

Journal of Military History
2025, No. 137, pp.311-350
<https://doi.org/10.29212/mh.2025..137.311>
Printed in the Republic of Korea

6·25전쟁 이후 한국공군의 수송기 전력 발전과 해외 인도적 지원 활동의 성과

김인승 | 공군사관학교 국제관계학과 교수

- 목 차
1. 머리말
 2. 해외 인도적 지원의 개념과 공군의 역할
 3. 6·25전쟁 이후 한국공군의 수송기 전력 발전 약사
 4. 한국공군의 유형별 해외 인도적 지원활동 성과
 5. 결 언

초 록 인도적 지원 활동은 군의 전·평시 주요 임무 중 하나이다. 특히, 탈냉전 이후 지속되는 지역별 무력분쟁과 대규모 자연재해의 증가에 따라 군의 인도적 지원에 대한 국내·외적 요구가 점증하고 있다. 한국공군 역시 이러한 흐름에 발맞추어 6·25전쟁 이후 수송기 전력을 중심으로 인도주의적 영역에서 그 역할을 지속적으로 확대해 왔다. 하지만 최근에 언론의 주목을 받은 일부 비전투원후송작전 사례를 제외하면, 그 활동 현황에 대한 포괄적이고 체계적인 형태의 연구가 제대로 진행되지 않았다.

본 연구의 목적은 6·25전쟁 이후 한국공군의 주도하에 수행되었던 해외 인도적 지원(Foreign Humanitarian Assistance) 활동에 대해 검토하는 것이다. 이를 위해 먼저 공군의 인도적 공수작전의 유형을 ‘구호물자 및 인력 지원’, ‘비전투원후송작전’, ‘항공의무후송’의 세 가지 형태로 재정립하였

다. 이어서 6·25전쟁 이후 진행된 공군 수송기 전력의 도입 및 발전 과정을 4단계로 구분하여 살펴본 후, 이와 연계한 한국공군의 해외 인도적 활동사례 현황을 유형별로 종합 및 정리하였다. 그리고 이러한 분석을 바탕으로 한국공군의 인도적 지원 활동과 관련한 미래 발전 방향을 간략히 제시하였다.

주제어(Key Word) : 해외 인도적지원, 구호물자 지원, 항공의무후송, 비전투원 후송작전, 공수작전

원고투고일 : 2025. 10. 07. 심사수정일 : 2025. 11. 26. 게재확정일 : 2025. 12. 15.

1. 머리말

인도적 지원(Humanitarian Assistance) 활동은 군의 전·평시 주요 임무 중 하나이다. 국군의 사명인 “국민의 생명과 재산을 보호”하고, “국제평화의 유지에 이바지”하기 위한 방편 중 하나가 군의 인도적 개입 및 활용이기 때문이다.¹⁾ 특히, 지역별 무력분쟁의 지속과 기후변화 등으로 인한 대규모 자연재해의 증가로 인해 국제적 공조 활동의 필요성이 강조됨에 따라, 군의 인도적 지원에 대한 국내외적 요구가 점증하고 있는 상황이다.²⁾

한국공군 역시 이러한 흐름에 발맞추어 인도적 영역에서 그 역할을 지속적으로 확대해 왔다. 특히, 세계 곳곳에서 발생하는 재난 상황에 신속히 대응하여 재외국민의 안전을 보호함과 동시에 피해국에 긴급구호를 지원할 필요성이 점증함에 따라, 수송기 전력을 중심으로 한 지원 활동의 중요성이 두드러질 수밖에 없었다. 그 결과 단순한 해외파병 병력의 후송을 넘어, 2021년의 「미라클 작전」과 같은 재외국민 보호, 그리고 2023년의 캐나다 산불피해에 대한 구호인력 지원 등 다양한 분야로 그 활동 범위를 확대해 왔다.

이러한 공군의 인도적 활동 경험은 6·25전쟁의 발발과 함께 시작되었다. 1950년 11월 10일, 미 공군으로부터 지원받은 C-47 수송기를 기반으로 공수작전을 수행하는 과정에서, 위기상황에 직면 하였던 아군 및 민간인에 대한 지원활동 역시 일부 병행되었던 것이다. 다만 해당 기체의 주요 운용목적이 VIP 수송 및 보급물자

1) 법률 제20539호, 「군인의 지위 및 복무에 관한 기본법」, (2024. 12. 3.), 제5조(국군의 강령).

2) 대한민국 국방부, 『2022 국방백서』, (서울: 대한민국 국방부, 2023), p. 10.

지원이며, 가용전력 역시 1기에 불과하였던 관계로 인도적 성격의 활동성과는 제한적일 수밖에 없었다.³⁾

항공력에 기반한 인도적 지원 활동이 본격화된 것은 휴전협정 체결 이후였다. 1955년 4월, 6대의 C-46 수송기 도입을 기점으로 한국공군 내에 전술 공수작전 수행부대가 창설되고, 이후 C-54, C-130 등의 신규 수송기 전력이 추가 도입됨에 따라 공수작전 수행역량이 지속적으로 신장되었기 때문이다. 동시에 베트남전을 기점으로 한국군의 해외파병 활동이 활성화되고, 세계 각지에서 발생한 재난상황에 대한 긴급구호 요청 역시 증가하면서, 공군이 보유한 수송기 전력을 중심으로 한 해외 인도적 지원 활동이 급속히 확대되었다.

문제는 이러한 공군의 인도주의적 활동이 휴전 이후 다양한 형태로 진행되었음에도 불구하고, 그 실상에 대한 포괄적이고도 체계적인 분석은 제한적이라는 점이다. 관련 연구의 대부분이 수송기 전력의 발전 방향을 검토하는 과정에서 이들의 인도주의적 활약상을 압축적으로 소개하거나,⁴⁾ 공간사(official history) 성격의 ‘한국군 해외파병’ 연구에서 공군의 인도주의 작전활동을 단편적으로 언급하는 형태이기 때문이다.⁵⁾ 물론 최근 언론을 통해 주목받은 비전투원후송작전(NEO: Non-combatant Evacuation Operation) 사례에 대한 연구가 일부 존재하기는 하나,⁶⁾ 이는 한국공군에 의한

3) 공군본부, 『6·25전쟁 증언록』, (계룡: 공군본부, 2002), pp. 334-336. C-47의 활동과 관련한 자세한 내용은 본문의 3장을 참조할 것.

4) 대표적인 연구 다음과 같다. 이종우, “전략공중수송자산 확보방안에 관한 연구”, (한남대학교 국방전략대학원 석사논문, 2011); 남기섭, “한국의 군사전략개념과 항공수송전력의 불균형에 관한 고찰”, (한남대학교 국방전략대학원 석사논문, 2012); 조성준, 원인재, “미래 수송기 요구 능력 분석: 작전환경 변화에 따른 수송기 역할 확대를 중심으로”, (공군대학 '25-1차 교수 연구논문 모음집, 2025. 6.).

5) 대표적인 연구 다음과 같다. 공군 역사기록관리단, 『공군 해외파병사』, (계룡: 공군 역사기록관리단, 2007); 이홍주, 『한국군의 해외파병활동』, (서울: 국방부 군사편찬연구소, 2018).

인도주의적 활약상의 일면에 불과하다. 한국공군의 인도적 지원활동에 대한 체계적인 유형 분류 및 사례 검토가 요구되는 상황이라 할 수 있다.

본 연구의 목적은 6·25전쟁 이후 한국공군의 주도하에 수행되었던 인도적 지원활동에 대해 검토하는 것이다. 특히 본 연구에서는 다양한 인도적 활동 유형 중 해외에서 수행된 활동상(FHA: Foreign Humanitarian Assistance)에 초점을 맞추고자 한다. 본질적으로 국내적 재난상황에 대한 군의 인도적 지원 활동의 경우 ‘대민지원’과 구분이 어려울 뿐 아니라, 유관부처 및 민간분야의 대응능력 증진으로 최근 들어 국내 보건안전 및 재난지원과 관련된 영역에서 공군전력이 담당하는 역할이 과거 대비 축소되었기 때문이다.⁷⁾ 반면, 해외 인도적 지원의 경우 대한민국의 국제적 위신 증대, 그리고 한국공군의 전력 발전 과정과 비례하여 그 활동폭이 더욱 확대되고 있다는 점에서 연구사적으로 보다 주목할 만한 가치가 있다고 판단하였다.

이를 위해 먼저 ‘해외 인도적 지원’의 개념과 해당 활동에서 공군이 수행하는 역할에 대해 검토하고자 한다. 이를 바탕으로 본 연구에서 집중적으로 분석할 공군의 인도적 지원활동 범주를 구체화할 것이다. 이어서 6·25전쟁기 한국공군의 수송기 운용 경험과 그 이후 본격화된 수송기 전력의 발전과정을 시계열적으로 살펴본다. 이

6) 대표적인 연구는 다음과 같다. 김만기, “우리 군이 성공적으로 임무를 완수한 미라클 작전의 의미”, 『ROK Angle』 제239호(2021); 윤태영, “재외국민 보호를 위한 비전투원후송작전(NEO): 미국과 한국 사례연구 및 성공적 수행에 대한 시사점”, 『한국과 세계』 제6권 1호(2024); 김학유, “비전투원 후송 작전(NEO)의 정당성: 무력사용 금지의 원칙과 충돌당사국의 전시 민간인 보호의무를 중심으로”, 『인도법논총』 44호(2024).

7) 실제 1950년대 말에서 1970년대까지는 수해 지역에 대한 구호물자 지원, 전염병 창궐에 따른 의약품 공중살포, 유해 곤충 확산에 따른 살충제 살포 등의 역할이 공군 수송기 전력 주도하에 이루어졌다. 공군 제5전술공수비행단, 『제5전술공수비행단 30년사(1955~1985)』, (김해: 공군 제5전술공수비행단, 1985), p. 30, 53.

후 수송기 전력 발전과 연계하여 수행된 해외 인도적 지원 사례를 활동 유형별로 분류하여 검토하고, 결론을 통해 한국공군의 인도적 지원 활동과 관련한 미래 발전 방향을 간략히 제시하겠다.

2. 해외 인도적 지원의 개념과 공군의 역할

군(軍)에 의해 수행되는 해외 인도적 지원활동(이하 FHA)의 개념과 범주에 대한 연구는 일반적으로 미군의 군사교리상의 기술내용을 바탕으로 한다. 세계에서 이와 관련한 군사적 활동을 가장 적극적이고 광범위하게 수행해온 국가가 미국이기 때문이다. 그리고 실제 미 합참은 FHA의 계획 및 실행 등에 필요한 기본 원칙과 지침을 제공하기 위해 2001년부터 별도의 교리를 제정하였다.⁸⁾ 이후 수차례의 수정 및 보완과정을 거쳐 2019년 발간한 교리를 통해 FHA의 개념을 “미국 및 미국 영토 밖에서 인간의 고통, 질병, 기아 또는 결핍을 직접적으로 완화하거나 줄이기 위해 수행되는 국방부 활동”으로 정의하고 있다.⁹⁾

군에 의해 수행되는 FHA에는 기본적으로 다양한 활동들이 포함된다. 가장 대표적인 활동은 해외재난구호(Foreign Disaster Relief)로, 여기에는 피해 인원의 생존을 위해 요구되는 의식주 지원을 비롯해 개인의 보건안전 보장을 위한 시설의 유지·보수와 의료 물품 및 서비스 제공 등이 포함된다. 이에 더해 이재민에 대한 제반 지원업무, FHA 임무수행 관련 제반 활동들을 외부 위협으로부터 안전하게 보호하기 위한 임무, 그리고 FHA 활동을 지원

8) JP 3-07.6, *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Foreign Humanitarian Assistance*, (15 August 2001).

9) JP 3-29, *Foreign Humanitarian Assistance*, (14 May 2019), pp. 1-1~2.

하기 위한 기반시설 복구와 같은 기술 및 지원기능 등이 직접적인 FHA 활동에 포함된다. 동시에 FHA의 유관작전인 평화작전과 안정화, 민군작전(CMO) 등도 같은 범주로 연계되어 고려해야 한다.¹⁰⁾

그렇다면 이처럼 포괄적이고 다양한 FHA 활동 중 공군이 주축이 되어 담당해야 할 역할은 무엇인가? 이와 관련하여 다수의 연구에서 공통적으로 지목하고 있는 것이 바로 수송기 전력에 기반한 “공중수송(Airlift)”이다.¹¹⁾ 인원 및 물자 등의 수송과정에서 다른 군과는 대비되는 공군만의 장점이 명확하게 나타나기 때문이다.

일단 FHA 임무 수행에 있어 공중수송이 갖는 첫 번째 장점은 다른 병종에 비해 재난상황에 대한 신속한 대응이 가능하다는 점이다. 높은 작전고도 및 이동 속도를 바탕으로 가장 먼저 재난이 발생한 장소에 도달할 수 있다는 점은, 촌각을 다투는 인명구조 임무 수행에 있어 가장 중요한 조건일 수밖에 없다. 또한, 수송기는 원거리에 위치한, 그리고 육로 및 해로를 통한 접근이 제한되는 곳에 구호물자를 전달하고 의료 서비스를 제공하기 유리하다. 적대적 세력에 의해 육로가 차단되거나, 함정의 정박이 제한되는 도서 등에 대한 접근성이 탁월한 것이다. 마지막으로 높은 고도에서 작전을 수행하는 관계로 재난 상황에 대한 포괄적인 인식이 가능하며, 다양한 형태의 구호물자·장비·인력 등을 상황변화에 맞

10) 위의 글, pp. 1-7~10.

11) Todd M. Pavich, “Using the Air Force to Conduct Humanitarian Assistance in a Hostile Environment”, (U.S. Army Command and General Staff College, 2004); Shivansh Singh, “Role of Air Power in Humanitarian Assistance and Disaster Relief Operations”, *FORUM FOR NATIONAL SECURITY STUDIES-BLUE YONDER*, Vol. I, Issue I(January-June 2024); Rodrigo Antônio Silveira Santos, “THE USE OF AIRPOWER ON HUMANITARIAN OPERATIONS: A CASE STUDY IN BRAZIL”, *Brazilian Journal of Operations & Production Management*, Vol. 16, No. 3(2019).

취 대량으로 수송할 수 있다. 즉 정보판단의 수월성 및 다재다능함 측면에서 유용성이 높다.¹²⁾

이러한 특성들로 인해 미 합참 역시 FHA 활동과 관련해 공군이 담당해야 할 핵심임무가 “공중수송”, 그리고 이를 수행하기 위한 “비행장을 안전하게 운영 및 복구할 수 있는 능력”이라 명시하고 있다. 궁극적으로 공군 FHA 활동이 수송기를 중심으로 한 공중수송(이하 ‘공수’)으로 귀결될 수밖에 없음이 더욱 명확해지는 것이다.¹³⁾ 그렇다면 인도적 지원을 위해 수송기가 활용될 수 있는 세부 임무 영역에는 무엇이 있는가? 이에 대한 참조점으로 유용한 것이 산토스(Rodrigo Antônio Silveira Santos)의 연구이다. 그는 브라질 공군의 인도적 활동사례 분석을 바탕으로 공군이 수송기 전력을 기반으로 수행 가능한 작전 유형을 5가지로 구분하였다.¹⁴⁾ 각 작전 별 세부내용은 다음의 표와 같다.

〈표 1〉 항공력을 활용한 인도주의적 작전 유형

구분	내용
① 물자 지원 (logistic Supply)	육로를 통한 접근이 제한된 지역에 대한 구호 및 피해복구 지원을 위한 장비·물자 및 인력의 수송
② 피해자 구조 (victims' Rescue)	재난 또는 부상 등으로 인해 긴급상황에 처해 있는 인원에 대한 항공구조
③ 의료지원 (Healthcare Provision)	구조된 인원에 대한 병원으로의 후송 및 의료지원
④ 식량지원 (Food Provision)	재난으로 인한 이재민 및 지원인력에 대한 식량 지원
⑤ 접근성 및 기반시설 재건 (Rebuilt Access and Infrastructure)	재난으로 인해 파괴된 도로 및 기반시설 재건을 위한 기술인력 및 장비 전달

12) Singh, 앞의 글., pp. 48-49.

13) JP 3-29, 앞의 글., p. III-13.

14) Santos, 앞의 글., pp. 490-500.

문제는 산토스의 분류 기준이 국내적 재난사태 발생 사례를 중심으로 검토되어 해외에서 발생한 인도적 지원활동을 설명하는데 제한점이 존재한다는 것이다. 우선, 해외를 대상으로 이루어지는 인도적 물자지원의 경우 통상 구호품의 형태로 피해복구를 위한 장비, 물자 및 인력에 더해 식량까지 포괄하여 지원이 이루어진다. 지원대상이 직면한 상황에 따라 수송되는 물자의 종류에 변화가 있을 따름이다. 따라서 ‘① 물자지원’과 ‘④ 식량지원’을 ‘물자 및 인력 지원’으로 통합할 필요가 있다.

다음으로 ‘② 피해자 구조’의 경우 수송대상의 성격에 따라 세분화할 필요가 있다. 일단 위기상황에 노출된 민간인(Civilian)을 안전지역으로 이동시키기 위한 공수지원의 경우 비전투원후송작전이라는 독립적인 작전개념이 존재한다.¹⁵⁾ 반면, 군인 등 부상자에 대한 긴급의료지원 목적으로 수행되는 공수작전의 경우에는 항공의무후송(AE: Aeromedical Evacuation)이라는 별도 개념을 적용하고 있다. 두 작전 모두가 큰 틀에서 인도주의적 목적에 의해 수행된다는 공통점은 있으나, 그 수송대상 및 세부절차가 상이함을 고려하여 검토할 필요가 있는 것이다. 따라서 본 연구에서는 공군에 의해 수행되는 FHA 활동의 특성에 적합하도록 ‘② 피해자 구조’를 ‘비전투원후송작전’과 ‘항공의무후송’으로 세분화하여 살펴보겠다.

또한, 공군에 의한 ‘③ 의료지원’의 경우 통상 ‘구호물자 지원’이나 ‘항공의무후송’과정 등과 필수적으로 연계될 수밖에 없다. ‘구호물자 지원’ 품목에 의료물자 및 장비가 포함되며, 재난 상황에서의 부상자 후송의 경우 통상 의료인력이 동승하고, 착륙 직후 환자를 인근의 병원으로 후송하는 절차가 반드시 포함되기 때문이다.¹⁶⁾

15) 자세한 내용은 다음의 자료를 참고할 것. JP 3-68, 앞의 글; 공군교범 3-26, 「비전투원후송작전」, (계룡: 공군본부, 2024. 7.).

16) NEO의 경우 통상 의료지원팀 및 시설이 함께 연계되어 진행된다. JP 3-68, 앞의 글, p. II-11

즉, 공군에 의한 FHA 연구수행에 있어 ‘③ 의료지원’을 별도의 유형으로 분리하기보다 다른 항공수송 작전에 포함된 부수적 활동으로 보는 것이 적절하다.

마지막으로, ‘⑤ 접근성 및 기반시설 재건’의 경우 무력분쟁 상황 시 대부분의 활동이 군사적 목적과 직·간접적으로 연계되기에 순수한 형태의 인도적 성격의 활동만을 분류하여 식별하기 어렵다. 또한, 시설 재건에 필요한 물자 및 장비에 대한 수송의 경우 성격상 ‘물자 및 인력 지원’과 일부 중첩되는 측면이 존재한다. 따라서, 본 연구에서는 ⑤번 항목 또한 별도의 독립적인 역할로 분류하여 검토하지 않겠다.

〈표 2〉 공군의 해외 인도적 지원 활동 유형 재검토 결과

구분	물자 및 인력 지원	비전투원후송작전 ¹⁷⁾	항공의무후송 ¹⁸⁾
개념	전쟁, 내란 또는 자연 재해 등으로 위기 상황에 처한 지역에 대한 인도적 목적의 물품, 장비 및 인력 등에 대한 항공수송 지원	전쟁, 내란 또는 자연재해 등 위기상황으로 인해 위험에 처한 재외국민(정부에서 승인한 외국인 및 우방국 국민 포함)을 안전한 지역으로 후송하는 작전	항공기를 활용하여 부상자 및 질환자를 의무지원이 불완전한 지역으로부터 안전한 고 전문적 치료를 받을 수 있는 지역으로 이동 하는 것 (항공의무요원 동승)

결과적으로 본 연구에서 〈표 2〉에 제시된 세 가지 활동 유형을 중심으로 한국공군의 수송기 전력 발전과 연계한 FHA 사례를 검토하겠다. 특히, 해외에서 발생한 전쟁 및 테러 등 무력분쟁상황과 지진 및 태풍 등 자연재해 발생에 따른 인도적 지원현황을 중점적으로 살펴보고자 한다.

17) 공군교범 3-26, 앞의 글, p. 8.

18) 공군교범 3-5, 「공중기동작전」, (계룡: 공군본부, 21. 1.), p. 10.

3. 6·25전쟁 이후 한국공군의 수송기 전력 발전 역사

가. 6·25전쟁기 C-47 수송기 인수와 공중수송반 운영

한국공군이 최초로 수송기를 운용하기 시작한 시점은 1950년 11월 10일이었다. 유엔군이 38도선을 넘어 평양까지 진격하고, 평양 인근에 위치한 미림 비행기지가 유엔군에 의해 점령 및 활용되기 시작하던 시기, 미 제5공군으로부터 C-47 수송기 1대를 인계받았던 것이다. 동년 9월 말, 미 제5공군사령관 패트리지(Earl E. Patridge) 장군의 여의도비행장 방문 당시 한국공군에 F-51 전폭기 10대와 함께 수송기 1대를 추가로 공급하기로 한 약속이 2개월여 만에 실현된 것이다.¹⁹⁾

미 공군이 해당 기체의 양도를 결정한 이유는 당시 한국공군에 대한 교육 및 훈련을 담당하던 미 6146부대장, 헤스(Dean E. Hess) 중령의 요청 때문이었다. 전용기가 없어 지역 간 이동에 어려움을 겪고 있던 이승만 대통령을 비롯한 정부 주요 인사의 공중수송업무를 효과적으로 지원하고, 한국공군의 작전수행에 필요한 보급품 등을 신속하게 공급하기 위함이었다.²⁰⁾

당시 공군총참모장(현 공군참모총장)이었던 김정렬 장군은 수송기 인수와 동시에 장성환 대령을 공중수송반장에 임명하여 조종을 담당하게 하고, 그 예하에 기체 정비와 통신을 담당할 전문인력들을 배치하였다.²¹⁾ 다행스럽게도 당시 공중수송반 인원들은 수송기

19) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 7권: 중공군 참전과 유엔군의 철수』, (서울: 국방부 군사편찬연구소, 2010), p. 729.

20) 공군본부, 『6·25전쟁 증언록』, p. 334.

를 인계받은 직후부터 기체를 운용할 준비가 되어 있었다. 1950년 9월, 진해비행장에 착륙 도중 사고로 부분 파손된 C-47 수송기 1대를 헤스 중령이 미 공군에게 넘겨받아 한국공군 조종사에 대한 교육용으로 활용해왔기 때문이다.²²⁾ 따라서, 한국군 조종사들은 C-47를 인수한 직후부터 미 고문단과 함께 미립 비행장으로의 인원 및 물자수송을 지속하는 한편, 12월 초 공산군의 남진에 따른 전방으로부터의 철수 과정에서도 미립에서 여의도, 그리고 대전 비행장으로의 공중후퇴를 지원하였다.²³⁾

상기 철수작전이 완료된 이후, 공중수송반은 특별한 모(母)기지 없이 대통령 등 주요 인사의 수송을 최우선적인 임무로 하며 공수 작전을 수행하였다. 그리고 VIP 수송업무가 없는 경우에는 한국 공군이 주둔하는 주요 기지에 보급품 및 의약품을 수송하거나, 서해도서에 대한 군수 물자지원을 위해 백령도 해변에 기착하기도 하였다. 또한, 상황에 따라 비전투원후송이나 항공의무후송과 같은 인도적 지원 활동도 병행한 것으로 보인다. 실제 장성환 대령(당시 기준)의 회고에 따르면 1950년 12월 말, 15~20명에 이르는 전쟁고아를 여의도 기지에서 제주도로 공중후송하는 작전에 동참하였으며, 기내에 군의관을 동승하고 한국군 및 민간 부상 인원에 대한 의무후송 역시 빈번하게 실시하였다고 한다. 그 결과 6·25 전쟁기 그가 직접 C-47을 조종하여 수행한 공수 임무만 총 150회에 달할 정도로 상당한 작전경험을 축적할 수 있었다.²⁴⁾

21) 국방부 군사편찬연구소, 『한국전쟁사: 제4권』, (서울: 국방부, 1971), p. 702.

22) 딘 E. 헤스 지음, 이동은 옮김, 『신념의 조인』, (서울: 플래닛미디어, 2010), pp. 194-195, 259. 국방부 군사편찬연구소가 발간한 자료에는 미 공군이 9월 중 부분 파손되었던 해당기체를 수리 및 도장(한국군 표기) 후 활용하다가 11월 한국 공군에 인계하였다고 기록하고 있다. 국방부 군사편찬연구소, 『한국전쟁사: 제4권』, p. 702.

23) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 7권: 중공군 참전과 유엔군의 철수』, pp. 730-731.

24) 공군본부, 『6·25전쟁 증언록』, pp. 334-336.

비록 한국공군이 당시 운용하였던 수송기가 단 1기에 불과하고, 휴전 후 해당 기체의 종적 및 행방과 관련한 사실관계가 불분명하나,²⁵⁾ 6·25전쟁사 관련 국방부의 공식 공간사(Official History)에서 기술하듯 이는 분명 “우리 공군 공중수송의 효시”였으며,²⁶⁾ 수송기에 기반한 한국공군 최초의 인도적 작전 활동 경험이었다.

나. 전후 수송기 전력 도입과 공수비행단 창설

한국공군이 본격적으로 수송기 전력을 도입 및 운용하게 된 계기는 1954년 3월 30일, 한-미 공군 고위층 간에 이루어진 「공군 증강책 논의 회담」이었다. 미국이 한국에 제공하기로 한 군사원조 7억 \$ 중 일부 재원을 활용해 한국공군에 제트기로 구성된 1개 비행단을 창설함과 동시에, C-46 수송기를 공급할 것에 합의한 것이다.²⁷⁾

그 결과 한국공군 최초의 수송기 부대창설이 신속히 진행되기에 이르렀다. 1955년 4월 29일, 6대의 C-46 전력이 인도된 것을 시작으로 총 17대의 수송기가 한국공군에 이양됨에 따라, 1955년 10월 15일 대구기지에 제5공수전대가 창설되기에 이르렀다.²⁸⁾ 그리고 동년 11월 4일부터 태극 문양을 단 C-46 항공기가 역사적인 공수업무를 개시한 이래, 1965년까지 약 53,250시간을 비행하면서 28만여 명의 병력과 2,300만 파운드의 화물을 성공적으로 공수했다. 특히, 해당기간 중 대만, 홍콩, 태국, 베트남, 일본 등을 포함한 총 37회의 해외 공수업무까지 경험하며, 해외 공수작전 수

25) 제5전술공수비행단에서 발간한 부대사 역시 C-47 수송기에 대해 “자세한 운영 실적 및 활동사항에 대한 기록을 찾을 수 없었으며, 5전술비행단과 직접적인 연관 관계는 없다”고 기술하고 있다. 공군 제5전술공수비행단, 앞의 글, p. 21.

26) 국방부 군사편찬연구소, 『한국전쟁사: 제4권』, p. 702;

27) 공군본부, 『공군사: 제1집(1953~1957)』, p. 76.

28) 위의 글, p. 151.

행역량 또한 다져갔다.²⁹⁾

그럼에도 1960년대 중반까지 수송기 전력을 중심으로 한 공수 비행단의 창단은 이루어지지 않았다. 1964년 공군본부 주도하에 공수능력 강화를 목적으로 'C-46D 항공기 추가 도입(3대)을 통한 제5공수비행단 창설' 계획이 수립되기는 하였으나, 재정적 여건 등의 이유로 해당 계획이 제대로 추진되지 못한 것이다. 하지만 1964년 말부터 시작된 한국군의 베트남전 파병을 계기로 공군의 수송기 전력증강 및 공수비행단 창단 논의가 급물살을 타기 시작하였다. 베트남 내에 파병된 한국군을 지원하기 위한 공수물자의 증가, 그리고 병력 및 환자 수송 소요의 급증 등으로 인해 수송기 전력의 보강이 시급해진 것이다. 이에 공군본부 주도하에 2개의 수송기 대대를 신규창설하는 「찰리 버드(Charlie Bird)」와 「스카이 마스터(Sky Master)」 계획이 긴급하게 추진되기 시작했다.³⁰⁾

미국의 적극적인 지원하에 시행된 수송기 전력증강 계획은 대만으로부터 8대, 미국으로부터 10대, 도합 총 18대의 C-46D 수송기를 이양받는 것(찰리 버드)과 함께, C-46보다 장거리 수송능력이 뛰어난 C-54 수송기 4대를 미군에서 신규 인수받는 것(스카이 마스터)으로 확정되었다.³¹⁾

그 결과 한국공군은 1966년 말까지 총 31대의 C-46과 총 4대의 C-54 수송기를 각각 보유하게 되었으며, 이는 자연스럽게 1966년 9월 15일, 공군 제5공수비행단의 창설로 이어지게 되었

29) 공군 제5전술공수비행단, 앞의 글, p.23, 28, 52.

30) 위의 글, p. 55.

31) 대만으로부터 인수받은 C-46의 경우 대만의 C-119 수송기 신규도입에 따른 잉여전력을 미 공군의 도움으로 지원받게 된 것이다. 위의 글, p. 55. C-46의 경우 최대 항속거리 5,069km, 순항속도 278km/h, 작전 중량은 20톤가량인데 반해, C-54의 경우 최대 항속거리 6,400km, 순항속도 310km/h, 작전 중량은 약 28톤으로 전반적인 성능이 C-46 대비 우수하다. 박동찬, 『6·25전쟁 주요무기 I: 유엔군편』, (서울: 국방부 군사편찬연구소, 2021), p. 437, 439.

다.³²⁾ 6·25전쟁기 미 공군에 의해 양도받은 C-47 1대만을 운영한 경험이 있던 한국공군이, 1955년부터 본격화된 공수전력의 증강으로 인해 독자적으로 공수작전을 수행할 수 있는 기본적인 역량을 보유하게 된 것이다.

다. C-130H의 도입과 전술공수능력의 신장

1970년대 이후 한국공군의 수송기 전력은 심각한 노후화 문제에 직면하였다. 특히, 베트남전 참전 중 폭증하는 공수수요를 감당하는 과정에서 C-46과 C-54 전력의 노후화가 가속화되었다. 그 결과 1973년 중순에 이르러 이들 수송기에 대해 “가급적이면 안 뜨는 것이 좋다”는 공군 내부지침이 수립될 정도로 안전문제에 대한 우려가 급증했었다.³³⁾

이에 따라 기체 노후화 문제를 해결하고자 1973년 6월 중순부터 기존 수송기 전력 대비 야전에서의 전술적 활용성이 확대된, 총 16대의 C-123K가 군사원조 형태로 대만으로부터 도입되었다.³⁴⁾ 하지만 해당 기체 역시 중고 수송기들로 이미 상당 부분 노후화되어 있었던데다, 불안정한 엔진 성능으로 인해 도입 이후 대형 추락사고들이 이어져 원활한 공수작전의 운용에 제한이 컸다. 적어도 1980년대 말까지, 한반도를 넘어 해외에서 안정적인 형태의 공수작전 활동을 전개하는 데에 상당한 제약이 존재했던 것이다.³⁵⁾

이와 같은 한국공군의 수송기 전력 노후화 문제는 1980년대 말부터 상당부분 해소되기 시작하였다. 약 1,960억원의 예산을 투입하여 총 12대의 C-130H 수송기를 도입할 것이 결정되었기 때문

32) 공군 제5전술공수비행단, 앞의 글, p. 56.

33) 남기섭, 앞의 글, p. 44.

34) 공군역사기록관리단, 『공군 편년사: 공군 창군~2009년』, (계룡: 공군역사기록관리단, 2025), pp. 289-290.

35) 남기섭, 앞의 글, p. 45.

이다. 그리고 1988년 3월까지 4대의 C-130이 우선 도입됨에 따라, 김해기지에 제251 전술공수비행대대를 신규 창설하고 이듬해 9월부터 본격적으로 국내 공수작전에 투입하기 시작하였다.³⁶⁾ 도입 당시 재원에 따르면 C-130H는 항속거리가 4,186km, 순항속도가 540km/h, 최대 적재량이 약 19톤으로, C-123K 대비 두 배에 가까운 작전능력을 보유하고 있었다.³⁷⁾ 또한, 10톤가량의 화물을 탑재한 상태에서의 작전가능 거리가 약 3,300Km로, 서울로부터 중간 경유 없이 필리핀의 마닐라나 미국령 괌까지 도달 가능한 수준이었다. 적어도 한반도 인근의 아시아 15개국까지는 작전 개시 이후 24시간 이내에 도착이 가능하였던 것이다.³⁸⁾

이에 따라 한국공군의 해외 공수작전 수행능력은 한 단계 도약의 시기를 마주하게 되었다. 기본적으로 기존의 노후화된 수송기와는 달리 야간에도 작전수행이 가능하고, 안정성이 탁월할 뿐 아니라, 더 빠른 속도로 대량의 화물을 멀리까지 공수할 수 있게 되었기 때문이다. 이에 공군의 공간사에서도 C-130H가 기존의 공수전력에 비해 “항공기 대당 비교시 4배 이상의 능력을 발휘”함에 따라 한국공군의 “다목적 전술공수 소요를 충족”하게 되었다고 평가하였다.³⁹⁾

주목할 점은 1994년 1월 12일, 총 12대의 CN-235M 수송기가 추가로 도입되어 제5전술공수비행단에 배치되었다는 점이다.⁴⁰⁾ 물론 해당 기체가 C-130H 대비 탑재중량과 항속거리 면에서 절반 수준의 성능밖에 보이지 못하였지만, 높은 수준의 기동성을 갖추고 있어 도입 직후부터 한반도 지형에서 운영하기에 최적화된 수송기라는 평가를 받았다.⁴¹⁾ 이에 따라 심각한 노후화로 가동률

36) 공군본부, 『공군사: 제8집(1983~1988)』, (계룡: 공군본부, 1994), pp. 92-93.

37) 위의 글, p. 91. C-123K의 항속거리는 1,666km, 순항속도는 278km/h, 최대 적재량은 약 11톤이었다.

38) 남기섭, 앞의 글, pp. 46-48.

39) 공군본부, 『공군사: 제8집(1983~1988)』, pp. 605-606.

40) 공군역사기록관리단, 『공군 편년사: 공군 창군~2009년』, p. 447.

이 현저히 떨어져 있던 C-123 등의 구형 수송기의 역할 공백을 신속히 대체하며, 국내에서 수행되는 전술공수 및 특수목적의 작전활동 수행에 적극적으로 활용되기 시작하였다.⁴¹⁾

그 결과 C-130H의 국내공수 임무부담이 한층 경감되었다. 이는 곧 해외공수 임무에 대한 C-130H 활용성을 더욱 높이는 계기로 작용하였다. C-130과 CN-235의 도입 및 운영으로 한국공군의 안정적인 다목적 전술공수 시대가 본격화된 것이다.

라. 다목적 공중급유기(KC-330)의 도입과 전략공수시대의 입문

분명 C-130H 도입은 한국공군의 전술공수능력의 완성도를 제고하는 중요한 전환점이었다. 하지만, 대한민국의 국력과 국제적 위상이 향상되고, 이에 따라 국제사회에서의 인도주의적 책임 또한 증대되면서, 한국군의 주력 공수전력으로서 해당 기체가 갖은 한계 또한 뚜렷해졌다. 터보프롭 엔진(Turbo-Prop)을 장착한 C-130H의 제원으로 인해 한국공군이 수행할 수 있는 해외 공수 작전의 대상 및 범위가 제약되었기 때문이다.

전술하였듯, C-130H는 일정량의 화물을 탑재할 경우 중간 기착 없이 도달할 수 있는 범위가 필리핀이나 괌 정도로 제한된다. 그 범위를 벗어난 지역에서 작전을 수행할 경우 중간 기착이 불가피하여 필연적으로 24시간 이상의 편도 이동시간이 소요될 수밖에 없는 것이다. 실제 한국 정부가 2010년 1월, 지진으로 인해 큰 피해를 입은 아이티에 인도적 목적의 구호인력과 물자를 긴급지원할 당시, C-130이 아닌 민간항공기를 이용하여 30여 명의 구조대와 구호물자를 현지까지 수송하였다. 해당 판단을 내린 주요 이유 중 하나는 C-130의 제한된 공수능력으로 인해 아이티까지의

41) 이종우, 앞의 글, p. 33.

42) C-54는 1992년 3월에, C-123은 1994년 말에 퇴역하였다.

이동에만 약 4박 5일이 소요될 것으로 예상되었기 때문이다.⁴³⁾ 물론, 2014년에 C-130H의 개량형인 C-130J 4대가 추가 도입되면서 일부 성능상의 개선은 있었으나, 작전반경과 탑재능력 측면에서 구형 C-130 대비 큰 차이가 없어 공수전력의 신장에 미치는 영향은 제한적이었다.⁴⁴⁾ 신속한 지원이 요구되는 해외 원거리 긴 급구호에 대응하기엔, 한국공군의 주력 수송기가 지닌 성능상의 아쉬움이 점차 커지기 시작한 것이다.

이러한 한국공군의 공수작전 수행 능력상의 한계를 부분적으로 해결한 것이 바로 2018년 말부터 총 4대가 도입된 다목적 공중급유기, KC-330 시그너스(Cygnus)이다. KC-330의 주목적은 전투기 전력 등에 대한 공중급유이나, 에어버스 사(社)의 여객기인 A330을 기반으로 제작되었기에 약 300명(임무요원 제외시 280명)의 인력이 탑승 가능하며, 화물은 최대 47톤까지 수송할 수 있다. 특히 최대 항속거리가 15,320km에 최고 속도 역시 마하 0.86(1,053km/h)에 달하는 관계로 중간 기착 없이 24시간 내에 범세계적인 공수작전을 수행하는 것이 가능하다.⁴⁵⁾

물론, KC-330을 전통적인 형태의 공수작전에 투입하는 데 있어 일부 제한사항 역시 존재하였다. 우선 그 주된 임무가 전투기 전력 등에 대한 ‘공중급유’인 관계로 해외 공수작전에 활용할 시 한반도 내 항공작전 운영상에 공백이 발생할 수 있다.⁴⁶⁾ 또한, 처음부터 군용 수송기 목적으로 설계된 것이 아닌, 민간 여객기를

43) 같은 시기 미 공군이 운용하였던 대표적인 대형수송기 기종인 C-17의 경우 25톤의 화물을 신고도 약 8,300km까지 비행할 수 있었다. 남기섭, 앞의 글, pp. 47-49.

44) 위의 글, pp. 37, 55. 구체적으로 C-130J는 구형모델 대비 화물적재량은 18%, 최대 항속거리는 21%가량 향상되었다. 김재범, “C-130의 Brakes & Anti-Skid Systems Up-Grade 필요성 제언”, 『안전』, Vol. 204(2020), p. 127.

45) 「공중급유기 'KC-330' 전력화...전투기 작전반경 획기적 확대」, 『연합뉴스』, (2019년 1월 30일).

46) 조성준, 원인재, 앞의 글, p. 18.

개조한 형태이기에 자연재해 등으로 비행장의 활용여건이 악화되거나, 무력분쟁 등으로 기체의 생존성이 위협받는 환경하에서는 공수작전의 수행이 제한된다.⁴⁷⁾

그럼에도 불구하고 KC-330의 투입이 어려운 지역에서 작전을 수행할 경우, C-130J와의 공동운영을 통해 상호 기체가 지닌 단점을 보완할 수 있다는 점에서,⁴⁸⁾ KC-330의 도입은 분명 한국공군의 해외 공수작전 수행능력을 비약적으로 확장하는 계기가 되었다. 바야흐로 세계 전 지역을 작전대상으로 한 전략공수의 시대에 입문하기 시작한 것이다.

4. 한국공군의 유형별 해외 인도적 지원활동 성과

가. 항공의무수송: 베트남전 사례를 중심으로

한국공군 최초의 FHA 활동은 베트남전이 한창인 1966년 말에서 1973년 초 사이에 진행되었다. 해외에 파병된 한국군 및 지원요원에 대한 항공의무후송이 바로 그것이다. 1966년 말에 이르러 주월 한국군의 규모가 약 4만 5천 명에 달함에 따라, 이들에 대한 물자지원에 더해 부상 인원에 대한 본국으로의 후송지원 필요성이 급증하였기 때문이다.⁴⁹⁾ 이에 한국공군은 1966년 10월 17일, 신규도입된 C-54 수송기를 운영하는 제8공수비행대대를 ‘은마부대’

47) 위의 글, p. 22; 홍희범, “질러야 할때 못 질렀다-대형 수송기와 우리 공군”, 『월간 플래툰』, (2024년 3월호), p. 118.

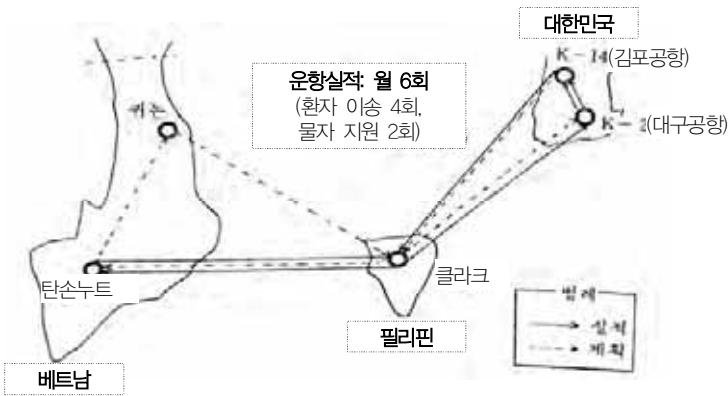
48) 조성준, 원인재, 앞의 글, pp. 22-23.

49) 국방부 군사편찬연구소, 『증언을 통해 본 베트남 전쟁과 한국군 I』, (서울: 국방부 군사편찬연구소, 2001), pp. 13-18; 공군본부, 『공군사: 제6집(1973~1977)』, (계룡: 공군본부, 1985), p. 152.

라 명명하고 동년 11월부터 한국공군 최초로 해외파병 활동을 지원하기 위한 한국-베트남 간의 정기공수 업무를 시작하였다.⁵⁰⁾

활동 초기, 은마부대의 일반적인 비행경로는 김포기지에서 귀빈과 위문품, 그리고 기타 보급품 등을 싣고 이륙한 다음, 필리핀의 클라크(Clark) 기지에 중간 기착 후 베트남 퀴논(Quy Nhon), 또는 탄손누트(Tan Son Nhat) 공항에 착륙 및 하역하는 형태였다. 그리고 한국으로 복귀하는 경로에 다시 클라크 기지에 기착하여 본국으로 후송 대기 중에 있는 부상병을 수송 후 대구기지로 복귀하는 여정이었다.⁵¹⁾ 당시 한국군 파병부대가 퀴논과 나트랑(Nha Trang) 등 다양한 지역에서 작전을 수행하고 있었기에, 베트남 내 한국군 부상자의 경우 일차적으로 미 공군 수송기에 의해 필리핀 클라크 기지에 있는 미군병원에 일괄 후송하기로 결정되었던 것이다.⁵²⁾

〈그림〉 은마부대 비행경로



50) 공군본부, 『공군사: 제5집(1968~1972)』, (계룡: 공군본부, 1983), p. 417.

51) 공군 제5전술공수비행단, 앞의 글, p.64; 공군본부, 『공군사: 제4집(1963~1967)』, p. 113.

52) 공군참전유공자회, 『공군 월남전 참전사(1965-1973)』, (공군참전유공자회, 2006), pp. 77-78.

한국공군에 의한 베트남전 최초의 항공의무후송은 1966년 11월 9일 시작되었다. C-54 수송기 1대가 필리핀의 클라크 기지병원에서 치료받고 있던 한국군 부상자 14명을 싣고 대구기지에 무사히 기착한 것이다.⁵³⁾ 이후 은마부대에서 운영하는 C-54 수송기는 한국과 베트남 사이를 월 6회가량 운영하며 평균 주 1회가량 클라크 기지에 이송된 한국군 부상자들을 본국으로 후송하였다.⁵⁴⁾

클라크 기지에서 환자를 탑승시킨 후 한국으로 복귀하는데 대략 8시간의 비행시간이 소요되었으며, 한 번에 대략 10~24명 수준의 환자를 이송하였기에, 환자 수송 간 간호를 위한 의료요원 동승이 필요하였다. 초기에는 대구 공군기지 병원에 근무하는 비행 군의관 1명과 의무 하사관 2명이 차출되어 환자 이송과정에 동행하였다. 그리고 대구기지에 착륙한 환자들은 바로 후송차량을 이용해 인근의 제27육군병원으로 이송되었다.⁵⁵⁾

하지만, 베트남에 위치한 한국군 전투부대 간의 수송지원 업무를 보강하기 위해 1968년 10월까지 총 3대의 C-46 수송기가 추가 파병됨에 따라, 한국군 부상자에 대한 항공의무수송 방식 역시 변화되었다.⁵⁶⁾ 중간에 필리핀의 클라크 기지를 거치지 않고 베트남의 탄손누트에 부상자를 집결시킨 후 한국으로 바로 후송하는 것이 더 효과적이었기 때문이다. 이에 공군본부에서는 1969년 9월, 의무감과 의무과장을 필리핀과 베트남에 파견하여 부상자에 대한 공수현황과 의무지원상태를 면밀하게 파악함과 동시에, 환자

53) 공군 제5전술공수비행단, 앞의 글, p. 64.

54) 공군본부, 『공군사: 제4집(1963~1967)』, pp. 110-111, 119.

55) 공군제5전술공수비행단, 『은마부대 월남전 참전사』, (김해: 공군제5전술공수비행단, 1998), pp. 113-114.

56) 국방부 군사편찬연구소, 『증언을 통해 본 베트남 전쟁과 한국군 I』, p.992; 공군본부, 『공군사: 제6집(1973~1977)』, (계룡: 공군본부, 1985), p.155. 이들 수송기는 1970년 5월 19일 적재량 및 안전성, 항속거리 등 전반적인 성능이 더 우수한 C-54 수송기로 교체되었다.

수송절차를 보완하도록 하였다. 그 결과 1971년 7월 16일부터 한국군 부상자에 대해서는 종래의 클라크 공군기지가 아닌 베트남의 탄손누트 기지에서 한국공군이 직접 인수하기 시작하였다.⁵⁷⁾

동시에 항공의료후송 과정에서 제공되는 비행간호업무의 효과를 증진하기 위해 1971년 10월부터 10명의 육군 간호장교를 선발하여 전문 비행간호장교 양성을 위한 특별교육을 시작하였다. 약 7주에 걸친 항공생리 및 항공의료 후송 관련 교육과 2주간의 해외 실습 훈련을 거쳐, 1972년 1월부터 비행군의관을 대신해 1회 비행당 2명의 비행 간호장교가 항공의료 후송팀의 의료지원 업무를 담당하게 되었다.⁵⁸⁾

이와 같은 발전 노력을 바탕으로 1973년 3월, 주월한국군이 베트남에서 완전히 철수하기 전까지, 한국공군의 수송기(C-54) 전력에 의해 총 244회에 걸쳐 3,853명의 부상자가 안전하게 본국으로 송환되었다.⁵⁹⁾ 1회 비행당 평균 15.8명의 인원이 후송된 것이다. 연도별 항공의무수송인원은 다음과 같다.

〈표 3〉 연도별 항공의무수송 인원(한국공군 C-54)⁶⁰⁾

구분	'66년	'67년	'68년	'69년	'70년	'71년	'72년	'73년	계
인원 (명)	26명	480명	553명	257명	505명	833명	1,019명	180명	3,853명
후송 횟수	3회	34회	43회	25회	35회	44회	51회	9회	244회

출처: 제5전술공수비행단, 의무 제820호, “공군 의무 통계 자료”, (1978. 8. 29.).

57) 공군본부, 『공군사: 제5집(1968~1972)』, p. 417.

58) 윤항진 외, “한·월 항공의료 후송”, 『항공의학』통권 제35호, (1971년 12월), p. 54.

59) 제5전술공수비행단, 의무 제820호, “공군 의무 통계 자료”, (1978. 8. 29.).

60) 위의 글.

이처럼 베트남전에서의 항공의무수송은 한국공군의 자체 항공전력에 의해 수행된 최초의 FHA 활동이었다. 물론, 보유한 수송기 전력의 공수능력 제한으로 여전히 항공의무수송의 상당 부분을 미군에게 의존할 수밖에 없었다.⁶¹⁾ 그럼에도 휴전으로부터 불과 13년 만에 한국군 부상자의 생명과 건강을 보전하기 위한 원거리 공수작전을 자체 역량으로 이루어냈다는 점에서 그 의의를 찾을 수 있다.

나. 해외 물자 및 인력 수송: 걸프전에서 캐나다 산불지원까지

베트남전 종전 이후 시행된 한국공군 수송기 전력의 공식적인 해외파병은 걸프전이었다. 1990년 8월 초, 이라크의 쿠웨이트 침공 직후 개시된 미국 주도의 다국적 군사작전을 지원하기 위해, 비전투부대 중심의 파병부대 편성이 결정되었던 것이다. 이 과정에서 한국정부 주도하에 다국적군 소속의 부상자를 치료하기 위한 인도적 성격의 의료인력 파견이 추진됨에 따라, C-130H 수송기 전력 도입 이후 최초의 FHA 활동이 수행되었다.⁶²⁾

총 154명으로 구성된 국군의료지원단의 전개는 크게 두 단계로 나누어 진행되었다. 먼저 1991년 1월 14일, 20명의 선발대 인원이 대한항공 특별기편을 활용하여 사우디아라비아로 이동하였다. 이어서 총 134명의 본대가 1991년 1월 23일, 대한항공 전세기에 탑승해 중간 경유지인 파키스탄의 진나(Jinnah) 국제공항으로 이동하였다. 그리고 이들 본대인원에 대한 파키스탄 → 사우디아라비아 다란(Dhahran) 공항으로의 공중수송을 총 2대의 C-130H 수송기가 지원하였다. 1991년 1월 17일부로 다국적군에 의한 이라크

61) 미군 수송기(C-118, C-130)에 의해 한국으로 후송된 부상 인원은 총 7,570명이다. 위의 글.

62) 이흥주, 앞의 글, p. 215.

공격이 개시됨에 따라 해당 국가로의 민항기 입항이 제한되었기 때문이다.⁶³⁾

‘비둘기 공수비행대’라 명명되었던 C-130H 전력은 해당 작전을 수행하기 위해 본대보다 2일 앞선 1월 21일에 김해기지를 출발하였다. 군용기에 대한 영공통과 협조가 어려운 중국과 베트남을 우회함에 따라 민항기 대비 비행거리가 크게 연장된 데다, C-130H의 제한된 항속거리로 인해 필리핀과 태국에 각각 중간 기착하여 연료 재보급을 받아야 했기 때문이다. 그럼에도 한국공군 소속 C-130H 전력은 국군의료지원단 본대인원을 1월 25일까지 사우디 다란 공항에 무사히 수송할 수 있었다.⁶⁴⁾ 그리고 알 누아이리아(Al Nu'airiyah) 병원에서 의료활동을 시작한 국군의료지원단은 파병기간 동안 총 1,634명의 다국적군과 87명의 민간인 부상자에 대한 의료지원을 통해 무력분쟁지역에서의 인명 구호 활동에 최선을 다하였다.⁶⁵⁾

한국공군에 의해 수행된 두 번째 해외 인도적 물자·인력 지원활동은 2001년 10월, 아프가니스탄 전쟁으로 인해 발생한 대규모 난민 지원이었다. 9.11테러 이후 미국이 ‘테러와의 전쟁’ 일환으로 알카에다(al-Qaeda)와 탈레반(Taliban) 정권을 제거하기 위해 아프가니스탄을 침공함에 따라, 다수의 아프가니스탄 난민이 파키스탄 등 주변국으로 유입되는 상황이 발생하였다. 이에, 유엔 측에서 국제사회에 이들 난민에 대한 긴급지원을 요청해 왔다. 그리고 대한민국 외교부가 이에 호응함에 따라, 국방부와의 협조하에 공군의 수송기를 활용해 구호물자를 파키스탄으로 긴급 공수할 것이 결정된 것이다.⁶⁶⁾

63) 앞의 글, p. 220.

64) 국방부 군사편찬연구소, 『국군 걸프전쟁 파병사: 국군의료지원단과 공군 수송단』, (서울: 국방부 군사편찬연구소, 2013), pp. 104-105.

65) 위의 글, pp. 114-119.

66) 외교부 홈페이지 보도자료, “아프가니스탄 난민에 대한 인도적 지원”, (2001.10.8.) https://overseas.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=289650&page=1&pitem=10(검색일: 2025년 8월 18일).

그 결과 제5전술공수비행단과 제15혼성비행단 소속 C-130 수송기 5대가 동원되었으며, 2001년 10월 19일 파키스탄의 이슬라마바드(Islamabad) 공항으로 총 45톤에 이르는 구호물자 싣고 출발하였다. 여기에는 모포와 텐트, 방한복 등이 포함되어 있었으며, 이들 5대의 수송기는 총 3박 4일간 평균 34시간이 넘는 비행 시간을 기록하며 구호물자를 파키스탄까지 무사히 전달하고 본국으로 복귀하였다.⁶⁷⁾

준수한 수송능력을 갖춘 C-130H에 기반한 해외 구호물자 지원 활동은 이후로도 지속되었다. 특히 외교부의 요청에 따른, 대규모 자연재해 발생 국가에 대한 긴급재난구호의 형태가 활동의 중심이 되었다. 그 출발점은 2004년 12월 31일, 스리랑카를 대상으로 수행된 긴급 구호물자 공수작전이었다. 2004년 12월 26일, 인도네시아 수마트라섬 인근 해저에서 발생한 진도 9.3에 이르는 강진과 그에 따른 거대한 쓰나미(tsunami)로 인해 인도네시아와 태국, 스리랑카 등 남아시아 지역에 위치한 12개 국가에 대규모 인명피해가 발생함에 따라, 이들 국가에 대한 긴급구호 지원의 필요성이 대두되었던 것이다.⁶⁸⁾

이에 동년 12월 31일, 그 피해가 특히 심각했던 스리랑카를 대상으로 담요 및 식료품 등 5.2톤에 이르는 긴급구호물자가 공군의 C-130H 수송기 1대를 통해 우선 지원되었다.⁶⁹⁾ 이러한 활동은 이후에도 지속되어 필리핀 레이테(Leyte)섬에서 발생한 산사태 피해를 지원하기 위해 2006년 3월 1일 7.5톤 상당의 구호물품이, 그리고 동년 6월에는 인도네시아 자카르타에 발생한 지진피해를 돕

67) 공군 역사기록관리단, 『공군 해외파병사』, pp. 223-224

68) 전승민, “인류의 ‘기억’으로 남은 역사상 최악의 쓰나미, 그리고 12개국 국민들의 싸움”, 『국가유산청 소식지』, (2019. 9. 3).

69) 공군 역사기록관리단, 『공군 해외파병사』, p. 295; “지진해일 피해 스리랑카에 구호장비·구호품 추가 전달” 『중앙일보』, (2025년 1월 25일).

기 위한 약 7톤가량의 구호물자가 각각 1대의 C-130 수송기를 통해 지원되었다.⁷⁰⁾

이 과정에서 대한민국 정부의 해외긴급구호 시스템이 한 차례 큰 변화를 경험하게 되었다. 2004년 남아시아 지진해일 이후 연이어 발생한 대규모 해외재난사태를 지원하는 과정에서 구조·의료팀 구성 및 구호물자 지원과 관련한 체계적인 업무 시스템이 부재하여 매년 관계 부처 간의 대책회의를 통해 문제에 대응해 왔기 때문이다. 이에 따라 2005년부터 외교통상부를 중심으로 관계 부처 및 민간 전문가 등과의 협의가 지속되었다. 그 결과 외교통상부를 해외재난 긴급구호 관련 총괄기관으로 하고, 행정자치부(소방방재청)가 해외긴급구호대(KDRT)의 선발 및 구성을 담당하며, 국방부는 외교통상부장관이 요구할 시 구호물자 및 장비, 요원의 수송을 위한 자산을 제공하는 것을 골자로 한 ‘해외재난 긴급구호 시스템’을 구축하였다.⁷¹⁾ 그리고, 2007년 「해외긴급구호에 관한 법률」이 제정됨에 따라 해당 시스템이 명확한 법적 구속력을 갖게 되었다.⁷²⁾

이에 따라 대한민국의 해외긴급구호는 피해국 및 국제기구와의 긴밀한 협력하에 보다 신속하고 효과적인 형태로 구호물자 및 인력을 재난지역으로 파견할 수 있게 되었다. 동시에 수송기 전력에 의한 해외 구호물자 지원활동 역시 보다 활성화 되었다. 특히 전술하였듯, 2019년 이후 대규모 인원에 대한 장거리 수송이 가능한 KC-330 공중급유기까지 전력화함에 따라 한국공군의 해외 구호

70) “C-130, 전방위 재난구호 임무”, 『연합뉴스』, (2011년 3월 14일).

71) 박강호, “해외재난 긴급구호시스템 구축 방안”, 『국제개발협력』, 1(1)(2006), pp. 7-10.

72) 2007년 3월 29일 제정된 「해외긴급구호에 관한 법률」 전문은 다음을 참조할 것. <https://law.go.kr/LSW/lsInfoP.do?lsiSeq=77755&ancYd=20070329&ancNo=08317&efYd=20070930&nwJoYnInfo=N&efGubun=Y&chrClsCd=010202&ancYnChk=0#0000>(국가법령정보센터, 검색일: 2025. 8. 18.)

물자 지원능력은 한 차원 도약하였다. 이러한 사실은 <표 4>를 통해 확인할 수 있다.

<표 4> 한국공군 해외 인도적 목적의 물자·인력 지원현황⁷³⁾

지원 대상	작전기간	동원 전력	구호물품 현황
걸프전 국군의료지원단 수송	1991. 1. 21. ~ 1. 29.	C-130 3대(2대 활용)	국군의료지원단 본대 134명
아프가니스탄 피난민 지원	2001. 10. 19. ~ 10. 22.	C-130 5대	구호물자 45톤 (모포, 텐트, 의복 등)
스리랑카 지진·해일	2004. 12. 31. ~ 2005. 1. 2.	C-130 1대	구호물자 5.2톤 (담요, 식량, 생수 등)
필리핀 레이테섬 산사태	2006. 3. 1. ~ 3. 2.	C-130 1대	구호물자 7.5톤 (담요, 의약품, 분유 등)
인도네시아 자카르타 지진	2006. 6. 3. ~ 6. 5.	C-130 1대	구호물자 7톤 (담요, 의약품, 식량 등)
중국 쓰촨성 지진	2008. 5. 29. ~ 5. 30.	C-130 3대	구호물자 26.6톤 (천막, 모포, 식량 등)
캄보디아 태풍 피해	2009. 11. 26. ~ 11. 27.	C-130 1대	구호물자 7톤 (담요, 치약, 비상식량 등)
동 일본 지진·해일	2011. 3. 14. ~ 4. 5.	C-130 10대	긴급구호대 120명, 구호물자 60톤
필리핀 태풍 피해	2013. 11. 14. ~ 11. 30.	C-130 9대	구호·지원요원 159명, 구호물자 329톤
일본 구마모토 지진 피해	2016. 4. 22.	C-130 2대	구호물자 20톤 (담요, 천막, 생수 등)
라오스 댐 붕괴	2018. 7. 28. ~ 8. 6.	C-130 5대	구호물자 25톤 (담요, 의류, 위생키트 등)
인도네시아 지진 피해	2018. 10. 8. ~ 11. 30.	C-130 3대	구호물자 456톤 (텐트, 의료기구, 생수 등)
튀르키예 지진 피해	2023. 2. 7. ~ 2. 19.	KC-330 3대	긴급구호대 139명, 구호물자 27톤
캐나다 산불 진화	2023. 7. 2. ~ 8. 2.	KC-330 1대	긴급구호대 151명, 구호장비 8.8톤
계	총 13개 국가 대상/ 구호인력 703명/ 구호물자 1,024.1톤		

73) 해외 재난구호 활동 관련 대한민국 공군 보도자료(News Release), 외교부 보도 자료(Press Release), 제5공중기동비행단 홈페이지 홍보관 자료 등을 참조하여 필자가 종합

종합적으로 2001년부터 2025년 현재까지 총 13개 국가를 대상으로, 703명의 구호 인력과 1,024톤에 이르는 구호물자가 한국공군의 수송기 전력에 의해 지원되었다. 특히, KC-330의 도입을 계기로 인근의 아시아 국가뿐 아니라, 다른 대륙에 위치한 튀르키예와 캐나다까지의 대규모 구호인력 및 물자의 수송이 가능해졌다는 측면에서 한국공군 FHA 활동의 공간적 확장성을 확인할 수 있다.

다. 비전투원후송: 필리핀 이재민부터 레바논 교민 후송까지

한국공군의 비전투원후송작전 사례로 세간에 널리 알려진 것은 2021년 8월에 아프가니스탄에서 수행된 「미라클 작전」과, 2023년 4월 수단에서 실시된 「프라미스 작전」일 것이다. KC-330과 C-130J가 함께 투입된 이들 작전에서 한국 정부에 협력하였던 아프가니스탄 현지인과 그 가족 390명, 그리고 수단에 고립되었던 한국 교민 28명이 각각 한국까지 안전하고 신속하게 후송될 수 있었다.⁷⁴⁾

하지만, 한국공군에 의한 비전투원후송은 이미 그 이전부터 수차례 수행되었다. 공군 수송기 전력을 동원해 위험 상황에 직면한 해외 교민 및 이재민을 안전한 지역으로 후송하였던 최초의 사례는, 2013년 필리핀에서 시작되었다.⁷⁵⁾ 11월 9일, 초강력 태풍인 하이옌(海燕, Haiyan)이 필리핀 타클로반(Tacloban) 지역을 강타함에 따라 2천 명 이상이 사망하고, 약 70만 명의 이재민이 발생하였다. 특히 태풍피해로 인해 일부 지역에 치안이 붕괴되고, 지상의 교통수단 또한 파괴되면서 제대로 된 구호활동 조차 진행될 수 없었다.⁷⁶⁾

74) 대한민국 국방부, 『기적의 여정 미라클 작전』, (서울: 대한민국 국방부, 2021), p. 44; “수단 ‘프라미스 작전’ 유공포상 전수식 개최”, 『외교부 보도자료』, (2021년 11월 29일).

75) “공군 구호팀, 필리핀 이재민 수송작전 만전”, 『국방일보』, (2013년 11월 20일).

76) “필리핀 당국 ‘태풍 하이옌 사망자 2,000~2,500명’”, 『VOA Korea』, (2013년 11월 13일).

이에 따라 위 <표 4>의 사례에도 언급하였듯, 외교부 주재하에 이루어진 관계 부처 회의를 통해 동년 11월 14일, 공군의 C-130H 수송기를 통해 구호물품 및 긴급구호대가 필리핀 타클로반으로 긴급공수되었다. 주목할 점은 구호품 및 인원을 필리핀에 하역한 이후, 공군 수송기를 활용해 타클로반 현지에서 구호를 기다리던 한국 교민 및 이재민 등을 인근의 세부(Cebu) 및 마닐라(Manila)의 안전지역으로 후송하였다는 점이다. 이를 위해 11월 15일, 현지에서 거주 중인 한국 교민과 그 가족 11명이 27명의 기사 및 봉사단원들과 함께 우선적으로 세부로 후송되었다.⁷⁷⁾

이후 동월 30일까지 총 3차에 걸쳐 각각 2~3대의 C-130H 수송기가 필리핀 재해지역에 추가 파견됨에 따라, 이들을 활용한 이재민 후송작전이 지속되었다. 그 결과 한국공군의 C-130 수송기는 필리핀 내를 총 72회 비행하며 한국 교민 222명, 필리핀 현지인 1,551명 등을 포함, 총 1,937명의 민간 인원을 안전지역으로 후송하였다. 태풍으로 인해 관재탐의 기능이 사실상 마비된 타클로반 공항의 열악한 작전환경하에서 달성한, 한국공군 최초의 비전투원후송작전 성과였다.⁷⁸⁾

한국공군의 공식적인 두 번째 민간인 긴급후송작전은 2018년 사이판에서 수행되었다. 10월 25일, 최대 풍속이 시속 290km에 달하는 태풍 ‘위투(玉兔, Yutu)’가 사이판을 강타함에 따라 사이판 국제공항이 폐쇄되며 약 1,800명의 한국 관광객이 이곳에 발이 묶이는 상황이 발생한 것이다. 이에 외교부 주도하에 한국 교민 및 관광객을 지원하기 위한 공군 수송기 전력의 긴급 파견이 결정되었다. 당시 공군 C-130H 수송기의 제한된 인원수송능력을 고려하여, 수

77) “필리핀 태풍 피해 지원을 위한 대한민국긴급구호대 구호활동 개시 및 우리 교민 안전지역으로 후송”, 『외교부 보도자료』, (2013년 11월 15일).

78) “공군, 필리핀 긴급 구호지원 임무 완수하고 복귀”, 『대한민국 공군 News Release』, (2013년 12월 1일).

송기가 사이판으로부터 인근의 괌 공항으로 인원을 수송하면, 이들을 민간 항공편을 활용해 본국으로 이동시킨다는 계획이었다.⁷⁹⁾

이에 공군의 C-130 수송기 1대가 10월 27일 새벽 03시경 김해기지를 출발하여 사이판에 도착한 후, 사이판↔괌 공항을 오가며 우리 국민에 대한 후송작전을 실시하였다. 태풍피해로 인해 항행 안전시설 대부분이 파괴되어 육안에만 의존해 비행해야 했기에, 후송은 주간에만 이루어질 수밖에 없었다. 그럼에도 C-130 수송기는 10월 29일까지 낮선 두 공항 사이를 10차례 왕복하며 총 799명의 국민을 안전지대로 이송하였다.⁸⁰⁾

코로나-19 팬데믹이 한창이던 2020년에는 감염위험에 노출된 해외 파견 한국인 근로자들에 대한 본국 후송 임무에도 투입되었다. 7월 23일, 막 전력화되었던 KC-330 2기를 투입하여 이라크 바그다드(Baghdad) 공항에 모여있던 재외국민 293명을 중간 기착 없이 바로 인천공항으로 신속하게 후송할 수 있었다. 그리고 도착 직후 실시한 코로나-19 진단검사에서 77명이 확진됨에 따라, 바로 국내 의료기관을 통해 관련 치료를 받을 수 있었다. 비전투원후송을 위해 공중급유기인 KC-330이 최초 운용된 사례이자, 해당 작전의 수행과정에서 대규모 인원수송능력을 지닌 공중급유기가 얼마나 유용한 자산인지 확인할 수 있는 대목이다.⁸¹⁾

2023년 ‘프라미스 작전’ 성공 이후에도 두 차례의 추가적인 비전투원후송이 수행되었다. 2023년 10월의 이스라엘 교민 긴급철수 지원과 이듬해 10월, 레바논 교민 후송이 그것이다. 전자는 10월 7일 개시된 이스라엘-하마스 무력충돌에 따른 이스라엘 거주 교민의 안

79) “제26호 태풍 위투 사이판 강타 관련, 우리 교민 및 관광객 지원 긴급 대책회의 개최”, 『외교부 보도자료』, (2018년 10월 26일).

80) “공군, 사이판 고립 국민 긴급이송 임무 완료”, 『대한민국 공군 News Release』, (2018년 10월 31일).

81) “이라크 건설근로자 70여 명 31일 추가 귀국...방역 철저”, 『대한민국 정책브리핑』, (2020년 7월 29일).

전확보를 목적으로 진행되었다. 특히, 이스라엘 텔아비브(Tel Aviv) 공항에 대한 민간항공기 취항이 제한됨에 따라 10월 13일, KC-330 1기를 이스라엘로 파견하여 한국인 163명과 일본인 51명, 싱가포르인 6명 등 총 220명의 인원을 안전하게 서울공항으로 후송하였다.⁸²⁾

후자의 경우 이스라엘을 중심으로 한 중동지역의 무력분쟁이 레바논 내 헤즈볼라 세력으로까지 확대됨에 따라 발생하였다. 그리고 2024년 10월 2일 열린 중동사태 관련 대통령 주관 긴급 안보점검 회의 결과 레바논 내 한국 교민의 철수를 위한 공군 수송기 투입이 결정됨에 따라 KC-330의 레바논 파견이 단행된 것이다. 이에 베이루트(Beirut) 공항에서 총 97명의 한국 교민과 그 가족이 탑승한 한국공군 수송기가 10월 5일 서울공항에 무사히 도착하였다.⁸³⁾

(표 5) 한국공군 해외 구호물자 지원현황⁸⁴⁾

지원 대상	작전기간	동원 전력	후송인원
필리핀 태풍 피해 교민/현지 이재민	2013. 11. 14. ~ 11. 30.	C-130 9대	1,937명 (교민 222명, 필리핀인 1,551명, 기타 인원 164명)
사이판 태풍 피해 한국 관광객	2018. 10. 27. ~ 10. 31.	C-130 1대	799명
이라크(코로나-19) 한국인 근로자	2020. 7. 23. ~ 7. 24.	KC-330 2대	293명
아프가니스탄 협력자 및 가족(미라클 작전)	2021. 8. 23. ~ 8. 28.	KC-330 1대 C-130 2대	390명
수단 교민/ 외교관 (프라이스 작전)	2023. 4. 21. ~ 4. 25.	KC-330 1대 C-130 1대	28명
이스라엘 교민/ 외국인	2023. 10. 13. ~ 10. 15.	KC-330 1대	220명 (교민 163명, 일본인 51명, 싱가포르인 6명)
레바논 교민	2024. 10. 3. ~ 10. 6.	KC-330 1대	97명(레바논인 1명 포함)
계	총 7개 국가 대상/ 후송인력 3,764명		

82) “우리 군수송기, 이스라엘 체류 한국인 163명 등 220명 태우고 무사히 귀국”, 『대한민국 정책브리핑』, (2023년 10월 16일).

83) “레바논 체류 국민, 軍 수송기로 귀국”, 『조선일보』, (2024년 10월 7일).

84) 해외 재난구호 활동 관련 대한민국 공군 보도자료(News Release), 외교부 보도자료(Press Release), 제5공중기동비행단 홈페이지 홍보관 자료 등을 참조하여 필자가 종합

위 <표 5>처럼 한국공군은 2013년 이후 총 7회에 걸친 해외 비 전투원후송작전을 통해 총 3,764명을 위험지역으로부터 안전지역으로 이송하였다. 특히, 원거리 대량 인원수송이 가능한 KC-330의 도입 이후에는, 활주거리가 짧은 위험지역에서도 작전수행이 가능한 C-130J 수송기와의 적절한 협력을 바탕으로, 범세계적 영역에서 신속하고 안정적으로 재외국민과 외국인들에 대한 인도적 지원 활동을 수행하고 있다.

5. 결 언

대한민국 공군 공수작전의 역사는 6·25전쟁의 경험으로부터 시작되었다. 동시에 이는 우리 공군에 의한 인도적 지원활동의 출발점이기도 하였다. 그리고 이러한 공수작전과 인도적 활동의 적용 범위는 휴전협정 체결 이후 지속인 대외확장 일로를 걸어왔다. 특히, C-46을 필두로 한 수송기 전력의 증강과 해외파병의 개시, 그리고 해외 재난구호 활동 참여 등으로 인해 항공의무수송, 구호물자 및 인력지원, 비전투원후송작전의 세 가지 분야를 중심으로 활발한 인도적 지원활동이 진행되었다. 그 결과 지금까지 재난 피해를 입은 13개국 국민을 대상으로 1천 톤 이상의 구호물자를 지원하고, 약 4천 명에 이르는 한국군 부상자에게 안정적인 의료지원을 제공하였으며, 3,700명에 가까운 재외국민과 외국인들을 보다 안전한 지역으로 이송할 수 있었다.

그 과정에서 수송기 전력에 기반한 FHA 활동에 대한 두 가지 시사점이 식별되었다. 첫째, ‘무력분쟁 지역에 대한 전투병력 파병’이라는 상황에서 주로 수행되는 항공의무후송을 제외한, 나머

지 두 가지 FHA 활동의 경우 2000년대 들어 그 작전빈도가 급격히 증가하고 있다. 구호물자 및 인력지원의 경우 총 13회의 실행 실적 중 12번이 2001년 이후 수행되었으며, 비전투원후송의 경우에는 모든 활동이 2013년 이후 발생하였다. 이는 대한민국의 국제적 위상 증대에 따른 FHA 활동 참여 관련 국제적 요구의 증대와 기후변화에 따른 대규모 자연재해 발생 증가, 국제테러 및 무력분쟁의 확산과 같은 복합적인 요인의 결과로 보인다.

둘째, 한국공군의 FHA 대응 역량은 철저하게 수송기 플랫폼의 성능에 의해 좌우된다. 특히, 항속거리 및 속도, 탑재 중량과 같은 기본적인 공수능력에 더해, 군용 항공기로서의 방호능력 역시 그 작전 가능 대상 및 범위, 그리고 수송 규모를 결정하는 핵심 요인으로 작용하는 것이다. 2010년의 아이티 지진피해에 대한 C-130H 수송기 투입 제한 사례, 2018년 KC-330의 도입 이후 급격히 확장된 한국공군의 FHA 활동 범위 등에서 이러한 ‘기체 성능 의존성’이 재확인된다.

그렇다면 우리 군이 직면할 미래 FHA 환경은 어떻게 변화될 것이며, 한국공군은 충분한 대응 역량을 보유하고 있는가? 일단 외부 환경적 변화 방향은 비교적 명료해 보인다. 점증하는 국제적 공조 및 협력 기조 속에서, 향후 공군의 FHA 활동 참여에 대한 국내외적 요구가 더욱 증가할 것으로 예상되기 때문이다. 특히, 최근 들어 심화되고 있는 지역별 무력분쟁과 대규모 자연재해 발생 등으로 인해, 공군 수송기 전력에 요구되는 작전수행 빈도와 지원대상 범위, 그리고 공중수송 규모가 더욱 확대될 것으로 판단된다.

문제는 한국공군의 현행 공수작전 수행능력이 이러한 국내·외적 요구에 대응하기 불충분하다는 점이다. 일단, 공군의 주력 수송기인 C-130H의 경우 2020년대 말에 항공기 설계수명이 도래함에 따라

향후 FHA 활동에의 투입이 더욱 어려워질 것이다.⁸⁵⁾ 물론 2023년 12월, 공군의 대형수송기 도입 2차 사업대상으로 브라질 엠브라에르(Embraer) 사(社)의 C-390이 선정되어 2026년까지 신규전력화가 예정되어 있다.⁸⁶⁾ 문제는 해당 기체의 도입 수량이 3대에 불과하여, 노후화된 C-130H 전력을 대체하기에는 불충분하다는 점이다.

결국, 향후 한국공군의 해외 공수작전은 KC-330을 중심으로 도합 7기의 C-130J 및 C-390의 공조하에 진행될 수밖에 없다. 다만, 본문에서도 서술하였듯 KC-330의 경우 그 주된 임무가 ‘공중급유’인 관계로 국내 안보여건과 작전대상 지역의 상황에 따라 해외 공수작전에 적극적으로 투입하는 것이 제한될 수 있다.⁸⁷⁾ 상황에 따라 C-130J와 C-390의 제원에 한국공군의 FHA 수행 가능 대상 및 규모가 결정될 수밖에 없는 것이다. 결과적으로 앞으로 그 수요가 집중할 것으로 예상되는 FHA의 안정적인 수행을 위해서는 KC-330에 버금가는 글로벌 작전능력에 더해, 군용 수송기의 전통적 능력이라 할 수 있는 우수한 생존성과 범용성을 동시에 구비한, 이른바 ‘전략수송기’를 확보할 필요가 있다.

하지만 오랜 기간 한국공군의 전력 발전은 현존 위협에 대한 대응에 초점을 맞추고 진행되어왔다. 그로 인해 본질적으로 그 운용개념상 한반도라는 공간을 넘어 ‘군사적 활동영역의 대외적 확장성’에 중점을 두고 있는 전략수송기 도입에는 다소 소극적일 수밖에 없었다.⁸⁸⁾ 그러나 서두에 언급하였듯, 국군의 사명은 비

85) 조성준, 원인재, 앞의 글, p. 22.

86) “록히드마틴이 졌다…공군, 브라질 대형수송기 C-390 첫 도입”, 『중앙일보』, (2023년 12월 4일). 해당 기체는 터보팬 엔진이 탑재된 제트 수송기로, 재원상 최대 26톤의 적재량과 8,500km에 이르는 최대 항속거리를 지녀 C-130J에 비해서도 우수한 공수능력을 자랑한다.

87) 조성준, 원인재, 앞의 글, p. 22.

88) 실제 한국공군이 미 공군이 운용하는 전략수송기인 C-17에 대한 도입을 검토할 때 군 내부적으로 “우리나라에 왜 C-17 같은게 필요하냐”라는 비판이 존재하였다. 홍희범, 앞의 글, p. 117.

단 “대한민국의 자유와 독립의 보존”에만 국한되지 않는다. 재외 국민의 생명을 보호하고, 국제평화에 이바지하는 것 또한 국군의 주요 사명인 것이다.⁸⁹⁾ 심지어 그 중요성은 지속적인 확대 추세에 있다. 우리 군이 이러한 요구에 부응하기 위해 가장 필요한 전력 중 하나가 바로 ‘수송기’임을 인지하고, 중장기적으로 고성능의 수송기 전력의 확보에 더 많은 국가적 자원을 투입해야 할 이유인 것이다.

89) 법률 제20539호, 「군인의 지위 및 복무에 관한 기본법」, 2024. 12. 3., 제5조(국군의 강령).

〈참고문헌〉

1. 1차 자료

- 제5전술공수비행단, 의무 제820호, “공군 의무 통계 자료”, 1978. 8. 29.
법률 제8317호, 「해외긴급구호에 관한 법률」, 2007. 3. 29.
법률 제20539호, 「군인의 지위 및 복무에 관한 기본법」, 2024. 12. 3.

2. 단행본

- 공군본부, 『공군사: 제1집(1953~1957)』, 계룡: 공군본부, 1964.
공군본부, 『공군사: 제4집(1963~1967)』, 계룡: 공군본부, 1977.
공군본부, 『공군사: 제5집(1968~1972)』, 계룡: 공군본부, 1983.
공군본부, 『공군사: 제6집(1973~1977)』, 계룡: 공군본부, 1985.
공군본부, 『공군사: 제8집(1983~1988)』, 계룡: 공군본부, 1994.
공군본부, 『6·25전쟁 증언록』, 계룡: 공군본부, 2002
공군 역사기록관리단, 『공군 해외파병사』, 계룡: 공군 역사기록관리단, 2007.
공군 제5전술공수비행단, 『제5전술공수비행단 30년사(1955~1985)』, 김해: 공군 제5전술공수비행단, 1985.
공군 제5전술공수비행단, 『은마부대 월남전 참전사』, 김해: 공군 제5전술공수비행단, 1998.
국방부 군사편찬연구소, 『국군 걸프전쟁 파병사: 국군의료지원단과 공군 수송단』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2013.
국방부 군사편찬연구소, 『한국전쟁사: 제4권』, 서울: 국방부, 1971.
국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 7권: 중공군 참전과 유엔군의 철수』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2010.
대한민국 국방부, 『기적의 여정 미라클 작전』, 서울: 대한민국 국방부, 2021.
대한민국 국방부, 『2022 국방백서』, 서울: 대한민국 국방부, 2023.
던 E. 헤스 지음, 이동은 역, 『신념의 조인』, 서울: 플래닛미디어, 2010.
이흥주, 『한국군의 해외파병활동』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2018.

3. 논 문

- 김만기, “우리 군이 성공적으로 임무를 완수한 미라클 작전의 의미”, 『ROK Angle』, 제239호, 2021.
- 김재범, “C-130의 Brakes & Anti-Skid Systems Up-Grade 필요성 제언”, 『안전』, Vol. 204, 2020.
- 김학유, “비전투원 후송 작전(NEO)의 정당성 : 무력사용 금지의 원칙과 충돌당사국의 전시 민간인 보호의무를 중심으로”, 『인도법논총』 44호, 2024.
- 남기섭, “한국의 군사전략개념과 항공수송전력의 불균형에 관한 고찰”, 한남대학교 국방전략대학원 석사논문, 2012.
- 박강호, “해외재난 긴급구호시스템 구축 방안”, 『국제개발협력』, 1(1), 2006.
- 송민성, “KC-330 공수임무 제한사항에 대한 이해”, 『안전』, Vol. 209, 2021.
- 윤태영, “재외국민 보호를 위한 비전투원후송작전(NEO): 미국과 한국 사례연구 및 성공적 수행에 대한 시사점”, 『한국과 세계』, 제6권 1호, 2024.
- 윤항진 외, “한·월 항공의료 후송”, 『항공의학』통권 제35호, 1971년 12월.
- 이종우, “전략공중수송자산 확보방안에 관한 연구”, 한남대학교 국방전략대학원 석사논문, 2011.
- 전승민, “인류의 ‘기억’으로 남은 역사상 최악의 쓰나미, 그리고 12개국 국민들의 싸움”, 『국가유산청 소식지』, 2019. 9. 3.
- 조성준, 원인재, “미래 수송기 요구 능력 분석: 작전환경 변화에 따른 수송기 역할 확대를 중심으로” 공군대학 '25-1차 교수 연구논문 모음집, 2025. 6.
- 홍희범, “질려야 할때 못 질렀다-대형 수송기와 우리 공군”, 『월간 플래툰』, 2024년 3월호.
- Pavich, Todd M., “Using the Air Force to Conduct Humanitarian Assistance in a Hostile Environment”, U.S. Army Command and General Staff College, 2004.
- Silveira Santos, Rodrigo Antônio., “THE USE OF AIRPOWER ON HUMANITARIAN OPERATIONS: A CASE STUDY IN BRAZIL”, Brazilian Journal of Operations & Production Management, Vol. 16, No. 3 2019.
- Singh, Shivansh., “Role of Air Power in Humanitarian Assistance and Disaster Relief Operations”, FORUM FOR NATIONAL SECURITY STUDIES-BLUE YONDER, Vol. I, Issue I, January-June 2024.

4. 교범

공군교범 3-5, 「공중기동작전」, 공군본부, 21. 1.

공군교범 3-26, 「비전투원후송작전」, 공군본부, 2024. 7.

JP 3-07.6, Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Foreign Humanitarian Assistance, 15 August 2001.

JP 3-29, Foreign Humanitarian Assistance, 14 May 2019.

JP 3-68, Joint Noncombatant Evacuation Operations, 26 May 2022.

5. 언론자료

『국방일보』, 『대한민국 공군 News Release』, 『대한민국 정책브리핑』, 『연합뉴스』, 『외교부 보도자료』, 『조선일보』, 『중앙일보』, 『VOA Korea』

〈Abstract〉

The Development of the ROK Air Force's Transport Aircraft Capabilities and It's Achievements of Foreign Humanitarian Assistance activities since the Korean War

Kim, In-Seung

Humanitarian assistance operations are a key mission of the military forces, both in wartime and peacetime. In particular, with the continued regional armed conflicts and large-scale natural disasters since the end of the Cold War, domestic and international demands for military humanitarian assistance have been increasing. The ROK Air Force has also responded to this trend by continuously expanding its humanitarian role, focusing on its transport aircraft fleet, since the Korean War. However, with the exception of a few non-combatant evacuation operations that have recently garnered media attention, comprehensive and systematic research on these activities has been limited.

The purpose of this study is to examine the foreign humanitarian assistance(FHA) activities conducted under the leadership of the ROK Air Force since the Korean War. Specifically, in this theses, the Air Force's humanitarian airlift operations are categorized into three types: "relief supplies and personnel support," "non-combatant evacuation operations," and "aeromedical evacuation." This study comprehensively examines the evolution of the Air Force's

transport aircraft fleet and the current status of each type of operations. Based on this analysis, it briefly presents the future development directions related to the ROK Air Force's humanitarian assistance activities.

Keywords : Foreign Humanitarian Assistance, Relief Supply, Non-combatant Evacuation Operations, Aeromedical Evacuation, Airlift Operation