

■ ■ ■ 해외업계토픽

■ 업무분리 공식제의

■ 미정부 FAA와 ATC간

미국 행정부서의 하나인 FAA (미연방항공국)으로부터 항공교통 관제(ATC) 업무를 분리시키도록 미국 정부가 제의하여 조만간 ATC업무전담회사로 업무가 이관 될 전망이다라고 미국의 항공운수업계가 보도했다.

이러한 분리 움직임을 ATC 시설이 빨리 노후화 되어 제때에 교체 확충 하는데만 많은 비용이 들어 정부 예산의 절감을 통하여 업무의 신속화와 효율화, 그리고 현대화의 추진을 위한 것이라고 설명되고 있다.

이 방침에 따라 현재 ATC 업무 종사원 약 3만 8천명이 새로 설립 되는 ATC사도 적을 옮기게 되며 FAA는 정부기관으로 ATC는 당연히 FAA의 감독을 받게 되며 ATC사의 운영비는 이용하는 항공사들에 의해 분담될 것이라는 데 전 미국 항공관제사협회(NATCA)는 이 조치를 매우 환영한다고 한다.

■ 일반항공기 판매저조

■ 미국서, 전년동기비 4% 줄어

미국 일반항공기 제작사협회(GAMA)는 1994년도 1/4분기중의 일반항공기 판매실적이 작년도 같은 기간중의 실적에 비하여 약 4%가 줄었다고 발표했다.

그러나 이런 외형 판매액의 감소에도 불구하고 판매 수량은 전년 동기의 175대를 능가하는 181대를 팔아 3%의 증가세를 나타냈다고 한다.

기종으로는 피스톤 엔진형은 8%가 줄어 92대에 그친 반면 터보프롭기는 전년 동기의 32대보다 많은 37대를 팔아 16%의 증가를 보였다 고 한다.

이와 같이 일반 항공기의 판매 부진은 경기 타이가 가장 큰 이유로 이미 새것으로 교체할 때가 된 항공기를 수리하여 그대로 타는 경향이 늘고 있기 때문이며 아주 노후한 것만 새로 사기 때문이라고 한다.

■ 우주정거장과 협조

■ 미, 스페이스 셔틀계획에서

1994년 7월부터 1997년 12월까지 2년 반에 걸친 미국의 30회에 달하는 스페이스 셔틀 임무 가운데 11회를 러시아의 우주정거장의 밀1호와의 합동에 의한 것이라고 우주관련 소식통이 전했다.

그중 최초의 합동 임무는 1995년 2월로 계획되어 있는데 승무원 교체 계획에 따라 스페이스 셔틀은 7명의 우주인을 러시아의 밀1호 우주정거장으로 보내고 8명을 지구로 귀환시킬 예정도 포함되어 있다.

또 이들 여러번의 스페이스 셔틀이 해야 할 임무 가운데는 추적 및 데이터 중계 위성의 전개, 허블, 우주 망원경의 2차 정비와 최초의 우주정거장 조립 임무등이 포함되어 있다고 한다.

■ 시험비행성공

■ BAe사의 제트스트림-61

BAe사가 모든 터보프롭기를 프레스트윅공장에서 하도록 결정한

뒤 최초로 개발한 지역여객기 제트스트림 61 양산형이 지난 5월 첫 비행에 성공하였다고 영국의 항공기 업체가 발표했다.

제트 스트림 61은 ATP의 개량형으로 2,750shp로 출력을 강화한 PW127D형 터보프롭 엔진을 장착하고 내부를 완전히 개조한 것이라고 한다.

2시간 10분에 걸친 시험 비행에서 제트스트림 61은 최대고도 3,000m, 순항속도 230노트로 60석을 예정하고 있으며 단거리 지역 여객기용으로 개발한 것인데 비슷한 것으로 50인승의 제트스트림 51과 72인승의 제트스트림 71형등이 있어 시장조사를 한후에 양산에 들어 갈 것이라고 한다.

■ 유럽, 미국 형식증명 받아

■ 스웨덴산 여객기 Saab 2000

스웨덴의 Saab사가 개발 제조한 지역 운항 여객기가 지난 3월에 유럽의 JAA의 형식증명을 취득한데 이어 4월에는 미국 연방 항공국의 형식증명도 받았다고 한다.

Saab 2000 여객기는 단거리 지역 운항을 위하여 개발된 쌍발 프로펠러기로 최초의 고객인 크로스 에어 항공사에 금년 후반기부터 인도될 예정인데 크로스 에어사는 20대를 구입키로 발주해 놓고 있어 판매에는 큰 문제가 없을 것이라고 낙관하고 있다.

■ 내년 3월부터 개설

■ 서울 - 런던간 직항노선

지난 6월 10일에 한국을 방문한

해외업계토픽

영국항공의 로버트 에일링 사장은 내년 3월 28일부터 서울—런던간에 B747-400기를 투입, 중간 착륙지 없는 직항로를 개설 주 2회 운항하겠다고 기자들에게 밝혔다.

지금은 홍콩을 경유하도록 되어 있어 약 20시간이 걸리던 서울—런던간에 직항기가 운항되면 7시간 10분으로 단축되며 유럽으로 가는 여행객에게는 많은 편의를 주게 될 것으로 내다 보고 있다.

서울—유럽간의 왕복 여행객 수는 작년에 31만 2천명을 기록했으나 금년은 더욱 늘어 날 전망이다. 95년에는 약 40만명에 이를 것으로 내다보고 이와 같은 대형 장거리 항공기를 투입하게 된 것이라고 한다.

오인 격추에 의문

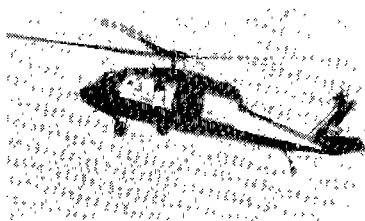
이라크서 생긴 사고에 주목

지난 4월 14일 아침 7시 30분(현지 시간) 이라크 항공기 비행금지구역에서 미공군 소속 F-15 전투기 2대가 UN직원을 수송중인 것 같은 미국 공군 소속의 UH-60 블랙 호크 헬리콥터를 가적 격추시킨 오인 격추사건에 대하여 여러가지 의문이 제기되어 그 결과가 주목되고 있다.

미국방성이 밝힌 바에 의하면 오인사건이 생긴 곳은 이라크의 북부도시 이브리드의 북쪽 약 56Km 상공으로 이 구역은 UN안보리가 설정한 이라크 항공기의 비행금지구역으로 문제의 UH-60 헬리콥터는 이 지역을 순회 감시중이었다는 것이다. 피격 헬리콥터에는 미공군 승무원과 미·영·불·터키 등 4개국의 UN소속직원 28인이 타

고 있다 모두 사망했다고 한다.

한편 자기편의 헬리콥터를 적기라고 오인하여 가격한 F-15 전투기는 해당 상공을 감시차 초계 비행중이었고 당시에는 공중조기경보 관계기도 비행하고 있어 그 관계하에 있었으며 경보관계기로부터 아군기인지, 적국기인지를 확인한 뒤에 적기(이라크기)라면 격추하라는 지시를 받고 공격했다고 한다.



〈오인 격추된 것과 같은 형의 UH-60 미공군 헬리콥터〉

그렇다면 세계적으로 명성을 떨치고 있는 공중조기경보관계기가 어떻게 적과 동지의 식별을 잘못할 수 있는가 하는 점과 다음은 문제의 UH-60 미공군 헬리콥터에 아군식별장치가 정상적으로 가동하고 있었는지 여부가 문제로 된다.

미국방성은 방금 이 두가지 의문에 대하여 여러 각도로 조사검토 분석하고 있어 조만간 진상이 발표 되겠지만 현대 전자전쟁의 한 사각지대를 보는 것같이 주목되고 있다.

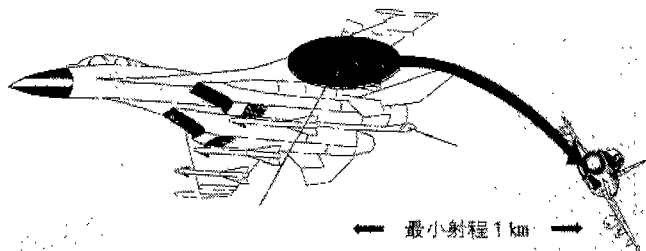
뒤로 쓰는 미사일 개발중

러시아, Su-37기에 장착하게

영국의 우수 군사 주간지 제인스 디펜스지에 의하면 러시아 공군은 전투기가 날아가면서 뒤로 발사할 수 있는 미사일을 개발중이라고 보도하여 주목되고 있다.

예로부터 전투기 상호간의 공중전에서 상대방 전투기의 뒤통인 6시 방향에 위치하지만 하면 틀림없이 앞에 있는 전투기를 격추할 수 있다고 전해지고 있으며 공중전에서 가장 주의해야 할 일이 자신의 뒤통에 적기가 따라붙지 못하게 하는 것이었고 이 때문에 고된 훈련이 부과되고 있다.

그러나 이리때 뒤로 발사되는 미사일이 있다면 순간적으로 정세가 역전될 수 있을 것이어서 각국은 모두 이런 후방향 발사 미사일을 가지기 위한 연구를 하고 있었는



Su-37기에 장착한 R-73AAM 후방 발사미사일 모식도

해외업계토픽

대 러시아가 선두로 개발하고 있다는 소식에 놀란듯 하다.

그런데 뒤속에서 비행방향과 반대방향으로 날아가는 미사일의 개발에는 기술적으로 매우 곤란한 문제가 많다.

먼저 보통의 미사일은 전진하는 방향의 기류에 맞게 설계되어 있기 때문에 전투기가 전진할 때 후방으로 분사하는데 따른 기류의 변화에 적절한 대응이 문제이며 다음은 전투기 자체는 보통 마하1~2 정도인데 마하 3이상인 미사일을 뒤로 발사할 경우 비록 순간적이지만 감속현상이 나타나 속도가 전혀 없는 상태로 되어 이에 대한 공중제어수단이 문제이며 강력하게 내뿜는 분사열과 기류의 소용돌이에 대해 미사일의 연소 분사가 안정될 수 있는가 등의 문제가 있다.

이번에 러시아가 개발중이라는 R-73AAM라는 뒷방향으로 쏘는 미사일은 이미 Su-37형 전폭기에 실어 발사시험도 했다는데 최대 유효사거리 1Km, 최대사거리 10~12Km라고 한다.

운송실적 격감

경영수지는 개선

러시아항공산업 침체

러시아의 항공산업을 분석한 소식통의 비공식집계에 의하면 국영 항공사의 독점체제가 와해되면서 329개의 민간항공운송사가 난립해 경쟁이 치열해 지자 일부 운항노선 폐지, 축소등 현상으로 승객수송 약 4천만명(전년대비 29% 감소), 화물수송 약 5만 5천톤으로(동

11% 감소)를 보인 가운데 국내항공요금의 인상, 국내선 이용 증가 등에 힘입어 92년의 550억루블 적자를 씻고 93년중에는 3,200억루블의 흑자 경영 개선을 보였다.

그러나 전체 운항기의 70%가량이 노후된데다 안전수칙을 무시하기 예사이고 공항의 관제시설은 미비해 경쟁력이 약화되고 있는데 러시아내 41개 국제공항 가운데 규격을 갖춘 곳은 6개소에 불과한 형편이다.

또한 러시아의 항공기 생산은 구 소련당시 연간 700대의 항공기와 헬리콥터를 생산(그중 20%는 민간용)하여 세계 민간항공기 시장의 25%를 차지하고 군용기의 40%를 공급하는 세력을 과시했으나 93년에는 민간기 발주는 90년 대비 5~15%수준에 불과하고 군용기도 30%나 감소하고 있다고 한다.

한편 항공기의 수출은 거의 중단된 상태이며 러시아 자신이 서방측으로부터 리스 방식으로 항공기를 도입하고 있어 항공산업의 65%가 파산 지경에 있으며 중남미와 구 공산권등에 덩핑 수출을 추진하고 있는 형편이다.

이에 러시아 정부는 민간항공기 수입에 50%의 고율관세를 부과하고 항공산업육성책을 계획하는 한편 항공기의 공동개발을 위한 외자유치에 나서고 있으나 항공산업의 부진은 더 계속될 것이라고 한다.

통신위성 발사 활발

ASEAN제국 서비스향상 위해

ASEAN 여러나라의 통신 및 방

송 서비스 향상을 위한 통신위성 발사가 활발해지고 있다.

◆인도네시아는 92년 5월 미국의 MD사의 발사체를 이용 여섯번째의 통신위성 Palap 2 B-4호를 발사했다.

◆타일랜드는 93년 12월 Thaicom-1이라는 방송통신위성을 발사하여 이를 이용해 금년 8월부터 섬이나 오지의 벽지 학교에 교육방송을 실시할 예정이며 다시 금년중에 Thaicom-2를 발사할 예정에 이어 앞으로 5년간에 10개의 통신위성을 띄울 계획이라고 한다.

◆말레이시아는 지금까지 인도네시아의 위성을 이용하는 체제에서 벗어나 프랑스등 4개국 컨소시엄인 아리안사의 발사체를 이용하여 Measat 1호를 95년, 동 2호는 96년에 발사할 방침을 추진중에 있다.

◆필리핀은 16개 민간기업으로 된 컨소시엄이 96년 12월까지 Agila 라는 통신위성을 발사하도록 하는 계획을 확정했다.

◆싱가프르는 99년까지 총 6개의 통신위성을 발사할 계획을 세워놓고 있다고 한다.

이러한 움직임은 각국이 모두 지금까지 선진국 위성에 의존하던 자세를 버리고 독자적인 위성을 보유하여 고속, 고도, 방송·통신등 최첨단 정보산업에 참여하려는 속셈의 표현으로 보고 있다.