

# پروازی حقیرانه، فرودی غرور آفرین؛ بوئینگ ۷۴۷ به روزهای پایانی عمرش نزدیک می شود - دیجیاتو

مریم موسوی | دوشنبه، ۰۷ دی ۱۳۹۴

اگر تابحال سوار هواپیمای بوئینگ 747 نشده اید، باید به اطلاع تان برسائیم که شانس شما برای سفر با این پرنده آهنی در آینده، بسیار کم شده است.

این روزها، بوئینگ به سختی می تواند نسخه باربری از این هواپیمای بدون پنجره را بفروشد و امسال نیز مانند سال قبل تنها دو سفارش برای خرید آن را دریافت کرد. جالب است بدانید همین دو سفارش هم که در لحظه آخر و به صورت غیرمنتظره دریافت شدند، اصلا فروش به حساب نمی آیند.

در ماه نوامبر، واحد تامین بودجه این شرکت دو فروند هواپیمای اصطلاحاً دم سفید خریداری کرد (هواپیماهایی که مشتری خاصی ندارند و هنوز آرم هیچکدام از خطوط هوایی هم روی بدنه آن حک نشده).

این هواپیماها در ادامه به شرکت باربری هوایی روسی به نام AirBridge Cargo اجاره داده شدند [البته در جریان قراردادهایی با نرخ پایین] که ظاهراً اوضاع مالی نامساعدی دارد و برای باقی ماندن در بازار شدیداً تقلا می کند. طبق آمارهای اعلام شده، بوئینگ حالا شش الی 8 فروند هواپیمای دم سفید 8F-747 دارد که در آشیانه آن خاک می خورند.

در ادامه این مطلب با [دیجیاتو](#) همراه باشید تا با هم نگاهی داشته باشیم بر تاریخچه تولید و روند صعود و سقوط بوئینگ 747.

قیمت تعیین شده برای هرکدام از این هواپیماها برابر با 350 میلیون دلار اعلام گردیده که این رقم برای شرکتی مانند بوئینگ که برای تولید مدل های محبوب هواپیماهای خود نظیر 737، 777 و 787 تا پنج سال آینده سفارش تولید گرفته بسیار بالاست و به نظر نمی آید که بتواند نظر خریداران احتمالی اش را جلب نماید.

در ماه مارس امسال حجم تولید این هواپیما از 16 فروند به 12 فروند در سال کاهش یافت، با این همه، باز هم سفارشات دریافتی برای این پرنده آنقدری نیست که بتواند سازنده اش راضی کند.

در حال حاضر واحد تولید این مدل، حدود 22 سفارش خرید دریافت کرده که بیش از نیمی از آنها، از سوی شرکت‌هایی ارائه گردیده اند که اوضاع مالی نامساعدی دارند و توانایی پرداخت بهای تعیین شده برای حتی یک فروند از هواپیمای 747 را ندارند چه برسد به تعداد سفارش گذاری شده شان (قیمت مدل 747 برابر با 357 میلیون دلار بدون احتساب 4 موتور مورد نیاز آن تعیین شده).



گفتنی است که این شرکت از سال 1970 میلادی تا کنون بیش از 1500 فروند هواپیمای 747 تولید کرده که در حال حاضر بیش از 500 فروند آنها همچنان در اقصی نقاط دنیا مورد استفاده قرار دارند.

اما در خطوط مسافربری هوایی ایالات متحده آمریکا تنها 30 فروند از این هواپیماها همچنان پرواز می کنند و خطوط هوایی دلتا و یونایتد، به تدریج در حال خارج کردن همان تعداد باقی مانده از این هواپیماها از ناوگان خود هستند.

با این همه، احتمال می رود که این هواپیماها به خاطر کاهش شدید قیمت نفت، برای مدتی اندک طولانی تری از زمان برنامه ریزی شده در ناوگان هوایی این دو شرکت باقی بمانند.

در هر حال، حتی با وجود انکار مقامات رسمی بوئینگ، پایان 747 نزدیک است. وقتی تولید این محصول متوقف گردد (احتمالا زمانی در سال 2017)، قطعا مهر پایانی خواهد بود بر هواپیمایی که عصری طلایی را در صنعت هوایی رقم زد.

سازنده این هواپیما قطعا نقشی اثرگذار بر توسعه اقتصاد ایالات متحده آمریکا داشته که نمی توان

به سادگی از آن گذر کرد. این هواپیما البته برای جابجا کردن آنها که دائماً در سفر هستند طراحی نشده و نمی تواند نیازهای تاجران و اشخاص سرشناس را برآورده کند، با این همه ظرف مدت 45 سال از زمان تولیدش تا به امروز، میلیون ها نفر را به اقصی نقاط دنیا انتقال داده.

این هواپیما با سرعتی باور نکردنی و در بازه زمانی تنها 16 ماه در اواسط دهه 1960 میلادی توسط تیم ب بوئینگ طراحی شد تا مسافران کم درآمد و اقشار متوسط جامعه را جابجا کند. کارکنان بوئینگ و برخی از بهترین خطوط هوایی که مشتریانش بودند (نظیر پن امریکن، لوفتانزا و خطوط هوایی بریتانیا) بر این باور بودند که مردم ثروتمند و متمول بیشتر ترجیح می دهند سفرهای هوایی شان را از طریق هواپیمای ماخ 3 با سرعت فراتر از صوتش انجام دهند که کار توسعه و طراحی آن توسط تیم الف طراحان بوئینگ انجام گرفته بود یا اینکه از مدل ماخ 2 کنکورد استفاده کنند که در اروپا طراحی شد.

در آغاز دهه 60 میلادی، تنها آدم های سرشناس حاضر می شدند پول بیشتری را پرداخت کرده و با هواپیماهای لوکس مسافرت کنند در حالی که بقیه مردم، صرفاً توانایی پرداخت هزینه بلیط همان هواپیماهای تپل و کندرو را داشتند.

اما در سال 1971، یعنی کمتر از یک سال بعد از ورود هواپیمای 747 به سرویس تجاری، بوئینگ به خاطر مخفی کردن مشکلات فنی و هزینه های سرسام آور پروژه توسعه هواپیمای فراصوتی خود یکی از منابع اصلی سرمایه گذارش را از دست داد.

ریچارد نیکسون رئیس جمهور وقت آمریکا بودجه دولتی این برنامه را قطع کرد و اعلام داشت که تولید و استفاده از این هواپیماها به خاطر افزایش قابل ملاحظه قیمت نفت توجیه اقتصادی ندارد.

بوئینگ هم که پیشتر تشخیص داده بود تقاضا برای سفر با پروازهای گران قیمت از طریق هواپیماهای فراصوتش آنقدر پایین خواهد بود که صرفه اقتصادی برای خطوط هوایی نخواهد داشت، به دنبال اعلام خبر قطع کمک های دولتی، برنامه توسعه این هواپیماها را متوقف کرد و کلیه بخش های مربوط به هواپیماهای دوربرد خود را به مدل 747 انتقال داد که فروش آرامی را تجربه می کرد.

دهه هفتاد میلادی که مصادف است با شدت گرفتن اوضاع نابسمان اقتصادی در آمریکا و تحریم دو کشور عرب صادر کننده نفت به آن، زمان خوبی برای معرفی یک هواپیمای مسافربری با ظرفیت 400 نفر نبود چراکه در آن دوران، عده کمی از مردم توانایی پرداخت هزینه سنگین بلیط هواپیما را داشتند.



برآمدگی یا همان قوز موجود در بدنه مدل های 747 (این بخش در ابتدا طوری طراحی شده بود که کابین خلبان بالاتر از سطح کابین مسافران قرار بگیرد و به این ترتیب محموله هایی که بیش از اندازه حجیم بودند راحت تر در قسمت دماغه نسخه باربری این هواپیما بارگذاری شوند) در ابتدا به عنوان سالن پرواز مورد استفاده قرار گرفت.

برخی از خطوط هوایی، حتی اقدام به نصب پیانوهای الکتریکی در این سالن ها کردند و به هنرمندان پول می دادند تا برای مسافران پروازهای درجه یک آواز بخوانند و موسیقی بنوازند و دسترسی به این بخش نیز از طریق راه پله های مارپیچ محقق می شد.

اما طولی نکشید که هزینه های سنگین تعمیر و نگهداری مدل 747 خطوط هوایی را وادار کرد که بخش سالن پرواز را از طراحی داخلی هواپیما حذف کرده و صندلی های بیشتری را از گروه بیزنس کلاس یا فرست کلاس به داخل کابین اضافه نمایند.

مدل 747 هیچگاه سود خوبی را نصیب خطوط هوایی نکرد و به همین خاطر، این شرکت ها سال ها بوئینگ و ایرباس را تحت فشار قرار دادند که هواپیماهایی اندک کوچکتر و از نوع دو موتوره تولید کنند که قادر باشند همان مسیر قابل پیمانش توسط مدل های پرمصرف و چهار موتوره 747

را با صرفه اقتصادی بهتر طی کنند.

بوئینگ 767 و مدل A300 نخستین مدل جت های دو موتوره کوچک بودند که بنا بود از آنها در سرتاسر خاک آمریکا و همچنین برخی مسیرهای بین المللی که ظاهرا مدل 747 برای استفاده در آنها بیش از اندازه بزرگ بود، به کار گرفته شوند.

برای مسیرهای بین المللی طولانی تر نیز هواپیمای چهار موتوره A340 و مدل دو موتوره A330 ارائه شدند که موفقیت شان به مراتب کمتر از بوئینگ 777 بود که حدودا 20 سال پیش معرفی گردید.

اما در هر صورت هر سه این مدل ها مقرون به صرفه تر از هواپیمای 747 بودند که در دهه 1980 میلادی فروشش به شدت دچار مشکل شد.

اخیرا هم بوئینگ 787 و ایرباس A350 آنقدر از سهم بوئینگ 747 کاسته اند که دیگر جایی برای عرض اندام آن باقی نگذاشته اند. جالب است بدانید حتی در مسیرهایی که پرواز این هواپیمای غول پیکر 400 نفره می تواند مقرون به صرفه باشد، از مدل A380 با ظرفیت 550 نفر استفاده می گردد.

البته این مدل نیز «با در نظر داشتن میزان تقاضا، بیش از اندازه بزرگ است» و از همان مشکلی رنج می برد که در ابتدای امر گریبان گیر مدل 747 شد و این مساله فروش اندک A380 را هم توجیه می کند البته باز هم باید بگوییم که فروش این مدل در سال های اخیر به مراتب بیشتر از نوع 747 بوده است.

در حال حاضر مقامات این شرکت امید دارند خط تولید مدل مذکور آنقدر دوام بیاورد تا بتوانند قراردادی را برای ساخت دو نمونه بهینه سازی شده از هواپیمای 747-8 با دولت آمریکا به امضا برسانند و در نهایت آنها را جایگزین دو هواپیمایی کنند که رئیس جمهور این کشور برای سفرهای هوایی خود مورد استفاده قرار می دهد و تحت عنوان ایر فورس وان از آنها یاد می گردد. علت هم روشن است؛ هیچ تبلیغی برای بوئینگ بهتر از آن نیست که بگوید، رئیس جمهور آمریکا با دو فروند از هواپیماهای تولیدی آن سفر می کند.



تا زمانی که دو مدل جدید یاد شده آماده پرواز گردند، سی سال از زمان طراحی هواپیماهایی که هم اکنون کار انتقال رئیس جمهور این کشور و تیم همراهش را بر عهده دارند، گذشته است.

اما هزینه بالایی که ساخت دو مدل بسیار خاص از این دو هواپیما و تجهیز آنها به ده ها تکنولوژی فوق محرمانه و پوشش مقابله ای با جنگ الکترونیک در بر خواهد داشت باعث شده که بسیاری در کنگره این کشور به مخالفت با طرح ساخت آنها بپردازند.

شدت گرفتن مناقشات بر سر تامین بودجه مورد نیاز برای ساخت دو هواپیمای ایر فورس وان نیز احتمال بوئینگ را مجاب خواهد کرد که پیش از اتخاذ هر تصمیمی از سوی کنگره، واحد تولید 747 را تعطیل کند.

بنابراین به احتمال بسیار زیاد، روسای جمهور آتی آمریکا یا مجبور خواهند شد که برای انجام سفرهای هوایی شان از همان مدل های قدیمی 747 استفاده نمایند یا اینکه به مدل های کوچکتر 777 یا 787 قانع باشند.

در هر حال روشن است که بوئینگ 747 به آخرین روزها عمر خود نزدیک شده و به زودی به خاطرات می پیوندد.

[دیجیاتو](#)