

美 노스웨스트, RJ기 발주 AI(R)사에 24대 추가주문

미국의 노스웨스트 항공사가 前 맥도널더글라스사의 DC-9-10기의 대체를 위해 유럽 AI(R)사의 Avro RJ85 기종 24대(6억 2천만 달러)를 추가로 주문했다. 인도는 향후 3년에 걸쳐 이루어질 예정이다.

AI(R)사의 제프 마시(Jeff Marsh) 부사장 겸 마케팅책임자는 “노스웨스트사가 RJ85의 일부를 2001년에 인도할 것을 희망하고 있으나, 2000년까지 납품할 예정으로 있다”며 “동 기종의 첫 인도는 내년 5월 정도가 될 것”이라고 말했다. 노스웨스트사는 기 주문한 12대의 RJ85기종을 이미 인도했으며 자회사인 노스웨스트 에어링크(Northwest Airlink)사가 이를 운항하고 있다.

현재까지 RJ기종의 주문량은 총 136대로 이중 89대가 이미 인도되었다. 생산규모는 연 20-22대 수준.

한편, 노스웨스트사가 새로 인도한 RJ85기종은 DC-9-10기종의 대체기로 70석규모로 미니에 나폴리스와 디트로이트 간에 투입되고 있다.

아시아지역, 장거리 항공기 요구 보잉 및 에어버스 준비한창

아시아 지역의 항공사들은 늘어나는 승객수요와 장거리승객 증가로 보잉 및 에어버스사에 장거리용 항공기의 주문이 늘고 있다.

에어버스사의 경우 싱가포르에어라인(SIA)과 캐세이퍼시픽(Cathay Pacific) 항공사를 초장거리 기종인 A340-500파생기종의 아시아지역 런치커스터머로 생각하고 있다. 양 항공사는 이에 대해 아시아와 미국간을 운행할 더 길어진 항속거리와 수용능력이 증가된 항공기를 요구하고 있다.

SIA사는 항속거리 16천km의 206석급 항공기를 요구하고 있는데, 싱가포르-LA간의 논스톱운행

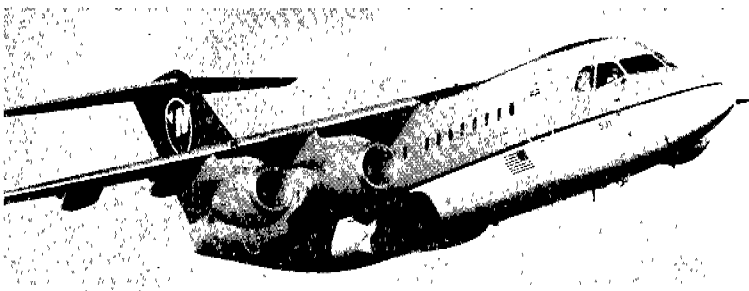
을 위해 많은 연료를 탑재할 수 있기를 희망하고 있다.

보잉사는 현재 777-200X기종을 제안하고 있는데 아직 여러 조건하에서의 페이로드 및 항속거리 등을 만족시키지 못하고 있어 항공사들을 설득하기에는 시간이 걸릴 것으로 보인다.

캐세이퍼시픽항공도 홍콩-뉴욕, 홍콩-토론토간의 논스톱운행을 위해 초장거리용 항공기를 요구하고 있다. 홍콩에어라인들은 기본적으로 항속거리 14천km의 에어버스 A340-500기종을 기본라인으로 삼고 있으나 이보다 단거리인 382석 A340-600도 고려하고 있다.

에어버스사는 보잉사를 견제하면서 SIA사의 요구에 접근하기 위해 페이로드가 증가된 A340-500의 파생기종을 고려하고 있다. 동 기종은 이륙중량이 365톤으로 기존 -500기종보다 9톤이 증가되었다. 이를 위해서는 추력이 증가된 엔진이 필요한데 영국 롤스로이스(RR)사의 트렌트(Trent) 500엔진(4대장착)이 고려되고 있다. 보잉사의 777-200X기종의 경우 최대 이륙중량이 334톤 미만이다.

한편, 보잉사는 아메리칸에어라인 항공사의 동경-달라스간의 장거리운행 여객기의 요구에 따라 777-



노스웨스트사는 DC-9-10를 대체하는 RJ85기종을 추가로 주문했다.

300X기종을 고려하고 있는데 이를 위해서는 약 490kN급 엔진이 필요한데 현존하는 엔진의 재설계가 필요하다.

**NTSB, “벨류젯 참사
FAA도 책임”**

미연방교통안전위원회(NTSB)는 19일 지난해 5월 마이애미 국제공항 이륙 직후 추락, 탑승자 110명 전원이 사망한 벨류젯 여객기 참사는 벨류젯측과 이 항공사의 정비 계약사 및 미연방항공국(FAA)에 공동책임이 있다고 밝혔다.

NTSB는 이날 조사결과를 발표, 사고의 직접적인 책임이 벨류젯 항공사에 있는 것으로 드러났으며 특히 벨류젯 항공사의 정비계약사인 셰이버테크는 사고 항공기의 화물칸에서 발생한 화재를 번지게 한 산소통들을 적절히 관리하지 못했다고 지적했다.

NTSB는 또 항공기 추락은 벨

류젯 항공사가 정비계약 내용을 적절히 감독하지 못했으며 FAA가 화물칸에 연기탐지 장치와 소화설비를 설치토록 하지 않은데도 기인한다고 밝혔다.

NTSB는 80년 사우디아라비아 항공 소속 항공기에서 비행중 화재가 발생, 탑승객 301명이 사망한 직후 항공사들에 화재 탐지와 소화설비를 갖추도록 권고했다. 그러나 FAA는 NTSB의 권고에 이의를 제기하면서 많은 화물칸들이 밀폐돼 있어 설사 화재가 발생하더라도 꺼지기 때문에 이 같은 장치가 비용면에서 비효율적이며 불필요하다고 주장했다.

**美-日 항공협상 순조
오는 9월 마무리될 듯**

미국과 일본의 항공협상이 순조롭게 진행되고 있다.

미국과 일본은 지난 8월 4일부터 6일까지 3일간 동경에서 新승객운송상호조약의 내용을 담은

협상안에 서로 동의하고 오는 9월까지 매듭짓기로 했다. 지금까지 양국은 미국의 오픈스카이 정책 전체를 적용시키려는데서 마찰을 빚어왔다. 이러한 교착상태는 미국이 3-4년간의 시범운용, 일본이 적응할 수 있는 기간을 제공함으로써 해결됐다.

이번 협상에서 일본의 궁극적인 목표는 미국내에서의 일본기 운항을 확대시키는 것이다. 현재까지 미국의 유나이티드(United Airlines)나 노스웨스트항공사는 일본 공항을 허브(Hub)로 사용, 다른 어느 곳이든 운항할 수 있게 되어있다. 하지만 일본의 JAL의 경우 브라질로 가는 한 개의 노선밖에 허용되지 않고 있다.

한편, 이번 미국과 일본의 항공협상으로 일본과 미국의 항공사간의 협조가 두드러지고 있는데, JAL의 경우 아메리칸 에어라인과 ANA(전일항공)의 경우 유나이티드 항공사와 협조관계를 맺고 있다.

만약 에어아시아가 항속거리 16,200km의 A340기종을 제작한다면, SIA사가 구매할 수 있을 것이다.

