

Visite du premier Boeing 787-8 VVIP aménagé par Kestrel et Greenpoint

Emilie Drab à Genève

🕒 26/05/2016 | 1480 mots



EBACE : passer de l'autre côté de la barrière n'était pas donné à tout le monde et plutôt réservé aux représentants gouvernementaux et aux potentiels clients. Le Journal de l'Aviation a toutefois pu faire partie de ceux qui ont foulé le tapis rouge © Le Journal de l'Aviation - tous droits réservés

La star du salon EBACE 2016 était sans conteste le BBJ 787-8 exposé par Kestrel, Greenpoint et Boeing du 24 au 27 mai. Pas uniquement parce qu'il s'agissait du plus gros appareil présenté sur le statique mais aussi parce qu'il sera le premier Dreamliner VVIP à entrer en service à la fin du mois de juin - il sera exploité par l'opérateur chinois Deer Jet pour un riche client asiatique. Le Journal de l'Aviation a pu monter à bord de l'appareil, dont l'intérieur a été conçu par Kestrel Aviation Management en étroite collaboration avec Greenpoint, le designer Jacques Pierrejean et Boeing. Visite guidée...

Ce 787 étant voué à endosser le rôle de résidence, il comporte tous les éléments d'une maison - de 224 m². On y entre par la seconde porte (devant l'aile) pour arriver dans un vestibule tout en rondour. Immédiatement à gauche, se trouve le couloir menant directement au cockpit. En traversant

complètement le vestibule jusqu'à la paroi opposée à l'entrée, on découvre un grand dressing en longueur à droite, faisant face à la chambre qui se trouve sur la gauche. Spacieuse puisqu'elle prend presque toute la largeur du 787, avec un sol couvert de moquette (structurée de façon à masser les pieds) et des meubles revêtus de cuir gris, elle accueille en son centre un vaste lit (orienté vers l'arrière de l'appareil). Déjà située dans la partie la plus silencieuse de l'avion, elle est dotée de « murs 3D » (dont la paroi n'est pas lisse) pour réduire encore les bruits qui pourraient venir perturber le repos.



© Kestrel Aviation Management

Derrière la paroi servant de tête de lit se trouve la salle de bain, avec notamment une grande douche et une double vasque en marbre. Jon Buccola, le président de Greenpoint, nous explique qu'il y a 2,5 tonnes de marbre dans l'appareil, sur les murs et les sols des sanitaires, notamment.



© Kestrel Aviation Management



© Kestrel Aviation Management

De retour dans le vestibule, en se dirigeant vers l'arrière de l'appareil, on arrive dans un très vaste salon. Sur le mur central séparant l'entrée de cette grande pièce se trouve un écran de télévision. Face à lui, un canapé en deux parties, pièce centrale de cet espace salon. Composé de deux grandes méridiennes inversées, il peut être disposé dans différentes configurations : les deux méridiennes sont collées dans leur longueur pour créer une sorte de lit ou séparées pour faire un grand canapé. Le client du 787 VVIP pourra choisir la façon de les placer selon son envie du moment grâce à une tablette qui permet de contrôler tous les dispositifs électriques de la cabine : la configuration du canapé et des tables, la diffusion du son, l'intensité lumineuse, y compris par zone...



© Kestrel Aviation Management

Jon Buccola explique que l'appareil a été livré par Boeing avec le sol et les parois cabine standards fournis par Zodiac Aerospace - la maison-mère de Greenpoint depuis 2014. Mais l'industriel américain a tout retiré pour remplacer ces éléments par ceux qu'il a conçus avec Kestrel et Pierrejean Design dans l'optique d'agrandir au maximum l'espace (en affinant les parois et en rehaussant le plafond) tout en gardant à l'esprit le défi de réduire au maximum le bruit. Ainsi, il a par exemple beaucoup travaillé sur l'isolation du plafond (qui sera brevetée). « *Dans le salon, l'environnement sonore est très calme : 51dB* », précise le président de Greenpoint. La structure du sol est également plus massive que pour un appareil de compagnie aérienne.

En progressant vers l'arrière, nous arrivons dans l'espace salle à manger, qui n'est pas physiquement séparé du salon. Deux tables, à commandes électriques elles aussi, sont disposées de chaque côté de l'allée centrale et peuvent être converties en tables basses, en tables de salle à manger ou en tables de salle à manger avec rallonges.



© Kestrel Aviation Management

En franchissant les portes du fond de cet espace, nous arrivons dans un nouveau vestibule qui permet d'atteindre la cabine arrière. Celle-ci est configurée de façon nettement plus classique, comme une classe affaires de compagnie aérienne. Dix-huit fauteuils Aura de Zodiac Aerospace (pour les invités) et six sièges de Premium Economy (pour le personnel) sont disposés en 2x2x2, avec des compartiments pour les bagages. Yannick Assouad, la directrice de Zodiac responsable de la division Cabine, explique que l'équipementier français est l'un des rares du secteur à accepter des contrats pour fournir en sièges les appareils en configuration VIP, donc pour un nombre très limité de fauteuils.



© Kestrel Aviation Management

Enfin, la dernière section à l'arrière est réservée aux galleys.

« Avec ce BBJ 787, nous propulsons l'aviation d'affaires dans une nouvelle ère de luxe, de technologie et de style », résume Stephen Vella, le CEO de Kestrel Aviation Management. Les équipes de Greenpoint expliquent de leur côté que le client de l'appareil voulait « un environnement très zen, dans un style asiatique mais sans dorures. » D'où le choix de couleurs et matériaux naturels (beige, blanc, gris, pierre, bois exotique) et de lignes douces. Par ailleurs, le 787 VVIP pourra transporter une quarantaine de personnes (plus sept membres d'équipage) « mais il ne sera jamais aussi plein », affirme Jon Buccola. Ainsi chargé, il est capable de voler durant 17 heures.

Celui-ci rappelle que quinze 787 ont été commandés pour des utilisations VIP et deux sont déjà en service, l'un pour le gouvernement mexicain, l'autre dans une compagnie aérienne. Celui présenté à EBACE est le premier BBJ qui entrera en service en configuration VVIP. « C'est un appareil de haute technologie, qui n'a rien à voir avec les autres avions en métal sur lesquels nous avons travaillé : il est en composites, tout électrique... » L'un des défis les plus importants a été d'intégrer les équipements de la cabine VIP avec le système de distribution électrique, ainsi que de gérer les fixations au sol ou la décompression.

Greenpoint est présent tout au long du projet : une fois que le design de la cabine a été défini par Kestrel et Pierrejean Design, l'ingénierie, la production, l'installation et la certification deviennent ses prérogatives. La production a un petit côté artisanal car « *nous ne produisons les équipements qu'une seule fois.* » D'autres fournisseurs peuvent également intervenir, comme B/E Aerospace ou Metal Composites. Quant à la certification, il s'agit d'un travail très important qui représente 25% du prix de l'aménagement - qui lui-même a un montant équivalent au prix payé pour acheter le Boeing 787.

Malgré toutes les contraintes, l'industriel américain a travaillé très vite sur le 787 puisqu'il ne se sera passé que trente mois entre le contrat et la livraison - dont un an pour la production. Elle devrait intervenir prochainement : « *il nous reste encore quelques essais à réaliser pour certifier ce 787, notamment de flammabilité et sur les systèmes électriques car nous les avons beaucoup modifiés. Mais il sera livré à la fin du mois de juin* », nous confie Yannick Assouad. Un second appareil est en cours d'aménagement pour une livraison en février 2017.

Zodiac Aerospace a racheté Greenpoint en 2014 avec pour objectif de poursuivre son objectif : être leader sur ses niches. C'est chose faite sur le domaine de l'aménagement cabine hautement personnalisé. « *Avec Greenpoint, nous avons racheté un savoir-faire, une ingénierie. Cela montre que l'on maîtrise complètement l'aménagement cabine, le développement, l'installation et la certification, et cela donne une image de qualité* », explique la directrice de la division Cabine de l'équipementier français. « *C'est une activité rentable, sur laquelle nous avons des objectifs de croissance sur cinq ans* », ajoute-t-elle. Et si Greenpoint se positionne sur un marché très volatile et n'aménage que deux ou trois BBJ par an, le coup d'éclat du 787 VVIP va plaider en faveur de son savoir-faire. « *Nous avons beaucoup de discussions avec des clients potentiels autour de cette plateforme* », conclut-elle.



© 2016 Kestrel Aviation Management

© Kestrel Aviation Management