

CAPÍTULO 1

La Historia de BOEING





La Historia de Boeing

Boeing Company es una de las mas grandes compañías aéreas del mundo junto a su principal competidor Airbus. Dos imperios de la aviación mundial. Conozcamos el inicio del imperio Boeing.

Todo comienza con el Sr. William Boeing, un hombre dedicado a los negocios familiares de explotaciones forestales y mineras. La familia se había instalado en Minnesota al llegar de Alemania en busca del sueño americano. Wilhelm Böing (**Boeing viene de “americanizar” el apellido**) había conseguido establecer una pequeña fortuna gracias a la madera y a las minas de hierro. Lamentablemente el padre de William murió de gripe cuando este tenía solo 8 años. Para ese entonces, la empresa familiar estaba en constante crecimiento. El pequeño William pudo irse a estudiar a Suiza y matricularse en la universidad de Yale a la vuelta (a pesar de que no llegó a graduarse, abandonó la carrera en el último año).

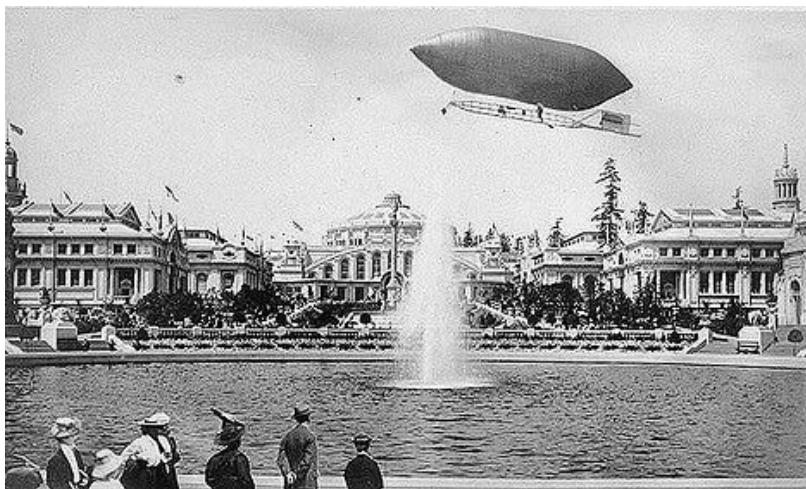


Tras abandonar la universidad William Boeing se embarcó en crear su propia empresa maderera en el estado de Washington. El buen olfato de William para los negocios unido a la experiencia familiar en el sector hizo que Boeing consiga amasar grandes cantidades de dinero en pocos años. Movido por el crecimiento de la empresa, William decide mudar la sede de su empresa a Seattle.

Sin saberlo, esa decisión convertiría a Seattle en una de las capitales mundiales de la aviación años mas tarde.

Había llegado el año 1909 y el joven Boeing se acercó a una nueva feria de muestras que llevaba tiempo preparándose en la capital del estado, la **“Alaska Yukon Pacific Expo”**. Tres millones de personas pasarían por

las instalaciones de una feria que promocionaba un vuelo en dirigible por un pionero llamado James Mars. Esa exposición junto con la demostración de ese vuelo, marcarían para siempre a William Boeing.



Fascinado por su primer encuentro con esas maravillas voladoras de la época, William continuó asistiendo a todas las exposiciones temáticas del país y fue así que llegó a la renombrada Expo de la época conocida como **“Los Ángeles Air Meet”**, donde se exponían los más asombrosos vuelos y récords del mundo.

Esta exposición se trataba de un gran evento internacional donde expositores de todo el mundo presentaban sus modelos de máquinas voladoras, realizando vuelos de demostración con el fin de ganar prestigio sobre las pocas creaciones que existían en el mercado. El evento se llevaba a cabo en campo abierto con tribunas desde donde las personas podían disfrutar del novedoso espectáculo de ver volar a una máquina construida por el hombre.

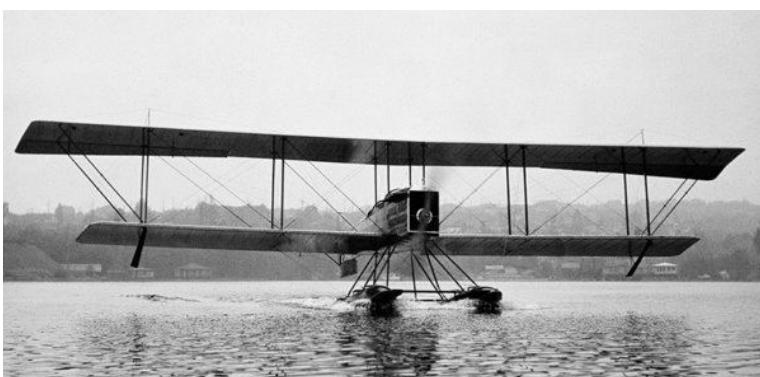


En algunas biografías se dice qué Boeing fue buscando entre los pilotos a alguien que le diese un vuelo en esas novedosas máquinas, pero que solo recibió negativas por parte de aquellos pioneros de la aviación. De hecho, William se pasaría los cinco años siguientes de su vida buscando a alguien que le ayudase a experimentar la sensación de volar, pero una y otra vez recibía negativas por parte de los escasos pilotos de la época, y casi siempre con la misma respuesta: subir a esos modelos de máquinas voladoras experimentales era muy peligroso y en muchas ocasiones terminaban accidentados.

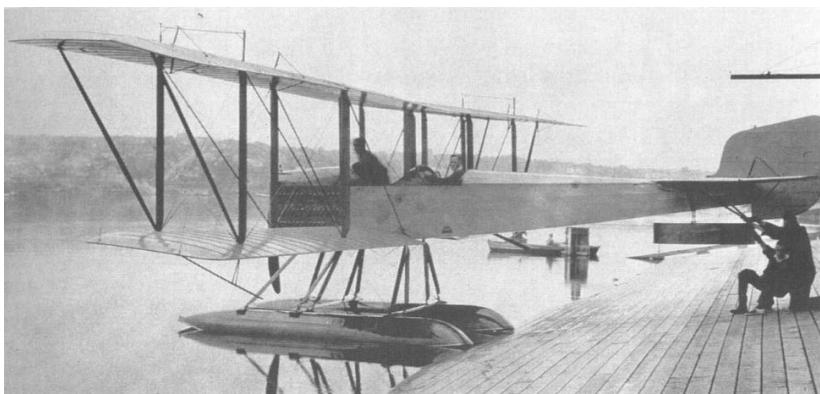
En una de sus tantas travesías a exposiciones y festivales aéreos conoce a George Westervelt, un ingeniero naval que trabajaba para la US Navy. Rápidamente forjaron una amistad que compartía un tema en común: la aviación. Westervelt trabajaba como ingeniero en diseños y mantenimiento de los hidroaviones de la US Navy. Su amistad continuó creciendo constantemente gracias a la pasión de William por la aviación y a la dedicación de George por su trabajo en los hidroaviones de la marina. Años mas tarde llegarían mas lejos haciendo negocios aeronáuticos juntos.

Llegando al año 1914, William Boeing consigue su objetivo, un pionero de la aviación basado en Los Ángeles llamado Terah Maroney vuela hasta Seattle con el objetivo de darle la oportunidad a Boeing de conocer el vuelo. William, sin dudarlo, planificó su viaje hacia Los Ángeles a fin de cumplir su objetivo e intentar ir mas allá y obtener las lecciones de vuelo necesarias para convertirse en piloto. Afortunadamente poseía el respaldo económico suficiente para tal aventura.

Al llegar a Los Angeles, acude directamente a una de las pocas academias que existían en esa época, lugar dirigido por Glenn L. Martin (Fundador de la actual compañía Lockheed Martin). Martin era uno de los mas prestigiosos pioneros de la aviación de esa época. Famoso por diseñar y construir sus propios aviones hechos con cañas de bambú, madera y tela. Considerando sus posibilidades económicas, William decide comprarle un modelo de sus aviones a Glenn Martin con la condición de que él mismo le enseñara a volar en la maquina que había comprado. Ya consagrado como piloto entusiasta, William continuó volando su propio hidroavión conocido como “Flying Birdcare” hasta que en un desafortunado accidente su maquina voladora se averió a causa del golpe. Glenn Martin le informó a William que no habrían repuestos disponibles para cambiar las piezas rotas en su avión por un par de meses. Fue en ese entonces que William consideró que en ese tiempo podría construir su propio avión y emprender su negocio aeronáutico.



Ya de regreso en Seattle, William vuelve a conversar con su viejo amigo George Westeverlt y poniéndolo al día de la situación por la que estaba pasando, ambos deciden que podrían comenzar la fabricación de un modelo propio. Convencidos por la idea de que la unión de un piloto y experto en madera (Boeing) con un ingeniero experto en hidroaviones (Westervelt) daría como resultado una aeronave superior a las de Martin, en enero de 1916 ambos se lanzan al diseño de un nuevo hidroavión que pocos meses más tarde sería bautizado con el nombre de “*Bluebill*”: el primer “**B&W Seaplane**”, que posteriormente pasaría a la historia como el Boeing Model 1, modelo que nacería a las orillas del Lago Unión, lugar donde estaba establecida la empresa maderera de Boeing.



Justo antes de que el *Model 1* realice su primer vuelo el 15 de junio de 1916 con Boeing en su interior, la compañía sufre su primer imprevisto: su socio George Westervelt es trasladado a Washington por la US Navy. Ya con el *Model 1* probado en vuelo y con vistas de vender varias unidades a la marina americana gracias a los contactos de Westervelt, un mes luego del primer vuelo, el 15 de Julio de 1916 nace oficialmente la “*Pacific Aero Products*”, lo que hoy en día conocemos como “*The Boeing Company*”.

Lamentablemente, a pesar de las influencias de Westervelt en la marina Boeing no consigue venderles ni una sola unidad del **Model 1** a la marina. Este sería el primer fracaso comercial de la empresa. Del **Model 1** solo se construyeron dos ejemplares y fueron vendidos posteriormente al servicio postal neozelandés.

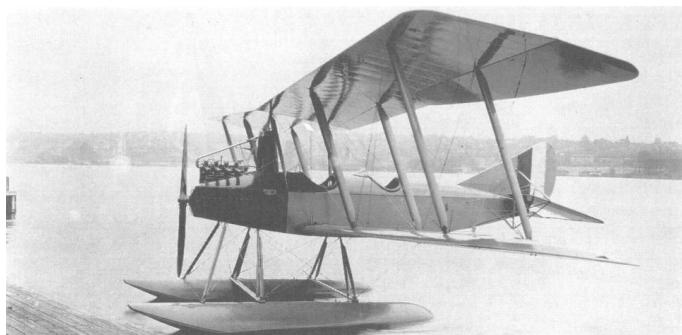
Como todo pionero, William Boeing nunca se rendía ante el fracaso. Con su enorme respaldo financiero y a pesar del reciente fracaso comercial y la partida de su amigo George Westeverlt, decide expandirse. El antiguo astillero que había comprado Boeing 6 años antes pasaría a dedicarse al diseño y ensamblado de aeronaves de la compañía, ya rebautizada en 1917 oficialmente como “**Boeing Airplane Company**”.



La ambición de Boeing no tenía límites. Había financiado el proyecto de un túnel de viento en la universidad de Washington a fin de obtener los análisis de cada estudio y con el plan de reclutar a los mejores ingenieros de la promoción. Fue así como contrató a un ingeniero aeronáutico llamado James Foley y a un ingeniero aeronáutico chino llamado Wong Tsu. La suerte parecía cambiarle a William cuando a finales de 1917 Estados Unidos entra en la Primera Guerra Mundial y ve una buena oportunidad de vender (ahora sí) sus hidroaviones a la US Navy.

Para lograr una buena impresión, Boeing planifica su nuevo modelo parido con el apoyo de sus nuevos ingenieros con profundos conocimientos de aeronáutica y crean el ***Model C***.

Ya confiado con las mejoras de su maquina, lo lleva en contenedores a Pensacola donde sería testeado por la US Navy. La nueva maquina voladora de Boeing demostró cualidades muy superiores a sus rivales comerciales. A causa de la gran impresión que dejó la demostración, personal de la US Navy le consulto a William cuánto tardaría en entregarles 20 unidades idénticas a la de la demostración. Era el primer gran éxito comercial de la compañía. Efectivamente a los pocos días Boeing firmaba un contrato de 50 hidroaviones a entregar en 1918.



Cuando terminó la Primera Guerra Mundial, en 1918, hubo un gran excedente de aviones militares usados, que se vendieron baratos, inundando el mercado de los aviones comerciales. Esto impidió que las compañías de aviones, como Boeing, vendieran aviones nuevos. A causa de esto, muchas empresas del sector de la aviación abandonaron el negocio, pero otras compañías, entre las que estaba Boeing, empezaron a vender otros productos. Boeing empezó a construir aparadores, mostradores y muebles, junto con barcos de fondo plano.

El respaldo financiero que William Boeing había generado en sus años como empresario maderero, le había dado la oportunidad de pasar la crisis sin sobresaltos económicos, e incluso, probando suerte con nuevos proyectos. Lejos de abandonar su visión aeronáutica, tan solo un año después, en 1919, la empresa construiría su nuevo avión con fines comerciales, el modelo B-1 destinado a llevar correspondencia desde Seattle a Canadá, trabajo que la aeronave realizó con éxito durante ocho años.



Una vez mas, las genialidades de William Boeing habían puesto en marcha a su compañía luego de la crisis comercial por la que estaba pasando. Luego de su nuevo éxito comercial, William decide insistir con las fuerzas armadas y fue de nuevo el ejército el que salvó la compañía. En 1921 Boeing gana el contrato para construir 200 aeronaves con el modelo MB-3, un biplano utilizado como caza por la US Army de la época.



Tras varios modelos a sus espaldas (los más exitosos en el apartado militar), en 1927 se produciría otro momento importante para la historia de Boeing: la privatización del servicio postal de Estados Unidos le daría la