

BOEING E A SEQUÊNCIA 7-7 PARA OS AVIÕES COMERCIAIS

Uma das perguntas mais frequentes para os historiadores da Boeing é de onde saiu a sequência 7-7 para os aviões comerciais.

Há muitos mitos, sendo que o mais famoso é que 707 (o primeiro da série) foi escolhido por ser o seno do ângulo da asa enflechada (asas inclinadas para trás) do modelo.

Na verdade não poderia ser isso, porque o ângulo de enflechamento do 707 era de 35 graus e não 45. Também já ouvi falar sobre o seno (ou coseno) do ângulo do nariz do modelo, também não é verdadeiro. Outras pessoas acham que escolheram o 7 por causa da mística do número.

A Boeing colocou números sequenciais nos seus modelos, assim como os outros fabricantes, e o número do modelo transformava-se num nome popular: Model 40, Modelo 80, Modelo 247, Modelo 307 Stratoliner e Model 377 Stratocruiser por exemplo.

As versões militares dos Boeings são mais lembrados pelas suas designações militares, como o B-17 Flying Fortress ou o B-52 Stratofortress. Estes modelos também tiveram números de modelo no baptismo, o B-17 era o Boeing Model 299 e o B-52 era o Boeing Model 454.

Depois da segunda guerra, **A Boeing era uma companhia militar**. William Allen, o presidente da Boeing na época, decidiu que a companhia precisava de se expandir também para o mercado da aviação comercial dominado pela Douglas e ao mesmo tempo iniciar o desenvolvimento de mísseis e naves espaciais.

Para suportar essa diversificação estratégica, o departamento de engenharia dividiu os números dos modelos em blocos de 100 para cada novo produto. 300 e 400 continuariam a representar aeronaves militares, 500 seria para motores, 600 para foguetes e mísseis e **700 seriam usados para aeronaves de uso comercial ou de transporte**.

A Boeing desenvolveu então primeiro jacto grande de asa enflechada: o B-47. Aquela aeronave despertou o interesse em algumas empresas aéreas, em particular a Pan Am, que perguntou à Boeing qual a possibilidade de transformar o bombardeiro em avião de passageiros.

A Boeing desenvolveu várias versões do modelo 367 e finalmente a versão 367-80 foi seleccionada para produção, e foi baptizada de "Dash 80."

Boeing calculou os riscos de financiar, desenvolver e construir o protótipo do Dash 80 com dinheiros próprios. A meta era colocar a aeronave em produção como um tanker da Força Aérea e ao mesmo tempo um avião comercial.

Uma vez que o Dash 80 seria um avião de transporte, o número de modelo a ser usado seria na casa dos 700. O departamento de marketing decidiu que "Model 700? não tinha um grande apelo para ser o primeiro avião comercial da companhia.

Então decidiram ir directo ao 707 porque a repetição dos números causava mais impacto. A versão do tanker foi baptizada como 717 e como era um modelo militar, teve a designação de KC-135.

Depois que o 717 foi designado para o KC-135, o departamento de marketing decidiu que todos os outros números que comesçassem ou terminassem com 7 seriam exclusivos para aviões comerciais (depois que a McDonnell Douglas foi adquirida no final dos anos 90, o número 717 foi reusado para identificar os MD-95 como parte da família Boeing de aeronaves a jacto.

Desde o primeiro 7, todos os aviões comerciais da Boeing foram nomeados em sucessão baseado na fórmula 7-7: 727, 737, 747 até o actual 787.