

에어버스, A340파생형개발 무리없이 추진

유럽의 에어버스사는 오는 2001년 1월 롤스로이스의 트렌트 500엔진을 장착한 A340-600의 첫 비행에 순조로운 진행을 하고 있다.

에어버스사는 이미 A340-500/600주문량이 7개 항공사에서 약 100대 수준을 유지하고 있다며 이를 금액으로 환산하면 약 130억 달러상당이라고 밝혔다. 동사는 이 A340파생형 프로그램에 29억 달러를 투자하기로 한 바 있다. -600 기종의 인도는 오는 2002년 초 -500 기종의 인도 직 후부터 시작될 예정이다.

313석 항속거리 15,800km의 A340-500 및 380석 항속거리 13,900km, A340-600의 두 기종은 에어버스사가 300-400석 장거리 시장에 첫 진출하는 모델이다. 동사는 2010년까지 예상되는 1,500대의 소요중 절반가량을 공급할 수 있을 것으로 낙관하고 있다.

한편, 브리티쉬 에어로스페이스사는 동 개발을 위해 영국 정부에 약 2억 달러의 런치 보조지원을 기다리고 있다. 이는 BAe투자액의 약 3분의 1수준인데, 만일 순조롭지 못할 경우 일반 금융사의 차관도 계획하고 있는 것으로 알

려졌다. 영국은 이미 A340 및 A320 개발을 위해 약 2억 5천만 파운드를 1980년대에 대여, 오는 2000년까지 약 4억 파운드를 갚아야하는 실정이다. 이러한 사정으로 에어버스사는 이탈리아나 스페인 지역에서의 리스크웨어링 파트너를 물색하고 있다.

페어차일드 328제트기 첫 콜아웃

페어차일드-도니어사가 처음으로 328제트기종을 공개했다.

이번에 공개된 328제트는 도니어 328터보프롭의 두번째 원형을 바탕으로 제작된다.

엔진은 프랫앤희트니 캐나다사의 PW306B으로 이미 지난해 12월 장착되어 택싱 등의 지상시험

을 실시한 바 있다. 고속 풍동실험을 통해 기대되는 순항속도는 대략 700km/h정도가 될 것으로 예상되고 있다. 한편, 두번째 원형기도 제작중인데 동체는 이미 날개와 복합재 꼬리날개의 조립이 끝났으며 전자 부문의 성능실험도 완료되었다.

현재까지 페어차일드사는 동 기종에 프랑스 런치커스터머인 프로네우스 에어라인사의 6대 주문 등 모두 17대의 확정주문과 15대의 옵션주문을 수주한 상태이다. 현재 2개 항공사에 약 180대에 달하는 대량 구매협상이 추진되고 있는데 2-3개월 후면 그 결과를 볼수 있을 것으로 페어차일드사는 기대하고 있다.

한편, 동사는 이밖에 70석급의 X38제트기종을 비롯, 40-43석급



328제트기가 처녀비행을 하였다

의 동체연장형인 428제트기종의 개발을 구상중이다.

美 P&W, CFM56에 도전

미국의 프랫앤휘트니(P&W)사가 현재 CFM인터네셔널사가 주도하고 있는 단일통로형기용 항공기 엔진시장에 뛰어들기로 하고, 본격적인 연구를 추진중이다.

동 연구 대상엔진은 107-156kN급으로 지금은 사장된 ADP(Advanced-ducted-propulsor)기술을 발전시킨 팬(fan) 테크놀러지를 적용하고 있다.

이 팬은 새로운 PW6000 터보팬엔진의 파생형에 의해 설계됐다. 또, 이번 연구에는 CFM56과 International Aero Engine사의 V2500과의 기술 및 가격경쟁 목표를 세우기 위해 에어버스사와 논의중이다. 동 엔진은 A320 및 보잉 737 패밀러기종 등 단일통로형기종 뿐만 아니라 현재 CFM56을 장착하고 있는 A340-300등에도 장착이 가능할 것으로 보인다.

하지만 P&W사의 이번 결정이 그리 낙관적인 것은

아니다. 현재까지 동 클래스급 엔진은 CFM56 및 V2500이 세계 시장을 장악하고 있기 때문이다. P&W사의 윌리엄 스트롬버그 기획사는 “향후 20년간 90석급 이상의 항공기시장은 약 14,000-15,000대로 추산되며 이중 약 60%가 단일통로형이 될것”으로 말하며 “약 9,000대가 될 이 항공기 수요는 현재와 비교하면 엄청난 숫자이고 우리가 개발할 엔진의 미래수요도 충분할 것”으로 낙관하고 있다.

사브, 터보프롭기 생산중단 생산라인 철수

스웨덴의 사브사가 사브 340 및 2000 기종의 생산을 오는 1999년 중반까지 마감하고 터보프롭기에 대한 생산라인을 모두 철수키로 결정했다. 이와함께 동사는 철수할 생산라인을 아시아지

역 국가에 이전하는 문제를 논의하고 있다.

사브사에 따르면 지역간 항공기 제작사업으로 지난 3년간 약 4억 달러의 적자를 기록했다고 한다. 이로써 지난 1944년 사브 스칸디아나 쌍발엔진사로 시작된 50년간의 긴 여정이 1999년을 끝으로 마감될 것으로 보인다.

현재 동사는 27대의 사브 340과 15대의 사브2000 등 모두 42대의 주문잔고를 기록하고 있다. 옵션 주문도 올 1월안에 주문여부를 확인해야 한다. 생산계획에 따르면 마지막 인도는 340으로 1999년 9월로 예정되어 있다.

사브사는 현재까지 생산된 기종에 대해서는 그 후속조치를 담당할 부문은 남겨놓을 계획이다. 하지만 1,800여명의 종사자중 최소 200-300명은 해고될 것으로 보인다.

한편, 동사는 스웨덴 정부와 2



사브 340 및 2000기종이 99년말 생산이 중단될 위기에 있다

프로그램으로 소요된 정부 투자비용에 대해 논의하고 있다.

대만 AIDC, 에어버스사업에 입찰

대만의 항공우주산업개발(AIDC)는 프랑스의 Latecoere사와 함께 에어버스사의 A340-500/600의 부품생산과 관련한 협약을 맺고 에어버스사에 정식 입찰기로 했다.

이번에 체결한 양사간 양해각서에 따르면, AIDC는 에어버스 작업량을 보증하기 위해 프랑스의 기체제작사와 함께 부품을 생산하는 것으로 되어있다. 양사는 A340-500/600의 동체 플러그를 생산하며 장기적으로는 A3XX사업에도 참여한다는 계획을 세워 놓고 있다.

AIDC 위원장인 잭 탕씨는 “우리는 Latecoere사와 향후 협력방안에 대해 간단한 양해각서를 맺었다”며 동사를 향후 대형 항공기 개발사업 협력업체의 파트너로서 좋은 평가를 내리고 있다. 그는 또 “우리는 충분한 항공기 기체제작능력이 있으며 향후 기회가 닿는 한 대형기의 동체 및 꼬리날개 부문의 생산에

주력할 것”이라고 말했다.

대만 국유 소유의 AIDC는 보잉과 부품 및 하부조립에 관한 사업참여 논의도 하고 있는 것으로 알려졌다.

봄바르디어, 지역간 항공기 시장 선점 Dash 8기종 첫선

지역간 항공기 제작업체인 봄바르디어사는 신기종 툴아웃에 이어 주문량이 증가하고 있다.

SAS 컴퓨터사는 지난해 11월 말 첫 선을 보인 봄바르디어 디하빌랜드 사의 70석급 지역간 여객기인 Dash 8-300X을 향후 사브2000을 교체할 항공기로 지목했다.

동사는 이날 기념식에서 총 53대의 Dash 8-300X의 주문을 마무리 지었다. 스칸디나비아에 위

치한 SAS 컴퓨터사는 봄바르디어사에 동 기종의 개발을 처음으로 제안한 것으로 알려졌다.

한편, SAS 컴퓨터사는 지난해 사브2000기 등 4대를 임대한바 있다. 사브사는 SAS컴퓨터사에 10대 이상의 임대를 요구했었으나 최근 생산라인 철수 결정으로 더 이상의 임대는 없을 것이다. 한편, 동사는 48석급 포커 50기종 22대를 운영중이나 이들도 Dash 기종으로 교체될 것으로 관측된다.

이와함께 호리즌 에어사도 봄바르디어사의 Dash 8-400 및 CRJ 패밀리 기종을 포커사 F28의 대체기종으로 고려하고 있다. 동사는 이미 23대의 Dash 8-100/200를 운영중인데 이미 1억 2천만달러 상당의 Dash8-200기종 15대를 주문해놓고 1999년-2000년 사이에 인수할 예정이다.



봄바르디어사는 지난해 11월 21일 토론토에서 70석급 Dash 8-400기종을 처음으로 대중에 선보였다.