

## 美 록히드마틴사, 로럴의 국방전자산업 등 인수

미국의 항공우주업체인 록히드마틴(Lockheed Martin)사와 로럴(Loral)그룹의 합병이美 연방통상위원회(FTC)의 승인을 받았다.

지난 1월 록히드마틴사는 로럴사와의 합병을 선언, FTC는 항공위성통신시장에서 경쟁을 줄임으로써 독점의 가능성이 있다고 판단하고 반독점법의 위배사항 여부를 조사해왔다. 이번 FTC의 승인으로 록히드마틴사는 연간매출 3백억달러, 고용인력 20만명의 거대 기업으로 정식으로 탄생하게 되었다.

한편, 록히드마틴사는 91억달러의 로럴사 주식을 매입하였으며, 합병은 로럴사의 국방전자산업과 시스템산업에 집중될 것으로 예상된다. 그러나 로럴 스페이스 비즈니스(Loral Space Business)사는 합병에 포함되지 않으며 별도로 로럴 스페이스 앤 커뮤니케이션사(Loral Space and Communication Corp.)로 독립하였다. 그러나, 이 회사의 주식 20%도 록히드 마틴사가 보유하고 있다.

## 美 NASA-MDC, X-36 초음속 스텔스기 공개

美 항공우주국(NASA)과 맥도널더글라스(MDC)사가 공동으로 개발한 미국 차세대 초음속 스텔스기인 X-36이 최초로 공개되었다.

이번에 선보인 X-36은 무선조종으로 작동되는 스케일 모형으로 귀날개(Canard)장착과 꼬리날개가 없는 것이 특징이며, 노드롭사와 MDC사가 제작했던 YF-23의 후속 모델이기도 하다.

제작개발팀은 꼬리날개가 없는 항공기가 조종성, 기민성, 스텔스 기능이 더 우수하다고 설명하면서 앞으로 수행되는 6개월간의 비행시험의 목표는 추진계통과 비행제어 시스템(Flight-Control System)의 성능을 점검하는 일이라고 밝혔다.

이 기종의 전기신호제어(Fly-By-Wire) 비행제어시스템은 분리된 에일러론(Aileron)과 꼬리날개의 역할을 담당하는 추력벡터제어(Thrust Vectoring)는 움직이는 제어 입력치를 권장하게 된다.

추력제어노즐은 비행초기에 조종 역할을 담당하는데 이것으로 조종되는 한계에 다다른 후에는 분리된 에일러론이 점차적으로 조종면 역할을 한다.

양 날개끝부분은 서로 독립적으로

로 작동하며 항력을 이용하여 요(Yaw)조종을 담당하고 날개 안쪽은 피치(Pitch)와 롤(Roll)조종을 위해 마치 플래퍼론(Flaperon)처럼 작동한다.

비록 추력벡터제어가 조종성에 있어 이 기종의 설계상 가장 중요한 부분이지만, 노즐방향이 고정되더라도 조종은 가능하다고 한다.

날개에는 후퇴각을 주었으며 기존 플랩이 양 날개에서 똑같이 움직이던 것이 이 기종에는 서로 독립적으로 움직여 마치 에일러론처럼 움직인다고 한다.

기체구조는 복합재로 썩은 알루미늄으로 제작되었으며 다른 기종에 사용되었던 부품들을 대거 채용하여 제작비를 감소시켰다고 한다.

## C-130J 개량형 수송기 시험비행 록히드마틴사

록히드마틴사는 4월5일 로빈스 항공기지에서 개량형 C-130J 헤라



시험비행을 위해 이륙중인 C-130J

클레스의 처녀비행시험을 시작했다고 발표했다. C-130J는 세계 64개국에서 사용중인 헤라클레스 수송기를 현대화시킨 항공기로 2대의 미션 컴퓨터와 2개의 버스 인터페이스 보완장치를 갖추고 두 조종사를 위한 헤드업 디스플레이(HUD)를 장착하여 주야간 구분없이 운항이 가능한 수송기다.

록히드마틴사 항공기부문 개리 라일리 부사장은 "이번 시험비행은 FAA인증 외에도 C-130항공기가 종전의 수송기에 비해 신뢰도와 지속성을 크게 향상시켜 줄 것"이라고 평가하고, 시계가 30% 넓어지고 상승한도도 42% 향상될 뿐만 아니라 최대속도가 21% 증가되고 이륙할 주 거리가 41% 단축되었다고 발표했다.

엔진은 앨리슨(Allison)사의 AER210 OD3 엔진 4대를 장착하였는데 각 엔진마다 약 4,600마력을 발생한다. 프로펠러장치도 기존 허큘리스기의 것보다 훨씬 가볍다고 한다.

록히드마틴사는 최근 호주와 C-130J 12대 판매계약을 체결한 것을 비롯하여 지난 한해동안 총 39대를 수주했으며 향후 주문량의 증가를 기대하고 있다.

**英 BAe, 공군에 대잠초계기 제안**

영 브리티시 에어로스페이스(BAe)사는 영국공군의 대잠초계기

를 대체키 위한 계약체결의 일환으로 새로운 Nimrod 2000을 제작키로 하였다.

이번 제안으로 BAe사는 만일 Nimrod업선이 선택된다면 영국의 대잠초계기 감소계획을 철회시킬 것을 기대하고 있다.

BAe사는 영국공군이 현재 보유하고 있는 31대의 Nimrod기중 25대의 재 제작을 제안하고 있다.

영국공군은 지난해 2대의 Nimrod를 손실했다. 대잠초계기는 최소 25년의 서비스를 제공해야할 의무가 있으며 BAe사 측은 이러한 제공의무를 충분히 지킬수 있다고 확인하고 있다.

한편 동 사는 엔진선택에대해 최종적으로 결정짓지 못하고 있다. 개발초기에는 BMW/Rolls Royce 사의 BR710터보팬 엔진을 장착키로 하였으나 미국의 제너럴일렉트릭(GE)사의 CF34파생형 엔진이 공개된후 GE사와 협상을 하고 있다. BAe사는 양 엔진업체중 더 좋은 조건을 제시하는 업체를 선택할 것으로 보인다.

한편 BAe사는 남아프리카공화국 공군과도 Nimrod2000기종에 대한 예비회담을 개최하기도 하였다.

**유로파이터2000, 2001년 최초인도**

그동안 유로파이터2000개발사업에 반대의사를 표명해 왔던 독일 의회가 '98년도 1월에 생산을 시작

하는 동 사업의 생산투자를 승인할 것으로 예상된다.

영국, 독일, 이탈리아와 스페인등은 재수립된 작업분담 계획에 동의 하였으며 참가하는 제조업체들은 2003-4년사이에 평균 50-52대로 증가시킬 것으로 기대하고 있다.

유로파이터2000의 증가된 제작비등으로 오랫동안 지속된 협상기간 동안, 영국과 이탈리아, 스페인은 동 사업의 철회는 고려치 않았다. 그러나 독일 국방부는 정부로부터 유로파이터2000사업에 철회압력을 받았다.

그러나 유로파이터2000사업이 제작비감소와 무기장착시스템의 다양성으로 선회함에 따라 협상분이기 는 부드러워졌으며 최근 유로파이터2000 개발사업에 참가하고 있는 국가들은 각국의 인수계획과 작업분담율에 대한 합의를 도출해 냈다. 이와함께 인도년도는 영국에 2001년 최초 인도로 하였다.

이와함께 유로파이터2000에 장착될 2000lb급 EJ200엔진은 Rolls-Royce, MTU, Fiat Avio, ITP(스페인)사가 컨소시엄으로 구성된 유로젯(Eurojet)에 의해 개발되는데 위 4개사는 같은비율의 작업분담으로 엔진개발사업을 추진할 것으로 예상된다.

유로파이터 전투기 작업분담율

국 가	총인도수 (계획)	작업분담(%)		주관회사
		변경전	변경후	
영 국	297	33	37.5	BAe
독 일	180	33	30	DASA
이탈리아	130	21	19.5	Alenia
스 페인	87	13	13	CASA