

항공기의 외양 변천(4)

2차대전중 일본군용기의 발자취

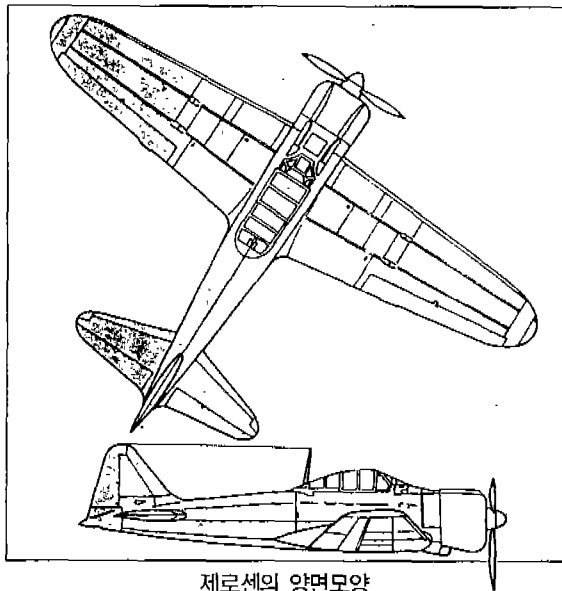
멋쟁이 전투기 제로센

2차대전중의 일본 군용기라면 제일 먼저 생각나는 것은 아무래도 '제로센'으로 대표되는 해군측의 함재 전투기를 들게된다.

제로센은 그 모양이나 성능에 있어 1941년 당시로는 세계적 걸작 항공기로 평가하는데 손색이 없다. 이 전투기는 미쓰비시(三菱)중공업의 호리꼬시라는 항공기 설계가에 의해 설계된것으로 나중에 여러가지 개량형이 나타나지만 기본적인 모양에는 변화가 거의 없었다. 그런 점에서 태평양전쟁을 대표하는 비행기로 꼽혀 종전 50주년을 맞는 금년에 미국의 스미소니언 박물관 등 미국에 전시중인 제로센이 옛모습 그대로 자력으로 날아 일본에 돌아 오는 행사가 추진중에 있다.

일본의 항공병력 편제는 육해군이 각각 항공대를 가지고 있어 양계

통이 따로따로 발전했다. 따라서, 공군이라는 단일 편제가 아니라는 점에서 중복개발, 중복투자 등의 결점도 있었지만 또 한편에서는 서로 더 우수한 성능의 항공기를 개발하려는 경쟁이 치열하여 장점도 없지 않았던 것이다.



제로센의 양면모양

제로센은 육군의 하야부사와 나라이 실전에 참여했으며 하야부사쪽은 주날개의 뒷 가장자리가 전진각을 이루고 있으며 동체의 높이나 폭이 모두 작고 조종석의 유리창도 낮

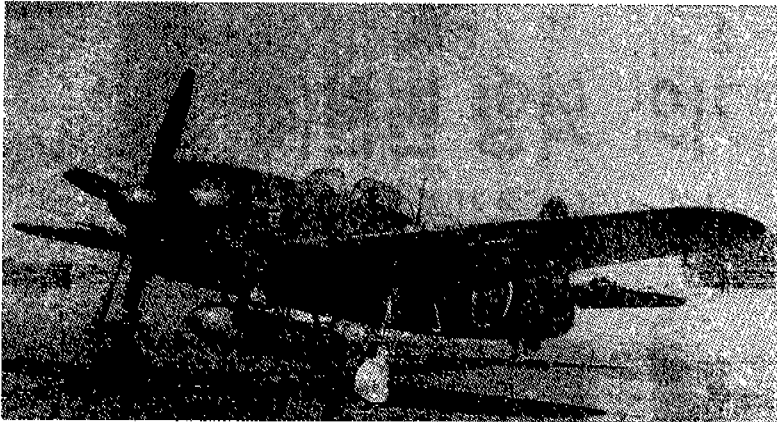
고 짧다.

종합적인 성능은 제로센이 우수했지만 육군과 해군에서는 용도가 다르기 때문에 한가지로 평가하는데는 문제가 있다. 제로센이 1943년까지 독자적인 전투기 구실을 해온뒤

해군은 랫푸(熱風)나 국지전투기인 라이텐 같은 기종을 개발했지만 모두 실전용으로는 쓰이지 못했다. 그것은 설계나 개발의 문제가 아니라 1944년 이후의 일본 국력이 그런 전투기를 만들만한 형편이 없었다고 보는 편이 정직하다.

종전이 임박해서 일본 해군이 내어놓은 고성능 전투기로는 시덴가이라는 기종이 있다. 성형 공랭식 18기통으로 2천마력의 고추력 엔진을 장비하고 고도 5,600m에서 최대속도

시속 600Km를 내는 우수성을 지녔지만 종전 무렵의 일본은 그만한 항공기를 몇천대나 생산해서 일선에 내보낼 공업력이 없었다. 결국 항공기의 성능이 나쁘거나 개발능력이



출격직전의 시덴가이

모자라는 것이 아니라 대량생산을 수행할 기초 공업력이 모자랐던 때문에 우수한 항공기가 빛을 못보고 만 것이다.

이 시덴가이는 가와니시(川西)항공기회사 제품으로 1943년 3월15일에 시제기 제작이 지시되었으나 8월 1일에서야 제조개시를 보았고 1944년 1월에 초도비행을 했다. 설계 시작 후 10개월만에 시제기가 비행한 초 스피드였다. 그만큼 일본은 다급했다. 양산에 들어간 것은 1945년 1월로 가와니시에서 겨우 400기정도 만들었다. 무장은 20mm기관총 4정을 양쪽에 2정씩 나누어 장착하고 600발의 탄환을 싣고 다닌 외에 60kg 폭탄 4발 또는 250kg폭탄 2발을 장착하여 적합선 공격에 사용되어 말하자면 전폭기의 조상이 된다. 육군은 이에 대해 같은 2천마력급 엔진을 장착한 하야테라는 개량형 전투기를 개발하여 미군전투기와 몇번씩 공중전을 벌여 우수성만 입증하고 미군의 일본 본토 상륙시

를 기다려 쓰지 않고 숨겨 두었으나 증전으로 소용없게 된 기종도 있다.

더 빠르게 더 길게

일본군용기 가운데 고속과 긴 함속거리를 자랑한 것이 있으니 해군용 정찰기 사이운이다. 전후 미국에서 노획해간 이 정찰기에 옥탄가가 높은 휘발유를 넣고 시험했더니 시속 700km의 고속으로 날면서 항속거리가 무려 4,300km에 달해 놀랐고 한다.

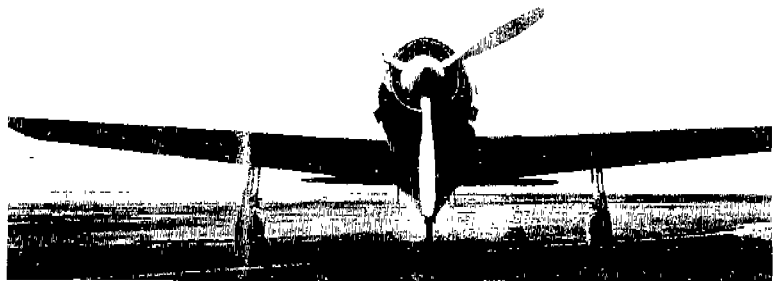
이 정찰기를 설계한 야스다(d安田)기사팀은 정찰기가 지녀야 할 고속과 긴 항속거리를 얻기 위해 주날

개를 작게하고 동체를 가늘게 만든 데다 엔진은 당시 최고 출력인 2천마력 엔진을 장착했다.

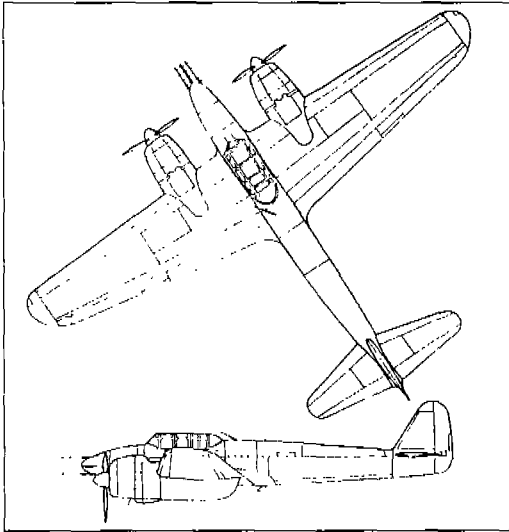
여기에 조종사, 항법사, 무선통신사의 세사람을 태우고 연료를 가득 채우면 5톤가까운 무게가 되는데 이만한 기체를 항공모함에서 이함시키는데 고생했다고 한다.

승무원이 셋이나 되기 때문에 조종석 유리가 길게 보이지만 전체를 앞에서 보면 동체가 매우 가늘고 작으며 지름 3.5m나 되는 세날개의 큰 프로펠러는 보기에도 힘센것 같고 거기에 양쪽 바퀴의 간격이 넓어 앞에서 본 모습은 매우 믿음직하다.

이 모양으로 무장도 없이 태평양을 6천m이상의 고공비행으로 마음껏 날아 다녔으니 사이운이라는 불교식의 이름이 그럴듯하다. 그런저런 점에서 일본군의 걸작기로 꼽히고 있다. 같은 나까지마 항공기 공장에서 태어난 기종 가운데 승무원 2명의 야간전투기 겐코오도 아름다운 의모로 한몫한다. 기수에 레이더용 안테나를 튀어 나오게 장치하고 조종사와 기총수 둘이 타고서 등쪽에 도합 3문의 20mm기관포를 장착



앞에서 본 정찰기 사이운의 모습

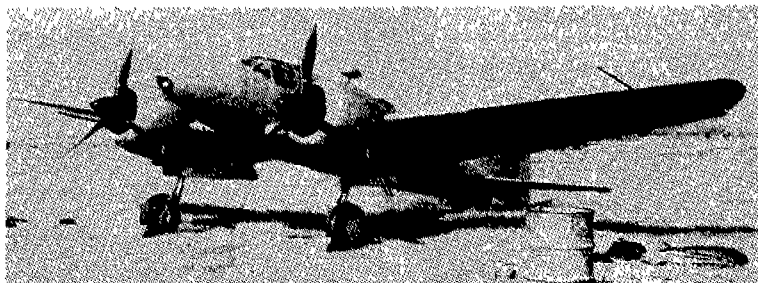


일본군으로는 귀한 야간전투기 겐코오(隼)

한 모습으로 특히 운동성이 좋아 적 폭격기 편대의 밑쪽에 파고 들어 격추시키는 묘기를 발휘했다.

성형 공냉식 14기통1,100마력 엔진 2기를 장착한 쌍발로 고도 5,000m에서 최고속도 시속 500km를 넘어 보잉 B-17이나 노드아메리칸 B-24등의 중폭격기를 상대할 수 있었으나 B-29가 나오고 부리는 기세가 꺾여 버렸다.

고속을 자랑한 기종으로는 해군이 개발한 또하나의 정찰기 신사령부 정찰기라고 부른 100식 정찰기도



왕년의 걸작기 사령부 정찰기

당연히 꼽혀야 할 것이다. 1940년에 채택되어 미쓰비시공장에서 탄생한 이 사령부용 정찰기는 쌍발로 겐코오보다 약간 작지만 고도 6천m에서 시속 630km를 내는 고속기종으로 일본군기 가운데 시속 600km를 넘는 것으로는 최초의 것이었다. 전체적으로

스타일에 있어 유선형이며 매우 유려한 선을 보이고 승무원실이 앞뒤 두개로 갈라져 조종, 항법, 무선, 사진촬영 등 여러 기능을 수행할 수 있게 만들었다.

다만 아쉬운것은 자체 무장이 전혀 없기 때문에 고공에서 정찰하고는 곧 달아나야하는 문제가 있었으니 그것은 일본군용기 공통의 약점이었다. 전투기의 장갑이 전혀 없어 승무원과 연료의 보호가 불가능했고 폭격기에는 자체방어 무장이 거의 없어 위험에 노출되었으며 정찰기에는 여기서 보는 바와 같이 아예 무

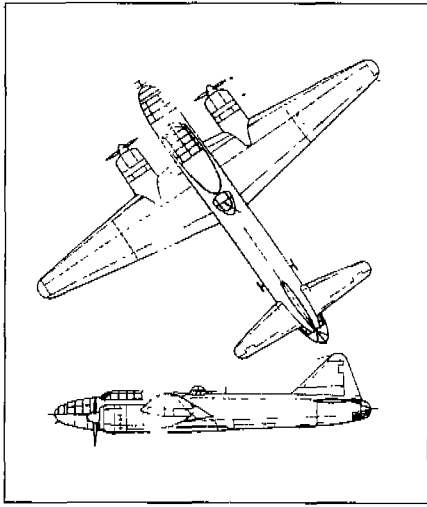
장이 없었다.

일본군 특유의 기질로 상관으로부터 "이자식야! 목숨이 아까운가!?" 라고 질책당한다면 누구나 "목숨 같은 것은 조금도 아깝지 않습니다"라고 큰 소리로 대답하는데서 인명 경시의 풍조가 생기고 그런것이 하나의 전통이 되면서 항공기의 자체무장을 생각지 않고 오직 속도, 항속거리, 운동성 같은 기능에만 정신을 파는 결과가 된듯하다고 현재의 자위대 참모진들은 말하고 있다.

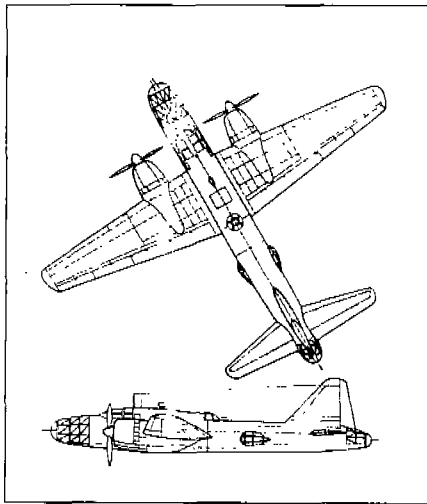
폭격기·공격기

특이한 모양의 공격기를 든다면 1식 육상공격기를 들 수 있는데 이 기종은 동체가 굽고 앞뒤가 거의 같은 굽기로 만들었는데 이런 모양은 세계에도 예가 없으며 미국의 그루먼기가 비슷한 모양을 하고 있다.

이 기종은 주날개, 꼬리날개, 수직날개등이 모두 폭이 상당히 넓은데 비해 길이가 짧다. 이것이 조종성을 좋게하고 나아가 운동성을 높여주는 결과가 된다. 승무원은 7명으로 폭탄과 어뢰를 싣고 육상기지에서 이륙하여 해상의 목표물을 공격하게 만든 기종이다. 일본군으로는 자체무장으로 등과 양쪽 꼬리 부분 그리고 앞쪽에 각각 1문씩의 기관포를 장착하여 그만하면 적기를 당할만하다. 그러나 주날개 양쪽에 있는 연료통에는 방탄장치와 누설방지장치가 없어 이것 때문에 치명적인



1식 육상공격기



4식 중폭격기

손해를 입었다. 따지자면 일본의 공업수준이 문제가 되겠지만 생명을 깃털처럼 가볍게 여기는 풍조에서는 어떻게 해볼 도리가 없었다. 또 그런 풍토가 결과적으로 방탄기술 향상에도 전혀 기여하지 못했다. 만일이 공격기가 미군의 B-17이나 B-24, B-29와 같이 사격을 받아도 끄떡 없는 방탄장치가 있는 연료탱크를 갖

추고 있었다면 훨씬 맹위를 떨쳐 미군을 대적했을지도 모른다. 이런 가정은 모두 지나간 뒤의 이야기이고 만일을 생각한것에 불과하여 일본의 공업력 수준을 짐작케 할 뿐이다.

이보다 3년이나 이후에 나타난 육군의 4식 중폭격기는 모양이 1식과 비슷하고 크기도 닮았지만 성능은 한결 향상되고 또 연료 탱크의 방탄장치도 상당히 진보했다. 두가지 기종을 모두 미쓰비시 공장에서 만들었기 때문에 실전의 교훈을 받아 들인 탓이라 하겠다.

승무원은 8명으로 폭탄도 싣고 때로는 어뢰도 싣을 수 있게 만들었는데 자체 무장도 기수부분, 등, 꼬리부분, 양옆등에 기관포를 배치하여 상당한 수준에 이르고 특히 각부분의 기관총좌에는 유리로 된 밀폐식 총좌를 만들어 기총수가 바람의 피해를 입지 않게 한점 등이 돋보인다.

이 중폭격기도 종전이 임박해서야 실전에 배치되었고 또 그 수가 한정되어 미군이 일본 본토에 상륙했을때 마지막 결전용으로 쓰기 위해 상당수를 감추어 두었다가 종전이 되는 바람에 파괴해 버렸다고 전한다.

미관만점의 비행정

앞에 나왔던 고속 전투기 시덴가 이를 설계한 가와니시 공장의 기구하라씨가 설계한 항공기 가운데 걸작으로 꼽히는 마지막 작품은 2식 비행정, 속칭 2식대정이 있다.

이 비행정은 1942년에 정식 채택된 것으로 일본 기원 2602년 이라고 하여 2식으로 명명되었다.

총중량 30톤이 넘는 이 거대한 비행정은 당시로서는 최대 출력의 강력한 성형 공랭식 18기통 2천마력 엔진을 4개나 장착한 윗날개형 비행정인데 실로 일본본토와 남방의 여러 섬 사이에 수송기로도 쓰이고 연락기로도 쓰인 외에 민간용 여객기로도 쓰인 사실이 있을 정도로 팔방미인 구실을 했다.

이 비행정은 여러가지 획기적 장치를 했는데 그중 하나가 물보라 방지장치이다. 이착륙시의 파도와 물보라가 프로펠러와 꼬리날개에 타격을 주는것을 방지하는 독특한 파도 방지장치를 개발해 부착했었다. 이 장치는 더욱 개량하여 현재 일본 해상 자위대 용의 비행정에도 달게 되었다.

그리고 연료를 비롯한 여러 장치들은 모두 동체 속으로 끌어 들여 상당한 방탄장치를 했기때문에 웬만한 기관총 몇발 맞아서도 전혀 영향이 없을 정도였다.

공격용으로는 폭탄이나 어뢰를 싣을 수 있고 또 자체 방어를 위해

기수와 꼬리 부분에 각각 2문씩의 20mm기관포를 장착하고 있어 적 전투기가 쫓아와도 대항할만 했다.

승무원은 10명으로 임무에 따라 그 수를 가감했다.

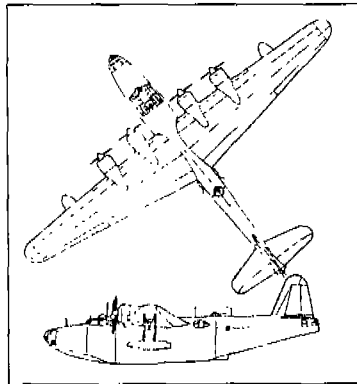
여객기로 쓰인 예에서는 조종사 등 승무원 4명, 승객 12 - 14명을 태울 수 있었다고 하며, 공격시에는 2톤이상의 폭탄을 싣고 가 적진에 पहु는 무용담도 있고 태평양 지역의 작전에서 적 전투기로부터 70발이나 총탄을 맞고도 무사히 귀환한 기록도 있다.

흔히 수상비행기나 비행정은 수상이라는 조건 때문에 나막신을 신었다고 말하고 운동성이나 조종성이 나쁘고 속도도 떨어지는 것으로 알려져 있으나 이 2식 비행정은 기체가 큰데 비해 수상기지를 이용하나 넓은 면적의 비행장시설이 없어도 되고 강력한 엔진을 4기나 달고 있으니 속도면에서도 육상항공기에 뒤질바가 없었다. 최고 시속 600km 가깝다면 당시의 항공기로는 우수한 성능에 속하는 기종이다.

전쟁도 막바지에 와서 일본군은 보유항공기 수가 자꾸만 줄고 또 훈련된 조종사가 모자라게 되는 한편 기껏 만들어 전선으로 보내는 비행기도 성능이 제대로 나지않아 전방 기지까지 겨우 도착해서는 고장이 생겨 쓸모없이 버려야하는 수도 많았다.

이런 형국이 되니까 전쟁 초기에는 별로 중시하지 않던 수상비행기

나 비행정이 끌려 나와 닦고 조이고 기름쳐져 여러가지 임무를 맡게 되었는데 그중 가장 많은 일을 하여 공훈을 세운 비행기가 바로 2식 비행대정이었다.



2식 비행정

여기서 비슷한 기종으로 영국계 4발 비행정 쇼트 선더랜드 Mk시리즈가 있고 전사는 이 비행정을 독일 잠수함 U여어보트의 천적이라고 부르고 독일 잠수함이나 전투기와 싸우는 장면을 듣고 고슴도치라고 별명을 붙였다지만 군사평론가들의 저서를 여기저기 읽다 보면 이런 대목은 역시 이긴자의 찬양 같은 느낌이라고 평하고 있다.

일본군의 이 2식 비행정도 영국的高슴도치 못지 않지만 패전국의 패전 항공기인 탓으로 평가나 전해지는 전사가 모두 점수를 깎아 버린 탓이 많다고 본다면 일본은 역시 이런 점에서 결작기를 남겼다고 보는 편이 옳을것 같다.

기다립니다

本誌는 회원 여러분의 소식을
소중하게 생각하고 있습니다.

비록 개인의 평범하고 작은 기록일망정,
그것이 本誌에 하나 둘 쌓여질 때, 회원의 공감대
형성을 위한 새로운 역사가 창조될 수 있다고
확신하기 때문입니다.

- 회사소식, 개인소식 무엇이든 좋습니다.
- 관계된 사진 또는 대표자 사진 첨부하여 내용을
본지 편집실로 보내주시기 바랍니다.