

## 공군, 훈련기 핵심부품 독자개발

공군은 지난 21일 공군조종사 훈련용 항공기 T-37기의 핵심부품을 독자기술로 개발, 오는 2000년까지 약 2억5천만원의 예산을 절감할 수 있게 됐다고 밝혔다.

공군 군수사령부 항공기술연구소가 지난해 6월부터 연구개발에 착수, 지난 7월말 시제품 제작에 성공한 '윙 스파 피팅'은 T-37훈련기의 동체와 날개를 연결해주는 핵심부품으로 그동안 미국으로부터 전량 수입해왔다.

윙 스파 피팅은 미국산보다 피로내구성이 우수하며 개당 가격도 수입가격 1백62만5천원보다 훨씬 저렴한 1만4천원에 불과해 향후 2000년까지 국산으로 대체할 경우 2억5천여만원의 예산 절감효과를 거둘 것으로 보인다.

## 현대전자 위성사업단 독립

현대전자(대표 김영환)가 인공위성 부품, 시스템 개발 생산을 전담해 오던 위성사업단을 분리해 종업원 지주회사로 독립법인화했다.

지난 8월 31일 현대전자는 최근 이동통신용 인공위성체 및 지상용 초고주파 무선송수신기 등을

전담할 위성통신 관련 독립법인인 「KoSPACE(Korea Satellite Products And Communication Equipment)」를 설립했다고 밝혔다.

이번에 독립법인화된 KoSPACE는 이명기 전 현대전자 위성사업단 전무가 대표이사를 맡게 됐으며 약 80명의 임직원과 현대전자, 외부 투자자 등이 32억원의 자본금을 출자해 지난 9월부터 사업을 개시했다.

KoSPACE사는 분리 독립후에도 현대전자가 참여하고 있는 범세계 위성 이동통신 서비스(GMPCS)인 글로벌스타 사업에 필요한 인공위성체 부품 및 시스템을 제조, 공급할 계획이다.

현대전자는 위성사업을 독립법인화함에 따라 기존에 분리 독립한 컴퓨터사업부(멀티캡), 미디어사업부(HDT), HA사업부(현대통신산업)등과 함께 총 6개 사업부를 종업원 지주회사로 독립시켰으며 이들 회사는 일정기간동안 현대 브랜드를 사용하고 시설 임대 및 부품구매시 신용공여 등의 방법을 통해 자립 기반을 갖추나갈 것이라고 밝혔다.

## 브리티시 항공(BA), 보잉서 에어버스로 기종전환

유럽 최대 항공사인 영국의 브

리티시 항공(BA)이 유럽산 항공기인 에어버스를 대량으로 발주, 에어버스사가 당분간 미 보잉과의 경쟁에서 확실한 우위를 차지할 전망이다.

전통적으로 운용 항공기를 미 보잉사로부터 전량 조달해온 BA가 에어버스를 구매에 나선 것은 이번이 처음으로서 로버트 에일링 BA회장은 중거리 노선용 A320기 59대(계약금액 30억달러)를 구매하기로 에어버스측과 계약을 체결했다고 지난 8월 25일 공식 발표했다.

휴가차 프랑스에 머물고 있던 토니 블레어 영국 총리는 이날 프랑스 남부 툴루즈에 있는 에어버스 본사에서 열린 구매계약 서명식에 참석, BA의 이번 결정은 유럽내 협력의 중요성을 상징하는 징표라며 또 에어버스사는 올 상반기 중 전세계 항공사로부터 2백 47대를 수주, 항공기 제작 수주물량에서 보잉(1백98대)을 앞질렀다.

## 보잉 737 새로운 생산라인, 롱비치에 설치

보잉사는 차세대 737의 생산라인을 롱비치에 위치한 예전 더글라스사의 조립공장에 설치하기로 확정했다. 보잉사는 737 생산라인의 설치와 함께 이 작업장을 보

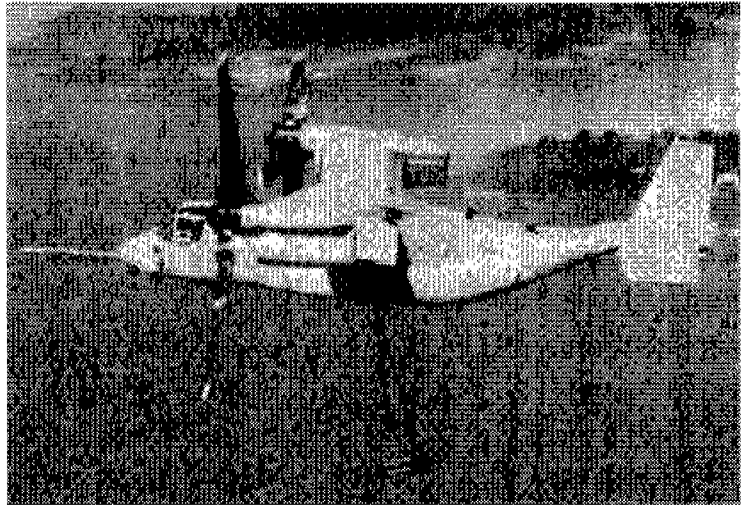
잉 롬비치 사업장으로 개명했다. 이는 보잉사내의 대규모 구조조정 의 일환인데, 이 구조 재조정 작업이 끝나면 약 2만 8천명의 보잉 사 직원들이 일자리를 잃을 것으로 보인다.

이번에 생산라인이 설치된 롬비치 사업장에서는 보잉737의 파생형이라고 할 수 있는 BBJ(Boeing Business Jet) 비즈니스제트기를 제작할 예정인데 이로 인해 새로 창출되는 일자리는 600개인데 반해 2000년 이후 MD-80/90계열과 MD-11의 생산이 종료되면 약 11,000명의 유틸 인력이 발생하게 되어 대규모 감원이 불가피할 전망이다.

롬비치 생산라인에서의 첫 BBJ 비즈니스기 조립은 올 10월에 시작되어 12월에 1호기가 몰아웃할 예정이며 내년 2/4분기까지는 생산량을 매월 3대까지 끌어올릴 계획이다.

### 벨 보잉사, 틸트로터기 판매 주력

벨·보잉사가 영국에 대한 틸트로터기 판매노력을 한층 강화하고 있다. 이는 현재 영국군의 새로운 소요로 제기된 FASH(미래형 상륙지원 헬리콥터), FOAEW(미래형 자체 공중조기경보기) 수요에 대비하기 위한 것이다. 벨·보



벨·보잉사가 틸트로터기 판매노력을 강화하고 있다

잉사는 이미 영국 해군에서 운용 중인 웨스트랜드 시 킹을 대체하려는 FASH의 소요에 대비해 V-22 틸트로터에 대한 자료를 영국 해군과 해병대에 제공하고 있으며 이와는 별도로 영국 해군의 조기경보기로 쓰이는 시 킹 헬리콥터를 대체하려는 사업인 FOAEW 사업의 연구계약을 체결한 2개의 업체에도 V-22에 대한 자료를 제공한 바 있다.

### 록히드 마틴, 노드롭 그루만 인수 포기

미 정부가 록히드 마틴이 제안한 83억달러의 인수제의를 거부함으로써 노드롭 그루만을 인수하려던 록히드 마틴의 인수계획이 무산되었다. 12개월을 끌어오다 아무 성과없이 끝난 이번 인수협

상에 대해 록히드 마틴측에서는 심한 유감을 표시했다. 미국 정부는 현재 세계 최대의 방산업체라고 할 수 있는 록히드 마틴이 노드롭 그루만마저 인수한다면 미국의 항공방산업계는 록히드 마틴의 독점 시장이 되어 경쟁원리가 무너지기 때문에 합병을 승인하지 않았다고 밝혔다.

그러나 노드롭 그루만은 합병 소식이 알려진 이후 회사 상태가 불안정해졌기 때문에 합병의 무산으로 인한 타격이 더 클 것으로 보인다. 노드롭 그루만측에서는 록히드 마틴과의 합병은 양사 모두에게 큰 이익이며 정부의 우려와는 달리 노드롭 그루만사는 합병이후에도 항공방위산업 시장에서 경쟁력있는 강력한 경쟁자가 될 수 있었을 것이라고 밝혔다.

## 유럽 항공우주산업체 수익성 회복

유럽 항공우주산업체의 수익성이 민항기 판매대수 증가와 견실한 수출 및 경쟁력 강화에 힘입어 회복되고 있다. 1990년대 초반의 불경기로 위축되었던 유럽 항공우주업체는 1997년에 들어서야 정상적인 실적을 나타내고 있다. 작년 유럽연합(EU) 15개 회원국의 항공우주분야 매출액은 17.3% 향상된 5백97억달러를 기록했으나 전체 이익은 4% 증가하는데 그쳤다.

그러나 항공우주산업은 유럽의 유일한 첨단산업분야이며 작년에 1백94억달러의 흑자를 내었기 때문에 앞으로도 완만하지만 지속적인 성장이 기대되고 있다. 유럽의 항공우주업체들은 지난 1990년대 이래 불어닥친 민간분야의 판매부진과 냉전 종식후의 국방예산 삭감 추세 속에서 일자리를 1/3이나 감소시키는 한편 효율적인 기업 운영을 추구해 왔다.

이러한 지구노력 덕분에 지난 2년간의 매출액은 현저히 증가되었으며 고용이 안정되어 전체적인 생산량이 크게 향상되었다. 현재 유럽의 항공우주산업체에는 총 37만7천5백명의 인원이 종사하고 있다.

## 이스라엘 IAI, 러시아의 Mil과 합작사 설립 검토

이스라엘의 IAI사가 러시아의 Mil사와 합작을 통해 세계 헬리콥터 시장확보를 노리고 있다. 현재 양사의 협상이 진행중이며 최종 목표는 합작사를 설립하는데 있는데 IAI 관계자에 따르면 양사는 상당한 의견상의 접근을 보았으며 일부 세부적인 사항까지도 논의되고 있는 수준이라고 한다. IAI와 Mil 모두 기술력에서 인정을 받고 있기 때문에 두 회사의 합작사 설립은 훌륭한 사업실적을 나타낼 수 있을 것으로 보인다.

올 상반기에는 IAI에서 러시아의 카모프사와 제휴해 터키에 개량형 Ka-50 전투헬리콥터의 판매를 제외하곤 바 있다.

## P&W, PW4098 엔진 인증 취득

미국의 엔진 제작업체인 P&W(Pratt & Whitney)가 추력 98,000 파운드급의 PW4098 엔진의 형식증명을 취득했다.

그러나 이 PW4098엔진은 시애틀 근방에 있는 시택 국제공항에서 운반중 사고가 발생해서 기체 장착과 비행시험이 연기될 전망이다. P&W, 보잉, FAA의 사고조사팀의 사고조사는 주로 신제품

엔진의 손상여부에 초점이 모아졌는데 P&W 측에서는 약간의 손상이 있기는 하지만 엔진의 작동상태는 아주 양호하며 약간의 수리를 통해서 최상의 상태가 될 수 있을 것이라고 밝혔다.

이 엔진은 오는 12월 대한항공의 보잉777-300 항공기에 장착되어 취역할 것으로 기대되었으나 앞서의 사고와 대한항공의 항공기 인수연기 때문에 제시간에 취역할 수 있을지는 의문이다.

## 보잉사 2분기 이익감소

737 차세대 여객기의 인도지연과 MD-11의 도태에 관련된 7천8백만달러의 세금지출로 인해 보잉사의 2분기 순이익이 작년 같은 기간에 비해 45% 감소된 2억 5천 8백만달러로 떨어졌다. 보잉사는 맥도널 더글라스사와 록웰사 항공우주사업분야의 흡수로 인해 자산획득을 포함 또다른 시설 확충을 계획하고 있으며 또한 야심적인 재무구조의 개선을 추진하고 있다.

보잉그룹의 2분기 총매출액은 1백34억달러이며 정보, 우주, 방위분야의 매출액은 이중 35%를 차지하고 있다. 1998년도의 총매출액은 5백60억달러로 전망되고 있으며 내년에는 5백80억달러로 신장될 것으로 보인다.

보잉사는 금년중에 550대의 민항기를 인도할 계획이며 1999년에는 620대의 민항기를 인도할 전망이다. 이중 차세대 737기는 금년에는 164대를 인도할 전망이며 내년에는 270대를 인도할 전망이다.

보잉 민항사의 매출액은 금년중에는 3백60억달러로 전망되며 내년에는 3백90억달러로 증가될 전망이다.

### 유나이티드 항공사 에어버스 22대 발주

미국의 유나이티드 항공사가 이번에 A320 12대 및 A319 10대 등 22대의 에어버스 항공기를 발주했다. 모두 약 10억달러 어치에 달하는 이들 에어버스 여객기는 2000년부터 2001년 사이에 인도될 계획이며 이들이 모두 인도될 경우 유나이티드 항공사의 에어버스는 133대로 증가하게 될 것이다. 기종별로는 A319가 48대, A320이 85대로 증가하게 될 것이다.

### 동체연장형 보잉 757-300 첫 비행

보잉사가 동체연장형 757-300 쌍발여객기의 첫비행을 지난 달에 워싱턴주 렌튼 공장에서 마침으로

써 형식증명을 위한 시험비행에 들어갔다. 렌튼 공장에서 있었던 생산성의 문제로 인해 당초 계획보다 약 1개월 늦은 첫 비행은 약 2시간에 걸쳐 수석 테스트 파일럿 레온 로버튼 조종사에 의해 실시되었으며 이륙 45분 후에 정압 뒷전콘이 떨어져 나가는 사건이 일어났으나 보잉의 기술진은 실제적인 계기속도를 높임으로써 첫비행을 무사히 계속했다.

렌튼 공장의 비교적 짧은 활주로를 감안해 이륙중량은 84,600kg으로 감소시켜 비행했다. 757-200기보다 동체길이가 7.1미터 연장되어 총길이가 55미터로 늘어난 757-300기는 고도 16,000피트로 상승해 플랩의 각도를 달리하며 초기 조종성을 시험했으며 대부분의 비행은 속도 250노트로 실시되었다. 스트레치형 757-300의 첫 번째 항공기인 이 NU701호기는 8월말까지 이곳에서 비행시험을 실시했고 에드워드 공군기지로 이동해 활주로 시험에 들어갔다.

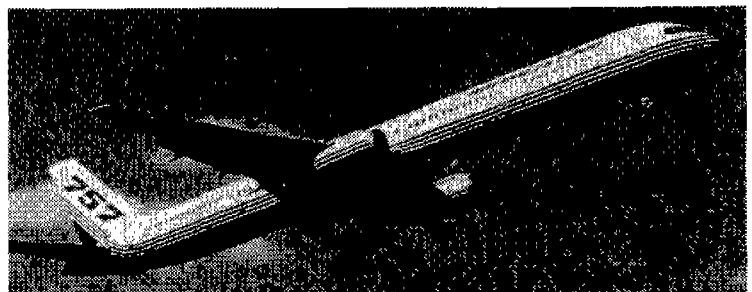
2번기인 NU721호기는 오는 10월경에 테스트 프로그램에 가세할 계획이다.

757-300기는 예정보다 비행시험에 착수하는 시기가 지연됨으로써 1999년 1월에 최초고객인 콘돌 항공사에 인도 계획을 지키는데 어려움을 겪게 될 것으로 보인다.

### 보잉 초장거리형 비즈니스 제트기를 아웃

보잉사가 최초의 초장거리형 BBJ가 물 아웃 했다. 보잉 차세대 737-700의 동체에 보다 크고 중량이 무거운 737-800 여객기의 부날개와 착륙장치를 붙인 이 비즈니스 제트기는 9월 중에 첫비행을 실시할 예정이다.

보잉사는 대당가격이 3천 4백만달러인 이 BBJ를 35대 수주했으며 시범기로 사용할 첫 번째 BBJ를 1999년중에 인수할 계획이다.



보잉의 757-300이 본격적인 시험비행에 들어갔다