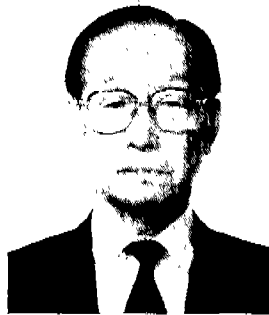


1954년 4월 3일 김해 공군기지에서 「부활호」 명명식 거행
'세우자 大韓의 航空技術'이란 표어가 보인다.

항공기 창정비를 시작.

6.25전쟁 발발당시 민간항공기는 대한국민항공사가 1948년 10월에 미국에서 도입한 Stinson형 K-1 5인승 비행기 3대와 군용기로는 공군이 보유한 L-4 및 L-5 연락기 20대와 국민성금으로 헌납한 건국호 AT-6 10대가 전부였다.

L-4, L-5는 목재 및 금속재 혼용의 기체구조로서 미육군이 제2차 세계대전중 연락 및 지상관측용 비행기로 사용하던 것이다. 6.25전쟁 초기에는 주로 육군에 배속되어 지휘, 관측, 연락업무에 사용되었고, AT-6은 경무장이 가능했으나 1950년 7월에 한국공군에 F-51(전폭기) 10대가 공급되기 시작함으로써 주로 조종훈련기로 사용되었다. 이들 비행기의 정비는 비행기가 배속된 부대에서



서울국제컨설팅(주) 이원복
감사·수석기술 상담역

예방정비와 야전정비수준의 정비를 담당했으며 창급정비(엔진오버홀 기체대수리등)는 일본에 있는 미공군 창정비시설을 이용하였다. L-4와 L-5를 운용하던 공군 제2정찰비행전대는 정비대에서 L-4 및 L-5의 기체수리와 엔진오버홀 능력을 보유하고, 비행단과 전투비행단은 부대정비능력과 각 정비보급전대 내에 야전정비급 정비능력을 보유하고 있었다.

공군이 본격적인 항공기 창급 수리업무를 시작한 것은 1951년 11월 15일 대구에 제80항공창이 창설된 후부터이며 1952년 1월 11일 항공창이 대구에서 경남사천으로 이동하여 동년 2월 20일 항공본창으로 개편하고 공군 제2정찰비행전대에서 실시하던 정비사교육업무를 이관하여 정비교육대를 두어 정비하사관을 양성하는 한편 항공기 창정비를 위한 기반시설 장비확보에 주력하였다. 1952년 12월에는 정비교육대를 재편하여 기술학교를 창설하고 항공기정비사, 무장정비사등 특기교육을 전담하게 되었다.

그당시 F-51 전폭기의 급격한 증강으로 정비하사관의 보충이 시급하

였던 때라 기술장교를 주축으로미공군 정비교범을 번역하여 100일교육과목으로 세분하는 동시에 천막교실 50동을 칸막이로 막아서 100개 교실을 만들고 한 교관이 한과목을 1일 8시간 교육하되 상당기간 반복교육시키고 피교육자도 수강 교과목 순서에 따라 매일 교실을 옮겨가면서 100일간 교육이 끝나면 매일 16명씩 졸업하는 제도를 만들었다.

교관은 기술장교가 먼저 생도들을 교육한 후 그 과목에서 가장 성적이 우수하고 교육능력이 탁월한 생도를 그 과목의 조교로 지정하여 그 과목만을 반복교육케 함으로써 100명의 조교를 확보할 수 있었고 그 조교는 최소한 한달이상 조교로 근무하다가 후임자를 만든후에 다음 과목부터 이수해서 졸업을 하도록 하였다. 이와같은 대량생산 방식의 정비사 양성으로 전쟁중의 정비사 보충을 원활하게 수행할 수가 있었다.

최초의 독자 항공기 "부활" 개발

한국최초 경비행기 "부활호"의 설계제작은 1953년 6월 공군기술학교 제3대 교장으로 부임한 김성태대

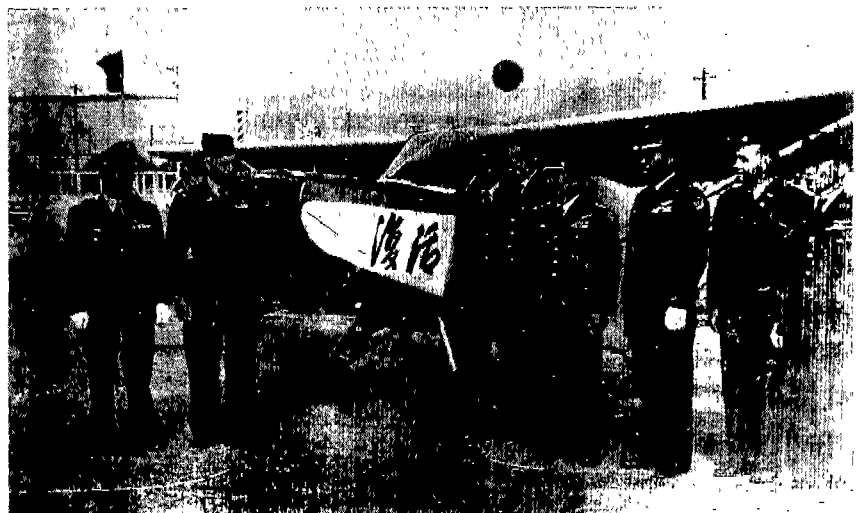
령의 요청으로 이루어지게 되었다. 당시 정비교육대에서 정비과장으로 있으면서 부산의 전신연합대학 서울공대의 항공공학과 학생들에게 비행기설계와 구조학을 출강하고 있던 필자에게 경비행기의 설계제작을 지시하게 되었는데 그 목적은 우선 정

비교육대 교관장교및 조교들에 대한 비행기 설계제작실습을 겸하고 장차 공군이 필요로 하는 경비행기(초등훈련기)의 국산가능성을 과시하는 동시에 김성태대령 자신의 비행기조종에 대한 열망도 함축되어 있었다.

그러하여 1953년 6월말경부터 설



1953년 6월 경남사천 공군기술학교에서 교장 김성태대령 부교장 김석환중령, 교육대장 김용배 중령에게 이원복소령이 '부활'의 설계요구조건을 설명하고 있다



1954년 4월 3일 「부활호」앞에선 최용덕 참모총장과 미 고문 단장

계착수와 동시에 도면과 제작을 거의 병행하시피 하여 동년 10월 10일에 제작을 완료하고 10월 11일 사천 공군기지에서 민영락소령의 조종으로 필자가 동승해서 시험비행을 성공적으로 마치고 이어서 대구에 있던 공군본부 지시에 따라 대구 동명비행장으로 공수해서 당시 최용덕 공군참모총장과 참모들에게 제작과정을 보고하는 동시에 작전국장이던 김신 장군이 직접 평가시승한 바가 있었다.

그후 공군본부에서 이승만대통령에게 한국최초로 설계제작된 경비행기의 명명을 건의하여 대통령으로부터 "부활"이라는 휘호를 받아 1954년 4월 3일 김해공군기지로 이동한 공군기술학교에서 함태영부통령과 손원일국방장관 및 각군 참모총장이 참석한 가운데 성대한 부활호 명명식을 갖고 작업에 참여한 장병들의 포상과 시범비행등이 있었다. 행사장에 세워진 "세우자 대한의 항공기술"이란 표어를 당시 사진에서 보면 그때 좀더 적극적으로 정부와 군수뇌부가 자주국방과 장기적인 항공공업육성 발전계획을 세우고 초등훈련기의 설계제작만이라도 시작했던들 지금쯤 우리나라의 항공공업의 위상이 크게 달라졌지 않았을까 심히 안타까운 심정을 금할 수가 없다. 군사원조로 받은 경항공기, 훈련 연습기 및 전투기로 인해서 자주적인 군장비생산 노력이 전무하였고 그 육성계획조차 결여되었었다는 것

은 독립국가로서 또한 625남침을 경험한 국가로서 매우 부끄러운 일이 아닐 수 없다.

필자가 부활호 명명식 행사후 미국의 일리노이주에 있는 미공군기술학교에서 11개월간 군사교육을 마치고 돌아와 보니 부활호가 행방불명되었는데 35년이 지난 1990년에야 대한항공협회 윤일균회장으로 부터 미공군고문단에서 부활호를 시험평가 분석하기위해 미국 본토로 가져갔다는 소식을 접한바가 있다고 들었다. 그후 부활호가 미국 Cessna 항공기 제작회사로가서 Skymaster(0-2)기의 설계에 참고가 되었다는 풍문을 듣고 Cessna사에 조회하여 보았으나 알만한 사람이 아무도 없고 기록도 남아있는것이 없어서 확인할 수가 없었다.

부활호의 제원은 아래와 같다.

부활호의 제원

날개폭 : 12.7m
 동체길이 : 6.6m
 높이 : 3.05m (수평시)
 2.07m(지상)
 엔진 : 0-190-1(또는 0-85-8F)
 기동수 : 4기동
 압축비 : 6.3 : 1
 최대마력 : 85
 무게 지중 : 380kg
 전비중량 : 590kg (정상시)
 최대중량 : 600kg
 탑재량 : 200kg
 연료 등급 : 80-85옥탄가
 용량 : 12gal
 연료소비량 : 6.5gal/h

구조

고익단엽지주식, 육상기
 크롬 몰리부덴 강관응집동체,
 천피복듀랄루민 날개구조
 천피복 종렬복좌식 우측 출입문
 뒷좌석은 뒤로 돌아앉을 수 있고 뒷쪽
 아래 창문설치(사진촬영및 들뜸 투하용)
 주차륜 2개 뒷차륜 2개

성능

최대속도 : 180km/h 해면고도
 순항속도 : 145km/h
 실속속도 : 67.2km/h(플랩사용시)
 78.0km/h(플랩없이)
 이륙R.P.M. : 2575
 정상순항R.P.M. : 2400
 실용상승고도 : 4,900m
 날개골 : NACA 4412

제작개시

1953년 6월 28일 (사천공군기지)

제작완료 일자

1953년 10월 10일 (사천공군기지)

시험비행일자

1953년 10월 11일 (사천공군기지)

부활호 명명식 일자

1954년 4월 3일 (김해공군기지)

한편 1953년 2월 1일 제 80항공본창이 제81항공수리창으로 개편되고 1955년 4월 28일 진해공군기지로 이동함에 따라 항공기 기체창정비와 기관 및 보기류의 창수리 업무가 본격화하게 되었다. 주로공군이 보유한 L-19항공기의 IRAN (Inspection and Repair as Necessary) 검사수리작업을 실시하게 되었고 엔진오버홀도 실시하였는데 모든 기자재는 군사원

조에 의존하였으며 국산자재의 개발이나 사용실적은 전무하였다.

다만 항공기 지상지원장비에 소요되는 부품중 일부와 수리 및 공작작업에 필요한 작업대, Jig, Fixture 등은 자체능력으로 제작하거나 국내에서 조달하였다. 1958년 3월에는 수리창내에 공군기술연구소를 설치하여 군



1958년 공군81항공수리창에 설립된 기술연구소
(초대소장 중령 이원복과 관계관일동)

사원조 지원상대가 부진한 부품의 국산화개발업무와 공군의 특수목적 을 위한 장비나 장치의 개발연구를 수행하였다.

특기할만한 것으로는 지상장비용 피스톤 및 피스톤링 개발과 2.75 인치로켓탄을 이용한 수직발사체 시험과 계절풍을 이용한 기구(풍선)개발로 선전용 전단살포 연구등이 있었다. 1960년초에는 대구공군기지에 당시로서는 동양최대의 항공창 건

설을 목표로 미 고문단의 협조하에 창정비및 보급시설이 착공되었다.

1962년초 항공창이 준공되어 진행 에서 대구로 공군 제 81항공창이 이동 완료할때까지는 L-19를 제외한 공군의 모든 훈련기와 전투는 (주로 T-28, T-33 및 F-86등) 일본에 있는 미공군 창정비 계약업체인 미쓰비시 기후공장에서 실시했고 C-46수송기는 홍콩의 항공기정비회사나 대만高雄(카오슝)에 있는 Air Asia에서 실시하고 있었다.

1958년 12월에는 해군 진해 해군공장에서 설계 제작한 단발 비행정 "통해(統海)" 호의

명명식이 있었다.

L-19 미군기 창정비로 외화벌이를 시작

1960년에 한국공군의 L-19창정비 능력을 인정한 미육군 구매처에서 주한미군의 L-19기를 일본에서 창정비하던 것을 한국내에서 한국공군의 지원을 받기로 결정함에 따라 사상 처음으로 미군용기 L-19를 공군 제 81수리창에서 계약정비하게 되었는데 미군용기의 국내창비로 외화를 획득한 최초의 사업이 되었다. 당시의 계약조건은 수리작업에 소요되는 실제 M/H를 달러화로 결제하고 필요한 부품과 기자재를 전량미군이 공급하되 특수장비 또는 특정시험기는 미군측이 대여 공급키로 하였다.

〈다음호에 계속〉



1961년 10월 미8군 구매처와 미군용기의 창정비계약