

월간

# 공군



제555호

# 09

# Contents

Republic of Korea Air Force Magazine

04

## 지금 이 순간!

공군 소식 & 참모총장 동정 & 부대 소식



22

## 공군 박물관 인사이트

L-4 연락기



12

## 공군 부대 탐방

제1전투비행단

24

## 이달의 공군史

국군 최초의 비행: L-4 서울 상공 전시 비행

16

## 역사 속 공군 이야기

6·25전쟁의 교훈: 단계적 비행훈련체계 도입과 제1전투비행단 창설



26

## Aero Detail

대한민국 공군 전투기 V: FA-50



표 지(앞) 달빛을 받으며 비행하는 FA-50(상병 문준혁)  
표 지(뒤) 추석을 맞아 한복을 입은 하늘이프렌즈(최수정 작가)  
발 행 일 자 2024년 9월 1일(통권 제555호)  
발 행 인 공군참모총장 대장 이영수  
편 집 인 공군본부 정훈실장 대령 김권희  
편 집 감 수 공군본부 정훈실 미디어콘텐츠과장 중령 김세현  
기 획 · 편 집 공군본부 정훈실 미디어콘텐츠과 대위 서현욱, 중사 강지영  
전 자 도 서 관 [www.afzine.co.kr](http://www.afzine.co.kr)

디자인·인쇄 국방출판지원단(F24080367)

※ 본지에 게재된 개인 원고 및 인터뷰는 개인의 견해를 알려드립니다.

32 **항공우주박물관 답사기**  
캐나다 I. 오타와



44 **생각하는 그림**  
밥 한 끼 해요

46 **공테리어**  
인테리어 트렌드가 사라지고 있다?

47 **책 읽는 공군**  
핵무기와 세계 평화  
(교육사령부 군악대 일병 박진우)

36 **한 달, 한 권**  
유머가 가득한 철학 교양서  
『더 좋은 삶을 위한 철학』

48 **우주를 읽다**  
『라마와의 랑데부』를 읽고  
(제17전투비행단 항공기정비대대 하사 김성진)

38 **식탁 위의 군대 이야기**  
쌀: 권력의 시작

50 **공군인의 하루**  
공군에서 맞이하는 첫 명절의 설렘  
(교육사령부 기지지원전대 일병 박문정)

40 **동서양 그랜드투어**  
낮설게 하기 : 사물에 대해 사색하는 방식  
르네 마그리트의 「인간의 아들」

51 **마음의 소리**  
독자 참여 코너

42 **영화로운 나날**  
「퍼펙트 데이즈」, 코모레비의 행복과 마음의  
평화로 이르는 길



월간  
**공군**



24시간 실비행 훈련에 앞서 지상활주를 하고 있는 F-15K

## 2024년 을지 자유의 방패(Ulchi Freedom Shield) 연습 실시

대한민국 공군은 8월 19일(월) ~ 29일(목), 2024년 을지 자유의 방패 연습(이하 UFS)과 연계하여 다양한 야외기동훈련을 실시했다. 이번 연습과 연계하여 우리 공군은 다영역 임무 수행을 위한 24시간 실비행 훈련(120시간 연속으로 2,000여 회 출격), 공대공 실사격 및 공대지 폭격 훈련 등 다양한 연합·합동·단독 훈련들을 수행하며 전시 작전수행 및 지속동원능력을 향상시켰다.



패트리엇 유도탄 공중수송훈련



합동 항공의무후송 훈련



민·관·군·경 합동 대테러 훈련



## 대한민국 공군, 美 해병대와 연합공중훈련 실시

대한민국 공군은 7월 23일(화) ~ 8월 8일(목), 수원기지에서 美 해병대와 연합공중훈련을 실시했다. 이번 훈련에는 F-5, (K)F-16, F-15K 등 우리 공군 전투기와 美 해병대의 F/A-18, F-35B가 참여했다. 한미 전투 조종사들은 기본전투기동, 근접항공지원, 항공차단, 방어제공 등의 다양한 훈련들을 수행하며 한미동맹 내 서로 다른 기종 간의 이해도를 높이고, 연합작전능력을 발전시키는 시간을 가졌다.



이륙 중인 美 해병대 F/A-18



이륙 중인 대한민국 공군 KF-16



편대 기준 좌측부터 대한민국 공군 F-5(2대), KF-16(2대), 美 해병대 F-35B(2대)

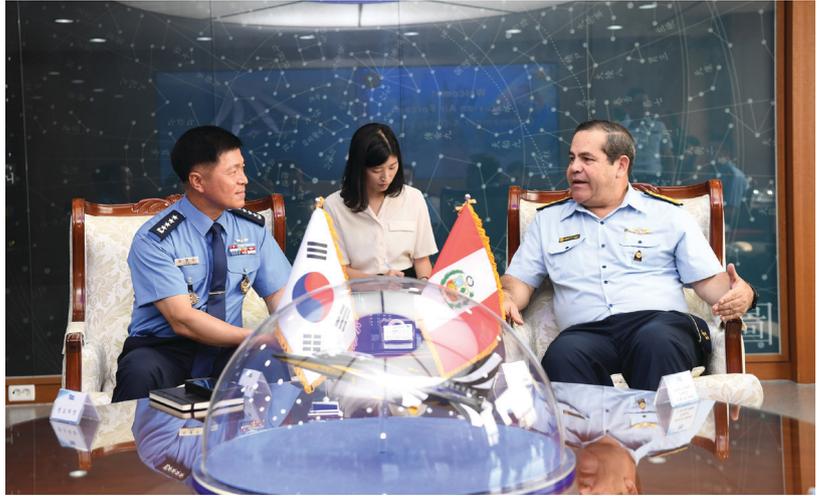


## 중원기지·방공관제부대 대비태세 현장지도

이영수 참모총장은 8월 14일(수) 중북부 영공방위를 책임지고 있는 중원기지를 방문해 군사대비태세를 점검했다. 이날 참모총장은 “UFS 연습을 빌미로 적이 새로운 형태의 도발을 자행할 가능성이 있다.”라며 “적의 어떠한 도발에도 신속·정확하게 대응할 수 있도록 철저한 즉응태세를 유지해달라.”라고 당부했다. 앞서 참모총장은 8월 1일(목) 대한민국 최동단에 위치한 방공관제부대를 방문해 군사대비태세와 하계 재난대비 현장을 점검하고 부대 장병들을 격려했다.



## 페루 공군사령관 접견



이영수 참모총장은 8월 13일(화) 공군본부를 방문한 차베스 까데리아노(chávez Cateriano) 페루 공군사령관을 만나 양국 공군 간 군사교류 확대와 방산협력 강화 방안에 대해 논의했다. 참모총장은 차베스 까데리아노(chávez Cateriano) 사령관 일행을 맞이한 자리에서 “페루는 대한민국과 상호 핵심가치를 공유하는 포괄적 전략 동반자이자 우리 공군의 주요 파트너”라며 “향후에도 상호에 대한 신뢰를 바탕으로 양국 공군 간 방산협력을 지속 강화하며 다양한 안보 도전과 위협에 함께 맞서길 기대한다.”라고 말했다.

## 하늘사랑 아카데미 개최



이영수 참모총장은 7월 25일(목) 초대 우주항공청장인 윤영빈 청장을 초청해 '24-6차 하늘사랑 아카데미'를 개최했다. 윤영빈 청장은 '우주안보시대 공군·우주항공청 협업방안'을 주제로 우주의 범위, 국가안보와 우주, 안보 패러다임의 변화 등에 대해 강연했다. 특히, 이날 강연에서 윤영빈 청장은 공군이 임무수행 범위를 성층권 이상의 우주로 확장시키고 우주항공청과 지속적으로 협력하며 굳건한 우주안보를 갖추기 위해 함께 노력해줄 것을 강조했다.



## 공군작전사령부

### 적 대규모 공중항체 침투대응 합동훈련

공군작전사령부는 8월 14일(수), 적의 자폭형 무인기, 탄도 미사일, 전투기 등 대규모 공중항체가 동시·복합적으로 도발하는 상황을 가정하여 공중·지상·해상·우주의 방공전력이 통합 대응하는 적 대규모 공중항체 침투대응 합동훈련을 실시했다. 공작사 훈련 요원들은 군은 물론 행정안전부 등 정부 유관기관과 함께 한 이번 훈련을 통해 적의 다양한 전략적 도발에 대한 합동전력의 통합적 운용 능력을 강화했다.



## 공군사관학교

### 사관생도 해양생환 훈련

공군사관학교는 7월 22일(월) ~ 26일(금), 사관생도 2학년을 대상으로 충청남도 보령에 위치한 공군해양생환 훈련장에서 해양생환 훈련을 실시했다. 해양생환 훈련은 사관생도를 대상으로 진행되는 집중 군사훈련의 일환으로 비상시 해양에서 생존할 수 있는 능력을 배양하는 것을 목표로 한다. 이번 훈련에 참여한 공사 75기 사관생도들은 개인별 수영 능력에 따른 맞춤형 훈련을 통해 입영, 장거리 수영 등 다양한 해양환경에서의 생존 능력을 함양했다.



## 공중기동정찰사령부

### 대규모 해상 탐색구조 훈련

공중기동정찰사령부는 8월 13일(화), 태안반도 인근 해역에서 대규모 해상 재난 상황에 대비하고 탐색구조 작전 능력을 강화하기 위한 대규모 해상 탐색구조 훈련을 실시했다. 이번 훈련에는 CN-235 수송기, HH-60 헬기 등 공군 항공기 8대와 항공구조사(SART: Special Air Force Rescue Team) 10여 명이 참가했다. 훈련 참여 요원들은 다수의 해상조난자 발생 상황에서 해상 구조절차를 숙달하며 변수가 많은 해상 상황에서 신속하게 대응할 수 있는 역량을 갖출 수 있었다.



## 제1전투비행단

### 초급간부 가족초청행사

제1전투비행단은 8월 8일(목), 초급간부 47명과 가족 96명을 대상으로 초급간부 가족초청행사를 실시했다. 행사는 초급간부들의 자긍심을 고취시키고 군 복무에 대한 가족들의 신뢰감을 형성하기 위해 계획되었다. 부대소개 및 근무부서 견학, T-50 단기기동 관람 등 행사 프로그램을 통해 초급간부의 가족들은 초급간부들의 복무환경을 간접적으로 체험하며 군 생활에 대해 이해하는 시간을 가졌다.



## 제3훈련비행단

### '24-2차 기본과정 수료식

제3훈련비행단은 7월 25일(목), 비행교육과정 중 기본과정을 수료한 학생조종사 74명을 대상으로 '24-2차 기본과정 수료식'을 거행했다. 기본과정은 '입문-기본-고등' 3단계로 이루어진 비행교육과정 중 중간 단계로 수료생들은 약 8개월 동안의 교육을 통해 항공기 조종에 필수적인 지식과 비행기량을 향상시켰다. 기본과정 수료생들은 이후 고등과정을 거쳐 대한민국 영공 방위의 주역이 될 정예 조종사로 거듭날 예정이다.



## 제16전투비행단

### 청소년 병영체험 캠프

제16전투비행단은 7월 31일(수) ~ 8월 2일(금), H<sub>2</sub>O 품앗이운동본부와 함께 보육시설, 지역아동센터, 다문화가정 등 취약계층 청소년 100여 명을 대상으로 병영체험 캠프를 실시했다. 행사에 참여한 청소년들은 항공기-무장 전시 견학, 4D 우주 환경 체험, 모형 항공기 제작 등 다양한 활동을 통해 국가안보와 항공우주력의 중요성을 이해하고 항공우주 분야 진로를 탐색하는 시간을 가졌다.



## 공군 부대 탐방



## 제1전투비행단

현재 대한민국 공군은 우리나라 곳곳에서 전투, 감시, 정찰, 대공방어, 교육·훈련 등 다양한 임무를 수행하며 대한민국의 영공을 철통같이 지키고 있다. 월간 『공군』 편집실에서는 대한민국 전역에서 각자의 역할에 최선을 다하며 활약하고 있는 우리 공군의 여러 부대를 탐방하며 부대의 역사와 임무 그리고 비전을 전하는 기획 연재를 준비했다. 그 첫 번째 순서는 정예 조종사를 훈련시키는 임무를 수행하며 차세대 공군의 핵심전력을 길러내는 역할을 하고 있는 공군 제1전투비행단(이하 1전비)이다.

## 제1전투비행단의 역사

“조국 수호에 First! 임무완수에 Best!” 1전비의 슬로건이다. 1전비의 ‘공지 마크’ 속에 있는 ‘엄지 척’ 로고가 그 슬로건을 대변해주고 있다. 1전비가 “First&Best”라는 문구를 사용하는 이유는 무엇일까? 그 이유는 1전비의 역사 속에서 찾을 수 있다. 1전비의 시초는 1949년 10월 1일 공군의 독립과 함께 창설된 ‘공군 비행단’이다. 공군의 독립과 함께 시작된 최초의 비행단이었기 때문에 비행단의 이름이 제‘1’전투비행단이 될 수 있었다.

1950년, 6·25전쟁이 발발하면서 여의도에 위치했던 공군 비행단은 전황에 따라 대구, 진해, 제주, 사천 등으로 부대를 옮겨 다녀야 했다. 전쟁 초기 전투조종사 양성 체계의 부재로 인해 대한민국 공군 조종사들은 작전을 수행하는데 필요한 필수적인 능력을 익히기 어려웠고 이는 일부 전투조종사들을 전투 중에 잃는 결과로 이어졌다. 전술 능력을 갖춘 전투비행단을 창설하겠다는 청사진을 가진 대한민국 공군은 전쟁 중 차차 전투조종사 양성체계를 정립해나갔다. 이 과정에서 공군 비행단은 제1전투비행단으로 개편



공지 마크

되어 사천으로 이동했고 이곳에서 미군의 감독하에 비행교육을 실시하게 된다. 이후, 작전태세검열(ORT: Operation Readiness Test)을 거쳐 1951년 10월 1일부터 전투작전 수행이 가능해졌다. 전투조종사 양성의 임무와 함께 1전비는 예하의 제10전투비행전대를 강릉기지로 전개시켜 본격적으로 전투 임무를 수행하기 시작했으며 유엔군 통제하에 전술제대로서 활약하게 된다. 6·25전쟁 중 1전비는 승호리 철교 폭파 작전, 지리산 공비토벌 작전 등에 참여하며 수많은 전과를 올린다.

이렇듯 1전비의 역사는 초창기 공군 창설의 역사와 따로 분리해서 생각하기 어렵다. 공군 '최초'의 비행단이며 '최고'의 비행단이 되려고 하는 1전비의 자긍심은 궁지 마크와 'First&Best'라는 문구 속에 담겨있다.

### 〈부대 연혁〉

1949. 10. 1.	공군 독립과 함께 최초의 공군 비행단으로 여의도 기지에서 창설
1950. 7. 3.	F-51D 무스탕으로 최초 전투 출격
1950.~1953.	6·25전쟁 전선 임무에 따라 부대 이동 여의도(수원)-대구-(진해)-여의도-(평양미림기지 전진)-대전-제주-사천
1951. 6. 30.	사천기지(K-4)로 이동
1951. 8. 1.	비행단을 제1전투비행단으로 개편
1951. 10. 11.	강릉기지 출격 개시
1952. 1. 15.	승호리 철교 폭파 작전 성공
1953. 2. 15.	제1전투비행단을 제1훈련비행단으로 개칭
1964. 6. 1.	제1훈련비행단을 제1전투비행단으로 명칭 변경
1966. 2. 25.	제1전투비행단 광주기지로 이동
1969. 6. 12.	대간첩작전(흑마작전) 간첩선 격침(흑산도)
1971. 1. 23.	KAL기 납북저지(제115전투비행대대)
1975. 8. 4.	전투 조종사 1,000명 양성 기록
1988. 8. 10.	F-86F 운영 종료 및 이관(제189전투비행대대)
2005. 12. 29.	T-50 고등훈련기 최초도입 운영
2010. 5. 13.	국산 T-50 50호기 인수, 고등훈련기 전력화 사업 완료
2021. 12. 31.	206비행대대(F-5E/F) 해편
2023. 10. 4.	206전투비행대대 재창설
2023. 12. 28.	TA-50 Block2 도입(206전투비행대대)
2024. 8. 8.	TA-50 Block2 1차 도입 완료

### 제1전투비행단의 주요 임무

현재 1전비는 T-50과 TA-50 Block2를 운용하며 대한민국 공군의 미래를 책임질 정예 조종사 양성의 임무를 수행하고 있다. 1전비는 ‘입문-기본-고등’으로 이루어진 비행교육과정 중 전투임무기 고등비행교육이 이루어지는 곳으로 해당 과정을 수료한 학생 조종사들은 조종사의 상징인 ‘빨간 마후라’를 수여 받게 되고 정식 조종사로 인정받게 된다. 학생 조종사들은 1전비에서 비행이론교육과 시뮬레이터 탑승 등을 통해 항공기 적응력을 키우고 국산 초음속 훈련기인 T-50을 통해 실제 비행을 하며 최고 난이도의 비행기술을 습득하며 진정한 전투조종사로 비상하게 된다.

고등비행교육에 활용되는 T-50은 한국 자체 기술로 개발한 최초의 초음속 항공기로 ‘골든 이글(Golden Eagle)’이라는 별칭을 가지고 있다. 1전비는 T-50 고등훈련기를 2005년부터 도입하기 시작했다. 이를 통해 수많은 전투조종사를 양성하며 뛰어난 교육성과를 입증한 1전비는 T-50의 우수성을 국제적으로 알리며 T-50 계열 항공기들의 수출에도 큰 기여를 했다.

1전비는 항공작전과 비행교육을 총괄하는 항공작전전대, 항공기와 관련 장비를 정비하는 항공정비전대, 기지방호작전을 담당하는 기지방호전대, 그리고 후방지원을 담당하는 작전지원전대로 구성되어 있다. 모든 1전비의 부대원들은 ‘정예 전투조종사 훈련 및 양성’이라는 본연의 임무를 원활히 수행할 수 있도록 각자의 자리에서 최선을 다하고 있다. 더불어, ‘국민과 함께하는 강한 선진공군의 최선봉’ 비행단으로서 기지 인근 경로당 위문 활동, 보훈요양원 자원봉사, 봄·가을철 농촌일손돕기 등 각종 대민봉사 활동을 적극적으로 펼치며 지역사회와 주민들을 위한 국민의 군대로서의 소명을 다하고 있다.



교관 조종사와 비행이론에 대해 연구하고 있는 학생 조종사



교관 조종사와 함께 시뮬레이터에 탑승 중인 학생 조종사



고등비행교육과정 수료식



이륙 중인 T-50



철저한 기지방호를 위한 대테러 훈련



항공작전대세유지를 위한 폭발물 처리 훈련



화학오염 상황에 대응하기 위한 항공기 제독 훈련



제논탐조등을 활용한 야간 적기 탐지



지역사회와 상생을 위한 대민의료지원



부대 인근 환경 미화활동



농촌일손돕기 대민지원



TA-50 Block2 1차 도입 완료

### 제1전투비행단의 미래

1전비는 새로운 미래를 위한 도약을 준비하고 있다. 2024년 8월 12일, 국산 초음속 훈련기인 T-50에 이어 전투기 입문과정(LIFT: Lead In Flight Training)에서 사용될 훈련기인 TA-50 Block2의 초도작전이 시작됐다. 전투기 입문과정은 '입문-기본-고등'의 비행교육과정을 수료하고 빨간 마후라를 받은 전투조종사를 대상으로 실시하는 교육이다. 전투조종사들이 실제 전투비행대에 배치되기 전 각종 전술비행을 실습하며 초음속 기동과 무장운용 등에 적응하기 위해 훈련하는 과정을 의미한다. 전투기 입문과정의 효율을 높이기 위해 도입한 TA-50 Block2는 항공우주산업(KAD)이 개발한 국산 항공기로 2023년 12월, 1전비에 최초로 도입되었다. TA-50 Block2는 기총·공대공·공대지 무장을 기본으로 탑재함과 동시에 합동직격탄(JDAM)과 같은 정밀 유도 무기를 운용할 수 있어 훈련기로서 역할을 할 수도 있지만 유사시 작전에 투입될 수 있다는 특징을 가지고 있다.

TA-50 Block2 전력화는 2026년까지 진행될 예정이다. 1전비는 안정적인 전력화를 위해 초도, 제한, 정상의 3단계로 전력화 시기를 구분하여 교관 조종사 양성은 물론 유사시 작전 투입 등의 과제를 수행하며 내실있는 전력화를 이루도록 노력할 것이다. 앞으로 전력화가 완료될 TA-50 Block2로 1전비는 전투조종사 양성을 위한 최종적 교육 단계인 '고등비행교육'과 '전투기 입문과정'을 진행할 수 있는 전투조종사 육성의 중심지로 우뚝 설 것이다. 전쟁 중에도 전투조종사 양성에 대한 청사진을 그렸던 선배 공군인들의 구상을 실현하며 공군 '최초', 그리고 '최고'의 비행단으로 거듭나기 위해 1전비는 오늘도 힘찬 걸음을 내딛고 있다. 

## 역사 속 공군 이야기



# 6·25전쟁의 교훈: 단계적 비행훈련체계 도입과 제1전투비행단 창설

우리 민족의 거대한 슬픔이었던 6·25전쟁은 그 전쟁 직전에 탄생한 우리 공군에게는 거대한 인큐베이터이자 가혹한 제련소(製鍊所)였다. 1949년 10월 1일 창군 당시, 기능적 측면에서 대한민국 ‘공군(air force)’이란 단지 수사(修辭)적 표현에 지나지 않았다. 외형적으로는 참모본부와 사관학교, 비행부대를 갖추고 있었지만, 실질적으로는 ‘공군’의 존재 이유에 해당하는 주요 항공작전을 수행할 수 있는 능력을 전혀 갖추지 못하고 있었다. 당시 공군이 보유한 항공기는 연락기와 훈련기 22대뿐이었고, 1,000시간 이상의 비행시간을 갖춘 숙련 조종사는 11명에 불과했다. 하지만 전쟁이 일어난 지 불과 18개월 만에 공군은 20여 대의 F-51 전투기를 운용하는 전투비행단을 갖추고 항공차단작전과 근접항공지원작전을 수행하는 명실상부한 ‘공군’의 골격을 갖추게 되었다. 그리고 다시 18개월 후에는 F-51 전투기 80대를 포함하여 총 110여 대의 항공기를 운용하는 규모로 더 성장했다. 한반도의 많은 귀중한 것들이 파괴되었던 그 기간이 공군에게는 뚜렷한 성장의 시기였다.

한편 그 전쟁은 우리 공군에게는 뜨거운 담금질을 견뎌내야 하는 제련소이기도 하였다. 전투기만 보유한다고 ‘공군’이 되는 것은 아니라는 간명한 사실을 공군은 피 흘리며 배웠다. 특히 항공기는 원조 받을 수 있지만 전투조종사는 그럴 수 없으며, 그래서 전투조종사를 지속적으로 양성할 수 있는 비행훈련체계를 갖추지 못하면 항공작전을 수행할 수 없다는 교훈을 체득했다.

**한국인 F-51 조종사의 탄생과 바우트-원(Bout-One) 부대**  
전쟁이 일어나자 이승만 정부는 북한의 전차와 항공기에 대처할 수 있도록 F-51 전투기를 긴급원조해 줄 것을 미국에 요청했고, 이에 대해 맥아더(Douglas MacArthur) 美 극동군사령관은 F-51 전투기를 한국에 지원하라고 극동공군에 지시했다. 당시 극동공군은 47대의 F-51 (Mustang IV) 전투기를 보유하고 있었으나 대부분은 장기 보관 조치된 상태였고, 오직 10대만 즉시 운용 가능한 상태였다. 극동공군은 그 10대의 항공기를 지원하면서 한국 조종사들에 대한 훈련과 그 항공기에 대한 군수 지원을 제

이 글은 2020년 『동북아연구』, 제35권 2호에 게재된 「6·25전쟁 전반기 미국의 항공기 원조와 한국의 전투조종사 양성정책: 제1전투비행단 창설과정을 중심으로」 논문을 바탕으로 작성한 글입니다.

공할 수 있는 지원 병력을 함께 보내기로 했다. 극동공군 예하의 제5공군은 그 임무를 제6002 항공기지전대(the 6002 Air Base Group) 제1 분견대에 부여하고 ‘바우트-원’(Bout-One) 부대라는 이름으로 임시 편성한 후 이 부대를 일본 이타즈케기지에서 대구기지로 이동시켰다.

전쟁 이전부터 고대했던 전투기를 마침내 갖추었지만, 공군은 여전히 항공작전을 독립적으로 수행할 수 없었다. 무장과 군수를 모두 전적으로 미군에 의존해야 했을 뿐만 아니라, 무엇보다 숙련된 전투조종사가 부족했다. 전쟁이 일어나기 직전에, 한국 공군에는 500시간 이상의 비행시간을 보유한 조종사가 지휘부를 제외하고 26명 있었다. 이들은 모두 광복 이전에 비행훈련을 경험했던 경력자들로서, 김신(金信)을 제외한 나머지는 일본 항공계 출신이었기 때문에 F-51 전투기를 실전에서 운용해 본 사람이 없었다. 미 공군의 경우 L형 항공기를 조종할 수 있는 초급 조종사가 전투조종사가 되려면 T-6 훈련기 기종전환훈련과 F-51 전투기 기종전환훈련을 차례로 거쳐야 했는데, 이 기준에 따르면 당시 한국 공군의 주력 조종사 10여 명은 T-6 훈련기 기종전환훈련을 마친 상태로 간주되었다. 당시 미 공군은 F-51 전투기 원조를 준비하는 과정에서 한국 공군에는 비행시간 700시간 이상의 조종사가 16명에 불과하며, 이들의 훈련도 아시아·태평양전쟁 당시에 이루어졌고 최근의 비행 경험은 L형 항공기에 국한된다고 파악하고 있었다. 그래서 브래들리(Omar N. Bradley) 미 합참의장은 F-51 전투기 지원에 대해 “한국인들이 그 사용법을 교육받지 못한 물자를 보내는 것이 어떤 가치가 있는지 의문”이라고 말했다. 파트리지(Earl E. Partridge) 제5공군 사령관은 한국 공군 조종사들이 그 전투기를 제대로 다루기 어려울 것이라고 판단하여 9명의 미 공군 조종사들을 비행교관으로 ‘바우트-원’ 부대에 배속시켰다.

상황은 열악했지만, 시급한 전황에 대처하기 위해 한국 공군은 아시아·태평양전쟁에서의 실전 경험을 가진 극소수의 숙련 조종사들을 실전에 투입했다. 이들은 아직 F-51 전투기 기종전환훈련을 받지 못했음에도 불구하고 대지 공격임무를 수행했다. 7월 4일, 시흥을 향해 진격하는 북한군 전차를 저지하기 위해 출격한 이근석 대령이 저고도

에서 기총사격 공격을 시도하다 지상에 충돌하여 전사했다. 당시 미 공군은 그가 예전에 능숙하게 다루었던 일본군 항공기에 비해 무거운 F-51 전투기로 너무 낮은 고도에서 급강하 기동을 하다가 사고를 당한 것으로 판단했다. 사고 직후의 미 공군 정보보고서에 따르면, 한국의 전투기 운용 부대인 공군비행단에는 F-51 전투기 7대와 T-6 훈련기 3대, 그리고 총 25명의 기성 조종사가 남아 있었다. 작전을 개시한 지 11일 만에 F-51 전투기의 30%를 상실한 것이었다. 게다가 전사한 이 대령은 26명의 기성 조종사들 가운데 가장 긴 비행시간과 많은 실전경험을 가진 조종사였다. 이 대령의 사고는 당시 공군이 실전에 즉각 투입할 수 있는 숙련된 전투조종사를 갖추고 있지 못했음을 방증했다.

이 사고 직후 ‘바우트-원’ 부대의 미군 조종사들이 전투 임무를 수행하고 한국 공군은 훈련에 집중했다. 그리고 7월 말에는 진해기지(K-10)로 비행단을 이전하여 F-51 전투기 기종전환훈련을 시도했다. ‘바우트-원’ 부대도 제6146항공기지부대(the 6146th Air Base Unit, 이하 제6146부대)로 정식 인가되면서 한국 공군비행단과 함께 진해기지로 이동했다. 한국군 조종사는 미군 조종사가 이끄는 편대의 일원으로 출격하는 방식으로 전투 임무를 재개하면서 훈련을 병행했다. 기종전환훈련에는 평균 60시간이 필요했지만, 훈련과 실전을 병행하는 상황에서 조종사들의 훈련시간은 고작 15~20시간에 불과했다.

### 비행훈련체계 구축의 필요성 대두

낙동강 전선에 대한 북한군의 공세가 시작되자 8월 15일부로 제6146부대 조종사 1명과 한국 공군 조종사 2명이 편대를 이루어 다시 전투 임무에 투입되었다. 2주간 F-51 전투기 적응훈련을 받았던 6명의 조종사가 미 공군 조종사들과 함께 8월 한 달 동안 총 109회의 전투 임무에 출격했다. 그러나 고작 6대의 F-51 전투기로 전투와 훈련을 병행하는 데다, 전선의 이동에 따른 잦은 부대 이동으로 인하여 체계적인 훈련도 곤란했다. 출격 횟수는 9월에는 총 21회, 10월에는 총 54회에 불과했다. 이런 임시방편으로는 전투조종사들의 기량을 향상시킬 수 없었다.

1951년 1월까지 미국의 추가적인 원조로 총 10대의 F-51 전투기를 보유하게 되자 비로소 한국 공군은 실질적인 기종전환훈련을 시작할 수 있었다. 공군비행단은 美 공군 교관 조종사 크레이그웰(Ernest Craigwell Jr.) 중위와 함께 F-51 전투기 6대를 가지고 제주도 모슬포기지(K-40)로 이동하여 F-51 전투기 기종전환훈련을 실시했다. 가능한 한 신속하게 전투조종사를 양성하기 위해 간단한 편대구성과 지상사격술 등을 단기간 집중적으로 실시하는 속성훈련과정이었다. 하지만 ‘속성’훈련이 제대로 된 훈련을 대체할 수 없다는 사실이 금세 드러났다.

그 훈련을 마치고 전투에 투입된 전투조종사들의 전사 비율이 너무 높았다. 1951년 5월까지 26명의 기성 조종사들 가운데 7명이 F-51 전투기를 조종하다 비행사고를 경험했으며, 이 가운데 5명이 전사했다. 이 가운데 4건은 조종사 과실에 의한 사고였다. 특히, 신예 전투조종사 중 2명이 전투 임무 투입 한 달 만에 전사한 일은 가장 뼈아픈 손실이었다. 1950년 8월 이후 1951년 3월까지 F-51을 조종하는 한국 공군의 주력 조종사는 사실상 8명이었다. 이 가운데 이상수(李相垂) 중위와 장동출(張東出) 중위가 이미 1950년 가을에 전사했다. 1951년 4월에 5명의 전투조종사들이 새로 양성되어 전투에 투입되었는데, 이 가운데 최종봉(崔鐘奉) 대위와 이세영(李世暎) 대위가 투입 직후 전사했다. 신예 전투조종사의 40%를 순식간에 상실한 것이었다. 손실을 벌충할 수 있는 초급조종사 양성과정이 뒷받침되어 있지 않아서 전투조종사 손실의 충격은 배가 되었다. F-51 전투기 기종전환훈련에 참여할 수 있는 조종사는 이제 10명도 남지 않은 상황이었다.

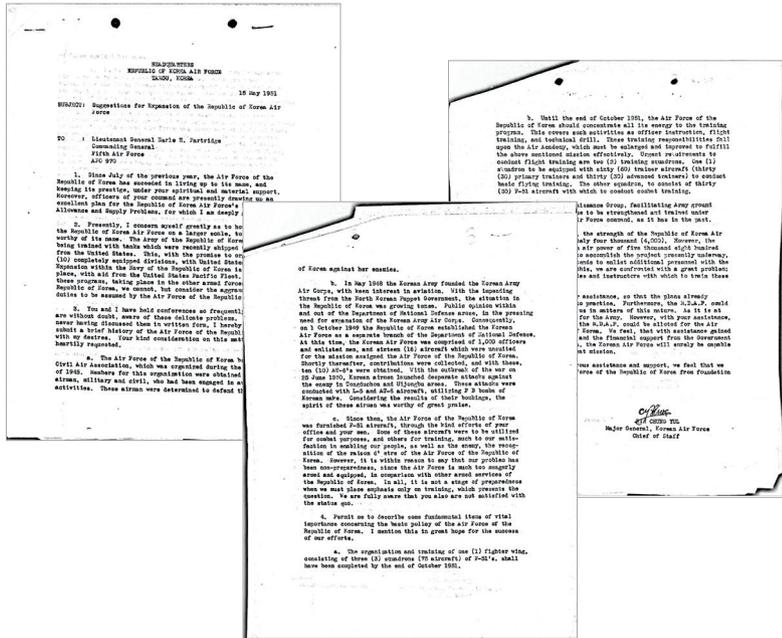
**美 공군에 전달된 「한국 공군 확장을 위한 제안」**

이러한 수치가 보여주는 교훈은 명확했다. 전투 임무를 지속적으로 수행하려면 충분한 수의 전투조종사가 필요하고, 그렇게 하려면 예비조종사들을 초급조종사로 양성하는 초급비행훈련과정과 초급조종사들을 전투조종사로 양성하는 기종전환훈련과정이 유기적으로 연계되어야 했다. 그러한 비행훈련체계를 갖추지 못한 채 전투조종사들을 실전에 투입하는 것은 자살행위와 같았다. 김정렬 공군 총참모장은 1951년 5월 15일 자로 파트리지 제5공군 사령관에게

“한국 공군 확장을 위한 제안”이라는 제목의 서신을 보내어 다음과 같이 요구했다.

- a. 1951년 10월 말까지 F-51 3개 대대(75대)로 구성된 전투비행단의 편성 및 훈련이 완료되어야 합니다.
- b. 한국 공군은 1951년 10월 말까지 모든 에너지를 훈련 프로그램에 집중해야 합니다. ... 두 개의 훈련 대대가 긴급히 요구됩니다. 우선 기초비행훈련을 위한 초등훈련기 30대와 고등훈련기 30대 등 총 60대의 훈련기를 갖춘 훈련대대가 하나 필요합니다. 그리고 전투 훈련을 위해 30대의 F-51 전투기를 갖춘 또 다른 훈련대대가 필요합니다...

이 제안에는 향후 전투조종사를 양성하기 위한 한국 정부의 방침이 담겨 있었다. 우선, 3개의 전투비행대대로 구성된 전투비행단을 그 해가 지나기 전에 창설하겠다는 목표를 재확인했다. 그리고 전투조종사를 지속적으로 충원할 수 있도록 초급조종사를 양성하는 훈련비행대대와 전투조종사를 양성하는 훈련비행대대도 함께 창설하기로 했다. 마지막으로, 충분한 수의 전투조종사를 확보하지 못한 상태에서는 전투를 지속할 수 없다고 밝혔다. 6월 2일부터 한국 공군은 F-51 전투기의 전투 임무 투입을 중단했다.



김정렬 총참모장이 파트리지 제5공군 사령관에게 보낸 「한국 공군 확장을 위한 제안(Suggestion for Expansion of the Republic of Korea Air Force)」 (1951. 5. 15.)

미국에 원조를 요청한 후 공군은 조종사를 대량으로 양성하기 위한 조치를 취했다. 우선 육군 각 군단에 배치되었던 정찰비행전대 파견대를 모두 소환한 후 정찰비행전대를 사천기지로 이동시키고 초급조종사 양성을 전담하도록 했다. 그리고 조종사관과 사관후보생(사관생도)들에 대한 초급비행훈련과정을 운영했다. 조종사관과정은 항공병 중 후보생을 모집하여 초급비행훈련을 실시하는 제도로, 1949년 8월 19일에 처음 시도된 적이 있었다. 1951년 4월 6일에 사천에서 13명의 후보생을 모집하고 제2차 조종사관에 대한 초급비행훈련을 개시하여 4월 28일에 완료하였다. 그리고 이틀 후 제1기 사관후보생(사관생도) 83명 중 42명을 사천기지로 이동시키고 5월 25일에 초급비행훈련을 개시했다. 이들은 초급조종사 양성을 위해 일반 학생을 대상으로 모집한 최초의 장교 후보생들이었다. 공군은 초급비행훈련을 실시하는 동시에 항공병과 민간 학생들을 대상으로 조종사관과 사관후보생을 지속적으로 충원했다. 아울러 같은 기간에 제주도의 공군비행단에서는 이미 양성된 초급조종사들에 대한 T-6 훈련기 기종전환훈련도 개시했다.

### 단계적 비행훈련체계 정립 과정

공군은 6월 15일에 전투조종사 부족 문제에 대처하기 위한 특단의 조치를 결정했다. “차기작전의 만전과 조종 교육의 완벽을 기하고”자 대부분의 항공기와 조종사, 그리고 조종사후보생을 전장에서 이격된 사천기지에 집결시키기로 했다. 초급비행훈련과 기종전환훈련을 병행하는 비행훈련체계를 만드는 조치였다. 6월 말에 한국 공군은 여의도기지와 제주기지의 비행단전력을 사천기지로 집결시키고, 7월 1일부로 사천기지에서 훈련 임무를 시작했다. 사천기지에서 한국 공군은 비행훈련에 집중했다. 이전까지는 전투와 훈련을 합한 횟수가 월평균 62회를 넘지 못했으나 사천으로 이동한 1951년 7월 한 달에만 총 317회의 훈련 임무 비행을 실시했다. 한국의 노력에 미국도 적극적으로 부응했다. 7월 26일부터 사흘간 제5공군은 사천기지의 비행훈련 현황을 점검했다. 그 결과 한국 공군은 아직 독자적으로 비행 임무를 계획하고 실행할 역량이 부족하다고 판단했다. 기성 전투조종사들은 전술 교육을 충

분히 받지 못했고, 초급조종사들은 그 상위 단계로 나아가지 못했다고 평가했다. 점검 후 제5공군 작전훈련장교 엠크슨(Howard S. Askelson) 대위는 제6146부대와 한국 공군에 다음과 같은 권고를 했다.

- a. 제6146항공기지대대의 임무에 대해 명확하게 이해 및 해석할 것.
- b. 제6146항공기지대대 비행훈련 장교가 비행 임무 계획을 세울 때 더 많은 권한을 가지고 면밀히 감독할 것.
- c. 전투 준비가 된 조종사를 양성하기 위한 명확한 비행훈련 과정을 설정하고 이를 준수할 것.
- d. 각 개별 조종사들에 대한 정확한 비행훈련 진행기록을 보관하고, 숙련도에 따라 한 단계에서 다음 단계로 진행될 수 있도록 할 것.

제5공군의 권고를 바탕으로 제6146부대와 한국 공군은 7월 30일부터 제6146대대 라그로(Lewis LaGro) 중위의 지원을 받으며 美 공군의 비행훈련과 유사한 형태의 단계적 비행훈련체계를 도입했다. 이 과정은 L형 항공기를 이용한 초급비행훈련과정과, T-6 훈련기 기종전환훈련과정, 그리고 F-51 전투기 기종전환훈련과정이 단계적으로 이루어지도록 구성되었다. 후보생과 초급조종사는 각 훈련 단계에서 요구되는 기준시간을 충족한 이후에만 F-51 전투기 조종사로 인정받게 되었다. 이 비행훈련체계에서 제6146대대 조종사들은 “감독”하는 역할만 맡고, 한국 공군 조종사들이 직접 교육을 전담하기로 했다.

이에 따라 초급비행훈련은 사천의 정찰비행전대에서 실시하였고, 공군비행단에서는 이미 정찰비행전대에서 L형 항공기를 충분히 숙달한 9명의 조종사들이 T-6 훈련기 기종전환훈련을, T-6 훈련기를 숙달한 15명의 조종사가 F-51 전투기 기종전환훈련을 받기 시작했다. 이들은 단계적 비행훈련체계를 통해 양성한 최초의 조종사들이었다. 이를 통해 비로소 한국 공군은 전투조종사를 지속적으로 충원할 수 있는 비행훈련체계를 갖추게 되었다.

### 독자적 전술부대 창설과 6·25전쟁 중 한국 공군의 활약

전투조종사를 안정적으로 충원할 수 있게 되자 공군은 독자적 전술부대 창설이라는 목표로 나아갈 수 있었다.

7월 중순, 미국의 항공기 원조 여부와 무관하게 한국 공군은 강릉비행장(K-18)에서 “멀지 않은 미래에 예상되는 공중출격”을 수행하기 위한 기본계획을 수립하고 이를 제6146대대를 통해 제5공군에 통보했다. 이 계획은 한국 육군이 담당하고 있는 동부전선에서 후방차단작전과 공지합동작전을 수행하는 것을 목표로 기지 환경조성부터 이동, 전투작전 수행까지 망라한 단계별 계획이었다. 그리고 8월 1일부로 비행단을 개편하여 제1전투비행단을 창설하고, 그 예하에 제10전투비행전대와 제1010기지전대, 제30정비보급전대, 제201의무전대를 편성했다. 제10전투비행전대 예하에는 2개의 전투비행대대와 1개의 훈련비행대대를 편성했다.

1951년 7월 말에 지리산지구 공비토벌작전을 수행하고 있던 경찰전투부대에서 항공지원을 요청하자, 한국 공군은 이를 “하나의 전투단위로서 자주적인 작전”을 수행하는



조종 훈련 후 기념 촬영한 제1전투비행단 조종사들

기회로 삼았다. 그래서 항공작전 통제 권한을 가지고 있는 제5공군사령관에게 지리산 지역에서 “적극적 비행훈련(Active Air Training)”을 실시할 수 있도록 승인해 줄 것을 요청했다. 제5공군 사령관은 이를 승인하고, 적극적으로 지원하겠다고 답신했다. 제1전투비행단 예하의 제10전투비행전대는 자체적으로 계획을 수립한 후 8월 17일부터 한 달간 F-51 전투기로 공비토벌작전을 지원했다.



공비토벌 작전 회의 장면



한국 공군 F-51 편대 최초 단독 출격 후 기념 사진

제1전투비행단이 공비특별 지원작전을 수행하고 있던 기간에, 제6146부대는 한국 공군이 향후 전투 임무를 수행할지 아니면 지속적으로 훈련 임무만 담당할 것인지를 결정하기 위한 작전태세검열(ORT: Operations Readiness Test)을 제5공군이 계획하고 있다는 통보를 받았다. 제5공군 전술검열관 아이잭슨(Clayton M. Isaacson) 중령 일행은 8월 27일 사천에 도착하여 검열을 시행했다. 검열은 작전·정보·인사·정비·무장·보급·통신 분야별로 전투 임무 수행이 가능함을 판단하는 데 주안점을 두고 실시되었다. 항공작전의 경우 아이잭슨 중령이 동승하여 편대집합과 항법, 대지공격과 기지 귀환까지 전 과정을 점검하였다. 9월 1일에 검열은 성공적으로 종료되었다. 제5공군은 검열 결과를 보내어, 한국 공군이 전투 작전에 요구되는 필수 전투장비가 일부 부족하지만, 10월 1일부로 전투작전 수행이 가능하며, 전투와 훈련에 필요한 물자를 제공할 것이라는 의견을 전달했다. 이것은 한국 공군이 전투 임무를 수행할 수 있는 전술부대를 보유해야 한다는 것에 대한 미국의 공식적 동의였다.

한국 공군은 검열 결과를 확인한 직후, 강릉비행장(K-18)에서 전투 임무를 개시하기 위한 준비를 했다. 제1전투비행단의 F-51 전투기 12대를 포함한 항공기 총 14대, 전투 조종사 20명을 포함한 일부 병력, 그리고 제6146대대 제2파견대가 강릉비행장으로 이동했다. 때마침 극동공군은

5월 31일부터 지속적으로 북한 지역의 철도수송망을 타격하는 ‘스트랭글 작전(Operation Strangle)’을 수행하고 있었다. 유엔군 항공작전에 참여하라는 승인을 받은 한국 공군은 항공편으로 일일작전명령을 전달 받았다. 원산에서 평강에 이르는 경원선 철도와 그와 연결되는 철도 및 도로를 타격하는 임무가 주어졌다. 10월 11일 아침에 F-51 전투기 4개 편대가 공산군의 보급로에 대한 공중타격 임무를 수행하면서 제1전투비행단이 유엔군 지휘통제 휘하의 전술제대로서 역할을 수행하기 시작했다. 이해 12월 말까지 한국 공군은 총 708회 출격하여 항공차단작전과 근접항공지원작전 등을 실시했다. 이 과정에서 F-51 3대와 조종사 2명을 손실하면서도 흔들림 없이 임무를 수행하여 유엔군으로부터 “찬사”를 받았다.

6·25전쟁 직전에 탄생한 우리 공군은 그 전쟁을 통해 성장하고 제련(製鍊)되었다. 그러한 제련을 거치며 배운 가장 중요한 교훈은 지속적으로 전투조종사를 양성할 수 있는 단계별 비행훈련체계가 없는 항공작전을 수행할 수 있는 전술부대를 유지할 수 없다는 사실이었으며, 그 가혹한 제련을 거쳐 탄생한 첫 번째 결과는 제1전투비행단이였다. 훈련비행대대와 전투비행대대를 모두 갖추고 있던 그 비행단은 대한민국 공군이 명실상부한 ‘공군’이 되었음을 보여주는 가장 뚜렷한 상징이었다. 

# 공군 박물관 인사이트

## L-4 연락기

대한민국 공군은 1949년 10월 1일 창군이 된 이후 어느덧 75주년을 향해 가고 있다. 75년의 시간 동안 우리 공군은 수많은 발자취를 남기며 발전해왔다. 특히, 공군사관학교에 위치한 공군 박물관에는 대한민국 공군의 흔적을 찾을 수 있는 많은 문화재들이 있다. '공군 박물관 인사이트'에서는 공군 박물관에 있는 다양한 문화재를 소개하며 그 의미를 되새기고자 한다.

### L-4 연락기

이번 호에서 소개할 문화재는 L-4 연락기이다. L-4 연락기는 제2차 세계대전 중 美 육군이 운용하던 대표적인 연락기 중 하나였으며, 주로 연락·관측·정찰 임무를 수행하여 메뚜기를 뜻하는 'Grasshopper'라는 별칭으로 불렸다. 미국의 파이프(Piper)사가 제조한 L-4는 1944년 생산이 종료될 때까지 약 14,000여 대가 생산되었다. 2인승인 L-4 연락기는 기장 6.82m, 기폭 10.73m의 상대적으로 작은 항공기이다.

L-4 연락기가 우리에게 의미있는 이유는 대한민국이 보유한 최초의 항공기라는 점이다. 공군이 창설되기 이전인 1948년 9월 8일, 대한민국 공군의 전신인 육군항공대가 美 육군 7사단 항공대로부터 10대분의 L-4 연락기 부품을 인수한 것으로 대한민국은 L-4 연락기와 인연을 시작했다. 9월 13일, 서울 여의도 비행장에서 자체 능력으로 완성품 항공기를 조립하며 인수를 완료했다. 이를 후인 9월 15일 최초로 서울 상공에서 전시 비행을 시작하며 L-4 연락기는 그 임무를 수행했다.



비행 중인 L-4 연락기



정비 중인 L-4 연락기



L-4 연락기 비행훈련

도입 당시 L-4 연락기 기체에는 美 육군항공대 마크인 하얀 별이 그려져 있었다. 대한민국이 보유한 최초의 항공기라는 상징성을 가지는 항공기에 미군의 마크를 남겨둘 수 없었기에 이 마크에 태극 마크를 덧그렸다. 비행기에 최초로 우리의 태극 마크가 새겨진 순간이었다. 9월 15일, 당시 비행부대장이었던 김정렬을 편대장으로 10대의 L-4 항공기가 서울 하늘을 수놓았다.\* 태극 마크가 새겨진 우리 항공기로 국군의 조종사로만 편성된 편대가 비행한 역사적인 순간이었다.

이런 역사적인 순간 이후, 대한민국 공군은 1949년 10월 1일, 대통령령 제254호에 의거 공식적으로 출범하게 된다. 대한민국 공군은 6·25전쟁이 발발하며 출범한 지 1년도 되지 않은 상태에서 전쟁에 돌입하게 된다. 개전 초기, 대한민

국 공군은 전투기를 보유하고 있지 않았다. 그렇기에 일체의 무장이 없는 L-4 연락기는 전선으로 출격하였고 후방석의 관측사가 폭탄을 투척하는 임무를 수행하기도 했다. 또한, 지리산 공비 토벌작전에도 투입되며 고군분투했다. 전투기인 F-51D 무스탕이 도입된 이후, L-4 연락기는 지상군의 작전을 지원하며 연락, 조종사 교육 임무 등을 수행했다. 전쟁 이후인 1954년, L-19 연락기가 도입됨에 따라 L-4 연락기는 퇴역하게 된다.

공군 박물관에 위치한 L-4 연락기는 대한민국의 최초 항공기로서 우리 공군의 시작과 관련된 중요한 문화재이다. 'L-4 연락기'라는 이 작은 항공기 속에는 태극 마크를 새긴 우리 항공기로 조국의 하늘을 누비고자 하는 많은 이들의 큰 뜻과 염원이 담겨있다. 



L-4 연락기 건국 1주년 기념 비행



전선으로 출격하는 L-4 연락기 편대



L-4 연락기 비행 교육



공군 박물관 항공기 전시장에 전시된 L-4 연락기

\* 당시 일부 언론에서는 첫 비행의 시점을 다른 날로 보기도 했지만 일반적으로 해당일을 첫 비행일로 보고 있다.

이달의 공군史

## 국군 최초의 비행: L-4 서울 상공 전시 비행

(1948. 9. 15.)

대한민국 공군은 1949년 10월 1일, 그 힘찬 날갯짓을 시작한 이후 끊임없이 변화하고 있다. 75년에 이르는 시간 동안 많은 이들이 흘린 땀방울로 공군은 발전해올 수 있었다. 시대의 흐름에 따라 발생한 많은 일들이 대한민국 공군 역사의 변곡점이 되며 현재의 공군을 만들어냈다. 「이달의 공군史」 코너에서는 매월 공군 역사의 변곡점이 된 사건들을 조명해 보고자 한다.

### L-4 서울 상공 전시 비행

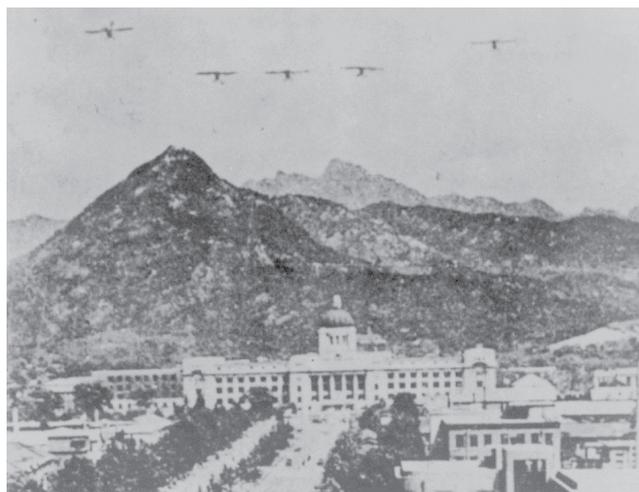
「이달의 공군史」에서 9월에 다룰 사건은 공군이 창설되기 이전 국군 최초의 비행이 된 L-4 서울 상공 전시 비행 (1948. 9. 15.)이다.

한반도에 비행기가 처음 등장한 시점은 일제의 강제병합 후인 1913년이다. 물론 그 주인공들은 일본, 또는 서구 열강의 조종사였다. 하지만 1922년, 조선인 가운데 최초로 안창남이 한반도의 상공을 날았다. 그의 비행은 식민지배의 열패감에 있었던 조선인들에게 조선인들도 열강과 같은 역할이 내재되어 있다는 증거를 보여준 것이었다. 수많은 조선인들은 안창남의 비행에 열광하면서 그를 영웅으로 추앙했다. 하지만 그 역시 일제의 통제 속에서 비행사로서의 활동에 제약 받았다. 결국, 그는 중국으로 망명해 독립운동에 투신하다가 순직했다.

해방 후 항공경력자들이 일제의 압제에서 벗어난 자유로운 항공 건설을 고대했던 이유는 여기에 있었다. 우여곡절 끝에 정부 수립 직전 항공부대가 창설되면서 그 꿈은 실현되었다. 공군의 전신이라고 할 항공기지사령부는 미군으로부터 L-4를 인수 받고서 곧바로 서울 상공의 전시 비행에 나서 우리도 세계대전의 경험으로 위력이 입증된 항공력을 갖추었다고 선전하고자 했다. L-4의 서울 상공 전시 비행은 태극 마크를 단 비행기가 최초로 한반도의 상공을 날았던 사진으로 알려져 있다. 당시 비행부대장이었던 김정렬은 9월 4일 L-4를 인수하면서 곧바로 미군의 검증시험을 통과한 뒤, 9월 15일 편

대장으로서 10대의 L-4를 이끌고 서울 상공에서의 전시 비행을 가졌다고 회고했다. 그는 “우리 태극기를 달고 조국의 하늘을 난다는 점에서 정말 감격스러운 일이 아닐 수 없었다.”라고 비행의 소감을 밝혔다. 그리고 공군 창설 당시 서열이 가장 앞섰던 최용덕 국방차관도 “내 나라, 내 강토 안에서 태극 마크를 달고 비행하는 비행기를 보니 죽어도 한이 없다.”라고 했다.

사실 이 내용은 최용덕이 공군의 요람기 때 담소처럼 언급했다는 “언제나 내 강토 안에서 태극기 그린 비행기를 타고, 조국의 하늘을 마음껏 날아보나?”라는 염원과 맞닿아 있다. 즉 L-4의 서울 상공 전시 비행은 공군의 창설을 위한 오랜 염원의 실현으로 여겨졌던 셈이다.



서울 상공 전시 비행 때로 알려진 사진, 세종로 상공의 모습이다.

다만 당시 언론은 10월 6일을 첫 비행으로 보기도 했다. 10월 6일 자 『국민신문』은 「국군항공부대 처녀비행, 오늘 수도 창공을 나른다」라는 제목의 기사를 보도했다. ‘처녀비행’이라는 언급은 『국제신문』 등에서도 보인다. 『조선일보』와 『경향신문』도 이날 정부 수립을 기념해 항공대가 세종로에서 사열식을 하고 서울 상공의 고등비행을 시행했다는 소식을 알렸다. 그렇다면 1948년 9월 15일의 비행은 착오일까? 이듬해인 1949년 9월 15일 제1회 항공일 행사가 여의도비행장에서 열렸다. 이 행사는 공중분열식과 묘기비행, 모의전투, 낙하산 강하, 안창남 영화 상영 등 다채로운 프로그램으로 구성되었다. 9월 15일이 항공일로 제정된 까닭은 국군의 첫 비행이 있었던 날을 기념하기 위해서였다. 즉 항공기지사령부에서는 이미 9월 중순부터 서울 상공을 비행했던 것이다.

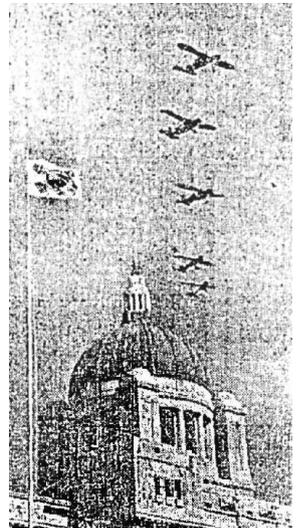
9월 15일은 작년 이날 대한민국 독립 정부 수립 직후 우리 국군이 국토방위의 사명을 완수할 원대한 포부와 응도 아래 처음으로 태극기의 표지를 그린 비행기를 조종하여 우리의 창공을 힘차게 비상하였던 날이다.

『조선일보』 (1949. 9. 16.)

『공군일지』와 『육군 1년사』에 따르면 L-4를 미군으로부터 인수 받은 시점은 9월 13일이며, 곧바로 연습비행을 개시했다고 한다. 그렇다면 첫 비행은 9월 15일보다 앞서게 된다. 그럼에도 불구하고 1948년 9월 15일을 기억했던 이유는 무엇일까? 이와 관련해 『조선일보』의 기사와 김정렬 장군의 회고 등에서 주목해야 할 표현이 있다. 바로 ‘태극기’이다. 항공기지사령부는 L-4 인수 직후 미군 마크를 태극 마크로 수정하는 작업에 착수했다. 그렇게 국군의 비행기로 거듭난 L-4가 국군의 조종사로만 편성된 편대로 비행한 날을 1948년 9월 15일로 볼 수 있다. 이런 점에서 이날의 서울 상공 전시 비행은 단순히 최초란 의미를 넘어서 대한민국이 명백한 주권국가로 독립하였음을 상징적으로 보여준 기념비적 사건이었다.



제1회 항공일 행사 포스터



제1회 항공일 행사 사진

[1948년 9월 15일 서울 상공 전시 비행 조종사 10명]  
 대위 김정렬, 대위 이근석, 소위 김신, 소위 장성환, 소위 신유협,  
 특무상사 오점석, 상사 전명섭, 상사 박희동, 상사 강호륜, 상사 최휘

현재 공군사관학교에 위치한 공군 박물관에는 L-4가 전시되어 있다. 매우 작고 빈약한 듯한 기체이지만, 1948년 9월 15일 서울 상공에서는 그 무엇보다도 커다랗게 느껴졌을 것이다. 그 역사를 기억한다면 L-4에게서 느껴지는 무게는 달라질 것이다. ▣



공군 박물관의 L-4

# Aero Detail

## 대한민국 공군 전투기 V: FA-50

### KTX-2의 탄생

T-50 골든이글의 개발은 1980년대 후반으로 거슬러 올라간다. 당시 대한민국 공군은 고등훈련기로 T-33을, 전술 입문 훈련기로 TF-5B를 운용하고 있었다. 이들 기종은 각각 1949년과 1964년에 개발된 기종들로 대한민국 공군은 이들 훈련기를 대체할 후계기를 모색해야 했다.

1989년, 국방과학연구소는 훈련기를 해외에서 직도입하지 말고 국내에서 개발하자는 안을 국방부에 건의한다. 그리하여 훈련기를 국내에서 개발하되 단기적으로 필요한 고등훈련기 소요는 영국의 호크 Mk.67(T-59)을 도입하여 해결하고, 부족한 기체에 대해서는 미국으로부터 T-38을 리스하는 방안을 1990년부터 추진하기 시작했다.

국산 고등훈련기 개발사업은 기본훈련기 KTX-1에 이어 KTX-2로 명명되었다. KTX-2 개발을 위해 필요한 관련 기술은 호크 훈련기를 도입했던 영국으로부터 절충 교역을 통해 습득할 수 있었다. 본격적인 기술도입은 KF-16 전투기 생산을 위한 KFP(Korean Fighter Program) 사업과 함께 이루어졌다.

1990년, KTX-2의 주계약업체로 삼성항공(現 KAD)이 지정되었다. 1991년, 국방부가 탐색 개발을 승인함으로써 KTX-2 개발이 본격화되었다. KTX-2의 탐색 개발은 국

방과학연구소가 주관했고, 당시 삼성항공, 대한항공, 대우 중공업 및 금성정밀 등 국내 8개 기업·기관이 참여했다. 또한, 미국의 록히드 마틴이 절충 교역의 일환으로 KTX-2 기본설계를 지원했다.

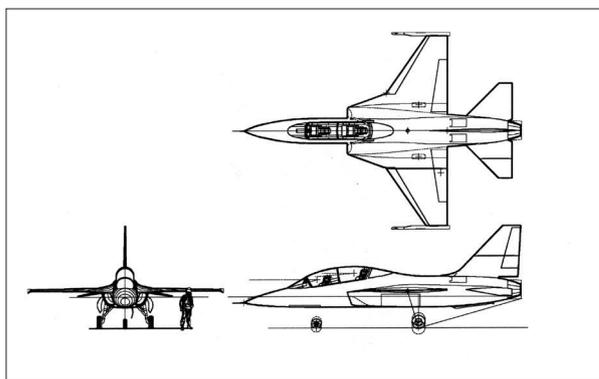
1992년부터 시작된 요구도 정립 연구는 향후 전투기 발전추세와 고등훈련기 발전추세를 고려하여 진행됐다. 그 결과 미래 전투기는 기동성을 강조하는 추세로 발전될 것으로 판단하여 국산 고등훈련기는 기동성이 강조되고, 추력 대 중량비가 높아야 한다는 결론에 도달했다. 더불어, KTX-2는 고등훈련 과정과 전투기 입문과정을 모두 소화해낼 수 있어야 한다는 것으로 개발 방향을 설정했다.



T-50 골든이글

## 탐색 개발

미래 훈련기에 대한 요구도 정립이 완료된 후에는 이에 근거한 개념설계 단계에서 다양한 형상들이 고려됐다. 여러 가지 형상을 검토한 결과로 제반 조건에 부합하는 1개의 기본형상(CD-104B)이 선정되어 개념설계가 진행됐다. 선정된 기본형상을 토대로 내부 계통과 구조를 설계했다. 또한, 풍동시험을 통해 공력계수 산출과 안전성 검증작업을 반복하여 형상 최적화가 이루어졌다. 기본설계를 목표로 하는 탐색 개발은 1995년에 완료됐다.



탐색 개발 단계에서 도출된 KTX-2의 기본형상 CD-104B

탐색 개발을 통해 기본설계까지 완료된 고등훈련기 개념은 초음속 성능에 최대이륙중량 26,000파운드의 단발 고등훈련기였으며, 체계개발 기간은 1996년부터 2005년까지로 계획되었다. 개발 완료 후에는 고등훈련기 및 경공격기의 국내 수요를 충족하기 위해 양산되고, 이후에는 록히드 마틴과 공동으로 세계시장에 진출하는 것으로 결정되었다.

그러나 1996년에 비용문제로 인해 KTX-2 사업의 전면 재검토가 이루어졌다. 이로 인해 탐색 개발 이후 약 2년간의 공백이 발생하였다. 1997년, KTX-2는 국책사업으로 추진하기로 확정되었고 약 1조 7천억 원의 개발비는 국방부에서 50%, 지식경제부에서 20%, KAI에서 17%, 록히드 마틴에서 13%를 각각 분담기로 최종 결정됐다.

KTX-2의 사업방식 역시 1995년에 정부 주도사업에서 공군 관리, 업체 개발주도 형태로 전환됐다. 과거에는 군과 관련된 무기체계는 국방과학연구소 주도로 개발되고,

사업관리까지 이루어지는 것이 일반적이었다. T-50 사업에서는 사업의 규모, 예산, 기술의 정도에 따른 효율적인 사업 수행을 위해 사업의 형태가 변경된 것이었다. T-50 사업에서 채택된 공군 관리, 업체 개발주도의 개발 형태는 국방부에서 시행했던 여러 개발 방법 중 한 형태로, 이러한 방식을 통해 업체는 실제 항공기 개발에 책임을 지고, 공군은 이에 필요한 예산을 획득하고, 비용과 일정, 성능이 원하는 수준까지 달성되도록 감독, 조정, 통제하는 업무를 수행했다.

## 체계 개발

1997년 10월부터는 KTX-2 체계 개발이 본격적으로 추진됐다. 항공기의 외형형상이 1999년 8월에 확정되었고, 이후 상세설계와 도면작성 단계로 넘어가 2001년 9월 14일에 드디어 비행 시제 1호기를 출시하게 되었다. KTX-2 명칭도 2000년 2월에 공군의 공모를 통해 고등훈련기는 T-50, 경공격기는 A-50으로 결정됐다. 훗날 고등훈련기는 T-50, 전술 입문기는 TA-50, 공격기는 FA-50으로 재명명됐다.

T-50 비행 시제 1호기의 초도비행은 당시 제52시험평가전대 소속 조종사의 조종으로 2002년 8월 20일에 성공적으로 이루어졌다. 이후 반복된 시험비행을 통해 설계된 성능을 입증한 T-50은 2003년 2월 19일, 초음속 돌파 비행에 성공했고, 일련의 시험을 거쳐 2005년부터 양산 단계에 접어들었다.



T-50 명칭의 T는 훈련기를 뜻하는 Trainer의 약자이다.

## 기체와 엔진

T-50은 초음속 단발 복좌 터보팬 항공기로 고등훈련기 중에서도 가장 발전된 성능의 훈련기로 평가된다. T-50은 기동성 향상을 위해 안정성을 완화하도록 설계되었고, 주날개에는 앞전 플랩과 뒷전 플랩 등 고양력 장치가 적용됐다.

좌석은 후방석의 시계 확보를 위하여 전방석보다 후방석이 높은 탠덤형 좌석으로 설계됐다. 조종석에는 전방 시현기와 5인치 대형 다기능 시현기 2대를 탑재하고 있다. 조종 계통은 디지털 비행제어시스템을 훈련기 사상 처음으로 장착했으며, 아날로그 방식을 보완한 3중 디지털 시스템을 갖추고 있다.

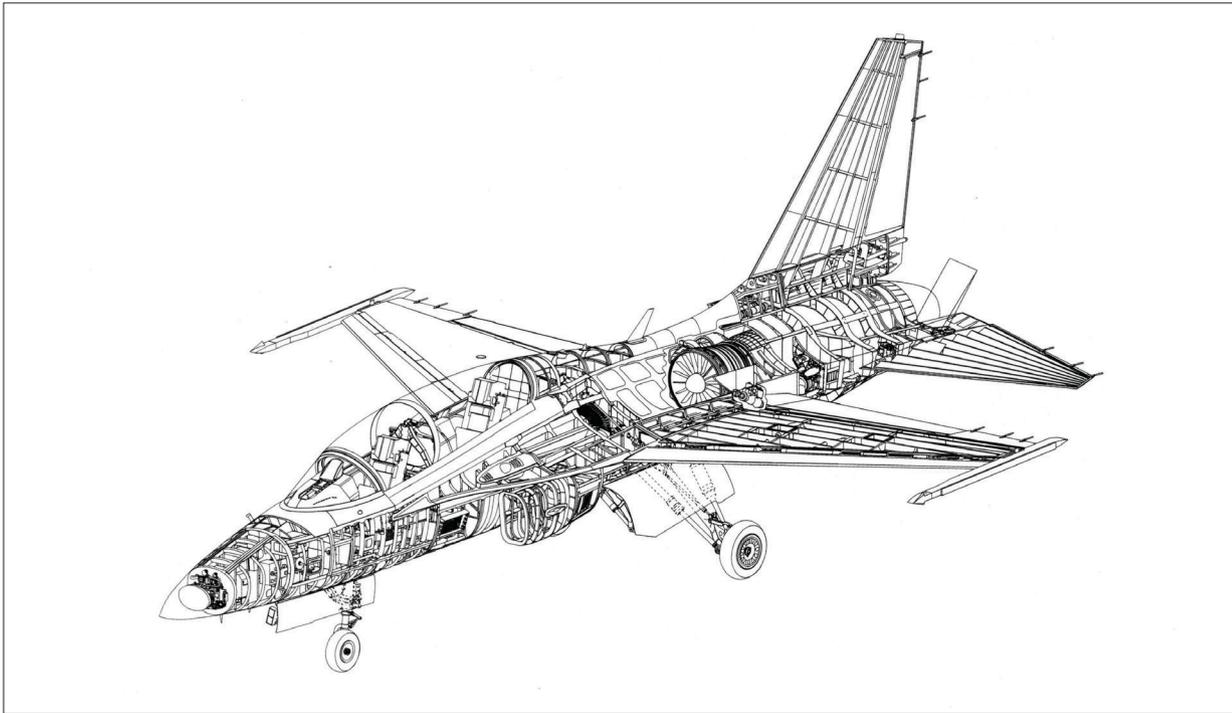
T-50에는 F404-GE-102 엔진이 장착되었다. 이 엔진은 美 해군 함상 전투기 F/A-18C/D에 장착된 F404-GE-402 터보팬 엔진의 단발형이다. 쌍발기에 장착되던 F404-GE-402 엔진을 단발화하기 위해 엔진제어장치와 점화장치는 개량형을 사용해 안정성을 향상시켰다. 엔진 제어를 담당하는 디지털 엔진제어기는 이중 채널로 구성해 하나의 채널에 이상이 있을 경우에 다른 채널로 엔진

제어를 변환시킬 수 있었다. 또한, 여분의 점화장치를 장착해 주 점화장치의 손상에도 대비하고 있다.

소재면에서 T-50은 최신 알루미늄합금을 사용했고, 조종면을 포함한 주요부위에 탄소섬유 복합재, 유리섬유 복합재, 티타늄 등을 적용했다. 착륙장치는 F-16 전투기와 유사한 작동방식으로 설계되었지만 훈련기 특성상 잦은 이착륙과 높은 침하속도를 견디기 위해 더욱 견고하면서도 중량이 가벼운 착륙장치가 활용됐다.

액체산소를 주 산소공급 장치로 사용하는 기존 훈련기와 달리 T-50은 기내에 산소발생기를 내장하고 있다. T-50은 조종사에게 필요한 산소를 기내에서 직접 발생시키기 때문에 기존 액체산소 운용에 요구되던 지상 지원장비가 불필요하여 항공기 운용비용을 절감할 수 있고, 정비 소요도 줄일 수 있다는 장점이 있다.

T-50의 비상동력 계통은 고효율 열전지를 동력원으로 사용해 F-16급 전투기보다 성능이 우수할 뿐만 아니라 획득 및 유지보수 비용 또한 획기적으로 줄였다. 더불어, 엔진 시동뿐만 아니라 지상에서 유압, 전기, 공압 카트 등의 지원 장비 없이 자체 동력으로 항공기 점검 및 정비를 수행할 수 있다는 장점도 가지고 있었다.



T-50 구조도

## 항공전자

T-50은 고등훈련기지만 TA-50, FA-50은 실제 무장을 운용할 수 있어야 했다. 무장 운용을 위해서는 화력 통제 레이더가 필수적이기 때문에 T-50은 초기부터 화력 통제 레이더를 설계에 반영했다.

T-50이 초기에 레이더로 고려한 기종은 록히드 마틴의 AN/APG-67(V)4였다. AN/APG-67 레이더는 노스롭 F-20 타이거샤크와 대만의 IDF 전투기에도 장착(GD-53형)된 바 있다. 하지만 AN/APG-67은 TA-50, FA-50용 레이더로 성능 면에서 부족한 부분이 있어 이스라엘의 EL/M-2032로 레이더 기종을 선정하게 되었다.



T-50은 초음속 단발 복좌 중익 터보팬 항공기로써 전 세계적으로 운용되고 있는 고등훈련기 중 가장 진보된 훈련기로 평가받고 있다.

T-50 조종석은 첨단 훈련기답게 아날로그 계기가 아닌 디지털 계기로 설계됐다. 계기판 정면에는 5인치의 대형 다기능시현기 2개가 배열된다. 이 다기능시현기는 각종 비행 데이터를 보여줄 뿐만 아니라 무기장착과 무장상태 정보, 레이더 탐색에 의한 표적정보, 항법정보 및 고장정보를 시현하는 역할을 한다.

T-50에 탑재되는 전방 시현기는 BAE사 제품으로 시야각이 넓으며, 항공기 조종에 필수적인 고도, 속도, 자세 등 항법 정보와 표적 조준을 위한 정보를 표시한다. T-50 조종사는 전방 시현기를 통해 캐노피 밖을 주시하면서도 동시에 각종 정보를 획득할 수 있다.

T-50의 조종간은 오른쪽 측면에 배치된 사이드 스틱 방식이다. 이는 조종간 위치, 시현기 배열 위치와 계기 레이

아웃 등을 고려할 때 F-16을 조종할 학생조종사에게 최적의 훈련 효과를 제공할 수 있다.

T-50 항공전자 체계는 통합형 임무/시현 컴퓨터를 중심으로 구성된다. 임무/시현 컴퓨터는 각종 장비를 연결하는 데이터버스를 통제하며, 고장 시 비행제어 컴퓨터가 그 기능을 대신한다. 임무/시현 컴퓨터는 여러 개의 모듈로 구성되어 있으며, 무장 투하 및 항법 시스템을 제어하는 기능 뿐만 아니라 전방 시현 장치나 다기능시현기 기호 생성 및 데이터버스 인터페이스 등의 기능을 수행한다.

항공전자 측면에서 T-50이 기존 고등훈련기와 차별되는 특징은 임베디드 시뮬레이션 모드가 지원된다는 것이다. 임베디드 시뮬레이션은 전방 시현기와 다기능시현기에 표시되는 정보를 가상으로 설정하는 기능이다. 조종 교관은 임베디드 시뮬레이션 기능을 이용해 각종 훈련 임무와 무장체계, 레이더, 공대공/공대지 무장, 전자전, 표적정보, 기체 성능과 조종특성까지 사전에 세팅할 수 있어 실제로 경험하기 어려운 상황까지 교육하는 것이 가능하다.

## 기동성능

T-50은 처음부터 초음속 훈련기로 설계됐다. 미국은 초음속 고등훈련기로 T-38을 운용하고 있었지만 T-38은 개발된 지 오래되어 성능이 뒤떨어졌다. 경쟁 기종인 이탈리아의 M-346이나 영국의 호크 훈련기는 모두 최대속도가 음속 이하인 아음속기이다.



T-50은 현존하는 세계의 고등훈련기 중에서 가장 빠른 속도와 높은 상승률을 가지고 있다.

T-50은 상승률 면에서도 세계 최고의 훈련기 성능을 보여준다. T-50의 해면고도 기준 최대상승률은 경쟁 훈련기들에 비해 두 배 이상 높다. 항공기 성능에 있어 상승률은 항공기의 가속 성능을 간접적으로 보여주는 중요한 지표이기 때문에 T-50의 우수한 성능을 짐작해 볼 수 있다. T-50의 높은 가속 능력과 기동 성능은 훈련 시 전투기와 유사한 실전적인 훈련이 가능하므로 학생조종사의 훈련 효과 향상에 기여하게 된다.

### 전투기 입문과정 훈련기 TA-50

T-50은 기본훈련을 마친 학생조종사가 편대비행이나 계기비행, 공중전투기동, 항법 및 야간비행 등을 익히도록 개발된 고등훈련기이다. 따라서 레이더나 기총과 같은 직접적인 전투장비를 탑재하지는 않는다.

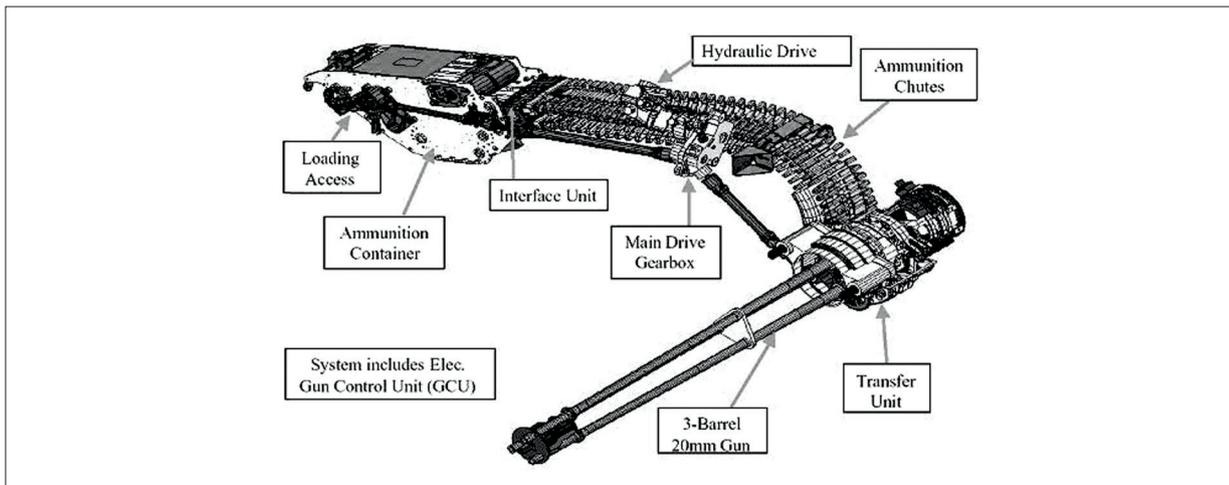
T-50이 무장을 하지 않음에도 불구하고 날개 끝에 미사일 발사대가 남아있는 이유는 무장을 탑재하는 TA-50, FA-50의 공기역학적 특성을 그대로 유지하기 위함이다. 성능에 대한 요구도가 각각 다르지만 T-50이 TA-50, FA-50과 동일한 기체를 공유하도록 설계된 것은 경제적인 이유 때문이다. 항공기의 형상을 새로이 변화시키면 수많은 실험을 다시 실시해야 하기 때문에 막대한 추가 비용이 발생한다. 이러한 초과지출을 막기 위해 T-50은 최대한 TA-50, FA-50과 공통성을 유지하도록 설계됐다. 또한, 훈련 효과도를 높이기 위해 우수한 기동성능과 가속성능 및 높은 출격률을 가지도록 만들어졌다.

TA-50은 T-50 고등훈련기와 기본적인 설계는 같으나 전투기 입문과정(Lead In Fighter Training)이 가능하도록 레이더와 기총을 장착하고 있다. TA-50에는 공대공/공대지 미사일 및 레이저 유도폭탄, 기타 정밀유도무장 등 추가적인 무장장착도 가능하다.

전투기 입문과정은 공중전투기동, 대지사격, 공중사격, 공중요격, 저고도 항법 등의 실전적인 전술능력 배양을 위해 이루어진다. 따라서 전투기 입문과정을 위한 훈련기로는 실제 전투기 수준의 성능을 갖춘 훈련기가 적합하다. TA-50은 이러한 요구도를 충족시키기 위해 정확도를 향상시킨 기총 알고리즘과 첨단 디지털 항공전자장비, 공대공 미사일 장착으로 제한적인 방공임무도 수행할 수 있도록 개발됐다. 또한, TA-50은 신형 항공기답게 4세대 급 전투기보다 우수한 항법장비를 장착하여 향상된 정밀 폭격능력과 정밀유도무장 운용 능력을 가지고 있다.



TA-50은 기총과 함께 공대공, 공대지 미사일 운용 능력을 갖는다.



고속의 발사속도를 자랑하는 TA-50의 기총

## FA-50 전투기

FA-50은 대한민국 공군의 A-37B, F-5E/F 등을 대체하기 위해 TA-50을 개조 개발한 공격기다. FA-50은 이미 개발된 TA-50 시제기를 활용해 체계를 설계했고, 군수지원과 훈련체계 또한 이미 개발된 것을 활용해 만들었다.

T-50 계열은 전투기 입문과정 훈련기인 TA-50을 기본형으로 기종과 레이더를 제거한 T-50이 고등훈련기로 사용된다. FA-50은 TA-50에 생존장비와 야간작전능력, 전술데이터링크, 정밀 폭격 능력을 추가한 개념이다.

보다 구체적으로 FA-50에 적용된 개조사항을 살펴보면 레이더가 기존 AN/APG-67에서 이스라엘제 EL/M-2032 레이더로 변경됐다. 초기에는 미래전 환경을 고려해 빅슨 500 능동전자주사배열 레이더 탑재가 고려되었지만 수출 승인 문제로 어려움을 겪어 기계식 레이더로 최종 결정됐다. EL/M-2032 레이더는 다양한 공대공, 공대지 모드를 갖추고 있어 공격 임무 수행에 적합하며, 특히 합성개구레이더 영상은 정밀유도무장과 결합해 FA-50의 임무 능력을 크게 향상시켰다.

FA-50에는 적 레이더 위협정보를 수신하는 레이더 경보 수신기와 위협에 대해 채프와 플레어를 투발할 수 있는 디스펜서가 추가된다. 이 생존장비는 적 위협의 조기탐

지와 분석을 통해 전장 상황인식을 증대시키고, 적 위협을 무력화하여 항공기의 생존성을 향상시킬 수 있다.

FA-50에는 야간공격 임무수행도 가능하도록 야간투시장치가 추가된다. 야간투시장치 사용으로 FA-50은 야간비행 시에도 조종사의 비행착각을 방지하고, 야간작전 수행능력을 향상시킬 수 있게 됐다.

FA-50은 정밀유도폭탄으로 GPS 유도무장인 합동직격탄(JDAM), 바람수정확산탄(WCMD) 등을 운용할 수 있다. 또한, 네트워크중심전에 부합되도록 Link 16 전술데이터링크를 탑재하여 실시간으로 전장 정보를 공유하는 것이 가능하다. FA-50의 엔진은 TA-50에 사용된 F404-GE-102 엔진이 그대로 사용된다. 이는 디지털 제어장치를 통해 신뢰성 및 안정성이 크게 향상된 엔진이다.

FA-50은 블록20으로도 발전하고 있다. FA-50은 팬텀 스트라이크 능동위상배열(AESA) 레이더, AIM-120 암람 중거리 공대공미사일, 스나이퍼 타게팅 포드 운용 능력을 보유하여 공대공/공대지 표적 공격능력이 크게 향상되었고, 공중급유기능도 추가되어 부족한 항속 능력을 보완할 수 있게 되었다. 향후 단좌형 개발, 국산 능동위상배열 레이더 탑재 등의 성능개량도 계획되어 있어 FA-50의 미래는 밝을 것으로 전망된다. [☞](#)



FA-50에는 각종 생존장비와 데이터 링크, 정밀유도무기가 탑재된다.



### 임상민 박사

한국항공대에서 학사/석사/박사학위를 취득하고, 전자통신연구원(ETRI), 한국항공우주산업(KAI), 국방기술품질원(국방기술진흥연구소)에서 연구 및 개발을 맡았으며, 현재는 방위사업청 항공분야 전문관으로 항공무기 획득업무를 수행하고 있다. 『전투기의 이해』, 『항공기 체계 효과도의 이해』 등 8권 저술, 1993년부터 항공/군사지, 항공/군사학회 등에 수백여 편의 원고 및 논문을 기고했다.



## 캐나다 I. 오타와

캐나다는 태평양과 접한 밴쿠버에서 북미대륙 오대호에 이르는 북위 49도선 이북의 광대한 영토를 가졌다. 국토면적은 1천만 km<sup>2</sup>에 육박해 러시아에 이어 세계에서 2번째로 넓다. 중국의 1.04배, 미국의 1.01배이며, 한국의 99.5배, 일본의 26.4배에 달하는 크기이다. 캐나다의 인구는 3,900만 명, 연 국민개인소득은 4만 3천 달러 수준이며 71,500명의 병력을 유지하며 모병제를 운영하고 있다.

### 전몰용사추모탑의 근위병

캐나다의 수도 오타와 중심가에는 전몰용사추모탑이 자리 잡고 있다. 이 추모탑을 중심으로 국회의사당, 국방부 등 정부의 주요기관이 밀집되어 있다. 이곳은 제1·2차 세계대전, 6·25 전쟁, 아프간전쟁 등의 전사자를 기리는 곳이다. 추모 시설 앞에는 정복 차림의 의장병 2명이 늠름히 서 있고, 주변에는 근무조장과 무장 군사경찰이 항상 대기하고 있다. 의장병을 가까이서 자세히 보니 상병 계급의 병사 1명은 하얀 턱수염을 가지고 있었다. 근무조장에게 확인하니 그 병사의 나이는 54세였다. 모병제인 캐나다군 계급정년은 병사부터 장군까지 모두 60세라고 한다. 아들 또래의 신임장교가 아버지 연령대의 부하 병사 통솔이 가능한지 물으니 근무조장은 “군대에서는 나이가 아니라 계급과 직책에 따라 각자의 역할을 수행합니다. 하지만 나이 많은 병사들이 가진 풍부한 실전경험은 제게 많은 도움을 주고 있습니다.”라고 답변했다. 모병제가 정착된 캐나다 군에 있어서는 나이가 큰 문제가 되는 것 같지 않았다.



오타와 전몰용사추모탑

## 오타와 국립전쟁박물관의 6·25전쟁 특별 전시회

오타와 국립전쟁박물관은 그 규모나 전시물에 있어서 가히 세계적 수준이라고 할 수 있다. 오타와 국립전쟁박물관은 다소 생소한 캐나다 지역에서 벌어진 전쟁의 역사를 시대순으로 설명하고 있다. 원주민·프랑스·영국·미국이 뒤엉켜 싸운 북미대륙의 전쟁역사는 생각보다도 복잡하고 이해하기 힘들다. 현재 미국과 캐나다는 서로의 우방이 되었지만 캐나다가 아직 영국령으로 남아있던 시절, 이 땅에서는 치열한 전쟁이 벌어졌다. 바로 1812년 6월부터 1815년 2월까지 이어진 미영전쟁(War of 1812)이다. 전쟁은 미국군이 토론토를 점령하기도 하고 영국군은 미국 영토 깊숙이 진격하여 워싱턴 DC를 불바다로 만들기도 하는 등 치열하게 전개되었으나 헨트(Ghent) 조약이 체결되며 양국 모두 영토를 잃지 않은 채 종결되었다.



오타와 국립전쟁박물관 입구



전쟁박물관 19세기 전쟁 역사실

전쟁 역사실 관람이 끝나면 19, 20세기의 군사장비를 진열해 둔 대형 지하광장이 나타난다. 아울러 박물관 입구 복도에는 6·25전쟁 휴전 70주년 특별 전시회가 개최되고 있었다. 캐나다군은 22개 유엔참전국 중 3번째로 큰 규모의 군대를 한국에 파병했다. 연 참전 인원 26,791명 중 516명이 고귀한 생명을 한국을 위해 바쳤다. 캐나다 참전용사들의 회고담과 기록 사진들이 벽면을 가득 메우고 있었다. 캐나다군은 최근 아프간전쟁에도 수천 명의 전투병력이 참전하여 150여 명이 전사했다.



6·25전쟁 특별전시회 기록사진 전경

### 항공우주박물관의 캐나다 공군 역사

오타와 도시 관광버스를 타고 약 30여 분 교외로 나가면 비행장 활주로 옆에 웅장한 항공우주박물관이 나타난다. 대형 실내전시관에는 1908년 12월, 캐나다에서 최초 비행을 한 실버 다트(Silver Dart) 항공기부터 자체 생산한 다양한 기종의 비행기들이 가득하다. 또한, 제2차 세계대전에서 적기 29대를 격추한 전쟁영웅 동상도 관람객의 눈길을 끌었다. 약 20,000대를 생산하여 1940년대 영연방 공군 주력기로 사용된 스피트파이어(Spitfire)에 대한 상세한 소개도 함께 있었다. 현재 캐나다 공군은 CF-18 전투기, CP-140 해상초계기, CH-47 치누크 헬리콥터 등 항공 전력과 약 1만 명의 병력을 보유하고 있다. 특히 캐나다 공군은 미국의 북미항공우주방어사령부(NORAD)와 함께 러시아와 북극 지역 상공을 감시하는 임무까지 맡고 있다. 2층 전시실에는 캐나다 출신 우주비행사들의 사진과 프로필이 전시되어 있다. 또한, 우주영역의 중요성을 각종 전시물로써 관람객들에게 강조하고 있었다.



항공우주박물관 전시장



캐나다 최초 항공기 실버 다트호



캐나다 우주비행사 소개 전시실

### 제2차 세계대전을 통한 캐나다의 국력신장

항공우주박물관에서는 제2차 세계대전과 캐나다의 국력신장도 소개하고 있다. 1918년 제1차 세계대전에 참전한 캐나다군은 솜 전투 등 다양한 전투에 참여했고 6만여 명의 젊은이들이 목숨을 잃었다. 참담한 전쟁 피해를 두고 캐나다 정부는 격렬한 논쟁에 휩싸였다. 그 후유증으로 국방예산이 대폭 축소되어 총병력 약 8,000명만을 유지했다. 1939년 제2차 세계대전이 발발하자 참전 여부를 두고 캐나다 국론은 또다시 분열되었다. 그러나 영국계, 프랑크계가 주축인 캐나다는 참전을 결정하고 군비 확장에 총력을 기울였다. 짧은 기간 동안 급속한 군비 확장을 이뤄낸 캐나다는 제2차 세계대전에서도 다양한 전역에 참여하며 활약한다.

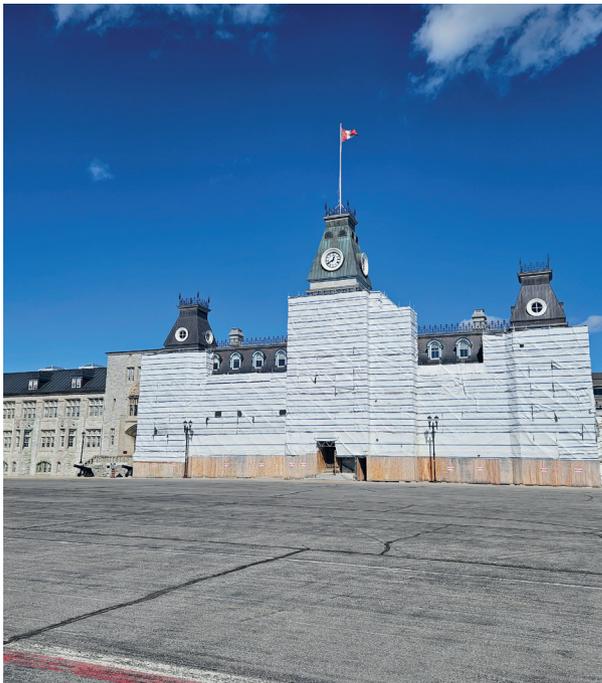


캐나다 공군 전쟁영웅 동상

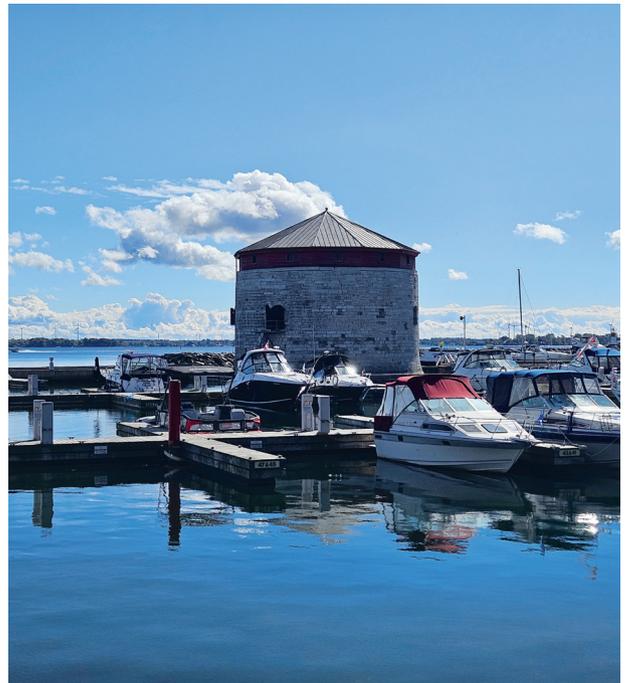
특히, 캐나다 공군의 경우 영국 공군에서 분리되어 400에서 449까지의 독자적인 부대번호를 가진 비행전대와 사령부를 가지고 있었다. 캐나다군은 4만 5천여 명이 전사했지만, 전쟁 이후 캐나다는 서방세계의 중요 국가로 부상했다. 결국, 이 전쟁으로 캐나다는 항공기·차량·공산품 등의 대량생산으로 공업이 크게 발전했고, 선진국으로 발돋움하게 되었다.

### 국방 인재의 요람 킹스턴 캐나다 왕립군사대학

수도 오타와에서 버스로 2시간 내외 걸리는 킹스턴(Kingston)에는 캐나다 왕립군사대학(Royal Military College)이 있다. 이 학교는 1878년에 6월, 18명의 생도들로 처음 개교했다. 4년제 캐나다 왕립군사대학은 한국의 사관학교 제도와 유사하다. 매주 화·목요일 13:30부터 사전 신청자는 누구든지 학교 내부 관람이 가능하다. 큰 호수를 끼고 있는 반도 전체가 학교 부지인데, 이곳도 1800년대 미국군과 대격전을 치렀던 전쟁터라고 한다. 호수 주변 곳곳에 요새형 망루가 있으며 그중 일부는 군사박물관으로 활용되고 있다. 사관생도 2명이 관람객들을 생도숙소, 식당, 도서관 순으로 안내하며 생도수업도 참관토록 도와준다. 독특하게도 이 학교 입학지원자의 연령제한이 없다고 한다. 현재 재학생 중 최고령자는 45세였다. 1학년을 제외한 생도들은 16:30 이후에 자유롭게 외출도 가능하다. 재학 중 월 200만 원 정도의 급여를 받으며, 장교 임관 시 일반대학 졸업자보다 더 높은 연봉이 보장된다고 한다. 캐나다 정부 역시 최고의 인재를 군 간부로 끌어들이고자 전력투구하고 있음을 다시 한번 느꼈다. [☞](#)



캐나다 왕립군사대학 본관



킹스턴 항구 내의 군사요새 망루



#### 신종태 교수

2010년 국내 최초로 충남대에서 군사학박사를 취득했다. 충남대·국군간호사·조선대에서 전쟁사를 강의하면서, 세계 60여 개국의 군사 박물관과 전쟁유적지를 답사했다. 현재도 계속 답사여행을 하면서 『세계의 전쟁유적지를 찾아서』 시리즈를 발간하고 있다.

한 달, 한 권

# 유머가 가득한 철학 교양서 『더 좋은 삶을 위한 철학』



## 정효숙 작가

책을 좋아하는 평범한 직장인. 꾸준히 올린 기록이 쌓여 네이버 도서 인플루언서(랑이씨)가 되고, 2023년 10월에는 도서 부문 이달의 블로그에 선정되었다. 책 하나 내지 않았지만, 그래서 더 누구든지 글을 쓸 수 있다는 자신감을 주고 싶다.

안녕하세요! 월간 『공군』 홀수달을 담당하는 도서 인플루언서 랑이씨입니다. 무더운 여름은 잘 보내고 계신가요? 여름에는 어떤 책을 읽으셨는지 궁금합니다. 지난 번에 제가 소개해 드린 책이 조금이나마 도움이 되었다면 좋겠습니다. 이제 어느 정도 독서 경력도 쌓였겠다, 이번 호에서는 인문 도서를 소개해 드리려고 합니다. 도덕 철학을 다루고 있는 책, 『더 좋은 삶을 위한 철학』입니다.

책 소개를 드리기 전에 저자인 마이클 슈어에 대해 먼저 설명드리겠습니다. 넷플릭스 시리즈 「굿 플레이스」를 제작한 사람으로 「더 오피스」, 「새터데이 나이트 라이브(SNL)」 등을 제작한 방송인입니다. 이 세 작품을 보신 분이라면 책의 분위기를 짐작하실 수 있을 것 같습니다. 유쾌하고, 재미있고, 미국식 유머가 끊임없이 나오는 책입니다. 윤리 철학과 도덕적 딜레마 상황을 재치 있게 풀어낸 책이라고 보시면 됩니다.

이 책은 목차부터 재밌습니다. 1장부터 ‘좋은 사람의 조건 : 아무 이유 없이 친구의 얼굴을 후려쳐도 될까’로 시작합니다. 그 외에도 ‘친구의 이상한 셔츠를 예쁘다고 해야 할까?’, ‘카드를 쓰고 제자리에 갖다 놓아야 할까? 저 멀리까지 다시 가서?’, ‘아이폰 새로 샀구나? 멋있네. 그런데 인도에서 수백만 명이 굶어 죽고 있다는 걸 알고 있니?’ 등 도덕적 윤리 상황과 우리의 욕구가 충돌하는 상황을 유머 있게 표현하고 있습니다.

하지만 재밌는 목차 뒤에 숨겨진 도덕 철학은 심오합니다. 예를 들자면, ‘아무 이유 없이 친구의 얼굴을 후려쳐도 될까’는 아리스토텔레스의 덕 윤리로 풀어갑니다. 아리스토텔레스의 ‘덕’은 ‘그 사람이 좋은 상태에 머물게 하며 잘 기능하게 하는 것’입니다. 아리스토텔레스에 따르면 사람들은 완전한 덕을 타고나지는 않지만, ‘덕의 자연스러운 상태’를 지니고 태어난다고 합니다. 이 잠재력을 키우기 위해서는 실제로 덕을 습관화해야 합니다. 그리고 그 덕은 너무 지나치지도, 너무 모자라지도 않게 갖춰야 합니다. 이것이 아리스토텔레스가 말하는 중용입니다.

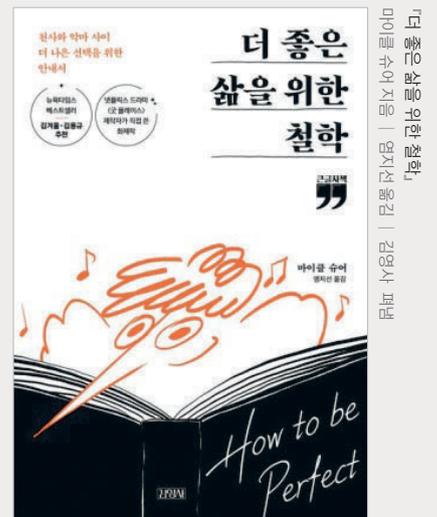
아리스토텔레스에 따르면 ‘친구의 얼굴을 후려치는 것’은 온화함의 덕에서 중용을 보이지 않고 과하게 화를 낸 상태입니다. 이렇게 덕 윤리는 어떻게 살아야 하는지, 어떻게 하면 더 나은 삶을 살 수 있는지, 무엇을 피해야 하는지 전체적인 그림을 제시합니다.

이렇게 보면 책이 어려워 보이지만, 실제 책을 보면 그렇지 않습니다. 『더 좋은 삶을 위한 철학』의 큰 장점인 유머가 섞여 있기 때문이죠. 그러면서도 다양한 도덕 철학을 배울 수 있습니다. 아리스토텔레스, 칸트, 스캔론, 니체, 흄스 등 다양한 철학자들의 이론을 제시된 상황에 맞게 풀어내고 있습니다. 철학에 대해 가볍게 알아가고 싶지만 어려운 책은 싫다! 하면 이 책이 제격이라고 생각합니다.

저자는 책을 통해 무언가를 하기 전에 생각해 보는 것을 강조하고 있습니다. 바로 ‘모두가 이렇게 하는 것이 괜찮을까? 내가 하려는 이 행동을 모든 사람이 다 한다면 세상은 어떻게 될까?’와 같은 생각을 하는 것입니다. 사는 동안 그렇게 틀린 것에서 옳은 것으로, 나쁜 것에서 좋은 것으로 가까워지는 기술을 터득하는 겁니다. 그러기까지 다시 시도하고, 계속 시도하고, 또다시 시도하는 것입니다.

우리가 책을 읽는 이유도 위와 같이 더 나은 나, 더 나은 내일을 위한 것이 아닐까요. 물론 재미도 곁들여가면서요! 철학이 마냥 딱딱하고 재미없게 느껴졌다면, 이 책을 통해 철학을 읽는 이유를 느껴보시길 바랍니다.

자, 지금까지 인문 철학 도서를 소개해 드렸습니다. 처음 독서를 시작할 땐 이런 분야의 책을 읽기 쉽지 않은데요. 그럴 때면 저는 우선 쉽게 쓰인 책을 먼저 찾아보는 편입니다. 난도가 낮은 도서를 통해 흥미를 키우고, 관심 가는 분야로 점점 넓혀가는 방식으로요. 그럼, 재밌게 읽으시고 우리는 다음 번에 만나요! 



『더 좋은 삶을 위한 철학』  
마이크로북 | 연지선 옮김 | 김영사 펴냄

## 식탁 위의 군대 이야기

# 쌀: 권력의 시작



### 노고은 요리연구가

요리연구가이자 대한민국조리기능장으로 '세상의 모든 레시피'와 '한국외식관광진흥원'을 운영 중이다. 일상에서 새로운 맛과 경험을 찾는 것을 즐기고, 생각과 감정을 글로 표현하는 것을 좋아한다.

쌀은 전 세계 인구의 절반이 주식으로 먹는 식재료이다. 또한, 초기 인류 문명의 흐름을 바꾼 식재료를 꼽으라면 단연 '쌀'을 뽑을 수 있다. 인류 농경의 시작은 신석기 시대(BC 9000년~BC 4000년)로 추정한다. 이 시기에 재배된 농작물 중에서 쌀은 중국에서 처음 재배되었다고 한다.

장기간 보관이 힘든 수렵 생활의 식량과 다르게 농경 생활로 얻은 식량은 먹고 남더라도 보관이 가능했고, 다시 심으면 몇 배의 수확을 가져다주었다. 쌀이 식량을 넘어 재산이 된 것이다. 재산의 소유에 따라 사회의 계층이 생기고 신분이 만들어졌다. 식량 생산이 늘어나자 사회 구조가 가족 단위에서 마을 단위로, 더 나아가 도시와 국가 단위로 확대되었다.

부와 권력을 가질 수 있는 농사를 짓기 위해서는 물을 끌어오는 관개 시설과 농기구들이 필요하였다. 이러한 기술과 도구들은 전쟁을 위한 요새를 짓고 무기를 만드는 기술의 바탕이 되었다고 할 수 있다.

세계 4대 문명 중 하나인 중국의 황하문명은 대두와 보리를 주로 경작하는 밭농사 위주의 문화였고, 남방의 장강문명은 벼농사 중심의 문화를 가지고 있었다. 황하를 중심으로 한 정치 세력이 남방으로 확장을 해나가면서 두 문화권의 충돌은 불가피했다. 기원전 5세기, 기후변화 등으로 두 문화권의 만남이 본격화되는데 이 시기가 오월동주(吳越

同舟: 오나라와 월나라같이 사이가 나쁜 사람들도 위급할 때는 힘을 합친다는 의미)라는 사자성이 유래된 춘추 시대이다. 오나라와 월나라의 전쟁에서 패한 월나라 사람들이 산으로 피신하여 계단식 밭을 경작하며 후일을 도모하기도 했다는 이야기도 있다.

쌀은 아시아에서 페르시아를 거쳐서 유럽으로 전파되었으며, 아랍인들은 페르시아에게 쌀 재배법과 조리법을 배웠다. 유럽에서는 스페인에서 8세기경 대량으로 재배되기 시작했으며 이탈리아 북부와 롬바르디아 평야에서 15세기경 처음 쌀농사가 시작되었다.

쌀이 전파된 경로를 음식에서 알 수 있는 음식이 있다. 바로 ‘플롭(Plov)’이다. 우리나라 볶음밥과 비슷한 쌀 요리로 중앙아시아에서 먹을 수 있는 요리이다. 기원전 4세기, 마케도니아의 왕, 알렉산드로 대왕은 페르시아 제국을 정벌하고 아시아 정벌을 위해 진격하던 중 파라이타케네(현재의 타지키스탄)의 영주인 옥시아르테스에게 항복을 받아내며 플롭을 대접받는다. 알렉산드로 대왕은 맛에 감탄하였고 이 요리는 마케도니아와 그리스에도 전해졌다. 이에 따라 플롭은 점차 유럽으로 퍼져 나갔다. 이탈리아의 필라프(Pilaff)와 스페인의 파에야(Paella)가 플롭에서 파생된 요리라고 한다.

쌀은 그 자체로도 군인들의 중요한 식량이지만 가공하여 전투식량으로도 요긴하게 쓰였다. 지금같이 진공포장을 하거나 멸균처리를 할 수 없었던 과거에는, 긴 행군을 하거나 전쟁 시에 쌀을 찌서 말려 볶은 다음 가루로 빻아서 미숫가루로 만들어 전투식량으로 사용하였다. 조선왕조실록 속에는 세조가 북방 지역을 지키는 군사들에게 비를 피할 도구와 미숫가루를 충분히 준비하라는 내용이 있다고 한다. 또한, 성종 때에는 여진족을 토벌하러 출정하는 장수에게 20일 치 미숫가루를 싸가게 했다는 기록도 있다.

쌀은 여전히 주식으로 없어서는 안 되는 식재료이지만 시대에 맞춰 변화를 하고 있다. 우리나라의 쌀 섭취는 외식업의 발달과 육류 중심의 식사로 지속적으로 줄어들고 있다. 2023년 기준, 1인당 연간 쌀 소비량은 56kg으로 30년 전의 절반에 불과하다. 하지만 쌀을 적게 먹는 대신, 한 번 먹을 때 밥맛을 중요시하게 되었다. 프리미엄 쌀 품종의 판매량이 증가하고 있으며 건강을 생각한 고영양 쌀, 다이어트 쌀 등 기능성 쌀이 인기를 얻고 있다. [☞](#)



출처: pixabay

동서양 그랜드투어

# 낯설게 하기: 사물에 대해 사색하는 방식 르네 마그리트의 「인간의 아들」



**소나영(광주아트가이드 편집위원)**

어린 시절 미술과 글쓰기를 좋아했다. 꿈을 잊고 지낼 무렵, 미술에 관한 글쓰기를 하는 자신을 발견했다. 2016년부터 조선대학교에서 미술 이론을 가르치고 있으며, 광주아트가이드 편집위원으로 '작가탐방' 코너에 매달 글을 기고하고 있다. 전시기획자와 미술 비평가로도 활동 중이다.

벨기에 화가 중에서 가장 잘 알려진 사람을 꼽으라면, 얀 반 에이크, 루벤스에 이어 르네 마그리트(René Magritte, 1898~1967)를 뽑을 수 있다. 그의 작품은 현대미술, 영화, 광고, 디자인 등에 큰 영향을 미쳤다. 하늘에서 중산모를 쓴 남자가 비처럼 내리는 「골콘다」는 영화 '매트릭스'에 영감을 준 것으로 알려져 있고, 「피레네의 성」은 '천공의 성 라푸타', '하울의 움직이는 성'의 모티브가 되기도 했다. 그의 '사과' 이미지는 애플과 비틀즈의 로고 디자인에도 영향을 미치는 등 그의 작품은 여러 매체를 통해 새롭게 재탄생하였다.

마그리트는 벨기에에서 1898년 재단사이자 섬유 상인의 장남으로 태어나 유복한 어린 시절을 보냈다. 그러나 13살 되던 해인 1912년, 어머니가 상브레강에 뛰어들었고 어머니의 죽음을 목격한 것은 그에게 큰 트라우마로 남아 훗날 작품에도 영향을 미쳤다. 1916년부터는 브뤼셀의 아카데미 데 보자르에서 수학했고 이후 입체주의와 미래주의에 영향을 받아 활동했다. 1920년대에는 조르주 데 키리코(Giorgio de Chirico)의 작품을 접하게 되면서, 초현실주의 작품을 제작했다. 그러나 그는 인간의 무의식과 꿈의 세계를 강조했던 초현실주의자와는 조금 다른 작품 양상을 보여준다. 다른 초현실주의자들이 우연성을 중요시하고 '자동기술법'이라는 방식을 사용했던 것에 비해 마그리트는 이성적이고 철학적인 범주 안에서 의문을 제기하는 방식을 사용했다.

그의 작품들 중 「인간의 아들(The Son of Man)」을 살펴보자. 유명한 다른 작품이 많지만, 이 작품은 여러 측면에서 상징적인 작품 중 하나로 여겨진다. 양복을 입고 중산모를 쓴 남자는 르네 마그리트 자신이다. 그의 작업에서 중산모

를 쓴 남자를 많이 발견할 수 있는데, 이는 당시 ‘익명성’ 속에 숨어있는 한 인간의 정체성을 표현하는 듯하다. 그리고 얼굴 위로 녹색 사과가 공중에 떠있는 채로 얼굴 중앙을 가리고 있고, 사과 뒤로 눈 부분이 살짝 엿보인다. 실제로 우리 앞에 이 중산모를 쓴 남자가 있다고 생각해보자. 우리는 남자 얼굴을 가리고 있는 사과를 보는 걸까, 아니면 사과에 가려진 남자를 보는 걸까? 마그리트는 보이지 않지만 항상 존재하는 어떤 것들에 대해 말한다. 이 작품은 그의 말기 작품으로 보이는 것과 보이지 않는 것 사이의 그 경계를 생각하게 하며, 숨겨진 것을 보고 싶어 하는 인간의 욕망을 담고 있기도 하다.

다시 그의 그림 「인간의 아들(The Son of Man)」로 돌아와 보자. 양복을 입은 남자 왼쪽 팔을 보면 팔꿈치가 보인다. 마치 팔이 돌아간 것 같은 이상한 형태이다. 그의 작품에서 항상 볼 수 있는 수수께끼 같은 요소이다. 그는 현실에서 볼 수 있는 오브제와 그것과는 전혀 다른 이질적인 요소와의 병치를 통해 익숙한 요소를 낯설게 만든다. 이러한 마그리트만의 어법은 작품 전체를 관통한다. 특히 ‘데페이즈망(Dépaysement)’이라는 기법을 사용했는데 이는 프랑스어로 ‘추방하는 것’을 의미한다. 현실적 사물을 대상으로 하여 원래의 용도, 기능, 의미를 문맥에서 이탈시켜 그것이 놓일 수 없는 낯선 장소에 재조합시킴으로써 초현실적인 환상을 만들어내는 기법이다. 그는 사물이 있어야 할 곳에서 떼어내서 생각지도 못한 곳에 재배치하거나, 사물의 가진 재질을 전혀 다른 것으로 바꿔놓기도 한다. 또 사물과 사물을 결합해 잡종화하기도 하고, 작은 사물을 엄청나게 큰 사물로 변형시킴으로써 우리가 기존에 가지고 있는 관습적인 사고를 전복시

킨다. 사물을 바라보는 그의 사색적인 방식은 사물과 사물의 관계성에 질문하고 있다.

‘화가’보다는 ‘생각하는 사람’으로 불리길 원했던 르네 마그리트. 그는 미지의 것, 신비로운 것들을 좋아했고, 자신의 그림이 어떤 의미로 해석되기를 거부했다. 그의 영원히 알 수 없을 수수께끼 같은 그림은 우리에게 사물을 바라보는 새로운 시각을 제공하며 사고의 폭을 확장시킨다는 점에서 매력적이다. [www.renemagritte.org](http://www.renemagritte.org)



The son of man, Oil on Canvas, 116x89cm, 1964 © Copyright www.ReneMagritte.org

영화로운 나날

# 「퍼펙트 데이즈」, 코모레비의 행복과 마음의 평화로 이르는 길



**정송희 영화전문블로거**

어릴 때부터 영화와 음악을 열렬하게 좋아한 끝에 부산대학교 방송국의 PD를 거쳐 부산 KBS-FM에서 작가를 했고, 대종상영화제에서 예선심사를 맡았었다. 지금은 '송이동이'라는 필명으로 영화 평론을 쓰는 네이버 영화전문블로거·인플루언서로 활동 중이다.

빔 벤더스 감독은 가족들이 함께 모인 행복한 이상향을 찾아가는 여정을 그린 「파리, 텍사스」와 인간 세상으로 내려 온 천사의 이야기를 따듯하게 풀어낸 「베를린 천사의 시」를 통해 관습에서 벗어나 시대와 사회에 대한 깊은 관심을 표명하는 영화 세계를 보여주었습니다. 이러한 영화 세계를 보여준 빔 벤더스 감독의 신작 「퍼펙트 데이즈」는 반복 되는 일상 속에서 마주하는 행복을 통해 마음의 평화로 이르는 길을 안내해줍니다.

도쿄 시부야의 공중화장실 청소부 '히라야마'는 반복된 일상을 살아갑니다. 매일 아침 카세트 테이프를 올드 팝을 들으며 출근한 다음, 세심한 손길로 공중화장실을 청소하고, 시민들을 정중한 매너로 대하는 것은 물론, 거리의 노숙 자에게 따듯한 시선을 보내는가 하면, 타인에게 민폐를 끼치는 일도 없습니다. 점심은 가까운 신사를 찾아 샌드위치를 먹으며 필름 카메라로 '코모레비'(나뭇잎 사이로 비치는 햇살, 木漏れ日, Komorebi)를 찍고, 퇴근 후에는 단골 식당에서 술 한잔 마시고, 헌책방에서 산 소설을 읽으며 하루를 마무리합니다. 그는 매일 밤 꿈을 꾸듯 햇살, 그늘같이 보이는 빛과 그림자를 만나고 다시 아침이면 빗자루로 거리를 쓰는 소리에 일어나 커튼을 열고 아침 하늘을 바라보며 하루를 시작합니다.

그러던 어느 날, 왕래가 뜸했던 조카 '니코'가 찾아오면서 그의 반복된 일상에 작은 변화가 생깁니다. 삼촌과 조카는 화장실 청소를 같이 하고 코모레비 사진도 찍고 자전거를 타며 강을 가로지르는 다리를 건너고 강물이 모여 흐르는 바다를 말하기도 하며 소소한 평화를 공유합니다. 그러나 곧 여동생을 따라 조카가 떠나자 히라야마는 까닭 모를 감

정에 복받쳐 눈물을 흘립니다. 그리고 단골 선술집 여주인의 전남편이 죽음을 앞두고 찾아와 아내를 돌봐달라는 부탁을 받으면서 익숙하게 존재하던 것들이 소멸하는 사실에 슬픔을 느끼기도 하지만 세상에 무의미한 존재는 없다는 위안을 스스로에게 건네며 감정의 심연으로 빠져듭니다. 다음날 아침, 히라야마는 또 하루를 시작합니다. 승합차를 운전하면서 나나 시몬의 'Feeling Good'을 들을 때, 그의 얼굴엔 다양하고도 강렬한 감정들이 나타났다가 사라지고 또다시 나타남을 반복합니다.

「퍼펙트 데이즈」는 빔 벤더스 감독이 '도쿄 시부야 공중화장실 재건축'에 대한 기록을 의뢰받아서 제작한 영화입니다. 유명 건축 디자이너의 참여로 총 16개의 화장실이 새로 만들어졌고, 영화를 통해 12곳의 화장실을 배경으로 보여주고 있습니다. 화장실 건축 기록을 넘어선 픽션이 만들어진 셈입니다. 그 바탕엔 평화가 자리하고 있으며 깨끗하게 청소하는 일을 마음의 평화에 비유하고 있습니다.

극 중에서 주인공 히라야마가 과거에 무얼 했는지 어떤 위치에 있었던 사람인지 알려주지 않습니다. 영화는 현재의 그를 욕심 없이 반복된 일상을 영위하며 '공중화장실 청소부'라는 직업을 가진 평화 지향주의자로 설정합니다. 이는 성공과 성장 지상주의인 전쟁의 시대(마음과 머리를 청소하지 않는 쇼와 시대 1926년~1989년)와 작별하고 평화의 시대로 나아가려는 마음과 의지를 표현하기 위해서입니다.

영화는 히라야마가 치열하게 부딪혀야 하는 사회를 등지고 혼자 외롭게 고립된 삶을 산다고 생각할 수 있으나 후반부로 갈수록 노숙자와 엄마의 손을 놓쳐버린 아이 같은 약자를 지나치지 않고 응시하

는 등 점점 관계에 열려있는 삶을 향해 가고 있다는 사실을 확인시켜 줍니다. 더 나아가 히라야마가 매일 반복되는 일상을 통해 느끼는 평화로운 감정은 완벽한 유토피아가 아니라 빛과 그림자가 동시에 존재하는 것으로 그려내고 있습니다. 히라야마의 삶이 햇살 아래 나뭇잎 그늘이 지는 그림자의 공존처럼 '코모레비'와 비슷해지고, 마침내 그의 얼굴 표정조차도 웃고 우는 감정이 드러나는 '코모레비'가 되는 것을 표현하면서 각자의 그림자를 진 우리의 삶이 나아가야 할 방향을 알려줍니다.

영화 「퍼펙트 데이즈」는 더러운 곳으로 인식되는 화장실을 청소한다는 행위와 평화로운 마음이 머무는 삶을 연결시키며 혼자여도 괜찮은 코모레비의 행복과 마음의 평화가 가득 찬 '완벽한 하루'를 살아가는 길을 제시하고 있습니다. 오늘을 살아가는 힘이 되는, 행복과 평화로 이르게 하는 당신의 '코모레비'는 무엇인가요? 



「퍼펙트 데이즈」

 생각하는 그림

# 밥 한 끼 해요

미국 하버드 대학교의 아넨버그 홀. 영화 <해리포터>에 등장한 호그와트 연회장의 모델이 된 이곳은 놀랍게도 하버드대 대학생들을 위한 식당입니다. 학교 식당이라고 하기에는 웅장하고 놀라운 크기와 휘황찬란한 뷔페식 메뉴들은 이곳을 처음 방문한 사람들에게는 큰 관심거리가 됩니다. 하버드 대학교에서는 심지어 신입생들에게 일정 금액이 담긴 지원금 카드를 지급하여, 학생들이 자유롭게 식사를 할 수 있도록 돕고 있습니다. 하버드 대학교가 이렇게 학생들의 식사에 진심인 이유는 무엇일까요?



어색했던 누군가와 가까워지고 싶다면, 우리는 보통 “밥 한 끼 해요.”라는 말을 건네곤 합니다. “언제 밥 한 끼 해요.”라는 말에서 알 수 있듯, 식사 자리는 누군가와 대화를 나눌 기회입니다. 하버드 대학교는 이 점에 주목하여, 식사를 통해 출신, 성별, 전공 등이 다양한 학생들이 서로 친해지고 관계를 형성하길 바란 것이죠. 실제로 누군가와 함께했던 식사 자리가 새로운 아이디어를 창출하는 계기가 될 수 있습니다. 미국의 한 경력지원 센터에서 조사한 바에 따르면, 실리콘밸리 다수의 기업이 식사 자리에서 쌓인 우연한 관계에서 시작된 경우가 많다고 합니다.



이뿐만 아니라, 함께 식사하는 행위가 정서적인 행복을 증진할 수 있다는 연구 결과도 발표되었습니다. 영국의 임상심리학자인 린다 블레어(Linda Blair)는 여럿이 식탁에 둘러앉아 밥을 먹는 것만으로도 친밀감을 느끼고, 내가 공동체의 일원이라는 소속감을 줄 수 있다고 말합니다. 하워드 슉츠(Howard Schultz) 스타벅스 대표는 주요 성공 비결 중 하나로, 매일 다른 사람과 점심을 먹으며 나누는 커뮤니케이션을 꼽았습니다. 이에 그는 임원들과 부서원들의 자유로운 점심을 보장하고 있습니다.

바쁜 일상을 보내다 보면, 밥을 제때 챙겨 먹는 것에 소홀해지기 쉽습니다. 그럼에도 제한시간에 규칙적으로 끼니를 챙기는 것은 우리 건강에 가장 중요한 요소 중 하나입니다. 하지만, 몸도 마음도 건강한 식사가 되기 위해선, 때론 누군가와 함께하는 식사가 필요합니다. 한자리에 모여 음식을 건넬 때 보면, 서로의 마음도 알게 되고 진심 어린 이야기도 자연스럽게 건넬 수 있지 않을까요?

**공군인 여러분! “밥 한 끼 해요.” 오늘 하루 용기 내어 누군가에게 먼저 말을 걸어봅시다. 오가는 음식에 우리의 정(情)도 한층 더 깊어질 것입니다. ☐**



#### 그림 MAVIN(정오성) 작가

동화 같은 색채와 따뜻한 표현기법과 내용을 그리려고 노력하는 일러스트레이터. 2018년부터 MAVIN(마빈)이라는 닉네임으로 활동 중이다. 세스코&무신사 협조 전시 참여, 스트레이키즈 뮤직비디오 아트워크 참여 등 다양한 활동을 하고 있다.(인스타그램 @os.mavin)



공테리어

## 인테리어 트렌드가 사라지고 있다?

불과 몇 년 전만 해도 미드 센추리, 화이트 인테리어 스타일이 유행을 하고 많은 사람들이 이에 따라 집을 꾸몄다면, 이제는 나만의 취향을 개성 있게 드러내는 인테리어가 눈에 띄게 늘어가고 있어요. 유행을 따르는 것이 아닌 자기 자신의 취향을 온전히 구현해 낸 개성 있는 공간들이 사람들에게 더 많은 관심을 받고 있습니다. 화이트톤의 깔끔한 공간도 너무 좋지만, 혹시 여러분이 꿈꾸는 또 다른 공간이 있지 않나요? 다양한 테마로 꾸민 공간들을 보면서 자신의 새로운 취향을 발견해 보는 것도 좋을 것 같아요.



우드&빈티지 인테리어

### 우드&빈티지 인테리어

우드톤의 빈티지한 인테리어를 꾸미는 사람들이 특히 많이 늘어났어요. 여기에 식물이나 좋아하는 엽서, 포스터들을 가득 붙여 맥시멀 리스트처럼 꾸미는 사람들이 많은데요, 이들을 클러터 코어(Cluttercore)라고 세대를 구분 짓기도 합니다. 그만큼 많은 사람들이 자신의 취향을 가득 담아내는 공간들을 가꾸기 시작했다는 뜻이 아닐까요?



한국적인 모던 인테리어

### 한국적인 모던 인테리어

한국의 아름다움은 우리나라보다도 해외에서 K-POP 등 일종의 K-Culture가 널리 알려지게 되면서 더 많은 관심을 받고 있는 스타일이에요. 단순히 옛것을 그대로 사용하는 것이 아닌, 전통예술 문화를 재해석한 트렌디한 상품 브랜드 들도 요즘 정말 많이 나오고 있습니다. 이제는 ‘한국적’이라는 인테리어가 더이상 촌스럽고 낡은 것이 아닌, 새로운 트렌드로 떠오르고 있습니다.



사이버 핑크 인테리어

### 사이버 핑크 인테리어

특히 게임을 좋아하는 분들이 선호하고 많이 꾸미는 스타일이 바로 사이버 핑크 인테리어예요. 단순히 화려한 조명들만 사용했을 뿐만 아니라 다양한 스마트 조명과 홈 IOT(Internet Of Things) 기기들을 같이 배치해서 음성과 행동 루틴에 따라 방의 조명이 바뀌도록 하고 있습니다. 또한, 커튼이 자동으로 걷어지고, 가습기나 에어컨이 켜지는 등 집이 스마트한 공간이 되도록 꾸며내 마치 살아있는 듯한 공간처럼 느껴지기도 합니다. 

# 책 읽는 공간 핵무기와 세계 평화

일병 박진우

“좋은 책을 읽는 것은 뛰어난 스승을 둔 것과 같다.”

제2차 세계대전 종료 직전 일본제국의 히로시마와 나가사키에 떨어진 2개의 폭탄, 절망감을 안겨주는 파괴력에 일본제국은 투항하지 않을 수 없었습니다. 전쟁이 끝났으니 이는 곧 평화의 시작이었을까요? 21세기에도 여전히 전쟁이 끊이지 않고 있습니다. 또한, 현재 전 세계의 핵무기 보유고는 13,000개 이상으로 대부분은 앞서 언급된 2개의 폭탄보다 훨씬 더 강력하다고 합니다. 이는 핵전쟁의 가능성을 여전히 존재하게 하여 인류의 평화에 대한 걱정을 더욱 증가시킵니다.

이 책은 이케다 다이사쿠와 로트블랫의 대담집으로 핵무기 폐기와 세계 평화에 대해 논합니다. 이케다 다이사쿠는 종교인으로서 세계의 정상, 식자들과 끊임없이 대화하며 세계 평화운동을 몸소 실천한 인물이고, 로트블랫은 ‘맨해튼 프로젝트’에 참여하던 중 나치의 패배가 확실해지자 프로젝트에서 이탈하여 핵무기 반대와 평화를 위해 노력한 인물입니다.

‘남은 인생을 핵폭탄이 두 번 다시 사용되지 않도록 하는 일에 바치자.’ 핵무기를 일반 시민에게 사용한 일은 로트블랫 박사 본인을 포함하여 전 세계를 충격과 공포에 빠트렸습니다. 이에 인류 절멸의 위기감을 절감한 물리학자 아인슈타인과 철학자 러셀이 ‘러셀-아인슈타인 선언’을 통해 핵무기 사용에 대한 강력한 반대와 핵무기 없는 세상을 위한 노력을 촉구했습니다. 이에 영향을 받아 로트블랫 등 세계 각국의 과학자들이 과학자의 사회적 책임을 강조하면서 핵무기와 세계 평화에 관한 문제를 논의하기 위해 퍼그워시 회의를 조직했습니다.

“‘지식’과 ‘지혜’는 비슷한 것 같아도 전혀 차원이 다릅니다.” 이케다 다이사쿠는 지식이 늘었다고 해서 더 현명해졌다고 할 수 없는 것이 현실임을 언급하며 인간에게 아무리 다양한 지식과 재능이 있다고 해도 도덕이나 윤리를 무시하면 커다란 재앙이 될 것을 지적했습니다. 또한, 지식이 고도로 발달한 현대에는 그것을 제어하는 고도의 ‘지혜’와 ‘윤리’ 그리고 ‘인격’의 힘이 필요하다고 강조하며 인간주의를 바탕으로 한 교육의 중요성을 역설했습니다.

2025년이면 히로시마와 나가사키에 원폭이 투하된 지 80년, 러셀-아인슈타인 선언 70주년입니다. 또한, 9월 21일은 유엔이 지정한 ‘국제 평화의 날’입니다. 세계대전과 원폭 투하는 오래된 역사이지만 이와 관련된 모든 일은 인류가 반드시 기억해야 합니다. 국제 평화의 날을 기념하며 이 책을 통해 원폭 개발 과정, 원폭이 투하된 이유를 살펴보고 인류의 책임, 진정한 평화의 의미 등에 대해 깊이 고민하고 올바른 가치관을 확립하는 시간을 가져보는 것은 어떨까요? [▶](#)



『지구 평화를 향한 탐구』 이케다 다이사쿠, 로트블랫 지음 | 중앙 Books 펴냄

## 우주를 읽다 『라마와의 랑데부』를 읽고

호기심의 영원한 근원지, 우주

우주가 인류에게 가지는 의미는 매우 크다. 누군가에게는 두려움의 대상이고 또 누군가에게는 야심을 불태우는 목표이다. 그럼에도 이 모든 단어들을 통합하는 단어 하나만을 제시하라면 결국 호기심일 것이다. 호기심은 하늘을 바라보는 소년부터 학자에 이르기까지 많은 사람들을 이어주는 단어이다. 저 넓은 공간은 무엇이며 어떤 존재가 있을 것이며 도대체 우리는 어디서 왔는가. 우리는 이 모든 질문들을 검은 밤하늘과 별들에게 던지고 이들은 끊임없이 우리의 상상과 영감을 자극한다.

『라마와의 랑데부』는 서기 2130년을 배경으로 한다. ‘라마’라는 거대한 인공구조물이 태양계에 접근하고, 인류가 그 비행체를 탐색하는 내용을 다루는 소설이다. 여기서 인류는 ‘엔디버 호’라는 비행선으로 대표되며 이 비행선의 선장은 소설의 주인공이 되는 ‘노턴’이라는 인물이다.

『라마와의 랑데부』는 그 이름이 마치 ‘판타지’처럼 보인다. 그렇다면 이 소설은 판타지 소설인가? 저명한 작가 테드 창은 판타지와 SF의 차이에 대해서 이렇게 말했다.

“많은 사람들이 SF와 판타지를 동일시하는 경향이 있지만 둘 사이에는 근본적인 차이가 있다. 판타지는 근본적으로 우주의 일부는 영원히 우리가 이해할 수가 없다는 가정에 기반하고 있다. 과거 사람들은 우주를 신비한 존재로 여겼고, 신 또는 마법으로만 설명할 수 있다고 생각했다. 그러나 판타지와는 달리 SF는 우주를 논리로 설명이 가능하다는 가정에 기반하고 있다.”

이것이 이 작품이 판타지가 아닌 SF인 이유이다. 본작에서 가장 빛나는 요소 중 하나는 이성으로 문제를 분석하고 해결방식을 탐색하는 인물/소설의 태도다. 대표적인 예시를 하나 고르라면 우주 파수꾼 시스템이다. 거대한 운석이 추락한 후 위험한 하늘을 감시하기 위해서 국제사회가 창조한 시스템인 우주 파수꾼 시스템은 지금 현재에도 가동 중인 체제로 작가의 해안을 증명하는 증거이기도 하다.

이 소설은 개별 인물에 큰 초점을 맞추지 않는다. 작품의 주인공이라고 할 수 있는 노턴 선장부터 승무원까지 인물들의 개성은 열는데 그것은 이들 모두가 각각 개인이 아닌 인류를 대표하기 때문이다. 이는 본 작품만이 아니라 전반적으로 아서 클라크의 소설들에서 드러나는 특징이다.

『라마와의 랑데부』의 중심을 이루는 감정을 하나로 정의하자면 바로 ‘누미노제’이다. 이는 인간이 거룩한 존재 앞에 섰을 때 자신이 진실로 피조물임을 존재론적으로 통감하는 감정적, 미학적, 직관적 체험을 일컫는 말이다. 이 누미노제는 작품을 관통하는 핵심정서이다. 소설에서 ‘라마’는 말 그대로 호기심과 두려움이 결합된 초월적인 대상이다. 소설의 시작은 지구를 위기에 빠트린 운석으로 시작되는데 이는 우주가 인류에게 선사하는 매혹만큼이나 강력한

두려움을 일으키는 대상임을 주지시키기 위해서다. 소설에서는 ‘라마’라는 완전한 타자의 창조물을 마주함으로써 느끼는 매혹과 호기심만큼이나 미지의 대상에게 당연히 느끼는 두려움이 생생히 묘사되어있다.

작품은 ‘라마’에 대한 탐색으로 이야기를 이끌어간다. 주인공 노턴 선장을 비롯한 대원들은 열심히 ‘라마’라는 구조물을 연구하며 그 정체와 목적을 알아내고자 한다. 하지만 ‘라마’는 수성을 대체하고 새로운 행성이 되리라는 예측에서 벗어나 인류의 물리학적 상식을 뛰어넘는 궤도를 보여준다. 소설의 끝까지 ‘라마’는 미지의 영역에 머물러 있는 것이다.

‘라마’는 그 자체로 우주를 상징한다. 인류는 밤하늘을 바라보면서 별자리들에게 이름을 붙이는 순간부터 우주의 비밀을 풀어내고 있는 순간까지 인류는 우주를 향한 호기심을 가져왔다. 주인공 일행이 ‘라마’를 연구하는 장면들은 미지의 우주를 탐구해가는 인류를 상징한다. 하지만 더 중요한 사실은 그들이 결국 진리에도달하지 못했다는 점이다. ‘라마’는 무엇이고 어디에서 왔는가. 그리고 왜 태양계에 다가왔는가. 이 질문의 주어를 우주로 치환한다면 이렇게 된다.

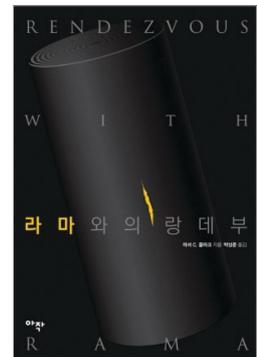
‘우주는 무엇이고 어디서 시작되었고 왜 탄생했는가.’

이 질문은 매우 무겁고 실존적이다. 그렇기에 여전히 미스터리로 남아있다. 그리고 이는 여전히 인간의 호기심을 자극하고 있다. 『라마와의 랑데부』에서 경탄스러운 부분은 바로 이 부분이다. 미지의 대상을 탐구하는 호기심이 주는 아름다움과 두려움, 설렘이 훌륭히 묘사되어있다. 대표적으로 라마에 진입하는 장면이 그렇다. 결정적인 순간을 작가는 더없이 건조한 대사인 “여기는 라마 기지, 엔디버 호 착륙완료”로 처리하는데 이를 통해 그 극적인 면모를 전달한다. 가장 역사적인 순간에 가장 일상적인 대사의 결합은 역설적으로 그 강렬함을 표현한다.

소설이 시작할 때 묘사된 운석의 폭발 때문에 인류는 우주를 감시하는 체제를 구축한다. 분명히 이는 두려움에서 기인한 결과였다. 두려움에 따른 이 체제 덕에 새로운 존재인 ‘라마’와 접촉하게 되며 이는 호기심을 불러일으킨다. 『라마와의 랑데부』는 일종의 호기심 찬가이다. 작가인 아서 클라크의 문학들은 늘 인류에 대한 믿음에 바탕을 두고 있다. 이는 인간의 이성을 향한 것이기도 하지만 인류가 가진 호기심에 대한 찬사이기도 하다.

작품에서 ‘라마’에 대한 비유 중 눈에 띄는 것은 바로 ‘판도라의 상자’이다. 판도라는 호기심을 못 이겨 지구의 인류들에게 고통을 가져다 준 사람이다. 이 비유가 ‘라마’에 적용되는 이유는 알지 못하는 대상에 대한 호기심이 가지는 위험함 때문일 것이다. ‘라마’가 인류와 지구에게 무엇을 가져다줄 것인지 알 수 없다. ‘라마’에 대해서 지식을 얻었지만 그 지식은 또 다른 호기심을 향해 나아가는 발판이었다. 호기심은 해결되지 않는다. 더 큰 호기심으로 나아간다. 그리고 우주라는 공간과 그 공간이 우리에게 던지는 질문들은 더더욱 그렇다.

우리에게 아직은 미지의 세계인 우주에 대해 연구하며 우리는 수많은 호기심을 해결해왔다. 하지만 이는 새로운 호기심을 그리고 새로운 탐구로 우리를 이끌었다. 우리는 우주를 향해 나아가기도 하지만 ‘라마’처럼 우리에게 다가올 수도 있다. 하지만 이 모두가 우리에게 남기는 것은 동일하다. 우주를 향한 빛나는 호기심. 그렇기에 우주는 우리에게 호기심의 근원지가 될 수 있을 것이다. 



대표 작가 | 아서 클라크 「라마와의 랑데부」

# 공군에서 맞이하는 첫 명절의 설렘

Date . 2024 / 08 / 01

흐린 하늘과 추적추적 내리는 비가 요즘 들어 익숙해진 것 같습니다. 매일 아침 근무에 나설 때 우산을 챙기지 않으면 뭔가 허전한 느낌이 들 정도로 유독 올해 장마는 길게 느껴집니다. 어느 때처럼 장마가 끝나고 나면 쨍한 햇빛이 비치는 뜨거운 여름날이 찾아오고, 또 언제 그랬냐는 듯이 문득 시원한 바람이 솔솔 불어오겠죠.

어릴 적부터 덥고 습한 여름 날의 날씨를 유난히도 싫어하던 저는 제 책상 위의 달력이 8월에서 9월로 넘어가기만을 고대하고 또 고대했습니다. 제가 9월을 반기는 이유에는 여러 가지가 있습니다. 친한 친구들과 학교에서 다시 만나 새로운 학기를 시작하는 3월과는 또 다른 설렘이 있는 시기이기도 했고, 반가운 얼굴들이 모두 모이는 추석이라는 큰 명절이 있기도 하고, 무엇보다 1년에 단 한 번뿐인 제 생일이 9월에 있기 때문입니다.

제 생일인 9월 15일은 주로 추석 연휴 중 하루였습니다. 마침 달력을 보니 올해도 어김없이 추석 연휴에 제 생일을 맞이하게 될 것 같습니다. 그래서인지 저는 생일을 조금 더 특별하게 보내는 기분이 듭니다. 추석이 되어 온 가족이 큰집에 모이면 친근한 할머니, 할아버지의 덕담으로 시작해서 오랜만에 만나게 되는 먼 친척들에게까지 축하를 받곤 했습니다. 또 맛있는 명절 음식과 함께 제 생일 케이크에 촛불을 붙이고 생일 축하 노래를 부르기도 했습니다. 그럴 때면 맛있는 명절 음식들로 가득 찬 상이 마치 저를 위한 잔칫상처럼 느껴져서 재밌기도 했습니다.

올해 맞이하는 추석과 생일은 또 새로운 기분일 것 같습니다. 온 가족이 모이는 민족 명절인 한가위와 저의 스물한 번째 생일을 이번에는 부대 안에서 맞이하게 되었기 때문입니다. 특히, 신기하고 감사한 점은 군인으로서 부대에서 맞이하는 추석 명절과 생일이 아쉽기보다는 기대되고 설렌다는 점입니다. 항상 웃으며 일하는 동료 병사들로부터 장난기 가득한 축하를 받고, 친근하면서도 어른스러운 간부님들로부터 따뜻한 명절 덕담을 들을 생각을 하니 빨리 추석이 찾아왔으면 좋겠습니다.

아무도 눈치채지 못한 사이 문득 불어올 가을 바람과 새로운 설렘을 가져다줄 생일과 명절이 유독 기다려지는 하루입니다. 

## 오늘의 감정



## MEMO

주위 사람들에게 새해 감사하고  
설레는 하루



## 오늘 하루 만족도



# 마음의 소리

## 박순화

woaik26\*\*@hanmail.net

월간 『공군』을 통해 이배 작가의 작품을 감상할 기회를 가져 좋았습니다. 우리 생활과 밀접한 숲이 이렇게 아름다운 예술작품으로 태어날 수 있다는 사실에 깊은 감명을 받았습니다. 작가의 손길을 거쳐 숲이 새로운 생명을 얻고, 그 속에 담긴 이야기를 느낄 수 있었습니다. 숲이 단순한 재료가 아닌, 예술의 한 부분으로서 어떻게 변모할 수 있는지를 깨달았습니다. 이배 작가의 독창적인 시각과 섬세한 표현력이 돋보였고, 그로 인해 숲이 가진 본래의 의미와 아름다움이 더욱 부각되었네요. 앞으로도 이배 작가의 작품을 더 많이 접할 수 있기를 기대합니다.

### AF

월간 『공군』은 공군 장병과 구독자분들의 교양 증진을 위해 다양한 교양 기획을 준비하고 있습니다. 앞으로도 양질의 콘텐츠로 구독자 여러분을 찾아뵙겠습니다.

## 방시우

policeban\*\*@naver.com

공군의 역동적이고 생생한 모습을 사진과 글을 통해 간접적으로 알 수 있어서 정말 좋았습니다. 창설, 임관식, 검열과 훈련 등 우리나라를 지키기 위해 항상 대비하는 부대별 소식에 감사합니다. 또한, '공휴일: 공군과 함께하는 휴일' 기사로 지역별 부대 인근 명소 소개를 보며 가본 곳도 있지만 몰랐던 명소, 가보지 않은 곳을 알게 되었습니다. 이번 무더운 여름 추천해주신 명소로 시원하게 떠나보겠습니다. 좋은 내용 고맙습니다.

### AF

월간 『공군』에서 전하는 공군 소식과 특집 기사에 관심을 가져주셔서 정말 감사합니다. 앞으로도 월간 『공군』 편집실은 국민 여러분께 공군을 전하는 역할에 최선을 다하겠습니다.

## 조영민

cymcym20\*\*@nate.com

공군의 생생한 오늘을 보여주는 이번호 『공군』도 반갑게 잘 만났습니다. 특히, 이번 8월호에서는 '특집 공휴일: 공군과 함께하는 휴일' 기사의 관심을 가지고 읽었습니다. 전국에 있는 공군기지 주변에 이처럼 훌륭한 볼거리와 명소가 있다니 깜짝 놀랐습니다. 이번 기사를 잘 메모해 두고 그 지역을 가게 되면 꼭 한 번 들려야 할 것 같습니다. 그리고 혹시 기회가 된다면 다음호에서도 이처럼 전국 구석구석 공군인들이 직접 경험해보고 추천해주는 볼거리, 먹거리, 즐길거리가 가득한 숨겨진 명소 이야기가 계속되길 기대해 봅니다^^

### AF

특집 기사 공휴일 속의 명소들은 해당 부대원들의 추천을 받아 선정된 명소들입니다. 꼭 둘러보시길 추천드리며 늘 구독자에게 도움이 되는 콘텐츠 제작을 위해 노력하겠습니다.

## 접수 방법



### 마음의 소리

월간 『공군』 홈페이지(afzine.co.kr) <독자의견>에 업로드  
매월 15일까지 / 250자 내외 /  
기념품 수령을 위한 주소·연락처 기재 필수

### 책 읽는 공군 /공군인의 하루

공백 포함 1,200자/1,100자 내외, 매월 12일까지  
수신인 성명·주소·연락처 기재 후 전자우편 전송  
(인트라넷: uk0319@af.mil / 인터넷: afzine@korea.kr)



구독문의 QR코드



독자의견 QR코드



월간  
**공군**

555