros. Le secret d'Avolus : n'être propriétaire d'aucun jet et effectuer des « cotations », comme on dit dans le jargon, c'est-à-dire des estimations des avions disponibles les plus proches et adaptés

aux besoins des clients. « Nos marges sont faibles – moins de 7 % –, mais nous misons sur l'accroissement du marché », poursuit Adel Kachermi. L'offre est alimentée par des entreprises ou des personnes physiques qui ont besoin de

faire voler leurs avions, abaissant ainsi le coût de l'heure de vol qui intéresse alors une nouvelle clientèle ! CQFD... Avolus opère de manière similaire avec des hélicoptères ou des yachts. Toujours sans en être propriétaire. La société compte aujourd'hui plus de 300 clients réguliers et dispose de bureaux à Londres, Moscou, Dubaï et Paris. Elle anticipe un développement rapide en Europe centrale où PME dynamiques et jeunes millionnaires sont légion.

JÉRÔME BÉGLÉ

Justine Angelli et Alexis Grabar, les deux cofondateurs d'Avolus, rêvent de mettre l'aviation privée à la portée de (presque) toutes les bourses.



DANIEL JONES/TELEGRAPH.CO.UK