

도약을 준비하는 航空教育의 요람, 航空大學

李 亨 宰
(韓國航空大 總長)

1. 設立背景과 歷史

본교가 출범의 닳을 올린 지도 41년이 흘렀다. 국내 유수의 대학 역사가 이제 100년을 넘고 있고, 대학의 모체가 태동한 지 일백 년을 바라보는 대학들도 여럿 있으므로 본교의 역사가 깊은 것은 아닐지도 모른다. 그러나 국내 항공 산업이 20세기 중반 이후 활성화된 산업이고 다른 분야의 학문과 기술 산업에 비해 상대적으로 일천하다는 것을 고려한다면 본교의 41년 역사가 결코 짧다고만은 할 수 없을 것이다.

그 태동에서 현재에 이르기까지 본교가 겪은 변모와 변화, 그 파란과 폭풍은 이루 헤아릴 수 없을 정도로 많았으며, 결코 순탄하지 않은 많은 역사였다.

본교의 모체가 탄생한 것은 1952년이였다. 당시는 6·25의 참혹한 전쟁기간이었지만, 대한민국 정부는 수도를 떠난지인 부산으로 옮기면서도 民航空 분야의 전문인력에 대한 필요성을 절감하여 교통부 산하 교통고등학교에 2년제 특설 '항공과'를 개설하였다. 이듬해에는 수업연한 3년제로 개편, 국립항공학교로 독립됨과 아울러 교통부 시설국장인 김윤기 선생이 초대 교

장으로 취임하였다. 정부가 서울로 환도함에 따라 '53년에 학교도 서울로 이전하였고, 4년제 국립항공대학으로 개편됨으로써 오늘의 한국항공공대학교로 발돋움하는 전기를 마련하였다. '54년 8월, 지금의 경기도 고양시 화전읍에 항공기 격납고와 훈련비행장을 준공함으로써 비로소 항공대학으로서의 면모를 갖추기 시작하였다.

'56년에는 학교가 세워진 지 처음으로 제1회 졸업생 46명을 배출하였다. 그동안 교통부의 특별예산으로 훈련용 비행기 등을 도입하였고, 군으로부터는 항공교육에 필요한 다수의 기자재를 인수받기도 하면서 도서관, 실습공장, 무선실험국 등을 비롯한 교사를 증·개축하여 교육환경을 개선한 바 있으나 독립 캠퍼스를 마련한 것은 '63년에 와서야 가능한 일이었다. 이 해 현위치인 고양시 화전동에 신축교사를 준공, 현재까지 그대로 사용하고 있다. 그러나 국립항공학교 설치령 공포에 따라 '64년 3월에는 대학 2년 수료자를 입학자격으로 하는 수업연한 2년제의 국립항공학교로서 신입생 모집을 한 적도 있으며, '65년 다시 국립학교 설치령 중 일부를 개정하여 입학자격을 고교졸업자 또는 동등 이상의 자격자로 하고 수업연한을 4년제로 환원하

였다.

그런데 그 당시까지 우리 대학은 교통부 소관 하에서 재정적 제도적 운영 면에서 한계가 있었고, 대학교육에 대한 지위문제 등이 있어 국립 학교 설치령의 개정에 따라 '68년 12월에 문교부로 이관되었으며, 이 때에 대학의 명칭도 한국항공대학으로 개칭하였다. 이 당시에는 4개 학과(운항관리학과, 정비공학과, 항공통신공학과, 항공전자공학과)에 입학정원이 각각 20명씩이었다.

문교부로 이관됨으로써 본교는 대학으로서의 정착기를 맞게 된다. 항공산업 분야의 전문인력을 양성하기 위하여 학과 명칭도 일부 변경하고, 부속기관으로 정비공장과 무선실험국 등을 두었으며 부설기관으로 항공문제연구소, 항공기술요원양성소를 운영하였다. '72년에는 운항관리학과를 항공운항학과와 항공관리학과로 분리하였으며, 우리나라 최초의 공군 ROTC가 창단되어 '92학년도 19기까지 총 1,107명의 공군장교를 배출하기도 하였다. '74년에는 교통부로부터 수색 비행장을 인수받아 부속기관으로 항공관제소를 두게 되었으며, '78년에는 항공운항학과를 비롯한 5개 학과에 총 300명의 입학정원을 갖게 되었다.

이 무렵 문교부는 우리나라의 항공산업 분야 가운데 우선 항공운송사업의 확장을 도모하고, 특히 항공기 제조사업에 착수하려는 정책을 세웠다. 정책의 변화에서 우선적으로 해야 할 일은 항공산업을 주도할 고급 두뇌의 양성이었지만 이와 함께 산·학·연 협동체제를 구축할 필요성을 인식하게 되었다. 그 결과 국립학교 설치령의 개정에 의거, '79년 1월 본교는 학교법인 정석학원(이사장 조중훈)이 인수하여 운영을 맡게 되었다. 정석학원은 대학을 인수할 당시부터 내자와 의자를 투자하여 교사와 실습공장 신축, 최신 실습기자재 도입 등을 의욕적으로 추진하는 한편 대학원 설치, 항공전문대학과 부속 항공공업고등학교 및 부속 연구기관의 신설을 통한 항공분야의 계열화 계획을 수립하였다. 이 당시 우리 대학은 항공기 정비공장과 실험실습용 항공기 13대를 보유하고 있었다.

대학의 운영체제가 국립에서 사학재단으로 바

뀌면서 본교는 그동안 부진했던 교육의 내실을 기하는 한편, 학교 역사에 걸맞게 교세를 확장할 수 있는 시기가 될 것으로 크게 기대하였다. 그러나 인수 초기부터 정치적인 상황의 급격한 변화와 현위치에서의 발전을 제한하는 도시계획법을 비롯한 군사시설보호법, 수도권정비계획법 등 각종 규제와 제반 법령에 의해 현위치에서의 대학발전에는 상당히 많은 난관에 봉착하게 되었다.

그러한 상황 아래에서도 '86년에는 대학부설 비행교육원을 설치, 교통부로부터 항공중사자 지정 전문교육기관으로 인정받아 우리나라 비행교육의 새로운 장을 열게 되었으며, '87년에는 항공관리학과, 항공재료공학과, 기계설계학과, 전자제산학과 등 4개 학과를 증파하여 명실공히 航空教育의 본산으로 자리잡게 되었다. '93년 2월 제36회 졸업식까지 그동안 학사 5,370명, 석사 182명, 박사 6명을 배출하였다.

그러나 지난 '85년 이후 본교는 새로운 대학 캠퍼스 건설문제로 상당히 많은 논란과 소요, 진통을 겪기도 하였다. 이전 대상을지를 물색하기 위해 많은 시간과 노력이 있었으나 '54년 이후 이곳 화전의 비행장과 더불어 발전하여 오면서 수많은 항공인을 양성하고 배출해낸 현위치로부터 터전을 옮긴다는 것은 지역과 대학문화권 면에서 많은 어려움이 수반되었으며, 이전을 원하지 않는 항대 구성원들의 뜻에 따라 '92년 재단에서도 현위치로부터의 이전 계획을 완전백지화하였다.

이에 재단과 학교는 우리나라 항공우주 산업이 조속히 발전되어야 한다는 중요성을 재인식하고 현위치에서 발전하기 위하여 다각도로 노력한 결과, 제단은 현위치 주변부지의 매입에 착수하여 제 1단계 공사는 오는 '96년 말까지 총 5백여 원의 공사비를 투입, 5만 평 부지에 연면적 1만 3천 평의 건물을 신축하여 항공교육의 메카로 성장할 수 있도록 대학 기반시설을 확충할 계획이다.

1단계 공사가 마무리되는 대로 2단계 공사에 착수, 우리가 새롭게 맞이할 21세기에 본교는 첨단 항공우주과학 분야의 학문과 기술교육장으로 새롭게 바뀔 것이다.

2. 教育目標 및 方向

본교는 인류사회 발전에 필요한 학술의 심오한 이론을 바탕으로 항공과학 기술과 그 운용에 관한 광범하고 심화된 응용방법을 연구, 교수하는 동시에 민주시민으로서의 자질과 품성을 도야함으로써 인류사회에 공헌할 수 있는 인재 양성을 목적으로 하고 있다. 학문과 기술을 교수하고 연구하며 사회봉사를 구현하는 일은 대학의 보편적 이념에 속한다. 본교는 이러한 보편적 이념을 구현하기 위한 전인교육, 정서교육, 항공과학교육, 민주시민교육을 더욱 철저하게 이행하고자 하는 목표를 갖고 있다. 이는 '마음과 품매를 맑게', '학문과 창의를 넓게', '화합과 단결을 굳게'라는 학훈 아래 수행되고 있다.

우리 대학이 추구하고 있는 항공교육의 기본 목표는 국가정책이나 국익과 따로 떼어 놓을 수 없다. 국가산업의 입장에서 항공과학기술과 그 운용의 측면을 고려할 때 우리의 형편이 선진국과 비교하여 아직은 초보단계에 머물러 있지만, 이 분야는 노력을 하는 만큼 커나갈 수 있고 또 무한한 발전을 도모할 수 있는 잠재력을 갖고 있는 분야라고 할 수 있다.

항공분야는 국가산업의 측면에서 볼 때 크게 항공운송산업과 항공기 수리 및 제작산업으로 구분된다. 항공운송산업은 항공기를 운용하는 데 관련된 산업으로서 항공기 운항, 비행장 관리, 항공관제, 승객과 화물의 운송, 항공경영, 항공교통 등 다양한 운용분야가 있고, 항공기 수리 및 제작산업은 항공기 기체를 비롯하여 기관과 장비 및 항공기용 보조장치, 항공전자·통신장비 등의 설계와 제작 등 광범위한 분야가 포함된다.

항공과학기술에서부터 그 운용에 관한 이론과 응용이라는 상위개념을 구체적으로 실현하기 위해서 본교는 해당 기술과 응용분야를 다음과 같이 여러 분야로 구분하여 교육하고 있다.

- ① 항공기의 조종기술을 교육하는 항공운항학
- ② 항공기의 설계, 수리 및 제작에 대한 이론과 기술을 교육하는 항공기계공학
- ③ 기관을 설계, 제작하는 이론과 기술을 교육하는 기계설계학

④ 항공기에 사용되는 복합재료에 관한 이론과 기술을 교육하는 항공재료공학

⑤ 항공기용 전자장비에 대한 이론과 제작기술을 교육하는 항공전자공학

⑥ 항공통신 정보장비에 관한 이론과 기술 및 그 응용분야를 교육하는 항공통신정보공학

⑦ 항공기와 그 운용에 관련되는 전자계산의 이론과 기술을 교육하는 전자계산학

⑧ 비행장 및 항공기와 항로를 관제하고 관리 운영하는 항공관리학

⑨ 항공산업분야의 경영을 교육하는 항공경영학

항공산업은 구조에서부터 항공역학, 기관, 전자, 재료가공, 시스템관리, 안전성, 신뢰성, 관리기술 등 여러 가지 첨단기술이 복합되어 고도의 기술개발을 선도하고 기계를 비롯한 전기, 전자, 금속, 재료, 자동차, 우주산업 등 관련산업에의 파급효과가 큰 고부가가치형 시스템 산업이라고 말할 수 있다. 이에 따라 국제무역 상품의 소형화와 경량화에 따른 항공화물의 증가와 탑승객의 지속적 증대 등도 동시에 이루어지고 있어 항공산업은 급성장하고 있는 분야이기도 하다. 이러한 추세는 2000년대까지 계속해서 가속될 것으로 전망되고 있다.

항공우주산업은 우리나라의 경우 어느 산업보다도 늦게 출발한 산업이지만, 시대가 발전하면서 더욱 각광을 받고 있는 분야인 만큼 본교에서는 더욱 시대적 사명감을 갖고 있다. 특히 航空宇宙産業의 본질과 중요성을 국가 사회에 더욱 깊게 인식시키는 동시에 신념과 의지를 갖고 폭넓은 지식과 경험을 축적, 연구와 교수에 힘쓰고 있다.

3. 發展計劃의 方向과 展望

본교는 41년이 넘는 역사를 갖고 있고 상당한 발전을 이룩한 것은 틀림없지만, 비슷한 시기에 거의 같은 규모로 시작한 여타 대학과 비교해 보면 우리 대학이 발전했다고 말할 수 없을 만큼 시설과 규모에서 답보 상태에 있다. 특히 거의 모든 대학들이 자연계와 인문계의 조화를 이루고 분야를 다양화하여 학문간의 상호보완적

발전을 기하고 있으며, 학생수의 증가로 국가와 산업발전에 필요한 인재를 다양하게 배출하고 있는 점과, 본교와 마찬가지로 特殊性을 갖고 있는 여타 대학도 학과수와 학생수의 증가로 독자적인 대학문화권을 형성하며 발전해가고 있음을 볼 때 양적 팽창의 부작용을 두려워하거나 무조건 거부할 일은 아닌 것이다.

오늘의 대학에서 학문분야는 전문화되어 가고 심도를 더해가고 있으며 사회의 요구도 또한 다양해지고 있음은 주지의 사실이다. 학문은 상호보완적일 때 상승효과를 창출할 수 있고, 조화로운 학문발전이 가능하다는 점을 상고하며, 특성을 견지한 양적 팽창은 교육에 있어 필연적인 현상이라고 본다. 그런 점에서 특수 목적을 위해 운용되고 있는 직업훈련소나 연구소일 경우는 독자적인 문화권 형성을 그리 중요시할 필요가 없을지 모르나, 창조적인 사고와 폭 넓은 교양지식을 겸비해야 하는 대학생에게는 조화와 균형을 갖춘 환경은 대단히 중요한 면이 있다.

이와 관련하여 본교는 항공우주산업 분야의 특성있는 교육을 수행하는 세계적 명문으로 발전하기 위하여 단계별 장기발전계획을 수립하였다. 그 계획은 도약을 위한 제 1 단계로 기반조성단계(1992~1996), 도약의 실현단계(1997~2001), 세계적 명문으로의 진입단계(2002년 이후)로 구성하였으며, 제 1 단계는 특히 발전의 확고한 기반을 조성하는 단계로서 그 목표의 주요 항목을 간추리면 다음과 같다.

① 본 대학이 위치한 지역은 대학교육의 수행과 비행교육의 母基地가 될 수 있도록 고양시의 도시계획상 교육지역과 비행장구역으로 지정받는다.

② 교지는 장기발전을 위해 현재 계획중인 부지 외에 2단계 발전계획에 의해 점차 확대하는 것을 목표로 하며, 우선 제 1 단계 기간에는 5만 평을 확보하고 외곽시설은 1만 3천여 평을 신축한다.

③ 대학의 교세를 확장하기 위하여 항공우주산업과 관계되는 첨단과학기술 분야의 학과를 증설하고 기존학과의 정원은 산업체의 수요에 부응하도록 증원하는 한편, 기존의 일반대학원 외에 항공산업대학원을 신설한다. 이는 우리 대학

의 특성을 살리고자 하는 교육의 계열화와 체계화를 도모하는 뜻도 포함하고 있다.

④ 미래지향적인 지도자의 자질을 갖춘 인재양성을 위한 교양과정 교육계획을 확고하게 정립하는 동시에 전문분야의 지도자로 발전하는 데 필요한 전공교육 과정의 특성화, 체계화에 주력한다.

⑤ 산학협동 차원에서 비행교육원과 항공기술교육원을 활성화하여 항공운송산업체가 요구하는 인력을 공급한다.

⑥ 교수의 연구능력을 제고하기 위한 연구용 설비를 확충하고 안정된 산학협동연구를 할 수 있도록 30여억 원의 연구기금을 확보하는 한편 국내의 대학 및 연구소와 학술교류, 공동연구를 계속적으로 수행할 수 있는 제도를 마련하여 교수·직원·학생의 해외연수 기회와 복지를 확대한다.

⑦ 대학의 전체 구성원의 정서 함양과 휴식에 도움을 줄 수 있고 문화행사에 편리하도록 대학 환경을 조성하며, 항공박물관을 건설한다.

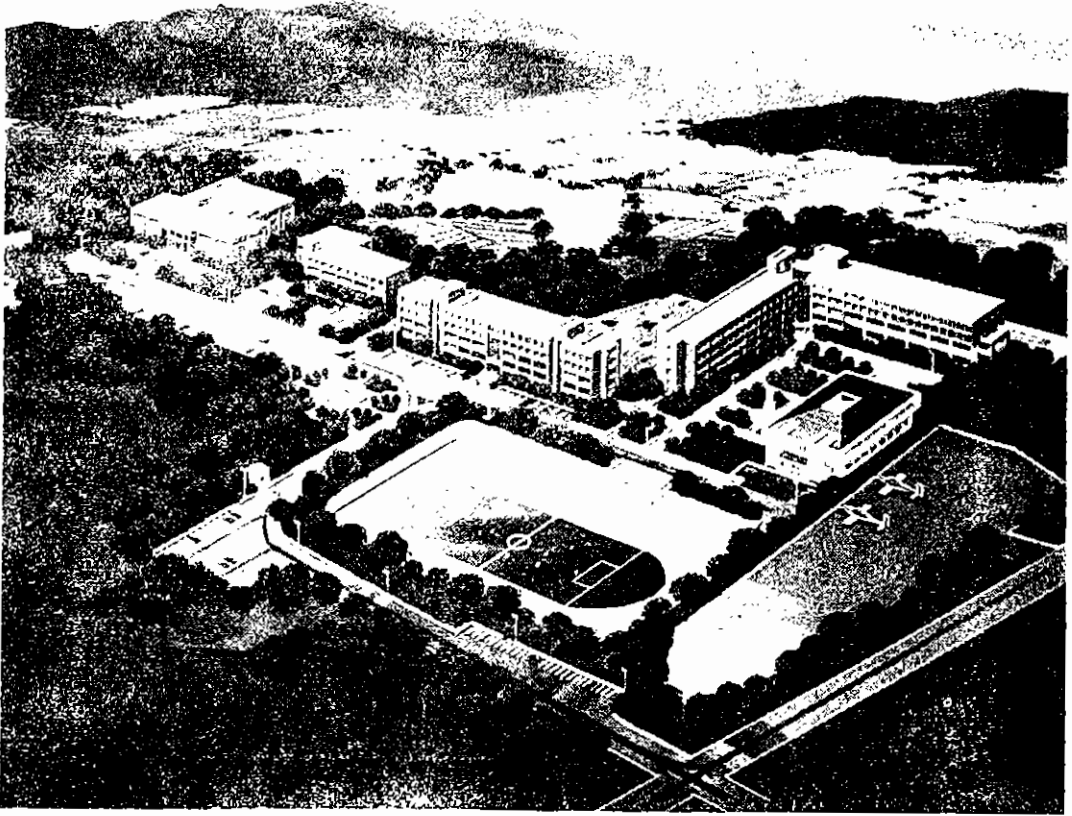
이와 같은 목표와 계획 아래 현재 제 1 단계 기반조성이 진행되고 있다. 또한 세부계획은 단계별로 진행되면서 부분적으로 조정되거나 더 훌륭한 대학으로 만들기 위해 여러 면에서 보완되도록 힘쓰고 있다. 본교의 제 1 단계 발전계획이 완료되는 1996년 이후에는 현재와 다른 항공대학의 면모를 대할 수 있을 것이며, 제 2 단계 계획이 실현되면 명실공히 항공교육의 메카로서 그 소임을 다할 수 있을 것으로 본다.

4. 未來를 준비하며

21세기가 바로 눈앞에 다가와 있는 지금 본교에서는 항공우주산업의 중요성과 국가경제 발전에 항공산업이 얼마나 큰 비중을 차지할 것인가를 잘 인식하고 있다. 특히 우리가 맞이할 향후 15년간은 과학기술의 발전과 더불어 인간의 활동영역이 항공, 우주, 해양으로 확장되고 이 분야의 산업은 21세기의 주요산업으로 등장할 것으로 예측되고 있다.

세계 항공산업을 주도하고 있는 미국, 프랑스, 영국, 독일 등은 이미 항공산업을 국가전략산업

▼ 항공대는 航空宇宙産業 분야의 특성있는 교육을 실현하기 위해 단계별 장기발전계획을 수립·추진중에 있어 명실공히 航空教育의 메카로서 그 소임을 다할 수 있을 것이다.



으로 육성하고 있으며, 이 분야와 관련되는 산업은 시장의 확보와 연구개발의 중요성, 부담의 경감을 위하여 국제 공동개발과 국제분업의 형태로 진행되고 있는 실정이다. 국내에서는 항공기 부품과 정비용역의 수요가 확대되고 있으며, '70년대 중반부터 착수한 우리나라의 현 기술수준은 아직은 초보단계라고 할 수 있으나 그간의 기술개발 경험을 토대로 설계와 부품제작기술을 정착시켜 전략산업으로 발전시켜 나가는 한편, 국제공동개발 생산에 적극 참여하여 자체 설계와 제작을 위한 기술기반을 구축해 가고 있다.

새로운 캠퍼스 건설을 계기로 우리는 항공우주산업의 정책, 그 운영과 기술개발을 위한 연구, 항공우주산업에 관한 이론교육과 응용기술

교육에 필요한 시설을 단계적으로 마련함으로써 향후 국내 민간항공산업 분야의 학문과 기술교육의 총본산 역할을 담당하는 데 조공도 부족함이 없도록 학교 발전을 위한 장기발전계획의 마련에 힘을 쏟고 있다. 그리고 이 계획은 차후 중단없이 계속되리라고 본다. 이와 함께 현재 본교가 위치한 고양시 화전동 일대를 교육 중심지로 발전시킴은 물론 항공우주 기술교육센터로 부상시키기 위한 계획을 단계적으로 추진할 것이다. 한국항공대학교는 항공우주산업 분야의 研究中心 대학이며 현업에 대해서는 應用技術大學으로서 세계적인 명성을 얻을 수 있는 기술교육장으로의 변모를 위해 재단과 학교가 조화롭게 제도적 장치를 마련해 나갈 것이다. ▣