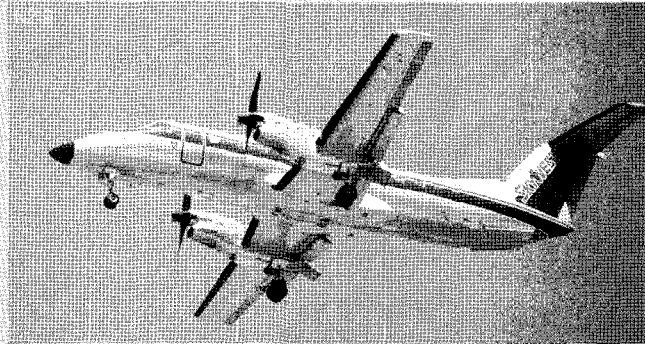


해외뉴스

인도네시아, 신형 19인승 터보프롭기 개발

인도네시아의 Ie가 19인승 터보프롭기를 개발한다. 이는 17,000개의 섬에서 운항하기 위한 견고하고 신뢰성 있고 저렴한 항공기를 요구하는 소규모 국내 전세기 업체를 대상으로 으로 한 것 Ie의 인디 알리사흐바나 항공기 구조 부장에 따르면 고익기인 Ie N219의 정가는 350만 달러가 될 예정이고, 동급 최대급 객실에 3열 좌석을 배치할 예정이다.



최대이륙중량은 약 7톤, 최대 탑재력은 25톤, 그리고 600m 미만의 활주로에서 이착륙할 수 있다. 엔진출력은 850~900shp(595~670KW)가 될 것이고, 프랫 앤 휘트니 캐나다의 PT6 엔진이 장착될 것으로 보인다. 그리고 테이퍼날개는 평균보다 클 전망이다. 그리고 항전장비는 가민의 G1000이나 허니웰의 에이펙스 시스템이 장착될 예정이다.

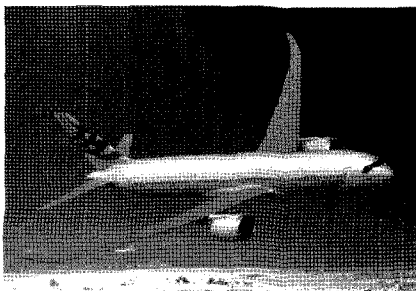
인디 사흐바나 부장은 Ie가 프로그램에 착수하려면 30대의 확정주문을 받아야 할 것으로 전망했다. 이를 위해 Ie도 발주주문을 받기 위해 인도네시아를 순회 홍보하고 있다. Ie는 주로 인도네시아 증명을 받는 데 초점을 맞추고 있고, N219의 미국이나 유럽 증명을 추진하기 위한 확정된 계획은 없다. 하지만 Ie는 이 항공기를 인도네시아의 증명을 인정하는 다른 동남아 국가들에게도 팔 수 있을 것이다.

현재 Ie는 24인승 C-212-200을 면허생산하고 있기도 하지만 N219는 독자 개발한다. Ie의 로잘 리날디 자일라니 부사장에 따르면 -200의 면허가 끝나기 전 6대의 -200을 더 제작하라는 승인을 받았다. 또한 EADS Casa와 최신형 모델인 C-212-400을 제작하는 협약도 맺었다.

인도네시아 국영 항공사인 메르파티 누산타라는 2008년 10대의 C-212-400을 위한 협약을 체결했지만 확정 주문은 없었다. 대신 Ie는 주로 해외 고객을 대상으로 C-212-400을 생산할 계획이며, 반면 N219는 국내 시장용이다.

에어버스, A350 프레스티지 1호기 2014년 인도

에어버스가 2014년에 있을 A350 프레스티지 1호기의 첫 인도를 앞두고 자사 제트여객기의 수요가 증가할 것으로 예측했다. 한 관계자는 에어버스가 중국, 동유럽의 잠재 고객들과 협상을 진행 중이며, 앞으로 몇 주 안에 주문을 기록할 것으로 전망했다. 그는 또 2010년 새 주문 기록은 저조하지만 납품은 2009년의 14대보다 늘어난 16대가 될 예정이고, 여기에는 2대의 A340-500이 포함될 것으로 예상했다.



그는 이러한 회복세가 중국과 중동 시장이 부흥하고 있고, 세계 경기가 다시 기운을 내기 시작하는데 따른 것이라고 분석했다. 2대의 A319 ACJ(Airbus Corporate Jet) 중 1대가 에어쇼에 지정전시되었으며, 이 기체는 영국에 있는 VIP 전세기 업체인 아크로폴리스 항공이 소유하고 있다. 툴루즈의 ACJC(Airbus Corporate Jet Centre)에서 완성된 이 항공기는 프랑스의 인테리어 설계자인 알베르토 핀토가 설계한 주문형 인테리어가 적용됐다.

아크로폴리스는 회사의 ACJ 1호기를 3개의 예비연료탱크를 가진 표준사양으로 장거리 임무에서 운항할 예정이다. 옵션으로 2개의 추가 연료탱크를 탑재하면 모기지인 판보로에서 9,250km를 비행할 수 있고 이를 위한 개조에는 2일이 걸린다. 아크로폴리스 항공의 최고경영자인 데이비드 크레이쇼에 따르면 에어쇼에 전시된 항공기는 플라이바이와이어(FBW) 시스템의 소프트웨어 변경을 통해 최대 이륙중량 76.5톤 사양으로 납품된 ACJ이다. 특히 이 항공기는 지난해 3월 에어버스



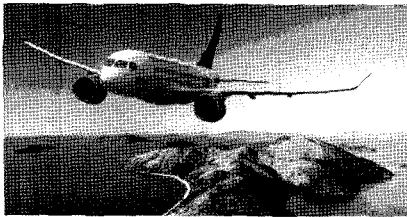
의 함부르크 공장에서 ACJC로 미완성 상태로 인도되었고, 그 후 툴루즈에서 11개월간 완성 작업을 거쳐 4월 4째 주에 아크로폴리스에 인도됐다. 크레이쇼 사장은 3명의 객실승무원과 1명의 항공기관사를 포함한 6명의 승무원이 이 항공기를 운용하며 인수 즉시 카리브해와 미 서해안 노선 운항에 투입됐다.

봄바디어, 중국에서 C시리즈 고객 확보 기대

캐나다의 봄바디어가 앞으로 수개월 내 C시리즈(CSeries)의 첫 중국 고객을 확보할 수 있다는 확신을 높이고 있다. 봄바디어항공(Bombardier

Aerospace)의 사장 겸 최고운영책임자인 가이 해시는 지난 6월 2일 유선재무회의에서 "중국에서 홍보활동이 잘 진전되었다"고 말했다. 그는 "봄바디어가 올해 중국과의 C시리즈 계약을 발표하기를 기대한다"며 "계속 주목해 달라"고 말했다.

중국에서는 AVIC의 셴양항공사(沈陽航空社)가 봄바디어의 Q400 터보프롭기 및 110/130인승 C시리즈의 동체를 납품한다. 해시 사장은 이는 중국에 상당한 존재감뿐 아니라 임계 질량 이상을 만들어내는 것이라고 말했다. 물론 봄바디어는 이미 중국에 다스의 매력을 보였다. 비즈니스 제트기 부문에서 봄바디어는 중국에 15대 이상의 항공기를 판매하여 상당한 입지를 확보했다. 상용기 부문에서 봄바디어는 C시리즈에 크게 의존하고 있는 가운데 해시 사장은 C시리즈는 중국 시장에 매우 적합하다고 강조했다.



특히 봄바디어는 성장하고 있는 중국의 항공운송시장에서 판매를 늘리는 데 도움이 되도록 중국에 항공기 조립라인을 개설할 것도 검토하고 있다. 현재까지 봄바디어는 C시리즈로 90대의 확정 주문과 90대의 옵션을 확보했다. 현재 프랫 앤 휘트니의 기어형터보팬 엔진 탑재 항공기는 2013년 운용에 들어가는 것이 목표다.

유럽항공안전기구(EASA)가 A330-200F에 대한 기종증명을 수여했다. A330-200 여객기 모델의 파생형인 이 화물 전용기는 에어버스가 1998년에 취득한 기존 A330-200 기종 증명 수정을 통해 증명을 취득했다. EASA 증명 이후에는 FAA(미 연방항공청)의 기종 증명도 뒤따를 예정이다.

유럽항공안전기구, A330-200F 인증

프랑스 툴루즈에서 거행된 조인식에서 A330/340 최고기술자인 크리스티앙 파브르는 "매우 부드럽고 성공적인 비행시험 과정 끝에 계획에 따라 증명을 받았다"며 "약간의 설계 최적화

보잉, 사우스캐롤라이나에 787 생산라인 건설

보잉이 사우스캐롤라이나주 찰스턴에 787 최종 조립라인 건설을 시작했다. 약 11만 제곱미터 넓이의 이 공장은 오는 2011년 7월에 개장할 예정인 가운데 첫 기체는 2012년 1/4분기에 출고될 예정이다. 보잉은 또한 787 프로그램의 추가 조립 능력을 제공하기 위해 워싱턴주 에버렛에 있는 광동체기 공장에 라인을 추가하는 것을 비롯해 공장 일부를 개조할 계획이다. 사우스캐롤라이나 공장의 라인이 가동하면 보잉은 필요한 경우 3대의 최종 조립라인을 돌릴 수 있게 된다. 현재 6대의 787 시험용 항공기 중 4대가 비행 중이며, 이 프로그램은 올해 후반 FAA(미 연방항공청) 증명과 첫 인도를 달성할 계획이다.

보잉은 기계노조의 잦은 파업 때문에 사애틀 이외의 지역에 두 번째 최종 조립라인을 건설하기로 결정한 가운데 지난 2008년 파업에서 보잉은 43억 달러의 손실을 입었다. 보잉은 지난해 근로자들이 기계노조를 탈퇴하기로 투표한 사우스캐롤라이나 공장이 '중단 없는' 제작을 보장하는 데 도움이 될 것이라고 한다.

보잉은 원래 5년 전 보트 에어크래프트(Vought

Aircraft)와 알레니아 에어로노티카(Alenia Aeronautica)가 노스 찰스턴(North Charleston)의 공항과 인접한 곳에 787기의 후방 및 중앙동체 부위를 납품하는 공장을 세우면서 사우스캐롤라이나에 간접적으로 입지를 확보했다. 하지만 보잉은 787 일정이 2년 이상 늦어지게 되자 납품업체들을 자금 압박에서 구하기 위해 두 공장 모두를 구입했다.



한편 보잉은 날개와 동체 부위를 최종 조립라인으로 수송하기 위해 747 수송기를 개조한 항공기를 이용할 예정이다. 찰스턴공장 운영을 시작하면 일부 동체들은 단지 옆 건물로 이동해 최종 조립 라인에 공급되고 나머지는 에버렛으로 공수해 기존 라인에 공급된다.



덕분에 항공기의 탑재력이 처음 예상보다 1톤 늘어난 70톤이 되었다"고 밝혔다. 그는 또한 "화물기 시장은 이미 회복세를 보이고 있고, 올해 현재까지 20% 증가세를 보이고 있으며 우리는 이제 고객들에게 제공할 대당한 신형기를 가지고 있다"고 강조했다.

A330-200F는 최적화된 동체단면을 가지고 있어 다양한 크기의 팔레트와 컨테이너들을 수용할 수 있는 융통성이 있다. 특히 동급의 여느 화물기

에 비해 화물칸 공간이 30% 크며, 이미 기술적으로도 입증된 A330 기종을 기반으로 한다. 에어버스는 1,000대 이상의 A330 주문을 받았고 이미 650대 이상이 일선에서 운항되고 있다.

한편, 연간 5.2%의 성장률을 만족시키기 위해서는 앞으로 20년간 3,400대 이상의 화물기가 필요한 가운데, 여기에는 약 1,600대의 중형 화물기가 포함되며, 그 중 A330-200F가 중요한 역할을 할 것으로 보인다.