

항공기의 외양 변천(3)

2차대전중 미국 군용기의 특징

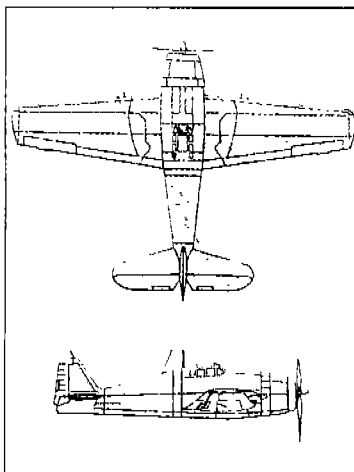
야생미 만점의 스타일

2차대전중 미국의 전투기라면 초기에는 록히드 P-51로 대표되는 강력한 힘을 지닌 전투기가 있고 나중에 가면 새로 등장한 그레먼과 무스탕으로 대표된다. 특히 일본사람들에게 대전 말기 패전무렵의 아픈 추억은 그레먼에 몰려있다. 종전 1년 가량 전부터 태평양 전선에 나타난 그레먼과 무스탕등 미국의 볼품없는 전투기들은 일본의 제로센을 추풍낙엽으로 만들었다.

제로센과 대적하여 이기는데 외모 같은 것은 전혀 구애 받지 않는다는듯 이들 두 전투기는 2천마력의 엄청난 출력의 엔진과 튼튼한 기체로 전선에 모습을 들어냈다.

그레먼은 P&W의 공랭 성형 18기통의 대형 엔진을 싣다 보니 자연스럽게 동체는 굵어지고 그러다보니 주날개도 넓고 끝이 뭉툭하여 어느모로 보아도 유선형일 수는 없다. 제작사인 그레먼사의 기술진에 의하면 동체가 가늘다고 더 유리하지도 않으며 오히려 고장 수리등 동체내부의 작업시 굵은 편이 사람이 들어갈

수 있어 편리하다는 주장이었다. 이렇게 야생미 충분한 그레먼 전투기들은 실제로 태평양 상공에서 일본의 제로센을 한방에 요절내었다. 초기에도 날씬한 몸매의 제로센은 그레먼이 6정의 13mm 기관총으로 일제 사격을 가한 뒤 급강하하여 달아나는 전법에 꼼짝 못하고 당할 수밖에 없었다.



모양보다는 실력제일의 그레먼 F-6F

그러니 일본 조종사들의 감정이 좋을리 없었다.

하늘의 폭력집단으로 취급되어 일본의 젊은 전투기 조종사들로부터 공포의 대상으로 되었다.

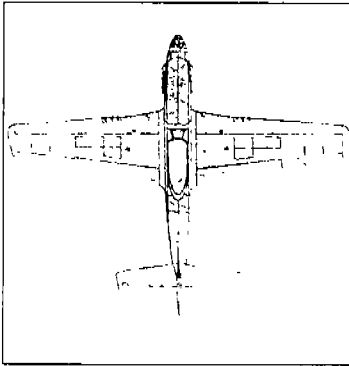
이와는 대조적으로 동체가 굵지 않고 가늘면서도 위력이 대단한 전투기로 노드아메리칸사의 무스탕을 꼽을 수 있다.

이 기종은 동체 앞부분이 주날개 앞쪽으로 길게 나와 있으며 동체는 가늘고 길며 주날개는 안정성있게 크고 넓다. 그리고 끝부분으로 내려가는 선도 아주 유려하며 수직 꼬리날개나 수평 꼬리날개의 생김새도 우아한 편이다.

더욱이 액냉식인 라디에터의 공기취입구가 마치 발갈기처럼 양쪽에 보이는 것도 특이하다. 그러다보니 무스탕, 야생말이라는 이름이 어울리느듯 하다.

이런 기체에 올라타고 조종간을 잡게되면 누구나 마음이 흥분되어 유행도에서 도요까지 한숨에 달려갈 수 있을것같은 느낌이 든다. 롤스 로이스 마린 18기통 병렬엔진을 싣고 2200마력의 강력한 힘으로 45톤의 자중을 시속 700km의 고속으로 날아다니는 당시로서는 가공할 전폭기로 꼽혔었다.

무스탕이나 그레먼은 그후 한국 전쟁에서도 맹활약을 하게되며 제트



노드아메리칸 P-51/D형 무스탕

전투기가 나올때까지 최후의 가장 우수한 전투기로 남게 된다.

하나는 별로 볼품은 없지만 힘세고 날래고 다른 하나는 날씬한 몸매에 무예도 뛰어내고 번개처럼 빠르다는 평을 받았으니 역시 전쟁을 당해야 명기가 나오는 모양이다.

4발의 중폭격기

2차대전에서 선보인 각종 군용기가 가운데 특징을 말하라면 4기의 엔진을 달고 항속거리와 적재 폭탄량에서 타의추종을 불허한 중폭격기, 하늘의 요새등으로 불린, 거대한 폭격기의 출현을 들수 있다. 이런 하늘의 요새로도 모자라 다음은 초 하늘의 요새가 나타나 무게 4톤의 원자 폭탄을 싣고 날아가 전쟁을 종결지운바 있다.

이것은 보잉사가 대전중에 개발한 걸작기로 보잉 B-17과 B-29를 두고 하는 말이며 이 두 폭격기는 2차 대전의 대명사와 같은 존재로 반세기가 지난 오늘까지도 입에서 입으

로 그 우수성이 전해지고 있다.

이렇게 미국인에게뿐만 아니라 일본인들에게는 불쾌한 기억으로 남아 있는 B-17, B-29이지만 B-17이 처음 유럽전선에 배치 되었을때는 오늘과 같은 신화적 존재가 되지 못했다고 전해지고 있다.

즉 1943년 10월에 291기의 B-17 폭격기대편대가 영국에서 유럽 대륙으로 출격하여 그 중 60기가 격추되는 불운을 맛보았다. 약 20%가 넘는 손해이고 다행히 격추되지 않고 돌아온 폭격기에도 사상자가 다수 타고 있었으며 한 폭격기에 10명씩 타고 있었으니 격추된 비행기에 타고 있던 인명피해만 600명을 넘었다.

왜 이런 손해를 입었는가.

하늘의 요새를 자처하는 B-17이 호위전투기를 거느리지 않고 단독으로 대낮에 출격했기 때문이다. 독일군은 이 거구의 폭격기 편대를 맞이하여 전투기를 발진시켜 앞부분 윗쪽을 상공에서 겨누어 이만한 히트를 치게 되었다. 독일군은 B-17이라는 하늘의 요새에도 바로 앞부분의 상하에 약점이 있는것을 알고 거기만 집중적으로 공격하여 전과를 올린 것이었다. 미군쪽은 이래서는 큰 일이라고 다시 무장을 강화한 개량형을 곧 만들어 전선에 보냈다. 기수쪽 위 아래로 기관총좌를 설치한 B-17G형이라고 했다.

그렇게 해도 역시 폭격기로서의 취약성이 다 커버된것은 아니었지만 1944년에 와서는 독일 국내에 있던

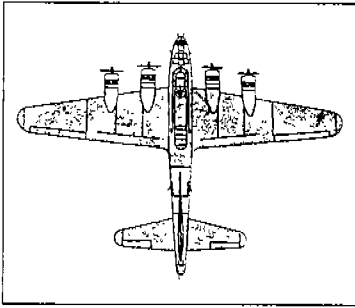
인조석유공장을 거의 폭격으로 파괴하여 독일군 전폭기들은 심한 연료난으로 맥을 추지못하게 되었다. 그 때문에 하늘의 요새는 대낮에 당당하게 유럽 대륙 어디에나 폭탄을 퍼부울 수 있었다.

태평양에서도 비슷했다. 일본군의 전투기 생산이 줄고 숙련된 조종사가 귀해진데다 역시 항공연료가 모자라 B-17은 무소불위였고 이어 B-29가 나타나 사이판을 기지로 드디어 일본 본토 폭격을 마음대로 했다.

B-17의 외모는 자체 방어를 위한 기관총좌를 기조로 했는데 G형은 13mm 기관총을 13정이나 장비하고 탄환도 5800발 기관총 1정당 450발씩 싣고 다녔다. 이런 중무장은 유럽과 태평양에서 얻은 경험에 의한 것으로 완전히 요새로서의 면모를 갖추었다. 특히 동체의 후방을 굽게 하여 그쪽에도 기관총좌를 두고 꼬리날개도 크게 만들었다.

B-17은 이미 2차대전이 터지기 전부터 계획된 것을 전쟁덕에 개발이 앞당겨진것이기 때문에 개량이 거듭되고서야 하늘의 요새로 손색없게 되었다.

이에 비하면 B-29는 2차대전이 터진 뒤에야 설계에 착수했고 대전후기인 1944년경에야 일선에 배치되었기 때문에 B-17의 결점을 보완했을 뿐 아니라 새로운 여러 장치를 실어 한결 강력해져 호위 전투기 없이도 충분히 자신을 방어할만했다.



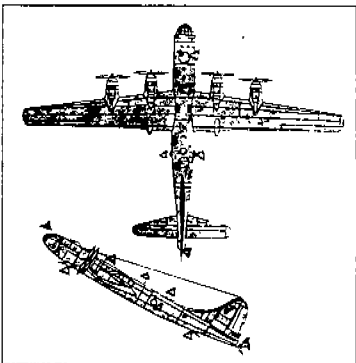
보잉 B-17의 모양

B-29는 주날개의 폭이 좁고 길다. 그것은 장거리 폭격기이기 때문에 공중의 저항을 줄이기 위하여 주날개를 가늘고 길게 만들고 기수를 날개에서 앞으로 튀어나오게 했고 조종실은 기체 속으로 들어가 1만m 이상의 성층권 비행에 대비해 산소와 기압을 조정했다.

자체 방어무장도 B-17의 교훈을 살려 기관총을 원격조작이 가능하게 만들어 총좌를 전후 상하에 고루 배치했다.

이렇게하여 전투기호위없이 단독 작전이 가능했다.

일본 본토 폭격때는 100대이상의 대편대로 소이탄을 비오듯 퍼부어



B-29 △표는 자체방어 총좌이다

중이와 나무로 된 일본식 가옥을 불살라 일본인들로부터 B-29하면 공포의 대명사가 되었었다.

또한 B-29는 일본을 공습할때 기체에 도장을 하지 않아 알루미늄합금의 은색 그대로 출격했기 때문에 기체가 햇빛을 받아 반짝거리기로도 유명하다. 그래서 푸른 하늘을 배경으로 날고 있는 모습을 지상에서 쳐다보면 은빛으로 빛나는 외양이 정말 아름답게 보였다.

B-29의 총중량은 B-17의 갑절이 넘지만 원체 외양이 날씬하기 때문에 그냥 시각적으로는 그렇게 커 보이지 않는것도 또한 특색으로 꼽히고 있다.

이런 기체에 13mm 기관총을 각 총좌마다 2정씩, 그리고 꼬리부분의 총좌에는 20mm 기관포 1문 13mm 기총 2정을 장치하고 탄환만 1만발 가까이나 싣고 다녔으니 선블리 접근 공격하지 못할만하다.

미국의 4발 중폭격기로는 보잉사의 B-17, B-29외에 나중에 컨베어라고 부른 콘소리디드 B-24 리베레이터가 있다. 그리고 B-17보다 더 많이 생산되어 일선에 보냈지만 B-29의 무공에 가리워 이쪽은 별로 알려지지 않았다. 이 비행기는 앞부분이 길게 튀어 나오고 동체가 B-29에 비해 짧으며 수직 꼬리날개가 두개로 전체적으로 동체가 굵고 짧고 13mm 이 기관총을 10정을 장착하여 자체를 방어하고 있다.

B-29에 비하면 어딘지 둔중하게

생겼으며 그래서 그런지 우직하게 사용되어 특기할만한 무공은 없지만 전쟁후기에 장거리 폭격기로 중용되었다.

원한의 기종

태평양전쟁 4년간을 통하여 일본군은 국력과 자원의 부족에 의해 여러가지로 많은 눈물겨운 국면을 겪었지만 그중에서도 항공기의 역부족에 의하여 태평양상의 섬을 하나하나 미군에게 도로 뺏기고 그때마다 섬에 주둔하던 수비군 전원이 소위 옥쇄라는 미명아래 전멸해버린 일은 두고두고 통탄하지 않을 수 없는 일이었다.

또한 대전후기에는 항공기의 부족으로 제해권을 넘겨주어야했기 때문에 선박의 항행이 거의 불가능했고 무적을 자랑하던 연합함대도 항공모함을 필두로 차례차례 바다 속으로 장사지낸 일은 정말 안된일이였다. 일본군 선박과 함대에 있어 가장 무서운 존재가 되었던 원한의 기종은 오늘날의 전폭기의 모체가 된 뇌격기 그러면 TBF 어번처와 커티스 SB2C의 기종을 들수 있다.

그중 그러면 TBF 어번처는 복수하는 사람이란 뜻으로 일설에 진주만의 기습을 복수하는 뜻이라고도 하는데 전투기 모양에서 주날개가 크고 넓으며 동체도 길고 굵다. 단 밭이지만 2000마력이 넘는 강력한 엔진의 힘으로 3명의 승무원을 태우

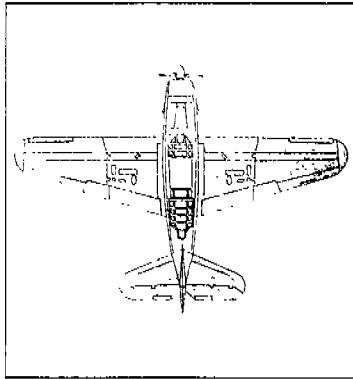
고 폭탄이나 어뢰를 배안에 넣고 다니게 만들어 자연히 동체가 굽어진 것이며 이때문에 비행기 내부에 들어갈 수리나 정비를 하기가 무척 쉬웠다. 멀리서 보면 앞서 설명한 그레던 전투기와 아주 흡사하지만 결에서 보면 몸집이 전투기에 비해 갑절이상 크다.

어뢰와 폭탄을 싣도록 만들면서 단발로 한데는 속도의 문제와 기동성 때문으로 최대이륙중량 8톤 이상이며 육지나 항공모함등 어디서나 이착륙이 가능했다. 무장은 주날개 양쪽에 앞을 향하여 13mm 기관총 각 2정이 장치되어 공격용으로 쓰고 방어용으로는 조종실 윗쪽과 뒷쪽등 그리고 배 뒷쪽에 각 1개소씩의 선회 기관총좌를 두고 7.7mm 기관총 2정씩을 배치해 강력한 자기 방어용 무장을 했다.

한편 카티스 SB2C 헬다이버 전폭기는 주날개가 더욱 크고 동체도 굽고 짧아 주로 정찰기로 쓰인 외에 급강하폭격에도 쓰였는데 450kg 폭탄을 동체내에 실을 수 있게 만들고 주날개 양쪽에 20mm기관포 각1문씩을 장치하여 전투능력면에서도 강한 힘을 발휘했다. 주날개의 앞 가장자리는 직선으로 처리하고 뒷가장자리는 전진각을 심하게 준 모양은 마치 양팔을 벌리고 막아선 폴로 보인다.

카티스사는 헬다이버(지옥에 떨어지는자)라는 이름을 좋아하여 복엽기 시대부터 이 이름을 짝 써오고 있다.

이 두 전폭기 또는 정찰 폭격기는 항공모함에서 발진하여 일본군 군함이나 진지를 폭격, 뇌격하여 살상과 격침에 많은 공훈을 세웠다. 특히 섬에 상륙하기전 일본군 진지를 쓸 발을 만드는데 매우 효과적이었다.

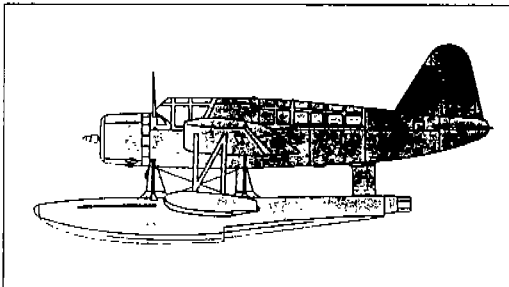


두팔을 벌린꼴의 카티스 SB2C의 외모

가까운 항공모함에서 부지런히 오가며 폭격과 기총소사로 육군을 골탕먹이는데 쓰여 일본군 수비대들은 보기만 해도 무서워 했었다고 한다.

다음에 잠수함 킬러로 활약한 비행정의 경우 컨소리디드 PBY카타리나를 빼놓을 수 없다.

일본군의 비행정이 4발의 대형인데 비해 미군의 비행정은 쌍발로 2천마력의 강력한 엔진을 탑재 했으



일본잠수함의 천적인 미군의 비행정

니 두개의 출력이 일본군의 4발과 맞먹을 정도이다.

주날개가 위에 있고 그 날개 양쪽에 엔진을 달고 바퀴를 달면 육상기이고 배를 달면 비행정이 되는데 날개 양쪽에 큰 안테나를 달아 레이더를 작동시켜 초계임무도 하며 잠수함을 발견하면 폭뢰를 투하 공격하도록 만들어져 있다.

무장은 전방을 향하여 날개 양쪽에 각 1정씩의 7.7mm 기관총을 장착하고 상부 뒷쪽에 2정의 기관총을 배치했다.

승무원은 5명으로 초계, 정찰, 폭격등의 임무를 수행하는데 필요한 요원을 두개로 나누어진 승무원실에 태웠다.

이 비행정은 항공모함에서도 카타팔트에 의해 발진할 수 있으며 수상에서 발진할 수도 있고 폭탄, 어뢰, 폭뢰중 필요한 것을 실을 수 있었다.

게다가 기상에 레이더를 싣고 멀리까지 레이더로 수색할 수 있기 때문에 일본군 함정의 움직임, 항공기의 비행, 잠수함의 이동등을 살필 수 있어 일본잠수함은 이 비행정을 가장 무서워 했다고 전한다.

전쟁은 무기의 개발을 촉진하게 마련이지만 특히 항공기의 발달은 눈부신바 있었다.