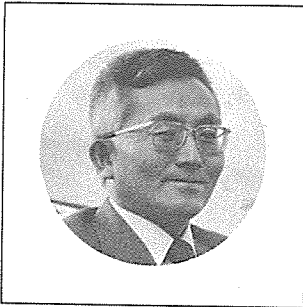


## 우리나라의 비행역사

## “임진란때 飛車의 출현설도...”



朴 星 來

〈韓國外國語大교수·科學史〉

비행기는 이제 우리나라에서도 거의 대중 교통기관이 되어가고 있는 것 같다. 해외 여행이 자유로워지면서 비행기를 타보는 사람들이 자꾸만 늘어나는 것이다. 하기는 요즘 결혼하는 젊은 이들은 거의 비행기를 타고 제주도로 나르는 것이 보통인데 머지 않아 대만이나 태국으로 신혼여행 가는 사람들이 생길 판이다.

사람이 하늘을 제법 날기 시작한 것은 지금부터 85년전인 1903년 미국의 라이트형제가 처음으로 인정하고 있다. 사실은 그 전에도 글라이더 비행이나 비행선이 있었고, 라이트형제만 해도 1900년에 이미 초보적 비행을 성공한 일이 있다.

그렇지만 엔진이 달린 비행기가 몇분 이상 공중을 나르고 그것을 조종도 할 수 있다는 정도로 발달한 것이 85년전의 일인 셈이다. 아직 100년도 안된 비행기의 역사가 그동안 얼마나 눈부신 발달을 거듭했는지 충분히 알 수가 있다.

그러면 우리나라의 비행기역사는 어떻게 될까? “나무꾼과 선녀” 또는 “해님과 달님”같은 동화나 전설의 하늘 탈고 정말 사람이 하늘을 날 수 있다는 생각은 언제 누구에 의해 처음 나온 것일까? 정말 비행기가 처음 이 땅에 들어 온

것은 언제며, 누가 한국인 최초의 비행사였던가?

지금도 아직 많이 팔리고 있는 우리나라 역사책으로 진단학회가 펴낸 「한국사」가 있다. 아주 두꺼운 책7권을 한질로 하고 있는 이 책은 6천 페이지가 넘는 대작으로 지금도 많은 사람들에게 훌륭한 참고서가 되고 있다. 그런데 이 책의 최근세편(1961 초판)을 보면 215-217 페이지에 아주 흥미있는 기록이 있다. 대원군은 1864년 아들 덕분에 정권을 잡은 이후 꼭 10년간 쇄국정치를 하며 경복궁을 다시 짓고 서원을 없애는 등 독재를 했다고 유명한데, 「한국사」는 이 부분에서 그가 얼마나 군사기술을 발전시키려 노력했는가를 설명하고 있는 것이다.

여기에는 5가지가 소개되어 있지만 그 가운데 하나인 “비행선”의 발명을 소개해 보자.

“...가장 신기한 것은 당시의 전국 준재를 탁용하면서 군사면의 특급 신무기로 비행선 발명의 초기형태인 「鶴羽造飛船」도 제작실험에 보고...”(p. 215)

“세째 ‘학우조비선’이니 이는 鶴羽를 編造하여 수상용 비행선제조에 착안한 것이다. 새 날개가 가벼우니 적함의 포탄을 받는다 해도 날아 후퇴하게 될지언정 파손당하지는 않으리라는 착상

아래 한강 언덕에서 제조 실험했다고 한다. 그결과 한 두루미를 잡기에 전국 엽포수만 수고하고 실패하였다 하나, 이 점은 근대 세계 그 어느 나라의 비행기발달사를 보아도 매일반이니, 오히려 기특한 일이라 아니 할 수 없다. 대원군의 이러한 실험이 병인양란 다음해 정묘(1867)경으로 짐작되는 바, 외국의 예를 보면 미국의 라이트형제가 비행기의 전신으로 글라이더제작에 착수한 것이 서기 1900년경이요, 그 실험비행에 성공한 것이 서기 1903년이었으니, 비록 실패는 했어도 36, 7년이나 앞선 이야기가 아니더냐.”(pp. 216~7)

미국의 라이트형제보다 36년이나 앞서서 이미 대원군은 비행선을 만들어 보았다는 주장을 한 셈이다. 정말로 1867년 쯤에 대원군은 비행선을 만들어 보았던 것일까?

결론부터 말하자면 이런 평가는 아주 잘못된 것이다. 대원군은 비행선은 커녕 그 비슷한 것도 만들어 본 적이 없다. 그렇다면 왜 이런 오해가 생겨 난 걸까? 오해는 <한국사>에만 있는 것도 아니다. 일반인에게 우리 옛문화를 널리 소개하는데 크게 공헌하고 있는 어느 분의 책에도 대원군의 비행선이야기가 나오고, 이를 더 거슬러 올라가면 반세기 전에 쓴 유명한 李能和의 책에도 같은 말이 나온다. 그렇다면 이런 글들이 그 저 “아니 뎨 굴뚝에서” 나오는 연기란 말인가?

그렇지는 않다. 이들의 오해는 개화기에 朴齊綱이 써서 남긴 「近世朝鮮政鑑」에 그 원인이 있다면 있기 때문이다. 대원군시대를 살았던 그는 대원군이 서양 함선의 침략에 대항하기 위해 여러가지 무기를 고안했다고 소개했는데, 그 한 가지가 “飛船”이다. 그런데 박제경의 글에는 비선에 대한 설명이 비행선인 듯이 나와 있는 것이 아니다. 비선에 대한 설명을 전문 소개해 보자.

“또 학의 깃털을 짜서 배를 만들면 탄알을 맞아도 선체가 원래 가볍게 뜨기 때문에 그저 뒤로 물러 설 뿐이지 손상을 입지는 않는다는 말

이 있었다. 이에 사냥꾼을 대거 동원하여 학을 잡아 들이게 하여 그 깃털을 모아 짜서 배를 한 척 만들고 이를 비선이라 불렀다. 아교를 써서 배에다 깃털을 붙였는데 한번 물에 들어가자 아교가 금방 녹아 배를 쓸 수가 없었다.”

대원군의 비선은 비행선은 커녕 깃털을 달아 만든 배라는 것을 알 수가 있다. 그런데 후대의 학자들이 “飛船”이란 말만 보고 그냥 “비행선”으로 착각을 했고, 그것이 서로 영향을 미쳐 120년전에 우리나라에서 비행선을 처음 만든 것처럼 되었던 것이다.

대원군 때의 비선이 이처럼 허황한 것이어서 우리의 비행역사에 제대로 넣기 어려운데 비해, 오히려 그보다 훨씬 전에 비행기에 대한 생각을 기록해 남긴 학자가 있다. 150년전에 활약한 실학자 李圭景(1788~?)의 백과사전 같은 대작 「오주연문장전산고」에는 “비차”에 대한 기사가 있는데, 그것이 바로 비행기의 역사를 소개하고 있는 것이다.

그런데 서양의 공중에 뜨는 비차를 간단히 소개한 이규경은 우리나라에서도 申景濬(1712~1781)이 비차에 대해 기록한 일이 있다고 소개하고 있다. 임진란 때 영남의 어느 섬이 왜군의 포위를 받아 위험하게 되자 성주와 친하며 특이한 술법에 능한 어떤 사람이 비차를 만들어 타고 날아 성안에 들어가 성주를 구출하여 30리를 비행하여 밖으로 나왔다는 것이다.

이규경이 듣기에는 어느 原州 사람의 책에 비차에 관한 것이 있는데, 비차는 풀을 엮어 만들며, 4명을 태우고 고니모양의 배를 두드리면 바람을 일으켜 공중에 떠올라 능히 1백장을 날 수 있다. 그러나 이것은 밖의 바람에 약하여 조금만 바람이 불어도 앞으로 나가지 못하고 추락한다고 적혀 있다. 또 이 비차는 크기가 자세히 소개되어 있다더라고 이규경은 적고 있다. 이규경이 스스로 그 기록을 보았다는 것이 아니다.

---

대원군의 비선은 비행선은 커녕 깃털을 달아 만든 배라는 것을 알 수가 있다. 그런데 후대의 학자들이 “飛船”이란 말만 보고 그냥 “비행선”으로 착각을 했고, 그것이 서로 영향을 미쳐 120년전에 우리나라에서 비행선을 처음 만든 것처럼 되었던 것이다.

---

전에 항공대 학장을 지낸 金石桓교수가 중심이 되어 최근 펴낸 「한국항공우주과학기술사」에는 이규경의 이 기록에 대한 전해지는 이야기가 추가로 소개되어 있어 흥미롭다. 임진란때 영남의 어느 성이라는 곳은 晋州성이고, 비차를 만든 사람은 金堤사람 鄭平九라는 것이다.

또 전주의 金時讓에 의하면 충청도 魯城 사람 尹達圭가 아주 재미있어 여러가지 교묘한 것을 만드는데 비차에 대한 것도 기록해 두었으나 다른 사람에게는 보여주지 않는다는 것이다.

한국 비행사의 前史에 속한다고 할 수 있는 이러한 이야기는 아직 제대로 정리돼 있지 않다. 그러나 최근 전에 항공대 학장을 지낸 金石桓교수가 중심이 되어 펴낸 「한국항공우주과학기술사」에는 이규경의 이 기록에 대한 전해지는 이야기가 추가로 소개되어 있어 흥미롭다. 임진란때 영남의 어느 성이라는 곳은 晋州성이고, 비차를 만든 사람은 金堤사람 鄭平九라는 것이다.

앞으로 문헌연구가 더 진행되면 더욱 흥미있는 기록이 발견될지도 모르지만, 이상 소개한 정도만으로도 우리 항공사의 흥미있는 일면을 알 수 있다. 그러나 임진란은 1592년에 시작했는데, 당시에 벌써 하늘을 나르는 장치를 만들었다고는 아무도 생각하기가 어려운 일이다. 역시 “비차”라는 이름 때문에 생긴 오해의 기록들 일 가능성이 크다는 느낌이다.

실제 우리나라에 비행기가 들어오고 또 한국 사람들이 이에 대해 알기 시작한 것은 1910년대 이후의 일이었다. 김석환교수가 집필한 이 책의 초기항공사부분을 보면, 한국 하늘에 처음 비행기가 뜬 것은 1913년 일본 해군의 나라히라가 용산 삼각지의 연병장, 지금의 미8군지역에서 공개시험비행을 보여 준 일이었다. 아직 비행기가 발달하기 시작한지 얼마 안되었을 때이고, 더구나 일본의 비행술은 초보단계에 있었기 때문에 첫 시험비행은 그저 연병장에서 비행기가 떴다가 곧 내리는 정도의 싱거운 것이었다. 그렇지만 사람이 탄 기계가 하늘에 떴다가 내려온다는 사실이 당시의 한국인들에게는 신기하기 짝이 없는 일이었다.

그 뒤 시험비행이 두어 차례 일본인에 의해 더 실시된 다음 진짜 놀라운 시범비행이 미국인

비행사 아트 스미스에 의해 1917년 서울 여의도와 평양 능라도에서 실시되었다. 스미스의 「붉은 날개」는 하늘을 유유히 나르다가 갑자기 땅으로 곤두박질하여 구경꾼들의 간담을 서늘하게 하기도 했고, 제자리에서 빙글빙글 도는 곡예를 보이는 등 많은 사람들의 상상력에 불을 질러 주었다.

이 비행에 자극받은 사람 가운데 하나가 바로 安昌男(1900~1930)이었다. 목사의 아들로 미동 국민학교를 거쳐 휘문고보에 다니던 17살 소년 안창남은 비행사가 되겠다는 결심으로 휘문을 그만두고 일본에 건너가 비행기술교육을 받고 1921년 비행사자격을 얻었다. 한국인 최초의 비행사 안창남은 1922년 12월 10일 여의도 비행장에서 5만 군중이 환호하는 가운데 모국방문 비행회를 열었다. 이 행사를 주관한 「동아일보」는 사설과 기사를 통해 이 비행을 일종의 민족운동으로 승화시키려 노력했다. 그의 영향은 절대적이어서 “떴다 보아라. 안창남 비행기!”라는 노래가 전국에 유행할 정도였다.

이번에는 안창남의 영향이 수많은 한국 젊은이들을 비행기에 관심있게 만들어 주었다. 그 뒤 안창남은 독립운동을 위해 중국에 망명하여 한국독립군에는 비행기가 없어 중국군의 장군으로 활약하다 비행사고로 30세에 일생을 마치고 말았다. 그 밖의 많은 비행사들이 독립운동에 가담했다가 목숨을 잃었다.

1930년에는 한국인에 의해 비행기 1대가 수입되어 국내 항공사업이 시작되었고, 이와 함께 조선항공학교도 문을 열었다. 그렇지만 실제로 비행기가 중요한 몫을 차지하기 시작한 것은 6.25 이후의 일이고, 비행기를 국산화하기 시작한 것은 극히 최근의 일이다. 1976년 헬리콥터를, 그리고 1982년 첫 국산전투기 「제공호」를 만들어 내면서 한국의 항공기술은 조립단계를 벗어나 도약을 시작하려 하고 있다.