

Dlaczego Boeing 747 zakończył karierę?

28 grudnia 2022

Po 54 latach zakończyła się era w swoim czasie najbardziej kultowego samolotu świata. Boeing 747, który zrewolucjonizował lotnictwo, właśnie przeszedł do historii. Jak poinformował 6 grudnia 2022 roku na swojej stronie internetowej producent, ostatni egzemplarz opuścił właśnie linię montażową w Everett niedaleko Seattle w stanie Washington. Zostanie on dostarczony do odbiorcy, amerykańskiej firmy przewozowej Atlas Air na początku 2023 roku.



Jak powiedział Kim Smith, wiceprezes Boeinga i główny manager programu 747 i 787: „Przez ponad pół wieku dziesiątki tysięcy pracowników Boeinga projektowało i budowało samolot, który naprawdę zmienił świat. Jesteśmy dumni, że ten samolot będzie latał na całym świecie jeszcze przez lata”.

Produkcję pierwszego na świecie samolotu szerokokadłubowego rozpoczęto w 1967 roku, a jego pierwszy lot odbył się w roku 1969 i od tamtego czasu powstało 1574 egzemplarze. Pierwszą linią, która zaczęła odbywać loty komercyjne nowym gigantem był Pan Am, gdzie latał on od 1970 roku. Samolot uczynił

podróże długodystansowe tańszymi i dostępnymi dla mas. Ostatni wyprodukowany egzemplarz to 747-8 Freighter, który może zabrać na pokład 133 tony ładunku.

Obok samolotów Boeing produkuje również systemy obronne i kosmiczne.

Dlaczego Boeing 747 nie jest już produkowany?

W 2017 roku nastąpił koniec produkcji wersji pasażerskiej modelu Boeing 747. Ostatni wyprodukowany egzemplarz samolotu pasażerskiego został dostarczony do Korean Air. Rok 2017 był też ostatnim rokiem użytkowania pasażerskich 747 przez amerykańskich przewoźników. W 2019 roku największy konkurent Boeinga, Airbus ogłosił zaprzestanie produkcji największego samolotu pasażerskiego świata, A380.

Przyczynami zaprzestania produkcji obu gigantów były: pieniądze, postęp technologiczny i zmiany w prawie lotniczym. Przede wszystkim samoloty czterosilnikowe jak A380 czy Boeing 747 są droższe w eksploatacji od dwusilnikowych.

Początkowo samoloty czterosilnikowe budowano głównie z myślą o rejsach przez ocean ze względów bezpieczeństwa. Obecnie produkowane silniki lotnicze są o wiele sprawniejsze, a przede wszystkim bardziej niezawodne. Dzięki temu samolot dwusilnikowy może zabierać niewiele mniej pasażerów od czterosilnikowego. Powstały więc maszyny szerokokadłubowe napędzane tylko dwoma silnikami, co czyni ich eksploatację tańszą. Dlatego Boeing postawił w tej chwili na sprzedaż modeli 777 i 787.

Produkcja maszyn szerokokadłubowych dalekiego zasięgu o dwóch silnikach była teoretycznie możliwa już na początku lat 1970. Wtedy jednak utrudniało ją prawo lotnicze, które nakazywało, by samolot dwusilnikowy znajdował się zawsze w odległości mniejszej niż 1 godzina lotu od najbliższego lotniska. W lotach długodystansowych był to warunek trudny do spełniania, niemożliwy zaś przy lotach nad oceanem. Dlatego właśnie

pierwsze samoloty szerokokadłubowe firm McDonnell Douglas, DC-10 oraz Lockheed, L-1011 TriStar posiadały dodatkowy, trzeci silnik pod statecznikiem pionowym, choć w praktyce mogły one latać tylko z dwoma silnikami.

Postęp techniczny – zwiększenie mocy i niezawodności silników przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia paliwa, a co za tym idzie zwiększeniu zasięgu samolotów dwusilnikowych – spowodowały zmiany w prawie lotniczym. Stopniowo więc od lat 80-tych XX wieku zwiększano maksymalny dystans od najbliższego lotniska do 2 a nawet 3 godzin.

W konsekwencji zmian w prawie uległa zmiana filozofia latania. Kiedyś na dalekich dystansach latało się pomiędzy wielkimi hubami lotniczymi, gdzie pasażerowie przesiadali się do mniejszych samolotów, by dotrzeć do celu. Obecnie – kiedy mniejsze samoloty dwusilnikowe mogą pokonywać znacznie dłuższe dystanse niż dawniej – bardziej opłacalne stało się uruchamianie bezpośrednich połączeń między mniejszymi lotniskami. Skraca to czas i koszty podróży.

Zmiana ta sprawiła, że Boeing 747 ma coraz mniejsze znaczenie w transporcie lotniczym. W 1990 roku samoloty te stanowiły 28 procent światowej floty pasażerskich samolotów szerokokadłubowych, w 2022 roku już tylko 2 proc. Udział modelu w rynku samolotów transportowych również spada, odkąd pojawiły się transportowe wersje Airbusa A350 i Boeinga 777,

Choć samoloty transportowe Boeing 747 przetrwały dłużej od pasażerskich, i one uległy w końcu konkurencji maszyn dwusilnikowych. Obecnie potrzeba niewiele samolotów o bardzo dużej ładowności. Również w transporcie cargo zmieniła się filozofia latania i dominują mniejsze maszyny latające do większej liczby lotnisk.

Autorstwo: Wojciech Ostrowski

Zdjęcie: [albert22278](#) (CC0)

Źródło: [MagazynFakty.pl](#)