

## F-4 팬텀기 퇴역 미공군, 역전의 공적기려

미국의 군용항공기 가운데 미 정 규군은 물론 주군(州軍)항공대에 이르기까지 폭 넓게 쓰인 최대의 광역 이용 전투기인 F-4 팬텀기가 최근 은퇴식을 거행하고 정식으로 퇴역했다.

F-4 팬텀 전투기는 미공군에서 그 임무 또한 다양하여 기능인 전투공격기로 쓰인 외에 정찰용, 전자 전용등 여러모로 쓰여 왔다.

그러나 월남전 종식 이후 후계기의 등장으로 차츰 일선 부대에서 은퇴하기 시작하더니 드디어 금년에 와서는 적 방공망 제압 부대에 F-4G의 2개 비행대가 미공군에 현역으로 남아 있던 중 지난달 이 비행대들이 해산되는데 따라 동시에 퇴역했으며 아이다호주군 항공대에 전개되어 있던 F-4G기도 퇴역식과 함께 자취를 감추게 되었다.

이로써 미군부대에서 F-4 팬텀기를 볼수 없게 되었지만 해외 여러 나라에 수출된 팬텀기들은 아직 일선에서 용명을 그대로 지니고 있다. 미국내에서 아직 F-4 팬텀기가 쓰이는 곳은 독일 공군의 조종사 위탁 양성소와 시험이나 표적용으로 몇기가 남아 쓰이고 있을 뿐이다.

### 일본에 K-MAX 헬기등장 화물운소에 획기적

항공기의 설계에 있어 사용 목적

에 맞추기 위하여 과감한 설계를 했을 경우는 특이하게도 보이지만 항공기의 기능을 다시 느끼게 한다.

일본이 개발한 화물 운송용 K-MAX 1200도 그런 기종의 한가지이다.

K-MAX는 물자를 기체 아래 매달고 반복 수송하는데 쓰인다. 물자 수송, 목재 반출, 공중 소방활동, 건설현장용, 농업및 보건용, 약품살포 등 광범한 용도에 쓰인다.

K-MAX기의 달아매기 능력은 27톤이다. 자중 22톤 보다 무거운 짐을 아주 간단히 매달고 날아간다. 한대의 값은 약 6억엔 우리돈 45억 원이란다.

K-MAX의 가장 큰 특징은 서로 교차하여 반전하는 두 조의 로터를 들 수 있다. 거기다 꼬리 로터가 없다. 비행속도는 100노트 즉 시속 185km로 항공기로는 늦은 쪽이다. 기체는 가늘고 상당한 높이가 있으며 자세의 안정을 위한 수직꼬리날개가 있고 앞쪽 주기체와 꼬리 사이에 보조날개 장치가 되어 있다.

조종사는 1인이며 조종실은 전망과 좌우 시계를 좋게하기 위하여 3면이 유리로 되어 있다. 이착륙용 바퀴는 3바퀴형을 채택하고 있다. 이것은 광범하게 이용 된다면 불류에 혁명이 일것으로 보고있다.

### 엔진 시험제작 발주 일방위청, 초음속전투기용

일본 방위청 조달본부는 장래의

초음속 전투기용의 아프터 버너가 달린 고성능 터보 팬 엔진을 만들기 위한 시험제작을 이시가와지마 하리마중공업에 발주했다. 발주액은 9억9,650여만엔으로 추력 5톤의 시험용 엔진 1기를 98년도까지 완성한다는 것이다. 이 계획은 내년에 다시 수기의 시험용 엔진을 더 발주하여 98~2001년에 걸쳐 다시 각종 시험을 할 예정이라고하며 엔진 개발 자금으로 총 200억엔이 지출될 예정이다.

일본 방위청은 초고속 엔진개발과 관련하여 현재 북해도에 엔진에 대한 고공 성능시험장치를 건설중에 있는데 98년까지 완성할 예정이다. 이번에 발주한 시험용 엔진은 98년에 완성하여 다찌가와에 있는 제3 운전시험장에서 시험할 계획이라고 한다.

### 8개년 계획으로 실시 일, US-1 개량형 개발

일본 방위청 기술연구본부는 일본이 자체개발 제작하여 일선에서 사용해 온 구난용 비행정 US-1기의 개량을 금년도부터 시작하여 8개년 계획으로 실시한다고 발표했다. 초년도인 금년에는 28억엔을 계상하여 제작회사인 신메이와공업에 도급할 것이라고 한다.

이 개량 개발은 다음과 같은 내용이다.

① 고고도 비행을 위해 비행정 상부에 여압장치를 한다.

② 엔진 바꾸기는 지금까지의 3,600마력의 터보엔진을 4,500마력까지 강화하고 속도도 260노트에서 300노트까지 향상시킨다.

③ 조종계통 개량은 통합계기판을 채택하고 프라이 바이 와이어로 하여 조종사의 부담을 경감하고 안전도를 향상시킨다.

④ 주날개, 꼬리날개, 부상용 배등을 경량화하고 항속거리도 5,000km로 높인다.

### JAST계획 RFP 발행 사업추진에 진 일보

미국방총성은 통합선진공격기슬(JAST)의 제안요구(RFP)를 예정대로 발행했다고 군사 소식통이 전했다.

JAST 계획 사무국이 작으로 록히드마틴사의 원가계산자료를 MD사에 흘리는 바람에 록히드사가 반발하여 RFP 발행이 한때 어렵게 될것으로 우려되었으나 록히드사를 설득하는데 성공, 발행까지 한걸음 나아가게 되었다고한다.

JAST 사무국은 3개사 가운데서 2개사를 서류심사로 선정하여 단거리·수직이착륙(STOVL)과 통상이착륙(CTOL) 각 1기씩이 포함 4기를 제조토록하여 4년간 각종 시험을 거친 뒤 최종적으로 선정된 기체가 통합공격전투기로 결정되어 2004년에 첫비행까지 간다는 2천년대 최신 전투·공격기가 될 예정이다.

### 판매금지 재검토 미국방장관, 대남미전투기에

윌리엄 페리 미국방장관은 칠레의 산티아고에서 열린 중남미 항공 전시회(FIDAE '96)에 참석했을 때 1979년 이래 중남미 제국에 전투기의 판매금지 정책을 펴 왔으나 이를 재검토하고 있다고 밝혔다.

이에 대하여 미국의 항공기 메이커들은 환영의 뜻을 나타내고 동 전시회에 F-16형 2기, F/D 18C형 2기, AH-1W형 헬리콥터 1기를 선보였다. 아울러 이들 전투·공격기들을 C-17 수송기, KC-10 공중급유기, C-130 수송기등이 지원차 출전하는 등 열의를 보였다. 이와는 대조적으로 러시아는 군용기의 출품을 보류했다.

동 전시회에 참가한 B-2 스텔스 폭격기는 두번의 공중급유를 받으면서 왕복 17,950km를 24시간에 걸쳐 무착륙으로 비행하여 주목을 끌었다.

### 노드롭, 극비정찰기공개 10년만에, 미국방성 박물관에

미국방총성은 오하이오주에 있는 라이트 베테슨 공군기지 박물관에 극비로 계획 제작한 노드롭사제의 정찰기를 10년만에 소장키로하고 그 개요를 처음으로 공개했다.

타시트 불루라는 이름의 이 정찰기는 U-2기 이후의 극비 정찰기로 1982년 2월에 첫비행한 유인정찰기이다. 이 정찰기는 장시간 하늘에서 머물 수 있는 체공성과 적 레이더에 포착되지 않는 스텔스성을 특징으로하고 있다. 순항속도는 시속 463km로 느린 편이며 운항고도 역시 9,144m로 U-2기 처럼 고고도 비행을 하지 않게 만든 것이어서 이것만으로는 별로 극비에 속할 필요가 없는 것 같은 느낌이다. 제원을 보면 전장 17.01m, 전폭 14.69m, 전고 3.23m, 자중 3만 파운드인 엔진은 가렛 ATF 3-6의 쌍발 제트기이다.

기수로부터 조종실까지의 모양은 B-2 스텔스 폭격기를 닮았으나 위에서 보면 단축형으로 레이더 대비 단면적을 적게하기 위해 가장자리가 예리하게 처리되어 있다. 또한 공기 흡입구도 레이더에 잡히기 어렵게 등에 만들어져 있다. 노드롭사가 타시트 불루기를 계획한것은 1978년 이며 82년에 초도비행한 뒤 85년 2월까지 3년간 135회의 시험비행을 했으나 무슨 탓인지 제식 정찰기로 채택되지 못한채 박물관으로 직행했다.



극비 정찰기의 외모