

Le dernier Boeing 747 prend son envol

Le « roi des cieux » né à Everett il y a plus d'un demi-siècle a révolutionné le transport aérien. L'émergence d'appareils plus économes et silencieux sonne la fin d'une épopée industrielle américaine, mais l'aventure continue dans les faits.

REPORTAGE

MAURIN PICARD
ENVOYÉ SPÉCIAL À EVERETT

Le gigantesque oiseau blanc patiente sagement au dehors du hangar d'Everett, resplendissant sous le ciel hivernal du Puget Sound. « Il est beau, n'est-ce pas ? Je ne m'en lasse pas, et pourtant cela fait un demi-siècle que je le connais intimement », sourit Scott Tomkins, élégant octogénaire, emmitoufflé dans une épaisse veste beige, une casquette noire Boeing vissée sur la tête. Lui et ses semblables n'auraient manqué le spectacle pour rien au monde. « Boeing 747 » et un sésame intrigant : *Incredible*. Comme ces « incroyables » employés qui, dans les années 1960, œuvrent au grand pari technologique et industriel du célèbre avionneur américain d'Everett. En ce 31 janvier, ils sont venus dire au revoir au dernier des géants du ciel, dont ils contribuèrent à la genèse, il y a 55 ans. Sorti de la chaîne d'assemblage le 6 décembre 2022, le 1.574^e Boeing 747, dans sa version 8, en configuration cargo, a été livré à l'opérateur new-yorkais Air Atlas, au cours d'une cérémonie rassemblant tout le personnel de Boeing, présent et passé, fournisseurs et clients historiques (JAL, Lufthansa). Baptisé « Joe Sutter », en hommage au charismatique chef de projet du « Superjet ». Que la presse renomma « Jumbo Jet » et que les poètes, eux, appellent « le roi des cieux » (« Queen of the Skies » en version originale, les avions étant désignés au féminin en anglais).

Une ère se termine : celle des quadri-réacteurs voraces en carburant, synonymes d'une époque faste révolue. Il ne reste plus aujourd'hui que 44 Boeing 747 en activité en configuration passagers. Les autres servent désormais à l'export de marchandises dans le monde entier, et constituent la colonne vertébrale des flottes long-courriers de multinationales telles que DHL, UPS, Amazon, Kuehne + Nagel, l'opérateur suisse qui louera les services du dernier Jumbo à Atlas Air.

A Paine Field, les portes gigantesques du hangar, hautes de 30 mètres et longues de 100, s'entrouvrent pour laisser place au majestueux quadri-réacteur. Sa parure vert métallisé originale a cédé la place à une robe immaculée, agrémentée du logo jaune et bleu d'Atlas Air.

Près de soixante ans en arrière, l'aventure du 747 a commencé en 1964, entre le



patron de Boeing, Bill Allen, et celui de la compagnie aérienne Pan Am, Juan Trippe. Il est question des nouvelles ambitions du transport aérien. Quid d'un quadri-réacteur qui doublerait les capacités du Boeing 707 ? « Si tu lances un tel avion, je l'achèterai. » Bill Allen prend au mot son interlocuteur. « Si tu les achètes, je les construirai ! » Affaire conclue. Le design initial, un double pont, est abandonné au profit d'un fuselage plus large, offrant un espace appréciable aux passagers. Inspiration géniale : le cockpit est surélevé afin de pouvoir ouvrir le nez et métamorphoser l'avion en cargo, avec sa bosse dorsale emblématique. Tout le reste est à inventer.

Le premier de son espèce

50.000 employés, ouvriers et ingénieurs sont mobilisés. Le hangar sort de terre en 1967 et s'impose comme le plus vaste bâtiment au monde, avec une superficie de 400.000 m² – record à battre. L'effort herculéen accouche du premier prototype en seize petits mois. « Nous y avons mis notre cœur et notre âme », souffle Thomas Gray, un ingénieur aux tempes argentées, qui se rappelle la boue, les casques de chantier et les bottes en caoutchouc. « Nous ne comptons pas nos heures et il fallait nous mettre dehors le soir. Certains dormaient sur place. »

Le premier 747 sort de la chaîne de montage, le 30 septembre 1968. Il affiche une envergure de 68,5 m, sa dérive s'élève à six étages de hauteur. Son cockpit est si haut que le pilote d'essai, Jack Waddell, fait aménager une réplique du cockpit juchée au-dessus d'un camion pour s'habituer à une hauteur aussi inhabituelle. L'appareil RA-001, baptisé

« City of Everett », s'élance de Paine Field, le 9 février 1969. « Personne ne croyait qu'il allait réussir à s'arracher du sol », sourit Mike Lombardi. Mais le vol est une formalité tant la poussée des quatre réacteurs Pratt & Whitney offre une puissance suffisante.

« C'est en le voyant passer en rase-mottes sur Paine Field que j'ai réalisé à quel point nous avions conçu un avion magnifique », se remémore Scott Tomkins. En juin suivant, le dernier-né de Boeing franchit l'Atlantique pour rallier le salon du Bourget. « Le vol n'était pas sans risque car la certification des moteurs n'était pas achevée, mais la direction ne pouvait se permettre de rater l'événement », précise l'historien maison Mike Lombardi. Il s'agissait aussi de voler la vedette à un autre nouveau venu : le Concorde franco-britannique. C'est un succès populaire immédiat.

Une véritable révolution

Les commandes affluent. Pan Am inaugure la première liaison commerciale sur la ligne New York-Londres le 21 janvier 1970. L'engouement populaire est immense. Avec une capacité de 374 passagers et une autonomie de 9.500 km, le Boeing 747-100 révolutionne le transport aérien. Et « démocratise » les voyages au long cours, avec un confort et un luxe de place tels qu'il donne l'impression d'être « comme chez soi » assure la réclame présentant un cowboy avec ses bottes négligemment posées sur une table. « Il a rétréci le monde », renchérit le directeur commercial de Boeing, Stan Deal, en proposant des liaisons directes, inédites, entre les capitales d'Asie-Océanie et d'Occident, et en obligeant maints aéroports à élargir leurs pistes. Le 747, pourtant, ne devait servir que d'appareil intermédiaire : l'époque était aux engins supersoniques, Boeing suivant le sillage du Concorde avec son projet SST (Supersonic Transport), qui aurait dû s'appeler « le Boeing 2707 ». L'annulation de celui-ci, avant même le choc pétrolier de 1973, assure sa pérennité. Le fleuron réhabilité de Boeing prouve sa versatilité : la Nasa l'adoptera pour emporter ses navettes spatiales. En 1990, le président George Herbert Bush le choisit comme nouvel Air Force One.

En 2005, la troisième génération survient avec le 747-8, mais celle-ci ne connaîtra jamais le succès de ses aînées, avec 48 exemplaires en version passager et 107 exemplaires en version cargo. De nouveaux types d'appareil, plus innovants, plus silencieux, moins gourmands et donc moins coûteux à l'usage incarnent l'avenir : les Boeing 787 Dream-

liner et 777, qui côtoient le Jumbo sous la voûte immense d'Everett, ainsi que l'A 350 chez Airbus.

Une nouvelle vedette

British Airways, Qantas, Lufthansa, Korean Air et Air China maintiennent leurs derniers exemplaires en activité mais, outre-Atlantique, Delta Airlines a retiré les siens en 2017. En 2020, Boeing annonce que la production cessera officiellement en 2022. « Plus personne ne veut d'avion de ligne quadri-réacteur », souligne l'expert aéronautique Richard Aboulafia, « mais cela n'enlève rien à la contribution extraordinaire de cet appareil ni à son héritage remarquable. » A commencer par la mentalité *can-do* (volontariste) des *Incredibles* aux origines de l'aventure. « Il faudra poursuivre cette culture de l'innovation », conclut Dave Calhoun, optimiste. « Avec le 777, nous avons un avion qui va bientôt dominer le ciel. » Nouvel occupant privilégié du hangar d'Everett, le 777 F (cargo) constitue désormais le meilleur atout de Boeing : bien qu'il offre 10 % de capacité en moins (112 tonnes contre 132 pour son glorieux aîné), l'appareil est plus économique et plus silencieux. Les chiffres, pourtant, révèlent la fébrilité de l'avionneur : une quatrième année de résultats négatifs, des problèmes aigus de *supply chain* et de recrutement, un Boeing 787 Dreamliner miné par des défaillances et un Boeing 737 Max péniblement affranchi des siennes. Certes, son recours en format passagers va continuer de diminuer. Désormais, Airbus domine largement le marché, avec 661 avions livrés en 2022 contre 480 pour Boeing.

Avec son ouverture frontale si commode, le « roi des cieux » n'est cependant pas près d'être détrôné : certes, son recours en format passagers va continuer de diminuer, mais les 56 avions-cargos d'Atlas Air et leurs pairs continueront d'écumer la planète « pendant plusieurs décennies », irremplaçables, notamment pour les machines-outil volumineuses, les automobiles, les rotations de l'armée américaine en hommes et en matériel, naguère en Irak ou en Afghanistan, voire aujourd'hui pour les livraisons d'armements à l'Ukraine. Air Force One, en outre, restera au format 747 : les deux modèles existants sont en cours de modernisation et devraient servir les successeurs de Joe Biden. Vénérable, mais inoxydable Jumbo ? « Le DC-3 vole encore », rappelle Mike Lombardi, évoquant le bimoteur Douglas conçu en 1934. « Je peux me tromper, mais le Boeing 747 sera toujours là pour son centenaire, en 2069. »

Le 1.574^e Boeing 747, surnommé « le roi des cieux » (« Queen of the Skies » en version originale, les avions étant désignés au féminin en anglais), a été livré à l'opérateur new-yorkais Atlas Air. © AFP.

C'est, en 1969, en le voyant passer en rase-mottes sur Paine Field que j'ai réalisé à quel point nous avions conçu un avion magnifique

Scott Tomkins

Ingénieur

”



Le premier Boeing 747, en septembre 1968. Il a révolutionné et démocratisé les voyages au long cours. © AFP.