

한국항공기산업 발달사(Ⅰ)

서울국제컨설팅(주) 이원복
감사·수석기술 상담역

1. 항공활동의 태동기

우리나라에 전해오는 비행에 관한 古人의 기록으로는 이조 철종(1831-1863)때 고증학자 李圭景선생이 쓴 五洲衍文長箋稿에 실린 飛車辨證說을 들 수 있다.

이 기록에 의하면 중국과 외국등 다른나라의 항공에 관한 것을 논하였으며, 우리나라에 관한 것으로는 호남 순창군사람 申丞宣의 車制를 말하는 가운데 임진왜란때 영남의 어느 성이 왜군에게 포위당했을 때 그 성주와 친분이 두텁던 사람이 飛車를 만들어 타고 성중에 날아 들어가 성주를 태우고 30리밖으로 날아나와 인명을 구했다는 전설이 기록되어 있다.

약 력

- 1950 서울공대 조선항공공학과졸
- 1962-1964 공군 제81항공수리차장
- 1969-1980 대한항공 전무 겸 특수사업
본부장(항공기생산) 정비
본부장
- 1980-1982 한국공항(주) 부사장
- 1982-1987 한국산업안전(주) 감사
- 1987-현재 서울국제컨설팅(주) 감사,
수석기술 상담역
- 1987-1994 인하공업전문대학 겸직교수
- 1994-1995 건국대학교 공과대학 감사



이규경선생은 한 原州사람을 만났는데 그는 飛車에 대한 책을 소장하고 있었으며 그 飛車는 4명을 태울 수 있고 따오기와 같은 모양으로서 배를 두드리면 바람이 일어나서 공중에 떠오르고 능히 100장(약 300m)을 날 수 있는데, 羊角風(회오리바람?)이 불면 앞으로 나아갈 수 없으며, 광풍이 불면 추락한다고 기술되어 있다. 이어서 全州府人 金時鏞의 말을 실었는데 湖西(충청도)魯城의 尹達圭라는 사람은 名明齊의 후예로서 기술을 잘 만드는 재주가 있어 飛車를 만들었다고 하며 비밀로 하여 일반에게 보여주지 않아서 그에 관한 자세한 것은 모른다고 적혀있다.

飛車 변증설에서 말한 임진왜란때 영남의 어느 성이라고 기술된 곳은 지금의 진주성이라고도 하며 飛

車를 만든 사람은 김제사람 鄭平九라고 전해오고 있다. 그 시대는 많은 사람들이 새를 모방하여 날개치는 비행기(Omithopter)를 꿈꾸던 때라 새를 모방한 날개치는 구조와 오늘날의 활공원리를 이용한 것을 우리 선인들이 만들어서 사용했다고 추측된다. 그들의 飛車에 관한 고증자료가 매우 부족하지만 관련된 자료를 발굴 조사해서 항공기술에 관한 업적을 좀더 깊이 연구하는 것은 우리 후손들의 의무이며 바람직한 일이라고 생각된다.

일제하의 우리나라 항공공업은 1936년부터 봄을 일으킨 글라이더의 훈련에 사용된 초급활공기(日本文部省型)를 朝鮮航空事業社(신용옥)가 영등포 신길동에 글라이더 제작소를 설치, 제작판매 함으로써 비롯된다.

이 제작소는 한때 종업원이 300명이나 되는 큰 규모였으며 전국의 중학교 이상 학교마다 활공부를 두어 글라이더를 공급했으며 장차 일본군 항공병력의 조종사를 양성하는데 주력하였다.

1941년 12월 8일 태평양전쟁이 발발함에 따라 1942년 6월 일본해군은 신용옥에게 항공기제작소의 설립을

제의했고 전세가 불리해지면서 일본 내의 항공기 제작시설이 미군의 공습으로 막대한 피해를 입게 되자 드디어 1944년 2월 2일 신용옥과 일본 해군측이 반반씩 출자하여 朝鮮航空工業(株)를 설립하고 부산시 부전동에 20만평의 대지를 구입하여 공장 건물을 지었다. (지금의 육군총포수리창)

이 조선항공공업(주)는 일본 동경에 있던 나카지마(中島) 항공기 공업(주)의 시설을 그대로 옮겨 놓은 것으로서 일본해군 예비역 장성들이 공장장과 기술주임등 요직을 맡았으며 해군훈련기 3대를 제작후 물자결핍으로 더이상 생산을 못하다가 종전을 맞이했으며 그후 미군정당국에 의해 해산, 몰수되었다.

한편 일본육군은 일본해군이 조선항공공업(주)를 설립하자 1944년 10월 2일 和信産業의 朴興植에게 조선비행기공업(주)을 설립케 했다. 박흥식은 자본금 1억5,000만원으로 회사를 설립한 후 공장을 경기도 안양(현 大農 안양서 공장)에 건설하였다.

和信 50 年史에 의하면 조선비행기공업(주)은 시제기를 만들 설계와 부대공정을 추진하던중 종전으로 한대의 비행기도 생산치 못하고 문을 닫게 되었다고 한다.

이상과 같이 일제 식민지하에서는 일본의 군국주의 정책수행상 필요에 의해 글라이더 제작소와 일본해군 및 육군을 위한 비행기 제작공

장이 설립되었으나 본격적인 생산에 들어가기 전에 종전됨으로써 미군정하에 공장이 적자로 해체되고 항공기생산기반은 이 땅에서 완전히 소멸되었다.

2. 해방후 6.25전까지

1945년 8월 16일 광복 이튿날 서울에 있던 항공인들이 모여서 항공재건을 토론하고 해외 항공인사가 귀국하면서 당면한 항공대책을 세우고자 조선항공협회 준비위원회를 발족시켰고 그 당시 건국준비위원회에서도 항공조직이 필요하다하여 조선항공대를 발족시켰다.

그러나 민간항공 및 공군을 건설하려면 무엇보다도 항공 기자재와 시설을 확보해야 하는데 그 당시 일본군이 보유하고 있던 시설(비행장 및 격납고와 비행기 제작공장)과 항공기(정찰기 및 훈련기 등)가 각각 30대 정도 있었고 몇대의 DC-3도 있었으나 9월 7일 38도선 이남의 남한 지역에 진주한 미군이 군정특별포고를 내려 남한전역에서 미군항공기를 제외한 어떠한 항공기도 비행할 수 없게 전적으로 금지한다고 선포하였다.

해방과 더불어 국내에 산재했던 항공인들이 서울에 모이게 되었는데 일본군에서 조종사, 정비사로 전쟁에 참여했던 인원이 귀국하게 되어 100여명의 일본군 출신 장병과 민간 조종사, 기관사, 통신사, 정비사 등이 모여 1945년 10월 18일 조선항공협회

를 발족하기에 이르렀다.

그리하여 1945년 11월 16일 徐雄成, 金石桓으로 하여금 조선비행학교의 설립인가 신청과 함께 일본군의 항공기자재와 일본항공의 서울지사 시설 등의 인수신청을 군정청에 제출했으나 미군정의 허가없이 비행하는 사고가 대구에서 일어나 미군정 당국이 전국의 모든 비행기를 파괴하여 고철로 민간업자에게 불하하는 비운을 겪게되어 협회의 사업계획이 무산되어 버렸다.

중국의 임시정부 및 광복군과 중국공군에서 활약하던 최용덕장군은 1945년 11월에 고국에 돌아오자 침체에 빠져있던 항공계의 재규합에 진력하였고 이영무, 권기옥등 많은 항공인이 1946년 5월 24일 중국에서 귀국함에 따라 동년 5월 27일 각 항공단체들이 이들을 위한 환영회를 개최하고 각 항공단체의 통합을 논의했다. 그리하여 1946년 5월 28일 한국항공건설협회를 창립키로 하고 동년 8월 10일에는 종로2가에 있는 YMCA회관에서 200여명의 항공인들이 모여서 통일된 하나의 항공단체를 만들기 위한 항공인대회를 열었으며 金九선생의 격려사도 있었다.

동 협회는 자금부족과 미군정 당국의 비협조로 계획된 사업을 추진할 수 없었으나 항공에 대한 대국민홍보를 위해 1945년 12월에 우리나라 최초로 항공잡지 [항공조선] 제 1호를, 1946년 12월에 제 2호를 발간 한바가 있으며 제 2호에는 특집으로 [航空用

語制定試案]을 발표하였다. 또한 1946년 10월 25일에는 창경원에서 개최한 건국박람회장에 [航空館]을 개설하여 항공시상 계몽에 힘썼다.

항공인들이 정치적 혼란속에서 우여곡절을 거듭하고 있을 때 가장 착실하게 항공활동을 벌인 단체는 大韓學生航空聯盟이었다. 항공학을 통해서 민족과학기술발전에 헌신 노력하며 항공을 통해서 학도간의 친목과 심신을 연마하고 항공지식에 관한 일반민중계몽에 노력(동연맹 강령)하자는 캐치프레이즈를 내걸고 京城工業專門學校在學生들이 주동이 되어 대한학생항공연맹을 결성한 것은 광복 다음해인 1946년 3월 30일이었다.

일본학생항공연맹의 창설멤버이며 일본법정대학 재학중에 조국기술을 이수하고 千里號를 조종하여 1932년 5월 18일 동경에서 서울로 鄉土訪問飛行을 한 바있는 尹昌鉉을 이사장으로 추대하는 한편 당시 경성공업전문학교 교장인 安東赫박사를 회장으로 추대하고 발족한 대한학생항공연맹은 尹昌鉉이 모국을 방문한 5월 18일을 학생항공의 날로 정하고 ① 대한모형항공기경기규정 ② 활공기조종, 모형제작 및 통신기술 등에 관한 특기(특수기술)검정시험규정 ③ 手旗신호법(해운의 수기신호창설전)등을 제정하였으며 모형항공기 표준설계도면과 제작용 Kit를 판매하였다. 1946년 여름부터 1950년 5월 사이에 다음과 같은 활

동을 하였다.

- ① 학생항공의 날 기념행사(市公館에서 항공영화, 음악의 밤) 4회 개최
- ② 종합항공훈련(항공 및 통신 모형비행기제작, 활공기수리작업) 5회 개최
- ③ 모형항공기 경진대회 3회 개최
- ④ 학생항공과학전람회 2회 개최
- ⑤ 진공 Pump원리를 이용한 항공용 Rotary Engine 시작연구(아리랑호)
- ⑥ 무선조정장치 연주(모형비행기조종용)
- ⑦ 항공가곡집 발행

대한학생항공연맹은 기성항공인들도 해내기 어려운 갖가지 행사를 개최함으로써 일반민중에 대한 항공 지식의 양양은 물론 젊은 학생들에게 항공시상 보급에 크게 공헌하였다. 6.25전쟁으로 인해서 학생들이 군에 입대하게 되어 모든 학생항공연맹 활동이 중단되었으며 휴전후 수차에 걸쳐서 재건을 시도하였으나 뜻을 이루지 못하였다.

1946년 10월 15일에 국립서울대학교가 설립되자 공과대학내에 항공공학과 설치를 요구한바 6명 이상의 학생이 있어야만 과가 성립토록 규정되어 있어 항공과 희망학생 4명과 조선공학과 희망학생 6명이 합하여 10명으로 항공조선과가 생겼고 1950년 5월 12일에 첫 졸업생이 나오게 되었다.

항공과 전공 4명 (위상규, 이원복, 서윤석, 신태균)등은 졸업전인 1950년 1월부터 문교부가 위촉하여 공군사관학교에 부설된 항공기술원양성

소에 교관(문관)으로 임명되어 항공기 정비사 양성을 하게 되었는데 6.25전쟁발발과 동시에 그 양성소 학생들은 공군 항공기 정비분야의 장교와 하사관으로서 기술부문의 기간장병이 되어 공군 전력에 크게 이바지하게 되었다.

여기서 필자는 해방후 건국초기에 항공선각자의 한사람인 尹昌鉉선생이 1946년 12월에 발행한 航空朝鮮 제2호에 기고한 “朝鮮航空의 進路”의 일부를 소개함으로써 그 당시 얼마나 정열적으로 확신을 가지고 항공국가를 건설하려고 하였는지를 생각해 보고자 한다.

이글은 해방직후의 혼란기에 지금의 현실에 꼭 부합되는 것은 아니지만 50년 전에 이미 이 나라에 항공공업을 일으키려는 열정과 포부를 가지고 있었다는 것을 엿볼 수 있으며 많은 것을 시사하는 내용이라고 할 수 있다. 선인들의 뜻을 이어받아 오늘의 현실에 반영할 수 있는 것은 최대한 적용하여 그분들의 지혜와 충고를 받아들이는 것은 우리 후학들의 의무요 바람직한 일이라고 생각한다.

尹昌鉉선생은 1945년 8월 15일 이후 항공협회부회장을 역임하였고 고려공업(주)을 경영하는 한편 학생항공연맹이사장으로서 물심양면으로 후진양성에 진력하였으며 6.25전란 후 일본에서 사업을 계속하다가 그곳에서 생을 마쳤다.

항공조선 1946년 12월호에 실린 신조선 항공건설대책

-전략. 신조선항공건설대책은 國家 航空과 항공국가건설에 주목표를 두고 이를 달성하는 구체적 운영방법은 항공을 주관하는 단일장관하에 항공주무부처를 두고 항공정책은 관계 주무부처장관과 민간항공대표로 조직된 항공자문회에서 건의 심의한 안을 항공장관이 채택 실시케 할 것이다. 또 국민항공사상보급은 순수민간단체로 항공협회를 조직하여 이를 실시케 하며 군, 관, 민이 결합하여 통일된 기획과 구성으로 항공운동의 완성을 기하여야 한다. 그 과정은 반드시 도약적이며 혁신적이어야 할 것이다. 즉 외국의 발달과정을 답습할 것이 아니라 출발점 A에서 D로 D에서 장래의 방향 E로 직결되는 독창적 비약만이 모든 우리 국가의 낙후된 상태를 회복시킬 수 있으며 다른 국가들의 수준과 평형상태를 기질 수 있을 것이다. 구체적 예를 들면 현용 가솔린엔진기구와 프로펠러항공기는 그 속도에 있어 한계에 접근하였고 더 이상 발전하려면 새 기구와 형식을 요구하게 될 것이다.

이것을 해결하는 한 구체적인 안은 분사추진식 동력기관과 로켓의 출현이며 제2차 세계대전 후 최근의 발표를 보면 실용화하게 되었으므로 우리는 이 동향과 현실과 장래의 추세를 잘 관찰하여 우리에게 가장 적합한 구체안을 세워야 한다.

장래 조선항공공업은 경항공기 제작 및 저급미력에 한하여 종래 사용

하던 내연기관 제작에 주력을 두고 고마력 항공기는 분사추진장치(제트 엔진)를 채택하여 연구하고 원자력을 이용하는 신동력기관을 연구하여 실용화시킬 방안을 세워야 한다. 가령 우리가 현용 2,000마력정도의 항공발동기제작을 목표로 기획하고 노력한다 하여도 우리손으로 제작하려면 장구한 시일이 걸릴 것이며 달성된다 하여도 그때에는 외국항공계는 이미 신동력기관에 의한 혁신형태의 항공기가 완성될 것이다. 우리는 외국에서 골동품화된 발동기를 공들여 만든 비탄을 느낄 것이라고 믿는다. (중략)

이러한 의미에서 우리나라의 사정에 맞는 계획실시안을 수립하고 이를 실행함에 있어 기간을 제1차, 제2차로 구분하여 그 실시내용을 요약하면 다음과 같다.

제1차 항공건설계획

이 기간은 항공기초 건설기로서 외국항공과학기술의 비교검토와 수입기간으로 삼고

- ① 외국 특히 미국의 항공기술 조사연구 및 수입(도입)
- ② 국내 항공 기존시설의 정비확충
- ③ 항공과 관련되는 제반 기초적 공. 광업권 확립
- ④ 국내 기존공업을 정비전환 확충하여 항공기제작소 창설
- ⑤ 중앙항공과학 연구시설 창설
- ⑥ 국민의무교육에 항공교육 실시
- ⑦ 각 중학교에 활공훈련 실시

⑧ 각 대학이공학부 공업전문·공업학교에 항공과 설치

⑨ 공군창설

⑩ 개국민항공 및 생활항공화운동을 민간항공협회를 통해 전개

⑪ 항공을 중심으로 한 신과학문화 체계 수립

제2차 항공건설계획

이 기간은 항공확충기로서 이 기간에 공군이나 항공운송에 필요한 항공기를 국내에서 자급자족하도록 하며

① 제1차 기간중에 이룩한 결실과 그 방책의 계속 확충

② 신항공동력기관을 사용한 항공기 제작

③ 국내항공로의 세포망 달성

이상과 같이 신홍 조선항공대책을 확고히 수립하려면 방대한 물질자원과 심대한 희생, 다대한 난관을 극복하여야 할 것이며 이를 수행함으로써 민족과 국가를 반석위에 올려 놓고 전사에 없는 이상은 구현시키며 國家의 대업을 달성케 할 것이다. 신조선 건설은 모든 것이 처너지고 특히 항공부문에 있어서는 저로상태라 그 전도가 막연하나 한편으로는 구시설에 구축되는 폐해는 없어서 창설의 자유성과 독창력을 발휘하는 희망을 갖게 되는 것이 인류의 광명일 것이다. 또한 무에서 유를 창조하고 불가능을 가능케하는 독창적 아념은 신홍 조선국가와 국민에게 부하된 운명이며 과제일 것이다. (후략)