

훈련기의 종주국으로 떠오르는 한국의 항공산업



李 喜 雨

한국항공우주산업(주) 공군 개발관리과
공군 중령, 공학박사

T-50은 제 3세대 훈련기의 특징을 최대한 살려서 Total Traing System으로서의 가치를 높여야 한다. 즉, 항공기 뿐만 아니라 비행시뮬레이터를 비롯한 각종 지상비행훈련장비와 정비훈련장비 등으로 Total Traing System으로서의 시너지효과를 높이는데 주력해야 할 것이다.

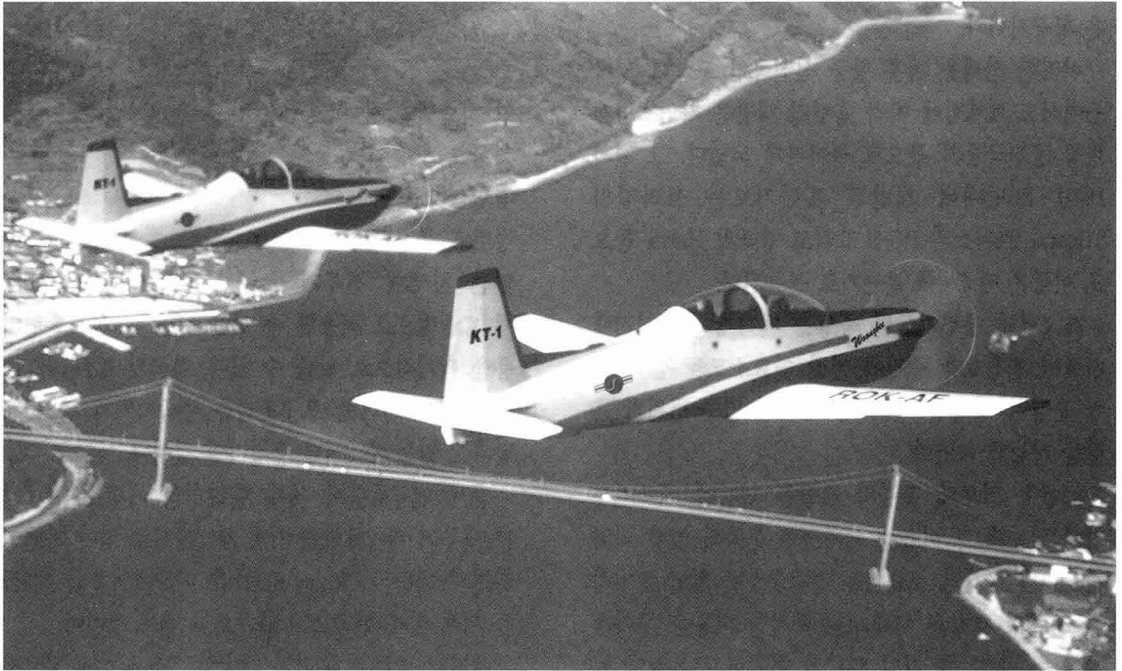
또한 KT-1과 조화롭게 연계된 비행훈련체계를 구축함으로써 세계 훈련기시장에서 제 3세대 훈련기의 선두주자로서의 인식과 함께 마케팅에도 상호 보완효과를 유도해 낼 수 있을 것으로 예상된다.

이제 세계 훈련기 시장의 종주국으로 거듭나고 있는 한국의 항공산업은 때마침 구조조정에 의해 새로 탄생된 한국항공우주산업(주)의 출범과 맞물려 세계 항공업계의 주목을 받기 시작했다.

뉴 밀레니엄을 맞이하는 한국 항공산업의 2000년은 다른 어느 산업계보다 의미가 깊은 한 해이다.

왜냐하면 항공기 개발의 실제적인 효시라고 할 수 있는 공군 기본훈련기 KT-1의 양산기가 험난한 개발과정을 성공적으로 마치고 처음으로 공군에 인도되기 시작하는 첫해이자, 공군의 고등훈련기 겸 경전투기인 T-50(KTX-2의 신규명칭)이 상세설계를 거쳐 본격적인 시제기 제작을 시작하는 역사적인 한 해이기 때문이다.

과거 어느 나라가 2기종의 훈련기를 동시에 개발했던가? 그것도 이제 겨우 항공산업의 종진국으로 발돋움하고 있는 한국이 세계 항공역사에 유례가 없는 훈련기 2개 기종의 동시 개발을 추진하고 있다는 사실 자체만으로도 매우 이례적이지만, 오늘날



터보프롭엔진을 장착, 최대 수평 시속 480km, 고도 11km로 비행이 가능한 기본훈련기 KT-1의 비행 모습

세계 항공업계가 이 사실을 주목하고 있는 이유는 개발 타이밍의 절묘함과 높은 성공 가능성에 기인한다.

이렇듯 야심적으로 보이는 훈련기 개발전략은 장기적이고도 용의주도한 항공산업 발전계획에 의해 수립된 듯 보이지만, 사실은 아이러니하게도 우연한 타이밍과 상황적 여건에 의해 주어진 선물이라는 표현이 더 적당할 것이다.

그러나 선물로 주어진 여건을 살려 오늘날 성공의 길로 접어들기까지 많은 관련 요원들의 피와 땀이 배어 있음은 두말할 필요가 없다.

어쨌든 이제 한국의 항공산업이 훈련기 2개 기종 개발의 높은 성공 가능성을 배경으로 세계 훈련기 시장의 종주국으로 접어드는 길목에 서서, 많은 시련과 도전으로 점철되었던 개발역사의 뒀안길을 돌아보고 세계 훈련기 시장의 종주국이 될 수 밖에 없는 이유와 함께 한국 항공산업의 미래를 조망해 보고자 한다.

훈련기의 개발 역사와 추세

1960년대 이전의 세계 훈련기 시장은, 전투기 등 다른 종류의 항공기와 마찬가지로, 주로 미국에 의해 주도 되었다. 초등훈련기인 T-41을 비롯하여 중등훈련기 T-37, 고등훈련기인 T-33과 T-38 등은 훈련기 제 1세대 항공기로서 세계 훈련기 시장을 지배하였고 아직도 많은 나라에서 운영되고 있다.

그러나 미국은 1960년 중반의 T-38 개발을 끝으로 더 이상 훈련기를 개발하지 않았다. 그 이유는 제한된 국방비의 효율적 사용 측면에서 훈련기 개발보다는 최첨단 전투기에 투자를 한다는 정책 때문이다.

이러한 정책에 의거, 미국은 훈련기 획득시, "Nondevelopment program"이라 하여 외국에서 기개발된 훈련기를 직도입하거나 개조개발하는 방법을 선택하였다. 이렇게 획득한 훈련기가 JPATS (PC-9 개조개발)나 T-45(Hawk 개조개발) 등과 같

은 항공기이다.

이러한 정책은 이후 항공 선진국인 프랑스 영국 등에서도 채택함에 따라 훈련기 개발은 자연스럽게 항공 중진국들의 몫으로 돌아가게 되었다. 그 결과 1970~80년대에 개발된 훈련기로는 브라질의 Tucano, 스위스의 PC-9 그리고 영국의 Hawk 등으로 이들은 제 2세대 훈련기로 분류된다.

제 2세대 훈련기들의 특징은 제 1세대 훈련기에 비하여 엔진효율 증가에 의한 연료소모율 감소 값싼 운영비, 향상된 기동성능으로 더 넓은 범위의 훈련을 가능케 하였다.

80년대 이후의 훈련기 개발은 한동안 침체를 맞게 되는데 그 이유는 세계적인 군축의 영향 이외에도 1개 국가의 소모로는 경제대수를 훨씬 못미치는 훈련기 개발을 위해 천문학적인 비용을 투자해야 하는 측면, 즉 사업 타당성 미흡이 근본적인 원인이었다.

일부 국가에서는 개발비용을 분담시키기 위해 2개 이상의 국가가 공동개발을 한 사례(AMX, AlphaZet)가 있었으나 요구도 상충, 개발일정 지연, 개발비 증가 등으로 인하여 성공적인 사업으로 기록되지는 못하였다.

그러나 1980년 중반 이후부터는 전투기에 탑재하는 항공전자 장비에 필요한 분야의 눈부신 발달로 인하여 제 2세대 훈련기로는 최첨단 전투기를 운용할 수 있는 수준의 훈련 목표를 제대로 달성할 수 없게 되자, 제 3세대 훈련기에 대한 요구가 강력해지기 시작하였다.

제 3세대 훈련기의 가장 큰 특징은 과거 훈련기 자체에만 의존하던 훈련 형태에서 벗어나 시뮬레이터 등 지상 비행훈련 장비를 통합적으로 비행훈련에 적용하는 이른바 "Total Training System" 개념을 훈련기 개발 초기부터 설계에 반영하였다는 점이다.

이와 더불어 훈련기 자체에도 디지털화된 항공전



초음속 고등훈련기 T-50

자 시스템을 탑재함으로써 최첨단 항공전자 장비로 무장되어 있는 차세대 전투기

에 효율적으로 적용할 수 있을 뿐만 아니라 훈련비용을 획기적으로 낮출 수 있다. 한국의 KT-1과 T-50이 바로 이러한 요구조건을 충족시키기 위해 개발되고 있는 제 3세대 훈련기인 것이다.

앞서 언급했듯이 세계 훈련기의 개발추세는 제 1세대부터 제 2세대를 거쳐 제 3세대로 넘어 가면서 훈련기 개발의 "know-how"가 미국에서부터 제3국을 거쳐 이제 한국으로 넘어오고 있는 것이다.

여기서 말하는 훈련기 개발의 "know-how"란, 전투기 등 다른 항공기에는 없는, 훈련기만의 고유기능을 성취하는 기술로서 예를 들면 항공기 전·후방 조종석간의 훈련효과 향상을 위한 장치(조종간 연동, 스위치 Override 기능 등)를 비롯하여 훈련효과를 증진시키기 위한 각종 시스템 및 훈련효과 분석기법, 실라버스 등을 말한다.

이제 제 3세대 훈련기의 선두주자로 떠오른 KT-1과 T-50은 앞서 언급했던 항공선진국들의 "Nondevelopment program" 정책과 항공중진국들의 사업착수 타당성 미흡 문제 등을 감안시, 향후 2050년까지 세계 훈련기시장을 주도해 나갈 것으로 예상된다.

KT-1의 개발 성공

공군의 기본훈련기인 KT-1은 동급 항공기중 세계에서 가장 우수한 PC-9에 필적할만한 성능을 가지고 있다는 것이 그간 1,500여시간의 시험비행을 통해 증명된 바 있다. 그러나 무엇보다도 KT-1 개



발의 의미는 다른 나라의 힘을 빌리지 않은 독자적 개발이라는 점에 있다.

비록 개발기간은 10여년이 소요되었으나 한국 항공산업의 선구자적 개발 프로그램으로서 온갖 기술적 장애와 무경험에서 오는 수많은 시행착오를 스스로 극복하고 개발에 성공했다는 사실에 의의가 있다.

이러한 성공의 배후에는 개발사업을 주도한 국방과학연구소 연구원들의 개척자적인 사명감과 시험비행에 참여하여 많은 성능개량을 유도해낸 공군의 젊은 시험비행 조종사들의 헌신적인 노력을 기억하지 않을 수 없다.

금년부터 양산기가 공군에 인도되기 시작하는 KT-1은 최근 싱가포르 에어쇼를 통하여 아시아 주변국가들로부터 관심의 대상이 되기 시작하였고 그 중에서도 인도네시아는 KT-1 획득에 가장 적극성을 보이고 있다.

KT-1은 향후 주요 국제 에어쇼에 시험비행이 예정되어 있어서 해외마케팅의 활성화와 함께 해외수출 전망이 더욱 밝아지리라 예상된다. 한편 개선이 필요하다고 판단되는 높은 fly-away cost와 종합군수지원 문제는 향후 한국 공군의 운영 경험과 생산 댓수의 증가를 통하여 점진적으로 해결이 가능할 것으로 예상된다.

T-50 개발사업의 시련과 도전

KT-1은 국내 항공산업 기반 구축 차원에서의 투자였다면, T-50은 개발 초기부터 고급 항공기술 축적이라는 명분 이외에도 경제성 및 마케팅에 비중을 둔 개발 사업이었다. 예를 들면 항공기 성능 결정시 한국 공군의 요구성능을 기본으로 하면서도 동급 항공기의 세계 시장성을 고려하여 설계에 반영하였다.

또한 개발형태를 국제 공동개발로 추진하면서 록

히드를 파트너로 삼은 것은 마케팅을 염두에 두었기 때문이며, 개발비 중 일부를 업체투자로 결정할 것도 개발의 책임성과 효율성 향상을 유도하여 국제 경쟁력있는 가격으로 개발하기 위함이었다.

군용기 개발은 통상 정부의 100% 개발비 지원을 받던 선례를 깨고 록히드가 미국의 항공업계 역사상 처음으로 개발비 일부를 투자한 사실을 보더라도 T-50의 국제 시장성은 미리 예견되고 있었다.

그럼에도 불구하고 T-50 개발사업이 그 동안 겪어온 개발 역사는 그야말로 시련과 도전의 연속이었다.

• 요구성능 조정의 진통

초기에 한국 공군에서 제시한 T-50의 요구성능 수준은 아음속 고등훈련기로서 영국의 Hawk와 동급의 항공기였다. 그러나 1993년부터 시작한 탐색개발시 요구도를 구체화 하는 과정에서 아음속이 아닌 초음속 항공기라야만 고등훈련기 소요 뿐만 아니라 미래의 경전투기 시장에서 F-5/F-4를 대체할 수 있다는 연구결과가 도출되었다.

하지만 그 당시 공군은 초음속 고등훈련기의 필요성에 매우 냉담하였으며, 요구성능을 초음속 항공기로 상향조정할 경우에 비용증가, 일정지연 등의 사업 위험도 증가를 염려하는 분위기가 팽배한 터라 개발자와 소요군 간에 이를 둘러싼 많은 논란이 있었다.



공대공, 공대지 미사일을 장착한 경공격기 A-50

결국 개발자의 이러한 제안은 공군 실무자들의 개방적 사고와 분석력, 그리고 공군 수뇌부의 국가적 차원의 결단에 의해 승인 됨으로써, 1994년부터 T-50은 초음속 항공기로 개발토록 결정되었다.

그 당시 상당한 진통을 겪었던 이 결정은 단순한 성능향상의 의미보다는 사업의 생명력을 불어넣는 결정적인 계기가 되었다는 것이 그 후에 전개된 상황속에서 증명되었다.

그 예로서, 뒤에서 자세히 언급되겠지만, 사업자체가 체계개발 진입을 위한 사업타당성 판단으로 곤경에 빠졌을 때와, Hawk 시장을 지키려는 영국 BAe사의 집요한 방해, 그리고 IMF를 계기로 사업의 타당성이 정부의 재검토 대상이 되었을 때 사업 중단 위기를 극복하고 지속적인 추진을 가능케 했던 주된 요인으로 작용하였다.

T-50의 후발주자로 나타났던 독일 DASA의 차세대 고등훈련기 겸 경전투기인 Mako도 T-50의 개발 개념이나 성능을 그대로 답습한 점으로 보아도 그 당시의 결정은 객관성을 얻는다.

● 개발주체의 변경

T-50의 개발사업은 애초 정부주도 사업으로 시작되었기 때문에 1993~1995년 사이에 진행된 탐색개발까지는 국방과학연구소 주관으로 진행되었다. 그러나 탐색개발이 종료될 즈음에 T-50 개발사업은 또 하나의 새로운 소용돌이에 휘말리게 되었는데, 그것이 바로 개발주체의 변경 문제였다.

당시 국방부에서는 군의 체계개발사업을 정부

주도 사업에서 군관리/업체주도 사업으로 전환한다는 정책을 발표하였고 군에서도 국방과학연구소 주관으로 체계개발 수행시 일정지연과 비용증가를 빈번하게 경험했던 터라 국방부의 새로운 정책을 환영하는 분위기였다.

문제는 T-50의 경우 이미 정부주도사업으로 진행 중인 사업이었기 때문에 사업 도중 개발주체의 변경 여부에 대한 논란이 뜨겁게 일어났다. 이러한 논란은 여러 가지 우여곡절을 겪은 끝에, 결국 국방부의 결정에 따라 군관리/업체주도사업으로 변경되기에 이르렀다.

그 이후 체계개발이 진행되면서 이 결정은 타당성이 증명되었다. 즉 항공기 체계개발의 특성상 개발과정에서의 수많은 의사결정과 신속한 집행, 시간을 다투는 협상과 업무 진행상의 융통성 측면에서 정부주도보다는 업체주도가 유리하며, 소요군인 공군이 직접 사업관리를 함으로써 요구성능의 신속한 조정뿐만 아니라, 비용/일정과 관련한 책임성 있는 의사결정을 직접 행사함으로써 능률적인 사업관리가 가능하였다.

특히 지난해의 IMF를 겪으면서도 사업의 일정지연을 막고 위기극복을 잘 해낼 수 있었던 배경은 개발주체 변경에 따른 효과였다고 생각된다.

● 중형여객기 개발사업과의 갈등

1994년 당시 과기처 소속의 항공우주기술 연구소는 새로운 프로젝트를 찾던 끝에 100인승 규모의 중형여객기 개발사업을 본격화 시켰다. 당시의

컬러 디스플레이와 HOTAS를 갖춘 T-50의 Digital Cockpit





삼성항공은 주계약업체로서 중국과의 공동개발을 성사시키기 위해 주력하였다.

항공우주기술 연구소는 민간기구이기 때문에 군용기가 아닌 민항기 쪽의 개발사업을 추진하는 것이 당연하긴 하였지만, 한국의 경제 규모와 항공우주분야의 기술인력 수준을 감안하면, T-50 개발사업과 병행 추진을 하기에는 역부족이기 때문에 양 개발사업간에 타당성을 둘러싼 충돌이 불가피하였다.

당시 중형여객기 개발사업은 기술보다는 정치적 논리로 무장하여 상당한 기세로 추진되었기 때문에 일부에서는 결국 T-50 개발사업이 취소될 것이라는 예상을 하기도 하였다. 그러나 중형여객기 사업은 애초부터 소모덱수의 과대평가 등으로 사업타당성에 문제가 있었기 때문에 중국과의 협상에서 수세에 몰릴 수 밖에 없었고 독자개발의 경제성을 확보하지 못하고 1996년에 공식적으로 중단되고 말았다.

항공산업은 정확한 소요판단과 경제성 분석을 근거로 장기적인 계획하에 추진되어야 한다는 비싼 교훈을 얻는 순간이었다.

● 고통스런 체계개발 비용

T-50의 탐색개발이 용이하게 시작될 수 있었던 이유는 무엇보다도 KFP의 절충교역을 활용할 수 있었기 때문이다. 당시 KFP 사업의 가장 큰 명제는 항공산업 기술의 축적이었고 그 중에서도 T-50 개발분야가 핵심을 차지하고 있었기 때문에 사업추진에 별 어려움 없었다.

그러나 탐색개발이 끝날무렵 체계개발 비용의 규모가 구체적으로 드러나자 국방부와 관련정부기관은 망설이기 시작하였다. 이미 많은 개발비용을 투자했으며 명분도 살아 있는 T-50 개발사업을 중단할 수도 없고 그렇다고 천문학적인 예산 집행에 따르는 고통과 사업실패 위험부담을 감당하기에는 많은 토론이 필요했던 탓이다.

공군은 공군대로 T-50이 차지하는 예산상의 비중

때문에 다른 전력증강 사업에 피해가 우려되는 상황이라 내심 고심하지 않을 수 없었다.

이에 따라 T-50 개발사업은 체계개발 추진여부를 놓고 심하게 흔들렸고 결정이 지연되는 사이에 개발은 지체되었으며, 개발자들은 마음을 줄이는 시간이 계속되었다.

결국 KDI의 타당성 검증 과정과 국방부의 결정을 거쳐 탐색개발 종료 22개월만인 1997년 10월부터 체계개발이 추진될 수 있었다. T-50 개발사업이 또 하나의 중대한 고비를 넘기는 순간이었다.

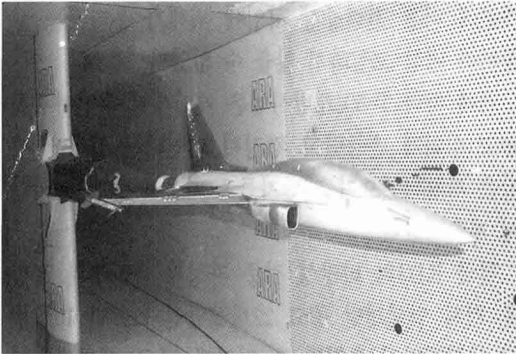
● IMF의 파도

체계개발 진입에 따른 고비를 넘기고 난 T-50 개발사업은 정신차릴 겨를도 없이 예기치 못한 북빙인 IMF의 파도에 또다시 흔들리기 시작하였다. 계획된 예산이 대폭 삭감되었을 뿐만 아니라 2배 이상으로 오른 환율 때문에 외화 지출이 많은 T-50 개발사업은 이중으로 타격을 받았다.

궁여지책으로 개발일정을 일부 지연조정 하였으나 IMF 탈출구가 보이지 않던 당시로서는 더 이상 희망이 없어 보였다. 그러나 이때 주계약업체(당시 삼성항공)는 공군이 기대한 이상의 기민성을 발휘하였다.

세계 각국을 다니며 자금확보와 은행보증을 끌어내었고 자체 자금조달 등의 노력을 통해 일정지연을 최소화할 수 있었다. 다행히 환율이 안정되고 IMF의 파도가 잔잔해지면서 개발사업은 다시 활력을 찾을 수 있었다.

만약 T-50 개발사업을 정부주도로 지속했다라면 IMF 파도에 훨씬 큰 타격을 받았으리라 생각된다. 또한 체계개발 추진결정이 2개월만 지체 되었다면 때마침 닥친 IMF에 의해 사업의 장기지연 또는 사업자체가 완전히 무산될 수도 있었다는 것을 생각하면 T-50 개발사업 자체의 끈질긴 생명력에 놀라지 않을 수 없다.



T-50의 풍동 실험 모습

● Hawk와 Mako의 도전

오늘날 세계 고등훈련기 시장을 석권하고 있는 기종은 영국 BAe사의 Hawk이다. Hawk는 한국 공군도 운영하고 있는 기종으로 우수한 기동성능과 안전성을 널리 인정받고 있다.

하지만 Hawk는 구세대 전투기인 F-4/F-5 전투기를 겨냥해 제작된 훈련기이기 때문에 오늘날 첨단 전자장비와 고기동성을 가진 F-16급 이상의 첨단전투기를 운용할 조종사 훈련에는 미흡한 점이 많다.

바로 이러한 단점을 보완하여 첨단 전자장비 훈련과 고기동 훈련이 가능하도록 설계된 고등훈련기가 T-50이기 때문에, T-50만 아니면 Hawk series 항공기로 향후 상당기간 동안 세계 고등훈련기 및 경공격기 시장을 독점할 수도 있었던 BAe사로서는 T-50의 출현이 여간 부담스러운 사건이 아닐 수 없었을 것이다.

따라서 그 동안 신문, 잡지 등의 매스컴에 자주 등장했던 T-50 개발의 음해성 논조의 배경을 상상할 수 있게 하였다. 그때마다 T-50 사업 실무자들은 여러 가지로 해명이다 설명이다 하여 적지않게 시달려야 했다.

다행히 최근에는, T-50의 개발이 탄탄한 궤도를 달리고 있기 때문에, 더 이상의 음해성 논조는 자취를 감추었을 뿐만 아니라 BAe사는 오히려 한국향

공우주주식회사에 적극적인 투자의사를 나타내고 있다. T-50의 개발과 성공이 대세화 되어 가고 있다는 반증이다.

또 하나 T-50의 개발을 저해했던 기종은 독일 DASA의 Mako 개발계획이었다. Mako는 T-50의 후발주자로 세계 고등훈련기 및 경공격기 시장을 공유하겠다는 의지로 개발이 시작되었다. Mako는 한때 한국의 현대와 손을 잡고 공동개발 방안을 제시함으로써 기존의 T-50 체계개발 구도를 상당히 흔들어 놓았는가 하면, '98 서울 에어쇼에서는 T-50과 나란히 대형 모형기를 전시함으로써 많은 일반인들을 혼란에 빠뜨리기도 하였다.

그러나 그 동안 개발파트너를 잡지 못하고 갈팡질팡하던 Mako 개발계획은 결국 조만간에 개발 중단을 공식화할 것으로 예상된다.

● 시련을 딛고 선 T-50 개발사업

T-50 개발사업이 앞서 기술한 온갖 시련들을 극적으로 극복하고 정상궤도를 달리기 시작한 시기는 1999년 초반이었다. 사실 그전까지는 외부적인 시련 이외에도 군관리/업체주도개발이라는 새로운 개발 방식에 적응하는 과정에서 각종 절차, 규정을 만들어야 했고, 수십 명에 이르는 록히드 기술자들과 한 팀이 되기 위해 문화적 차이와 언어장벽을 극복하는 일도 간단치 않은 적응기간이 필요했으며, 끊임 없는 타협과 절충의 연속으로 특정지위인 항공기 개발문화(우리에게 아직 생소한)에 적응하는 일도 쉽지 않은 과정을 거쳐야 하는 등 개발환경 조성에 많은 시간이 소요되었다.

이렇듯 안팎의 시련과 도전을 극복하다 보니 그렇지 않아도 긴박한 개발일정이 제대로 지켜질 수가 없었다. 따라서 유일한 해결방안은 체력이 다할 때까지 밤낮을 가리지 않고 주말에도 근무하며 일정을 따라 잡는 일이었다.

이 과정에서 일부 젊고 유능한 엔지니어들이 좀



더 인간적(?)인 삶을 영위할 수 있는 직장을 찾아 떠나는 일이 발생하기도 하였으나 이제 막 정상궤도에 진입하여 달리기 시작한 T-50 개발사업이라는 열차는 더욱 타성을 붙이기 위하여 채찍질을 할 뿐 주위를 돌아볼 여유가 없었다. 하루평균 10억원의 비용이 드는 사업이다 보니 일정지연은 곧 사업의 성패와 직결되기 때문이다.

이러한 개발자들 노력의 결과로 드디어 2000년 초반에 이르러서는 계획된 일정을 거의 따라잡게 되자, 모든 개발 여건들이 안정되기 시작하였고 개발자들도 자신감을 갖게 되었다. 이러한 사실들이 알려지면서 2000년 2월에 열린 싱가포르 에어쇼를 통해 T-50 개발사업은 매스컴의 주목을 받기 시작하였다.

이제 T-50은 Mako의 도전과 Hawk의 시기를 물리치고 당당히 세계 유일의 차세대 고등훈련기 겸 경전투기로 입지를 굳히게 된 것이다.

T-50의 개발사업이 여기까지 온 과정에는 군 사업관리의 성공적인 수행도 빼놓을 수 없다. 처음 공군이 사업관리를 시작했을 당시에는 개발사업 관리에 대한 경험이나 인력이 부족했던 터라 내심 염려가 많았다.

그러나 공군은 어차피 T-50 개발사업이 공군의 미래를 좌우하는 중요한 사업임을 감안하여 그간 항공사업을 통해 다져진 "Know-how"와 경험인력, 그리고 해외파 교육 인력들을 포함한 두뇌들을 대거 투입함으로써 개발사업 관리의 기틀을 다지기 시작했다.

그들은 개발현장에 직접 투입되어 신속한 의사결정, 소요군이 원하는 요구도의 정확한 반영, 사업위험 요소에 대한 기민한 대처, 그리고 타이트한 비용 및 일정관리를 통해 개발사업관리 업무를 성공적으로 수행하고 있다는 인정을 받고 있다.

이제 한국의 최남단 경남 사천의 항공단지에는 항공선진국으로의 진입을 위한 행군이 힘차게 진행

되고 있다. 이제 막 양산을 시작한 KT-1을 비롯하여, 누구도 거스를 수 없는 위엄과 자태를 뽐내며 체계개발의 정상궤도를 힘차게 달려가고 있는 T-50 개발사업의 기적소리가 우렁차다. 밤이 되어도 불이 꺼지지 않는 불야성, 한국 항공산업의 메카인 사천 항공단지에서는 이미 또 하나의 기적이 진행되고 있는 듯하다.

맺는 말

T-50 개발사업은 온갖 시련을 곳곳하게 극복해 온 생명력을 지닌 사업인 동시에 시기적인 운명을 잘 타고난 사업이다. 금번 싱가포르 에어쇼에서 해외 전문가들이 지적하였듯이 차세대(제 3세대) 고등훈련기 및 경공격기로서 세계시장에서 독주가 예상되고 있기 때문이다.

따라서 T-50은 제 3세대 훈련기의 특징을 최대한 살려서 Total Traing System으로서의 가치를 높여야 한다. 즉, 항공기 뿐만 아니라 비행시뮬레이터를 비롯한 각종 지상비행훈련장비와 정비훈련장비 등으로 Total Traing System으로서의 시너지효과를 높이는데 주력해야 할 것이다.

또한 KT-1과 조화롭게 연계된 비행훈련체계를 구축함으로써 세계 훈련기시장에서 제 3세대 훈련기의 선두주자로서의 인식과 함께 마케팅에도 상호 보완효과를 유도해 낼 수 있을 것으로 예상된다.

이제 세계 훈련기 시장의 종주국으로 거듭나고 있는 한국의 항공산업은 때마침 구조조정에 의해 새로 탄생된 한국항공우주주식회사의 출범과 맞물려 세계 항공업계의 주목을 받기 시작했다.

KT-1과 T-50 훈련기 개발사업을 기반으로 향후 10년안에 세계 10위권의 항공회사로 발돋움하려는 한국항공우주산업(주)의 목표 달성 여부는 이제 전적으로 한국항공우주산업(주)의 타당성 있는 사업 전략 수립여부와 성공의지에 달려있다. 防