

유로콥터, 중국 시장 겨냥

유로콥터는 중국이 2008년 베이징 올림픽과 2010년 상하이 종합박람회 영향으로 중국이 2015년까지 300여 대의 헬기가 필요할 것으로 전망했다. 중국의 국영 항공기업이자 유일한 헬기 제작사인 AVIC II는 민간용 헬기 대수가 2005년 말 140대에서 2026년 2,763대로 1,800% 이상 성장할 것으로 예상하고 있다.

유로콥터의 아시아 판매 담당 부사장인 노르베르트 듀크로(Norbert Ducrot)는 유로콥터가 2005년 세계 민수용 헬리콥터 시장의 45%를 점유했고, 2006년에 중국에 26대의 헬리콥터를 판매한 것까지 합한다면 점유율이 50%로 상승할 것으로 예상된다.

지난 2006년 10월 주하이(Zhuhai) 에어쇼에서 유로콥터는 상하이 진 후이(Jin Hui) 일반 항공사에 VIP 및 도선사용으로 2대의 EC135를 판매했다. 2006년의 다른 거래들로는 중국 통신부에 탐색 및 구조용으로 2007년 말까지 2대의 EC225를 인도하고, 현재 22대의 유로콥터를 운영하는 중신해양직승기 유한공사(中信海洋直升機有限公司)에 다른 2대의 EC225를 납품하는 계약이 포함된다.

유로콥터는 또한 자가용 헬기 시장에도 진출하고 있는데, 2006년 전반기까지 15대의 EC120을 판매한데 이어 6월에도 1대의 EC120을 신원 미상의 개인에게 판매했다.

유로콥터가 중국 국내산업에 참여하는 활동에는 AVIC II와 EC175를 합작으로 개발 및 제조하는 것이 포함되는데, 이 항공기는 2008년



EC135

인증을 목표로 하고 있다. 1980년대에는 도팽(Dauphin)을 중국에서 면허생산하고, 1990년대 이후에는 AVIC II와 EC120 사업을 공동으로 진행하기도 했다.

하지만 업계는 중국의 공역을 민간에서 통제하지 못하고 훈련된 조종사가 부족하다는 등의 문제점에 직면해 있다. 이에 대해 유로콥터는 중신유한공사와 더불어 중국에 헬기 비행학교를 개설할 것을 검토 중이나, 이 계획은 아직 초기 단계라고 밝혔다.



EC225

벨 · 롤스로이스, 인도 소형헬기 계약

최근 벨 헬리콥터와 롤스로이스가 인도에서 곧 결정이 이루어질 군용 헬기 입찰과 관련해 몇 개의 계약을 체결했다.

인도가 도입하는 197대 분량의 소형 다목적 헬기 요구사항에 맞춰 유로콥터가 AS550C 페넥(Fennec)을 제안한데 대해 벨은 모델 407을 제안했으며, 정비 및 수리, MRO 팀을 인도에 파견하고 조종사 훈련체계를 갖추는 1억 달러 상당의 계획을 발표했다. 벨은 또한 힌두스탄 항공(Hindustan Aeronautics: HAL)과 기체 하부 부품 공급 및 생산지원을 협조한다는 양해각서(MOU)에도 서명했다.

벨의 최고 경영자인 마이클 레덴보우(Michael Redenbaugh)는 이번 인도의 헬기사업에 대해 벨은 60대의 헬기만 벨에서 생산하고, 나머지는 HAL 공장에서 생산하게 될 것이라고 언급했으며, 이미 힌두스탄 항공은 벨 206 헬기의 테일로터 블레이드를 제작하고 있다.

한편, 롤스로이스도 HAL과 엔진 부품 설계



벨407

및 제작 합작을 준비하는 양해각서에 서명했다. 롤스로이스는 벨 407 헬리콥터에 장착하는 250 엔진을 납품하므로 육군 입찰에도 벨의 협력사로 참여하게 되는데, 407헬기 중 상당수를 HAL에서 제작하게 된다.

특히 HAL은 2003년부터 롤스로이스 트렌트(Trent) 계열 상업용 엔진의 링 포장을 납품해왔으며, 아두르(Adour), 에이번(Avon), 닥트(Dart), 지놈(Gnome) 엔진 및 산업용 가스 터빈 엔진의 수리 및 오버홀에도 참여해왔다. 또한 인도 공군의 재규어(Jaguar) 공격기용 아두르 엔진을 면허 생산했으며, 호크(Hawk) 132Y 고등훈련기용 아두르 871 엔진도 2007년부터 제작할 예정이다.

브라질, 신형 전투기 획득 프로그램 구상

브라질 국방부가 2005년 초 취소된 바 있는 FX 전투기 프로그램을 부활시키는 공군의 새 조달 프로그램의 초안을 잡고 있다. 이전의 사업이 취소된 후 브라질 공군은 2010년까지 전투기 획득계획을 다시 발주할 예정이었지만, 룰라 대통령 정부는 베네수엘라가 최근 수호이 Su-30MKV를 구매한 것에 자극을 받아 2005년의 사업 취소 결정을 재고하게 되었다고 소식통들은 전했다.

당초 F-X 프로그램과 달리 이번에는 국방부가 입찰과정 없이 평가 및 선정을 할 예정이다. 이를 위해 국방부는 약 10억 2천5백만 달러의 예산을 편성했으며, 2007년 말이나 2008년 초 최종 결정할 것으로 보인다. 현재 예비 계획상으로는 24~26대의 항공기를 획득하여 브라질

중부 및 북부에 2개 비행대대에 배치할 예정이며, 수호이의 Su-35와 닷소의 라팔이 사업의 주요 경쟁 대상인 것으로 보인다. 이외에 프랑스 공군이 사용하던 중공 미라지 2000C 전투기를 추가로 도입하는 것도 검토하고 있다.

스페인, NH-90 구입계약

스페인 국방부는 2005년 5월에 선정했던 NH 인더스트리즈의 NH90 수송 헬리콥터 45대를 도입하기 위해, 2006년 12월 29일 12억 유로(약 16억 달러) 상당의 계약에 서명했다.

전술 수송 헬리콥터의 육군 납품은 2010년에 시작하며, 전방동체 제작 및 최종조립은 EADS 자회사인 유로콥터 스페인의 알바세테(Albacete) 공장에서 이루어질 것이다. 이 계약으로 해군 및 공군도 NH90을 수령하게 될 것이다. 해당업계의 어느 소식통에 따르면 아직까지 엔진 종류와 군별 할당수량은 정해지지 않았다고 한다.

또한, 이보다 더 큰 규모로 스페인 정부가 계약한 14억 유로 패키지에는 육군의 CH-47D 치누크 수송용 헬리콥터를 위한 34개의 하나헬 T55-L-714 엔진과 해군의 보잉 EAV-8B 해리어 II의 레이더 업그레이드가 포함된다.



EADS, 미 육군 수송헬기 사업 참여

EADS 노스 아메리카는 미국에서 처음으로 체결한 국방 주요 계약으로 UH-72A 라코타(Lakota) 경량 다목적 헬리콥터(UH)를 미 육군에 납품하기 시작한 다음, 차례로 미 공군의 66대 분량의 CVLSP(Common Vertical Lift

Support Platform) 소요에 기대를 걸고 있다.

CVLSP 경쟁이 2년 내에 시작될 것으로 생각되는데, EADS는 유로콥터의 E-C145 경량 쌍발 헬리콥터를 기초로 한 UH-72의 파생형을 제안할 것인지, 아니면 NH 인더스트리즈사의 NH90과 같은 더 대형 헬리콥터를 제안할 것인지 여부를 검토하고 있다. 미 공군은 CSAR-X 전투탐색구조 헬리콥터의 파생형을 운용할 계획이었지만, 그 사업에 선정된 보잉 HH-47 치누크는 CVLSP 용도의 벨 UH-1을 대체하기에는 너무 크다.

EADS는 입찰 탈락자들의 이익제기로 계약이 100일 가량 지연되었음에도 불구하고 UH-72A 시제기를 일정보다 2개월 이상 앞당겨 납품했다. 첫 기체 3대는 전투 지원 임무에서 해제되어 미군 훈련 기지에서 의무 후송 임무를 쓰이는 시코르스키(Sikorsky) UH-60들과 교체되기 전에 단기 운용 평가 단계를 마치게 된다.

EADS는 CVLSP에 주요 업체로 입찰에 나설 것인지, 아니면 미 육군과 공군의 합동 수송기(JCA)와 공군의 KC-X 급유기 경쟁에서처럼 미국 협력사와 팀을 이룰 것인지는 언급하지 않았다. 레이시온은 EADS 카사(Casa)의 C-295를 제안하며 JCA 입찰에 박차를 가하고 있다. 기종 선정은 현재로서는 미 공군이 전구 내 수송을 위한 임무 장비 패키지를 정한 이후인 2007년 5월로 계획되어 있다고 육군 항공대장인 스티브 문트(Stephen Mundt) 준장은 말했다.

노드롭그루만, 특수 무인기 계획 공개

노드롭그루만은 모종의 미국 정부 구매자의 요청에 따라 초고고도, 장거리 항속(U-HALE) 무인기 개념을 연구 중이라고 공개했다. 이 항공기는 우주에 근접한 고도에서 지속적인 정보, 감시 및 정찰능력을 제공하는 기종으로 이 개념은 차세대 HALE 기술을 의미한다고 노드롭그루만 통합시스템의 무인기 시스템 사업개발 책임자인 릭 루드윅(Rick Ludwig)이 말했다.

제안된 U-HALE 형식 항공기는 지중해 상공을 한 달여간 체공하면서 감시할 수 있는 기종으로 2개의 배면 꼬리날개와 센터 윙 부분 앞쪽에서 구동축이 날개 앞전 바로 위의 페어링에 닿는 2개의 돌출된 추진 프로펠러가 있는 직선 전익기 구조이다.

엔진에 대한 자세한 내용은 공개되지 않았지만, 노드롭그루만측은 태양열이나 수소 연료 전지는 고려되지 않았다고 전했다. 수소연료전지는 이미 에어로바이론먼트사(Aerovironment)의 글로벌 옵서버(Global Observer)와 오로라 플라이트 사이언스사(Aurora Flight Sciences)의 오리온(Orion) HALE 항공기가 이미 사용하고 있다.

IAI 및 걸프스트림, G550 공중급유기 연구



이스라엘 항공산업과 걸프스트림이 G550 비즈니스 제트기를 기반으로 하는 공중급유기 개념을 연구하고 있다. 이 개념은 민첩한 소형기로 공중급유 작전의 융통성을 늘린다는 것이 목적이며, IAI 측은 G550이 2,500kg의 연료를 적재할 수 있다고 언급했다.

필요한 경우에는 대형 급유기에서 G550에 급유하여 작전능력을 향상시킬 수도 있다. IAI 측은 잠재 구매자의 요청에 따라 이 개념을 연구 중이라고 한다. IAI는 공중급유기 사업으로 발을 넓히고 있으며, 보잉 767 급유기 설계를 담당하고 있다.

록히드마틴의 C-130과 707 급유기를 사용하고 있는 이스라엘 공군은 767 개념기를 연구 중이며, IAI에 무인기를 이용한 공중급유 시스템 개발이 가능한지를 문의한 바 있다.