

서산 태안일대 항공우주산업 단지 부상, 현대우주항공

충남 서북부지역인 서산시, 태안군 일대가 항공우주산업단지로 조성될 것으로 보인다.

현대우주항공은 지난 7월 서산시에 66만㎡ 규모의 부지에 항공우주생산기지를 조성키로 하고 각종 행정절차 및 토지매입을 마쳐 본격적인 공사에 들어갈 예정이다.

또, 현대정공은 최근 아산시에 3백89만4천㎡ 규모의 항공우주산업단지를 조성키로 하고 이달 초 충청남도에도 지방공단 승인신청서와 공단조성 기본계획서를 제출했다.

현대우주항공은 오는 99년말까지 3년동안 1조원을 들여 이 지역을 인공위성과 헬리콥터, 항공기부품, 방산부품, 복합소재 등을 생산하는 종합항공우주생산기지로 조성하는 한편 오는 2005년까지 12개의 통신위성도 제작할 계획이다.

삼성항공, F-16 100회 시험비행 성공

삼성항공이 생산한 F-16전투기 1호기가 최근 100회 시험비행에 성공했다. 이로써 동사는 국내 생산전투기의 완벽한 생산을

대내외에 공인받는 계기가 되었으며 이와함께 첨단 항공기에 대한 시험 평가능력도 확보하게 됐다.

동사는 지난 5월 첫 생산한 F-16 시제1호기의 100회 시험비행을 성공리에 마쳤다고 밝혔으며 이는 국산 F-16전투기의 우수성과 공군 시험비행 조종사의 뛰어난 기량이 빚어낸 결과라고 밝혔다.

시험비행평가는 제작업체가 하는 지상시험과 공군에서 실시하는 비행시험으로 나눌 수 있는데 엔진계통과 조종, 항법장비, 무장 및 통신장비, 비행성능 등에 걸친 전 분야의 정상작동상태를 점검한다. 특히 F-16 전투기는 특수 비행기록녹화장치가 장착돼 있어 비행중 이상 유무를 정확하게 점검할 수 있으며 첨단 자기진단능력을 갖추고 있어 기계적, 전자적 문제점이 발생시 결합부위를 스스로 파악하여 알려줌으로써 조종사나 정비사가 바로 조치를 취할 수 있게 돼있다.

아시아나, 엔진 결정 연기

아시아나 항공은 동사가 계획하고 있는 58대의 새로운 에어버스 A330기와 보잉 777, 747-400, 767-300기에 탑재할 엔진의 최종 결정을 9월 중순까지 연

기하였다.

동 결정이 유보된 것은 제네럴 일렉트릭(GE), 플랫엔휘트니(P&W), 및 롤스로이스(R-R)사가 제안한 엔진과 상용 종합 계획(commercial packages)을 평가하기 위한 시간을 얻기 위해서이다. 3개 제조 업체들은 8월에 그들의 최종 제안서를 제출할 예정이다.

처음에는 7월말까지 결정이 되리라 예상했으나 국내 노선에서의 검토가 지연되었고 상위의 해외 경영자 측의 언질로 이러한 계획에 차질이 생겼다.

동 항공사는 엔진이 선정될 때까지 18대의 V2500 인터내셔널 에어로 엔진을 탑재한 A321기를 비롯한 이중통로기 거래에 대한 어떠한 최종 발표도 유보하고 있는 중이다. 총 76기의 주문과 옵션을 포함하는 동 주문은 모두 정부의 승인 여부에 달려 있다.

3개의 경쟁 엔진 공급 업체들은 아시아나가 보잉사와 에어버스사와 양해 각서에 서명을 한 직후에 수정된 제안요구서(RFP)를 발표하였다. 새로운 RFP가 요구된 것은 기대된 것보다 적은 수의 767, 747기가 주문되었기 때문이다.

GE사는 동 항공사의 다른 항공기들과의 공통성을 내세워 CF6-80(A330-200/300)엔진과

아시아나 항공의 여객기 인도계획

	98	99	00	01	02	03	04	05	06	합계	옵션
A330-300		1	1	1	1	2	2	2		10	5
A330-200		1	1	1	1	1	1	2		8	5
777-200(GW)	1		1	1	1	1	1	1		7	3
777-300		1		1	1	1	1	1	2	8	2
747-400*			1			1		1		3	3
767-300	1	1								2	2
합계										38	20

*(747-500/600Xsubstitution rights)

GE90(777-200/300)엔진을 제시하고 있으며, P&W사와 R-R사는 각각 PW4000과 Trent 700/800 계열의 엔진을 4개의 모든 330 및 777기종에 제안하고 있다.

**일본 중소형항공기 개발...
아시아에서 새 협력자 모색**

일본은 값싼 소형, 지역 항공기를 개발하기 위해 다른 아시아의 국가들과 협력하는 것에 시선을 돌리고 있는데, 동 계획은 90-110석급 쌍발제트기를 개발하려던 이전의 계획에 대한 대안으로 추진하고 있다.

일본 통산성(MITI)은 97-98 회계연도에 새로운 조사를 시작하기 위한 자금의 지원을 검토하고 있다고 말했다. 타당성조사는 일본항공기개발법인(JADC)에서 담당할 것으로 알려졌으며 필요에 따라 보잉사와 함께 조사를 벌일 것으로 보인다.

현재까지 조사한 바로는 동 항공기는 재정적으로 받아들이기 곤란하다는 결론을 얻었고 개발

은 보류되어 왔다.

70-90석급의 지역 제트기로 눈을 돌리게 된 후 JADC는 캐나다의 Bombardier사와 합작 이운성 검토를 토의하고 있는 중이다. 새로운 항공기는 Bombardier사의 글로벌 익스프레스를 위해 개발된 미쯔비시사의 초임계 날개개발에 이은 두 번째 도약이 될 것으로 전망된다.

MITI가 제안한 새로운 검토는 아시아의 다른 잠재적 협력자와 지역의 항공 운송 시장이 요구하는 항공기의 기종을 찾는 것을 목표로 할 것이다. 그러나 어떤 나라가 동 계획에 관심을 가질지는 미지수이다. 개발 대상 기종은 내부를 간소화시켜 보수작업이 쉬운 승객 수십명규모의 소형기나 쉘사이를 연결하는 비행정, 혹은 단거리 이착륙기나 수직이착륙기로 알려졌다.

**미국, MD-레이시온사
합병할 듯**

미 맥도넬 더글라스(MD)사와

전자분야방산업체인 레이시온사가 상호 협력내지 합병 가능성을 타진하기위해 탐색회담을 벌이고 있다고 미 월 스트리트 저널지가 보도했다.

동 신문은 정통한 업계 소식통을 인용, 이같이 전하고 양사간의 회담은 현재 초기단계에서 느린 속도로 진행되고 있으며 특히 두 회사간의 합병에는 매우 복잡한 문제들이 가로 놓여 있기때문에 어려울지 모른다고 말했다.

세인트 루이스에 본사를 두고 있는 MD사의 한 실무팀은 내부적으로 레이시온사와의 다양한 협력 가능성을 검토하고 있으며 레이시온사도 이 사업을 추진하고 있다고 동 지는 말했다.

신문은 그러나 양사의 대변인들은 이들 회사의 상호 협력및 합병가능성 타진 회담에 대한 논평을 일절 거부했다고 덧붙였다.

종업원 6만3천명을 고용하고 있는 MD와 7만3천명을 고용하고 있는 레이시온이 합병하게될 경우 연간 2백60억달러(95년 기준) 이상의 매출액을 올릴 수 있으며 사업의 다각화를 이룩할 수 있을 것이라고 신문은 전망했다.

지난 95년 MD는 군용항공기 분야에서 81억6천만달러, 민간항공기 38억9천만달러, 미사일 및 전자계통 19억2천만달러, 기타 3억7천만달러등 모두 1백43억3천

4백만달러를, 레이시온은 방위산업의 전자분야에서 53억5천만달러, 엔지니어링 및 건설 28억7천만달러, 항공기 20억2천만달러 그리고 주요 기계설비 14억7천만달러 등 1백17억1천만달러의 매출액을 각각 기록했다.

**R-R, 보잉747-X장착...
Trent 900 엔진**

영국의 롤스로이스(Rolls-Royce)사는 제네럴일렉트릭(GE)사와 플랫앤휘트니(P&W)사의 합작사업과 경쟁 관계에 있는 보잉(Boeing)사의 747-500/600X에 Trend 900 엔진을 공급하는 계약에 서명하였다.

Trend 800의 개량형으로 알려진 동 엔진은 유럽 에어버스사의 A3XX에도 공급을 전망하고 있다. R-R사는 새로운 엔진의 인증을 앞으로 33개월 이내에 완료하여 2000년에 사용될 수 있도록 하겠다고 밝혔다.

동 엔진은 Trend 800의 코어를 축소하여 바이패스비를 6.5에서 8.5로 증가시키고 747 개량형에서 345kN(78,000lb)-356kN의 추력을 제공하게 될 것이다.

‘동 엔진은 경쟁자들에 비해 중량과 성능 면에서 월등한 이점을 제공할 것이다’라고 동사의 판매 관리자 데이비드 워스는 말

했다. 또한 연료소모 면에서도 1.5% 가량 다른 경쟁자에 비해 뛰어나 280km 추가 운항 거리를 얻을 수 있으며, 소음 단계도 현재의 747-400기의 수준을 유지하며 미래의 소음규제에도 전혀 문제가 없음을 밝혔다.

**DASA,
에어버스 감원규모 축소**

다임러-벤츠 에어로스페이스(DASA)는 동사의 ‘돌로레스(Dolores)’ 효율 계획의 성공과 항공기 주문의 쇄도를 언급하며, 동사의 에어버스 자회사에 예정된 감원규모를 축소시키기로 하였다.

DASA 에어버스는 97년 말까지 총 인원을 11,500명으로 줄이며 3,300명의 인력을 감축하기로 노조와 합의했다. 이전의 계획은 약 5,000명의 감축을 제시했었다.

동사는 이러한 변화는 ‘돌로레스’ 계획 중 일부분에서 비용 절감과 효율 목표를 달성함으로써 가능하게 되었다고 밝혔다. 또한 이번 조치는 최근의 신규 주문을 따내는데 요구되는 필수 조건이었다고 덧붙였다.

‘돌로레스 계획’은 95년 달러 환율의 충격적인 폭락을 극복하기 위해 발표되었고, ‘98년까지

DASA를 흑자로 회복시키는 것을 목표로 하고 있다.

**Aviastar 아시아,
Tu-204 사업착수**

AVIASTAR ASIA(AAC)는 러시아의 항공기 제조 회사 Aviastar와 동남아시아의 몇 개 금융기관의 합작 기업으로 7월 24일 타이베이에 사무실을 열었다. 동 컨소시엄은 러시아의 울라노브스크에서 조립되는 투폴레프 Tu-204를 위해 리스, 재정 및 기술적 지원을 제공할 것이다.

AAC은 9월에 20대의 동 항공기와 -100, -200기종(두 기종은 Perm PS-90과 롤스로이스 RB.211엔진 탑재), Tu-234(짧은 동체, PS-90엔진을 탑재한 파생형)기를 포함하는 거래를 계획하고 있다. 여기에 덧붙여 동사는 매년 최소 20대의 항공기 주문을 계획하고 있다.

동 사업은 싱가포르에서 등록되었고 최초 천만 불의 자본으로 설립되었다. Aviastar사는 25%의 주식을 소유하고 있다. 다른 주주들의 신원은 공개되지 않았으나, 일본의 금융회사 토멘, 야마기 증권, 중국의 신탁 개발과 이외에 일본, 중국, 말레이시아, 싱가포르의 회사들이 참여하고



있는 것으로 알려졌다.

AAC는 Tu-204기를 기존의 러시아 항공기의 시장으로 간주되는 아프리카, 아시아, 독립 국가연합, 동유럽, 중동, 그리고 환태평양 지역에 판매를 겨냥하고 있다.

아시아에서의 동 항공기와 PS-90엔진에 대한 지원을 위해, 대만의 카오슝 공항에 있는 정비 및 분해 수리 센터를 현대화할 것이며 동 항공기의 기체 부품과 내부 공급품의 생산도 동 센터에서 해야 한다고 주장하고 있다.

일본, 공격용 헬기에 눈독

일본의 항공 우주 업체들은 육상 자위대가 2000년 후에 사용하게 될 공격용 헬리콥터에 참여하기 위해 움직이고 있다.

새로운 첨단 공격용 헬기(AH-X)는 결과적으로 육상 자위대의 후지사가 일본에서 라이선스 생산한 벨 AH-1S 코브라기를 대

체하기 위해서이다.

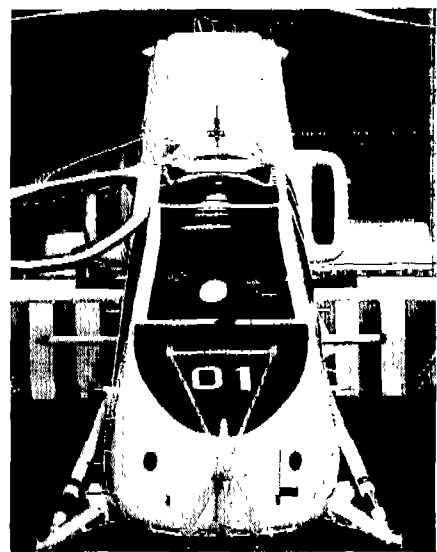
동 계획은 2000-6년의 5개년 계획에서 우선 순위를 차지하게 될 것이라고 보고 있다.

후지와 가와사키 중공업 모두 동 계획에 관심을 표명하며, 제시할 옵션의 범위를 고려하고 있는 중이다. 경쟁자들의 진용은 육상 자위대가 아직 정하지 않은 요구 사항에 달려 있다.

80대 이상의 AH-1S 헬기를 제작했던 후지사는 육상 자위대 대전차 헬기의 주 공급자의 위치를 무슨 수를 써서라도 유지하려는 결의를 보이고 있다. 동사는 군사 예산과 수행 능력의 기준에 따른 3가지 옵션을 제시하고 있는데, 최저의 비용이 제시된다면 출력이 증가된 엔진과 개조된 기체를 사용하는 AH-1S 개량형을 제시하려 한다. 그 다음 단계로는 현재 미 해병대가 사용

하고 있는 AH-1W 슈퍼코브라의 4-블레이드 개량형이다. 최고 비용 단계로는 아파치 헬기를 지역 특성에 맞게 개조하는데 초점을 맞추는 계획이다.

업체의 간부들은 만약 육상 자위대가 AH-64나 AH-1W 타입의 수행 능력을 요구한다면 가와사키사의 OH-X는 경쟁 상대가 되지 못할 것이라는 결론을 내리고 있다.



가와사키사는 OH-X 정찰용 헬기를 대전차용으로 제작하는데 주력하고 있다