

# BOEING 737-800 NG



## Informazioni Generali

La famiglia dei 737 NG è costituita da aeromobili di quattro diverse dimensioni, con una capienza che va da 132 a 215 posti (configurazione classe unica).

Il 737-600 è il più piccolo della famiglia ed è in grado di trasportare da 110 (configurazione a due classi di servizio) a 132 passeggeri (classe unica). Il 737-700 può ospitare da 126 a 149 posti, mentre il 737-800 ha una capienza che va da 162 a 189 passeggeri. Il 737-900 è il più lungo tra i 737 NG: ha una capienza di 177 passeggeri nella configurazione a due classi e di oltre 189 passeggeri in classe unica. L'ultima versione lanciata, il 737-900ER, ha le stesse dimensioni del 737-900, ma potrà trasportare 26 passeggeri in più, grazie all'aggiunta di un paio di uscite e alla nuova paratia posteriore di pressurizzazione piatta, in sostituzione di quella "a cupola" tradizionale.

L'ultima versione lanciata, il 737-700ER, è il modello a più lungo raggio dell'intera famiglia 737 Next Generation (NG). Può volare a una distanza massima di 10.200 chilometri (quasi 4.000 chilometri più dell'attuale 737-700) e ha la stessa fusoliera del -700, ma ali e carrelli del più grande 737-800.

## Ali più grandi, maggiore autonomia e velocità

I modelli 737-600, -700/700ER, -800 e -900/900ER hanno una nuova ala che incrementa l'efficienza e consente l'installazione di serbatoi più capienti, con conseguente aumento dell'autonomia di volo.

L'autonomia dei 737 NG è di circa 6.000 km, che rappresenta fino al 38% in più rispetto alle versioni precedenti e che permette di volare senza scalo da una costa all'altra degli Stati Uniti.

L'avanzato profilo aerodinamico dell'ala consente di mantenere economicamente una velocità di crociera di 0,785 Mach (oltre 850 km orari), rispetto ai 0,745 Mach dei precedenti modelli di 737. La velocità massima consentita è di 0,82 Mach.

## Tecnologia

Boeing ha coinvolto le compagnie aeree nello sviluppo del 737 NG. Il loro messaggio è stato molto chiaro: tecnologie avanzate che sposino semplicità, affidabilità e bassi costi, non tecnologie solo per il gusto delle novità. Le compagnie espressero anche il desiderio che la cabina di pilotaggio del nuovo aereo fosse compatibile con quella della generazione precedente.

## Motori più silenziosi, efficienti e potenti

I 737-600, -700/700ER, -800 e -900/900ER sono propulsi dai motori CFM56-7 prodotti dalla CFMI, una joint venture fra la

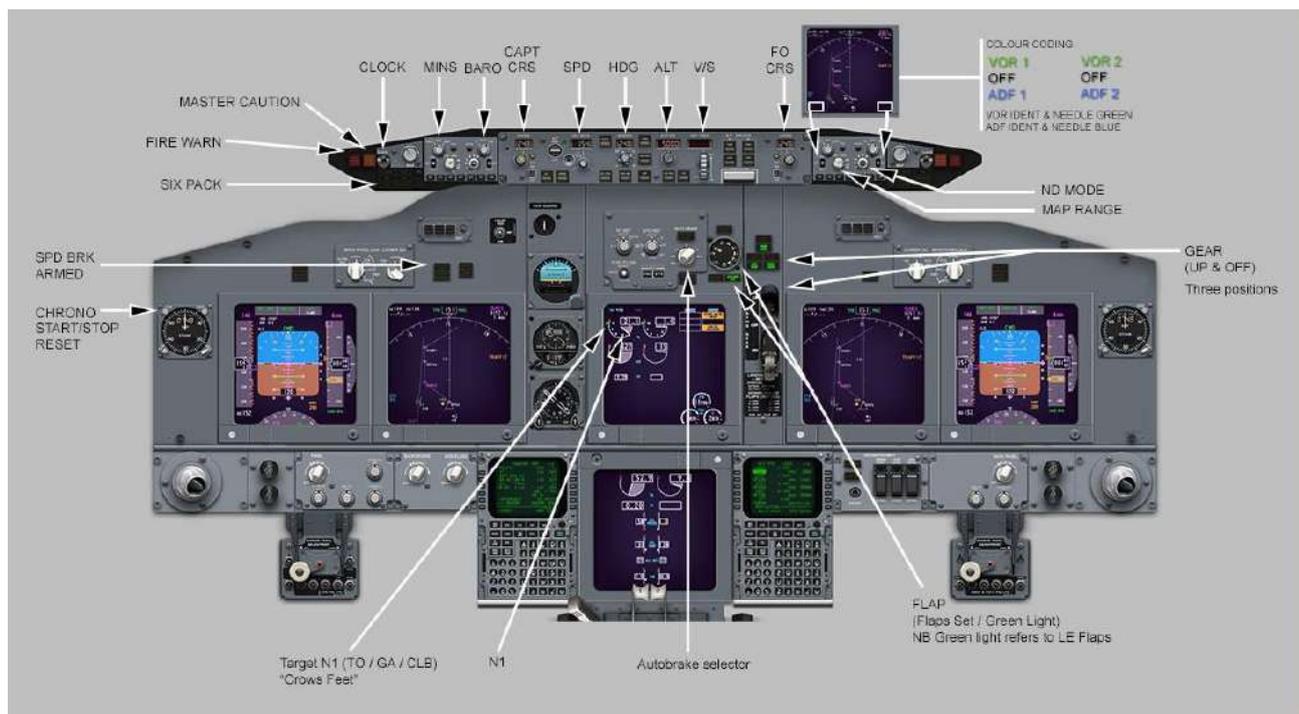
statunitense General Electric e la francese Snecma. Le emissioni acustiche dei motori sono ben al di sotto non solo degli attuali limiti "Stage 3" ma anche di quelli prevedibili per il futuro regolamento "Stage 4".

Questi nuovi motori, certificati dalla FAA nel 1996 per una spinta di circa 12 mila chili (26.400 libbre), sono caratterizzati dal basso consumo di carburante e dai ridotti costi di manutenzione. Rispetto al CFM56-3C montato sui 737-300, -400 e -500, il CFM56-7 offre una spinta maggiore del 10%. Per meglio sfruttare l'incremento di potenza, i nuovi 737 hanno la deriva verticale e gli stabilizzatori orizzontali ingranditi.

I 737 NG hanno una quota massima di crociera di 12.500 metri (41.000 piedi), contro gli 11.280 dei modelli 737-300, -400 e -500 ed gli 11.900 dell'Airbus A320.

## STRUMENTAZIONE DI BORDO

### MAIN PANEL:



### OVERHEAD:



Photo Copyright Werner Horwath

AIRIMAGE.NET

PEDESTAL:



FMC:



ZIBO 737 TAB:

