

アメリカ★USA

ボーイング KC-10A エクステンダー

BOEING KC-10A EXTENDER



米空軍の空中給油／貨物輸送機 ATCA (Advanced Tanker Cargo Aircraft)。1977年12月に選定されたDC-10-30CFの軍用型で、空中給油が主任務だが、海外展開に際しては支援機材や人員の輸送も同時にできるよう設計されている。この場合の輸送能力は最大75人の人員と76tの貨物を搭載、7,000kmを飛ぶことができる。

基本となったDC-10との間には約88%の共通性を持つが、床下貨物室には7個

の燃料タンクが増設され、後部胴体下面には空中給油ステーションが設けられている。空中給油手段としては、フライング・ブームとドローグの両方式が併設されており、自身の空中受油もできる。

フライング・ブームはローリング・ブームと呼ばれる新方式を採用し、デジタル・フライバイワイヤ・コンピュータによって自動制御されるが、1分間に5,678ℓの給油能力を持ち、KC-135に比して約1.7倍の能力となっている。KC-135は腹這いで作業をしたが、

KC-10Aは通常の座席で作業が可能。

ドローグ方式による給油は、胴体後方1か所のみであったが、最終60号機で両外翼下面にドローグ式給油ポッドを追加するテストを行い、在来機でもこの改修が行われた。初飛行は1980年夏。

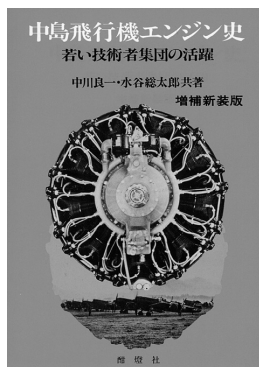
その後81年3月17日に空軍に引き渡されて、同年末から実戦配備が始まったが、製造は88年11月に終了、最終60号機は90年4月に引渡された。

これは別にオランダ空軍向けにマーチンエアが保有していた2機のDC-10-30CFが空中給油／貨物輸送機に改修され、KDC-10Aの名称が与えられているが、この機体では給油ステーションが操縦室後部に設けられている。

DATA 全長55.35m、全幅50.41m、全高17.10m、翼面積367.7㎡、運航自重109,328kg (給油母機)、110,946kg (輸送機)、最大ペイロード76,844kg (輸送機)、総重量267,624kg、燃料容量200,940ℓ、発動機GE CF6-50C2(23,814kg)×3、最大運用限界マッハ数 マッハ0.88、最大巡航速度926km/h、航続距離7,000km/最大ペイロード、18,500km/最大燃料、離陸滑走路長3,124m、乗員3～11、初飛行1980.7.12 (編集部)

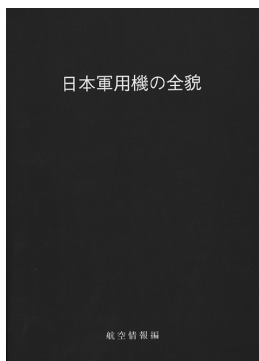
軍用輸送機

書籍出版案内



中島飛行機エンジン史

実際にエンジンの開発に携わった中川良一氏、水谷総太郎氏の共著。各エンジンの開発の歴史、性能などを解説
定価:本体5,500円+税



日本軍用機の全貌(復刻版)

陸軍機27機、海軍機30機、試作機12機の解説と陸軍、海軍の航空作戦史、彩雲、零戦などの図面付き
定価:本体5,000円+税



飛行機設計50年の回想

土井武夫・著 フォークト博士との出会いから飛燕、屠龍からYS-11、P-2Jに至る開発史
定価:本体3,000円+税

●この書籍は、書泉グランデ、軍事選書堂、もしくは当社HPのみからご購入できます。

株式会社せきれい社 〒107-0052 東京都港区赤坂7-5-48 赤坂スカイハイツ 502
Tel 03-6685-5921 Fax 03-6685-5913
<http://airview.jp>