

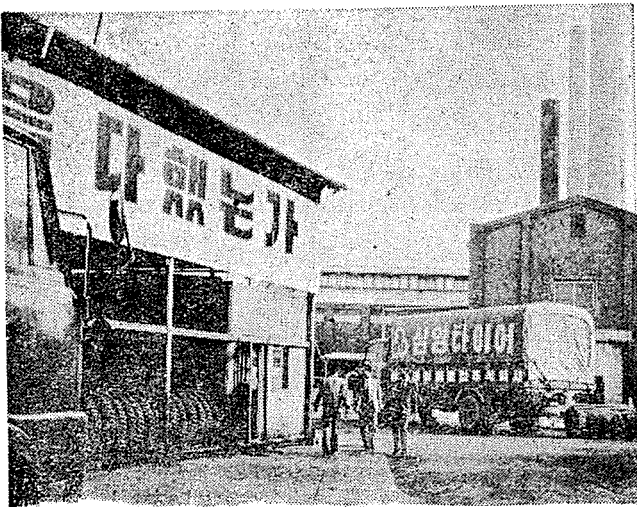
국내 국제 뉴우스

◆ 三陽타이어 日本에 첫輸出

올해는 20萬달러어치

國產自動車타이어가 日本에 輸出된다. 「도요다」 「닛산」 등 세계 랭킹 3.4位的의 自動車生産實績을 갖고 있으며 昨年中 타이어輸出고가 1億 달러에 이르고 있는 日本自動車타이어 市場에 우리 나라 타이어 輸出이 가능한 것은 圓貨의 再切上壓力으로 日本政府가 輸入規制를 완화하고 있는데다 特惠關稅의 發効로 12.5%의 타이어輸入에 對한 關稅가 免除되었기 때문이다. 삼양타이어 (代表朴仁天)은 從來 東南亞 中東 「아프리카」 등 주로 低開發國을 對象으로 輸出해온 자동차 타이어를 昨年에 처음으로 日本에의 輸出을 推進 5月 25日 日本地域에 輸出獨占 代理店契約을 맺고 올해 于先 20萬 달러어치를 수출키로 했다.

三陽타이어는 앞으로 타이어輸出을 後進國 中心에서 先進國 中心으로 市場을 바꾼다는 計劃아래 그동안 美國의 「고호크타이어」와 5年期間의 技術提携契約으로 全南松汀里에 새 工場을 짓고 있는데 來年에는 輸出目標을 500萬 달러로 잡고 있다. (72.5.25 東亞日報)



(寫眞은 韓國 首位를 指向하여 活氣를 보이는 光州市의 三陽 타이어 本社工場의 一部(71.1月刊 自動車 타이어))

◆ ACS 소식

ACS의 Rubber Division은 제 101차 회의를 보스톤

에서 개최하였다.

4월 25일부터 28일까지 열린 본회의의 발표 내용 및 일정은 다음과 같다.

program of the

DIVISION OF RUBBER CHEMISTRY AMERICAN CHEMICAL SOCIETY

Statler Hilton Hotel, Boston, Mass.

April 25-28, 1972

Tuesday Afternoon—April 25

1:55 P.M.—General Papers.

Wednesday morning—April 26

8:55 A.M.—General Papers.

9:00 A.M.—Symposium on Urethanes.

Wednesday Afternoon—April 26

12:00 Noon—25—year Club Luncheon.

2:00 P.M.—keynote Address by Dr. Alan C. Nixon.

2:30 P.M.—Symposium on Urethanes—continued.

2:30 P.M.—Symposium on Extrusion and Continuous Mixing of Rubber.

Thursday Morning—April 27

9:00 A.M.—Symposium on Concepts of Compounding.

1:30 A.M.—Business Meeting.

Thursday Afternoon—April 27

2:00 P.M.—Goodyear medal Address.

2:30 P.M.—Symposium on Concepts of Compounding—continued.

7:30 p.M.—Banquet.

Friday Morning—April 28

9:00 A.M.—General Papers.

◆ 美의 스틸타이어

75年度에는 10%로 伸長

71年 가을 現在 美補修市場에선 스틸코오드 라디알 타이어가 急速히 伸長할 것으로 豫測되어 美타이어 메이커에선 各社共히 스틸코오드 라디알타이어 開發에 힘을 기울이고 있는 모양이다. 美國經濟에 依하면 現在 美國補修市場에 있어서의 스틸코오드 라디알의 세어는 5% 程度라고 하고 있으나 75년에는 10% 以上으로 늘 것이라고들 말하고 있다.

스틸코오드라디알은 最近 美國의 트럭 輸送業者사이 에 그 優秀한 高速耐久力에 依해서 人氣를 集中시키고 있으나 美國의 타이어 메이커는 스틸 라디알에 對해서 日本 佛蘭西 等보다 後進國이라고 하며 現在 스틸 라디알 타이어에 對해서는 佛蘭西의 미슈란의 獨擅場 이라고 한다. 美國의 큰 메이커인 파이어스톤社에서 는 現在 스틸라니알專門工場을 만들어 이 分野에 있어 서의 세어奪還을 저누고 있으나 勞組等の 反對에 의해서 計劃이 拒否되고 있기 때문에 아직도 工場實現까지 에는 未達이고 當分間 스틸라디알 타이어에 對해선 미 슈란의 獨走가 許容될 것 같다. (71. 10 月刊自動車 타이어)

◆ 움직이는 步道로 機內에

美國의 타이어메이커 G.Y 社는 이즈음 케너디의 몬 타리오주에 있는 트론티 國際空港에 케너디에션 最長의 움직이는 步道를 設置한다고 發表했다. 이 裝置는 主要 터미널과 2番 터미널을 連結하는 約 180cm 의 터널內를 通하는 二種類의 往復用複式 벨트를 갖는 “스피이드워크” 乘客用 콤베어 시스템으로 되어 있 으며 完成은 1973年 初頭가 豫定이란다.

한쪽의 스피이드 시스템은 길이가 約 85.5m. 他方 은 約 63m로서 이들은 非常口用으로 만드려진 터널 中央의 廻廊을 사이에 두고 連結되어 있다. 따라서 벨 트의 길이는 片道로 合計 150m 에나 達하고 있다.

트론티空港은 이 “스피이드 워크 시스템”에 依해서 몬트리올의 시스템과 同様, 每分 約 36m의 스피이 드와 每時 1萬人 以上の 客을 기다림이 없이 運送할 수가 있다. (72. 1 고무時報)

◆ 215萬噸 豫測

71年의 美合成고무消費量

美 GY 社는 71年분 71年 美國合成고무 消費量은 前 年比 14% 増인 215萬噸에 達한다는 豫測을 發表했다. 同社光學部門의 일본 總支配人の 觀測에 依하면 70年 은 6.5% 減이었으나 71年은 伸張率, 消費量 共히 新 記錄을 수립할 것 같다고 말하고 있다.

70年의 減少理由는 全美고무 및 自動車關聯業界의 스트라이크와 그에 따른 不況 때문으로 推定된다. 然 이나 合成고무의 全고무消費量에 占하는 比率은 77.5% 의 新記錄을 達成, 71年은 더우기 78% 以上이 될 것 같다. 合成고무中에도 特히 PBR 은 急成長이 期待되어 前年比 33% 増의 36萬 5千톤이 豫측되고 있다. 또한

詳細한 豫測의 數字는 다음과 같다. (71. 3 月刊自動車 타이어)

- 71年(消費) 215萬噸(全體의 78%)
- 70年(消費) 202萬噸(全體의 77.5%)
- 69年(消費) 189萬噸(前年比 6.5% 減)

▷ 合成고무種類別 消費豫測

- SBR
 - 69年=130萬噸
 - 70年=117萬噸
 - 71年=133萬 7千噸
- PBR
 - 70年=275千噸(5% 増)
 - 71年=365千噸(33% 増)
- JR
 - 70年=95千噸(10% 増)
 - 71年=125千噸(32%)
- NBR
 - 71年=7萬噸

◆ 粉塵과 騒音을 測定

日·動타協. 總力的으로 取扱

世界를 席捲하는 「公害」問題는 바야흐로 日本서도 企 業의 存續에 關係된다고 하여 各企業 共히 眞摯하게 取 扱하고 있으나 타이어 關係에선 71년부터 安全對策과 公害를 根本的으로 解決해 둘 必要가 있다고 하여 社 團法人日本自動車 타이어 協會는 總力을 들여 이 問題 를 취급하고 있다. 이 解決을 爲해서 71年 5月下旬에 實施되는 것은

- (1) 타이어의 트레드 고무가 道路上에서 摩耗했을 때 나는 粉塵의 採集
- (2) 타이어走行中の 騒音
 - (가) 스노우타이어
 - (나) 스파이크타이어
 - (다) 체인裝着타이어

等인데 都市의 境遇와 高速道, 高速道도 都市와 郊外 가 있고 人家가 있는 곳에선 晝間과 夜間을 別途로 測定함이 必要하다. 또 이 측정에 있어서는 他的 音과 混 合하는 경우가 많기 때문에 이것을 타이어에만 限定해 서 測定値를 내기는 大端히 어렵다고 한다.

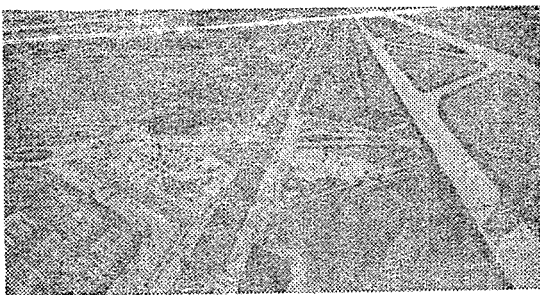
타이어 協會가 왜 이러한 資料의 集成에 着手하지 않 으면 안되는가 하면 以前에 크레임 타이어의 集計數字 만을 보고 國會에서 「10萬本에 14本の 比率로 缺陷타 이어가 달리고 있다」고 計數를 들어대든 缺陷車問題의 直後인만큼 動타協으로서는 充分한 考慮를 한 나머지

일 것이다. 타이어의 粉塵이나 타이어의 騒音은 또 어떠한 곳에서 安眠妨害 或은 人體에 현저히 有害等으로 健康이나 生活上의 集計數字로 되어 나타나지 않으면 안될 난지도 모르고 타이어의 安全이 自動車의 事故나 其他로 威脅받는 것과 同様 或은 그 以上の 深刻한 研究나 資料의 對象으로 되지 않으면 안될 난지도 모른다고 하여 協會에선 西村事務局長 以下 工夫와 企劃에 餘念이 없다. 特히 大型 트럭이나 버스 등의 타이어 騒音(一見타이어의 騒音으로 느껴진다) 등이 많고 實際測定에는 技術으로 困難한 作業이 많다고 하여 그 結果는 注目되고 있다. 이 때문에 우선 大阪京都 兵庫의 各縣所謂京阪神의 三地區의 商組가 새로이 連絡協議會를 結成할 氣運이 높아 可能하면 5月の 中旬까지에 設立發足を 期하고 關係者에 依하여 準備가 進捗되는 自動車商組의 새로운 動向으로서 注目되고 있다. (71.6 月刊自動車타이어)

◆ 史上最大의 交通소

워싱턴 트랜스포 72

「8천 2백 60 억원의 잔치」로 소개되고 있는 「트랜스포 72」는 닉슨미국 대통령의 소련 방문 못지않게 미국 시민들의 관심사로 등장했다. 5월 26일 워싱턴시의 딜레스국제공항전시장에서 개막된 후 27일부터 9일동안 일반에게 공개되는 「트랜스포 72」는 일본의 「엑스포 70」처럼 널리 선전을 하지 않아 일반에게는 생소한 것이 되어 있지만 세계사상 최초로 열리는 최대의 세계 교통박람회라는 뜻에서 세계의 교통관계 전문가들과 관심있는 인사들에게도 이미 흥분을 일으켜 놓고 있는 잔치이다.



● 워싱턴에서 열리는 사상최초, 최대의 세계 교통 박람회 「트랜스포 72」 모형도.

우선 그 규모면에서 볼때 세계 최대부강국인 미국만이 할 수 있는 박람회라는 생각과 함께 놀라움을 금치 못하게 하고 있다.

세계최대국제공항급의 하나인 광활한 딜레스 국제공

항의 한 부분에 설치한 전시장의 총면적은 44만 7백 12평. 미국축구장만한 육내 전시장이 4개나 있고 세계각국의 교통수단 메이커들의 개별전시장이 1백개나 있으며 나머지는 옥외전시장으로 되어 있다.

駐車場만 14 마일

5만대의 자가용과 6백대의 전세버스가 주차할 수 있는 세계적 최대의 주차장(길이 14.5마일)과 1일 20만명의 관람객을 수용할 수 있는 각종 시설, 병원, 응급치료소, 식당, 안내센터, 교통센터 등이 설치되어 있다. 교통경찰은 5백명과 2대의 헬리콥터, 2개소의 박람회장 방송국, 컴퓨터 교통지휘소 등이 관람객의 교통안내를 담당하고 있다. 이같은 전시장에 육로 철로 항로 해로 우주로 등에 사용할 최신 및 미래형의 각종 교통수단 5백여종과 교통기구, 자재 등이 전시되었는데 이들의 가격은 모두 8천억원어치, 박람회장설치에 산비 2백 60억원을 보태어 8천 2백 60억원의 잔치로 부르고 있는 것이다. 여기에 75개국의 교통부 장관, 1백 40만명의 관람객, 35만명의 전문가 등이 참가하는 것이다. 이번의 세계교통박람회는 70년 6월 29일 닉슨대통령의 특별지시와 의회의 승인을 받아 미국 연방교통성이 2년동안의 준비과정을 거쳐 개막하게 된 것이다.

미국정부가 대외적으로 내세우고 있는 개최목적은 ①인류를 보다 빠르고 안전하고 안락하게 경제적으로 움직이게 하며 ②오늘의 교통위기를 극복하고 내일의 교통문제점을 타결하는 데 공동의 노력을 기울이자는 것이고 국내적으로는 산적되어 있는 국내교통문제의 타결점을 찾자는 데에 목적을 두고 있다.

미국의 교통문제는 해마다 필라델피아와 같은 도시가 생겨날 정도의 인구증가율에 따라 증가일로에 있는 교통량을 해결해야 하는 것을 비롯, 연간 5만 5천 2백명의 고속도로 사망자, 1천명 이상의 어린이 사망자 교통공해, 교통수단수출억조현상 등 해야될 수가 없을 정도이다.

美交通量 年 1 億대

미국의 연간교통량은 자가용 9천 3백만대, 트럭 1천 7백 80만대, 운전업 종사자 8백 70만명, 교통수단이용노동자 5백 30만명, 트럭화물 6억만톤, 철도화물 72억 6천만톤, 버스승객 3억 9천 5백만명, 여객기승객 1억 2천 5백만명이 만들어 내는 것이다.

또한 이에 대비하여 발명해는 최신형의 교통수단을 사용해야 하고 외국에도 알려 팔아야 한다. 미국 자체가 강구해는 해결책을 제시할 뿐만 아니라 비슷한 문제점을 안고 있거나 또 불원간에 맞게 될 외국의 지혜도 빌어야 할 필요가 있다.

이러한 여러가지 목적을 해 결하기 위해 개최한 것이

「트랜스포 72」인 것이다.

이번에 전시된 자가용, 버스, 도시대중 교통수단, 트럭, 여객기, 전투기, 비행선, 기구, 로켓, 우주선 기관차, 화차, 여객선, 화물선, 보트 등 최신 및 미래형의 각종 교통수단 5백여점 중 가장 인기를 끌고 있는 것은 4종류의 도시 대중 교통수단이다.

버스부터 宇宙船까지

쾌속궤도차(快速軌道車·Personal rapid transit)로 부를 수 있는 이들「PRT」시스템은 포드(Ford) 자동차회사와 대시아베이어(Dashaveyor)회사, 교통 기술 회사(Transportation Technology Inc), 모노캐브회사(monocab Inc) 등이 내놓은 것이다.

쾌속궤도차는 한 마디로 엘리베이터와 같은 것으로 승객이 탑승한 후 자신이 가고 싶은 곳의 버튼을 누르면 논 스텝으로 단숨에 달려가는 것이다.

궤도가 있으므로 안전하게 편하게 빠르게 목적지로 갈 수 있다. 또 주차장을 찾거나 자가용을 운전하고 다닐 필요가 없이 주택과 근무처, 출입처의 왕래를 자유롭게 할 수 있다. 진행도중의 교차와 앞뒤차의 중복, 충돌연려 등은 컴퓨터콘트롤 센터에서 자동적으로 조정하게 되어 있다는 것이다.

대시아베이어회사가 내는 쾌속궤도차는 좌석 12, 입석 19, 정원 31명의 중형버스이다. 지면에 설치한 콘크리트 궤도 위를 달리고 차체는 알루미늄과 파이버글라스로 만들어졌다. 고무타이어를 달고 있다. 여차장이 있고 운행은 컴퓨터 콘트롤 센터에서 자동으로 주도한다.

미국연방교통성은 도시대중 교통수단으로 앞으로 이들 쾌속궤도차를 각 도시에 설치할 계획을 밝히고 있다.

박람회기간동안 이들 쾌속차들은 4개의 원형궤도에서 시속 17~25 마일의 범위내에서 관람객을 태우고 달릴 예정이다.

그러나 실제의 속도는 매우 빠른 것으로 나타나고 있다.

이번 박람회가 기대하고 있는 또하나의 계획은 5천명의 관계전문가들이 참석할 6개의 교통문제 국제회의와 17개의 세미나르 심포지움이다.

우선 6개국제회의의 면모를 보면 ①항공분야의 투자와 협력을 논의할 항공교통회의 ②교통공해를 협의할 국제교통환경회의 ③교통기술, 정보, 서비스교환개발을 협의할 교통사회회의 ④자동차와 고속도로 안전운행을 위한, 국제자동차 고속도로 안전회의 ⑤기술, 정보교환을 위한 국제항공화물회의 ⑥자동차안전을 위한 국제자동차안전 실험회의 등이다.

이번 박람회의 또 하나의 구경거리는 세계적으로 유

명한 팀들이 참가하는 에어 쇼이다.

9일동안 매일 에어쇼가 열리는데 여기에 참가하는 팀은 미공군의 던더버드팀과 미해군의 블루에인젤스팀 미육군의 골든 나이트팀, 헬리콥터팀, 영국 공군의 레드 에로우스팀, 베네스웰라공군의 로스 자구아레스팀 등이다.

던더버드(雷鳥) 팀은 48개국에서 묘기를 보여준 팀으로 기종은 펜텀전폭기. 블루 에인젤스(Blue Angels) 팀은 1946년 그라망으로 선을 보인 팀인데 이번에는 F4J 펜텀제트기로 묘기를 보여준다.

골든 나이트(황금의 기사) 팀은 평균 1천회이상의 경험을 갖고 있는 낙하산팀이다. 점프의 묘기를 보여준다.

레드 에로우스(붉은 화살들) 팀은 세계에서 가장 긴 역사를 가진 팀인데 한국전쟁에도 참여한 팀이다.

로스 자구아레스(Los Jaguares) 팀은 4명으로 된 베네스웰라의 일급에어쇼팀인데 기종은 F86세이버제트기.

이밖에 하늘의 폭에사로 알려진 조 휴즈, 존 카지안, 밥 후버와 날으는 인간으로 유명한 언의 사용자 빌 베네트, 글라이드의 명수 스코티 메코레이, 고물비행기들을 대량으로 끌고 나올 게리 라이더 등이 개인자격으로 참여한다.

박람회 입장료는 메인 3달러, 소인 1달러이고 전기간동안을 볼 수 있는 패스포트는 10달러이다.

에그뉴 開幕테이프

3백개회사에 달하는 전시품 제출회사 가운데는 미국의 일급교통수단메이커들이 거의 대부분이고 영국, 서독, 일본, 이탈리아, 캐나다, 프랑스, 이스라엘, 브라질, 멕시코, 스페인, 베네스웰라 등 기계공업이 앞선 국가들의 메이커가 일부 참여하고 있다.

당초에는 닉슨 미국 대통령이 26일 「트랜스포 72」의 첫공식참가자가 되어 개막의 테이프를 끊기로 했으나 미소정상회담으로 에그뉴 부통령이 대신하기로 되었다. 「트랜스포 72」의 총 지휘자는 존 안토니 볼프 교통장관 집행위원장은 로스엔젤레스 상공회의소 이사이며 교통장관 특별보좌관인 윌리엄 J. 버드, 미국 청년상공회의소 사무총장을 역임한 헤리 J. 크루즈, 디즈널랜드 설계자 토머위카, 시아틀세계박람회 설계자 에렌 C. 당월등이 교문으로 협조하고 있다.

이들은 「트랜스포 72」가 인간의 존엄성을 근본정신으로 삼아 새로운 교통환경을 창조하는 데 기여할 수 있도록 계획했다고 밝히고 짧은 회기동안이지만 이러한 목적이 달성될 수 있도록 하기 위해 최선을 다하겠다고 말했다. (72.5.26 朝鮮日報)

◆ 고무保存化學劑生産에 百萬弗

美國 텍사스 휴우스턴에 있는 굳이어社 化學部門은 71年 여름 同社 100萬弗擴張計劃에 基하여 고무保存化學製品的 生産能力을 約倍로 끌어올릴 計劃이라고 發表했다. 오존化防止劑 및 酸化防止劑로서 알려져 있는 이들의 化學製品은 酸素, 오존이나 他의 物質에 基因하는 고무의 劣化를 防止한다. 또한 GY社 휴우스턴 化學工場은 年間 8億 2,400萬磅의 生産能力을 가지는 世界最大의 合成고무 生産工場이다. (71. 9月刊自動車타이어)

◆ 中國基隆·高雄간 高速道路 起工式

自由中國政府는 대만北部的 基隆港과 南部의 高雄間을 연결하는 全長 3백 60km의 自由中國 최초의 高速道路시공식을 71年 8月 14日 갖는다. (71. 8. 3 조선일보)

◆ 日動타協安全基準案을

社團法人 日本自動車 타이어協會에선 71年 3月 19日 行해진 年次總會에서 71年度의 安全對策의 推進計劃으로서 生産面에서도 實施項目을 各種決定했다. 그 中에서 海外安全基準의 對應策의 檢討實施에 있어 國內安全基準의 檢討設定運用に 着手할 것을 들어 ①安全基準의 骨子의 作成 ②性能標準의 검토 ③實施方法의 提案과 性能標準의 JIS化 ④實施方法의 提案 ⑤關聯技術委員會와의 共同研究—以上 5개의 自動車用타이어安全基準의 作成과 實施方法의 檢討에 關한 推進黨案을 決定하여 安全技術委員會가 이에 努力하기로 되어 있다. 70年의 日本의 타이어輸出은 前年比 16.2%增의 1億 5千萬弗을 輸出하고 71年의 輸出目標도 1億 7千萬弗(對 71年比 16.7%增)로써 輸出은 好調로 推移될 것으로 生覺하는 경향도 있다. 橫濱고무(株)의 島崎會長 등도 「國內需要가 大幅 增加될 可望이 없는 安定成長의 時代로 들어와 있고 海外에 있어서의 競爭에서 이기고 順調로이 輸出을 伸張할 것이 重要하다」고 意見を 말했다. 70年의 輸出總額 1億 5千萬弗中 北中南美에 輸出된 타이어는 28%에나 達하고 이들 타이어는 當然 DOT(運輸省)의 安全基準에 依해서 테스트되었을 것이다. 住友고무(株)의 타이어는 몬테카를로 라이에서 入賞. 사파리 라이를 制한다는 뉴스도 잇따라 日本 타이어의 優秀性은 充分히 認識되어도 좋으나 今後에도 輸出을 順調로이 늘리고 타이어의 安全性 優秀性을 一般에게 認識시키기 爲해진 美國의 타이어

安全基準에 匹敵하는 安全基準의 作成을 서둘러야 할 것은 事實일 것이다. (71. 6月刊自動車타이어)

◆ 「인디케이터」의 確認을

美 28州에서 法律化

아무리 훌륭한 構造의 타이어라해도 極도로 트레드가 摩耗한 타이어는 하이드로프레이닝 現象의 誘인이 되든지 高速道路走行에선 슬립트나 버어스트의 原因이 되는 등 危險을 가지곤 內包하고 있다.



美國의 GY社에선 드라이버에게 트레드 마모를 경고하는 트레드웨어 인디케이터를 1967年에 開發 全美에 紹介해 왔다.

이 인디케이터는 트레드溝가 1.6m/m가 되면 쇼올더에서 쇼올더부에 걸쳐서 一定間隔으로 4本の 線이나 타나 드라이버에게 타이어의 交換時期와 타이어 마모를 경고하는 장치로 되어 있다.

現在의 美國 28州에선 트레드웨어 인디케이터가 나타난 타이어의 走行이 禁止되고 있다.

트레드웨어 인디케이터는 드라이버를 危險에서 守護하는 타이어 安全裝置로서 世界的으로 퍼져 있으며 GY社에선 세로 設計된 모든 타이어에 採用하고 있다.

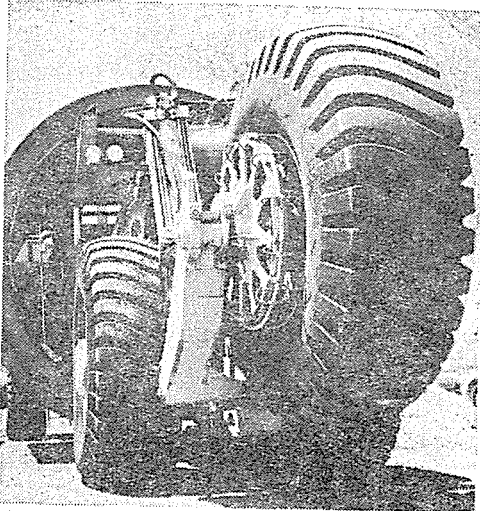
또 日本서도 이미 68년부터 各社가 승용車에 開發實施하고 있다. (71. 10月刊自動車타이어)

◆ GY의 巨大타이어

5本の 巨大한 타이어를 裝着하고 走行하는 이마신은 「파이프모빌」車라고 呼稱되며 켈포니아州의 맘모스 水利計劃에 쓰이는 世界最大의 프레스카트 콘크리트파이프의 輸送用으로 製作된 것이다.

마신은 現場까지 이 파이프를 運搬하고 水路에 下降하고 指定位置에 셋트한다. 이 巨大한 GY社製 타이어는 높이 3m, 幅 約 1m, 重量은 實로 2톤에 가깝다.

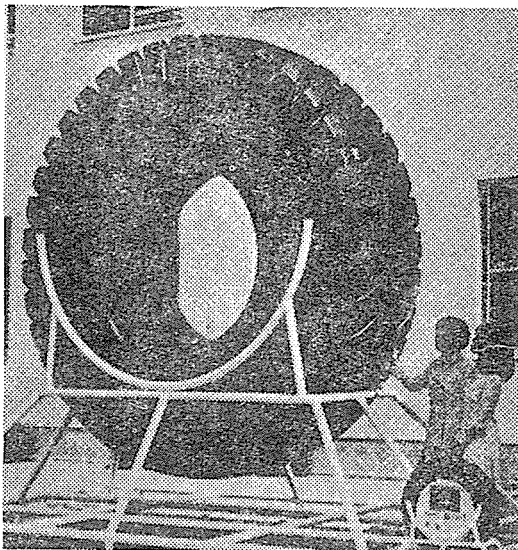
(71.10 月刊自動車타이어)



GY의 巨大한 타이어

◆ 日 B. S. 下關工場이 超大타이어

브릿지스톤타이어(株) (石橋幹一郎社長)에서는 超大型建設車輛용 타이어 專門工場으로서 山口縣下關市大字長府字港町에 工場을 70年 6月 一部 稼動시키고 있었으나 71年 여름 그 第一期工事が 完成됐다. 工場敷地面積 14萬平方米 投下 資本 70億圓의 同工場은 建設車輛용 타이어가 車輛의 大型化에 依하여 年年巨大化의 傾向에 있고 또한 海外市場을 中心으로 하여 大幅의 需要增加가 展望됨에 따라 同社에선 完成을 서둘러 오고 있었던 것인데 下關工場의 完成에 依據超大型타이어의 生産이 可能하게 된 것이다. 同工場에선 従業員 500名에 依하여서 1800—25 以上, 3600—51 까지의 사이즈가 月間 1,400本(新고무量 600톤) 生産되나



280% 以上은 海外에 輸出된다. (寫眞은 同工場生産의 超大 3600—51 타이어) (71.6 月刊自動車타이어)

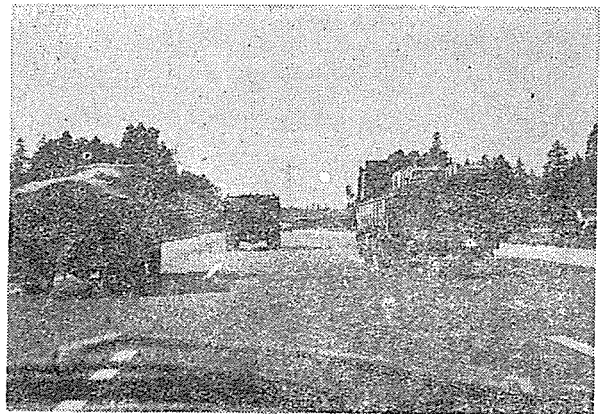
◆ 東名高速에 車重計를 設置

日本道路公團은 事故와 草紙한 張의 危險한 “過積트럭을 東名高速道路로부터 追放하기 爲하여 71年 4月 上旬부터 트럭스케일(車重計)를 同高速道路의 3個所에 設置했다. 今番同公團이 設置한 車重計는 트럭에 貨物을 실은체로 50톤까지를 달 수 있는데, 트레일러어 등은 잘라 흘려서 計算하게끔 되어 있다. 設置場所는 東名高速, 東京料金所와 足柄서어비스애리어의 各下行線 또 牧之原 서어비스애리어의 上行線의 3個所로서 1個所 600萬圓의 費用을 들었다.

元來自動車에는 車種에 맞는 最大積載量이 定해져 있으며 荷物의 過積은 車의 性能을 顯著하게 低下시키나 荷重을 直接 支撐하고 있는 타이어로서도 큰 苦痛을 받게 된다.

브릿지스톤 타이어의 테에터에 依하면 適量을 실었을 境遇, 타이어의 壽命은 十分 活用되어서 100%若干 적은 80%의 積荷이면 타이어는 150%로 오래 쓸 수 있다. 그런데 反對로 過積 20%가 되면 타이어의 壽命은 70%로 줄어들고 또한 過積 40%는 折半인 50%, 2倍 以上의 過積은 勿驚 타이어 本來의 壽命의 25% 밖에 쓸 수 없는 結果가 되고 만다.

이것은 許容荷重에 依해서 最高의 性能이 發揮되게끔 設計되어 있는 타이어가 過積에 依해서 연발란스를 發生시켜 코오드 切斷 크래킹 립킬트 트레드부의 早期 摩耗 등의 惡現象을 惹起하기 때문이다. (71.5 月刊타이어)



◆ 國內自動車生産 6년간 16萬 7千臺
4개 會社서 코로나 3萬 8千대가 제일많아
運轉免許 51萬千 4百명
손수自家用운전 3萬餘

自動車生産(實績 1966~71)

會社	車種	1966	1967	1968	1969	1970	1971	計
新進	코로나	3,117	4,585	8,673	11,740	4,024	5,765	37,904
	크라운		400	793	403	202	361	2,159
	카이자지프				100	720	661	1,481
	트럭(6톤)			458	771	813	404	2,446
	버스					133	157	290
고속버스							26	26
기타(18種)	100	527	4,510	5,772	6,509	3,024	20,442	20,442
計	3,217	5,512	14,434	18,786	12,401	10,398	64,748	
現代	코티나			614	5,490	1,759	1,554	9,417
	포드 20M				756	500	542	1,798
	버스					412		412
	트럭						64	64
	기타(4種)				1,590	1,592	1,387	4,569
計			614	7,836	4,263	3,547	16,260	
起亞	C-2000		1,225	2,250	4,095	3,841	2,845	14,526
	덤프카			148	49	68	46	311
	기타(12種)	1,741	4,647	11,553	13,789	18,454	15,338	67,036
計	1,741	5,872	14,221	17,993	22,363	18,229	81,873	
亞細亞	피아트 124					1,348	2,674	4,022
	고속버스						171	171
計					1,348	2,845	4,193	

66년부터 71년말까지 6년간 4대자동차회사(新進·現代·起亞·亞細亞)에서 제작 생산된 각종 차량은 총 16만 7천 74대로 집계되고 있다.

이 숫자는 5월 26일 교통부가 내놓은 「도로교통현황」에서 밝혀진 것인데 이밖에 자동차 운전면허소지자는 총 51만 1천 4백 57명, 도로는 총연장 4만 6백 35km 등으로 집계되어 있다.

자동차 생산실적의 경우(별표) 가장 많은 것이 「코로나」차종으로 3만 7천 9백 4대로 밝혀졌으며 제작 회사별로는 新進이 6만 4천 7백 48대, 現代 1만 6천 2백 60대, 起亞 8만 1천 8백 73대(「오토바이」 등 12종 포함), 亞細亞 4천 1백 93대 등인데 이는 생산된 총수로 폐차된 것과의 차인(差引)은 계산되지 않고 있는 것이다.

운전면허는 51만여명중 1중면허 44만 8천 2백 70

명, 2중 6만 3천 1백 87명이다. 취업수는 11만 2천 5백 57대로 나타나 현재 운행차량 14만 4천 8백 71대중 3만 2천 3백 14명은 자기차를 운전하는 것이 아닌가 보이고 있다.

또한 도로는 총 4만 6백 35km에 이르고 있는데 이중 고속도로는 6백 55km, 국도는 8천 1백 46km(포장 5.7%), 특별시도 5천 6백 62km, 지방도 1만 7백 60km, 시·군도 1만 5천 4백 12이다.

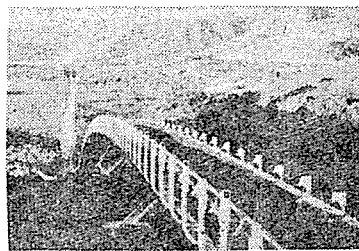
한편 운송사업체는 고속 「버스」 13개업체 「버스」 3백 50, 합승회사 49, 「택시」회사 7백 91, 전세 「버스」회사 52, 화물 6백 69, 장의회사 36, 특수차 56 등 2천 16회사이며 경비업체는 1급 2백 89업체, 2급 3백 36, 3급 1천 1백 76 등 1천 81업체에 이르고 있다. (72.5.26 中央日報)

◆ 세계에서 가장 긴 콤포어

日本요코하마고무(株)에선 71년봄 이래 佛嶺 뉴우카레도니아島에서 닉켈鑽石運搬用の 1스판 13km에 달하는 世界最長の 「스틸 코오 드롬베어벨트」의 장치工事を 推進해 왔었는데 (70年末~71年 1月)에 完了되었다. 이 콤포어

벨트는 佛蘭西의 닉켈鑽石精製會社루 닉켈社의 發注에 依한 것인데 뉴우카레도니아島 내부에서 島內部的 닉켈鑽石 採掘場까지의 13km를 1直線으로 連結하고 있다.

이 벨트의 運行速度는 1分間 240m로서 13km를 約 55分으로 鑽石을 運搬한다. 또 벨트의 全長은 26,800m로서 全重量은 約 700톤 運搬量은 1時間 800噸이며

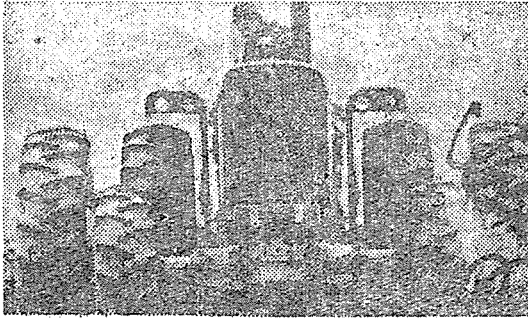


풀稼動中の 벨트와 積載物의 總重量은 約 1,500톤까지도 올라가 350馬力の 모오티어 6臺에 依해서 運轉되

고 있다. (71. 1月刊自動車타이어)

<p. 60에서 繼續>

全州特約店 김환철 全北全州市경원洞3街39-21 電番 5253 郵番 520	光州特約店 김진홍 全南光州市수기洞61 電番 ② 7640 郵番 500	釜山特約店 손태걸 釜山直轄市中區大昌洞2街34 電番宅 ④0751 店 ④3464-5 郵番 600	大邱特約店 김오영 慶北大邱市中區市場北路52 電番 ② 7266 郵番 630
--	---	---	--



◆ 革新的인트렉터

발이 여섯에 눈이 넷달린 怪物같은 이 超大型「트렉터」는 地面을 무는 巨大한 「타이어」의 特殊性으로 해서 종래의 것보다 作業性能이 50%나 向上된 것으로 試驗 단계, (72. 4. 28. 서울 경제신문)

◆ 71年 輪禍 新記錄
4萬7千건 發生 24% 늘어

지난 한해동안 전국에서 4萬7千60건의 교통사고가 발생, 70년의 3萬7千2百43건 보다 24%가 늘어나 해방후 교통사고 최고의 해를 기록했다.

1月 19일 치안국에 따르면 작년 한해 교통사고로 인한 인명피해만도 사망 3千4百20명, 부상 5萬2千9百76 명으로 이같은 사고는 10년전인 61년도 5千9百22건 발생에 비해 무려 75%의 증가율을 보이고 있다. 치안국은 이같이 교통사고가 늘어남에 따라 교통불안전요 소제거령을 전국경찰에 내려 도시에서는 교통소통을 중심으로, 지방에서는 대형사고방지를 중심으로 교통 안전을 꾀하도록 지시했다. (72. 1. 19. 東亞日報)

◆ 郵票百만매 發行

통일동산 만들기

逓信部는 3月 10일 통일동산 만들 기 특별우표를 발행했다.

민국민운동으로 전개되고 있는 통일동산 가꾸기운동이 조국 통일의 원천이 되기를 바라는 뜻에서 발행된 이번 특별 우표는 10원 짜리로 백만장이다. (72. 3. 12. 서울 경제신문)



◆ 세계圖擘의해 記念우표發行



제신부는 今年 1月 5일 「세계 도시의해」를 기념하는 우표를 발행했다.

이번에 발행된 기념우표는 세계인의 책임은 모습을 도안으로 한 10원 짜리 우표 2백만 매와 소형시

트 5만매로 돼있다. (72. 1. 6. 산업 경제신문)

◆ 타이어 供養祭

日本山形縣 天童市 天童溫泉의 株式會社石山油店에선 每年 11月 1日의 針供養에 힌트를 득한 「交通安全祈願 타이어供養祭」를 行하고 있는데 이것은 70年現在로 7回째가 되는데 式에는 市長, 市會議長, 消防署長等 市町の 幹部도 列席至今은 天童溫泉의 名物行事로 되어 있다.

타이어供養의 經緯에 對해서 石山久次郎社長은 「타이어는 드라이버의 安全을 지키는데 있어 重要한 것 그것이 古物이 되면 處分에 골치거리가 된다. 그래서 針供養을 힌트로 하여 타이어에의 感謝와 함께 交通安全祈願의 供養을着想하게 된 것이다. 마침 스노우, 스파이크 타이어의 스타아트時期이기도 하고 11月 1일부터 3日間을 타이어祭라고 名目を 붙여서 캠페인의 무우드를 무르익게 하여 이것을 動機로 스노우, 스파이크의 注文을 確保하기도 한다」고 했다. (70. 12. 月刊自動車타이어)



◆ GM · 新進合作投資조인

50對50比率 年3만5천臺生產

세계적인 自動車 「메이커」인 美國의 GMC(제너럴·모터즈)가 韓國에 資本上陸한다. 3月 29일 韓國측의 新進自動車와 GMC는 合作投資契約에 調印, GM·KOR EA 自動車株式會社를 설립했다.

이 GM·KOREA는 新進과 GMC의 각 50% 出資로 설립되는데 資本金 4천8백만달러중 新進쪽 出資분 2천4백만달러는 전액 現物出資로 充당되며 GMC쪽은 60만달러는 施設財, 나머지 2천3백40만 달러는 現金으로 출자하기로 했다.

이 會社는 각종 車輛 年 3만 5천대, 「엔진」 5만대를 생산할 계획이며 8월부터 조업에 들어간다.

GMC 측은 合作出資에 연내에 施設借款 3천9백만 달러를 제공하며 앞으로 5년내에 9천만달러의 現金借款을 제공, 이돈으로 低利의 割賦販賣등 自動車金融에 쓰기로 하고 있다.

이 회사가 만들게될 승용차는 「레코드」(1천9백 CC)

「트라나」(1천7백 CC)의 2종이며 트럭과 버스는 「이스즈」의 것을 만들기로 하고 있다. 年 5만대의 「엔진」 제조분중 3만대내지 3만5천대는 수출하고 나머지 1만5천대내지 2만대는 국내판매하기로 되어 있으며 社長은 新進勳(金昌源)에서 副社長은 GMC(未定)에서 내기로 되어 있다. (72. 3. 29. 서울 경제신문)

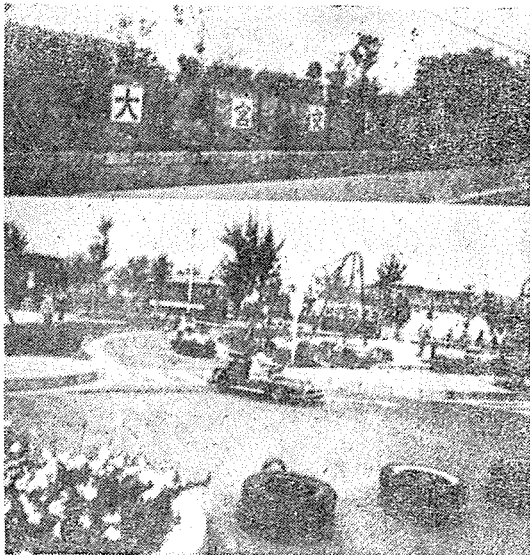
◆ 아이들에게 바른 交通教育을

日, 京都洛北에 交通公園

古都, 京都의 北區大宮西台町에 있는 「大宮交通公園」은 全國에서도 珍奇한 存在다.

洛北의 조용한 山을 背景으로 880平方米(約 7千坪)에 9千萬圓의 費用을 投入하여 70年 5月5日(어린이날)에 開園했다.

25臺의 가솔린, 코오카야드가 있어서 600m의 道路 코오스를 大는 60圓 小는 30圓에 貸出하여 園內의 各種 交通施設을 通過하여 運轉하여 走行할 수 있다. 70年은 半年에 13萬人이 코오카야에 타고 20萬人이 見學 次入園. 또 丹 建物에서 百人程度의 教室과 各種 教育 用具가 備置되어 常時 10人의 職員이 從事하고 있다. 其他 400臺의 駐車場, 高速道路, 交通信號, 自轉車練習場, 京都初期의 電車, 汽關車, 트로리이버스 기타의 시설이 있다. (71. 10 月刊 自動車 타이어)



◆ 레바논의 타이어市場

레바논은 觀光의 中心地일뿐 아니라 自由貿易地帶이어서 타이어의 需要가 날로 增加하고 있다. 이곳의 年內輸入規模는 美貨로 \$400萬 相當이며 主要供給國은 日本, 歐洲 여러나라, 美國 우리나라 等の 順, 日本은 이곳 總輸入額의 45%를 供給하고 있다. 이 곳

에의 進出増大를 爲해서는 ① 品質向上 ② 專擔代理店 設置 ③ 積極的인 宣傳活動 등으로 商品의 이미지를 浮刻시키도록 해야겠다.

◆ 電動自動車생산 폭스바겐會社서

西獨의 「폭스바겐」 自動車會社는 현재 「브뤼셀」에서 設立하고 있는 VNIPED(國際電氣生産者聯盟) 전시회에 電氣動力자동차를 輸出하고 있다.

회사대변인은 電動 자동차가 저렴한 生産 費用으로 大量생산이 가능하다고 자랑하고 電池 1개를 넣고서 50km 내지 1백 km 까지 운행할 수 있다고 덧붙였다.

그러나 아직 여러가지 面에서 불편한 점이 있기 때문에 특히 電池를 신속히 꺼어넣는 점에 신경을 쓰고 있다고 대변인은 敬양했다. (72. 3. 22. 서울경제신문)

◆ 간편한 自家用車



英國의 73세된 老建 築請負業者 토미 헨코 크 씨는 폴러 스케이트에 엔진을 달아 아주 간편한 自家用車를 마련하였다. 모든 操作은 발과 다리로 하며 가솔린 1갈 론으로 1백 45마일이나 달릴 수 있는 그런대로 훌륭한 乘用車이다. (72. 4. 19. 조선일보)

◆ 10억달러 損害訴訟 GM虛偽宣傳등에

성난시보레 車主들은 2月 23日 제너럴·모터스에 6백 70만대의 시보레자동차에 세 엔진고정대를 끼워주도록 압력을 넣기 위해 美國 법률사상 유례없는 10억 달러 배상금청구소송을 제기했다.

여성 시보레차주 3명이 제기한 이 소송은 65년부터 69년사이에 생산된 시보레 자동차 판매에서 제너럴·모터스는 보증위반 허위선전 및 사기를 했다고 주장하면서 이 소송에서 이기면 배상금을 모든 결합있는 시보레의 소유자들에게 1백내지 1백50달러씩 나누어 갖고 만일 회사측이 피해자의 요구를 받아들일 경우엔 소송을 기각하겠다고.

제너럴·모티즈는 65~69 4년간 생산한 Y8엔진 자동차와 트럭의 소유주들은 엔진고정대가 망가졌을 경우 취급상에 갖고와 고정 가죽끈을 설치하도록 촉구 하고 있는데 차주들은 1대당 새고정대설치경비는 39달러이며 가죽끈은 5달러밖에 경비가 안드는데 이러한 가죽끈으로 묶어도 엔진고정대는 계속망가지고 있다고 주장. (72. 2. 6. 서울 경제신문)