

행점간행물

25090-33246-44-001

# 행점

AIR FORCE QUARTERLY  
1995년 겨울호(통권 제233호)



공군가족 여러분 수고하셨습니다.  
새해에도 더욱 건승하시길 기원합니다.







▲ F-16 전투기 국내생산 기념식(11.7)



▲ '96 서울에어쇼 행사보고회(11.30)

참 · 모 · 총 · 장 · 동 · 정



▲ 교육부장관 계룡대 방문(11.25)



▲ 서울 한빛맹아원생 초청(11.26)



▲ 제8432부대 순시(10.11)



▲ 제8498부대 순시(10.11)

참 · 모 · 총 · 장 · 동 · 정



▲ '95 보라매 공중사격대회 시상식(11.29)



▲ 95-3차 고등비행 수료식(11.15)

'95

최우수 사격 조종사 탄생



▲ '95 최우수 사격조종사(TOPGUN) 제3579부대 장영익 소령



▲ 방공포병 연례실탄사격(ASP) 훈련(10.19)

방공포병 실탄 사격 훈련



# 공군

AIR FORCE QUARTERLY

EG00284

1995년 겨울호(통권 제233호)



參謀總長 指揮方針

**完璧한 領空防衛 任務完遂**

最上의 戰備態勢 確立  
現存戰力極大化  
未來指向的 教育訓練  
合理的 指揮管理

공군본부

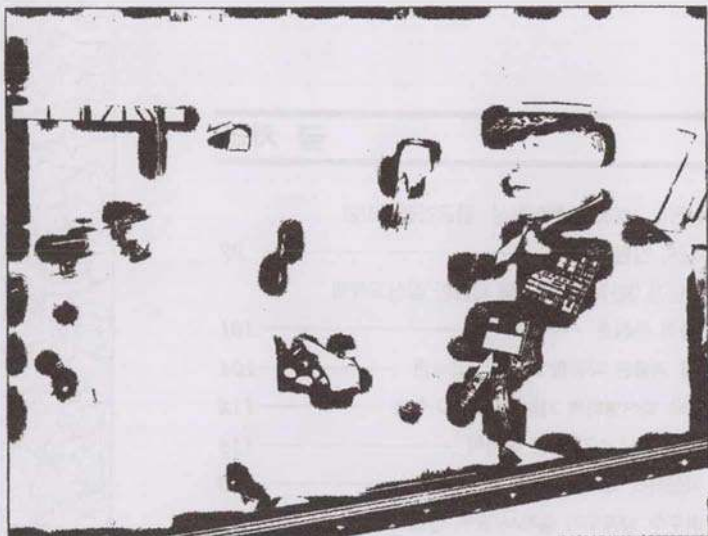
## 글 차례

● 권 두 화보	_____	4
● 권 두 언	송구영신의 歲時를 맞으며/대령 김건섭	10
● 보라매칼럼	검손/대령 이재원	12
● 자기혁신 元 年 的 다짐과실천	생각의 혁신, 확고한 실천 의지로/중령 한종희 자기혁신 교육과정을 마치고/6급 김원중 자기혁신에 대한 나의 의견/중위 강윤희 자기혁신을 위한 하사관 선서/상사 배응동 S·R운동 元年을 마감하면서/상병 문병길	14 16 17 19 21
● 자료 編 譯 소 개	조종사들은 최고의 위험에 직면하지만… 특허드 U-2 Dragon Lady(1)/중위 이재홍	23 31
● 업무 정보	인터넷, 세계화된 정보 네트워크/중위 박승룡	40
● 공군논단	군 전문정비인력 조기전역에 따른 관리자의 역할 /중령 김진환 평시 작전통제권 이양에 따른 영공침범 대응 문제고찰/중령 신성환 약순환으로부터의 위기 관리/소령 김진우 「서울에어쇼 '96」개관/소령 안재봉 남한산성에 서린 민족정신 연구/소령 김성구	51 61 72 75 84
● 화 보	_____	89

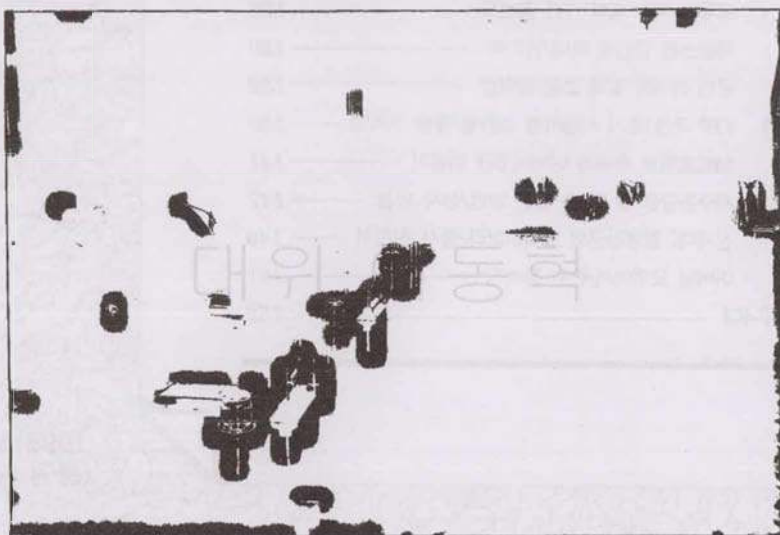
## 글 차례

- **부 대 략 방** 안전을 100%의 책임정신, 항공안전관리단  
/대위 김현준 ————— 97  
20년간 3만7천여 교육생 배출한 정신교육원  
/중위 윤창호 ————— 101
- **만 화** "올 겨울은 따뜻할 거라네"/고석현 ————— 104
- **병영취미생활** 한국 액션영화의 가능성/상병 이주영 ————— 112
- **우리는최고** 탐견 수상 소감/소령 장영익 ————— 114  
지상사격 대회를 마치고/중위 조규상 ————— 116  
최우수 방공무기 통제사/중위 신현석 ————— 118
- **부 대 에 서** 필승의 공군, 과학의 공군, 경제의 공군  
**가 정 에 서** /중령 김종현 ————— 119  
모델이 되고 싶다 /7급 강선모 ————— 126  
자랑스런 군인의 아내/권기숙 ————— 129  
군인 아내의 길과 보람/공덕순 ————— 132
- **공 군 문 단** KFP 국산1호기 시험비행 소감문/중령 권희만 — 136  
M60트럭의 추억과 어머니/8급 이용기 ————— 141  
제주관광을 잘 할 수 있는 방법/상사 안광 ————— 147  
신세대! 정병강군의 초석이어라/중사 신진석 — 149
- 시 — 아버님 모역에서/준위 장석진 ————— 151
- **글을 기다립니다** ————— 152

잠·묘·총·장·동·정



▲ F-16 전투기 국내생산 기념식(11.7)



▲ '96 서울에어쇼 행사보고회(11.30)

참·모·총·장·동·정



▲ 교육부장관 계룡대 방문(11.25)



▲ 서울 한빛맹아원생 초청(11.26)

참·모·총·장·동·정



▲ 제8432부대 순시(10.11)



▲ 제8498부대 순시(10.11)

참·모·총·장·동·정



▲ '96 보라매 공중사격대회 시상식(11.29)



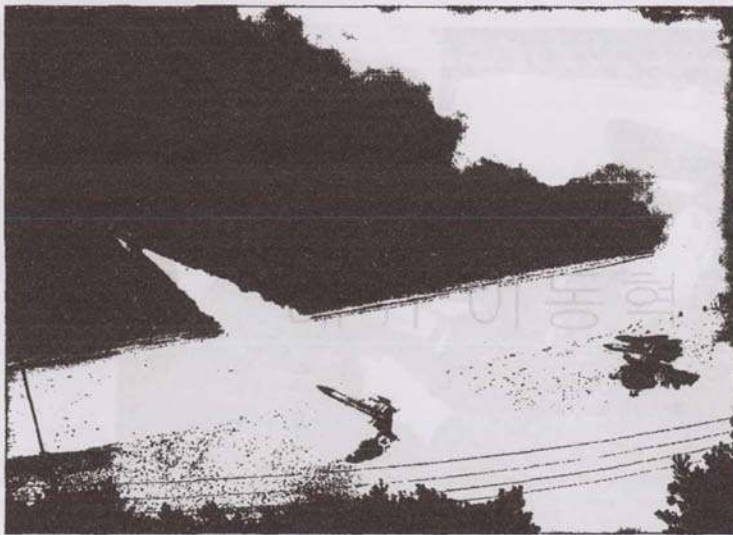
▲ 95-3차 고등비행 수료식(11.15)

공우수 (1) 공우수 (1) 공우수 (1) 공우수 (1)

95 최우수 사격 조종사 탄생



▲ '95 최우수 사격조종사(TOPGUN)  
제3679부대 장영익 소령



▲ 방공포병 연례실탄사격(ASP) 훈련(10.19)

방공포병 실탄사격 훈련



## 송구영신의 歲時를 맞으며

1995년도 공군의 발전과 임무완수를 위해 최선의 노력을 경주한 한 해였다. 차세대 전투기인 F-16의 국내생산이 시작돼 공군전력 증강에 역사적인 전기를 마련하였으며, '96년 10월에 세계의 첨단 항공력을 한자리에 모으는 「'96 서울 에어쇼」행사 개최를 결정하여 추진하고 있고 또 '97년부터 공군사관학교에 여성입학이 허용되는 등 공군의 면모를 일신하고 발전을 앞당길 굵직한 일들이 많았다. 이외에도 크고 작은 업적들이 많았거니와 이는 많은 사람들이 쏟은 오랜 땀의 결과이며 그 바탕에는 묵묵히 임무수행에 탄전을 기한 공군장병들의 노고가 있었다.

이제 송구영신의 歲時 앞에서 한 해를 반추하고 새해 설계를 다지는 시간속에 우리는 서 있다. 이 나라의 가장 높은 곳에서 영공방위 임무를 완수하는 데에는 적지않은 어려움도 있었지만 공군장병들은 그것을 고통이 아닌 소명으로 받아 들이며 호국의 보루에 한 치의 허점도 용납하지 않았다. 알 년동안 온 국민이 애써 쌓아올린 정신적 물질적 가치와 행복을 지키는데 헌신진력한 공군 전장병에게 위로와 격려의 찬사를 보낸다.

한 해의 결산에는 自祝도 따르고 얼마간 심적인 여유도 허용될 법하지만 우리는 지금도 경계를 늦출 수 없는 안보상황에 직면해 있다.



김 건 섭  
대령/정훈공보실장

불안정한 政情이 지속되면서 여전히 극도의 폐쇄를 고집하고 있는 북한은 항공기 80여대와 장거리포 70여문을 휴전선 인근 지역에 전진 배치해 놓고 있어 긴장을 고조시키고 있다. 새해를 맞이하여 심기일전하여 국가방위의 최후보루라는 사명감을 고양하고 경제체제를 더욱 견고히 해야 할 이유가 여기에 있다.

우리는 이미 '95년을 자기혁신 운동의 元年으로 정하고 이에 매진해 왔다. 자기혁신은 일상적 업무수행에서 '나'의 정열과 노력을 아낌없이 발휘하는 부단한 과정이므로 해가 바뀐다고 종료될 성질의 운동은 아니다. '자기'라는 의미가 강조하듯, '나부터' '나 스스로' 자식함양, 능력개발, 관심제고의 방법을 통해 주임무 완수라는 목표에 도달하겠다는 우리의 의지는 새해에도 그 빛을 더해갈 것이다.

문헌에 나타난 것만 봐도 2천 4백년간 변함없는 진리가 있다. 그것은 軍이 약하면 나라가 위태롭다는 것이다. 그러기에 플라톤(427-347 B.C.)은 이상국가의 근본과 원리를 밝힌 서양철학 最古의 명저 「국가론」에서 국가를 구성하는 세축 가운데 하나를 軍으로 설정하고 있다. 현대전의 주력인 공군의 전장병은 이러한 진리와 탁중대임을 수행하고 있다는 자긍심을 되새기고 새해에도 영공방위 임무원수에 매진토록 하자.

## 겸·손(謙遜)

이 재 원

대령/공군본부 기획관리참모부



**재물** 이 현실을 보다 편리하게 하는 것이라면 올바른 心性은 생활을 윤택하게 하는 이성적 도구일 것이다. 그중에서도 謙遜은 自己完成의 기본이면서 또한 가장 갖추기 어려운 심성중의 하나이기도 하다. 우리 자신은 말할 것도 없고 주위를 보아도 진정 겸손의 德을 갖춘 이라 말할 수 있는 사람은 보기 드물며, 오히려 별것 아닌 직위나 신분 가지고도 대단한 POWER(?)를 가진 것처럼 으시대는 모습을 보면 가히 가상스럽기조차 하다.

中國의 고사를 보면,

안자가 제(濟)나라 정승으로 있을 때 그의 말을 끄는 마부가 있었다. 그는 일국의 정승을 모시고 다니는 몸이라 하여 남들의 눈에 거슬릴 만큼 오만하였다. 그러던 어느날 남편의 이런 모습을 보다 못한 부인이 남편을 꾸짖었다. "안자로

말하면 일국의 정승인데도 그 몸가짐이 조심스러운데, 마부에 지나지 않는 당신이 왜 그리도 기세가 등등하단 말이오?" 마부는 부인의 힐책에 자신의 행동을 반성하게 되었다. 이를 본 안자가 그 연유를 묻고는 부인의 충고에 따라 언행을 고친 그를 가상히 여겨 후에 '大夫'라는 벼슬까지 내렸다 한다.

人間完成의 척도는 자기를 낮춤에 있으며 그것은 겸손에서부터 시작된다고 할 수 있다.

論語에 보면 孔子의 제자인 曾子는 그의 친구 顏回의 예를 들며 진정 겸손한 자는 "유능하면서도 무능한 자에게도 물어보며, 多聞多識되건식났은 자의 의견을 들어 받아들인다. 있으되 없음과 같고 충만하되 빈듯하며, 남이 덤벼와도 조용히 이헤시킬 뿐 쉽게 대항하지 않는다."라고 했으며, 그가(曾子) 죽을 때에 문병 온 사람

들에게 이르기를 “새가 죽을 때는 그 울음소리가 슬프고 사람이 죽을 때는 그 말이 착하다. 君子가 지켜야 할 도덕적인 법칙이 셋 있으니, 起居動作을 공손히 하여 사나움과 거만함을 경원해야 하며, 얼굴 표정을 단정히 하여 성실성을 잃지 않아야 한다. 말씨를 가다듬어 부드럽고 온유하게 표현하며, 결코 야비하고 도리에 어긋나는 말을 피하라.”고 했다.

어느 哲人은 말하기를 “유리하다고 교만하지 말고 불리하다고 비굴하지 말라. 무엇을 들었다고 쉽게 행동하지 말고 그것이 사실인지 깊이 생각하여 이치가 명확할 때 과감히 행동하라. 형편이 잘 풀릴 때를 조심하며 태산같은 자부심을 갖되 누운 풀처럼 자기를 낮추어라.”라고 겸손을 예기했다.

또한 周나라 姜太公은 “勿以貴己而賤人(물이 귀기이천인)하고 勿以自大而蔑小(물이자대이멸소)하며 勿以特勇而輕適(물이시용이경적)하라” (내름이 귀하다고 하여 남을 천하게 여기지 말고, 자신이 크다고 해서 남의 작은 것을 업신여기지 말며, 용맹을 믿고서 적을 가벼이 여기지 말라)라고 했다. 무릇 많은 先人들이 겸손의 미

덕을 강조했으며 또한 겸손이야말로 자신을 만드는데 필요한 가장 기본적인 소양중의 하나가 아닌가 여겨진다.

남의 忠告가 맞다해도 고맙게 받아들이기 보다는 오히려 불쾌히 여기며 보복을 버리기까지 한다. 하지만 곡식은 익을수록 고개를 숙이며, 가득찬 수레는 조용히 굴러간다. 자신의 생각이 영근 사람일 수록 겸허하고 소박하다. 타인에게 시기(猜忌)와 적의를 보이기 보다는 조용한 감사와 겸손한 모습으로 자신을 내미는 사람, 자신의 결점을 깨우치고 남의 충고를 감사하게 받아들이는 사람, 이런 사람이라면 굳이 큰 일을 하지 않았더라도 가히 위인이라 부를 만하지 않겠는가? 플라톤의 理想主義도 결코 노예를 해방시키진 못했으며, 무릇 백성은 가난함을 근심치 않고 오직 고르지 못한 현실을 슬피한다고 갈파한 孔子도 결국 인간의 내적수양속에서 他와의 조화되어지는 이상향을 추구했듯이 순수하게 “나”임을 망각해왔던 정직한 지성의 결핍 속에서 형크러진 실타래의 太初를 찾아보자. 겸손에 대한... **중문**

## 대위 이동혁

# 생각의 혁신, 확고한 실천 의지로



한 중 회  
중령/제5672부대 259대대

자기혁신운동 元年을  
힘차게 달리는 공군장병 및 군무원들의  
실천수기와 다짐을 펴려온 글들이 지난 1년간  
「공군지 편집자에게 꾸준히 접수되었다.  
그중 5편을 선정하여 게재한다.  
(편집자 말)

## I. 머리말

“사람이 할 일을 다 한 다음 하늘의 명을 기다린다.”라는 말이 주는 의미는 우리 생활 전반에 걸쳐 큰 의미를 내포하고 있다. 이는 곧 세월의 흐름 속에서 막연히 운명에 맡긴다는 뜻이 아니라 주어진 여건 속에서 최선을 다하여 노력해야 된다는 경각의 의미를 포함하는 것이다. 이런 점에서 그동안 본인이 대대장으로서 생각하고 경험했던 몇가지 사례를 들어 소감을 펴려하고자 한다.

## II. 본말

259대대장으로서의 막중한 소임을 맡은지도 어느새 2년이 다 되어 간다. 처음 보임을 받았을 때 서로 각기 다른 특기와 여러 개의 중대로 구성되어 있을 뿐만 아니라 다양한 임무특성과 구성원으로 분포되어 있어 어떻게 대대를 운영해야 될지를 생각해 보지 않을 수 없었다. 모든 일에 있어서 방침은 반드시 있어야 하며, 그 방침에 따른 실천 역시 필수적이란 생각을 하게 되었고 이러한 방침을 설정하기 위해 우선 모든 일에 있어서 과거의 답습이 아닌 새로운 혁신이 필요하다는 결론에 도달했다. 그래서 본인부터 매일 생각의 혁신을 위해 연구하고, 노력하는 자세로 근무에 임했으며, 대대원들의 잘못된 사고 방식이나 업무 진행에 있어 관심과 교육을 통하여 세롭게 전환할 수 있을 계기를 마련해 주고자 노력하였다. 그 결과 그동안 당 대대가 안고 있던 여러가지 문제점들이 하나 하나 단계적으로 해결되어 현재의 발전된 대대로 변모할 수 있었다.

의도한 바와는 달리 대대원들이 다른 방향으로 진행될 때 지휘관으로서의 고독감을 실감할 수도 있었지만 그때마다 “내가 아니면 누가 하겠느냐”며 자신을 스스로 채찍질 했다. 이런 일들은 주인의식의 결여와 책임의식의 정도 차이란 것을 직시하고 나부터 솔선수범하는 자세를 보여주기 위해 최선의 노력을 다하였고, 이를 본 대대원들이 점점 책임감을 가지고 대대발전을 위해 맘을 흘리게 되었다. 휴게실을 전면 개조할 때 일이었다. 보임한 지 5개월 지난 때였는데, 대대원 모두는 우리들 스스로가 안락한 휴식공간을 만들수 있다는 자신감과 열의를 가지고 기쁨과 먼저 속의 자동차 페차장에서 스피커를 구하는 등의 성의를 가지고 늦은 시간까지 환경개선을 위해 비지땀을 흘렸다. 지금 돌이켜 생각해 보면 그때 그 일은 참으로 보람된 일이었으며, 앞으로도 저의 뇌리속에서 영원히 떠나지 않을 것이다. 그때 대대원들에게 남은 것은 보람이며, 소명의식이 새롭게 싹터 오를 것이라는 것을 나는 새삼 확인할 수 있었다. 공동의 이익을 위해 땀흘린 뒤에 생기는 일들에 대해서 우리는 생각해 보아야겠다. 이것은 목표의 성취감에 오는 자신감과 보람, 긍지를 심어주게 되는 것이며, 이런 일들을 성공적으로 마무리 하기 위해서는 서로의 격려가 반드시 있어야 하므로 대대원간의 정이 돈독해지는 계기 또한 된다. 여기에서 강조하고 싶은 것은 “할 수 있다.”는 자신감 부여이다. 그리고 전 승무원들이 평소 비행 안전에 대한 사전 점검을 철저히 시행하고 있지만, 동승조종사를 관리하는 대대장으로서 비행장 접근 절차를 지도에 표시하여 동승조종사로 하여금 계기 접근시 정확한 접근이 되고 있는지를 확인토록 함으로써 비행사고 예방에 일익을 담당할 수 있도록 탑승전에 사전 교육을 실시한 결과 현재

동승조종사들은 비행 안전에 대한 의식 구조가 개선되고 있으며, 앞으로도 지속적인 연구를 통하여 전반적인 사고예방에 중점 노력하여 나갈 생각이다. 또한 금년에는 “대대훈”을 제정하여 대대원에게 전파함으로써 새롭게 시작하는 모토를 마련했다. 대대훈을 제정하게 된 근본적인 취지는 21세기 전술 공수 주역으로 성장 발전하기 위한 정신적 지주로서 소명감과 주인의식을 갖자는데 그 의의가 있다.

이것이 바로 미래를 개척하는 MOTIVE로써 발전할 것이며, 전대대가 생각을 혁신하고 확고한 실천을 해 나갈 때 분명 부대 전체가 발전할 것이며 나아가 공군 발전에 일익을 담당하게 될 수 있다는 것을 확신한다. 특히 우리 군에서 추진중인 SR운동이 바로 이러한 것들이 아니겠는가. 자기 자신의 개발을 위해서 잘못된 생각과 습관을 과감하게 고쳐나가고 이것을 업무에 적용함으로써 대대 임무의 확고한 발전의 계기를 마련하는 것이며, 이는 곧 공군의 새바람으로써 최대 목표인 “완벽한 영공방위 임무 완수”에 가장 큰 밑거름으로써 작용할 것이다.

### Ⅲ. 맺는말

앞에서 언급했듯이 그동안 대대장으로서 경험에 대해 몇가지 사례를 들었지만 우리는 생각의 혁신을 위해 다함께 노력해야 하며, 생각이 생각으로 끝나버리면 그것은 생각하지 않은만 못 하듯이 반드시 확고한 실천의지를 갖고 임무 완수가 될 수 있도록 최선의 노력을 다해야 한다. 그동안 대대 발전을 위해 헌신 노력한 대대원들에게 수고했다는 말과 감사의 말을 전하며 앞으로도 변함없이 노력하는 공군 장교로서의 소임을 다해나갈 것을 다짐한다. **공군**

## 자기혁신 교육과정을 마치고



김 원 중  
6급/제5315부대 통신대대

지난 11월초 정훈교육의 일환으로 실시되는 자기혁신 교육과정에 참가해보지 않겠느냐는 주위의 권유로 나는 제주도에서 실시된다는 이유(?) 하나만으로 참여하게 되었다. 제주도를 가본 경험이 없는 나로서는 이번이 관광한번 해보자는 마음으로 앞섰기 때문이다. 출발 전에 이번 과정에 참여하게된 우리들 15명의 군무원들은 제주도에 가면 '어디어디가 관광하기 좋고, 음식점은 어디어디가 맛있고' 라는 질문을 하였다. 그리고 교육과정의 인솔자인 2명의 정훈장교들에게 우리들의 견해를 은근히 강요(?)하기도 하였다.

계획일정표에도 어디어디 견학 등이 많은 것을 보고 우리는 기대아닌 기대를 하고 있었다. 그러나 이러한 우리들의 생각은 제주도에 도착하자마자 달라지기 시작했다. 처음 간 곳은 일제시대 일본군의 방공포진지였다. 아름다운 제주 들녘에 위치한 이 곳은 일제시대 연합군의 공중 폭격에 대비하기 위한 것이라는 설명에 제주도 민들의 강제 노력 장면이 눈앞에 그려지는 듯하였다. 또한 해안가에 위치한 동굴은 일본군들이 연합군 항공모함 등의 공격자 살륙공대용 비

행기와 어뢰정을 숨겨놓았던 곳으로 아름다운 제주 해안가에 위치하여 단순한 볼거리로만 여겨질 수 있었던 이곳 들녘과 동굴이 아팠던 우리 민족의 역사현장이라는 사실에 숙연해질 수 밖에 없었다.

지녔에는 정훈교육이 숙소에서 실시될 것이라는 얘기에 그 전의 강의 교육이 연상되었지만, 레크레이션 프로그램에서나 볼 수 있는 다양하고 재미있는 게임이 진행되었다. 자화상 그리기, SOS게임 등이 그것이었는데 특히 자화상 그리기를 통해 업무와 생활 때문에 정신없이 살아온 내 자신을 되돌아 보고, 다시 한번 마음을 새롭게 하는 계기가 되었으며, SOS 게임은 조별 토론과정을 통해 자유민주주의의 우월성과 소중함을 느낄 수 있게 해주었다.

다음날 일정은 한라산 등반이었다. 출발전 정훈장교들은 이번 등반은 우리들 자신의 인내와 끈기를 시험해 보는 계기로 삼자고 하였다. 평소 체력에 자신이 있다고 여겼지만 막상 올라가보니 무척 힘이 들었다. 우리들은 서로를 격려하고 가끔은 정훈장교들 물레(?) 쉬어가면서 정상까지 올라갔다. 정상에서 본 제주도는 정말 장관이었다. 전 제주도가 한 눈에 내려다보이는 정상에서 우리는 고려시대 삼별초군이 끝까지 저항했던 지역을 확인할 수 있었고, 일제시대 일본군들이 식량공급을 위해 사용했다는 통조림 공장잔해 등을 볼 수 있었다. 천혜의 관광지라 여기던 제주도 곳곳에는 이렇게 아픈 역사가 숨겨져 있었던 것이다.

교육과정을 마치고 돌아오는날, 우리들은 하나같이 마음을 새롭게 다질 수 있었다. 아름다운 우리 조국, 우리나라를 우리들 스스로 지키지 못했던 아픈 역사를 이제는 다시 되풀이시킬 수 없다는 것이 바로 그것이었다. **중문**

# 자기혁신에 대한 나의 의견

강 윤 희  
중위/교육사령부 통신전자학교



Self-Reengineering으로 불리우고 있는 자기 혁신운동은 그 말이 지니고 있는 의미대로 개인에게 있어 기존의 사고방식과 경영틀을 과감히 탈피하여 혁신적인 개선을 촉구하는 활동을 의미한다.

우라들이 매일같이 외치고 있는 SR운동구호인 "임무 수행을 위한 지식을 갖추자. 임무 성공을 위한 능력을 키우자. 임무 완수를 위한 관심을 높이자."는 다분히 개인적인 것이다.

우리는 굳이 SR운동이라는 자기혁신운동이 아니더라도, 다들 나름대로 자기의 발전을 위해 노력을 하고 있다. 아마 여지껏 살아오면서 "성공"이라는 단어, "야망"이라는 단어를 머릿속에 그려보지 않은 사람은 없을 것이다.

평소에 책을 읽으며 개인적으로 정리해 놓은 글과 경험을 이야기하고자 한다.

작년 전반기로 기억되는데, 나는 '스티븐 코비'의 "성공하는 사람들의 7가지 습관"이라는 책을 접할 수 있었고 그후 잔잔한 감동을 받고

자기 사명선언서를 작성하였다. 다음은 그 중의 일부이다.

내가 1992년 10월 제5315부대에서 근무하기 위해 기지에 갔을 때 정문과 기지 여러곳에 다음과 같이 적힌 팻말이 있었다.

TAKE PRIDE IN YOURSELF.

TAKE PRIDE IN OSAN AIRBASE.

그때 그 당시에는 아무것도 아닌 것처럼 그냥 넘어갔으나 그로부터 1년 남짓하게 생활을 하면서 그 말이 지닌 진정한 의미를 깨닫게 되었다. 그리하여 지금 나의 사명선언서 일항은 TAKE PRIDE IN MYSELF 이다.

그 조직이 기업이든 국가든간에 비전이 중요하듯이, 개인에게 있어 야망은 스스로를 점화하는 힘이다. 삶과 역사에 눈뜨게 하는 자각의 기이며 삶의 안주로부터 자신의 영혼을 지켜내는 위대한 의지이다. 인간의 운명을 결정지어온 이들이 범인과 다른 점은 그들의 지성도, 힘도, 해탈의 경지에 이르는 사상도 아니며 오직 보다



원대한 야망하나 뿐이라고 "역사와의 대담"에서 '오리아나 팔라치'는 말했다. 우리 모두는 개인에 대한 자부심을 갖고 야망을 품고 살아가야 한다.

또 하나 내가 생활을 하면서 가장 중요하게 생각하는 것중의 하나는 "시간"에 대한 것이다. 이 건희 회장이 삼성에 취임하면서 세계 일류 기업으로 가기위한 도약의 시점에 있을 무렵, 우연히 서점에서 삼성의 "THINK TANK"인 삼성경제연구소에서 펴낸 "1초를 잡아라"라는 삼성의 납품업체인 삼원정공이라는 중소기업의 에기를 책으로 접할 수 있었다. 다음은 그 책에 적힌 문구이다.

"당신은!

회사정문을 들어서는 순간부터 회사의 돈을 1초당 2~3원정도 사용하고 있습니다. 1초당 2~3원이상의 부가가치를 창출하고 계신지요?"

이 밖에 담배한대 피는데 얼마, 커피한잔 마시는데 얼마하는 식으로 하여 원가를 계산하여 사무실이나 복도에 붙여 놓고 사람들에게 시간과 창조의 중요성에 대하여 인식시키고 있었다. 흔히 군대는 소비집단이라고 이야기 되고 있다. 단 순히 보기에는 소비집단처럼 보이나 지금까지 우리들이 키워온 국가 제반 인프라를 지키는 일은 내가 생각하기에는 제2의 창조인 것이다.

이것은 바로 국가에서 지금 시행하고 있는 쓰레기 종량제로 인한 폐품재활용이 재생산으로 이어지는 것과 같은 것이라 생각된다.

한가지 충격적이 사실은 이 회사에서는 '경고 유급 휴가제도'를 도입하고 있다는 사실이다. 봉급은 주되 집에서 쉬면서 다른 직장을 알아보라

는 것이다. 단, 전제 조건은 지금보다 더 좋은 회사를 찾지 못하는 경우 다시 나와서 일을 해야 한다는 것이다. 이 회사특유의 자존심이 보이는 것 같다. 지금 우리 학교에서도 사령부에서도 경고장 제도를 활용하고 있다. 개인적인 생각은 경고장이 남발되지 않아 경고장으로서의 역할을 충분히 할 수 있기를 바라는 것 뿐이다.

이 세상 모든 것은 다 저축할 수 있어도 시간만은 저축할 수 없다. 시간의 유한성을 인식하며 살아가야겠다. 또한 지금까지 우리는 "열심히 일하는 사람"이라 하면 주어진 일을 수행하는데 있어 일의 질적인 면이나 성과보다는 장시간 근로나 힘든 작업조건에도 불평없이 일하는 사람의 모습을 그리는 경우가 많았다. 이제는 달라져야 할 것이다.

지금 추진중인 자기 혁신운동의 단계는 먼저 자기 개발, 자기 개선, 자기 변화를 통한 개개인을 정예화하고 단위부대, 단위 부서별 구성원간의 일체감 형성을 위해 조직의 활성화를 추구하고, 이러한 장병 개개인의 혁신과 조직의 활성화를 통한 공군 주임무인 완벽한 영공방위 임무완수를 이루도록 하는데 있다고 생각한다. 우리 각자는 자기자신을 돌아보아 자기의 현 위치를 올바르게 인식하며 보다 나은 미래를 위해 노력해야 할 것이다.

이 글을 마치며, "인간은 정지할 수 없으며 정지하지 않는다. 그래서 현상태로 머물지 아니하는 것이 인간이며, 현상태로 있을 때 그는 가치가 없다."는 '징 폴 사르트르'의 말을 되새기며 멈추지 않는 삶을 살며 나의 젊음을 지킬 것을 다시 한번 다짐한다. **공공**

## 자기혁신을 위한 하사관 선서

태 용 동  
상사/교육사령부 기술학교



세계화를 지향하고 있는 정부의 방침에 따라 우리 공군도 세계 제일의 군이 되기 위해 각 개인은 새롭고 진취적인 발전을 할 수 있는 혁신을 해야한다.

혁신이란 묵은 제도를 고쳐서 새롭게 하는 것으로 부대 전체 행사에서 자기혁신이란 주제를 가지고 소박한 나의 소신을 발표할 수 있다는 것도 제도상의 혁신이 이루어지고 있기 때문이라고 생각한다. 제도상의 혁신이 성공하기 위해서는 새로운 의식과 꾸준한 자기 성찰로 자기 혁신을 이루어 올바른 자기관리로 타성적이고 관습적인 행동양식에서 탈피하여 모든 일에 숭선수범하는 적극적인 동참이 있어야 한다.

자기혁신은 곧 공군 발전의 밑바탕이 되는 것으로 우선 자신의 가슴에 혁신의 불을 붙이고, 그리고 타인의 가슴에도 그 불을 옮겨 주어야 한다. 그러기 위해서는 과거의 낡은 사고 방식으로 자기혁신운동을 받아 들인다면 이것 또한 구호

에 지나지 않을 것이다. 그래서 기술학교 전 장병들은 대주 토요일을 자기혁신운동에 대한 정신포양의 날로 정하여 집체교육을 실시하는 등 적극적인 자세로 자기혁신운동에 동참하고 있다. 그리고 나를 포함한 전 하사관들은 선진공군, 세계 제일의 공군을 지향하며 다음 몇가지를 다짐한다.

첫째, 주인의식을 갖는 하사관.

학교의 주인 나아가 부대의 주인으로서 부대에 대한 애착과 관심을 가지고 휴지 하나라도 먼저 주울 수 있는 적극적인 마음자세로 부대 발전의 밑거름이 되는 꼭 필요한 사람이 된다.

둘째, 열심히 연구하는 하사관.

내것이 있어야 자기혁신이 이루어진다. 다른 사람을 가르치는 기술하사관으로써 전문지식을 갖기 위해 관련 규정과 기술도서에 정통해야 한다. 기술도서는 정비사들에게 있어서 성서라고 할 만큼 중요한 것으로 현재 내가 알고 있는 기



습보다 더 좋은 기술은 없는지, 내가 모르고 있었던 것은 없는지, 새로운 기술과 정보가 책속에서 썩지 않도록 열심히 연구하는 하사관이 된다.

셋째, 말은바 입무에 최선의 노력

나에게 주어진 기술교관으로서의 임무를 인식하고 신세대 군인들인 피 교육자들을 교육시 세대차를 느끼지 않고 풍부한 대화를 나누며 정확한 기술전수와 올바른 군인상을 정립하도록 교양과 지식습득에 지속적인 노력을 하자.

네째, 지식을 활용할 수 있는 능력함양

지식은 한 곳에 고여 있으면 지식으로서의 가치를 잃어 버린다. '구슬이 서말이라도 꿰어야 보배' 라는 속담이 있듯이 아무리 훌륭한 지식과

기술, 그리고 교양이 있다 하더라도 그것을 적시 적소에 써먹지 못하면 죽은 지식일 뿐이다. 터득한 지식과 기술을 현장실습에 적극 활용할 수 있는 능력을 함양하자.

지금까지의 생각이 정체되지 않고 발전할 수 있도록 매일, 하루를 돌이켜 보고 내일을 설계하는 시간을 가져 정체와 경직성에서 파감히 탈피하고 변화를 두려워하지 않으며 변화에 따른 회생과 혁신을 회피하지 않고 이를 돌파하는 적극성과 창조정신으로 나 보다는 전우와 부대, 조직을 앞세우는 공익정신으로 튼튼하게 무장하여 세계화에 선도적 역할을 하는 혁신공군의 일원이 되도록 나 자신부터 노력하는 하사관이 되자.

중단

## S.R운동 元年을 마감하면서

문 병 길

상병/제5718부대 부대정비대대



마지 못해 이끌려 가는 생활에서 벗어나 자기 개발을 통한 주체된 자아로서의 생활을 강조하는 S.R 운동을 더 구체적으로 인식하고, 몸소 체험할 수 있는 3일간의 S.R 운동이었다.

솔직히 군대 조직의 주체는 장교나 하사관이 지 우리 병은 아니다라는 생각이 못박혀 있던 나에게 모든 신분이 다같이 동참할 수 있는 의식 개혁운동이라는 점에 처음부터 호감이 갔었는데 이번 3일간의 운동은 그런 생각을 넘어 더욱 발전된 주인의식 함양에 많은 도움이 된 것 같다.

첫날은 '정비의 날'로 월간점검을 수행했다. 항상 하는 정비지만 특별한 취지 아래 수행되는 것이라 그런지 저마다 실질적이고 효율적인 정비업무가 될 수 있도록 노력하는 모습이 즐겁고 힘차게 일할 수 있는 분위기를 조성해 주었다. 항공기 점검후 각종 장비도 점검하고 수공구도 손질했다. 내가 저 항공기의 주인이고 저 항공기

가 적으로부터 우리 국민의 생명을 보호해줄 우리 자신의 재산이라고 생각하면 항공기에 가장 가까이 있는 우리 정비사가 진짜 공군이고 우리가 하는 일이 진짜 공군의 가장 막중한 일이 아닌가 하는 생각이 든다. 그런 우리가 이런 막중한 일을 하면서 어찌 최선을 다하지 않을 수 있겠는가!

둘째날은 '단체활동'을 하는 날로 간단하게 야외 단합회를 가졌다. 오늘은 그저 먹고 노는 날이 아니라 우리가 하나임을 확인하는 '단합' 그 자체를 하는 날이 되어야 한다는 중대장님의 말씀을 뒤로 수송대대에서 제공된 버스를 타고 가까운 계곡을 향했다. 처음으로 전 중대원이 같이 영의로 단합회를 갈 수 있는 기회를 가진게 너무 기뻐다. 마치 학창시절에 소풍을 가는 것 같아 어렵게만 느껴지던 중대장님, 감독관님 등이 다정했던 선생님 같기도 했다.

우리가 도착한 곳은 와룡산 줄기를 잇는 '용소'라는 계곡으로 그렇게 수려한 곳은 아니었지만 다같이 즐겁게 지내기엔 충분한 곳이었다.

민간인들도 많아 불편할 것 같았지만, 서로를 의식하지 않고 아무런 문제없이 함께 즐길 수 있었다. 그동안에 쌓였던 피로를 시원한 계곡물에 씻어 내고 있을 때쯤 대대장님께서 위로차 그곳까지 몸소 찾아오셨다. 어렵게만 느껴지던 분이 아무런 부담없이 모든 걸 얘기할 수 있는 형처럼 느껴질 때까진 좋았는데 우리가 이런 기회를 놓칠리가 없다.

'대대장님! 여기까지 오셨는데 그냥 가실 수 있습니까?' 대대장님께서 군복을 입으신 채로 그만 물속에 다이빙(?)을 당하신 것이다. 재미삼아 한 일이 대대장님의 군복 속에 있던 중요한 물건들까지 물에 젖게 만들었다. 하지만 너무 심하지 않았나 하는 생각이 채 들기도 전에 허허 웃으시며 '정말 시원한대'라고 말씀하시는 우리 대대장님은 정말 멋쟁이였다.

신분별로 아무런 격없이 서로 웃고 즐기다 보니 우린 이미 가족이 되어 있었다. 그게 어떤 가족인가. 오직 한가지 '최선의 정비질'을 위해 싸우는 일선정비사의 가족이 아닌가.

대한의 군인, 대한의 공군처럼 뒷끝도 깨끗하게! 티끌만한 F.O.D도 용납 못하는 우리는 티끌만한 쓰레기 조각도 용납할 수 없었다.

셋째날은 "난상토론"이 있었다. 그동안에 미루어 왔던 문제들을 자유롭게 토론했다. 정비를 하는데 있어 비효율적이었던 것들, 악습적인 것들이 지탄을 받으면서 토론은 무르익어 갔다. 더 이상 객체가 아닌 주체로서의 우리는 저마다 정비 업무에 대한 나름대로의 개선방안 점을 가지고 있었고 어떻게 하면 더 나은 근무환경을 만들 수 있을까 하는 생각도 가지고 있었다.

이렇게 하여 'S.R운동'의 3일이 모두 지나갔다. 그동안 우리는 무엇을 했으며 앞으로는 어떻게 할 것인가 하는 해답을 찾을 수 있는 어떤 길을 제시한 기간이 아니었나 싶다. 이젠, 단순한 다짐만으로는 아무것도 할 수 없다. 끊임없는 새로운 지식의 축적과 그 실천만이 우리의 미래를 밝게 할 것이다. 수동적이기 보다는 능동적이고, 진부적이기 보다는 창조적이고, 맹목적이기 보다는 사고할 수 있는 생활방식이 작게는 우리 3훈비, 나아가서는 우리 공군, 결국은 우리 조국 변영의 초석이 될 것이다.

오늘도 활주로 위엔 항공기가 끊임없이 날고 있다. 무심코 보면 그냥 시끄럽게 TAXIING하는 저 항공기의 어느 한편엔 정비사의 피와 땀이, 또 다른 한편엔 우리 조국의 변영과 발전이 깃들여져 있을 것이다.

우리는 또다시 내일을 위해 이번 S.R운동을 깊이 가슴에 새기며 완벽한 정비를 다짐한다.

**공공**

## 조종사들은 최고의 위험에 직면하지만...

제3659부대 110대대에서는 지난 6월2일 보스니아 상공에서 격추돼 6일만에 생존한 미 공군 F-16 조종사 Scott O'Grady 관련 당시 국내의 보도자료를 편역한 책자 "나는 살아있다(I'm alive)"를 발간했다. 그중 「Air Force Times」에 실렸던 조종사 생존 교육 내용에 관한 번역부분을 발췌하여 게재한다.  
(편집자註)

사실상 공군에 있는 누구나 생존훈련을 받고 있지만 그중에서도 가장 고된 훈련을 항공승무원(조종사)들이 받는다. 왜냐하면, 조종사들은 항공기에서 낙하산을 떼고 탈출(bail-out)하거나 격추되거나 인질로 생포되는 등의 극도의 위험을 무릅써야 하기 때문이다.

다음 사항을 통하여 조종사들이 어디에서 어떻게 훈련받는지 간단히 알아본다.

• 주) 공군방위군 및 공군예비군(Air Force Reserve)을 포함하여 모든 항공승무원을 위한

첫단계훈련은 워싱턴 Spokane 근교 Fairchild 공군기지에서 17일간의 생존, 도피, (신문)저항 및 탈출 혹은 "SERE"로 일컫는 훈련에 참여하는 것이다.

그들은 어떻게 음료수를 구하고, 무엇을 먹고, 어떻게 은신하고 은신처를 찾으며, 생포되지 않기 위해 어떻게 하고, 생포된 경우 어떻게 할 것인가 등을 교육받게 된다.

이 학교는 네바다주 Stead 공군기지에서 1949년 창설되었으며 Stead 기지가 폐쇄되면서 1966년 Fairchild 기지로 이전해 왔다.

연간 약 2,500명의 비행관련 승무원들(이중 삼분의 이는 사병이고 8%는 여성승무원들)이 약 50개의 그룹으로 나누어 훈련을 받는다.

학과 수업은 Fairchild에서 받으나, 실제적인 생존 도피 기술은 Fairchild에서 북쪽으로 약 65마일 떨어진 Colville 국유림(National Forest)에서 교육받는다.

Fairchild 수료 후, 이들은 플로리다 연안

Pensacola 해군 항공기지에서 사흘반의 해상 생존학교 훈련에 참여한다.

- 매년, 2,500명의 Fairchild 수료자들 중 1,300명의 비상탈출좌석(ejection Seat)이 없는 항공기 즉 수송기, 급유기 및 헬기 조종사들은 불시착 후 항공기를 빠져 나오는 법, 혹은 낙하산 강하 등을 교육받으며, 20인용 구명 보트에서 수주일 동안 살아남는 법을 배운다. 이 훈련은 커다란 수영장에서 이루어진다.

- 전투기나 폭격기같은 비상탈출좌석(ejection Seat) 장착 항공기 조종사들은 Pensacola에 있는 제17훈련대대로 가서 공군 교관들로부터 낙하산 처리방법과 일인용 구명 보트에 탄 채로 수주일간을 바다에서 생존하는 방법을 교육받는다. 그들은 멕시코만에서 훈련한다.

현재의 Pensacola의 해상 생존교육 과정은 플로리다주 Homestead 공군기지에서 1962년 창설되었다. 1992년 어느 8월 허리케인이 기지를 삼켜버리고 난 후, 훈련은 플로리다주 Panama City 근교 Tyndall 공군기지에서 받게 되었다.

훈련비용 절감의 수단으로, 1994년 6월 학교는 이 해군기지로 옮겨 온 것이다.

- 해상 생존훈련을 마치고 나면, 조종사들은 이번에는 알래스카주 Fairbank 근교 Eielson 공군기지에서 북극 극한훈련을 받는다. 현재는 폐쇄된 알래스카주 Nome 근처 Marks에서 1947년 이 훈련 학교는 창설됐으며 공군에서 가장 오래된 생존 학교이다. 역시 Fairbank 근처 Ladd 공군기지로 1950년 이전했다가 Ladd 기지가 육군으로 넘어간 후 다시 1960년에 Eielson으로 이전해 왔다.

각 군에서 연간 약 650명의 인원이 영하 60°(F)의 온도에서 먹을 것과 은신처를 찾는 법을 교육받는다. 실제적인 훈련을 위해 이 훈련은 10월에 시작해서 3월까지 실시되며 약 35명의 인원씩 20개의 훈련반으로 분할하여 실시한다.

- 밀림 및 사막훈련과 같은 전역특수(Theater specific) 훈련은 조종사를 포함한 최전선 지역의 지상근무자와 같은 고위험성 지상 업무 인원에 대하여 실시된다.

- 특별작전 인원에 대해서는 Fairchild에서 지상 및 해상 생존훈련이 실시되고, 그리고 나면 미국 전역에 배치된 몇몇 기지에서 교도로 전문화된 생존훈련이 실시된다.

- 공군사관학교 생도들은 콜로라도주 Colorado Springs 근교에 있는 사관학교에서 생존훈련을 받는다. 몇몇 ROTC생들도 그곳 사관학교에서 훈련을 받기는 하나, 대부분의 ROTC생들은 여름학기동안 기본적인 생존기술을 배운다. 장교훈련학교(Officer Training School) 학생들의 경우는 엘라배마주 Montgomery 근교 Maxwell 공군기지에 있는 동안 이러한 생존기술을 교육받는다.

- 모든 사병들은 최초 기본군사 훈련을 마치고 나면, 생화학 공격에 대비한 기본적인 생존훈련을 받게 된다. 사병업무 분야상 의무적인 생존훈련 교육과정은 거의 없기는 하지만, 모든 사병 인원에게 자신의 진급 기회를 도모하기 위해 생존기술을 공부하도록 장려하고 있다.

## 생존(STAYING ALIVE)

### ■ 고된 훈련(Tough Training)

공군 생존훈련은 항공승무원이 받는 가장 고된 훈련 중의 하나이며 어떤 면에서는 타군 조종사들이 받는 훈련보다 더 까다롭기도 하다.

예를 들면, 공군 해상 생존훈련은 해군보다 더 광범위하게 실시된다. 왜냐하면, 해군의 경우는 자신의 모함이나 기타 다른 배로부터 몇백 마일 이내에서 작전하는 조종사를 구하는 훈련이지만, 공군의 경우는 항공기와 조종사가 통산 최인점 기지로부터 수천 마일 떨어진 곳에서 작전을 하기 때문에 지·해상 어디에서든지 수(數)주일 을 살아가도록 훈련한다.

보스니아 세르비아계 장악 영토내에서 O'Grady의 생존은 물론, 그의 생존훈련의 결과 뿐만은 아니다. 전문가들에 따르면, O'Grady 개인의 용기와 타고난 기개가 어려움을 헤쳐 나 가는데 한몫했다고 밝힌다.

그러나 O'Grady를 포함하여 여러사람들은 Washington주 Spokane 근교, Faichild 공군 기지 내의 미 공군 생존학교에서 교육받은 17일 간의 생존, 도피, 신문저항 및 탈출-일명 SERE(Survival Evasion, Resistance and Escape)-과정이 생포되는 것을 포함하여 어떠한 상황이 그들에게 닥치더라도 능히 처리할 수 있는 수단을 주었다고 말한다.

Fairchild 생존학교 교장 Larry Strube 대령은 "생존훈련은 상당한 부분이 자동차 보험과

비슷합니다. 여러분은 여러분이 언제 이 교육을 필요로 하는 상황에 놓일지 결코 모릅니다. 그러나 이러한 교육으로 여러분은(어떠한 상황하에 서도) 마음의 평안을 가질 수 있습니다. 우리는 최악의 상황에 대처하도록 교육을 시킵니다."라고 말했다.

O'Grady는 자신이 구출되고 난 후, 자신의 생존을 하느님과 그의 가족, 그가 받은 훈련, 해병대 그리고 명백한 행운의 덕으로 들었다.

그는 인터뷰에서 자신이 받은 생존훈련이 희망을 주었다고 덧붙였다. 감사 표명을 위해 O'Grady는 Fairchild의 생존훈련과정 요원들과의 대화를 계획했다.

"우리는 이곳(생환학교) 문밖을 나가는 사람은 누구나(훈련수료자라면 누구나 O'Grady와 같은 능력을 지녔지만, 다행히도 자신의 능력을 증명해 보일(O'Grady처럼) 기회를 갖지 못한 것 뿐이라 생각하고 싶습니다. 여기를 떠나는 모든 사람은 적절한 기술과 살아남으리라는 정신 자세를 갖고 떠납니다."라고 Strube는 덧붙였다. 거의 모든 장교들과 사병들이 생존훈련을 받지만, 가장 고된 훈련 중 몇 개는 항공승무원을 위해 계획돼 있다. 이유인즉, 그들은 외딴 지역에서 불시착을 하거나 격추돼서 생포되는 등의 엄청난 위험을 무릅쓰기 때문이다.

그 밖의 모든 사람들에게 대해서도 남서 아시아 및 터키 북부지역과 같은 적대행위 가능지역으로의 해외파견 전에는 전역-특수훈련



(Theater-Specific Training)뿐만 아니라 핵, 생화학 훈련이 실시된다.

생활훈련 과정의 핵심내용은 다음과 같다. 살아남기 위해서는, 여러분은 (생활훈련 과정에서) 배운 것을 신중히 생각하고 이에 따라 행동하며 여러분의 정신력을 믿어야 한다는 것이다.

공군에는 Fairchild 교육과정만 있는 것이 아니지만, 그곳 교육과정이 모든 생활 교육 과정의 기본이다. 1994년에만 Fairchild에서는 2,500명의 장교 및 사병 공중근무자를 교육하였다. 세계 2차대전 발발 이후 몇몇 형태로 존재해 오던 이 훈련은 테브레스카주 Omaha 근교 Offutt 공군기지에 위치한 당시 전략 공군사령부 사령관, Curtis LeMay 장군의 주장으로 1949년(2차 세계대전이 종결된 해 : 역자주)을 시작으로 통합된 항공승무원 훈련 부서로 자리잡게 되었다.

네바다주 Reno 근교의 현재는 폐쇄된 Stead 공군기지에서 생활훈련 과정이 긴 이례, 이 훈련 과정은 새로운 기술과 과학을 통하여 계속적인 변화와 발전을 해왔다. 1966년 Stead 공군기지가 폐쇄되고 난 후 생활훈련은 지금의 Fairchild에서 담당해 오고 있다.

한국전쟁, 월남전 그리고 걸프전 등의 전쟁에 겪고 난 후, 이 훈련은 전쟁에서 얻은 교육으로 평가되고 변형되었다.

수천 명의 비행사들이 격추되어 구조되거나 아니면 격추되어 북베트남 포로수용소에서 수년 동안을 고난받았던 월남전의 결과로 인해 생활훈련 중 부분적으로 엄청난 변화가 있었다. 역사상 가장 긴 시간의 도피 생활기록 중의 하나는 현재 호놀룰루 근처 Hikam 공군기지에 있는 태평양 공군사령부 안전담당관(director of

Safety)으로 근무하는 Roger Locher 대령이 당시 그가 대위시절 1972년 5월 10일 베트남, Hanoi 북서 45마일 지점에서 자신이 조종하던 F-4 팬텀이 격추되면서 세워진 기록이다.

Roger는 그가 항공기에서 비상탈출한 곳으로부터 11마일 정도 떨어진 곳에서 공군 전투 탐색 구조 헬리콥터에 의해 구조될 때까지 23일 동안 적 부대를 교묘히 피해 다녔던 것이다.

### ■ 생활에는 의지력, 자신감 그리고 이에 따른 기술이 요구된다(You need the will, the confidence and the Skills).

"월남전에서 얻은 많은 교훈들은 귀환한 전쟁 포로(POW) 및 구조된 조종사의 경험을 이용하는 이곳 교육과정에 적용되었습니다."라고 Strube는 밝혔다.

현 생활훈련 담당자들은 O'Grady 대위와 그의 경험에 대해 긴 얘기를 나누고 싶어한다. 버지니아주 Fort Belvoir에 있는 연합 SERE(생존 도피, 신문저항 및 탈출)국(Agency) 사령관 John Chapman 대령은 "O'Grady 대위는 생활훈련 교육 향상에 커다란 도움이 될 것입니다."라고 밝혔다.

또한 Chapman은 "O'Grady 대위가 했듯이 격추된 조종사가 자신이 받은 훈련을 십분 발휘하는 사람은 흔치 않습니다. 살아 남는다는 것은 의지력의 문제입니다. 만약 살아서 구조되는데 필요한 어떠한 고통이라도 감수할 (생활)의지, 자신감, 그리고 기술이 없다면, 여러분은 살아서 구조되지 못할 것입니다."라고 인정했다.

이와 같은 생활기술은 미국에 3곳의 공군 생활학교에서 교육하고 있다.

한때는 미국 주변국 뿐 아니라 현재는 폐쇄된 필리핀 Clark 공군기지의 필립 생환 훈련과 리비아의 사막 생환훈련과 같이 세계적으로 생환 훈련학교가 있었으나, 정치적 분쟁, 변혁 그리고 세계 곳곳의 기지 폐쇄와 예산절감으로 인해 관계자들은 실제적이지 못하고 효과가 부진한 전 사용이 아닌 보다 실제적인 각각 서로 다른 역으로 분할하여 세 곳의 기지에서만 교육하도록 통합하였다.

전투기 및 폭격기 조종사들의 해상 생환 기수를 교육하는 플로리다 연안의 Pensacola 해군 항공기지(Naval Air station) 내의 제17훈련대대 대대장 Ne Mckinney 중령은 "우리는 학과장에서는 간단히 교육을 하지만, 이곳 교육생들이 어떻게 일을 처리할 것인가를 기억하는 단 한 가지 방법은 실습해 보는 길뿐인 것을 알고 있기에, 우리는 교육생들에게 보다 많은 현장 경험을 부여함으로써, 그들이 당분간은 이 훈련에 대처하는데 어려움이 있을지라도, 약간의 보완 교육과정을 통하여 그들은 쉽고 빨리 익숙해지게 될 것입니다."라고 말했다.

### ■ 자신감의 부여 (Instilling confidence)

생환기술을 제외하고도, 분쟁 도중에 적 지역 상공에서 많은 시간을 비행하게 조종사들에게 극도의 자신감을 주입시킨다.

한 수송기 조종사는 "저는 훈련입과 전에 정말로 걱정을 했으나 훈련을 마치고 나서 저는 '왔노라, 해냈노라' ('been there, done that')라고 말할 수 있었습니다."라고 말했다.

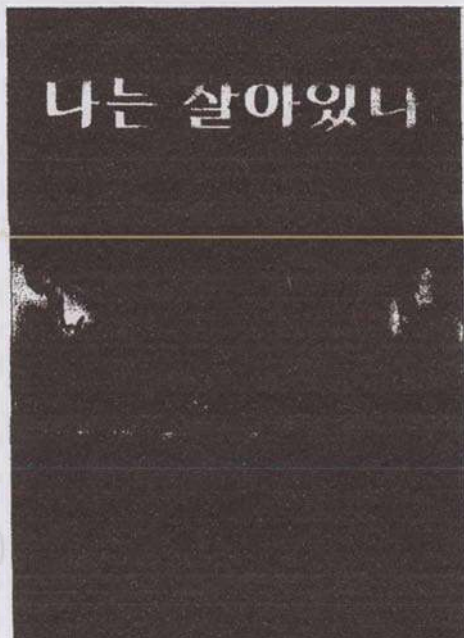
훈련 처음부터 조종사들은, 그들이 ejection

이나 bail-out시에 생존 및 적 회피 방법에 대한 구상을 하도록 교육받는다.

이들은 또한 방심하지 말 것이며, 행동하기 전에 생각하고 무엇보다도, 희망을 버리지 말 것을 교육받는다.

Locher는 "생환의 교육"은 "부정적으로 생각하지 마라. 항상 긍정적으로 생각하라—너 자신이 너의 가장 무서운 적이다."라고 강조했다.

사실 이것이 바로 Scott O'Grady가 지켰던 교훈이 것이다.



▲번역책자 "나는 살아있다."의 표지

## 책에 나온 생존기술(Survival by the book)

모든 공중근무자들의 생존 성서적인 121페이지 짜리 망수 및 와이어제본(두꺼운 책이 잘 퍼지게 하는)된 "Aircrew Survival(공중근무자 생존)" 교범(Air Force pamphlet 64-5)에서 발췌한 내용을 소개한다.

### ▲ Stay alert(경계를 늦추지 마라)

평시에는, 신속히 상황을 판단하고 부상을 치료하며 가능한 빨리 구조대와 교신하라.

전시에는, 다른 사람들이 추적하기를 원치 않으나 주변을 쉽게 조망할 수 있고 몇 군데 탈출구가 있는 곳에 잠복하라. 즉시 상처를 치료하라. 가능하면 하루에 7~8시간 수면을 취하고, 가능한 많은 휴식을 취하라.

### ▲ Conceal yourself(은신하라)

노출된 피부는 전시 적국으로 하여금 자신의 위치를 드러내는 신호역할을 할 수 있다.

얼굴, 손목과 양손, 귀, 목 뒷부분을 포함하여 모든 노출피부를 먼지와 진흙으로 감춰라. 주위 초목과의 조화를 위해 먼지, 산 열매, 숲 그리고 풀 등으로 옷에 위장하라. 안경, 시계, 펜이나 연필과 같이 반사를 통해 자신의 위치를 노출시킬 수 있는 반짝이는 물건 착용을 금하라.

### ▲ Don't wander

#### (이리저리 방황하지 마라)

특히 평시인 경우에는 구조대원들이 쉽게 찾

을 수 있도록 조난 항공기 근처에 잠복하라.

전시에는 적군 위치에 따라, 임무 전에 브리핑한 대로 최인접 귀환구역으로 향하라.

### ▲ Move carefully

#### (신중하게 이동하라)

이동을 결심할 때는 제한된 빛을 사용하여, 악천후 및 적 활동이 제한된 경우 이행하라. 신중하게 이동하고 절대로 똑바로 나있는 길을 택하지 마라 : 항상 지그재그로 가라. 매 10보마다 멈춰서 주위를 살피고 인기척이나 동물의 움직임에 귀를 기울여라. 부비트랩(역자주 : 은폐된 폭탄 따위)을 조심하라. 나뭇잎을 치운다거나 가지 따위를 부러뜨리는 것을 포함하여 지나간 흔적을 남기지 마라. 발자국을 숨겨라. 쓰고 버리는 모든 물건을 물어버리고 그곳을 위장하라.

### ▲ Find water(물을 구하라)

음식을 먹지 않고는 수주일을 생존할 수 있지만 충분한 물이 없이는 3일 이내에 죽게 된다. 안전하기만 하면, 가능한 많은 물을 마셔서 탈수를 피하라. 빗물, 눈이 녹은 물, 땅을 파거나 나무에 꼭지를 달아서 물을 구하라.

### ▲ Find food(먹을 것을 구하라)

곤충, 식물 그리고 다람쥐 같은 조그만 동물을 먹고 살 수 있다. 독극성 식물이나 곤충을 섭취하지 않기 위해 매 섭취 전에 생존 책자와 지도

를 참조하라.

**▲ Improvise**  
(필요한 것은 즉석에서 구하라)

생환에 필요한 모든 장비를 사용하고 불필요한 것은 묻어라. 비행기 잔해를 요리도구로 사용 가능하고, 헬멧은 음식물을 담는 통으로, 산소마스크에서 나온 호스는 흡입용판으로 사용할 수 있다. 캔 뚜껑을 따는 열쇠는 바느질용으로 활용할 수 있으며, 낙하산 천은 햇빛, 빗물, 추위 방지용으로 사용 가능하며 양 발의 보호용으로도 사용 가능하다.

**▲ Light a fire(불을 사용하라)**

땀가를 찾으려면 성냥이나 라이터 혹은 부드러운 나무와 딱딱한 나무를 같이 문지름으로써 불을 붙인다. 그러나 조심해서 불을 사용하라 ; 자신의 위치를 적에게 폭로하게 될 수도 있다.

**▲ Cook your food**  
(끓이거나 삶아서 먹어라)

가능하면 언제든지 끓여서 기생충을 죽인 상태로 음식을 준비하라. 로스트 요리는 삼가하라 ; 냄새가 상당한 거리까지 날아간다. 향수, After Shave(면도후 바르는 화장품), 방취제 혹은 벌레 쫓는 약을 사용하지 말고 사탕을 먹거나 담배를 피우지 마라. 이것들로 인해 자신의 위치가 적에게 발각될 수 있다.

**▲ Sleep Carefully**  
(아무데서나 자려하지 마라)

험악한 지형이나 하수로의 좁은 도랑같이 쉽게 추정당하지 않을 것 같으면서 탈출하기 용이

한 곳을 잠자리로 선정하라.

**▲ Stay dry(건조한 상태를 유지하라)**

상황이 허락하는 한 옷과 신발을 건조하고 청결하게 유지하라. 젖거나 흠먼지 투성이인 천은 단열 효과를 떨어뜨린다. 젖은 신발은 걸을 수 없을 정도까지 발에 손상을 야기할 수 있다.

**▲ Send a Signal(신호를 보내라)**

평시라면, 무전기나 beacon, 신호용 거울, 불, 조명탄, 휘파람, 목소리나 속이 빈 나무나 통나무를 쳐서 지나가는 항공기와 기타 차량에 신호를 보낼 수 있다. 신호용 거울은 제대로 맞춰서 사용할 경우 50~100마일 떨어진 곳에서도 볼 수 있다.

**▲ Don't despair(절망하지 마라)**

항상 긍정적인 자세로 실패 가능성을 마음속에서 떨쳐버려라. 가능한 모든 수단을 동원하여 탐색 및 구조가 이루어지고 있음을 명심하라. 여지껏 똑같은 상황에 처한 다른 사람들도 똑같은 훈련 수칙을 지킴으로써 살아 돌아왔다. 가족들과 구조되어 돌아가면 하기로 계획한 것을 기도하고 생각함으로써 마음의 위안과 힘을 가져라.

● 생환 조끼 장구(Vest Survival Kit) : 10파운드(4.5kg)

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 구명 제킷(육지에서는 버린다)</li> <li>• 나침반</li> <li>• 호각</li> <li>• 입술크림(Chap Stick)</li> <li>• 곤충쫓는 약(bug repellent) 및 자외선 방지 크림</li> <li>• PRC-112 무전기 주머니</li> <li>• 전지구 위치파악 시스템 수신기</li> <li>• 신호용 거울</li> <li>• 위장페인트</li> <li>• 구급함</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 지도</li> <li>• 개인용무전기(PRC-112)</li> <li>• 최측주머니 : 염분제거용제</li> <li>• 정수용 알약(정)</li> <li>• 성냥</li> <li>• 말라리아용 알약(정)</li> <li>• 붕대</li> <li>• 9밀리 Beretta, 권총집 및 두 개의 15발짜리 탄알집</li> <li>• 연막 신호 및 조명탄</li> </ul> |
|---|---|

● F-16 생환 도구함(29파운드 : 약 13kg)

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hit-and-go package(생환도구함 내에 필수품목을 담고 있는 작은 팩)</li> <li>• PRC(휴대용) 무전기</li> <li>• 배터리(전지)</li> <li>• 구급함</li> <li>• 내부품목 : 조명탄</li> <li>• 조명탄 발사총</li> <li>• 신호용 거울</li> <li>• 나침반</li> <li>• 호각</li> <li>• 구명보트 수리용 플러그</li> <li>• 5인치(약 13cm) 칼</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 성냥</li> <li>• 담요(신호용으로라도 사용)</li> <li>• 바닷물 염색표시기</li> <li>• 생환책자</li> <li>• 음료수 용기</li> <li>• 위장페인트</li> <li>• 위장용 그물</li> <li>• 스폰지 두개</li> <li>• 연장통 : 펜치(Pliers), 드라이버</li> <li>• 양말</li> <li>• 가죽장갑</li> </ul> |
|--|--|

<미국공군 F-16 조종사의 생환장구 및 도구함>

# 록히드 U-2 Dragon Lady(I)



이재홍  
중위/북자군무지원단 점훈계

### < 편역 자료 >

- 일본 "Air World" (95.5)
- Jay Miller, "Skunk Works", Aero Fax, Inc(1993)

### 개요

고고도 상공에서 은밀히 비행하면서 정보를 수집하는 록히드社의 특수정찰기인 U-2기는 이미 1982년경에, 연구용 V-2기는 1989년에 각각 퇴역하였으나 아직도 발달형 U-2R기의 일부가 취역해있다. 미 공군에서는 U-2R기를 21세기 까지 운용할 계획이며, 얼마전 걸프전쟁에서도 이라크 군의 동향을 파악하는데 중요한 역할을 하였다.

U-2기는 원형 1호기가 1955년 8월 8일에 첫

비행을 하였으며, 그후 40여년간 사용되어온 정찰기이다. 그러나, 당초 개발목적이 첩보정찰기였기 때문에 아직도 U-2기에 관한 모든 정보가 완전히 공표되지는 않았다. 따라서 이 글에서는 이미 밝혀진 내용외에 새롭게 판명된 사실과 걸프전쟁에서의 활동등을 참고로 하여, U-2기의 개발과정에서부터 각 모델의 변천 및 현재의 상황등을 논하고자 한다.

### 블드이글 계획

1940년말에 소련에서 핵폭탄실험이 시작되고, 1950년대초에는 이것을 표적에 투하하는 유인 및 무인 무기체계의 개발이 시작되었다. 이것을 지시한 미국방성은 부득이 1953년 3월 27일에 설계사 요구사항(Design Requirement) 53W2-16507 을 발행했는데, 이 요구사항에 의

한 기체는 단좌의 아음속기로서 하중 700파운드(318kg)를 탑재한 상태에서 비행고도는 70,000피트(21,340m)이상, 항속거리는 3,000마일(4,830km) 이상의 성능을 지닌 것이었다. 이 기체의 개발계획에는 볼드이글(Bald Eagle: 흰머리 독수리, 미국의 국조)이라는 명칭이 붙여졌으며, 기체의 목적은 주간(晝間)의 사진정찰이었다. 이때문에 비무장이었고 사출좌석도 필요하지 않았다.

이 기체는 공군의 관할로써, 비밀계획 MX-214이라는 번호가 붙여졌는데, 항공기 회사로는 델, 페어차일드, 머켄등의 3사가 선정되어 각사에서 연구가 개시되었다. 이 결과 델과 페어차일드의 2사는 전혀 새로운 설계를 제안했으나, 한편 머켄사는 당시 생산중의 B-57캐넌라 폭격기의 모델을 제안하여, RB-57의 명칭을 부여했다. 이러한 머켄사의 제안은 획득이 용이하고 저가이기 때문에 차세대 기종이 취약하기까지의 중간기로서 미 공군은 머켄사의 안을 채용하기로 했다.

이상하게도 당시 록히드사는 선진기술의 항공기 개발을 준비하기 위한 스텝크워커스라는 조직을 가지고 있었음에도 불구하고, 이 비밀계획 볼드이글의 개발연구대상 회사에는 제외되고 있었다. 그러나, 볼드이글 계획이 추진되고 있다는 것을 인지하고 있었던 스텝크워커스의 리더인 클렌스 L. 게리 존슨은 자사부담으로 이 기체의 연구를 개시하여, 록히드사의 리포트넘버 9732를 부여하고, 기체에는 잠정적으로 L-282의 명칭을 붙였다.

L-282는 당시 개발중이었던 F-104전투기를 기초로 하여, 고고도성능과 아음속에서의 장거리 성능을 부여하기 위하여 주의를 연장시킨 형

태였다. 처음에 엔진은 고고도용에 맞추어서 개조한 GE사의 J73단발이었으나, 그후 공군은, CIA가 고고도 운용을 위한 PW사의 J75특수형 장비를 채택하기로 결정한 것을 알고, L-282를 J57단발엔진으로 개조하게 되었다. 따라서 록히드사는 L-282의 설계를 공군과 CIA에 제안하게 되었다.

이 결과 이미 채용이 결정되어 있었던 머켄사의 RB-57을 제외하고, 신형기의 설계는 델사의 모델 67, 페어차일드사의 M-195, 록히드사의 L-282의 3개가 경쟁하게 되었다. 최종적으로 공군은 델사의 모델 67의 설계를 선정하여 1954년 9월에 28대를 발주함과 동시에, 공군 S/N56-0522~56-0549와 같은 번호를 부여하였으나, 이 기체는 후에 사용목적을 은폐하기 위하여 기종번호를 연구기에 사용하는 X(Experimental)로 바꾸어, 시제기 명칭은 X-16으로 명명되었다. 이 발주에 의하여 X-16은 본격적인 개발후 발주하여 18개월만에 첫비행 하도록 당초 계획을 세웠다.

그러나, 개발중이던 볼드이글 계획은 더욱 기밀성이 높은 아쿠아톤(Aquatone: 젤라틴과 셀룰로이드를 코팅하고 알루미늄 감광판을 사용한 부식 사진판화 방식의 음첩 사진인쇄법, 또는 이 수법에 의한 인화)계획으로 전환되어, 더욱 중요성을 갖게 되었다. 이때부터 볼드이글 계획은 사진정찰기보다는 첩보기로서의 성격이 강하게 되어 CIA주도의 사업이 되었다.

## 아쿠아톤 계획

한편 록히드사의 스텝크워커스에서는, 델사의

X-16이 채용된 후에도 독자적으로 L-282의 개발을 계속하였으나, 블드이글 계획이 아쿠아톤 비밀계획으로 바뀌으로써 근본적인 설계변경이 불가피하게 되었다. 이 결과 L-282의 동체는 F-104의 형태에서 전혀 새로운 형태로 바뀌어, 사진정찰기라기보다는 동력 글라이더나 고성능 글라이더에 비슷한 형태가 되었다.

그리고, 랜딩기어(降着) 장치도 주바퀴와 뒷바퀴를 조합한 자전거식으로써 바깥날개 아래에 '포고' 또는 '아우트리거'라고 불리우는 보조바퀴가 있으나, 이것은 이륙후에 투기(投棄)되어, 착륙후의 최종단계에서는 날개끝의 스키드로 접지하는 방식의 글라이더와 같은 형태였다. 이것은, 적의 경계심을 피하기 위해, 소형의 고고도 기상관측기 및 연구기로 밖에 보이지 않는 아쿠아톤 계획의 취지에도 합치하는 것이었다.

이 개발에 종사하고 있던 스텝크워크스의 기술자는 존슨의에 25명이었으나, 이 중에는 후에 존슨의 뒤를 잇는 벨리치를 비롯하여 필 콜먼, 지니 프러스터등이 참가하고 있었다. 이 개발은 결국 1954년 11월 9일 CIA에 의해 인정되어 본격적인 개발에 착수되어 기술 스텝의 인원은 최종적으로 81명으로 증가되었다.

그러나, L-282를 채용한 것은 CIA뿐이었으며, 공군은 계속해서 X-16의 개발을 추진하였다. CIA가 L-282를 선정한 이유는 스파이비행 목적을 한 아쿠아톤 계획에는 L-282쪽이 더 적합하다고 판단하였기 때문이라고 일컬어지고 있으나, 존슨은 매우 강력하게 CIA에게 압력을 행사한 것 또한 사실이다. 존슨은 공군과 CIA에 대하여 누군가 한쪽으로부터 또는 양쪽으로부터 계 20대의 발주가 이루어지면 스페어부품

을 합쳐서 총액 2,200만불에 인도가 가능할 것이라고 설명하고, 발주후 8개월후에 1호기를 첫 비행시킨다고 단언하였다.

공군은 이시점에서 발주는 하지않았으나, 던푸트 공군 중장은 록히드사의 매매를 지원하기 위하여, 「존슨은 F-80(XP-80), F-80A(XP-80A), F-104(XF-104) 등의 개발에 있어서 그 수완이 인정되고 있다.」라는 성명을 발표하여, 록히드사가 이 계획에 참가할 자격이 충분히 있음을 시사하고, 이것에 의해 처음으로 아쿠아톤 계획이 스텝크워크스가 공식적으로 참가하게 되는 것이 인정되었다.

아쿠아톤 계획이 매우 기밀성이 높은 계획이라는 것은 다음의 사례에서도 알수있다. 존슨은 L-282의 비행시험을 시작하는데 있어서, 테스트 파일럿에게 당시 XF-104의 시험에 임하고 있었던 토니 리빌을 선발하였다. 그는 1955년초부터 아쿠아톤 계획에 참가 했었는데 계획의 기밀을 유지하기 위해, 안토니 에반스라는 가명을 사용하였다. 그리고 L-282도 그 목적을 비밀로 하기 위해 기종번호를 다목적기용의 U(Utility)를 부여, 제식명은 U-2로 명명되었다. 당시 X-16의 개발은 그다지 기밀이 유지되지 않고 있었으나, U-2는 철저히 기밀을 지켜져 극비리에 개발이 계속되었다.

U-2는 CIA로부터 최초발주 되었으며, 이것은 U-2원형 1대와 양산형 U-2A 19대, 20대였다. 이 20대는 CIA 로트번호 001~020이 붙여졌고, 록히드사의 제조번호는 341~360이 붙여졌다. U-2의 제작은 켈리포니아주에 있는 록히드사의 버뱅크 공장에서 비밀리에 행해져서 이 기체에는 켈리의 천사(Kelly's Angel)라는 별명이 붙여졌다. 1955년 7월이 되자, U-2원형기



의 테스트는 사람들의 눈에 띄지 않도록 하기 위하여, 네바다주의 벨리스 공군기지의 사격장 내에 있는 통정 「목장 Ranch」(현재의 그룹 레이크 비밀기지라고 추측됨)이라고 불리우는 비밀 시험장에서 행해졌다. 7월 24일 아침 아직 어두운 새벽 4시 30분에 관계자들은 버뱅크 비행장에 모였는데, 이는 U-2원형기를 공군의 더글라스 C-124 글로브 마스터에 탑재하기 위함이었으며, 탑재 종료후에 C-124 는 네바다주로 향했다. 그리고, 이를 쫓아가듯이 존슨의 스태프들은 공군의 더글라스 C-47스카이레인에 타고 네바다주로 향했다.

## U-2의 첫비행과 활동

네바다주의 비밀기지에 도착한 U-2원형기는 제조된뒤에, 토너리빌이 조종하는 가운데 테스트가 개시되었다. 1955년, 8월, 4일 이날 지상 활주로테스트가 행해졌는데, 먼저 저속에서의 활주로테스트, 다음으로 증속에서의 활주로테스트가 행해졌다. 이때의 U-2원형기는 탑재물도 적고, 매우 경량이었기 때문에, 증속 활주로테스트중 기체가 활주로부터 떠서 고도 10.7m 정도 까지 상승하는 등 예기치 못한 사태가 발생하였다. 리빌은 급히 착륙조작을 하였으나, 기체는 간단히 착륙되지 않고, U-2는 엔진이 아이들 파워에서도 비행을 계속할수 있다는 것이 확인되었다. 최종적으로 리빌은 기체를 바운드시키면서 착륙하였으나, 이때문에 후방의 강착(降着)장치가 휘어졌다.

그후 공식적인 첫 비행은 8월 8일에 행해졌고, 이 첫비행에는 스킵크 워크스의 모든 작업

원, 기술자, 간부등이 모였다. 게다가 CIA와, 같은해 5월 X-16의 개발을 포기하고 U-2기 도입을 계획하고 있던 공군관계자들도 모여서 전통적인 파티도 열었다. 이 공식 첫 비행에서 리빌은 고도 35,000피트(10,679m)까지 올라가는등 대성공이었다.

1955년말까지 3대의 양산형 U-2A 기가 완성되어, 이것을 CIA는 물품번호 002, 003, 004를 붙였고, 이들 3대도 U-2원형기와 같은 테스트에 투입되어 통상운용고도인 70,000피트(21,340m)에 달하는 성능을 확인하였다. U-2는 이러한 테스트를 통하여 예상밖의 성능을 가지고 있음을 증명하고, 6대의 추가발주가 이루어졌다. 이것은 이전에 스페어 부품구입용으로 준비해둔 예산을 사용하지 않고, 실제제작을 한 것이며 또한 매우 저가격으로 제작되었기 때문에 정부에서는 록히드사로부터 약 200만불을 반납받았다고 한다.

비행시험, 평가시험은 1956년 초까지 순조롭게 이루어진후, U-2기는 1956년 6월부터 실전 배치되어, CIA에 의한 공산권의 사진촬영 및 전자정보수집을 위한 정찰비행이 개시되어 유럽과 일본에도 그 모습 을 드러내게 되었다. U-2기는 전투기의실용상승한도보다도 고고도를 비행하기때문에 소련의 대공 레이다에 포착되더라도 격추되지 않았다. 한편 기체의 외관이 초기의 무도색에서, 국적마크가 없는 흑색으로 바뀌어 당시 이기체는 스파이가 아닌가 하는 의혹을 다방면에서 받았다. 그러나, 공군과 국방성은 이를 부인하고, 어디까지나 기상관측기라고 강조했다.

그러나 1960년 5월 1일에 소련영공을 횡단비행중이던 U-2기가 소련의 지대공 미사일 SAM

에 의해 스페르드트로프스 근교에서 격추되어, CIA의 파이롯이자 공군중위출신의 프란시스 게리프랭크 파워즈가 포로로 되는 일이 발생했다. 이 때문에 이후 U-2기에 의한 소련상공의 정찰 비행은 중지되어, SAM을 보유하고 있지 않은 소련이외의 공산국가에 대한 정찰비행만을 담당하게 되었으며, 1960년대에는 쿠바, 북베트남, 북한, 중국본토 상공을 중심으로 정찰비행이 이루어졌다. 이러한 비행에서 U-2는 많은 위협을 사전에 발견하는 등의 활동을 하였으며, 특히 1962년 10월 14일의 쿠바상공의 정찰비행에서 얻어진 사진은, 소련미사일의 배치물 나타낸 것으로써, 쿠바위기에 대해 미해군으로 하여금 봉쇄작전을 발동시키게된 계기가 되었다.

U-2기는 CIA와 공군에서 사용되었으며, CIA의 기체는 NACA(후에 NASA)의 기상관측기라는 가명으로 운용되었으나, 1971년부터는 NASA에서도 실제로 U-2기를 운용하게 되었다. NASA는 2대의 U-2기를 CIA로부터 획득하여, 이것들은 U-2G를 거쳐서 U-2C 사양으로 개조되었다. 이중에 1대인 N709NA는 1989년 4월까지 비행을 계속하였으며, NASA가 1989년 고성능의 ER-2를 2대씩 획득한 직후인 1989년 5월 1일에 퇴역하였다. 그러나, 이 기체는 퇴역직전, NASA에 의한 기록비행을 1주일동안 실시하여 16의 FAI신기록을 수립하였다. 이기록은 C-1F(이륙중량 6,000~9,000kg) 그룹 III과 C-1G(이륙중량 9,000~12,000kg) 그룹 III의 2가지 종류에 의한 것이었으며, 기록수립시의 이륙중량은 7.253 kg이었다. N709NA는 겨우 45m의 활주후에 이륙하여 고도 3,000m까지 52초, 고도20,000m까지 12분 13초가 걸렸으며, 고도22,464m로 수평유지비

행을 하여 상승시간, 도달고도의 양기록을 갱신하는데 성공하였다.

## 제 1세대 U-2기 각 모델

스컹크워크스는 1950년대말부터 1960년대에 걸쳐, U-2A기를 바탕으로 모델개발을 하여 성능향상을 시도하였는데, 그 결과 원형 U-2기를 제외한 제 1세대의 U-2기에는 다음과 같은 8가지 형식이 있었다고 한다.

### U-2A

단좌의 양산형이었으며, 엔진은 P&W사의 J57-PW-37 또는 1537A(추력 4,785kg) 터보제트엔진을 장착하고 있었다. 49대가 양산되었으나, 일부는 U-2E의 사양으로 개조되었다. 한편 기상관측용으로 사용되었던 U-2A는 WU-2A라고 불리웠다.

### U-2B

소련에서 격추되었던 기종의 엔진이 J57-PW-13이라는 사실이 밝혀져, U-2의 엔진성능이 대폭 향상된 사실이 처음으로 드러났다. 따라서, U-2B는 U-2A의 엔진을 J57-PW-13으로 바꾸어단 기종이라고 오랫동안 믿어졌다.

그러나 최근의 정보에 의하면, 파워즈가 탔던 기종은 후술하는 U-2C였으며, 이 U-2B는 U-2A의 기수에 레이터를 장착하고 조종석의 후방에 레이더 오피레이터석을 배치한 복좌형이었다고 한다. 이 기종은 공군용으로 제안되었으나, 채용되지 않았기 때문에 실용화되지 않았을 것이다.

## U-2C

U-2A의 엔진을 J75-PW-13B(초기의 추력 7.167kg, 후에 추력 7.711kg) 터보제트엔진으로 바꾸어던 기체이며, 이 때문에 엔진 공기흡입구는 옆에 크게 달려있는 형태였다. 즉 엔진출력을 높여서 성능은 현저하게 향상되었다. 이 형태는 U-2A기종에서 32대정도가 개조되었다고 한다.

## U-2CT

U-2C의 조종석후방의 Q베이를 고쳐서 그 상부에 현층 높은 교관용의 후방석을 만들고, 조종장치와 계기판을 배치한 복좌형이었으며, 파일럿의 조종훈련과 전환훈련에 사용되었다. 이 기체는 U-2C로부터 1대, U-2D로부터 1대 계 2대가 개조에 의해 제작되었으며, 실전에는 사용되지 않았기 때문에, 기체의 도장은 기수 윗부분이 안티그레이의 흑색을 칠한 것 외에는 모두 백색이었다.

## U-2D

이 기체도 U-2C의 복좌형과 같은 모양이며, 후방석은 각종 카메라를 장착하는 Q베이내에 있으며, 여기에 전자정보와 통신정보를 수집하는 오퍼레이터가 탑승하였다. 새로 제작한 5대 외에 1~2대의 U-2A가 이 형태로 개조되었다고 하며, 이 U-2A에는 임무에 따라 흑색도색과 백색도색의 2가지 종류가 있었다.

## U-2E

전자장비를 강화한 기체이며, U-2A와 U-2C로부터 18대 정도가 개조되었다. 별도의 자료에

의하면 이 기체는 실용형이라기보다는 전자장비의 시험용으로 사용되었을 뿐이라고 하며, 그 내용과 정확한 기수는 불분명하다.

## U-2F

동체 윗부분에 공중급유를 받을 수 있는 급유구를 장착한 기종이었으며, U-2C에서 4대, U-2A에서 1대 계 5대가 개조되어 시험되었다고 하나, 이들 기종은 후에 모두 U-2C 사양으로 다시 개조되었고, 공중급유장치는 실제 U-2기에서는 표준사양이 되지않았다.

## U-2G

정찰활동의 범위를 넓히기 위하여, U-2G는 항공모함으로부터 운용하는 것이 고려되었다. 이 때문에 U-2G는 알레스터 호크를 장비한 기종이다. 이 기종은 U-2C로부터 3대가 개조되었으며, 시험비행만 하였을 뿐 실용화되지 않았다. 한편 제1세대 U-2기종에서 U-2H, U-2J등도 존재했다는 자료도 있으나, 그 진위는 분명치 않다.

## 제1세대 U-2기의 종류

제1세대 U-2기는 1968년까지는 원형기를 포함하여 55대가 양산되었다고 하나, 이것은 아직까지 확인된 S/N으로부터 유추되었을 뿐이다. 이들 제1세대의 U-2기는 1989년 5월 1일에 마지막 1대가 NASA에서 퇴역하여, 현재는 비행하고 있지 않다.

## 제 2세대 U-2의 개발

제 1세대 U-2의 생산을 1968년에 종료되었으나, 종료이전인 1965년에 록히드사는 U-2의 성능향상형인 U-2R(Revised)을 미공군과 CIA에 제안하였다. 이 기체는 한때 WU-2라고 불리워지기도 했으나, 공군과 CIA에 채용된 후 최종적으로 U-2R이라는 시제기명칭이 부여되었다. 이에 따라 1966년 8월에 먼저 12대가 발주되었고, 그 내용은 공군 6대, CIA 6대씩이었다.

U-2R은 탐재량과 정찰능력을 향상시키기 위하여, 제1세대의 U-2기 보다는 40% 대형화되었다. 이에 따라 익폭은 24.4m에서 31.4m로, 전장은 15.2m에서 19.1m로 연장되었고, 주의 면적은 55.7㎡에서 92.9㎡로 넓어졌으나, 항공모함에서의 운용을 고려하여 주익끝의 1.8m는 수동에 의한 접는 형식이었다. 엔진은 U-2C와 같은 J75-PW-13B가 장착되었으며, 그 추력은 7,711kg으로 향상되었다. 또한 코크피트는 장시간의 체공비행에 있어서 파일럿이 피로해지지 않도록 45% 넓혀져 쾌적성의 향상이 이루어졌다. 더욱기 재료·제로식의 사출좌석이 처음부터 장착되었다.

U-2R의 1호기는 1969년 8월 28일에 록히드사의 테스트 파일럿인 윌리엄 M 빌하크의 조종에 의해 애드워드 공군기지의 북쪽기지에서 첫 비행을 하였으며, 동시에 양산도 이루어져 1968년말에는 CIA의 기체가 실전배치되었다. U-2R의 최초임무는 대만에서 발전하여 중국본토를 정찰하는 것이었으며, 이를 위해 2대의 U-2R이 대만에 파견되어, 이미 배치되어있던 제1세대 U-2C와 함께 이 임무를 수행하였다. 또한

공군의 U-2R은 남베트남에 파견되어 이곳에서 실전투입되었다.

U-2R은 고도 21,340m이상을 1분간에 최대 약 14.5kg의 속도로 비행하여, 수평선상의 340km까지의 범위에 있는 적레이더 싸이트와 통신시설등을 발견하는 것이 가능하였다. 체공 시간도 매우 길어져 10시간이 넘는 체공능력을 가지고 있었다. 이를 입증하는 것으로써 미군이 프놈펜을 철수한 직후인 1975년 5월에 코탄 섬 부근에서 미국 화물선 마야구에스호가 캄보디아 군에게 포획되어, 포르석방을 둘러싸고, 미군은 코탄섬 상륙작전 및 본토폭격을 행하였는데, 이때 통신위성이 고장나서 움직이지않았을때, 1대의 U-2R이 3일간 총 27시간의 비행을 하여 미공군의 통신중계임무를 수행한 사례가 있다.

## U-2R의 해양초계형 EP-X

U-2R의 생산은 1975년정까지 이루어져서, 정확한 생산대수는 불분명하나 S/N으로부터 생각할때, 17대 이상이 생산되었다고 추측되나, 이동안 U-2R을 사용하여 새로운 운용의 가능성이 검토되었다. 그 중 하나는 CIA에 의한 항공모함으로부터의 운용이었으며, 이러한 시도는 제1세대 U-2G로도 행해졌으나, U-2R로 또다시 행해지게된 것이다.

1969년 11월 21일과 23일에 항공모함 CVA-66 '아메리카'를 사용하여 알레스터 폭크가 달린 U-2R의 착함 테스트가 시행되었으며, 테스트 파일럿은 빌 패크가 탑승하였다. 그러나 이 항공모함으로부터의 운용은 테스트뿐이었으며, 그 후 발주는 없었던 것으로 보여진다.

한편 이보다 늦은 1972년이 되어서 미해군도 U-2R의 해상초계형의 운용을 검토하게 되어, 이 계획은 EP-X (Electronics Patrol Experimental)이라고 불리웠다.

따라서 미해군은 CIA로부터 2대의 U-2R을 차용하여 그 목적에 따라 개조하게 되었다. 이 EP-X는 X밴드 레이더, AN/ALQ-110 전자정보 리시버, RBV(Return Beam Video)카메라 등을 장착하여, 고고도에서 넓은 해면을 수색하는 것이 목적이었다. 후에 1대(S/N68-10339)의 X밴드 레이더는 AN/APS-116전방감시 레이더로 교체되어, 이 레이더는 고고도 장거리에서 해면에서 해면에 조금 밖에 드러나지 않은 잠수함의 슈노켈 및 잠망경의 끝을 포착할 수 있었다.

이러한 개조는 록히드사에서 이루어져, 1978년 봄 에드워드 공군기지에서 인도된 후, 약 2년 간에 걸쳐 시험이 실시되었다. 또한 록히드사에서는 이 기체에 로크웰사가 개발한 엘렉트로움 터킬 유도방식의 대함 미사일 AGM-53B 콘들을 2발 장착할 것을 제안하였으나, 그 후 해군이 U-2R을 항공모함에서 운용하는 계획을 포기하였기 때문에, 이 U-2 계열의 유일한 무기안은 실현되지 않았다.

CIA에 의한 U-2의 운용은 1974년까지 계속되었으나, 스파이 비행에서의 피해 또한 계속 증가되었다. 더욱이 이해에는 미중합의에 의한 대만으로부터의 정찰비행이 중지되게 되었고, 정찰 위성의 진보에 의해서 충분한 정찰이 이루어졌기 때문에, CIA에 의한 U-2기의 운용을 종료하였고, 기존의 기체들은 모두 공군으로 이관되었다. 이에 따라 공군은 자신이 보유하고 있던 U-2R 뿐만아니라 CIA의 U-2R도 운용하게 되

어, 당시까지 사용하고 있던 제 1세대 U-2의 퇴역조치를 그때부터 개시하여 1982년경에 최후의 제1세대 U-2가 퇴역하였다고 추측된다.

## U-2R의 재생산

1970년대 중반에 U-2R의 생산라인은 폐쇄되었으나, 1980년이 되자 공군의 요구에 의해 또 다시 이것이 재개되었다. 이는 유럽대륙에서 바르샤바조약기구 군이 침공할 경우, 전선후방의 아군상공에서 적지상군의 움직임을 감시하여, 아 지상군과 공군에게 정보를 전달하는 기체가 전술공군으로부터 요구되었다.

이 전장감시용 센서의 플랫폼으로 장시간 고고도 채공이 가능한 U-2R이 선정되게 되었다. 이 전장감시용 기체는 본질적으로는 U-2R과 거의 같았으나 일부 장비가 달랐다. 그래서 새롭게 TR(Tactical Reconnaissance)이라는 기종기호가 설정되어 단좌형은 TR-1A, 복좌의 연습기형은 TR-1B의 명칭이 붙었다. 또한 TR-1A에서 군용장비를 없애고, NASA의 자료조사와 대기관측용 센서를 장착한 기체도 제작되게 되어, 여기에도 새롭게 ER(Earth Resource)이라는 기종기호가 설정되어 ER-2로 명명되었다. 한편 후술하는 바와 같이 이들의 기종기호는 1991년 12월에 폐기되어 현재는 이들 기체의 명칭은 U-2로 통일되었다.

이 U-2R의 재생산에 있어서, 공군은 먼저 록히드사의 생산계약 준비자금으로써 1,020만불의 계약을 맺었으며, 1979년 11월 16일에 최초의 발주분으로써 2대의 TR-1A와 1대의 ER-2를 발주되었다. 이들의 생산비용으로 4,240만불

의 계약이 맺어졌다. 공군은 또한 31대의 TR-1A와 2대의 TR-1B를 발주할 의사를 나타내었고, 각 년도에 추가발주를 하게 되었다. TR-1A의 발주는 후술하는 PLSS가 실용화되지 않았기 때문에, 최초의 발주 2대를 포함하여 26대로 줄어들었다고하나, 이것은 최종적으로 33대가 예정대로 발주생산된것으로 보여진다.

TR-1A의 1호기는 군용장비를 장착하지 않은 ER-2로서 완성되어 1981년 5월 11에 첫비행을 한 후, 6월 10일에 NASA에 인도되었다. 당초 ER-2는 이것 1대 뿐이었으며 제1세대 U-2와 함께 NASA의 엠즈 리서치센터에서 각종 관측 임무에 사용되었으나, 제1세대 U-2가 1980년대 말에 퇴역하게되자, 후에 추가로 1대가 발주되어 1989년초에 인도되었다. 현재 R-2는 수자원 조사, 국토개발, 자연재해조사, 성층권대기 수집 등의 지구자원 조사에 사용되고 있다.

군용 모델의 TR-1A 1호기는 1981년 8월 1일에 첫비행을 하여 9월부터 공군에의 인도를

개시하였다. 그후 6대를 1982년 4월부터 캘리포니아주의 빌 공군기지소속 제9전략정찰항공단에 실전 배치하였고, TR-1A의 마지막 기체는 1989년 10월에 인도되었다. TR-1A의 생산은 예산내에서 예정계획보다 빨리 조달되었다.

한편 복좌형의 TR-1B의 1호기(재생산 U-2R 6호기)는 1983년 2월 23일에 첫비행을 실시하여 제9전략정찰항공단에 동년 3월에 인도되었고, 2호기(재생산 U-ER 7호기)도 동년 5월에 인도되었다. TR-1B의 생산은 S/N으로 미투어 짐작할때 2대뿐이지만 3대째 기체가 발주되었다는 자료도 1980년대에 있었고, 스텝크워크스에서 록히드 선진개발회사로 회사명을 바꾼뒤 1993년 5월에 발행한 "Information" 자료에서도 복좌형의 U-2R을 3대 제작하였다고 한다. 이 3대모두가 TR-1B가 아니고, 초기의 U-2R에 복좌형을 추가한 형태라고도 추측할수 있으나, 어쨌든 2R계열의 생산댓수는 아직도 미궁속에 있다. **중문**

## 대위 이동혁

# 인터넷, 세계화 된 정보 네트워크

박 승 룡

중위/중앙전산소 개발실



## 1. 인터넷이란?

인터넷에 대한 사람들의 관심이 높아짐에 따라, 이제는 컴맹(컴퓨터 맹)이란 말에 이어 인맹(인터넷 맹)이란 말까지 생겨났다. 그러나 사실 많은 사람들이 인터넷의 실체가 무엇인지조차도 모르는 것이 현실이다. 과연 인터넷이란 무엇이며, 인터넷을 통해서 무엇을 할 수 있을까? 또 어떻게 해야 인터넷을 사용할 수 있을 것인가? 생각할수록 머리가 복잡해지지만 사실은 그렇게 어려운 것만은 아니다.

### 인터넷이란?

인터넷이란 한마디로 전 세계에 걸쳐 수많은 컴퓨터들이 연결된 초대형 네트워크라고 할 수 있다. 1960년대 후반 미국 국방성은 군사목적의 실험 프로젝트로 여러 대의 컴퓨터를 네트워크로 연결했고 이를 ARPAnet이라 했다. 후에 이

네트워크에 많은 대학교와 연구소의 컴퓨터들이 계속 연결되면서 규모가 커져 현재와 같은 인터넷으로 발전되었다. 현재는 대학교와 연구소 등의 연구목적의 기관외에도, 상업적인 목적의 수많은 회사와 기관들이 연결되어 있다.

그렇다면 각 기관들은 인터넷에 어떻게 연결되어 있는가? 각 기관내에는 컴퓨터들로 연결된 작은 규모의 네트워크가 있으며, 이 작은 네트워크는 전용선을 통해 인터넷에 연결되어 있다.

공군본부의 예를 들어보자. 많은 사람들이 사용하고 있는 인사종합정보 시스템, 문서관리 시스템 및 주말열차 예약 시스템은 본부내에 있는 네트워크를 통하여 이루어지는 작업이다.

이 네트워크는 다시 각 기지에 있는 작은 규모의 네트워크들과 전용선을 통하여 연결되어 있다. 각 기지들이 연구소라면 공군전산망은 인터넷이라 할 수 있을 것이다. 공군전산망은 아직 인터넷에 전용선으로 연결되어 있지 않다.

**인터넷을 사용한다.**

인터넷이란 앞에서 언급한 바와 같이 세계적인 규모의 네트워크이다. 그렇다면 인터넷을 사용한다는 것은 무엇을 의미하는가? 그것은 다름아니라 이러한 네트워크를 통하여 자신이 원하는 컴퓨터에 접속하는 것을 말한다.

일단 그 컴퓨터에 접속할 수 있다면 각종 프로그램을 사용하여 자신이 원하는 데이터를 들여다 보거나, 자신의 PC로 데이터를 가져오거나, 혹은 자신이 원하는 프로그램(현재 자신이 접속한 컴퓨터에 있는)을 실행시켜 볼 수도 있다.

예를 들어보자. 만일 여러분이 미국 소미소닌 박물관의 컴퓨터에 접속할 수 있다면, 박물관에서 열리는 행사 일정을 비롯하여, 스페이스 셔플 사진, 우주 탐험 역사에 대한 일러스트와 글들, 자체적으로 발행하는 항공우주관련 잡지 등을 손쉽게 검색할 수 있다.

만일 여러분이 영화에 관심이 있다면 헐리웃의 컴퓨터에 접속하여 현재 상영중인 영화목록, 새로운 영화 소식, 흥행하고 있는 영화 등에 대한 정보 뿐만이 아니라, 각종 비디오, 음반, 서적 등을 온라인 구매할 수도 있다. 이 외에도 인터넷의 활용은 무궁무진하다. 주식에 관심이 있다면 뉴욕주식시장에 들어가 볼 수도 있을 것이다. 상상해 보라. 이제 여러분은 컴퓨터를 통하여 세계 어디든 갈 수가 있는 것이다.

**인터넷에는 어떻게 접근하는가?**

인터넷에 접근하는 방법에는 크게 두가지가 있다. 첫번째 방법은 인터넷에 가입되어 있는 기관에서 운영하는 네트워크에 사용자계정을 가지고 있는 경우로써, 이러한 경우에는 자신

의 단말기 혹은 기관의 네트워크에 연결된 PC를 통하여 인터넷에 접근할 수 있다. 그러나 대부분의 사람들은 이런 형편이 못되는 것이 현실이다.

두번째 방법은 PC통신을 이용하여 통신서비스회사의 컴퓨터에 접근한 후, 그 컴퓨터에서 다시 인터넷으로 진입하는 방법이다.

현재 PC통신은 매우 일반화되어 수많은 사람들이 가입하여 그 서비스를 받고 있으며, 각종 사건 때마다 다른 매체에 비하여 월등한 기동성을 보이고 있다.

또한 다른 매체와는 달리 직접 참여하여 자신의 의견을 제시할 수 있으며, 자신이 원하는 자료를 능동적으로 이용할 수도 있다.

현재 인터넷 서비스를 제공하고 있는 통신서비스로는 천리안, 하이텔, 나우누리, 포스서브 등이 있으며, 서비스 제공방법도 여러가지가 있다. 각각의 서비스에 따라 사용방식 및 비용이 달라지므로 잘 검토하고 선택하여야 한다.

**2. 인터넷 서비스의 종류와 특징**

인터넷 서비스를 이용하는 첫 단계는 PC통신 서비스를 신청하는 것이다.

그 다음 단계는 자신이 가입한 PC통신 서비스에서 제공하는 인터넷 서비스의 종류와 특징에 대해서 알아보고 자신에게 맞는 서비스를 선택하는 것이다.

인터넷 서비스는 크게 3가지 유형으로 구분할 수 있다.

첫번째는 PC통신망을 통한 메뉴 방식의 사용이며, 두번째는 유닉스 계정 발급을 통한 명령어





방식의 사용이고 마지막은 SLIP/PPP프로토콜 제공에 의한 윈도우에서의 인터넷 사용 방식이다.

첫번째 메뉴방식에 의한 사용은 천리안, 나우누리를 통해 제공되고 있으며 화면에 나타난 메뉴를 보고 각 인터넷용 프로그램들에 부여된 번호를 누름으로써 실행하도록 되어 있다. 이 방법은 인터넷을 처음 대하는 사람에게 매우 편리하게 되어 있다.

그러나, 이 메뉴를 들여다 본다고 해도 TELNET이니 FTP니 하는 것들이 도대체 뭐 하는 것인지 알 수 없는 사람에게는 답답하기는 마찬가지다. 이런 사람들은 조금만 기다리시길, 곧 간략한 설명이 나올 것이다.

두번째 유닉스 계정발급을 통한 명령어 방식의 사용은 코넷, 포스서브와 나우누리, 데이콤, 하이텔 등에서 제공하고 있으나, 초보자에

게는 불편하기 짝이 없다. 사용자 이름과 비밀번호를 부여받은 후 모뎀을 통해 접속을 해도 일반 PC통신 서비스와는 달리, 달랑 \$처럼 생긴 프롬프트만 나오고 달기 때문이다. 유닉스에 대한 지식이 없다면 사용하기가 매우 불편하지만, 차츰 익숙해지면 매우 폭넓은 활용을 할 수 있다.

세번째 SLIP/PPP제공에 의한 윈도우에서의 인터넷 사용은 월드와이드웹(WWW)을 사용하기 위하여 가장 많이 쓰는 방법으로써, 마치 자신의 컴퓨터가 전화선이 아닌 전용회선으로 인터넷에 직접 연결된 것과 같은 상태를 만들어 주기 때문에 모든 인터넷용 프로그램들을 자신의 PC에서 직접 사용할 수 있다.

즉 윈도우에서 작동하는 월드와이드웹(WWW)검색 프로그램인 넷스케이프(NETSCAPE)라든지 모자이크(MOSAIC), 윈도우용 TELNET, 윈도우용 FTP 등을 사용할 수 있지만 요즘이 상대적으로 비싼 편이다. 자신에게 14400BPS이상의 고속모뎀이 있다면 꼭 추천해주고 싶은 방법이다. NETSCAPE나 MOSAIC은 초보자에게 가장 쉽고 화려하게 인터넷을 즐길 수 있도록 해준다.

### 3. 인터넷을 사용하자

#### 베이스 캠프로...

초보자에게 너무 어려운 유닉스 명령어 방식은 일단 제쳐두고, 먼저 메뉴방식으로 이용하는 방법을 알아보자. 인터넷을 이용할 수 있는 메뉴를 베이스 캠프라고 생각하면, 먼저 이 베이스 캠프에 도달하는 것이 목표가 될 것이다. 어떤

통신 서비스를 이용하고 있는가에 따라 도달하는 방식 또한 달라진다.

**천리안의 베이스 캠프**

1. 01420 혹은 각 지역의 접속전화번호로 천리안에 접속한다.(될 수 있으면 고속노드를 이용한다.)
2. 천리안접속을 선택하거나 chol을 입력하여 천리안에 연결한다.(일부 전화번호는 천리안에 바로 연결된다.)
3. 천리안 사용자번호와 비밀번호를 입력한다.
4. 접속이 되면 go internet을 입력한다.
5. 인터넷을 이용할 수 있는 화면이 나타난다.(화면 1,2참조)

**나우누리의 베이스 캠프**

1. 각 지역의 나우누리 접속 전화번호로 나우누리에 접속한다.
2. 나우누리 사용자번호와 비밀번호를 입력한다.
3. 접속이 되면 go internet을 입력한다.
4. 인터넷을 이용할 수 있는 화면이 나타난다.

**텔넷(TELNET)**

텔넷은 한마디로 '원격 접속용 프로그램'이라고 한다. 이것은 자신이 원하는 컴퓨터에 접속할 수 있게 해주는 프로그램이란 것을 의미한다.

만일 당신이 NASA에서 제공하는 서비스를 이용하고 싶다면, NASA의 컴퓨터가 인터넷망에서 어떠한 주소(다른 말로 전화번호)를 가지

**천리안 MagicaII(TOP)**

-국제전화는 002도-

- |   |                     |
|---|---------------------|
| 1. 메직콜토픽  | 12. 뉴스/잡지           |
| 2. 전자우편   | 13. 교육/가정           |
| 3. 게시판  | 14. 증권/부동산          |
| 4. 대화/토론  | 15. 경제/산업           |
| 5. 공개자료실  | 16. 학술/문헌           |
| 6. 동호회  | 17. 공공/지역           |
| 7. 게임/오락  | 18. 인터넷             |
| 8. 문화/레포츠   | 19. 해외서비스           |
| 9. 방송/연예  | 20. 성인클럽            |
| 10. 기업포럼/CUG  | 21. 복수정보검색          |
| 11. 홈쇼핑/홈뱅킹   | 22. 매직콜길잡이          |
| 100. 광주 비엔날레  | 200. 매직콜배 바둑대회      |
| 정보찾기(FIND) 직접이동(GO) 재접속(LOG) 접속종료(X,BYE) 기타(Z)-<br>선택)go internet | 300. 천리안 매직콜 모델선발대회 |

<화면1 : 천리안 초기화면>

**인터넷접속(INTERNET)**

[서비스]

- \$ 1. Telnet (원격접속)
- \$ 2. FTP (파일전송)
- \$ 3. E-Mail (전자우편)
- \$ 4. Gopher
- \$ 5. WWW (World Wide Web)
- # 6. Newsgroups (뉴스그룹읽기)

[길잡이]

- 91. 서비스 이용안내 [ 0/ 20]
- 92. 인터넷 강좌
- 93. Network User 동호회
- 100. 유틸리티 자료실
- 114. 나의 인터넷 주소는?

[Q/A 게시판]

- 11. Telnet [ 1/1404]
- 12. FTP [ 4/ 739]
- 13. E-Mail [ 2/ 617]
- 14. Gopher/WWW [ 0/2412]

- 500. INTERNET 자료실
- 600. 인터넷 토론탐 정보검색
- 700. 중앙일보 인터넷포럼
- 800. 인터넷 신문기사 검색
- 900. 한글 인터넷 사이트 정보

21. 내가 추천하는 SITE [ 0 / 536]

\$ 표시의 이용요금은 분당 30원입니다. # 표시는 서비스 준비중입니다.

정보찾기(FIND) 직접이동(GO) 초기메뉴(T) 상위메뉴(M) 접속종료(X,BYE) 기타(Z) 선택}1

〈화면2 : 천리안의 페이스 캠프〉

고 있는지를 알아내서 TELNET을 이용해 NASA에 접근한 후, NASA에서 일반인에게 공개한 사용자번호를 입력하여 접속하는 절차를 거쳐야 한다. 주의깊게 읽어 온 분이라면 이 절차가 천리안이나 나우누리에 접속하는 절차와 유사함을 눈치챈것이다.

이때 세계곳곳의 컴퓨터가 가지고 있는 주소를 IP(Internet Protocol) 어드레스라고 부른다. 이 주소는 마침표로 연결된 4개의 숫자로 이루어져 있다. 예를 들면 123.45.67.89의 모양을

가지는데 이러한 형태는 매우 기억하기가 어렵기 때문에 각 컴퓨터는 IP 어드레스 외에 도메인 네임이라 불리는, 영어단어로 이루어진 주소를 또 하나 가지고 있다. 예를 들면 chollian.dacom.co.kr이 바로 그것이며 도메인 네임과 IP 어드레스는 완전히 동등하다. 도메인 네임은 미국을 제외한 다른 나라에서는 대부분 다음과 같은 규칙에 따라 만들어진다.

chollian. dacom. co. kr  
 컴퓨터이름/기관의 이름/기관의 성격/국가코드

원격접속(TELNET)

[주요 호스트 직접 접속]

1. 워싱턴 대학 WORLD WINDOWS
2. 법률 LIBS(login:lawlib)
3. 클리브랜드 FreeNet(select 2.visitor)
4. 컴퓨터-UNIX(login:new)
5. NASA Spacalink(login:guest)
6. 뉴스-USA TODAY(login:visitor)
7. Domain Name Lookup(login:lookup)
8. 미국 국회도서관(login:marvel)
9. CompuServe 접속(login:cis)

99. 호스트 Name/Address로 접속

telnet> open 164. 124. 101. 4 또는  
telnet> open chollian.dacom.co.kr

@ 100. Q/A 게시판 ( 1/1404)

\* 한글 입력을 위해서는 telnet> set bin을 입력하십시오.

\*이 서비스 이용료는 분당 30원입니다.('@' 표시는 기본정보입니다.)

정보찾기(FIND) 직접이동(GO) 초기메뉴(T) 상위메뉴(M) 접속종료(X,BYE) 기타(Z) 선택)m

<화면3 : 천리안의 TELNET 화면>

단일 공공중전소에서 사용하는 컴퓨터에 도메인 네임을 붙인다면 다음과 유사하게 될 것이다.  
ticom.           jungjunso. airforce. kr  
중전소의 컴퓨터이름/중전소 / 공공 / 대한민국

각 베이스 캠프에서 telnet을 실행하려면 단지 숫자를 이용하여 telnet을 선택하기만 하면 된다. 천리안의 경우, 일단 telnet을 선택하고 telnet 메뉴에 들어가서, 99. 호스트 Name /Address 접속을 선택하면 잠시 후 telnet) 프

롬프트가 나타난다.

이 상태에서 open 명령어와 IP 어드레스 혹은 도메인 네임을 이용해서 원하는 컴퓨터에 접근할 수 있다.

연습하는 기본으로 kids란 컴퓨터에 한번 접근해 보자, 우선 다음과 같이 open 명령어를 써 준다.

telnet>open kids.kotel.co.kr

잠시 후, login : 이 나타나면 kids를 입력하고, User ID에 guest를 입력하면 I AM이라는

**파일전송(FTP)**

[Anonymous FTP 서버 직접접속]

1. 데이콤 인터넷 망 정보센터
2. 글로벌 망 정보센터
3. 한국망 정보센터
4. 연구전산 망 정보센터
5. 한국통신 KORnet
6. 크리에이티브 사 (사운드 관련)
7. 메사추세츠 대학 (게임관련)
8. 핀란드 바사 대학(DOS용 공개S/W)

[Archie 서버 직접접속]

11. 서강대
12. 캐나다
13. 영국

login : archie

99. ftp name/address로 접속

name : anonymous  
 passwd : 천리안 ID@chollian.dacom.co.kr

@ 100. ftp 영역 관리

@ 200. Q/A 게시판 ( 4/ 739)

\* 이 서비스 이용료는 분당 30원입니다. ('@' 표시는 기본정보입니다.)

정보찾기(FIND) 직접이동(GO) 초기메뉴(T) 상위메뉴(M) 접속종료(X,BYE) 기타(Z) 선택)m

<화면4 : 천리안의 FTP 화면>

메시지가 나온다. 여기에 사용하고 싶은 별명을 입력하면 잠시 후 화면이 바뀌면서 kids BBS의 초기화면이 나타난다.

여기서부터는 메뉴방식이므로 주어진 메뉴에 따라 이것저것을 해보고 종료하면 다시 telnet) 프롬프트로 돌아온다. 배이스 캠프로 돌아올 때는 quit을 입력하면 된다.

**FTP(file transfer protocol)**

FTP란 인터넷에 연결된 다른 컴퓨터에서 파

일을 복사해 오거나 복사해 보낼 때 사용하는 프로그램의 이름이다.

FTP를 사용하는 경우는 크게 두가지로 나눌 수 있는데 첫번째는 두대의 컴퓨터 모두에 사용자 계정을 가지고 있는 경우로써, 양방향으로 자유로운 복사가 가능하다. 그러나, 여러분은 이쪽(PC통신 서비스)에는 계정을 가지고 있으나, 태평양을 건너 접근하는 저쪽 컴퓨터에는 계정 없이 단지 guest(손님)로 연결될 뿐이다. 이런 경우에 사용되는 것이 anonymous(익명의)

ftp서버로써, 이것은 사용자번호와 비밀번호 없이도 파일을 복사해 갈 수 있는 컴퓨터이다. 이제 세계 여러곳에 있는 anonymous ftp서버의 주소와 각 서버에 있는 파일들의 종류를 안다면 FTP를 이용하여 자신이 원하는 종류의 파일들을 자신의 컴퓨터로 복사해 올 수 있다. 어떤 anonymous ftp 서버들이 있고 또 그곳에 어떤 파일들이 있는지 알아내는 방법은 잠시 후 설명 될 것이다.

각 텍스트프로세서에서 FTP를 실행하는 방법은 TELNET과 같다. 즉 화면에서 FTP를 선택하면 된다. FTP가 실행되어 ftp> 프롬프트가 나타나면 TELNET과 마찬가지로 open 명령어와 주소를 사용하여 원하는 컴퓨터에 접근한다. 여기서부터는 도스환경과 비슷하다. dir과 cd 명령어를 사용하여 찾고자 하는 파일을 찾는다. 파일을 찾으면 get이라는 명령어를 사용하여 자신의 컴퓨터로 가져온다. 만일 picture.gif라는 파일을 가져와서 pic.gif라는 이름으로 저장하고 싶다면 다음과 같이 입력하면 될 것이다.

```
ftp>get picture.gif pic.gif
```

전송을 마친 후 돌아오는 방법도 TELNET과 동일하다.

#### 아치(archie)

이렇게 해서 파일을 복사해 오는 방법을 대충 이나마 알게 되었지만, 원하는 파일이 어디에 있는지를 모른다면 FTP는 무용지물이 될 것이다. archie란 원하는 프로그램의 이름을 알고 있는 경우에, 그 프로그램이 어디 있는지에 대한 정보를 저장하고 있다가 알려주는 서버를 말한다. 이것이 가능한 이유는 anonymous 서버들이 주기적으로 파일목록을 archie 서버에게 제공해

주기 때문이다. 대표적인 아치 서버들의 주소에는 archie.sogang.ac.kr, archie.kornet.nm.kr, archie.sura.net, archie.uni.edu, archie.ans.net, arjchie.rutgers.edu 등이 있으며, TELNET으로 접근할 수 있다. telnet> 프롬프트에서 open 명령어를 이용해서 먼저 아치 서버에 접근한다. login:에 archie라고 입력하면 잠시후 archie> 프롬프트가 나타난다. find라는 명령어를 사용하여 원하는 파일을 검색할 수 있으며, 만일 자신이 Gutenberg라는 파일을 찾고자 한다면 다음과 같이 입력한다.

```
archie>find Gutenberg
```

결과를 살펴보면 파일이 저장되어 있는 컴퓨터의 도메인 네임, IP 어드레스, 파일이 위치한 디렉토리명과 파일크기 등을 알 수 있다. 종료시에는 quit을 입력한다.

#### 전자우편(E-mail)

인터넷의 또다른 유용한 기능으로 전자우편이 있다. E-mail은 Electronic mail의 준말로 다른 인터넷 사용자에게 편지를 주고 받은 수 있는 프로그램이다.

E-mail을 이용하면 전자잡지를 구독할 수도 있으며, 펜팔도 가능하다. 편지를 쓰려면 주소가 있어야 하듯이 E-mail에도 주소가 필요하다. E-mail 주소는 컴퓨터의 IP 어드레스와 사용자 이름으로 구성된다. 사용할 때는 @기호를 이용해 '사용자이름 @ 컴퓨터주소'의 형태로 쓴다. 예를 들어 myhost.sample.ac.kr이라는 주소를 갖는 컴퓨터에 myid라는 사용자번호로 등록된 사람이 있다면 이 사람의 E-mail 주소는 myid@myhost.sample.ac.kr이 된다.

텍스트 프로세서는 전자우편을 선택함으로써

인터넷 전자우편(EMAIL)

[전자우편]

- \$ 1. 인터넷 편지읽기
- \$ 2. 인터넷 편지쓰기

[이용안내]

- 11. 인터넷 편지 읽기
- 12. 인터넷 편지 쓰기

100. Q/A 게시판 ( 2/618)

- 친리안 Magicall회원의 Internet E-Mail address는 친리안 ID@choillian.dacom.co.kr입니다.
- 한글 TEXT나 BINARY 데이터를 송신하는 경우, uuencode를 선택하면 자동으로 encoding과정 수행
- 수신자측 호스트 및 네트워크 장애로 인해 송신 즉시 전송되지 않을 수 있습니다.
- \$ 표시의 이용요금은 분당 30원입니다.

정보찾기(FIND) 직접이동(GO) 초기메뉴(T) 상위메뉴(M) 접속종료(X,BYE) 기타(Z) 선택)m

<화면5 : 친리안의 E-mail 화면>

E-mail을 사용할 수 있으며, 화면의 지시에 따르면 어렵지 않게 편지를 주고 받는 것이 가능하다.

여기까지 바록 대충이지만 인터넷에서 어떠한 일을 할 수 있는지와 그 방법을 알아보았다. 그러나, 세상은 하루가 다르게 발전해가고 있다.

컴퓨터분야는 특히 그 속도가 빠라서, 위에서 설명한 프로그램들만을 이용해 인터넷을 사용한다고 말하면, 많은 사람들이 의아해 할 것이다.

요즘같은 멀티미디어 시대에 답답한 글자들로만 가득한 화면을 어떻게 들여다 보고 있겠는가? 이런 사람들의 시대적 요구에 의해 등장하

게 된 것이 바로 월드 와이드 웹(WWW)이란 것이다.

**월드 와이드 웹(World Wide Web)**

인터넷에서 문자, 그림, 동화상, 소리 등의 여러가지 형태로 된 자료를 넷스케이프(Netscape), 모자이크(Mosaic) 등의 웹 브라우저(Web browser, 웹을 검색하는 프로그램이라는 뜻)를 통해서 이용할 수 있도록 제공해주는 컴퓨터들을 웹 서버라고 부른다.

즉 웹을 쓴다는 말은 넷스케이프나 모자이크 등의 프로그램을 이용하여 이 웹 서버에 저장된

어 있는 자료들을 보고 읽고 듣는다는 뜻이다.

FTP를 통해서 그림 파일이나 음성 파일들을 구할 수도 있겠지만 웹의 경우는 화면에 그림이 바로 보이고, 소리도 바로 들을 수 있기 때문에 많은 사람들의 사랑을 받고 있다.

또한 일단 환경만 갖춰지면, GUI를 통해 직관적으로 이용할 수 있도록 프로그램이 작성되어 있기 때문에, 텍스트 방식의 인터넷 검색도구에 비해 손쉽게 사용할 수 있다. 다만 그림이나, 음성의 자료량이 텍스트에 비해 상대적으로 많기 때문에 고속모뎀이 필수적으로 필요하다는 단점이 있다.

윈도우에서 이들 웹 브라우저를 사용하려면 SLIP/PPP라는 특수한 프로토콜(통신규약)을 지원해 주는 통신 소프트웨어를 가지고 통신 서비스 회사의 전용회선에 접속하여야 한다.

이런 소프트웨어들과 웹 브라우저는 통신을 통해 구할 수 있다.

자세한 구입방법과 사용방법은 지면이 부족한 관계로 인해 여기서 다 설명할 수는 없다. 알고 싶으신 분들은 서점에서 관련서적들을 살펴보기 바란다.

#### 4. 마치면서

이상으로 인터넷에 대한 간략한 소개를 마치고자 한다. 인터넷은 확실한 목적을 가지고 사용할 때 비로소 그 진가가 발휘된다.

그러나, 단지 '뭔가 새로운 것이 없을까?' 라는 생각으로 인터넷을 사용하는 사람들에게도 인터넷은 많은 것들을 생각하게 하고 보여줄 수 있는 것이라 생각한다. 여러분들도 하루 빨리 인터넷의 세계로 들어가서 '지구촌'이란 말을 실감해 볼 수 있기 바란다. **◆◆**





## 공/군/논/단

- 군 전문정비인력 조기전역에 따른 관리자의 역할
- 평시 작전통제권 이양에 따른 영공침범 대응 문제고찰
- 악순환으로부터의 위기 관리
- 「서울에어쇼 '96」개관
- 남한산성에 서린 민족정신 연구

대위 이동혁

# 군 전문정비인력 조기전역에 따른 관리자의 역할

김 진 환

중령/작전사령부 정비처



## I. 서론

### 연구의 목적 및 필요성

본 연구의 목적은 군 조직에서 증추적인 역할을 수행하면서 기술집약적이면서 노동집약적인 항공산업의 필수요원인 항공정비사 중에서 의무복무를 마친 정비사를 대상으로 이들의 이직결정요인을 규명함으로써 군 조직의 효율성을 높이고 군 조직의 이직관리를 위한 기본자료를 제공하고자 한다.

### 연구범위 및 방법

본 연구는 이직현상을 설명함에 있어서 구성

원의 개인행위 수준을 연구의 대상으로 하였으며 대상자는 공군에 근무하는 항공정비사<sup>1)</sup>로 한정하였다.

연구의 대상이 되는 이직의 형태는 비자발적 이직을 제외하고 구성원 스스로의 의사에 의한 자발적 이지만을 연구의 대상으로 하였고 이직에 관한 연구방법은 예측적 연구방법을 이용하였다. 예측적 연구방법은 구성원의 이직 가능성에 관한 자료를 현재의 구성원을 통하여 수집함으로써 이직의 원인을 규명하는 방법이다.

항공기 정비사 전문인력 실태 분석에서는 항공정비사 현황, 무기체계의 변천 및 전문인력의 중요성, 그리고 최근 전역 실태를 살펴 봄으로써 문제인식을 하고 이론적 고찰에서는 이직의 개념을 정의하고 이직의 영향을 고찰하였으며 이직의 원인을 설명하였다.

실증연구는 임의추출한 공군부대에 근무하는

항공정비사로 한정하였으며, 설문지법에 의하여 자료를 수집하고, 수집된 자료는 사회과학 통계 패키지인 SPSS PC+를 이용하여 분석하였다.

제도를 운영함으로써 1인이 월평균 2회근무에 추가로 주 1회 일출 2시간전 조출을 하고 있는 실정이다.

## II. 항공정비사 전문인력 실태 분석

### 항공정비사 전문인력 현황

공군 항공정비사는 1X,XXX여명에 달함으로써 공군 병력의 약 20%를 점유하고 있으며 그 중 하사관이 4,XXX여명으로 전체의 30%로써 가장 많이 차지하고 있다.(표 2-1 참조)

#### 항공정비사 근무실태

항공정비사 출·퇴근 시간을 보면 출근은 일출 2시간전 또는 첫 비행 2시간전으로 구분하여 운영되고 있으며 퇴근은 마지막 비행종료시간 및 야간작업 종료시간을 기준한 17:00~22:00에 이르기까지 단계적으로 이루어지고 있다.

또한 각종 근무제도를 살펴보면 각 비행대대 지원을 위한 정비중대별 비상조치 임무수행을 위한 중대 일직, 비상대기항공기 일직, 정비과 상황실 일직, 대대본부 통합 일직을 비롯하여 비상대기 항공기 점검을 위한 일출 2시간전 조출

### 항공정비사의 전역실태

공군 항공정비 하사관의 연도별 전역 실태는 전체 하사관 전역의 43%를 차지하고 있으며, 특히 중사의 경우 '89년도 195명에서 '93년도에는 341명으로 크게 증가되었으며 '94년도에 들어서는 전반적으로 안정되어 가는 추세이다.

## III. 이직의 이론적 고찰 및 실증연구 결과 분석

### 이직의 이론적 고찰

#### 이직의 개념과 유형

먼저 구성원의 자발성 여부에 따라서는 자발적 이직(voluntary turnover)과 비자발적 이직으로 나눌 수 있다.

자발적 이직은 조직 구성원의 입장에서 구성원 스스로의 의사에 의한 이직을 의미하며, 보통

(표2-1) 항공정비사 병력 현황

(94. 3 현재)

계급	장교	준사관	하사관	병	군무원	계
인원	6XX	6XX	4,XXX	3,XXX	1,XXX	1X,XXX

\* 자료출처 : 공본 군수참모부 정비처, 무장처

사직(quit, resignation)이라고 한다. 자발적 이직, 즉 사직에는 여러가지 원인이 있겠지만, 보다 조건이 나은 다른 직장으로 옮기기 위한 이직(전직)을 주로 의미한다.

본 연구에서는 군에서 사용하는 전역이란 개념도 이직과 같은 개념으로 사용하였다. 이직의 유형을 분류하는데 있어서 중요한 또 하나의 개념은 회피가능 이직(avoidable turnover)과 회피불능 이직(unavoidable turnover)이다. 회피가능 이직은 조직 또는 관리자의 노력에 의하여 번의가 가능한 이직이며, 회피불능 이직은 질병, 사망, 임신 등과 같은 불가피한 원인에 의해 나타나는 즉, 통제가 불가능한 이직을 의미한다.

#### 이직에 영향을 미치는 요인

##### 개인적 요인

개인에게 특유한 요인들, 즉 연령, 근속기간, 교육정도, 직급(계급), 결혼여부, 가족구성 등과 같은 인구통계학적 요인과 흥미, 직업적성, 피스넬리티의 특성 등을 이직의 영향 요인으로 들 수 있다.

이직과 밀접한 관계를 가지고 있는 또 하나의 요인은 직무요건과 작업적성간의 유사성의 정도이다. 공군의 경우 최초 특기분류시 개인의 적성을 고려하면 보다 과학적으로 항공정비사 선발 방법을 보완할 수도 있다.

##### 직무관계 요인

직무요건은 개인의 육구충족, 좌절, 내부갈등 및 불만족의 원천을 대표한다고 생각되어 왔으

며 그 중에서도 직무내용에 대한 전체적인 반응, 직무자율성 및 책무, 역할 명료성, 과업의 일상성과 도전성 등이 특히 중요한 변수로 나타나고 있다.

##### 조직관계 요인

조직관계 요인은 직업집단과 가까운 외부의 사람들이나 사건에 의해 규정되는 것으로 개인에게 영향을 미치는 요인이며, 임금 및 승진정책, 조직규범 등이 이 범주에 속한다.

보상과 이직의 관계는 기대이론의 입장에서 다음 두 가지로 볼 수 있다. 하나는 노력에 대한 보상의 공정성(equity)에 대한 인식이고, 다른 하나는 계속적인 참가가 다른 행동보다 유의성이 있는 결과를 가져 오리라는 기대이다.

임금인상률이나 승진율은 그것 자체가 중요한 것이기도 하지만 조직 구성원의 기대와 그 자신 일 느끼는 공헌수준이 참작되지 않으면 큰 의미가 없어진다. 기대와 공헌수준에 대한 만족도 여부가 자발적 이직의 결정에 중요하기 때문이다.

##### 투자요인

조직에 대한 투자가 클수록 이직율이 낮다고 한다. 투자란 필연적인 것은 아니지만 관계의 장기적 가치를 증진시키기 위해 관계에 투입된 지원을 가르킨다. 투자의 개념속에는 선임권, 조직 특유의 기술, 비이전적인 부가급부 등이 포함된다. 투자는 기존 조직에 머무르면 수익은 향유할 수 있지만 조직을 이탈하는 경우에 소멸된다.

예컨대 이익, 연금, 건강보험 등과 같은 비이전적 부가급부는 그 크기가 클수록 이직하면 손해가 된다는 생각을 증가시켜 이직의 가능성을

낮춘다. 군인의 경우 면세혜택, 관사 이용권, 군인의 무료 군병원 이용 등도 비이전적 부가급부라고 할 수 있다.

#### 외부의 대안적 직무기회 요인

조직구성원의 이직결정은 위에서 살펴본 개인적, 직무적, 조직적 요인뿐만 아니라 대안적으로 획득가능한 직무의 인식에 의해서도 영향을 받는다. 일반적으로 대안적 직무기회는 조직외부에 존재하며 이는 경제 활동 수준, 기업의 공석율 등에 의해 영향을 받는다.

#### 업무이의 영향 요인

이직과 잔류를 결정하는 요인에 대한 연구에 있어 종종 간과되는 것은 그와 관련된 업무 이의 영향(non-work influences) 부분이다. 즉, 어떤 직무를 선호하지는 않으나 그렇다고 해서 그 직무를 그만두지 못하게 되는 많은 예가 있다.

이러한 예로써 첫째, 개인적으로 미래 경력고려(숙련급) 때문에 현재의 즐겁지 못한 직무(건설공)를 참아야 하는 경우, 둘째, 배우자의 직업이 어떤 특정지역에 한정되어 있어 대책안을 구하기 어려운 경우, 셋째, 개인적으로 생활 중심지가 현 직장일 경우, 넷째, 가족에 대한 고려사항 등을 들 수 있다.

#### 태도적 요인

자발적 이직결정은 앞에서 본 바와 같이 개인적, 직무적, 조직적, 기타 사회적 요인에 의해 직접적으로 이루어지기 보다는 조직 구성원 자신의 이들 요인에 대한 의식에 대한 태도와 관련되

는 것으로 보는 것이 합리적이다.

대부분의 연구는 태도적 변수로써 직무만족을 들고 있다. 직무만족(job satisfaction)이란 그가 담당하는 역할과 그들 직무의 특성에 대해 가지는 감정적 지향성을 나타낸다. 직무만족을 이직에 대해 역의 관계가 있다는 것이 밝혀지고 있다. 그러나 직무만족이 이직을 설명하는 정도는 매우 낮다.

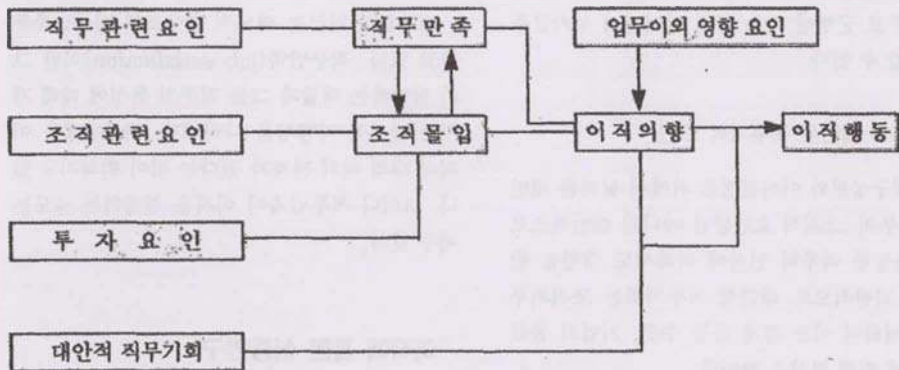
### 이직에 관한 실증연구

#### 실증연구를 위한 모형과 가설

대부분의 실증연구는 독립변수로써 이직 결정요인을 들고 있으며, 이직행동을 최종 종속변수로 하고 있고 단순화된 모형은(그림 3-1)과 같다. 본 연구도 이러한 구성을 갖추고 있다. 다만 시간적 제한으로 인해 이직행동과 어떻게 연관되는지는 실증하지 않았다.

따라서 실증을 위한 모형은 한계점이 있지만, 기존의 연구에서 이직의향과 실제 이직행동과의 유의성은 여러차례 검증된 바 있으므로 여기서는 그 유의성의 검증은 생략하기로 하며, 가설을 중심으로 이직경향요인을 설명하였다.

이직의향은 현 조직에 대한 평가와 대안적 직무와의 비교를 통해서 이루어지며, 이직만족과 조직몰입을 구성하는 하부요인 중 어떤 요인이 이직의향에 가장 중요한 영향을 미치는지를 밝혀냄과 동시에 인구 통계변수와 업무이의 영향이 이직과 어떻게 작용하는지를 알아보기 위해 다음과 같이 가설을 설정하였다. (그림 3-1 참조)



(그림 3-1) 실증연구를 위한 단순모형

- [가설 I] : 직무관련요인은 직무만족의 중요한 영향요인이 될 것이다.
- [가설 II] : 조직관련요인은 조직몰입의 중요한 영향요인이 될 것이다.
- [가설 III] : 비이전적 부가급부는 조직몰입에 유의한 영향을 미칠 것이다.
- [가설 IV] : 대안적 직무기회는 이직의향에 유의한 영향을 미칠 것이다.
- [가설 V] : 개인적 요인은 이직의향에 유의한 영향을 미칠 것이다.
- [가설 VI] : 업무이의 영향요인은 이직의향에 유의한 영향을 미칠 것이다.
- [가설 VII] : 직무만족과 직무몰입은 상호 순환적인 영향력이 있을 것이며 동시에 이직의향에 부적영향력이 있을 것이다.

**설문지의 작성과 표본의 선정**

**설문지의 작성**

설문지의 각 항목들은 기존의 연구에서 사용된 설문과 이론에 근거하여 작성하였으며 일부는 군조직에 적합하도록 수정하여 사용하였다. (표3-1 참조)

이상의 내용을 종합해 보면, (표 3-1)과 같이 직무관련요인에 관한 12개 문항, 조직관련요인에 관한 6개 문항, 투자요인에 관한 1개 문항, 대안적 직무기회에 관한 3개 문항, 비직무요인에 관한 2개 문항, 이직에 관한 3개 문항, 인구통계변수에 관한 8개 문항, 직무만족에 관한 3개 문항, 직무몰입에 관한 3개 문항, 총 41개 문항으로 구성되어 있다.

이 문항들은 대부분 기존 연구에서 사용된 설

(표3-1) 설문지 구성

변 수	문 항
직무의 자율성	2
과업의 도전성	2
동료관계	2
리더쉽 고려	4
작업조건	2
보수	2
승진기회	2
사회적 자긍심	1
내부이동 가능성	1

변 수	문 항
대안적 직무기회	3
비인전적 부가급부	1
직무만족	3
조직몰입	3
비업무 영향	2
직무의향	3
인구통계 요인	8
계	41

문으로써 그 신뢰도가 이미 검증되었지만, 설문지의 구성을 위하여 공군 항공정비사 경력을 지닌 조직의 구성원을 대상으로 사전검사를 실시하였다.

비슷한 개념측정에서 발생할 수 있는 편향(bias)을 줄이기 위해 설문 문항의 순서를 조정하였으며, 수집된 문항으로 요인분석(factor analysis)과 신뢰도 검증(reliability test)을 수행하였다.

#### 표본의 선정

본 연구의 표본은 공군의 2개 부대를 임의 추출하였다. 이 부대는 공군의 임무, 성격을 고려한 대표적인 무기체계를 다루고 있는 부대들이며 기타 부대들도 대부분이 두 부대의 임무, 성격이 유사하기 때문에 그 대표성을 충분히 인정할 수 있고, 동시에 그 소속 구성원의 인식도 비슷할 것으로 판단할 수 있다. 이 부대에서 현역으로 복무중인 하사관과 준사관—공군 항공정비

사(항공기 정비사, 항공무장전자 정비사)—을 대상으로, 모집단에서 각 층이 점하는 비례에 따라서 각 층의 표본의 크기를 할당하여 추출하는 비례승화 추출법(propotional stratified sampling)에 의하여 추출하였다. 그러나 하사의 경우는 영내 생활자도 있기 때문에 직업성의 인정되는 영의 생활자만을 대상으로 하였다. 설문은 두 개 부대에 각각 280매, 215매를 배포하여 481매를 회수하였으며, 그 중 유효한 것은 459매였다.

#### 특기집단별 결과 분석

여기서는 특기별 집단 즉, 항공기 정비사와 항공무장전자 정비사 집단을 대상으로 집단간에 차이를 나타내는 변수를 파악하고, 각 집단의 구성원에 대한 회귀분석을 통해 이직영향요인의 차이를 살펴 보았다.

### 항공기 정비사

이 집단은 직무만족도가 직무몰입(0.3662), 작업조건(0.2411), 리더십 고려(0.1662), 도전성(0.1262), 자율성(0.1211)에 영향을 받으며 ( $R^2=0.6097$ ), 조직몰입은 사회적 자긍심(0.3419), 직무만족(0.3219), 도전성(0.1709), 연령(0.1662), 승진기회(0.1091), 동료관계(0.1035)에 영향을 받는 것으로( $R^2=0.6391$ ) 나타났다. 영향력면에서 볼 때 조직몰입이 이직의향에 대해 직접적인 설명력은 없으며 ( $P<0.05$ ) 직무만족의 선행변수로써 이직의향에 간접적인 영향을 미치는 것으로 나타났다. 또한 전체표본에서는 이직의향에 간접적인 영향력이 없던 보수변수(-0.1411)가 이직의향에 직접적인 영향을 미치는 것으로 드러났다. 이직의향( $R^2=0.4332$ )은 직무만족(-0.3391), 대안적 직무기회(0.2462), 재직기간(-0.2236), 사회적 자긍심(-0.1531), 보수(-0.1411)순으로 영향을 받은 것으로 나타났다.

이는 항공기정비라는 고도기술을 가지고 일정 기간 재직하여 숙련급으로 되어도 사회 기업보다 능력에 대한 대우를 받지 못함에 불만이 있음을 알 수 있으며, 반면에 이들은 경제, 노동시장의 조건에서 볼 때 외부에서도 능력에 대한 대우를 받을 수 있는 대안적 직무를 쉽게 구할 수 있는 것을 의미한다.

### 항공 무장 전자정비사

항공무장전자정비사의 경우 직무만족( $R^2=0.5090$ )은 파업도전성(0.2506), 동료관계(0.1767), 조직몰입(0.4835)에 영향을 받는 것으로 나타났다. 직무만족이 이직의향에 영향력

이 없으므로( $P<0.05$ ) 결국 직무만족은 조직몰입의 선행변수가 된다는 것을 알 수 있다.

조직몰입( $R^2=0.7089$ )은 직무만족(0.3928), 사회적 자긍심(0.3079), 자율성(0.1871), 내부이동 가능성(0.1621), 승진기회(0.1237), 비이전적 부가급부(0.1457)에 영향을 받으며, 이직의향( $R^2=0.4995$ )은 연령(-0.2972), 조직몰입(-0.2806), 작업조건(-0.2414), 비이전적 부가급부(-0.1987) 순으로 음의 영향을 받는 것으로 나타났다. 이 집단에 있어서 외부의 대안적 이직기회가 이직의향에 영향력을 미치지 못하는 것으로 나타난 것은( $P<0.05$ ) 항공무장전자정비사는 전역하여도 외부에서 직장을 구하기가 쉽지 않다는 것이다.

실제로 항공무장전자 정비사는 직·간접적으로 항공기와 밀접한 항공전자, 항공기 무장 부분을 다루지만, 공군의 제도상 공군면장이나 항공정비 기능사 자격증과 같은 것이 요구되지 않기 때문에 외부의 항공회사에 취업할 수 있는 기회는 별로 없다. 또한 재직기간은 영향력이 없고 연령이 가장 큰 이직의향의 영향요인으로 나타난 것으로 볼 때, 이는 일찍 전역하여 새로운 직무를 구하려는 성향이 있는 반면, 작업조건과 조직에서의 혜택이 충족되고, 인격적 대우를 통한 사회적 자긍심이 부여되면 통제될 수 있는 성향을 지닌 집단으로 보여진다.

## IV. 전역억제를 위한 관리자의 역할

하사관들의 전역을 억제하기 위하여 국방부 또는 공본 등에서 수립한 정책이나 대안들은 어느 정도의 전역율을 낮출 수는 있을 것이다. 그



러나 민간부문과 격차의 확대, 구속받기 싫어하는 신세대 의식구조, 명예를 생명으로 하는 군인의 사회적 지위저하 현상 등은 바꿔놓기 힘든 사회의 흐름이다. 또한 하사관들에게 명예와 애국심을 강조하면서 희생을 강요할 수도 없다. 그러므로 하사관들과 가장 접촉이 많고 생사고락을 함께하는 정비관리자(군수부장, 정비과장, 각 대대장 및 중대장)는 과감한 의식의 전환이 필요하고 실천이 요구된다.

## 제도 및 근무환경 개선

일선 정비사들이 근무하는 작업환경 및 여건이 미비해 많은 업무시간 속에서 고통받고 있는데 대한 가장 일차적인 개선방향은 다음과 같다.

### 정비사 관사입주 우선권 부여

공군 전투비행단에서 근무하는 항공기 직접지원요원(항공기 기장, 무장사) 및 정비 통제요원(정비 상황실 및 품질관리실 요원)에 대한 관사 입주 우선권을 부여하고 비행단 내 정비사 입주 우선순위를 인사 근무 복지부서와 정비부서가 상호 협조토록 한다. 현행 제도는 비행단내 입주 우선순위를 작전부서 및 인사 근무 부서에서 결정함으로써 정비사에 대한 우선권이 부여되지 않고 있는 실정이다.

### 정비사 전용 출·퇴근 차량 운영

조조 비행 및 심야 비행에 따른 정비사 조출, 만퇴를 위한 정비사 전용 출·퇴근 차량을 운영하여 정비부서 통제하에 운영될 수 있도록 한다. 현재는 부분적으로 조출, 만퇴를 위한 정비사 출·퇴근 차량을 운영하는 비행단도 있으나 운행횟수의 제한으로 이용율이 매우 저조한 상태이며 운행횟수를 제한하지 않고 정비부서 통제하에 운행토록 하면 영의거주 정비사 전원이 이용할 수 있을 것이다.

### 복지 혜택 확대

정기 건강 종합진단은 전 정비사를 대상으로 최소 3년 1회를 실시토록하고 하계 휴양을 년차적으로 전원 실시토록 혜택을 확대 시킨다.

### 근무시간 적정화

항공정비사 과다근무를 최소화 하기 위하여 각종 근무 제도를 가능한 통합운영함으로써 불필요한 중복근무를 철폐토록 하고 비행지원에 지장을 초래하지 않는 범위 내에서 부서별로 인원을 출·퇴근토른 관리하며 비 비행일의 개인 자유시간을 최대 보장토록 노력한다.

### 고급인력의 전문성 인정

앞에서도 언급 하였듯이 50년대 항공기의 작동체계는 기계식이지만 '90년대 항공기의 작동체계는 최첨단 기술의 집약체인 전자 및 컴퓨터

이므로 이를 정비하고 수리하기 위해서는 고도의 기술이 요구된다.

과거의 경험으로 쌓아진 기술축적이 아니라 기술도서상에 명시된 내용을 정확히 이해하고 연구하여 절차대로 수행함으로써 생기는 기술축적은 복잡하고 정밀한 항공기를 점검하고 수리할 수 있는 고도의 능력을 갖추게 된다. 이러한 기술을 갖춘 정비사들의 능력과 전문성을 인정하고 기술분야에 대한 권위를 부여함으로써 고급기술에 대한 자부심과 긍지를 갖게 된다. 모든 기술인들의 표상인 장인정신을 정비사가 느끼도록 격려하고 지원을 아끼지 말아야 한다.

그렇게 함으로써 군인으로서 뿐만 아니라 고급 기술인으로서의 자신감을 갖게 되며 해당 분야에서 흔들리지 않는 튼튼한 뿌리가 될 것이다.

### 자아실현 욕구 충족

많은 정비관리자들이 소속 부대를 이끌어 감에 있어 항공기 정비지원, 정비관리, 인사관리 등 업무 지향적인 지휘관리에 중점을 두었으나 하사관 개개인에 대한 직업에 대한 만족도, 고급 기술 인력으로서 자부심, 나아가 자아실현에 대한 지휘관리는 미흡했다고 볼 수 있다.

인간의 개인속성 이론들 중에서 마슬로우(A.H. Maslow)는 욕구단계를 5단계로 구분하여 1단계인 생리적 욕구에서부터 자신의 잠재력을 인식하고 자아충실, 지속적인 자아발전 및 창조적인 사람이 되고자 하는 자기실현의 욕구(self-realization needs)인 5단계를 설명하였는데 이는 정비관리자 리더십의 최종목표라고 할 수 있으며 정비관리자들은 하사관 개개인에

대한 자아실현 욕구가 충족 되도록 노력해야 한다.

## V. 결론

특기 집단별 분석으로 항공기 정비사와 항공무장 전자 정비사 집단을 분리하여 이직 영향요인을 분석한 결과는 아주 다르게 나타났다.

항공기 정비사 집단에서는 조직몰입이 이직의향에 직접적인 영향력이 없으며 직무만족을 통해 이직의향에 영향을 미치는 것으로 나타났다.

또한 직무만족, 대안적 직무기회, 재직기간, 사회적 자긍심, 보수 순으로 이직의향에 직접적인 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이는 일정기간 근무하여 숙련급 정비사가 되어도 그에 상응하는 대우나 인정을 받지 못하므로 직무에 대한 불만을 느끼는 반면 외부의 직무기회는 상대적으로 많아 이직의향을 높게 나타낸다고 할 수 있다.

항공 무장 전자 정비사 집단에서는 리더십 고령, 보수, 대안적 직무기회가 이직에 영향력이 없는 것으로 나타났다. 이직의향에는 연령, 조직몰입, 작업조건, 비이전적 부가급부 순으로 직접적인 영향을 미치는 것으로 나타났다.

한편 직무만족은 도전성과 동료관계에만 영향을 받으며, 이직의향에 직접적인 영향력이 없고, 조직몰입을 통해서만 영향을 미치는 것으로 나타났다.

외부의 대안적 직무기회는 영향력이 없고 연령이 이직의향에 가장 많은 영향력을 미치는 것으로 보아, 이들은 외부의 대안적 직무기회가 많지 않아 일찍 전역하여 아예 다른 직무를 구해보

든가 아니면 군조직의 혜택을 고려하여 양호한 환경하에서 근속하고자 하는 성향이 있는 것으로 보인다. 따라서 근무환경을 잘 조성하고 관리하면 통제될 수 있는 집단으로 드러났다.

이러한 특기 집단별로 분석한 자료를 바탕으로 볼 때 항공 정비사들의 조기전역을 방지할 수 있는 정비 관리자들의 역할은 막중하다고 볼 수 있다. 우선 비효율적이고 비생산적이며 전근대적인 근무제도는 과감히 개선해야 하며, 근무 여건 및 환경을 시대의 변화에 맞추어 발전시켜주는 적극적인 노력이 병행돼야 하고, 특히 공군과 같은 기술군에서의 하사관들의 역할로 볼 때, 그들의 군에서의 위상과 특성을 감안하여 기술인으로서 적절한 대우를 해야한다.

또한 그들이 담당하고 있는 전문분야에 대한 전문성 확보를 위해 지속적인 연구노력이 병행 되도록 분위기 조성을 해주고, 노력하는 자에게 칭찬을 아끼지 말며, 게을리하는 자에게는 질책하는 신상필벌 여건 조성이 이루어져야 한다.

이와 같은 상황에서 그들에게 고급인력으로서의 전문성을 인정함으로써 그들의 권위를 보장해 주고 나아가 군인으로서 뿐만 아니라 사회의 일원으로서 자아실현이 될 수 있도록 세심한 배려와 노력을 경주하는 분위기가 확산되고 정착될 때 현저한 변화가 나타날 것으로 확신하며 이와 같은 노력을 정비 관리자들에게 당부하고자 한다. **중문**

## 대위 이동혁

# 평시작전통제권이양에 따른 영공침범 대응문제 고찰<sup>1)</sup>

신성환

중령/공사 항공우주과학연구소



## I. 정전시 작전통제권 이양 (전략지시 제2호)에 관한 고찰

정전시 작전통제권 이양은 '한국방위의 한국화' 구상에 따른 한·미안보체제의 발전의 일환으로 한·미안보체제에서 점진적인 한국 주도의 전략적 병립체제로 전환을 의미하는 것이다. 정전시 작전통제권 이양은 작전통제권이 한·미 연합군사령부에서 한국 합참으로 이전되는 것으로

써 정전시 연합군사령부 지휘판계는 아래와 같이 전환되게 된다.

정전시 작전통제권 이양에 따른 전략지시 제2호에 있어서 문제가 되는 것은 '연합권한 위임사항'에 대한 해석인데 이는 한국정부가 '연합권한 위임사항'에 대해서는 한·미 연합사령관에게 권한을 위임한다는 조항이다. 연합권한 위임사항이란, 연합 임무와 계획 및 과업 수행목적과 평시 억제 및 준비태세 유지 그리고 부대준비를 위하여 연합권한을 위임한다고 설명하고 적과

한국합참의장 ▽ ▽ (작전지휘)	◀ (전략지침) ▶	한·미군사위원회 ▽ (전략지침) 한·미 연합군사령관 ▽ (작전통제)
공군 작사사령관	- (연합권한 위임사항) -	공군구성군사령관

1. 상기 글은 1995년 11월 10일 제7회 항공우주법 세미나에서 필자가 발표한 7가지 주제중 한 주제임.

평시 억제 및 준비태세 유지 그리고 부대준비를 위하여 연합권한을 위임한다고 설명하고 있으며<sup>2)</sup>, 특히 제1항에서는 '전쟁억제, 방어 및 정전협정 준수를 위한 연합 위기관리'에 대하여 규정하고 있다. 그러나 위의 연합권한 위임사항은 아래 규정된 '특정과업시'와 비교하여 보면, 비교적 약한 규정이다.

특정과업에 한하여 한·미연합사령관에게 권한을 부여하는 과정은 아래와 같다.

군사위원회▶(특정과업)▶한·미연합사령관  
(계획수립, 시행권한)

특정과업시에는 지정부대를 전개, 지시, 통제 및 협조할 권한 등으로 '연합권한 위임사항'보다 강한 권한으로 해석할 수 있다.

전략지시 제2호는 전략상 공군 구성군 사령부의 임무를 중시할 목적으로 전쟁사 뿐 아니라 정전시에도 공군구성군 사령관은 미 공군중장이 겸임하게 되어 있다. 이와 반하여 지상군 구성군 사령관은 한국군인 연합사 부사령관이 겸임하도록 되어 있고, 해군 구성군사령관 역시 정전시에는 한국 해군계독이 하게 되어 있으며, 단지 미 7함대배치시는 미7함대사령관이 하도록 되어 있다. 물론 DEFCON-3 발령시에는 연합사 사령관에게 작전통제권이 전환된다.

이처럼 정전시 작전통제권이 한국에 이양되었음에도 불구하고 공군구성군 사령관은 계속적으로 미 공군중장(제7공군사령관)이 하도록 되어 있다. 그러나 문제는 보다 자주적인 영공방위

를 위해서는 적어도 '적성항체 선포권'에 관한 선포권을 공동으로 가질 수 있도록 하여야 한다. 현실적으로 우리나라의 공역운영과 모든 공중작전을 지휘통제하면서 적성항체 발견시 '적성항체 선포권'을 발동할 수 없다는 것은 자주적인 영공방위 이념에 어긋나는 논리인 것이다. 이를 위해서는 먼저 우리 공군이 운용하고 있는 교전규칙에 대하여 고찰해 볼 필요가 있다.

## II. 교전규칙(AROE)에 관한 고찰

### 1. 교전규칙의 일반적 고찰

교전규칙의 연원(淵源)은 일반국제법의 제원칙들과 국제항공공법 특히 Chicago 협약의 내용들로 이루어져 있다고 할 수 있다. 우리나라 교전규칙의 목적은 정전시 무력행사에 대하여 엄격적용하게 되어 있으며, 무력행사에 대하여 적극적이기 보다는 오히려 소극적인 규칙이라고 말할 수 있다. 즉 무력행사의 전제로 상황에 대한 완전한 고려와 함께 신중한 판단을 전제로 하고 있다.

교전규칙에서의 자위권(Self-Defense)의 개념은 UN헌장 제51조 자위권행사에 따른 정의에 의하면, '무력침략이 발생했을때'에 한하여 자위권행사를 하도록 되어 있다. 교전규칙에서는 필요성(Necessity)과 적정성(Proportionality)에 입각하여 자위권을 행사하도록 되어 있다.

2. 연합권한 위임사항은 연합임무, 계획 및 과업을 수행하기 위하여 평시에 억제 및 준비태세를 유지하고 부대를 준비하는 권한을 말하며, 여기에는 지정된 부대에 대하여 다음과 같은 분야에 대한 지시를 할 수 있는 권한을 포함한다.

1) 전쟁억제, 방어 및 정전협정준수를 위한 연합위기관리 2) 작전계획수립 3) 연합합동교리 발전

4) 연합합동훈련 및 연습의 계획과 실시 5) 연합정보 관리 6) C4 I 상호 운용성

현대 항공무기체계의 정확성, 속도성, 치명적 파괴성 등으로 피격시 반격으로 자위권행사를 한다는 것은 어렵다. 한 예로 1987년 5월 17일 이라크 공군기에 의하여 미국의 Stark호는 치명적인 공격을 당하는 순간까지 정체불명의 항적에 대하여 경고방송만을 하고 있었다. 따라서 자위권행사에 대한 규정은 UN헌장 제51조에 대한 새로운 개념으로 부각되는 '선제적 자위권' 개념 등 현 무기체계에 맞게 적용되도록 연구되어야 한다.

현재 교전규칙에 의하면, 적성함체 선포권자는 UN/연합사 사령관(CINCUNC)이며, 공군 구성군 사령관이 위임을 받고 있다. 적성함체 선포권이 중요한 이유는 무엇보다도 적성함체에 대해서는 무력행사의 가능성이 높기 때문이다. 교전규칙(6-b-2)에서는 적성함체선포권 고려사항에 대하여 정보, 국제관계 및 한국과 우방국의 잠정적 관계, 국제법에 관한 지식, 정치적 결정의 필요 등과 같이 규정하고 있다.

요격과 식별(Annex B to section 1)에 있어서도 민간항공기의 항행의 안전과 계속성 보장에 관한 Chicago 협약 Art. 3 bis 규정에 따른 수정이 필요하다. KAL 007사건(1983)으로 말미암아 민간항공기에 대한 무력행사에 대하여 ICAO 제25차 총회에서 새로운 규정이 제정되었으며, 현재까지 제3조로 효력은 발휘되지 않고 있으나 국제관습법에 의한 법적 효력이 있다. 따라서 현 교전규칙은 Chicago 협약 Art. 3 bis에 따라서 개정되어야 한다.

### Chicago 협약 Art. 3 bis<sup>3)</sup>

- (a) 각 체약국은 비행중의 민간 항공기에 대해 무기를 삼가할 것을 인정한다. 요격을 할 경우 탑승한 인명과 항공기의 안전을 위태롭게 하여서는 아니된다.
- (b) 각 체약국은 그 주권을 행사함에 있어 허가 없이 자국의 영공을 비행하고 있는 민간 항공기를 지정하는 공항에 착륙을 요구할 권리를 갖는다.

본 협약의 목적에 반하는 기타의 목적에 이용되고 있다는 상당한 근거가 있다고 판단될 때, 또한 어떠한 항공기에 대하여 위반행위를 종식 시키기 위한 목적으로 기타의 명령을 발할 수 있다.

또한 교전규칙은 Chicago 협약 제2부속서에 따라 ICAO의 요격, 식별절차를 준수하도록 되어 있다. Chicago 협약 제9조의 제한구역, 금지구역 진입시 요격에 관하여 규정하고 있으며, 경고사격을 할 수 있고 경고사격에 대한 불응시에는 적성함체로 선포할 수 있도록 되어 있다.

단 민간항공기에 대해서는 UN사령관의 지시에 의하도록 되어 있다. 교전의 책임(Annex B to section 1)에 있어서 교전권은 적대행위 확인시에 요격 조종사와 지휘관에게 있다. 교전의 책임인 이미 교전권행사의 전제인 적대행위가 확인된 때이므로 오히려 '적성함체 선포권' 보다 자유재량이 실제적으로는 많지 않다고 볼 수 있다.

3. ICAO 제25차 총회에서 긴급하게 Chicago 협약 Art. 3 bis가 입법된 것은 그동안의 민간항공기에 대한 무력행사의 사건이 수차 있었지만, KAL 007(1983) 사건에 있어서는 미국인 희생자가 많았고, 이에 미국이 적극적으로 주장하였기 때문이었다.

## 2. 적성항체 선포권 행사의 필요성 고찰<sup>4)</sup>

적성항체 선포권 및 교전권 행사의 필요성은 무엇보다도 먼저 한반도 주변정세의 변화에 따라 필요하다.

중국, 러시아와 국교수교로 인하여 적성항체 선포 가능대상국이 북한으로 국한될 것으로 예상되며, 이를 위해서는 우리나라 단독적인 작전에 있어서 '적성항체 선포권'의 권한을 갖는 것이 필요하다. 그동안의 대 침투작전 수행 등으로 위기관리 능력이 충분하기 때문이다.

앞에서 서술한 바와 같이 북방외교의 개막으로 인하여 적성항체의 대상국은 거의 북의 대 침투작전일 것이고, 1968년 이후 대 침투작전에 대한 책임이 한국정부에게 있어 왔고, 총력안보의 개념하에서 국내 안보의 자주권행사를 위해서 더욱 필요하다. 특히 1971년 1월 28일의 UN/주한미군사 정책지침 3-2호의 내륙 치안 작전에 있어서는 UN군 사령관이 작전통제권을 행사하지 않도록 되어 있으며, UN/연합사 작전 계획 5027 및 예규에서도 작전통제권이 한국정부의 권한으로 명시되어 있다.

둘째 이유로는 한국공군도 이제는 '적성항체 선포권' 행사의 고려사항인 국제변화에 따른 국제정치 및 국제법에 대한 전문지식의 능력이 충분하다고 판단할 수 있다. 적성항체 선포에 관한 신중한 고려사항은 국제사회에 대한 정보와 국제정치 감각 그리고 국제법에 관한 전문지식 보유를 전제로 하고 있으나, 한국 공군도 이제는 국제법과 특히 국제항공법에 대한 연구와 이해 능력이 충분하다고 판단할 수 있다. 그동안의 북한과 중국의 귀순·피랍 민항기에 대한 공군의 대응능력을 보더라도 한국 공군이 국제법에 맞게 합법적인 방법으로 대처해 온 것을 알 수 있다. 따라서 차후에 있을 특히 북한의 귀순항공기에 대한 신속하고 안전한 유도과 보호가 필요하다.

셋째로 한반도 공역의 특성과 긴급한 결정이 필요하기 때문이다. 우리 나라의 공역은 DMZ 으로부터 3분, KADIZ 양단으로부터 10여분 밖에 안 걸리는 공역을 유지하고 있으며, 이러한 공역 특성상 유사시에 긴급한 대처가 필요하게 되어 있다. KAL 007사건에 있어서 구 소련의 방공군과 공군기가 14분동안이나 KAL기에 대

4. 국제적으로 합법적인 작전권 행사를 하기 위해서는 국제법에 대한 고찰이 절대적으로 필요하다. 정부가 비준한 국제조약들은 곧 국내법과 동일한 법적지위를 갖고 있기 때문이다. 먼저 UN헌장에는 제1조에 국제평화와 안전의 유지를 규정하고 있으며, 제2조에는 국제분쟁의 평화적 해결과 개별적 무력행사의 금지에 대하여 규정하고 있다. 또한 제51조에는 자위권행사에 대하여 규정하고 있다. 또한 국제법의 일반원칙으로써 우리 나라가 1994년 11월에 비준한 제3차 UN 해양법에 따라서 영공의 범위를 3마일에서 12마일로 확장하는 등의 제3차 UN해양법이 항공법에 미치는 영향을 고찰해야 하며, 공전(空戰)에 관한 규칙안도 고려하여야 한다. 또한 국제항공법으로써 우리 나라가 1952년에 가입한 Chicago 협약에 대한 고찰이 절대적으로 필요하다. Chicago 협약 제1조에서는 영공주권의 원칙으로써 영공에서는 영해에서의 주권보다도 강력한 "완전하고도 배타적인 주권"이 존재하고 있으며, 제3의 2조에서는 민간항공기에 대한 무력행사 금지의 새로운 규정이 적용되고 있고, 또한 제9조의 금지공역의 설정배경과 국제분쟁의 결과 등을 고찰하여야 하고, Chicago협약 제2부속서(Rules of the Air)의 요격절차 등을 고찰하여야 한다. 또한 항공기 불법납치 억제에 관한 Hague협약(1973년 가입)도 불법 납치 항공기를 통제하기 위하여 필요하며, 민간항공기의 안전에 대한 불법행위방지를 위한 협약인 Montreal 협약(1973년 가입)에 대한 고찰도 필요하다.

한 민항기여부의 식별에 실패한 것을 예로 볼 때에 우리나라의 공역은 참으로 긴급한 결정이 필요한 특수 환경이다. 더군다나, 우리나라는 세계에서 가장 복잡한 공역을 유지하고 있다.

북방항로의 개방과 년 7%의 급속한 민간항공 운송의 증가, 민간용 헬기와 항공스포츠의 발전으로 인한 공역사용의 증가 그리고 영종도 신국제공항의 건설 등으로 앞으로 더욱 복잡한 공역이 될 것이며, 이에 따라서 정체불명의 항적에 대하여 신속한 대응이 필요하다.

넷째로 '적성항제 선포'가 곧 적성항제에 무력을 행사한다는 것을 의미한다는 것이 아니다. 교전규칙에는 '적성항제 선포' 이후에도 적성항제에 대하여 계속적인 보완장치를 마련하여, 무력행사를 자제하도록 하고 있다.(교전규칙 6-c). 즉 적성항제 선포직 후 즉시 무력을 행사하는 것이 아니라, 비무력행사로 통제를 시도하고, 최소한의 무력사용으로 통제하도록 되어 있다.

- ▲ 선포 후 적성항제에 대한 신중한 대처  
(교전규칙 6-c)
  - 무력사용(武力使用) 없이 통제시도
  - 최소한의 무력사용(武力使用)으로 통제
  - 적대행위의 증거 후 무력화(無力化)시키거나 파괴
- ※ 만약의 우군보호, 적의 고의성 확인

### Ⅲ. 우리나라 영공침범 대응법 제정에 관한 고찰

#### 1. 공역의 개념과 법적지위

교전규칙의 '적성항제선포권'을 한국공군작전사령관이 미공군구성군 사령관과 공유하지 않는다고 할지라도, 선진제국의 '영공침범대응법'과 같은 법을 입법하여 자주적인 영공침범에 대응하여야 한다.

일반적으로 공역이라 함은 오늘날과 같은 국제화시대에 있어서 자국의 방위력을 확보하기 위하여, 영공과 방공식별구역, 그리고 비행정보구역까지를 포함한 일국이 관할해야 할 총체적인 의미의 국가공역을 말한다. 공역의 구분으로는 기지관제 지역과 관제지대등의 관제공역과 비행정보 및 탐색구조업무 제공의 비관제구역 그리고 비행금지, 제한, 위험, 경고 및 훈련공역 등의 전술공역<sup>5)</sup>으로 나눌 수 있다.

비행정보구역 : FIR(Flight Information Region)

비행정보구역이란 해당 정부 또는 관련기관이 책임을 지고 모든 항공기나 국가 항공기가 안전하고 효율적인 운항을 할 수 있도록 필요한 항공정보를 제공하고, 항공교통관제를 실시하며, 조난 항공기에 대한 탐색, 구조지원을 하기 위한 구역으로 이는 인접 당사국간의 협정에 의해 설정되며, UN산하기구인 ICAO의 승인을 받도록 되어 있다. 비행정보구역의 설정경위로는 1963년 4월 10일 ICAO이사회의 승인을 얻어서 1963년 5월 9일 한국의 대구 FIR이 유효하게 되었다.

5. 전술공역으로는 국가산업목적의 공역과 군사목적의 공역 등이 있다.



한국방공식별구역 : KADIZ(Korea Air  
Defence Identification Zone)

방공식별구역은 1950년 12월 미국이 최초로 설정한 이래 현재 우리나라를 비롯하여 캐나다, 일본, 아이슬란드, 버마, 인도, 필리핀, 스웨덴, 자유중국, 오만 그리고 영국 등이 설정운영하고 있으며, 프랑스는 1960년 알제리 분쟁당시 알제리연안에 설정하였다.

방공식별구역의 법적지위로는 자위권설, 연속추적권설, 위협공역설, 목인설, 점속공역설 등의 설이 있으나, 현행 국제법상 국제관습법의 법적지위를 갖고 있다고 해석하는 것이 옳을 것이다.

특히 북한과 대치하고 있는 현실에 즈음하여, 국가안보상 방공식별구역의 운영은 매우 중요하다. 관제공역 밖에서 비행하는 항공기는 한국방공식별구역 경계선 진입지점 도착 예정시간과 비행고도를 한국방공식별구역에 진입하기 15분 전에, 늦어도 30분 전에는 보고하여야 한다.<sup>6)</sup>

한국제한식별구역 : KLIZ(Korea Limited  
Identification Zone)

한국제한식별구역은 국내운항을 용이하게 하기 위하여, 한국방공식별구역 운영 및 식별절차를 조정하는 구역으로써 당국에서 설정하였다.

한국제한식별구역은 국방상 필요에 의하여 폐

지할 때를 제외하고는 24시간 유효하며, 이 구역내에서의 비행은 방어시계 비행(DVER) 또는 계기비행(IFR)계획서를 제출할 필요는 없다.

영공

영공이란 영토와 영해의 상부공간을 말한다. 영해내에는 국가의 권능이 존재하지만 자유항행권이 보장되는 해협은 또 다른 법적지위를 구성하고 있다.

영공내에서는 Chicago협약 제1조에 의거 '안전하고도 배타적인' 주권이 존재하는 바, 영공주권의 법적성격은 절대주권이라는 점에서 어떠한 일반 국제법상의 제한을 받지 않는다. 따라서 무해통항 등의 제도가 있는 영해와는 근본적으로 법적체계를 달리하고 있다.

영공의 범위에 있어서, 수평적 범위로서는 1994년 11월 16일 부로 제3차 해양법회의의 결과가 효력을 발생함으로써 영해의 범위가 3해리에서 12해리로 확장되었다.

영공의 수직적인 범위로서는 우주공간에서는 우주조약(1967년) 제1조에 의거 우주물의 원칙이 지배되므로, 영공은 우주공간이 아닌 곳까지이다. 현행 국제관습법상 영공의 수직범위는 고도 110km 정도로 보는 것이 통설이다.

6. 미국의 ADIZ : 미국정부는 1950년 12월 행정명령으로 국가의 안전을 위하여 미국의 영공에 관할권을 가질 것을 선언하고, 정의와 목적을 아래와 같이 밝혔다. "ADIZ는 민간항공국장이 지정하는 일정한 범위의 공역으로써 이 구역에서 항공기의 즉각적인 식별, 위치선정 및 관제가 국가의 안전을 위하여 요구된다." 이러한 규정에 따라 1) 누구든지 적당한 항공기능에 의한 비행계획을 제출하지 않는 자는 ADIZ내에서 비행하거나 통과할 수 없고, 1~2시간의 미국으로의 직선평균 항속거리 이전에 이러한 규정들에 의해 항공기의 위치보고를 하지 않은 외국 항공기의 조종사는 ADIZ를 진입할 수 없다. 그러므로 현재의 일반적인 항공기의 속도로 볼 때 미국의 ADIZ범위는 연안으로부터 약 600해리 정도가 된다. 또한 고도에 있어서 제한을 두고 있지 않으며, 이러한 규정들을 위반할 때는 1년 이상의 징역과 \$10,000까지의 벌금이 부과된다.(Act of Sept. 9. 1950. Pub. L. 81-778, 64.Stat.825(1950))

## 2. 우리나라 공역의 중요성

### 우리나라의 특수한 안보환경

우리나라의 항공교통관제체제는 일본, 미국 등과 크게 다른 특수한 환경에 처해 있다. 김포국제공항에서 북한까지 2분의 비행거리이고, 민간비무장 항공기가 항법착오로 적지 진입시 북한의 무경고, 무력행사가 예상된다. 영공침범시의 무력행사에 관하여서, 민주국가들은 '강제착륙 또는 퇴거-경고사격-실제사격' 등의 절차를 따르지만, 중국은 '무경고 무력행사'를 원칙으로 하고 있으며, 북한은 미국의 EC-121기 격추사건과 북한 경제수역내에서의 요격절차 그리고 미군 OH-58C기 격추사건 등에 의하면, 민항기에 대해서도 무경고 격추 등의 과격한 대응이 예상된다. 비록 1994년 12월 22일 북한의 '항로개설방안' 등으로 민간항공에 관한 관심이 제고되고 있기는 하나, 통일 전까지 북한과의 대치상태는 우리나라 공역관리에 있어서 상당한 어려움을 주고 있다. 그러나 북한과의 휴전선 인접공역운영에 대한 방공식별구역 등을 설정함으로써 어느 정도의 긴장상태완화 뿐 아니라 안전한 민항활동도 보장할 수 있다.

### 파밀집 공역

국제항공기 여객들의 민간단체인 국제민항승객협회(IFAPA)는 1994년 4월 16일 항공여행과 관련해 '세계에서 가장 위험한 지역들'을 새롭게 선정하면서 한국이 그 대상에 추가됐다고 밝혔다. IFAPA이 밝힌 지역별 위험요인으로는 중국은 90년대의 항공교통량 폭주에 대처할 장비나 인력이 부족하며, 항공기 납치사건이 세계 최고를 기록하고 있다. 구소련국가는 사고가 증

가하고 있고 위협도가 곧 중국에 육박할 전망이다. 한국은 사고가 증가하고 있다라고 밝혔다. 현재 극동지역의 항공운송산업의 증가는 년 7% 정도로 세계최고를 기록하고 있으며, 이로 인하여 공역은 더욱 과밀하게 될 것이다.

### 예상되는 부정기항공의 발달(헬리콥터, VTOL항공기수직 이착륙기)

현실적으로 서울-부산 간 2시간 고속전철대에 들어가면, 김포공항이나 영종도 공항으로 가서 부산간의 운송을 위해 고정된 항공기를 탑승한다는 것은 경제적으로나 시간적으로 불합리하다. 따라서 21세기 중반부터는 국내에서의 신속한 운송은 헬리콥터나 VTOL항공기로 인한 부정기항공이 역할을 대신할 것으로 예상된다.

1991년 12월 부정기협회가 항공법 제143조 1.2항의 한국항공진흥협회설립에 관한 규정을 근거로 설립되었다. 부정기항공사업협회는 항공운송이 지상교통수단의 보완수단이 아닌 '도심운송의 주역'으로 대중화시킨다는 목표아래 사업계획을 추진하고 있다. 정기항공사의 육성보다 더불어 중·소형 항공기와 헬기를 이용한 부정기항공운송사업의 활성화를 통하여 2000년대에는 언제, 어디서, 누구나 원하는 시간과 장소에서 항공교통을 이용할 수 있도록 하는 것이 건교부의 항공정책이므로 부정기항공사업이 발전의 잠재성은 밝다 할 것이다. 이러한 부정기항공기 이용추세에 따라 서울과 도시에 헬리포트 신설이 불가피하며, 이를 위한 비행금지구역인 P-73 구역의 부분적인 완화도 불가피하다. 이러한 부정기항공의 발달은 우리나라의 공역운영에 적지 않은 문제를 제기할 것으로, 보다 체계적이고도 종합적인 공역운영체제가 필요하다.

**항공기 스포츠 시대**

국내 항공스포츠는 대중스포츠로써 자리를 굳히고 있다. 이러한 항공스포츠는 국민생활수준의 향상과 레저스포츠의 다양화와 함께 항공우주에 대한 동경으로 앞으로도 크게 각광을 받을 것이다. 항공스포츠중 초경량항공기는 공역운영에 적지 않은 문제로 등장하게 되었다.

**3. 각국의 영공침범 대응관련법 고찰**

**북한**

북한은 1973년 12월 제346차 군사정전회의에서 북한은 서북도서 주변수역에 대한 관할권을 주장하고 또한 1977년 동해안에 50마일 군사경계수역을 설정함으로써 동 수역 상부공간에 대하여 관할권을 주장하였다.

영공침범에 관한 대응조치는 강력하며, 이는 경제수역 비행에 관한 규정으로도 알 수 있다. 경제수역상공에서도 적성국 항공기일 경우에는 1차적으로 비행장으로 유도착륙시키고 이에 응하지 않을 때에는 지휘소에 보고하고 격추시킨다. 이때에 공중목표에 대해 무력을 사용할 때에는 지휘소에 사전의 승인을 받아야 하며, 승인을 받을 수 없을 상황에서는 비행사가 능동적으로 결심하여 대처한다.

**일본(자위대법 제84조)**

"외국의 항공기가 국제법규 또는 항공법과 기타 법령에 위반하여, 일본 영역의 상공에 침범한 때에는 자위대의 부대에 대하여 이 외국기를 착륙시키거나 일본 영역의 상공에서 퇴거시키기

위하여 필요한 조치를 강구할 수 있다."라고 규정하고 있다.

일본은 위와 같은 미온적인 영공침범에 관한 규정으로 인하여 구 소련으로부터 20회나 고의적인 영공침범을 받아왔으며, 1987년 12월 9일 영공에 침범한 구 소련의 TU-16J 기에 대해 제2차대전이후 처음으로 경고사격을 가했다.

**구 소련(소련 국경법 제36조, 1993년 3월 1일 발효)**

구 소련은 전문 40조의 방대한 소련 국경법을 1993년 3월 1일 즉 KAL 007사건 6개월 전에 입법 발효하였으며, 영공침범관계 무력행사는 제36조에서 찾아 볼 수 있다.

"국경경비대와 방공군은 다음과 같은 경우에 육상, 수상, 공중에서 소련연방의 국경을 침범한 자에 대하여 무기 및 전투장비를 사용한다. 첫째 소련방에 대한 무력공격 및 침범을 격퇴하고, 무장도발을 저지할 때, 둘째 국경침범자가 무력을 행사할 때, 침범자를 억류하거나 침범방지를 위한 다른 방법이 없을 때, 셋째 민간인 탑승하고 있지 않은 소련 항공기의 탈취를 방지 할 때이다."

**미국(1953년 발표한 영공침범 대응조치)**

첫째 레이더를 가지고 국제수역 상공으로부터 외국기를 추적하여, 이어서 요격기를 발진시켜 동기를 추적한다. 둘째, 침범기가 이미 비행하여 영공을 침범한 경우에는 착륙할 것을 명령한다. 셋째 침범기가 실제 공격을 확정적으로 행하기 전까지는 무력행사를 하지 않는다. 침범기가 공격행위를 하는 예로는 폭탄창구를 열 경우, 폭격진로에 적합한 항로를 비행하는 경우이다.

## 중 국

“경고 : 중국 영공의 주권을 침해하는 항공기는 경고없이 발포당할 것이다.”

노르웨이(1957년 국방성 : 평시에 외국군함 및 외국군용기가 자국의 국가 영역으로 진입할 때에 관한 규칙)

- ① 공군사령관 또는 해당 영역의 항공사령관은 통보를 하지 않고, 자국의 영역을 진입한 외국 항공기의 국적과 기종 등을 식별하기 위하여, 항공기를 출격시켜야 한다. 침범한 외국기는 노르웨이의 비행장에 착륙하도록 유도하거나 영공밖으로 퇴거시킨다.
- ② 침입 항공기를 식별할 수 없을 때 또는 노르웨이와 상호방위관계에 있는 국가에 속하지 않은 외국군용기일 경우에는 비행장에 착륙하도록 유도한다. 이렇게 하기 위해서는 국제적으로 인정받는 기호 및 신호를 사용한다. 국경침범의 정도가 미약하고 국가의 안전을 손상시키지 않는다고 인정될 때에는 국가의 영역외로 유도한다. 해당 지역의 항공사령관은 어떠한 조치를 취할 것인가에 대하여 결정한다.
- ③ 기호 및 신호로 인한 명령에 따르지 않는 외국기에 대해서는 외국기의 진방에 안전한 거리의 여유를 두고 경고사격을 가한다.
- ④ 경고사격을 반복함에도 불구하고, 외국기가 명령에 응할 의도가 없음이 보일 때나, 위난에 처해져 있어서 착륙을 희망하고 있다하는 것을 표명하지 않는 경우에는 항공지휘관(항공기의 기장 또는 소편대의 지휘관), 또는 공군사령관이 사격명령을 내릴 수 있다.

- ⑤ 분명하게 노르웨이의 국경내의 육상, 해상, 또는 공중에 있는 목표를 사격하고, 혹은 폭격하는 외국군용기에 대해서는 명령을 기다릴 필요도 없이 즉시 사격을 가할 수 있다.
- ⑥ 노르웨이에 대한 군사공격에 대해서는 1949년 6월 10일 칙령, 노르웨이에 대한 군사공격에 대처할 군사령관 및 군장관에 관한 훈령을 적용하고 상기의 규칙은 적용하지 않는다.

## 4. 우리나라의 영공침범 대응법에 관한 고찰

## 군용기의 영공침범시

우리나라 영공을 침범하기 위해서는 먼저 KADIZ를 통과하도록 공역이 구성되어 있다. 그러므로 영공을 침범했다고 하는 것은 먼저 KADIZ 통과절차를 무시했다고 간주할 수 있으며, 이 침범기가 군용기일 때는 적성 항공기일 가능성이 많다고 할 수 있다.

- ① 조난, 조종사 파실, 귀순의 경우로 침범한 군용기일 때  
침범기가 천재로 인한 조난 항공기이거나, 자유를 찾아 귀순하는 항공기이거나 조종사의 조종파실로 인한 항공기일 때는 영공침범과 동시에 침범기에게 강제착륙을 위한 유도비행을 명령할 수 있다. 조난 항공기나 조종사 파실로 인한 항공기가 위 명령을 위반할 때에는 경고사격과 유효사격이 가능하며, 조난 항공기일 때는 국제법상 조난으로 인한 규정에 따라 처리하며, 조종사 파실일 때는 조난 항공기와는 달리 국내법

에 의거 합당한 처벌을 받아야 한다. 조종사 과실 항공기를 조난 항공기와 같이 취급한다면 이를 악용하여 안보상 위해를 가질 가능성이 있기 때문이다. 또한 귀순일 때는 귀순의 목적달성 상 우군기의 유도에 응할 것이므로 특이한 상황이 예상되지 않을 것이다.

## ② 불법목적으로 침범한 군용기일 때

불법목적의 영공침범이란 경제대세파악, 조기경보체제 감시 등의 목적으로 고의로 영공을 침범하는 경우를 말한다. 위 문제를 논하기 앞서 명백하게 인식하여야 하는 것은 우리나라의 안보적 특수상황을 이해하여야 하는 것이다. 세계에서 가장 호전적인 북한의 주요 공군기지들과 10여분의 함속거리에 위치하고 있는 우리나라는 또한 공산주의 강국인 러시아, 그리고 중국과 인접하고 있다.

이러한 우리나라의 안보적 특수상황으로 인하여 KADIZ를 설치 운영하고 있다. KADIZ내의 비행절차를 일반적으로 무시하고 영공내로 진입하는 군용기는 일단 적성 항제로 간주하여야 할 것이다. KADIZ의 통과절차를 무시하고 영공까지 침범한 항제는 불법목적의 적성항제라고 간주할 가능성이 높다.

이렇게 불법목적으로 영공침범한 적성국의 군용기에게는 즉각 강제 착륙을 명령하고(예 : 미국, 덴마크, 스웨덴), 이에 응하지 않을 때는 침범기 전방에 경고사격을 가할 수 있다.(예 : 스웨덴, 덴마크, 노르웨이). 경고사격을 한 후에도 강제착륙의 지시에 따르지 않거나 경고사격을 무시하고 영공내로 계속 비행하거나 영공밖으로 비행할 경우에는 유효사격을 가할 수 있다(예 : 스웨덴, 덴마크, 노르웨이).

또한 침범기가 적대행위를 하거나, 적대행위의 징후가 농후하여, 우리나라의 안보상 위협이 있을 때는 경고사격이 없이 직접 유효사격을 가하여도 된다고 보아야 한다.

특히 서해 5도 이남으로 침범하여 수도권지역으로 비행하는 항제가 북한기일 때에는 그 목적이 무력도발이나 정찰등의 불법목적으로 간주할 수 있으며, 즉각적으로 실제적인 방공작전을 수행하여야 한다.

아울러 항공침범기가 영공외로 도주할 경우에는 도주기에 대하여 국제법상 추적권이 행사될 수 있다. 이 때에 추적과 함께 유효사격이 가능하며, 추적의 한계는 주변국의 영공의 범위 밖이라고 규정할 수 있다.

1994년 11월 16일 제3차 UN해양법 발효에 따라 영해의 범위를 12마일로 규정하고 있기 때문에 영공의 범위도 12마일 영해의 상부공간이라고 하여야 한다. 그러나 공군의 무기사용은 곧 국제분쟁과 직결되므로 무기사용 전에 명령을 발하는 지휘관이나 지휘부서의 책임있는 판단이 선행되어야 한다.

즉 지시자는 침범기의 불법목적의 침범이냐의 여부와 국제법상의 일반원칙, 그리고 국제정세 등을 고려하여 신중히 판단하여야 한다. 특히 무력도발의 기회를 노리는 북한기의 영공침범과 정보수집 목적의 러시아기의 영공침범, 그리고 우방국의 군용기의 영공침범의 경우를 분별하여 융통성있게 판단하여야 한다.

또한 우리나라의 안보적 특성으로 적성국 항제의 영공침범에 대하여 선제적 자위권의 개념으로 과잉방어를 할 수 있으나, 이에 대해서는 정책적으로 깊은 연구가 필요하다. 왜냐면 적성국이 오히려 무력도발의 수단으로 선제적 자위

권을 악용할 수 있으며, 우리나라의 과잉조치를 벨미삼아 무력남침의 기회로 이용할 수 있기 때문이다.

### ③ 민항기의 영공침범시

민항기의 영공침범에 대해서 국제민간항공협약(Chicago협약)에는 특별한 규정이 없었다. 단 Chicago협약 제9조3항에는 금지구역에 대한 규정이 있는데 비행금지구역에 침입한 항공기에 대한 침해국의 국제책으로서 단지 착륙요구권만을 명시하고 있으며 협약 본문의 어느 규정도 민간항공기에 대한 요격에 있어서 무력사용을 언급하고 있지 않다.

그러나 제 ICAO 제25차 총회에서 입법된 민항기의 안전에 관한 신조항 Art.3 bis에서는 여하한 경우일지라도 민간항공기에 대하여 무력을 사용함으로써 항공기의 인명에 위해를 가하는 행위를 삼가하도록 규정하고 있다. 이 때의 민항기관 국제항공기가 아닌 민간용의 항공기를 말하며, 군용 항공기나 세관용 항공기, 국가기관용 항공기는 국가항공기이다.

그러나 안보상 특수상황에 있는 우리나라는 KADIZ를 설정 운영하고 있으므로 민항기라 할지라도 KADIZ 통과절차를 이행하여야 하며, 이를 이행치 않고 영공을 침입하였을 때는 강제 착륙을 명령할 수 있으며, 민항기가 불법적인 목적, 즉 정찰용이거나 군사목적용으로 사용되고 있는지 검색할 필요가 있다고 보아야 한다. 비록 Chicago 민간항공협약에 규정된 영공침범 민항기에 대한 조치가 강제착륙보다는 퇴거의 뜻으로 해석되고 있으나 우리나라는 안보상, KADIZ 통과절차를 무시한 민항기를 불법목적 침범기라고 보아 조치할 수 있다. 또한 민항기라

고 하면 KAL기와 같은 여객기를 연상하기 쉽지만, 세스나기와 소형글라이더, 헬기 등도 포함되므로, 무력도발이나 정찰, 간첩침투, 침투간첩의 귀환 등의 목적으로 악용될 가능성도 배제할 수 없다. 국제마약조직은 주요 운송수단으로 정항공기를 사용하고 있는 것을 참고하여야 한다.

아울러 민항기에 대한 무력행사는 국제적으로 엄청난 분쟁을 유발시키며, KAL기 피격사건으로 인하여 소련은 사실상 상당한 손해를 보았다고 할 것이다. 따라서 민항기의 영공침범시는 가능한 무력을 사용하지 않는 제재방법을 강구하여야 하며, 도주시에는 차후에 국제법적으로 침범국에 항의를 하는 것이 필요하기는 하다. 민항기에 대한 무력행사는 당시의 정황들을 총동원하여 고려하여야 하며, 무기사용이 과연 절실하게 필요하였는가의 필요성(Necessity)과 적정성(Proportionality)을 고려하여야 한다. 이러한 고려사항은 그동안에 발생되었던 민간항공기에 대한 무력행사등의 사례들을 종합하고 분석하여 영공침범대응법 입안에 고려하여야 한다.

## IV. 결 어

자주적 영공방위를 위해서는 교전규칙에 있는 '적성항체선포권'을 공유할 필요가 있다. 현재 운영하고 있는 교전규칙은 일반 국제법의 원칙과 국제항공법 특히 Chicago 협약(1944)으로 대부분 구성되어 있다. '적성항체 선포권'을 공유할 수 없을 경우에는 선진제국들이 운영하고 있는 '영공침범대응법'을 제정하여 영공방위 임무를 수행하는 것이 필요하다. **623**

## 악순환으로 부터의 위기관리

김진우

소령/공군본부 감찰감실



위기는 위험이 들고오는 어떤 초기 상황으로 긴장감을 증가시키고 정상적인 조직운동을 방해 하며, 조직의 공공 이미지를 위태롭게 함으로써 이익에 해를 가져다 줄 수 있는 위험단계에 도달한 상황 또는 결정적인 순간, 중요한 시기으로써 위험과 불확실성에 의해 특징 되어진다. 그러나 대부분의 사람들은 위기를 대하는 사람에 따라서 그것이 위험이 될 수도 있고, 기회가 될 수도 있는 전환점(Turning Point)이라는 사실을 간과하고 있다.

개인에 있어서의 위기, 자연현상으로 부터의 재해, 사회현상, 시장, 조직, 국가에 있어서의 위기, 이는 언제, 어디서든 존재하고 있는 것이다. 다만 위기는 우리에게 갑작스럽게 닥쳐오기 보다는 나타나기 오래전부터 반복적이고 일정한 초기 경계신호를 보내면서 서서히 접근해 오는 것이다.

그렇다면, 왜 조직내에서 위험한 상황이 자연스럽게 일어나고 있을까? 여기에는 사람들이 어떻게 의도적으로 자신들의 목적을 좌절시키는 행동을 할 수 있을까?라는 질문을 해볼 필요가 있다. 듣기에는 어리석은 질문일지도 모른다.

그러나 많은 사람들이 조직내에서 너무나도 쉽게 그런 행동을 하게 된다. 특히, 지나친 욕심 때문에 Maximum을 유지하려는 조직에서,

항상 논리적이고 최적인 선택만을 따르려고 하는 조직에서,

변화를 위해 감독을 면밀하게 하려고 하는 조직에서,

강한 관리노선과 시스템이 잘 갖추어진 조직에서 의외의 좌절이 일어날 가능성이 크다.

즉, 어느 조직이든 당면한 문제를 해결하기 위해 변화를 시도하거나 시스템에 압력을 증가시

키게 되며 결국, 대부분의 사람들은 그에 대한 근본적인 원인을 이해하지 못하고 업무능률 향상을 추구하거나 규정을 강화함으로써 통제를 더욱 면밀히 하게 된다. 자신이 의도하는 목적 자체에 욕심이 지나치게 되고 그로 인하여 조직 내에서 잘하는 것이든 잘못하는 것이든 간섭을 하게 되는 것이다. 달성할 수 없는 비현실적인 기준과 장래성 있는 대안을 가지고 합리적인 행동으로 보다 잘하기 위해 노력하는 속에서 하나의 악성적인 사슬(Vicious Circles)이 자라남으로써 조직은 불안정한 성장을 하게 되고 인간관계의 개선보다는 역기능적 반응(무관심, 소외)을 불러 일으켜 시스템에 압력을 증가시키고, 결국 그렇게 형성된 하나의 Loop는 빠른 시간내 다른 것을 유인하여 회복력이 남아있는 무엇이든지 소모시키려 하는 것이다.

그렇다면, 조직내 잠재되어 있는 악순환(Vicious Circles)을 어떤 Point에서 파악해야 하는가?

- ① ~을 위해서 라는 욕심을 내지 않는 자연스러움에서,
- ② Maximum이 아니라 Minimum(중용)을 유지하려는 데서,
- ③ 잘하는 것을 놓아 두듯이 잘못하고 있는 것도 자연스럽게 놓아주는 즉, 깨달을 수 있도록 도와주는 데서,
- ④ 인간의 기본적인 욕구를 만족시키고 젊은 구성원들에게 도전적인 기회를 부여해 주려는 데서,
- ⑤ 최고 관리자가 공식화 정도를 낮추려고 하는 자세에서,

그런데, 왜 그렇게 많은 관리자들이 위험한 경계신호를 놓치게 되고 조직에도 부정적인 위기들이 많이 발생하게 되는가? 다음과 같은 이유들이 있다.

- ① 무엇이 일어나고 있는지 받아들이기를 거부하고, 방해하거나 차단하기 때문에,
- ② 완고하거나 경솔한 의사결정 때문에,
- ③ Communication의 Gap 때문에,
- ④ 우리에게는 일어나지 않을 것이라는 무계획적인 생각 때문에,
- ⑤ 과거의 쓰라린 경험에서 얻은 교육을 잊기 때문에,

그러나, 우리가 기억해야 할 것은 어느 누가 위기를 만드는 것이 아니라 다만 위기는 인간과 그저 일어날 수 있는 인간 주변에서 일어나는 것 뿐이다.

그러므로 위기관리는 위기를 인식하고는 있지만 우리에게 일어나지 않을 것이라는 사고를 극복해야 하며, 과거의 쓰라린 경험에서 얻은 교훈을 현재와 미래를 위해 활용할 필요가 있다고 생각한다.

93년 200여명이 희생되었던 "서해 웨리호 침몰사고"는 "우리가 사고를 낚는다."는 평범한 교훈을 등한시 한 채 무리한 운행을 강행한 것이 주원인이라고 보고 있다. 그러나 냉정한 시각으로 판단해 볼 때 더욱 근본적인 것은 운항을 포기했을 경우 자신에게 돌아올 불이익을 책임져야 하는 선장과 정해진 시간까지 가점과 직장에 돌아가기 위해서는 반드시 배를 타야만 한다는 승객들의 안전 무감각 그리고 조바심이 "별일이 있겠나"하는 무언의 일치를 이룬 결과라고 생각한다. 그나마 운항의 가부여부를 한참동안 망설



있던 선장의 위기의식도 배를 타려고 했던 사람들의 아우성에 밀려버린 사실에서 우리 주변의 위기의식이 어느정도 인가를 되돌아 볼 수 있는 점이 아닌가?

또 하나의 예를 들어보면, 84년 12월 2천명이상이 사망하고 20만명에게 실명과 상해를 안겨다 준 인도 비팔사고의 경우 장비의 결함과 조작 실수, 교육훈련 부족 등 사고 후 많은 요인들이 분석되어 졌다. 그러나, 그런 점들을 접어두고 방출된 탄화물이 물에 의해 중화된다는 사실이 사전에 교육, 인지 되었었더라면 사고당시 사람들은 물에 젖은 옷이나 형조조각을 입에 물거나 얼굴을 감싸므로써 또 하나의 위기에서 오는 많은 인명피해를 막을 수가 있었다. 작은 사실을 간과함으로써 큰 재해를 초래한 것이다.

관리자는 항상 자신이 위기속에 있는 것은 아니지만 위기직전이나 위기가 조금 진행된 상태에 있다는 것을 상정하고 대비를 해야 한다.

학창시절 시험보는 날 2개의 연필을 갖고 시험장에 나갔던 단순한 생각이 위기관리(Crisis Management)의 가장 기본적인 형태라는 것을 깨달아야 한다.

항해중 무서운 폭풍우를 탐지하면 그것을 멈추게 할 수는 없지만 누름대로 승강기를 차단하고, 구명의를 점검하며, 뱃머리를 해변쪽으로 돌

리고, 마음의 준비를 하는 등 폭풍우를 맞을 준비는 할 수가 있는 것이다. 또한 폭풍우가 닥치기전 해변에 도착이 불가능할 경우, 기상조건에 가장 유리한 곳, 즉 숨겨진 암초나 충돌가능성이 있는 바위로부터 먼 지점에 위치함으로써 위기상황 하에서의 잠재적 손실을 최소화 할 수 있어야 한다.

대부분의 사람들은 가장 좋은 것을 바란다. 하지만, 가장 나쁜 것을 준비한다. 리더(Leader)로서, 관리자로서 갖추어야 할 것은 나쁜 소식을 냉정하게 들도록 힘쓰고, 나쁜 소식을 보고하는 부하를 꾸짖어서는 안된다는 것이다.

위기의 순간일수록 표정과 음성을 통제하고, 흉보를 냉정하게 들어줌으로써 부하로부터 진실된 이야기를 계속 들을 수 있는 리더가 되어야 한다.

취침중에 좋은 소식일 때는 깨우지 말고, 나쁜 소식일 경우에만 깨울 것을 당부한 나폴레옹의 비서관에 대한 지시는 조직내 모든 리더에 필요한 자세라고 생각한다.

위기가 발생할 때마다, 발생하는 곳마다, 또 그것이 어떻게 발생하든 모든 위기속에 있는 기회를 찾아내고 관리, 통제하여 전환점을 찾을 수 있는지의 여부는 리더와 구성원들에게 달려있다. **등산**

## 『서울 에어쇼 '96』概觀



안재봉  
소령/전투발전단 전쟁연구실

## I. 서 언

1903년 라이트 형제에 의해 항공기가 발명된 지 얼마되지 않아 제1,2차 세계대전을 통하여 군사작전을 위해 요구되는 군의 수요가 급증하면서 항공기의 역할과 기능이 급속도로 발전하게 되었다. 항공기는 초기에 정찰과 관측, 연락 임무만을 담당하였으나 점차 상대방의 이와 같은 군사적 활동을 방해하거나 저지하기 위한 수단으로 활용되면서 공군전투 임무를 수행하게 되었으며, 급기야 지상군의 화력지원 및 상대방 항공력의 무력화, 국가산업의 중심지 등에 대한 전략폭격 임무를 수행하면서 상대방보다 질적으로 우수한 항공기 개발에 노력을 집중하였다.

제2차 세계대전 이후, 반 세기동안 수차례의

현대전을 돌이켜 보면, 항공기의 역할은 상상을 초월할 정도로 증대되었으며, 항공력은 군사력의 핵심전력일 뿐만 아니라 국가안보의 핵심적 역할을 수행하는 주요 전력으로 자리 잡기에 이르렀다. 즉, 단순한 인간의 호기심으로 개발된 항공기가 이제는 군사작전을 수행함에 있어서 그 작전의 성공여부를 결정짓는 重心(Center of Gravity)을 공격함으로써 전승의 필수요건이 된 것이다.

대전 43일만에 다국적군의 일방적 승리로 종결된 걸프전을 통해 보면, 항공력은 지상군의 전투와 그에 따른 인명살상 없이도 적 지역 어느 곳이나 필요한 시기에 필요한 양만큼의 공격을 가할 수 있는 유일한 전력으로 평가받았으며, 다양한 우주무기들을 이용해서 정보수집 및 전자전투, 통신, 기상, 항법 등의 분야에서 핵심적 역

REPUBLIC OF KOREA AIR FORCE



합을 수행하였다.

특히, 우주 및 인공위성을 이용한 전쟁수행방식에 대하여 영국의 마트라 마르코니 우주회사(Matra Marconi Space UK Ltd)의 "앤슨경(Sir Peter Anson)"과 "커밍스(Dennis Cummings)"는 「우주는 전쟁에 내번째 차원을 추가했다」라고 말한 바 있으며, 미래학자 "앨빈 토플러(Alvin Toffler)"는 걸프전을 일컬어 「제3물결형 전쟁」이라 칭하고, 미래에 이와 같은 정보전쟁, 지식전쟁, 우주전쟁 등이 보편화될 것이라고 예상하였다.

일찌기 공군은 이와 같은 상황을 인식하고 미래 항공우주산업을 선도하기 위해 1984년 이래 격년제로 「국제 항공우주 심포지움 및 산업전시회」를 실시해 왔으나 1996년도 부터는 여기에

세계 유수의 항공산업체들과 전문극에비행팀들을 초청하여 국제규모의 행사로 확대해서 「Seoul Air Show '96」을 개최하고자 관련 부서와 함께 추진중에 있다.

본 행사를 통하여 항공우주산업에 대한 국민의 관심을 제고시킴은 물론 항공우주산업 발전에 대한 공감대를 확산시켜 국내 항공산업 발전에 활력을 불어넣고 공군에 대한 국민의 신뢰를 제고시키는 기회가 될 것으로 믿는다.

따라서 본 고에서는 96년도부터 국제규모의 행사로 확대하여 개최 예정인 「Seoul Air Show '96」에 대하여 공군 요원들에게 행사개최의의와 방향에 대하여 소개함으로써 홍보 효과를 높이고 보다 폭넓은 공감대를 형성하고자 작성하였다.

## II. 「Seoul Air Show '96」 개최 의의

동서 해빙으로 맞이한 90년대는 탈이데올로기로 인한 경제전쟁의 심화, 과학기술 개발의 경쟁 심화, 또한 지역 및 민족, 문화를 바탕으로 한 자국이익 중심의 다극화 시대초래 등 세기말적 전환기에 처해 있다.

이와 같이 급변하는 국제정세 속에서도 한국은 지속적인 경제성장을 이루었고, 정치적인 민주화를 달성하였으며, 동북아 지역에서 균형자 역할을 수행키 위한 노력과 남북통일에 대비하여 내실있는 성장을 지속해 온 결과로 1994년도에는 GNP 대비 성장을 세계 11위, 1995년 OECD 가입결정 등 세계속에서 국가위상 제고를 위해 끊임없이 노력해 왔다.

한편, 공군은 현대전 양상을 분석해서 미래전에 대비키 위해 새로운 전력구조 정비를 위한 노력을 경주하고 있다. 그 일환으로 21세기 공군의 전력구조는 「항공우주군(Aerospace Force)」으로의 도약을 위해 최첨단 과학무기와 전문인력이 잘 조화된 기술 집약형 전력구조를 지향하고 있다.

이와 같은 국내외의 여건속에서 금번 「Seoul Air Show '96」을 개최함으로써 얻을 수 있는 효과는 여러가지가 있겠으나 그 중 몇 가지를 간추려 보면 다음과 같다.

첫째, 세계무대에 한국의 국위를 선양할 수 있을 것으로 기대된다. 이미 우리나라는 「88 서울 올림픽」과 「대전 EXPO '93」 등 국제규모의 행

사를 성공적으로 치르면서 한국의 위상을 전 세계에 제고시킨 바 있다.

이같은 측면에서 본 행사를 계기로 항공우주 과학 분야의 세계화 기반을 마련함과 동시에 아시아·태평양 지역에서 중심적 역할 수행을 위한 기반을 조성할 수 있을 것이다. 항공우주산업 발전에 관한 국제규모의 심포지움과 전시회를 통하여 한국의 위상과 역량을 전 세계에 과시하고, 이와 관련된 해외의 산업체와 시범 및 꼭예비행팀 등을 초청함으로써 한국의 국제적 교류협력 범위를 넓힐 수 있는 좋은 계기가 될 것으로 기대된다.

둘째, 한국의 항공우주산업 발전에 크게 기여할 것으로 본다. 항공우주산업은 세계주요 선진 국가들의 주 전력산업으로 육성되고 있으며, 21세기의 가장 유망한 분야로 평가받고 있다.

특히, 한국은 1992년과 1993년 실험용 위성인 「우리별」 1,2호를 발사한 이후, 1995년 8월 5일에는 최초의 상업용 위성인 「무궁화」호를 발사하였으며, 정부는 2015년까지 19대의 상업용 인공위성을 발사할 것이라고 천명한 바 있다.

이와 같은 시기에 세계의 유명한 항공우주산업 관련업체들의 부품 및 첨단소재, 그리고 첨단 기술로 제작된 완제품들을 한눈에 볼 수 있고, 신기술 및 정보를 교환할 수 있는 장을 마련함으로써 국내 항공우주산업 발전에 활력을 불어넣게 되리라고 본다.

셋째, 산·학·민·군이 함께 어우러지는 「축제의 장」을 마련함으로써 국내 항공우주산업과 군에 대한 올바른 이해를 도모하고, 국민에게 공군의 이미지를 제고시키는 자리가 될 것이다. 본

행사를 통하여 최첨단 항공기 및 재래식 항공기의 곡예비행과 시범비행, 항공우주 관련 산업전시회, 그리고 항공우주심포지움을 통하여 한국 항공우주 분야의 새로운 발전 방향을 모색하고, 국민들이 함께 참여할 수 있는 다양한 행사를 마련함으로써 군에 대한 이미지를 제고시켜 국민의 군으로써 국민에게 한걸음 가깝게 다가갈 수 있는 좋은 기회가 되리라고 본다.

또한 국가안보의 핵심전력으로써 공군력을 국민들에게 과시하고, 항공우주산업에 공군이 기여하는 역할을 청소년들과 대학생들에게 적극적으로 홍보함으로써 우수한 자원이 공군과 항공우주 분야에 참여할 수 있도록 유도하는 계기가 된다.

넷째, 국제협력의 장을 마련하여 비즈니스를 창출하고 또한 국외 관광객을 유치하여 경제적 측면에 기여하리라고 본다. 전 세계시장을 대상으로 항공우주산업 관련제품 및 신기술에 대한 정보 교환 장소를 마련함으로써 비즈니스 효과

를 극대화할 수 있다.

또한 외국 참석자들에게 국내 관광산업과 연계해서 패키지 상품을 개발함으로써 외화획득 효과를 제고시켜 국익에 긍정적으로 기여할 것으로 본다. 즉, 본 행사를 통하여 공군이 국가경제에 크게 기여하게 되는 새로운 형태의 역할을 수행하게 될 것으로 기대한다.

### Ⅲ. 「Seoul Air Show '96」 개최 방향

공군은 1984년도에 항공우주산업의 발전 방향을 모색기 위하여 항공우주 심포지움을 최초로 개최하였고, 그로부터 2년후에는 산업전시회를 추가하여 「항공우주심포지움 및 산업전시회」라는 명칭으로 확대해서 실시하였다.

공군이 실시해 온 「항공우주 심포지움 및 산업전시회」는 항공우주산업 및 공군력의 미래지향적 발전 방향을 모색기 위하여 <표 Ⅲ-1>에서

<표 Ⅲ-1> 공군의 「항공우주 심포지움 및 산업전시회」 개최 현황

회수	일 시	기간(일) 심포지움/전시회	장 소	주최/주관
1	'84. 5. 17~18	2/0	공군회관	공 본
2	'86. 5. 7~ 9	2/3	공사(청주)	공본/공사
3	'88. 11. 9~10	2/2	공사(청주)	공본/공사
4	'90. 5. 16~19	2/4	KOEX	공본/공본
5	'92. 6. 24~28	2/5	KOEX	공본/공본
6	'94. 10. 7~10	1/4	KOEX	공본/공사

## 〈Ⅲ-2〉「Seoul Air Show '96」 행사 계획

구분	내용
명칭	서울 국제 항공우주 심포지움 및 에어쇼(공식명칭: Seoul Air Show '96)
주최/주관	공군본부/한국 항공우주산업 진흥협회
기간	'96.10.21(월)~10.27(일)
장소	공군 서울기지(성남시 소재)
규모	○ 참가국가: 20여개국 ○ 참가업체: 200여개 업체(국내 50, 해외 150개)
내용	○ 시범비행/꼭예비행 ○ 국내의 항공우주산업제품 전시회 ○ 항공우주 심포지움 및 기술시장 개최 ○ 기타

보는 바와 같이 행사의 주최와 주관을 공히 공군 본부가 담당하여 격년제로 실시해 왔다.

그러나 1996년 실시예정인 제7회 행사부터는 기존에 실시해 왔던 「항공우주 심포지움 및 산업전시회」에 시범비행 및 꼭예비행을 추가하여 〈표 Ⅲ-2〉와 같이 국제 규모의 Air Show로 확대 실시할 예정이다.

공군은 이와 같이 중요한 국제규모의 행사를 성공적으로 개최키 위하여 본 행사를 주관할 수 있는 기관을 선정함에 있어서 여러 유관기관을 검토한 바 있으나 여러가지 사정을 종합적으로 고려해서 최종적으로 「한국 항공우주산업 진흥협회」를 본 행사의 주관부서로 결정하였다. 그 주된 이유로서 「한국 항공우주산업 진흥협회」는 한국 항공우주산업의 건전한 육성을 위해 47개의 경희원사와 9개의 명예회원사를 대표하고 있는 비영리 공익단체라는 점과 우리나라 항공우주 산업체를 대표하는 유일한 단체라는 점이였다.

본 행사는 우리나라 최초로 실시되는 Air Show행사이지만 1984년부터 심포지움 및 산업 전시회를 실시해 왔던 공군의 경험과 항공우주 산업체를 대표하는 항공우주 진흥협회의 적극적인 행사추진으로 국제규모 행사로써 손색이 없도록 준비하여 개최하고, 장기적으로는 〈표 Ⅲ-3〉에서 보는 바와 같이 세계 주요 항공우주 전시회와 유사한 수준의 대규모 국제행사로 발전시킬 계획이다.

본 행사를 성공적으로 개최키 위하여 세부사항이 이미 관련부서와 함께 진행중에 있거나 계획중에 있으므로 그 내용을 중심으로 행사의 개최방향을 개략적으로 소개하고자 한다.

## 1. 시범비행 및 꼭예비행

시범비행은 실제 항공기의 시범비행을 통해 항공기 자체의 성능을 파시하고 저속 및 고속에

〈표 Ⅲ-3〉 세계 주요 항공우주 전시회

구 분	운 영 자	개최장소 및 횟수	전시장 형태	참가업체	해외마케팅	기 타
서울항공전	KOEX/공군 공동 주관	서울:6회 (1984~)	전시관 전시	9개국 30개사 (1994년)	Techno Venture	씩수년 10월
베를린항공전	독일협회	베를린 (1910~)	전시관 전시	20개국 422개사 (1994년)	협 회	씩수년 5월
일본항공전	일본협회	동경:8회	전시관 전시	95년 2월 개최예정	Blenheim	부 정 기
파리에어쇼	프랑스협회	파리:40회 (1908~)	AirShow포함 비행장 전시	39개국 (1610개사) (1993년)	협 회	홀수년 6월
환보로에어쇼	영국협회	환보로:31회 (1948~)	AirShow포함 비행장 전시	30개국 900개사 (1994년)	협 회	씩수년 9월
싱가폴에어쇼	SA사/Reed사 공동주관	싱가폴:7회 (1981~)	AirShow포함 비행장 전시	36개국 935개사 (1994년)	Reed	씩수년 2월

서 비행특성을 파악할 수 있는 기회를 제공해 준다. 이와 같은 시범비행은 군용항공기와 민간항공기로 구분하여 비행을 실시하며, 군 항공기를 우선으로 실시한다.

곡예비행은 본 행사의 하이라이트로써 한국공군이 보유하고 있는 A-37 에어쇼 편대를 통해 공군의 우수한 기량을 과시하고, 대국민 신뢰 조성을 위해 한국공군 보유 전 항공기를 공중분열 시키며, 해외의 유명한 민간 전문곡예비행팀을

초청하여 관람객들에게 볼거리를 제공하고 본 행사의 활성화를 도모한다.

시범비행에 참가하는 팀은 아직 확정되지 않았으나 최첨단 차세대 전투기로 일컬어지는 미국의 F-22, 프랑스의 Rafale, 영·독·이·스페인 합작 전투기인 EFA 2000, 그리고 소련의 SU-35 등의 시범비행을 실시할 계획이다.

곡예비행은 주로 민간팀으로 구성된 국외의

저명 민간 곡예팀을 초청해서 실시할 계획이며, 행사장소의 여건을 고려하여 외국의 군 곡예비행팀의 곡예비행은 실시하지 않을 방침이다.

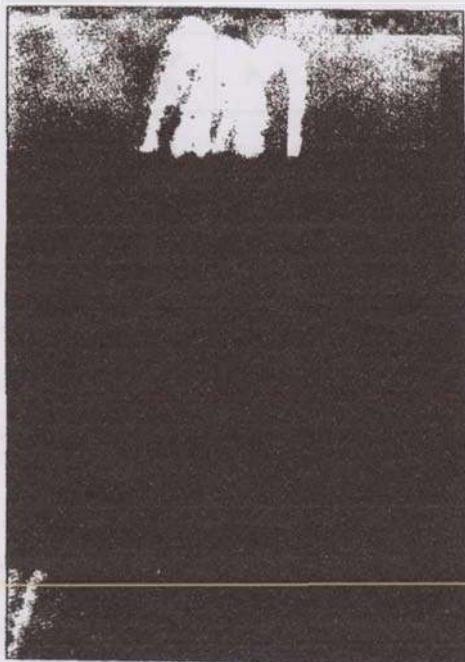
## 2. 국내의 항공우주산업 제품전시회

국내의 첨단항공기 실물전시를 통해 군용항공기 및 항공장비에 대한 국민적 이해를 증진시키고, 최근의 항공우주산업 제품 동향 소개 및 미래 기술의 발전추세를 가늠해 볼 수 있는 자리를 제공한다.

본 전시회는 육의전시회와 육내전시회로 나누어 실시하는데 육의전시장에는 주로 한국 공군 및 육·해군이 보유하고 있는 각종 항공기 및 무기체계와 한국 공군의 초청으로 참가한 외국 군용항공기, 또한 외국 우수 항공산업체에서 제작한 군용항공기가 선보이게 될 것이다.

민간항공기는 국내업체 보유 민간항공기 및 해외업체 출품 민간항공기가 전시되며, 페리글라이더와 경항공기 등 항공기 유사제품이 선보이게 되고, 아울러 신공항 건설에 소요되는 장비 등도 소개할 계획이다.

육내전시장에는 각종 항공기, 우주기기, 무기체계 Mock-up 및 실물부품이 전시되고, 이와 관련된 컴퓨터와 시뮬레이터, 각종 홍보와 관련된 출판물 전시 및 판매가 이루어질 수 있도록 비즈니스 장소(Business Meeting Room)가 설치된다.



## 3. 항공우주 심포지움 및 기술시장 개최

한국공군 보라매의 전당 공군사관학교 주관으로 산·학·군 관계의 세계 유수의 석학들과 국내 관련 전문가를 초청하여 항공우주산업 발전 방향을 모색하기 위한 심포지움을 개최한다.

본 행사는 '84년 이래 항공우주산업 관련 유명인사들을 비롯한 국내외 산·학·군 관계자들을 초청하여 국가안보 및 항공우주산업 분야에 관한 광범위한 주제발표 및 토론을 실시해 옴으로



써 그 성과를 제고시켜 왔으므로 '96년도에는 그 연장선상에서 주제발표 내용 및 토론의 질적 수준을 한 차원 더 높여나갈 방침이다.

또한 선진기술 교류를 촉진하고 국내기업과 외국 선진기업간의 기술협력을 조성키 위해 정부(통상산업부) 주최하에 한국 항공우주산업 진흥협회를 중심으로 항공우주 기술협력 세미나, 기술설명회 등을 포함한 「항공우주 테크노마트」를 개최할 계획이다.

#### 4. 기타

본 행사의 홍보와 국민적 축제행사 분위기 고양을 위해 전야제 행사를 올림픽 공원이나 잠실 선착장 등에서 실시할 계획이며, 국제행사로서의 면모유지를 위해 기자의 날(Press Day)을 선정하여 국내의 기자들에게 본 행사에 대한 의의를 정확히 전달하고, 기간중 KBS 방송 주관의 열린 음악회, 공군 군악연주회, 모형항공기대회, 항공우주 과학관련 백일장 대회 및 어린이 사생대회 등 각계각층이 동참할 수 있는 다채로운 행사를 계획중에 있다.

## IV. 결 언

미래 안보환경과 한국의 국력신장은 항공우주 분야의 발전에 활력을 불어넣어 줄 것으로 예상되며, 점차 첨단 항공우주과학 분야에 대한 국민

들의 관심이 커짐에 따라 본 행사에 대한 기대치 또한 상승할 것으로 예상된다.

혹자는 우리나라의 항공산업 실태를 이야기하면서 현재의 여건하에 「Seoul Air Show '96」 행사를 계획한다는 것은 우리의 능력을 고려하지 않은 결과에서 비롯되었다는 부정적인 시각을 보내거나 행사자체에 대하여 소극적인 견해를 펴려하기도 한다.

실례로 우리나라의 항공우주산업 발전정도로 보아 Air Show에 직접 참가할 수 있는 항공기를 제작하지 못하고 있는 실정에서 많은 경비를 들여 선진국들을 위한 뒷바라지나 하는 잔치를 벌이는 것이 아닌가 하는 의견과 축적된 경험이 부족하고 개최시일이 촉박하여 성공적인 개최가 가능하겠는가 우려하는 시각이 있다. 또한 국제규모의 행사에 걸맞도록 국·내외 항공우주산업체들이 다수 참가할 것인가에 대하여 의문을 갖는 사람도 없지 않은 실정이다.

그러나 우리 공군은 1984년도 부터 격년제로 국제규모의 항공우주 심포지움 및 산업전시회를 실시해 옴으로써 이미 많은 경험을 축적해 왔으며, 본 행사의 주관 부서로 결정된 바 있는 항공우주산업진흥협회는 이미 세계 유수의 유사행사를 담당함은 물론 전문 기획업체를 선정하여 세부적인 계획을 수립해서 이미 실행하거나 추진중에 있다.

다가오는 21세기의 특징을 여러가지로 축약해서 다양한 용어를 사용하고 있으나 군사분야와 사회분야를 두루 섭렵할 수 있는 가장 적합한

용어는 「정보화시대」라 칭할 수 있겠다. 정보화 시대의 공군력은 평시에는 전쟁을 억제하는 억제력으로써 뿐만 아니라 첨단 항공산업을 선도하는 과학기술군으로써 국가이익에 기여하게 될 것이며, 유사시에는 군사력으로 정치적 목적을 가장 효과적으로 달성키 위한 유일한 수단으로써의 역할을 수행하게 될 것이다.

공군은 이같은 맥락에서 「Seoul Air Show '96」 행사를 통하여 공군의 작전영역을 우주로 확대키 위한 계기와 항공우주과학분야의 세계화 거반을 마련하고, 정부의 항공우주산업 육성 및 국내 항공산업 발전에 기여하며, 항공우주산업

관련 산·학·민·군이 한자리에 모여 항공우주산업의 발전 방향을 모색하는데 그 의의를 두고 있다. 또한 국제규모의 행사 추진과 국민적 축제 분위기를 고조시키기 위하여 각계 각층이 참여할 수 있는 각종 행사를 계획중에 있다.

이와 같은 행사를 성공적으로 치르기 위해서는 관련부서의 치밀한 계획수립과 추진이 선행되어야 하나 더욱 중요한 것은 공군 요원 각자들이 본 행사의 주체라는 주인의식을 가지고 적극적인 대국민 홍보를 실시함으로써 범국민적 행사분위기를 조성해 나가야 하겠다. **등문**

대위 이동혁

# 南漢山城에 서린 民族精神研究

강 성 구

소령/제3726부대 정훈관실



## 1. 머리말

서울 근교에 남한산성같은 고원지대( High Land)가 있다는 것은 신의 축복이라고 할만하다. 한강을 중심으로 서울 강남과 성남, 하남, 광주를 병풍처럼 두른 고원인 남한산성은 각박해져만 가는 이 시대에 국민들의 역사공간으로서 문화공간으로서 그 역할이 크다할 수 있다. 그러나 남한산성을 떠올리는 대부분의 사람들은 닭도리탕을 잘하는 음식점이 많은 곳, 군(軍) 행무소가 있던 곳, 혹은 인조가 청나라 군대에 패하여 굴욕적인 항복을 한곳 정도로 기억할 것이다. 하지만 이 지역은 백제를 세운 온조대왕께서 친히 수도를 정하고 400년간 세련된 백제문화를 꽃피웠고 그 지리적 중요성으로 인해 고대삼국이 치열한 각축전을 벌이던 전략지이며 신라가 삼국통일의 기틀을 세우고 이곳에서 한강을 따라 당에 사신을 보내 통일전쟁의 패권을 획득한 오랜 역사가 숨쉬는 곳이다. 또한 남한산성과 삼각을 이루는 청계산과 관악산 사이로 흐르는 단천으로 인하여 그 토지가 비옥하여 이미 선사시

대부터 풍족한 문화를 이루어 그 유적이 곳곳에서 발견되는 문화의 보고이기도 한것이다. 본인은 정훈참모로서 장병들의 정신교육 도장으로 나라사랑 CAMP를 남한산성에서 운영하면서 그동안 글욕과 모욕의 땅으로 각인되어 역사의 한기둥이를 버려진 천덕꾸러기 남한산성의 새로운 면모를 확실히 깨닫게 되었다. 남한산성의 봉우리와 들부리 하나 하나에 담긴 호국승군들의 애국정신과 선조들의 자존의식을 지금부터라도 새롭게 인식하여 지표없이 표류하는 요즈음 국민들에게 새로운 메시지를 줄 정신교육도량으로서의 남한산성을 소개하고자 한다.

## 2. 민족정신의 배경

### 1) 역사적 배경

한강은 한반도의 허리를 가르는 우리민족의 젖줄로 예로부터 패권을 다투던 곳이다. 그러므로 한강지역을 점령한 나라는 번성하였고 이곳

을 빼앗긴 나라는 쇠퇴해갔다. BC 5세기경 백제의 시조 온조왕은 지금의 올림픽 아파트가 있는 지역부터 하남 위례성(몽촌토성)까지를 중심 지역으로하여 도읍을 정하고 정남방향에 있는 남한산을 성스럽게 여겼다. 지금도 남한산성에는 온조대왕을 기리는 숭열전이라는 사당이 남아있다. 이후 이지역은 고구려의 광개토태왕과 장수왕의 남하정책으로 고구려 땅이 되었다가 신라의 진흥왕이 다시 남한산성을 중심으로 이곳을 확보하여 신라의 권역이 북한산까지 확대되어 진흥왕 순수비가 북한산에 놓이는 전성기를 구가한다. 물론 이를 기반으로 능란한 외교정책으로 삼국통일을 이루게 되는데 이것만 보아도 이땅의 가치가 얼마나 큰지 알수 있다.

지금의 남한산성을 중심으로 팡주라 이름한 것을 고려 태조 23년(940)에 한주로부터 개칭한 것이니 1054년전의 일이다. 이후 팡주라는 이름은 조선을 거쳐 오늘에 이르도록 면면히 그 명칭을 유지하고 있다. 남한산성은 본시 신라 문무왕 12년에 삼국통일 전쟁에 참전후 한반도 전역을 차지하려는 당나라를 막기위해 지금의 남한산 동봉에 성을 구축한 것이 그 처음이다. 물론 오늘날 남한산성의 모습은 조선시대에 들어서 있는데 선조 28년(1595)에 축조를 서두르기 시작하였고 임진왜란을 겪은 후 산성의 요새화는 조정의 큰 역사(役事)의 하나였다.

또한 인조반정의 공신록을 두고 불만을 품은 이괄이 난을 일으키자 인조는 공주로 황급히 피신을 하는 곤욕을 치르면서 남한산성의 중요성을 한층 강조하기에 이른다. 그러므로 인조 4년 벽암 각성선사를 8도 도총섭에 임명하여 전국의 승려들을 관장하여 남한산성을 증축하게 되는데

조선8도를 상징하는 여덟개의 사찰이 건립되고 승려 370명으로 구성된 정예 수비대가 이곳에 상주하게 된다. 병자호란시에는 40일을 이곳에서 치열한 전투를 벌이며 항쟁한 인조가 청나라에 항복하는 비운을 겪기도 하지만 끝내 패배를 인정치 않는 삼학사의 정신으로 인해 충절을 대표하는 선비정신의 요람지가 되었다.

후대왕들도 남한산성을 배척의식의 상징적 성지로 가꾸고 늘 이곳에 들러 민족정기를 세울 것을 다짐하며 패배의 절망을 딛고 더욱 빛나는 문화 전통을 창출하는 에너지원으로서의 역사의 땅이 되었다. 근세사에 있어서도 1919년 만세 독립운동시에도 어느 지역보다도 적극적으로 주민들이 참여하여 3.1운동의 횃불을 높이는 땅이었다. 그러므로 민족자존의 땅 남한산성을 우리는 올바르게 인식해야 한다.

## 2) 문화적 배경

남한산성은 해발 496m의 고지대로 천연적인 울창한 수림과 수도권 어디에서도 보기힘든 송



▲남문에서 바라본 성

림, 기이한 바위의 모습이 절경을 이룬다. 특히 서울보다 늘 4~5도가 낮은 기온을 나타내기 때문에 여름철에는 많은 도시민이 물리는 피서지이기도 하다. 이곳의 많은 문화재들은 남한산성의 본격적인 축성이래 270년간의 긴 세월 동안 국가의 특별관리로 잘 보존되어 오다가 1894년 갑오경장이후 산성의 수비대였던 승변제도(스님들을 통한 병영제도)를 폐지하면서 70년간의 관리부재와 일제의 철저한 한민족문화 말살정책으로 큰 피해를 보게 된다. 특히 남한산성은 전략적 차원에서 과거부터 화약류 등 병기창고가 많았는데 이곳이 항일운동의 거점이 될지 모른다고 우려한 일제가 1908년 화약고를 대대적으로 폭파하면서 많은 문화제도 함께 잿속에 묻히게 된다. 그리고 우리의 역사까지 왜곡시켰으니 그때부터 우리는 이곳을 치욕의 땅이요 패배의 땅이라는 자괴감을 갖게 되었다.

남한산성은 석성의 둘레가 6277 보(步)이고 성가퀴가 1,700첩(疊)이며 네군데의 큰 대문과 16개의 비밀문이 있었다. 그리고 성안에는 판아와 행궁이 있었는데 220칸이 넘는 대규모 시설이었다. 네 곳의 대문 역시 2개 사찰씩 수비대를 조직하여 방이르록했는데 각도에서 온 승군들로 인해 이곳을 작은 팔도강산이라고 부르기도 했다. 현재는 대문 역시 서장대만 남아있고 다수의

문화재가 소실되어 그 복원이 사실상 어렵지만 후세를 위해 문화유적의 표식이라도 세워야하지 않겠는가하는 아쉬움이 간절하다.

### 3. 민족정신의 특성

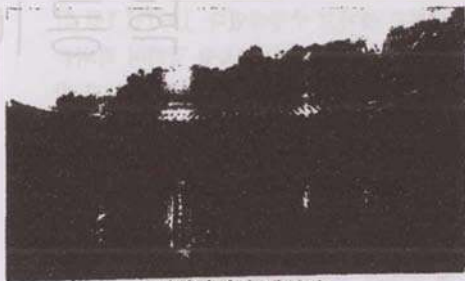
#### 1) 벽암각성선사의 호국정신

조선은 승유억불 정책으로 일관해왔다. 이러한 배불정책 속에서도 조선불교는 자신들의 안위보다는 국가와 민족을 먼저 생각하는 호국정신을 살필 수 있는데 그 좋은 자료를 제공하는 곳이 남한산성이다. 축성부터 조선8도의 승군들이 동원되었고 개원사를 사령부격으로 하여 8도를 상징하는 8개 사찰이 건립되었다. 이것은 모든 조선땅을 부처님의 힘으로 하나를 모았다는 의미로도 호국불교의 상징체로 남한산성을 바라볼 시각을 제공해 준다.

벽암 각성선사는 노후에도 효종에게 화엄종지(華嚴宗旨)를 가르치는 국사(國師)로서의 역할도 수행했으며 마지막으로 화엄사에 들어가 "도업(道業)에 힘써 국에 보답할 것"과 "사후(死後)에 비(碑)"를 세우지 말것을 유언한뒤 입적



▲수어장대



▲남한산성의 풍경사

하였다. 각성선사는 남한산성과는 나누어 생각할 수 없는 인물로서 민족과 불교는 둘일수 없다는 한국불교의 특성을 실행으로 보여준 인물이다. 그러므로 남한산성은 조선8도의 역량이 총동원된 호국의 의지가 서린 역사의 땅이므로 모든것을 포용한 또 하나의 한국정신사의 새로운 모습을 보여주는 중요한 장소로 발전시켜 나가야 할 곳이다.

## 2) 선비정신과 삼학사

선비정신이란 인격의 완성을 위하여 끊임없이 학문과 덕성을 키우며 대의를 위하여 목숨까지도 버릴 수 있는 지조(志操)의식을 말한다. 선비는 바로 나라에 충성하고 백성을 사랑하는 이상적인 인간상을 말한다. 즉 국가가 위태로울 때는 일신의 생명을 돌보지 않고 대의를 위할 줄 아는 지조와 절의가 굳은 인간이라 할 수 있다. 병자호란시 역사를 의롭게 이끌어 가려는 지성과 정의의 내포하고 있던 분들이 있었으니 청에게 무릎을 꿇는 것을 끝까지 반대하고 죽음을 택한 척화(斥和)삼학사(三學士)들이다. 홍익한, 윤집, 오달제가 바로 이들이다. 1636년(인조14) 청나라가 사신을 보내 조선을 속국시하는 모욕적인 조건을 제시하자 삼학사들은 청나라의 사신들을 죽여 모독을 씻자고 주장하였다. 1937년 1월 인조가 삼전도(三田渡)에서 굴욕을 당하며 화의를 요구하게 되자 이들은 봉림대군(鳳林大君)과 함께 청으로잡혀가게되고 청나라의 회유를 끝까지 거절하다가 처형당하게 된다.

이들은 처형전에 청태종이 친히 국문하였는데 이들은 척화를 주장했던 몇몇한 대의를 밝히고 나라에 충성과 부모에 대한 효도를 더이상 못함

을 안타까워할 뿐이라고 하였다. 이렇게 몸바쳐 나라를 구하려는 몇몇한 기개를 보이자 청태종도 이들의 애국충정에 감탄하여 찬사를 아끼지 않았다고 한다. 조선 조정에서는 이들의 충의와 대절을 기리기 위해 정문(旌門)을 내리고 홍익한에게는 충정(忠正), 윤집에게는 충貞(忠貞), 오달제에게는 충렬(忠烈)이라는 시호를 각각 내렸다. 이들 세분을 우리는 삼학사라 부르며 남한산성 양지바른 언덕에 현철사 제향을 짓고 선비정신의 그 울곧고 꿋꿋한 정신을 배우고자 하였다.

## 4. 현대적 의의와 맺음말

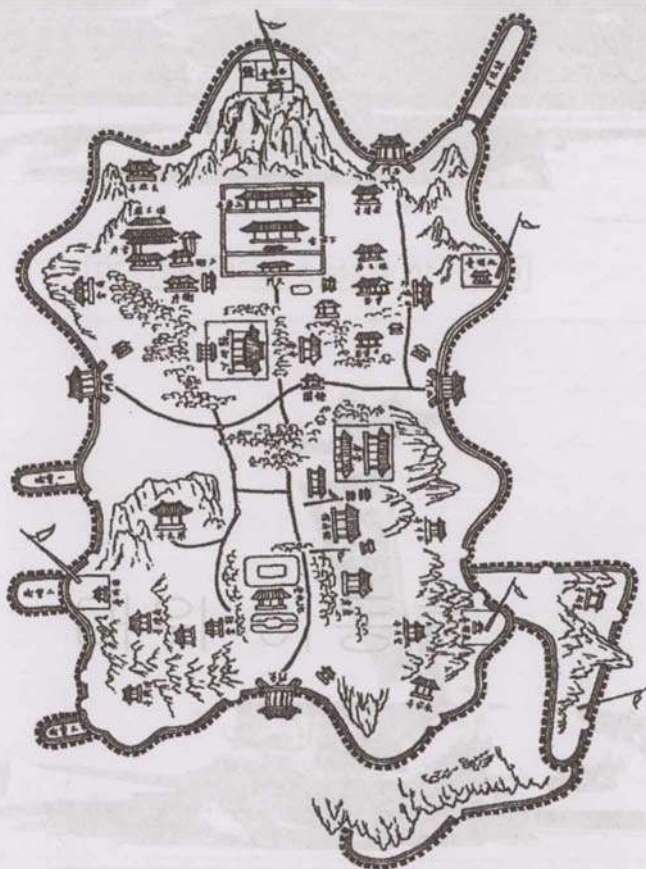
남한산성의 민족정신을 탐구하면서 이것이 갖는 현대적 의의는 우리들에게 새롭게 다가온 민족정신의 도량으로 우리들이 지혜를 모아 가꾸어야 할 성스러운 땅이라는 사실이다. 그러므로 충절의 혼이 잠들어 있고 진중보국하는 나라사랑의 땅, 남한산성에서 우리는 역사의 진한 향기를 맡아야 한다.

특히 군(軍)교육에 있어서 국난극복의 산교육장으로, 자연을 느끼고 사랑하는 감성의 교육장으로 활용되어야 한다. 일제가 우리에게 오도한 남한산성은 치욕의 땅, 패전의 땅이라는 절망에서 벗어나 민족의 자존을 지켜온 성지로 이곳을 새롭게 태어나게 해야한다. 조선의 역대왕들은 남한산성의 서쪽 지휘소인 수어장대에 무망루(無忘樓)라 이름한 누각을 세웠다. 잊지말자는 것이다. 삼학사의 충절과 오랑캐들의 만행을 잊지말고 국력을 길러 강국이 되자는 의지의 표현인 것이다.

그리고 이곳에서는 호란이후 전몰장병 위령제를 올리며 나라사랑의 높은 뜻을 되새긴 장소였다. 과연 치욕과 패배의 저주받은 땅에 이런 누각을 세우고 제사를 지냈겠는가? 우리는 그당시 이곳을 지켰던 선조들의 후예로서 남한산성을 새로이 자리매김해야 한다.

"구차히 살기를 바라지 않고 어서 죽어서 내

피를 복에다 발라서 등등친다면 내 넓은 하늘로 날아 고국으로 갈것이니 이 얼마나 좋은 일인가" 하면서 이억만리 길에서 고국산천을 꿈꾸며 죽은 삼학사의 정신을 우리들 호국정신의 정신적 고향으로 오래 간직해야 할 것이다. 남한산성의 민족정신이 꽃피는 날 우리민족의 영원한 번영이 함께 이루어 질것을 확신한다. **정문**





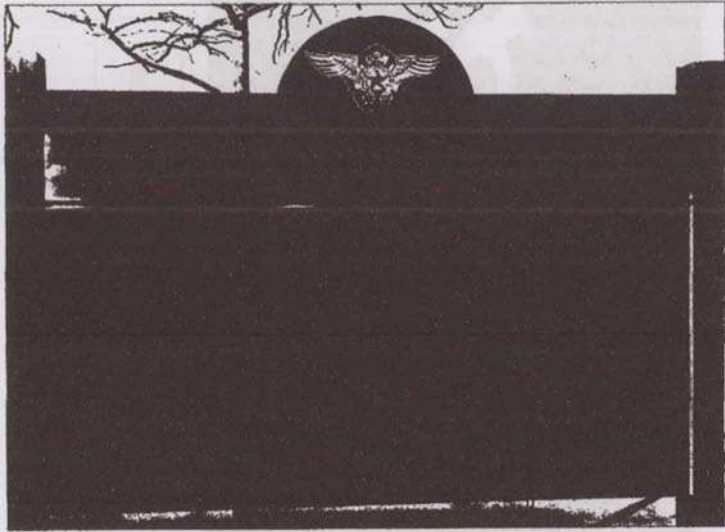
KFP F-16 국내생산 1호기 탄생(11.7)



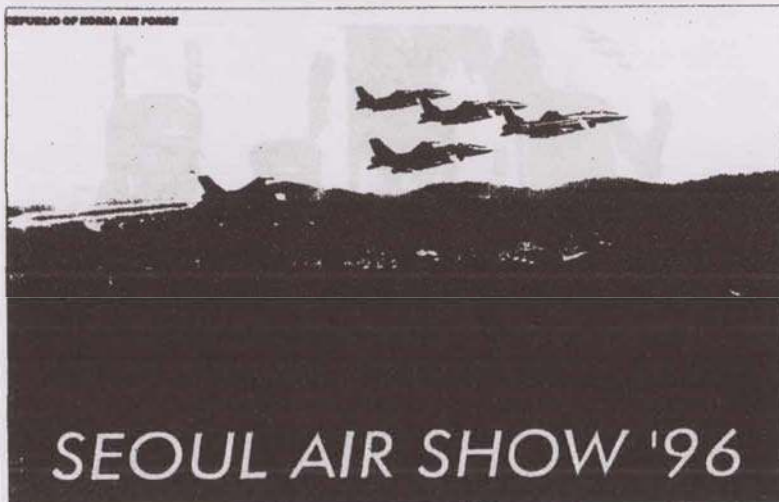
공군기본훈련기(KTX-1) "용비"명명(11.28)



사·진·으·로·본· '95년·공·군·의·한·해

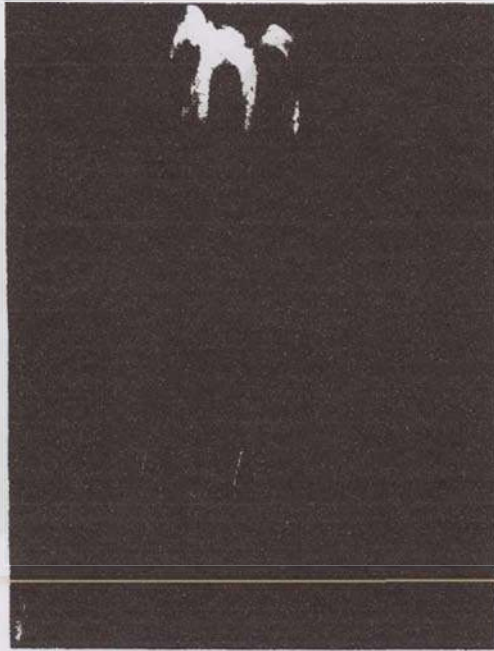


범 공군적 자기혁신 운동 元年전개



'96 서울 에어쇼 개최 결정

사·진·으·로·본· '95년·공·군·의·한·해

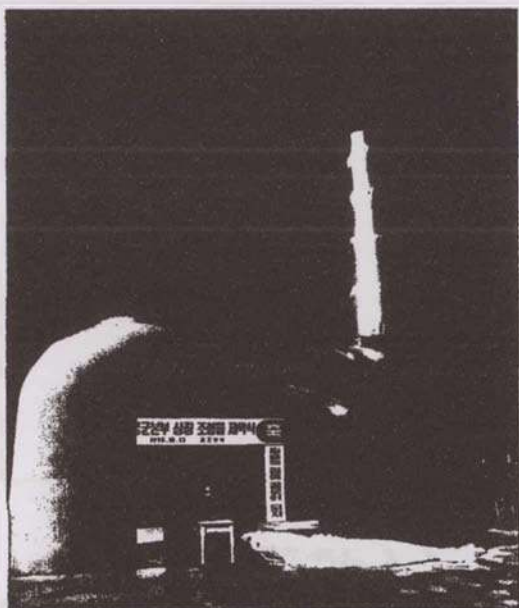


특수비행팀  
「블랙이글」  
발대  
(9.25)

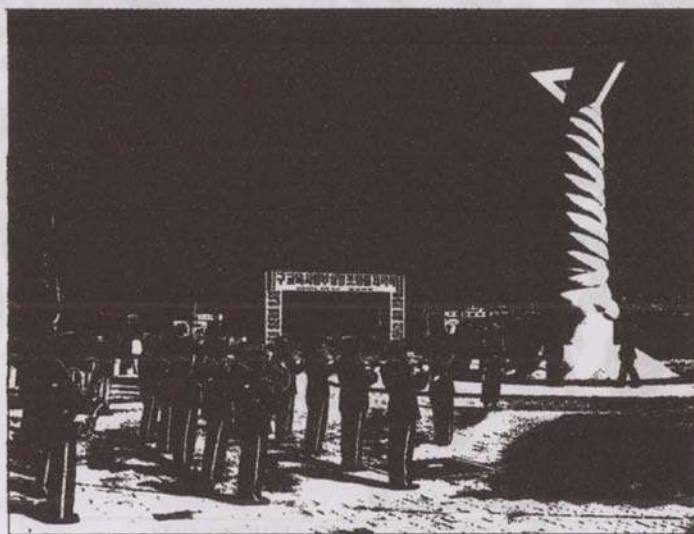


공군사관학교 홍보TV 광고(7.23~8.31)

사·진·으·로·본·'95년·공·군·의·한·해

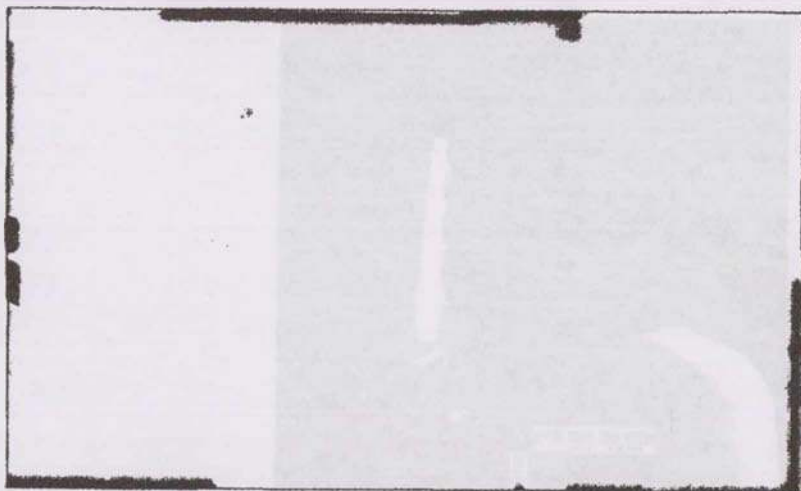


구 공군본부 상징  
조형물 건립(10.13)

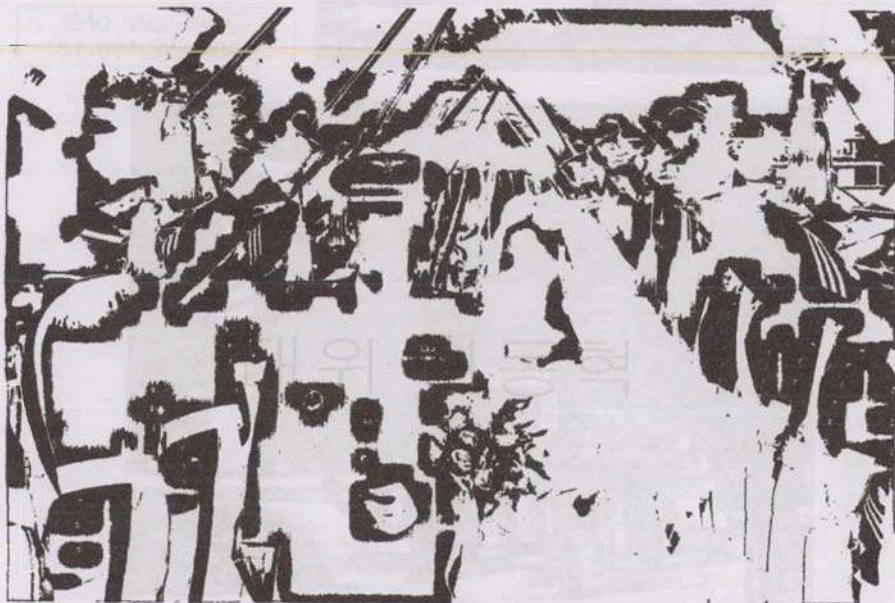


구 교육사 상징 조형물 건립(10.12)

사·진·으·로·본·95년·공·군·의·한·해

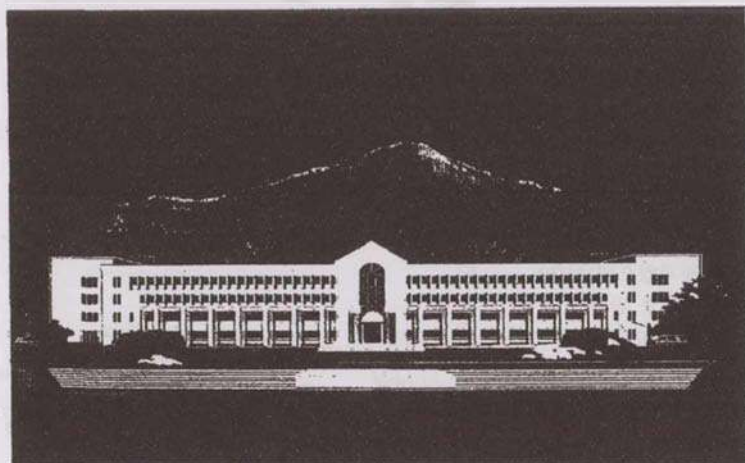


건군 제47주년 국군의 날 행사 대규모 개최(10.1)



드라마 "창공" 제작지원 등 대민홍보 만전  
(사진은 5월 10일부터 16부작으로 방영된 "창공"의 한장면)

# 40년 배움터 이전하는 공군대학



대전 신기지 공군대학 본관 조감도

공군대학은 1956년 여의도 기지에서 개교하여  
이듬해 공군사관학교가 자리하고 있던  
대방동으로 이전하였으며,  
현재까지 1만9천4백여 학생장교를 배출한 교육의 산실이다.  
98년 12월 40년 배움터를 대전 신기지로  
이전함에 따라 세계적인 군 교육 전문기관으로  
도약할 계기를 맞이하고 있다.

## 40년 배움터 이전하는 공군대학

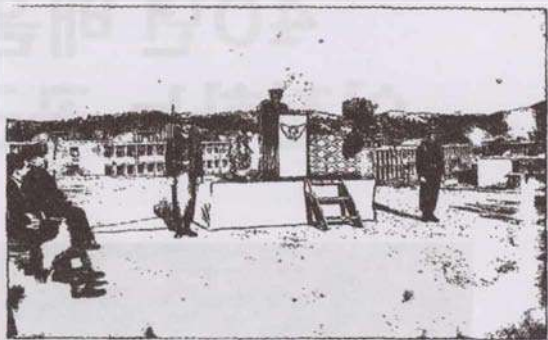
공군대학은 국방부 일반명령 제12호에 의거 1956년 7월 15일 당시 여의도 기지에서 창설되었으며, 동년 10월 5일 최초로 학생장교 24명이 고급과정에 입학하여 기대와 축복속에 개교하였다.

1957년 9월 30일 여의도 기지에서 대방동 공군 사관학교로 이전하여 동년 10월 초급과정과 11월에 학술교관과정 개설 및 중앙도서관을 개관함으로써, 명실상부한 공군 최고 교육기관으로써의 면모를 갖추게 되었다.

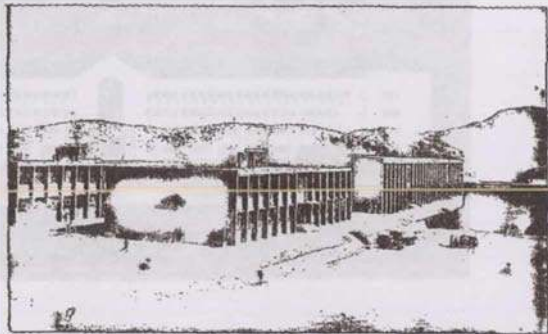
이후 공군대학은 63년 2월 국군 최우수 교육부대로 선정되었으며 1970년 8월 7일 대학건물을 현 위치인 보라매공원 지역으로 이동하면서 교육환경을 새롭게 하였고, 71년 5월 고급 특별과정을 신설하였으며, 80년 7월 교수부 산하에 연구처를 신설하였다.

81년 4월 고급과정의 교육기간을 25주에서 44주로 연장하였으며, 83년 3월 비행안전과정을 신설하였다. 84년 12월 군무원 관리자과정을 설치하고, 85년 6월 전산실을 마련하여 학생장교에게 전산교육을 하게 되었으며, 동년 12월 공군사관학교 이전에 따라 기지대가 창설되었다.

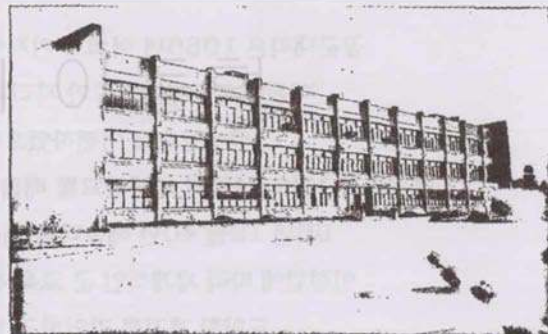
1986년 12월 항공연구발전실이 항공교리연구실로, 87년 6월 교수부 교무실이 교학처로 명칭이 변경되었고, 88년 6월 교수부 전산실과 관리처 전산기능을 통합하여 전자계산소를



▲ 도서관 개관식(1957년)



▲ 대방동 청사 전경(1958년)



▲ 1980년 당시 대학 본관 모습

## 40년 배움터 이전하는 공군대학



▲ 이전직전의 대학본관 모습(1995년)  
16년전 모습을 간직하고 있다.



▲ 대전 신기지 대강당 조감도



▲ 대전 신기지 복지회관 조감도

설치, 운영하게 되었으며 89년 10월 공군우수교육부대로 선정되어 참모 총장 표창을 받았다.

공군대학은 개교 이래 39년동안 6개 과정 19,444명의 학생장교를 배출하여 공군발전에 기여하고 있으며 '95년 12월 서울 대방동에서 대전 신기지로 이전함에 따라 세계적인 군 교육 전문기관으로 발전할 수 있는 절호의 기회를 맞고 있다. 서울 지역에 위치함으로 인해 제한됐던 작전, 교육 여건들이 대전 지역에서는 보다 완화될 수 있을 것이고 또한 해군, 육군대학과 같은 기지에 위치하고 있다는 점등 신기지 이전은 공군대학의 발전에 큰 의의가 있다고 하겠다.

정보화, 다원화로 대표되는 21세기의 국제환경에 대응하고 전쟁억제와 국가이익 확보라는 본연의 임무에 충실하기 위해 공군대학은 교훈을 지식 을 통한 공군력(Aerospace Power through knowledge), 공군력을 통한 승리(Victory through Aerospace Power), 조국을 위한 충성(Loyalty to the country)으로 정하고 이를 구체화하기 위한 중·장기적 발전 계획으로 '세계제일의 공군대학화'라는 기치아래 '미래 지향적 군사전문 교육체계 정립', '학습정보 수집체계 구축 및 연구활동 강화', '대학 이전에 따른 교육환경 및 방법의 현대화'를 당면과제로 2000년대 공군의 주역이 될 인재양성에 최대의 노력을 경주하고 있다.



## 안전을 100%의 책임정신 공군 항공안전관리단



김 현 준  
대위/항공안전관리단

1902년 미국의 라이트 형제가 최초의 동력비행을 성공한 이후 항공기 발전은 근 100년이 되어가고 있다. 그동안 항공기술은 우주에 까지 이르는 급격한 발전을 이루었으며, 그 영향 역시 인류사에 미치는 바도 지대하다고 할 수 있다. 그러나 이러한 혁혁한 발전의 이면에는 안전사고로 인해 수많은 인명의 손실을 가져왔다는 것도 주목할 필요가 있다.

항공기 발전 초기에는 모험심으로부터 출발하여 전쟁사 및 인류 생활환경을 변화 시킬 수 있기까지 발전의 이면에는 시행착오적인 수많은 사고들의 연속이었다고 볼 수가 있는 것이다.

초기의 항공기 사고는 항공기 자체의 불안정성과 조종기술 미숙등에 의한 손실을 초래하였다. 그러나 과학기술의 발전과 함께 안전분야에 적극적 투자와 지원등으로 점차 시행착오 적인 사고를 감소해 나가고 있는 추세이나 막대한 국

가재산 손실을 물론, 고귀한 인명을 잃고 있음은 결코 간과할 수 있는 문제가 아닐 수 없다. 사회적으로도 아현동 가스폭발사고, 성수대교붕괴, 대구 지하철 가스폭발 사고, 삼풍백화점 붕괴등 일련의 사고들은 오랫동안 우리사회에 누적돼온 제도적 문제와 안전의식의 결여 및 수동적이고 타성적인 안전관리의 구조적 맹점이 가져다 준 인재(人災)라 할 수 있다.

이러한 군 내,외의 상황적 위기의식에서 공군은 '안전'이라는 개념을 하나로 집결시킬 수 있는 강력한 조직체 탄생의 필요성을 절감하게 되어 지난 1995년 6월에 항공안전관리단을 창설하였다. 항공안전관리단은 다음의 세가지 기본 임무를 주르하여 창설되었다. 첫째는 안전관리분야의 연구개발임무이고, 둘째는 사고조사 및 안전진단임무, 셋째는 교육의 임무이다. 이러한 세가지 기본임무는 각기 독립적으로 분리되어





추진되는 동시에 상호 유기적으로 연계되어 종합적인 발전구도속에서 실효성을 증시하여 단계적 발전을 기할 수 있도록 추진되고 있다. 다음에서 이러한 기본임무에 대해서 개략적으로 소개하고, 항공안전관리단이 나아가야할 기본적 발전방향을 소개하고자 한다.

### 첫째, 안전관리분야 연구, 개발

최근 비행사고 추세는 무기체계가 복잡 다양 화됨에 따라 단순한 한가지 원인에 의해 발생하지 않고 여러가지 요인들이 상호 연관된 복합적인 원인에 의해 발생하기 때문에 다양한 분야...인간, 환경, 제도 등...의 연구활동이 필요하다. 이러한 연구활동은 사고방지를 위한 근본적인 안전활동의 기반이라 할 수 있다. 항공안전관리단은 창설관련 후속업무와 동시에 현 공군여건을 고려한 안전관리 적용방안으로써 "PPM 개념 적용 안전관리 방안"을 추진중에 있다.

PPM 개념은 현재 기업체에서 불량품을 줄이기 위해 실행하고 있는 방법중의 하나로써 생산라인에서 불량품이 발생할 수 있는 잠재요인을 발굴, 시정조치하여 전체적인 생산능력의 향상과 함께 신뢰성을 확보하기 위한 것이다.

이러한 PPM 개념을 공군에 적용하기 위해 항공안전관리단에서는 주임무완수를 위한 자기 혁신운동의 세부 수행적 차원으로 나 자신과 주변에서부터 불안전 잠재요인을 발굴, 제거함으로써 총체적 완벽을 추구해 나가는 개념으로 적용할 수 있도록 연구하였으며 이는 공군 전요원이 주임무 완수와 관련하여 개별적 및 소속 집단

별 목표의식을 제고하는데 의의가 있다고 보고 앞으로 전 공군이 활용할 수 있도록 PROGRAM을 개발중에 있다.

그리고 사고발생의 주체인 '인간'에게 영향을 주는 요소 즉, HUMAN FACTORS에 대한 지속적인 연구계획을 추진중에 있으며 향후 인적 요소와 관련된 학문...철학, 종교학, 심리학, 생리학 및 지휘관리, 안전공학등...는 물론, 총체적 위기관리(TOTAL RISK MANAGEMENT) 차원에서의 항공안전 관련 전문분야...환경공학, 산업위생, 안전경영...에 까지 연구를 확대할 계획이다.

또한 연구활동의 전문성 및 객관성을 확보하기 위하여 국내외의 학계 및 안전관련기관과 교류하여 최신 자료를 수집, 교환하고 민.관이 주관하는 각종 국내외 세미나에도 적극적으로 참여/주최할 계획이다.

### 둘째, 안전진단 및 사고조사

최근의 비행사고 추세는 첨단장비를 갖춘 항공기, 다양화된 무기체계의 운용과 함께 이를 지원하는 항공교통관계(ATC) 및 각종 비행절차의 수립, 그리고 임무조종사와 기타 지상요원의 근무환경, 심리적인 문제점등 여러가지 다양한 요소들이 혼합된 복합적인 원인에 의해 발생하고 있다.

이러한 상황에서 사고조사 또한 과거의 단순한 방법에 의존하기보다는 최신 장비 및 전문화된 사고조사 요원의 필요성이 요구된다.그러하여 항공안전관리단에서는 미(美) FSO(Flight Safety Officer) 과정을 이수한 전문요원들이



비행사고 발생시 사고조사단에 참여하여 이들의 전문지식을 적극활용, 사고조사의 신뢰성 확보 및 유사사고 방지에 노력하고 있다.

이러한 사고조사 활동은 올해 최근 사고 조사 활동중 사고당시 상황에서의 조종사 심리상태를 분석하여 그 당시 그렇게 행동할 수 밖에 없었던 심리적 원인을 밝혀내었던 성과를 거두기도 하였다. 이것은 사고조사가 나타난 사실/현상에 의존한 사고원인 규명 및 대책수립을 해왔던 과거의 방법에서 탈피하여 위험/긴박 상황에서의 행동심리, 경험부족 등 환경, 인적요인, 교육훈련 측면에서 사고의 근본적인 원인을 찾아내는 방법으로 전환함으로써 사고를 근절할 수 있는 계기를 삼을 수 있었다.

이러한 사고조사 방법의 변화는 항공분야에서 인적요소(HUMAN FACTORS)에 관심의 초점이 맞춰지는 전 세계적 추세에 부응하는 전일 보된 학문의 적용이었다고 볼 수 있다.

앞으로는 첨단 과학장비를 확보하여 과학적인 방법에 의한 정확한 사고조사를 통해 운영 체계상 근본원인을 색출하여 근본적 차원에서의 치료를 통하여 동일 혹은 유사원인에 의한 사고/운영상 문제점을 단절함은 물론 국내의 항공, 해양, 지상분야에서의 대형 사고조사에 적극 참여하여 명실공히 국가적 차원에서의 재난 및 재해 관리를 할 수 있는 역량을 갖추도록 노력중이며, 무엇보다도 중요한 것은 사후약방문이 되지 않도록 전문성 확보와 과학적 방법등을 동원하여 사전 안전진단 능력을 갖추고 조직적 예방활동을 전개하는 것이 중요하며 이를 위해 적극적 활동을 실시할 계획이다.

### 셋째, 안전교육

현재 공군에서 실시하고 있는 안전교육은 각 특기교육 및 부대별로 실시하고 있는 지상안전교육과 94년 전반기까지 조종사, 정비사를 위주로한 비행안전 교육으로 크게 구분할 수 있다. 그동안 실시해온 안전교육은 주로 사고사례 전파, 지시적, 일방적 안전대책 또는 훈육적 차원의 안전교육에 치중해 왔었다.

항공안전관리단은 95년 후반기부터 공군의 기존 안전교육을 전담하고 있으며, 비행훈련 입과전 조종학생들의 안전의식 고취를 위한 비행안전 초급과정과 비행대대장 취임전 대대장들의 안전관리를 위한 안전관리 참모 과정등 몇개 과정을 신설하여 운영하고 있다.

또한 교육대상도 공군 장병뿐 만 아니라 육군, 해군 및 민간 항공, 건설교통부 요원과 항공산업관련 기업체 그리고 타국군 장병 및 산업체 까지 확대해 나아가고 있다. 이러한 교육업무는 항공안전관리단의 핵심업무라 할 수 있으며 이것의 성패여부가 총체적, 통합적 안전관리를 통한 주입무 완수를 달성할 수 있는 중대한 기반이 된다는 것은 의심할 여지가 없다.

이를 위해 항공안전관리단에서는 완벽한 교육업무 수행을 위한 각종 안전 소프트웨어를 개발하여 교육에 응용함으로써 실제 행동화 할 수 있는 방법을 연구하고 있다. 현재 지상안전 교육분야에 있어서는 컴퓨터 모의기법(Simulation)을 이용하여 위험조건 또는 상황을 설정하여 개인이 위험 상황을 스스로 인식, 해결해 나감으로써 무지, 무관심, 부주의에 의한 사고를 추방할

## 순환개발

수 있는 훈련 소프트웨어를 개발할 예정이다. 또한 비행안전교육 분야에 있어서는 사고통람, 사고조사 보고서에 있는 내용을 컴퓨터를 이용하여 실제 상황을 재현, 조종사들에게 가상 현실을 체험하도록 함으로써 사고 및 위험 사례를 자기화 할 수 있는 소프트 웨어를 개발하여 자율적 안전관리를 달성할 계획이다.



(그림) 순환체계도

이상에서와 같이 항공안전관리단의 연구, 사고조사, 교육업무는 그 어느 한가지도 소홀히 할 수 없는 중요한 업무로서 공군이 완벽한 영공방위를 달성하는데 중요한 역할을 할 것이다.

그리고 이 3가지의 기본업무는 각각 독립적으로 수행되고 있지만, 상호 수평적으로 연결된 순환체계(그림)로 되어있어 이론과 실제 적용에 대한 문제점을 해소할 수 있는 상호보완적 역할을 하며, 이것을 통해 항공안전관리단은 모든 업무수행에 있어 질적 향상을 도모할 수 있으며 종합적인 상승효과를 기대할 수 있다.

2000년대 항공분야를 선도하게 될 공군이 있어서의 항공안전관리단은 과학적이고 조직적인 체계를 갖추고 근원적이고 체계적인 사고예방 활동과 고가의 항공전력 및 인명의 손실을 방지함으로써 현존 전력을 보존하고 전력 증강의 효과를 최대로 발휘할 수 있도록 전인차 역할을 담당하게 될 것이다.

또한 국내 항공 관련전 분야와 지, 해상 건설, 교통분야 및 환경분야까지 총괄하여 국가적 차원의 안전기구로서 제반 안전관리 업무를 효율적으로 수행하고 통합, 발전시켜 나갈수 있는 총체적 안전관리의 구심점을 목표로 단계별 발전계획 일정에 따라 최대의 노력을 경주하고 있다.

대위 이동혁



## 20년간 3만 7천여 교육생 배출한 정신교육원

윤 창 호 중위/정신교육원

인류의 역사가 시작된 이래, 군사력은 국가의 생존권을 보장하기 위한 최소한의 국가방위수단으로서의 성격을 넘어 국가의 이익을 실현하기 위한 적극적인 수단으로서의 역할 수행해 왔다. "대전략은 군사적 승리에만 있는 것이 아니다. 병력은 전시(戰時) 정책의 한 도구이며, 대전략의 보다 큰 목적은 우리의 평시(平時) 정책의 계속적인 진진과 변영을 확보하는데 있다"는 리델 하아트(B.H. Liddell Hart)의 말은 이러한 맥락에서 나온 것이며, 이러한 인식하에 모든 국가들은 군사력 강화에 지대한 관심을 쏟아왔다.

특히 남과 북의 군사적 대결상황에 처해 있는 우리의 경우에는 국가방위라는 최소한의 목적수행을 위해서라도 근본연의 전력증강 임무가 매우 중요한 과제로 부여되어 군조직 정비 및 군사 무기체계의 첨단화, 현대화를 통한 군전력 극대화를 적극 추진하여 왔다.

이러한 군전력극대화를 추진함에 있어 우리가 항상 주목하여야 할 것은 "전투는 두개의 물리적(物理的) 힘이 아니라, 두 정신력(精神力)이 충돌하는 것"이라는 프랑스의 군사전략가 두피크(Du Picq)의 지적이라 하겠다. 과거의 오랜 전쟁사는 물질적인 전력 못지않게 전투에 임하는 전투요원들의 정신전력이 전쟁의 승패를 좌

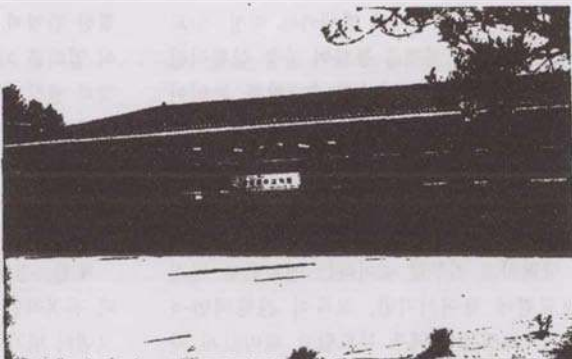
우하는 매우 중요한 요인이라는 교훈을 남기고 있는 것이다.

우리 공군은 조종사와 정비사, 관제사 및 지상 지원부대의 공지협동이 특별히 요구되는 공군의 특성상 구성요원의 정신전력이 매우 중요하다는 인식하에 지난 1976년 타군에 앞서서 정신교육원을 설립, 공군전장병들의 정신전력제고에 배전의 노력을 기울여 오고 있다. 정신교육원은 공군의 전장병 및 군무원들에게 올바른 국가관과 무절한 사명감을 고취시키고 부여된 임무를 성실히 수행할 수 있는 정신력을 향상시키고자, 교육과정을 계급별 신분별로 지휘관리사 대령, 진급대령, 진급중령 과정등 18개과정으로 세분, 매년 40여개 차수 2300여명의 장병 및 군무원을 교육하여 현재까지 약 37000여명의 교육생을 배출, 공군의 평실상부한 정신교육기간으로 확고한 기반을 다져왔다.

그러나 정신교육원은 이에 그치지 않고 자기혁신운동의 기수로서 먼저 정신교육원 스스로의 자기혁신을 통한 정신교육능력제고에 끊임없는 노력을 기울였다. 삼성, 선정 등 민간대기업 연수원과 단제연수원, 카네기성공전략연구소 등 사회

## 부대들발

유명연수원에의 견학 및 교육을 통하여 자체교육능력제고를 위해 지속적으로 노력하는 한편, 특히 지난 9.4~9.6 2박 3일 동안 정신교육원의 전교관 요원을 대상으로 교관연성교육을 실시하였다. 이는 그 동안 정신교육에 임하는 교관들의 정신자세를 재점검하고 교육프로그램 평가 및 개발과 교관들의 교수능력제고를 목적으로 실시된 자기혁신의 실천이었다.



이 기간 동안 전교관요원들은 교육생이 되어 단체합숙교육을 통하여 교육과정 개발의 이론과 실제, 성공적인 삶의 방법, 참여식 교육 방법 진행요령, 교관의 역할과 사명 등의 강의와 변화추구리더십, 평가토대왕 공연관람등의 시청각교육을 통하여 정신교육능력제고를 위한 교육을 받고, 전반기 교육결과 분석 및 연성교육 소감토론을 통하여 주임무원수를 위한 자기혁신방안을 모색하였다.

이와 함께 벽고지 관계부대 및 중앙통제소(MCRC) 견학을 통하여 어려운 환경에서 근무하는 공군장병들의 어려움을 직접 체험하고 공감하는 시간을 가지면서, 열악한 환경에서도 주임무원수에 불철주야 헌신하는 장병들의 태도에서 정신교육에 임하는 교관들의 정신자세를 다시한번 가다듬는 계기로 삼았다.

성무대 산기슭에 자리한 정신교육원에 들어서면 먼저 수려한 경관과 맑고 시원한 공기, 조용한 분위기에 자신의 마음가짐이 새로워짐을 느끼게 된다.

교육은 인생관, 국가관, 사생관, 군생활설계 등의 주제하에 크게 보아 강의, 시청각교육, 참여식교육 및 견학의 4가지로 이루어져 있는데,

모든 교육프로그램은 어떤 지식의 체계를 전달하고자 하는 것이 아니라, 교육생들의 자율적이고 적극적인 참여와 진행을 통하여 스스로 느끼고 생각하도록 하는데 중점을 두고 있다.

강의 명망있는 외래강사들이 인생관, 사생관, 민족·국가관, 경제관 등에 대한 진지하고 열띤 강의를 진행하여 교육생들에게 큰 호응을 얻고 있다. 또한 참여식 교육은 개인적인 자아성찰을 위한 여러가지 프로그램을 통하여 자신의 과거와 현재를 반성하고 새로운 자신의 미래를 설계해 봄으로써 자신의 발전을 위한 새로운 계기를 마련하고 아울러 분임토의를 통하여 주임무원수를 위한 자기혁신방안을 모색하게 된다. 교육생들은 주임무원수를 위한 자기혁신방안을 토의하고 발표하면서 현재의 모습들을 정확히 분석하고 자기혁신을 위한 자신의 의지를 새롭게 다지게 된다.

아울러 교육기간중 하루동안 현충사, 독립기념관 등 우리민족의 얼과 긍지를 느낄 수 있는 곳과 미래를 향한 우리의 힘찬 박동을 느낄 수 있는 산업체 등으로 견학을 하는데, 현장교육을 통하여 교육생들은 우리 민족·국가에 대한 애착과 긍지를 몸으로 느끼게 된다.

이렇게 형성된 새로운 국가관 및 인생관은 교



육 마지막날의 인생설계와 명세카드 작성, 수료 소감문 작성 등의 과정을 통하여 한층 실천적인 목표로 구체화되며, 교육수료 3개월후 본인이 쓴 수료소감문을 받아보게 함으로써 교육후에도 재차 각오를 다질수 있도록 하고 있다.

교육생들은 정신교육이라는 어휘에서 교육이 다소 딱딱하고 지루할 것이라는 선입관을 가지고 정교원에 들어서지만, 교육이 진행되면서 "교육프로그램들이 매우 부드럽고 재미있게 자율적으로 진행되는데에 매우 놀랐으며, 일상생활에서 떠나 자신도 모르게 나타내진 자신을 보다 차분하고 냉정하게 들여다보게 되는 시간을 갖게 되었다"고 말하면서, 각자의 근무처로 돌아가 새로운 마음가짐으로 남들보다 앞서 자기혁신을 적극적으로 실천함으로써 조직전체에 새로운 활력을 불어 넣겠다고 다짐한다.

정신교육원은 이처럼 3박 4일 또는 4박 5일간 진행되는 단체합숙교육의 원활하고 효과적인 진행을 위하여 자체적으로 군내 어느 교육기관보다도 깨끗하고 쾌적한 교육관, 생활관, 식당 등의 시설을 구비하는 한편, 교육생들이 몸으로 부대끼면서 상호 유대강화를 도모할 수 있도록 배구장, 정구장, 족구장, 농구장, 배드민턴장, 실내체육관 등의 시설을 갖추어 명실공히 심신수양도량으로서의 제역할을 훌륭히 수행해 내고 있다.

이외에도 정신교육원은 정규교육이 없는 기간을 이용하여 보다 적극적으로 자체정신교육에 큰 애로를 겪고 있는 벽오지 관제부대 장병들을 대상으로 순회정신교육을 실시하고 있다. 벽오지 부대장병들을 위한 순회정신교육은 폭서, 호우 등 기후상의 악천후와 산간고지의 지리적 어려움으로 많은 난관이 있으나 부대장병들의 열

렬한 환영과 예상외의 큰 호응에 힘입어 교관들이 열의를 가지고 임하여 부대 장병들의 사기진작과 정신전력 강화에 기여하고 있다. 또한 이들 부대장병들의 어려운 근무연건을 적시하고, 그들의 근무자세 및 그들과의 대화를 통해서 정신교육에 임하는 정교원 교관들 자신의 근무자세를 새롭게 가다듬는 계기로 삼고 있다.

또한, 정신교육원은 보다 충실하고 체계적이며 진취적인 정신교육을 실시하기 위하여 프로그램의 평가 및 개발을 위한 연구부의 신설을 추진하고 있다.

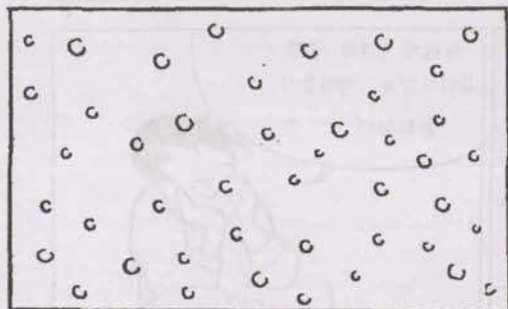
한편, 매월 2-3주씩, 연간 18개과정 40여개차수 1차수당 평균 50여명이 넘는 교육생을 교육하고 있는 반면에 이를 운영하기 위한 인원은 현실적으로 부족한 실정이다.

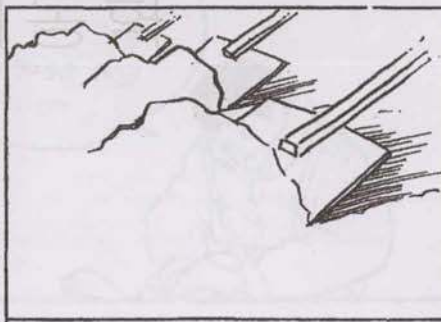
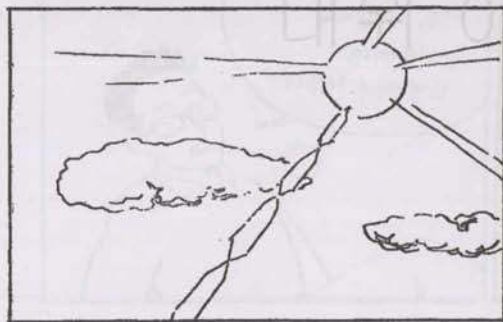
정신교육원의 모든 장병들은 이러한 인원부족 등의 어려움에도 우리 공군의 명실상부한 필승의 정신교육기관으로서 뜨거운 열의와 부대장병들간의 굳건한 인화단결을 바탕으로 공군 전장병들의 정신 전력강화를 위한 주임무를 빈틈없이 수행하고자 배전의 노력을 기울이고 있다. 특히 "정신교육원에서 교육을 마친 각부대장병 여러분들이 주위의 장병들에게 정신교육원에서 교육 받은 것은 큰 보람이었다고 얘기할 때 정신교육원만이 갖고 있는 가장 소중한 자산을 재확인하고 사명감과 긍지를 느끼게 된다."고 자부심을 드러낸다.

계속하여 정신교육원은 참모총장님의 지휘방침인 "완벽한 영공방위 임무완수"를 위해 끊임 없는 자기혁신을 통하여, 공군의 전장병들이 올바른 국가관과 투철한 사명감을 가지고 부여받은 임무를 성실히 수행할 수 있도록 총체적인 정신교육을 실시해 나갈 것이다. **☞**

# 올겨울은 따뜻할 거라네

고석현 - 한



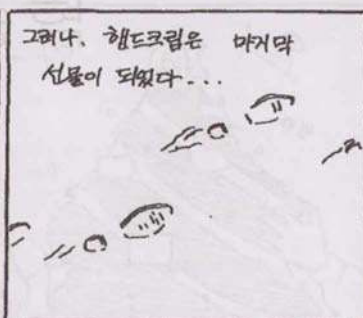




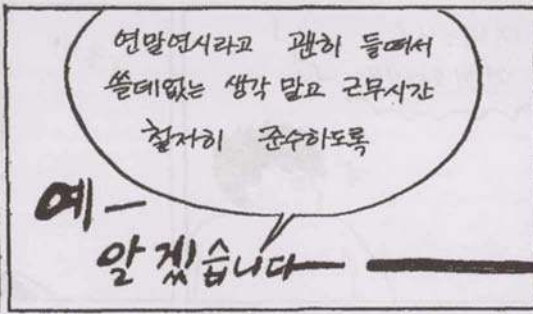


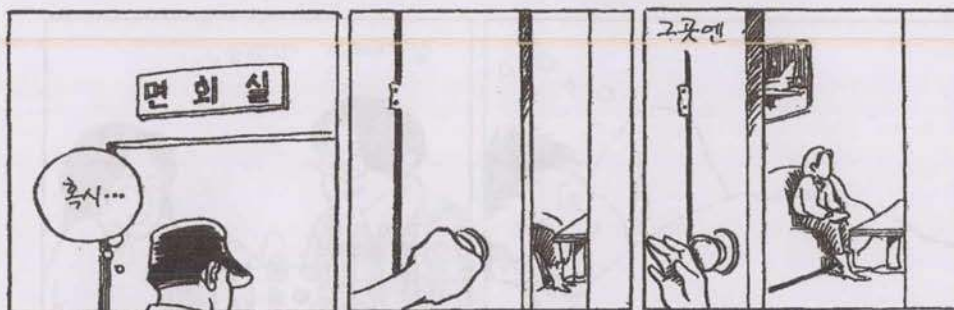
다음은 ...  
카드다!  
고상병 2통  
강필병 2통  
강상병 1통  
...  
...











## 한국 액션영화의 가능성

- 『테러리스트』를 보고나서 -

이 주 영

상병/방공포병사령부 통신지원대대

**김영**빈, 그는 한국인이다. 한국인의 손으로 만들어진 영화 역시 한국 영화이다. 그렇다고 이말이 관객들이 흔히 말하는 "한국영화는 안돼!"라는 그것을 의미하는 것은 절대 아니다. 내가 말하고 싶은 것은 이 영화가 그만큼 한국적인 동작이 가미되었다는 것이다.

우리들이 지금껏 열광해온 헐리우드의 소산물이나, 아님 이런 관객층을 겨냥하고 만들어진 싸구려 홍콩 액션물과는 전혀 다른 새로운, 잔잔한 충격으로 이 영화가 다가왔음을 말하고 싶을 뿐이다.

또한, 이 필름은 다른 영화들이나, TV에서 빈번히 다루어졌던 극히 진부한 소재를 모티브로 삼고 있다. 하지만, 그 모티브를 그대로 이어 받아 진전시키는 것이 아니다. 좀 더 사실적으로 그려내고 있다. 앞에서 말한 바와 같이 이 영

화의 테마는 간단하다.

한 경관이 폭력배들과의 난투중 총을 발포하고, 형을 복역한 후 그 무리에 대한-경관의 신분으로 어찌할 수 없었던-처벌을 내린다는 지극히 간단한 플롯으로 구성되어 있다.

옳은 생각을 가진 한 인간이 다수의 사람들에게 의해 따돌림 받는 현상-이웃나라 일본에서 심각한 사회문제로 대두되고 있는 소위 이즈메현상이라고들 하는-이 나타나면서 이 영화는 시작되고 있다. 그러면서 감독은 이러한 현상이 또 다른 다수에게 과연 옳은 것인가 하는 질문을 던진다.

아제부터 카메라는 한 인물의 행적과 주변인물들의 관계를 조심스레 포착하기 시작하고 액션미학의 실체를 위해 끊임없이 노력한다. 또한 외국액션과의 차이점을 보이기 시작하면서...

## 병영취미생활

테러리스트에서의 액션씬<sup>1)</sup>은 카메라의 시점에 있어서도 아주 객관적인 시점을 택했다고 생각한다. 주인공이나 극중 등장인물의 눈에 보여지는 싸움이 아니라 마치 누군가가 그 현장에 숨어서 지켜보고 있는 듯한 느낌을 준다.

홍콩영화나 헐리우드의 영화에서 처럼 가격 부위를 클로уз 업<sup>2)</sup>으로 보여주며 인간의 잠재된 감성에 희열을 던져주거나 끔찍하다는 생각은 전혀 없다. 격투장면에서의 등장인물 하나 하나는 모두가 아주 극단적으로 절제된 동작을 취하며 "인간의 신체보다 더 아름다운 것은 없다."라는 말처럼 움직임 통하여 완성된 예술을 창조하는 것이다.

외국영화들이 속도감이나 또는 슬로우모션<sup>3)</sup>을 통해 주인공의 영웅적 성격을 부각시키는데 반해 김연빈 감독의 작품은 모든 인간신체의 움직임에서 예술적 미학을 완성하려고 노력하는

것처럼 보인다. 특히, 밀폐된 공장내부와 개사육장 그리고 지금까지와는 다른 아니 화려한 패션쇼장에서의 격투씬은 감독이 노력한 신체미학의 절정이라 말하고 싶다.

아울러 최민수란 연기자의 투혼에도 찬사를 보내고 싶다. 이런 극도로 절제된 카메라워크 이외에도 정적인 배경에서의 강력한 시각효과-종종 등장하는 계단선에서 특히-라든지 앵글<sup>4)</sup>의 적절한 사용에서도 이 작품의 또 다른 맛을 배가시킨다.

특히, 핸드헬드(hand-held)<sup>5)</sup>기법의 사용은 또 다른 시도라 생각된다.

몇몇 국내영화에서도 사용되긴 했었지만 이 영화에서 만큼 그 화면에 몰입하도록 한것은 없었던것 같다. 형(이정영분)이 동생(최민수분)을 추격하는 씬에서의 핸드헬드의 사용은 적격이라 생각된다. **중문**

## 대위 이동혁

- (1) 씬(scene) : 편집의 기본단위로서 한번의 지속적인 카메라 작동으로 촬영된 필름 단편을 쇼트(shot)이라한다. 일련의 쇼트들을 결합하면 한번에 한장소에서 발생하는 통일된 행위인 씬(scene)이 된다.
- (2) 클로уз 업(close up) : 접사라고도 하며 관객에게 보여주고자 하는 사물이나 신체부위를 줌렌즈를 사용하여 목적을 이외의 것은 보이지지 않도록 촬영하는것
- (3) 슬로우 모션 : 정상속도의 화면이 1초에 24장의 필름을 영사하는데 비해 이화면은 고속촬영후 정상속도로 영사하는 것을 말한다. 반대로 저속촬영후 정상속도의 영사시에는 화면상으로 빠른 속도감이 느껴진다.
- (4) 앵글(angle) : 카메라의 촬영각도를 나타내는 말로서 영화적 구도를 결정짓는 중요한 요소이다.
- (5) 핸드-헬드(hand-held) : 들고찍기라고도 하며 영화적 시점의 개념과 관련해서 살필 수 있는 특수한 극적효과 중의 하나로 카메라를 손에 들고 촬영하는 방법이다. 진동이 심한 카메라의 움직임을 통해 동작중인 극중인물의 주관적 시점을 표현함으로써 리얼리티에 대한 느낌을 강화시키는 것이다.



## '95년 TOP GUN의 소감

장 영 익

소령/제3579부대 152대대



**어린** 시절 철모 쓴 육군 상사의 아버님을 처음 본 나는 “야! 우리 아빠 국군 아저씨다!” 하고 뛰어가서 그렇게 멋있어 보이던 아버님 품에 안겼던 기억이 생생하다. 내게 남은 군인의 첫 모습은 그렇게 지금까지 아름다운 어린시절 아빠의 모습으로 남아있다. 벌써 군인으로서의 길을 걸어온 시간이 생도 시절을 포함하여 17년여 세월이 지난 지금, 나의 귀여운 두 딸의 눈에는 현재의 내 모습이 어떻게 비춰질지 자못 궁금하다.

1995년 보라매 공중사격대회를 끝내고, 152대대가 최우수 대대의 영광을, 내게는 TOP GUN이라는 영예를 얻은 지금, 모든 것이 믿어지지 않는 기쁜 현실에 나는 서 있다.

처음 비행에 입문 하기 전 공사 선배님이시자 제게는 많은 도움을 주신 친구 아버님의 조언을 듣고 비행 훈련을 출발할 때, 과연 내가 비행을 할 수 있는 능력이 있을까? 아니면 비행이 적성에 맞지 않는다면 또 다른 재능이 내겐 무엇일

까? 하고 고민하던 비행 훈련 과정에서부터 지금의 내 모습이 있기까지, 그간 너무도 고맙게 해주신 선배님들에게 진심으로 감사의 말씀을 드리고 싶다. 그리고 최우수 대대의 영광을 함께 하기 위해 항상 노심초사하신 대대장님, 밤 늦게까지 함께 고민하고 연구했던 편대원들, 그리고 정비, 무장, 항전등 각종 지원 부서에서 헌신적인 지원을 아끼지 않으셨던 모든 분들께도 진심으로 감사를 드린다.

인간이었기에 욕심을 버리기가 너무도 힘들었던 금번 대회였다. 152대대가 치렀던 전년도에 너무도 가슴아픈 연속 사고가 항상 부담이었고, 한해를 마무리하는 시점에서 대대 전체의 사기를 위해 노력을 해야만 했던 1995년 보라매 사격 대회는, 평생 이토록 간절한 마음으로 살아 본적이 없을 정도로 하루하루가 고민과 탐과 정성의 시간들이었다.

모두에게 감사의 말씀을 드리고 있는 지금 이제 해냈다는 자신감과 함께 또 하나의 무거운 짐이 내게 지워짐을 느낀다. 혹 자신감이 자만



심으로 변하지 않을까? 그리고, 이렇게 어렵게 일으킨 대대의 사기를 지속적으로 유지시키기 위해 그때 쏟았던 최선과 정성을 망각하지 않고 살아 갈 수 있을까? 그간 많은 분들이 우리를 격려해 주셨듯이, 더욱더 사랑하는 마음으로 지켜봐주시고 우리도 늘 최선과 정성을 다할 것을 다짐한다.

전투 조종사로서의 궁극적인 목표는 아니지만, 전투 조종사라면 누구나 한번은 꿈꾸어 본 TOP GUN의 영예가 주어진 지금, 앞으로 공군에 몸담고 살아가는 동안 모범된 전투조종사의 모습으로 살기 위해 부단히 노력하겠다. 그동안 훌륭한 가르침을 주셨던 선배님들의 마음을 이어 후배 교육에 모든 정성을 다해야겠다. 결코 자만하지 않고, 나 개인의 영예가 혼자만

으로 이루어 낸 것이 아님을 잊지 않으리라. 공군을 사랑하는 군인으로 살아갈 것이며 공군 발전을 위해 헌신 노력하시는 모든 분들의 마음처럼 살아가겠다.

이제 보라매 사격 대회는 끝이 나고 내게는 또 다른 임무가 계속 주어지고 있다. 주어진 임무에 최선을 다하며, 항상 감사하는 마음으로 생활하겠다.

끝으로 어린시절 아름다운 모습으로 남아 있는 아버님의 모습을 늘 생각하며, 내 모습이 내 자식들에게도 아름다운 모습으로 남아 있을 수 있도록 하루하루를 살아가야겠다. 공군을, 군을 사랑한다. 모든 분들께 감사드린다.

**등원**

## 지상사격대회를 마치고

조 규 상

중위/제5315부대 수송대대



“쓰리, 투, 원, 화이어!” 사격개시를 명하는 통제관의 날카로운 목소리는 마음을 졸이며 사선에 서 있는 사격선수들을 압도하기에 충분했다. 그 동안 같고 닮은 실력이 판가름 나는 이 순간 “실전에서 한 발은 연습에서의 오십발이다.”라는 생각으로 한발 한발 최선을 다했던 것이 놀랍게도 CAL38 최우수사격수의 영광을 가져다 주었고 우리 부대가 종합 3위에 입상하는데도 기여할 수가 있었다. 사격대회 2주전, 공군본부에서 차출한 선수명단에 내가 포함되었다는 얘기에 쓸데없이 고생만 하게 됐구나라는 부정적인 생각이 앞섰던 것이 사실이다. 그러나 불과 2주도 채 남지 않은 기간동안 사격대회에 대비한 합숙훈련에 들어가면서 내가 가졌던 그런 부정적인 생각에서 내 자신을 시험해 볼 수 있는 또 한번의 좋은 기회라는 긍정적인 생각으로 바꿀 수가 있었던 것은 우리 부대 대표선수들에 대한 지휘관참모분들과 주위 분들의 격려와 관심이 있었기 때문이었다. 결과야 어떻든 사격대회를 준비하고 참여하는 그 과정이 더 중요하겠지만 이왕이면 다홍치마라고 좋은 결과를 위해서는 보다 적극적인 준비과정이 필

요하다.

그 첫번째는 평소의 실질적인 부대훈련이다. 공군지상사격대회의 본 취지가 부대장병들의 사격기량 향상에 있고 사격선수대표도 임의차출되는 만큼 매분기 사격훈련시마다 우리 부대에서 적용했던 엄격한 과락제도와 재훈련 및 우수사격자에 대한 포상제도는 내 자신은 물론 다른 모든 사람들에게도 사격훈련의 중요성에 대한 인식과 관심을 충분히 가져다 주었다. 사관후보생 훈련때는 그 큰 표적지 안에 맞추는 것조차도 하늘의 별 따기처럼 어렵게 느껴졌던 내가 올해 2/4분기 사격에 50점대, 3/4분기 사격에서 70점대에 이르기까지 사격기량이 향상되었던 것은 소모성 사격이 아닌 우리 부대의 실전적 사격훈련 덕택이었으며 이와 같이 평소에 향상되던 기량이 사격대회때까지 이어져 좋은 결과를 얻었던 것 같다.

두번째는 사격대회 준비를 위한 팀워크 (TEAM-WORK)이다. 우리 부대의 영관, 위관, 하사관 및 병 사격대표 4명은 사격대회 2주

전부터 합숙훈련에 들어가 정해진 일정에 따라 규칙적인 훈련과 연구를 함께 했다. 그날 그날 사격한 결과를 토대로 자신이 터득한 사격 기술과 호흡 및 컨디션 조절에 대해 계속적으로 토론함은 물론 "우리는 해낼 수 있다."는 신념으로 서로간에 격려를 아끼지 않고 호흡을 같이 했다. 또한 담당부서인 기지작전과에서는 최상의 총기를 선정, 총기검사 및 방아쇠압력을 대회규정에 맞게 조절하고 대회직전까지 총기검사를 완벽하게 실시함으로써 선수들로 하여금 총기를 내 몸의 한 부분으로 여길만큼 신뢰감을 갖도록 해준 것도 결정적인 도움이 되었다. 대회 당일, 불량 총기와 방아쇠 압력불합격 총기 때문에 진땀을 빼는 어떤 부대선수들의 모습을 보면서, 장교는 장교대로 사병은 사병대로 서로에게 관심도 갖지 않은 채 대회에 임하는 어떤 부대 대표들의 모습을 보면서 우리부대 대표선수들과 담당부서와 팀워크가 대회를 준비하는 과정에서 가장 중요한 부분을 차지했음을 다시 한번 느낄 수 있었다.

세번째는 사격기술에 대한 노하우(KNOW HOW)의 습득을 위한 개개인의 노력이다. 사격에 관한 관련 공군교범을 자세히 보면 가장 기본적인 기술들이 잘 나와있지만 중요하나 실질적으로 피부에 와 닿지 못하는 부분들도 있고 워낙 경험적인 내용이라 교범에 나와있지 않은 내용들도 있다. 게다가 공군지상사격대회와 같은 큰 행사에 나가 떨리지 않고 평소의 기량을 그대로 유지하기 위해서는 그에 따른 노하우가 필요할 수 밖에 없다.

조준선정렬과 표적정렬이 동시에 완벽해야만 정확한 사격이 되는데 특히 조준선 정렬이 표적정렬보다 중요함은 누구나 다 아는 사실이고, 그 중에서도 내 경험으로는 좌우정렬이 상하정렬보

다 더 중요함을 알 수가 있었다. 좌우 정렬은 조금만 흐트러져도 표적을 많이 벗어나기 때문에 모든 신경을 집중해야 하고, 상하정렬은 큰 신경을 쓰지 않아도 쉽게 보이기 때문에 의외로 비슷하게 정렬이 된다는 것을 경험적으로 알 수 있었기에 탄착점을 한 곳에 모이게 하는 것이 훨씬 수월했다. 또, 3초마다 2개의 표적을 번갈아 사격하는 속사 사격은 결국 완사 사격과 전혀 다를 바가 없다는 것을 깨달은 직후 속사 사격기량이 급격히 향상되었다. 대부분 사람들이 심리적으로 시간에 쫓겨서 계속 의식적발을 하여 조준선 정렬 및 표적정렬이 모두 흐트러져 사탄이 되는 경우를 많이 보았는데 사실 따지고 보면 3초라는 시간이 무척 긴 시간이라는 것이 핵심이다. 그 외에는 모든 요령이 완사 사격때와 똑같다.

그렇게 느끼기 위해서는 이미지 트레이닝(IMAGE TRAINING)을 많이 해야 한다. 실탄 없이 격발연습을 하되 처음에는 한 발당 10초의 여유를 주고 하다가 날이 갈수록 시간을 3초로 좁혀가는 것이다. 무조건 3초내에 사격하려고 연습하는 것과는 천지차이이며 이는 시행착오를 겪으면서 얻어낸 확실한 노하우이다.

이번 공군지상사격대회를 마치고 나는 내 자신을 돌이켜 볼 수 있는 좋은 기회를 가졌다. 목표를 달성한 후의 성취감과 자신감은 처음에 내가 선수로 차출되었다는 소식에 부정적인 생각을 가졌던 내 자신을 부끄럽게 했다. 자신이 좋아하고, 하고 싶은 일만을 하면서 세상을 살 수는 없다. 또 하고 싶은 일만을 함으로써 기쁨과 성취감을 만끽할 수 있는 것도 결코 아니다. "할 수 있다."라는 적극적인 사고방식을 가지고 지금 내가 맡은 일, 내가 해야 할 일을 성실하게 최선을 다해 수행하는 것이 얼마나 큰 기쁨을 줄 수 있는지 새삼 강조하고 싶다. "YOU CAN, IF YOU THINK YOU CAN!" **공군**

# 최우수 방공무기 통제사

- 제5315부대 준위 박수명 -



“**긴장**의 연속이었습니다. 비록 실제 상황은 아니지만 한순간의 방심으로 아군이 치명적 타격을 입을 수 있다는 점에서 순간순간 최선을 다한다는 마음가짐으로 이번 대회에 임한 것이 좋은 성적을 얻을 수 있었던 것 같습니다.”

지난 9월말부터 10월까지 전 공군의 방공무기 통제사 및 통제기사를 대상으로 실시된 선발 대회에서 자동부문 최우수상을 수상한 박수명 준위(35).

최우수 방공무기 통제사란 최고의 비행기량을 가진 조종사들에게 수여되는 탑건에 비견되는 칭호로서 한반도 전지역 및 주변국들에 대한 공중감시와 식별을 통해 적의 움직임을 포착하고 아군의 요격기를 유도하여 최상의 전투력을 발휘할 수 있도록 위치선정을 하는 임무를 주요 임무로 하는 공군의 핵심 요원들이다.

이번 대회는 학술 평가와 실무평가로 나뉘어 실시되었는데, 학술평가부문에서는 방공무기 통제사로서 갖춰야 할 기본지식으로서 요격전술 및 항공작전시 조종사와 통제사들이 습득해야 할 지식과 절차에 대한 평가가 이루어졌으며, 실무평가에서는 실제 요격기와와의 교신을 통한 유리한 위치 선정과 상황교신을 얼마나 효율적으로 실시하는가에 대한 실제 요격과 시플래이션을 통한 가상 요격기와 적기를 설정하고 아군의 요격기를 효율적으로 유도하는 모의 요격

에 대해 실시되었다. 특히 언제, 어디서, 상황이 이뤄질지 모르는 상황에서 순간적으로 주어진 임무를 신속, 정확하게 수행해야 하기 때문에 고도의 전문지식과 능력을 겸비해야 하는 것이다.

박준위는 실제요격 및 학술평가 부문에서 최고의 기량을 과시하여 최우수 통제사라는 영예를 안게 되었다. 그러나 박준위가 무엇보다 신경을 쓰는 것은 전문능력 습득보다는 돈독한 인간관계와 팀워크. 그도 그럴 것이 방공무기 통제사는 항상 통제기사와 한 조를 이루어 임무를 수행해야 하며, 요격기 조종사들과도 완벽한 팀워크를 이뤄야 완벽한 임무를 수행할 수 있기 때문이다.

“한 사람이 탁월한 기량을 수행한다고 작전이 완벽히 이뤄지는 것은 아닙니다. 통제사, 통제기사가 발휘하는 완벽한 호흡을 바탕으로 요격기 조종사와도 완벽한 교감이 이뤄져야 하기 때문입니다.”

군생활 10년동안 방공관제분야에 근무하면서 어려움도 많았지만 항상 프로의식을 가지고 업무에 임한다는 자세로 성실하 군생활에 전념해 온 박준위는 “이번 수상을 바탕으로 최고의 기량을 유지, 발전시킬 수 있도록 더욱 매진할 것”을 다짐했다.

(정리=제5315부대 정훈관실 신현석 중위)

63

## 필승의 空軍, 과학의 空軍, 경제의 空軍

김 중 현

중령/제3659부대 헌병대대



공군기지 헌병대대장으로 부임한 것이 94년 1월이었다. 당시 나는 평소 생각하고 있던 이상적인 군대상을 실현해 보고픈 생각을 가지고 있었고, 그 생각을 취임식때 다음과 같은 말로 대대 전 장병들에게 전달한 기억이 난다.

“...평시에 흘린 땀이 전시에 풀린 피에 반 비례한다는 것을 저는 믿습니다...”

처음 취임하면서 이말을 한이유는 대대 전장 병들에게 나의 믿음을 분명히 해두기 위해서였다. 실전과 같은 훈련만이 전쟁에서 이길수 있다는 것- 강인한 훈련을 통한 장병 정신전력의 극대화만이 군을 최강의 정예군으로 만들수 있다.

그런 믿음을 실현해 옮기기 위해선 치밀하고도 효과적인 계획이 필요했다. 그동안의 지휘 경험에 비추어 볼때 대대업무중 가장 중요한 것은 바로 인원의 효율적인 관리다. 수백명에 달하는 인원을 아무런 사고없이 지휘관리 한다는 것은 결코 쉬운 문제가 아니다.

그 문제를 해결하기 위해서는 상부의 어떤 위압적인 분위기 조성보다 일선 장병개개인의 자발적인 개혁 의식의 고취가 중요하며 문제점을 하나하나 지적해주면서 자기자신의 변화를 유도하는 것이 필요하다. 당시 군내에서는 개혁의지가 고취되어 있었고, '군 제모습 찾기' 운동이 진행중에 있었다. 그래서 '군 제모습 찾기'를 대대 특성에 맞게 적용한 하나의 개혁 운동, 즉 '헌병 제모습 찾기' 운동을 간부회의 때 제안하고 헌병 본연의 임무를 파악하고 스스로 새로운 헌병으로 거듭나자는 하나의 의식 개혁운동을 시작했다.

### 본 론

#### 1. 헌병 제모습 찾기

'군 제모습 찾기'와 '헌병 제모습 찾기'는 연장선상에서 해석된다. 이 두가지는 같은 뿌리를 가진 나무의 가동이요 줄기라고 할수 있다. 진정한 군이 완성될 때 헌병으로서 완성될 수 있는 것이고, 제모습을 찾은 헌병은 벌써 제모습의 군이 된것이기애 이는 먼저 군이 있는 다음에 헌병이 있다는 명확한 사실을 나타내는 것이다.

'헌병 제모습 찾기' 운동은 세단계로 나뉘어 진행되고 있다.

첫번째 단계는 작년 4월에 2주간에 걸쳐 진행됐다. 주로 이 단계에서는 운동의 취지와 개념에 관해 일선 장병들에게 전파하고 교육시키는데 주력하였고 각종 토론을 거쳐 현실태와 문제점, 그리고 헌병 이미지쇄신에 관한 아이디어의 도출에 힘썼다.

두번째 단계인 5월에서 8월까지의 4개월간은 이렇게 거론되고 토의된 내용들을 조합하여 하나의 이상적인 헌병상을 정립시키고 하나하나의 항목들을 체크리스트(CHECK LIST)에 정리하여 대대 전장병들이 스스로의 모습을 점검하고 확인하도록 하였다. 그리고 체크리스트는 실질적인 점검이 될수 있도록 대대장용, 소대장용, 수사관용 등 그 대상을 구체적으로 명시하고 세분화시켰다.

세번째 단계는 정착단계로서 이 제도의 시행상의 미비점을 보완하기 위해 객관적인 평가가 필요했고 타부서(대대)를 대상으로 여론조사를 실시하였다. 그결과 과거에 비해 헌병의 권위 의식, 특권의식이 감소했다고 답한 사람이 약

81%, 여전히하다고 한 사람은 13%로 나타났다. 또한 전산화를 통한 입영 절차 간소화는 대민과 가까워진 군의 이미지 형성에 한 몫을 하였다. 결과는 고무적이었지만 거기에 만족하지 않고 이 단계는 지금도 계속되고 있고 앞으로도 계속될 것이다.

## 2. 효과적인 지휘관리-필승의 군, 과학의 군, 경제의 군

군대라는 조직체를 움직이게 만드는 것은 엄정한 군기이며 군기는 군대의 생명이다. 군 본연의 임무를 수행하는데 있어 엄정한 군기야말로 내적 잠재력을 극대화시켜 표출시키는 원천이 된다.

나는 소대 간부들에게 "군무가 끝난 장병들에게 철저한 휴식을 보장하라"고 한다. 이는 일선 장병들을 심적으로 나태하게 만드는 지시 같지만 이면에는 근무시에 엄격한 근무기강을 확립하라는 강한 요구를 담고 있다.

각종 훈련이 끝난 뒤, 계급상하를 막론하고 모두 연병장에 모여 자유롭게 음료수와 과일을 먹고, 돼지고기를 된장에 찍어먹으면서 서로 이야기하고, 서로의 장기를 자랑한다. 나는 이런 회식을 적극 권장한다. 훈련할 때는 실전과 같이 하고, 휴식할 때는 피로를 풀고 명일의 전투준비를 하자는 것이다.

### ○ 필승의 군-인화단결

이런 기본적인 뜻을 장병들이 전입해 올때부

터 강조한다. 특히 군인이라는 신분을 강하게 인지시키기 위해서 신고식과 더불어 '총기 수여식'을 겸한다. 그 시간을 통해 항상 총기와 근무를 같이 할 이들은 총기를 자신의 제2의 생명과 같이 아끼고 다룰 것을 엄숙히 선서한다.

끝이어 이들에게 '후견인'이 생긴다. 대대 간 부급 장병들로 구성된 '후견인'이 1대 1로 신병과 맺어져, 그들이 군에 쉽게 적응할 수 있도록 부모님을 대신하여 상담도해주고, 조인자도 되는 것이다. 이 '후견인' 제도의 시행으로 행정적이고 단편적일수밖에 없었던 신병관리가 보다 실질적이고 효과적으로 이루어지게 되었다.

'의형제' 제도도 같은 맥락에서 기획된 제도이다. '의형제'는 고참병과 신병간을 연결해주는 제도인데 신병들을 기함주고, 얼차려나 시키고, 일일이 간섭하는 고참이 아닌, 친형제간과 같은 상하관계를 의도적으로 만들어 줌으로써 각듯한 규율속에서도 서로를 상경하에(上敬下愛)하도록 하기위함이다. 그들은 특박어나 휴가시기를 같이 배정받아 자연스럽게 부대밖에서 만날수 있다. 현재 우리 대대에는 90여쌍의 '의형제'가 있다. 이제껏 한건의 구타사고도 발생하지 않은 것은 어찌보면 당연한 결과인지도 모른다.

초병이 초소에서 근무를 서고 있을때 소대장이 직접 초소로 올라온다. 요즘 어떻게 지내느냐 휴식시간에는 뭘하며 시간을 보내느냐는 등 신상에 관해 이것저것을 물어본다. 처음엔 초병이 당혹스러워 하다가도 이내 편하게 답한

다. 심지어 애인문제까지 털어놓게 되는데 이것이 '초소 상담실' 제도이다.

이제까지의 상담은 소대장실로 직접 불러 앉혀놓고 이것저것을 묻고 받아적는 식이었다. 하지만 그런 상담은 으레 형식적이 될수밖에 없고 그런 형식적인상담은 합리적인 인원관리에 도움이 되지 못한다.

그래서 생각해낸 것이 초병만의 공간인 초소로 직접 소대장이나 선임하사가 방문하는 '초소 상담실' 제도다. 초소는 초병에 있어서는 긴장감도는 전쟁터인 동시에 사실상 그 어느 누구에게도 간섭받지 않는 그만의 자유로운 공간이기에 이점에 착안했다. 이 제도의 운영으로 소대 간부요원들은 초소 감독순찰을 하는 동시에 보다 실질적인 소속 장병관리를 할수있게 되어 이중의 효과를 얻었고, 초병들은 보다 자유로운 분위기에서 마음깊은 곳에 있는 말까지 털어놓을수 있게 되었다.

요즘 우리는 이런 말을 많이 듣는다. '신세대 장병' 이니 X세대 장병' 이니. 그러나 이 개념들이 매스미디어에 의해 조장된 것일뿐이지 결코 다수의 젊은이들을 가르키진 않는다고 믿고 있다. 인간은 환경의 동물이다. 새로운 사고방식을 가진 장병에겐 새로운 제도적 환경으로 관리하는 것이 중요하다.

다음으로 역점을 둔 것이 장병들의 사기 양양이다. 만약 군기라는 이름하에 공식적으로 억압된 욕구를 해소시킬 여건을 제공해주지 못한다면 그들은 극단적인 돌파구를 찾아낼지도 모르기에 대대 복지환경 개선은 그래서 반드시



필요하다.

소대중에 연병장이 없는 소대가 있었다. 체육활동을 하기위해 먼거리에 있는 연병장을 찾아야만 했는데 소대원들은 그 불편을 감수하며 생활하고 있어 늘 안타까웠다. 소대 근처에 제법 넓은 놀이대지가 있음을 알고 복토화시키면 충분히 연병장을 만들수 있으리라 생각이 됐다. 실효성을 충분히 타진해 본후 계획을 실행해 옮겼고, 그 결과 소대원들은 자신들의 연병장을 가질수 있게 되었다.

24시간 근무체계의 특성은 생활리듬이 일정치 않다는 것이다. 그들은 밤에는 근무를 서야 하고, 낮에는 잠을 자야 한다. 이런 그들이기에 남는 여유시간의 이용은 매우 중요하다. 휴게실을 소대마다 필수적으로 설치하도록 했고 협소한 곳은 계획을 세워 확장하도록 했다. 불규칙적인생활로 자칫 잃어버리기 쉬운 체력을 유지키위해 탁구장을 설치하게 했고 현재 전 소대에 탁구대가 설치되어 있다.

그들이 묵묵히 기지경계 근무에 힘써 주었기 때문에 이 모든 것이 가능했으리라 생각한다.

이상의 이야기들은 '엄정한 군기'와 '따뜻한 사랑'이라는 모순되는 듯한 두가지 측면이 군이라는 조직체내에서 공존할 수 있다는 것을 확연히 보여주는 예라 하겠다. 마치 야누스의 두얼굴처럼. 내가 여기에 와서 행한 일련의 작업(?)들은 모두가 이런 양면적인 구도를 가진다. 이는 군이 제도습을 찾을 수 있는 어떤 방향을 제시해 준다고 믿는다.

엄정한 군기속에 깃들어 있는 따뜻한 사랑 -

바로 이것이 '필승의 공군'을 만드는 핵심일 것이다.

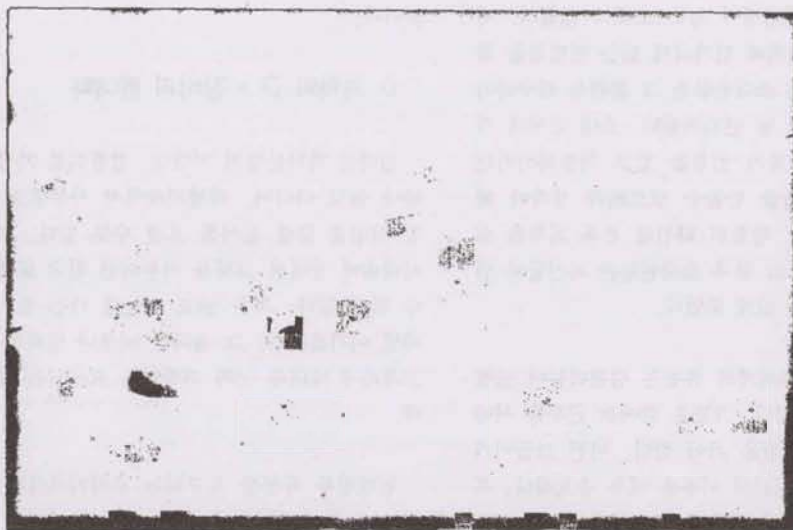
### ○ 과학의 군 - 장비의 현대화

현대는 과학문명의 시대다. 컴퓨터를 가방에 넣어 들고 다니며, 비행기속에서 사무실로 방금 작업을 끝낸 문서를 보낼 수도 있다. 그런 시대속에 살면서 그것을 거부하면 결국 도태될 수 밖에 없다. 적은 날고 있는데 나는 걸으면 과연 이기겠는가? 그 결과는 너무나 명확하다. 그러기에 더더욱 군의 과학화는 요구되는 것이다.

현병업무 특성상 요구되는 과학기자재는 주로 단속용 측정기인데 주된 업무중 하나가 단속활동이기 때문이다. 기지안에 관사가 위치해 있어 밤낮없이 기지내 도로에는 많은 차량이 오고간다. 그런 특수한 상황을 교통법규 준수는 항상 강조되고 있고 단속활동도 활발히 벌어지고 있다.

다른 교통법규 위반사항에 비해 단속시 객관적이고 정확한 수치가 반드시 확보되어 야 하는것이 바로 음주운전 단속과 과속차량 단속이다. 음주운전과 과속은 중대한 범법행위로 위반시 개인에게 미치는 파급효과도 크기 때문이다.

과거 음주운전 단속은 거의 전무한 상태였다. 당당시 음주운전에 대한 사회적 인식이 낮았기에 나만이 아닌 남도 같이 죽이는 중대한 범법행위인데도 불구하고 공공연히 행해졌다. 믿을만한 음주측정기도 없었고 그렇다고 후각



만을 믿고 단속활동을 한다는 것 자체가 신빙성이 없기 때문에 단속이 거의 이루어질수 없었다.

그러나 내가 부임한 뒤 음주운전 단속이 강화되어야 한다는 사회적 목소리가 높아져갔다. 단속을 하자니 정확한 혈중알콜 농도가 측정되어야 하는데 그 당시 신빙성 있는 기자계가 전무한 실정이어서 후각만을 측정것대로 삼아 행한것이 전부였다. 그래서 음주단속뒤에는 언제나 잡음이 끊이지 않았다.

그러던 중 신형 음주단속기를 단장님의 배려로 구입했고, 기지 전부서를 대상으로 적극 홍보에 나섰다. 각 부서(대대)의 장교, 주임원사를 모아 음주운전 피해의 심각성을 인지시키고 객관적 측정을 위해 도입된 음주측정기를 시험

해 보였다. 몇 차례에 걸친 대대적인 홍보를 거친후 음주단속시 적극 활용했다. 이로써 단속뒤 일어날 수 있는 말썽의 소지를 깨끗이 씻었다. 계획적인 음주단속활동을 통해 음주운전 사고 예방에도 큰 도움을 주게 되었다.

또한 스피드건을 적극 도입, 사용함으로써 과거 비과학적인 단속에서 벗어나 설득력있는 객관적인 위반사항을 제시함으로써 단속자와 위반자간의 불신을 해소하고, 기지내 자가운전자들의 교통법규 준수에 대한 경각심을 높였다.

가장 특이할만한 것은 정문과 당직대의 출, 퇴영 차량관리 업무를 전산화시킨 것이다. 차량관리 소프트웨어를 대대 자체적으로 개발,

차량번호 데이터를 입력하는 작업을 거친후 실천 배치하였다. 이 전산화 작업을 통해 합리적인 출.퇴영 차량관리를 할 수 있게 되었고, 경문근무자들이 기지경계임무에 한층 충실할수 있게 되었다.

적극적인 사고로 첨단장비를 동원하여 업무의 질을 높여나가는 것 - 그럴때 '과학의 군'은 만들어질 것이다.

#### ○ 경제의 군 - 현존전력 극대화

규정과 절차에 의거한 엄격한 원칙주의는 요행이 아닌 원하던 결과를 우리에게 부여해 준다.

장병이 수백명에 이르고 그 개개인에게 총기가 지급된 상태에서 원칙주의가 아니고서는 사고발생을 미연에 방지할수 없다.

총기와 같이 생활하기에 늘 안전사고의 위험에 노출되어 있는 초병들, 그래서 초소 상변전 총기를 하나씩 지급받으면서 '총기 1정 수행'이라고 외치고, 총기의 셀넘버를 수불대장에 기록하고서야 비로소 초소에 올라가게 하고 있다. 그만큼 자기의 총기에 대한 애착심을 갖도록 하기위한 조치이다. 전입신고식때 '총기 수여식'이 그만큼 의미있는 것은 단순히 군인이라서가 아니라 이러한 근무특성때문이다.

인적 사고가 없다는 것은 그만큼 원칙에 충실하다는 것을 의미한다. 이런 취지에서 무사고 무결근 경연대회는 94년 2월 1일부터 시행되었다. 무사고 무결근 일수가 경과할수록 그만큼 포상을 해주고 있다. 현재 2개가 소대가

440여일을 통과한 뒤 무사고 무결근 일수 500일을 눈앞에 두고 있다. 500일 달성시에는 단장 포상을 상신할 계획이다. 100일, 300일을 통과한 소대에는 이미 소정의 포상금을 지급해서 소대원들에게 직접 대가가 돌아가도록 했다.

경연대회 또한 적극 활용하고 있다. 경연대회라는 것은 군 사기양양에 더없는 도움을 주고 건전한 경쟁심리는 잠재력을 발휘시킨다.

환경미화경연대회, 군사훈련경연대회, 군가부르기경연대회 등 이 모두가 장병들의 성취의욕을 충족시켜줄수 있는 행사이다.

장병 개개인의 잠재력을 경연대회의 형태를 빌어 외부로 발휘시키는 것, 한정된 전력이지만 이러한 제도적 보완으로 보다 증강된 능력을 발휘하게 하는 것이 바로 경제성의 원리에 맞는 군 운용일 것이다. 물론 경연대회를 끝낸 다음에는 회식의 자리를 마련해서 그동안 대회를 준비하느라 수고한 장병들과 간부들을 격려하는 것을 잊지 않는다.

군견시범훈련과 같은 대민공개행사도 하고 있다. 반기 1회 실시로 시민의 대군 신뢰감 증진과 함께 시범훈련 준비 장병들의 성취감을 고취시키는 등 이중의 효과를 보았다. 작년에는 약 400여명의 초, 중, 고등학생들이 초청되어 군견들의 멋진 기량을 보았다. 앞으로는 더욱 알찬 내용의 프로그램을 개발할 계획이다.

이상과 같이 규정과 절차에 의거한 원칙주의로 인적사고 및 물적사고를 최소화하고, 엄정한 군기와 경연대회라는 건전한 제도를 통해

정신전력 및 잠재된 전력의 증강으로 현존전력을 극대화시키는 것, 그리고 장비의 과학화로 동일한 업무의 효율성을 배가시킬 때 비로소 '경계의 군'은 완성되어질 것이다.

## 결론

나는 군인이다. 군인이기에 늘 군인의 사명을 다하며 생활하려고 노력한다. '군 제모습 찾기'는 군인의 사명감을 되찾고자 하는 작업이며 군 본연의 임무를 완수하는 것, 이것이 군인의 사명이라고 생각한다.

자신의 치부를 인정한다는 것, 이것은 다소 바람직스럽지 못했던 과거에 대한 냉혹한 자기 반성의 바탕하에 성립되는 것이기 때문에 우리

에게 강인한 정신력을 필요로 한다.

'가장 한국적인 것이 가장 세계적인 것이다' 가장 본질에 충실한 것이야말로 가장 시대상황에 맞는 것이며, 가장 본연의 모습을 갖춘 군만이 가장 세계적인 군이 될 수 있다. 언제 어떤 긴박한 상황이 발생하더라도 군 본연의 임무에 충실하고 책임감과 사명감에 불탄다면 사태수습에 추호도 결함이 없을 것이다.

'필승의 군', '과학의 군' '경계의 군'이 되자는 캐치프레이즈는 이래서 우리 자신에게 강한 설득력을 가진다. 이렇듯 군의 세계화란 군이 본래 가져야할 모습들을 하나하나 찾아가는 과정이 아니겠는가.

## 모델이 되고 싶다

강 선 모

7급/제3591부대 무장대대



**처음** 군 제모습 찾기라는 말을 들었을 때 나는 그 말이 무슨 뜻인지 잘 이해 하지를 못했다. 그냥 무심코 지나쳐 버렸다. 그 문구는 기회있을 때마다 여러 경로를 통해서 내 귀에 들려왔고 그때마다 속으로 되새겨 보았다.

제모습 찾기라니? 제모습을 잃어버렸단 말인가? 아니! 제모습 이라는게 있기는 있는 것인가? 그러나 반복 교육이 이럴때 필요한 모양이다. 자주 듣다보니 마음 한 구석에서 무언가 찾아 보고 싶은 욕망이 일렁이고 있었다. 마치 어렸을때 동전위에 얹은 종이를 올려놓고 연필로 문지르며 살며시 동전의 모습이 종이위에 새겨 지곤 했던 기억들처럼 내 마음에 자꾸 문질러대면 어떤 모습이 떠오를 것도 같았다. 어느 정신과 병동에서 자신의 과거를 모두 잃어버린 정신 질환자가 나이와 이름과 옛 기억을 되찾으려고 더듬어 애쓰듯, 멋진 군의 모습을 자꾸 기억해 보았다.

우리나라를 지금까지 보존 시켜온 용감한 장군들의 모습에서부터 영화 "사관과 신사" 에서 멋진 생도의 모습 그리고 외국의 유명한 장군들에 이르기까지 모두 떠올려 보았지만 우리가 찾고자 하는 참 모습과는 거리가 있어 보였다.

일마후 우연히 목사님 한 분을 만나 얘기를 나누던 가운데 직업과 하는 일에 대해서 물어 오셨다. 나는 자신없이 조금은 주저하며 군무원인데 비행기 정비를 하고 있노라고 대충 말씀을 드렸다. 그랬더니 뜻밖에도 그 분께서 하시는 말씀이, 참으로 훌륭한 일입니다. 그 일도 열심히 하면 나라를 지키고 사랑하는 길이며 자신의 삶을 빛낼 수 있는 일이니 하나님께서 주신 직장인 줄 알고 최선을 다해 기쁨으로 그 일을 감당하라 고 일러 주셨다.

마음 한편으로는 납득하기 어려운 부분도 있었지만 그 말씀이 옳다고 여기며 마음에 담아 두기로 했다. 그러면서 나라를 위해 일하신 분들중

에 이순신 장군을 생각해 보았다. 사랑이 많으신 분이였다. 나는 무엇하는 사람인가 하고 자책감마저 들었다.

나라를 사랑하는 마음은 그만두고라도 내가 몸담고 있는 직장을 사랑하지 못했구나 하는 생각에 내자신이 더욱 작아 보이고 부끄럽기까지 했다.

또한 군제모습 찾기에 대한 소책자를 읽을 기회가 있어서 살펴 보던중 그 내용은 내가 탁연하게 생각했던 멋있는 군의 모습에 대한 틀을 바꾸어 놓았다. 그 책속의 내용들은 모두 내게 해당되는 것이었고 내가 해야만 하는 지극히 상식적이고 평범한 것이요 늘 알고 지내던 것들이 아닌가? 그래서야 마음속에 어렴풋이 군의 참 모습이 그려지기 시작했다. 아! 그렇구나 군의 제모습이란 바로 자신의 참 모습을 찾는 데 있구나. 자신이 스스로를 사랑하지 않고 자신이 속한 직장과 그 하는 일을 자랑스럽게 생각하지 않고는 다른 곳에서, 다른 사람에게서 참 모델을 발견한다는 것은 불가능하다고 생각되었다.

사람은 자기 입장에서 생각하기 쉽고 상대방을 좋게 평가 한다는 것이 어렵고 좋은 말과 좋은 생각은 많이 생각해야 떠오르지만 속되고 쓸데없는 생각과 말은 저절로 잘도 쏟아지는 것이 보통 우리대들의 일상이기도 하다. 그렇기 때문에 우리 모두는 다른 사람이 모델이 되어주길 요구하고 있을뿐, 자신이 참된 군의 모델이 되기를 거부하고 있는 듯 여겨졌다. 그래서 나는 이 평범한 내용들을 가지고 내자신 스스로 모델이 되어 주위에 선한 영향력을 끼쳤으면 하는 소망으로 몇가지 원칙들을 세워 실천 하기로 하였다.

첫째로 시간관리였다. 아무래도 군은 물건을 생산해 내는 곳이 아니므로 시간의 신축성은 어떤 직장보다도 유연했다.

군무원으로 근무하기를 10여년 세월, 그 귀한 시간들을 그냥 보낸 것이 공허하게 느껴졌다. 그 혼한 시간들을 붙잡을 수만 있으면 좋을텐데 하고 궁리 끝에 우선 짜투리 시간들을 모아 보았다. 출근하여 일과시작전 20분, 점심시간 30분, 퇴근전 10여분으로 1시간을 만들고 작업 없는 시간을 이용하여 틈틈히 영어를 공부하기로 했다.

왜냐하면 무장경비 군무원으로서 항공기에 관련되는 모든 무장투하 계통과 부속장비들을 정비하고 점검하기 위해서는 경험도 중요하지만 모든 기술도서들이 영어로 되어있기 때문에 정확한 직무지식을 얻기 위해서는 영어 해독이 필수이었다.

책상에 앉아 있는 것이 좀이 쑤었지만 한편 엉뚱한 말 장난과 잡담을 늘어놓는 시간이 점점 줄어들어서 좋았다. 집에서 영어 공부하는 것이 계속 되었고 1년 후에는 T.O(영문기술도서)를 큰 불편없이 볼 수 있게 되었다. 그로 인해서 직무지식은 물론 정비하는 일에 있어서 작은 절차하나 하나 정확하게 수행해야 함도 깨닫게 되었다. 배우고 안다는 것은 곧 기쁨인가보다 마음이 환해지며 성경 말씀이 떠올랐다. 울며 씨를 뿌리러 나가는 자는 기쁨으로 단을 거두리로다.

두번째로 세운 계획은 전문화하는 일이었다. 내가 하고 있는 일에 대해서 모르는 것이 있으면 안된다는 생각을 하고서 관련 기술도서들을 틈나는 대로 살펴보기 시작했던 작은 지식들이지만 알면 알아갈수록 더욱 소중한 것으로 인식 되

어서 작은절차, 부품 하나라도 소중히 다루어야 한다는 사실을 깨닫게 되었다. 그리고 직무지식 뿐만 아니라 제반 규정을 숙지하고 준수하는 일, 교통법규를 잘 지키는 것, 식사, 근무, 휴식, 시간 등을 잘 구분하여 정확히 하고 위로부터 내려오는 지시사항들을 크고 작음에 관계없이 성실히 지켜 나가는 것 그외에 내앞에 상식으로 또는 양심으로 다가오는 많은 일들에 대해서 눈감아 고개 돌리지 않고 기꺼이 행동으로 옮기는 것이 직업의 전문화이며 프로화라고 생각하니 근무하는 것이 훨씬 즐거웠다.

세번계로의 목표는 자아실현에 두기로 하였다. 내자신이 시간을 잘 관리하고 또 직무지식을 충실히 쌓아 기술을 습득하고 임무에 전념한다고 해도 그것들이 내자신의 자아실현의 성취와 무관하다면 그 또한 불균형으로 인해서 공허함이 뒤 따르리라고 생각 되었다.

그래서 자아실현의 목표를 외적요소와 내적요소로 나누어 세우고 외적 요소로는 중단했던 방송대학 공부를 계속 하기로 하여 끝을 맺었으며 컴퓨터를 구입하여 지적육구를 충족하려고 애쓰고 있다. 내적 요소로는 군 조직 내에서 소홀해지기 쉬운 덕목(인격, 성품, 사상등)들을 구체적으로 실천 해 보고자 했다.

사람을 존경하고, 말을 주의하며, 겸손하고 사랑 할만한 일들을 나름대로 계획을 세웠다. 늘 염두에 두지만 언제나 실패하는 자신의 모습을

탓해 보기도 했다. 그렇지만 이런 과정을 통해서 성숙한 인격의 모습으로 다듬어 지게 될 것을 기대하여 본다.

앞서 열거한 세가지의 목표를 가지고 군 제모습 찾기에 동참하면서 무엇보다 나자신의 모습을 정리해 보고 부족했던 점들을 보충했으며 군에 대한 생각을 다시해보는 계기가 되었다.

군 특성을 이유삼아 걸로 드러난 것 만을 가지고 참 모습을 찾고자 한다면 그것은 의식과 속임수와 불신의 연속이요, 또 군인 복무 규율에 얽매는 것으로, 귀찮은 것으로 생각하고 군풍기 단속이 무서워서 억지로 하는 걸치레는 타율일 뿐 이리라.

이제 고등학교 시절을 돌아보고 싶다. 학생은 학교규칙을 잘 지키고 선생님 말씀 잘 따르며 공부 열심히 하는 것이 정말 멋진 학생이라는 사실을 나이들어 이즈음에 새삼 생각해 보면서 용모를 단정히 하고 경례를 절도있게 하며 주어진 규정을 잘 준수하며 군인으로서의 직업에 긍지를 가질때 군의 제모습은 서서히 자화상되어 나타나는 것이 아니겠는가?

이렇듯 군의 참 모습을 그려 보면서 내자신이 먼저 이러한 모델이 되고 싶다.

비록 제복은 안 입었지만 주어진 환경 가운데서 모델에게 요구되는 구비조건들을 잘 갖추어서 군의 한 구성원 으로서 군의 제모습 찾기에 조그마한 보탬이 되기를 다짐하여 본다. **중**

## 자랑스런 군인의 아내

권 기 숙

제8681부대 이남호원사 부인



**선임** 하사 계급이 상사냐고 물었던 14년전의 기억들, 공군 중사였던 남편을 처음 만났을 때, 그리고 경북 봉화에서의 신혼시절 새로운 환경과 지방에 대한 기대와 관사 가족들과 대면의 두려움들, 군인가족이기 때문에 겪어야 했던 즐거웠던 일들과 슬픈 추억들, 똑같은 생활권이면서도 별 어려움없이 평탄하게 살았다는 사람들도 많았지만 1986년 팔공산에서 건강이 좋지않은 상태로 둘째를 임신한 지 8개월만에 백령도로 발령이 나면서부터 시련이 찾아왔다.

이삿짐을 정리해야 했고 바쁜 스케줄로 인한 피로 탓으로 이삿짐을 정리한 날 밤부터 진통이 오기 시작했다.

관사가족들과 대대장님의 걱정을 뒤로하고 다음날 인천 연안 부두에서 백령도 여객선표를 예매했지만 심한 진통으로 의사선생님의 권유를 받고 제왕절개 수술후 아이를 출산했다. 체중이 1.64kg 밖에 되지 않은 미숙아를 조산했다는 현

실에서도 인큐베이터에 입원시켜 놓고도 꼭 남편을 따라가 아내의 자리를 지켜야 한다는 것에 몰두해 있었다.

연안 부두, 큰 보따리를 몇개씩 머리에 이고, 짙어진 피난민같은 수많은 사람들, 말투까지 이북 사투리를 사용하며 좌석권이 없는 탓으로 무질서한 여객선에 앞다투어 서로 자리를 많이 차지하려고 벌렁 누워 있는 낯설은 현실에서 이국 땅으로 가는 것같은 서막함과 두려웠던 기억들, 수술한 자리의 상처도 아물지 않는 환자의 몸으로 깔이 없는 듯한 바다를 달리는 배안에서 갑판을 때리는 파도를 바라보면서 너무도 작고 힘이 약해서 우유병을 빨지 못하고 코를 통해 먹이는 아기를 병원에 두고 일주일에 두번째가 출항하고, 그나마 파도가 치는 날이면 운행시간이 10시간씩 소요되는 해상교통마저도 끊겨버리는 최악 조건의 섬으로 갓난아기를 두고 떠나는 엄마의 마음은 말로 표현할 수 없을 정도로 착잡했



다.

일렁이는 파도 때문에 가눌수 없이 몸이 흔들리고 어지러웠지만 편안하게 설 수도 없었다. 군인의 아내이기에 겪어야 한다는 생각으로 그때 당시는 남편을 원망하며 닳하고 싶었다.

부두로 들어가는 뱃머리에 수많은 갈매기 떼들이 달려드는 1887년 4월의 백령도 땅에는 짙은 해무와 썰렁한 날씨가 가슴속을 파고 들었다. 관사에 도착한 우리 가족을 따듯이 맞아 주었지만 마음은 살얼음이었다. 이삿집이라곤 생활 필수품인 가계도구 몇가지를 정리해 놓고 산모가 몸조리를 해야한다고 권유했지만 두고온 아이와 낯선 지방에 대한 불안감으로 밤새 잠을 이룰 수가 없었다.

그 당시 백령도의 유일한 통신수단은 우체국에 신청해서 통화할 수 있는 수동식 전화였다. 아이의 건강상태를 들으려고 전화를 신청해 봤지만 전화기에선 파도소리같은 잡음만 들렸고 병원에서 전화를 끊어버리기가 일쑤였다. 육지로 휴가가는 분들께 간혹 아기의 면회를 부탁했고, 건강상태가 좋지 않다는 소릴 들었을때 소리내어 울면서도 기도하는 마음으로 의사선생님들을 믿고 마음을 의지했다.

그렇게 보낸지 두달여..., 몸무게가 2.3kg으로 늘어난 둘째를 엄마품에 포근히 감싸안고 엄마의 숨결을 느낄수 있도록 해주었다.

백령도에서 두 아이와 남편이 건강하기만을 바라는 간절한 마음으로 군인 아내로서 주어진 환경속에서 책임감있게 군 생활을 할 수 있도록 내조하려고 애썼지만 거듭되는 시련이 찾아왔다. 큰 아이는 해무가 잦고 바람이 많은 기후에

적용하지 못하고 알레르기성 기관지 천식으로 병원에 자주 드나들기 시작했고 작은 아이는 폐렴과 탈장으로 미숙 아이기 때문에 대학병원 특수소아외과에서 수술을 해야 한다는 백령도 의사 선생님들의 권유를 받고 한양대학병원에서 수술을 받고 완쾌했지만 두 아이들이 번갈아가며 기관지염과 온갖 잦은 병으로 병원문을 떠날 줄 몰랐다.

밤이면 호흡장애를 일으키는 큰 아이를 안고 군 목사님께 기도를 요청해 보기도 했고 의무실장님과 아이를 지켜보며 밤을 새우기도 여러 날이었다.

백령도에서 결국 10개월밖에 생활하지 못하고 주위분들의 도움으로 충남 서산으로 발령을 받고 이사할 수 있었다.

이삿집 정리가 되면서 혼자 계시던 시력장애 이신 어머니를 모시게 되었다. 세상을 보시지 못하고 자식의 얼굴도 목소리로 판단하시고 손주도 며느리도 볼 수 없는 불쌍한 어머니께 말벗이 되어 드리려고 애썼고 손주들을 품에 안고 불을 비비며 사랑을 주시는 어머니의 손발이 되어 드리려고 노력했지만 과연 얼마만큼의 도움이 되어 드렸는지 의롭고 답답하신 어머니께 얼마나 위르가 되었는지 알 수 없다.

중풍으로 쓰러져 일년여를 감각없이 누워서 며느리에게 몸을 맡겼던 어머니의 심정을 조금이나마 헤아려 드렸는지.....

그런 생활속에서 두 아이들의 건강에도 안정이 찾아왔고 장애인이신 어머니와 함께 생활하면서 남편은 모든 일에 감사했고 편안한 마음으로 근무에 충실할 수 있고 어머니께는 자식된 도

리를 다할 수 있어서 행복하다고 했다.

진실로 효도를 다했는지는 돌아가신 어머님께  
서 평가하시겠지만 부대에서 그리고 면장님께  
표창장 받았다. 어머님과 생활에서 즐거웠던 일  
들과 힘들었던 많은 얘기들을 적은 일기장을 지  
금까지 간직하고 있다.

보통 사람들보다 힘들게 사셨던 어머님의 삶  
을 우리 가족은 잊지 않고 기억하고 있다. 결혼  
생활 14년중에 어머님과 5-6년 동안의 기억들  
은 나의 일생에서 가장 보람있었던 생활이었다  
고 말할 수 있을 것이다.

지금 남편은 강화도에서 '주임원사'의 직책을  
맡고 있고 군인 가족이기 때문에 꺾어야하는 모  
든 일에 순종하며 주어진 일에 최선을 다하는 책

임감 있는 군인, 동등한 위치에서는 한발 앞서가  
는 숭선수범하는 군인이 되라고 격려하며 내조  
하고 있다.

무슨 내용인지는 정확하진 않지만 끊임없이  
들려오는 대남방송은 우리 가족이 고향을 떠나  
왜 강화도에 와서 살고 있는지 실감하게 한다.

지금은 어떤 지방에서도 잘 적용해 주고 건강  
하게 자라고 있는 우리집 두 아이들에게 꿈과 회  
망을 불어넣어 주면서 주어진 임무를 성실히 수  
행하고 있는 공군 원사인 아빠를 자랑스러운 아  
빠라고 말할 수 있는 주관이 확실한 아이들로 키  
울 것이다. 오늘도 재복을 입고 출근하는 남편의  
뒷모습을 바라보며 군인의 아내가 된걸 자랑스  
럽게 생각한다. **666**

## “군인 아내의 길과 보람”

공 덕 순

제73기상전대 1기상대 조창환 준위 부인



**한해**가 또 저물어 가고 있다. 어느새 남편은 군인의 길 26년. 나는 군인 아내의 길 17년을 맞이 하고 보니 짧지 않은 시간의 흐름은 성숙한 군인아내의 모습을 만드는가 싶다. 뒤돌아 보는 삶의 굽이굽이가 힘들게 느껴지지 않는 사람은 아마 한 사람도 없을 것이다.

저물어 가는 한 해의 끄트머리에서 뒤돌아 보는 올 한 해도 지나온 세월의 무게 만큼이나 험겨웠다는 생각만 든다. 그러나 세월의 흐름이 가져다 주는 성숙한 삶의 작은 행복이 한 해의 보람을 갖게 하기에 피로는 쉬이 풀린다.

오늘 아침에는 변함없이 영공수호의 막중한 사명만큼이나 무거운 전투화를 즐라메고 출근하는 남편을 배웅하고 나서 거울앞에 앉아 본다. 마주하는 낯익은 얼굴에 새겨진 새출 인생 계급장, 핏기 가신 푸석푸석한 두 뺨, 군데군데 피어난 기미는 그 동안의 새파를 한눈에 읽게 하는가

싶다. 여자는 얼굴로 나이를 먹는 것인가! 시간이 흘러간 자욱이 남긴 얼굴이 바라 보노라니 세월은 참으로 유수와 같이 빠르다는 말이 새삼 실감이 난다.

군인과의 결혼은 꿈에도 생각하지 못했던 스물 다섯 살 시절, 여자 나이로는 많다고 한 해가 다 저문 선달 초순에 혼사를 서두르시던 부모님의 성화에 못이겨, 당시 증사였던 남편과 첫선을 본지 20일 만에 속도위반의 결혼식을 올린 것이 바로 군인 아내의 길로 들어서게 된 동기가 되었다. 엇그제 같은 세월의 흐름이 시간을 도둑맞은 여인을 만드는지, 고생끝에 낙보다는 마음 한구석에는 어딘지 모르게 허전함의 긴 여운만 남는다.

그동안 꿈 많고 청순하기만 하던 소녀시절의 아름다운 행복의 나래들은 옮겨 다니기에 바쁜 인생살이 새파에 산산이 부서져 버리고, 어느덧

중년의 문턱을 노크하는 중, 고등학생 두 아이의 엄마로 변해 버렸다.

또한 그 어떤 고통과 시련이 닥쳐와도 슬기롭게 헤쳐 나갈 수 있는 자신감을 터득한 현실에 강한 여자로 성숙하기도 했다. 직업의식보다는 사명의식이 더 강하고 가정보다는 부대를 더욱 사랑해야만 한다는 남편의 심정을 이제는 조금 이해하는 마음이 넓고 철이 든 여자로 성장하기도 했다. 이 모두가 오늘의 군인아내인 나의 존재를 인정해 주는 가치있고 소중한 일들이기에 남다른 자부심을 가져 본다.

지나간 여정이 험겁고 고달프지 않았다고 이야기 할 사람은 없을 것이다. 나 역시 마찬가지다. 군인의 아내이기에 마땅히 감수 해야만 하는 12번의 이사와 원하지 않는 팔도생활에의 적응, 그리고 중학교 2년 국민학교 4년을 전학한 아이들의 뿌리내리지 못한 교육이 주는 아픔은 이루 말로 다 표현 할 수 없다. 사회가 주는 군인에 대한 시선과 대우 특히 하사관이라는 신분에 대한 사회의 낮은 인식도는, 가족들에게 자부심을 갖기 어렵게 했고 직업에 대한 환멸을 느끼는 때도 있었다. 군인이기에 오직 국가와 민족을 위해 충성하는 명에 하나만으로 박봉의 가난을 인내로서 극복 해야만 했던 고통의 긴시간이 있기도 했다.

그러나 군인아내의 길이 결코 고달프고 힘겨운 것 만은 아니었다. 푸른제복이 주는 절도와 의적으로 표현되는 경직된 자세 이면에 감추어진 남다른 정직과 성실과 자상한 인간미는, 생활 속에서 닦이는 여러가지 어려움을 슬기롭게 극복하는 힘과 용기가 되어 주었다. 팔도를 내집쳐

림 옮겨 다닐 수 있는 자유는 돈 주고도 살 수 없는 인생의 값진 교훈과 산 지식을 직접 체험케 하는 계기가 되었을 뿐만 아니라 참된 행복의 가치를 깨닫게 해주었다.

박봉의 고통은 근검절약의 정신과 내면적 성숙 그리고 이웃의 아픔에 동참할 수 있는 마음의 여유를 갖게 했고, 더불어 현실에 강한 여자로 만드는 요소가 되었다. 아이들의 잦은 전학은 세상에 빨리 적용할 수 있는 능력을 배양하는 좋은 기회가 되기도 했다.

특히 급변하는 시대변화속에서 달라진 군인에 대한 현실적인 처우개선과 사회의 인식변화는 사기진작과 함께 고진감래의 진리를 실감케 해주었다. 이러한 삶의 굵이 굵이에서 피어나는 생활속의 작은 일들이 행복을 만들고 보람을 갖게 해주었기에 군인 아내의 길은 결코 힘들다거나 고달프게 느껴지지 않았다고 할 수 있다.

멀고도 험난한 인생길, 그 중에서도 많은 사람들이 망설이는 군인 아내의 길은 참으로 중요하면서도 힘드는 것만은 부인할 수 없는 사실이다. 그러나 누군가가 반드시 군인의 아내가 되어야만 하는 것이 거부할 수 없는 우리의 현실이다. 그렇다고 아무나 될 수 있는 것도 아니고 아무나 되어서도 안된다.

남다른 특별한 각오와 의지를 지닌 참다운 여성이어야만 한다. 시대변화와 유행에 너무 민감하지 않아야 하고 물질보다는 명예를 더욱 존중하고, 나보다는 국가와 민족을 먼저 생각하는 성숙한 마음의 소유자 이어야 한다.

또한 어떠한 환경의 변화가 닥쳐와도 쉽게 잘 적응하며 그에 따른 내조의 역할도 슬기롭게 잘 할 수 있어야만 한다. 즉 내가 내조하는 작은 행

동 하나하나가 바로 국가 안보로 이어진다는 보람 하나만을 먹고 살아 갈 굳은 마음의 각오와 용기가 있어야 한다는 말이다. 지금 군인 아내의 길을 걷고 있는 많은 가족들도 사회나 남의 시선을 의식하지 않고, 오직 자기 남편에 대한 헌신적인 사랑과 내조가 곧 이땅의 자유와 평화로 피어난다는 자부심 하나만을 먹으면서 살아가고 있다고 해도 과언이 아닐 것이다.

지금으로부터 14년 전인 81년초에서 이듬해 말까지 강원도 중부전선 최전방 생활을 통하여 나도 성숙한 군인 아내의 임무와 사명을 배우고 익혔다.

처음으로 맞이하는 낯선 천리타향에서 난생 처음으로 겪는 영하 25도를 오르내리는 혹한의 추위는 몸과 마음과 눈물마저 뽕뽕 얼어 붙게 만들었다. 군인 아내가 된 것을 몇번이고 후회해보았지만 후회는 앞서지 않는다는 진리만 허공을 메아리 칠 뿐 모두가 부질없고 소용없는 일이었다.

누군가 꼭 해야 될 일이라면 내가 하리라는 다짐을 하기까지는 꽤나 많은 눈물의 사연이 있은 후 였다. 열악한 근무환경 속에서도 묵묵히 국토방위의 임무 완수에 최선을 다하고 있는 군인들을 보면서, 우리의 현실이 왜 군인을 필요로 하는지를 깨달기까지는 더 많은 시간과 노력이 요구 되었다.

군인의 아내는 아무나 될수 없고 아무나 되어서도 안된다는 것과, 행복은 직업에 상관없이 스스로 가꾸어야 한다는 것을 몸으로 배우고 익히

기까지는 이보다 더한 2년의 세월이 소요되었다. 그 이후의 비행단 생활은 몸과 마음이 새롭게 변화된 성숙한 군인 아내로서 생동감 있고 가치있는 삶을 추구하였음은 두말 할 필요가 없다.

세월은 사람을 기다리지 않는다고 한다. 저물어 가는 한 해는 그 누구라도 붙잡을 수가 없다. 그렇다고 마냥 아쉬워 하고 있을 수 만도 없다. 오직 남편의 얼굴에 새겨지는 주름살과 머리에 늘어나는 흰머리카락을 통하여 세월을 확인하면서, 더욱 성숙하고 충실한 내조의 도를 다해야겠다는 다짐과 오늘의 건강하고 믿음직한 남편과 행복이 가득한 가정의 기쁨이 있게 한 조국에 감사한 마음을 가져 본다.

또한 지나온 세월보다 앞으로의 시간이 더 많이 남았다는 행복을 그리면서 남편의 삶이 끝나의 행복으로 이어진다는 작은 철학을 가지고, 남은 군생활도 더욱 가치있게 건강하게 잘 할 수 있도록 자랑스런 아내의 도리와 역할을 충실히 다 할것으로 오른손을 들어 선편해 본다.

거울속의 얼굴이 생긋이 웃는다. 나도 멋지게나마 따라 웃어 본다. 연습없는 인생길에서 "용기있는 미혼 여성들이여! 인생의 참다운 행복을 원한다면 과감하게 군인아내의 길로 한번 도전해 보라"고 풍부한 경험을 바탕으로 자신있게 권장해 본다. 나 역시 군인 아내의 길을 택한것을 대단히 만족스럽게 생각하면서 지나온 세월의 커다란 자부심과 보람을 한 해의 끝에서 차곡 차곡 모아 본다. **중문**



## 공군문단

- KFP 국산1호기 시험비행 소감문
- M60 트럭의 추억과 어머니
- 제주관광을 잘 할수 있는 방법
- 신세대! 정병강군의 초석이어라.
- 아버님 묘역에서

## KFP 국산1호기 시험비행 소감문

권 희 만  
중령/항공사업단

본 소감문은 한국 전투기사업(Korea Fighter Program)의 시험비행 조종사로서 KFP사업의 주 계약 업체인 삼성항공 사천공장에서, 최초 조립한 국산 1호기의 첫 시험비행을 무사히 마치고 한국 공군, 아니, 더 나아가서 한국 제트 항공 산업의 여명을 시작한 첫 비행의 감흥을 모든 분들과 나누기 위하여 썼다. <필자 註>

그 날은 유달리도 날씨가 좋은 날이었다. 그것은 우리 KFP시험비행을 하기 위해 수많은 사람들이 부서에서 노심초사 의논한 결과 끝에 결정한 기상 제한치가 충분히 좋은 날에서만 시험비행을 할 수 있도록 규정해 놓았기 때문이었다. 그날의 날씨는 30,000피트 (10km)상공에 구름이 얇게 깔려 있는 정도로 구름이 적었고, 시정(가시거리)도 꽤 좋아서 지리산 정상이 보일 정도로 좋은 날씨였다. 오전 10시 정각에 비행이 계획되어 있어 오전 8시에 비행전 브리핑을 하였다.

이 곳에서의 비행전 브리핑은 일반 비행대대에서의 비행전 브리핑과는 달리 여러 부서의 사

람들이 함께 참여하도록 되어 있어 먼저 사람들과 그것을 감리감독하는 정부 부서의 대표들, 즉, 국방과학연구소의 연구원들(품관소 요원포함)과 업체자체의 품질관리 부서 요원들, 시험비행 지원만을 전문으로 하는 시험비행 지원요원들, 활주로에서 비행 상황을 통제할 통제장교(시험비행 조종사), 기술지원을 위해 상주하고 있는 미국 락히드 항공회사의 전문가들, 그 외에도 필요시 참석하는 기타 부서요원들 - 비행에 대한 사명감 내지는 책임감이 저절로 충일해지는 것이었다.

비행전 브리핑을 약 20분만에 끝내고 내 자리로 돌아와서 비행전에 짚어보아야 할 항목들을 다시 한번 검토하였다. 지상에서의 비상처치, 비행중 비상처치, 착륙중 비상처치 등 각 측면에서의 비상처치를 검토하고 비행중 실시할 평가 항목들에 대한 검토와 시험비행중 지상 통제장교와의 약속 동작에 대하여 협의를 마친 뒤 관제소에 비행전 전화브리핑을 해 주었다.

이곳에서 행하는 시험비행은 미국 락히드 항공회사에서 KF-16C/D BLOCK 50/52 항공기

에 대해 사용하고 있는 시험비행절차서에 입각하여 우리 실정에 부합되도록 변형된 절차서에 의하여 시행된다. 첫 시험비행을 위해 이틀전(4월 18일)에 미리 고속 지상활주시험(High Speed Taxi Test)을 통하여 항공기의 전반적인 비행준비상태와 함법장비의 정확성 상태 및 지상방향조절계통(Nose Wheel Steering), 지상제동계통(Brake 및 Anti-Skid계통), 등 첫 비행에 필요한 모든 항목들을 미리 점검하여 보았다. 고속 지상 활주로 시험 중 몇가지 결함으로 보이는 것들을 지적하여 수정조치를 완료한 상태여서인지 첫 시험비행을 위한 점검시 이렇다 할 만한 결함은 눈에 띄지 않았다. Canopy(조종석 위를 덮는 덮개)를 닫은 후 엔진을 돌리기 시작하니 KF-16특유의 시원한 찬 바람이 Canopy 속으로 빨려 들어와 금방 좌석 내를 시원하게 해 주었다. 절차대로 지상점검을 시작하였다. 경보계통이 제대로 정보를 보여주는가? 좌석 내 조정장치들이 잘 작동되는가? EPU(Emergency Power Unit: 항공기 주/보조전원 및 유압계통이 고장날 경우 사용되는 비상전원 및 유압공급계통)는 제대로 기능을 발휘할 준비가 되어 있는가? 각종 항공 전자계통들은 제대로 작동되고 있는가? 비행중 사용될 각종 비행 자료들은 컴퓨터에 제대로 입력되고, 입력된 대로 좌석내의 시현장치들을 통하여 정확히 시현되고 있는가? 등등...

수없이 많은 비행전 점검 항목들을 신속히 점검 완료한 뒤 지상활주를 시작하였다. BLOCK 52의 다른 KF-16항공기들(이미 수입되어 운용되고 있는 항공기들)과 다름없이 지상활주는 아주 부드럽게 할 수 있었으며, 제동장치도 전혀 문제없이 잘 작동되었다. 1차 엔진기능에 결함이 나타날 경우 사용되는 2차 보조엔진 기능

(SEC Engine)도 잘 작동되어 안심하고 이륙하여 시험비행을 실시할 수 있는 심적 준비가 되었다. 활주로에 진입하기 전에 AVTR(Airborne Video Tape Recorder: KF-16항공기의 HUD(Head Up Display: 전방 비행정보 시현장치) 혹은 레이더 화면상에 나타나는 정보들을 녹화할 수 있도록 기내에 설치된 영상 녹화기)을 작동시켜 HUD를 찍으면서 금일의 날짜, 시간, 항공기 번호, 조종사 이름, 활주로 상태등 비행전에 필요한 내용들을 언급함으로써 기록을 남겨 놓고 이륙을 하기 위한 엔진점검을 마치고 선타임을 다시 한번 하였다.

무척이나 뜻깊은 역사적인 순간이었다. 오늘 의 비행이 있기까지 수많은 부서의 사람들이 얼마나 많은 시간과 정열을 쏟아가며 헌신하고 노력하였던가? 그리고 나 스스로도 오늘의 이 비행을 하기 위해 그동안 얼마나 많은 시간을 바쳐 노력을 하였던가? 미국의 공군 대학원에서 밤을 낮 삼아가며 공부하여 항공공학 석사학위를 취득하고 90년 10월에 귀국하였을 때, 처음으로 우리나라에 시험비행 조종사가 필요하고, 그 시험비행 조종사가 되기 위한 자격조건이 전투기 조종사이면서 동시에 항공공학 석사자격자라는 이야기를 듣고 언젠가 그쪽으로 인생이 바뀔 수도 있겠구나 하는 막연한 생각이 들었다. 그러나, 막상 우여곡절 끝에 시험비행조종사 과정을 수학하러 미국으로 유학가는 후보로 최종 인사 명령이 떨어졌을 때에, 새로운 공군 조종사의 한 분야를 개척해야 한다는 막중한 사명감때문에 과연 이것을 제대로 감당해 낼 수 있을까 하는 두려움이 태산준령처럼 앞을 가로막고 있음을 절감했었다.



미국의 공군시험비행학교인 USAF TPS (United States Air Force Test Pilot School)에 입학하기에 앞서 텍사스주의 샌 안토니오시의 랙크랜드 공군기지에 있는 미국방부 소속의 영어 교육 훈련소(DLI: Defense Language Institute)에서 9주간의 항공전문 분야의 특수 영어교육을 마치고 동양인으로서는 힘들다고 하는 우등상(Distinguished Diploma)을 받고 캘리포니아주의 LA 근처에 있는 USAF TPS로 가서 11개월 반동안의 시험 비행조종사과정을 마치고 돌아왔다.

그곳 미공군 시험비행학교에서의 생활은 일반 대학원에서의 생활과 비교하면 2-3년 정도에 걸치는 과정을 11개월 반만에 마쳐야 하고 동시에, 배운 학습내용을 바탕으로 매일 비행을 하면서 시험비행기술을 익혀야 하니 시험비행학교에 입학한 미국인 조종사들의 자신감 내지 패기, 우월감 등은 미국인 사회에서도 대단한 것이었다. 우리가 그 속에서 살아남기 위해서 벌였던 무용담에 대해서는 훗날 책을 한권 쓰기로 하고 이 자리에서는 이정도로 언급을 하고 넘어가야 할 것 같다.

다시한번 심 호흡을 가다듬고 나서 서서히 엔진의 출력을 증가시켰다. 세계적으로 유명하고 잘 정비된 프랫유티니사의 터보팬(Turbo Fan) 엔진에 대해 신뢰감은 있었지만, 항공기라는 것이 공중에 떠서 날아다니는 날물인지라 어느것 단 하나라도 안심할 수 없는 것이어서 만일의 비상사태에 대비하여 비상저지절차를 되뇌이면서 밟고 있던 브레이크 페달의 압력을 풀자마자, 내 항공기는 힘차게 활주를 시작하였다.

첫 이륙은 후기연소기(AB: After Burner)를 사용하지 않고 정상연소범위내에서 최대 출력으로 이륙을 하도록 계획되어 있었기 때문에

이륙은 다소 느리게 진행되리라고 예상을 하였으나 의부장착물이 전혀 없었기 때문에 비교적 빠른 율로 가속이 되었다. 미리 정해놓은 속도에 가볍게 조종간을 잡아 당겨 이륙을 하기 위한 자세변화를 시도하였다. 항공기는 아주 말을 잘 들어서 원하는 이륙자세로 변화시키는데 전혀 문제가 없었으며, 지상에서 미리 계산되어진 속도를 넘으면서 부양이 되었다.

항공기가 좌로나 우로 경사지지 않고 안정되었으므로 항공기의 바퀴를 집어넣기 위하여 손잡이를 올리고 제한된 시간내에 올라오는지를 보기 위하여 시간을 측정하기 시작하였다. 제한된 시간내에 바퀴들이 다 올라오고 그것을 조종사에게 인지시키기 위한 경고등도 다 사라지고 나서 첫마디는 물론 "하나님 감사합니다"였다. 제한된 시간내에 바퀴들이 올려지고 안정되었다는 것은 이 첫 시험비행이 어찌 전개될런지 모르지만 일단 안전하게 하늘로 날아올라 무사히 시험비행을 시작하였다는 것을 의미하므로 대단한 순간이었던 것이다.

순간적이지만 수초에 걸쳐있는 감상에 사로잡혀 있는 사이에 항공기는 계속 상승을 하여 시험비행공역으로 가기 위한 첫 선회를 하여야 되는 지점까지 날아갔고, 지상에서 레디오로 비행상황을 주의 깊게 관찰하고 있던 활주로 통제 장교가 한마디 하였다. 호출부호도 부르지 않은 채로 그냥 "관제소로 넘어가실 거죠?"라고 말했는데 사실 그 한마디면 충분했다.

통제 장교의 목소리를 너무나도 잘 아는 터이라 우리끼리 이야기 할때는 호출부호를 부를 필요도 없을 정도인 것이다. 이것은 오랜 기간 함께 팀웍을 다져온 결과인데, 시험비행시 지상요

원들과 의사소통을 원활히 혹은 급하게 하겠다고 응답을 하고 관제소 주파수로 넘어가서 레이더를 통하여 관제사에게 위치보고를 하고, 레이더 통제를 부탁한뒤 비행장 상공에서 엔진 점검을 시작하였다.

매우 천천히 쓰로틀(Throttle:엔진 추력을 조절하는 조절기 뭉치)을 움직여 엔진 반응을 점검하였는데 양호하였고, 빠르게 쓰로틀을 움직이면서 바퀴들을 올리고 내리는 점검을 하기 위해 스피드 브레이크(Speed Brake:비행중 속도를 줄이기 위한 장치)를 열어주었다. 스피드 브레이크가 정상적으로 열려졌고, 이로 인하여 항공기의 속도가 바퀴내림 제한 속도 이하로 줄어드는 것을 확인하면서 착륙바퀴들을 내렸다. 바퀴들은 정해진 시간내에 잘 내려졌고, 스피드 브레이크도 약간 오프라지면서 바퀴들이 내려왔음을 확인하여 주었다.

비행중 점검해야 하는 모든 항목들을 비행전 점검표에 의해 하나씩 하나씩 점검하면서, 좋은 것은 좋다고, 나쁜것은 나쁘다고 점검표에 표시해 나가는 동안 어느덧 기지로 돌아가 착륙을 해야 할 시간이 되었다.

이렇게 점검해 나가는 동안 인상적이었던 것들을 몇가지 언급해 보자. 30,000피트 이상의 고고도에서도 잘 작동되는 엔진, 특히 40,000피트에서 실시한 초음속 돌파 시험비행에서 KF-16C 특유의 가속성능을 보여준 P&W엔진이 참 좋았고, 전방보조날개(LEF:Leading Edge Flap:항공기 주날개에 뒤에 덧붙여 양력증가에 도움을 주는 보조날개)와 후방보조날개(TEF:Trailing Edge Flap:항공기 주날개 뒤에 덧붙여 양력증가에 도움을 주는 보조날개), 그리고 자동비행제어장치(Auto Pilot

System)와 각종 비행조종계통 상태들이 기술지시(T.O.-1)에 언급된 정확한 영각(AOA:Angle of Attack:항공기 주날개의 평균 시위선과 상대풍이 이루는 사이각), 속도, 고도, G(Gravity:지구 중력에 의하여 지구중심으로 끌어 당기는 힘의 표시 기호, 예 4G: 자기 몸무게의 4배로 지구 중심에서 끌어당기는 힘)등에서 움직이는 것을 보면서 컴퓨터에 의해 조종되고 제어되는 계통이라 정확하다는 인상을 받았다.

또한 G Limiter(항공기가 구조적 제한치를 초과하지 못하도록 컴퓨터로 제한하는 장치)를 점검하기 위하여 조작을 하였을 때, 처음에는 예상된 G가 안 걸려 다시한번 당겨보니 예상된 G에서 정확히 제한되는 것을 보면서 역시 계통이 정확히 작동되고 있구나 하는 신뢰감이 들고 역시 최대 G까지 당기는 것은 쉽지 않구나 하는 생각이 들었다.

이런 여러가지 계통들을 점검하는 동안 조종사에게 가장 신뢰감을 주는 것은 역시 정확한 항법계통의 작동상태였다.

지구 상공에 띄워져 있는 인공위성의 도움을 받아 작동되는 GPA(Global Positioning System)의 정확성과 자세 판성항법장치인 INS(Interial Navigation System)의 정확성을 합성해서 나타내는 칼만필터(Kalman Filter)의 영향으로 우리 KF-16 C/D 항공기는 고도의 항법정확성을 갖도록 만들어져 있는데, 이 계통이 고장나지 않는 한 조종사는 안심하고 항법을 할 수가 있는 것이다.

항공기에 탑재되어 있는 레이더 화면상에 시현되는 자체항법 참조점(Bull's Eye Point), 그리고 무선 주파수에 의해 위치파악을 할 수 있는 전술항법장치인 TACAN(Tactical Air

Navigation System)등을 참조하여 조종사는 현재의 자기위치를 파악할 수 있는데 이러한 계통들이 이 첫 비행동안 잘 작동되어 편안한 마음으로 첫 시험비행을 마칠 수 있었다.

물론 이 첫 시험비행은 전술한 것처럼 철저한 시험비행규칙하에서 비행이 시작되었으므로 항법계기가 전혀 필요 없었다고 혹자는 말할 수도 있겠지만, 탑재된 계기들이 정확히 작동되고 있는 것을 육안으로 확인할 수 있어서 만약의 악기상조건에 노출되더라도 안전한 비행을 할 수 있다는 생각이 들어 편안한 마음으로 첫 시험비행을 마칠 수 있었다는 것이다.

착륙바퀴들을 내리면서 비행 조종계통들이 약간 둔화되었음을 확인하고 비행조종면(Flight Control Surface)의 영각 지시계통이 공중에서와 마찬가지로 정상적으로 잘 작동됨을 보았다. KF-16C/D 항공기에 있어 단발엔진의 약점 때문에 매비행시 훈련해야 하는 가상 엔진결함을(SFO: Simulated Flame Out)비상 착륙 훈련도 성공적으로 실시하므로써 첫 시험비행을 무사히 마칠 수 있었다.

착륙후 점검을 모두 마치고 다시 주기장으로 돌아오니 정말로 수많은 분들(공군 및 정부요원들 그리고 삼성항공사원)이 성공적인 첫 비행을 축하해 주기 위해서 도열을 하여 박수를 쳐주고 있었다. 순간 망설여졌다. 저 많은 축하객들 앞으로 과연 지나가도 되는 것인가? 주기장으로 들어가야 하니 가긴 가야지. 이거 쑥스러워서... 하여간 축하객들의 환호를 받으면서 주기장에 돌아와 항공기를 세우고 엔진을 끄고 항공기 밖으로 나오니 항공사업단장님과 비행단 단장님 그리고 삼성항공 부사장님과 임원님들... 모든 분들의 환한 얼굴들이 나를 반겨주고 있었다. 약

간은 긴장된 표정으로 거수경례를 함으로써 비행완료의 의미하는 인사를 항공사업단장님께 드리고 사다리를 타고 땅으로 내려왔다.

많은 사진들을 함께 찍으며 첫비행의 성공을 함께 축하한 뒤 회의실로 돌아와 비행결과에 대한 디브리핑을 마치고 내방으로 돌아왔다. 오늘의 첫 시험비행에 대한 여러 사람들의 기대가 대단했겠지만 나 자신의 기대또한 대단하였던 것은 애써 부인할 수 없는 사실인 것이다. 앞으로 나와 함께 첫 비행의 기쁨을 나누며, 오늘의 안전 KFP사업 종료시까지 계속 유지되기를 바라면서..

KF-16C/D항공기의 국내 조립항공기에 대한 첫 시험비행을 마칠 때 까지 얼마나 많은 사람들이 수고하고 고생하였을까? 수년 전으로 거슬러 올라가서 이 사업을 계획하고, 계약하고, 사들이고, 조립하고, 등등등 이루 말할 수 없는 수많은 과정에 참여하여 일하였던 수많은 사람들의 노력과 수고와 땀의 결정으로 오늘의 이 첫 시험비행을 무사히 행하게 되었던 것이다.

이 시험비행이 완료된 후 아직도 수많은 사람들이 수고해야 하는 것도 또 하나의 사실이다. 비행중에 나타난 부족함들을 수정하여 다음 비행에 투입할 수 있도록 수고해야 하고 그것이 완료된 후 공군으로 인도될 때까지 생산현장에서 의 모든 일이 남아 있다. 새벽 여명의 바다위로 순풍을 한껏 만다 부풀어 오른 돛폭처럼 많은 기대를 갖고 시작된 우리 대한민국의 KFP사업이 거칠 것 없이 달리는 그 순풍의 돛단배처럼 무사히 진행될 수 있도록 기원하면서, 또한 일일이 열거할 수 없을 만큼 수많은 분들의 노고에 감사하면서 KF-16C/D항공기의 국산 1호기에 대한 첫 시험비행을 마친 소감을 마친다. **공단**

## M60 트럭의 추억과 어머니

이 용 기

6급/항공의학적성훈련원



나는 부대 안에서 내려다보이는 창밖의 분위기를 사랑한다. 은행나무 가로수가 잘 정돈 되어 있는 1차선 깨끗한 아스팔트 길. 코스모스가 화사하게 피어 있는 운동장 옆 한적한 그 길로 가끔 짱이 놀러 왔다가 달리는 트럭에 놀라 '화다닥' 치솟아 날아가기도 한다. 나는 이러한 부대 분위기가 좋아서 20년 이상 군무원 생활을 하고 있다. 아니 더 정확하게 말하자면 어릴적 나의 인생에 가장 지울 수 없는 인상을 남긴 M60 트럭이 나를 여기까지 몰고왔는지 모른다.

'휘잉' 하는 소리와함께 툭툭거리며 어디론지 M60 트럭. 그리고 그 하늘 위로 잔잔하게 미소 지으며 떠오르는 분. 그 분은 바로 나의 어머니시다.

나는 대전에서 5형제 중 장남으로 태어났다.

6.25 피난길에서 태어난 전쟁동이다.

내가 6살이 되던 해 바로 손아래 동생은 3살이었다. 그해 추석 전날 이었다. 어머니는 송편을 빚는다며 많은 쌀을 씻어 뿜으시려고 바구니에 담아 머리에 이고 나셨다.

어머니는 태어날 셋째 동생이 뱃속에 있어 몹시 부른 배를 하고 계셨는데 나와 동생은 늘 그랬듯이 어머니 주위를 돌기도 하고 앞서거니 뒤서거니 하며 따라갔다.

방앗간은 우체국앞 길 건너에 있어서 우리는 평상시와 같이 간간히 지나다니는 차를 조심하며 길을 건너기 시작했다. 내가 제일 먼저 달음질 쳤고 어머니는 바구니를 머리에 인 채 뒤뚱거리며 둘째 동생과 길로 들어섰다.

어리지만 그래도 잘 걷고 뛰는 동생인지라 어머니는 머리 위의 바구니를 두 손으로 움켜 잡고 앞만 보고 빠른 걸음으로 걷는데만 신경을 쓰시는 듯했다.

나는 먼저 길을 다 건넜고 어머니는 찾길을 지나 보도 위에 한쪽 발을 얹으시고 돌아보는 순간, 도로 중앙을 조금 지나 길바닥에 넘어지는 동생을 보았다. 동생은 얼굴이 빨개진 채 엎어져 어머니가 일으켜 주길 바라며 자지러지게 울었다.

그 때였다. 모퉁이를 돌아 군용트럭이 큰소리를 내며 달려왔다. 지금 생각하니 작전 중으로, 병력을 수송하는 M60트럭이었다. 질주하는 트럭을 본 어머니는 쌀 바구니를 바닥에 내던지고 동생에게로 뛰었다. 그리고는 당신의 몸으로 동생을 감싸 덮었다. 참으로 눈감쩍힐 사이였다.

‘끼이익’ 어머니의 모습을 본 M60 트럭은 온몸에 소름이 돋고 머리털이 솟구치는 듯한 굉음을 내며 밀려오다가 어머니의 등이 앞범퍼에 거의 닿을 정도에서 겨우 멈췄다.

가까스로 멈춘 트럭에서 철도를 쓰고 허리에 권총을 찬 군인이 뛰어내려와 앞범퍼 바로 앞에 엎드려 꼼짝도 안하고 있는 어머니와 그 밑에서 울고 있는 동생을 보고 ‘휴’하며 한숨을 몰아쉬더니 “됐습니다. 이제 일어나세요.”하며 어머니 등을 두드리었다.

나는 그제사 어머니께로 뛰어가 “엄마아!” 크게 소리치며 울었다. 내 울음 소리를 듣고서야 어머니는 동생에게서 몸을 일으켜 길바닥에 앉으셨다.

지금 생각해봐도 그 때 어머니의 얼굴은 당황하거나 상기되어 있지 않았다. 평소시 얼굴색 그대로였으며 눈을 반쯤 감은 채로 호흡을 고르는 모습이셨다. 뱃속에 있는 태아에게 영향을 주지 않기 위해서였을까?

내 아들들에게 어느 누구도 상처를 입힐 수 없다는 듯한 표정에는 위엄까지 서려 있었다. 늘 다정다감한 모습만을 보여주시던 어머니는 잠시나마 먼 이방인인 듯한 신비스러움에 젖게 했다.

어머니를 살피던 군인은 어떠한 감정이 일어났는지 눈물을 글썽거렸다. 이어서 운전권을 하고 있던 군인이 내려와 “어머님, 이제 일어나세요.” 하며 어머니 손을 부축하려고 했다.

그의 눈에도 눈물이 맺혀 있었다. 어머니는 그들의 부축을 받으며 천천히 일어나셨다. 트럭에는 많은 군인들이 타고 있었고 호르(포장)를 벗겨낸 트럭이기에 그들 역시 모든 상황을 빠짐없이 다 보았을 것이다.

차는 길 옆으로 세워지고 차에서 내린 군인들은 길에 흩어져 있는 어머니의 쌀을 주워 담았다. 빗자루를 대지 않은 채 일일이 손으로 주워 담는 것이었다. 나와 동생은 그 때까지도 울고 있었다. 그 때 한 군인이 나와 동생에게 건빵을 한 봉지씩 주었다. 군인이었던 삼촌이 휴가를 나갈 때 주셨던 그 맛있던 건빵을 ..... 나와 동생은 울음을 그쳤고 소대장인 듯한 군인이 어머니에게 말을 건넸다.

“어머님! 괜찮으십니까?”

“네! 괜찮아요. 미안합니다.”

어머니는 부끄러워 얼굴을 붉히시며 미소를 지으셨다.

아버지는 지금은 갑포군과 강화대교로 연결돼 있는 한뎃한 역사가 서린 강화도가 고향이셨다.

피난 중 대전에서 목공소를 운영하며 머무르시던 아버지는 전쟁이 끝나자 고향으로 가려고 하셨으나 조부모님이 고향에 있는 집과 대지를

팔고 서울로 옮긴다고 하시는 바람에 그냥 제쳤다. 조부모님에게 가려고 했으나 조부모님은 고향 사람의 소개로 서울에서 잘못 구입한 집과 대지를 원주인에게 다시 넘겨주고 길거리로 나왔게 되어 아버님의 계획은 틀어져버리고 고향도 잃어버린 처지가 되고 말았다.

아버지는 이 피로움으로 현실을 잊기라도 하려는 듯 술을 입에 대기 시작했고 그 술은 우리집을 점점 가난과 고통으로 몰고 갔다. 나는 중·고등학교 시절 아버님의 술주정을 피하기 위해 친구들의 자취방으로 전진했다. 그것은 견딜 수 없는 고통이었고 가슴 속은 분노와 슬픔이 뒤섞인 채로 이글거렸다.

스스로 억제하지 못할 만큼 분이 치솟으면 내 발걸음은 으레 시냇가로 가고 있었다. 뜰길에 앉아 하얗게 흐르는 시냇물을 바라보고 있노라면 멀리서 M60 트럭이 오는 장면이 눈에 어른거렸다. 굉음을 내며 달려오다 내 앞에서 멈춘 트럭이 나를 신고 어디론가 가버리는 환상이었다.

거기에는 어머니라 부르던 소대장도 있었고 눈물을 글썽이며 어머니를 부축해주던 운전병도 있었다. 나에게 건빵을 건네주던 이름모를 병사도 보였다.

그리고 마지막엔 석류 속 같은 치아를 살짝 드러내며 미소짓는 어머니의 모습이 하늘 위로 크게 드리워지곤 했다. 그러다가 정신이 들면 어머니가 정말 보고 싶어져 서둘러 집으로 돌아왔다.

나는 집에 와 부엌에서 밤늦게까지 빨래하고 계시는 자그마한 어머니의 모습을 붉은 전등빛

이 비치는 문틈새로 훑쳐보면서 북받쳐 오르는 설움을 참아야 했다.

낮에는 아버지의 목공일을 도우시고 저녁에는 아버지의 술주정을 받아 주시다가 아버지가 잠이 든 연후에야 깊은 밤까지 석구들의 살림을 준비하시는 어머니, 은퐁 남자뿐인 가족의 살림을 도맡아 하시는 어머니의 손은 항상 부어 있는 듯했고 갈라지고 거칠어져 있다.

내가 커갈수록 점점 작아지는 어머니의 모습을 안타깝게 보기만 할 뿐 잠시도 설움이 없는 어머니를 도울 수 있는 것은 아무것도 없었다. 다만 어디서나 떠오르는 어머니의 모습 때문에 방향할 수 없었고 나쁜 길로 빠질 수 없었다.

고등학교 2학년 해의 추석이였다. 조상에게 차례를 지내는 것도 포기한 아버지는 전날에도 밤늦도록 술을 마시고 "이곳은 내 살 곳이 아니야 아버지! 어머니!" 하면서 조부모님을 그리는 듯 울부짖다 잠이 드셨다.

학업도 포기한 채 뿔뿔이 흩어졌던 다섯 형제는 추석이라고 모두 집에 모여 있었다. 어머니는 우리들에게 아버지 방으로 들어오라고 했다. 문을 열자 슬냄새가 코를 찔렀고 아버지는 이불을 편 채 주무시고 계셨다.

어머니 옆에는 농약 1병과 스텐그릇이 두 개 놓여 있었다. 우리는 무슨 영문인지도 모르고 다만 명절 기분이 아닌 다른 분위기를 느끼며 어머니의 모습을 지켜보았다.

어머니는 그날도 아버지 앞에서 정좌 하신 자세로 앉으셨다. 나는 순간 6살 때 도로에서 군용 트럭에 치였을 땐 했던 당시의 광경이 되살아났다.

어머니는 그 때도 저런 모습으로 자신을 지

탕하려고 하셨어. 표정도 없으신 채 차분하면서도 어딘지 모르게 비장한.....'

"똑바로 앉으세요."

아버지는 보통때와는 다른 어머니의 무거운 목소리에 이불 속에서나마 자세를 바로 고쳐 앉으셨다.

"우리는 이날까지 자식들에게 못할 것을 한 거예요. 더이상 자식들에게 보여줄 것도 없고, 나는 당신에게 희망도 없어요. 우리 이것을 마시고 이 세상의 끝을 땀읍시다."

어머니는 나직한 어조로 말씀하시더니 그릇을 집어 들으셨다. 이어 숨을 크게 들이쉬는 듯 하시더니 입에 갖다 댔다. 우리가 "안돼요!"라고 소리친 것과 아버지가 그릇을 잡아챈 것은 거의 동시였다. 그러나 농약은 벌써 목을 넘어간 것 같았고 어머니는 그 역겨움에 구역질을 하셨다. 우리 형제들은 황급히 어머니를 등에 업고 응급실을 찾아 헤메었다.

결국 어머니는 그날 충대 부속병원 응급실에서 위세척을 하고 다시 집으로 왔지만 아버지의 모습은 보이지 않았다. 아버지는 그 이튿날 어두워야 집으로 들어오셨다. 눈은 움푹 꺼져 있었고 입술도 말라보여 창백한 모습이었으나 술냄새는 나지 않았다. 아버지는 그 뒤로 거의 술을 마시지 않으셨다.

그후 우리집은 그래도 극한적인 가난에서 벗어날 수 있었다. 죽음까지도 마다 않으신 어머니의 결단은 헤어내기 어려운 술로부터 아버지와 가정을 구해내신 것이다.

내가 결혼을 한 후에도 집안일은 거의 어머니

가 하셨다. 아내가 직장에 다니기도 했지만 일할 틈을 주지 않은 채 모든 것을 당신께서 해내셨다.

결혼한지 5년이 되었을 때 어머니는 나와 아내를 한자리에 부르셨다. 그 때도 어머니는 정좌하신 모습으로 말씀하셨다.

"에비도 이제는 집을 장만했고 모든 것이 안정돼 있구나. 직장도 든든한 공무원이고..... 나는 이제 네 아버지와 함께 들깨네 집으로 갈란다. 지금 들깨가 곧 출산할 것 같고 며늘에도 직장에 나가기 시작하면 내가 손자를 봐줘야 하지 않겠니?"

그래서 부모님은 들깨 동생 집으로 거처를 옮기셨다.

같은 고향 이웃마을에서 이씨 문중으로 시집은 쉰째대 세계 딸이셨던 어머니. 똑똑하고 건장한 이씨 문중 장남과 동네에서 미인으로 소문난 해주 쉰째 세계딸의 결혼은 당연하다고 했지만 그 삶은 많은 사람의 기대만큼 결코 평탄하지 못했다. 그러나 어머니는 그런 생활을 고통으로 생각하지 않으시고 어머니로서 해야 할 일만 묵묵히 하셨다.

언젠가 아버지의 술주정에 밖으로 피신한 어머니를 보고 나는 "아버님을 정신병원에 입원시키면 어떻겠냐?"고 말씀드린 적이 있었다. 아무 말씀 안하시더니 그 이튿날 아침 나를 부르셨다. 어머니의 눈은 별정계 충혈되었고 눈 주위가 부어 있던 것으로 보아 밤새 우셨던 것이 틀림 없었다.

"아버지가 정신병원에 입원하게 된다면은 나도 따라가겠다."

“어머님! 정신병원에 잠깐 입원시켜 술주정을 치료해 보지는 거예요.”

“아버지는 가슴 속에 한이 맺혀서 그런 거야. 고향을 잃어버려서 그래. 아버지는 나머지 옆에 없으면 하루도 못 살거야.”

이렇게 어머니는 모든 것을 운명으로 받아들이며 해야 할 일을 결정하신 것 같았다.

그리고 5년 후, 부모님은 또 셋째 동생 집으로 옮긴다고 하셨다. 서울에서 봉제공장을 하는 셋째 동생을 도와주어야 한다는 것이다. 그렇게 해서 부모님은 서울로 다시 거처를 옮기셨다. 그리고 또 5년이 지난 작년 셋째 동생에게서 밤 12시가 다 되었는데 전화가 왔다.

“형! 어머님이 또 용석이(넷째 동생) 집으로 가지 않겠어요?”

거의 울먹이는 소리였다. 나는 이른날 새벽 서울로 차를 몰았다.

“아버님 연세는 69이시고 어머님 연세는 63이십니다. 더 이상 옮겨 다니신다는 것은 무리예요.”

이번에는 아버지께서 더욱 반대하셨다.

“우리가 가서 도와줘야 용석이라도 일어설 수 있다.”

집 한 칸 남겨지지 못한 것이 한이 된다며 지금도 목공일 하고 계시다 일거리가 없을 때면 동사무소에서 주관하는 취로사업에도 나가시는 아버지였다. 그러나 완강하게 반대하는 우리 다섯 형제의 뜻대로 넷째 동생 집으로 거처를 옮겨 어려운 살림을 도맡아 하시려던 부모님의 바람은 이루어지지 않았다.

그 일이 있는 한달 후 추석을 맞아 우리 가족

은 고향 강화도 선산에 갔다. 성묘를 끝낸 후 아버지와 어머니는 내려다 보이는 집을 향해 손짓을 하며 이야기를 나누셨다. 그 집은 부모님이 조부모님을 모시고 살던 집이라는 것을 나와 동생들은 알 수 있었다. 어머니는 강화도에서 돌아오는 차 속에서 말씀하셨다.

“이제는 어깨가 쭈시고 허리가 아파서 힘든 일을 못하겠구나. 용석이(넷째 동생) 집으로 안간 것은 잘한 것 같다. 조용한 곳에서 아버지와 들이 지내고 싶다.”

창문에서 밖을 내려다보니 수제민을 도우려 대면지원 나갔던 트럭이 은행나무 가로수 사이로 그림처럼 미끄러져 오고 있다. 다리가 길어 장다리라 불리는 김상병이 제일 먼저 경충 뛰어들어 내리더니 적재함 고리를 풀었다. 이어 김일병, 박병장이 뛰어내리고 삼, 푸대 등을 몇몇의 사병이 차 위에서 건네준다. 나는 문득 생각했다. 어렸을 적 나에게 건빵을 건네주던 병사의 얼굴이 저 중에 있을 거라고.....

M60 트럭은 명사 시절, 줄음과 추위를 이겨 내며 초병을 서고 있을 때 교대 초병을 내려주고 나를 안락한 숙소로 데려다 주었다. 배가 고플때 쯤이면 어김없이 이동배식하는 M60 트럭이 와 배를 부르게 해 주었다. 깊은 산 꼭대기, 싸이트 근무 때도 보급품을 싣고 꼬불꼬불한 산동성을 타고 오는 트럭을 보면 언제나 나를 염려하여 주시는 어머니를 뵈는 듯한 정겨움과 반가움이 솟아났다.

사람은 누구나 어머니에게서 태어났으며 가장 어려울 때 혹은 기쁠때 어머니를 생각한다. 그리



고 언제까지라도 어머니와 함께 있고 싶어한다. 나도 또한 어머니와 한 지붕 아래서 살고 싶은 마음 간절하다. 나를 낳아주시고 어찌면 고생과 고통으로 점철된 생을 살아오신 어머니이시기에 이제는 날마다 기쁨만을 드리고 싶은 마음이기 때문이다. 그러나 어머니의 뜻은 언제나 내 손이 닿을 수 없는 높은 곳에 계시다. 다섯 자식들에게 물려줄 넉넉한 재산이 없기에 당신이 가지신 단 하나의 초라한 육신이나마 끌고루 떼어주고 싶은 것이다. 커다란 바위가 모진 비바람의 세월로 부서져나가 모래가 되듯 당신이 가지신 마지막 육체의 힘이 쇠잔해 쓰러질 때까지라도.... 어머니께서 말씀 하시지 않아도 우리 다섯 자식들은 잘 알고 있다. 그분이 우리에게 주실 수 있는 모든 힘이 사그러진 노년이 그 어떤 자식의 짐도 되지 않으려고 우리결을 떠나려 하신다는 것을.

지금은 노후 도태처리되어 사라진 M60 트럭. 모양새가 같은 복사 트럭이 대단지원 나갔던 영내사병들을 내려주고는 '휘잉' 하는 소리를 내고 꼬리를 덜덜거리며 떠나간다. 그 위로 어머니가 보석처럼 영롱한 미소를 지으며 오버랩되어 온다.

나는 어머니의 영상을 보고 미소지었다.

"어머님! 올 추석은 좋은 선물을 준비했습니다. 아버님께서 젊었을 적에 그렇게도 애타게 그리시던 고향. 그리고 어머님이 이 세상에서 가장 편안해 하실 수 있는 그곳. 강화도 선산 아래 있는 조부모님이 사시던 바로 그 집을 이번에 우리 형제들이 샀어요. 낡은 집이라도 그대로가 좋다면 그냥 사시고요. 불편하시다면 멋진 별장처럼 새로 지어 드릴게요. 참! 그리고 이번 효도비는 많이 나올꺼예요. 그래서 용돈도 많이 드릴 수 있게 되었어요." **중략**

대위 이 동혁

# “왕 볍서, 고향은 몰라 마씀”

- 제주관광을 잘 할수 있는 방법 -



안 광

상사/제8546부대

## 1. 교통

비행기 또는 배로 제주에 도착하면 예약된 숙박업소에 다다르게 된다. 알다시피 고구마 모양으로 생긴 제주도는 동, 서 양쪽을 돌아서 서귀포에 이르는 일주도로 노선과 한라산 옆을 돌아오는 제1횡단도로, 제2횡단도로, 또한 몇해 전에 개통된 서부, 동부 산입도로가 있다. 제주의 주요 관광지는 거의 이 간선 도로변에 있으므로 지도 한장만으로도 일반 버스편을 이용하여 관광을 할수 있다.

교통편을 크게 분류하면 가능한 휴양소(서귀포 호텔) 차를 이용하는 것이 좋으나 그렇지 못할 경우 직행 버스나 완행버스, 거기다 각 읍단위마다 있는 지방 버스 세종류가 해안 및 산간 마을을 가리지 않고 구석구석 누빈다. 시간을 잘 맞추어 이 세가지 교통수단만을 이용해도 제주 관광을 거뜰히 치루어 낼수 있다. 거기에 이곳을 찾은 신혼여행객들은 거의 1일 택시 대절을 이용하는 사람도 있다. 이때 택시 기사는 신혼부부에게는 알맞은 카메라맨이 되어준다. 시간은 보통 09:00~18:00까지 돌아주므로 따로 안내원이 필요없다. 이때 잊지

1. **어떻게 살아 점수과? 펜안 했수과?**  
어떻게 살고 있습니까? 편안 하십니까?
2. **무심 거엔 고람수과? 귀 눈이 약약하우다.**  
무엇이라고 말하십니까?  
귀와 눈이 캄캄합니다.
3. **멘도롱 혼 때 호도록 들어 싸 볍서.**  
따뜻할 때 후루룩 잠수십시오.
4. **무심 걸 몽케미과? 혼저 읍서게.**  
뭘 그리 늦장 부리십니까? 빨리 오십시오.
5. **왕 볍서, 고향은 몰라 마씀.**  
와서 보십시오. 말로 해서는 모릅니다.

말것은 택시 기사에게 만원정도의 수고료를 건네주면 서로 웃으며 헤어질수 있다.

또 한가지는 2년 이상 운전경력이 있으면 렌트카를 이용하는 방법이다. 어떤 사람들은 한 호텔에 서 3, 4쌍의 팀을 이루어 손수 운전으로 섬을 누비는 절약파도 볼수 있다. 9인승이나 12인승 대절료가 택시 대절료보다 1-2만원 더하니까 여러명 어울려서 하면 택시 대절료에 비해 반값 미만으로 절약 할수 있다. 기지를 발휘하기 나름이다. 그러나

이는 성수기에는 미리 예약을 하지 않고는 차를 구하기 힘들니까 각 렌트카 회사와 예약 확인을 철저히 해야한다. 그것이 안되면 현지 관광회사에 개인별로 교통편을 의뢰해서 관광하는 수 밖에 없다.

## 2. 숙박요령

숙박은 가능한 휴양소(서귀포호텔)를 이용하는 것이 좋다. 각 부대 인사처를 이용하면 신청이 가능하고 그렇지 못할 경우에는 일반 호텔을 이용해야 한다.

비수기 때는 크게 신경쓸 일이 아니겠으나 토, 일, 월, 화요일까지는 좋은 숙박업소는 방을 얻기 어려운 것이 통상적이다. 특히 월, 화요일은 주말 예식후 이곳으로 왔다가 육지로 가기위해 거의 제주 시내로 돌아와서 숙박을 해야 하기 때문에 방 인기가 어려워진다. 이럴 때엔 직행버스로 한시간 남짓 거리인 서귀포, 또는 상산포에 있는 여관, 호텔에 예약을 한다음 편히 그곳에서 쉬고 제주로 와서 육지로 가면된다. 또 한가지는 배를 이용할 경우 주의보 해제시엔 관광객이 몰려서 선박편 이용하기도 어려우므로 연락하여 미리 배표를 확보해 두어야 한다.

## 3. 관광순회코스 스케줄 잡는 법

제주에 도착해서 막상 관광을 시작하려 할때 무엇보다, 어디서부터 시작해야 될지 머리가 복잡해진다. 제한된 시간내에 둘러보고 싶은 곳을 빼지 않고 돌아보기 위해서는 어떤 스케줄에 의해서 돌아보는 것이 좋을까?..... 물론 여기에서도 기간과, 비용등을 참작해야 한다. 여기서도 가능한 휴양소에서 A, B, C 코스로 운행하는 차량이 있으

로 그것을 이용하는 것이 가장 좋은 방법중에 하나다.

모두들 제주에 오면서 스케줄을 어떻게 잡을까를 비행기나 배안에서 관광객자, 지도등으로 구상해 보기 마련이지만 역시 개인마다 사정이 다르므로 자기형편에 맞는 코스를 선택해서 거기에 알맞은 교통수단을 이용토록 해야 한다. 거기에 한라산 등산계획을 위주로 할 것인가, 마라도 방문을 스케줄에 넣을 것인가..... 등등은 자기의 기호대로 작성해서 먼저 스케줄을 대충 작성해야 한다. 교통수단을 일반 직,완행버스와 택시를 곁들여서 할 것인가, 또는 택시를 1일 대절로 할 것인가, 휴양소 차를 이용할 것인가, 아니면 도내 정기 관광버스를 이용할 것인가 등을 결정하고 나서야 한다. 다만 여기에서 권하고 싶은 것은 같은 방향의 인근코스가 제대로 연결이 될수 있게 스케줄을 잡아야 한다는 말이다. 제주시내, 서귀포시내는 편리한대로 관광을 하면 되지만 동 떨어진 변두리는

(동쪽) 삼양-만장굴-성산일출봉-혼인지-표선제주민속촌-경의마을-산굼부리-산천단-목석원

(서쪽) 월대-함몰유적지-한림공원-협재굴-절부암-수월봉-분재예술원-추사적거지-산방산-용머리-안덕계곡-중문관광단지-천제연-폭포-외돌과

이상과 같은 코스를 관광하는 것이 인근코스가 바로 연결되는 가장 최상의 스케줄이다. 또는 이와 반대의 역코스로 관광하는 방법도 있으므로 잘 선택해야 한다. 마지막으로 한라산과 섬은 별도의 계획에 의거하여 스케줄에 넣어야 한다. **등산**

# 신세대! 정병강군의 초석이어라!

신진식

중사/제3659부대 헌병대대



**따뜻**한 봄날을 맞기 위하여 추운 겨울을 나고, 찬란한 일출을 보기 위해 어두운 밤을 보낸다. 아직도 어둑하기 만한 새벽녘, 많지 않은 숫자의 장병들이 전투기를 띄우기 위해 분주하게 움직인다. 곧 이어 조국의 영공 방위를 위해 하늘 높이 솟구치는 은빛 날개 위에 우리의 꿈을 싣는다. 조국 하늘을 수호하는 조종사들과 수많은 장병들이 흘리는 땀위에, 이들이 조국의 방패 될 수 있음을 확신하고 헌신할 수 있도록 뒷바침 하는 곳이 있다. 그들이 마음껏 비행하는 시간대나 휴식을 취하는 한밤중에도 항상 깨어 있어 이들을 보호하고, 기지를 방어하는 임무를 지닌 곳이 헌병 대대이며 그 중에서도 핵심 부서가 기동타격대라 할 수 있다.

상황발생시 언제든지 5분 이내에 출동하는 타격대는 가장 먼저 적과 접촉해야 하기 때문에 여타 어느 부서보다 기동 타격대 요원들은 사격술과 유격전에 뛰어나야 한다. 이러한 막중한 임무를 수행하기 위해서는 무엇보다도 필요한 것이 일당백을 상대할 수 있는 막강한 체력이다. 주야 없이 계속되는 5분 대기, 기본 훈련과 딱딱한 일정의 근무시간, 거기에 백병전시 적을 제압할 수 있는 힘을 키우는 훈련... 이런 조건들을 충족 시

킬 수 있는 건 강인한 체력일 것이다.

기초를 튼튼히 하지 않고 골격을 바로 세우지 못했던 지난날들. 그로 인해 성수대교, 삼풍백화점의 붕괴사고 등 엄청난 인명손실을 가졌었던 사건들을 보았다. 타격대의 기초이며 골격은 강인한 체력임을 생각해 볼 때, 이것을 뒷받침 할 수 있는 중대한 임무를 수행할 수가 없음을 알 수 있다.

타격대에 배치된 김일병이 있었다. 어떤 것에 구애됨이 없이 생활해 오던 지금까지의 방식을 한꺼번에 바꾸려니 무척이나 힘든 모양이었다. 특히 타격대에 요구되는 것은 일반 공군 거의 모든 병과의 주임무가 기술력을 바탕으로 하는 임무가 되지만 타격대는 체력을 근간으로 유격전투에 능해야 하기 때문에 임무 자체가 한시도 긴장을 늦출 수 없는 곳이라 허약 체질인 김일병은 이만저만한 걱정이 아닐 수 없었을 것이다. 보통 사병들의 2~3배가 넘는 구보거리. 그날도 어느 때처럼 구보를 실시했다. 김일병은 1킬로미터도 통과하기 전에 뒤쳐지기 시작했다. 다른 부족한 면은 어떻게 해본다지만, 체력은 하루 아침에 향상되는 것이 아니기에 이들이 시간이 허락되는

한도내에서 스스로 체력보강을 할 수 있도록 주위 여건을 개선키로 하고 규모는 작지만 기초체력을 다지기에 좋은(줄타기, 땡고치기, 벤치프레스, 윗몸일으키기, 체스트걸) 10여개 정도의 시설물을 설치하여 효율적인 훈련과, 체력단련을 할 수 있도록 했다.

체력단련장을 만들고 난후 몇달이 지난 어느날 새벽이었다. 당직순찰을 실시하고 있는데 누군가가 가쁜 숨을 내쉬며 이리저리 뛰어다니고 있는게 아닌가? 누구지? 긴장되는 마음은 이내 호기심으로 바뀌었고, 조심스레 다가가 그가 벌이는 광경을 지켜보았다. 아니 재가? 나는 깜짝 놀랐다. 계속되는 훈련속에 피로한 기색을 감추지 못했던, 그리고 구보할 때면 언제나 숨을 헐떡이던 김일병 그가 저렇게 아무도 보지 않는 새벽에 홀로 훈련을 하고 있다니...

어느새 바라보는 나의 마음속에서 만족감이 일었다. 그날 이후 나는 김일병에게 더 많은 관심을 갖게 되었는데 그는 확연하게 변해가고 있었다. 구보원주는 물론이고 각종 훈련에서 그 누구에게도 뒤지지 않을 체력을 보였다. 나약하게 전략해 버린 요즘의 젊은층, 그런 신세대의 틈바구니 속의 한사람인 김일병. 그가 새벽을 뛰면서 몰아쉬던 거친 숨소리를 느끼노라면 나약한 신

세대가 아닌, 삼풍백화점 참사에서 보름이 넘도록 콘크리트더미에 묻혀서 삶을 갈망하며 간절히 구원의 손길을 기다리던 슈퍼 신세대의 숨소리를 듣는 듯하다. 지금은 일병이 되어 맡은 일을 묵묵히 수행하고 있는 김일병. 그의 해맑은 웃음은 결코 밋지 않은 신세대의 자신감으로 다가온다.

“구하라 그러면 주실 것이요 찾아라 그러면 찾을 것이다. 문을 두드리라 그러면 너희에게 열릴 것이니”(마7:7)라는 성경의 말씀처럼 부족한 것을 구하고 찾을 때 하나님께서는 우리에게 항상 배풀어 주시고 채워 주심을 조금이나마 느낄 수 있었던 것 같다. 체력단련장을 마련한 것이 결코 헛되지 않았다는 것을 생각해 본다. 지금도 타격대 요원들은 그 시설물을 통해서 체력을 가꾸며 임무에 충실하고 있다.

비단 우리 기동타격대 요원뿐만이 아니라 잠깐동안 몸담은 군인의 신분일지라도 나태하지 않고 개개인의 땀방울로 뭉쳐진 모습속에 국토방위의 임무는 영원히 이루어질 것이다. 김일병과 같은 신세대 군인들이 있음을 느끼면서 기동타격대의 완벽한 임무완수가 이루어질 수 있고 한걸음더 나아가 철벽같은 국토방위도 넉넉히 자신해 본다. **공공**

대위 이동혁



## 아버님 묘역에서

제가 왔습니다.  
손자 손녀도 왔습니다.  
아버님 무덤  
가짜이 왔습니다.  
너무 늦은 인사에  
넘치는 술잔을 드립니다.

고향땅 떠난지 20년!  
철부지 어린자식이 애비가 됐답니다.  
아버님 무덤도  
너무 늙으셨군요  
플수염 잡초가 너무 길구요  
아버님 자식도 늙은 구인 되었군요

어제도 그제도  
매일찾아 왔지만  
끝에서나 오나니  
대답이 없더군요  
오늘은 정말로  
제가 왔어요

생전에 일켜놓으신 문전옥답이  
언젠가 부러인지 잡초만 피어있고  
이제는 그자리를 제가 일구겠어요

장 석 진  
준위/제3515부대



# 공군 1995년 겨울호(통권 제233호)

.....  
**글을 기다립니다.**

구분	내용	분량
보라매칼럼	의식적 차원에서 권장할 사항	20매 내외
시사, 안보	- 군 전략 및 한반도 안보와 관련된 것 - 군과 관련된 군내의 시사문제	40매 이내
군사지식	공군 및 군대 전반에 관련된 지식 및 정보	40매 이내
공군논단	시사안보를 제외한 연구분석 발표	40매 이내
마음의 샘	지혜로운 삶을 위한 수상록	20매 내외
취미생활	타인에게 권할 만한 취미 소개	30~40 내외
장병문예	단편소설, 시 등 문학작품	35매 내외
병영이야기	병영생활을 소재로 한 에피소드	7~8매
기타	- 공군정책 제안 - 부대동정 사진 - 공군의 일원으로서 자유롭게 하고 싶은 말	

**알림**

본 도서는  
 공군장병들의  
 교양함양과 건전한  
 위용거리 제공을 위하여  
 발간된 것으로  
 게재된 내용은 공군의  
 공식견해가  
 아님을 알려드립니다.

▶가 간 : 연중

▶보내곳 : - 각 부대 정훈참모

- (320-919) 공군지 편집실

충남 논산군 두마면 부남리 서서함 310

※ 반명함판 사진 1매, 연락처 명기

▶전 화 : (호)6236 (02) 506-6236

(042) 552-6236

▶재택된 원고에 대해서는 소정의 원고료 지급(원고 송부시 계좌번호 기입 바람)

■발행처 : 공군본부 정훈공보실

■발행일 : 1995년 12월 20일

■인쇄처 : 출판·인쇄 금성산업

T.040254-7434, F.356-7434



대위 이영환





대위 이병환