

O revolucionário jato Boeing 707 estreou há 65 anos



O protótipo do avião 707 da Boeing e do KC-135, conhecido como "Dash 80", foi lançado na Renton em 14 de maio de 1954. (MOHAI)

Como a Boeing trabalha para consertar o 737 MAX aterrado após dois acidentes fatais, o fabricante do jato marcou silenciosamente um importante marco de seu papel como fabricante de aeronaves civis e militares.

Isso ocorreu há 65 anos, quando a empresa promoveu o lançamento de seu jatinho original que mudou o jogo e consolidou seu papel de décadas como força econômica e até mesmo cultural dominante em Seattle e no noroeste do Pacífico.

Na sexta-feira, 14 de maio de 1954, pouco depois das 16h, o protótipo "Modelo 707" - também conhecido como "Dash 80" - estreou na fábrica da Boeing em Renton, às margens do Lago Washington. O design do 707, com asas de varredura e quatro motores a jato, foi revolucionário.

O autor e ex-jornalista do New York Times Sam Howe Verhovek escreveu um livro há uma década sobre o desenvolvimento e o sucesso final do Boeing 707 chamado "Jet Age".

"O significado do Dash 80 foi que a Boeing saltou para o futuro e realmente à frente de qualquer outro grande fabricante de aviões, a Douglas ou a Lockheed", disse

Verhovek. "A Boeing decidiu apostar a empresa na construção de um avião a jato antes que qualquer outra pessoa o fizesse."

O Boeing 707

A coisa legal sobre o "Modelo 707" foi que era um protótipo destinado a atender dois mercados muito diferentes.

Um deles era como um jato civil à venda para as companhias aéreas, que foi revolucionário naqueles anos de trens e aviões de propulsão, e que fez os US\$ 15 milhões (ou cerca de US\$ 143 milhões em 2019) que a Boeing investiu em seu desenvolvimento uma aposta arriscada. O outro mercado era para uso militar, como um petroleiro de reabastecimento no ar para abastecer os bombardeiros Boeing B-52, movidos a jato e que voavam desde 1952. Esse mercado potencial fez a aposta do Boeing 707 não parecer tão louca, afinal de contas. .

O CEO da Boeing, William M. "Bill" Allen, falou no lançamento em Renton. Ele apontou exatamente como há 10 anos para o dia anterior, o 5000º icônico bombardeiro B-17 tinha saído de uma linha de montagem da Boeing em tempo de guerra. Allen também explicou os potenciais benefícios do pensamento de duplo mercado da empresa nos primeiros anos da Guerra Fria e no início da Era do Jato.

"Se estivermos certos em nossa análise, este avião significará muito para nós como funcionários da Boeing", disse Allen. "Isso também dará à nossa comunidade no Pacífico Noroeste o prestígio de liderança em um novo campo e o potencial de novos negócios. O mais significativo é que isso pode aumentar a segurança de nossa nação e os laços de comunicação, que fazem parte de seu crescimento. "

Incrivelmente, parece que a Boeing estava simultaneamente construindo uma espada voadora e um arado voador

O lançamento em Renton

O lançamento foi um breve evento. Organizadores cronometraram para as 4 da tarde, em uma sexta-feira, para que o turno do dia e os trabalhadores do turno da turnê pudessem estar todos lá. A banda da Renton High School se apresentou, e cerca de 8.000 pessoas estavam assistindo e ouvindo.

Essas 8.000 pessoas testemunharam o momento mais comovente do programa, quando William Allen descreveu a visão e a coragem necessárias para iniciar uma empresa de aviação nos anos escuros da aviação de 1916. Depois, Allen apresentou o homem responsável por tudo: o fundador da empresa.

"Há trinta e oito anos, o Sr. W.E. Boeing tinha essa visão e essa coragem, e com isso cresceu a Boeing Airplane Company de hoje", disse Allen. "É com o maior prazer que apresento a você o fundador da nossa empresa, W.E. Boeing."

Os aplausos surgiram para Bill Boeing e, em seguida, diminuíram rapidamente. A Boeing reconheceu a introdução, mas ele nunca falou no lançamento do 707.

Ele deixou a empresa na década de 1930 com amargura, dizem alguns, depois que o governo separou a Boeing de fábricas de aviões, construtores de motores e companhias aéreas separadas e independentes. Ele também estava doente; ele acabaria falecendo um pouco mais de dois anos depois, pouco antes do seu 75º aniversário.

Mas a esposa de Boeing, Bertha, também estava em Renton há 65 anos e, assim como fizera em um dos primeiros aviões da empresa nos anos 1920, fez as honras do modelo 707 com uma garrafa de champanhe.

"Sra. Boeing", William Allen perguntou a ela, "você vai, por favor, batizar o avião?"

"Hoje, estou realmente batizando gêmeos", disse Bertha Boeing. "Este avião tem vários usos possíveis, seja esse uso militar para nossa segurança ou comercial para o nosso bem-estar, eu sei que todos vocês se juntarão a mim desejando a ele um futuro glorioso".

E então, pouco antes de o microfone captar o som inconfundível de uma garrafa de espumante quebrando em um Boeing 707, Bertha entoou: "Eu te batizo do Avião de Amanhã, o Boeing Jet Stratotanker, Stratoliner".

Com isso, o novo jato foi rebocado de dentro de um hangar e para o asfalto, não muito longe das águas do lago Washington.

O protótipo do modelo 707 deveria voar pela primeira vez naquele mesmo mês, mas o trem de pouso esquerdo desabou durante um teste de taxiamento em Renton em 21 de maio, e o voo inaugural foi adiado até 15 de julho de 1954. Esse voo e dezenas mais seguidos foram, felizmente, mais bem sucedidos do que o teste de taxiamento. O famoso piloto barril de testes do avião, Tex Johnston, chegou um ano depois, durante as festividades da Seafair em 1955.

A era do jato

O programa da aeronave foi um grande sucesso para a Boeing no final dos anos 1960, tanto como o jato 707 civil quanto o tanque militar KC-135. E, pode-se argumentar, todos os jatos de hoje ainda parecem, e na verdade são essencialmente variações do Boeing 707, agora com mais de 65 anos.

A Boeing lançou vários jatos de sucesso na década de 1960, incluindo o 727, 737 e 747; bem como tropeçou com o cancelamento pelo governo federal do programa para desenvolver um "Transporte Supersônico" ou SST. Quando os astronautas da Apollo cobriram milhas importantes na superfície da lua, eles o fizeram em robôs lunares construídos pela Boeing.

Em 2001, depois de absorver a antiga concorrente chefe McDonnell Douglas, a Boeing transferiu sua sede para Chicago. Então, quase uma década depois e após longos atrasos, o 787 Dreamliner estreou, e a Boeing abriu uma segunda linha de produção para aquele modelo - o primeiro fora de Washington para jatos - na Carolina do Sul. A Boeing também está pronta para ser uma grande parte da próxima fase de exploração espacial da NASA.

Sam Howe Verhovek diz que estes são tempos muito diferentes de 65 anos atrás.

"[O CEO da Boeing] Bill Allen estava totalmente comprometido com a Northwest e ... a Boeing certamente se considerava uma empresa sediada em Seattle e no Noroeste nos anos 50", disse Verhovek. "No mundo de hoje, acho que as lealdades corporativas a serem colocadas tendem a ser mais inconstantes."

E o que as mudanças para a Boeing - e para as lealdades corporativas inconstantes - significam para Seattle e o Noroeste?

"Eu pensei muito sobre essa questão", disse Verhovek. "E eu não quero pintar a Boeing dos anos 1950 de uma forma excessivamente cor-de-rosa, porque certamente houve disputas trabalhistas e greves ameaçadas de vez em quando. Mas, basicamente, quando você olha para aquela época, havia um sentimento de orgulho." no que as pessoas estavam fazendo, e todos estavam realmente focados em produzir este grande avião e estavam muito orgulhosos disso. "

E como Seattle e as pessoas que trabalham para a Boeing resistiram aos tempos difíceis?

"Tem sido difícil para Seattle como a casa desta grande empresa, tem sido difícil ver a empresa se dividir dessa maneira", disse Verhovek. "Eles ainda são grandes aviões e eu acho que esse problema com o 737 MAX será superado, será consertado, mas nada que alguém faça trará de volta as 500 pessoas que morreram nesses acidentes."

Até que esse problema seja superado, os jatos 737 MAX ainda estão sendo montados na fábrica da Boeing em Renton. E muitos desses jatos aterrados estão estacionados sobre o que esta antiga empresa de jato de terra de "cidade natal" - e a economia do noroeste que ajudou a construir junto com todos esses jatos - ainda pode ser capaz de pensar em solo sagrado.

É o mesmo local onde Bill Boeing e 8.000 trabalhadores da Boeing viram Bertha Boeing batizar o Modelo 707 exatamente há 65 anos.

