

NEWS

봄바디어, CSeries 2013년 인도일정에 맞춰 순항중

봄바디어가 최초의 CSeries 단일 복도 항공기를 2013년 인도하는 일정을 순조롭게 진행하고 있다. 5개 계열기로 개발되는 CSeries는 100~149석 장착 상용 항공기 시장 카테고리의 수요 증가에 대응하기 위해 특별히 설계된 기종이다. 봄바디어는 향후 20년간(2009~2028) 이 시장 카테고리의 수요가 6,300대 정도이며, 그 가치는 360억 달러에 이를 것으로 전망하고 있다.

이 프로그램은 Deutsche Lufthansa AG 및 Lease Corporation International Group으로부터 50대의 확정 주문과 50대의 옵션 주문을 수주했

다. Lufthansa는 30대의 CS100 항공기를 확정 주문하고 추가로 30대의 CSeries 항공기를 옵션 주문했다. Lease Corporation International Group은 3대의 CS100과 17대의 CS300을 주문했고, 추가로 20대의 CSeries를 옵션 주문했다.

CSeries 항공기는 5종류의 모델:CS100(2200nm/130인승), CS100ER(2950nm/110인승), CS300(2200nm/130



인승), CS300XT(2,200nm/130인승), 그리고 CS300ER(2,950nm/130인승)로 확대되었다. 모든 모델에는 최대 23,300파운드(103.6kN) 추력을 발휘하는 Pratt & Whitney의 새로운 기술인 PurePower™ 가 반영된 PW1000G 엔진으로 동력을 얻게 된다. 취항 시점에서 업계 최고의 수준일 것으로 예상되는 동기종의 12:1 바이패스 비율은 연료 소비 및 매연 배출과 운항 비용을 2자리 숫자만큼 줄이고 동일한 사이즈로 현재 생산 중인 다른 항공기에 비해 엔진 소음을 4배나 적게 만드는 데 도움을 줄 것이다. 봄바디어는 현재 생산 중인 항공기에 비해 직접 유지보수 비용이 28% 감소될 것으로 기대하고 있다.

유럽항공안전청, A380 플랩 트랙 페어링 개선 명령

유럽항공안전청(EASA)이 에어버스 A380의 플랩 트랙 페어링(Flap Track Fairing)이 비행 중 항공기에서 분해되지 않도록 하는 것을 목표로 두 번째 감항성 개선명령(AD)을 발행했다. 안전청측은 이러한 사고가 발생할 경우 지상의 사람들에게 피해를 줄 가능성이 있다고 보기 때문이다.

안전청은 지난해 12월에도 비슷한 개선명령을 발행했으며 당시 운전자들이 정기적으로 A380의 날개에 있는 6번 가동식 플랩 트랙 페어링(MFTF)을 점검하고, 가급적 이를 교체하라고 요구했다. 이러한 경고는 지난해 엔진 얼라이언스(Engine Alliance)의 엔진을 탑재한 A380-861의 시험기간 중 복합재 페어링에서 균열과 박리의 증거가 발견된 데 따른 것이었다.

5월 26일에 발행된 새 개선명령에서는 운전자 가 초음파 및 와전류 장치로 4번 MFTF를 정기적으로 점검하거나, 롤스로이스 엔진 탑재기는 600회의 비행, 엔진 얼라이언스 탑재 항공기는 300회 비행 이내에 이 구성품을 교체해야 한다고 한다. 6번 페어링에 대한 점검 및 교체 요구도 계속 적용한다. 이러한 최근의 문제는 에어버스가 6번 MFTF와 관련한 12월의 개선명령 이후

다수(2~6번)의 MFTF를 상세하게 재검토한 후 발견되었다. EASA는 이 조사에서 4번 MFTF의 피벗 지지 링에 약간의 균열이 있음을 발견했다.

오로라 플라이트 사이언스, 태양열 동력 무인기 비행

오로라 플라이트 사이언스(Aurora Flight Sciences)가 개발한 무인항공기 선라이트 이글(SunLight Eagle)이 지난 5월 12일 비행했다. 태양열 동력의 폭 34.7m, 무게 75kg의 선라이트 이글은 라스 크루세스(Las Cruces)에 있는 뉴멕시코주립 대학교 물리학연구소 UAV 시스템시험소에서 날아올랐다.

첫 시험의 목표는 항공역학적 성능과 태양전지의 데이터를 모으는 것이었다. 선라이트 이글의 다음 단계는 더 높이, 더 오래 비행하는 것이다. 이를 위해서 향상된 조종시스템과 추가 낙하산이 필요할 것으로 보이며, 다음 비행은 오는 8월에 이루어질 예정이다.



에어버스 엔진, A320 1호기 납품 일정 순조로워

중국산 A320 생산이 순조롭게 진행되고 있다. 중국 엔진에 있는 에어버스의 새 A320 조립공장이 이미 2대의 항공기를 생산했고 6월 말 이전 첫 납품 일정도 순조롭게 진행될 예정이기 때문이다. 에어버스 엔진(天津) 지사장인 장 쉘 샤를에 따르면 2대의 항공기가 이미 도색을 마쳤고, 1호기는 엔진을 완전히 설치했으며 공장에서는 2호기의 엔진을 설치하고 있다.

중국의 임대업체인 기룡항공조임(奇龍航空租賃)이 1호기를 소유하고 쓰촨항공(四川航空)에 임대될 예정이며, 2호기는 하이난항공(海南航空)에 납품될 예정이다.

첫 시험비행이 지난 5월에 실시된 가운데 고객 납품은 6월 말 이전에 이루어질 예정이며, 2호기는 7월에 납품될 예정이다. 이와 관련해 에어버스는 중국에서 조립한 A320 1호기를 6월에 인도할 것이라고 항상 말해왔다.

샤를 지사장에 따르면 에어버스 엔진이 올해 11대의 A320을 납품할 예정인데, 그 중 10대에는 인터내셔널 에어로엔진(International Aero Engines)에서 생산된 엔진이 탑재되고 나머지 1대에는 CEM 인터내셔널 엔진이 탑재된다.

현재 에어버스 텐진 공장은 매 3주기량마다 1대의 항공기를 생산하고 있으며, 연말에는 매 2주당 1대로 생산율을 늘릴 예정이다. 2대의 항공기가 이미 도색을 마쳤으며, 다른 6대는 조립과정에 있고 다른 한 대는 5월 초에 조립을 시작했다.

에어버스 텐진은 현재 420명의 직원이 있고, 그중 110명이 외국인이며 500명 가까이 직원을 계속 늘릴 예정이다. 현재 텐진 공장에는 19개의 건물물이 있지만 모두 완성되지 않은 상태로 정비센터는 5월 초에 완성했고 제2도색장은 오는 8월에 완성할 예정이다.

세스나 콜럼버스 개발 중단

세스나가 새롭고 더 수익성 있는 시장을 개척하기 위해 시작한 사이테이션 콜럼버스(Columbus)의 개발을 지난 4월 29일자로 보류했다. 잭 펠턴 세스나 사장은 "매우 어려운 결정이었지만, 사업 규모를 현재 시장의 현실성에 맞추기 위해 중요했다"면서 "이 프로그램이 아직 큰 잠재력을 가지고 있다고 생각하며, 시장이 회복되면 다시 진행할 것"이라고 강조했다. 이에 따라 세스나측은 5천만 달러의 보증금을 고객에게 반환할 예정이다.

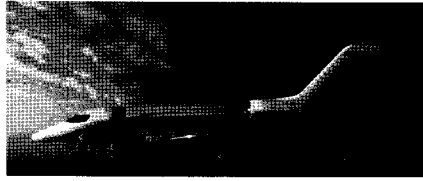
지난 4월 29일 세스나 직원들에게 서신으로 이루어진 펠턴 사장의 발표는 전날 모회사인 텍스트론(Textron)이 참담한 1분기 수익보고서를 공개한 후에 이루어졌다. 펠턴 사장에 따르면 회사는 지속적인 적자를 보였고 세스나 항공기의 꾸준한 세계적 수요 감소가 두드러졌다고 한다.

핀메카니카, 수호이 민항기 지분 공식 획득

이탈리아 핀메카니카(Finmeccanica) 자회사인 알레니아 에어로노티카(Alenia Aeronautica)가 수호이 민항기(Sukhoi Civil Aircraft Company) 지분 25%+1주를 갖기로 함에 따라 러시아와 이탈리아의 항공우주 업체들과의 협력 관계가 깊어졌다.

이 계약은 알레니아와 수호이가 슈퍼제트(Superjet) 영업을 위한 이탈리아 베니스 기반의 합작벤처를 추진하기로 합의하면서 2005년에 처음 공개됐고, 이 합작벤처는 2007년에 설립됐다.

러시아와 이탈리아 측 임원들과 핀메카니카 CEO인 피에르 프란체스코 구아리구아글리니가 지난 4월 7일에 계약체결을 발표한 가운데 알레니아가 획득한 주식은 1억3800만 유로(1억8300



한편, 신형 CJ4 경량 제트기 개발과 경량 스포츠 기인 스카이크쳐(SkyCatcher)는 미국 캔사스에서 작업을 계속하고 있지만 컬럼비아 항공기(Columbia Aircraft)의 본사였던 미국 오레곤주 벤드(Bend)에 있는 코발리스(Corvallis) 단발 피스톤기 공장은 폐쇄하고, 생산라인을 캔사스주 인디펜던스(Independence)에 있는 세스나 공장으로 옮긴다.

머스탱(Mustang) 초경량 제트기 수요는 아직 전망이 있고 5월 초에 200호기를 하와이의 새 소 유주에게 인도했다. 다행히 세스나는 펠턴 사장이 말하는 아직 발표하지 않은 많은 새 제품 개발에 종사하는 기술자들을 상당수 유지할 것으로 보인다. 펠턴 사장은 서신에서 "당장은 세스나에 좋은 소식이 별로 없어 보인다"고 인정했지만, "힘든 시간은 지날 것"이라고 덧붙였다.

파놈 100, 유럽에서 인증 취득

브라질 엠브레어의 파놈(Phenom) 100이 브라질과 미국에서 증명을 받은 지 4개월 만에 유럽 승인을 취득했다. 엠브레어는 지난 2005년 6인승 항공기인 파놈 100을 도입해 현재까지 12대를 납품했다. 파놈 100 1호기는 곧 첫 유럽 고객에게 인도될 예정이다.

만 달러)로 알려져 있다.

수호이 홀딩(Sukhoi Holding)의 마하일 포고스안 사장은 "이번 계약 체결은 항공업계에서 러시아와 이탈리아의 가장 큰 협력이 완전히 숙성했음을 의미한다"면서 "전략적 파트너인 알레니아 에어로노티카는 수호이 슈퍼제트 100의 잠재적인 시장을 확보할 것이며, 제품에 대한 확실한 후속 지원을 제공할 것"이라고 말했다.

한편, 슈퍼제트는 2대의 항공기가 비행 시험 중이고, 3호기는 곧 시험을 시작할 예정이다. 수호이 측은 이 항공기의 러시아 증명이 올해 연말까지 이루어지고, 그 후 발주고객인 아어로플로트(Aeroflot)에 첫 인도가 이루어질 것으로 전망했다.

그보다 대형의 경량 제트 계열기종인 파놈 300은 미국에서 자연 결빙 및 번개 시험을 하고 있으며, 냉습시험은 미국 플로리다의 이글린(Eglin) 공군기지에서 2/4분기 이전에 시작할 예정이다. 특히 파놈 300은 연말까지 브라질과 미국에서, 그리고 유럽에서는 약 12개월 내에 승인을 받을 예정이다.



유로콥터, 일본 유로헬리 지분 확대

유로콥터가 예전 일본 헬기총판인 유로헬리(Euroheli) 지분을 가지고 있던 이토추(Itchu Corp.) 지분을 10%에서 90%로 늘려 이 회사의 대주주가 됐다. 유로콥터는 "유로헬리가 민간 및 군용 헬기의 전 영역에 걸쳐 직판과 고객지원 활동을 실시하는 일본 최초의 외국계 항공기 제작사가 될 것"이라고 밝혔다.

유로콥터 경영자인 루츠 베틀링은 "이번 투자는 유로콥터의 핵심시장 모두에서 다중 현지화(multi-local) 업체가 된다는 사업전략을 철저히 따르는 것"이라며 "이는 40년간의 시장 경험을 기초로 일본에서 전력을 다하겠다는 것"이라고 강조했다. 또한 그는 "이번 획득으로 전문성과 경험이 있는 유로헬리의 직원들을 통해 일본에서 우리의 강점과 능력들을 통합할 수 있을 것"이라며 "유로콥터가 일본에 지원을 증가시키고, 진출을 강화해 기존 민간 및 정부 고객들에게 봉사하며 방산시장의 활동을 더 발전시키기 위한 더 나은 입장에 있게 될 것"이라고 덧붙였다.

한편, 일본의 민간 및 공익 항공 시장의 57%를 유로콥터가 점유하고 있고, 360대의 헬기가 이용되고 있다. 이 중 일본의 육상자위대는 3대의 EC225 VIP 헬기를 운용하며, 해상자위대는 얼마 전 2대의 EC135 훈련용 헬기를 주문했다. 또한 유로콥터는 일본 자위대에도 NH90 헬기를 판촉하고 있다. 이와 관련해 유로콥터는 BK117 헬기를 제작하기 위해 일본의 가와사키중공업과 수년간 수행했던 것과 비슷한 산업협력 프로그램에 참여를 희망한다고 덧붙였다.