

# 행방불명된 국산 1호 비행기

국산 1호 비행기 「부활호」는 46년 전 휴전협정이 막바지로 접어들때 당시 필자가 출강하던 서울공대 항공공학과 학생들의 참여로 탄생했다. 그러나 이 「부활호」는 필자가 11개월의 미국 유학을 마치고 돌아와보니 행방불명이 되었는데 나중에 알아보니 미 공군 군사고문단에서 시험평가를 하기 위해 미국 본토로 가져갔다는 것이다. 우리 손으로 만든 국산 1호 비행기가 그 실체는 없어졌지만 다행히 최근에 공군에서 실물대로 복원, 공군사관학교 박물관에 전시하고 있다.



李元馥  
(전 한국항공우주학회 감사)

한국 최초로 설계 제작된 비행기 「부활호」의 탄생은 지금으로부터 46년 전으로 거슬러 올라간다. 경비행기 제작의 계획은 휴전협정이 막바지로 들어간 1953년 6월 공군기술학교 교장으로 부임한 김성태 공군대령이 당시 정비교육대에서 정비과장의 직책으로 정비사 교육을 담당하는 한편 1년에 한번씩 12월 초에 1주일간의 특별휴가를 받아 부산에 있는 전시연합대학의 서울공대 항공공학과 학생들에게 항공기 설계와 구조를 출강하던 필자에게 경비행기의 설계 제작을 요청함으로써 시작되었다.

그 목적은 우선 정비교육대의 교관

과 조교들에 대한 비행기 설계와 제작 실습을 겸해서 장차 공군이 필요로 하는 경비행기(정찰, 연락 및 초등훈련기용 다목적기)의 국산 가능성을 검토하고 공군의 항공기 정비기술 수준을 제고하는데 있었다.

또 한편으로는 조종사 출신인 교장 자신의 비행기 조종에 대한 열망도 함축되어 있었다. 필자로서는 그 당시 공군 참모총장이었던 중국 공군출신의 최용덕장군이 평소에 광복된 조국에 와서 국산 비행기를 조종하는 것이 자기의 꿈이라는 이야기를 전해들은 바가 있었고 한편으로 서울공대 항공공학과 학생들에게 실습을 겸해서 여름방학을 이용한 설계참여로 학습효과도 올릴 수 있는 좋은 기회로 생각되었다.

## 서울 공대생들 제작 참여

따라서 설계 제작 지시가 나오자마자 즉각 설계에 착수하였다. 우선 기본설계만으로 제작기간 단축을 위해서 기존 기자재를 최대한 활용하도록 방침을 세우고 비행기의 사용목적에 부합하는 그 당시로서는 동급 경항공기

에 사용가능한 최신기술을 전부 동원하였다. (예 Slotted Flap 사용)

설계요구사항은 아래와 같이 정했다.

### 〈사용목적〉

- ① 국산화 및 제작이 용이할 것, ② 관측 및 연락용, ③ 초등훈련기로 사용 가능할 것, ④ 육상기로서 수상기로 전환 가능할 것

### 〈성능〉

- ① 착륙속도 70~75km/h, ② 항속거리 300km

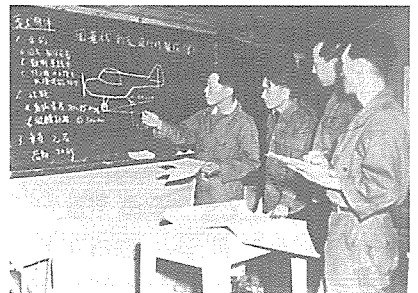
### 〈탑재능력〉

- ① 승무원 2명, ② 화물 30kg

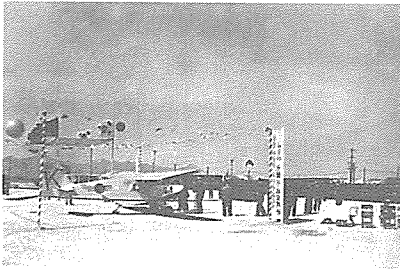
〈기타 선전용 전단 살포 및 사진정찰 능력〉

1953년 6월 하순부터 설계와 기체부품(날개 Rib, Spar 동체 Frame용접 등) 제작을 병행함으로써 동년 10월 10일에 제작을 완료하고 10월 11일 사천 공군기지에서 비행교육대장으로 있던 민영락소령과 필자가 동승하여 시험비행을 성공적으로 마쳤다.

이어서 공군 본부의 지시에 따라 대구 동명비행장으로 김성태대령이 조종하고 필자가 동승하여 공수하였다. 최용덕참모총장과 참모들에게 보고를 드린 후 당시 작전국장이던 김신장군이 평가 시승을 하였다. 공군 본부에서는 이승만대통령에게 한국 최초로 설계제



▲ 국산 1호기 제작계획을 설명하는 필자(오른쪽부터 기술학교 부교장 김석환중령, 교장 김성태대령, 교육대장 김용배중령, 필자 이원복소령)



▲ 명명식장 전경

작된 비행기의 명명을 건의하여 대통령으로부터 부활(復活)이라는 휘호를 받았다. 그 후 사천공군기지에서 김해공군기지로 이동한 기술학교에서 1954년 4월3일 함태영부통령과 손원일국방장관을 위시한 각군 참모총장이 임석한 가운데 성대한 「부활호」 명명식을 거행하였다. 작업에 참여한 장병들에 대한 포상과 시범비행이 있었다.

### 미 군사고문단, 본토로 가져가

행사장에 세워진 '세우자 대한의 항공기술'이라는 표어를 그 당시의 사진에서 보면서 그때부터 좀더 적극적으로 정부와 군 수뇌부가 자주국방과 장기적인 항공공업 육성정책을 세우고 초등훈련기부터라도 항공기개발 생산을 시작했던들 지금쯤 우리나라의 항공공업의 위상이 크게 달라지지 않았을까 하는 안타까운 심정을 금할 수가 없다.

군사원조로 받은 경향공기, 훈련연습기 및 전투기로 인해서 자주적인 군 장비 개발과 그 생산 노력이 전무하였고 국가적인 장기개발계획조차 결여되었다는 것은 자주독립국가로서 또한 6.25남침을 경험한 우리로서 매우 부끄러운 일이 아닐 수 없다.

필자가 「부활호」 명명식 후 4월 말경 미국의 일리노이주에 있는 미 공군기술학교에 가서 11개월간 군사교육을 마치고 돌아와 보니 「부활호」가 행방

불명이 되었는데 그 당시는 아무도 행방을 모르고 있다가 35년이 지난 후에야 그 당시 정보계통책임자로 있던 지인으로부터 미 공군 군사고문단에서 「부활호」를 시험 평가하기 위해 미국 본토로 가져갔다는 소식을 들은 바가 있다고 들었다.

그 후 「부활호」가 미국 세스나(Cessna)항공기 제작회사로 가서 Skymaster(O-2)기의 설계에 참고가 되었다는 풍문을 듣고 세스나회사에 조회하였으나 알만한 사람이 아무도 없고 기록도 남아있는 것이 없어서 확인할 수가 없었다. 「부활호」에 사용되었던 엔진과 프로펠러 등이 미 공군의 군원자재이므로 소유권을 요구하기가 어려웠던 것으로 짐작할 뿐이다.

그러나 다행스럽게도 최근에 공군에서 「부활호」를 실물대로 복원해서 공군사관학교 박물관에 전시했다는 소식을 접하고 「부활호」에 관여했던 사람으로서 우리 공군이 역사를 보존하고 가꾸어가는 모습을 보면서 그 복원에 애쓴 분들에게 진심으로 경의와 깊은 감사를 드리는 바이다. 그리고 「부활호」가 우리나라에서 설계 제작된 비행기라는 것이 고등학교 항공기일반 교과서에 수록된 것은 1996년 3월1일로 교육부가 정식으로 교과서에서 밝힘으로써 역사에 영원히 기록된 것을 기쁘게 생각하는 바이다.

「부활호」의 복원은 공군 군수사령부 81항공정비창에서 제작을 담당하여 완성했다. 복원작업은 역설계(Reverse Engineering) 방식으로 진행되었는데, 최초 제작자인 필자의 고증 아래 제작 당시의 상황을 재현하는 방식으로 제작되었다. 기골은 알루미늄 및 철제, 표피는 알루미늄판을 사용했다. 조종석의 각종 계기는 도태 항공기의 부품

을 활용해 완성했다.

본래의 「부활호」는 외피가 천이며 그 위에 도프(dope)를 칠해 마감을 했던 방식이었던데 비해 현재의 복원기는 전시 및 보존, 유지보수를 쉽게 하기 위해 본래의 재료와는 달리 알루미늄판을 외피로 사용했다.

### 2인승 다목적 경비행기

「부활호」는 2인승의 다목적 경비행기이며 단엽지주식의 고익기이다. 동체는 크롬-몰리브덴 강관을 용접하여 만든 골조 위에 천을 씌운 구조였다. 날개는 두랄루민제의 날개보가 들어간 구조이며 날개보는 당시 수리용 자재였던 L형 각재를 이용하여 제작하였다. 주착륙장치의 바퀴는 2개이고 특이하게 미륵도 2개였으며 이로 인해서 미륵식 비행기임에도 불구하고 지상할 주시 전문식 Tri-cycle방식의 비행기 처럼 전방시계가 좋은 이점이 있었다. 좌석은 종렬 복좌석이며 뒷좌석은 후방으로 돌려놓을 수도 있고 동체 후방 아래쪽에는 창문이 설치되어 있어 이 창문을 통해 사진촬영이나 물품투하를 할 수가 있었다. 2개의 미륵과 함께 당시로서는 동체 후방 아래쪽에 창문이 있는 설계는 참신한 아이디어라고 한다.

날개폭 : 12.7m 동체길이 : 6.6m 높이 : 3.05m(수평시)/2.07m(지상) 엔진 : 출력 85마력의 O-190-1 4기통(또는 O-85-F) 압축비 : 6.3 : 1 연료등급 : 80-85옥탄가 연료용량 : 12갤런 연료소비량 : 6.5갤런/시 최대속도 : 180km/h 순항속도 : 145km 실속속도 : 67.2km(플랩사용시)/78.2km(플랩없이) 이륙 RPM : 2,575 정상순항 RPM : 2,400 실용상승고도 : 4,900m 날개골 : NACA 4412 ㉞