C-1 / C-X

- 항공기명 : C-1 / C-X
- 닉 네 임 :
- 전　　폭 : 30.6 m
- 전　　폭 : 29.0 m
- 전　　폭 : 10.0 m
- 자　　중 : 28,000 kg
- 최대속도 : 815 km/h/7,600 m
- 항속거리 : 1,300 km
- 탑승인원 : 승무원 5 / 무장병 45~60
- 개 발 사 : Kawasaki(Japan)

C-1 수송기는 전 세계적으로도 드문 제트 중형 수송기로서, 남북의 길이가 긴 일본의 지형적 특성에 맞도록 설계되어 표준상태로 일본의 중앙부에서 큐슈 또는 홋카이도의 최전방 비행장까지, 과적상태로는 큐슈에서 홋카이도까지 한번에 비행할 수 있는 성능을 지니고 있다.

또한 경하중시에는 전선의 간이 활주로에서도 이착륙할 수 있는 우수한 STOL 성능과 낮은 접지압력을 갖추고 있다.

C-1의 기본설계는 1966년에 시작되어 1970년 11월 12일에 1호기가 첫 비행하였고, 1981년 말에는 항공자위대의 수송 항공단에 29대, 항공 실험단에 2대가 배치 완료되었다.

굵고 짧은 동체는 지름이 3.8m이며 화물실 내부의 크기는 10.6m X 2.6m X 2.5m로서 2.5t 트럭을 탑재할 수도 있는 크기이다.

인원의 경우 완전무장 한 병사 60명 또는 완전무장의 공수부대 대원 45명을 탑승시킬 수 있다.

화물수송 임무 시에는 지프형 차량 3대, 또는 463L 팔레트 3개, 또는 105mm 유탄포와 견인트럭을 적재하며 이들 화물들을 공중 투하할 수도 있다.

C-1 수송기의 주익은 20도의 후퇴각을 가졌으며 애스펙트비 7.8 하반각 5.5도, 주익의 두께비는 익근부에서 12%, 익단부에서 11%이며 익형자체는 새로 개발하였다.

8t의 화물적재 시 1,200m의 활주로에서 한쪽 엔진만으로도 안전하게 이착륙할 수 있다.

통신/항법장치로는 도플러 레이더, 전파고도계, 자동조종장치 TACAN, ADF, UHF/DF,

VOR/ILS를 비롯하여 UHF 및 VHF 라디오 각 1대씩, HF 라디오 2대를 갖추고 있다.
또한 기상레이더 LORAN 등도 갖추고 있다. 조종 장치는 보조익이 스프링 탭을 경하는 인력방식에 스포일러 (횡조종 및 그라운드) 방향타 승강타는 기계방식이다.
유압계통은 2중으로 승강타 계통은 인력으로 백업할 수 있다.
C-1의 생산은 가와사키 중공업이 주계약자로서 최종조립 및 전방동체를 담당하고 있으며, 미츠비시 중공업이 동체 및 미익, 후지 중공업이 주익, NAMC가 파일런과 가동익면, 신메이와가 적재장치의 제작을 담당하고 있다.
C-1 수송기의 파생형으로는 기본형 외에 전자전 지원/훈련용으로 개조된 C-1 ECM기 EC-1기도 존재한다.
일본의 항공우주기술 연구소에서는 엔진을 FJR700 4기로 교체하여 USB방정의 고양력 장치를 실험하는 STOL실험기로 개조한 바 있는데 이것은 확대 개량형 C-X기와 관련이 있다.

C-12

- 항공기명 : C-12
- 닉 네 임 :
- 전　　폭 : 16.61 m
- 전　　장 : 13.36 m
- 전　　고 : 4.52 m
- 자　　중 : 3,419 kg
- 최대속도 :
- 항속거리 : 2,710 km
- 탑승인원 : 2
- 개 발 사 : Raytheon(USA)

1974년 비치사는슈퍼킹 에어 200시리즈를 베이스로 미 육군/미 공군용 경수송기인 C-12A 19대의 납입 계약을 체결하였다.

납입은 이듬해인 1975년부터 시작되었으며 1982년에는 랜딩기어를 강화한 UC-12를 미 해군/ 미 해병대에 66대를 납입하였다.

현재 350대 정도의 C-12가 운용되고 있으며 그 중 200대 정도가 미 육군과 미 공군의 경수송기로 사용되고 있다.

64대는 전자 장비를 가득 실은 특수용도로 사용되며, 90대 정도는 미 해군, 미 해병대가 사용 중이다. 경수송기라고 하지만 VIP 수송용으로 객실 내부는 고급스럽게 꾸며져 있고, 병력 수송용으로 사용할 경우 13석을 배치한다.

그 외 환자 수송 시에는 6명을 들것에 실을 수 있고, 화물기로도 사용하도록 대형 화물 취급문을 지니고 있어 단기간 내에 개조가 가능하다.

한편, 비치사가 1979년부터 기초 설계를 시작한 20석급의 컴퓨터기인 비치 1900c의 군용형인 C-12J는 미 공군이 주 방위군의 작전 지원기로 사용하던 컨베이어 C-131의 후계기로 채택했다. 1986년 3월에 6대가 발주되어 1987년 9월부터 인도가 개시되었으며, 발주 수는 계속 증가하고 있다. 일부 장비가 미 공군 규격으로 바뀐 것 이외에는 기본적으로 민간형과 같은 기체이다. 비치 1900C의 군용형은 이집트 공군과 대만 공군도 발주하여 사용 중이다. 이집트 공군형 중 6대는 전자감시 작전형이며 2대는 해상 감시형이다.

대만 공군용은 수송기이며 1988년 1월부터 인도가 개시되었다.

C-12J기는 주한미공군의 주력 수송기로 운용되고 있다.

C-130

- 항공기명 : C-130
- 닉 네 임 : Hercules
- 전　　폭 : 39.7m
- 전　　장 : 29.3m
- 전　　고 : 11.4m
- 자　　중 : 34,690 kg
- 최대속도 : 583km/h
- 항속거리 : 3,600 km
- 탑승인원 : 승무원 5 / 무장병 92
- 개 발 사 : Lockheed Martin(USA)

수송기의 베스트셀러라고 해도 과언이 아닌 기종이다.
미국 최초로 터보프롭엔진을 장착했으며 70여 종 이상의 파생형을 만든 기종인데 순수 수송용 기체인 C-130과 공중급유기 KC-130 등이 그 대표적이다.
고익형실의 굵은 동체 등 형태상의 특징으로 차량 자주 탑재와, 대형 화물의 공중 강하, 공중 투하에 유리하다.
일반 병력 수송의 경우 92명의 동시수송이 가능하고 공수대원인 경우에는 64명까지 가능하다.
비포장 활주로에서도 이착륙이 가능하도록 설계하였다는 점도 장점 중의 하나일 수가 있다.

C-141

- 항공기명 : C-141
- 닉 네 임 : Starlifter
- 전　　폭 : 48.74 m
- 전　　장 : 51.29 m
- 전　　고 : 11.96 m
- 자　　중 : 67,970 kg
- 최대속도 : 495 kt
- 항속거리 : 5,150 km
- 탑승인원 : 승무원 3 / 무장병 200
- 개 발 사 : Lockheed Martin(USA)

미 공군의 공수력 근대화를 목표로 1960년부터 개발하기 시작하여 64년 말부터 공수군단에 배치되어 C-124와 대체, 장거리 수송의 주력기가 되었다. 68년에 284대의 인도를 끝내고, 7개 항공단에 장비되어 월남전의 후방 수송 등에 활약, 그 후 C-5A의 장비로 추가생산 등의 논의는 있었으나 현재도 13개 비행대 234대가 공군 예비부대 (AFRES)와 공동 형식으로 운용되고 있다.기체는 대형의 터보팬 4발기로서 25°라는 비교적 작은 후퇴 각의 주 날개에 대규모의 고양력장치와 연료소비가 적은 엔진을 조합시켜 큰 항속력과 함께 저속에서의 강 투하 능력과 직접 전선에 수송할 수 있는 2,000m급 활주로의 사용 등을 실현했다. 특히 개발 당초부터 화물수송 시스템화를 위해서 노력하여 공수 시스템 463L을 완성한 것이라든가 공중에서 개폐할 수 있는 대형 로딩문을 가졌고, 완비된 자립항법장치라든가 자동조종장치와 조합시켜 전천후 하에서 공중투하를 가능케 하는 등 많은 선진적인 특징을 가지고 있다. 최근에는 공군의 수송력 증강계획에 따라 동체를 주 날개 앞쪽에서 4.07m, 두 쪽에서 3.05m 연장하여 탑재 스페이스를 증가시키고(표준 팔레트 13개 적재가 된다), 공중급유 수유장치나 관성항법장치를 부가하여 항속력과 운용 능력을 증가시키는 동시에 주 날개 붙은 페어링이나 구조 부분도 개수하여 기체 수명을 연장시킬 안이 나와 있다. 1대를 개조하여 YC-141B라는 이름으로 비행실험을 한 결과 효과가 인정되어 나머지 전부 (예비기를 포함하여 271대)를 C-141B로 순차 개장하기로 하여 1982년 7월에 완료할 예정으로 현재 작업이 계속되고 있다. 80년 말에 개수기는 100대를 넘는다고 하는데, 탑재능력의 증가 외에 공기역학적 개선으로 비행성능도 오히려 향상되었다.

C-160

- 항공기명 : C-160
- 닉 네 임 :
- 전　　폭 : 40.00 m
- 전　　폭 : 32.40 m
- 전　　폭 : 11.65 m
- 자　　중 : 28,000 kg
- 최대속도 : 535 km/h/600 m
- 항속거리 : 4560 km
- 탑승인원 : 3
- 개 발 사 : Transall(Germany)

독일이 1958년부터 라이선스 생산한 프랑스제 노르노라트라 수송기의 후계기로서 프랑스와 공동 개발한 주력군용 수송기 VFW를 중심으로 노르(현재 아에로 스파시알)와 MBB가 공동으로 Trasporter Alliance (TRANSALL)을 설립하여 양국의 군 수요에 기초를 두어 설계를 하였으며 1963년에 원형기가 첫 비행하였다.

생산은 동체를 독일, 주익을 프랑스가 분담하여 최종 조립은 양국에서 자국의 수요 분량만큼 담당하는 합리적인 방법을 실시하였다.

원형기 3대와 동체를 0.5m 연장한 선행 양산형 6대에 이어 양산형 178대가 생산되어 1972년에 생산이 완료되었다. 그 후 1977년에 프랑스의 요구로 생산이 재개되어 아에로스빠시알, MBB 양사에서 50%씩 분담하여 프랑스 공군용 29대, 인도네시아용 3대를 생산하였다.

이때 생산된 2차 생산 분은 전자 장비의 현대화, 주익의 구조 강화가 실시되었으며 주익중앙부에 연료탱크를 증설하여 항속거리를 연장하였다. 또한 후기형은 공중급유를 받을 수 있는 프로브를 장비하고 있다.

C-160의 엔진은 RR타인 쌍발로 화물실은 폭 3.15m, 높이 2.98m, 길이 13.5m이다. 프랑스 공군은 수송형 외에도 핵전략 부대간의 통신 중계 전용기를 4대 발주하여 1987년 실전배치하고 있다.

이밖에 프랑스 공군용으로 ELINT형 C-160SE, 공중 지휘형 등이 운용되고 있다.

독일과 프랑스 양국은 A400M 계획의 지연에 따라 고출력 엔진으로 파워 업하고 탑재 전자장비를 신형으로 교체하여 성능향상 및 수명을 연장을 하려는 계획을 진행하고 있다.

C-17

- 항공기명 : C-17
- 닉 네 임 : Globemaster
- 전　　폭 : 51.76 m
- 전　　장 : 53.04 m
- 전　　고 : 16.79 m
- 자　　중 : 125,650 Kg
- 최대속도 : M 0.77
- 항속거리 : 5,280 Km
- 탑승인원 : 승무원 12 / 무장병 102
- 개 발 사 : Boeing (USA)

미 본토에서 중간 공중 급유나 경유지 없이 단 한번의 발진으로 대량의 화물과 병력을 세계 각지의 전장으로 투입할 수 있도록 고안되어 설계된 기종이다.

종래의 전략수송 개념과 전술수송 개념의 통합을 이룩한 획기적인 기종으로 1994년까지 40대가 생산되었다.

STOL 성능이 우수하며 윤거 및 휠베이스의 적절한 배치 및 야지형 설계로 25m의 도로 폭에서도 180도 제자리 선회가 가능하다.

1996년에 다시 추가 생산되어 총 120대의 생산 확정으로 생산에 박차를 가하고 있다.

C-2

- 항공기명 : C-2
- 닉 네 임 : Greyhound
- 전　　폭 : 24.56 m
- 전　　폭 : 17.32 m
- 전　　폭 : 5.14 m
- 자　　중 : 16,486 kg
- 최대속도 : 574 km/h
- 항속거리 : 2,890 km
- 탑승인원 : 3
- 개 발 사 : Northrop Grumman(USA)

작전중인 항모에 필요한 부품, 보급품과 인원 및 우편물 등의 수송을 담당하는 항모 함상 수송기(COD) C-2A는 C-IA 트레이더의 노후화 및 C-1에는 탑재할 수 없던 대형 엔진과 로터블레이드 같은 대형화물의 탑재를 목적으로 개발되었다.

기체 크기는 CVS-10, CVA-19급의 항모 에서도 운용이 가능하도록 제한되었다. 이에 따라 C-IA가 S-2 트래커를 베이스로 개발된 것과 마찬가지로 C-2A는 I-2A 호크아이를 베이스로 개발되었다.

초기형은 1966년부터 1958년까지 19대가 생산되었으며, 현재 12대가 사용 중이다.

노후화로 퇴역하는 C-IA의 대체와 C-2A 의 감모에 대응하고자 1983년에 39대를 추 가 조달하기로 결정, 1985년부터 1989년까지 조달되었다.

신형 1호기는 1985년 1월 16일에 롤아웃하여 같은 해 5월부터 배치되었다.

신형 C-2는 상반각이 없는 수평미익과 동체의 보강 A-6의 노즈 랜딩기어를 채택한 것 이외에는 기본적으로 I-2A와 같으며, 재생산에 따라 I-2C와의 공통화를 도모하고 현대화 되었다.

페이로드는 C-130의 약 1/4에 불과하지만 본격적인 후방 로딩램프 도어를 설치하여, MAC 규격의 463L 팔레트(2.74m X 2.24m) 3개 또는 하프 팔레트 5개를 적재 할 수 있다.

항속의 증가와 더불어 기수에는 공중급유용 프로브가 설치되었으며 캐빈 내부에도 대형 연료 탱크를 추가 장착할 수 있다. 현재 미 해군의 특수전 능력 강화에 따라 C-2A도 MC-130처럼 SEAL팀을 수송하는 특수전 항공기의 임무도 일부 담당하고 있다.

C-212

- 항공기명 : C-212
- 닉 네 임 : Aviocar
- 전　　폭 : 20.28 m
- 전　　폭 : 16.15 m
- 전　　폭 : 6.60 m
- 자　　중 : 4,400 kg
- 최대속도 : 370 km/h
- 항속거리 : 1,400 km
- 탑승인원 : 승무원 2 / 무장병 25
- 개 발 사 : Casa(Spain)

C-212는 군용/민간용 다목적 쌍발 터보프롭 수송기로 동체는 사각의 단면을 가진 상자형으로 여압 캐빈은 아니다.

동체 후방에 로딩 램프 겸용의 대형 화물 도어가 있으며 군용 수송기답게 화물의 공중투하, 경차량의 자주탑재, 컨테이너의 적재가 가능하다.

현용 300시리즈는 길이 6.5m, 폭 2.1m, 높이 1.8m의 화물실을 갖고 있다.

수송용인 300M은 무장 공수대원 25명 또는 부상자용 들것 12개와 의사 및 위생병 4명을 태울 수 있으며 화물은 2.7t을 탑재할 수 있다.

파생형으로는 대잠용 300ASW, 전자전용 30DE, 해상초계용 300MP 등이 있다.

주익은 고익 배치이며 앞쪽에 45도의 상 반각을 지닌 윙렛이 있다. 고양력장치는 뒷전에 더블 슬로티드 플랩이 있으며 트윈모터와 같은 우수한 STOL 성능을 발휘한다. 랜딩기어는 동체 좌우의 스폰슨에 고정되어 있다. 최초의 양산형인 100시리즈는 1970년대 초에 개발되어 164대가 생산되었으며 1970년대 말에는 엔진 출력을 강화한 200시리즈가 개발되어 약 240대가 생산되었다. 현재 생산 중인 300시리즈를 포함하면 총 생산 수는 민간형을 합해 약 450대에 이른다. C-212는 군용으로 성공했을 뿐 아니라 민간 커뮤터 겸용인 CN-235의 개발에 밑바탕이 되었다. 한편 CASA사는 1995년에 개량형인 C-212/400 계획을 발표하였다. 400시리즈는 얼라이드 시그널사의 TPE 331-12 터보프롭 엔진(1,100shp) 채택으로 출력을 높이고 전자 장비를 현대화하고 캐빈의 쾌적성을 높였다. C-212는 대한항공에서 조종사 비행훈련용으로 1대를 사용 중이다.

C-23

- 항공기명 : C-23
- 닉 네 임 : Sherpa
- 전　　폭 : 22.76 m
- 전　　폭 : 17.69 m
- 전　　폭 : 4.95 m
- 자　　중 : 6,680 kg
- 최대속도 :
- 항속거리 : 1,239 km
- 탑승인원 :
- 개 발 사 : Shorts(UK)

C-23A는 쇼츠사가 민간용으로 개발한 330 스카이밴 커뮤터기를 화물 수송형으로 개량한 것으로, 미 공군이 ESDA (European Distribution System Aircraft/유럽지역 배송시스템기)로 채택한 기종이다.

미 공군은 1984년 3월에 18기를 발주하여 같은 해 10월부터 이듬해 12월까지 인도받았다.

18대의 확정 발주분 이외에도 48대의 옵션계약을 체결하였으나 실현되지는 않았다.

ESDA는 유럽지역에 배치된 전투기의 가동률을 높이기 위하여 긴급하게 필요한 스페어부품을 보급 창고에서 각 기지로 공수하는 임무를 맡고 있으며, FIOO급의 제트엔진까지 수송해야 하는 조건에 맞추어 쇼츠330에 리어 로딩 램프를 설치한 세르파를 선정하게 되었다.

C-23A 세르파의 화물실은 폭 1.98m, 높이 1.98m, 길이 9.90m의 상자형으로 1기의 엔진을 충분히 실을 수 있는 공간을 확보하고 있으며 민간규격의 LD-3 컨테이너를 최대 4개까지 탑재할 수 있다.

또한 기수에도 소형 화물실을 지니고 있다.

탑재전자장비는 통신장비 및 트랜스 폰더 이외에도 민간용 장비를 사용하며 항법장치로는 VOR/ILS, JACAN, INS를 장비한다. 또한 유럽의 불순한 날씨에 대비한 컬러 기상 레이더를 장비하고 있다.

18기의 C-23A는 냉전종식 후 유럽 공군이 대폭 축소되면서 본국으로 이동하여 4대는 테스트 파일럿 훈련용으로 사용하고 8대는 미국 산림청에, 6대는 미 육군의 주방위군에 인계하였다.

한편 미 육군은 케빈 벽면에 창문이 10기의 C-23B를 추가로 구입하였으며 쇼츠360을 개량한 C- 23B 플러스를 20대(옵션 10대 별도)를 발주하여 1996년까지 인도받아 사용 중이다.

2001년 3월 미 공군 주방위군 소속기체 1대가 기상이 안 좋은 지역에서 비행하다 추락한 사고도 있다.

C-26

- 항공기명 : C-26
- 닉 네 임 :
- 전　　폭 : 14.1 m
- 전　　폭 : 18.09 m
- 전　　폭 : 5.08 m
- 자　　중 : 3,696 kg
- 최대속도 :
- 항속거리 : 3,068 km
- 탑승인원 : 2
- 개 발 사 : Faairchild (USA)

페어차일드의 20석급 쌍발 터보프롭 커뮤터기인 메트로111을 미 공군형으로 만든 C-26A는 컨베이어 C-131을 대체하는 주방위군 작전 지원기(ANGOSTA)로서 1988년 3월에 채택되었다.

최초 13대가 발주되어 1번기는 1989년 4월 30일에 미 공군에 인도되었으며 1990년도에는 C-26B(기타 옵션 26대)가 추가 발주되었다.

C-26의 주용도는 인원/ VIP수송으로 필요시 들것을 탑재하여 의료용으로 사용할 수도 있으며 순수 화물형으로도 퀵체인지가 가능하다.

인간형과 다른 점은 총중량을 7,258kg으로 증가시킴에 따라 메인 랜딩기어가 강화된 점이다.

항법장치는 공준 표준사양에 계기류는 4기의 CRT를 사용한다. 또한 C- 26은 군용기로서는 최초로 GPS와 TCAS의 사용허가를 받은 기체이기도 하다.

기타 메트로111의 군용형으로는 스웨덴 공군이 1대를 VIP수송용(Tp88)으로 사용 중이다.

페어차일드사는 해상감시형, 대작작전형, 사진정찰형, ELINT형 등을 제안하고 있으나 채택까지는 이르지 못하였다.

최근 주 방위군에서 일부 기체가 퇴역하기도 했다. 대신 공군이 운용하던 C-27A기를 인수받았다고 한다.

C-27

- 항공기명 : C-27
- 닉 네 임 : Spartan
- 전　　폭 : 9.69 m
- 전　　폭 : 10.93 m
- 전　　폭 : 4.29 m
- 자　　중 : 2,821 kg
- 최대속도 : 442 kt/7,000 m 405 kt/SL
- 항속거리 : 1853 km
- 탑승인원 : 2
- 개 발 사 : LMATTS(USA)

록히드마틴/알레니아 C-27 스파르탄 수송기는 널리 알려진 기체가 아니면서도 전문가들의 관심을 모으고 있는 최신 기종이다.

C-27은 알레니아 G-222를 베이스로 한 중형 STOL수송기로서 미 공군이 10대를 구입하였다.

C-27A의 장점은 C-130 수송기가 착륙할 수 없는 작은 비행장에서도 운용이 가능한 다용도성을 발휘하는 점이다.

중남미 지역 담당 남부 사령부 전용으로 조달된 C-27은 주로 특수부대의 수송과 마약 소탕 작전에 투입되어 별로 알려져 있지 않다. 중남미 지역에서 작전을 수행하는 미 공군용 수송기의 필요성이 예전부터 제기되어 왔으며, 1986년 전역간 수송기(RRITA) 요구사양을 제시하게 되었다.

기본적인 요구사항은 길이 1.065m이하의 활주로에서 이착륙이 가능하고, 산악지방을 비행하기 위한 여압 장비, 2.780km 이상의 페리 항속거리 등이었다.

미 국방성은 C-27이란 명칭으로 경쟁을 실시하여 1988년도 예산으로 5대를 시작으로 10대를 조달할 예정이었다. 그러나 계속적인 C-27의 요구로 다시 1990년 8월에 CN-235와 G-222의 비교 심사 끝에 G-222가 선정되었다.

G-222는 알레니아에서 제작되지만 미국 내 주계약자는 크라이슬러 에크놀로지 웨펀 시스템즈가 담당하여 1992년 스파르탄이란 명칭이 붙여졌다.

C-27A는 세부적으로 G-222보다 다른 점이 많으며 기본적으로 이탈리아 공군의 G-222/710 사양을 기본으로 안티 스피드 브레이크, 화물실 개량, 승무원용 산소공급장치, 조

종실의 개량, 긴급환자 수송 기재의 장비, 로드 매스터석의 설치 등이 이루어졌다. 또한 전자장비도 개량되어 리튼제 LTN-92 INS, AN/ARN-154 TACAN, AN/ARC-201 SIN CGARS 비밀 VHF-FM 통신기 AN/ARC 186(VHF)/187(UHF)/190(HF) 통신기, 거리측정기(DME), CVR, 긴급용 전파발신기, 테이프레코더, IFF, 지형 충돌경보 시스템 등이 설치되었다. 또한 C-27은 환자 수송에 사용할 수 있도록 생명유지 장치를 사용할 수 있으며 주파수 전환기도 설치되어 있다.

완전 무장병 34명 또는 낙하산병 24명을 탑승시킬 수 있고, 들것 24개와 위생병 4명, 6,740kg의 화물, 험비1대와 105mm 유탄포 1문을 싣고, 1,070m의 비포장 활주로에서 이륙하여 370km를 절반은 고도 3,050m로, 절반은 90m 고도의 저공으로 비행하여 55Om의 비포장 활주로에 착륙할 수 있으며 연료 보급 없이 같은 비행 패턴으로 귀환할 수 있다.

미 공군은 C-27A의 활용도가 높은 반면 실제 운용결과 페이로드와 항속거리의 부족을 절감하여 1995년 개량형인 C-27J를 발주하게 되었다. 현재 록히드 마틴사와 알레니아사가 합작한 LMATTS(Lockheed Martin Alenia Tactical Transport System)사가 시제기를 내놓아 시험비행을 진행하고 있다.

주요 개량점은 엔진을 C-I3OJ와 같은 앨리슨 AE2100 D2엔진 (4200shp)으로 바꾸고 프로펠러로 6엽 블레이드의 다우티 R-391로 바꾸었다.

또한 계기판도 하니웰사의 디지털 계기로 개량하였으며 성능이 대폭 향상되어 2개의 463L 팔레트, 험비 또는 AML-90 장갑차, M113 장갑차를 탑재할 수 있다.

특히 F100급의 제트엔진 수송이 가능하다. 병력 수송 시에는 무장병 61명 또는 낙하산병 46명, 환자 수송 시에는 들 것 36과 위생병 6명을 탑승시킬 수 있다.

1996년 6월에 록히드마틴사와 알레니아사의 합작사인 LMATTS가 설립되어 개발이 시작되었으며 록히드 마틴사는 동력 계통과 전자장비, 세계 각국으로의 판매 활동을 담당하며 알레니아사는 생산 및 비행시험을 담당한다.

본격 설계 작업은 1997년 중에 시작하였으며 원형기의 첫 비행은 1999년이었다. 2000년 영국 판보로 에어쇼에서 그 모습을 드러내 경비행기 같은 저고도 묘기 비행을 펼쳐 보여 고성능 침투용 수송기로 각광받을 것으로 예상되고 있다.

실용기의 등장과 함께 스페인의 CN-239기와 치열한 경쟁이 예상된다.

C-295

- 항공기명 : C-295
- 닉 네 임 :
- 전　　폭 :
- 전　　폭 :
- 전　　폭 :
- 자　　중 :
- 최대속도 :
- 항속거리 :
- 탑승인원 :
- 개 발 사 : Casa(Spain)

스페인 카사사가 CN-235의 수출성공에 힘입어 후속기로 내놓은 수송기이다.

스페인은 인도네시아와 공동출자하여 개발한 CN-235 수송기가 호평 받으며 팔려 나가자 욕심이 생겨 단독으로 시장을 석권하려는 야심으로 C-295기를 내놓게 되었다.

기체 형태는 CN-235기를 토대로 동체 연장을 실시하고 엔진을 교체하여 수송능력을 향상시킨 것으로 C-130J 같은 최신형 고성능 고가의 수송기를 구입할 수 없는 국가를 대상으로 하고 있다.

C-295기의 수송 성능은 6.1톤의 일반 물자를 탑재하고 4,169km를 비행할 수 있으며 46명의 공수부대 병력이 탑승했을 경우에는 2,205km를 작전 행동반경으로 삼는다.

정기 공중수송일 경우에는 7톤의 물자를 탑재하고 1,519km까지 작전행동 반경을 두고 있다. 해외 파병 시 부상자 수송을 위한 작전을 실시할 경우의 환자수송기로는 27명의 부상병과 4명의 의료요원이 탑승하고 2,390km의 행동반경을 갖게 된다.

C-295수송기의 동체 외형 특징은 CN-235M 군용 수송기의 동체를 연장한 것 이외에는 변화한 것은 없다.

이것은 C-130H 수송기의 동체를 연장한 C-130 H-30의 경우와 같은 기체라 하겠다.

C-295는 군용 수송기로서 조종석에 방어용 장갑을 두르고 있으며 전방감신 적외선 시스템, 전자전 포드, 미사일 접근경보장치 등을 장착한다.

엔진은 캐나다사 프래트 휘트니 PW127G 2기이며 엔진출력은 2,645 샤프트 마력이다. 한편 한국공군은 1996년부터 C-130J를 도입하려고 노력하였으나 예산 확보가 어려워 계획이 계

속 유보되고 있다.

C-I3OJ 기체 가격은 기존 C-130H 보다 높은 수준으로 도입이 쉽지 않을 것으로 예상되어 이기종의 대안으로 C-295가 부상할 가능성이 높아 수출시장에서의 성적을 지켜보아야 할 수송기이다.

C-5

- 항공기명 : C-5
- 닉 네 임 : Galaxy
- 전　　폭: 67.88 m
- 전　　폭 : 75.54 m
- 전　　폭 : 19.85 m
- 자　　중 : 169,640 kg
- 최대속도 : M 0.77
- 항속거리 : 3,256 nm
- 탑승인원 : 승무원 5-20 / 무장병 75-345
- 개 발 사 : Lockheed Martin(USA)

미 본토에서 아시아나 유럽에 일거에 대병력을 운반하고 전장에 투입시킨다는 생각에서 1963년에 시작된 대형 수송기 계획 CX-4(후의 CX-HLS)에 의하여 개발된 거대 수송기. 45톤의 페이로오드로 태평양을 횡단, 하와이 경유면 90톤을 나른다는, 당시의 상식을 무너뜨리는 것이었다.

기체는 보잉, 더 글라스, 록히드, 초대형 터보팬은 P&W, GE에서 제안되고, 결국 록히드와 GE가 선정되었는데 이 제안을 기본으로 거인 여객기 747이 생겨나고, P&W의 엔진과 함께 대량수송시대의 단서를 이루었다.

당초는 소요기를 115대로 하여 예비계약을 했으나, 그 후 개발의 지연과 가격상승으로 큰 문제가 되어 최종적으로 대수는 81대로 되고, 69년 12월부터 인도되어 73년 5월 완료되었다.

공군에서는 72대로 4개 비행대를 편성하여 C-141과 함께 공수군단(MAC)의 주축이 되어 있다.

월남전 말기의 긴급 수송이나 제4차 중동전에서의 이스라엘 원조 수송에서 탁월한 능력을 나타나고, 미국의 전략을 지지하는 기체로서 평가되었다.

현재는 주 날개의 강도 증가와 장비품을 근대화라는 개수계획에 의하여 현유 77대를 순차 개장 중이다.