밧셔 52를 구출하라

F-16 조종사를 구출하기 위해 40기의 항공기가 동원된 합동 작전 성공

적지에서 구출된 오그레디 대위

미사일 명중! 탈출!

보스니아 정세가 악화일로를 치닫고 있던 지난 95년 6월 8일, 세르비아계 세력의 SA-6 지대공 미사일 공격으로 격추된 미공군의 F-16전투기 탑승원이 격추된지 6일만에 미군 제 24해병대 해외파견부대에 의해 무사히 구출되었다.

문제의 F-16전투기는 95년 6월 2일 오후 3시 수분전 보스니아 북부의 버니얄카 상공 8천m에서 세루비아계의 미사일이 탑승기의 동체 하부에 명중했다.

비상 탈출한 사람은 스콧트 오그레디 미해병항공대 대위였다. 그날 피격된 순간을 뒤에 대위가 기자회견에서 두 다리 사이에서 빛이 번쩍이는 핸들이라고 표현한 좌석 사출장치의 작동고리가 눈에 들어와 대위는 정신 없이 그것을 당겼다고 한다.

행운인지 불행인지 명중탄의 충격으로 기체는 감속하고 있었기 때문에 대위는 무사히 전투기 밖으로 튕겨져 나왔다.

고도 약 4,300m 부근에서 좌석이 떨어져 나가고 주낙하산이 펴졌다. 낙하산에 매달려 지상에서는 완전노출상태인 채로 대위는 간선도로의 상공을 넘어 쳐다보는 사람들의 머리위를 서서히 내려와 한참만에 땅에 닿았다.

그리고 잡초가 무성한 공지에 착륙하자 대위는 급히 낙하산을 떼고 부근의 나무숲에 머리를 쳐박았다. 그대로 지면에 얼굴을 붙이고 장갑을 낀 두손으로 귀를 덥고 온몸을 숨기고 숨소리를 죽였다.

그로부터 5분도 채 되지 않아 한 무리의 세르비아인 병사가 나타나 부근 일대를 수색하기 시작했다. 때로는 불과 1m정도의 가까운 거리까지 다가오는 발소리를 들으면서 대위는 숨을 죽이고 그냥 땅바닥에 달라붙었다고 한다. 다행히 무성한 풀이 감추어 준 것이다.

이렇게하여 6일간에 걸친 대위의 적지에서의 피난행각이 시작되었다. 대위가 착지한 부근은 제2차 대전중에 나치스에 반항한 빨치산이 몸을 숨긴 삼림의 일각이었다. 낮에는 우거진 숲속에 숨어서 지내고 밤이되면 안전한 장소를 찾아서 천천이 이동하는것이 일과가 되었다.

초여름이라고는 하나 고원일대는 밤이되면 영하로 기온이 내려가는 일도 있고 제법 강한 비가 자주 내렸다. 무엇보다도 비는 수분보급에 도움이 되었으나 모닥불을 피울수가 없어 야간의 한기는 참아내기에 어려움이 많았지만 참고 견디는 수 밖에 없었다.

다행이도 대위가 착용하고 있는 비행복주머니와 구급배낭속에는 나침반, 호각, 입술크림, 구충제, 햇볕에 타는 것을 막는 약, 소금물, 정수 용알약, 성냥, 말라리아치료용 알약, 붕대, 위장용 안료, GPS 레시버, 신호용 거울, 구급약품키트, 지도, 휴대무선기 (PRC-112), 발연/발화신호탄, 9mm베렛더 자

동권총과 홀스타, 탄창 2개(각15발)등이 갖추어져 있었다.

또 F-16의 좌석에 비치되어 있던 시트 서바이벌 키트의 긴급소포, "힛트 엔드 고 패키지"에는 음료수 200cc팩 4개, 휴대용 무선기, 전지, 구급약품 등이 포함되어 있다. 그리고 긴급소포 외에 시트 서바이벌 키트에는 신호탄, 신호총, 신호경, 나침반, 호각, 조명등, 구명보트, 수리용 플럭, 칼(13㎝), 성냥, 깔개, 해상구획용 염료, 위험구난용 소책자, 음료수 주머니, 위장용 안료,위장망, 스펀지 2개, 모자,뺀찌 드라이버 등 간이공구, 양말, 장갑등이 갖추어져 있었다.

참고로 구급용 배낭의 중량은 약 4.5㎏이며, 좌석비치용 구급용품은13㎏인데 좌석 탈출시 동시에 탈출되고 낙하산에 한데 달려 내려오게 만들어져 있다.

대위는 공군의 긴급구난 훈련을 받고 있었음으로 기본적인 지식은 가지고 있었다. 방수지도에는 보스니아 북서부에 있는 식용식물로서 서양민돌레, 감초의 뿌리, 쐐기풀 등이 지시되어 있었음으로 참고가 되었을 것이다.

대위는 이들 식물과 개미를 잡아 굶주림을 견디어 내려고 했으나 개미는 잡기가 어려워 별로먹지 못했다고 한다. 음료수는 착지후에 가지고 있던 1리터를 한숨에 마셔버렸다. 사람은 한냉지에서도 하루에 1.9리터의 수분이 필요하며, 그 이하이면 신체기능이 저하함으로 우선 처음 행동에 잘못이 없도록 하려고 생각하여 물을 충분히 마셨다고 말했다.

어쨌든 다행스럽게 대위는 비가 와서 충분하다고는 할 수 없으나 최저한도의 수분은 보충할 수가 있었다. 이 빗물을 확보하는데는 방수지도와 수폰지가 도움이 되었다고 대위는 말하고 있다. 방수지도는 빗물을 가두어 두는데 쓰고 접은 의복이나 지면에서 수분을 흡수하는데는 스폰지가 편리했다라는 지적은 흥미롭다.

말할 것도없이 구명조난용품 가운데서 대위가 가장 의지한 것은 무게 800g이고 크기가 워크맨 정도인 구명용 라디오 PRC-112였을 것이다. 이것은 1.5V 건전지 1개로 7시간을 사용할 수가 있으며 음성뿐만 아니라 모르스 신호나 위치통보음도 발신한다. 다만 출력이 작아서 전파의 도달범위는 약 60㎞로 제약되어 있는것이 흠이라면 흠이다.

탈출당시 수일간은 악천후가 계속되어 공교롭게도 비행금지공역을 감시하는 초계비행 감시 작전이 이루어지지 않고 초계비행도 중단되었기 때문에 대위의 라디오 발신은 우군에 포착되지 못했었다.

그 가능성을 냉정하게 판단하고 있는 대위는 결코 체념하는 일 없이 이동을 계속했다. 이 이동에 대해 주목할 점은 대위가 무선교신에 적합한 고지로 대형 헬리콥터의 착지가 가능하고 적의 포화세례를 받기 어려운 지형을 찾아 움직이고 있었다는 점이다.

구명구난에서 가장 중시되는 것은 본인이 절대로 생환한다는 집념이 필요하다. 이것만은 훈련해도 쉽게 몸에 베이는 것이 아니다. 바꿔 말하자면 생환한다는 것이 새로운 임무가 되어야하는 것이다. 종래의 구명·구난체험에서 얻은 최대의 교훈은 세계의 어디에 있든 지혜를 짜내면 끝내 살아날 수가 있다는 것과 생존의욕과 자연을 자기편으로 삼는 능력이 생명구조를 위한 결정적 요인이 된다는 사실이다.

대위의 경우도 우군에 의한 구출을 믿고 그 전제하에서 스스로 세운 목표를 향해 체념하지 않고 전진한 것이 구조에 성공하게 되었다고 말할 수 있다.

구출작전 개시

대위가 탑승한 F-16전투기가 피할 틈도 없이 격추당한것은 SA-6미사일이 경보발신 20초 이내에 발사됨으로서 거의 바로 밑에서 F-16의 사각을 명중시켰기 때문으로 보인다. 바로 매복하고 기다리는 적에게 조우한 꼴이 되었으나 종래의 방위태세를 변경하여 그 부근에 세르비아인 세력이 새롭게 미사일을 배치한 사실을 사전에 NATO군정보부는 모르고 있었던 것 같다.

이 오그레디 대위의 전투기가 미사일을 맞은 것을 편대 동료기인 보브 라이트 대위가 목격하고 있으나 동 전투기가 화염에 싸인 직후 구름속으로 돌입했기 때문에 오그레디 대위가 무사히 전투기 밖으로 탈출했는지 여부는 보지 못하였다고 보고 되었다.

이때문에 대위의 생존이 확인 될 때까지 구출개시는 보류되게 되었다. 그래도 당초 NATO 공군 사령부에서

격추현장에 특수부대를 파견하여 수색해 보아야 하는가라는 문제는 토의되었다. 그러나 추락현장이 세르비아계 인구의 밀집지대였기 때문에 조종사의 생사를 확인하지 않은채 수색대를 파견한다는 구상은 부결되었다.

정확히 비행금지구역감시 작전이 언제 재개되었는지를 알 수 있는 공개정보는 없으나 격추 수일후에 일기가 회복되는데 따라 초계비행이 재개된지 얼마되지 않아 오그레디 대위가 발신한것으로 생각되는 단속적인 무전신호음이 초계기에 포착되었다. 그러나 그것이 긴급신호라는 것이 확인된 것은 격추 당한지 5일 뒤의 일이었다.

그리고 그 시점에서도 긴급신호의 발신자가 오그레디 대위 본인인지, 세르비아인 세력이 덫을 장치하기 위해 발신한 속임수의 신호인지 확실하지 않았다. 미국 국방부는 즉시 NRO(국가정찰국)의 협력을 얻어, 정찰위성 KH-11(또는KH-12)와 럭록스 위성의 감시를 강화시켰다. KH-11은 고정밀도 텔레비전 카메라가 포착하는 영상을 지상에 발신하고 럭록스는 어둠이나 구름을 통해 지상의 열원을 탐지하는 능력을 갖춘 소위 첩보 위성으로 잘 되면 오그레디 대위의 사진이나 또는 체온을 감지하기 위한 것이었다.

한편 세계규모로 통신을 받고 있는 NSA(국가안전보장국)도세르비아인 세력간의 통신을 방청하여, 그들이 오그레디 대위의 낙하산은 발견했으나 대위의 신병을 구속하고 있지 않다는 것을 알아냈다.

이렇게 해서 6월 7일날 오후, F-16으로 수색비행을 하고 있던 제 510비행대의 토마스 펜포드 대위는 연료의 잔량이 3분여에 불과한 시점에서 다시 한번 무선 스위치를 넣어 오그레디대위의 코드 '밧셔 52'를 호출해 보았다.

"나는 밧셔 52 감 잡았다!"

드디어 응답이 있었다. 그러나 잡음이 심해 잘 들을 수가 없었다.

"여기는 밧셔 11, 다시 한번 반복해 달라. 송신이 불안정하다. 반복을 부탁한다!"

"밧셔 11! 여기는 밧셔 52 감 잡았다.

밧셔 52, 여기는 밧셔 11, 이번에는 잘 들린다!

"나는 살아있다. 구조를 부탁한다."

이것으로 거의 확실하다고 생각하면서 다짐해 두기 위해 펜포드는 다시 물었다.

"한국에 있을때 너의 소속 비행대 이름을 말하라 "

밧셔 52에서 즉시 정확한 회답이 왔다.

"알았다. 살아있었구나. 음성을 듣고 보니 기쁘다"

펜포드 대위는 구조대의 즉각 파견을 약속하고 기수를 아피아노 기지로 돌렸다.

오그레디대위의 생존확인은 즉시 고고도를 비행중인 조기경보기를 경유하여 비행금지구역 감시작전을 총괄하고 있는 NATO의 남구군 사령부에 전달되었다.

오전 1시가 지나서 사령부로부터 보고를 받은 NATO 남구군 사령관인 스미스 제독은 즉시 아드리아해에서 항해중인 강습상륙함 케어써지(LHD-3)에 승함중인 제24해병대 해외파견부대 사령관 마틴 번드 대령과 상의하여 미명부터 구출작전을 감행하기로 결단했다.

오전 3시가 지나서 케어써지에 탑재되어 있는 헬리콥터 승무원 10명을 포함하여 해병대 대원 51명에게 비상대기명령을 내렸다. 동시에 CH-53 슈퍼스타리온 2기, AH-1W 슈퍼 코프라 2기, AV-8B 해리어 2기, 등의 6기가 출동준비에 들어갔다. 다른 항공모함이나 기지로 부터도 EA-6B 프러울러 2기, F/A-18D 호넷트 2기, A-10 썬더볼트 2기가 지원하기로 되었다.

이렇게 하여 오전 5시경 정찰팀 12명, 원호팀 29명이 분승하는 2기의 헬리콥터는 적접 원호기 4기를 거느리고 양륙함에서 발진했다. 그뒤 다른 함정과 지상기지에서 합류하는 지원기 및 종합적인 원호태세를 하기위해 45분가까이 아드리아해 상공을 선회하는 피드 윗드의 상태가 계속되었다.

이와같이 제법 장시간에 걸친 공중대기는 오히려 각자의 침착성을 되찾아 냉정하게 작전을 수행하는데 도움이 되었다라고 번드대령은 술회하고 있다. 이 사이에 F-15E, F-16, EF-111, E-3등 합계 40기의 각종 항공기가 구출작전을 지원하기 위해 각 기지에서 발진하고 있었다.

오전 5시 45분, 구출작전의 항공관제를 통괄하고 있던 AWA기에서 기지 상공을 향해 정찰을 승인하였다. 오전 6시가 지나서 지원기중의 1기가 오그레디 대위의 송신을 포착했다. 대

위는 숨어있는 곳에서 언제 든지 뛰어나올 수가 있다는 것을 보고하고 있었다.

오전 6시 21분 선행하고 있던 EA-6B기가 구조대를 추적하고 있는 세르비아측의 레이더를 탐지하여 공격허가를 상신하였으나 승인이 나지 않았다. NATO, 나아가서 UN의 개입을 복잡하게 만들어 분쟁을 더욱 가열시킬 염려가 있었기 때문이다. 오전 6시 35분, 구조대는 오그레디 대위의 신호발신현장에 도착하였으며, 거의 동시에 슈퍼 코플라의 탑승원이 오그레디 대위가 점화하여 던진 발연통의 황색연기를 발견했다.

구출작전팀, 우측 첫째가 번트대령

오전 6시 44분, 슈퍼스타리언 1번기가 착지하고 약 20여명의 해병대원이 뛰어내려 원진방어 태세를 취했다. 이어서 접지하려고 하는 2번기는 바로 밑에 와이어 펜스의 일부에 바위가 있어 이를 피하기 위해 약간 고도를 올렸다. 그 순간 조종석 사이에서 정면을보고 있던 번드 대령은 50m쯤 앞에 안개에 싸여있는 나무사이에서 한손에 권총을 휘두르면서 달려오는 사람을 보았다. 오그레디 대위의 모습이었다.

헬리콥터가 착륙하고 측면의 도어가 열리는 곳에 대위가 다다랐을때 우선 권총을 조종사에게 넘겨 주고 헬리콥터 안으로 끌어올려졌다. 기내에서 대령의 파카를 입고 헬멧을 받아든 오그레디 대위의 두 눈에서 뜨거운 눈물이 흘러내렸다.

오전 6시 51분 두기의 슈퍼스타리온은 이륙했다. 탈수증상으로 땀에 흠뻑 젖은 채 떨고있는 대위가 좌석에 앉자 카스트로 선임상사는 물통을 건네 주었다. 물통의 물을 거의 마셔버린 대위에게 카스트로는 무엇을 먹겠는가라고 물었다. 대위는 고개를 끄덕이며 휴대식량 MRA의 치킨시튜를 받아들고 두세번 베어먹었으나, 그 이상은 먹지 못했다.

대위의 떨림은 더욱 심해져 누군가가 모포로 대위의 몸을 쌌다. 상사는 총구멍에서 들어오는 냉기의 바람막이가 되도록 두사람의 사병에게 대위의 양쪽 겨드랑이를 안정시켰다. 이렇게 하여 양륙함까지 약 140km의 비행이 시작되였으나 회로의 3분의1을 가다가 계곡에 이르렀을때 돌연 휴대식 SA-7 대공 미사일이 헬리콥터의 좌측을 통과하고 일련의 7.6mm 기총탄이 기체를 향해 날아왔다. 순간 조종사는 고도 30m의 초저공을 문자 그대로 기어가듯 전선을 피하여 지그자그로 날았다. 흡사 비행제어력을 상실한 제트 코스타와 흡사한 비행으로 기내의 사병과 장비는 공기놀이와 같이 튀였다.

오전 7시 30분, 오그레디 대위를 태운 CH-53E 슈퍼스타리온은 케어써지호의 비행갑판에 무사히 착선했다. 구출작전을 성공리에 완료한 것이다.

기다립니다

월간 항공우주는 항공우주산업 발전을 위한 정보 전달과 우리의 나아갈 방향을 제시하기 위해 발행되고 있습니다.

정부의 산업정책에 대한 의견, 협회 및 기업체 등 우리나라의 항공우주산업 발전에 도움이 될만한 의견이 있으시면 편집자에게(전화 : 761-1104 윤병한) 보내주십시오.

채택된 원고는 소정의 원고료를 드립니다.

정기구독안내

본 항공우주지는 항공우주산업에 대한 기반 확충과 대중적 이해의 확산을 위해 정기구독을 원하는 분에게 보급하고 있습니다.

우편료 정도의 부담으로 1년이상 구독을 원하는 분은 항공우주협회 기획과로 신청해 주십시오. 1년간 구독료는 12,000원입니다.

(전화 : 761-1101, 담당 남주현
FAX : 761-1175)