

B717 1호기 인도 9월로 지연

에어트란 항공에 대한 첫 번째 보잉 717의 인도가 9월로 지연될 것으로 보인다. B717 1호기 인도는 원래 6월로 예정되어 있었으나 시험비행의 완료와 B717항공기의 카테고리3 자동착륙시스템의 형식 증명에 걸리는 시간 때문에 지연이 불가피할 전망이다. 따라서 원래 9월로 예정되어 있던 두 번째 B717 인도 역시 연기될 전망이다. 그러나 바버리아 국제 항공기 리스사에 대한 4대의 B717기 인도는 1999년 말에 예정대로 이루어질 수 있을 것으로 보인다.

보잉 717의 첫 비행은 BMW-롤스 로이스 BR715 엔진 개발의 문제로 인해서 약 2개월이 지연되었고 이에 따라서 원래 12개월로 예정된 시험비행 프로그램이 원래 계획된 6월 인도계획에 맞추기 위해서 10개월로 단축되었으나 10개월로 압축하기에는 무리였던 것으로 보인다.

에어트란 항공은 50대의 B717을 확정발주했으며 이에 추가로 50대의 B717을 옵션발주한 상태이다. 바버리아 항공기 리스사는 다섯 대의 B717을 확정발주하고 있다. 최근에는 TWA에서 50대를 확정발주하고 50대를 추가로 옵션발주했으며 펨브르크 캐피탈에서도 10대를 주문했다.

에어트란 항공은 이미 발주한 50대의 B717 중 12대를 내년에 인수하고 12대는 2001년, 18대는 2002년에 인수할 계획이다. 이 항공사의 B717은 117석 규모의 혼합객실 배치를 가지며 퍼스트 클래스 12석, 이코노미 클래스 105석으로 이루어져 있다. B717에 탑승할 조종사와 객실 승무원들의 훈련은 오는 7월부터 시작될 예정이다.

BBJ 윙렛 시험 시작

윙렛을 장착한 BBJ(Boeing Business Jet)의 첫 번째 시험비행이 지난 2월 20일 아리조나의 메사에서 시작되었다. 이 시험비행은 원래 설계안인 2.4m 높이의 혼합형 윙렛과 이보다 더 짧은 단축형 윙렛의 부착에서 오는 구조하중을 평가해보는데 주된 목적을 두고 있으며 그밖에도 윙렛의 교체에 의한 부수적인 성능 향상에 대해서도 조사할 예정이다.

3월말에 종결될 예정인 이번 시험비행을 통해서 날개 바깥부분 윗쪽 표면의 구조를 어느 정도 강화시킬 것인지 결정될 것이며 이 시험비행 자료들

은 2000년 이후에 생산될 양산형 BBJ의 설계와 이미 인도된 기체나 현재 제작중인 기체의 개조 키트의 제작에도 사용되어질 전망이다. 날개구조의 강화작업은 윙렛 주위를 흐르는 공기 흐름에 의해서 날개에 작용하는 비틀림을 방지하기 위해서 필요하게 된다. 보잉에서는 이번 시험비행의 자료를 토대로 제작되는 개조키트에 대한 시험비행은 오는 7월에 있을 예정이며 11월에는 FAA의 STC(Supplemental Type Certification)를 받을 수 있을 것이라고 밝히고 있다.

보잉에서는 BBJ에 장착하는 윙렛이 항속거리를 300마일 이상 증대시키고 연료소모는 5% 이상 줄여줄 수 있을 것이라고 보고 있다. 반면 윙렛의 부착으로 인해서 약 230kg의 중량 증가가 예상되지만 이것은 단축형 윙렛을 부착함으로써 어느 정도 감소시킬 수 있을 것으로 보인다.



윙렛의 장착은 BBJ의 항속거리를 5%이상 늘려줄 것으로 보인다

벨사, 412헬리콥터 전면 개조 검토

벨사는 이탈리아 아구스타사와 함께 412형 헬기의 개량형인 412플러스형을 개발하고 동시에 아구스타의 신형 헬기인 AB139의 개발에도 참여하기로 했다. 포트 워스에 위치한 벨사는 오랜 기간 동안 꾸준한 판매를 기록한 15인승 헬기인 412형의 판매 수명을 늘리기 위해서 대대적인 설계변경을 수행하기로 결정했다. 벨사에 의하면 쌍발 중형헬기인 412형의 수요는 계속 되고 있어 1998년에 34대가 인도되었으며 올해 들어서도 베네주엘라로부터 6대의 주문을 받았다고 밝혔다. 벨사의 테리 스티븐슨 회장은 만일 412플러스의 개발이 확정된다면 벨/아구스타 합작이 될 것이고 이에 대해서는 검토위원회가 자세한 정보를 검토하는대로 결정될 것이며 자신도 빠른 시일 내에 결정된 사항을 발표할 수 있게 되기를 바란다고 밝혔다.

벨사는 아구스타와의 합작을 통해서 6톤 규모의 AB139의 개발 위험지분 25%를 보유하기로 했으며 AB139는 이탈리아의 아구스타사 공장과 벨사의 노스 아메리칸 공장에서 제작하게 될 것이다. AB139에 대해서는 허니웰사의 프러머스 에픽 에비오너스와

P&W 캐나다의 PT6 계열의 터보샤프트 엔진이 장착된다는 것 이외에는 자세한 사항이 알려지지 않으며 오는 6월 파리 에어쇼에서의 공식 공개를 통해서 정확한 형태가 드러날 예정이다.

아구스타는 이번에 제안된 벨 412플러스의 개발을 412형보다 크고 빠른 15인승 AB139 개발을 위한 중간 단계로 보고 있다. 그러나 AB139와 벨 412 간에 중복되는 부분을 최소화해서 시장에서 서로 피해를 입지 않도록 할 것으로 보인다.

KA-32 형식증명

카모프사는 캐나다로부터 KA-32A 수송용 헬리콥터의 형식 증명을 받아냈다. 미국의 FAR-29에 준하는 형식증명을 받아냄으로써 밴쿠버 아일랜드 헬리콥터사는 보유하고 있는 2대의 KA-32 헬리콥터를 캐나다 지역에서 운용할 수 있게 되었다. 이 항공기들은 현재까지는 임시허가를 받아 브리티시 컬럼비아 지역에서의 벌목 작업 지원에 사용되고 있었다.

UTC, 선드스트랜드사 매입

UTC 그룹은 최근 항공우주사업분야를 핵심사업으로 만들려는 움직임의 일환으로 미국의 선드스

트랜드(Sundstrand)사를 430억 달러에 매입했다. 선드스트랜드사는 UTC의 자회사인 해밀턴 스탠다드에 편성되어 항공기용 부품과 장비 생산에 일익을 담당하게 된다. 이로써 UTC는 급변하는 항공우주산업계 및 각종 부품 생산업체에서 그 위치를 확고하게 할 수 있게 되었다. 해밀턴 스탠다드에 흡수되는 선드스트랜드사는 해밀턴 선드스트랜드라는 새로운 이름을 가지게 될 전망이다. UTC는 미국내 4위의 규모를 자랑하는 거대기업으로 작년 한해동안 자회사인 프랫 앤 휘트니와 시콜스키사를 포함해서 총 107억 6천만 달러의 매출을 기록했다. 반면 선드스트랜드의 경우는 총 20억 달러의 매출액 중 12억 3천만 달러가 항공우주사업부분의 매출이었다.

DASA, HAI와 전략적 제휴

다이물러 크라이슬러 에어로스페이스(DASA)사는 HAI(Hellenic Aerospace Industry)와 전략적 제휴를 맺기로 했다. 그리스 기업인 HAI는 DASA의 군용 항공기 현대화 프로그램과 항공기 및 엔진 정비 부문, 군용 및 민간 항공기의 부품생산 등에 참여할 예정이다. 이밖에도 DASA가 참여하고 있는 유러파이터 사업의 HAI의 참여 또한 논의되고 있다.