

한국형 기본훈련기 1천시간 시험비행 성공

공군의 한국형 기본훈련기인 웅비호가 1천시간의 시험비행에 성공했다. 대우중공업은 지난 6월 3일 배문한 국방과학연구소장을 비롯, 군 관계자와 국내항공업체 임직원 5백명이 참석한 가운데 경남 사천 공군비행장에서 시험비행 1천시간 돌파 기념행사를 가졌다.

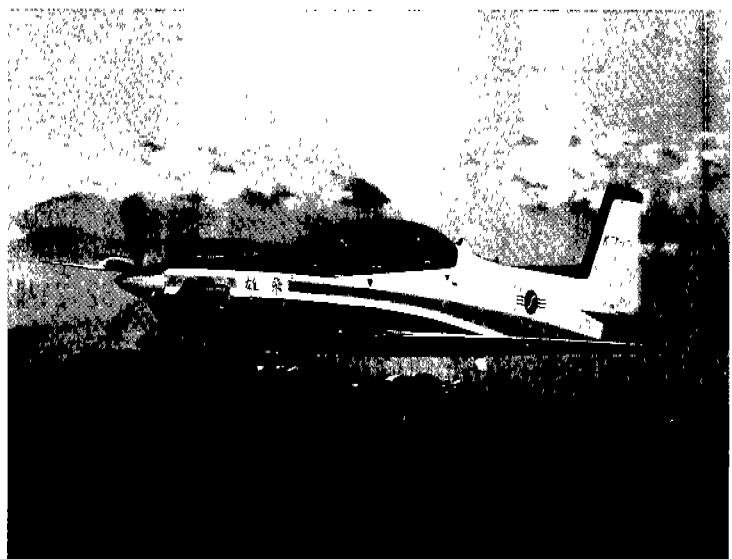
국방과학연구소 주관으로 대우중공업이 주계약업체로서 개발된 동 훈련기는 9백50마력의 터보프롭엔진을 탑재하여 최대 시속 4백81km로 비행할 수 있다.

웅비호는 특히 고난도의 곡예조종 훈련시 필수적인 스팬회복 능력이 우수하며 견고한 착륙장치와 짧은 이착륙거리로 이착륙훈련이 용이하다. 또 첨단 전자장비를 장착해 비행훈련의 효율성을 높였다.

대우중공업은 앞으로 웅비호 시제기의 문제점을 개선하고 성능을 향상

시킨 실용 시제기를 올 연말까지 개발해 실용비행시험을 거친 후 양산을 시작할 방침이다.

대우중공업은 양산에 대비해 지난해 11월부터 총 7백억원을 투입, 경남 사천에 대지 4만평, 건평 8천 8백평 규모의 조립공장을 건설중이다. 또 최종조립에 필요한 4백명의 연구 생산인력에 대한 교육훈련을 실시하고 있다.



1천시간 시험비행에 성공한 웅비호

현대우주항공, 무중력 전개시험장치대 개발 완료

현대우주항공은 우리나라가 오는 99년 발사예정인 다목적실용위성 아리랑 1호에 탑재할 태양전지판과 이를 시험하는 무중력 전개시험장치대의 개발을 완료했다고 발표했다.

태양전지판 제작에 필요한 전지판과 이를 연결하는 경첩(힌지), 열방호 도장등은 물론이고 전체조립도 독자적으로 수행, 태양전지판 제작에 대한 독자

기술을 확보하게 됐다고 동사는 밝혔다. 특히 태양전지판 전개장치에 변형에너지 힌지를 적용, 전지판의 안전도를 크게 높였다고 덧붙였다.

현대우주항공은 또 태양전지판이 무중력상태에서 제대로 전개돼 제기능을 발휘하는지를 확인하기 위한 힌지 전개시험 장치대를 세계 최초로 독자 개발했다고 밝혔다.

이 전개시험대는 초정밀모터 센서 공기베어링 컴퓨터등으로 구성된 첨단 데이터획득 시스템을 갖추고 있다.

KAL, 최첨단 항공기지 완공... 김포공항에 대형기 3대 동시주기

대한항공이 김포공항에 세계 최초로 초대형 항공기 3대를 동시에 주기할 수 있는 첨단 인텔리전트 빌딩을 완공했다.

대한항공이 21세기 인천 국제공항의 허브(Hub)시대를 대비해 새 사옥으로 사용하게될 이 건물은 최신 정비시설과 운항, 객실 등 항공기 운항관련 제반 지원 부서를 동시에 수용하는 복합건물이다.

김포공항에 위치한 대한항공 항공기지는 총 부지 면적 6만 7천평에 연면적 4만 1천평이며 수용인원만도 9천명에 달한다. 현재까지 투입된 공사비는 총 2천억원. 지하 2층 지상 7층의 주건물과 부속건물 13개동으로 이루어져 있으며 주 건물의 경우 'ㄷ'자 모양으로 사무실이 들어섰고 중앙에 보잉 747-400 항공기 2대와 A300 항공기 1대를 동시에 수용할 수 있는 격납고가 있다.

대한항공 관계자는 “지하 1층과 지상 1~3층을 정비공간으로 활용하여 총 건물의 50% 이상을 정비공간으로 활용할 예정”이라고 말했다.

대한항공 항공기지는 건설 과정에서도 첨단의 공법을 총 동원했다. 특히 길이 180m, 폭 90m에 5천 2백톤이 넘는 격납고 지붕(Hanger roof)을 지상 28m까지 들어올린 공사는 Lift-up 공법으로 불리는

최첨단 공법으로 국내에서는 최초로 시도되었다.

한편, 건물내에는 시뮬레이터, 광섬유 LAN등 첨단시설을 완벽히 갖추었다. 가상으로 항공기 정비훈련을 할 수 있는 정비훈련용 시뮬레이터를 도입하여 항공기 안전에 만전을 기하도록 하였으며 빌딩자동화 시스템을 도입하여 온도, 습도 및 흡배기시설 등을 완전 자동화했다. 아울러 빌딩내에 거미줄같은 광섬유 LAN망을 구축하여 완벽한 사무자동화로 서류없는 건물을 만들었다.

대한항공의 이번 신사옥 이전으로 지금까지 서소문 사옥에 있던 현장지원 기증과 김포공항내 곳곳에 산재한 정비, 운항, 객실, 기내식 등 제반분야를 한 빌딩안에 모아 명실상부한 현장중심의 경영체제를 구현하게 되었다.



대한항공 항공기지 탄생으로 항공기 운항에 필요한 모든 서비스가 한곳에서 이루어지게된다.

유럽 최대 우주/군수업체 탄생 ... 英, 佛, 獨 합작

영국, 독일, 프랑스의 합작으로 유럽 최대의 우주 및 군수산업체가 탄생한다.

독일의 다임러벤츠 에어로스페이스(DASA)사는 최근 프랑스의 라가르데르(Lagardere)그룹과 우주 산업 및 미사일, 국방전자분야에서 전략적 제휴를 맺기로 하고 지난 5월 7일 양해각서를 맺었다. 동

양해각서에는 DASA사는 라가르데르그룹

이 프랑스 톰슨-CSF(Thomson-CSF)를 인수하는데 '종합적이고 무조건적으로 지원' 한다는 내용을 포함하고 있다. 그러나 DASA의 비숍사장은 "아직까지 라가르데르와의 협상에서 금전적인 지원은 고려하지 않고 있다"고 밝혔다.

라가르데르 그룹은 이미 영국의 업체들과 협력하고 있는데 미사일 부분에는 브리티시 에어로스페이스(BAe), 우주부문에는 GEC와 협력하고 있어 이번 DASA와의 협력체결은 실질적으로는 유럽국가간의 통합이라고 볼 수 있다.

이번 DASA와 라가르데르와의 전략적 제휴를 살펴보면 다음과 같다.

우주부문에는 현재 라가르데르-GEC의 합작사인 마트라 마르코니 스페이스(MMS)와 DASA가 50:50으로 회사를 설립하는데 이 분야에는 인공위성을 비롯하여 발사체 궤도구조물 등을 포함된다. 동사가 설립될 경우 연 매출액 30억달러로 미국의 보잉과 록히드 마틴사에 이어 세계 3위의 우주산업체가 탄생하게 되는 것이다.

군수부문 특히 미사일 부문에서는 라가르데르와 BAe 간에 설립된 Matra BAe Dynamics 가 DASA의 자회사인 LFK에 30%의 지분을 가지고 파트너로 참여하게 될 전망이다. 양사는 향후 군수프로젝트에 공동으로 참여한다는 계획을 수립하고 있다.

이밖에 라가르데르와 DASA는 국방전자분야에 동등한 지분으로 회사를 설립할 예정인데 주로 Control, Command, 통신 등의 분야에 참여할 것으로 보인다.



DASA는 Matra BAe와 미사일 부문의 제휴를 거느리고 있다

미국, 22개국과 항공시장 개방협정

미국은 5월 30일까지 22개국과 항공시장 개방협정을 체결했으며 현재 한국 및 말레이시아와 협상이 진행중이라고 로드니 슬레이터 미 교통장관이 이날 밝혔다.

슬레이터 장관은 미국이 지난 29일 뉴질랜드와 항공시장 개방협상을 마무리짓고 양국 항공사들이 양국간 항공서비스를 제약없이 할 수 있도록 허용하기로 합의했다고 말했다.

그는 이로써 미국과 항공시장 개방협정을 체결한 나라는 유럽 12개국과 남미 6개국, 아태지역 4개국이라고 밝혔는데 아태지역은 대만, 싱가포르, 브루나이, 뉴질랜드 등이다.

클린턴 행정부가 이른바 [오픈 스카이] 정책에 따라 쌍무협정 형식으로 강력히 추진중인 항공시장 개방협정은 협정당사국이 양국 간에 운항하는 양국 항공사에 대한 운항횟수, 항공기 종류, 항공요금, 이권 등의 규제를 폐지할 것을 주요내용으로 하고 있다.

보잉 가까운 장래의 개발 전략 구상

보잉사는 동 사가 차세대 737의 동체연장형 개발을 검토하고 있으나, 당장은 777-200/300과 가능하다면 747-400의 장거리, 고 탑승용량 기종을 발주하는데 두고 있음을 공식적으로 밝혔다.

동 사는 고 탑승용량의 737 기종을 검토하고 있는데, 이것은 신형 -600/700/800과 같이 미국이 요구하는 대륙횡단용 항공기가 필요 없는 유럽 항공사들을 주 목표로 하고 있다. 보잉사의 론 우다드 회장은 이 기종이 충분한 좌석과 동시에 취사선택이 가능한 다양한 운항거리를 제공할 수 있을 것이라고 말했다.

189인승 737-800과 비교할 때, 제안된 -900X 동체연장형은 3~4열, 18~24명을 더 수용할 수 있을 것이다. 동 항공기는 증가된 총 중량으로 인해 -800의 운항거리 5,420km보다 1,100~1,300km가 줄어들 것이다.

승인이 이루어진다면 -900X의 개발에는 20~24개 월이 소요될 것이다. 그러나 우다드 회장은 이 -900X는 …엄밀히 말하자면 그때에 가서 이렇게 될

것이다라는 것이며 우리는 그것이 가치가 있는 것인지를 앞으로 확인하게 될 것이다라고 주의를 주고 있다.

개발중이거나 개발이 제안된 개량형 계획들이 737-900X에 힘을 기울이는 것을 막고 있다. 우리는 아직 확실치 않은 747-X를 제외하고도 현재 7개의 항공기를 개발하고 있는 중이며, 그중 제일 우선인 것은 777-200X와 -300X이라고 말했다.

보잉사의 최우선 목표는 가능하다면 파리 에어쇼의 시기에 맞추어 초 장거리 -200X와 총중량을 증가시킨 동체연장형 -300X를 발주하는 것이다. 또한 최근에 발주된 757-300 동체연장형의 증가된 중량을 이용하여 이보다 작은 -200기의 운항거리를 증가시키는 것을 모색하고 있다.

보잉사는 777-200X/300X의 장래의 발주 커스터머로 최소 9개 항공사를 목표로 하고 있는 것으로 알려졌으나, 동 사는 얼마나 많은 수의 주문이 이 두 항공기를 발주하는데 필요한지는 밝히지 않았다.