

1500. Boeing 747

#Lotnictwo cywilne 30 czerwca 2014

Boeing dostarczył 1500. samolot 747. Jego odbiorcą jest niemiecka Lufthansa.



Jubileuszowy, 1500. Boeing 747, model -8I, przekazany Lufthansie

28 czerwca w zakładach Boeinga w Everett miała miejsce uroczystość przekazania 1500. samolotu z rodziny 747. Jubileuszowy egzemplarz, model 747-8 Intercontinental trafił do rąk przedstawicieli niemieckiego narodowego przewoźnika – linii Lufthansa. Jest to zarazem 14. samolot tego typu, jaki odebrali nasi zachodni sąsiedzi. Lufthansa zamówiła łącznie 19 Boeingów 747-8I. Pierwszy z nich przekazano w kwietniu 2012 ([Lufthansa odebrała 75. Boeinga 747](#), 2014-05-04).

Boeing 747 narodził się w połowie lat 1960. Pan American, najbardziej wówczas nowatorska linia lotnicza, która wcześniej przyczyniła się do rozwoju lotnictwa odrzutowego, zamawiając pierwsze Boeingi 707, poszukiwała nowego, atrakcyjnego samolotu, który miałby większą pojemność, większy zasięg i mniejszy koszt eksploatacji niż model 707. Po obejrzeniu projektu Boeinga menedżerowie Pan Am powiedzieli: *jeśli zbudujecie – kupimy*, na co szef Boeinga odpowiedział: *jeśli kupicie – zbudujemy*. Ostatecznie 13 kwietnia 1966 podpisano porozumienie, na mocy którego Pan American zobowiązały się do zakupu 25 samolotów, w cenie jednostkowej 20 mln USD – kontrakt jak na owe czasy imponujący.

Projekt 747 miał dwa pokłady (dolny – towarowy i główny – pasażerski), biegnące jeden nad drugim przez całą niemal długość kadłuba. W celu ułatwienia dostępu kabinę pilotów postanowiono umieścić wyżej, w charakterystycznym garbie. Aby zmniejszyć opór aerodynamiczny garb ten opadał łagodnie ku tyłowi, pozostawiając dodatkową przestrzeń (początkowo planowano urządzić tam pomieszczenia wypoczynkowe dla

załogi). Szefowie Pan Am zgodzili się na takie umieszczenie kabiny pilotów, żądając jednak, by obszar za nią przeznaczyć także dla pasażerów. W ten sposób powstał trzeci pokład, połączony z głównym schodami i kuchenną windą, który dziś, zależnie od wymagań użytkownika, przeznaczana się na salon lub częściej naabinę pasażerską. Wielkość nowego samolotu przyczyniła się do nadania mu nazwy *Jumbo Jet*.

Boeing 747 był wielki nie tylko pod względem gabarytów, lecz również składał się z olbrzymiej ilości elementów – aż 4,5 miliona. W najgorętszym okresie nad projektem pracowało ponad 4000 inżynierów. Ponieważ były to czasy, gdy nikt nie myślał jeszcze o komputerowym wspomaganie projektowania, 75 tys. rysunków technicznych zostało wykonanych ręcznie.



Prototyp Boeinga 747-100 startuje do pierwszego lotu

Projekt 747 był też ogromną i ryzykowną inwestycją. Koszta, jakie Boeing poniósł na przeprowadzenie prac badawczych, konstrukcyjnych, zakup i produkcję wyposażenia oraz pomieszczeń wyniosły ponad 1 mld USD. Poddostawcy musieli wyłożyć dodatkowe 0,5 mld USD. Ze względu na wielkość samolotu konieczne było wybudowanie całkowicie nowej wytwórni. Do dziś jej główna hala w Everett jest największym pod względem kubatury budynkiem świata. Tu też nadal odbywa się końcowy montaż Boeingów 747 z części produkowanych na miejscu i nadchodzących od 1100 poddostawców.

Prototyp Boeinga 747-100 oblatano 9 lutego 1969. Prototyp, nazwany *City of Everett*, wycofano z eksploatacji 28 marca 1990. Co ciekawe, nie został on sprzedany liniom lotniczym, lecz służył przez lata do prób różnych usprawnień i nowych rozwiązań technicznych.

W styczniu 1970 pierwsze seryjne Jumbo weszły do regularnej eksploatacji na trasach transatlantyckich. W listopadzie tego samego roku samolotowi przyznano światowy rekord całkowitej masy startowej – 372 269 kg. *Jumbo Jet* mógł przewieźć na odległość

10 000 km aż 409 pasażerów na dolnym pokładzie i 32 na górnym. Pojawienie się na rynku Boeinga 747 spowodowało zmianę koncepcji przewozów pasażerskich. Duże samoloty umożliwiły obniżenie cen biletów lotniczych, a co za tym idzie spopularyzowanie lotnictwa jako środka transportu. Usytuowanie kabiny pilotów na górnym pokładzie umożliwiło w 1972 bezproblemowe przystosowanie 747 do przewozu frachtu – rampa umożliwiająca wyładunek i załadunek znajduje się w przedniej części kadłuba.



Okolicznościowy napis, naniesiony na kadłubie samolotu / Zdjęcia: Boeing

Ogółem powstało aż 21 wersji modelu 747. Największą popularnością cieszyły się 747-100, 747-200B i 747-400/Freighter. Ostatnia z wymienionych weszła do użytku w 1988. Jej wyposażenie stanowi m.in. awionika glass cockpit i układ sterowania lotem fly-by-wire. Najnowszym *Jumbo Jetem* jest 747-8. Pierwszy samolot, w wersji towarowej oblatano w lutym 2010, a w wersji pasażerskiej – w marcu 2011. Konstrukcja wciąż jest ulepszana i modernizowana ([Pierwszy Boeing 747-8 z ulepszeniami](#), 2013-12-19).

Dotychczas Amerykanie zdobyli zamówienia na 1538 Boeingów 747. Ze względu na brak chętnych do nabycia najnowszych wersji – 747-8I i towarowego 747-8F (zamówiono odpowiednio 51 i 69 egz.), koncern z Seattle musiał zmniejszyć tempo produkcji do 1,5 samolotu na miesiąc ([Boeing ogranicza produkcję 747-8](#), 2013-02-13). Co gorsza dla niego, 747 jest coraz częściej wypierany z rynku przez Airbusa A380.

Powiązane wiadomości

[1500. Boeing 747 \(2014-06-30\)](#)

[Boeing ogranicza produkcję 747-8 \(2013-02-13\)](#)

[601 samolotów Boeinga \(2013-01-03\)](#)

[Airbus nokautuje Boeinga \(2012-01-06\)](#)

[Co najmniej kwartał bez Dreamlinerów \(2013-02-12\)](#)

[Dreamlinery uziemione \(2013-01-17\)](#)

[Jeszcze o akumulatorach Boeingów \(2013-01-30\)](#)

Pierwszy Boeing 747-8 z ulepszeniami (2013-12-19)
Jeszcze lepszy Boeing 747-8 Intercontinental (2013-05-22)
Oblot B747-8 Intercontinental (2011-03-21)
Certyfikat w cieniu mega-umowy (2011-12-15)
Boeing ogranicza produkcję 747-8 (2013-02-13)
Rezygnacja z 5 Boeingów 747-8F (2013-05-04)
Lufthansa odebrała 75. Boeinga 747 (2014-05-04)
Lufthansa kupuje Airbusy A350 i Boeingi 777X (2013-09-19)
Pierwszy A380 Lufthansy (2010-05-21)
Wielkie zakupy Lufthansy (2013-03-14)
Silniki GE9X dla Boeinga 777X (2013-03-22)
Oblot drugiego A350 już wkrótce (2013-09-12)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o