

Koniec produkcji pasażerskich 737NG

#Lotnictwo cywilne #Lotnictwo wojskowe #Pożegnania 15 kwietnia 2020

Tygodnik *Flight* poinformował, że Boeing 5 stycznia br. dostarczył ostatnie samoloty pasażerskie rodziny 737 Next Generation. Para 737-800 trafiła do China Eastern Airlines. Natomiast ostatnim wyprodukowanym 737NG był 737-800, przekazany KLM w grudniu 2019.



Koncern z Seattle wyprodukował 6767 pasażerskich 737NG i 149 BBJ. Na zdjęciu widoczne są trzy 737-900ER w barwach linii Lion Air / Zdjęcie: Boeing

Rodzina 737NG obejmuje 4 modele, opracowane jako wersje rozwojowe 737-300/-400/-500, z rozwiązaniami zapożyczonymi z Boeinga 777. W ich konstrukcji w większym stopniu zastosowano materiały kompozytowe i zabudowano najnowocześniejszą awionikę.

Na zamówienie linii Southwest, w 1993 Boeing opracował samolot oznaczony wstępnie B737-300X, który ostatecznie nazwano 737-700. Prototyp 737-700 wzbił się w powietrze 9 lutego 1997. Samolot miał nowe skrzydło, o powierzchni nośnej zwiększonej do 125 m², co wraz z zastosowaniem silników CFM56-7 (rozwijających ciąg o 10% większy od CFM56-3C stosowanych w B 737-300) zaowocowało polepszeniem osiągnięć. Najlepszym na to dowodem było osiągnięcie podczas prób w locie drugiego prototypu wysokości 12 500 m. Pierwsze seryjne egzemplarze 737-700 otrzymały, w grudniu 1997, linie Southwest.

Drugi z Next Generation – model 737-400X – przekształcił się w 737-800, którego prototyp oblatano 31 lipca 1997. W odróżnieniu od protoplasty może on pomieścić maksymalnie 189 pasażerów.

W oparciu o nowe skrzydło skonstruowano również model 737-600 (oznaczony pierwotnie jako B 737-500X). Jego prototyp wzbił się w powietrze 22 stycznia 1998.

Pierwszym odbiorcą 737-600 były linie SAS.

4 września 1998 oblatano samolot Boeing Business Jet, którego konstrukcja jest połączeniem kadłuba 737-700 ze skrzydłami i podwoziem modelu 737-800. Następnie opracowano 737-900, którego prototyp oblatano 3 sierpnia 2000. Na jego bazie powstał 737-900ER (wstępnie nazwany 737-900X), wprowadzony na rynek jako następca 757-200 i bezpośredni konkurent Airbusa A321. Pierwszy 737-900ER został zaprezentowany 8 sierpnia 2006. Pierwszym odbiorcą tego modelu były linie Lion Air.

Ogółem koncern z Seattle wyprodukował 6767 pasażerskich 737NG (69 737-600, 1128 737-700, 22 737-700C, 4991 737-800, 52 737-900 i 505 737-900ER, [Enter Air powiększają flotę](#) , 2020-03-30). Nadal produkowane są BBJ, których zmontowano 149. Oprócz tego wytworzono też 14 737-700W (AEW&C, [Seul chce kolejne 737 AEW&C](#), 2016-10-10) i 129 737-800A (P-8 Poseidon, [Uzbrojenie dla P-8I](#), 2020-04-14) – ich produkcja wciąż trwa.

Powiązane wiadomości

[Koniec produkcji pasażerskich 737NG \(2020-04-15\)](#)

[Seul chce kolejne 737 AEW&C \(2016-10-10\)](#)

[Ostatni 737 AEW&C dla Korei Południowej \(2012-11-01\)](#)

[Prawie australijskie Wedgetaile \(2009-11-26\)](#)

[Ambitne plany Seulu \(2010-10-22\)](#)

[Koreańskie B737 wczesnego ostrzegania \(2011-03-02\)](#)

[Kolejny Boeing 737 AEW&C \(2012-05-23\)](#)

[AH-1 dla Korei Południowej \(2012-09-26\)](#)

[Pierwsza misja bojowa RAAF nad Syrią \(2015-09-14\)](#)

[Pierwsze francuskie loty rozpoznawcze nad Syrią \(2015-09-09\)](#)

[RAAF uderzą na islamistów w Syrii \(2015-09-11\)](#)

[Ostatni turecki Peace Eagle \(2015-12-10\)](#)

[Ostatni 737 AEW&C dla Korei Południowej \(2012-11-01\)](#)

[BDA i E-7A Wedgetail \(2013-07-31\)](#)

[Turecka kara dla Boeinga \(2014-02-21\)](#)

[Pierwsza misja bojowa RAAF nad Syrią \(2015-09-14\)](#)

[Enter Air powiększają flotę \(2020-03-30\)](#)

[Enter Air obejmie akcje Germania Flug \(2019-05-07\)](#)

[Germania wybiera A320neo \(2018-05-25\)](#)

[Pierwszy MAX 8 we flocie Enter Air \(2018-12-06\)](#)

[Uzbrojenie dla P-8I \(2020-04-14\)](#)

[10 tys. h nalotu P-8I \(2017-06-07\)](#)

[Pierwsza eskadra P-8I \(2015-11-18\)](#)

[Kontrakt na dodatkowe P-8I \(2016-07-28\)](#)

[Kolejne Indyjskie P-8I w 2020 \(2016-11-16\)](#)