



Photos : Airbus Industrie

# L'A-3XX est mort vive l'A-380 !

**Le suspens s'est terminé le 19 décembre 2000. Tout en lançant son industrialisation, les actionnaires d'Airbus Industries ont également offert à l'A-3XX un véritable nom de baptême : le plus gros avion de transport du monde s'appellera «A-380».**



## Caractéristiques techniques de l'Airbus A-380-800

- Envergure : 79,8 m
- Longueur : 73 m
- Hauteur : 24,1 m
- Masse maximale au décollage : 583 tonnes
- Masse à vide : 271 tonnes
- Capacité (aménagement en trois classes) : 555 passagers
- Distance franchissable : 15 000 km
- Motorisation : quatre réacteurs Alliance GP 7200 ou Rolls-Royce Trent 900
- Classement acoustique : chapitre 3 OACI



**A**près dix années d'études et de prudente réflexion, l'Europe aéronautique se jette donc à l'eau et déclare ouvertement la guerre au mythique Boeing 747, roi du ciel depuis plus de 30 ans. La silhouette de l'A-380 est à présent bien connue, avec son pont cargo et ses deux ponts passagers. L'avion offrira au total 40 % de volume en plus que le Boeing 747. Dans une configuration à trois classes, 555 passagers pourront prendre place à bord pour des étapes de plus de 14 000 kilomètres. Ils seront près de 800 dans la configuration à classe unique.

### Plus léger et moins bruyant

Mais c'est sous la «peau» de l'avion qu'il faudra chercher les principales innovations qui permettront au futur Airbus d'offrir une meilleure rentabilité que ses concurrents. Si l'A-380 est un «gros bébé», il est paradoxa-

lement très léger pour sa taille, ayant été conçu sous le signe de la chasse impitoyable au poids mort. Matériaux nouveaux, calculs aérodynamiques très poussés, toutes les voies ont été explorées pour concilier gains de poids et sécurité maximale.

Incidentement, ces recherches ont également débouché sur la réduction des bruits aérodynamiques en phase d'atterrissage. Les essais de modélisation permettent d'ores et déjà d'annoncer que l'A-380, plus gros que les derniers Boeing 747-400, sera pourtant moins bruyant. Quant à ses futurs moteurs, en cours de développement, ils répondront à des normes d'émissions encore plus exigeantes que celles d'aujourd'hui.

Le premier vol est prévu en 2004, pour une mise en service au printemps 2006. «Six compagnies de premier plan ont déjà passé commande d'une cinquantaine d'appareils et d'autres suivront rapidement», souligne-t-on à Toulouse, où seront assemblés les appareils. Coût du programme : 12 milliards d'euros, avec une rentabilité annoncée dès le 250<sup>e</sup> exemplaire vendu. Rendez-vous autour de 2010 pour savoir si le pari est gagné... <

F. Lert