

## 다목적 실용위성 개발 체제 완비

항공우주연구소·TRW 공동개발 계약체결

다목적실용위성(KOMSAT) 개발사업의 총괄주관기관인 항공우주연구소와 외국 공동개발기관인 미국의 TRW사간에 공동개발 계약을 체결함으로써 다목적 실용위성 개발사업이 본 궤도에 진입했다. 3월27일 과학기술처 상황실에서 거행된 동 계약은 구본영 과학기술처 차관과 Ken Crosher 미 참사관이 배석한 가운데 항공우주연구소 홍재학소장과 미 TRW사의 티모시 하네만 부회장간에 체결되었다.

다목적 실용위성 개발사업은 우리나라가 2000년대 우주산업의 세계 10위권 진입을 목표로 추진하는 사업의 일환으로 지난 94년 11월에 시작했으며 오는 99년 발사까지 총 1천6백50억원이 투입된다.

과학실험, 한반도관측, 통신실험 등에 활용될 중량 3백50-5백kg, 고도 4백-8백km의 지구저궤도용 실용위성을 개발하는 이 사업은 범부처적으로 추진되고 항공우주연구소가 총괄한다. 민간 기업과 기관으로는 대한항공, 삼성항공, 대우중공업, 두원중공업, 한라중공업, 현대기술개발, 한화 등 7개 기업과 대학, 연구기관들이 참여한다.

이 계약은 다목적 실용위성을 위해 개발 또는 변경되

는 기술의 지적소유권을 한국측이 갖는다고 명시돼 있는 등 기술이전이 우리측에 상당히 유리한 것이 특징인데 특히 기술이전을 위한 미국 정부의 허가를 계약체결 이전에 받아낸 것은 높이 평가되고 있다.

구체적인 기술이전은 설계단계에 항공우주연구소, 국내 참여기업 및 관련기관에서 77명이 TRW와 ITEK사 등 관련회사에 파견돼 직접 설계를 하면서 기술습득을 하고 제작, 조립, 시험 단계에 26명의 TRW전문가가 한국에 파견돼 기술이전을 하게 된다.

이 계약은 또한 실용위성의 부품을 60% 국산화시켜 위성에 직접 탑재토록해 기술이전이 제대로 되지 않아 위성이 성능을 발휘할 수 없게 되면 TRW가 책임을 지게하는 등 기술이전을 철저히 제도화했다.

한편 항공우주연구소와 개발참여기업 7개사는 4월13일 신라호텔에서 동 사업의 완수를 기원하는 취지로 사업착수 기념행사를 가졌다. 한국항공우주산업진흥협회가 후원한 동 기념식은 정근모 과학기술처 장관, 장경우 국회 통신과학위원회 위원장, 김덕룡 국회과학기술연구회 회장, 강영훈 대한적십자사 총재 등 인사를 비롯 400여 명이 참석, 성황을 이루었다. 정근모 장관은 축사에서 위성개발의 의미를 크게 부여하고 개발을 성공적으로 수행해 줄것을 당부했다.

## 중형항공기 개발사업 구체 협의

한-중 항공분과위원회 2차회의 서울서

중형항공기 개발사업을 위한 한-중산업협력위원회 민간항공기 분과위원회 2차회의가 4월 18일부터 한국에서 개최될 예정이다. 한-중산업협력의 일환으로 지난해 10월 9일 중국에서 열린 1차회의에서 양국은 100석급 항공기 개발에 대해 상호간 우선적으로 협력한다는 합의하에 협력원칙, 협력방식, 협력 파트너, 합작지분 비율 등에 대해 합의한바 있다.

이번에 열린 2차회의에서는 조립공장의 위치, 개발업무 분담 등 국제적인 사안들을 결정해야 하는데 양국의 이권이 달린 중요한 회의여서 그 결과가 주목된다. 이번 회의에서 협의한 사항은 다음과 같다.

- ① 작업분담 기본원칙(개발포함) ② 향후 추진일정(6월 말까지) ③ 제3협력선 선정(공동보조) ④ 최종조립라인, 합작회사 및 공동설계 사무소 위치 ⑤ 개발기종 ⑥ 합작회사 설립 기본원칙(명칭, 자본금, 의사결정체계 등) ⑦ 공동설계 사무소 설립 계획(시기, 규모 등) ⑧ PROJECT명 / 항공기 명칭

중국측 대표단은 20명으로 구성되었으며 국가경제무역위원회 당국하 국장을 단장으로 국가경제무역위원회 진국위 부국장, 국가계획위원회 진덕제 부국장등이 포함되었고, 한국측 대표단은 이진우 통상산업부 기초공업국장을 단장으로 이원걸 항공우주공업과장, 삼성항공 변동선 상무 등 25명으로 구성됐다.

회의후 중국측 대표단의 산업시찰도 계획되어 있는데 삼성항공, 대한항공, 대우중공업, 삼성전자, 대우자동차등을 둘러볼 예정이다.

## UH-60 중형헬기 1단계사업 완료

대한항공, 국산화율 52% 달성

대한항공은 3월 28일 항공우주사업본부 김해공장에서 HX 헬기사업의 일환으로 지난 90년 9월부터 추진해온



UH-60 중형헬기 생산 1단계 사업을 완료하고 기념식을 거행했다.

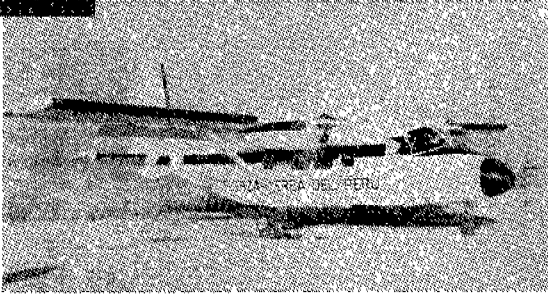
이날 기념식에는 심이택 대한항공 부사장을 비롯해 정부, 군 관계인사, 기술 도입사인 미국 시콜스키사의 경영진, 제너럴 일렉트릭사 관계자 등 1백여명이 참석했다.

대한항공은 세계 최대의 헬리콥터 제작사인 미국 시콜스키사와 엔진제작사인 제너럴 일렉트릭사의 핵심기술을 이전받아 기술도입생산 방식으로 동 사업을 전개하여 단순구매 방식과 비교할 때 대당 평균 250만달러의 외화절감을 이룩했다.

또한 핵심부품의 제작/조립 뿐만 아니라 고난도의 시험/평가기술 등 노하우를 축적하면서 단계적으로 국내 제작비율을 확대, 부품수 기준 52%의 국산화율을 이룩함으로써 자주국방을 위한 항공기술의 기반을 다졌다.

국내 최대의 헬기 전문 생산업체인 대한항공은 UH-60 1단계 사업의 성공을 비롯, 지난 20년간 400여대의 군용 및 민수헬기 생산을 통해 축적한 기술을 바탕으로 오는 99년까지 계획된 2차 사업을 계속 수행함은 물론, 국제무대 진출을 목표로 군용/민수 겸용의 7-8인승급 다목적 헬기의 국제 공동개발 사업을 추진하고 있다.

일명 블랙호크기로 불리는 UH-60 헬기는 미 육군의 주력 헬기인 UH-60L의 기본형상에 한반도의 지형특성 및 임무상황을 고려한 특수장비들을 추가 개발하여 장착한 한국군의 최신 주력 헬기이다. 동 헬기는 걸프전에서 탁월한 성능을 인정받아 현재 22개국에서 2천3백여대가 운용되고 있다. 최대 탑승인원 18명에 최대속도 2백96 km/H로 550Km의 항속거리를 지니고 있다.



### 중국 독자항공기 미 FAA 인증 획득

Y-12 커뮤니티기, 중국 최초

중국은 최근 미국과 항공제품 안전성에 관한 협정을 연장, 체결함으로써 앞으로 미국에 소형 항공기 및 항공기 타이어를 수출할 수 있는 길이 열리게 됐다고 공산당 기관지 인민일보가 3월 25일 보도했다.

인민일보는 중국민용항공총국 관리 센 유안강의 말을 빌려 지난 91년 중국항공 제품 안전성에 관한 협정을 연장한 새 협정이 중국의 항공제품 개발에 매우 중요한 의미를 지닌다고 말했다.

한편, 미국 FAA는 협정 연장에 앞서 하르빈 항공기 제작공사가 독자개발한 Y-12 IV형 수송기와 길림성의 한 항공기 타이어 제작회사가 개발한 타이어를 정밀 검사하고 비행기의 수입과 미국내 운항을 승인했다.

Y-12 항공기는 기본형인 Y-12(I)형이 1984년 최초 비행에 성공한후 1985년 12월 중국 정부의 감항증명을 받았고 1990년 6월에 영국으로부터 감항증명을 획득했다. 92년까지 중국내에 19대를 판매하고 이란, 가봉, 수단 등에 36대를 수출해 총 55대를 인도했다.

### MD-95 개발 지연

스칸디나비아항공 MD사와 결별

스웨덴 항공사인 스칸디나비아 에어라인 시스템(SAS)이 보잉사로부터 85억 크로네(11억7천만 달러) 어

치의 보잉737-600기 35대를 구매키로 했으며 또 옵션으로 35대를 추가로 구입할 계획이라고 3월 14일 밝혔다고 스톡홀름 로이터 연합통신이 전했다.

SAS사는 또 이날 성명에서 수년내 구매예정인 기종도 737이나 A321등을 선택할 것이라고 발표한 것으로 알려졌다.

이같은 결정은 그렇지 않아도 영업이 부실한 MD사에 게 큰 타격이 될 것으로 보인다. 실례로 MD사는 MD-95 개발계획을 추진하면서 스칸디나비아항공이 100인승급 차세대 주력 여객기로 MD-95를 선택해 줄것으로 기대했었다.

한편 MD-95 개발사업에 위험부담 방식으로 참여한 한라중공업은 동 사업의 지연이 자사에 오히려 유리하다고 말했는데 그 이유는 원래 계획대로 진행될 경우 한라중공업의 삼호공단이 완성되지 않아 불가피하게 MD 캐나다사의 설비를 임차하여 시제기 개발을 할 예정이었으나 시간적으로 여유가 생겨 그럴 필요가 없어졌다고 말했다.

### 미 세스나사 소형항공기 생산 재개

법률 완화 연간 2,000대 제작 예정

미국의 소형기 제작사들이 오랜 휴지기를 보내고 생산을 재개할 것으로 보인다. 그 이유는 지난해 8월 의회가 승인한 일반항공재활법(General Aviation Revitalization Act)에 따라 소형 비행기 제작사들이 제작후 18년 이상 경과된 비행기의 사고에 대해서는 법적 책임을 지지 않게 되었기 때문이다.

클린턴정부의 소형항공기 부흥정책에 힘입어 소형항공기 제작사업이 새로운 전환기를 맞은 것으로 보이는데 그 첫 신호로 세스나사가 96년부터 172, 182, 206, T206 등 4개모델의 제조를 재개한 것임을 발표했다. 세스나사의 소형기 생산규모는 연간 2천대 정도가 될 것으로 알려졌다.