

최신 첩보기의 존재 SR-71 이후 징후

록히드사가 제작한 마하 3의 첩보 비행기 SR-71 Blackbird가 1990년에 첩보 비행 임무를 종료하게 되었을때, 많은 항공 전문가들은 美 공군이 무언가를 숨기고 있다고 생각하였다

지금까지 나타난 여러가지 징후들을 종합해 보면 SR-71의 후속 비행기로서 마하 6의 속도를 가진 첩보 비행기가 존재한다는 심증이 굳어지고 있다

다른 첩보 비행기를 운용할 계획도 없이 SR-71만 운용 중지키로 하고 더 이상 이 문제에 대한 언급이 없는데 대해, 대부분의 군사 전문가들은 美 공군이 세계에서 가장 빠르고 고공으로 비행하는 비행기를 운용 중지하면서 그 후속 대안없이 손을 떼는 것과, 그럴 경우 정보수집 임무의 많은 것을 포기해야한다는 점에 강한 의문을 제기한다

美 정부 관리들은 이런 종류의 비행기를 보유하고 있지 않다고 부인하면서 위성을 이용해 첩보 비행기가 수행하던 임무를 충분히 수행할 수 있다고 말하며, 또한 록히드사에서 SR-71 후속 첩보기를 개발하는데 참여한바 없다고 부인하고 있으나, 그동안 수집된 자료를 종합해 보면 미 정부가 이 비밀 첩보기의 존재를 자의로 밝히던지 또는 타의에 의해 밝혀지던지 곧 노출될 것으로 보인다

비밀 첩보기의 존재에 대한 첫번째 단서는 1986회계년도의 무기체계 획득 문서에서 찾을 수 있다.

이 문서에는 Aurora로 명명된 항목이 있는데 1986년에 8천만불, 1987년에는 20억불을 집행하도록 계획되어 있었다.

Aurora 항목의 다음줄에는 TR-1 공중 정찰기를 위한 예산 집행 계획이 기록되어 있었는데 Aurora에 대한 설명은 없으나 다음해인 1988년 예산에서는 빠졌고, 인접한 항목이 TR-1 공중 정찰기인 점을 고려할 때 Aurora가 SR-71 Blackbird를 교체하기 위한 항공기임을 짐작케 한다.

록히드사의 재무 상황을 조사한 Lawrence Harris씨는 록히드사가 분명히 SR-71 후속 비행기를 제작하고 있다고 결론지었다. 그는 『여러가지 자료를 고려할 때 이 사업이 1987년 이후 비밀리에 추진되어 왔고 1989년에는 시험 비행이 있었다고 본다』고 밝히고 있다. 그의 분석에 따르면 이와같은 비행기의 총 개발비는 44~80억불 정도가 소요되고, 24대의 비행기를 생산하는데는 추가로 100~240억불이 소요될 것이라고 한다.

또 다른 자료에 의하면 록히드사가 1989년에

정부 예산에서 11억불 이상을 받았는데 이것은 알려진 어떤 사업에 관한 비용도 아니며, 록히드사의 항공 시스템부서 주차장에는 기존 사업에 관계된 종사자들의 차량보다 더 많은차들이 주차해 있는 것으로 봐서도 새로운 비밀 사업이 진행되고 있음을 추정할 수 있다고 Harris씨는 주장한다.

미 과학자 연맹은 「신비의 비행기」라는 보고서에서 록히드사의 첨단개발 부서에 TR-1, F-117, F-22 등 최신행 항공기 시제품을 제작하기 위해 4,000명의 종사자들이 참여하고 있다고 하면서 『록히드사의 Skunk Works(첨단기술 개발사업부 공식 명칭)에서 많은 인원이 매우 활발하게 일하고 있다. 그들이 무엇을 하고 있는지 누가 알겠는가』라고 전직 시험 비행 조종사였고 시험 비행 조종사 협회 회장을 지낸 Al Blackburn씨가 의문을 제기하였다.

또한 남부 캘리포니아에서 발생했던 이상한 폭발음이 극초음속기의 비행 가능성을 추측케 한다.

1991년 중반에 적어도 다섯번 이상 일어난 Sonic boom(항공기 음속 돌파시 폭발음)은 지질 조사 센서에 25로 측정되었다.



은퇴한 마하 3의 SR-71 Blackbird 첩보기

지진 학자들은 이 충격음을 마하 3~4의 속도와 고도 26,000~33,000ft로 남부 네바다를 향한 비행기에 의한 것이라고 결론지었다.

그들은 이 충격음이 Edwards 공군 기지에 착륙을 위해 접근할 때 발생하는 우주 왕복선의 충격음과 비슷하나, 그 보다는 적은 비행체에서 나는 음파라고 분석하였다.

남부 네바다는 신형 비행기를 시험하는데 가장 적합한 장소로, F-117과 같은 비밀 병기 개발 사업과 오래전부터 연관되어 온 곳이다. 그곳에 있는 30,000ft의 활주로는 고속 비행기가 착륙하기에 적합한, 세계에서 가장 큰 활주로의 하나이다.

이상한 폭발음은 지난해 8월 네덜란드에서도 발생하였는데, 이것은 미국이 비밀 비행기를 시험 비행한 것이거나, 이미 이 비행기를 세계적으로 운용하고 있다는 증거라고 주장한다.

한편 1989년 8월 과거 비행체 관측 동호인 그룹의 일원이었던 영국의 기술자인 Chris Gibson씨가 한낮에 약 90초 동안 이 이상한 비행기를 목격하게 되었는데, 그 비행기는 기수쪽이 약 75°되는 델타형의 비행기로서 많은 항공 전문가들이 극초음속기의 모형으로 생각하던 모습을 하고 있었다.

이 비행기는 2대의 F-111과 1대의 KC-135 공중 재급유기와 함께 비행하고 있었다고 한다.

업계의 소식지인 Inside the Air Force도 영국 공군 레이다가 1991년 11월과 1992년 1월에 Marchrihanish에 있는 공군기지 상공을 마하 3~6의 속도로 비행하는 극초음속 비행체를 탐지하였다고 보도하였다.

또 이상한 비행 구름을 남기면서 고공으로 비행하는 물체에 대한 기록이나 사진들도 나왔는데, 이 사진들을 보면 이 비행체의 농축된 수증기나 배기가스는 계속해서 비행 구름을 내는 것이 아니라 소세지를 이어놓은 것 같거나, 로프에 도너츠를 끼워 놓은 것 같은 형태, 또는 솜볼을 끈에 매단것 같은 형태의 비행 구름을 남기고 있다.

SR-71 사업 종료에 따른 미 공군의 반응이 또한 이 비밀 비행기 존재 여부에 대한 단서가 된다고 한다.

많은 사람들은 미 공군이나 정부에서 인공 위성 정찰에만 전적으로 의존하지 않을 것으로 생각하고 있는데, 그 근거는 인공위성은 일단 궤도에 진입하면 궤도 수정이 곤란하며 상대방에게 추적당하기 쉽고 첩보 비행기와 같이 지구 표면에 근접해 비행하면서 첩보를 수집할 수 없으므로 해상도가 떨어진다는 점 등을 들고 있다.

극초음속기를 제작하는데 가장 어려운 기술적 문제점은 엔진 설계에 있다. 대부분의 전문가들은 극초음속기 엔진으로 주기가 변환되는 ramjet 엔진을 사용해야 한다고 생각한다.

마하 2이하의 속도에서는 액체 산소와 압축 공기를 사용하는 액체공기 사이클 엔진(LACE)이 주 엔진을 통과하는 공기의 흐름을 유도하기 위해 로켓 엔진과 같은 역할을 한다.

공기 흐름이 증가하면서 연료와 산소에 점화가 가능하게 된다. 엔진이 공회전 할때 주엔진을 통과하는 저속 기류가 압축과 방출을 반복하게 되며, 이것이 비밀 비행기에서 나는 큰 저음 소리의 원인이라고 보는 이들도 있다.

자료 : Machine Design, 1993. 6. 25, pp.22~26