
 국토교통부		<h1 style="margin: 0;">보 도 자 료</h1>		 대한민국 대전환 한국판뉴딜	
		배포일시	2021. 11. 10.(수) / 총 15매(본문10, 참고5)		
국토교통부	미래드론교통 담당관	담당자	• 과장 나진항, 사무관 장영기, 박유준, 주무관 손달현 • ☎ (044) 201-4197, 4302, 4199, 4198		
항공안전 기술원	UAM 안전지원센터	담당자	• 센터장 전승목, 선임연구원 남궁평 • ☎ (032) 727-5815, 5899		
한국공항 공사	도심공항 혁신추진단	담당자	• 단장 이미애, 부장 정민철, 차장 윤기동 • ☎ (02) 2660-2203, 2521, 2673		
항공우주 연구원	개인항공기 사업단	담당자	• 단장 황창진, 담당 정기훈 • ☎ (042) 860-2363, 2283		
보 도 일 시		2021년 11월 11일(목) 석간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 11. 11.(목) 11:00 이후 보도 가능			

한국형 도심항공교통(K-UAM) 김포공항에서 종합실증

- 25년 상용화 앞두고 11일 김포공항에서 종합실증 행사 열려
- 기체 비행 맞춰 서비스·교통관리 모의시험, 생태계 기술력 홍보

□ 국토교통부(장관 노형욱)는 11월 11일 김포공항에서 한국형 도심항공교통(K-UAM, 이하 UAM*) 공항실증을 진행했다고 밝혔다.

* (UAM) Urban Air Mobility의 약자. 전기동력·저소음 항공기와 수직이착륙장을 기반으로 도심 환경에서 사람과 화물을 안전하고 편리하게 운송하는 차세대 첨단교통체계

○ 이번 실증은 '25년 UAM 최초 상용서비스가 도입될 공항환경에 한국형 운용개념(ConOps*)을 적용하고 검증하는 자리였다.

* (ConOps) Concept of Operations의 약자. 조직에서 정책, 사업목표, 전략 등을 분석하여 해당 과업을 어떻게 운용할지를 명시한 대략적인 계획

- 특히, 국내·국제선 중심의 항공교통관리체계에 UAM 시연기체의 실시간 비행정보를 연계·모니터링하는 등 공항환경에서 기존 항공교통과 UAM이 조화롭게 공존할 수 있는 가능성을 확인했다.

○ 또한, 국가종합비행성능시험장(전남 고흥)을 영상으로 연결해 국내 개발되는 UAM 기체의 시험비행 현장을 중계하는 등 UAM 상용화를 앞두고 국내 생태계 현황도 종합적으로 점검했다.

□ 한국형 도심항공교통(K-UAM) 공항실증은 ①기체, ②운용서비스, ③교통관리 측면에서 진행되었으며, 세부내용은 다음과 같다.

① (기체) 국내외 개발기체들이 비행시연과 지상전시 분야에 참여했다.

○ 미국, 유럽 등에서 다수의 공개시연을 수행한바 있는 **멀티콥터형* 해외 2인승 기체**가 참여해 **공항 내 비행시연 임무**를 맡았다.

* (멀티콥터형, Multicopter Type) 회전축이 고정된 다수의 프로펠러를 이용해 이착륙·전진비행하는 형태(프로펠러들의 회전속도 등을 조절하여 비행 제어)

- 기체는 수직으로 이륙해 가상으로 지정된 실증 전용회랑을 비행 (운항거리 약 3km, 고도 50m 이하)한 후 출발지점으로 다시 착륙했다.

○ 이어서 국산기체의 비행시연도 진행되었다. 국가 연구개발 (R&D) 중인 한국형 UAM(일명 오파브, "OPPAV")의 축소기(날개폭 3.1m)가 그간 연구된 비행제어기술을 탑재해 비행했다.

* (OPPAV R&D) 미래형 자율비행 개인항공기 개발사업(국토부·산업부 공동)

- (목적) 1인승 기술검증 시제기(프로토타입) 개발을 통한 UAM 비행제어, 전기분산추진 및 인증 관련 기술개발 ※ (OPPAV) Optionally Piloted Personal Aerial Vehicle의 약자

- (주관) 항우연, (참여) KIAST, KOTI, 한화시스템, 건국대, KAI, 현대차, 베셀 등

- (기간) '19.4~'23.12(4년9개월), (사업비) 총 448억원(국토부 213, 산업부 235)

- **OPPAV 축소기**(시제기의 44%) 시연은 비행시험 설비 및 개발여건 등을 고려해 개발현장인 **국가종합비행성능시험장**에서 진행되었고, 비행 장면은 김포공항 실증현장에 영상으로 송출되었다.

- 축소기의 최대속도는 **130km/h**이며, **10km**까지 비행할 수 있다.

< OPNAV 기체 크기별 자원 및 비행성능 >

구분	1인승 시제기 (R&D, 제작중)	44% 축소기 (R&D, 시험비행중)	5인승 적용 (향후 후속연구 시)
길이/날개 (m)	6.2 / 7.0	2.7 / 3.1	9.2 / 10.5
최대이륙중량/적재중량(kg)	650 / 100	46 / 3	2,500 / 500
최대 속도(km/h)	240	130	340
항속 거리(km)	60	10	120

- OPPAV에는 미국에 이어 세계에서 두 번째로 항공기급 **틸트*시스템 개발****에 성공한 **항공우주연구원의 원천기술이 적용된다**. 내년까지 실물크기의 기체를 완성하여 시험비행에 들어갈 예정이다.

* (틸트형) Tilt Type. 프로펠러의 회전축을 이착륙 때는 수직으로, 전진할 때는 수평으로 조정(tilt)하여 비행하는 형태(틸트 안정성 및 정밀제어기술 필요)

- OPPAV는 틸트형(수직⇔전진) 4개와 고정형(수직) 4개 등 8개의 프로펠러 탑재

** (관련 R&D) 스마트무인기 기술개발사업, '02.6~'12.3(9년9개월), 990억원, 총괄-항우연

< 멀티콥터형 vs 틸트형 UAM 기체 비교 >

구분	멀티콥터형	틸트형
형상 (예시)		
특징	<ul style="list-style-type: none"> - 다수의 프로펠러로 구성(틸트시스템 미탑재) - 회전익 비행모드 - 구현용이성 높음 / 저속 · 단거리 - 주로 1~2인승으로 개발 	<ul style="list-style-type: none"> - 수직⇔전진 틸트시스템 탑재 - 세가지 비행모드(고정익, 회전익, 천이비행) - 상대적으로 고난도 기술 / 고속 · 중장거리 - 주로 5인승 이상으로 개발

- OPPAV R&D는 '23년에 완료되며, 관련 기술은 향후 5인승급 UAM 기체개발에 바탕이 될 것으로 전망된다.

○ 국내 중소기업들에서도 UAM 개발을 시도하고 있다. 국가종합비행 성능시험장에서 국내 중소기업(볼트라인)의 멀티콥터형 1인승급 기체 비행시연을 실시했다.

* (재원·성능) 멀티콥터형 1인승급, 크기 2.8m, 최대이륙중량 160kg, 최고속도 90km/h(순항속도 43km/h), 프로펠러/모터 6개(출처: 볼트라인 제공자료)

- 한편, 김포공항 실증현장에는 국내기업 개발기체 모형, 국제 PAV 기술경연대회* 입상기체 등이 전시되어 개발자들의 기술력과 개발 비전 등을 눈으로 확인할 수 있었다.

* (대회개요) PAV형 드론 출품작에 대해 학술심사와 비행심사를 거쳐 4개 분야로 시상하는 국제경연대회. '21.10.30~31 2일간, 경남도 · 진주 · 사전 · 고성 공동개최

※ (PAV) Personal Air Vehicle의 약자. 도심운항이 가능한 개인용 소형비행체를 말함

- 최근에는 UAM에 쓰일 전기동력 분산추진 수직이착륙 비행체(electric Vertical Takeoff & Landing, eVTOL)와 비슷한 의미로 사용되기도 함

② (운용서비스) 이번 실증에는 UAM의 미래 서비스 운용모델이 적용되었다. 지난 9월 정부가 발표한 「K-UAM 운용개념서」에서 보여준 초기 상용서비스 운용형태를 모티브로 하였다.

< '25년 초기 상용서비스 운용주체 (출처: 「K-UAM 운용개념서」, '21.9) >

운용주체	주요 역할	비고
UAM 운항자	▫ UAM 항공기를 사용하여 유상으로 여객이나 화물을 운송하는 서비스 등 제공. 비행계획 수립 및 운항 주체	UAM 항공사
UAM 교통관리서비스 제공자(PSU) * PSU, Provider of Service for UAM	▫ UAM 항공기가 안전하고 효율적으로 운항할 수 있도록 전용회랑 내 교통관리 서비스를 제공하며, UAM 운항자의 비행계획 승인 및 버티포트 내 이착륙구역 할당요청 등 수행	신설분야
버티포트 운영자	▫ 버티포트 지상·주변구역 관리, 탑승자 보안검색, 승객·이해관계자에게 필요한 지상 서비스 제공	민간참여 개방 검토
운항지원정보 제공자	▫ UAM 운항자, PSU 등에게 지형·장애물, 기상상황·예보, 소음 등 안전운항 등에 필요한 실시간 (부가)정보 제공	신설분야

* UAM 운항자, PSU, 버티포트 운영자 등 이해관계자 역할은 산업생태계 여건, 다양한 운용모델, 제도화 방향, 실증사업 결과 등을 고려하여 조정 가능

- 비행시연과 연계해 **UAM 운항자(항공사), 교통관리서비스 제공자, 버티포트 운영자** 등 가상의 운용주체들을 가정하고,
 - 서비스 흐름에 따라 **탑승예약, 도심형 보안검색, 이착륙·비행 승인, UAM 하늘길(회랑) 교통관리 및 지상환승** 개념 등을 적용했다.
 - **공항관계자와 UAM 팀코리아** 주요 기관들이 참여해 **상용서비스 제공자** 관점에서 **공항환경에서의 운용개념**을 실증했다.
- 실증에서와 같은 운용개념이 적용되면 **공항을 이용하는 UAM 승객**은 다음과 같은 흐름(예시)으로 서비스를 제공받게 된다.

< K-UAM 서비스 흐름 >

- ◇ 국제선으로 입국한 승객은 애플리케이션으로 목적지를 지정하고, 입국장 전용출구와 연결된 버티포트의 신속 보안검색 시스템 통과
- ◇ 게이트에 설치된 화면으로 안전교육을 이수한 후 UAM에 탑승하여 기장의 안내에 따라 안전수칙 숙지
- ◇ 기장은 이륙 전 조종석 모니터를 통해 회랑과 도착지의 통신 및 기상상태를 최종 확인하고, 비상착륙지점도 체크
- ◇ 승객은 지상과 같은 수준의 이동통신서비스를 제공받고, 버티포트 착륙시간에 맞춰 최종 목적지까지 이동할 환승차량(택시) 정보를 확인
- ◇ 도착할 버티포트 인근에서 착륙지점을 배정받은 기장은 조종석 화면의 안내에 따라 고도를 낮춰 착륙하고, 승객은 배정된 차량에 환승 후 최종 목적지에 도착



- 실증에는 **모바일 애플리케이션**이 활용됐다. 탑승시간과 목적지만 입력하면 **환승수단도 자동으로 지정·배차**된다는 개념이다.
 - 실증 현장에는 기체에서 내린 승객이 최종 목적지까지 지체 없이 이동할 수 있도록 **착륙시간에 맞춰 배정된 차량이 도착**하는 장면이 구현됐다.
 - 여기에는 UAM이 다른 교통수단과의 **끊김 없는(seamless) 연결**을 통해 **주요 모빌리티의 하나로 성장**할 것이라는 메시지가 담겨있다.
- UAM 이착륙장인 **버티포트 운용구상**도 공개됐다. 실증장소는 공항 내부 서울김포 비즈니스항공센터(SGBAC)에 마련된 **소규모 대합실과 간이 검색시설을 통과**하도록 배치되었다.

- 한국공항공사가 제작한 **공항형 버티포트의 모형이 전시되어** 눈길을 끌기도 했다.
- 버티포트에 적합한 **신속 보안검색 장비(R&D)도 비치되어 보안 검색의 정밀성은 높이고 승객의 대기시간은 줄이는 UAM 서비스 개념을** 경험할 수 있었다.

③ (교통관리기술) 공항환경에서 UAM을 운용하기 위해 국내에서 개발 중인 **첨단교통관리기술을 비행시연과 접목하고 장비 등을 전시했다.**

○ UAM은 기체 뿐만 아니라 **교통관리 분야에서도 아직 세계적인 표준이 확립되지 않은 상황으로, 각국의 기술경쟁이 치열하다.**

- 이번 실증에서는 「국가항행계획 2.0」(정부합동, 21.8)에 따라 개발 중인 “**글로벌 항공정보종합관리망**”(SWIM, ~'25)에 **UAM 비행정보를 연동하여 기존 국내·국제선과의 통합 모니터링을** 실시했다.

* (SWIM)System Wide Information Management의 약자. 항공교통관리 정보들을 정보교환모델을 이용하여 표준화하여, 이용자가 효율적이고 쉽게 항공 정보를 활용할 수 있도록 멀티미디어 형태로 제공하는 차세대 항공교통관리정보 인프라

- **SWIM의 표시 화면에는 항공기와 UAM의 비행상황 등 필수 항공 정보들이 한꺼번에 표시되었다.**

○ 시연 중인 UAM 조종사와 지상통제소의 연결은 항공무선통신 (VHF/UHF) 외에도 **상용통신망을 이용할 수 있도록** 준비했다.

- 안전성 검증을 통해 상용통신망을 **UAM 교통관리에 활용한다는 정부의 운용개념에도 부합하는 대목이다.**

○ NASA 등에서 UAM 교통관리기법의 하나로 제시하고 있는 “**실시간 영상감시**” 기술도 선보였다.

- 공항에 설치된 영상추적장비가 시연항로와 이착륙 상황을 자동으로 감지·추적하기도 했다.
 - 현장에서는 도시공간에서 UAM 교통관리 변화 예측 시뮬레이션이 가능한 3D 디지털 트윈 기술, UAM의 안전착륙을 유도하는 특허 기술로서 버티포트 항공등화 장비가 소개되었다.
 - 정밀한 교통관리와 서비스제공자 간 실시간 정보공유가 가능한 민간개발 UAM 교통관리기술과 운용개념도 전시되었다.
 - 행사를 주관한 항공안전기술원은 이날 오후 국내외 전문가 초청 UAM 기술실증 국제컨퍼런스를 개최한다.
 - 이날 진행한 기체, 운용서비스, 교통관리 등 김포공항 실증데이터를 바탕으로 기술적 검토와 평가를 진행한다.
 - 한편, 정부는 UAM 교통관리와 관련해 ‘22~’25년까지 “UAM 감시 정보 획득체계 개발” R&D 사업(총 458억원)을 추진한다는 방침이다.
 - 도심 모빌리티로서의 UAM 고유특성을 반영하되 기존 항공교통 관리(ATM, Air Traffic Management)와의 호환성도 고려해 ‘25년 초기 상용화에 쓰일 핵심기술을 개발·검증한다는 계획이다.
 - 같은 기간 “UAM 가상통합운용 및 검증기술 개발” R&D 사업(총 319억원)도 추진해 UAM의 안전성 검증을 가속화한다는 구상이다.
- 한편, 실증 프로그램 외에도 다양한 부대 행사와 전시가 진행되었다.
- 미래를 그리는 이정문 화백의 드로잉 퍼포먼스, K-UAM 운용개념서 보고회, 전문가 토크쇼, UAM 조종 시뮬레이터 체험, 특수임무 드론 시연과 로봇의 진행참여 등이다.

□ 한국형 도심항공교통 공항실증은 오는 16일(화) 인천공항 일대에서도 개최된다.

○ 인천공항에서는 기존 항공교통관리체계(ATM)에 UAM은 물론 소형 드론까지 연동하는 미래 항공교통 종합실증으로 확장해 진행한다.

○ UAM 시연과 케이(K)-드론시스템* 실증이 함께 진행될 예정이다.

* (케이(K)-드론시스템) 드론의 비행계획승인, 위치정보 모니터링, 주변 비행체와의 충돌방지 기능을 하는 드론교통관제시스템(R&D 진행 중)

※ UTM(Unmanned Aircraft System Traffic Management)의 브랜드네임

- 지난 6월 국토교통부의 '케이(K)-드론시스템'의 실증사업 수행사업자*로 선정된 인천공항 컨소시엄까지 참여해서 항공기-UAM-드론의 교통관리 호환성을 통합 시연한다는 계획이다.

* (장거리·해양 드론배송분야) 인천국제공항공사, 대한항공, 해양드론기술, GS칼텍스

- 국산개발 송신장비를 장착한 UAM 기체와 드론의 비행경로를 수도권 항공교통관제시스템 모의훈련장비와 케이(K)-드론시스템에 동시 표출하여 시스템간 데이터 교환 및 교통관리 연동 환경을 시험한다.

- 이를 통해 UAM 교통관리체계를 ATM 및 케이(K)-드론시스템과 효율적으로 연계하고 점진적으로 통합하기 위한 방향성을 모색한다.

○ 인천공항 실증은 '2021 K-UAM 콘펙스'(인천시 주최)와 프로그램을 일부 공유하는 연계행사 형식으로 기획되었다.

- 16일부터 이틀간 개최되는 콘펙스 행사는 인천공항 실증(16일), 국제 컨퍼런스, 오프라인 전시회 등 다양한 행사가 펼쳐질 예정이다.

- 정부는 새로운 도심 모빌리티로 주목받고 있는 UAM의 조기 상용화를 위해 정책로드맵(‘20.6)과 기술로드맵(‘21.3)을 수립한바 있다.
- 이날 실증에 참석한 노형욱 국토교통부 장관은 “25년 상용화를 위해 로드맵에서 밝힌 추진과제들을 차질 없이 이행해 나갈 것”이라고 강조하면서
 - “UAM은 장차 국민들이 일상적으로 사용하는 교통수단이 될 것으로 전망되는 만큼, 다양한 환경에서의 실증은 무엇보다 중요”하다고 밝혔다.
 - 또한, “팀코리아를 중심으로 산업생태계가 참여하는 민관합동 실증사업으로 “K-UAM 그랜드챌린지*”를 프로그램을 내년 말에 시작할 것”이며,
 - * ‘25년 초기 상용화에 필요한 기체·운항·교통관리·인프라 등 UAM 교통체계 전반에 대한 종합실증프로그램(‘21년 인프라사업 기 착수, ‘22~’24 실증, 총 484억원)
 - “정부는 이와 함께 UAM 특별법 제정 등 제도와 기준을 마련하고, 우리 산업생태계가 세계수준의 경쟁력을 가질 수 있도록 대규모 R&D 등도 지속 추진할 것”이라고 밝혔다.
 - 팀코리아 관계자는 “UAM은 기체, 운항, 교통관리, 인프라 등 모든 분야가 균형있게 발전해야 경쟁력을 가질 수 있는 종합적인 모빌리티”이라면서,
 - “팀코리아를 중심으로 국내 생태계가 원팀으로 경쟁력을 갖추게 되면, UAM 교통체계 전반을 패키지로 수출할 수 있는 첨단교통 선도국가가 될 수 있을 것”이라고 말했다.

< 도심항공교통 개요 >

도심항공교통(Urban Air Mobility: UAM)은 도심 내 활용이 가능한 친환경 전기동력 수직이착륙기(electric Vertical Take-off and Landing: eVTOL) 등을 이용하여 승객이나 화물 운송 등을 목적으로 타 교통수단과 연계되어 운용되는 새로운 항공교통체계이다. UAM은 도심 안팎에서 승객·화물 운송을 비롯하여 공공목적(긴급의료, 재난구조 등)과 관광사업 등을 위해 활용될 수 있다. 세계적으로 대도시권의 지상 교통난 해소에 기여할 수 있는 유력한 차세대 모빌리티(Mobility)로 주목받고 있으며, 미국·유럽 등을 중심으로 '23~'25년 사이에 처음 상용서비스가 시작될 것으로 전망된다.

< UAM 팀코리아 개요 >

UAM Team Korea는 '20년 6월 정부합동 "한국형 도심항공교통(K-UAM) 로드맵" 발표를 계기로 발족한 도심항공교통 분야 민관협력체이자 정책공동체이다. UAM Team Korea(위원장 국토교통부 제2차관)에는 정부, 지자체, 기업, 학교, 공공기관 등 국내 산업생태계 구축에 앞장서고 있는 37개 주요 기관들이 참가하고 있다. UAM Team Korea는 '서로 발전할 수 있는 건전한 논의와 경쟁'을 원칙으로 운영되고 있으며, 우리나라 UAM의 역량이 세계를 선도할 수 있도록 적극 협력해 나가고 있다.

※ 참고로, UAM 공항실증은 실증환경 및 기상여건 등에 따라 일정 및 세부프로그램 변경이 가능하니, 이점 미리 양해 부탁드립니다.



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 미래드론교통담당관실 장영기 사무관(☎ 044-201-4302)에게 문의하여 주시기 바랍니다.

참고1

한국형 도심항공교통(K-UAM) 공항실증 참여기체

제작기관 (정원, 최대이륙중량)	現단계	향후목표	행사 참여형태
 블로콧(독일, 560kg)	<ul style="list-style-type: none"> 개발기간 : 초도비행(2013) 예산 : 미상 	<ul style="list-style-type: none"> 상용화('23년~) 	시연비행
 항공우주연구원(1인승, 650kg)	<ul style="list-style-type: none"> 개발기간 : '19.4~'23.12 예산 : 448억원 * 국토부 213, 산업부 235 * 상세설계 중 	<ul style="list-style-type: none"> 시제기 초도비행('22) 	축소기 시연비행
 볼트라인(1인승, 160kg)	<ul style="list-style-type: none"> 개발기간 : 약 4년 (에어콧 공동개발) 투입예산 : 약 100억원 시스템 고도화 작업중 * 시험비행가능상태 	<ul style="list-style-type: none"> 양산기체 개발('21~) 	시연비행
 현대자동차(5인승, 3,175kg)	<ul style="list-style-type: none"> 개발기간 : '20.1~ 예산 : 미상 	<ul style="list-style-type: none"> '28년 상용화 	1/3 모형전시
 한화시스템 (5인승, 3,175kg)	<ul style="list-style-type: none"> 개발기간 : '20.2~ 예산 : 290억원(한화투자분) * 미국 카렘사와 오버에어 공동설립 	<ul style="list-style-type: none"> '26년 상용화 	1/3 모형전시
 마산대 FlyUav	 경운대 그린나래	-	기체 전시
 스카이호크	 엔젤릭스	-	2021 국제 PAV기술 경연대회 수상작
 마이크로엔지니어링	-	-	

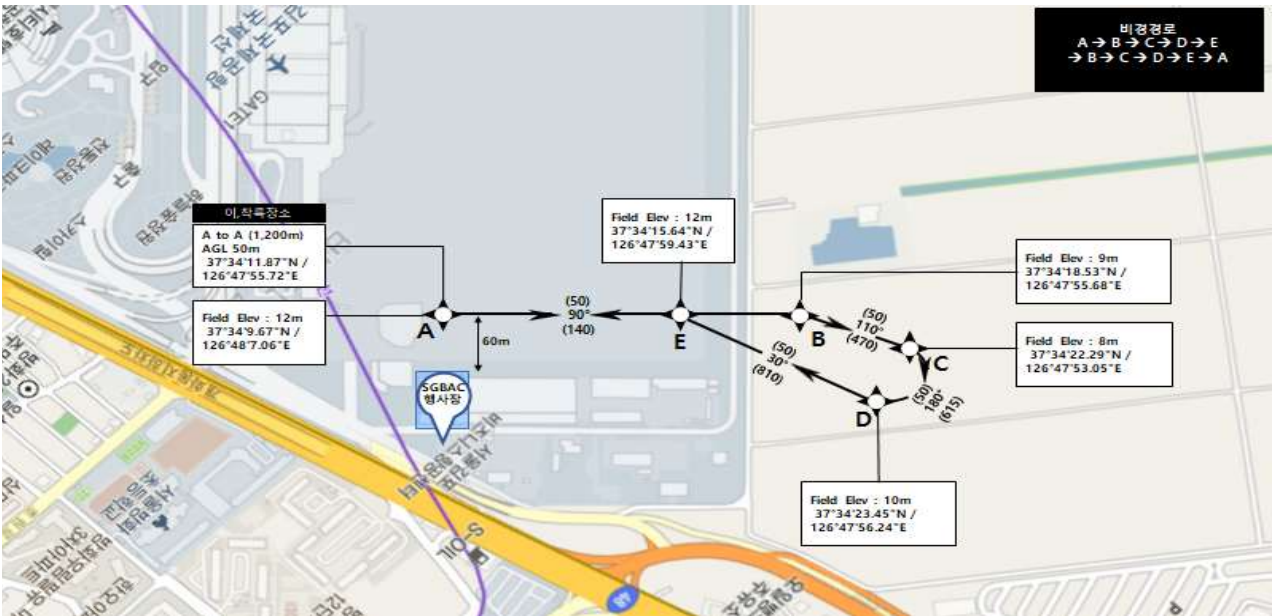
* 참여기체는 당일 기상 및 업체사정 등에 따라 변경 가능

참고2

한국형 도심항공교통(K-UAM) 공항실증 비행경로

□ 김포국제공항 : 3km(1.2km 구간, 선회) 내외, 3~5분 정도

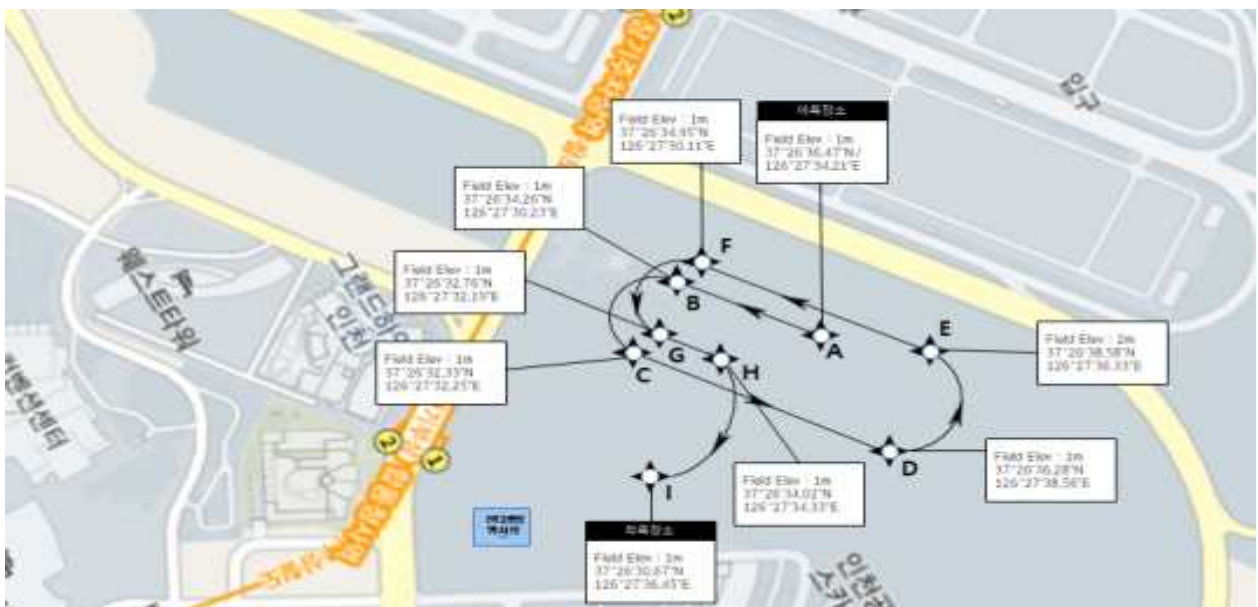
- ★ A(이륙) > E > B > C > D > E > A [밀줄 구간(E~E) 선회]
- ★ 최대속도 48Km/h, 최고고도 50m



<한국공항공사, 11.11(수)> 김포공항 (SGBAC)

□ 인천국제공항 : 3km(1.2km 구간, 왕복) 내외, 3~5분 정도

- ★ A(이륙) > B > C > D > E > F > G > H > I(착륙>이륙) > H > G > F > E > D > C > B > A(착륙)
- ★ 최고속도 48Km/h, 최고고도 50m



<인천국제공항공사, 11.16(화)> 인천국제공항공사 본사(잔디광장)

참고3

UAM 교통관리 기능 구현

□ 한국공항공사 (SWIM 시연)

- 항공교통업무지원을 위한 항공정보(비행계획, 기상정보 등) 종합관리망 (글로벌 항공정보종합관리망, SWIM)과 연계한 교통관리 구현



○ 항공교통정보 통합관리 구현



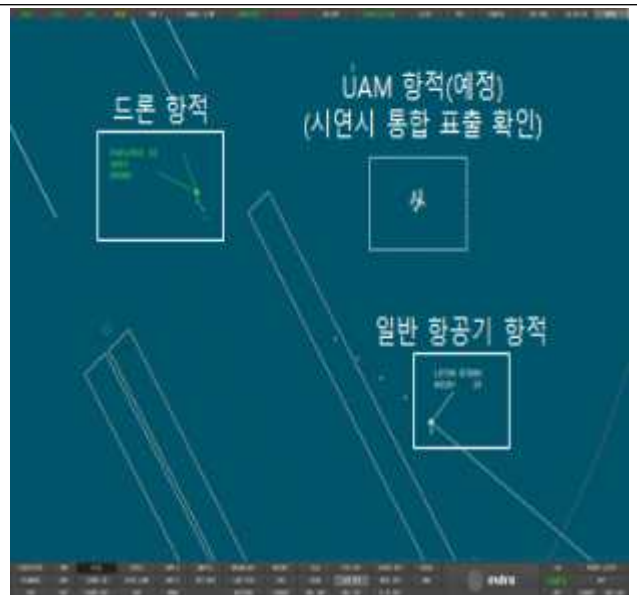
○ UAM 비행항로 관리 화면

□ 인천공항공사 (ARTS 시연)

- 도심항공교통 비행체 항공교통서비스 제공을 위한 레이더 관제체계 (ARTS: Automated Radar Terminal System)와 연동하여 교통관리 시연



○ ARTS와 케이(K)-드론시스템 연계 환경



○ 유인항공기와 UAM, 드론 통합 표출

참고4

케이(K)-드론시스템 실증 참여 드론(11월·16일)

□ 참여기체 (총 9대)

순서	세부사업자	기체	주요제원
①	해양드론기술		<ul style="list-style-type: none"> · (기체명) MDT-25D · (종류) 멀티콥터 · (자체중량) 12.7kg · (최대이륙중량) 24.9kg · (최대운용시간) 30분
②	한국공항공사		<ul style="list-style-type: none"> · (기체명) Xefi(한국공항공사) · (종류) 멀티콥터 · (자체중량) 2.5kg · (최대이륙중량) 3kg · (최대운용시간) 30분
③			<ul style="list-style-type: none"> · (기체명) Remo-M(한국국토정보공사) · (종류) 고정익 · (자체중량) 3.5kg · (최대이륙중량) 3.5kg · (최대운용시간) 90분
④	한컴 인스페이스		<ul style="list-style-type: none"> · (기체명) HA-20 · (종류) 멀티콥터 · (자체중량) 25kg · (최대이륙중량) 45kg · (최대운용시간) 20분
⑤			<ul style="list-style-type: none"> · (기체명) HD-20 · (종류) 멀티콥터 · (자체중량) 10kg · (최대이륙중량) 10kg · (최대운용시간) 30분
⑥	인천국제 공항공사		<ul style="list-style-type: none"> · (기체명) PA-V1-001 · (종류) 고정익+프롭 / Lift&Cruise 방식 · (자체중량) 13.5kg · (최대이륙중량) 16.5kg · (최대운용시간) 130분
⑦	GS칼텍스		<ul style="list-style-type: none"> · (기체명) Magnus-JR · (종류) 무인비행장치 · (자체중량) 11.9 kg · (최대이륙중량) 24.9 kg · (최대운용시간) 60 분
⑧	KT		<ul style="list-style-type: none"> · (기체명) Hexa Q-30, Q-50 · (종류) 멀티콥터 · (자체중량) 4kg/8kg · (최대이륙중량) 7kg/13kg · (최대운용시간) 80분(no payload)
⑨	볼로콥터 (선회비행)		<ul style="list-style-type: none"> · (기체명) 2X · (종류) 무인비행장치(멀티콥터) · (최대이륙중량) 560kg

참고 5

김포공항 실증행사 주요 전시품 등

참여기관	사진	전시내용
한국공항공사		· Verti-Hub 미래 모빌리티 복합환승 허브 디오라마
		· UAM 전용 항공등화 · K-드론시스템
SKT		· T-map 모빌리티 Tmap UAM 예약 플랫폼
		· UAM VR 체험 (한화 기체 내부에서 진행)
한화시스템		· UAM 캐빈 목업 · UAM 교통관리체계(UATM) 소개
한국국토정보공사		· 실시간 드론 관제 영상 통합 플랫폼 소개
국토교통과학기술진흥원		· 지능형 휴대 수하물 보안검색 기술
한국항공우주연구원		· UAM 시뮬레이터
한국항공대학교		
경남 테크노파크 (‘21 국제 PAV 기술경연대회 수상작)		· 마산대 FlyUav 지정공모 대상
		· 경운대 그린나래 지정공모 최우수상
		· 마이크로엔지니어링 지정공모 우수상
		· 스카이호크 자유공모 대상
		· 엔젤릭스 자유공모 최우수상