

# Boeing livre son ultime 747, le «jumbo jet» qui a démocratisé le transport aérien

Par Le Figaro avec AFP  
Publié il y a 12 minutes,  
Mis à jour à l'instant



Boeing a livré, ce mardi, l'ultime exemplaire de son mythique 747. GENE BLEVINS / REUTERS

**Boeing a cessé de produire cet avion mythique plus de cinquante ans après son premier vol et la construction de 1574 exemplaires.**

Boeing a livré mardi l'ultime exemplaire de son mythique 747, l'avion qui a démocratisé le transport aérien, transporté les proutidents américains et s'est toujours distingué par sa bosse à l'avant du fuselage. Des milliers d'anciens et actuels employés, clients et fournisseurs de l'avionneur doivent assister à 21h00 GMT à la remise de l'appareil, un 747-8 cargo, à la compagnie Atlas Air à l'usine d'Everett, dans le nord-ouest des États-Unis. En cessant de produire l'avion plus de cinquante ans après son premier vol et la construction de 1574 exemplaires, Boeing tourne une page majeure de l'aviation civile.

Grâce à sa taille, à son rayon d'action et à son efficacité, le 747 «*a permis à la classe moyenne de s'aventurer en dehors de l'Europe ou des États-Unis avec des prix de billets qui devenaient plus abordables, y compris pendant la crise pétrolière des années 1970*», remarque Michel Merluzeau, expert aéronautique pour le cabinet AIR. «*Il a ouvert le monde.*» Avant d'être déclassé par des avions plus performants et économes en kérosène.

## Quatre réacteurs, deux ponts

L'histoire du 747 débute dans les années 1960, alors que voyager en avion devient plus populaire et que les aéroports doivent gérer un afflux de trafic. Incité par la compagnie Pan Am, Boeing décide de construire un appareil pouvant transporter bien plus de passagers. Ses ingénieurs imaginent dans un premier temps superposer deux fuselages, mais s'inquiètent pour les passagers les plus haut placés en cas d'évacuation. *«Au lieu de faire l'avion plus haut, ils le feront plus large»*, explique Michael Lombardi, historien de Boeing. Surnommé *«reine des cieux»* ou *«jumbo jet»*, le 747 sera le premier avion avec deux couloirs. L'appareil, équipé de quatre réacteurs, a aussi été conçu dès le début pour transporter du fret: pour faciliter l'embarquement des grosses marchandises, il s'ouvre par l'avant.

Le cockpit a donc été installé plus haut, avec derrière lui quelques sièges réservés aux privilégiés, créant cette bosse si reconnaissable. Le 747 restera le plus gros avion de transport de passagers sur le marché jusqu'à l'arrivée dans les années 2000 de l'Airbus A380. Dans les années 1980 et 1990, *«c'était vraiment la bête de somme du système»* des liaisons entre quelques gros aéroports comme New York, Paris ou Londres, remarque Michel Merluzeau. Il a souffert ensuite de l'arrivée d'avions long-courriers plus innovants, plus économes en carburant et pouvant plus facilement aller d'un point à un autre du globe sans passer par les «hubs», comme le 787 «Dreamliner» et le 777 chez Boeing, ou l'A350 chez Airbus, qui se remplissent plus facilement et aux coûts moins élevés.

## Air Force One en préparation

*«Même si le 747 a été repensé trois ou quatre fois, l'évolution technologique a été assez limitée au niveau de l'avionique et des motorisations»*, estime Michel Merluzeau. Pour la dernière adaptation, le 747-8 lancé en 2005, Boeing n'aura vendu que 48 exemplaires en version passager et 107 exemplaires en version fret. Les compagnies retirent peu à peu l'avion de leur flotte, comme Qantas et British Airways pendant la pandémie. Aux États-Unis, plus aucune compagnie ne le fait voler depuis fin 2017. Boeing avait annoncé à l'été 2020 qu'il en cesserait la production en 2022. L'avion va encore voler dans le ciel pendant quelques décennies, notamment dans sa version cargo.

*«C'est un avion unique pour transporter des grosses pièces industrielles comme des moteurs pour des paquebots ou des foreuses dans l'industrie pétrolière»*, remarque Michel Merluzeau en mettant en avant sa capacité à transporter jusqu'à 132 tonnes. Ils pourraient être d'autant plus demandés que certains des appareils équivalents, construits par le constructeur ukrainien Antonov, *«ont été abîmés par la guerre en Ukraine»*, souligne-t-il. Avion des prouidants américains depuis 1990, le 747 va aussi continuer à voler avec les locataires de la Maison Blanche pendant encore quelques années dans la mesure où deux exemplaires sont en train d'être modifiés pour remplacer les Air Force One actuellement en service.