

### 항공기산업 단일공동법인 설립키로... 대우중공업 등 기체 3사 전격 합의

한국항공우주산업진흥협회는 국내 항공기산업의 효율적 추진을 위해 대우중공업, 대한항공, 삼성항공 등이 참여하는 항공기 단일공동법인을 설립키로 하고 통상산업부에 정식 건의했다.

협회가 건의한 바에 따르면, (가칭)한국항공우주산업(주)(Korea Aerospace Industries, LTD.)로 불리는 단일공동법인에는 정부가 최대지분을 출자하

여 최대 주주(24%)로 참여하고 대우중공업, 대한항공, 삼성항공이 동등지분(각각 22%)으로 출자하며 한국중형항공기사업조합의 조합원사 및 협회 회원사 중 자본출자를 희망하는 업체에 나머지 지분을 할당하는 안이 제시되었다. 법인의 경영은 주식소유와는 별도로 운영할 계획이다. 단일공동법인이 설립될 경우 동 법인은 정부의 항공우주사업을 전담하여 주주, 참여업체에 배분하게 되며 체계종합(System Integration)의 역할을 수행하게 된다. <관련기사 36쪽 참조>

### KAL, 보잉 날개구조물 330대분 제작키로

대한항공이 보잉 747-400 점보여객기 날개구조물 330대분의 납품계약을 체결했다.

대한항공은 이 여객기의 연장날개 구조물(Wing Extension) 300대분을 1차 납품했다. 이에 따라

2000년대까지 총 630대분, 1억 4천2백만달러 규모의 날개구조물을 생산, 납품하게된다.

연장날개 구조물은 날개 좌우 끝부분에 위치한 길이 3.8m, 폭 3.6m 크기의 구조물로 날개끝의 소용돌이를 감소시켜 항속거리를 증가시키는 역할을 하는데 대한항공이 보잉사에 독점공급하고 있다. 대한항공은 이외에 페어링도 제작하고 있다.

### 에어버스 AVIC간의 AE-100계약 내년으로 연기 가능

에어버스 인더스트리 아시아(AIA)가 중국항공공업총공사(AVIC), 싱가포르 테크놀로지스(ST)와 올해 안에 AE-100/A318 합작개발에 대한 전체 계약을 체결하는 것이 불가능할 것으로 보인다.

위의 3사는 5월 중순 내로 기본 계약을 체결하기를 희망하고 있으나, 사업 계약이 체결되기 이전까지는 동 100인승 항공기의 초기 개발은 시작되지 않을 것이다. 중국측 협상 관계자에 따르면 이에 대한 결론은 최소한 올해 말에야 가능할 것이라고 한다.

이것은 5년 반으로 잡혀있는 AE-100 개발 일정에

영향을 줄 것으로 보인다. AVIC는 지난 해 11월, 96년 말이나 올 해 초까지 기초 계약을 마치기를 희망하며 2002년까지 동 항공기를 인도할 계획이라고 밝힌바 있다.

협상은 거의 10개월 동안 계속되어 왔으나 AI(R)을 대체하기 위한 에어버스 인더스트리/Alenia사의 자회사 AIA 설립에 대한 문제로 인하여 복잡한 문제가 생기게 되었다.

앞으로 체결될 계약에서는 이미 정해진 지분 분할을 재확인하게 될 것인데 중국은 46%로 가장 큰 지분을 차지하고 있으며, AIA는 39%, ST는 15%를 차지하고 있으며 이중 5%는 대만에 하청을 주게 되어있다.

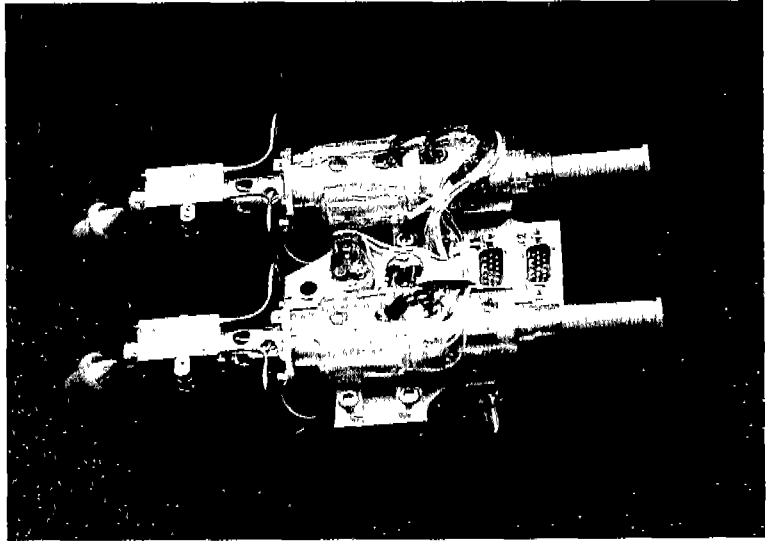
## 한화, KOMPSAT부품국산화 성공 이중추력기 개발

(주)한화가 인공위성의 궤도조정 및 자세제어를 담당하는 이중추력기 모듈을 국내최초로 국산화하는데 성공했다.

이번에 개발에 성공한 이중추력기 모듈은 다목적실용위성개발사업의 일환으로 개발된 것으로 지난 95년부터 (주)한화가 추진계를 담당, 미국의 TRW사와 공동 개발에 성공하여 TRW사로 공급되었다.

(주)한화는 엄격한 품질보증절차에 의해 제작된 약 80만 달러 규모의 준비행모델 및 비행모델 8세트를 조립완료하였다. 이 부품은 다목적실용위성인 아리랑 1호

에 장착될 예정이다. (주)한화 관계자는 '이번에 공급된 이중추력기 모듈은 조립 및 시험시 요구되는 매우 까다로운 요구조건을 만족하여 TRW사에 성공적으로 공급되었다는데 큰 의의가 있다'고 설명했다.



(주)한화가 다목적실용위성용으로 제작한 이중추력기

## 보잉 텔레데식 사업에 참여키로

보잉사는 지난달 29일 빌 게이츠 마이크로소프트 회장과 억만장자 크레이그 매코가 추진하고 있는 총 90억 달러 규모의 전세계적 통신망구축사업인 '소위' 하늘의 인터넷(Internet in sky)'계획에 참여키로 했다고 발표했다.

하늘의 인터넷은 오는 2001년부터 발사할 3백여개의 저궤도 위성을 통해 기존의 인터넷과 같은 통신망을 구축, 이듬해인 2002년부터 각종 정보통신서비스를 지구촌 곳곳에 제공한다는 계획이다.

보잉사는 이 사업을 주도할 통신회사인 텔레데식에 1억달러를 투자, 10%의 지분을 갖고 이 사업에 참

여하게 된다. 텔레데식은 이번 보잉의 참여를 계기로 보잉의 관련사들을 통해 인공위성과 관련한 최신 기술을 제공받을 수 있게 되며 수십개의 통신관련업체들도 추가로 끌어들이 수 있을 것으로 전망된다.

보잉사는 지난해 록웰 인터내셔널의 우주기술 부문을 매입한데 이어 로켓분야 최고기술을 보유하고 있는 맥도넬더글라스와 합병을 추진하고 있어 회사 규모를 떠나 기술적으로도 높은 수준에 있다고 볼 수 있다.

한편, 보잉사는 이미 항공기 시장을 거의 석권, 더 이상 새로운 수요를 기대하기 어렵기 때문에 「상업 위성시대」를 선도하면서 우주로 시장을 넓히는 결단을 내렸다고 평가받고 있다.

### 삼성항공, 발전용 가스터빈엔진 수리 분야 진출

삼성항공이 중대형 발전용 가스터빈 엔진 수리 및 재생사업 기술을 도입 이 분야에 본격적으로 진출한다.

삼성항공은 최근 가스터빈 부품 제작 및 수리 전문업체인 미국의 크롬 알로이(CHROM ALLOY)사와 복합화력발전용 및 열병합용 가스터빈 엔진의 수리 및 재생기술 도입 계약을 체결했다. 따라서 그동안 국내에서 어려웠던 가스터빈 수리가 가능케 됐다고 삼성항공측은 밝혔다.

현재 국내에는 한전, 민자발전소 등에서 50~150 MW급 복합화력발전소용 및 열병합용 가스터빈 100여대를 운영하고 있어 연간 400억원 규모의 부품수리 및 재생 물량이 발생하고 있다.

그러나 국내기술이 부족하여 대부분의 물량을 해외로 발주하고있다.

삼성항공은 그동안 항공기 및 산업용 엔진 제작과 정비분야에서 축적된 기술력을 크롬 알로이사로부터 인정받아 기존 크롬알로이사가 해오던 국내 수리 전체를 맡게 됐다.

삼성항공은 이번 기술 도입으로 연간 300억원의 수입대체 효과를 거둘 수 있을 것으로 기대하고있다.

### 미, F-22 스텔스 전폭기 공개

미 공군은 최첨단 전투능력을 갖춘 차세대 전폭기인 F-22기를 일반에 공개했다.

공군은 이날 F-22전폭기를 공개하면서 적의 레이더망에 노출되지 않는 스텔스 기능을 갖춘 이 전투기가 오는 21세기초 미국의 제공권우위를 계속 확보해 줄 것이라고 밝혔다.

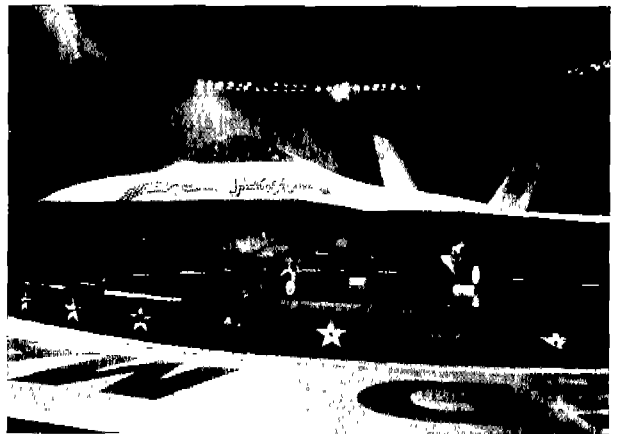
공군 대변인은 '미 록히드마틴사와 보잉사가 공동제작한 이 전폭기는 특히 최첨단 비행능력과 무기체제를 갖추고 있으며 적에게 노출되지 않으면서 보다 원거리에서 목표물을 정확하게 명중시킬 수 있는 능력을 보유하고 있다'고 밝혔다.

한편 미 국방부는 대당가격이 수천만 달러에 이르는 F-22를 최소 438대 구매하기로 내부방침을 정해놓고 있다.

관계자들은 이에 소요되는 비용은 당초 미공군이 추정한 710억 달러 보다 160억 달러가 더 소요될 것이라고 전했다.

이와 관련, 윌리엄 코언 국방장관은 최근 의회에 보낸 공문을 통해 '미국방부가 4년마다 검토해온 중기 국방전략 수립에 F-22의 구매예산이 반영될 것'이라고 밝힌바 있다.

전문가들은 '이번에 공개된 F-22와 해군의 F/A-18 E/F기 및 JSF가 향후 미군의 3대 주력기종이 될 것'이라면서 이들 전투기 구매에는 최소한 3,500억 달러가 소요된다고 말하고 있다.



F-44 Raptor의 공개식 장면

### 에어버스, 록히드 마틴과 합작

최근 영국 신문의 보고에 따르면 록히드마틴이 에어버스 인더스트리와 합병 협상을 벌이고 있다고 한다. 이 외에도 두 회사는 앞으로의 여러 가지 사업에 대한 합작 가능성에 대한 협상을 벌이고 있는 중이기도 하다.

록히드마틴은 동사가 '폭넓은 영역에 걸쳐 에어버스와 협상을 벌이고 있다'고 밝혔으며 자주 거론되고 있는 사업으로는 동사가 NSA(신 전략 항공기)라고 명명한 차세대 급유/수송기가 있다. '이 항

공기의 합작 개발은 희망적'이나 그것이 록히드-에어버스간의 사업이 될지 아니면 컨소시엄의 일원인 다임러벤츠 에어로스페이스(DASA), 아에로스빠시알과 각각 합작하게 될지는 불투명하다고 덧붙였다.

록히드사는 또한 이번 6월 파리어쇼에서 공식 허가를 받게 될 에어버스 A330-600 이중통로기의 엔진 나셀에 입찰서를 제출한 상태이며, 에어버스는 2000년에 운항을 개시할 계획인 초대형 항공기인 A3XX대한 사업 계획을 제출하도록 요청한 것으로 알려졌다.

### 보잉, A321에 대항하기 위한 새로운 737동체연장형 고려

보잉은 180-200석급에서 에어버스의 A321에 더욱 효과적으로 대응하기 위해 새로운 동체연장형 737 기종의 개발을 검토하고 있는 중이다.

보잉은 유일하게 외부에 알려진 연구인 737-900X 확대 개량형 기종에 대한 공식적 언급을 거부하고 있으나, 동사의 소식통에 의하면 위의 기종은 현재의 -800X를 기본으로 하여 2.38m 정도 동체를 연장하게 될 것이라고 말했다.

-900X에는 이미 연장된 -800X의 동체에 두 개의 플러그를 날개 앞뒤에 첨가하게 될 것이다.

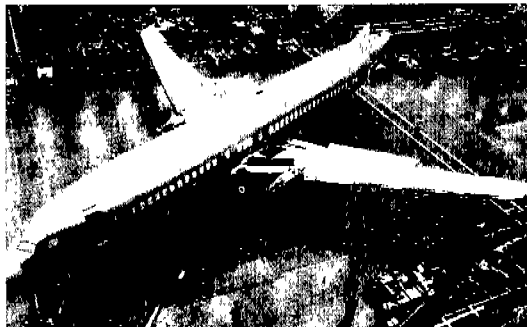
동체가 더 길어짐으로써 3열의 좌석이 더 늘어나며 6명이 나란히 앉는 좌석배치로 18명의 승객을 더 태

울 수 있다. 기존의 -800X는 두 개의 클래스로 162명, 더욱 밀집된 배치로는 189명의 승객을 태울 수 있다. 그러나 이러한 -800X를 가지고는 두 개 클래스로 185명, 밀집된 좌석배치로는 220명을 수용할 수 있어 거의 757-200에 가까운 A321기를 상대할 수 없다.

-900X에서의 변동사항으로는 더욱 길어진 동 항공기의 이륙중량과 착륙속력을 감당하기 위해 랜딩 기어의 보강을 들 수 있다. 이 밖의 부분들은 -800X와 동일할 것으로 보이며, -800X의 테일 스킨드

(tail skid)와 환경제어 시스템을 그대로 사용할 예정이다.

737기종에 사용되는 CFM56-7 엔진을 생산하는 CFM 인터내셔널사는 동 항공기에는 127kN(28,000lb)의 추력이 필요할 것으로 보인다고 말했다.



보잉은 -800이 완성됨에 따라 더 큰 737 기종을 개발하려 한다