**ULTIMO 747 : LA FINE DELL’ERA JUMBO**

Sarà la compagnia cargo statunitense Atlas Air che riceverà l’ultimo esemplare di Boeing 747. L’ultimo perché l’aereo icona del trasporto di massa è andato ufficialmente fuori produzione.

Quello consegnato alla Atlas Air sarà il 1574simo velivolo di questa fortunata serie che ha avuto il suo battesimo dell’aria il 9 febbraio del 1969.

La fine della produzione del 747 non significa che gli aerei scompariranno del tutto dai cieli, poiché quelli nuovi specialmente in versione cargo potrebbero volare ancora per decenni. Tuttavia, sono diventati rari nelle flotte commerciali dedicate al trsporto passeggeri. United e Delta hanno detto addio ai loro aerei anni prima della pandemia di Covid, mentre Qantas e British Airways hanno messo definitivamente a terra i loro 747 nel 2020, durante la crisi Covid.

Indubbiamente c’è molta nostalgia per questo aereo con la “gobba” ma oggi i nuovi velivoli debbono innanzitutto rispondere a requisiti di efficienza e di soluzioni sostenibili.

Il 747 è stato uno dei jet di linea più riconoscibili e ha contribuito a rendere accessibili i viaggi internazionali di massa negli anni successivi al suo primo volo commerciale avvenuto nel gennaio 1970. Tre anni prima che volasse il prototipo, nel 1966, la Boeing aveva già raccolto ordini per 1,8 miliardi di dollari, nei primi soli sei mesi di servizio i jumbo riuscirono a superare il traguardo del milione di passeggeri trasportati. Ma qualcuno dice anche che l’entrata in linea di questi giganti dell’aria segnò anche l’avvio di un periodo di crisi per le compagnie aeree costrette a svendere le loro tariffe pur di riempire i 400 posti che ogni aereo poteva ospitare.

Il primo volo di linea avvenne il 22 gennaio 1970 con i colori della Pan American quando il velivolo battezzato “Clipper Young America” volò sulla linea numero 1 da New York JFK a Londra Heathrow con a bordo 336 passeggeri. Quindici mesi dopo a questa data anche l’Alitalia ricevette il suo primo jumbo il “Neil Armstrong”.

Tutte le maggiori compagnie internazionali lo ordinarono e quando la Pan Am lo mise in linea la copertina del suo orario mostrava un jumbo in decollo e all’interno vi era una guida di “come prendere” un jumbo ovvero l’indiczione delle città sulle quali sarebbe stato possibile fare l’esperienza del volo con l’aereo a due piani.

 

Il declino è stato costante: nel 1990, c'erano oltre cinquecento Boeing 747 che costituivano il 28% della flotta mondiale di aerei passeggeri a fusoliera larga, attualmente, con 109 Boeing 747, questo velivolo rappresenta solo il 2% della flotta mondiale di aerei a fusoliera larga

La fine di questo modello giunge mentre la Boeing sta lavorando per recuperare la sua posizione dopo una serie di crisi, tra cui le conseguenze di due incidenti mortali dei suoi aerei a fusoliera stretta più venduti, i 737 Max. Il crollo pandemico dei viaggi ha lasciato il posto a un boom di ordini di nuovi aerei, ma i problemi di produzione hanno ritardato le consegne dei 787 Dreamliner a fusoliera larga della Boeing. L'azienda prevede che il 777X, il nuovo jet più grande, non sarà pronto prima dell'inizio del 2025.

Nonostante le perdite registrate, il titolo Boeing ha potuto segnare un recente buon rialzo grazie all’annuncio della United di acquistare decine di Dreamliner, l’ordine segue la tendenza delle compagnie aeree che stanno chiedendo aerei più efficienti dal punto di vista dei consumi. I 777 e i 787 Dreamliner a due corridoi e due motori di Boeing hanno conquistato i riflettori insieme ai concorrenti del principale rivale Airbus.

**Anche Airbus ha terminato la produzione del suo Airbus A380** dopo 14 anni di attività, consegnando l'ultimo esemplare dell'aereo passeggeri più grande del mondo un anno fa, nel 2021. Totale esemplari costruiti, 254. Paradossalmente è duratp più ilmodello più datato, il 747, che quello più recente, l’A380, il quale entrato in servizio nell’aprile del 2005 h appunto cessato di venir prodotto nel 2021.

Per quale motivo questi due velivoli a larga capacità non sono più richiesti? Perché nel frattempo è venuta cambiando la tipologia di volo da parte dei vettori aerei. Quando i jumbo jet entrarono in servizio, e questo è particolarmente vero per gli A380, essi erano stati progettati per incanalare i passeggeri attraverso gli aeroporti hub, ma i viaggiatori oggi chiedono rotte più dirette con voli senza scalo. E’ stato questo uno dei principali motivi per cui l'A380 non ha raggiunto la redditività commerciale.

Quando il programma dell’A380 è stato concepito ai vettori è stata offerta una larga capacità ottimizzata per un sistema hub-and-spoke che Airbus prevedeva potesse rimanere fiorente. Tuttavia in questi ultimi anni, le compagnie aeree hanno subito una transizione verso il sistema point-to-point, che porta i clienti a destinazione con un solo volo diretto.

Gli ordini per gli aerei a grande capacità hanno subito un rallentamento a metà degli anni '90, in quanto aerei della classe 777 *wide body twin jets* ora offrono con due soli motori un'autonomia simile ma con una maggiore efficienza del carburante, permettendo alle compagnie aeree di poter operare con una maggiore flessibilità a un costo inferiore.

Per il futuro il maggior utilizzo dei 747 sarà sul settore cargo. Oggi il 747 rappresenta il 21% della flotta mondiale di aerei cargo a fusoliera larga, rispetto al 71% del 1990.

Share del Boeing 747 nelle flotte mondiali di aerei passeggeri e cargo widebody (1)

