

보잉 차세대 737기종의 비행시험 개시

보잉사의 차세대 737기종에 대한 비행시험이 지난 2월 9일에 워싱턴의 렌턴에서 있었던 737-700기의 처녀비행이 무사히 이루어짐에 따라 순조로운 출발을 했다.

이번 비행은 1,200 비행 시간을 포함하는 8개월에 걸친 시험작업의 시작을 의미한다. 사우스웨스트 항공에 10월부터 항공기를 인도하기 위해 인증은 9월경에 마칠 계획이다.

가장 중요한 초기 시험중 하나로 수동 전환 모드에서 제어에 필요한 힘을 감소시키기 위해 사용되는 휠러더간 연결 시스템에 대한 시험이 이루어졌다. 이 새로운 연결 시스템은 러더의 움직임에 따라 자동적으로 연결되어 조종관의 제어를 보조해 주도록 되어있다. 현재의 기종에 있어서는 수동 조작시 운항중 2/3동안 최대 27kg의 힘으로 조종관을 제어할 것을 요구하고 있다. 보잉사가 새로운 737기종을 위해 이

시스템을 개발한 이유는 '특히 - 800 모델이상에서는 보통의 힘을 가진 사람이 조작 요구 기준을 만족시키지 못할 것'을 염려했기 때문이다.

이번 비행 시험에서 유일하게 중요한 실패로 볼 수 있는 것은 원격 측정 시스템이 작동되지 않았다는 것이다. 동 항공기는 앞으로 시험 계획의 본부가 될 시애틀로 돌아 갔다.

투폴레프 5/6월에 Tu-334 비행 계획

투폴레프 설계국의 총감독 발렌틴 크릴모프는 상당히 지연되어왔던 지역 항공기 Tu-334기의 원형기가 우크라이나 정부의 개발 자금지원에 따라 5월말 혹은 6월에 최초로 비행을 실시할 것이라고 말했다.

100인승 쌍발기인 동 항공기는 CIS의 노후한 투폴레프 Tu-134기를 대체할 목적으로 95년부터 개발이 시작됐으나 자금 부족으로 최초 비행이 지연되어왔다.

우크라이나 정부는 현재 동 항공기의 생산에 소요되는 총액의 90%를 제공하였으며, 최초 5대의 항공기가 제작에 들어간 상태이다.

크릴모프는 러시아에서 실시된 두 번째 원형기의 지상 시험에서는 아무런 문제점도 발견되지 않았다고 말했다. Tu-334기의 설계 책임자는 우크라이나와 러시아의 항공사들이 동 항공기의 운용에 관심을 보이고 있다고 말했다.

또다른 Tu-334기 생산 센터인 Aviacor는 최초 4가지의 스트레치 개량형을 거의 완성해 가고 있으며 이전에는 Tu-334-200으로 불리던 126인승형이 현재는 Tu-354로 불리고 있다.

영 RR, 5억불 엔진수주 아랍의 A330-200에 장착

영국의 롤스로이스(RR)사가 아랍에미레이트의 에어버스기 도입시 장착될 약 5억불상당의 엔진을 수주했다.

롤스로이스사는 아랍에미레이트의 A330-200기 16대를 도입할 때 Trent 700엔진을 모두 장착하게 될 것이라고 밝혔다. 이와 함께 추가로 7대 항공기에 해당하는 옵션을 따냈다. 첫 인도는 오는 99년부터 시작될 예정이다.

한편, 아랍에미레이트는 미 보



737-700기의 처녀비행으로 보잉의 최신 737기종의 비행시험이 시작되었다

잉사의 B777기 7대를 주문, 이중 3대를 운용중에 있는데 모두 롤스토퍼사의 엔진(Trent800)을 장착하고 있다.

미 걸프스트림 롬비치의 작업장 확장

걸프스트림사는 걸프스트림 IV-SP와 V 사업용 제트기의 생산을 현재의 두 배 규모인 60대 증가 전략의 일환으로 캘리포니아의 롬비치에 있는 수리 점검 및 완성 센터를 확장할 예정이다. 이번 계획에는 97년 4/4분기 이전에 가동이 가능한 새로운 페인트 센터가 포함되어 있다.

동사는 더욱 많은 정비 및 완성 작업을 실내에서 이루어지게 하기위해 이미 조지아에 있는 수리 및 완성 센터를 확장, 업그레이드했다.

한편 걸프스트림사는 지난해 95년의 26대에 비해 줄어든 24대의 IV기를 인도했으나, 처음으로 3명의 커스터머를 위해 V기를 완성 센터로 보냈다고 말했다. 또한 지난해 31억 달러에 달하는 94대의 항공기 주문 잔고로 마무리했는데 이것은 95년 말의 19억 달러 57대에 비해 급속한 증가를 나타내는 것이다.

이러한 생산 수치들은 지난 8월 10억 달러에 달하는 주식을

발행한 후 공식적인 무역 회사로서 처음으로 공개된 연말 재무 보고서에서 나온 것이다.

동 보고서에 따르면 96년 매출은 10억 달러를 약간 상회하고 있지만 순이익은 지난 10년 중 최고치인 4천 7백만 달러를 기록했다.

에어버스, 보잉사 BM의 737기 교체에 대비

브리티쉬 미들랜드(BM)사는 180인승급 항공기에 대한 상당한 양의 주문을 준비하고 있다. 이 주문은 앞으로 5년에 걸쳐 동사의 보잉 737기 일부를 교체하기 위한 것이다.

성장세에 있는 영국의 BM사는 한동안 더 큰 항공기를 고려하고 있음을 시사해 왔으나 최근에 와서는 3월말 경에 결정이 날 것이라고 밝혔다. BM사의 전무 이사 오스틴 레이드는, 이번 계약은 신형 보잉 737-800, 757기와 에어버스 A321-200기 사이의 경쟁이 될 것이라고 말했다. 그는 얼

마나 많은 항공기가 계약될 지에 대해서는 언급하지 않았으나 아마도 '상당히 큰 계약'이 될 것으로 보인다.

항공기의 인도는 98년 초부터 시작되어 5년간 이루어질 것이며 거의 대부분의 현용 항공기들이 교체될 것이다. 동 항공사는 총 25대의 737기를 보유하고 있는데 -400기가 상당수를 차지하며 나머지는 -300, -500기로 구성되어 있다. 새로운 항공기들은 임대될 것으로 보인다.

고성능 항공기에 대한 요구는 동사가 3월부터 여섯 줄의 이코노미 좌석을 비즈니스 클래스로 전환시킬 수 있게 하는 유동적인 좌석 배치를 도입하기로 결정한 데에서 기인한다. 레이드는 이것을 통해 150석의 737기를 약 132석으로 줄일 수도 있음을 지적했다.

BA사는 유럽노선에서 상당한 성장을 보이고 있는데, 96년 정기 운송에서 8.2%의 성장을 기록했다. 전체적인 정기 여객 탑승자 수는 7%가 증가했는데 이



브리티쉬 미들랜드의 737기는 더 큰 기종으로 교체될 가능성이 있다

것은 560만 명에 달하는 기록적인 수치이다. 좌석 이용률은 66.4%까지 치솟았다.

또한 동 항공사는 지난 11월 중순 영국-프랑스간 헤저 터널에서 발생한 화재로 인해 호황을 맞기도 했다.

日 가와사끼사 4번째 OH-1 3월중 완성

가와사끼 중공업(KHI)은 OH-1의 마지막 4번째 비행 시험용 헬리콥터를 3월중 완성하고 8월 말에 일본 방위청 산하 기술개발 연구소(TRDI)에 총 4대의 원형기를 인도할 예정이다.

전에는 OH-X로 지정되었던 3대의 정찰용 헬기의 원형기들은 KHI의 기부 공장에서 제작되어 96년 8월부터 비행시험이 실시되고 있다. 원형기 1호는 총 30시간, 2호기는 20시간, 5시간 이상의 비행시간을 기록하고 있다.

KHI는 6월초 합동 비행시험을 마친 후 최초 2대의 OH-1을 TRDI에 넘겨 조작시험 및 평가를 받도록 하겠다고 말했다.

일본의 연립 내각은 OH-1기의 최초 생산 주문을 3대로 축소시켰는데, 일본 육상자위대는 처음부터 97 회계연도에 5대의 OH-1대에 대한 자금지원을 요청해 왔다. 헬리콥터 최초 인도는 2000

년에 이루어질 예정이다.

이 밖에도 97년도 예산에 따라 승인을 받은 자위대 계획으로는 Beechcraft Super King Air 350/LR-2 연락용 항공기 2대, 미쯔비시/시콜스키 UH-60JA 헬리콥터 2대, KHI/보잉 CH-47JA 2대 등이 있다.

Fairchild Dornier 신형 328기에 P&WC의 터보팬 엔진 선정

Fairchild Dornier사는 제안된 지역 터보프롭기인 328기의 엔진으로 플랫폼 휘트니 캐나다(P&WC)를 선정했다.

캐나다의 엔진 제작업체인 동사는 신형 저압 스펙과 더 커진 팬을 사용한 PW306 엔진의 개량형을 제시한 바 있다. LF507을 제시한 얼라이드시그널 엔진즈사와 CFE738을 제시한 제너럴일렉트릭사는 경쟁에서 탈락했다.

Fairchild Dornier사는 1차 계약은 30인승형 328-300기만을 다루게 될 것이며 50인승 스트레치기인 328-700기는 별도를 계약할 것이라고 말했다.

328-700기 엔진 공급을 위해 경쟁하고 있는 업체로는 얼라이드시그널(LF507-2), 앨리슨(AE3007G), P&WC(PW308)사가 있다. 328-700기종의 경우

동체에 2개의 plug가 추가되어 스트레치될 것이고 23.4m로 길어진 날개의 끝부분에는 추가로 후퇴각이 첨가될 것이다.

동사는 제트엔진을 사용한 동개량형 항공기에는 최소한의 변형이 요구되며 모든 기종은 일반 생산라인을 통해 생산될 것이라고 말했다.

Bombardier CRJ-X기 계속 추진

Bombardier사의 위원회는 Canadair Regional Jet의 70인승 CRJ-X 스트레치기의 발주를 승인했다.

최초 비행은 99년 3월, 인증과 최초 인도는 2000년 9월로 일정이 잡혔다. 목표 금액은 50인승 지역 제트기가 2천만 달러인데 비해 2천3백만-2천5백만 달러이다. 두 가지 모델이 제시되고 있는데 A모델의 경우 70인승이고 B모델은 78인승이다.

CRJ-X기는 50인승 지역 제트기, 챌린저 사업용 제트기와 함께 몬트리올에 있는 Canadair 공장에서 조립될 것이다.

이미 Bombardier사의 de Havilland Dash 8400, Global Express 사업에서 협력한 바 있는 미쯔비시 중공업은 이번 사업에서도 핵심적인 역할을 맡기 위

해 교섭중인 것으로 알려지고 있다.

캐나다의 동 업체는 파트너들과의 협상이 아직 최종적으로 마무리되지 않았다고 말했다. 북아일랜드에 위치한 Bombardier UK의 자회사 Shorts사는 이미 전방과 중앙의 동체 및 엔진 낫셀에 대한 설계 및 제작 업체로 선정되었다.

동 항공기에는 제너럴일렉트릭사의 CF34 터보팬의 8C1 확대형 엔진이 장착될 것이다.

벨, 트윈 터빈을 채용한 경량 427기 조립 개시

벨(Bell)사는 가벼운 트윈 터빈 헬리콥터인 모델 427기의 최초 원형기 조립을 개시했다. 두 대의 원형기가 조립될 계획인데, 98년 12월 캐나다, 미국, 유럽에서 동시에 인증을 받을 계획이

다. 최초로 생산된 헬기는 98년 1월에 비행을 실시할 예정이며 대당 2백만 달러인 동 헬기 50대에 대한 주문을 확보한 상태라고 벨사는 밝혔다.

427기는 벨사의 407 경량 단일 터빈 헬리콥터와 같은 4개의 블레이드, 합성수지, 메인 로터를 가지고 있으나 0.3m 더 길어진 블레이드를 사용한다. 기내 전방을 향하는 6개의 좌석을 배치하고 안전성 기준에 따라 연료 탱크의 위치를 바깥쪽으로 이동시키기 위해 동체가 0.33m 스트레치됐다.

동 체는 합성수지로 tail boom은 금속으로 만들어지는데, 둘다 삼성항공에 의해 제작될 것이다. 427기는 디지털로 제어되는 플랫폼히트니 캐나다가 만든 2대의 PW206D 터보샤프트 엔진을 탑재할 예정이다.

벨사는 430 호환용 트윈 헬기

의 것과 유사한 2-스크린 액정 디스플레이 시스템의 공급자로 Rogerson Kratos사를 선정한 바 있다.

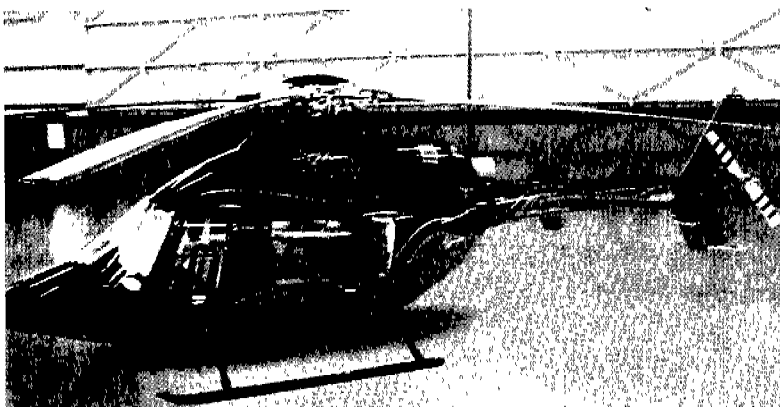
얼라이드시그널 GECAS의 항공전자장비 계약 수주

GE Capital Aviation Services(GECAS)는 얼라이드시그널사를 80대에 달하는 에어버스 A320기에 사용될 보조동력부(APU)와 항공전자장비의 공급 업체로 선정하였다. 이 계약은 약 1억 달러에 상당한다.

이 계약을 통해 GECAS사는 얼라이드시그널사의 신형 131-9(A) APU의 첫 번째 고객이 된 것이다. 이 밖에 얼라이드시그널사는 동 항공기에 사용될 강화된 지상-proximity 시스템, 전방 감시용 windshear-detection 레이더, 교통 경보 및 충돌 방지 시스템을 공급할 것이다.

또한 통신 및 항법 장치, 정상 상태 비행 데이터 및 조종실 음성 녹음기도 이번 계약에 포함되어 있다고 얼라이드시그널사는 밝혔다.

지난 해 3월 GECAS사는 얼라이드시그널사에 254대의 보잉 737기에 사용될 7억 달러에 상당하는 장비를 주문한 바 있다.



벨사는 427기가 트윈 터빈 헬리콥터 시장에서 가격을 선도하기를 바라고 있다