

Continua la storia del 747, decolla il primo velivolo della serie 8

09.02.2010

Il colosso della Boeing, erede di 40 anni di storia del volo, è pronto a sfidare l'Airbus 380

Il Boeing 747 serie 8, l'erede della famiglia Jumbo Jet, il cui primo esemplare risale ormai a 40 anni fa, ha compiuto ieri il suo primo volo. Il primo 747-8 Freighter (RC501) è decollato dall'aeroporto Paine Field, a Everett, nei dintorni di Seattle.



Ai comandi il capitano Mark Feuerstein, il quale ha poi dichiarato: "E' stato un privilegio essere ai comandi per il primo volo di questo grande aereo, in rappresentanza delle migliaia di persone che l'hanno reso possibile. L'aereo – ha proseguito Feuerstein - si è comportato esattamente come era previsto, in modo simile al 747-400". Come pilota di test di ingegneria era a bordo anche il capitano Tom Imrich.

Il volo di prova ha seguito una rotta verso l'est dello stato di Washington, dove ha effettuato le prove delle caratteristiche di manovrabilità e delle performance dei motori. L'aereo ha raggiunto un'altitudine di crociera di

5.181 metri e una velocità di 426 km orari.

"E' veramente una grande giornata per Boeing e per il programma 747" ha detto Mo Yahyavi, general manager del programma 747 e vice president di Boeing Commercial Airplanes. "E' il culmine del lavoro sodo e della determinazione dei nostri dipendenti, dei fornitori e dei clienti. C'è ancora molto da fare ma è molto stimolante entrare nel programma di collaudo, che dimostrerà quanto quest'aereo potrà fare.

"Con il 747-8 Freighter – ha continuato Yahyav – proseguirà nel futuro la leadership della famiglia 747 nel trasporto merci. Aerei 747 Freighter trasportano più della metà del cargo aereo mondiale, per cui è lo standard di riferimento per l'industria di trasporto aereo cargo".

L'aereo è il successore diretto del 747-400, ma presenta numerose novità per essere competitivo nel difficilissimo mercato dei "colossi" del cielo nel quale dovrà vedersela con l'Airbus 380. Oggi, infatti, le compagnie aeree sono più interessate a velivoli di medie dimensioni, soprattutto a causa della difficoltà di riempire tutti i voli.

La prima novità è rappresentata dal profilo delle ali, completamente ridisegnate per aumentare la portanza. Diversa anche la propulsione, con il GENx-2B67 di General Electric, motore di nuova generazione che produce ad una spinta ancora più potente rispetto al passato, garantendo consumi di gran lunga migliori ed un'autonomia fino a 14.815 km, un terzo in più rispetto ai 10mila chilometri della prima versione.

Il nuovo Jumbo avrà anche molto spazio all'interno ed ospiterà 51 passeggeri in più rispetto alla vecchia versione. In totale sono previsti posti 467 divisi in tre classi. Il 747-8 ha un'apertura alare di circa 69 metri e un peso di 200 tonnellate a vuoto. La velocità massima è di 988 chilometri l'ora con

velocità di crociera di 908.

Questa nuova versione si guadagna in pieno l'appellativo di "gigante": ha una lunghezza, infatti, di 76,3 metri, ben 5,6 in più rispetto al 747-400 Freighter. L'allungamento aumenta il volume di carico utile del 16% in confronto al suo predecessore. Ciò si traduce in quattro pallet in più sul ponte principale e tre pallet in più nella stiva inferiore.

I test sul 747-8 Freighter sono condotti su tre aerei di prova. Il secondo test sarà dedicato principalmente alle prove del motore. Il decollo è previsto dopo la verifica del velivolo con configurazione a bassa velocità. Il terzo test (RC522) si concentrerà sulla movimentazione delle merci e dei sistemi di controllo ambientale. Il cliente di lancio del 747-8F è Cargolux con una consegna prevista per il quarto trimestre del 2010.

La versione da 467 posti, invece, non sarà completata fino alla fine di quest'anno. E il programma di prove in volo è previsto fino alla metà del 2011. La consegna Lufthansa, cliente di lancio, è fissata per la fine del prossimo anno.

Boeing ha lanciato il programma 747-8 nel 2005, con ordini fermi per 18 esemplari, 10 da Cargolux e 8 da Nippon Cargo Airlines. Il costruttore di Seattle ha già ricevuto 108 ordini per il 747-8, di cui 76 nella versione cargo. I clienti per questa versione sono Cargolux, Nippon Cargo Airlines, AirBridgeCargo Airlines, Atlas Air, Cathay Pacific, Dubai Aerospace Enterprise, Emirates SkyCargo, Guggenheim e Korean Air.

Nella sua lunga storia il 747 vanta anche l'onore di essere l'aereo presidenziale degli Stati Uniti. La flotta dell'Air Force One, infatti, è composto da due 747-200. Proprio il 747-8 sarebbe in predicato di prenderne il posto.