



LE BOEING « 747 » EN VOL AU-DESSUS DE L'ATLANTIQUE NORD. Les hublots sont grands. Et pourtant, ils ont l'air petits. Ce qui en dit long sur les proportions de ce mastodonte. Longueur hors tout : 69,64 m, y compris la voilure arrière en porte-à-faux.

“LE BOEING 747”

par R. THOMAS

DIRECTEMENT de Seattle, aux Etats-Unis, nous viennent des détails sur le nouvel avion à réaction qui sortira prochainement des ateliers de la Boeing Company. C'est un engin dont la longueur sera égale aux deux tiers environ d'un terrain de football. Il transportera 490 passagers ou 91 tonnes de fret.

En même temps, la compagnie aérienne Pan American World Airways annonce la signature d'un contrat avec le fabricant, portant sur vingt-cinq exemplaires de ce nouvel avion, désigné « B-747 ». A lui seul, ce contrat atteint la valeur de 575 millions de dollars, soit plus de 2 800 millions de francs actuels.

Nos lecteurs se souviendront que nous leur avons donné les primeurs de cette nouvelle dans notre numéro de mars 1966 (page 4). A ce moment-là, les responsables de Boeing songeaient en effet à une « famille » de trois avions, chacun semblable aux deux autres, avec pourtant le « 747-5 » transportant 433 passagers. Depuis ce moment-là, les projets de Boeing ont pris de l'expansion. C'est ainsi que la direction de Boeing songe maintenant au « B-747 » géant, doté d'une capacité de 490 passagers. Autre nouveauté par rapport au « B-747 » primitif : à ce moment-là, on songeait à un appareil à deux ponts. Maintenant grâce à des dimensions plus importantes, on prévoit que le pont supérieur à lui seul sera doté des 490 sièges ; le pont inférieur étant réservé uniquement au fret. Il y a mieux encore : la cabine de pilotage, prévue pour un équipage de quatre hommes, se tiendra à un niveau encore supérieur à celui de la cabine principale.

De là, s'écoulent trois situations peu banales. D'abord, la cabine des passagers s'étend

jusqu'au nez même du fuselage. En deuxième lieu, personne — au niveau des passagers — n'aura accès à la cabine de commande. Troisièmement, il y a, derrière le poste de pilotage et au même niveau, une cabine spéciale appelée « salon V.I.P. ». Chacun sait que ces initiales (very important persons) se rapportent aux personnes très importantes.

Un grand nombre de lignes aériennes emploient en ce moment des « Boeing 707 », version : « Intercontinental ». A titre de comparaison, voici quelques chiffres comparatifs : Le « B-707 » à 44,42 m de longueur, contre 66,64 m pour le « 747 ». Le « 707 » a une envergure de 44,42 m, tandis que celle du « B-747 » mesure 59,66 m. Il est à noter que dans le cas du « 707 », l'envergure et la longueur ont exactement les mêmes mesures ; tandis que pour le « 747 », l'envergure ne représente qu'à peu près 89 % de la longueur. Cela indique une aile de conformation supérieure, et, partant, une sustentation plus forte, par mètre carré de voilure pour le « 747 ».

Le « Boeing 707 », le plus gros à l'heure actuelle, ne reçoit que 174 passagers, tandis que le « B-747 », nous l'avons déjà dit, en embarque 490, presque trois fois autant. Quant au fret, les « B-707 » reçoivent 216,35 m³ de marchandises, tandis que le « B-747 » a de la place pour 645 m³, soit presque trois fois autant.

Malgré ces performances nettement supérieures, le « B-747 » pourra utiliser les mêmes aéroports qui conviennent aux réacteur actuels. Cela, grâce au nouveau turbo-réacteur Pratt et Whitney, d'une poussée de 18,6 t. Etant donné les quatre propulseurs, chaque « B-747 » sera doté d'une poussée totale de 74,4 t.

La vitesse n'est pas l'un des objectifs des responsables Boeing en ce qui concerne le « B-747 ». Le transport supersonique Boeing à géométrie variable atteindra mach 3 et reliera Paris et New York en moins de deux heures. Nous en avons donné tous les détails dans notre numéro de mars 1966 (page 83).

Le « B-747 », lui, est tout autre chose. C'est un avion qui ne présente pas d'énormes différences avec les avions d'aujourd'hui ; mais il sera d'une grande rentabilité. C'est là ce qui inspire les fabricants de Seattle à l'heure actuelle. Le « B-747 » n'atteindra que mach 0,9, ou à peu près 1 000 km/h — même pas la vitesse du son.

Toutefois, pour ceux qui ne sont pas pressés, ce sera une affaire intéressante. On estime que les tarifs seront au moins 40 % en dessous des prix actuels. Et pour les groupes organisés, d'aucuns parlent déjà d'un coût de seulement 100 dollars (500 F), aller et retour, Paris-New York.

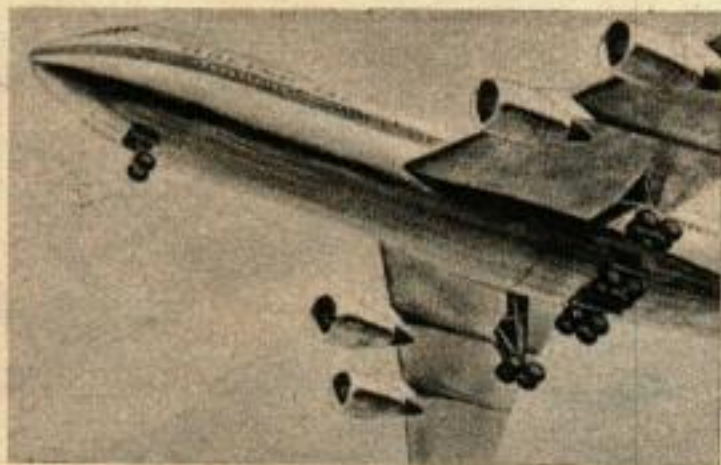
Le « Boeing 747 » sera équipé d'un train principal à 16 roues (4 trains de 4 roues

chaque) et un train avant de 2 roues. Le poids au décollage atteindra 280,45 t au total, mais sera distribué de façon égale parmi les 18 roues.

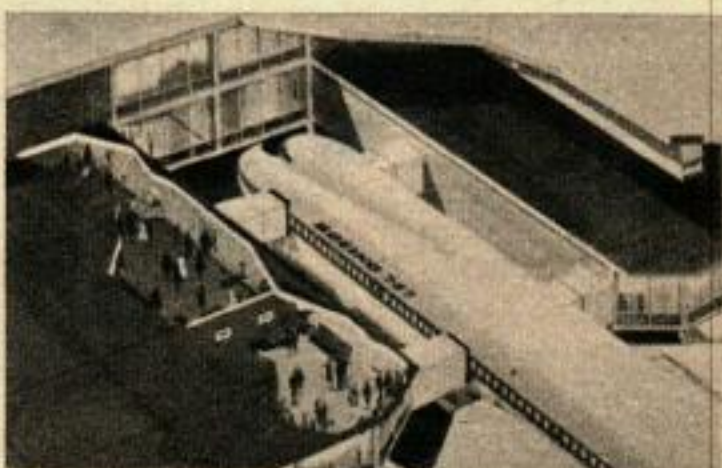
M. William Allen, président de la Boeing Company, a déclaré que le lancement de ce nouveau réacteur était motivé par l'augmentation sensible et l'expansion prévue du transport aérien de passagers et de marchandises.

« Nos études ont indiqué qu'un appareil de ce genre constituait l'étape logique pour répondre au développement prévu du transport aérien. La construction du « B-747 » sera l'une des entreprises les plus gigantesques de l'histoire de l'industrie aéronautique. »

Les premières livraisons sont prévues pour septembre 1969. M. Allen fait savoir que la Boeing Company a l'intention de pousser sa capacité de production pour que 200 appareils « 747 » soient produits d'ici décembre 1972 et un total de 400 appareils d'ici décembre 1975. Cela correspond à un chiffre d'affaires de 9 200 millions de dollars (45 milliards de francs actuels) rien que pour le « B-747 ».



LE TRAIN D'ATERRISSAGE DU BOEING « 747 » comporte en tout dix-huit roues. Sur elles sont réparties les 280,45 tonnes de l'avion au décollage.



EMBARQUEMENT DES PASSAGERS. Un dispositif spécial, muni de passerelles couvertes, permet d'atteindre l'avion sans se soucier des intempéries.

DIMENSIONS GENERALES DU BOEING « 747 » :

