

머저르프론트



Vol. XIV, No. 1

2012년 겨울

헝가리 비행단:



과거의 이탈리아제 전투기들과...

...다시 한 번 쏘아올린 은빛 화살

www.NewFront.ca

편집자의 말

이 기회를 빌어 동료 IHMHPS 회원들과 그 가족들이 새해를 맞아 건강하고 평화롭게 성공하기를 기원하고 싶다.

나는 우리 협회가 특별하고 획기적일 뿐만 아니라 세계에서 가장 접근성 좋고 흥미로운 헝가리 군사사 단체 중 하나라고 생각한다. 우리는 국제적인 독자들에게 우리의 열정을 적극적으로 홍보하고 있기에, 스스로 제 역할을 하고 있다는 것에 자부심을 가져도 좋을 것이다. 특히 역사적인 물품의 보존에 관해선 우리에게 적당한 수준 역할보다 더욱 말이다.

이렇게 전 세계에서 모인 다양한 사람들의 집단이 이기심 없이, 자원 봉사자로서 헝가리 군사사를 수면 위로 끌어올리고자 다함께 일할 것이라는 건 상상조차 할 수 없었다. 우리들 사이의 교수들, 수집가들 그리고 역사 애호가들은 진정으로 훌륭한 모범들이다.

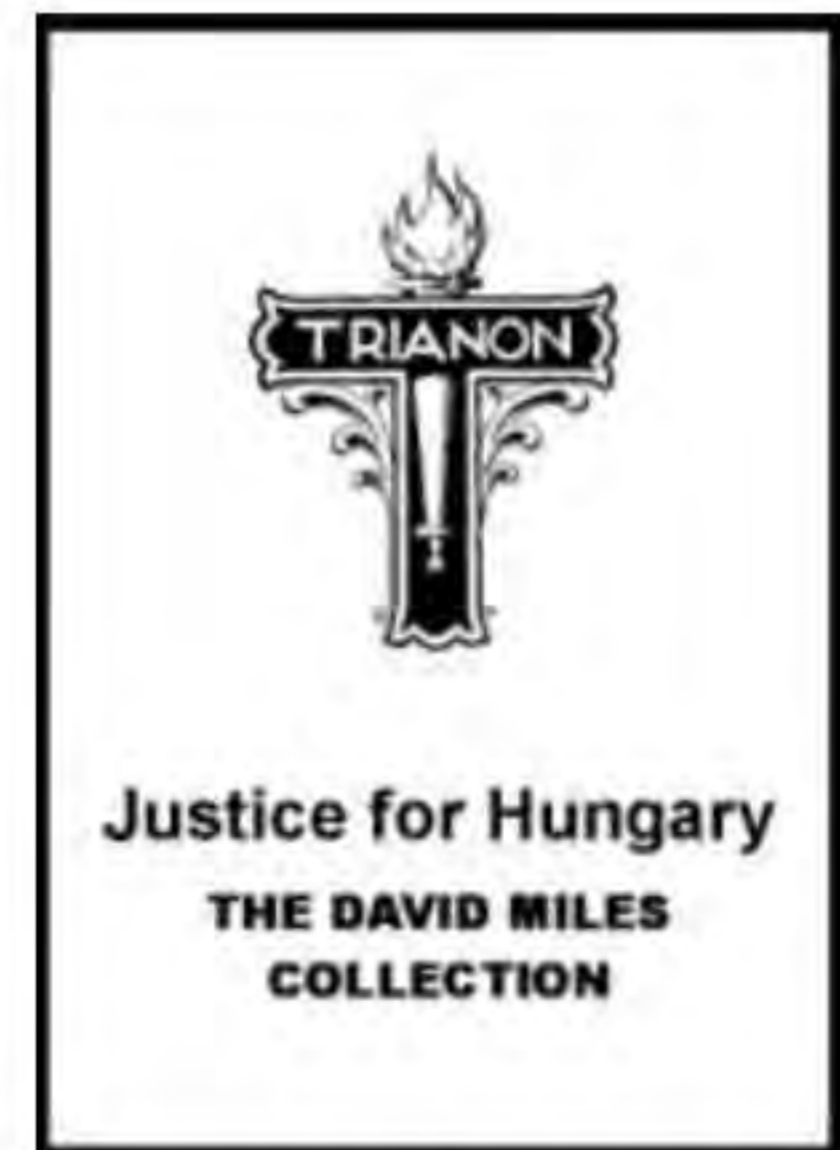
새로운 IHMHPS 명예 훈장들이 이제 처음 발행되면서, 모범적인 작업과 헌신을 보인 여러분께 감사를 전한다. 진심으로 우리 상징들과 휘장이 협회원들은 물론 다른 이들이 미래에 더 높은 수준의 관심을 가지도록 격려해주길 바라고 있다. 더불어 우리 모두에게 동지애와 봉사의 훌륭한 전통을 상징하기를 말이다.

한 번도 기사를 써본 적이 없다면 한 번 써보기를 권해보고 싶다. 소중한 수집품들이 방치된 상자들 속에서 의미 없는 시간을 보내고 있는 상황이라면, 당신이 가장 좋아하는 보물들을 상자에서 꺼내 그 사진과 정보들을 공유하는 것에 대해 고려해보길 청하고 싶다. 더불어 부더페슈트의 헝가리 군사사 연구소 및 박물관에 없는 무언가를 가지고 있다면, 기증에 대해 고려해주길 부탁드립니다. 보물은 공유될 때 훨씬 더 가치가 있는 법이다.

이번 *머저르 프론트*의 항공기 관련 주제에는 IHMHPS 영국 지부장 잭 키어의 흥미진진한 기사와 IHMHPS 회원 그레그 모주거이의 특별한 기록을 담았다. 과장 없이 이번 편에는 헝가리 항공 휘장들이 퍼붓듯이 실려 있다. 여러분 모두가 즐겨주길 바란다!

또한 우리 웹사이트에 특별한 걸 준비했다. 수년전, 지금은 고인이 되신 IHMHPS 회원 데이비드 마일스 분께서 수년간 수집한, 총 4개 바인더의 헝가리 우표 역사 컬러 복사본을 내게 보내주셨다. 데이비드는 작년에 돌아가셨고, 이 굉장한 헝가리 역사 자료 수집물을 살펴본 나는 이것을 디지털화시켜 우리 웹사이트에 올려야겠다고 생각했다. 우리 웹사이트의 "다운로드" 항목에서 "1956"과 "Justice for Hungary", 2개 PDF 파일들을 볼 수 있다.

P.Cz.



우리 새로운 웹사이트의 다운로드 항목을 열어 이 아이콘들을 찾아보아라. 데이비드 마일스가 수집하고 세심하게 관리한 짧은 자료이다.

표지

왕립 헝가리 공군, 1/2 루더시 머치 전투기 대대의 피아트 CR32 V-112번과 조종석의 예비역 중위 언털 반히디.



MAGYAR FRONT VOLUME XIIV, ISSUE 1 WINTER 2012

Published quarterly by
Peter Czink VRNT, Editor-Designer

The NEW FRONT:
(International Hungarian Military
History Preservation Society)

Peter Czink VRNT
President

Lorraine Weideman
Vice-President, Webmaster

Peter v. Laborc
Vice-President, Hungary

John Keir
Vice-President, United Kingdom

George Hennessy
Vice-President, Australia

Josef Lang VRNT RVM
Vice-President, Germany

Manfred Winter
Vice-President, Austria

Sergey Slakaev
Vice-President, Russian Federation

Dr. Gergely Pál Sallay
Historical Consultant, Correspondent

PO Box 74527 Kitsilano PO
Vancouver, British Columbia
V6K 4P4 Canada 604 733-9948

czink@shaw.ca
www.NewFront.ca

©2012 All rights reserved

Membership in the
International Hungarian Military History
Preservation Society is \$40.00 annually,
and includes the *Magyar Front*.

The original *Magyar Front* was the
weekly newspaper of the Frontline
Fighter's Association, and was
published from the early 1930s until
the end of the Second World War.

괴르 아스 대대의 피아트 CR32를
묘사한 당대 십자수



왕립 헝가리 공군의 이탈리아제 전투기들

잭 키어 저

2차 세계대전 마지막 2년간 헝가리 왕립 공군 (Magyar Királyi Honvéd Légierő, MKHL)의 주력 항공기들은 대개 독일제 항공기들이었기에, MKHL은 보통 그것들과 결부되곤 한다. 하지만 초기 헝가리 공군이 의존한 것은 이탈리아제 장비였다.

1920년 트리아농 조약에서 공표된 제한들은 헝가리가 공군을 보유하는 것을 금지시켰다. 그러나 헝가리는 독일식 속임수를 차용, 다수의 군용기를 민간기로 등록하면서 획득할 수 있었다. 1935년 3월 17일, 로마 의정서는 헝가리의 재무장 조직과 지속을 시작하기 위한 길을 닦아주었다. 의정서가 제공해준 신용을 토대로 헝가리 항공부는 이탈리아에게 피아트 CR32 복엽기 76기를 주문했다. 1936년 4월에서 12월 사이에 운송된 76기 전부 민간용 번호와 도장을 그려 넣은 채 기상관측기로 배치되었다. 1938년 8월 23일에 헝가리와 체코슬로바키아, 루마니아, 유고슬라비아가 서명한 블레드 협정의 내용은, 헝가리가 적절한 육군과 공군을 보유할 권리를 인정받는 대신에 상실한 영토들에 관해서 무력 회복을 추구하지 않는다는 것이었다. MKHL은 거의 그 직후에 창설되었고, 피아트 전투기들은 비로소 적절한 소속으로 이동되었다.

이탈리아는 헝가리에 항공기를 추가 판매했으며, 더불어 약 200명의 헝가리 조종사들이 이탈리아 내의 남부 이탈리아 비행 교육과정 (Délolaszországi Repülő Tanfolyam)에서 훈련받을 수 있었다. 이 과정은 1938년에서 1940년까지 제공되었다.

헝가리의 잠재적 적국들, 루마니아와 체코슬로바키아, 유고슬라비아가 운용 중인 항공기의 수준에 비해 CR32는 본래 지닌 가치보다 더 고평가될 수 있었다. 실제로 1936년 CR32는 어디에 비교해 봐도 가장 훌륭한 전투기들 중 하나였다. 루마니아의 주력 전투기는 폴란드제 PZL P24 (폐쇄형 조종석을 갖춘 P11 수출형)로, 전쟁 발발 시점에서 폴란드 공군이 장비한 갈매기형 주익을 지닌 단엽기였다. 체코슬로바키아의 경우엔 폐쇄형 조종석을 지닌 복엽기인, 자국산 아비아 B534였다. 유고슬라비아의 주력 전투기는 호커가 설계한 마지막 복엽 전투기인, 영국제 호커 퓨리였다.

처음 창설 되었을 때, MKHL은 총 3개 병과로 구성되었다. 전투기와 폭격기, 그리고 장거리 정찰기였다. 최초엔 3개 대대로 구성된 1개 전투기 연대 규모였지만, 부대는 1939년 12월까지 8개 전투기 대대로 확장되었고, 각각 2개 대대로 구성된 4개 집단이 2개씩 모여 2개 연대를 조직하였다.

1938년 8월 창설된 이래로, MKHL은 헝가리 왕립군대 내 독립적인 조직이었다. 그러나 1941년 3월 1일 군사 개혁의 결과로 MKHL은 독립적인 지위를 잃고 육군에 편입되었다.

아래의 간단한 목록은 1939년 12월에서 1942년 말까지의 전투기 대대들이다. (이탈리아제 전투기들이 MKHL의 주력이었던 시기이다) 대대들은 이 기사에서 언급될 3가지 종류의 전투기들 중 한 가지 이상을 운용했다. 여타 공군들과 마찬가지로, 대대들은 서로 왕래했으며, 창설되고, 해체되고, 병합되어 번호가 다시 매겨졌다.

- 이여스(Ijasz) 1/1 - 1936-41
- 뎡괴(Döngö) 1/5 그리고 1/1 - 1941-44
- 루더시 머치(Ludas Matyi) 1/5 그리고 1/1 - 1941-44
- 푸머(Puma) 1/3 - 1938-39, I, 후엔 2/2 - 1939-44
- 괴르 아스(Kör Ász) 1/6 그리고 1/3 1936-42
- 테베(Teve) 1/4 - 1936-40
- 성 죄르지(Szent György) 1/4 - 1940-43
- 머츠코(Mackó) 2/1 - 1938-40
- 리치(Ricsi) 2/3 - 1940-43
- 닐(Nyíl) 2/4 - 1940-43

피아트 CR32

첼레스티노 로사텔리는 이탈리아의 거대 공업사 피아트에서 근무한 유능한 이탈리아인 설계자였다. 1932년 3월, 그의 최신 설계기 CR30의 처녀비행이 행해졌다. CR30은 훌륭한 성과를 내었고 이탈리아 왕립 공군 (Regia Aeronautica)이 생산을 주문했다. 약 170기가 생산되었으며 그 중 소수가 헝가리에게 판매되었다. (MKHL 창설 당시 전투기 대대들에 편입되지는 않았다) 그 직후, 로사텔리는 이 성공적인 설계를 바탕으로 더 작고 능률적인 CR32의 개발에 빠르게 착수했다. 완성된 CR32는 1933년 4월 28일 처녀비행을 마쳤다.

CR32는 일엽반기로, 혼합 설계형의 워런식 고정 단좌 복엽기였다. 하단 날개 상부와 기체 상단에 부착된 압축재들은 정면에서 바라보았을 때, W 형상을 띄었다. 조종석 전방 부분은 완전히 금속으로 설계되었으며, 기체의 나머지 부분은 직물로 덮인 알루미늄 뼈대였다. 더불어 상단 날개도 직물로 덮인 알루미늄 관으로 제작되었다. CR32는 600마력 피아트 A30 RA-bis V12 피스톤 엔진으로 구동되었다.

CR32는 길이 7.47에, 상부 날개 길이는 9.5m로, 최대 중량은 1,975kg에 달했다. 무장은 코 부분에 7.7mm 기관총 2정이 탑재되어, 양날형 가변 피치 프로펠러 사이로 사격이 가능했다. CR32는 최대속도 360km/h에 항속거리 781km, 상승한도 8,800m로, 높은 기동성에 훌륭한 내구력을 지닌 항공기였다.

이탈리아가 스페인 내전 동안 민족주의자들을 지원하기 위해 다수의 CR32를 원조하면서 CR32는 프랑코 장군 소속 공군의 주력 전투기가 되었다. 우파들에 의해 CR32는 우세하지는 않더라도 소련제 폴리카르포프 I-16 단엽기를 포함한 공화국 공군의 전투기들과 동등하다는 것을 입증해냈다.

헝가리 공군의 CR32

민간기의 모습을 취하고 있는 동안, 헝가리군 CR32들은 3개 대대들로 분산 편제되었다. 각각 1/1 이여스와 1/2 루더시 머치, 1/3 푸머였다. 항공기에 행해진 유일하게 중요한 개조는 7.7mm 브레다 기관총을 탑재하도록 설계된 공간에 헝가리제 게바우어 GKA 7.92mm 기관총을 설치하는 것이었다. 오스트리아 또한 피아트 CR32를 구매했지만, 1938년 안술루스 이후, 독일이 36대의 전 오스트리아 항공기를 MKHL에게 양도하면서 오히려 헝가리의 중요한 전투기 전력 증강이 이루어졌다. 오스트리아가 구매한 것은 CR32bis로, 4정의 기관총 (하단 날개 부분에 2정이 있었지만 항상 설치되는 것은 아니었다)을 탑재하고 폭탄 수송 공간을 확보한 근접지원 전투기였다.

1938년 8월 23일, 국방부는 공군을 위한 휘장과 기타 도장들을 제공한다는 명령을 발표했다. 날개와 꼬리 부분엔 적색, 흰색, 녹색의 V형 무늬가 칠해졌다. 적색은 가장 바깥 부분으로 본체와 길이 비율은 2:1이었다. V형 무늬의 끝 부분은 비행 방향을 가리켰다. CR32와 다른 복엽기들의 경우엔 상단 날개의 상부와 하단 날개의 하부에 V형 무늬를 그렸다. 각 항공기들의 번호는 기체에 새겨졌으며, 모두 유형에 따라 다른 문자 하나와 숫자 3개로 이루어졌다. 전투기들은 사냥꾼 (vadász)의 V를 써넣었다. 첫 번째 숫자는 특정 기종을 나타내는 것으로, CR32의 경우엔 숫자 1 (V101은 최초로 취역한 CR32였다)을 사용했고, 오스트리아 항공기들엔 "06" (최초로 취역한 전 오스트리아 소속 항공기는 V061이었다)이 붙었다.

처음 헝가리군에 인도되었을 때, CR32들은 은색 알루미늄 마감만 되어있었을 뿐, 위장 도색이 되어있지 않았다. 그러나 1938년 10월, 국제적인 긴장 상태가 심화되면서 위장 도색 계획이 승인되었다. 도색에 관해 따라야 할 공식적인 지침이 없는 상태에서, 약간의 혼란이 발생하면서 다양한 도색이 그 결과로 이어졌다. 하지만 일반적으로 상부는 회색/갈색/녹색으로, 하부는 푸르스름한 회색으로 칠해졌다. 위장 도색 계획은 시간이 지남에 따라 변경되었고, 이에 따라 헝가리군 CR32들이 운용 기간 동안 발생하는 필요에 따라 여러 가지 양식으로 도색된 것을 볼 수 있다.



이여스



뎡괴



루더시 머치



푸머



괴르 아스



COURTESY OF CLAVEWORK GRAPHICS
WWW.CLAVEWORK-GRAPHICS.CO.UK

1941년 봄/여름, 리치 대대의 피아트 CR32

1938년 10월 25일 오전, 라슬로 폰그라츠는 보르핀드의 1/2대대 비행장에서 자신의 피아트 CR32에 탑승해 이륙했다. 슬로바키아 호조보 인근에서 그는 체코슬로바키아 공군 정찰/경폭격기 레토프 S328 복엽기와 조우하여, 짧은 공중전 끝에 격추시켰다. MKHL은 처음으로 실전을 경험했지만, 폰그라츠는 당시 만연한 긴장된 외교 분위기를 악화시켰다는 이유로 징계를 받았다.

1939년 3월 슬로바키아는, 주데텐란트를 독일에게 이양하고 그 영향 아래에 들어가 명목 상 독립 국가가 된 잔존 체코-슬로바키아 국가에서 독립했다. 그 때까지 헝가리는 1차 빈 중재를 통해 남부 슬로바키아 일부를 회복한 상태였다. 1939년 3월 23일, 헝가리는 슬로바키아에게서 독립을 선포한 남부 루데니아 지역으로 진군을 시작했다.

1939년 3월 24일, 1/1대대 CR32들은 슬로바키아 제 45, 49전투기 대대들과 각각 교전하여 8기의 아비아 B534들은 물론 레토프 S238 2기도 격추시켰다. 슬로바키아는 CR32 2기를 격추했다고 주장했으나 헝가리 측에 의해 입증된 것은 아니었다. 교전 상태는 추가적인 CR32 작전 없이 3월 28일에 중단되었다.

1940년 7월과 8월, 예측되는 루마니아의 공격을 저지하고자 헝가리군에 총동원령이 떨어졌고, 수차례의 공중전만이 벌어졌지만, 그 중에 CR32들이 포함되지는 않았다. 1940년 8월 30일, 2차 빈 중재가 즉각적인 위기를 종식시키기는 했으나, 헝가리-루마니아 갈등 관계는 종전까지 이어졌기에 독일의 큰 골칫거리였다. (그에 따라 루마니아의 침공 가능성에 대비하고자, 헝가리군 전투기들의 본토 잔류는 불가피한 일이었다)

1941년 4월, 이전 헝가리 영토들을 점령하기 위해 피아트 CR32들은 헝가리 육군과 함께 유고슬라비아로 진격했지만, 어떠한 전투도 치를 수 없었다. 당시 유고슬라비아는 호커 퓨리들과 더불어 메서슈미트 Bf109와 호커 허리케인을 운용하고 있었다. 헝가리군 CR32들 입장에서 유고슬라비아군

호커 퓨리들을 마주했을 경우, 쉬운 상대가 아니었을 것이다. 퓨리들은 루프트바페의 우수한 항공기들에 의해 많은 수가 격추당했지만, 역으로 BF 109 2기와 Bf110 2기를 격추했으며, 추가로 기종을 알 수 없는 전투기 1기를 격추했다고 주장했다. 그렇긴 하지만, 1936년 8월 31일, 스페인 국민과 공군의 가르시아 라 카예 하사는 탈라베라 상공에서 자신의 CR32로 공화파 퓨리 2기를 격추시킨 적이 있었다. CR32들이 퓨리에게 격추당했다고 알려져 있지는 않으나, 공화파 기록에는 소수의 격추가 기록되었다.

1940년 5월, 이탈리아가 참전할 당시 이탈리아 왕립 공군은 약 324기의 피아트 CR32들을 운용 중이었다. 리비아와 동아프리카의 대대들이 장비한 유일한 전투기였던 CR32들은 RAF와 SAAF에 맞서 작전을 수행했다. 8점의 기종으로 무장한 더 현대적인 호커 허리케인 단엽 전투기가 등장했을 때조차도, CR32들은 십 여기의 허리케인을 격추시켰다.

1941년 6월 26일 누가 커서를 폭격했는지에 대한 논란은 제쳐두고, 헝가리 상공에서의 첫 번째 공중전은 그해 6월 29일에 벌어졌다. 소련 투폴레프 SB-2 폭격기 편대가 처프의 철로를 공격했고, 2/3대대 CR32들이 요격에 나서 SB-2 3기를 격추시켰다.

따라서 우리는 1930년대 말 유럽 강대국들과 비교하여 MKHL가 작고 초라하긴 했지만, 당시 적수들을 상대로 선택한 항공기는 강력한 전력으로, 적절한 운용자들의 손에서 적 항공기들을 효과적으로 상대했던 것을 알 수 있다. 1941년 7월부터, 헝가리군 CR32들은 전투기 훈련 부대들에 재배치되면서 더 이상 항공 임무를 수행하지 않게 되었다.



테베



성 죄르지



머츠코



리치



날



LABORC COLLECTION

장군

(실제크기)
모자
휘장들



LABORC COLLECTION

장교



LABORC COLLECTION

부사관



LABORC COLLECTION

장교
(흡수됨)



LABORC COLLECTION

사병



LABORC COLLECTION

공군 사관학교

1939년쯤 CR32는 상당히 구식화 된 상태였다. 동시기 RAF는 허리케인과 스피트파이어를, 루프트바페는 메서슈미트 Bf 109를 운용하고 있었다. 심지어 당시 생산되고 있던 많은 폭격기들조차 CR32는 물론 그 후계기인 CR42도 능가할 수 있었다. 헝가리는 의존할 수 있는 자국산 설계를 갖추지 못한 채, 다시 한 번 구식이 된 전투기 전력을 교체할 더 현대적인 장비를 해외에서 찾아야 했다.

1938년까지 이탈리아인들이 스페인에서 중요한 전투 경험의 교훈들을 습득하여, 도출한 결론들은 다소 특이하고 다른 강대국들과는 차이가 있었다. 피아트, 마키, 그리고 레자네 (회사들 내 카프로나 집단의 일부) 또한 금속으로 된 단엽기를 개발하고 있었지만, 이탈리아인들은 공중에서의 기동성을 최우선으로 두는 이론을 고수했다. 이는 로사텔리로 하여금 피아트 CR42 복엽기를 설계하도록 유도했으며, 이렇게 탄생한 CR42는 CR32의 워런식 일엽반기 모형을 유지했으나 새로운 종류의 설계였다.

헝가리인들도 이 항공기의 한계점들을 인식했으나, 독일에 접근할 수도, 실제 다른 대안들도 없는 상태인데다 어찌됐건 CR32의 개선품이었기에 18기의 CR42 주문이 1938년 중반에 행해졌다. 해당 항공기들은 1939년 6월과 11월 사이에 운송되었고, 50대의 추가주문이 이루어졌다. 추가 항공기들의 경우엔 1940년 2월과 6월 사이에 운송되었다.

피아트 CR42

CR42의 첫 비행은 1938년 5월 23일에 이루어졌다. 이탈리아 왕립 공군은 해당 기체를 생산할 것을 주문했고, 1년이 지난 후에야 운용에 들어가게 되었다. 1942년까지 연장된 생산 공정에서 1,800기에 약간 못 미치는 양이 제조되었다. 헝가리와 더불어, 스웨덴은 CR42를 72기, 벨기에는 40기를 주문했다. 스웨덴은 주문한 기체를 전부 받을 수 있었지만 벨기에는 1940년 5월 독일의 침공 전까지 24기에서 30기 사이의 수량만 받을 수 있었다.

CR42는 8.25m 길이로, 상단 날개는 9.7m, 최대 중량은 2,295kg이었다. 무장은 코 부분에 장착된 7.92mm 혹은 12.5mm 기관총 두 정으로, 삼날형 정속 프로펠러를 통해 사격할 수 있었다. CR42의 동력원은 피아트 A.74 RC38 공랭식 14기통 성형엔진으로, 840마력을 내어, 최대시속 441km/h를 낼 수 있었고, 항속거리는 780km, 상승한도가 8,800m였다.

CR42는 CR32가 가진 훌륭한 기동성을 그대로 갖추었다. 비슷하게도 대단히 튼튼하고 굳센 기체였지만, 대영제국과 독일의 전투기들과 비교해봤을 때, 많은 측면에서 원시적인 면모가 그대로 남아 있었다. 조종석은 개방형이었고, 무전기는 부족했으며, 무장은 고작 기관총 2정에, 최대속도는 영국과 독일의 최신 기체들보다 80km/h 정도 느려 CR42이 매우 구식 기체로 보이게 만들었다. 하지만 CR42는 CR32의 개량형으로 여전히 쓸 만했다.

그러나 헝가리의 가상적국들 관점에서는, 간신히 보조를 맞추고 있는 실정이었다.



COURTESY OF CLAVEWORK GRAPHICS
WWW.CLAVEWORK-GRAPHICS.CO.UK

1942년 3월 12일 이전, 피르 아스 대대의 피아트 CR42

CR42가 헝가리에 운송되기 시작했을 무렵, 체코슬로바키아는 더 이상 존재하지 않았고, 슬로바키아는 위협적이지 않았다. 유고슬라비아는 여전히 상당한 이전 헝가리 영토와 주민들을 지니고 있었지만, 상대적으로 우호적인 국가였다. 가장 큰 위협은 루마니아였다. 1940년까지 노후화된 PZL들에 추가적으로, 루마니아는 루마니아 왕립 공군 (Forțele Regale Aeriene Române)이 장비할 하인켈 HE 112와 Bf 109, 호커 허리케인들을 수입했다.

상대적으로 느리고 부족한 무장을 지니고 있었지만, 이탈리아군의 CR42는 아프리카에 배치된 RAF와 SAAF의 2선급 기체들에 맞서 훌륭히 임무를 수행하였다. RAF가 북아프리카에 호커 허리케인을 배치하기 시작하자, 영국 조종사들은 CR42의 기동성은 방심한 기체를 손쉽게 따라잡을 수 있으니 불필요하게 교전하지 말 것을 충고 받았다. 굉장한 속도와 중무장을 갖춘 허리케인과 커티스 P40 키티호크가 북아프리카 전역에 배치됐으나, 자주 승리를 거두지는 못했다. 이탈리아는 영국 본토 항공전 동안 이탈리아 항공 군단 (Corpo Aereo Italiano)을 벨기에로 파병했고 CR42들은 다수의 공습에서 피아트 BR20 폭격기들을 호위했다. 한 CR42가 잉글랜드 남부해안에 불시착하면서 RAF는 CR42를 평가해볼 수 있었다. RAF는 큰 인상을 받았고, 특히 기체의 내구성에 대해 칭찬했다.

CR42는 북아프리카에서 성공적으로 허리케인에 맞서기는 했으나, 허리케인의 우수한 성능 때문에 제공권을 확립할 수는 없었다. 하지만 대다수의 전투들은 CR42와 루마니아 공군이 주력으로 운용하는 전투기 기종들 일부 사이에 벌어진 것이었다. 헬레닉 왕립 공군 (Elliniki Vasiliki Aeroporia)은 제 21, 22, 23 전투기 대대들로 구성된 PZL P24 36기를 보유하고 있었다. 1940년 11월 2일, 두 기체 간에 다수의 교전들이 발생했다. 야니나 상공에서 이탈리아 왕립 공군 제 365 대대의 CR42들은 그리스 제 21 대대 PZL P24들과 교전했다. PZL 3기가 격추당했고, 그리스 조종사 2명이 전사하였다. 반면 이탈리아 측은 아무런 피해도 발생하지 않았다. 같은 날 테살로니키 상공에서, 제 363 대대 CR42들은 22 대대 PZL 5기를 더 격추시켰다. 11월 14일엔 코니트자 상공에서 262 대대가 23 대대와 교전해, 2기의

CR42를 상실하고 추가적인 피해를 입는 동안 PZL 5기를 격추시켰다. 이로써 CR42는 훨씬 성공적인 기체라는 것을 증명해 보였다.

헝가리 공군의 피아트 CR42

위에서 설명한 등록체계에 따라, CR42들은 V201부터 번호가 매겨졌다. 1940년 중반 무렵엔 12.7mm 게바우어 기관총으로 무장이 표준화되었다. 첫 운송 분들은 제 1 전투기 집단과, 새롭게 창설하여 이 기체를 장비하게 된 1/3 피르 아스 대대로 배치되었다. 또한 1/4, 2/3, 2/4 대대들이 CR42를 장비했다.

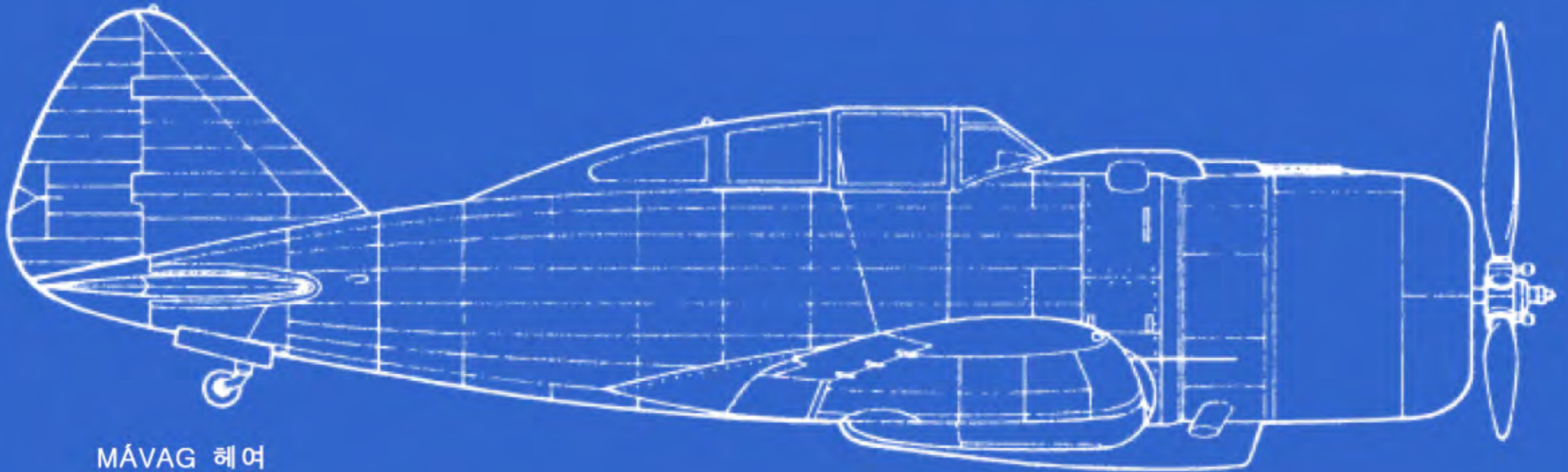
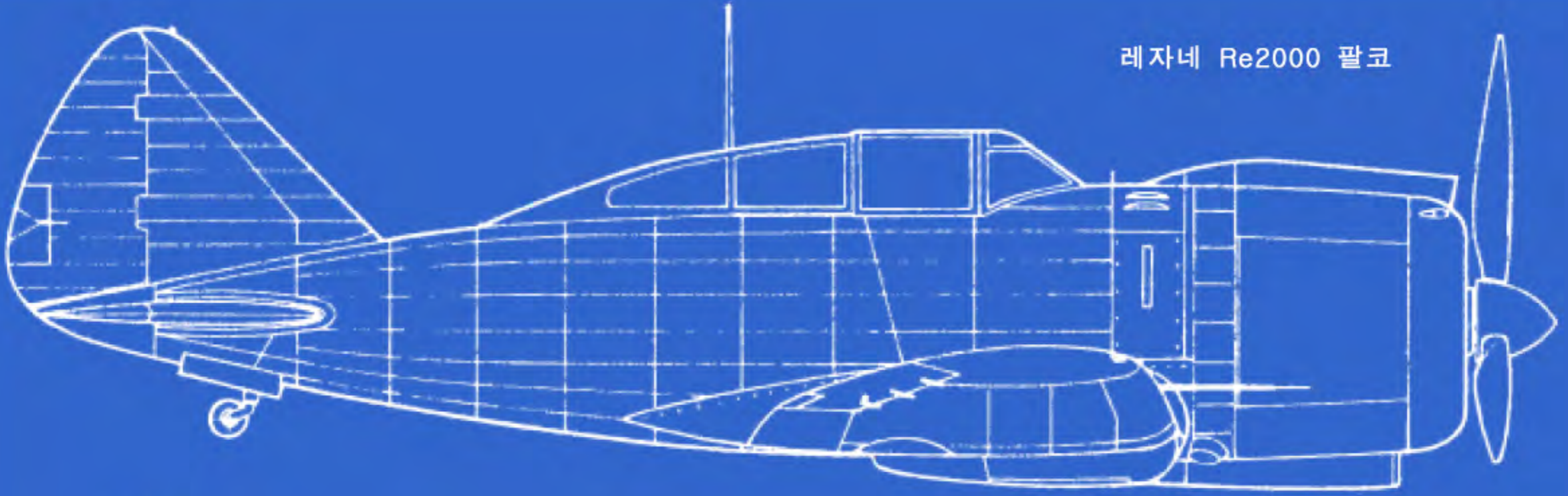
CR42들은 회색 밀칠에 작은 암녹색 반적들이 그려진 모래/갈색의 표준 이탈리아식 위장으로 도색된 채 운송되었다. MKHL의 모든 항공기들이 해당 도색으로 칠해진 것은 아니었지만, 많은 수가 운용되는 동안 여러 도색들을 지니게 되었다.

1/1 대대의 CR32들과 함께, CR42들은 육군을 따라 1942년 4월 유고슬라비아로 진군했다. 진군하는 동안에 공중전은 벌어지지 않았지만 유고슬라비아 왕국 육군항공대 (Vazduhoplovstvo vojske Kraljevine Jugoslavije)는 침공에 가만히 당하고만 있지 않고, 브리스톨 블렌헤임 폭격기들로 페츠와 세게드에 폭격을 감행했다. CR42의 한계점들은 블렌헤임을 요격하기 위해 보내지자, 뚜렷하게 나타났다. CR42는 그들을 따라잡기엔 너무 느렸던 것이었다. 헝가리는 재점령을 통해 유고슬라비아 사보이아 마르케티 SM79 폭격기 1기를 노획하여 이탈리아와 피아트 CR42 2기로 교환하였다.

대 소련전쟁 동안 헝가리가 참여한 최초 전장에서, 피르 아스와 리치 대대의 CR42들은 주로 제공권 확보에 주력했다. 리치 대대는 7월 중반 헝가리로 소환되었다. 1941년 6월 27일과 8월 27일 사이, 해당 대대들은 고작 2기를 손실한 반면, 소련 공군 항공기 28기를 격추시켰다고 주장했다. 전투로 상실한 것은 2기에 불과했지만 대개 혹독한 날씨와 원시적인 비행장은 더 많은 수의 항공기들을 사고로 상실하거나 손상을 입도록 만들었다.

9 페이지로 계속됩니다...

레자네 Re2000 팔코



MÁVAG 헤여

COURTESY OF WWW.FORTEPAN.HU



MÁVAG 헤여

1941년 8월 말부터 11월 사이, 추가적인 소티들이 이어졌지만 격추 수에 있어서 아무런 이득도 손실도 없었다. 11월 19일, 콰르마스 대대가 헝가리로 소환되자, 1941년 12월부터 1942년 5월 사이엔 소련 영내에서 운용된 헝가리 항공기는 없었다. 1941년 11월 26일, CR42는 일선에서 퇴역하여 형제 기체처럼 전투기 훈련 임무로 밀려났다. (하지만 이후 야간전투기와 지상공격기로 다시 모습을 드러내었다)

레자네Reggiane Re2000

1934년 5월 24일 레자네 Re2000은 처녀비행을 마쳤다. 해당 기체는 이탈리아측 평가에서 그 경쟁자들 (피아트 G50과 마키 MC200) 중 형편없는 3위에 불과했지만, 실제론 틀림없이 그 셋 중 최고였다. 기체는 수출로 전용되어 생산이 명령되었지만, 이탈리아 왕립 공군과 이탈리아 왕립 해군 (Regia Marina)에서도 소수 운용되었다.

또 다시 CR42 때처럼 스웨덴과 헝가리가 고객이 되었다. 1940년, 기이하게도 이탈리아의 참전에 앞서 영국은 해당 기체 200기를 구입하기 위해 이탈리아와 교섭에 들어갔지만 허사로 돌아갔다.

Re2000은 상당한 기동성을 지니고 있음을 입증했고, 그 속도는 영국과 독일 기체들과 비슷했지만 일부 구조적, 기계적 부분이 취약했는데 특히 이착륙 장치의 경우가 그러했다. 게다가 조종사를 보호하는 장갑이 부족하고 연료통은 자체 밀봉이 되어있지 않았기에, 교전을 벌이기는커녕 단순 비행에 있어서도 안전한 비행기가 아니었다. 기체가 가진 장점들은 특히 신뢰할 수 없는 기체이기에 타협하여 나온 결과물이었다.

추축국과 동맹을 맺으면서, 공군을 무장시키려는 헝가리의 선택지는 심하게 제약되었다. 여전히 헝가리는 기초적인 항공기 생산 시설만을 가지고 있었을 뿐이었고, 독일은 헝가리에게 현대적인 항공기를 보급하는 것을 꺼려했기에 달리 방도가 없는 상황이었다. 독일은 군사적으로 헝가리보다 훨씬 우위인데다 전략적으로 더 중요한 루마니아의 적대감을 사고 싶지 않았다.

1939년 12월 27일, 헝가리는 70기의 레자네 Re2000을 주문하는 한편, 200기를 추가 생산할 면허를 구매했다. 구매한 70기의 항공기들은 본래 Re2000가 탑재하도록 설계된 피아조 PXI 성형엔진 없이 인수되었다. 대신 장착된 것은 먼프레드 베이시 WM K-14 성형엔진으로, 이를 위해 동체를 38cm 확장해야 했다.

헝가리군 레자네의 무장은 CR42에 장착된 것과 동일한 12.7mm 게바우어 기관총 2정이었다. 헝가리군이 운용한 Re2000은 헤여Héja (매)라고 불리었다. 기체 길이는 8.39m, 날개폭은 11m로, 최대중량은 2,520kg이었다. WM K-4 엔진은 1,030마력을 발휘할 수 있어, 헤여의 최고속도는 485km/h, 항속거리는 900km, 상승한도는 8,136m에 달했다.

헝가리 공군의 레자네 Re2000

Re2000의 운송은 1940년 동안 진행되었지만, 이 시기 엔진이 설치되고 필요한 개조들이 이루어지면서 첫 번째 Re2000 배치분은 1941년 중반에 이르러서야 가용이 가능해졌다. 엔진, 무장과 더불어 적의 사격에게서 방호력을 제공하기 위한 추가 장갑판이 조종사 하부와 후방에 설치되었다.

이전에 언급한 등록 제도에 따라, Re2000에는 V401로 시작하는 일련번호가 주어졌다. 이탈리아에서 운송된 항공기는 이미 회색 표면 위에 갈색을 바탕으로 거대한 녹색 반점들이 칠해진 이탈리아식 표준 위장으로 도색되어 있었다. Re2000들은 평가를 위해, 1941년 봄 소련으로 향하는 CR42들과 동행하였고, 전투에서 1기를 잃은 반면 소련 항공기 8기를 격추시켰다고 주장했다. 다른 Re2000 1기는 사고를 통해 손실하였다.

1942년 7월, MKHL이 소련으로 돌아왔을 무렵, 헝가리 공군의 주력 전투기 부대는 1/1 된과 대대의 Re2000 11기였다. 이들은 비슷한 수의 전투기를 지닌 2/1 머츠코 대대에 의해 보충되었다. 두 대대는 자신들이 지닌 항공기의 기계적 결함이 허용해주는 것보다 더 나은 성과를 보여주었다. 이런 불신과 다수의 사고들은 전선에서 활동하는 MKHL의 작전효율을 상당히 축소시켰다.

또한 Re2000들이 소련으로 돌아감과 동시에 헝가리 국가 도장이 바뀌었다. 1942년 3월 12일, V형 무늬는 검은색 정사각형에 흰색십자가가 그려진 도장으로 교체되었다. 이런 도장은 동체와 날개들에 그려졌다. 보조익은 국기색으로 칠해졌다. (수평안전판들은 끝부분이 녹색으로 칠해질 예정이었으나, 일반적으로 지켜지지 않은 것으로 보이며, 꼬리 날개의 색상들은 뒤바뀌기도 하였다)

1942년 8월 18일, V421에 탑승해 비행 중이던 부 섭정 이슈트반 호르티는 25번째 소티에서 엔진이 완전히 정지되는 사고로 인해 목숨을 잃고 말았다. 정지된 엔진 (이러한 유형의 사고는 드물지 않은 일이었다) 이상으로 더 많은 일이 있었는지는, 의문과 논란의 대상으로 남을 것이었다.

1942년 10월, 독일은 헝가리에게 메서슈미트 Bf 109를 공급하기로 결정하자, 같은 달, 1/1 대대가 개편을 위해 전선에서 물러났다. 이때부터 1943년 1월 사이, Re2000은 서서히 철수하였고, 1943년 1월 15일이 되자 동부전선의 일선 전투기에서 퇴역하기 전, 별 탈 없는 마지막 소티를 마쳤다.

불신하는 Re2000을 탄 MKHL 조종사들의 노력은 인상 깊다. 1942년 말까지, 헝가리군은 전투에서 11기를 손실한 반면, 소련 항공기 63기를 격추시켰다. 남은 Re2000과 헝가리군 사냥들은 집중적인 소련, 미국, 영국의 폭격에 맞서 도시 영공방위에 투입되어 종전까지 운용되었다. 1944년부터 이들 폭격기 다수는 전투를 위해 올려 보내진 이탈리아제 항공기들을 압도하는 장거리 전투기들에게 호위 받았다.

오늘날 헝가리군의 피아트나 레자네들은 보존되어있지 않다. 로마 북쪽 뷔냐 디 발레 공항의 이탈리아 공군 박물관에는 CR32와 CR42의 견본들이 남아있다. 마드리드 북쪽 쿠아트로 베인토스 공군기지의 스페인 공군 박물관은 스페인군의 CR32 견본들을 전시하고 있다. CR42는 링코핑 인근 말멘 공군기지의 스웨덴 공군 박물관과 런던의 헨던 왕립공군 박물관에서 볼 수 있으며, 영국의 경우엔 앞서 언급한 이탈리아군 CR42 노획기를 전시한 것이다. 스웨덴 박물관은 레자네 Re2000도 전시하고 있으나, 비행이 가능하지 않기에 완전한 것은 아니다.

흥미롭게도, 이번 기사에서 내가 다룬 세 기종의 전투기들은 전투 중에 헝가리 조종사들이 조종한 유일한 이탈리아제 항공기들이 아니다. 1939/40년 겨울전쟁동안, 다수의 헝가리 조종사들이 핀란드 공군에서 복무할 것을 자원했다. 1940년 3월, 마차시 프리티는 피아트 G50에

탑승하면서 투플레프 폭격기 1기에 손상을 줬다는 공적을 주장했다. 프리티는 겨울전쟁에서 22번의 소티를 달성하여 핀란드에게서 핀란드 비행 기장을 수여받았다. 그는 1940년 3월말 헝가리로 돌아왔다. 허나, 그것이 프리티가 유일하게 성공한 공중전은 아니었다. 1939년 3월 24일, 1/1 대대의 CR32에 탑승한 그는 스트라스케 인근에서 슬로바키아 공군 아비아 B534를 격추시켰다.

헝가리로 귀국한 이후, 그는 다시 MKHL에 입대하여, 더욱 차분한 마음으로 용커스 JU 52 수송기를 조종했다. 그는 전후 헝가리에서 떠났지만, 공산권이 붕괴하자 귀국할 수 있었다. 2003년 사망했을 때, 주재무관을 포함한 핀란드 외교관들이 장례식에 참가하여, 그들의 송고한 대의에 대한 그의 귀중한 공로를 인정했다. 또 다른 헝가리인 빌모시 베커시는 1940년 2월 8일 피아트 G50 1기를 스웨덴에서 핀란드로 이송하는 동안 사고로 사망하였다.

2차 세계대전 동안 운용된 복엽기들에 관한 굉장히 유익하고 매력적인 설명들은 하칸 구스타브손의 훌륭한 웹사이트에서 찾아볼 수 있다 (<http://surfcity.kund.dalnet.se/>)

죄르지 쑤커의 다양한 저작물들은 이번 기사의 내용에 정말 큰 도움이 되어주었다.



LABORC COLLECTION



CZINK COLLECTION



LABORC COLLECTION



LABORC COLLECTION



LABORC COLLECTION



CZINK COLLECTION

사병용 날개달린 프로펠러 배지와 야전모용 금속 휘장들:
장교용, 사병용(청동), 사병용(도색), 부사관용 (왼쪽에서 오른쪽으로. 실제크기이다.)

사단에 있는 것은 "나의 첫 비행"이라 이름 붙여진 그림엽서로, 카키색 군복을 입은 왕성한 어린 헝가리 항공병이 그려져 있다.

먼프레드 베이시의 은빛 화살

그레고 모주거이 저



헝가리 항공기 역사의 한 조각이 다시 날아오른다!

먼프레드 베이시 WM-23 에취슈트널 (은빛 화살 Silver Arrow)은 전간기와 2차 세계대전을 통틀어 현대적인 자국산 전투기를 개발하려는 헝가리 왕립 공군의 유일한 주요 시도였다. 단 한 기의 비행 가능한 시제품만이 제작되었지만 시험비행 중 상실하고 말았다. 종전 이후, 회수한 항공기 일부들은 관련된 문서 대부분과 함께 상실하거나 파괴되었지만, 극히 일부가 살아남아, 거대한 공랭식 성형엔진과 놀랄 정도로 능률적인 동체, 그리고 슈퍼마린 스피트파이어로 잘 알려진 간결한 설계와 F4U 코세어, 용커스 Ju-87 슈투카 특유의 역 갈매기형 날개를 혼합한 날개를 지닌 굉장히 아름다운 항공기를 우리에게 보여주고 있다.

나는 인생 대부분을 무선 조종이 가능한 모형 제작에 종사해왔다. 최근 저렴한 고풍력 부품들 (덕분에 작은 공원들에서도 안전하고 간편하게 모형을 날릴 수 있게 되었다)의 등장으로, RC 비행기에 다시 손을 대기 시작했다. 소중한 내 헝가리의 유산을 포함하여 잘 알려지지 않은 항공기들의 역사적인 정확성을 재현하는 것을 즐겼다. 이미 헝가리 공군 FW-190 F8 전폭기를 제작, 도색하여 비행시킨 이후인 2007년 겨울, 나는 새로운 도전을 준비하며 인터넷을 둘러보던 도중 헝가리가 설계한 전투기를 묘사한 사진들을 우연히 발견하게 되었다. 완전히 매료된 나는 맹렬히 조사에 착수했다.

훗날 먼프레드 베이시 제철 및 금속사로 알려진 회사는 본래 1882년 먼프레드 베이시와 그의 형제에 의해 통조림 공장으로서 처음 설립되었다. 수년 후, 그들은 사업을 전환하여 1차 세계대전을 겪고 있는 오스트리아-헝가리군에 공급을 시작했다. 먼프레드 베이시는 그렇게 제국 내에서 두 번째로 거대한 무기와 탄약 공급처가 된 것이었다. 전간기 동안엔,

더욱 사업을 확장하여 엔진, 재봉틀, 자전거를 포함한 군용, 비군용 제품 모두를 생산하였다. 또한 포커와 같은 회사들로부터 면허를 획득했거나 자체 설계한 다수의 항공기들을 생산했다. 전쟁이 다가오자, 헝가리 왕립공군 (Magyar Királyi Honvéd Légierő, MKHL)은 보유하고 있던 피아트 CR-32 복엽기 비행대 현대화의 필요성을 인식했다. (CR-32들은 구식 설계 중에서도 상당히 최근의 것이었다) 그들은 다수의 더 현대적인 저익단엽기들을 연구하였고 시험을 위해 독일에게 하인켈 He-112 3기를 주문하였다. He-112는 본래 빌리 메서슈미트가, 자신이 설계한 BF-109를 독일 항공성에게 제출하기 전까지 차기 루프트바페 전투기 계획으로 유력한 기종이었다. He-112의 성능에 만족하지 못한 MKHL은 1939년 자신들의 요구를 충족하기 위한 국산 전투기를 의뢰했다.

이제 베이시 먼프레드 항공기 및 자동차사로 개칭한 회사는 설계사 벨러 셔무와 그가 직접 뽑은 팀에게 고속도에, 신축식 착륙장치를 갖춘 저익 전투기와 정찰기를 제작하는 과업을 맡겼다. 개발 과정을 단축하기 위해 항공기의 날개 설계는 He-112의 것에 기반 하였다. 신형 전투기에 동력을 공급하고자 선택된 엔진은 프랑스 놉-론 회사의 것을 면허 생산한 복열 공랭식 성형엔진이었다. 이 14기통 미스트랄 메저 엔진은 베이시 먼프레드의 다른 전간기 항공기들 일부를 포함하여 전 세계적으로 이용되고 있던 엔진이었다.



항공기는 마침내 1940년 12월 완성되어 1941년 봄 시험 비행을 시작하였다. 이어진 시험 비행들에서 많은 문제들이 발생했는데, 이런 문제점들에는 보조익에서 발생하는 진동과 방향타의 통제력 부족 등이 있었다. 1942년 4월 21일, 최고 속도 시험 비행에서, 항공기의 고질적인 보조익에 치명적인 손상이 발생하면서 시험 조종사 산도르 보슈코비치는 긴급 탈출을 감행하였다. (은빛 화살은 그대로 퇴궤 외부의 지면에 추락했다) 보슈코비치는 다치지 않았지만 항공기는 완전히 손실하고 말았다. 이 시점에 전쟁이 완전히 무르익으면서, 모든 자원들은 이러한 계획들이 아닌 군의 보급 수요령 충족으로 전환되게 되었다.

남아있는 견본과 원본 서류가 없었기 때문에 이 항공기의 비행 가능한 축소 모형을 만드는 과정은 큰 도전이 될 수 있었다. 내가 찾을 수 있는 서면 자료들은 복사와 번역, 재복사 그리고 재번역된 한두 개의 원본 문서들에 기반 한 것 같았다. 비슷하게 도면들도 마찬가지였다. 심지어 더 절망적이게도 나는 주요 치수들과 비율들을 서로 부정하는 다수의 2차 사료들까지 찾아냈다. 그나마 살아남은 것들은 극소수의 선명하지 못한 흑백사진들이었기에 그것들을 참고해 그리기도 어려운 일이었다. 내가 우연히 발견한 가장 유용한 사진들은 개발 중 풍동 시험을 위해 사용된 실제 모형의 것이었다. 수년전, 부더페슈트 기술대학 직원들은 오래된 보관소를 정리하던 중, 오래된 나무 풍동 모형 조각들을 발견하였다. 자신들이 발견한 것의 중요성을 깨달은 누군가는 조각들을 쓰레기 더미에서 건져내 복원하였고, 모형의 사진들을 대학 웹사이트에 올려두었다. 나는 이 사진들을 특히 항공기의 주요 비율들에 대한 내 추측들을 확인하는데 사용할 수 있었다.

RC 모형은 “공원용 비행기 parkflyers”라 알려진 범주 안에 들어가도록 맞추어져 있다. 이런 항공기들은 대개 날개폭이 35인치 이하이며, 일반적으로 전동기로 구동된다. 이는 항공기들이 더 안전하게 비행할 수 있도록 만들기 때문에 지정된 지역에서만 비행할 필요가 없다. 이번에 소개할 항공기 모형은 1:12 비율 (날개폭 31인치)로 제작되었다. 또한 완전히 목재로 제작, 전기로 작동되며 4개의 조종 수단을 지니고 있다. (엔진출력장치, 보조익, 승강타, 방향타)

항공기를 설계하기 위해, 나는 먼저 세 장의 도면을 그렸다. 그 다음 세 그림들을 3-D 모델링 프로그램 (Solidworks)으로 불러와, 계획한 모습에 기반 하여 외형 모델을 제작하였다. 그 후 주요 구조물들과 부품들을 설계했다. 여기서, 모형이 비행할 수 있도록 만들기 위해 많은 계산과 추산들이 이루어졌다. 양력과 항력을 계산하고, 필요 전력을 해결하였으며, 제어장치와 전력계통의 더 큰 부품들을 배치하여 적절한 균형을 확보하였다. 공기 역학 부분은 대부분 잘 해결되어, 구조에 초점을 맞추었다. 모형은 완전히 모재로 제작되었다. 방화벽과 주익과 같은 중요 구조들에 일부 합판들이 들어간 것 외엔 주로 발사 나무가 그 재료이다. 각각의 나무 조각들은 가상 모형에 맞춰서 조립되었다. 현대 CAD 시스템을 통한 설계와 조립은 셔무와 그의 팀들이 꿈꿔왔던 수준의 계획 수준과 유연성을 가능하게 해주었다.

먼프레드 베이시 WM-23 은빛 화살 (에취슈트닐) 전투기



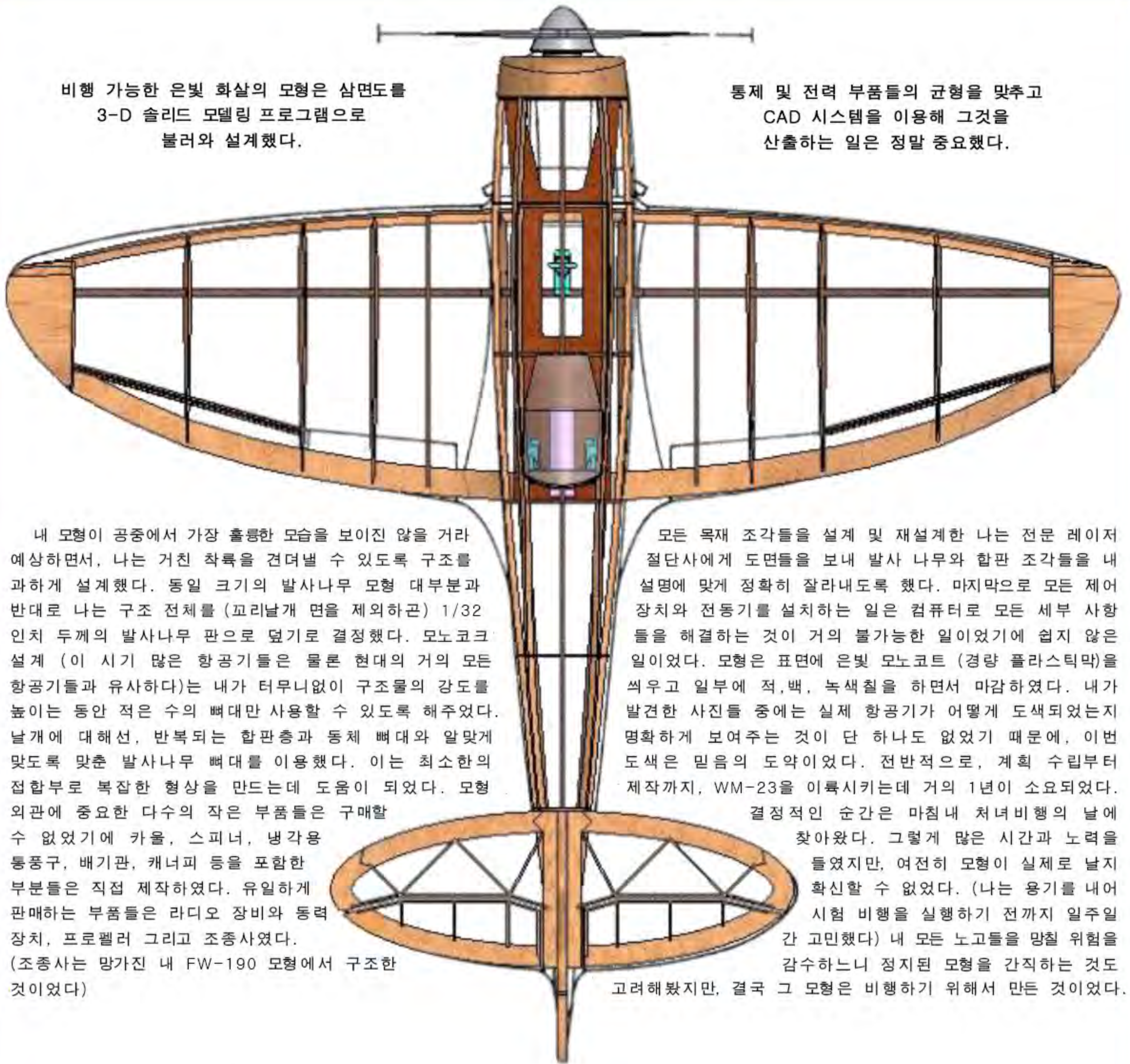
전폭 - 9.6m
전장 - 9.1m
전고 - 3.3m
익면적 - 18.5㎡
자체중량 - 2200kg
전비중량 - 2600kg
최대속도 - 530km/h
항속거리 - 900km
실용상승한도 - 9800m



전투기를 주목적으로 설계되기는 했지만,
은빛 화살을 이용한 다른 파생형들도 계획되어 있었다:
WM-123 전투기 (DB 605 직렬엔진 탑재),
WM-22B 정찰기, WM-23G 훈련기 등.

비행 가능한 은빛 화살의 모형은 삼면도를
3-D 솔리드 모델링 프로그램으로
불러와 설계했다.

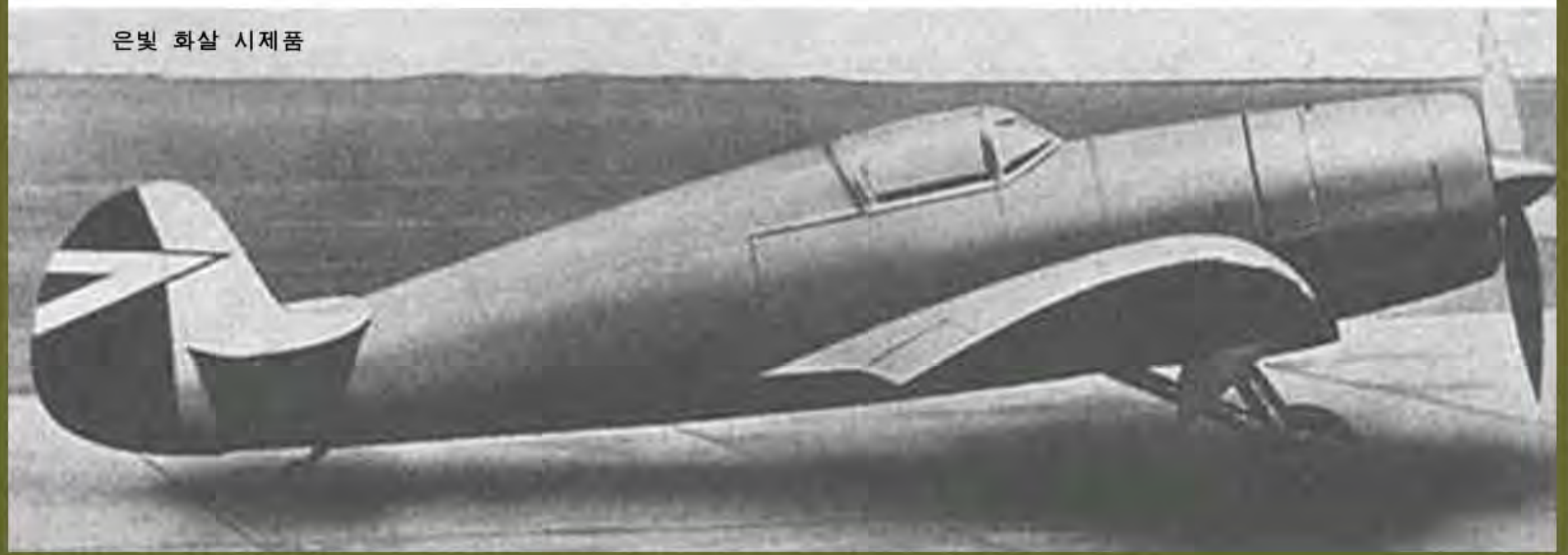
통제 및 전력 부품들의 균형을 맞추고
CAD 시스템을 이용해 그것을
산출하는 일은 정말 중요했다.



내 모형이 공중에서 가장 훌륭한 모습을 보이진 않을 거라 예상하면서, 나는 거친 착륙을 견뎌낼 수 있도록 구조를 과하게 설계했다. 동일 크기의 발사나무 모형 대부분과 반대로 나는 구조 전체를 (꼬리날개 면을 제외하곤) 1/32 인치 두께의 발사나무 판으로 덮기로 결정했다. 모노코크 설계 (이 시기 많은 항공기들은 물론 현대의 거의 모든 항공기들과 유사하다)는 내가 터무니없이 구조물의 강도를 높이는 동안 적은 수의 뼈대만 사용할 수 있도록 해주었다. 날개에 대해선, 반복되는 합판층과 동체 뼈대와 알맞게 맞도록 맞춘 발사나무 뼈대를 이용했다. 이는 최소한의 접합부로 복잡한 형상을 만드는데 도움이 되었다. 모형 외관에 중요한 다수의 작은 부품들은 구매할 수 없었기에 카울, 스피너, 냉각용 통풍구, 배기관, 캐너피 등을 포함한 부분들은 직접 제작하였다. 유일하게 판매하는 부품들은 라디오 장비와 동력 장치, 프로펠러 그리고 조종사였다. (조종사는 망가진 내 FW-190 모형에서 구조한 것이었다)

모든 목재 조각들을 설계 및 재설계한 나는 전문 레이저 절단사에게 도면들을 보내 발사 나무와 합판 조각들을 내 설명에 맞게 정확히 잘라내도록 했다. 마지막으로 모든 제어 장치와 전동기를 설치하는 일은 컴퓨터로 모든 세부 사항들을 해결하는 것이 거의 불가능한 일이었기에 쉽지 않은 일이었다. 모형은 표면에 은빛 모노코크 (경량 플라스틱막)을 씌우고 일부에 적, 백, 녹색 칠을 하면서 마감하였다. 내가 발견한 사진들 중에는 실제 항공기가 어떻게 도색되었는지 명확하게 보여주는 것이 단 하나도 없었기 때문에, 이번 도색은 믿음의 도약이었다. 전반적으로, 계획 수립부터 제작까지, WM-23을 이륙시키는데 거의 1년이 소요되었다. 결정적인 순간은 마침내 처녀비행의 날에 찾아왔다. 그렇게 많은 시간과 노력을 들였지만, 여전히 모형이 실제로 날지 확신할 수 없었다. (나는 용기를 내어 시험 비행을 실행하기 전까지 일주일 간 고민했다) 내 모든 노고들을 망칠 위험을 감수하느니 정지된 모형을 간직하는 것도 고려해봤지만, 결국 그 모형은 비행하기 위해서 만든 것이었다.

은빛 화살 시제품



첫 비행에서 가파른 언덕을 발견한 덕분에, 제대로 정지하지 않는 경우에 적어도 몇 초 동안 모형을 구하려고 노력은 할 수 있을 것이었다. 나는 에취슈트널을 최고속도로 하여 손에서 직접 날렸고, 모형은 무사히 날아갔다! 하지만 꽤 심하게 오른쪽으로 쏠리기 시작했는데, 좌측의 보조익이 간신히 수평을 유지할 수 있었다. 나는 속력을 줄여 지상으로 착륙시키려 했지만 돌풍이 비행기를 잡았고 모형은 오른쪽으로 구르며 진흙탕으로 먼저 들어가고 말았다.

일 년이 걸린 작품이 잔해 더미가 될 거라는 생각에 나는 재빨리 언덕에서 뛰어 내려갔다. 하지만 걱정과는 반대로, 내가 행했던 과실계는 항공기가 지면으로 추락했음에도 불구하고 최소한의 피해만 입었다는 것을 의미했다. 모형이 입은 피해는 부서진 프로펠러와 금간 방화벽, 표면에 난 알팍한 생채기들에 그쳤다. 최고의 처녀비행은 아니었지만, 최악은 피할 수 있었다.

이 때, WM-23은 그 문제 많은 역사를 따라가고 있었다.

더 나은 통제력을 발휘할 수 있도록 보조익들을 재설계하고 모형이 입은 손상들을 수리하자 이어진 비행들은 순조롭게 진행되었다. 가능한 한 크기와 재현도면에 신경을 기울였기 때문에, 모형은 일부 안 좋은 문제들을 가지고 있었다. 날개 하중이 높았기에 꽤 쉽게 시동이 멈출 수 있었고, 이는 급선회 도중에 대참사가 될 수 있었다. 자유로운 엔진출력판 활용은 앞으로 움직이는 것을 유지할 수 있게 하는데 도움이 되었다. 바람직하지는 않지만 어쨌든 나를 미소 짓게 만드는 다른 특징들은 약간 흔들리는 경향과 같은 속도에서 기울어지는 부분이었다. 보고서들에 따르면, 이는 65년 전 시험 비행들 동안 실제 에취슈트널이 보인 문제들을 이어 받은 것이었다.

완성된, 비행 가능한
1:12 비율의
먼프레드 베이시 WM-23
은빛 화살 모형



MOZSGAI
PHOTO




LABORC
COLLECTION



CZINK
COLLECTION


조종사와 항법사들은
자신들의 외투
좌측 소매등에
얇은 날개 휘장을 부착했다.
좌측 상단에 보이는 것이
그 견본으로, 공군사관학교
직원들을
위해 황색으로 수놓아졌다.
우측 하단은 헝가리 왕립 공군
조종사용 날개 휘장이다.
항법사들은 같은 형태의
휘장을 받았으나 왕관이
제거되었다.
(휘장들은 모두 실제 크기이다)



HM HADTÖRTÉNETI INTÉZET ÉS MÚZEUM

EMLÉKEZNI
TO REMEMBER AND TO REMIND!
ÉS EMLÉKEZTETNI!

www.hm-him.hu



MOD INSTITUTE AND MUSEUM OF MILITARY HISTORY