

다목적실용위성, 우주환경시험 착수

다목적실용위성 '아리랑 1호'가 오는 9월 발사에 앞서 본격적인 우주환경시험에 들어갔다. 이에 따라 아리랑 1호는 4월 6일부터 36일간 우주공간과 동일한 고진공 상태와 최고 130℃, 최저 -180℃의 온도를 유지하고 있는 열진공 시험기에서 우주환경시험을 받는다.

동 위성은 우주환경시험에 이어 발사 과정에서 발생하는 진동에 견딜 수 있는지를 확인하는 발사환경시험을 끝으로 모든 시험을 마치고 오는 7월말 미국 캘리포니아주 반덴버그 발사장으로 옮겨져 9월

초 발사된다.

항공우주연구소가 총 1천650억원의 사업비를 들여 미국 위성체 개발회사인 TRW사와 공동으로 지난 94년 제작에 들어간 동 위성은 높이 2.26m, 직경 1m, 무게 500kg으로 3년간 고도 685km 상공의 우주궤도에서 하루에 지구를 14바퀴 돌면서 고해상도(高解像度)의 전자광학카메라로 한반도의 지형 및 기상 관측과 해양오염 조사 등 과학탐사를 벌이게 된다.

한편 항공우주연구소는 다목적실용위성 1호의 개발에 이어 동 위성 2호의 설계 및 제작계획도 갖고 있다.

페어차일드, ATR과 합작 추진

도니어사를 인수한 페어차일드사와 유럽 컴퓨터 기 컨소시엄인 ATR의 구성사인 알레니아와 아에로스빠시알사의 최고 경영진이 지역항공기 합작문제를 논의하기 위해서 3월 22일 회합을 가졌다. 여기에서는 지역항공기 사업의 합작을 위해서 페어차일드사에서 많은 양보를 할 것으로 보인다.

그러나 페어차일드의 728JET 계열 항공기의 잠재적 발주 고객인 크로스에어와 루프트한자 항공사에서는 합작 전략 추진과 그에 따른 설계변경으로 인한 시간 낭비를 하지 말라며 페어차일드에 촉구하고 있다.

합작의 문제점 중 하나는 최종조립지의 위치로서 알레니아는 최종조립공장을 이탈리아의 나폴리에 세워야 한다고 강력하게 주장하고 있다. 그러나 관계자들에 의하면 페어차일드사는 528JET와

928JET 항공기의 조립 라인은 이탈리아에 설치하고 728JET의 조립 라인은 독일의 오베르파펜호펜에 설치하는 의견을 제안할 것이라고 한다.

이러한 조립라인의 배치는 알레니아에게 생산시설을 준비할 시간 여유를 주기 위함이다. 위의 세 기종 중 728JET가 가장 먼저 개발되며 2002년 중반에 첫 인도가 개시될 예정이기 때문에 알레니아의 주장대로라면 공장 설립 이후 생산개시 및 조립 완료까지의 시간이 너무 촉박하게 된다.

원래 페어차일드사의 계획은 5년내에 오베르파펜호펜의 작업인력과 설비를 두 배로 늘려 세 기종 모두를 여기서 조립하면서 독일과 바바리아 주 정부의 지원을 얻어내려는 것이었다.

ATR측에서는 현시점에서는 페어차일드사가 지역항공기 프로젝트의 주도권을 쥐고 있는 것을 허용하겠다는 입장이며 보다 중요한 것은 이 합작 사업의 경제적 생존성이라고 소식통들은 전한다.

미 하원, 소음저감장치 장착한 콩코드에 대해서 찬반 표결

미 하원은 아에로스페이스알/BAe 콩코드의 미국내 진입을 금지하는 안전에 대한 표결을 실시하기로 결정했다. 이 결정은 EU에서 서유럽지역에 소음저감장치인 허쉬키트를 장착한 항공기의 운항을 금지 시키기로 한 것에 대한 반발로 보인다.

미국측은 EU의 금지 조치가 허쉬키트를 장착한 보잉 727, 737 기종과 DC-9기종의 가치를 떨어뜨

리며 미국내 허쉬키트 제조업계에 타격을 주게 될 것이라고 보고 있다.

유럽 위원회(EC) 교통부에서는 이것이 불필요하게 공격적인 행위라고 주장하면서 미국의 태도를 좀 더 살펴보기 위해서 EU가 허쉬키트 금지 법안의 최종 입법을 4월 중순까지 미뤄야 한다는 의견을 제시했다. EC쪽에서는 이것은 무역의 관점이 아니라 미국에 비해서 훨씬 도시화가 덜 된 유럽 환경문제의 관점에서 해결해야 하는 문제라고 주장했다.



미 의회의 결정에 따라 앞으로는 미국내에서 콩코드기의 모습을 볼 수 없을 지도 모른다

IATA, Y2K 문제 대책의 윤곽 잡아

IATA(International Air Transport Association)는 최근 항공관제용 컴퓨터 시스템의 Y2K 문제에 대한 우려로 각종 항공편이 어느 정도 취소되거나 지연될 것이 거의 확실하다고 예측했다.

아시아-태평양 지역 대책에서는 시스템이 12월 31일에서 1월 1일의 전환기간을 체크하는 몇 시간 동안 북태평양 공역의 항공편수를 현재의 3분의 2 수준으로 줄여야 한다는 의견이다. IATA에서는 동 결과가 각 관련기관이 검토한 최악의 시나리오에 대

한 예측 결과라고 밝혔다.

또한 IATA에서는 각국의 개별적인 항공관제시스템들이 비록 Y2K문제를 해결했다 하더라도 반드시 제 2의 대비책을 마련해 놓아야 한다고 권고했다. 비록 어떤 한 나라의 관제시스템이 완벽한 대책을 가지고 있다고 하더라도 국제선을 운영하는 항공기들은 반드시 다른 국가의 관제영역 안에서 비행하기 때문에 상대편 나라의 시스템에서 Y2K 문제로 오류가 발생하거나 Y2K를 우려해서 예방적인 차원에서 관제량을 줄이는 일이 발생할 수 있기 때문이다.