

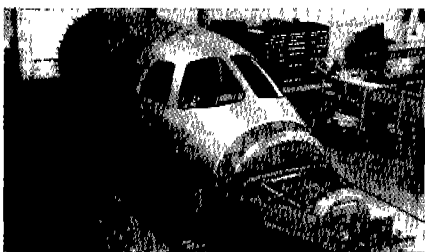
에크립스사, 에크립스 500 비즈제트 112대 수주

미국의 에크립스 에비에이션사가 스위스의 새로 설립된 '사실 제트클럽'인 에비에이스사로부터 112대의 에크립스 500 비즈제트를 수주함으로써 유럽 최대의 단일 수주량을 기록했다.

에비에이스사로부터의 이번 수주는 북미지역에서의 에어택시사 설립을 원하고 있는 넘버스 그룹이 주문한 1,000대의 에크립스 500 비즈제트 수주이래 최대의 단일 수주사례이다. 에비에이스사의 힐마슨 사장은 대당가격 87만3천달러라는 저렴한 가격이 에비에이스 클럽 운영개념에 완전히 부합되는 것으로 설명하고 있는데 이 클럽은 클럽회원들에게 이 비즈제트를 정해진 조건으로 제공하게 될 것이다.

이 에크립스 500 제트기의 첫비행은 7월 하순에 있었으며 미국의 형식증명을 내년 12월까지 취득하고 최초인도는 2004년부터 시작될 계획이다. 에크립스 에비에이션사의 레이번 사장은 유럽에 판매될 에크립스 500기의 제원이 미국내에 판매될 항공기보다 약간 작은 것이 될 것으로 언급하고 있는데 최대이륙중량은 140kg이 적은 2,000kg 이하로 제한되고 항속거리 또한 2,400km에서 1,660km로 단축될 것이라고 언급했다.

유럽에 판매될 에크립스 500기의 제원과 성능이 이처럼 낮아진 것은 운항비의 절감이 유럽의 운항사에게는 중요한 요소이기 때문이다. 유럽의 고객에게 이 소형



비즈제트가 갖는 매력은 이륙활주거리가 2,060피트(50피트 높이의 장애물 통과)에 불과하고 풀밭 활주로에서도 운항가능한 점이다. 이 비즈제트의 첫 프로토타입은 현재 뉴멕시코주 엘버코크에 있는 공장에서 최종조립중에 있다.

일본 H2A 발사사업, 민영화 예정

일본의 과학기술위원회가 비용절감과 경쟁력 강화를 위해 H2A 위성발사 프로그램을 일본 NASDA(우주개발사업단)의 관리하에서 민영화하도록 곧 건의할 것으로 보인다. 이러한 제안은 보잉사의 델타 IV 등 새로운 발사체가 발사시장에 등장하고 있는 한편 민간 통신위성 등의 발사사업이 계속 감소되고 있는데 따른 것이다.

일본 정부의 관계자는 경비절약을 하지 않는 한 일본의 발사사업이 국제시장에서 생존할 수 없을 것이라고 언급하고 있다. 이 민영화 건의에 의하면 H2A 발사체의 주계약자인 미쓰비시사가 발사체 제작책임과 다베가시마 발사장에서의 발사운용 책임을 지게 될 것으로 보인다. 미쓰비시사는 H2A의 상업발사 마케팅업체인 로켓 시스템사의 대주주이며 29.8%의 지분을 가지고 있다.

H2A 발사체는 발사시장에서 경쟁력이 없는 원 H2 발사체의 높은 발사비용을 감소시키기 위해 개발된 것이다. 그러나 H2A 발사체는 발사비용을 적정수준으로 감소시키는 데 성공하지 못했으며 국제시장에서 발사물량을 확보하는 데도 어려움을 겪고 있다.

A380 초대형 여객기 제작에 일본의 4개업체 참여

에어버스사가 A380 초대형여객기 제작을 위한 일본의 1차 하청업체로서 4개사

를 지명했으며 일본의 중공업사중 최소한 2개사와의 협정이 아직 체결되지 않은 상태이다.

일본의 JAMCO는 도쿄에 있는 미다케 공장에서 탄소섬유제 2층마루 가로빔 및 수직안정판 센터박스외의 보강제와 세로보강제를 제작하게 될 것이다. 이 업체는 이미 A300 민항기를 제외한 모든 에어버스기의 수직안정판의 부품을 생산하고 있다. 도레이사와 도호사는 다양한 복합소재제 A380 부품의 모든 탄소섬유제 필라멘트를 제작하고 있다. 스미토모 금속사는 A380 여객기와 기타 에어버스기의 티타늄판을 공급하게 될 것이다. 에어버스는 보잉사제 항공기의 구성품이나 부품제작을 주로 하고 있는 일본의 항공산업계에서 그의 존재를 확장하기 위해 노력하고 있다.

F-15K 계약으로 보잉 생산라인 4년간 더 가동

한국에 대한 근간의 F-15 전투기 판매 합의로 항공산업계 전문가에 걸친 관심이 높아지고 있다. 보잉사측은 이번 F-15K 판매로 세인트 루이스 조립라인이 2004년 이후 4년간 더 1,000명의 직장을 유지할 수 있게 되었다고 강조했다. 현재 미 공군이 발주한 전투기의 생산은 2008년까지 완료될 예정이다.

40대의 F-15 전투기를 판매할 42억달러의 계약내용에는 한국에 최소한



30,000개의 직장을 창출해 줄 보잉사 군용기사업부의 36억달러에 달하는 산업옵셋(Offset)이 포함되어 있다. 이 전투기의 최종조립은 세인트 루이스 공장에서 수행될 것이다. 미국내 노동계는 산업옵셋 제도의 설치가 해외의 경쟁자를 증가시켜 미국내 직장감소로 이어질 것을 우려하고 있다. 일부 국방문제 분석가들은 조건과 제휴과정에서 대두될 잠재적인 보안문제에 관해 걱정하고 있다. 그러나 대다수의 업계 분석가들은 보잉사측이 세계의 치열한 경쟁시장중에서 해야 할 바를 한 것으로 믿고 있다.

한국에 대한 F-15K 전투기의 인도는 2005년부터 시작될 것이며 한국의 F-15K 발주에 따라 F-15 전투기의 생산대수는 현재의 연간 4대에서 월 1대꼴로 증가될 것이다. 한국은 또한 40대의 F-15K를 더 구입할 옵션을 갖고 있으나 추가로 20~25대를 더 구입할 것으로 예상되고 있으며 이는 F-15 전투기의 생산을 2008년 이후에도 계속하게 할 것이다. 보잉사는 F-15기의 생산이 연장되어 계속되길 바라고 있으며 이렇게 될 경우 F-15 전투기의 고객인 이스라엘과 사우디 아라비아에게 더 많은 F-15 전투기를 발주할 수 있는 기회를 주게 될 것이다.

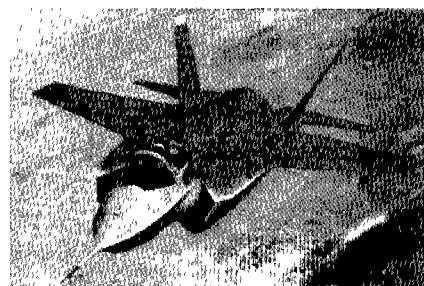
한편, 보잉사는 한국에 대한 F-15 전투기 판매에 성공함에 따라 다음번 F-15E의 고객으로 싱가포르와 오스트레일리아를 목표로 하고 있다. 보잉사는 F-5 전투기의 대체기로서 F-15E와 F/A-18E/F 전투기를 싱가포르에 제안하고 있으며 최선의 최종적인 입찰은 8월경에 있을 예정이다. 또한 보잉사는 오스트레일리아 공군이 운용중인 F-111 전투기의 단기적인 대체기로서 F-15E 전투기를 제안할 것으로 예상되고 있으며 이 F-111 전투기는 당초

의 도태예정 시기인 2020년보다 빠른 2012년에 퇴역할 것으로 전망된다. 그러나 만약 오스트레일리아 공군이 F-111 전투기의 주날개를 미 공군이 보유중인 F-111 전폭기의 날개를 이용해 새 날개로 바꿀 경우 F-111기의 퇴역은 늦어질 수도 있을 것이다.

F-35 JSF 프로그램에 여러나라 참여

F-35 JSF 전투기 개발프로그램에 동참하는 협정에 네덜란드가 6월 4일에 서명한데 이어 이탈리아와 노르웨이, 터키 등이 곧 서명할 것으로 JSF(합동공격전투기) 프로그램부(JPO)측이 기대하고 있다. 오스트레일리아와 기타 잠재적인 참여 국가들도 7월 중순까지 참여할 수 있는 기간이 주어졌으며 그후의 참여문호는 폐쇄된다.

네덜란드는 F-35 JSF의 시스템개발 및 시범(SDD: System Development and Demonstration) 단계에 참여하는데 8억 달러를 지불하게 될 것이며 이로써 네덜란드는 참여규모면에서 영국에 이어 세계에서 두번째로 큰 참여국이 됨과 동시에 최대 레벨 2 공급업체가 될 것이다. 네덜란드 항공우주그룹의 물러 회장은 네덜란드가 SDD(시스템 개발 및 시범) 단계에 2억 5천만달러의 투자를 약속했으며 JSF의 전 프로그램 기간을 통해 1백억달러 이상의 매출효과를 기대할 수 있을 것으로 예상하고 있다.

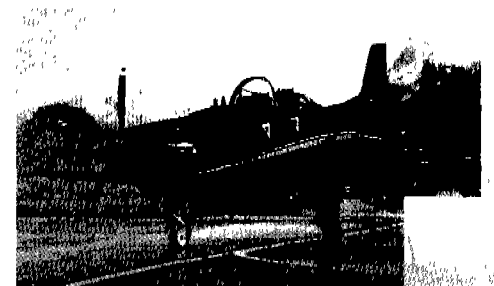


JPO의 국제담당 이사인 존 슈라이어는 이탈리아가 레벨 2 파트너로서 10억달러를 투자하는 협정에 6월 12일에 서명한 것으로 말하고 있으며 그 뒤를 이어 6월 19일에는 노르웨이가 그리고 6월말에는 터키가 3단계(level 3) 파트너로서 각각 1억 2천5백만달러와 1억 7천5백만달러의 투자협정에 서명한 것으로 언급하고 있다.

필라투스 PC-21 훈련기 시장확대 모색

필라투스 PC-21 훈련기가 세계의 훈련기 시장에서 필라투스사의 시장점유율 확대를 기대하게 하고 있다고 필라투스사의 사장이 언급했다. 현재 세계 각국의 공군은 조종사의 훈련비 증가에 점차로 민감해지고 있으며 훈련비 절약이 기대되는 차세대 터보프롭 훈련기에 관심이 쏠리고 있다고 덧붙였다.

7월중에 첫비행이 예정되어 있었던 새로 완성된 PC-21 훈련기의 프로토타입은 내년도에 두번째 항공기가 제작될 것이며 최초의 양산형 PC-21 훈련기 인도는 2004년 11월로 계획되어 있다. 향후 20년내에 세계의 공군은 약 1,000대의 PC-21급 훈련기를 구입할 것으로 추산되며 필라투스사는 이 훈련기 시장지분의 50% 확보를 목표로 하고 있다. 스위스의 필라투스사는 단기간내에 이 PC-21 훈련기의 주문이 있을 것으로는 기대하지 않고 있으나 영국과 남아공 및 오스트레일리아 등이



주된 시장이 될 것으로 전망하고 있다.

전후방석식의 이 PC-21 복좌훈련기는 출력 1,600마력의 P&W 캐나다사제 PT6A-68B 터보프롭엔진을 장착하고 있으며 프로펠러는 하텔사제의 5엽식 그레 파이트 프로펠러이다. 설계순항속도는 370노트(또는 마하 0.72)이고 최대속도는 400노트, 실용상승고도는 38,000피트이다. 이 스위스제 훈련기의 최대이륙중량은 기체밖 탑재하중 1,150kg을 포함해 4,250kg이며 제안되고 있는 대지공격형에는 동체와 주날개 밑에 5개의 파일린이 있다.

X-45A 무인전투기 첫비행

보잉사의 X-45A 무인전투기(UCAV)의 시험기가 캘리포니아주 에드워드 공군 기지에 있는 NASA의 드라이든 비행연구 센터의 마튼 호수로부터 5월 22일에 최초 비행을 함으로써 무인전투기 운용에 한걸음 다가갔다.

길이 8미터인 이 UCAV는 당일 07시 26분에 이륙해 14분간의 비행시간중 고도 7,500피트까지 상승했으며 대부분의 비행은 속도 195노트(360km/h)로 수행되었다. 착륙장치는 올리지 않은 상태로 비행했다고 미 Darpa(방위선진연구사업 기구)의 프로그램 부장인 마이크 리히 대령은 밝혔다.

하니웰사의 F124 터보팬엔진을 장착한 X-45A기의 두번째 비행은 곧 실시될 계획이며 주요 비행조종계통의 소프트웨어

개발이 3차 및 4차 비행사이에 실시될 예정이다. 착륙장치를 처음으로 올리는 것은 4차 비행중에 있을 예정이며 단계적으로 비행시험 범위를 확대해 나갈 계획이다. 두번째 X-45A의 비행은 금년 후반기 중에 실시될 전망이다. X-45A UCAV의 비행은 보잉사, Darpa, NASA, 미 공군으로 구성된 합동연구팀의 4년간의 노력 끝에 이룩된 것이며 비행시험은 2004년 중반까지 실시될 계획이다. 이 UCAV 프로그램은 길이 11미터인 X-45B의 개발로 이어질 것이며 X-45B의 첫비행은 2004년 중반으로 예정되어 있다. 2005년 후반기까지는 3대의 X-45B가 비행하게 될 것이다.

1차로 14대를 생산하게 될 이 무인전투기의 양산형기는 첫 항공기 제작이 2006년부터 시작될 것이다. A-45로 명명될 이 UCAV의 궁극적인 생산대수는 아직 결정되지 않고 있다. 이 UCAV의 작전행동반경은 1,200km이며 무장탑재량은 1,635kg이다.

터키 737 AEW&C기 구입계약 체결

터키 정부가 4대의 737 AEW&C(공중 조기경보 및 통제) 시스템을 구입할 약 10억달러 이상 규모의 구매계약을 보잉사와 체결했으며 두대의 추가옵션 구입계약에도 서명했다. 1개 공중조기경보 비행대대에는 최소한 3~4대의 AEW&C 항공기가 필요한 것으로 알려져 있다.

오스트레일리아와 터키가 이 737 AEW&C기의 첫 고객으로 결정됨에 따라

보잉사는 이탈리아에 대한 2003~2004년중의 737 AEW&C기 판매와 2005년도에 한국에 대한 판매협상이 타결되기를 바라고 있다.

터키 공군의 첫 737 AEW&C기는 시애틀 공장에서 제작될 것이며 터키의 제작요원을 훈련시켜 나머지 3대의 AEW&C기는 오셋협정의 일환으로 앙카라에 있는 터키 항공우주산업사의 공장에서 제작할 예정이다.

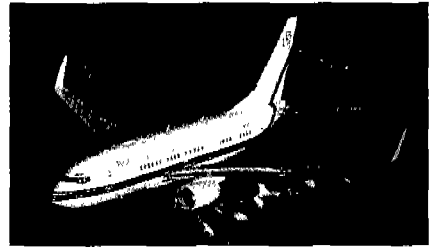
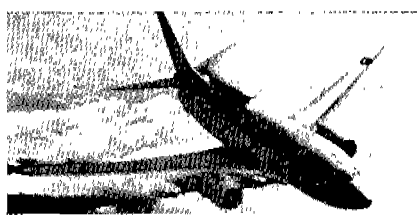
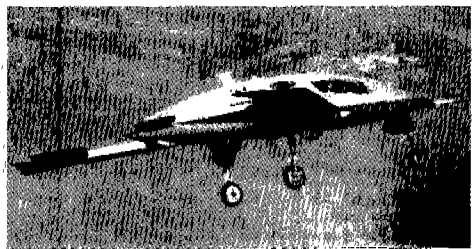
터키 공군의 첫 737 조기경보기는 42~48개월 이내에 인도될 것이며 이미 발주한 바 있는 오스트레일리아 공군의 첫 737 AEW&C기는 터키 공군의 인수시기와 비슷한 2006년경에 인도될 예정이다.

세계 1분기 일반항공기 인도대수 감소

세계의 1분기중 일반항공기 인도대수가 늦은 경기회복과 항공기 생산대수의 감소를 반영해 작년 동기간의 642대에서 521대로 감소된 것으로 미국의 일반항공기제작사협회측이 발표했다.

1분기 항공기 인도액은 작년 1분기의 35억 3천만달러에서 28억 1천만달러로 감소했다. 전세계 비즈니스 제트의 인도대수는 196대에서 173대로 11.7%가 감소했고 피스톤엔진의 인도대수는 356대에서 302대로 15.2%가 감소한 한편 터보프롭기의 경우는 90대에서 46대로 48.9%나 감소되었다.

미국의 1분기중 일반항공기 인도대수는 더 큰 감소세를 나타내 비즈제트가 146대



에서 122대로 16.4%가 감소되었고 피스톤 엔진기는 346대에서 282대로 18.5%가 감소하고 터보프롭기는 76대에서 32대로 57.9% 각각 감소된 것으로 나타나고 있다.

1분기중 증가세를 나타낸 기종은 시러스사 설계의 소코타기와 유럽의 EADS사의 피아기오기뿐이었다.

보잉 비즈니스 제트사의 1분기중 BBJ 인도대수는 작년에는 5대였으나 금년에는 전무했고 캐나다 봄바디어사의 비즈제트 인도대수는 작년 1분기의 60대에서 금년에는 46대로 감소되었다. 세스나사의 경우 비즈제트 인도대수는 60대로 약간 감소한데 비해 피스톤엔진의 인도대수는 157대에서 106대로 대폭 감소했다. 레이디온사는 작년 1분기의 88대 인도에서 금년에는 49대로 감소했다.

러시아 RRJ 리저널기의 엔진경쟁 가열

수호이사가 일류신사 및 보잉사와 합작해 개발하고 있는 75인승 RRJ(Russian Regional Jet)의 첫 인도를 2007년으로 계획하고 있는 가운데 수호이사와 일류신사의 기술팀이 보잉사의 시애틀 시설에서 RRJ에 대한 실무그룹 회의를 보잉사의 기술진과 가졌다.

한편 엔진 메이커인 러시아의 NPO 새턴사와 프랑스의 Snecma는 이 수호이/일류신/보잉 합작의 RRJ에 장착할 엔진으로서, 개발중에 있는 SM146 신형 터보팬 엔진을 제안하고 있다. 이에 추가해 NPO 새턴사와 Snecma사는 항공모터 중앙연구소와 전 러시아 항공소재연구소 및 그로모프 비행연구센터 등과 엔지니어링, 소재 및 비행시험 지원을 위한 양해각서에 합의했다. 새턴사와 Snecma사의 합동기술팀은 이 사업에 협력하기 위해 금년 상반기

에 모스크바에서 설립되었다.

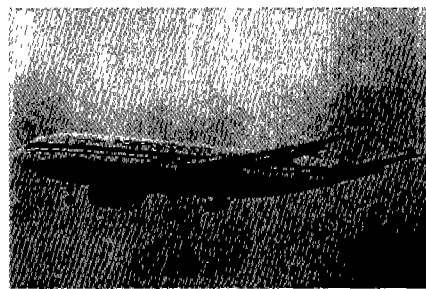
한편 볼스로이스사와 P&W 캐나다사 및 제네럴 일렉트릭사는 이 RRJ기에 장착할 엔진을 공동제안하고 있으며 또한 프랫 & 윌트니사는 MTU사 및 러시아의 아비아드비가텔사와 제휴해 PW800 엔진을 제안하고 있다.

러시아 항공사 항공기 수입관세 인하요구

아에로플로트항공사가 주도하고 있는 러시아 항공사의 한 집단이 서방제 민항기의 확보가 가능하도록 수입관세를 인하시켜 줄 것을 러시아 정부에 로비하고 있다.

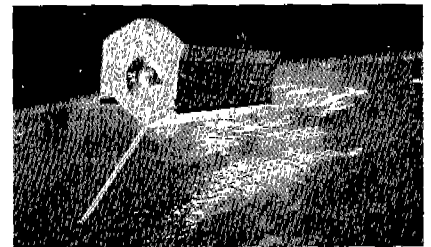
여름철을 맞아 항공승객이 증가함에 따라 서방제 항공기의 소요는 계속 증가하고 있으며 이런 추세는 적절한 러시아제 민항기의 부족, 9월 11일 사태 이후 리스료의 인하, 챗터 3 소음규제 충족형 여객기로의 개량필요성 등이 복합되어 더욱 가열되고 있다.

사용중인 에어버스기와 보잉 민항기 27대를 리스기로 대체시키려는 아에로플로트항공사는 수입관세 인하노력을 주도하고 있으며 현행 수입관세 44%(수입세 및 부가가치세 포함)를 5% 이하로 인하할 것을 요구하고 있다. 아에로플로트사는 보잉 차세대(NG) 737기와 에어버스 A320 여객기 등 중거리 여객기 16대와 767-300ER 등 쌍발 장거리 민항기 11대의 도입을 원하고 있다.



독일 DLR, 민간레이더영상 위성 제작 계약

독일의 우주기구인 DLR이 아스트리움사와 민간레이더영상 위성의 개발계약을 체결했다. 이 위성은 유럽의 X-밴드 원격탐사 위성의 능력을 한층 강화시킨 것이며 한편 국가간의 서로 다른 우주사업을 협조시키는데 관한 의문을 새로이 제기시키고 있다. 아스트리움사는 발사비용을 포함해 약 1억 3천만유로(1억 1천4백50만달러)가 소요될, Terra SAR-X라고 부르는 이 위성의 설계 및 제작책임을 지게 될 것이다.



1미터 해상도의 레이더 측지능력을 가진 무게 1톤의 이 위성은 러시아의 발사체에 실려 2005년에 고도 500km의 극궤도로 발사될 예정이다. 그러나 독일에서는 최초로 아스트리움사가 이 임무에 2천 8백만유로의 자체 예산을 투자하게 될 것이며 이 예산은 주로 새로운 지구정보 제품과 서비스의 개발 및 마케팅에 사용될 것이다.

DLR은 이 테라 SAR-X 위성의 능동안테나 어레이에서 수집된 데이터를 과학자들에게 전파할 책임을 지게 될 것이다. 이 위성에서 얻어진 상업용 영상과 데이터 서비스는 아스트리움사가 소유하고 있는 원격탐사 회사인 인포테라사를 통해 판매될 것이다. 인포테라사는 이 위성으로부터의 연간 매출액이 위성의 수명이 끝나는 2010년까지 매년 4천만유로에 이를 것으로 보고있다.

무인기 가격, 유인기와 비슷할 정도로 상승

무인기의 가격이 대등한 능력을 가진 유인기와 비슷할 정도로 상승하고 있다. 미 공군의 글로벌 호크 무인기는 그 가격이 한때 1천5백만달러(센서 및 지상스테이션 포함)였으나 이제 4천8백만달러로 상승하고 있으며 앞으로는 7천5백만달러로 상승할 것으로 업계측이 언급하고 있다. 미 공군측은 오를 만큼 오른 것으로 보고 있으며 프로그램 비용의 약 25% 삭감을 원하고 있다. 미 공군의 점퍼 참모총장은 글로벌 호크 무인기가 훌륭한 항공기지만 가격이 7천5백만달러일 수는 없으며 그 정도로 비싸다면 U-2 정찰기를 더 제작하겠다고 언급했다.

무인기의 가격이 이처럼 대폭 상승하게 된 이유는 구입대수가 비경제적인 대수인 연간 2~4대에 머물고 있기 때문이라고 노드름 그라만사의 글로벌 호크 사업담당 부사장인 폴 메이어는 개탄하고 있다. 미 공군은 51대의 글로벌 호크기 구입을 원하고 있으며 메이어 부사장은 대량구입시 예산을 절약할 수 있다고 주장하고 있다. 그밖의 글로벌 호크기 지지자들은 지상스테이션을 적게 구입하는 방법을 제외하고 있다. 각 전구(theater)마다 임무통제 스테이션을 설치하는 대신에 UAV에 위성 데이터링크를 연결해 영구적인 지상통제 스테이션의 수를 줄이고 미 본토에서 통제하는 것이다.

무인기의 가격이 상승하고 있는 것은 글로벌 호크기만이 아니다. 무인전투기(UCAV)의 개발이 완료될 무렵에는 그 가격이 약 5천~6천만달러에 이를 것으로 관계자들은 예상하고 있으며 이것은 JSF(합동공격전투기) 가격의 3분의 1 정도를 목표로 하던 것과는 큰 차이가 있는 것이다.

AH-64D 아파치 통보우 프로그램 2006년 이후까지 연장 계획

미 육군과 보잉사가 AH-64D 아파치 통보우 공격헬리콥터 프로그램을 2006년 이후까지 유지하기 위한 추가적인 예산을 모색하고 있다. 헬리콥터의 수명은 제안되고 있는 블럭 3 업그레이드 패키지에 의해 연장될 것이며 나머지 AH-64A의 개조는 이제 주방위육군으로 이전되고 있다.

보잉사는 미 육군이 개조될 501대의 AH-64D의 마지막 것을 인수하는 때인 2006년에 생산종료를 맞게 될 것이다. 이렇게 될 경우 미 육군은 여전히 240대의 AH-64A 아파치 헬리콥터를 운용하게 될 것이며 이들 헬리콥터를 20년간 유지하는데 소요되는 비용은 741대 모두를 개조할 때보다 14억달러가 더 들 것으로 보잉사는 추산하고 있다.

보잉사는 또한 국제시장에서 아파치 공격헬기의 경쟁력을 유지하기 위해서는 계속적인 투자가 필요하다고 주장하고 있다. 보잉사는 2005년까지 인도할 161대의 신형 및 개조형 아파치 헬기의 수출주문을 받아 놓은 상태이며 유럽, 아시아 및 중동 지역에 추가로 343대의 판매가 예상된다고 주장하고 있다.

미 육군의 관심은 2004~2009년 사이에 아파치 통보우의 후속적인 블럭 3 개량에 필요한 예산을 확보하는데 관심을 집중하고 있다. 개량할 내용에는 운용비를



50% 절감하기 위한 복합소재제 로터 블레이드, 출력이 3,400shp로 강화된 엔진, 무인기와와의 작전을 위한 예비오톱스, 합동전술무전시스템 도입 등이 포함되어 있다.

일본, 브라질에 ERJ-195 리저널기 조립공장 건설

브라질 엠브레어사의 ERJ-195, 108석 리저널제트기의 주날개를 설계 및 제작하는 파트너인 일본의 가와사키 중공업사가 엠브레어사의 제작소가 있는 상 파울로에 넓이 77,500제곱피트의 조립공장을 건설할 예정이다.

가와사키 중공업사는 이 공장이 2003년에 준공되어 10월부터 주날개 조립에 들어갈 것으로 기대하고 있다. 이 공장의 생산능력은 매년 한 조의 날개를 40~48개 제작하게 될 것이며 종업원은 70명이다. 가와사키 중공업사는 현재 102개조의 날개를 수주하고 있다. 그러나 이 날개를 모두 일본 밖에 있는 공장에서 제작하려는 것은 아니며 주날개의 일부 구성품과 부품은 일본 나고야 근처의 기후 공장에서 제작하게 될 것이다.



미국의 분할소유 항공기 시장 붐 예상

미국의 항공기 분할소유(fractional-ownership) 시장이 2006년까지 1,600대 이상의 항공기와 13,500명 이상의 지분소유자(share owner)로 늘어날 것으로 예비에이션 리서치 그룹/US(ARG/US)가 전

망하고 있다. 미국의 비즈니스 항공자문회사인 이 ARG/US사는 그러나 아직까지는 개발된 분할소유 시장의 규모가 크지 않은 것으로 믿고 있다.

ARG/US사는 작년말 현재로 분할소유 항공기 대수가 약 640대이고 분할소유자 수는 약 4,500명인 것으로 밝히고 있다. 몇 안되는 주요 분할소유 항공기 회사는 봄바디어 플렉스제트사, 넷제트사, 플라이트 옵션사, 레이디온 트라이블 에어사 등이다. 미국 분할소유 항공사의 항공기 대수는 금년에 170대 증가할 것으로 전망되며 그후 2006년까지 매년 220대씩 증가될 전망이다. 넷제트사의 시장지분은 49%로 가장 많고 플렉스제트사, 트라이블 에어사 및 플라이트 옵션사가 그 뒤를 따르고 있다.

분할소유 항공기 기종으로서는 봄바디어사 리어제트 45 비즈제트, 세스나 사이테이션 울트라 비즈제트, 레이디온 비치제트 400A 등이 경비즈제트 부문에서 시장을 주도해 34%를 차지하고 있으며 중형 비즈제트 부문에서는 사이테이션 엑셀, 레이디온 호커 800XP 등이 31%를 차지해 주를 이루고 있고 2006년까지 295대가 증가될 전망이다.

초중형(Super Mid-Size) 부문에서는 사이테이션 X 비즈제트가 주를 이루고 있고 봄바디어 컨티넨탈 및 호커 호라이즌기 등도 포함되어 있다.

대형 비즈제트 부문에서는 다쏘사의 펠콘 2000 비즈제트가 다수를 점유하고 있다. 대형 장거리 비즈제트 부문에서는 737기에 기초한 보잉 비즈니스 제트(BBJ)와 봄바디어사의 글로벌 익스프레스기 및 걸프스트림 V 비즈제트가 주를 이루고 있다.

EU, 마침내 갈릴레오 항법위성 개발하기로

EU(유럽연합)의 교통장관들이 마침내 유럽의 갈릴레오 위성항법(Galileo Satellite Navigation)사업의 개발비 배정과 관리문제에 합의했다. 이 사업은 미국의 GPS(위성항법장치)와 동일한 유럽의 위성항법장치로 설계된 것으로 사업이 시작될지 거의 3년 후에 승인된 것이다.

갈릴레오 위성항법장치의 개발을 EU의 회원국들에게 촉구해 온 EC(유럽위원회)의 교통장관은 EU 15개국의 재정 및 관리상의 의견차이를 해소했다고 언급했는데 이런 견해차이는 2000년 12월 이래 최종적인 예산배정 결정을 세 번이나 연기시켰다. 각국의 교통장관들은 EC가 ESA와 협력해 약 30억유로(약 26억달러)의 프로그램 합동관리체제를 지체없이 수립하도록 요구하고 있으며 30개의 위성망에 대한 개발단계에 4억 5천만유로를 지출하도록 요구하고 있다.

유럽의 이 독립적인 위성항법시스템은 2008년부터 실용화될 것이며 이 대규모의 사업은 유럽에 약 15만명의 고용창출 효과를 제공해줄 것이다.

P-3 초계기의 대체기 경쟁사 예산문제 우려

미 해군의 P-3 초계기와 EP-3 전자전기의 대체기로 간주되고 있는 미 해군의 다임무해상기(MMA: Multi-Mission Aircraft)의 경쟁사들이 곤경에 처해 있다. 비록 해군측이 3월 하순에 200대가 넘는 MMA(다임무해상기)의 제안요구서(RFP)를 발부했지만 과연 해군측이 이 대체기 구입에 필요한 예산을 확보할 수 있을런지에 우려감이 높아지고 있다.

특히 EP-3 신호정보기의 대체기는 그

대수가 적어 사업에 취약성이 따를 것으로 업계는 믿고 있으며 이 초계기와 신호정보기의 구입예산의 가용성에 의문이 제기되고 있다. 이러한 우려를 확대시킨 것은 해군의 전투기 프로그램의 감축이 제외되고 있는데 따른 것인데 만약 해군형 JSF 전투기와 F/A-18E/F 수퍼호넷 전투기의 예산이 삭감될 경우 MMA 초계기의 예산이 배정될 것으로는 아무도 기대하지 않기 때문이다.

한편 보잉사는 737 쌍발기에 기초한 MMA기를 부각시키고 있으며 록히드 마틴사는 P-3 초계기의 생산기반을 활용해 용이하게 신형기를 개발하는 방안을 찾고 있다. 영국의 BAE 시스템즈사는 영국군용으로 사용하고 있는 넘로드 MRA4 해상초계기의 새로운 형을 가지고 경쟁할 것으로 보인다.

이스라엘 및 러시아 새로운 발사체 개발중

이스라엘과 러시아가 각각 새로운 상업용 발사체를 개발하고 있다. 러시아가 개발하고 있는 추력강화형 러시아/우크라이나 치쿨런 2K 발사체는 무게 1,800kg의 위성을 지상고도 800km인 태양동기궤도에 발사하려는 것이며 위성무게 1kg당의 발사비용은 8천달러이다. 이 발사체는 표준형 2단 추진식 Tsyklon 발사체이며 상단엔진으로서는 SS-24 Satan 탄도미사일의 로켓엔진을 사용하고 있다.

한편 이스라엘 우주기구와 IAI사는 무게 350kg의 위성을 적도궤도에 쏘아올릴 수 있는 공중발사식 샷빗(Shavit) LK 발사체를 제안하고 있다. 이 발사체는 1단 로켓엔진이 없는 표준형 샷빗 발사체로서 록히드 마틴 C-130 수송기로부터 공중투하되어 궤도에 진입하게 된다. ☺