

삼성항공, 국산헬기 중국수출

삼성항공은 미국 벨사와 공동 개발하고있는 삼성-벨427 쌍발경 헬리콥터를 중국에 첫 수출한다고 밝혔다.

동 사는 지난 8일부터 12일까지 중국 북경에서 보잉 유로콥터 등 23개국 1백50개사가 참가한 가운데 열린 북경국제에어쇼(AVIATION EXPO/CHINA '97)에서 중국해남국제공항과 SB427 헬기3대에 대해 수출의향서를 체결했다. 나머지 7대도 구매의사를 타진받고 구체적인 협상을 갖고 있다. 이와함께 중국 민용항공총국, 중국항공기제진출총공사 등 주요항공사와 접촉,

터 10여대에 대한 구매의향서를 체결했으며, 금번 북경에어쇼를 계기로 중국시장에서 10여대, 올해말까지 10여대를 추가로 수주, 30대에 대한 동급계약을 체결할 것이라고 밝혔다.

동 사는 헬기의 판매뿐만 아니라 부품교환 등 후속지원, 조종사와 정비사 교육, 헬기장 지원에 이르기까지 완벽한 지원체계를 갖추고 고객에게 최상의 서비스를 제공한다는 목표아래 잠재고객을 적극 발굴해 나갈 계획이라고 밝혔다.

삼성항공이 연말까지 시제기1호를 제작하고, 내년말 시험비행을 거쳐 99년에 본격 생산하게될 삼성-벨 427 헬기는 8인승 쌍발 엔진 헬기로 대당 가격이 2백만달러이며 공중촬영, 인명구조, 산불진화 등 다목적 헬기로 활

용할 수 있다.

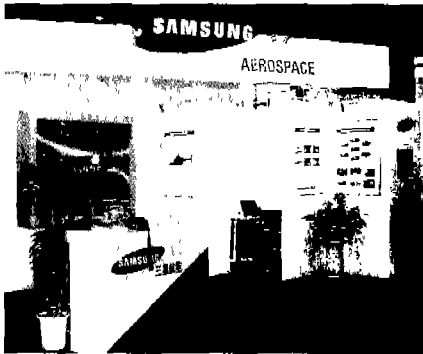
佛 다소, 초음속 비즈니스제트기 구상

프랑스의 다소(Dassault)사는 6년전 걸프스트림(Gulfstream)사와 수호이(Sukhoi)사가 개발 중지한 바 있는 초음속 비즈니스 제트기의 개발을 고려중이다.

다소사의 조지 부사장은 "항공기의 항속거리의 증가보다는 비행시간의 감소가 앞으로 개발해야 할 항공기의 목표가 될 것"임을 강조하면서 "이에 따라 다소사는 초음속기종의 개발이 바로 그 다음 단계"라고 말했다. 동사는 내년까지 장거리 비즈니스기의 운용회사와 논의를 거칠 계획이다. 만일 이 논의에서 긍정적인 결과가 나올 경우 그 다음 단계로 예비설계 및 설계검증 등이 이루어 질 것으로 보인다. 현

재까지 동 사는 예비설계를 하지 않았으나, 펄콘(Falcon) SST로 명명되었으며 초음속 상용 혹은 군사용으로 사용중인 엔진을 개량한 애프터 버너 없는 3개의 엔진이 장착될 것으로 알려졌다.

다소사 측은 마하



북경국제에어쇼에 설치한 부스(좌) 삼성항공은 중국해남국제공항과 SB427헬기 구매의향서를 체결했다. (아래)

중국시장 진출에 따른 협조와 협력방안을 타진했다.

동 사는 작년 서울에어쇼를 기점으로 SB427의 사전판매활동을 개시한 이래 현재까지 국내업체로부



2이상에 필요한 추가 기술없이도 초음속순항이 가능한 기종을 제작할 수 있는 충분한 기술을 가지고 있다고 밝혔다. 동사에 따르면 팰콘 SST는 팰콘 50과 비슷한 객실 용적을 가지고 있으며 파리-뉴욕간을 3시간 30분만에 운항할 수 있다고 한다. 하지만 동사는 오존파괴와 과밀화된 소닉붐(Sonic boom)을 극복해야할 과제를 갖고 있다.

조지 부사장은 "현대 설계기술로 소닉붐은 충분히 감소시킬수 있어 이는 기술적인 문제가 되지 않는다"고 말하며 "무엇보다 우려되는 점은 정치적인 쟁점이 되는 것"임을 역설했다.

한편, 다소의 경쟁사인 걸프스트림사는 만일 시장이 형성된다고 판단되면 초음속 비즈니스 제트기의 개발을 고려할 것이라는 입장이다. 이를 위해 기술적인 개발과 커스터머들의 요구를 지속적으로 모니터링할 계획이라고 밝혔다.

보잉, MD-95개발 예정대로 추진 벨루젯사의 요청에 부응

미국의 보잉(Boeing)사는 합병 전 맥도넬 더글라스(McDonnell Douglas)사가 개발추진중이던 MD-95기종의 개

발을 예정대로 추진키로 하고 이의 파생형도 고려중이다. 보잉의 이와같은 결정은 벨루젯(ValuJet)사의 50대 주문외의 50대 추가옵션도 고려하고 있다는 발표에서 비롯되었다.

최근 회사명칭을 에어 트랜(Air Tran)으로 바꾸고 새로운 전략을 수립중인 벨루젯사의 조셉 코르(Joeseph Corr) 사장은 "1999년 6월을 시작으로 MD-95가 예정대로 인도될 것"이라고 말했다.

한편 보잉사는 MD-95프로그램이 예정대로 진행되고 있다고 밝히고 파생기종에 대해서도 검토중이라고 밝혔다. 파생될 기종은 약 80석-120석급의 여객기로 예정되었다. 보잉의 이와같은 결정은 70석-90석급 지역간 항공기를 개발하려고 하는 업체들에 심각한 영향을 줄 것으로 보인다.

이번 벨루젯사의 명칭변경은 새로운 도약을 위한 전략중 하나이다. 동사는 올랜도에 위치한 에어트란 항공사를 합병하면서(올 11월 마무리) 회사명칭을 에어트란으로 바꾸고 과거의 이미지에서 탈피, 보다 많은 비즈니스 승객을 유치할 목표를 세우고 있다. 이와함께 동사는 업계최초로 비즈니스 클래스의 음식서비스를 중지하고 대신 항공요금을 인하할 예정이다.

레이디온, 국방부문 합병 마무리 단계 올해말 합병사로 본격가동

미국의 레이디온(Raytheon)사는 최근 휴즈(Hughes) 전자부문 및 텍사스 인스트루먼트(TI) 국방부문의 합병에 따른 운영체제의 문제점을 보완, 올해말부터 합병사로서 본격가동키로 했다.

현재 동사는 합병으로 인해 4개의 국방전자부문 수뇌부를 운영중인데 이를 1개로 통합하고, 레이디온 본사의 수뇌부에서 분리시켜 약 100여명의 인원으로 가동시킬 예정이다. 이와함께 레이디온 국방전자부문의 규모와 인력을 재편성할 것으로 보인다.

한편, 레이디온사는 최근 휴즈사 전자부문의 인수를 정부로부터 승인 받았으며 올해초 텍사스 인스트루먼트의 국방부문을 인수한바 있으며 이로써 동사는 연 매출(국방부문) 130억달러 규모의 미국내 3위 군수업체로 재탄생되었다.

엠브래어, 37석급 런치 EMB-135, 99년 첫 인도

브라질의 엠브래어(Embraer)사는 EMB-145의 파생기종으로 37명의 승객을 수용할 수 있는 EMB-135를 공식 런치하고 런

치커스터머를 몰색중이다.

개발이 순조롭게 이루어질 경우 내년 중반에 첫 비행이 이루어지고, 1999년 후반경 첫 생산될 것으로 예상된다.

엠브레어사는 동 기종의 개발을 위해 부품업체들과 함께 총 개발비 1억달러중 40%인 4천억달러를 투자하고 나머지 60%인 6천억달러는 브라질 정부의 장기 융자금으로 충당할 계획이다.

EMB-145에서 가장 크게 달라진 부분은 동체에 2개의 섹션을 없애, 동체길이를 3.5m를 줄였다. 대당가격도 EMB-145가 1천5백만달러인 반면 EMB-135는 약 1천2백만달러로 저렴한데 약 500대의 예상판매고를 엠브레어사는 예상하고 있다. 엔진은 엘리슨(Allison)사의 AE3007A3 터보팬 엔진이다.

현재 엠브레어사는 EMB-145 기종의 생산을 지난 8월부터 월 4대에서 내년 12월에는 월 7대로 늘릴 계획이다. EMB-135가 오는 1999년 8월부터 생산될 경우 전체적으로 월 10대의 항공기를 생산하게 될 것이다.

엠브레어 보텔로(Botelho)사장은 "EMB-145 및 EMB-135을 운영하는 회사는 전보다 양기종의 90%이상이 호환성으로 운영되므로 정비부문 등 10-15%의 운영비를 절감할 수 있을 것"이



보잉사는 커스터머 요구에 부응 항공거리를 대폭 증가시킨 신 767 기종을 선보일 예정이다.

라고 말했다.

이와함께, 엠브레어사는 현재 EMB-145의 또다른 파생형인 EMB-170(70석규모)을 개발할 예정이나 보잉사의 MD-95기종의 생산이 본격화될 경우 사업을 재고할 것으로 보인다.

보잉 767-400 파생형 항속거리 더 늘리기로...

미국의 보잉(Boeing)사가 최근 런치(launch)한 767-400ER파생 기종의 항속거리를 미래 커스터머의 요구에 부응하여 증가시킬 것으로 보인다.

동사는 이번에 개발할 신 767-400기종의 벨리(Belly)부분에 연료탱크를 장착, 항속거리를 650km이상으로 증가시킬것을 고려하고 있다고 밝히고 있다. 미 델타항공(Delta Airlines)가 첫 주문한 767-400ER 기본형의 항속거리는 10,610km이다.

보잉 생산마케팅 담당 단 올라슨(Dan Olason)이사는 -400의 연장된 동체에 6,585리터짜리 3대의 연료보조탱크를 추가로 장착이 가능한데 동체 벨리부분에서 윙박스(Wingbox) 뒷부분에 설치될수 있다고 말했다.

241석급인 동 항공기는 동체 벨리부분에 화물을 실을 수 있도록 했으나 당초 예상과는 달리 주 항공사들이 화물보다는 연료탱크의 장착을 선호하고 있다고 올라슨 이사는 밝혔다.

美 BFGoodrich, Rohr사 합병 총 13억달러 규모

미국의 항공기 제작사이자 화학회사인 BFGoodrich사는 미국의 Rohr사를 13억달러의 주식과 채무를 안고 최근 합병하기로 했다.

양사는 올해말부터 내년초까지 합병을 마무리 짓기로 하고, Rohr사 이사회 3명의 이사를

BFGoodrich 이사회에 합류시킬 예정이다. Rohr사 로버트 라우(Robert Rau)사장이 BFGoodrich사의 Rohr부문을 계속해서 이끌어 나갈 예정인데, 이로써 Rohr사는 BFGoodrich사 항공우주부문중 4번째 비즈니스 그룹이 될 것이다.

한편, 캘리포니아에 근거한 Rohr사는 나셀 및 파일런 시스템의 제작과 함께 후속지원을 주로 담당하고 있는 회사이다.

툼슨-CSF, 민영화 일단락

프랑스 정부는 공기업의 민영화 추진의 일환으로 국방전자부문의 공기업인 톼슨-CSF사를 프랑스의 알카텔 알스툼(Alcatel Alsthom)사에 매각했다.

프랑스 정부는 그동안 톼슨-CSF사 주식의 58%를 차지하고 있었으나 이번 매각으로 35%의 주식을 보유하게 되었다.

한편, 알카텔 그룹은 다소사와 함께 아이로스빠시알사의 매각도 정부에 적극적으로 건의 중이다.

加 글로벌 익스프레스 68대 수주

캐나다의 봄바르디어(Bombardier)사는 최근 비즈니스 제트기인 글로벌 익스프레스

(Global Express)가 68대의 수주를 기록했다고 발표했다.

동사는 현재 동기종이 시험비행과 인증 등의 절차를 계획대로 추진중이라고 밝히며, 첫 인도는 인증이 끝나는 내년 5월경으로 예상하고 있다. 글로벌 익스프레스기는 현재 몬트리올에 위치한 공장에서 제작되고 있는데 앞으로 커스터머 요구에 따른 디자인 및 장비설치 등을 담당하게 된다.

SJ30-2, FAA인증연기 무게증가가 주요인

Sino-Swearingen사는 최근 SJ30-2 비즈니스 제트기의 인증을 예상보다 9개월 이상 연기했다. 주요인은 SJ30-2설계변경이다.

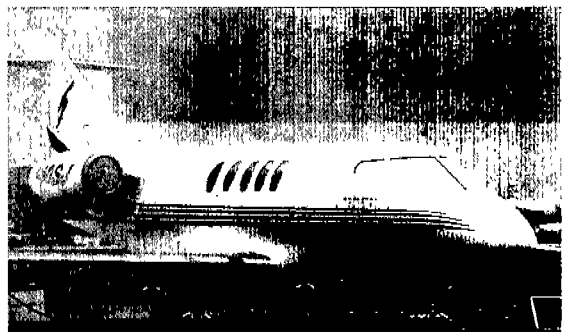
미국의 FAA는 Sino-Swearingen사의 요구에 따라 이를 인정하고 오는 1999년 3/4분기까지 인증허가를 연기키로 했다.

이번 연기로 약 1억 5천만 달러의 손실이 예상되는데 Sino Aerospace의 데이빗 리 사장은 "많은

자금 소모에도 불구하고 바른 항공기를 생산하기 위해서는 불가피한 결정"이라고 말했다.

한편, Sino-Swearingen사 CEO 브렐리 사장은 FAR Part 23커뮤티기 규정은 프로펠러 항공기를 기본으로 한 규정이기 때문에 현실적으로 예외규정이 필요하다는 입장을 보였다. SJ30-2는 FAR규정보다 항공기 무게가 미달되기 때문에 인증에 어려움이 있었다. 이에 대해 브렐리 사장은 항공기의 무게증가는 결국 동체재질의 증가 그리고 이에 따른 고추력의 엔진(무게증가)의 선정 등이 수반되어야 한다고 말했다. 그러나 커스터머들은 보다 가벼운 항공기를 원한다고 브렐리 사장은 덧붙였다.

SJ30-2 원형기는 FJ44-2A엔진을 장착하여 그동안 7시간동안 비행한 경험을 가지고 있다. 브렐리 사장은 현재까지 74개의 주문량을 기록하고 있으며 대당 가격은 약 370만 달러라고 밝혔다.



SJ30-2의 설계변경이 인증을 지연시키게 된다.