**Силовая установка**

Первоначально, для семейства *Original* был выбран турбовентиляторный двигатель Pratt & Whitney JT8D-1 тягой 63 кН, но затем он был заменен на двигатель JT8D-7, имевший такую же, как у двигателя JT8D-1, тягу при более высоких температурах окружающей среды. Двигатель JT8D-7 стал стандартной силовой установкой для самолета 737-100, на котором также могли устанавливаться двигатели JT8D- 9 тягой 65 кН.

В качестве силовой установки семейства *Classic* был выбраны двухконтурные турбовентиляторные двигатели серии CFM56-3 производства CFM International. Управление двигателем осуществляется традиционными тросовыми тягами, воздействующими на основной управляющий агрегат Main Engine Controller (MEC) и корректируется электронным блоком Power Management Controller (PMC).

Тяга двигателей этой серии составляет 82 – 105 кН, диаметр вентилятора – 1524 мм. Проблему вызвал малый зазор двигателя с землей. Для решения этой задачи оснастка в нижней части двигателя сделана плоской (это – отличительная черта самолётов Боинг-737 с двигателями серии 3). Двигатели были выдвинуты вперёд и подняты, а также повёрнуты на 5°. Эти изменения также улучшили отвод газа. Двигатели этой серии являются наиболее распространёнными в истории авиации (было изготовлено 3975 двигателей). Они  очень надёжные, тем не менее, в 1989 г. были остановлены все полёты самолётов Боинг 737-400 из-за обнаруженного усталостного разрушения в детали компрессора. Степень повышения давления в компрессоре двигателей серии составляет 27,5, расход воздуха – 297 кг/сек.

В *Next Generation* применяются силовые установки серии CFM56-7B производства CFM International. Этот двигатель обладает большей мощностью, чем CFM56-3. Одним из принципиальных отличий самолетов NG от Classic является применение электродистанционного управления двигателями (fly-by-wire). Все управление осуществляет компьютер Engine Control Computer (ECC), воздействуя на гидромеханический блок Hydromechanical Unit (HMU).

Тяга двигателя составляет от 82 кН до 121 кН. Были улучшены тяга и эффективность, уменьшена стоимость техобслуживания. Были использованы достижения предыдущих вариантов, такие как система FADEC, двойная кольцевая камера сгорания и улучшенный внутренний дизайн. Механическая компоновка похожа на двигатели третьей серии, но диаметр вентилятора увеличен до 1550 мм. Этот двигатель также устанавливается на военных модификациях Боинга 737.

Характеристики двигателя CFM56-7:

* степень двухконтурности — 5,5
* степень повышения давления в компрессоре — 32,7
* расход воздуха — 307 кг/сек
* статическая тяга — 86,5 кН