

● 미 공군, 민간형 C-17 수송기의 판매지원

미 공군은 BC-17이라고 부르는 민간형 C-17 수송기를 최대 10대 구입하려는 화물항공사에 대한 정부의 지원대책이 자세히 설명된 초안 제안 요구서를 공개했다.

BC-17 수송기를 구입할 화물항공사에 대한 장려수단으로서 미 공군은 각 항공기에 대한 수입보장 및 기타 운송시장 개발지원책 등을 제시하고 있으며 한단계 더 나아가 이 수송기(화물기)의 영업운항에 실패할 경우 이 BC-17 화물기를 미 공군이 다시 매입하는 방안도 고려하고 있다. 미 공군은 또한 이 민간 수송기를 향후 최소한 30년간 긴급사태시 미 공군의 민간 예비수송기 세력으로 받아들이는 방안도 채택할 예정이다.

미 공군이 이처럼 BC-17 수송기의 대 민간판매를 지원하는 이유는 C-17 수송기의 생산라인을 계속 유지시켜싼 가격적으로 이 수송기를 계속 구입할 수 있게 하려는 것이다.

● 보잉사 757 BBJ 개발모색

보잉사가 BBJ3라고 부르는 757기의 비즈니스 제트 파생형에 대한 연구를 계속하고 있는 것으로 알려지고 있다.

그러나 이 757 BBJ를 보잉 비즈니스 제트사를 통해 판매하려면 보잉사는 GE(General Electric)사와 체결한 합작사 협정을 개정해야만 한다고 이 합작사의 사장은 언급하고 있다. 보잉/GE의 이 합작사는 737-700기에 CFM56 엔진을 장착한 BBJ와 737-800의 기체를 이용한 BBJ2를 판매하기 위해 설립되었다. 그러나 GE사는 757기용으로 엔진을 제안하지 않고 있으며 따라서 757 BBJ 판매를 위해

서는 합작사의 구조조정을 필요로 하고 있다.

한편 BBJ사는 737 기체를 이용한 BBJ의 생산을 미국의 경기침체로 인 해 내년에는 감소시킬 예정이다. 금년도 BBJ의 인도목표대수는 21대이나 내년중에는 감소될 전망이다. 보잉사는 현재까지 57대의 BBJ를 인도했으며 이중 현재 32대가 취역중에 있다.

● 보잉사 장거리형 737-900X 여객기 제안예정

보잉사가 737-900의 장거리형인 737-900X 여객기를 금년 3분기중에 항공사에 공식제안하길 바라고 있다. 보잉사는 이 장거리형의 제안에 앞서 이 여객기의 이륙성능 개선을 위해 주 날개의 변경이나 엔진의 변경이 필요한 지를 결정할 예정이다.

현재 계획하고 있는 737-900X 여객기는 보다 작은 737-800 여객기의 만재페이로드를 탑재하고 보다 장거리를 운항할 수 있으며 차터시장형은 현 출입구의 출입한계인 189명을 초과시킬 수 있도록 후부동체에 추가적인 출입문의 설치를 검토하고 있다. 차세대 737 유형은 모두가 CFM 인터내셔널사제의 CFM56-7형 엔진을 장착하고 있으며 보잉사와 엔진제작사는 가능한 어떤 하드웨어의 변경도 꺼려하고 있다.

737-900기는 737-800보다 길이가 2.6미터 길지만 최대이륙중량은 같다. 보잉사는 737-900X의 최대이륙중량의 증가를 4.5톤 이내로 제한시킬 계획이다.

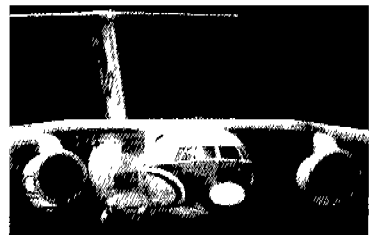
● 안토노프사의 개조된

An-74-300 등장

대륙 개조된 안토노프사의 An-74-

300 여객기가 지난 4월의 첫비행에 이어서 파리에어쇼에 모습을 드러냈다.

이 쌍발의 수송기(여객기)는 엔진을 주날개 위에 장착해 단거리 이착륙능력을 갖게 한 블른 윙(Blown Wing)형인 이전의 An-72/74 수송기와는 현저히 다르게 두 대의 프로그레스사제 D-36 터보팬 엔진을 주날개밑에 장착한 재래식 설계의 것이다. 이처럼 재설계함으로써 이 An-74-300기는 연료소모량이 20%나 감소되었으며 항속거리는 500~1,000km나 연장되었다. 스트레치형인 An-74-400형도

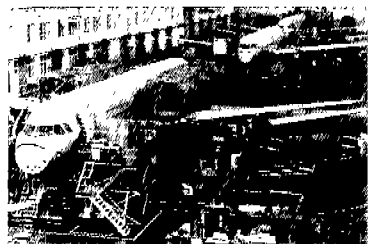


리저널기 시장용으로 계획되고 있다.

● EADS사, A320 화물기 개조계획

EADS사의 드레스덴에 위치한 제조공장인 EFW가 GE 캐피털 에비에이션 서비스(GECAS)사와 급행 소화물운송사인 DHL사 및 TNT사 등 잠재적인 고객의 요청에 따라 A320 여객기를 화물기로 개조하는데 대한 타당성 검토에 착수했다. 에어버스기의 제작업체로 지정된 EADS사는 마케팅 계획을 수립하고 이 프로그램의 설계를 완성하게 될 것이다.

GECAS사는 각 항공사에 리스된 A320 여객기가 앞으로 2년내에 다수



반환될 것을 알고 있으며 이들을 활용하는데 신경을 쓰고 있다고 EADS EFW사의 판매담당 부사장은 언급했다. A320의 화물기는 표준형 팔렛 11개와 20톤의 페이로드를 탑재가능하다.

● 에어버스 SAS 공식 설립

지난 7월 11일로 BAE 시스템즈와 EADS사가 법률 및 조세절차를 끝내고 하나의 법인으로 완전히 통합된 에어버스사를 설립했다. 회사명은 '에어버스'로 정해졌으며 프랑스 법률에 의한 SAS(Societe par Action Simplifiee)로서 프랑스 툴루즈에 자리잡게 된다.

이미 올 1월부터 통합법인으로 운영되어온 에어버스사의 2대 주주인 BAE 시스템즈와 EADS사는 당시 에어버스 합병에 필요한 양측의 계약조건이 모두 충족되었고 향후 에어버스의 사업계획을 포함한 공동의사결정에 관한 합의에 도달했다고 발표했다. BAE 시스템즈와 EADS는 지난 수개월 동안 유럽 4개국의 산업구조 통합에 따른 각종 법률적, 조세적 문제를 해결할 수 있는 방안을 마련하기 위해 긴밀히 공조해 왔다.

BAE 시스템즈와 EADS는 에어버스의 새 통합경영체를 출범시키고 EADS와 BAE 시스템즈에서 각각 5명, 2명으로 구성된 주주총회를 개최, EADS의 CEO인 라이너 헤르트리히를 의장으로 임명하였다. 또한 이 주주총회에서는 에어버스의 사업계획안을 비롯하여 주요 투자 및 신규사업안이 승인되었다.

에어버스의 노엘 포르게야르 CEO는 구스타프 험버트를 COO로 하는 10명의 위원으로 구성된 집행위원회를 주재하게 된다. 노엘 포르게야르와

집행위원회는 모든 에어버스의 활동을 주관하고 사업결정을 총괄하게 된다.

에어버스 SAS는 EADS와 BAE 시스템즈의 공동회사로 EADS가 80%, BAE 시스템즈가 20%의 지분을 각각 소유하고 있다.

● EADS사, 러시아 항공산업의 유럽 진출 기반구축

러시아의 항공우주산업이 EADS사와 러시아 항공우주기구인 로사비아 코스모스 사이에 체결된 전략적인 제휴의 결과로 서유럽 시장에서 보다 폭넓은 발판을 구축하게 될 것으로 기대되고 있다.

10년간의 공식적인 근간이 될 이 협정은 EADS사의 펠립 까뮤 시장과 로사비아코스모스의 유리 콤테프 사장에 의해 서명되었으며 이 협정은 작년 12월 서명된 양해각서에 근거한 것이다. 50개의 항공우주 프로그램이 포함된 이 협정은 향후 10년간 러시아 업계에 18억달러의 생산가치를 부여하게 될 것이다. 까뮤 사장은 이번 제휴로 러시아는 세계사업분야에서 동등한 파트너가 될 기회를 갖게 되었다고 밝혔다.

새로 설립된 에어버스 모스크바 설계국하에서 150명의 기사들은 A320, A330, A340 및 A380의 설계 및 제작을 포함한 에어버스기의 구성품을 생산하게 될 것이다. 러시아의 기술자들은 또한 A400M 수송기의 착륙장치와 엔진연결장치의 부품도 개발, 생산하게 될 예정이다.

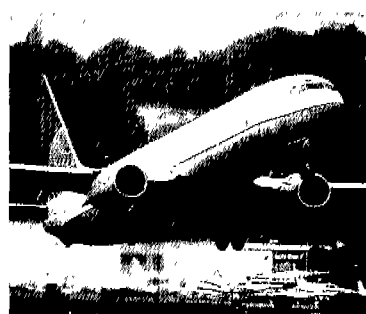
EADS사는 또한 프랑수아 기아나의 쿠루우주기지에서 러시아의 소유자 발사체의 발사계획도 지원하게 될 것인데 이 계획에 따라 ESA는 새로운 발사대 건설에 약 2억 5천만달러를 투

자하게 될 예정이다.

● 미 항공우주산업체, 수익성 전반적으로 개선

보잉사의 2분기 매출액이 4% 증가된 가운데 이익이 27%나 신장된 한편 제너럴 다이내믹사는 매출액이 13% 증가하고 주당 이익이 11% 신장된 것으로 나타났다. 반면에 레이디온사의 2분기 영업실적은 작년 2분기의 4천9백만달러의 순이익에서 금년에는 6천7백만달러의 결손(주당 19센트의 감소)을 기록했다.

다중산업체인 유나이티드 테크놀러지사(UTC)는 매출액이 5%로 신장된 데 비해 주당 이익은 16%가 증가되었



다. 광범위한 구조조정 와중에 있는 텍스트론사는 매출액이 전년도와 거의 변화가 없는 가운데 주당 소득이 거의 10% 감소되었다.

보잉사의 2분기 영업실적은 새로운 민항기 시장이 약세에 있었기 때문에 특히 인상적인 것이었다. 보잉사의 이런 영업실적은 지난 6년간의 변화를 반영한 것이며 주기적인 항공기 판매의 변화로 인한 영향을 적게 받은 것이었다.

보잉사의 2분기 매출액은 1백54억 달러에 8억 4백만달러의 순이익을 나타냈으며 이중 민항기분야의 매출액은 작년 2분기의 99억달러에서 93억 달러로 감소되었다. 새로운 민항기의

인도대수 또한 작년 같은 분기의 167대에서 141대로 감소되었으며 금년도 총인도대수는 538대로 예상되고 있다. 한편 보잉 군용기 및 미사일시스템사의 2분기 영업실적은 매출액 33억달러에 경상이익은 43%나 대폭 증가했으며 우주, 통신분야의 매출액은 40% 신장했다.

제네럴 다이내믹사는 매출액 30억달러에 순이익은 2억 2천7백만달러로 증가했다.

레이디온사의 방위산업분야 영업실적은 현저한 신장세를 나타냈으나 장거리 통신분야를 포함한 민간사업과 항공기사업부에서 비즈니스기 판매 수요의 감소로 전반적으로 실망스런 결과를 보였다.

텍스트론사의 순이익은 1억 5천7백만달러(주당 1.1달러)로 2000년 2분기의 1억 7천9백만달러(주당 1.23달러)에 비해 감소되었다. 벨 헬리콥터사의 매출액은 상용헬기의 판매증가와 V-22 틸트로터기의 높은 생산가로 인해 증가되었지만 낮은 대외군사판매로 인해 상쇄되었으며 벨사의 순이익은 BA609 민간틸트로터기의 높은 개발비로 인해 감소되었다.

● **불경기에 영향을 받지 않는 비즈제트 인도**

미국의 경기침체가 금년 2분기 미국의 피스톤엔진 경비행기와 비즈니스제트기의 인도에는 영향을 미치지 않은 것으로 GAMA(일반항공기제작사협회)의 보고서가 지적하고 있다.

미국의 일반항공기제작회사들은 작년 2분기중에 465대의 피스톤엔진 경비행기와 152대의 비즈제트를 인도했는데 비해 금년 2분기중에는 각각 470대와 157대를 인도해 작년보다 약

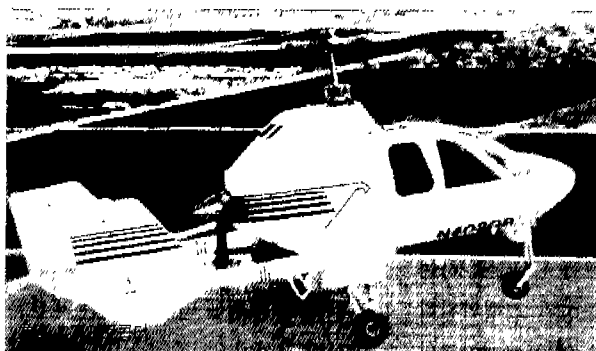
간의 증가세를 나타냈으며 금액으로는 23억달러였다. 금년 전반기중의 인도대수를 보면 2000년 첫 6개월간의 실적이 1,317대인데 비해 1,284대를 인도함으로써 약간 감소되었지만 금액으로 2.8%가 증가된 44억달러였다. 수출된 항공기대수는 250대로서 작년의 295대에 비해 상당히 감소되었으나 매출액으로서는 23%가 신장된 12억달러어치였다.

GAMA의 에드워드 볼튼 회장은 경제적인 불안정에도 불구하고 새로운 항공기 수요가 여전히 강세를 유지하고 있다고 밝혔다.

● **GBA사, 최초의 호크 자이로콥터 공개**

미국의 그론 브라더스 에비에이션(GBA)사가 터보프롭 엔진을 장착한 최초의 호크 4 자이로콥터와 6인승 호크 6G 자이로콥터의 시제기를 공개했다. 피스톤엔진 쌍발기인 세스나 337기를 개조해 터보프롭 엔진을 장착한 호크 6G 자이로콥터는 이번에 오시코시 에어쇼에서 첫비행을 끝냈으며 비행시험을 계속하고 있다. 호크 4와 호크 6G기는 모두 롤스로이스 엘리슨 250 터보샤프트 엔진을 장착하고 있다.

호크 4기의 형식증명은 2002년 3분기에 취득할 예정이며 GBA사는 생산공장을 유타주 솔트레이크 시티에서 애리조나주 글렌데일의 새 공장으



로 이전할 계획이다.

GBA사는 호크 4기를 사용한 분할소유(fractional ownership) 프로그램을 도입하고 있는데 이에 따르면 8분의 1 지분소유시의 가격은 약 99,000달러이며 월 관리비가 900달러이고 시간당 비행경비는 226달러이다.

● **이스라엘 라파엘사, 헬기 탑승자용 에어백 개발**

이스라엘의 라파엘사가 군용 또는 민용 헬리콥터의 추락이나 거친 착륙시 승무원과 승객을 보호할 수 있는 에어백(airbag) 시스템을 개발하고 있다.

1997년 4월에 이스라엘 공군의 시콜스키 CH-53 헬리콥터 두 대의 공중 충돌로 탑승자 73명이 사망한 사고에 자극되어 개발되기 시작한 이 에어백 안전장치는 센서가 신호시스템을 작동시켜 에어백을 팽창시키게 된다. 미국에 특허출원중에 있는 이 에어백 시스템은 센서가 급격한 고도상실과 지상접근을 복합적으로 탐지해 작동하게 된다. 표준형 에어백의 수와 형태는 헬리콥터의 크기에 따라 결정된다.

● **유럽, 작년도 항공우주산업 매출액 증가**

전체 유럽 항공우주산업분야의 2000년도 총매출액이 전년도보다 7.2% 신장된 7백20억유로(6백28억

달러)를 기록했다고 유럽 항공우주산업협회(AECMA)가 발표했다. 총수주량은 33%가 증가해 전분야의 총수주잔액은 1999년보다

18%가 증가된 2천9백억유로로 크게 늘어났다. 그러나 항공우주산업분야의 경상이익 마진은 전년도의 7%에서 2000년에는 5%로 감소되었다. 하지만 AECMA는 금년도의 이익이 약간 증가될 것으로 전망하고 있다. 전년도 총매출액의 70% 이상이 상용부문의 매출액이었다.

● **일본, 소닉 크루저기 개발에 참가 모색**

일본의 주요 항공기 제작업체로 구성된 컨소시엄(JAI)이 보잉사에서 개발을 계획중인 소닉 크루저 고속여객기의 기술타당성조사(Engineering Feasibility Study)에 동참하길 원하고 있다. 이 소닉 크루저기의 개발에 참여하기 위해 보잉사와 제휴할 양해각서에 서명하길 바라는 일본은 궁극적으로 25%의 위험부담지분을 갖게 되길 원하고 있다고 소식통은 전하고 있다. 하지만 일본의 항공산업체와 보잉사간의 협의는 아직 초기단계에 있으며 양해각서에 서명하게 되기까지는 앞으로 수개월이 더 소요될 것으로 전망되고 있다.

보잉사가 계획하고 있는 이 소닉 크루저 고속여객기는 100~300명의 승객을 태우고 마하 0.95~0.98의 속도로 장거리를 비행할 수 있는 여객기이다. 일본의 이 JAI 컨소시엄에 참여하

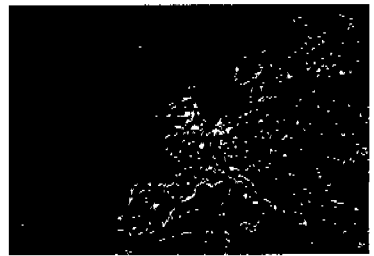
고 있는 업체는 후지 중공업, 가와사키 중공업, 미쓰비시 중공업, 신메이와 중공업 및 일본항공기제작사 등이다.

일본의 이 컨소시엄은 보잉 767 프로그램에 15% 그리고 777 프로그램에 21% 지분을 갖고 있다. 일본의 이러한 움직임은 에어버스사가 개발중인 초대형 A380 여객기의 위험분담 파트너로 일본이 참여할 것을 요청한 에어버스사의 제의를 거절한 후에 나온 것이다.

● **유럽의 우주사업을 부추길 오로라 프로그램**

ESA(유럽우주기구)와 그의 15개 회원국이 유럽의 '아폴로 프로그램'으로 기대되고 있는 고가의 새로운 다국적 우주사업인 '프로젝트 오로라'를 정련(refine)하기 시작했다. 이 오로라 계획은 유럽의 태양계 탐사를 위한 20년의 전략을 정립하려는 것이며 여기에는 유럽이 주도하는 지구궤도 너머의 달 유인탐사임무와 2020년까지 수행될 화성 및 소행성 탐사임무 등이 포함되어 있다. 유럽의 새로운 기술이 가미된 오로라 무인탐사임무는 2005년부터 개시될 예정이다.

오로라 사업의 핵심적인 목표는 세계무대에서 유럽의 새로운 역할을 확인하고 유럽의 다음 세대들에게 항공



지상 830km의 우주공간에서 촬영한 이 사진은 유럽대륙의 빛나는 도시 문명과 해안선의 모습 및 주요도로를 보여주고 있다.

우주분야에 대한 관심을 다시 불붙게 하며 역사적으로 중요한 우주발상면에서 미국 주도의 그늘에서 유럽을 벗어나게 하려는 것이다. 오로라 사업은 유럽의 업체들에게 수백억달러의 가치가 있는 것이며 다양한 이윤창출의 효과가 있을 것이다. 이 사업은 또한 발전된 유럽 기술개발의 원동력이 될 것이며 보다 통일된 유럽 항공우주산업의 진열장이 될 것이다.

여러가지 측면을 가진 이 오로라 프로그램은 또한 궁극적으로 ISS(국제 우주정거장)의 예산항목을 대체하게 될 것이며 유럽의 업체들은 이미 오로라 임무의 시나리오를 작성하기 시작했다.

● **알카텔 및 아스트리움사, 대형 위성버스 합동개발 계획**

알카텔사와 아스트리움사가 주로 장거리 통신위성용으로 사용될 새로운 대형 위성버스(우주선이나 위성을 탑재한 母船)의 합동개발을 계획중에 있으며 이 위성버스가 공공자원에 의해 자금이 배정되기를 기대하고 있다.

Alphabus라고 부르는 이 사업은 미래의 직접방송 TV와 멀티미디어용으로 적합한 플랫폼의 설계 및 제작을 목표로 한 것이며 차세대의 대형 발사체에 의해 발사될 수 있는 직경 5미터(16.4피트)인 대형 페어링(fairing: 유



선형 구조)내에 수용할 수 있는 것이다. 지름 3미터, 길이 7~8미터인 이 위성버스는 120~250개의 트랜스폰더와 동일한 페이로드 및 10~12개의 안테나를 탑재가능한 무게 5.5~7.5톤, 발전출력 18~25kW의 위성을 실을 수 있는 크기이다. 하지만 이 Alphabus는 궁극적으로 무게 9.5톤, 발전능력 40kW인 우주선의 기본으로 사용될 것이라고 알카텔사의 진 클라우드 핫손 회장은 언급했다.

프랑스의 우주기구인 CNES는 ESA의 Artes 연구 및 개발프로그램 하에서 계획되고 있는 선진 페이로드 개념과 연관되어 ESA와 함께 이 위성버스를 개발 및 비행시험할 것을 제의하고 있다. 기타 유럽의 제작업체인 이탈리아의 알레니아 스파지오와 같은 우주관련 제작업체도 서브시스템 및 구성품 제작측면에서 이 사업에 참여토록 초청되고 있다.

● 프랑스, 화성대기권 강하모듈 발주

프랑스가 주도하는 화성탐사임무인 마즈 네틀랜더 임무에 사용될 화성대기권 강하모듈의 제작계약에 프랑스의 알카텔 스페이스사와 러시아의 바비킨우주센터가 서명했다. 이 업체들은 바퀴가 6개인 화성로버(Rover) 개발과 샘플회수(sample return)기술에 관한 연구도 수행하게 될 예정이다.

이 계약은 화성의 샘플수집기술을 시험하려는 프랑스우주기구 CNES의 5억달러 투자사업계획의 일환으로 실시되는 것이다. 2007년에 발사될 이 임무는 화성궤도상에 있는 우주선이 화성샘플을 가지고 화성표면에서 발사되어 올라온 샘플캡슐과 랑데부하는 Aerocapture 기술을 시험하려는 것이다.

● 보잉, 미 공군의 두번째

DSCS 위성발사계약

보잉사가 미 공군으로부터 두번째 우주방어 통신 위성(DSCS)인 DSCS3-A3 위성의 발사계약을 따냈다. 2003년 2분기에 발사될 이 위성은 델타 IV 중형 발사체에 의해 발사될 계획이다. 델타 IV 발사체는 2002년 중반에 또 다른 DSCS 위성을 미 공군 최초의 EELV(발전형 소모성발사체) 임무에 따라 발사할 계획이다.

보잉사는 2004년까지 델타 IV 발사체에 의한 발사물량을 18회 확보하고 있다고 보잉 소모성발사체사의 부사장은 밝혔다. 보잉사는 2002년 5월에 최초의 델타 IV 발사체를 사용한 발사계약을 이듬해 밝혀지지 않은 고객과 체결했으며 2002년 후반에 처음으로 델타 IV 대형 발사체를 사용해 상업위성을 발사할 수 있는 허가를 공군으로부터 받았다(이 발사체는 미 공군의 EELV 개발계획에 따라 개발된 것이기 때문이다).

이밖에도 2002년중에 델타 IV 발사체에 의한 발사가 3회 더 예정되어 있다. 2002년의 마지막 발사임무는 델타 IV 대형 발사체에 의해 시범발사가 될 것인데 이 발사체는 저지구궤도에 23,000kg의 페이로드를 쏘아올릴 수가 있다. 보잉사가 수주한 발사물량중 2003년도 발사분은 공군의 두번째 DSCS 위성을 포함해 정부측 페이로드 5회와 민간위성발사 1회 등 96회이며 2004년도 발사물량은 8회로서 수주량이 증가하고 있다.

● 유럽, A400M 수송기 금년중 구매계약

총 212대의 A400M 유럽형 차세대 수송기를 구입할 약속을 유럽 각국의 국방장관이 재확인함에 따라 이

A400M 4발 수송기의 구매계약이 연말까지 체결될 것으로 기대되고 있다.

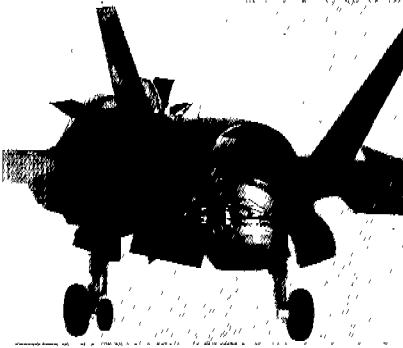
프랑스의 국방장관 알라인 리차드는 정부가 이 차세대 수송기의 확정된 구입에 동의했다고 언급했으나 세부 내용은 밝히지 않고 있으며 업계에서는 기본형 A400M 수송기의 가격이 대당 8천만달러에 이를 것으로 광고하고 있다. 리차드 국방장관은 또한 이 수송기의 개발 및 생산을 위해 프랑스 정부측이 9월까지 에어버스 밀리터리사(AMC)와 계약에 서명하길 바란다 고 언급했었다.

그러나 지난 파리에어쇼에서 거행된 서명식에 이어 아직도 이 A400M 프로그램에 대한 의문이 일고 있다. 이번에 서명된 이 협정은 유럽 최대의 합동군사구입에 관해 문제를 예고하고 있다. 그 이유는 최근에 임명된 이탈리아 국방장관이 의회의 승인을 받지 못해 이 협정에 서명하지 못했기 때문이다. 하지만 최근에 선출된 이탈리아의 정부는 212대의 A400M 수송기중 이탈리아가 16대를 구입할 계획임을 재확인하고 있다. 금년 상반기에 이 프로그램에 새로 참가한 포르투갈은 9월까지는 이 협정에 서명하지 못할 것이며 역시 의회의 승인절차를 기다리고 있는데 포르투갈이 구입할 대수는 3대이다.

이 A400M 수송기의 국가별 구입약속 대수를 보면 프랑스가 50대, 영국이 25대, 터키 10대, 벨기에 8대(이중 1대는 룩셈부르크용), 그리고 독일은 가장 많은 73대이다. 그러나 독일의 현 방위예산 현황을 감안할 때 지불방법이 아직 결정되어 있지 않으며 실제로 약속한 모든 A400M을 구입할 것인지에 의문이 생기고 있다.

● JSF 전투기 개발경쟁사,
EMD 단계에 대비

JSF 전투기의 개발경쟁사인 보잉사와 록히드 마틴사가 각각 X-32B 및 X-35B STOVL(단거리이륙 수직착륙) 개념시험기에 의한 비행시험이 기준에 적합한 상태로 끝남에 따라 앞으로 있을 EMD(기술 및 제작개발) 단



계에 중점을 두기 시작했다. 두 팀은 모두가 오는 10월 26일에 있을 JSF의 개발사 선정발표에서 자기 팀이 승리할 것이라는 전제하에 EMD 단계에 본격적으로 착수할 준비를 하고 있는 상태이다.

승자로 선택된 한 업체만이 앞으로 모든 설계 개발사업을 전담할 EMD 단계는 약 2백억달러의 계약조건에 따라 12년간 계속될 것이며 계약체결 48개월 후에 22대의 JSF 프로토타입 중 1번기가 첫비행을 하도록 되어 있다. 그리고 2005년 전반기중에 초기 저율생산 계약이 체결될 것이며 연간 최대 196대를 생산하게 될 예정이다.

● 미 공군 및 보잉사 F-15 전투기의
에비오닉스 개량연구

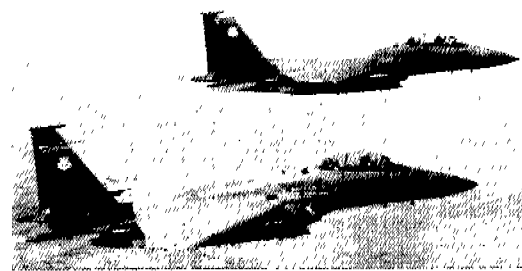
미 공군과 보잉사가 한국에 제안하고 있는 개량형 F-15 전투기와 미 작사의 단기보완용으로 제작되고 있는 10대의 F-15 전투기에 근거해 F-15E 이글 전투기의 중기수명 개량방

안을 검토하고 있다. 임시로 블럭 6라고 부르는 이 개량사업은 F-15E에 능동전자주사식 에어이(AESA) 레이더를 장착하는 것에 집중되고 있다.

이 AESA 레이더의 후보대상으로서 는 소수의 F-15C 전투기에 장착될 예정인 레이디온사제 APG-63(V)2 레이더와 F-22 전투기 또는 JSF 전투기의 AESA 레이더로 개발중에 있는 노드롭 그라만사의 APG-77 레이더가 포함되어 있다.

보잉사의 F-15 신사업부의 관계자는 F-15 개량에 절실히 필요한 것은 레이더경보수신기(RWR)이며 한국 공군의 F-X 전투기 경쟁에 새로운 RWR을 제안하고 있다고 언급했다. 만약 이 RWR이 채택되면 이 기술이 미 공군에도 도입될 것으로 생각된다고 그는 덧붙였다. BAE 시스템사의 개량된 ALR-56C(V)1 RWR에 추가해 F-15K 전투기에는 노드롭 그라만사의 개량된 ALQ-135M 재머도 장착하게 될 예정이다.

이번 개량연구는 또한 아직도 P&W사의 F100-220 엔진을 장착하고 있는 130대의 F-15E 전투기를 F100-220E 엔진이나 새로운 F100-229 터보팬 엔진으로 개량하는데 집중되고 있다. 보다 야심찬 제안에는 F-15 전투기의 엔진을 추력 32,000파운드급의 F100 계열 엔진이나 GE사의 F110 엔진으로 대체하는 방안도 포함되어 있다. F-15의 구조개량에는 탄



소섬유제 외판의 주날개에 2개소의 하드포인트를 추가한 새 주날개가 포함되어 있으며 이로써 최대이륙중량은 39,000kg으로 증가될 것이다.

미 공군의 잠정적인 개량을 마친 새로운 F-15E는 내년부터 인도될 것이며 이 개량의 상당부분은 미 공군의 현용 F-15 전투기 218대에 가해질 예정이다.

● IAI 및 보잉사, 애로우 요격미사일
공동생산회담 재개

이스라엘의 IAI사와 보잉사가 이스라엘에서 개발한 애로우 대 전술탄도미사일의 공동생산에 관한 회담을 재개했다. 보잉사는 지난 1월, IAI사와의 이 요격미사일 공동생산에 관한 협의를 당시 정권인수과정에 있던 부시 행정부의 기술이전정책에 관한 우려로 중단한 바 있다.

이스라엘의 국방장관은 보잉사가 현재 협의를 재개하기 시작했다고 밝혔다. IAI사는 미국측 파트너인 보잉사가 미국의 FMS(대외군사판매) 예산을 사용해 이스라엘 공군이 추가적인 애로우 미사일을 구입할 수 있도록 허락할 것을 요구하고 있으며 수출가격으로 이 미사일을 구입하길 바라고 있다. 현재 터키, 인도 및 일본 등이 이 애로우 요격미사일에 관심을 표명하고 있다.

미국은 이 미사일 개발비의 대부분을 부담한 바 있으며 이것은 이스라엘 측이 애로우 미사일을 수출하는데 미국의 승인을 필요로 함을 의미하는 것이다. 공동생산협정은 촉진될 것으로 보인다. ⊙