

슈퍼제트100, 장거리 비행시험 연기할 수도

수호이 슈퍼제트100 비행시험이 올해 중반으로 연기될 가능성이 높아지고 있다. 지난 해 9월 26일 슈퍼제트100 시제기가 롤아웃 했을 때 수호이는 2007년이 가기 전 비행할 계획이라고 선언했다. 이 목표를 달성하지 못한 수호이민항기(SCAC)는 이 항공기가 언제 비행을 할 것인지를 밝히기를 거부하고 있으나 일부에서는 5월이나 6월까지도 시제기가 비행을 하지 못할 것이라고 전망하고 있다.

SCAC의 모회사인 수호이 항공사(Sukhoi Aviation Holding)는 "SSJ가 준비를 마치는 즉시 비행할 것"이라고 밝힌 가운데 "일정은 현재 완성해서 지상 시험과 비행시험을 진행 중인 SSJ용 SaM146 엔진의 시험에 달려있다"고 언급했다. 이와 관련해 SCAC 사장인 빅토르 수보틴도 이러한 엔진시험 일정이 지연된 것이 SSJ의 초도비행이 늦어지는 원인 중 하나라고 러시아 언론에 밝혔다.

러시아 항공당국이 신형 엔진을 신규 설계 항공기에 탑재하기 위해서 최소 40시간을 비행할 것을 요구하고 있는 가운데 엔진 인가를 위해서는 총 140시간의 비행시간이 필요하다. 스네크마와 함께 SaM146의 지분을 50% 가지고 있는 NPO 새턴의 유리 라스토초킨 사장은 SaM146 시험용 엔진을 지상과 공중에서 총 1,500시간 동안 시험하면 SSJ에 탑재하고 비행할 수 있을 것이며, 현재 약 600시간을 마쳤



여 슈퍼제트100의 러시아 인가 목표가 여전히 2008년 11월이며 발주 고객인 에어로 플로트의 운용 개시 일자도 계획대로 올 해 12월이라고 밝혔다. 그렇지만 유럽항공안전청 인가는 2009년 6월로 늦춰졌다.

한편 수호이측은 SSJ의 동남아 지역 지원센터로 싱가포르를 희망하고 있다. 수호이측에 따르면 최종 결정은 해당 지역에서 어느 나라가 가장 먼저 상당량의 주문을 하는지 여부에 좌우될 예정이며 중국, 인도, 인도네시아, 말레이시아, 베트남 등과 협상 중이다.

에어버스, 중국과 A350 워크쉐어 합의

에어버스와 중국항공공업제2집단공사(AVIC II)가 중국 북동부에 A350 XWB의 복합재 부품을 생산하는 제작소를 세우기로 합의했다. 이는 지난해 11월 16일 프랑스 사르코지 대통령이 중국을 공식 방문했을 때 체결됐다. 이와 함께 중국이 계획한 110대의 에어버스 A320과 40대의 A330 도입에 관한 일반 협정과 중국 남방항공이 10대의 A330-200을 도입하는 확정계약도 체결됐다. 이에 대해 에어버스는 2009년 1/4분기 제작소를 설립할 것으로 예상된다며, "이 제작소의 생산율은 A350 XWB의 생산 분담량

에 해당하게 되며 앞으로의 사업 계획에 따라 더 늘어날 수도 있다"라고 밝혔다.

또한 에어버스는 중국에 한동안 A350의 생



산 역할을 맡아줄 것이라고 약속했으며, 국가발전개혁위원회(NDRC)와 A350 기체의 5%를 중국 항공업계에 할당하는 계약을 공식화하는 양해각서를 체결했다.

에어버스는 항공기 사업에서 중국에 더 많은 항공기를 판매할 것을 기대하면서 중국 국영 제작사들에게 더 많은 작업을 제공해왔다. 몇 년 전 중국과 20대의 A350을 판매하는 의향서를 체결했지만 아직 확정 계약은 이뤄지지 않았다. 현재 중국의 6개 업체가 에어버스의 날개 구성품, 비상탈출구 및 정비도구 등의 부품 제작에 참여하고 있다.

에어버스 광동체기 판매량 크게 증가세

지난해 고급 광동체기 시장에서 에어버스의 주문량 기준 점유율이 높아졌다. 에어버스가 2007년 주문 및 인도에 관한 세부 분석 자료를 발표한 가운데 광동체기에서 428대의 순주문을 받아 전체 광동체기 시장 점유율이 2006년에 30%에 불과했던 수준에서 2007년에는 43%로 상승했다. 바로 전 해의 부진한 실적(137대의 순주문)은 A350 프로그램 현황이 반영된 결과로, 2006년에는 이 기종을 XWB로 개장하면서 대부분의 기간 동안 주문이 멈췄다.

에어버스의 광동체기 납품 물량 기준 점유율은 2006년의 51%에서 44%로 떨어졌고, 이 부문 총생산량은 95대에서 86대로 줄었다. 이러한 감소의 50%는 A340 납품이 24대에서 11대로 줄어든 것 때문으로 A330 납품이 다소 늘었고 A380 납품을 시작했음에도 이를 상쇄하지 못했다.

현재 광동체기 총 수주잔고 2,260대 중 에어버스의 점유율은 꽤 일정하게 유지되고 있지만, 실제로는 경쟁업체인 보잉이 60%의 점유율을 가지고 있다. 협동체기 기종에서는 오히려 이 상황이 반전되어 이 부문에서는 에어버스가 55%를 점유하여 보잉을 앞선다. 고객담당 최고 책임자인 존 리히에 따르면 지난해 12월에 체결한 몇 건의 대형 계약은 연말 중 계약금이 지불되지 않았기 때문에 에어버스의 2007 통계에 포함하지 않았다. 통계에서 빠진 계약으로는 그루포 마르산스가 주문한 65대와 두바이항공의 100대가 포함된다.



사우디아라비아, 신형 공중급유기로 A330 MRTT 선정

사우디아라비아가 3대의 신규 공중급유기로 A330 MRTT를 선정했다. A330 MRTT는 날개 밑에 장착하는 급유 호스와 드로그 포드, 그리고 EADS 카사의 신형 급유분 시스템을 장착하게 된다. 사우디아라비아용 급유기 사양은 호주 공군용으로 이미 비행시험을 진행 중인 항공기와 유사하며, 호주용 KC-30B 5대 중 1호기는 2009년 후반 초도작전능력을 획득할 것으로 예상된다.



사우디아라비아 공군은 현재 보잉 707기반 KE-3A 붐 방식 급유기 7대와 KC-130H 급유/수송기 6대를 보유하고 있는 것으로 알려져 있다. 새 항공기는 2007년 8~9월에 8대의 토네이도 전

폭기를 영국에 전개하여 실시한 "사우디 그린플래그" 연습과 같은 해외 작전을 지원하기 위한 향상된 공대공 급유능력을 제공하게 된다. 이번 도입하는 MRTT 기종은 지난해 말 생산 계약을 체결하여 사우디 공군에서 도입 예정인 72대의 타이푼의 체공능력을 높이는 데도 쓰이게 된다.

이번 선정은 현재 이탈리아와 일본용으로 이미 생산을 시작한 767기반 급유기를 제안하며 사업에 참여한 보잉을 제치고 이루어졌다. 보잉은 올해 후반 결정될 것으로 예상되는 대형 사업인 미 공군 KC-X 급유기 사업에서 노스럽그루만과 EADS 노스아메리카가 제안한 KC-30과 맞대결을 하고 있다. 이밖에 아랍에미리트도 3대의 A330기반 급유/수송기를 선정하였으며, 영국의 차세대 전략급유기 사업에도 같은 기종을 14대 납품한다.

중국, ARJ21 1호기 롤아웃



지난해 12월 21일, 중국의 정치 및 업계 관계자들이 상하이항공공업에 모인 가운데 중국에서 생산한 ARJ21-700 1호기 롤아웃 행사가 열렸다. ACAC의 첫 제품인 ARJ-21의 롤아웃은 국가 지원 행사인 만큼 화려하고 눈부셨다. 이번 행사는 중국 중앙방송이 생방송으로 중계했으며 중국 부주석인 청페이옌을 비롯한 귀빈들도 참석했다. 또한 중국국제항공공사, 상하이 항공사, 선전 항공사 등을 포함한 항공사 사장들도 대부분 참석했다.

ARJ21-700은 90인승 리저널기로, 엔진 제작사인 제너럴 일렉트릭과 항전장비 업체인 록웰 콜린스를 비롯한 여러 서방 납품업체들도 참여하고 있다. 현재까지 확보된 주문은 상하이항공에서 5대, 산둥항공에서 10대, 그리고 선전 금융사에서 20대로 알려져 있으며, 라오스 정부에서도 2대, 중국 사민항공사에서 6대, 상하이 전기에서 30대 등의 의향서 및 양해각서도 확보했다.

ARJ21-700은 수개월 내에 초도비행을 실시할 예정이며 2009년 9월 상하이 항공에 첫 인도하는 일정에 맞춰 중국에서 인증을 받을 예정이다.