

항공산업 기술개발



趙孝相 / 大宇重工業 항공사업본부장
專務理事

우리나라 항공산업발전의 계기는 역사적으로 몇 번 있었다. 그중 한 두가지 예를 들면 1970년초 Lockheed社가 제안한 민항기 제조사업이 그 하나이다. 이 사업은 당시의 관념으로는 너무나 엄청난 사업규모, 투자규모에 조사팀조차 반신반의(半信半疑) 상태로 작업에 임했다.

그 다음의 기회는 1983년부터 거론되었던 KFP 사업이다. 우여곡절끝에 1991년 11월 계약이 되기까지 8년의 세월을 흘려버렸다.

과연 1970년대 민항기 사업이 국내에 정착이 되었다면 항공산업측면에서 얼마나 발전이 있었을까? 이는 아무도 예측할수 없다. KFP 사업이 8년 앞당겨졌다고 해서 얼마나 산업측면에 도움이 되었을지는 모르는 일이다.

대우중공업(当社)이 8년간 전투기 동체를 생산 해오면서 또 민항기 부품을 만들어 오면서 무엇을 느끼고 배웠으며, 얻은 것이 무엇인가?

1983년 4월 GD/FW를 방문하여 F-16의 중앙동체를 관찰했을때 느꼈던 충격은 아직도 생생하다. 남들이 만드는데 우린들 못만들리 없겠지만, 상식을 초월하는 복잡성에 숙연해 질 수 밖에 없었던 당시의 상황이「30명의 결사대」를 조직하게 되었다. 이들에게 몇개월에 걸친 가혹한 훈련은 당사 항공역사상 가장 혹독한 기간이었을 것이다.

하늘을 날으는 항공기의 부위를 생산한다는 것은 그 자체만으로도 존경받을만한 일이다. 하찮은 작은 부품에서 거대한 날개에 이르기 까지 어느 하나 쉬운 것이 없다고 할수 있다.

국내 항공3사가 해외에 수출하는 민수분야의 일은 거의 Aerostructure의 부류에 속한다.

KFP 사업과 Black Hawk 사업은 모두 기술 도입 생산이므로 제조분야만 동원된다. KFP 사업은 규모면에서 국내 최대 사업으로서 제조 기술과 사업관리능력 향상, 가공시설, 조립 치공구 확보로 인한 전투기 생산 능력 국내 정착이라는 중요한 업적을 이루게 된다.

그러나 최종 납품되는 1999년도에는 F-16은 최첨단 전투기라 할수 없으며, GD에서도 이미 생산 중단 상태에 이른 것이다.

AIDP로 KTX-2에 관한 설계기술 전수(傳受)가 이루어지더라도 사업규모에 비해 설계 분야에의 기여도는 거의 없는 형편이다.

이에 반해 KTX-1 사업은 사업규모면에서 KFP 사업의 10분의 1도 안되지만, 설계능력 향상면에서는 몇배의 의미가 있다.

항공산업의 불모지나 다름없는 국내에 처음으로 시도되는 분야가 너무나 많다. 몇가지 개발 사업을 하면서 느끼는 점이 많다.

소요군이 요구하는 ROC가 자주 바뀐다. 애초에 명확하지 않은 ROC로 부터 출발했다고

하는 것이 더 가까운 표현일 것이다. 정비성을 고려한 설계의 능력이 없다. 그렇다고해서 국산화를 포기하자는 이야기가 아니다. 완벽하지는 않지만 노력해서 최선의 결과를 얻자는 것이다.

KTX-1 사업은 설계능력 양성 측면에서는 어쩌면 가장 적합한 기종이라고 할수 있다. 그러나 설계 능력이 있고, 없고를 가리기 이전에 정책의 일관성이 없는 것이 더 큰 문제이다.

사람이 바뀌면 몇년간 이끌어오던 정책이 완전히 방향을 전환한다. 이것은 정책이라 할수 없고 개인의 의견에 지나지 않는다. 또한 외부 압력이나 정보에 의해서 수시로 변하고 객관성이 없다. 소신도 없고, 서구적인 합리성도 결여되어 있다. 이러한 취약한 정책의 바탕에서 기업의 실력이 형성되기 어려우며, 의욕을 상실하게 된다.

우리에게는 항상 그렇듯이 개발의 시간과 개발자금이 없다. 이는 바꾸어 말하면 소요가 발생하면 직구매쪽으로 유도된다는 뜻이다.

고정익분야에서 KTX-1 처럼 자금도 별로 안들고 비교적 수월한 사업도 이렇게 어렵게 가는 상황에서는 고등훈련기의 추진 방법론에 일대 혁명을 일으켜야 한다. 다시 말하면 기초부터 우리 손으로 쌓아가지 않으면 국산화라고 할수 없다는 관념을 깨야 한다.

이미 축적된 기술과 Offset의 최대 활용, 미국이외의 제 3국의 기술을 이용하여 디딤돌을 삼아야지, 디딤돌조차 개발해야겠다는 생각은 잘못이다. 10억불, 10년에서 3~5억불, 5년으로 갈수 있는 길을 모색해야 한다.

그리고 동시에 초음속 훈련기의 개발을 모색해야 한다. 고등훈련기 완성후 초음속 훈련기의 추진은 시기적으로 너무 늦어 도태되는 전투기의 소요를 충족할 길이 없다.

기술이 모자라면 정책적으로 전수받아서라도, 업체가 모자라면 또한 업체를 참여시켜서라도 서두르지 않으면 연속적으로 직구매 압력에 눌러 개발은 항상 빗을 볼수가 없다.

헬기분야는 중급 수송헬기와 경 전투헬기사업을 통해 생산능력을 완전히 확보하면서, 15인승 수송헬기를 완전히 한국형으로 개발하여 남북통일에 대비한 교통수단에 이용할수 있게 해야 한다.

민간항공기 분야는 상공부가 주축이 되어 중급 수송기를 국가사업으로 유치, 범 국가적으로 총력을 기울여 추진해야 한다.

개발 기종이 국제적인 상품이 되고, 안되고 이전에 국가사업을 통하여 항공관련 회사에 축적되는 기술은 다음 비행기를 성공적으로 개발할수 있는 기반이 되고, 항공기술 1등 국가로 부상할수 있는 유일한 방법이다. *

우리에게는 항상 개발의 시간과 개발자금이 없다. 이는 소요가 발생하면 직구매쪽으로 유도된다는 뜻이다
사진은 國科研과 대우중공업등 국내 4개 업체가 탐색개발을 완료하고 시험비행중인 국산 초등훈련기

