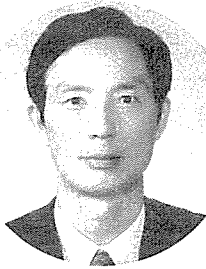


항공발달사(중)

地球를 좁히는 첨단기술경쟁

—國內外 항공발달사로 본다—



金 鎮 遠

조선대 우주항공공학과 교수

■ 첫 국제선의 취항

1953년 3월1일 한국과 자유중국 사이에 잠정항공협정이 체결되자 중국 민항공사는 동년 5월10일부터 대북-도쿄-서울간 국제선을 개설하고 주2회 취항했다. 이로써 한국노선에 취항한 외국 항공사는 노스웨스트와 중국 민항공사 2개사가 되었다.

중국 민항공사의 한국취항은 대한국민항공사로서는 고통스러운 일이 아닐 수 없었다. 우리 정부도 동년 3월13일자로 대한국민항공사에 대해 서울-대북 노선 개설을 허가했지만 취항시킬 항공기가 없었다. DC-3형기 1대가 있기는 했지만 이것은 1935년말 미국 더글러스사에서 DC-2를 개조한 것으로 승무원 3명에 승객 21명을 탑승시킬 수 있었으나 항속거리가 서울-대북간을 미치지 못했다. 일본을 경유하면 운항할 수도 있었으나 일본정부가 KNA기의 기술착륙을 허가할 리 없었다.

유엔군사령부에서 KNA기의 정기 한·일노

선 개설을 허가했으나 이때 일본에 대한 통치권이 미 극동사령부에서 일본정부로 이양되었기 때문에 대한국민항공사의 기득권은 소멸된 것이나 다름 없었다.

이러한 상황아래서 대한국민항공사는 장거리 기종을 조속히 도입, 국제경쟁에 뛰어들어야 할 절박한 입장에 놓여 있었다. 대한국민항공사로서는 한·중 잠정 항공협정이 맺어지지 않았더라도 유엔군사령부에서 한·일노선을 허가할 때부터 장거리 기종의 필요성을 절감하고 있었다. 그러면서도 장거리機를 들여오지 않는 이유는 전세 때문이었다. 이때 전국은 38선 사이에서 놓고 일진일퇴를 거듭하고 있었다.

이럴 때 한·중 잠정항공협정이 체결되었고 중국 민항공사에서 대북-도쿄-서울선을 개설하게 되어 대한국민항공사도 국가의 체면과 경쟁사라는 입장에서 장거리용 항공기를 들여오지 않을 수 없었다. 1952년 가을 신용옥은 미국으로 건너가 다음 해 10월 더글라스의 DC-4 1대를 들여왔다.

DC-4의 도입에 앞서 신용옥은 동년 7월 합병회사였던 대한국민항공사를 주식회사로 개편했다. 그리고 김갑주(대법관), 장택상(국회의원), 이병호(변호사), 신용남(8촌 동생), 최정순(부인)을 이사로, 그리고 김정실(정치인)을 감사로 들었다.

이렇게 각계 인사에게 주식을 무상으로 나누어주면서 그들을 이사로 맞아 들인 이유는 한국의 민항공발전은 혼자만의 힘으로는 달성하기 어렵다고 판단했기 때문이다.

DC-4는 DC-3의 배가 되는 72인승이다. 대한국민항공사는 DC-4가 도착하는 즉시 10월 28일부터 서울-부산 노선을 취항시켰다. 이때는 민항에 대한 일반의 인식도 어느 정도 높아져 매일 1왕복 운항에 좌석이 모자랄 정도였다.

한편 대한국민항공사를 주식회사로 개편한 신용옥은 당면 목표를 동남아 노선의 개척에 두고 여기에 전력을 다했다.

이에 신용옥은 정부를 움직여 1954년 7월 2일 한국과 영국 사이에 잠정적인 항공협정을 체결케 하는 한편, 이 협정에 따라 서울-부산간을 취항하고 있는 DC-4를 서울-홍콩선에 투입, 동년 8월 29일부터 운항토록 했다.

이것에 한국 항공 사상 최초의 동남아 국제 노선취항이었다. 주 1회 취항하던 이 노선은 승객이 부족 늘어 1955년 3월 22일부터는 주 3회로 증편했다.

또한 1955년 10월 18일에는 평화신문사(사장 홍찬)에서 하와이 교포 1세들의 모국방문을 지원했는데, 대한국민항공사는 DC-3기인 운남호를 투입했다.

이 운남호는 도표를 거쳐 웨이크도에서 급유를 하고 호놀룰루로 날아가 46명의 교포를 태우고, 다시 웨이크도(급유), 류황도(급유), 도표를 거쳐 서울 여의도로 귀환함으로써 한국 민항공 사상 처음으로 태평양을 횡단했다는 데서 그 의의가 자못 컸었다.

정기노선은 아니었으나 태극 마크도 선명한 한국의 민항공기가 태평양을 횡단했다는 것은

앞으로 한국 민항공의 발전을 기대할 수 있는 시금석이 되었다.

■ 성장단계에 들어선 대한국민항공사 (KNA)

1954년 대한국민항공사는 DC-3 3대, DC-4 1대 포함 4대의 여객기로 3개의 국내선과 1개의 국제선에 취항하는 소규모적인 운영에 불과했으나 1955년에 들어서서 운항횟수를 대폭 늘렸다.

1951년 9월 22일 대한국민항공사가 민항공 사업을 재개할 때 국내선은 서울-부산, 서울-광주-군산, 서울-제주, 서울-강릉 등 4개 노선이었는데 여객기가 부족한 데다 서울-강릉, 서울-제주 노선은 기대했던 만큼의 승객확보가 어려워 2년만에 운항을 중단하였다가 1955년 1월 22일부터 다시 서울-강릉, 서울-제주선의 운항을 재개하였고, 1954년 11월 2일부터는 서울-대구노선을 신설 운항하였다.

이 때는 민항공에 대한 일반의 인식이 그 만큼 높아져 웬만큼 경제적 여유가 있는 사람이면 비행기편을 이용하려고 해서 대한국민항공사는 다시 2개 노선의 운항을 재개코자 계획하고 있을 때이었다.

항공승객의 증가로 서울-부산선의 경우 1일 1왕복하던 것을 1955년 12월 20일부터는 1일 3왕복으로 서울-광주노선은 주 1회 운항을 주 2회로 늘려야 했고, 1956년 2월 24일부터는 서울-부산-광주선을 부활시켜 주 3회 운항해야만 했다.

재취항했던 서울-강릉, 서울-제주 노선도 1956년 1월 23일부터는 주 2회로 늘렸고 1957년 2월 2일부터는 주 4편으로 증편해야 할 만큼 승객이 늘어났다.

한편 국제선은 1954년 8월 29일부터 주 1회 운항하던 서울-대북-홍콩선을 승객이 줄어 취항 1년만이 1955년 9월부터 서울-홍콩 직행선으로 변경 운항했다. 이 노선은 주 1회의 왕복에 불과했으나 대한국민항공사로서는 유일하게

의화를 가득할 수 있는 흑자노선이었다. 이 노선에는 48인승 DC-4를 취항시켜 월 1,000명 승객을 수송했다.

이렇게 노선을 신설하고 증편하게 되자 항공기는 더욱 부족해 대한국민항공사는 1956년 4월 더글라스사에서 DC-3 1대를 더 임대 도입했다.

■ 창랑호(DC-3)의 납북

적자운영을 면치 못하면서도 서서히 항공사업의 기틀을 잡아 가던 대한국민항공사에 앞날을 어둡게 하는 큰 사고가 발생했다. 1950년 12월 미국에서 도입한 DC-3 2대중 1대가 1957년 7월7일 서울을 떠나 부산 수영비행장을 착륙하려는 순간 때마침 불어온 돌풍으로 전복, 대파되었다.

이 사고는 인명피해가 없어 일반적인 항공사고에 비하여 보잘 것 없는 것이었으나 대한국민항공사로서는 최악의 사고였다. 왜냐하면 항공기가 적은 대한국민항공사로서는 큰 타격이었으며 또 보험에 들어있지 않아 엄청난 재정적 손실을 입었기 때문이다.

신용욱은 미국인 조종사 존슨을 파면함으로써 이 사고를 마무리 지었다. 이 사고로 입은 상처가 채 아물기도 전인 1958년 2월 또 하나의 DC-3인 창랑호가 북괴의 간첩들에 의해 납북되었다.

1958년 2월16일 상오 11시30분 창랑호는 미군 중령 1명을 포함한 승객 28명과 승무원 3명을 태우고 부산 수영비행장을 이륙, 서울로 향했다. 평택 상공에 이르렀을 때 돌연 “모두 손들었, 꼼짝하면 죽여 버린다” 하는 고함소리가 나더니 총기로 무장한 피한들이 승객을 포위 하다시피 했다.

객석 왼쪽의 피한은 엽총을 들고 있었고, 오른 편의 피한은 신호탄을 들고 있었다. 그리고 객석 중간 복도에 서있는 자는 M2 기관단총과 해머를 손에 쥐고 있었다.

이 M2 기관단총과 해머를 들고 있는 피한이

“손을 들라”고 고함을 지르는 것과 동시에, 승객인 정복 군인 2명의 머리를 강타했다.

이렇게 승객들을 반항 못하게 한뒤 피한들은 조종사에게 기수를 북으로 돌리라고 명령, 휴전선을 넘어 평남 순안비행장에 착륙시켰다.

우리나라 민항 사상 처음으로 항공기를 공중 납치한 북괴 간첩들은 황해도 사리원에서 1·4 후퇴 때 납북한 김 형(35)과 그의 처 김미숙(본명 신자) 여인, 김애희(51)와 그의 두 아들인 김택선, 길 선(학생 19) 그리고 백순기(27), 이광호(군인 26)등 7명이었다.

북괴가 납치극을 연출한 이유는 때마침 중공 수상 주은래가 평양을 방문하기로 되어 있어 이 기회를 이용, KNA기가 의거납북한 것처럼 꾸며 대대적인 선전을 하기 위해서였다.

이를 뒷받침하는 것이 북괴는 KNA기를 납북한 뒤 곧 의거월북했다고 그들의 보도기관을 통해 선전했다.

사건이 일어난지 6일이 지난 2월22일 국회는 제5차 본회의에서 민주당 소속 의원 정일형의 긴급동의를 받아들여 참전 16개국에 북괴의 만행을 규탄하는 메시지를 발송, 세계의 여론을 환기시키는 한편, 2월24일의 군사정전위원회에서는 유엔군측 수석대표 올라구 H.기스트가 북괴측에 승객과 승무원, 기체의 즉시 소환을 강력히 요구했다.

북괴는 자유세계의 여론에 굴복, 납북 18일 만인 3월6일 간첩을 제외한 승객과 승무원을 송환하고 기체는 끝내 돌려 보내지 않았다.

이 사건으로 대한국민항공사가 입은 정신적 타격과 물질적 손해는 막대했다.

민항공 사업의 중추적 구실을 하던 항공기를 잃음으로서 막대한 재정적 손실을 가져온 것은 말할 것도 없고, 무엇보다도 항공기를 이용하던 여객들이 공포여행에 대한 일종의 공포심을 갖게 되어 수요가 떨어져 적자요인은 확대되기만 했다.

이에 대한국민항공사는 운영의 정상회복을 위해 1959년 4월22일 DC-3 쌍발기 1대를 도입, 그날로 국내선에 투입하는 한편, 동년 7월

28일에는 미국 록히드 항공기제작회사(Lockheed Aircraft Corp.)로부터 콘스텔레이션(Constellation) 749A 4발여객기를 1대를 입차 도입, 국내선과 국제선에 취항시켰다.

이 콘스텔레이션 4발기는 대한국민항공사의 얼굴과도 같은 존재가 되어 도입 20여일만에는 50명의 유학생을 태우고 태평양을 횡단, 서울-시애틀 간을 부정기 운항하는등 눈부신 활약을 했으나 적자요인을 해소시키지는 못했다.

■ 새로운 도전에 직면한 대한국민항공사

1960년 4월19일의 학생의거로 자유당정권이 붕괴하고 민주당정권이 들어서므로 당시 자유당과 밀접한 관계를 맺고, 정치인으로서도 활약하고 있던 대한국민항공사 사장 신용욱은 자중하는 뜻에서 1960년 6월 팔촌동생인 신용남을 사장자리에 앉히고 2선으로 물러났으나 실질적으로 대한국민항공사를 지휘, 감독하고 있었다.

이 해 6월30일 한·영 항공협정이 체결됨에 따라 휴항 1년만에 서울-홍콩선을 재운항시켰으며, 7월25일 서울-부산, 서울-광주, 서울-제주선을 매일 2왕복으로 운항했다.

한편 한진상사 사장 조중훈이 한국항공을 설립한 것도 이 무렵이다.

조중훈이 한국항공을 설립하고 교통부에 부정기 항공운항사업 면허를 신청하자 교통부는 1960년 8월 일자로 허가했다. 항공사업에 손을 댄 조중훈의 등장은 신용욱에게는 확실히 위협적인 존재가 아닐 수 없었다.

한국항공은 1960년 8월15일부터 4인승 세스나 180 1대로 한국 최초 에어택시사업을 개시한데 불과했지만, 점차 성장할 소지가 있어 신용욱은 견제하지 않을 수 없었다.

여기에 곁들여 또 하나의 경쟁자가 나타났다. 다름아닌 공군참모총장을 지낸 장덕창이 고려항공의 간판을 들고 나왔다.

이러한 강력한 라이벌들이 등장했으니 신용

욱은 초초해질 수 밖에 없었다. 더구나 이 무렵 노스웨스트와 중국민항사가 취급하던 여객·화물 수송량이 한·일 노선에서만 연간 500만달러였다.

이것을 3등분할 속셈을 품고 있던 신용욱으로서 이 황금노선을 한국항공이나 고려항공에 빼앗길 수는 없었다.

여기에서 신용욱은 대한국민항공사를 살리는 길은 정권에 접근할 길 밖에 없다고 결론을 내리고 이에 따라 민주당 정권에 근접시켜 줄 수 있는 인물을 물색하게 되었는데, 그 인물이 강문수였다. 언론인 김학진, 박원교가 강문수를 천거했고 1960년 9월 강문수를 상무로 기용한 신용욱은 강문수로 하여금 고려항공과의 합작을 추진시키는 한편, 1960년 9월3일 정부의 서울-도쿄간의 정기항로 개설에 대한 계획서를 제출했다.

정부에 청원서와 계획서를 제출한 4일 뒤인 9월7일 정부초청으로 일본 외무대신 고사카가 내한했다. 고사카를 수행해서 일본항공 전무도 왔다.

그는 일본항공 전무와 협의, 한·일 항공협정 체결을 서둘러, 조속한 시일 내에 양국 간에 정기항로를 개설하자는 데 의견의 일치를 보았다.

여기에서 그는 한국항공이 국내선 이외의 노선은 개설하지 못하도록 강문수로 하여금 견제하는 한편, 고려항공과의 합작을 계속 추진해 나갔다.

장덕창의 고려항공은 대한국민항공사와 합작을 완강히 거절했으나 강문수와의 접촉 끝에 합작한다는 원칙적인 합의를 보았다. 그러나 협상이 구체화되자 처음 무조건 합작을 내세운 신용욱이 51대 49의 비율을 고집해 합작은 끝내 결렬되었고 급기야 5·16 혁명을 맞았다.

■ 대한국민항공사의 도산

1961년 5·16혁명이 일어난 이후부터 대한

국민항공사는 어떤 개혁을 단행하지 않는 한 자립해 나갈 수 없을 만큼 재정적으로 악화되어 있었다.

1951년 6월19일 한국은행에서 용자받은 100만달러(상환기한 1958년 9월30일)는 이때까지 16만7,000달러만 갚았을 뿐 나머지 83만3,000달러의 원금은 그대로 남아 있었고, 여기에 홍콩에서 구입한 부품대와 체불되어 있는 임금까지 합하면 200만 달러는 있어야 청산할 수 있는 실정이었다.

여기에 더하여 세금까지 체납되어 있어 국가적인 차원에서 지원이 없는 한 대한국민항공사는 자멸할 수 밖에 없었다.

대한국민항공사가 빈사상태에서 헤어나지 못하고 있는 데는 몇가지의 경영 내적요인과 경영 외적인 요인이 있었다.

경영 내적요인으로서 가장 크게 문제가 된 것은 자본의 뿔박이었다.

항공사업은 다른 기업과는 달리 여객기의 진보 개발에 따라 고가의 새 기재로의 전환이 요구되어 막대한 자금이 필요하다. 그런데 신용육이 재정적으로 능력이 있었다면 모르거니와 그는 일제 때부터 대한국민항공사를 이끌어 나오는 사이에 개인소유의 재산은 거의 소비했다. 따라서 항공사업의 발전을 위해서는 국가의 재정적 지원이 간절했지만, 자유당 정부는 단 한번 은행용자를 알선해 주었을 뿐 정책적인 지원은 전혀 고려조차 없었다.

대한국민항공사는 설립당시 15명의 종업원으로 출발했다. 그것이 10년이 지난 1958년에는 157명으로 늘었고 1959년은 185명으로 15%가 증가했으며, 1960년에는 213명으로 36%가 늘어났다.

이 기간 중 시설과 노선이 확장되어 증원이 불가피했으나 시설의 확장에 비해 종업원이 필요 이상으로 늘어나 인건비 지출의 압박을 면할 길이 없었다.

항공사업에 대한 열의가 대단한 신용육은 국가의 정책적 지원이 기대하기 어렵다는 것을

깨닫자 고리의 사채를 동원해서 사업을 확장했다.

대한국민항공사가 재기불능에 이른 또 하나의 요인은 사채에 있었다고 해도 과언은 아니다.

다음 경영 외적요인으로 들 수 있는 것은 빈번한 외환율의 변동이었다. 모든 개발도상국들은 항공기를 비롯해서 시설기재, 장비, 그리고 수리 및 연료에 이르기까지 외국에 의존해야만 했다. 이러한 물품들을 구입하자면 외화가 필요하는데 이 외화의 환율이 일정선을 유지하지 못하고 수시로 변동했다.

1951년 대한국민항공사가 항공기를 구입하기 위해 한국은행에서 100만달러를 용자 받을 당시의 환율은 6대1로서, 100만달러를 한화로 환산하면 600만원에 불과했다. 이것이 1953년 2월15일에는 100대1로, 1960년 말에는 160대1로 되어 대한국민항공사는 600만원의 빚을 1억3,000만원으로 갚아야만 했다.

둘째는 과중한 유류세의 부담을 들 수 있다. 외국에서는 항공사업의 중요성과 특수성을 감안해서 정부는 강력한 지원책을 마련하고 있는데 자유당 정부는 반대로 원가와 관세를 포함한 금액의 100%의 물품세를 부과함으로써 대한국민항공사는 막대한 출혈을 강요 당했다.

당시 대한국민항공사의 월간 연료소요량은 약 4만갤런으로 이에 대한 세액이 연간 1,700만원이었다. 적자경영에 허덕이는 대한국민항공사가 면세혜택만 받았어도 격심한 재정적 압박은 받지 않았을 것이다.

세째는 항공기의 손실을 들 수 있다. 대한국민항공사는 6·25사변 때 군에 징발당한 항공기에 대해서 정부로부터 한푼도 보상을 받지 못했다. 설상가상으로 1957년에는 부산 수영비행장에 착륙 중이던 DC-3이 전복, 사용불능케 되었으며, 1958년에는 또 하나의 DC-3이 납북되어 상처는 감당할 수 없음이 만큼 컸는데도 정부의 지원을 받지 못했다.

네째는 한국항공의 출현으로 인한 여객의 감소를 들 수 있다. 한국항공이 설립된 후 설립

자인 조중훈은 신용욱과 합작을 도모했으나 실패로 돌아가 경쟁을 벌일 수 밖에 없었다.

이러한 요인으로 곤경에 빠져 있을때 혁명정부의 국가재건 최고회의 교통체신분과위원회는 1961년 8월28일 예비역 공군준장 신유협을 운영감사관으로 대한국민항공사에 파견했다.

신유협이 대한국민항공사의 경영상태를 진단한 결과는 너무나 절망적이었다. 체불되어 있는 노임과 부품비, 세금 등은 5억원을 상회하고 있었고 정부가 재정적으로 지원한다 해도 근본적인 치유책 없이는 전망이 암담한 것으로 판단되었다.

그러나 감사관 신유협은 깊은 상처를 도려내기 위해 정부 보유불 100만달러를 지원키로 했다. 융자형식으로 100만달러를 지원받은 대한국민항공사는 종업원들의 밀린 노임과 홍콩부품상에 체불된 부품비 등을 청산했으나 그것은 일시적인 미봉책에 지나지 않았다.

대한국민항공사의 장래를 더욱 어둡게 한 것은 신용욱의 사망이다. 1961년 7월4일 부정축재 혐의로 구속된 그는 1개월만에 무혐의로 풀려 나오기는 했으나 석방 10여일 후 자결로 일생을 마쳤다.

신용욱이 사망하자 공동대표이사였던 신용남(8촌 동생)이 대표이사가 되어 대한국민항공사를 이끌어 나갔지만 전도는 암담하기만했다.

여기에서 최고회의는 국영항공사의 설립을 구상하게 되었고, 마침내 1962년 1월9일 최고회의 교통체신분과위원회 위원장 김윤만은 국영항공사의 설립을 발표하기에 이르렀다.

이 발표가 있는지 1개월 뒤인 2월21일 교통부에서 초안한 대한항공공사법안이 임시 국무회의에서 의결되어 최고회의로 회부되었다.

최고회의에서 대한항공공사법이 통과된 것은 3월15일이다. 정부에서 대한항공공사의 설립을 발표하자 서울 광화문세무서는 대한국민항공사가 체납하고 있는 500만원의 국세를 받아들이기 위해 DC-3 2대와 DC-4 1대를 압류했다. 대한국민항공사는 사실상 이날로써 운항을 중단, 문을 닫는 운명이 되었다.

발족 후 14년 동안 모진 고난의 길을 헤쳐오며 오직 이 땅에 민항공의 뿌리를 내리기 위해 정열과 인생의 전부를 바쳤지만 대한국민항공사는 창업주 신용욱과 함께 이 땅에서 영원히 사라지고 말았다.

■ 대한항공공사(Korean Air Lines ; KAL)의 발족

대한국민항공사의 경험을 통해서 항공사업은 원래 규모가 크고 국제적 경쟁이 치열하기 때문에 취약한 민간 자본만으로는 항공사업의 발전과 해외진출이 불가능하다는 결론을 얻었다.

정부는 우리나라 민간항공 운수사업이 중단될 위기에 봉착함에 따라, 민항공 운영상의 모순과 항공기술의 후진성을 조속히 극복하고, 민항공사업의 급속하고도 영구적인 발전을 도모하기 위하여 자본금 5억원으로 국영항공회사를 설립하기에 이르렀다.

정부는 당초 항공사업이 갖는 성격상 루프트한자, 일본항공, 스칸디나비아항공, 에어프랑스, 팬암등 주요 항공사의 운영상 장·단점을 살려 정부 50%, 민간 50%의 출자비율로 건전한 관민 공영 항공회사를 설립코자 꾀했으나 민간항공사측 자본의 취약성 때문에 마지막 순간에 100% 정부출자의 관영회사를 설립키로 결정되었다.

대한항공공사법은 1962년 2월3일의 임시 국무회의 의결을 거쳐 최고회의 상임위원회에서 통과되어 3월23일자로 공포되었고, 공사법 시행령은 4월26일자로 공포되어 당일 발효되었다.

정부는 4월30일자로 대한항공공사 사장서리에 신유협을, 부사장에 이각순을 임명했으며, 공사 사옥은 태평로 2가 동광빌딩의 4개실을 387만원에 임차, 5월4일 입주했다.

6월18일 하오에 개최된 공사의 제1차 이사회는 공사의 조직·기구를 확정, 6월19일에는 정관을 제정하고 공사의 설립등기를 마침으로

서 6월19일자로 대한항공공사가 정식 발족되었다.

한편 1961년 10월 당시 대한국민항공사 감독관으로 재직하고 있을 때 대한국민항공사가 발족된 1948년 10월 이래 14년동안 외국인 기장에 맡겨졌던 조종간을 되찾기 위하여 이미 공군출신 조종사 예비역 공군준장 강호륜을 최초의 기장 후보로 채용, KNA기 부기장으로 미국인 기장과 함께 각 노선에 조종훈련을 쌓게 한 바 있는 신유협은 대한항공공사 사장으로서 취임하자 1962년 7월 당시 공군참모총장 김 신에게 민항공 재건에 이바지 할 노련한 조종사의 전역조치를 요청, 8월1일자로 실용기 비행시간 3,000시간 이상을 확보하고 있던 공군중령출신 4명(민영락, 홍순상, 고영일, 이창실)을 채용하여 자주운항의 의지를 밝혔다.

공사 초기의 본사 기구는 3실3부9과로 임·직원 총수는 140명이었는데 연말까지 6개월 사이에 159명으로 늘어났다.

자체의 항공기재를 갖추지 못한 채 발족한 대한항공공사는 1962년 6월29일, 이사회를 개최하고 항공기 확보방안을 논의한 끝에 일본항공 측에 F-27 1대와 DC-3 1대의 임대를 요청하고, 받아 들여지지 않을 경우에는 DC-3 1대와 DC-4 1대의 대여를 공식 요청키로 의결했다.

대한항공공사는 일본항공 보유기 2대의 임차 교섭을 위해 업무담당 이사겸 영업부장 김계진을 9월말 도쿄에 보냈다. 김계진은 당시 일본에 거주하고 있는 대한항공공사의 고문인 항공인 윤창현의 자문을 받아 일본항공 사장 마쓰오 시즈마와 前日本空輸 회장 미도로 및 사장 오카모토 등과 접촉, 항공기 임차조건을 타진했으나 처음에는 냉담한 반응을 받았다.

일본항공 측의 태도는 '한·일간 국교 정상화가 안된 상태에서는 정부보증의 방도가 없으니 속수무책'이라는 것이었다.

前日空 회장 미도로 만이 '국교 전의 민간 배이스교류는 의의 있는 일'로 해석, 일본항공 측을 설득하면서 운수성 및 대장성과 접촉하여

한국은행으로 하여금 취소불능 신용장을 도쿄은행을 통해 개설하는 조건으로 대한항공이중·단거리용 항공기 2대를 최소한 6개월간 임대하는 계약을 맺는데 양해를 얻어냈다.

DC-4의 월 임차료는 2,000달러, DC-3는 1,300달러, 최소한 6개월간 임차조건에 총 임차료 8만3,434달러의 계약체결에 합의를 본 공사는 10월26일자로 DC-3 1대 및 DC-4 1대, 부속품 등 임대차계약을 업무담당 이사 김계진을 임차인으로 하여 조인하기에 이르렀다.

이 임차기는 4명의 일본항공 소속 조종사에 의하여 11월16일자로 여의도 공항에 도착, 인수되었다.

이렇게 어려운 과정을 거쳐 일본항공 보유기인 DC-3 1대와 DC-4 1대를 임차 도입하여 1962년 11월27일자로 정기항공 운송사업 면허를 취득한 대한항공공사는 창립 5개월만에 뒤늦게 국내선에 취항했다. 1962년 12월2일, 국내 6개 노선에 취항한 DC-3, DC-4가 연말까지의 29일 동안 운항한 실적은 2회의 전세 비행을 포함하여 평균 좌석이용률 64.8%, 승객 5,249명이며, 일기불순과 시설불비등 공항상태 불량으로 스케줄 편성에 지장이 많았고, 결항율이 10%선으로 나타났다. 이 실적은 항공기 2대만으로 운항하는데서 오는 결항과 결항후의 대체기 지원불능요인으로 신뢰성 저하를 감안하면 1년전인 1961년 12월의 승객 4,059명에 비하여 129.3%, 수입은 104% 증가하여 좋은 실적을 나타냈고, 이 두대의 일본항공 DC형 임차기는 1963년 9월27일과 10월13일 각각 일본항공측에 반환되었다.

■ KNA기의 인수와 오버홀

당초 대한항공공사는 광화문 세무서에 압류당한 KNA기 3대를 정부로부터 불하형식으로 인수하여 수리, 1962년 7월15일부터 국내선에 취항할 예정이었는데, 검사결과 DC-3 2중 1대의 엔진 사용가능여유시간이 62시간20분이었고, 다른 1대의 제1번 엔진 사용가능시간은

46시간20분, 제2번 엔진은 고장이었으며, DC-4 제3번 엔진의 여유수명은 25시간25분으로서 모두가 오버홀(overhaul)을 거치지 않고는 취항할 수 없게 되어 있었다.

대안으로 공사 경영진은 우선 국내선 취항기를 일본항공 임차기로 확보하고, 차선책으로 KNA기 3대를 불하받아 수리하여 사용키로 결정, 1963년 1월19일 공매입찰을 통해 기체와 부품을 4,900만원에 인수했다.

당시 DC기종 오버홀은 일본, 대만, 홍콩등 세 곳에서 할 수 있었으나, 대만과 홍콩은 거리상 공수가 어려워 부득이 작업장을 직항거리인 일본지역으로 지정할 수 밖에 없었다.

공사는 일본의 JAMCO측 기술진을 초청, 기체 엔진의 기술적 점검을 거쳐 1963년 3월4일 JAMCO측을 수리업자로 선정, 4월17일 수리 작업 인수 대리인인 동양면화주식회사측과 오버홀 계약을 체결했다.

1952년과 1953년에 대한국민항공사에서 도입한 이 DC형기 3대는 인도비행 비용 등을 포함, 총 17만9,460달러의 수리비를 들여 말끔히 단장, 1963년 9월말에 인수되어 10월3일 다시 국내 각 노선에 모습을 나타냈다.

이 해 7월3일, 대한항공공사는 스튜어디스 2명을 공채, 계 7명을 확보하여 한-일 노선 취항에 대비했고, 8월14일자로 공사소속 정비사 8명(강성각, 김상호, 김관호, 백기완, 나원목, 안정환, 최창원, 서두권)은 1등 정비사 면장을 취득했고, 11월20일까지 2회에 걸쳐 군출신 정비사 9명을 채용하여 공사자체의 정비체제를 강화했다.

이 무렵의 스튜어디스 공개모집에는 (1) 20~23세의 미혼, (2) 영어회화 또는 제삼국어에는 능통, (3) 초대~대학 2년 수료이상 학력, (4) 신장 160~165cm에 용모단정등 까다로운 조건인데도 인기가 대단하여 2명 모집에 210명이 응모했다.

이어서 1964년에는 항공대학 출신으로 안명규, 한인환이, 1965년에는 임인기, 배경식, 신광철 등이 입사하여 항공기 정비의 학술적 체

계를 잡았다.

당시 국내선은 일반 국민의 항공사상 보급 불충분으로 일부 특수층의 전용화 테두리를 벗어나지 못해 좌석점유율이 60.4%(1964년)에 머물렀고, 결항율은 19%를 나타냈다.

■ 신기종의 도입

중형기 한대 값에 불과한 2억5,000만원의 세입자본금 만으로 발족한 대한항공공사는 착실한 발전을 했으나

- ① 절대량이 부족한 항공기
- ② 노후 기종의 대체불능
- ③ 부품의 구두난
- ④ 정비기술과 시설의 미비
- ⑤ 잦은 결항과 사고

⑥ 이에 따른 신용의 저하와 여객수요의 감소에 따른 수입의 결손 등으로 영세성을 면치 못하고 있었다.

대한항공공사에는 프로펠러기 5대뿐인 이 무렵, 노스웨스트는 한-일 노선에 DC-8 제트여객기로 주7회, CPA(Cathy Pacific Airways)와 중국 민항공사(Civil Air Transport; 중화항공의 전신)도 콘베어(Convaire) 880 제트여객기로 증편을 거듭하면서 운항하고 있었다.

대한항공공사는 1962년 9월10일 이사회에서, 1964년 초를 기점으로 DC기종을 F-27로 대체하여 이미지를 쇄신하면서 신설 한-일 노선에 F-27을 취항시키기 위하여 네덜란드의 포커사 제작 F-27 2대 도입원칙을 결정했다.

공사는 1964년 초 대망의 F-27기 인수 겸 조종사의 기종전환 훈련을 위해 부사장 이각순과 조종사 2명을 네덜란드의 포커사로 파견, 현지에서 2주일 간의 조종사 교육을 거쳐 1월 23일 제1번기(HL5201)가 2월4일에는 제2번기(HL5202)가 각각 여의도 공항에 도착했다.

1962년 1월20일에 대한국민항공사의 경영난 때문에 서울-홍콩 간의 동남아 노선 운항을 중단한 후, 한국의 민항공은 1964년 3월17일 서

을-오오사까간 880km의 한-일 노선에 대한항공 공사가 재취항하기까지는 2년2개월 동안을 국제선 부재의 고통스런 공백기를 겪었다.

1964년 3월17일 상오 10시20분, 대한항공 공사의 F-27(H5201)이 주3회 왕복운항하게 되는 서울-오오사까 한-일 노선 취항 201편에 1번기로서 여의도 공항에 활주로를 박차고 이륙했다.

한국 민항공 사상 최초로 개설된 한-일 정기 노선 취항은 '국제선 부재 786일'의 곤욕을 겪은 대한항공공사로서는 감회 깊은 순간이었고, 아시아의 관문인 일본을 기점으로 태평양과 유럽으로 비약하려는 국력신장을 상징하는 순간이기도 했다.

동편 기장은 양수석, 기관사 이원규, 스텐더 디스 최옥지, 김윤자로서 한국인 승무원만으로 편조, 과거 외국인의 손에 맡겼던 조종간을 우리의 손으로 잡는 '자주운항의 완성'을 증명했다.

공사는 이날의 처녀운항에 앞서 국내·외 고위 인사들과 항공인들의 초청, 여의도 공항 램프안에서 자축행사를 베풀어, 국교개설에 한걸음 앞선 하늘을 통한 한·일 국교를 축복했다.

취항에 앞선 3월15일의 시승 비행편 F-27기 승무원은 기장 홍순상, 부기장 이창실, 스텐더 디스 최옥지의 3인이었다.

서울-오오사까선 취항을 계기로 대한항공공사는 국제선 좌석 통제반을 신설, 예약업무에 만전을 기했고, 뒤이어 이 노선에 DC-4도 투입했다.

40인승 F-27은 네덜란드의 포커사(Fokker-VFWNV) 제작기로서 대당 가격 103만 5,000달러, 영국 롤스 로이스사(Roll Royce Ltd.)가 제작한 터보프롭엔진을 장착했는데 중·단거리 기종으로선 가장 성능이 좋은 것이었다.

일본 항공은 KAL기의 서울-오오사까 취항 한달뒤인 4월15일, 콘베어 880 제트여객기로 도쿄-서울선에 취항, 1,174km거리인 한·일 양국 수도를 하늘을 통해 이어 놓았다.

서울 기점으로 한 도쿄, 오오사까 양 노선 공동운영은 출발부터 순조로와 도쿄 올림픽 관람 및 재일교포 모국방문 붐을 조성했는데, 종전의 노스웨스트 및 중국 민항공사 여객층의 이동이 집중하여 잇달아 운항 횟수를 증편해야 했다.

대한항공공사의 초년도(1963년) 총 운항 횟수는 5,275회, 수송여객은 9만4,036명으로서 대한국민항공사 전성기인 1960년대의 2,530회, 7만1,081명에 비하여 운항 108%, 운송 32%의 증가를 보였고, 2차년도인 1964년의 운항실적은 공급이 9,508회, 유치한 수요는 17만4,915명으로서 초년도 실적에 비하여 각각 80% 및 86%의 증가를 보임으로써 국내선에 있어서는 확고부동한 운영실태를 보여줬다.

〈표1〉 국내선 년도별 정기운항실적

년도	운항회수	여객수	좌석이용율(%)
1958	1,977	45,090	62.7
1959	2,454	67,562	79.8
1960	2,530	71,081	74.3
1961	3,823	61,560	61.4
1962	3,240	47,923	60.1
1963	5,275	94,036	58.9
1964	9,508	174,915	60.4

■ 제트시대의 개막

대한항공공사가 국제선의 경쟁력 제고를 위하여 1965년 7월6일자로 국무회의 승인을 받은 DC-9 제트기 도입계획은 1966년 10월14일 이사회회의 의결을 거쳐 12월23일자로 더글러스사 DC-9와 도입계약을 체결하였고, 1967년 7월23일 한국 민항공 사상 최초의 제트 여객기인 DC-9 1대를 도입, 제트시대를 개막하였다.

한국 민항공을 프로펠러 시대에서 제트시대로 전환하는데 개척자 역할을 한 DC-9(HL7201) 제트여객기는 미국의 맥도널 더글

라스에서 제작한 중·단거리용 쌍발기로서 당시 국제적으로 각광을 받은 최신형 기종이었다.

‘제트시대 개막’의 타이틀 밑에 당시 마스크의 흥분어린 보도로 DC-9기가 김포공항에 도착하던 1967년 7월23일엔 아침부터 구경꾼이 밀려 들었고, 도입 초기엔 각급 학교 학생들이 김포공항으로 수학여행을 올 정도로 인기가 대단했다.

조종사·항법사·기관사의 기종 훈련을 거쳐 DC-9기가 한·일 노선에 자랑스런 날개를 편 것은 8월9일이었다.

김포 국제공항 램프에서의 취항 기념식에서 테이프가 끊기자 DC-9기는 기장 양수석에 의해 상오 10시 활주로로 미끄러져 나갔다.

1967년 8월9일 서울-오오사까 노선에 투입됐던 DC-9 제트 여객기는 5일 뒤인 8월14일에는 신설 국제선인 서울-대북-홍콩 간에 취항, 이 노선에서 위용을 자랑하다가 오오사까 노선을 운항한 9월1일 하오 엔진 콤파트먼트(engine compartment)의 전기계통 고장으로 일본 오오사까 국제공항에 비상착륙하는 액운을 맞았다.

초음속시대의 문턱에 들어선 이 무렵의 세계 민항공 대열에서 유독 프로펠러기만으로 고전하던 대한항공공사가 가까스로 도입했던 유일한 제트여객기 DC-9기는 사고 이후 오오사까에서 제작회사인 더글라스의 오버홀을 거쳐 사고 7개월만인 1968년 3월29일에야 다시 서울-오오사까선에 모습을 나타낼 수 있었다.

새로 제작하여 도입한지 불과 40일 만에 63명의 승객과 9명의 승무원을 태운채 폭발직전에서 비상착륙했던 DC-9기의 오오사까 상공 사고는 탑승자 중 사상자가 없어서 천만다행이었으나, 국제선에서의 사고였기 때문에 대한항공공사의 공신력은 땅에 떨어졌다.

하루 뒤로 확정했던 서울-도쿄선 취항은 무기연기되고, 운항 중단 후 5년반 만에 개설했던 서울-대북-홍콩 동남아 노선은 17일만에 무기휴항하는 사태에 직면하게 된 것이었다.

대한항공공사 초대 사장 신유협이 불시에 DC-9기 사고와 한동안 시끄러웠던 코니(Connie)기 도입부정의 파동을 책임지고 9월 27일에 퇴임, 10월20일자로 예비역 공군 중장 장성환이 제2대 사장에 취임하는 등 공사 경영진의 개편 바람을 일으키게 되었다.

DC-9기 1대에 의존하여 개설한 동남아 노선은 부득이 코니기로 대체됐으나 잇따른 고장으로 인한 연발착과 결항으로 수요층의 관심을 끌지 못했고, 한·일 노선에서 확보된 여객들은 대한항공공사의 안전도를 의심, 재일교포들까지 코니기 및 DC-4 탑승을 꺼려 F-27기만이 취항하는 가운데 승객의 20%가 외국기로 옮겨갔다.

연평균 22%의 수요가 증가되는 호황기를 맞았던 이 무렵 DC-9 사고 때문에 반사적으로 대한항공공사의 수요가 감소되는 사태를 이용하여 경쟁 항공사들은 서울-도쿄, 서울-홍콩선에서 계속 증편, 주2회 서울-홍콩선만 운항하던 CPA가 10월1일부터 매일 서울-도쿄선을 운항, 태국의 타이항공, 미국의 팬암, 아메리칸 항공 등 제3국 항공사들이 콘베어 880, 록히드 콘스틀레이션 등의 대형기로 취항을 서두르는 급박한 상황을 보였다.

이들 항공사들이 강력한 정부의 뒷받침을 받아 수요를 놓치지 않고 사세를 확대해 나가는 이 무렵, 대한항공공사 보유기는 DC-3 2대, DC-4 1대, F-27 2대, 코니 1대, FC-27 2대 등 프로펠러기만 8대, 그나마 완전한 소유기는 DC-3 2대, DC-4 1대, F-27 2대 등 5대 뿐이었으며, FC-27 2대와 코니기는 임대기였고, 그나마 안심하고 취항할 수 있는 것은 4대에 불과하여 타 항공사하고 경쟁하기에는 역부족의 상태였기 때문에 DC-9기 여파는 구석구석으로 번졌다.

〈다음호에 계속〉

◇ 이 논문은 한국항공우주학회지 제30권 제3호에서 전제한 것임 ……〈편집자〉