

제5회 항공우주 전시회에 부쳐...

金在洙 / 한라그룹 항공우주사업기획본부
부분부장, (예)공군 준장



공군 이 주관하여 2년에 한번씩 열리는 우리나라 유일의 항공우주 전시회가 이번으로 5회째를 맞이하게 되었다. 그동안 어려운 여건속에서도 전시회를 발전시키며 키워온 공군당국에 치하와 격려의 박수를 보내며, 보다 나은 내일을 위해 몇마디 적어두고자 한다.

흔히 「에어쇼(Air Show)」로 불리는 항공우주 전시회에서 세계를 대표하는 것은 홀수년 6월 파리의 르브르제공항에서 열리는 파리 에어쇼를 들수 있다. 다음으로는 파리와 번갈아 짝수년 9월 런던교외 환보로 공군기지에서 개최되는 환보로에어쇼를 말할수 있다.

미국이 항공우주력(항공우주 군사력, 민간 항공수송산업, 항공우주공업, 연구개발분야, 교육능력, 민간 일반항공분야, 국민적 이해와 열의 등을 총망라한 능력)면에서 월등히 세계 최강이면서도 에어쇼에서 프랑스와 영국에 못 미치는 것은 역사와 전통때문이다.

1903년 미국의 라이트형제가 세계 최초로 동력비행에 성공하는 역사적인 위업을 달성했으나, 당시 항공에 대한 열의와 전반적인 기술수준은 유럽이 앞서 있었기 때문에, 유럽에서 에어쇼가 열리게 되었다. 최근에 와서는 국가적인 행사로 격상이 되어 국가원수가 직접 개최를 하고 있다.



통계에 의하면 세계적으로 크고 작은 에어쇼가 200여개나 된다고 하는데, 동서해빙 이후에는 러시아와 중국도 다양한 전시회를 개최하고 있다.

아시아에서 가장 인기가 있기로는 싱가포르 에어쇼를 들수 있다. 싱가포르의 항공산업의 촉진을 위해 70년대 중반부터 여러가지 국가시책을 펴면서 1981년부터 에어쇼를 개최하여 이제는 매 짝수年 2월에 열리며, 아시아에서 가장 중요한 에어쇼로 자리를 굳혔다.

에어쇼를 개최하는 목적

첫째, 항공우주과학기술의 발전된 모습과 성과를 한자리에 모으고, 많은 전문인이 모여 정보를 교환한다.

둘째, 항공우주산업에 활력을 불어넣어 국제협력과 개발 그리고 무역을 번성시킨다.

셋째, 항공우주과학기술에 대한 국민들의 이해와 공감대를 형성, 발전을 촉진시킨다.

에어쇼는 크게 4개 부문으로 구성된다

첫번째가 실내전시로서, 회사별 또는 국가별로 다양한 전시를 모양있게 한다.

두번째는 야외전시로서, 실물 비행기 또는 장비를 대량으로 전시한다.

세번째는 에어쇼의 백미(白眉)인 공중시범으로, 지상전시중인 항공기를 직접 띄운다.

마지막으로 여러가지 학술발표회를 가진다.

따라서 에어쇼의 처음 며칠은 관련전문가들이 모여 학술대회와 실내, 실외전시 그리고 시범비행을 통해 여러가지 상담과 정보교환을 하나, 마지막 2일은 흔히 토·일요일을 택해 일반시민들이 에어쇼를 최대한 즐길수 있도록 시간표를 짠다.

우리나라도 1988년말 항공우주산업 개발촉진법을 재정비하면서, 89년말에는 첨단기술산업중에 항공산업을 포함시켜서 전망과 발전 전략에 관한 연구시리즈를 내고, 90년에는 90년대에 필요한 군용기를 면허생산하는 결정을 내리는 단계에 이르게 되었다.



21세기에는 선진공업국수준에 도달하겠다는 국가적 목표를 진정 달성하기 이해서라면, 또한 21세기 중반이전에 외계에 우주기지가 건설될때 이에 참가할수 있는 실력을 갖추어야 한다면, 국민 전체의 항공우주에 대한 이해가 더 깊어야 할것이며, 이를 위해 항공우주전시회등은 보다 다양하게 발전되어야 할것이다.

항공전시회의 발전을 위한提言

여기서 제일 먼저 생각해볼수 있는 것은 외국의 경우와 같이 전문화된 협회와 같은 기관에서 전시회를 주최하는 것이다.

공군이 중요한 주임무를 수행하면서 틈틈이 준비를 하는 것보다는 협회가 전문적으로 준비를 하면서 국가기관과 軍의 적극적인 협조를 얻는 것이 바람직하다고 본다. 현재 공군예비역장교의 친목단체인 「보라매회」와 같은 모임이 있으나, 「美 공군협회」와 비교해보면 그 활동이 미약하기 짝이 없다.

美 공군협회는 항공우주분야에 관심이 있고 이를 사랑하는 예비역군인, 민간인, 현역, 사관생도 그리고 학생까지 회원이 될수 있고, 격조 높은 월간지 〈Air Force〉를 발행하며, 年間 몇차례의 학술대회 그리고 전시회를 개최하고 있다.

파리에어쇼나 환보로에어쇼를 주최하는 것도 그 나라의 항공우주공업협회임은 두말할나위가 없다.



두번째 로 전시회는 학술대회나 실내전시는 물론 당연히 야외전시와 공중전시를 반드시 해야 된다.

많은 국민들에게 정말 즐거움을 주면서 이해를 깊이 있게 하는 것은, 많은 실물을 직접 찬찬히 볼수 있는 야외전시와 무엇보다도 과학기술 발달에 대한 놀라움을 보여 주면서 흥분과 통쾌함을 맛보게하는 공중전시이다.

파리에어쇼의 공중전시에 나오는 비행기와 조종사들은 어떻게 하면 최고의 성능과 묘기를 짧은 시간내에 보여주느냐 하는데 지나치게 집착하므로 가끔 큰 사고를 내고 만다.

때문에 주최측이 요구하고 감독하는 규정과 절차는 대단히 까다로우나, 기종별로 벌이는 공중전시를 보면, 절로 감탄과 부러움의 탄성을 발하게 된다.

어느나라에나 공군은 특수비행팀을 가지고 있다. 미국 공군은 최신에 일선기 F-16으로, 미국 해군 역시 최신예기 F/A-18로 구성하고 있으나, 프랑스는 고등제트훈련기 Alpha Jet로, 영국 역시 고등제트훈련기 Hawk로서 국가를 대표하는 특수비행팀을 만들어, 전국 뿐 아니라 해외원정까지 나가서 국위를 선양하며 항공우주사상을 계몽하고 있다.

이웃 일본은 얼마전 순수국내기술로 개발한 고등제트훈련기 F-4를 특수비행팀에 제공하였다. 자기 나라에서 자기손으로 만든 제트기가 자기나라 조종사들에 의해서 화려하고 정교하게 하늘에서 묘기를 부릴때, 이를 바라보는 국민들의 가슴은 얼마나 대전스럽고 흐뭇할 것인가?

이들은 「하늘의 대사」 또는 「하늘의 천사」와 같은 이름으로 불리워지면서, 어린이에게는 미래의 꿈을 심어주며 어른들에게는 하늘과 군에 대한 믿음을 안겨주고 있다.

따라서 다음번 전시회부터는 야외전시와 공중전시가 추가되기를 바란다. 서울근교에도 서울기지와 같은 좋은 장소가 있기 때문에 큰 문제가 없으리라 본다.

특수비행팀을 보유하는데는 어떤 기종을 선택하느냐 또는 어떻게 운영하느냐 하는 여러가지 문제가 수반되기 때문에 쉽게 마련하기가 힘들겠으나, 전시기종들의 시범비행은 쉽게, 멋있게 할수 있을 것이다.

검하여 제안하고 싶은 것은 중앙에서 열리는 전시회는 준비라거나 경비등을 고려해볼때 1년에 한번 또는 2년에 한번밖에 할수 없겠으나, 보다 많은 국민의 참여를 위해서는 각 지방에 있는 비행장을 활용해서 그곳 주민들이 1년에 한번쯤은 야외전시와 공중시범을 즐길수 있는 항공우주축제를 열수 있게 되기를 희망한다.

세번째 는 이와같은 에어쇼는 1년에 한번 정도씩 축제형태로 즐기게 되지만, 보다 깊이 있고 차분하게 항공우주사상을 계몽하기 위해서는 우리나라에도 국립수준의 항공우주박물관이 있어야 한다.

또한 항공우주기술의 실제적인 활발한 적용을 위해서는 민간항공클럽이 생겨, 여기에서 경비행기를 자유롭게 비행할수 있는 기회가 마련되어야 한다.

얼마전 외국의 사관학교생도가 어릴때 자가용 비행기를 타보고 장차 조종사가 되기를 꿈꾸게 되고, 크면서는 국립항공우주박물관을 자주 찾아서 하늘에 대한 꿈을 키워나가다 드디어 생도가 되어, 곧 전투기조종사가 되는 날을 기다린다는 인터뷰 방송을 보면서, 에어쇼와 더불어 박물관과 항공클럽의 필요성을 다시 한번 절감하였다.

그러나 무엇보다 중요한 것은 항공우주산업을 키워가는 정부의 비전과 이를 뒷받침하는 산업계의 노력이 절실하다고 본다.

며칠전 해외전문誌의 표지에는 대만이 개발하여 시험비행중인 국산 초음속전투기의 날렵한 모습이 실렸다.

70년대초 대만은 총통이 진두에 서서 항공산업의 발전을 주도함으로써, F-5E/F 초음속전투기 300대를 면허생산하면서 기술을 축적하여 먼저 국산 고등제트훈련기 AT-3를 개발하였고, 이를 바탕으로 82년부터 국산 초음속전투기를 개발하고 있다.

지난 80년대초 제공호를 70여대만 면허생산하고 단계적인 자체개발은 고사하고 이후 해외에서 전투기를 직수입한 우리에게 비하면 얼마나 차이가 나는가.

대만은 F-5E/F에 총통의 아호 「中正호」, AT-3에는 「自強호」 그리고 국산전투기에는 어려운 결단을 내려 총통의 이름인 「經國호」를 붙여, 그들의 슬기와 의지를 나타내고 있다. 싱가포르 역시 해운의 중심지로서의 역할과 더불어 항공산업의 중심지가 되기 위한 국가시책을 전개하여 현재와 같은 위치로 발돋움하였다.



인도네시아의 경우는 국가원수가 직접 나서서 수송기와 헬기의 발전에 진력(盡力)함으로써, 이제는 36인승 경속송기의 국제공동개발단계로 넘어 50인승 수송기의 독자개발 시대로 접어들고 있다.

다행히 우리도 90년에 향후 필요한 군용기들을 면허생산하기로 하여 그 준비에 박차를 가하고 있다. 그러나 항공우주산업은 막대한 투자와 오랜 시간이 필요하며, 피나는 노력이 경주되는 최첨단 종합시스템산업이다.

적어도 20~30년을 내다보는 비전과 이를 실현시키는 끊임없는 노력이 요구되는데, 정부와 업계가 눈앞의 자기이익만을 챙기는 사고방식과 행동을 한다면 그 결과는 예측이 가능한 것이다.

88년에 재정비한 항공우주산업 개발촉진법이 명시한 장기계획 수립도 초안만 몇년 수립되었을 뿐이고, 국가적 차원의 연구개발과제도 제대로 모양을 갖추지 못하고 있는 것으로 알려지고 있다. 바라건대 이번 항공우주전시회를 통해 보다 항공우주에 대한 여러 계층의 이해가 증진되면서, 다음번부터는 보다 살아 움직이고 실제로 하늘을 무대로 날개가 솟구치는 전시가 되기를 기대해본다.

그리고 지방에 있는 많은 국민들이 적어도 1년에 한번 이상 가까운 비행장에 구름처럼 모여들어, 항공우주의 참모습을 가까이에서 보고, 지금 우리는 항공우주시대에 살고 있음을 실감했으면 한다.

지금의 젊은 세대는 2030년경부터, 지금 우리가 점보(Jumbo)기로 자유롭게 해외여행을 즐기면서 세계의 지구촌화를 직접 겪는 것처럼, 우주여행의 대중화시대를 경험하게 될 것이다. 과연 우리나라의 2030년대의 모습이 우리가 겪었던 지난 1930년대의 모습과 비슷하게 되어서야 되겠는가?

공군의 제5회 항공우주전시회를 맞으면서 우리 모두가 보다 멀리, 보다 높이, 그리고 보다 넓게 미래의 항공우주를 바라보는 계기를 만들수 있기를 소망한다.*