

민간항공 수송의 창업과 여명기의 발전

이 상 호*

〈 목 차 〉

- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| I. 민간항공수송의 출발 | V. 항공 수송의 양상을 바꾼 DC-3 |
| II. 제1차 세계대전이후의 항공수송의
재개 | VI. 제2차 대전중의 민간항공 수송 |
| III. 항공기업의 성장 | VII. 비행기의 진보와 전후의 항공 운송 |
| IV. 대양 횡단 항로의 개설 | |

I. 민간항공수송의 출발

민간항공수송의 발전과정을 1945년 제 2차 세계대전종료 시점을 경계로 그 이전에 대해서만 기술하고자 한다. 민간항공이란 군사 항공 및 정부 관공서 항공을 제외한 항공 분야로써 여기에는 농약살포, 항공사진·측량, 정보취재, 행락 등의 항공도 포함된다. 이 중 수송만을 취급한 것이 민간 항공 수송이며 여기에는 자가용 비행기나 기업의 비행기도 포함된다. 순수하게 수송만을 전문으로 하는 것으로는 정기항공과 부정기항공(에어 택시 등도 포함)이 있다. 이러한 항공을 상업항공이라고도 하지만, 여기서는 민간항공 수송으로 용어를 통일하기로 한다.

민간항공 수송의 발전을 위해서는 안전 확보가 우선 기본적인 대전제이며, 여기에 기업경영을 지속시키기 위한 경제성이나 채산성이 요구된다. 이를 위해서는 수요규모의 확대에 따른 스케일 내리트에 의한 비용의 절감, 즉 운임의 저렴화가 필

* 세종대학교 항공우주연구소 소장

요하다. 또한 수요의 증대를 위해서는 항공의 장점인 신속성과 편리성을 유지하고, 더 나아가 안전성이 뒷받침된 전천후 취항률과 정시발착율을 높은 수준으로 유지해야 한다. 항공여행의 쾌적성 또한 유지되어야 한다.

그러나 이의 실현을 위해서는 항공기술의 진보가 전제되어야 한다. 초기의 항공수송은 이러한 요소들이 모두 결여되어 있었기 때문에, 기업경영에 많은 부리가 따랐다. 그 때문에 당시에는 장래 독립이 가능할 때까지의 지원책으로서, 중앙이나 지방 정부가 민간항공 수송에 대해 보조금을 지급하는 것이 보통이었다.

항공사고시 닥칠지 모르는 큰 위험성 때문에 여객수요의 증가가 용이하지 않았을 때, 우편은 항공에 있어 대단히 귀중한 수송객체였다. 민간 기업에 대한 호혜적 지원에 제한이 따르는 미국에서는 특히, 연방정부가 우편수송을 우선적으로 항공으로 대체함으로써 간접적으로 항공운송사업을 지원하였다. 어느 업종이나 마찬가지로, 새로운 사업을 위해서는 무엇보다도 벤처산업에 도전하는 창의적이고 야심적인 기업가가 출현해야 한다. 항공운송사업의 경우도 마찬가지로 사람을 설득하여 자금을 모으고, 당국과 절충하여 허가를 받으며, 때와 경우에 따라서 큰 모험도 할 줄 아는 탁월한 창업자를 필요로 했다.

오늘날, 플 팬슬러라는 전기 기사에 대해 아는 사람은 드물며, 항공 관계자들조차도 그의 이름을 아는 사람은 거의 없다. 그러나 그는 비행기에 의한 수송이라는 의의 깊은 사업을 기획하고, 사상 처음으로 실행되었다. 그는 라이트의 첫비행으로부터 만 10년이 되는 시점인 1914년 1월 1일 미국 플로리다에서 시험운항을 개시하였다. 결과적으로는 실패로 끝나고 말았지만 「첫 시도」라는 의미에서 뜻 깊은 일이었다. 라이트에 의한 첫 동력비행기가 그러했듯이, 비행기에 의한 첫 유상수송도 세인들의 관심 밖에서 고독하게 행해졌다. 여기에서 「항공의」라고 표현하지 않고, 「비행기의」라고 표현한 것은 이유가 있다. 민간 항공 수송은 한 발 앞서 비행선에 의해 1910년에 독일에서 개시되었기 때문이다.

팬슬러의 사용기는 세인트루이스의 실업가인 베노이스트의 설계·제작으로 만들어진 전나무(스프루스) 합판과 마를 재료로 한 베노이스트 14형이라는 비행정이었다. 이 비행정에 의해서, 상트 피터스버그와 탄페간의 29km를 단 20분만에 연결하게 되었다. 이곳은 복잡하고 깊숙한 만(灣) 때문에, 육지의 험로에서는 만나절이나 소요되는 거리였다. 창업초기의 첫승객은 상트 피터스버그의 전직 시장으로, 당시로서는 40달러라는 파격적인 큰 돈을 지불하고 그 영예를 얻었다.

공식운임은 편도 5달러였으며, 화물운임은 100파운드 당 5달러였다. 200파운

드를 넘는 여객이나 화물에 대해서는 1파운드 당 5센트의 초과요금을 부과했다. 이러한 요금체계는 그 후의 정기항공에 있어서도 수하물의 요금체계 등에 도입되었다.

1일 2회 왕복하는 비행은, 3개월 이상이나 계속되었다. 대단한 시간단축효과와 더불어 진기함으로 인해, 3개월간 1200명 탑승이라는 예상밖의 훌륭한 성적을 거두었다. 더 놀랄만한 것은 3개월 동안 날씨 등의 이유로 결항한 것이, 겨우 8일에 그쳤다는 사실이다. 그러나 안타깝게도 당국으로부터의 조성금 계약이 3개월로 끝나자, 운항도 결국 중단되고 말았다. 이것이 지속적으로 운항되었다면 팬슬러의 이름도 널리 알려졌을 것이다.

Ⅱ. 제 1차세계대전이후의 항공수송의 재개

전쟁으로 중단되었던 항공수송의 재개는, 제 1차 대전이 종료될 때 까지 보류되었다가 항공수송의 무대는 잠시 미국에서 유럽쪽으로 옮겨졌다. 비행기의 능력은 전쟁기간 중의 시련기를 거쳐 현저하게 향상되었고, 수의 증가면에 있어서도 그 이상으로 크게 발전하였다. 제 1차 세계 대전중에 제조된 비행기는 17만기나 되었으며 베르사이유 조약이 체결된 1919년에는 사용가치가 없어진 군용기와 비행조종사의 수가 과잉되는 결과를 가져왔다. 따라서 이들의 평화적 이용을 도모하기 위해, 민간항공 수송이 재개되었다.

여객 수송에는 파르망 Ghoriat(객석 12석), 핸들 페이지 0/400(객석 10석)등의 쌍발 폭격기, 또는 스파드(SPAD), 드 하비란드 등의 단발 정찰기나 전투기의 개조가 많았다. 그 당시의 비행기는 동체 상부에 개구부를 만들어 그곳으로 사람이 탑승하는, 이른바 오픈 콕피드가 보편이었기 때문에, 승객도 파일럿과 비슷한 복장과 모자에 고글을 착용하고 비가 내리면 그대로 자리에 앉아 비를 맞아야 했다. 따라서 쾌적성이 매우 부족했기 때문에 임시방편으로 승객의 개구부만을 덮개로 가리게 되었고 이로써 동체에는 낙타의 육봉과 같은 것이 달리게 되었다. 제2차 대전 때와 달리 제1차 대전에서는 독일은 아직 여력을 간직한 채 항복했기 때문에, 휴전한 다음 해인 1919년 2월에는 DLR(독일 공수 회사)이, 베를린에서 바이마르를 시작으로 항공노선을 잇따라 개설했다. 베르사이유 조약에 의해 항공 활동은 제한되었지만, 실제로는 빠져 나갈 길이 있었기 때문인지, 패전국 독일이 전승국 영국·프랑스를 앞지르고 민간 항공 수송에서는 선구자가 되는 기묘한 결과를 가져

왔다.

모두 1919년에 시작되었지만, 우선 DLR이 2월에 정기노선을 개시하면서 곧바로 운항을 실현했다. 항공수송의 편리성을 제고하기 위해서는 시간 단축의 효과와 더불어 상당한 빈도의 편수가 제공되어야 한다. 매일 운항은 빈도확충에 있어서 오늘날에도 이정표가 되고 있다. 3월에는 세계 첫 국제선이 파리와 브뤼셀간에 개설되었고, 또 8월에는 국제선의 매일 운항이 런던에서 파리간에 실현되었다.

오늘날의 국제항공 운송협회(International Air Transport Association : IATA)의 전신인 국제항공 교통협회(약호는 똑같이 IATA 이지만, T는 Traffic)가 네덜란드의 퇴역중위로서 훗날 KLM의 사장이 된 프레스만의 노력에 의해, 일찍이 1919년에 유럽 기업을 중심으로 결성되어, 국제간의 제도와 법체계의 차이로부터 발생하는 장벽해소의 임무를 맡게 되었다. 유럽은 좁아서 거리적으로는 국내선과 차이가 없으나, 나라가 다르면 제도나 관행이 조금씩 다르기 때문에 나라마다의 독특한 방식을 가능한 한 통일할 필요가 있었다.

1919년 말에는 이미 20개 이상의 항공기업이 탄생되었지만 대부분은 적은 수요와 취약한 경영기반 때문에 일년을 버티기가 어려웠다. 이들 중 오늘날까지 이름이 남아 있는 것은, 1919년 10월 7일 창립한 KLM 네덜란드 항공 한회사 뿐으로, 이 회사는 현존하는 세계 최고(最古)의 항공기업이라는 영예를 안고 있다. 이 무렵의 항공기업에는 군(軍)수요가 끊긴 비행기의 판로확대를 위해서 제조업체가 설립한 것이 많으며, DLR도 독일의 제조업체인 AEG, 비행선 쉐페린 및 선박회사 HAPAG와의 공동출자에 의한 설립이다. 이 밖에 항공기업을 설립·운영한 항공기 제조업체로는 독일의 웅카스, 영국의 핸들 페이지, 프랑스의 파르망과 브레지오 및 뒤에 언급하게 될 일본의 가와사키, 미국의 보잉이 있다.

독일에서는 중앙정부와 지방정부 모두 항공수송을 장래의 중요한 산업으로 여기고 있었기 때문에 거리비례제 보조금을 도입해서 항공기업 활성화를 했다. 프랑스도 일찍이 보조금 제도를 도입했는데, 그 방법은 거리뿐만 아니라 중량까지 고려한 보다 철저한 것으로 금액규모로서는 독일에 버금갔다. 영국은 본국과 식민지간의 수송에 지대한 관심을 보이면서도 정부와 기업 모두 항공수송의 장래에 대한 명확한 통찰이 부족했고, 그러한 인식부족은 보조금 액수에서도 나타났다. 이와 같은 조성에 대한 정부 자세의 차이로 인해, 패전국 독일은 베르사이유 조약의 속박과 경제의 불안정으로 고생하면서도, 1920년대에는 유럽 내의 민간항공 수송에서 압도적인 위치를 차지하게 되었다.

1924년에는 유럽 7개국에서 항공여객 수송이 이루어지고 있었으나, 그 당시에도 미국에서의 항공수송의 주력은 아직 우편수송이었다. 앞서 기술한 플로리다에서의 세계 최초 정기항공 여객 수송이 폐업되고 나서, 미국에서는 1919년 이래 우편수송과 함께 소수의 여객을 태우는 일이 간혹 있었으나, 모두 실험적인 규모에 머물렀고 영속되지는 못했다.

여객수송이 정착된 것은, 1926년 5월 웨스턴·에어·익스프레스 사가 더글라스 M-4(객석 2석)를 솔트레이크(유타주)~로스엔젤레스간에 취항시킨 것이 시초이다. 미국보다 먼저 유럽에 에어 오스트레일리아와 일본이 각각 여객수송을 개시했다. 오스트레일리아에서는 오늘날에도 그 이름을 남긴 칸타스가 1922년 11월에 탄생했다.

Ⅲ. 항공기업의 성장

일본에서는 명치말기에 항공 활동이 시작되었는데, 군사항공이 먼저 선행되었고, 인제도 군사항공에 거의 집중되어 있었다. 이 때문에 민간항공 활동을 책임·관리하는 항공국이 1920년에 설립되었을 때, 육군성의 직속기관으로서 설치되었고, 3년후에야 체신성으로 이관되었다.

항공국의 주요업무는 항공법의 제정, 승무원의 양성 및 보조급의 교부였는데, 이 중 승무원 양성은 훗날 큰 도움이 된 것으로 평가되고 있다. 이것은 당시 민간 비행학교의 실태가 매우 빈약했기 때문에 취해진 조치로, 항공국은 양성기관을 스스로 맡을 수 없었으나, 매년 지원자 중에서 엄선한 10명 진후를 육해군에 위탁해서 조종 훈련을 받게 하였다. 그 양성자수는 1928년까지 86명에 달하여 때마침 정착한 정기항공 수송을 위한 중견 승무원층을 형성하기에 이르렀다.

일본에서의 민간 항공 수송 제 1호는 일본 항공 수송 연구소가 해군으로부터 불하 받은 이토식 커티스 비행정을 사용해 주 1회 사카이~토쿠시마간 왕복과 주 3회 사카이~다카마쓰간 왕복으로 신문·우편 수송을 시작한 것인데 이는 1922년 11월의 일이었다. 이 연구소장 이노우에씨는 그로부터 30년 후에 극동항공(젠너쿠 전신의 일부)의 창설자가 되기도 한 항공의 선구자이다.

다음해 1923년 1월에는 아사히 신문사를 모체로 한 동서 정기항공사가 나카시마 5형 등의 국산단발 복엽기를 이용해 도쿄~하마마쓰~오사카의 신문·우편수송을 시작했고, 또 같은해 7월에는 비행기 제조업체인 가와니시 기계 제작소가 후

원자가 되어 발족한 제 3의 회사, 일본항공 주식회사(현재의 일본항공과는 관계없음)가 가와니시의 수상기를 이용해서 오사카~벳푸~후쿠오카에서 역시 우편수송을 시작했다.

여객수송을 최초로 개시한 것은 동서 정기항공회로, 1924년에 도쿄와 오사카간에서 시작했지만, 다음해 1925년에는 일본 항공(주)도 오사카와 후쿠오카간에서 항공수송을 개시했다. 아직 수요는 매우 부족했고 각사의 적자가 해마다 누적되어 갔기 때문에, 항공국은 3사에 보조금을 지급하는 외에, 주 3회 왕복을 조건으로 1kg 당 37전의 우편체송비계약을 각사와 맺었다.

1928년 10월에 정부의 후원으로 앞의 일본항공수송연구소, 동서정기항공회 및 일본항공(주)은, 각자가 확장한 전노선을 일본항공 수송 주식회사로 양도하게 되고, 그로부터 수년 후에 항공기업의 일원화가 실현되었다. 노선은 북쪽으로는 센다이로부터 서쪽으로는 후쿠오카를 넘어, 울산, 서울, 평양, 대련에 이르며, 1929년에는 수상기(水上機)에 의한 오사카~상하이 노선도 개시되었다. 이 해의 평균 취항률은 79%, 좌석 이용율은 겨우 28%였으며, 승객은 관공서나 군요원의 출장이 30~40%를 차지하고, 나머지는 일반승객이었지만, 그 대부분이 흥미분위의 탑승이었던 것 같다.

미국에서의 민간항공 수송은 1917년에 우편수송에 의해 재개되었고, 1919년에는 미 우정성이 군이 불허한 단발복엽 D.H.4(영국 드 해머랜드사의 것을 미국에서 허가 생산)를 95기 인수해서 독점적으로 우편수송을 시작해, 대륙횡단을 포함해 전국적으로 노선을 전개했고, 1924년에는 지상설비를 정비해서 야간비행을 개시했다. 철도로 4일간 걸리는 대륙횡단을 비행기로는 여섯 번 도중 착륙을 해도 29~35시간으로 단축할 수 있었다.

우정성이 직접 행한 이 사업은 1925년부터 보조금 지급이 보장된 민간위탁으로 바뀌었기 때문에 많은 영세기업이 이일에 종사하게 되었다. 정부는 우편요금을 상회하는 액수를 지급하는 방식으로 이들 항공기업을 조성하고 있었는데, 그 중에는 자신 앞으로 크리스마스 카드를 몇백통 발송해, 그 수송을 맡아서 1통당 18센트의 수입을 거두는 악덕 업자도 나타났다. 보조금이 없어도, 증량당 요금으로는 우편수송이 여객수송보다도 높았기 때문에 여명기의 항공수송에 있어서는 우편수송은 기업에 있어 가장 중요한 수입원이었다.

그러나 영세기업의 균용할거로는 항공의 발전을 크게 기대할 수 없었기 때문에 정부가 이들을 잘 통합시켜 대규모 항공기업의 출현을 촉구해야 한다고 한 사람이

우정장관 브라운이었다. 그는 후버 대통령 하에서 4년 동안 마음껏 역량을 발휘했다. 당시 비 우정성은 항공기업 32사와 계약을 맺고 있었지만, 이들 기업의 노선을 아무리 짜 맞춰봐도 대륙횡단은 한 노선밖에 취할 수 없을 정도로 효율이 좋지 않았다.

변호사 출신으로 항공에는 전혀 문외한이었던 브라운은 우정장관의 직무중에 「민간 항공 수송을 육성」에 관심을 갖게 되었다. 여러 가지 연구 결과, 미국의 민간 항공 수송은 영세기업이 아니라 상당 규모의 몇 개 회사에 의한 경쟁을 유지하는 것이 바람직하다고 확신하기에 이르렀고, 항공우편에 의한 조성책을 바꿈으로써 업계의 과감한 개혁을 단행하였다.

브라운은 1929년에 우정장관의 권한을 강화하는 법안을 통과시킨 뒤, 위탁 요금을 우편의 중량이 아닌 사용하는 비행기의 탑재 능력에 따라 결정하는 것으로 바꾸었다. 또 입찰자격도 의무 수행 능력이 있는 회사로 엄격하게 제한했다. 우편 뿐만 아니라 여객 수송도 대대적으로 행하게 만들어, 머지않아 기업이 조성금에 의존하지 않고 독립할 수 있도록 유도하는 것이 그의 정책이었다.

이러한 그의 의도를 이해하지 못한 사람들이 적으로 돌변하기도 했으나 이 정책에 의해 항공 기업의 집약·통합은 급속히 진행되었다. Big Four라고 불리는 대륙횡단을 행할 능력이 있는 대기업 4사, 즉 유나이티드, 아메리카, 트랜스·콘티넨탈(후의 TWA) 및 이스탄이 탄생한 것은 이 무렵이다.

1933년에 야당이었던 민주당의 루즈벨트 대통령이 정권을 잡자, 의혹의 시선을 받았던 브라운 전 우정장관의 업적을 철저히 조사하여, 검은 소문의 진원지가 되고 있던 우편수송의 민간위탁을 1934년 2월에 중지하고 육군항공대로 옮기게 했다. 그러나 조종사가 서투른 탓인지 처음 일주일 동안에 5명이 사망하고 6명이 중상을 입었으며, 비행기 8기를 잃는 등의 사고가 속출했기 때문에 마침내 사망자가 12명에 달하게 된 1개월 후에는 대통령이 잘못을 인정하고 원래의 상태로 되돌렸다.

브라운은 조사 위원회의 청문회에 증인으로 서게 되었지만, 조금도 위축되지 않고 당당하게 공익을 위해서 행동했을 따름이라고 주장했고, 결국 부정 사실은 없는 것으로 인정되었다. 결과로서 우정장관 시절에 브라운의 정책에 의해 설정되었던 미국내의 항공노선망은 1970년대에 시작되는 규제완화정책에 의한 신사태를 맞기까지, 약 50년간의 오랜 세월에 걸쳐 대체적으로 유지되었다.

브라운의 정책에 의해 1920년대 부터 1930년대에 걸쳐 탄생한 Big Four의 사

장으로는, 유명한 인물들이 배출되었다. 즉 유나이티드의 빌·패터슨, 아메리카의 C.R.스미스, TWA의 당초 이름은 Trans-World가 아니고, Trans-continental & Western 이었다. 더구나, 릭켄 백키는 제 2차 대전에 참전했던 미국의 일류 조종사였다.

이들 Big Four 중 플라이를 제외한 3명과 후에 언급할 판 아메리칸의 환 트립은 모두 이후 30년이나 되는 오랜 세월에 걸쳐서 사장·회장직에 머물렀다. 그들은 목재 기제로 시작하여 1960년대의 제트수송기의 도입까지 종사하며, 중업원 수십명의 약소기업을 일반명이 넘는 대기업으로까지 길러낸 것을 끝까지 지켜 본 행운의 경영자였다. Big Four의 탄생에 의해 1920년대 말에는 일반 여객이 비행기로 미대륙을 횡단하는 일이 가능하게 되었다. 더욱이 오늘날 유나이티드, 아메리칸에 이어 제 3위의 대규모 항공 기업으로 성장한 델타 항공은, 가족적인 경영을 모토로 한 올랜이 1929년에 비행기를 이용한 농지파종을 목적으로 창업한 회사이다.

유럽에서는 조성책에 의해 기업은 일단 재기했지만 보조금을 노린 약소기업의 난립으로 인해 지출액이 증대되는 상황에 애를 먹고 있었다. 그 대책으로서 정부는 국책회사를 1사 만들고, 그 회사에 의해 기업을 통합시키는 정책을 세웠는데, 이는 미국 이외의 여러 나라에서 공통적으로 취해진 정책이었다. 현재 영국항공의 원조격인 임페리얼 항공이 약소 5사의 통합에 의해서 1924년에 설립되었고, 마찬가지로 독일에서도 18사가 합병해서 1926년에 루프트 한자가 탄생했다. 에어 프랑스의 탄생도 1933년에 5사가 통합해 생긴 것이다. 루프트 한자는 정부의 강력한 지원하에 급속히 발전하여 1920년대 말에는 12개국과 협정을 맺고, 120기의 기제로 유럽 전역을 누비는 항로망을 운항했기 때문에 그 시점에서 약 40만명에 달했다고 추측되는 전유럽의 연간 항공 여객 약 1/3에 상당하는 12만명을 수송했다.

같은 1920년대 말의 미국에서의 여객 숫자는 약 50만명으로 미국은 출발이 늦은 여객 수송이었지만 단기간에 유럽을 추월했다. 철도보다 느리다고 여겨졌던 항공편도 1929년에는 기체·설비·운항의 개선에 의해 대륙횡단이 28시간으로 단축되었고, 점차로 철도를 제치고 사람들의 생활 속에 정착해 갔으며, 타국의 추종을 불허하며 가속도적으로 발전해 갔다. 1930년에는 유나이티드 항공이 간호사 자격을 가진 여성 객실 승무원을 채용했는데 이것이 스튜어디스의 시초로서 곧바로 전세계의 항공기업으로 퍼졌다.

미국에서는 정부자본을 쏟아넣는 국책회사의 설립이 익숙치 않기 때문에 정부의 관심은 우편수송에 의한 보조금을 증대시키는 일 없이 적정 수의 기업을 육성하는

것에 있었다. 그래서 미국으로서는 드물게 기업간의 과당경쟁을 배제하고 보호하는 정책을 명확히 하기 위해, 1938년에 새로운 항공법을 공포했으며, CAA(Civil Aeronautics Authority : 민간 항공국)를 설립해서 그때까지 상부성과 우정성으로 나뉘어져 있던 항공행정을 일원화 함과 동시에 이곳에 노선이나 운임의 인허가, 기업경영의 감사권, 우편 보조금의 사정권 등 강력한 권한을 주었다. 이러한 일련의 정책은 그로부터 40년 후인 1978년에 규제 완화법이 성립할 때까지 계속되었고, 시장으로의 신규 참여를 억제해서 기존기업을 보호하는 방향으로 작용하여 Big Four나 중견기업의 성장·확대를 촉구하는 결과가 되었다.

IV. 대양 횡단 항로의 개설

미국에서 상상하는 국제선은 유럽과는 달리 대양을 횡단하는 것이다. 바다를 건너는 항로는 에어 프랑스의 전신인 에어 포스타르나 독일의 루프트 한자가 남대서양을 횡단해서 남미로 통하는 항로를 개척하고 있었다. 그러한 노선에 본격적으로 손을 댄 것은 지금은 없어진 미국의 판 아메리칸 항공(약칭 판남)이었다. 즉, 판남은 먼저 카리브 해로 항로를 개척하여 곧 남미 부에노스아이레스까지 노선을 연장했으며, 창업 8년째에 해당하는 1935년에는 일찍이 태평양 횡단항로를 열었고, 그 후 1939년에 대서양으로 나아가서 최종적으로는 세계 일주선을 완결했다.

이와 같은 국제선의 개척자인 판남은 1927년 10월에 플로리다의 키 웨스트에서 쿠바의 하바나까지 소량의 우편봉투를 운반한 일이 시초로서, 창시자는 약관 28세의 호완 트리프였다. 그는 트리프가의 선조가 캐럴랜드로 이주해온 영국의 선원이었으면서도 부모의 일시적기분으로 호완이라는 스페인 이름을 갖게 된 것을 대단히 싫어했다고 한다. 그러나 이 이름이 후에 라틴아메리카 여러 나라 정부와의 노선권 교섭에 도움이 되었다는 이야기도 있다.

트리프는 당시의 위험한 비행기로 더구나 미개발 지역이 많은 여러 외국으로의 장거리 노선이라는 어려운 사업으로, 미기업내의 독점이라는 기본방침을 끝까지 고수했다. 그리고 결과적으로는 3년 후인 31세 때에 벌써 총 32,700km의 세계 최장의 영업거리를 가진 기업으로 성장하였으며, 성공하여 부를 이루었다. 그의 성공에는 선견성과 행동력 외에 역시 행운이 따라 다녔다.

우선 첫번째로 미국정부로부터 해외 우편수송의 이권이 판남에 주어져, 연간 5,000만 달러의 수입이 10년에 걸쳐서 보증되었던 것이다. 이 수입을 자본으로

해서, 일찍이 1928년 1월에는 포드 트라이모터기로 하바나로의 여객 수송을 개시했다. 국내선과는 달리 노선개설에는 자국정부의 허가 외에 상대국 정부의 승인이 필요하지만, 당시는 상대국과의 항공 교섭을 스스로 처리하지 않으면 안되었다. 대양을 비행하는 경우의 무선 전신 방향 탐지 장치도 자사에서 개발했을 정도였다. 따라서 자금은 끊임없이 부족했으나 정부로부터의 우편 수입이 자금수요의 상당한 부분을 충족시켰던 것은 사실이었다.

두번째로, 판남이 노선을 거의 독점적으로 지배할 수 있었던 것은 다른 미국기업이 국내의 거대한 시장에 만족해서 굳이 국제선에 진출할 의욕이 없었다는 점을 들 수 있다. 게다가 판남은 자금력을 등에 업고 소수의 진출기업을 흡수했으며, 또 세계로 진출하려고 하는 기업을 노골적으로 공격했다. 판남이 국제 항공 실적을 토대로 정부 내부에 환심을 사고 있었기 때문에, 국제 항공의 노하우 없이 정부내부에 발판도 없는 후발 기업이 국제선에 진출하는 것은 어려웠다.

그러나 단 한번, 자산가인 그레이스 패밀리가 남미 서해안에 노선권을 갖기에 이르렀고, 트리프는 그 매수에 실패한 적이 있었다. 그는 타협해서 판 아메리카-그레이스(약칭 파나그라)항공이라는 합병회사를 설립했다. 그러나 결국 판남은 경영 부진이 된 파나그라를 1970년대에 흡수 합병했다.

세번째로는 미국 정부와 밀착해서 행동한 것으로, 어떤 경우에는 미국무성 대행 역할을 완수했던 것을 들 수 있다. 이러한 유착은 자주 비판의 대상이 되었지만, 당시는 판남을 대신할 수 있는 기업이 없었기 때문에 TWA와 노스웨스트 항공이 진출할 때까지 판남의 독점을 허용하는 결과가 되었다.

트리프는 1927년에 대서양 단독 비행에 성공한 린드버그를 1929년에 기술고문으로서 판남에 영입했다. 린드버그는 수상기를 이용해서 1931년에 부인파 함께 일본을 방문해 대환영을 받았는데, 이것은 미국동부로부터 캐나다, 알래스카의 북부, 캄자스키를 경유해 중국에 이르는, 판남의 항로 개설을 위한 조사를 목적으로 하고 있었다. 린드버그는 자신의 눈으로 확인한 후가 아니면 결코 의견을 표명하지 않았다고 한다.

라틴 아메리카로의 노선 형성이 일단 완료되자 트리프는 다음으로 대서양 횡단을 계획했다. 그러나 이 일에는 영국·프랑스가 호혜적인 권리의 교환, 즉 유럽 쪽 기업의 동시진출을 주장하고 나섰기 때문에 성립되지 않았다. 그러나 영국·프랑스 기업쪽은 내심으로는 시기상조란 것을 느끼고 마음이 내키지 않았다. 그 때문에 트리프는 태평양으로 눈을 돌렸다.

대양에 비행기가 불시착 할 때를 고려한다면 수상비행기 쪽이 안전하기 때문에 비행정을 사용하기로 결정하고, 트리프는 미국에 망명해 있던 러시아의 시콜스키와 마틴사 두 곳에 나누어 주문했다. 샌프란시스코와 하와이의 호놀룰루에는 시설이 있었지만 그 다음은 스스로 건설 할 수 밖에 없었다. 미드웨이, 웨이커 두 환초, 게다가 괌과 마닐라에 착수구역과 선장을 만들고, 급유시설과 비행원조 시설을 설치했으며, 또 승객과 승무원을 위한 호텔을 세웠다.

최종목적지는 13,000km 전방의 홍콩이었지만, 우선은 마닐라 까지의 우편수송을 1935년 11월에 개시했고, 호텔완공을 기다려 1년 후에 여객수송을 시작했으며, 영국의 허가가 난 후에 노선을 홍콩으로 연장했다. 사용기는 당초 32석에 항속거리 2,000km인 시콜스키-S-42였으며, 이것은 머지 않아 41석에 항속거리 5,150km인 마틴M-130으로 대체되었다. 트리프는 대형 비행정을 또다시 보잉사에 주문하여 2층 구조로 된 74석, 침대 40명 분을 갖춘 항속거리가 5,630km인 B.314를 1939년 2월에 취항시켰다.

뒷전으로 밀려 있던 대서양 항로는 영국이 자국 기업의 준비가 갖추어질 때까지 허가를 내주려 하지 않았기 때문에, B.314를 이용해 영국령 버뮤다섬을 지나 아조레스 제도까지 겨우 도착하여, 그곳으로부터 리스본, 마르세이유에 이르는 노선을 1939년 6월에 개설했고 7월에는 영국의 사잔프톤과 뉴욕을 잇는 노선을 개설해서 여객수송을 시작했다. 영국 측은 임페리얼 항공이 같은 해 9월에 공중급유라는 교육직책으로 영국~캐나다~뉴욕의 우편수송을 같은 모양의 비행정에 의해 시작했지만, 그 달에 제 2차 세계 대전이 발발했기 때문에 군사수송으로 바뀌었다. 1941년 12월의 미·일간의 전쟁개시에 의해, 판남의 클리퍼는 태평양, 대서양의 양쪽에서 군관계자와 민간 요인 수송의 소임을 맡았다.

V. 항공 수송의 양상을 바꾼 DC-3

더글라스 DC-3의 이름은 중년 나이의 사람이라면 누구나 알만한 이름이다. 이 수송기가 많이 제작된 것에 대해서는 알고 있어도 왜 그렇게까지 인기가 있었던 것인지 설명을 들은 사람은 많지 않을 것이다.

그 이유는 우선 DC-3의 출현 시기가 대단히 좋았던 것이다. 즉, 항공 수송의 유용성이 점차 인정되고 비행기 이용객이 급증하기 시작한 시기에 등장했다. 또한 바로 제 2차 대전에 접어들어 군용 수송기로서 대량 생산되었던 것도 이유중 하나였

다. 2차대전 종결때까지 제조기수는 1만기를 넘었는데 이것은 같은 형의 수송기 기수(機數)로서는 가히 기록적이며 그 기록은 아직도 깨지지 않고 있다. 두번째 이유는 설계가 근대적으로 당시의 첨단기술이 많이 도입되어 있었다는 점이다. 또, 객석수도 21석으로 그 이전의 평균객석수보다 상당히 많았다.

그러면 DC-3보다 이전의 수송기가 어떠한 것이었는지를 우선 살펴 보자. 미국에서는 1919년에 민간 항공수송이 재개되었으나 그 뒤 1930년대에 들어설 때까지 오랫동안 우편수송이 주력이었으며 여객수송은 있으나 마나한 존재였다. 당초에는 군용폭격기, 정찰기의 개조기와 거의 차이가 없었고 객석은 많아야 4석, 비바람을 그대로 맞아야 하는 조종실에 조종사가 앉는 스타일로 커티스 JN-4H나 Falcon, 드해비랜드 DH-4, 보잉40A, 40B, 더글라스 M1~M4 등은 단발 복엽기이며 라이언 M-1, 스티븐스SM-1, 페어차일드FC-2W2 등은 고익단엽기였다. 이것들은 전부 목재나 합판으로 만든 동체로 되어 있으며 야외에 방치하면 열화의 진행이 빠르기 때문에 격납고에 넣을 필요가 있었다. 하지만 이들 우편기는 1930년대에 들어서서도 사용되고 있었다. 이러한 중에 여객수송으로 특화된 것이 나타나기 시작했다. 휘커의 F-III, Super Universal, F7a-3m, F-10, F-32, 더글라스 Cloudster, 보잉 80, 포드 Tri-motor 같은 것들이었으며 이중 양철 거위라는 별명이 붙은 3발의 Tri-motor가 금속제인 것을 제외하면 다른 것은 모두 그전의 우편기와 구조적으로는 같았다. 이 포드의 3발기는 자동차의 포드사가 출자해서 제조한 것으로 금속제라는 점에서는 진보되어 있었고 객석수도 15~17석이었으나 거의 엔진이 노출되어 있었고 다리도 고정되어 있었기 때문에 속도는 196km/h로 느렸다.

이러한 비행기는 이용자인 여객이나 항공기업측에 있어서도 만족할 수 있는 것은 아니었다. 우선 목재였기 때문에 튼튼하지 않아 믿을 수 없었고 비바람에 견디기도 힘들었다. 또 복엽기가 많고 속도도 느려서 객석수가 적고 경제효율이 뒤떨어졌다. 객실은 벽에 방음재를 사용하지 않았기 때문에 엔진의 진동과 폭음이 그대로 울려서 대화가 곤란했으며 또 난방장치도 없었기 때문에 여객은 모포를 뒤집어 쓰고 추위를 견딜 수 밖에 없는 등 쾌적성과는 거리가 멀었다.

이러한 점을 부분적으로 개선한 수송기의 예로서는 영국의 임페리얼 항공이 아프리카나 인도등 식민지로의 노선에 사용한 핸들페이지 HP42를 들 수 있다. 그 수송기는 목재의 구식 복엽기로 속도는 느렸지만 철도 풀·맨카와 같은 수준의 넓이에 객석수가 24석으로 공간이 여유로웠다. 객실에 방음장치를 설비한 것도 이

수송기가 처음이었으며 10년 이상의 운항에 무사고라는 빛나는 실적을 남겼다. 한편 독일의 융카스는 발족 이래 일관되게 금속제 비행기를 취급해 왔지만 1930년 까지 제작한 것은 객석수 10석이하의 소형기였다.

TWA의 잭·플라이사장은 보잉사에 신기축의 수송기, 모델 B.247를 주문할 예정이었으나 보잉사로부터 분리되어 소위 관련회사로 되어 있던 유나이티드 항공으로부터의 주문으로도 힘에 겨워하고 있는 것을 알고는 당시의 신홍 항공기 제조업체인 더글라스사에 B.247과 동등하거나 그 이상의 능력을 가진 수송기를 제작해 줄 것을 요구했다. 다시 말해, B.247과 똑같이 기체가 금속을 주체로 만들어져 있을 것, 객석수는 적어도 12석이상, 속도는 240Km/h 항속거리는 최저 1740Km, 착륙 속도는 Tri-motor 와 동등한 105Km/h 이하라는 조건을 붙였다.

이 마지막 조건은 윙거·플랩을 탄생시켰다. 더글라스는 이 외에도 금속판에 의한 응력외피구조, 블록화된 날개구조, 인입(引入)다리, NACA개발의 공기저항이 적은 엔진·키올링가와 나셀 및 가변 피치·프로펠라와 당시 최고수준의 기술을 도입했다. 이렇게 하여 완성된 것이 보잉 247보다도 훨씬 스케일이 큰 DC-1로 1기만 만들어져서 1933년 7월에 시험비행을 하였으며 기대조건 모두를 거의 충족시켰음을 실증했다.

만족한 TWA는 동체를 60cm정도 연장해서 객석수를 14석으로 한 DC-2를 우선 25기 주문했다. 네덜란드의 안토니·휘커는 더글라스사의 공적을 인정하고 DC-2의 유럽에서의 판매권을 장악, 같은 나라의 KLM 에게 팔았는데 그 중 1기는 1934년 10월 런던으로부터 오스트레일리아의 멜버른에 이르는 경주에 출전해, 우승한 특제 드래비랜드기에 이어 2위로 들어왔다. 소요시간은 4시간이었으며 당시 노선이 개설되어 있던 임페이얼 항공의 비행기로는 12시간이 소요됐던 거리였다.

1934년 말에 아메리칸 항공의 스미스 사장은 미 대륙횡단용의 침대여객기가 필요하다고 더글라스에 요청했다. 객실폭을 넓게 만들 필요가 있었기 때문에 낮은 운항하는 비행기의 경우에는 객석수가 21석으로 늘었다. 이것이 DC-3의 탄생이다. DC-3은 우편에 의지하지 않고 여객만으로 채산이 맞게 된 최초의 수송기였다. 여객의 탑승감도, 객실벽의 방음처리시설, 조절이 가능한 통풍장치나 난방장치, 뒤로 젖힐 수 있는 좌석의 장착, 독서를 할 수 있는 조병등 등으로 향상되었다.

이런 연유로 1939년에는 미국내 비행기 이용객의 75%가 DC-3을 타게 되었다. 제 2차대전에서도 미육군 C-47, 미해군 RD4, 영국공군 DAKOTA와 DC-3은 눈부신 활약을 보여 미국내에서 10,650기가 제조된 데가 여러 외국에서 허가에

의한 것 외에 무단복제품도 만들어졌으며 반세기가 지난 1980년대에 이르러서도 여전히 소수기가 현역에 머물고 있다.

Ⅵ. 제 2차 대전중의 민간항공 수송

루프트 한자는 1930년대에 있어서도 유럽 최대 규모의 항공기업이었지만, 이 시기에는 그 발전 노력을 유럽 이외의 지역인 남미 및 아시아로의 노선을 해마다 연장해서 1934년에는 오스트레일리아 칸타스와의 제휴에 의해 마침내 런던~시드니 항로 개설에 성공했다. 프랑스는 에어·프랑스 설립 후 당시 프랑스령 인도지나(지금의 베트남·라오스·캄보디아의 3국)하노이로의 여객수송을 시작했다. 또 당시 인도네시아를 지배하고 있던 네덜란드에서는 일찍이 1931년에 KLM이 암스테르담~바타비아(자카르타)노선을 개설했다.

일본에서는 정부에 의한 국책회사, 일본항공수송(주)의 1928년 설립 이후 기업 통합 일원화가 진행 되어지고 있었지만 1931년의 만주사변 발생이래 더욱더 군관계 수송을 강화하게 되었다. 일본~조선~만주 또는 일본~중국 노선이 중점적으로 개설되어 만주 내부의 노선망은 1932년 설립의 만주항공(주)에, 중국내의 노선에는 1938년 설립의 중화 항공(주)으로 각각 이어졌다. 1935년에 일본항공 수송은 후쿠오카~타이페이를 개설함과 동시에 대만 내부의 노선을 충실하게 다져나갔다. 당시의 일본항공의 노선 구성은 국내보다도 오히려 국외쪽이 더 많은 상황이었다. 이것은 국내에서의 특히 지방선의 수요가 적었던 것도 있지만 비행장의 정비가 늦었던 것도 이유로 들 수 있다.

1938년 12월에 일본 항공 수송(주)이 해산 되고 새롭게 대일본 항공 주식회사가 창립되었으며 다음 해에는 법안이 통과되어 이회사는 반국영화되었다. 대일본 항공 주식회사가 설립된 주된 목적은 대륙으로의 노선충실화와 동시에 국제선노선을 개설하는 데에 있었다. 일본의 군부는 남방 진출을 위해서 태국은 빼놓을 수 없는 전략적 요지라고 생각하고 있었기 때문에 외교 교섭의 결과 항공 협정이 체결되었고 대일본 항공은 1940년 6월부터 방콕으로 주 1회 왕복운항을 개시했다. 만주나 중국을 제외하면 태국은 일본이 처음으로 맺은 항공 협정의 상대국이었다.

일본 해군은 항속성능이 뛰어난 97식 비행정의 개발에 성공했기 때문에 대일본 항공은 해군의 의향을 수용해서 요코하마에 수상기지를 개설하여 요코하마~사이판~과라오 주 1회 왕복을 1940년 3월부터 운항했다. 군부는 전부터 네덜란드령

인도네시아로의 노선연장을 희망하고 있었지만, 네덜란드에 의해 거부되었다. 이 때문에 공여지책으로서 중립국 포르투갈령의 티모르섬에 주목하여 1940년 9월 이래 20여회의 시험 비행을 행하였으나 정식 개설에는 이르지 못했다.

유럽에서 제 2차대전이 발발한 것은 1939년 9월이었으나 이해 유럽 주요회사 의 연간 여객수는 루프트 한자 28만명, 에어로 플로트 27만명, 영국 임페리얼과 브리티쉬 합계로 22만명, KLM 16만명, 이탈리아의 아라리트리아 12만명, 에어·프랑스 10만명이었다는 기록이 있다. 전쟁개시에 의해 이들 기업은 전시 체제로 편입되어서 민간인 수송은 제한 받게 되었다.

일단 수축되었던 루프트 한자의 노선망은 독일의 점령지역이 확대되어감에 따라 다시 증가하여 1943년에는 북으로는 오슬로로부터 남으로는 아테네까지, 동으로는 러시아(벨라루시)의 민스크로부터 서쪽으로는 리스본까지 이르렀다. 중립국 리스본에서는 루프트 한자기가 적국의 BOAC(임페리얼과 브리티쉬가 합병된 것)나 판남기가 오월동주로 나란히 있는 광경을 볼 수 있었다.

영국에서는 설립한 지 얼마안 된 BOAC의 장거리 노선 중 대서양선을 없애 버리고 호주, 인도 및 아프리카선의 유지에 전력을 집중했다. 미국에서는 국내선은 그대로 운항되었지만 비행기의 상당한 부분이 군에 징발되었기 때문에 소수의 비행기로 급증하는 수요에 어떻게 대응할 것인지를 고민하고 있었다. 그 결과 각기의 1일 가동률은 10시간을 넘어서게 되어 1944년에는 좌석의 평균이용률이 90%에 달하는 상태였다.

전시중임에도 불구하고 신노선의 개설까지 이루어져 수송실적은 1943년에 31억 여객-km, 44년에는 42억 여객-km에 이르렀다. 국제선에서는 태평양선이 중지되었지만 판남의 대서양선은 정부관리하에 운항이 계속되었다. 대서양에서는 또 트랜스·캐나다 항공(현재의 에어·캐나다)이 1943년부터 몬트리올~런던의 군사수송을 행하였다.

일본에서는 1941년 12월의 개전에 의해 대일본 항공은 사실상 완전한 군의 관리하에 놓여져 육군과 해군 2국으로 분할되었고 전성기때에는 전자는 2200명 120기, 후자는 1200명 75기를 거느리게 되었다. 주로 일본과 대륙 및 일본과 남방 사이의 수송을 담당했지만 연합군이 공격으로 전환하자 거점이 점령되었고 노선망은 점차 축소를 거듭해갔다. 유럽의 독일도 같은 식으로 루프트 한자는 1945년 4월에 베를린으로부터 마드리드를 향해 운항한 1기를 마지막으로 20년에 걸친 운항의 역사를 마감했다. 대일본 항공은 1945년 8월의 종전 후 중국이나 남방과

의 연락에 녹십자 비행을 계속했으나 10월 말에 회사는 해산되고 국내에 잔존해 있던 89기는 전부 연합군의 손에 의해 파괴되었다.

VIII. 비행기의 진보와 전후의 항공 운송

제 2차대전중에 일본은 미국 본토 폭격을 목적으로 한 「深山」이라는 4발의 대형 폭격기를 개발했다. 6기를 제조한 것으로 끝났으나 이것은 더글라스사가 1938년 6월에 운항시켰던 대형기 DC-4E를 모델로 한 것이다. 전차탄식을 처음으로 채용한 근대적인 4발의 대형기였지만 항공기업은 시험 결과 너무 크다는 이유로 이 수송기를 구입하지 않았으며 제작된 것은 1기 뿐이었다. 일본 해군은 이것을 매입해서 연구했고 그것을 토대로 「심산」을 설계했다.

더글라스사가 Big Four와 협의한 결과 미대륙 횡단용으로서 DC-4E의 규모를 약간 축소시켜 완성된 것이 객석수 42석~52석의 DC-4이다. 이 비행기쪽으로 아메리칸 항공외에 3사로부터 33기의 주문이 즉시 집중되었다.

한편, 최단 세계일주 비행등으로 알려진 억만장자이며 당시 TWA를 지배하고 있던 하워드·휴즈와 같은 회사의 조종사 출신 사장으로 신기재의 시방서를 만드는 데 선구자적인 존재였던 잭·플라이 두사람은 록히드사와 협력해서 여압 캐빈의 아성충권 여객기를 실현 시키는 새로운 장을 열었다. 이렇게 해서 등장한 것이 객석수 60석의 L.749 Constellation이었다. 이것은 지향이 적은 우아하고 아름다운 곡선을 동체에 도입하였으며 기체에는 당시에는 드물었던 점용접을 이용했기 때문에 그 최대 속도는 일본의 해군 전투기인 레이센을 능가한다고 알려졌다.

1941년 12월에 일본의 진주만 공격을 받고 미국이 참전했을 때 DC-4와 Constellation 양기종은 모두 미완성된 것이었지만 생산 라인상에 있는 것까지 포함해서 군에 징발되었다. DC-4는 다음해인 1942년 2월에 첫비행을 하였고 즉각 바닥이 강화되어 커다란 화물문짝을 단 C-54로 개조되었다. C-54와 그 해군형(型)인 R5D 및 전후의 DC-4가 전부 합쳐 1254기 생산되었는데 그중 C-54가 90%를 차지하고 있다.

한편 Constellation은 DC-4보다 1년 늦게 운항되었지만 원래의 설계가 화물에는 적합하지 않다고 판단되었기 때문에 이 군용형 C-69의 생산기수는 고작 22기였다. DC-4는 동체를 연장해서 여압캐빈으로 하고 엔진을 강력한 것으로 바꿔 설치해서 DC-6 더 나아가 DC-7로 발전되어 갔다. Constellation도 같은식으로, L-1049

Super Constellation 및 L.1649 Starliner로 진화되어 갔고 이 더글라스계와 록키드계는 전후 1960년대까지 레시프로 민간 수송기를 이분하는 양상이 되었다.

급속제이며 근대적인 디자인의 DC-3에 의해 용성기를 맞이한 국내선과, 비행장에 의한 대양횡단의 국제선이 제 2차대전까지의 민간항공의 전형적인 모습이었는데 전시중에 막대한 수의 미국제 비행기가 주로 영국으로 수송되었다. 쌍발기까지는 수송선이나 항공모함에 실어서 대서양을 건넜지만 B-17이나 B-24 폭격기 같은 대형 4발기는 공수되었다. 북대서양에서는 독일의 U보트가 암약하고 있었기 때문에 공수쪽이 훨씬 안전하였다.

이와 같은 폭격기의 공수는 육상기에 의한 대양 횡단의 단서가 마련되었고 곧이어 C-54도 붙자나 인원수송을 위해 대서양을 건너게 되었다. 그 모두 미·영간을 직항할 만큼의 항송거리가 없었기 때문에 도중 급유기지로서 캐나다 동부에서는 간다, 구즈베이, 프로비사페이등과 아일랜드의 샤논 등의 비행장이 신설되어 사용되었다.

전시중 3년동안에 C-54는 79,642회 대양을 횡단했다고 하는데 그사이 사고로 상실된 것은 겨우 3기로서 낭시로서는 유례가 드문 안전기록을 수립했다. 하루에 20기나 횡단한 것은 C-54가 처음이며 이러한 실적은 거듭해서 육상기에 의한 대양횡단 비행은 일상화 되었고 비행정이 민간 항공에서 운항하는 일은 없어졌다. 1919년에 본격적으로 개시되었던 민간항공 수송은 당초 걸음바 수준의 미숙한 단계에서 점차로 발전하여 군사수송이 대부분을 차지하고 있었다고는 하나 국제선을 포함해 제 2차세계대전이 종료될 때까지 25년동안에 이미 충분히 실용화할 수 있는 정도까지 발전하였던 것이다.

1943년 8월에 루즈벨트와 처칠 미·영의 양수뇌는 캐나다 퀘백의 세인트·로렌스강 하구가 내려다 보이는 옛 성과 같은 호텔에서 얼굴을 마주하고 다음 해에 결행될 노르망디 상륙작전을 협의하였고 이 자리에서 이미 전후의 국제민간 항공의 본연의 모습이 논의되었다.

이 때 미국이 주장한 것은 바다에서와 똑같은 하늘에서의 자유였다. 그러나 영국은 전쟁의 무거운 짐으로 인해 민간 비행기의 개발에 손이 미치지 않았고 미국과의 큰 격차로 인해 완전한 자유주의보다는 제한 주의를 정책으로 삼고있었다. 다음 해인 1944년의 가을은 유럽 대륙에서 아직 지상전이 한창일 때였고 태평양에서는 그 해 여름에 마리아나 제도가 미군의 손에 넘어가서 일본 본토로의 B-29에 의한 본격적인 공습이 시작되려고 하던 시기였다. 그러나 승패 여부는 이미 결정되어 있었기 때문에 이 해 11월에 미국은 연합국 및 중립국 총 54개국의 대표를 시카고로 불러들여 회의

를 열었고 통칭 시카고 조약이라고 불리우는 국제 민간항공 조약을 성립시켰다.

바다에서는 옛날부터 항해자유의 원칙이 확립되어 어느 나라의 배라도 타국의 항구에 자유롭게 드나들 수 있으며 제 3국간의 해운도 자유로웠다. 금지되어 있는 것은 카보타주(cabotage:연안무역)라고 일컫는 상대국 연안 항구 사이의 해운정도였다. 미국의 희망은 항해의 자유와 같은 「항공의 자유」였지만 배와 달리 상대국의 내부 깊숙이 파고 들어가 공습이나 방위진지 정찰 등의 행위를 할 우려가 있는 항공에 관해서는 도저히 무리한 요구였다.

하늘의 자유라는 개념을 정리하면 (1) 상대국 상공 통과 (2) 상대국에서의 급유 등의 기술 착륙 (3) 자국으로부터 상대국으로의 사람 및 물건의 수송 (4) 상대국으로부터 자국으로의 사람 및 물건의 수송 (5) 상대국과 제 3국과의 사이의 사람 및 물건의 수송 5가지이다.

이들 (1)~(5)는 각각 제 1의 자유, 제 2의 자유, 제 3의 자유 ... 라는 식으로 불리우고 있다. 차선책으로서 미국은 시카고 조약에서 이와 같은 권익 교환을 원활하게 수행할 세계 공통의 기구를 설치하기를 바랬지만 각국의 사정이 천차만별이어서 역시 결말이 나지 않았고 모든 것은 관계당사국간의 교섭에 맡겨졌다.

결국, 시카고 조약에서 합의된 사항은 영공에 대한 국가 주권의 인지와 ICAO(International Civil Aviation Organization : 국제민간 항공기관)의 설치였다. 여기에서 영공이란 것은 영토와 영해의 상공이라고 정의되었으나 영해가 앞바다 외국군함의 대포 사정거리로 정해졌던 것과 마찬가지로 영공 주권도 국방상의 이유로부터 인지되었던 것이다. 시카고회의가 개최되었던 1944년 가을은 아직 격렬한 전투가 계속되고 있었고 공습의 공포는 떠나지 않고 외국비행기가 머리위로 비행하는 것이 대단히 기분 나빴던 당시로서는 이는 자연스러운 결과였다.¹⁾

그렇다고는 하지만 영공주권은 전쟁전부터 불문률로 여겨지고 있었다. 당시의

1) 영공주권의 존재를 대단히 뼈저리게 인식하게 된 충격적인 사건이 그로부터 40년후인 1983년 9월에 발생했다. 앵커리지로부터 서울로 향한 B.747이 사할린 남부를 비행중 영공 침입을 이유로 소련 전투기의 요격을 받고 격추되어 승무원·승객 269명 전원이 사망한 대한항공 007편 사건이다. 민간기에 대한 무력행사 사건은 사망자를 낸 것만으로 1994년까지 7건이 있었으며 그것 이외의 경미한 것은 상당한 수에 이르고 있다. 007편 사건의 비난에 대해 소련측은 스파이 행위라고 항변하며 사죄도 변상도 일절 행하지 않았지만 내심 반성하는 바가 있었던 것 같다. 동서냉전이 해소되고 소연방이 해체된 후로는 크게 사정이 달라졌다. 이러한 사건의 원인은 역시 국제간의 긴장에 있었던 것임에 틀림없다.

국제항공은 본국과 식민지간 외에는 강대국 패권다툼의 정치노선이 많았고 부력을 이용한 소위 합포외교에 약소국이 굴복한 예가 적지 않았다. 시카고 조약에서 영공 주권을 명문화 한 것은 역시 전쟁으로 과도하게 배쇄적이 된 여러 나라의 하늘을 해방시키기 위한 최저한의 필요였다. 그러나 이 주권이 권익으로 바뀌어 제한 주의의 방향으로 작용된 면도 있었다.

진후 민간항공 재개를 향한 준비는 이와 같이 해서 연합국측에서는 이미 갖추어져 있었다. 1939년 9월부터 시작된 세계대전에 의한 암흑시대가 이윽고 종말을 맞이하고 세계는 밝은 내일을 기다리게 되었다.

[참고문헌]

1. Charles H. and Gibbs-Smith, The Aeroplane-An Historical Survey of Its origins and Development, Her Majesty's Stationary Office.
2. Frank Howard and Bill Gunston, The Conquest of the Air, Paul Elek Ltd.
3. John W.R. Taylor and Kenneth Munson, History of Aviation, Crown Publishers Inc.
4. R.E.G. Davies, Airlines of United States Since 1914, Putnam.
5. —————, A History of the World Airlines, Oxford University Press.
6. 吉川康夫, 航空の世紀, 技報堂出版.