

**美 P&W,
아시아나의 대형 계약 수주**

아시아나항공은 동 항공사가 앞으로 보유하게 될 48대의 보잉 777기와 에어버스 A330기에 탑재할 엔진으로 미국 플랫애헤트니사의 PW4000 엔진 시리즈를 선정하였다.

아시아나는 가격과 보잉 777-300기에 436kN의 더 높은 추력을 내는 엔진을 제공하려는 경쟁 엔진 제조업체와 비교를 하던 끝에 PW4000을 선정하였다. 동 항공사는 이미 제너럴일렉트릭사를 경쟁에서 제외시키 바 있는데 그것은 GE사가 GE90-100B 엔진의 개발을 거부하였기 때문이다.

이번 거래에는 주문 혹은 옵션 중 10대의 777-300기에 PW4098, 비슷한 수의 -200IGW기에는 이보다 추력이 작은 PW4090, 그리고 15대의 A330-300기와 13대의 -200기에는 PW4164/PW4168 엔진이 탑재될 것이다.

또한 플랫애헤트니사는 18개월 전 대한항공으로부터 보잉 777-200/300과 A330-300기의 엔진 공급과 같은 큰 주문을 따낸 바 있다.

이번 거래는 최근 싱가포르항공 및 말레이시아항공과의 성공적인 거래를 더욱 공고히하기 위해 Trent 700/800 엔진으로 주

문을 열어내려던 영국의 엔진 제조업체를 주춤하게 하는 결과를 낳았다.

**에어버스, 伊 Alenia사와
합작 사업에 동의**

에어버스 인더스트리와 이탈리아의 Alenia/Finmeccanica사는 중국 싱가포르와 합작사업으로 제작될 중형항공기 AirExpress AE-100기 사업에서 단일 회사를 구성하여 참여하는데 동의했다. 이탈리아의 동 그룹은 이 외에도 에어버스의 다른 항공기 프로젝트에도 참여하기를 요청받고 있다.

계약에 따르면 Alenia사는 AE-100 사업에서 유럽 지분의 약36%를 얻게될 것이며 나머지는 에어버스사 4개국에 차지하게 된다.

Alenia사와 에어버스 4개국의 고위급 회의를 결과에서 이탈리아의 Alenia사가 앞으로 에어버스의 모든 사업에 참여할 것으로 의견이 모아졌다. 에어버스는 A3XX와 미래의 대형 군용 수송기개발에 참여 가능성을 언급하며, Alenia사는 '예를 들면 A340-600과 같은 새로운 개량형 사업에 참여를 요구받게 될 것이다' 라고 말했다. 이러한 움직임은 Alenia사가 에어버스 컨소시엄에 포함되어 하나의 회사로 재

구성될 수 있음을 강하게 시사하고 있다.

에어버스사는 '97년 초에 계약이 이루어 지기를 희망하며 이미 AE-100의 설계와 개발에 대한 계획에 착수한 것으로 보인다.

한동안 중국과의 공조를 강화하기 위한 유럽의 노력은 감화성, 인증, 법규조정, 제품 공급, 정비, 항공 교통 관리와 같은 분야에서 상호 관계를 개선하는데 우선을 두어왔다.

**美 JSF계획에 덴마크,
캐나다등 추가로 참여**

캐나다, 덴마크, 네덜란드, 노르웨이가 JSF(Joint Strike Fighter) 사업에서 제한된 역할을 곧 얻게될 것이라고 JSF 사업의 책임자인 미 해군 소장 크레그 스테이들은 말했다.

스테이들 소장은 미-영 합작사업인 JSF사업이 더 광범위한 국제적 관심을 얻게 되기를 희망하며 외국의 4단계 참여방식을 설정한 바 있다.

그는 위의 4개국은 가까운 미래에 그들이 동 사업에 참여한다는 동의 각서에 서명하게될 것이라고 말했다.

그러나 이들 국가들은 미국, 영국과 같은 위치를 차지하지는 않게될 것이며, 'informed

customers'로서 JSF의 데이터를 입수하여 그들의 요구 사항을 만족시킬 수 있는가를 결정하는데 활용할 수 있다. 그들은 JSF 사업에 비용 없이 참여할 것이나 JSF의 요구사항에는 영향력을 행사할 수 없다. 스테이들은 그들이 참여하는 부분에는 '고객에 대한 연구, 분석, 요구사항의 검증'이 포함될 것이라고 말했다.

맥도넬더클라스사와 입찰에 참여했다 실패한 바 있는 브리티시 에어로스페이스(BAe)는 앞으로 JSF 경쟁에 다시 뛰어들 것으로 예상되고 있는데 록히드마틴과 보잉사는 모두 BAe사와 한 팀이 되기를 희망하고 있다. 미국의 두 회사는 짧은 이륙거리와 수직 착륙에 대한 BAe사의 기술을 도입하는 데 관심이 있는 것으로 알려졌다.

美 아메리칸 항공, 보잉사와 항공기 교체 계약에 서명

아메리칸 항공은 향후 20년간 총 630대를 구매하는 계약의 일부로써 103대의 보잉기를 주문했다.

이번 주문은 보잉사 고시가격을 기준으로 한다면 66억달러에 달한다. 그러나, 아메리칸 항공사의 회장인 로버트 크렌달은 '당신들은 내가 그 가격보다는



아메리칸 항공사는 20년간 총630대에 달할 수 있는 계약을 맺었다

몇 달러 적게 지불하고 그것을 구매했다는 것을 예상할 수 있을 것이다'라고 말했다.

보잉사는 차세대 보잉737기에서 777기에 걸치는 장거리 여객기를 아메리칸항공에 독점적으로 공급하게 될 것이다.

이번 장기간의 항공기 계약에는 지금까지와는 달리 527대 이상의 보잉기에 대한 '구매 권리'가 포함되어 있다. 현행의 관행으로는 인도 24-36개월전에 통상적인 인도 옵션을 행사해야만 한다. 그렇지 않으면 기한이 끝나게 된다.

그러나, 이번의 계약에서는 선택적 계획에 따라, 아메리칸 항공

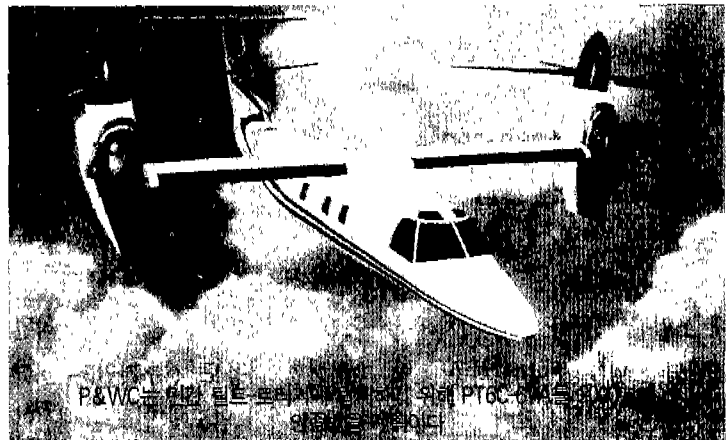
은 명시된 가격으로 새로운 증형항공기는 15개월, 대형항공기는 18개월 전에 공급함으로써

입수할 수 있는 권리를 갖게될 것이다. 부분적으로 이러한 유동적 계획은 보잉사의 지속적인 생산 기간 단축의 결과이다.

美 P&WC사, 틸트-로터 엔진 세부사항 공개

플랫엔히트니 캐나다(P&WC)은 2001년 인도 예정인 벨 보잉(Bell Boeing)의 609 민간용 틸트-로터기를 위한 PT6C-67A 터보샤프트 엔진의 인증을 2000년 중간에 받을 계획이다.

P&WC의 전무인 데이빗 캐플란은 '이 엔진과 다른 PT6 시리즈



P&WC는 민간 틸트-로터기인 벨 보잉의 PT6C-67A 엔진을 인증할 예정이다

즈와의 가장 큰 차이점은 오일 시스템과 버티컬 모드(vertical mode)에서의 정지와 시동에 있다'고 말하며 '우리는 이미 수직 시동/정지를 실시해 보았고 다양한 고도에서 작동시켜 보았기 때문에 자신이 있다'고 덧붙였다.

P&WC는 동사가 70년대에 NASA/벨 XV-15 틸트-로터 시제기에 엔진을 공급하기 위해 입찰했을 때 사용하였던 몇가지 초기 시험 데이터와 장비를 이용하여 1,380kW의 터보샤프트 엔진을 개발할 계획이다.

동 엔진이 터보프롭 PT6A나 기존의 터보샤프트 PT6B과는 달리 'C'로 구분되는 것은 30,000RPM의 매우 높은 출력 속도를 내면서 파워 터빈으로부터 직접 구동됨을 나타내는 것이다. '우리는 유성연동기어에서 단지 몇 개의 단(stage)을 빼냈을 뿐이다'라고 마케팅 부사장인 라이트는 말했다.

한편, 동력을 전달할 기어박스 는 벨 보잉사가 개발중이다.

**에어버스 A330-200
최초 생산 돌입**

최초의 에어버스 A330-200기에 쓰일 부품들이 유럽 각지에서 조립되고 있는 중이며 최종 조립은 '97년 3월 폴루즈에서 시작될

예정이다.

256인승, 운항거리 11,800km의 이번 파생형은 '95년부터 현재까지 31대의 주문을 받았다.

최초의 날개부분은 브리티시 에어로스페이스의 체스터 공장에서 완성되어 항공기와의 합체를 위해 올 1월에 다임러-벤츠 에어로스페이스(DASA) 에어버스사로 운반될 것이다. 전면 중앙의 동체부분은 아에로스파시알사의 프랑스 St. Nazaire 작업장에서 제작되고 있다.

DASA는 또한 A330-200의 새로운 수직 안정판 제작을 담당하고 있다. 이 수직 안정판은 짧은 동체를 가지고 있는 동 항공기의 균형을 유지하기 위해서 A330/A340기보다 17%가 더 크다. 제너럴일렉트릭의 CF-80E1 엔진을 탑재한 최초의 A330-200 시제기는 '97년 8월에 처녀비행을 가질 것이다. '98년 3월 인증을 받게 되면 Canada 3000사는 한달 후 최초의 항공기를 인도받게 될 것이다.

**印, 트러스트-벡터
Su-30기 계약**

트러스트-벡터 제어와 카나드 그리고 서방의 전자장비가 장착될 최신형 다용도 전투기인 수호이 Su-30기가 인도에 인도될 예정이

다. 이것은 러시아와 체결한 18억 달러 상당의 계약의 일부이다.

동 계약에 포함된 40기의 전투기는 모두 IAPO(Irkutsk Industrial Aviation Association)에 의해 제작될 것이라고 동 계약의 책임자 알렉세이 피오도르바는 말했다.

IAPO가 동 전투기 생산에 사용할 다수의 항공기 구조물에 대한 Hindustan Aeronautics (HAL)과의 협상이 진행중에 있으며, '98년부터 Irkutsk에 공급될 것이다. HAL의 샬마(R N Sharma) 회장은 이 이외의 항공기는 '반드시 인도에서 조립될 것이다'라고 말했다. 이밖에 추가로 최소한 20대의 옵션이 있을 것으로 예상되고 있다.

수호이기의 인도형인 Su-30MKI는 99년부터 인도될 예정이며 이것으로써 인도 공군은 세계 최초로 운용가능한 트러스트-벡터 기능을 보유한 전투기를 보유하게 될 것이다.

러시아측은 인도가 동 계약의 사전 계약조건으로 중국에 대한 Su-20의 라이센스 생산을 중단할 것을 요구하였다는 인도 신문의 보고를 부정했다. 러시아 관리는 중국이 36대의 1인승 Su-27K기와 12대의 Su-27UBK 훈련기를 도입했으며 추가로 Su-27K기 200대에 대한 라이센스 생산 계약

을 이미 체결한 바 있다고 밝혔다.

佛 Sextant Avionique, ATM 사업에 총력

프랑스의 Sextant Avionique 사는 급성장중인 동사의 항공 교통 관리(ATM) 시스템 사업이 이 시장의 3분의 1 이상을 차지하며 금세기 말까지 5억 프랑(1억 달러)의 매출액을 추가할 것으로 예상하고 있다.

Sextant사와 모회사인 톰슨 CSF사는 지난 6월 파리 에어쇼에서 통신, 항공, 감시/ATM(CNS/ATM) 사업을 개시하였다. Sextant사는 동사가 현재 이 부문에서 '완전하게 자리를 잡았다'고 말했다.

유나이티드항공의 에어버스 A319에 탑재될 멀티모드 수신기의 공급자로 선정된 것과 같은 최근 몇가지의 성공 사례는 CNS/AMT 사업이 동사의 핵심 사업중 하나가 되리라는 낙관론을 강화시켜주었다.

3분의 2은 Thomson-CSF사가, 나머지 3분의 1은 아에로스 빠시알사가 소유하고 있는 Sextant사는 톰슨 그룹의 일원임을 강조하고 있다. 이러한 구도아래서, 톰슨 CSF과 톰슨 Airsys사는 주로 지상의 CNS/AMT 장비를 공급하며

Sextant사는 항공 운송 시스템에 주력하고 있다.

Jean-Paul Lepeytre 수석 부사장은 'Sextant사가 민간 항공 전자장비 사업에서 매출을 '95년의 19억프랑에서 최소한 25% 증가시키며 몇 년내에 CNS/ATM 시장의 약35% 점유를 목표로 하고 있다'고 말했다.

그러나 Marta사를 소유하고 있는 Lagardere그룹이 Thomson사의 구매를 희망함에 따라 프랑스 최대의 항공전자장비 공급업체의 운명은 아직 분명치 않다. 영국의 GEC-마르코니와 스미스 인더스트리사는 이번 민영화에 관심을 보이고 있는 기업중의 하나이다. Sextant사가 영국의 동 회사들과 제휴하게 된다면 미국의 거대 기업과 경쟁할 수 있는 세계를 선도하는 항공전자장비 업체를 구성하게 될 것이다.

中 Xinjiang항공, 정부의 에어버스 거부로 보잉기 고려

중국의 Xinjiang항공은 에어버스 A320/A321기의 구매 허가가 거부된 후, 중앙정부가 15대의 보잉 737/757기에 대한 주문을 허가하기를 기다리고 있다.

Urumqi에 근거를 두고 있는 동 항공사는 항공기들을 수리하고 낡은 러시아제의 항공기들을 단계

적으로 정리해야 하기 때문에 새로운 항공기를 긴급히 요구하고 있다. Xinjiang은 개발이 되지않은 중국 서부지역을 운항하고 있으며 '90년대 초 China Aviation Supplies(CASC)가 주문했던 737/757기를 얻지 못했다.

동 항공사는 처음 6대의 A320기와 비슷한 수의 A321기를 주문하여 4대의 투폴레프 Tu-154M기와 3대의 일류신 Il-86기를 교체할 계획이었다. 이미 이 해각서에 서명했음에도 불구하고 Xinjiang은 모기관격인 중국민간항공국(CAAC)의 강요로 결정을 번복하였다.

올해 초 CASC가 주문한 30대의 A320기는 모두 CAAC 아래에 있는 중국남방항공, 중국북서항공, Zhejiang항공에 배정되었다. 이러한 동향은 CAAC가 한동안 독립적으로 성장한 쑤소유의 항공사에 대한 중앙의 제어력을 행사하려 한다는 증거와 함께 많은 참관인에 의해 관찰되었다.

대신에 Xinjiang은 CAAC로부터 보잉의 항공기를 도입해도 좋다는 신호를 받게 되었다. 동 항공사는 현재 10대가량의 737-200기와 5대의 757-200기를 향후 4-5년간 인도받으려는 주문을 계획하고 있다. 동사는 이미 '93년 말에 인도받은 737-300기 2대를 운용하고 있다.