

## 봄바르디어사, 글로벌 익스프레스 비즈니스 제트기를 장거리 여객기로

봄바르디어사는 자사의 글로벌 익스프레스 비즈니스 제트기 개량형의 장거리 정기항공노선 취항가능성에 대해서 시장 조사를 수행하고 있다.

이 새로운 운용개념에 대한 연구는 아직 초기단계에 머물고 있지만 봄바르디어사 내의 기술계통 소식통에 의하면 프로젝트 팀이 구성되어 수개월간 작업중이라고 한다. 정기항공편 취항을 위한 개량으로는 정기노선 취항에 따른 낮은 비행 주기 및 이착륙에 견딜 수 있도록 날개구조와 착륙장치 강화하는 작업이 고려되고 있다.

글로벌 익스프레스기는 장거리 비즈니스 제트기로 형식 및 감항증명을 받았으며 19명까지의 인원을 수송할 수 있다. 그러나 이 기체는 민간용임에도 불구하고 영국의 공중 장거리 레이더 요구에 따른 레이더 플랫폼의 대상기체로 제시되고 있다.



봄바르디어사가 자사 항공기에 대해 장거리 취항가능성에 대한 시장 조사를 시작하였다

## 웨스트랜드와 아구스타, 합병예정

영국의 GKN 웨스트랜드사와 이탈리아의 아구스타사가 합병절차를 마무리하고 내년에 새로운 회사로 등장할 예정이다.

두 회사의 모그룹인 GKN과 핀메카니카는 1년 가까이 합병을 논의해왔고 최근 50대50의 조인트벤처에 대한 동의안에 서명하였다. 통합법인의 최고 경영자는 GKN 회장인 데이비드 라이트, 대표이사는 아구스타의 회장인 아마데오 카포라레티가 될 전망이다.

98년도 총 매출액을 근거로 양사는 벨, 보잉, 유로콥터, 시콜스키사에 이어 회전익부문 5위에 랭크되었으며, 현재 양사는 합작으로 EH101 중형수송헬기를 개발중에 있다. 또한 웨스트랜드사는 보잉의 AH-64 아파치 헬기의 면허생산과 자사의 슈퍼 링스 및 시킹 헬기를 업그레이드 중이다. 아구스타사는 A109, A119, A129를 제작하고 있으며, AB129 및 BA609를 벨과 합작 생산하며, NH90과 유로콥터를 포커사와 합작생산을 하고 있다.

## GD, 민수용 항공기 시장 진출

미국 방위산업체인 제너럴 다이너믹스(GD)사는 민수용 항공기 제작사인 걸프스트림 에어로스페이스사를 인수하기로 했다고 발표했다.

GD는 걸프스트림 인수를 계기로 지난 93년 세스나 항공을 매각함으로써 중단됐던 상업용 민간 제트기 시장에 다시 뛰어들게 된다.

GD는 그동안 F-16 전폭기와 핵잠수함, 보조함, 장갑차 등의 각종 무기를 생산하면서 주로 미국방부에 납품, 연간 50억달러의 매출 실적을 올려 왔는데 이번 걸프스트림 인수는 방위산업 위축에 따른 사업 다각화의 일환으로 이루어지는 것이다.

인수 계획이 발표된 후 이날 뉴욕 주식시장에서 GD의 주식은 1주당 63.62달러로 7.81달러가 하락한 반면 걸프스트림은 60.31달러로 4.69달러가 올라 전체 인수 가격은 약 46억달러선이 될 것으로 보인다.

두 회사는 이미 인수-매각에 따른 이사회 의결 절차를 마쳤으며 니콜라스 채브라저 GD 회장은 "우리는 이 거래를 마무리하는 데 어떤 장애가 있을 것으로는 기대하지 않는다"고 말했다.

GD는 이에 앞서 미국 내 잠수

함 제작사의 하나인 뉴포트 뉴스 조선사를 인수할 계획이었으나 독점규제 등의 문제 때문에 인수를 포기한 바 있다.

## 에어버스, 650석 규모 여객기 개발

세계 2위의 항공기 제조업체인 에어버스 인터스트리사가 650개의 좌석을 갖춘 세계 최대 규모의 여객기를 개발할 계획인 것으로 알려졌다.

에어버스의 잭 쇼필드 회장 겸 최고경영자는 지난 4월 27일 워싱턴의 항공클럽에서 100억달러가 투입될 초대형 여객기 개발 프로젝트를 위해 6백여명이 작업 중이라고 밝혔다.

에어버스는 '하늘의 여객선'이라고도 불리는 이 여객기의 제조를 공식적으로 인정하지는 않았지만 쇼필드 회장의 발언으로 미뤄볼 때 이 프로젝트는 이미 시작된 것으로 보인다.

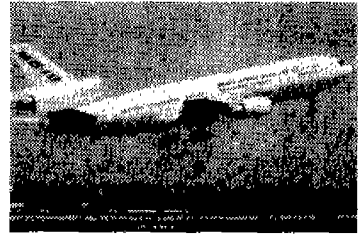
이 초대형 여객기는 조종석에서 꼬리부분에 이르는 상층갑판을 갖춘 2층 구조로 이뤄져 550-650개의 좌석을 수용할 수 있다. 이는 현재까지 최대의 상용여객기인 보잉 747에 비해 최고 200석까지 더 많은 수준이다. 이러한 2층구조는 또한 체육관, 상점, 침대칸 등 기존의 여객기에서는 충분히 갖추

지 못한 시설들도 수용할 수 있게 해준다. 그러나 최대 650명의 승객과 그 짐들을 처리하기에는 공항의 처리시스템이 뒤따라주지 않을 가능성이 있으며 긴급사태 발생시의 대피 등 안전문제가 미흡할 수 있다는 것이 초대형 여객기의 취약점으로 지적되고 있다.

에어버스의 최대 경쟁상대인 보잉사는 이러한 초대형 여객기의 개발이 한 업체를 침몰시킬 수도 있는 부담스러운 사업이 될 수도 있다고 보고 있으며 필 콘디트 보잉 회장은 지난 26일 주주들에게 초대형 여객기를 개발해야 할 만큼의 수요가 없다고 말하기도 했다.

## 보잉, MD-10 화물기 첫 비행에 성공

DC-10을 개량한 보잉(구 MD) MD-10의 첫 비행이 지난 4월 14일 롱비치에서 있었다. MD-10으로의 가장 큰 개조 포인트는 DC-10의 구형 조종석을 MD-11의 조종석과 같이 2인승 디지털 조종석으로 개량된 것이다. FedEx사 소속의 이 기체는 승객 수송용 DC-10을 화물기로 개조한 것으로 현재 다수의 DC-10이 화물기로 개조되고 있으며 오래지 않아 2대의 다른 MD-10의 비행 시험이 시작될 전망이다.



보잉은 MD-10을 수송기용으로 개조하였다

## 페어차일드와 ATR 지역 여객기 합작 난항

페어차일드 에어로스페이스와 ATR의 파트너인 에어로스빠살과 알레니아가 전부터 논의되던 지역 제트여객기 합작개발에 관한 장애물을 넘는데 실패했다. 그러나 타협점을 찾기 위한 노력은 계속되고 있다.

다른 합작사업과 마찬가지로 최종조립장의 위치나, 엔진 선정, 지분 분배 등의 문제가 남아 있지만 ATR은 지역여객기 연구의 초점을 페어차일드의 728JET의 개념과 거의 동일한 계열로 맞추고 있다.

페어차일드와 ATR에서는 논평을 거부하고 있지만 업계 소식통들은 이달에 루프트한자의 감독위원회가 728JET 프로그램을 실행하기로 결정한다면 협상에서의 페어차일드사의 입지가 한층 강화될 것이라고 전했다.

독일의 국적 항공사인 루프트한자는 중소도시간 컴퓨터 노선의 운항을 위해 728JET외에도 봄

바르디어사의 캐나다어 RJ 700 시리즈의 도입안도 검토중이라고 소식통들은 전했다. 또 하나의 유력한 728JET 발주 고객으로 예상되고 있는 스위스의 크로스에어 항공사는 페어차일드사에게 728JET의 개발을 독자적으로 추진하라고 적극 권고하고 있으며 만일 ATR과의 합작 개발이 이루어진다면 728JET의 구매를 포기할 것이라고 밝히고 있다.

ATR사 역시 70/90인승 시장으로 진입하려고 하는 브라질의 엠브레이사와도 의견을 교환하고 있으나 ATR 역시 파트너를 찾지 못했을 때 Airjet 프로젝트를 단독으로 추진할 가능성을 배제하지 않고 있다.

70/75인승급 Airjet200은 2003년 후반기부터 인도가 가능할 것으로 보이며 60인승의 단축형인 Airjet100은 2004년부터 가능할 것으로 보인다. Airjet의 최종형이 될 90-95인승급의 Airjet300은 이로부터 18개월 뒤어나 인도가 가능할 예정이다.

페어차일드사에서는 70인승 728JET의 최초인도를 2002년 중반으로 잡고 있으며 뒤이어 55인승급의 528JET와 98인승급의 928JET를 선보일 예정이다. 루프트한자는 728JET 옵션 60대를 포함한 120대의 구매 의사를 밝혔고 크로스에어는 100대의 옵션

을 포함해서 비슷한 수의 구매의사를 밝히고 했다.

### GE, CF34-8 계열 엔진 개발 마무리

GE는 페어차일드사의 928JET 프로그램에 사용될 17,000내지 18,000 파운드급으로 추력을 향상시킨 CF34-8D의 파생형 엔진 개발 계획의 윤곽을 잡아가고 있다. CF34-8XX라고 불리는 이 파생형 엔진은 2003년 중반에 최초로 비행시험을 실시하고 빠르면 그해 말까지 미 연방항공국의 형식증명을 받을 계획이라고 GE는 밝히고 있다.

GE의 소형엔진 부문 책임자인 프랭크 클라우스에 따르면 이 신형 엔진은 기존 CF34-8C/D 파생형 엔진과 비슷한 엔진 코어를 사용하면서도 신형 팬 블레이드와 엔진에 무리를 주지 않는 저압시스템을 채택할 계획이다. 신형 저압 시스템은 3단으로 구성되어 직경 1.34m의 팬과 4단 저압터빈 섹션에 부착될 것이다. -8XX 개발계획은 최근 728JET용으로 -8D3 엔진이 발주되면서 구체화되기 시작했다.

-8D3 엔진의 본격적인 시험은 2000년 6월부터 시작될 예정이며 이에 따라 729JET의 처녀비행은 2001년 1/4분기로 예정되어 있

다. 이 엔진의 FAA 형식증명은 2001년 9월로 계획되어 있다.

이와 더불어 GE에서는 봄바르디어사의 CRJ700용의 CF34-8C1 터보팬 엔진의 비행시험을 이번 달 말까지 마칠 예정이다. 이 비행시험은 GE사 소유의 747기에 CF34-8C1 엔진을 장착해서 수행되었다. 비행시험에서는 우박 충돌 시험 중에 내부의 소음억제 패널이 파괴되어 공기흡입구 라이닝의 강화필요성이 제기되긴 했지만 GE측에서는 비행시험 결과 대부분이 예상했던 것보다 우수하게 나왔다고 밝혔다. 몇 가지 점에 있어서는 GE사 측에서도 예상하지 못할 정도의 결과를 보여주었다. 그 중 하나는 비행중 재시동가능 영역으로서 이 엔진의 코어부분이 약간 가려져 있기 때문에 재시동능력에 대한 우려가 있었다. 그러나 비행시험에서는 재시동에 어떤 문제도 없음이 밝혀졌다. 또한 순항중 비연료소비를 역시 GE사의 예상치보다 1%에서 1.5% 정도 우수한 것으로 나타났다.

CF34-8C1 엔진을 장착한 CRJ700 항공기의 처녀비행은 이번 달 말경에 실시될 것으로 보이며 16개월 정도의 형식증명 검사 기간을 거쳐 내년말부터나 인도가 개시될 전망이다.

## IPTN, 구조조정에 착수

정부의 지원이 중단된 인도네시아 국영회사인 IPTN은 Top Manager를 바꾸는 등 구조조정에 착수하였다. Top Manager는 Hari Laksono에서 S. Paramajuda로 교체되었으며, 이사회도 9명에서 5명으로 축소되었다.

또한 인도네시아는 IMF의 경제위기로 IPTN사의 N250 지역 터보프롭기 개발지원금 1.5억달러, N-2130 지역제트기 개발지원금 20억달러를 환수하였다.

따라서 N250은 생산인증을 획득한후 2002년에 본격적인 서비스 개시를 목표로 했으나, 전망이 불투명하다. 동 기종 50석의 첫 시제기는 95년, 68석의 두 번째 시제기는 96년에 시험비행을 하였으며, 3번째 시제기는 당초 98년을 목표로 개발하였으나 현재까지도 완성시키는 불투명하다.

지금까지 IPTN은 700명을 해

고하였으며, 2001년까지 4,500명을 추가 해고할 예정이다. 이러한 숫자는 전체직원 10,500명의 약 50%에 해당된다.

## 닷소 예비에이션, 올해 말까지 구조개선 마무리

닷소 예비에이션은 올해 말까지 사업분야를 민간분야와 군수분야의 자회사로 분리하는 작업을 추진할 것이며 분리되는 두 회사는 닷소 팰컨과 닷소 디펜스가 될 것이라고 밝혔다.

닷소사의 세르쥬 닷소 회장은 작년 아에로스빠살의 자사 지분 45.76% 매입에도 불구하고 닷소사의 사업은 철저하게 독립된 기반에서 지속될 것이라고 밝히며 자신들은 합병의 유행을 타기 위해 스스로를 희생시키지는 않을 것이라고 덧붙였다.

닷소 그룹은 현재 닷소 예비에이션 지분의 49.9%를 보유하고

있으며 나머지 4.34%는 일반에게 분산되어 있다.

재무담당 부사장 샤를 에텔스 땅은 민/군 사업 분리는 회사의 경쟁력을 강화시키고 사업 추진의 유연성을 확보해줄 수 있으며 장기적으로는 다른 사업체와의 제휴를 위한 기반이 될 것이라고 말했다.

닷소 예비에이션은 작년에 수주액 329억 8천만프랑, 매출액 202억 2천만 프랑을 기록하여 금융 이자 등을 제외한 순이익만 15억1천만프랑(2억5천만불)에 달했다.

닷소에서는 전체 매출액이 감소하더라도 프랑스군에서 발주할 48대의 라팔 전투기와 팰컨 비즈니제트기의 매출이 강세를 보여 1999년 역시 작년만큼의 영업실적을 거둘 것으로 예상하고 있다.

## 회비 납부 안내

우리협회는 우리나라 항공우주 산업계의 이익 대변은 물론 항공우주산업의 진흥이 회원사의 발전에 기여한다는 인식하에 지원정책 및 제도의 개발과 Business기회 창출 등을 위한 사업화 지원 및 소재·부품의 국산화 등 각종사업을 추진하고 있습니다.

동 사업은 대부분 회원사의 회비로 운영되며, 특히 올해는 어려운 경제여건을 감안하여 전년도 대비 50% 감액하여 필수 불가결한 최소한의 회비를 책정한 바 있습니다.

IMF가 끝나지 않은 상황으로 회원사 여러분의 여건도 아직은 어렵겠지만 산적한 항공우주산업의 진흥과 회원사 지원업무가 원활히 수행될 수 있도록 미납된 회비를 조속한 시일내에 납부하여주시기를 부탁드립니다.

▶ 문의 : 02-761-1106