

SAAB 340 AEW&C

- 항공기명 : 340 AEW&C
- 닉 네 임 :
- 전 폭 : 19.73m
- 전 장 : 21.44m
- 전 고 : 16.97m
- 자 중 : 13155kg
- 최대속도 : 160 km/h
- 항속거리 : 528 km
- 탑승인원 : 7
- 개 발 사 : SAAB(Sweden)



사브340B 커뮤터기를 베이스로 개발된 저가의 공중 조기 경보관제기(AEW&C)는 에릭슨사가 1985년부터 개발한 PS-890에리아이(Erieye)공중조기 경보 레이더를 사브 340B의 등위에 장착하여 실용화한 기체이다.

사브 340B의 레이더 탑재형은 1993년 2월에 발주되어 1994년 1월 17일에 첫 비행 하였다.

PS-890 에리아이는 5밴드의 측방 감

시 공중 레이더(SLAR)인데 100개의 방사소자를 지닌 페이즈드 어레이 레이더로서 합성개구 레이더(SAR)와 같은 리얼빔 방식을 사용한다.

주사 범위는 좌우 110도 상하 10도이며 전투기의 크기의 목표를 350km거리에 탐지할 수 있고 성능상 조기 경보 임무를 수행하기에 충분한 성능을 지니고 있다.

가늘고 긴 상자형 안테나 페어링은 길이 9.7m로서 완전 솔리드 스테이트화가 되어 있으며 시스템 전체무게는 1,320kg에 달한다. 이 시스템은 메트로3 수송기 정도의 기체에도 탑재가 가능하기 때문에 탑재범위가 넓다.

기내에는 3명의 승무원이 레이더를 조작하며 수정한 데이터는 HF/YHF 데이터 링크(4800bps)를 통하여 지상의 관제소에 송신하며, 요격기에 대한 관제는 원칙적으로 지상에서 하도록 되어 있다.

스웨덴 공군은 S100B(시스템명은 FSR890)과 340 AEW&C의 채용을 결정하고 1993년 12월에 5대를 발주하였으며 2001년 스웨덴 공군에 전 기체가 인도되어 작전에 투입하고 있다. 이 기체는 등에 레이더를 장착하였기 때문에 발생하는 방향 안정성 저하를 막기 위하여 2

매의 대형 벤트럴핀이 꼬리부에 부착되어있다.

또한 전자장비의 전원공급과 냉각을 위하여 동체 끝에 사브 2000과 같이 APU를 장비하고 있다.

최고속도는 Bskm/h 이하로 정해놓고 있으며 180km떨어진 초계 지점에서 7-9시간 동안 머물면서 초계 임무를 수행할 수 있다. 또한 주익 아래에 보조 탱크를 장착하면 1.5시간 정도 비행시간을 연장할 수 있다. 사브 340AEW&C는 6대가 발주되었으며 1995년 4월부터 생산형의 인도가 시작되었다. 사브사는 사브 2000을 베이스로 한 340AEW 총 C형도 제안하고 있으며 340 AEW&C보다 항속 성능 및 레이더 성능이 향상되어 레이더 조작용도 5명으로 늘어났다.

스웨덴 에릭슨사는 한국 공군의 조기경보 통제기 사업에 참석하여 사브2000을 제안하고 있다. 사브2000은 미 해군의 I-2C 그룹2 조기 경보기 수준의 성능을 가지고 있는 것으로 알려지고 있다.

- 항공기명 : 767
- 닉 네 임 :
- 전 폭 : 47.57 m
- 전 장 : 54.94 m
- 전 고 : 15.85 m
- 자 중 :
- 최대속도 :
- 항속거리 : 13,330 km
- 탑승인원 :
- 개 발 사 : Boeing (USA)



보잉사는 여객기 707을 베이스로 각종 군용 파생형을 제작하였으나 707의 생산이 끝남에 따라 새로운 대체 기종을 다각적으로 검토한 결과 767이 가장 적당하다는 결론에 이른다.

이에 따라 현재 707의 파생형과 같은 임무용으로 767개조기를 미국을 비롯한 세계 각국에 제안 중이다.

최초의 767 군용형은 일본 항공자위대에서 채택하기로 결정하여 발주를 받

은 4대의 AWACS형 (E-767)이다.

AWACS이외에도 767의 군용파생형은 707의 다양한 개조형 만큼의 각종 타입을 제작할 수 있다고 보잉사측은 설명하고 있다.

그 중에서도 가장 실현 가능한 기종으로 기대되는 공중급유/수송형(Tanker/ Transporter)이다. 이 경우 기본적으로 장거리형인 767-300ER이 가장 적합하며 화물 수송기 린767-300F도 적당하다.

순수한 군용 수송기로 767-300F를 사용하는 국가는 그리 많지 않으나 공중급유기능을 부여하도록 플라잉 붐을 후방동체에 부착하고 양 주익의 아래에 호스 드럼 유닛을 부착하여 급유와 수송을 겸할 수 있도록 하면 구입가치는 높아진다.

또한 플라잉 붐 방식도 프로브 앤드 드로그 방식 대응이 가능하다.

보잉사는 767T/T를 노후화되어가는 미 공군 KC-135의 후계기 계획 (KC-X)에도 제안하고 있다. 767-300을 기초로 한 다른 타입으로는 정찰형, 정보수집형, J-STARE등이 있으며 AWACS및 VIP수송으로는 767-200ER도 적합하다고 보잉사는 선전하고 있다.

A310

- 항공기명 : A310
- 닉 네 임 :
- 전 폭 : 27.05 m
- 전 폭 : 24.80 m
- 전 폭 : 8.45 m
- 자 중 : 11,839 kg
- 최대속도 :
- 항속거리 :
- 탑승인원 :
- 개 발 사 : Airbus



에어버스사의 A310 여객기를 특별한 개조 없이 그대로 군용 수송기로 사용하는 국가가 늘고 있다.

A310을 사용하는 국가로는 독일, 캐나다, 프랑스, 태국공군 등으로 이들 공군에서는 주로 VIP수송기로 운용 중에 있다. 다만 평상시에 귀빈수송임무로 A310 수송기를 사용하다가 유사시에는 좌석을 모두 들어내고 화물 수송기 겸 공중급유기로 개조, 운용할 수 있도록

특 기본적인 설계가 되어 있다.

A310은 좌석을 그대로 사용했을 경우 최대 220명의 민간인을 수용할 수 있으며 화물기로 사용했을 경우 8개의 LD3 규격의 팔레트를 탑재 할 수 있다.

A310은 1982년 4월 3일에 첫 비행을 하였으며 1983년 3월 29일에 독일의 루프트 한자 항공사와 스위스 에어사에 인도되어 본격적인 운용에 들어갔다.

A310은 범용성이 우수하여 잦은 사고가 없는 기체로 유명하다. 그 결과 전 세계 각국의 항공사들이 미국 보잉사의 737 여객기만큼 선호하는 중단거리 여객기가 되었다. 이 같은 수출에 힘입어 앞에서 언급한 4개 국 공군의 VIP 수송기로 채택되었다.

더욱이 MRTT 시스템을 장착, 운용하는 최초의 에어버스 기체로 선정될 만큼 군용수송기로서 적절한 크기를 가지고 있다. 최근 MRTT 시스템의 본격적인 판촉활동에 힘입어 A310 도입국이 늘어날 전망이며 후보국 중에는 우리나라도 유력한 국가로 떠오르고 있어 군용 수송기로서 A310의 도입이 점쳐지고 있다.

한국공군이 A310을 도입하는 예산상의 명분은 기존 BAE 748 터보프롭 여객기 2대를 대체

하는 사업으로 시작될 전망이다.

또한 보잉737기 대체용으로 1대가 추가될 가능성도 높다. 2대는 MRTT 시스템의 수송 및 공중 급유 형으로 하고 1대는 VIP 규격으로 할 것으로 예상된다.

A400M

- 항공기명 : A400M
- 닉 네 임 : Military
- 전 폭 : 41.40 m
- 전 장 : 42.00 m
- 전 고 : 14.50 m
- 자 중 : 55,000 kg
- 최대속도 :
- 항속거리 : 3,850 km
- 탑승인원 : 승무원 3 / 무장병 126
- 개 발 사 : Airbus



1982년 말부터 FIMA(Future International Military Aircraft)란 명칭으로 약 1,400대에 이르는 C-130시리즈와 C-160 수송기를 대체할 차기 수송기를 록히드(미국) 아에로 스파시알(프랑스), BAe(영국), MBB(독일) 등 4개사가 공동 개발을 시작하였다.

이들 4개사는 1984년에 FIMA A(터보팬 4발, 30t 적재)와 FIMA B(C-130

급)를 놓고 비교 심사하여 1985년 초 C-130보다는 훨씬 큰 규모의 4발 프롭팬 수송기(최대 이륙 중량 87t, 20~25t 적재)를 선정하였다.

원래 계획으로는 1997년 첫 비행을 하고 1999년부터는 인도를 개시할 예정이었다. 그러나 기체규모 및 엔진선정, 개발비 분담 문제로 의견차이가 좁혀지지 않아 미국의 록히드사는 계획에서 탈퇴하여 C-130J의 개발에 나서게 되었다.

그 후 계획 명을 EFLA(European Future Large Aircraft)로 바꾸고 프랑스, 영국, 독일에 이어 이탈리아 및 스페인이 참여하면서 1991년 유로 플래그를 결성, 새로운 협정을 체결하게 되었으며 민간기업차원의 협력이었던 FIMA와 달리 국가간의 프로젝트 성격이 되었다.

한편 영국정부가 재정문제로 지원을 중단하고 C-130J의 구매 방향으로 나가자 BAe가 자사부담으로 계획에 참가하고 있다.

현재는 벨기에, 프랑스, 독일, 이탈리아, 포르투갈, 스페인, 터키 등 7개국이 공동 참여하고 있으며 1995년부터 개발을 에어버스 밀러터리사로 이관하였다.

1994년 4월에 결정된 구상으로는 터보프롭 4발의 대형기체로서 장비할 엔진은 미정이나, M-88 코어를 이용한 MI38 터보프롭 RB71S의 터보프롭형, TFE1042의 코어를 이용한 AS

812-5 등이 제안되고 있다.

기체의 형태는 상식적인 고익 방식의 주익, T형 미익의 배치이며 폭 4m, 높이 3.85m, 길이 22.65m (램프포함)의 대형 화물실을 구비하고 있다. A400M은 간이 비행장에서 의 운용을 고려하여 설계되었으며 화물의 공중투하 도 가능하다. 조종실은 최신식의 디지털 계기를 구비한 자동화가 되어 있으며 조종사 2명으로도 운용이 가능하다. 승무원 은 조종사 및 부조종사 이외에 화물을 취급하는 로드마스터 1명 등 총 3명으로 구성되어 있다.

1999년 중 정식으로 개발 작업을 시작하여 2003년에 원형기를 첫 비행시키고 난 후 2005년 말부터 실전배치를 시작할 예정이나 각국의 의견조정 및 개발비 분담 이 가장 큰 어려움이다.

도입 예정 국가와 생산 예정수량은 벨기에(12), 프랑스(52), 독일(75), 이탈리아(44), 포르투갈(9), 스페인(36), 터키(20), 영국(45) 등 8개국 293대이다. 그러나 유럽 공동개발 군용기 나무기체계가 그러하듯이 제대로 길을 걷기까지는 더 많은 시간이 소요될 것으로 예상되고 있다.

AN-12

- 항공기명 : AN-12
- 닉 네 임 : Cub
- 전 폭 : 38.0 m
- 전 폭 : 33.1 m
- 전 폭 : 10.53 m
- 자 중 : 28,000 kg
- 최대속도 :
- 항속거리 : 5,700 km
- 탑승인원 : 승무원 6 / 무장병 90
- 개 발 사 : Antonov(Ukraine)



AN-12는 AN-10 수송기에서 발전한 군용/민간용 화물수송기로서, 1958년에 원형기가 첫 비행하였다.

고익 형식에 화물실은 길이 13.5m, 폭 3.0m, 높이 2.6으로 비교적 큰 동체를 채택하였으며 리어 로딩방식을 사용하기 때문에 비행 중에도 뒷문을 열고 화물을 투하하거나 공수부대 강하를 실시할 수 있다. 랜딩기어는 노즈가 2

륜, 메인이 각 4륜으로 거친 비포장 활주로에서의 운용을 대비하고 있으며, 기수에는 항법 사용 글래스를 설치하였고 꼬리에는 방어용 23mm 연장 기관포를 장비하고 있는 전형적인 구소련군의 전술수송기이다. 한때 미 공군의 C-130과 나란히 세계의 전술기 시장을 양분하는 대표적인 기체이며 1973년에 생산 종료까지 군용/민간용으로 약1,400여대가 생산되었다. 표준 화물 수송기형인 AN-12BP는 1959년 이래 수백 대가 소련공군에 배치되었으며 최고 전성기 때에는 2개 사단의 병사와 장비를 1,200km의 범위까지 전개할 수 있는 규모를 이루었다. 군용형은 1974년부터 좀 더 대형인 IL-76으로 교체되어 민간형으로 돌려져 유사시에 공군의 예비 수송기로 투입되도록 조직되었다.

현재까지도 동유럽, 아프리카, 인도 등에서 군용/민간용으로 다수가 사용 중이다. AN-12를 베이스로 한 파생형으로는 소련 공군의 ELINT기인 컵A, 소련해군의 ELINT기인 컵B, 소련공군/해군용 ECM기 인 컵C/D가 있다. 또한 대잠초계기형의 평가실험기 및 신형전자 장비의 테스트기체도 존재한다. 중국은 1969년부터 AN-12B를 기본으로 국산화한 8형(Y-8)을 개발하여 1974년 12월에 첫 비행을 하였다. Y-8은 현재까지도 생산 중이며 1993년 6월까지 40대 이상이 제조되었고 일부는 수출되었다.

AN-124

- 항공기명 : AN-124
- 닉 네 임 : Ruslan
- 전 폭 : 73.30 m
- 전 장 : 69.10 m
- 전 고 : 20.78 m
- 자 중 : 175,000 kg
- 최대속도 : 865 km/h
- 항속거리 : 4,500 km
- 탑승인원 : 승무원 6-12 / 승객 88
- 개 발 사 : Antonov(Ukraine)



An-124 수송기는 1985년 파리 에어쇼에서 서방측에 처음 공개된 당시 세계 최대의 수송기이다. 현재는 보다 대형인 An-225가 출현하기는 하였으나 실용 수송기로서는 An-124가 세계 최대급으로 1982년 12월 26일에 원형기가 첫 비행하였다.

외관상으로 T형 미익을 제외하고는 전체적으로 C-5A를 복제한 느낌이 강하

며, 독특한 랜딩기어의 구성, 복합재료의 광범위한 사용, FBW 조종계통 등의 신기술이 적용되어 C-5A보다는 시기적으로 나중에 개발된 만큼 한걸음 앞서있다. 구소련에서 이러한 초대형 수송기가 늦게 개발된 것은 고 바이패스비의 대 출력 엔진의 개발기술이 지연되었기 때문이며 An-124의 개발 성공으로 구소련도 엔진 기술면에서도 서방측에 근접했음을 단적으로 입증하고 있다.

화물실의 설계는 C-5A와 마찬가지로 앞부분에 화물 도어를 설치하여 앞뒤로 트이도록 하였으며, 화물실 크기는 C-5A보다 한층 더 크고, 팔레트 탑재 시스템은 탑재하지 않는다. 이에 따라 차량의 자주 탑재 이외에는 화물실 천장에 있는 크레인으로 탑재작업을 한다. 군용 수송기로서 주력 전차 및 SS-20 중거리 탄도 미사일의 탑재가 가능하며, 전략 수송기임에도 비포장 활주로에서의 운용이 가능한 전술 수송기의 능력이 추가되어 있다.

본기의 능력을 보여준 사례로 1985년 7월 26일에 수립한 대량탑재 FAI 국제 기록이 있다. 이때 An-124는 171.219kg의 화물을 싣고 고도 10.750m 까지 상승하는 성능을 보여주었다. 그 후 1987년 5월에는 구소련 영내의 순환코스를 무급유로 20,151km나 비행하기도 하였다. An-124는 국영 아에로플로트사에서 1986년 1월부터 취항을 개시하였으며, 1995년

말까지 54대가 생산되었다.

한편 영국의 에어윌사(6대) 헤비리프트카고사(8대)에서 An-124를 임대하여 대형화물 수송용으로 사용하고 있다.

An-124의 파생형으로는 최대 이륙 중량을 392,000kg(페이로드 120,000kg)으로 낮춘 순수 민간형 An-124-100이 있으며 서방제 전자 장비를 탑재한 An-124-100M도 1995년 말에 완성되었다. 또한 EFIS를 장비한 An-124-102도 있다.

AN-225

- 항공기명 : AN-225
- 닉 네 임 : Mriya
- 전 폭 : 20.28 m
- 전 장 : 16.15 m
- 전 고 : 6.60 m
- 자 중 : 4,400 kg
- 최대속도 :
- 항속거리 : 15,400 km
- 탑승인원 : 승무원 6 / 무장병 60-70
- 개 발 사 : Antonov(Ukraine)



1988년 11월 30일 구소련 우크라이나 공화국의 수도인 키예프에서 일반에 공개된 세계 최대의 항공기로 같은 해 12월 21일에 첫 비행하였다.

애칭인 므리야는 러시아어로 「꿈」을 뜻한다. AN-225는 앞서 개발된 AN-124를 베이스로 주익의 안쪽에 세 번째 엔진을 추가하면서 익폭을 15m 연장하였으며 동체는 평행부분을 7m 연장하였다.

엔진은 AN-124와 같은 D-187을 6발 장비하였으며 기체의 대형화에 따른 비행안정성 확보를 위하여 꼬리 날개가 개량 되었다.

수평미익의 끝에는 A-10처럼 쌍 수직미익이 부착되어 있다. 랜딩기어는 중량증가에 따라 AN-124의 5개에서 7개로 증가하여 열차 바퀴와도 같은 인상을 준다.

구소련이 이러한 초 대형기를 개발한 것은 구소련의 우주 왕복선인 부란 및 에네르기아 로켓의 탱크, 부스터를 동체 뒷면에 탑재하여 수송하기 위해서이며 지름 7-10m, 길이 70m의 대형화물도 탑재가 가능하다. AN-225의 특징적인 쌍 수직미익도 이러한 특이한 화물탑재 때문에 생겨났으며 부란을 탑재한 첫 비행은 1989년 5월 13일에 실시되었다.

AN-225는 후방 화물 로딩 램프를 그대로 지니고 있어 통상의 화물수송기로도 사용할 수 있으며 탑재량에서 C-5A의 2배에 이른다.

AN-225는 1989년 3월 22일에 페이로드 156.3t을 싣고 총중량 508.2t으로 이륙하여 2,000km의 순환코스를 813.09km/h의 평균속도를 3.5시간 동안 비행하는 기록을 수립하여 성능을 과시한 바 있다. 2001년 5월 비행을 재개하고 있어 현용기로 인정해 줄 수 있다.

AN-24 / AN-26

- 항공기명 : AN-24 / AN-26
- 닉네임 : Coke / Curl
- 전 폭 : 29.20 m
- 전 폭 : 23.80 m
- 전 폭 : 8.58 m
- 자 중 :
- 최대속도 :
- 항속거리 : 1,240~6,220 km
- 탑승인원 : 승무원 5 / 무장병 40
- 개발사 : Antonov(Ukraine)



AN-24는 구형 쌍발 왕복엔진 수송기를 대체하기 위하여 개발된 단거리용 터보프롭 수송기로서 1963년부터 국내선의 주력 기종으로 사용되었다. 동급의 베스트셀러인 포커 F27과 쌍벽을 이루는 AN-24는 여객기형과 함께 화물기형인 AN-247이 개발되었으며 화물기형은 후방동체 아래에 카고도어와 탑재용 호이스트를 장비하였고 탑재화물의 공중투하도 가능하다. AN-24시리

즈의 성공에 힘입어 본격적인 군용 화물수송기로 등장한 AN-26은 1969년에 등장하였다. AN-24RT의 동력을 높이고 개량한 AN-26은 바닥 면에서 전동 컨베이어를 장비한 화물수송기로서 공중 투하에 효과적이다. AN-26의 가장 큰 개량 포인트는 후방동체에 로딩램프를 겸한 카고도어를 설치한 점으로 특히 문을 연후 방해가 될 경우 동체 아랫면으로 슬라이딩식으로 접어 넣을 수가 있다. 엔진은 터보프롭 쌍발로 오른쪽 엔진나셀에 APU겸용의 보조 제트엔진을 달아 STOL성을 높이고 있다. 화물실은 길이 11.5m, 폭 2.4m, 높이1.91m이다. 전방동체의 좌측면에는 공중투하 시 로드마스터가 조준을 할 수 있는 블록창이 마련되어 있다. 1981년에 발표된 AN-26B는 표준 팔레트를 3개까지 탑재하며 최대 페이로드를 5,500kg으로 높인 개량형으로 30분 이내에 여객형, 환자수송형, 공정부대형으로 바꿀 수 있는 특징이 있다. 파생형으로는 통신정보수집형 및 소방형이 있다. AN-26은 1,410대가 생산되어 구소련 국내에서 군용/민간용으로 널리 사용 중이며 동구권 국가에도 다수가 수출되었다. 아프리카 일부 국가에 수출한 형은 폭격장비를 장착하기도 하였다. 현재 AN-26은 엔진을 더욱 파워업한 AN-32로 점차 교체되었으며 중국에서는 Y-7이라는 명칭으로 생산되고 있다.

Antonov AN-70

- 항공기명 : AN-70
- 닉 네 임 :
- 전 폭 : 44.06 m
- 전 장 : 40.73 m
- 전 고 : 16.38 m
- 자 중 : 72,800 kg
- 최대속도 :
- 항속거리 : 5,000 km
- 탑승인원 : 승무원 3 / 무장병 170
- 개 발 사 : Antonov(Ukraine)



AN-70 수송기는 1992년 모스크바 에어쇼에서 모델이 공개된 세계 최초의 4발 프로펠 수송기이다.

구식 화물 AN-12 수송기의 후계기로서 군용/민간용으로 운용이 가능한 기체로, 당초 구소련 공군의 자금으로 개발이 시작되었다.

그 후 소련체제가 끝나자 안토노프 설계 국에서 60%의 개발비를 부담하고,

나머지의 2/3는 러시아 정부가, 1/3은 우크라이나정부가 부담하는 공동개발의 형태를 취하고 있다.

한때 AN-77이라는 명칭으로 영국에 판촉 활동을 벌이기도 하였으며 A400M의 대안으로 서방측에 제안 중이다.

군용형 AN-70-100의 개발은 1975년부터 기초연구가 시작되었으며, 당초는 D-236터보프롭 4발, 동체지름 5m의 기체로 1986년에 첫 비행을 할 예정이었다. 그러나 1984년에 페이로드 증가, STOL 성능을 요구받아 프로펠 장비로 변경하였으며 동체지름도 5.6m로 훨씬 커졌다.

또 신형 전자장비, FBW, 복합재료의 채택으로 시스템의 재설계가 이루어졌다. AN-70은 4기의 D-27 엔진을 주익 앞쪽의 아랫면에 장비하고 있으며 지름 4.5m의 8엽 전방 프로펠과 6엽 후방 프로펠을 이중 안전방식으로 구동하여 매우 경제적인 운항이 가능하다.

AN-70의 외관은 고익 저상식의 전형적인 전술수송기 스타일을 지니고 있으며 슈퍼 크리티컬익형을 채택한 주익은 얇은 후퇴각에 비교적 소형이다.

반면에 수평/수직 미익은 대형이며 승강타 및 방향타는 더블 힌지 방식을 사용하고, 수평

안정판의 앞전에는 아래위로 움직이는 슬래트가 장착되어 있다.

슬래트는 화물 투하시나 이착륙 시 종 방향의 트림을 안정시키며 STOL 운용 시 방향안정을 높이는데 기여한다.

주익 뒷전에는 대형 2중 간극플랩을 장착하여 프롭팬의 기류를 이용하여 높은 양력을 얻을 수 있다. 이에 따라 AN-70은 평상시 1,800~2,200m의 포장 활주로를 사용하나 이륙중량을 줄이면 길이 600~900m의 비포장 활주로에서도 운용이 가능하다.

캐빈은 폭 400m, 높이 40m, 길이 18.75 m(램프 포함 21.40m)의 화물실을 보유하고 있으며 후방 로딩램프를 통하여 차량의 자주탑재 및 화물의 공중투하도 가능하다.

화물실의 규모로는 A400M에 필적하며 무장병의 경우 170명을 한번에 탑승시킬 수 있다.

AN-70의 특징 중의 하나는 기체 구조에 복합재료를 광범위하게(24% 수준) 적용하여 경량화를 도모한 점으로 수송기 분야에서는 선구적이다.

AN-70의 기체 구조는 선계수명 20,000 비행횟수에 25년 이상 45,000 비행시간을 목표로 하고 있다.

정비공수도 연간 3,000~3,500 비행시간의 운용 시 1시간당 8~10 맨아워를 목표로 하고 있다.

원형기는 1994년 1월 20일에 롤아웃하였고, 1994년 12월 16일에 첫 비행을 하였다. 원형기는 1995년 2월 10일 공중 충돌 사고로 추락하였으며 이로 인하여 1996년에 양산기를 인도하려던 계획이 연기되었다.

현재 1991년 4월 24일에 첫 비행한 2호기로 개발이 진행 중이며 안토노프 설계국은 동급의 수요를 2,000대 정도로 내다보고 있으나, 잇따른 추락사고로 앞날이 낙관적이지 못하다.

AN-72 / 74

- 항공기명 : AN-72 / 74
- 닉 네 임 : Coaler
- 전 폭 : 31.89 m
- 전 장 : 28.07 m
- 전 고 : 8.75 m
- 자 중 :
- 최대속도 : 705 km/h
- 항속거리 : 1,148 km
- 탑승인원 : 승무원 2 / 무장병 32
- 개 발 사 : Antonov(Ukraine)



AN-72(코알러 A)는 구소련 최초의 STOL 제트 수송기로 2대의 원형기를 제작하여 1호기가 1997년 12월 22일에 첫 비행 하였다.

주익 앞전의 위쪽에 터보팬 엔진을 장비하여 배기가스를 주익 아래쪽으로 유도함으로써 양력을 높이는 USB(Hpper Surface Blown) 방식을 사용하고 있다.

USB 방식은 보잉 YC-14, NASA의

QSRA 일본의 비조 등에서도 테스트되었으나 실용화된 것은 AN-72 가 최초이자 유일하다. 그러나 설계자인 안트노프에 의하면 AN-72의 STOL 효과는 크지 않으며 구소련에서 실용화한 큰 이유는 엔진의 위치가 높기 때문에 비포장 활주로에서도 이물질 을 흡입할 위험이 적기 때문이라고 한다.

양산형인 AN-72A(코알러 C)는 주익 을 연장하고 앞전과 뒷전의 후퇴각을 2 단계로 다르게 하였으며 동체를 약 2m 정도 연장하여 실용성을 높이고 승무원 도 2-명으로 운항이 가능하게 개량하였다.

민간형인 AN-74(코알러B)는 전천후 운항이 가능하며, 극지에서도 운용이 가능하다. 또한 화물 수송형인 AN-72AT, YIP 수송형인 AN-725(코알러 C) 등도 존재한다. AN-72/-74 계열은 150대 이상이 생산되었으며 군용으로는 20대가 러시아 공군에서, 4대가 페루 공군에서 사용되고 있다.

원형의 엔진은 D-36(추력 6.500kg) 이었으나 최신형은 D-436(추력 6.500 kg)으로 나진의 뒤쪽에 클램셀 타입의 역 추진 장치가 부착되어 있다.

한쪽 엔진 정지시의 추력 불균형을 줄이기 위하여 엔진은 동체 쪽으로 바짝 붙여 장비한 점도 특징이다.

러더는 3분할 방식으로 통상 비행 시는 뒤쪽의 아랫부분만 사용하고 고속 비행 시는 뒤쪽의 아래, 위쪽을 모두 사용하며, 한쪽 엔진 정지 시는 앞쪽도 사용하도록 자동적으로 작동된다. 특히 고온의 배기가스와 직접 접촉하는 주익 상면과 플랩, 나셀은 티타늄제로 되어 있다. 플랩은 엔진의 뒤쪽에 더블 슬로티드 방식으로 장비되어 있고, 바깥쪽은 트리플 슬로티드로, 앞전의 바깥쪽도 플랩으로 되어 있다.

수평미익의 앞전에는 플랩과 연동하는 슬래트가 장착되어 있다.

화물실은 폭 2.15m, 높이 2.20m, 길이 10.5m로 후방 램프 도어는 동체 아래로 슬라이딩되는 안트노프 특유의 설계방식을 채택하고 있다.

AN-72의 파생형으로 23mm 기관포 및 로켓탄, 폭탄을 장비한 해상감시형인 AN-72P(AN-76)이 있으며 이 기체는 1992년 판보로 에어쇼에서 공개되어 현재 20대가 러시아군에서 사용 중이다.

BE-200

- 항공기명 : BE-200
- 닉 네 임 :
- 전 폭 :
- 전 장 :
- 전 고 :
- 자 중 :
- 최대속도 :
- 항속거리 :
- 탑승인원 :
- 개 발 사 : (Russia)



A40 알바트로스기의 실패 이후 서방측에 수출하기 위해 개발한 기체가 바로 BE200이라는 수륙양용 수송기이다. A40 알바트로스기가 대잠초계기로 개발될 예정이었으나 서방국가들은 물론 러시아군 내부에서도 외면하자 이번에는 재도전의 뜻으로 다목적 수송기로 내놓은 수륙양용기가 바로 BE200이었다.

BE200은 1998년 9월 24일에 첫 비행에 성공하여 다음해에 인증을 받았다. 캐빈에는 서방측 기준으로 최대 32명 의 승객을 수용할 수 있으며 군 작전 임 무수행시 기준은 19대의 병력에 3톤의 물자를 탑재할 수 있는 내부공간을 가진다. BE200의 수송임무 이외의 다른 용도로는 해상 수색/구난기, 경제수역 감시 기 등으로 사용할 수 있음을 홍보하고 있다. 특히 우리나라 해양경찰청에 해 상 수색/구난기로 도입할 것을 1997년 여름부터 권유하여 최근까지 검토한 바 있다.

항공기 도입 예산이 한정되어 있는 해양경찰청이 주변국, 특히 일본 해상보안청의 항공세력에 대응하여 도입할 가능성이 존재하고 있어 관심 있게 지켜보아야 할 기종이기도 하다. 러시아의 베리예프 설계국이 내놓은 기체 중 가장 자신 있어 하는 기종으로 수출 가능성이 엿 보이고 있으나 우리나라의 채택이 수출 향방의 관건이 되고 있기도 하다.

캐나다의 CL21S/415T 수륙양용기가 터보 프롭기 치고는 비싼 반면에 터보팬 제트기인 BE200기의 가격은 낮은 것이 장점이라 하겠다.