

항공역사 초기의 여성들

인하대학교 항공우주학과 송 병 규
공기역학실험실

직업이 세분화되고 다양해지는 요즘에는 예전과 같이 남자 직업, 여자 직업이라는 구분이 없어지고 있다. 미용실에서 여성들의 머리를 다듬어주는 남성도 쉽게 볼 수 있고 반대로 건설 현장에서 중장비를 조작하는 여성들도 가끔 화제에 오르곤 한다. 이러한 현상은 항공업계에서도 예외가 아니다. 최근까지 비교적 급녀의 영역이었던 민항사의 항공기 정비사나 조종사로 활약하는 여성도 있고 레포츠 붐을 타고 대중화되고 있는 초경량항공기나 각종 글라이더 등의 여성 동호인의 수도 제법 많아졌다. 이번 호에서는 항공산업이 태동하기 이전, 못남자들의 압력과 선망을 동시에 누렸던 초기의 여성 항공공인에 대해서 알아보자.

어갈 필요가 있다.

사방을 뒤흔드는 엔진 소리, 순식간에 일어나는 항공기의 기동, 루프, 공중에서 원을 그리는 루프, 낙엽처럼 떨어지는 스피너. 1910년 이후 항공기의 기술 수준이 곡예비행이 가능한 정도까지 발전하자 많은 모험가들이 곡예비행에 도전했고 그 주위에는 이 멋진 장관을 보려는 구경꾼들이 모여들기 시작했다. 이 모험가들은 비행기를 이용한 멋진 곡예비행을 관중들에게 선보이며 돈을 벌었고 곧 전문 곡예

비행팀들도 생겨나기 시작했다.

초기의 전문 곡예비행팀들 중 두 팀은 당시 비행기 제작의 대부였던 라이트 형제와 글렌 커티스에 의해 운영되었다. 이들이 곡예비행팀을 운용한 목적은 곡예비행 자체보다는 곡예비행을 통해서 자신들의 비행기 성능을 입증하고 관중들에게 널리 선전하기 위해서였다. 이들과에도 모험을 좋아하는 전문 조종사들을 주축으로 구성된 링컨 비치플라이어와 같은 곡예비행팀도 활약했다. 이 전문 곡예비행팀은 관중

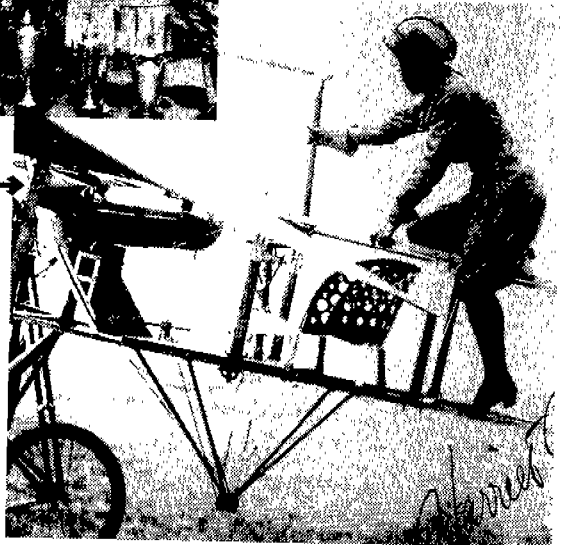


1929년 여성 에어 더비(Air Derby)에서 수상자들이 일렬로 포즈를 취하고 있다. 맨 왼쪽이 우승자 루이스 타델이고 오른쪽에서 네 번째가 아멜리아 이어하트이다

초기의 곡예비행과 여류 조종사

초기의 여류 비행사들은 현재의 연예인 이상가는 명사였다. 이들에 대해서 이야기하려면 우선 이들을 명사로 만들어준 각종 곡예비행이나 비행대회 등에 대해서 짚고 넘

전직 문학 비평가였던 해리어 웹버는 미국내에서 여성 최초로 조종 면허를 받은 사람이었다. 'Dresden China Aviatrix' 라는 애칭을 가지고 있었던 그녀는 영국해협을 최초로 비행한 여성이기도 했다. 웹버는 1912년 보스턴-허버드 에어쇼에서 비행시범을 보이던 중 난기류에 휘말려 조종석 밖으로 튕겨져나가 추락사했다



이 모이고 곡예비행의 대가를 받을 수 있는 곳이라면 미국 어디든지 날아가서 곡예비행을 선보였다.

초기의 곡예비행은 항공기 자체의 기동도 있었지만 그보다 지금의 서커스와 같은 종류의 묘기가 많았다. 날개 위에서 걷기, 바퀴에 거꾸로 매달리기, 공중에서 이 비행기에서 저 비행기로 옮겨가기등이 대표적이었고 몹시 위험했다. 때문에 라이트 형제의 곡예비행팀의 창단 멤버 5명 중에 2년의 계약기간 동안 살아남은 사람은 프랭크 코핀 단 한명일 정도였다.

곡예비행이 이렇게 위험했기 때문에 라이트형제와 버금가는 항공계의 대부였던 글렌 커티스는 그의 비행학교 여성 수강생인 블랑쉬 스코트의 곡예비행 입문을 적극 만류했다. 그러나 그녀는 글렌 커티스가 적용했던 핸디캡에도 불구하고 훌륭한 비행기량을 선보여서 오래지

않아 커티스의 곡예비행팀의 일원이 될 수 있었다.

역시 인기있는 여류 곡예비행사였던 해리어 콕비는 1912년 여성 최초로 영국해협 횡단비행에 성공했다. 당시 한 영국 조종사(이 사람은 남자였다)가 콕비에게 자신이 콕비의 옷을 입고 콕비처럼 행동하며 대신 영국 해협을 건너주겠다고 제의했었다. 그러나 그녀는 이를 단호히 거절하고 그녀가 직접 도전했고, 결국 성공했다.

또다른 여류 곡예비행사였던 루스 로우와 캐더린 스티슨 역시 남자들에게도 위험한 곡예비행이나 각종 성능기록을 갱신하기에는 비행기량이 부족할 거라는 편견에 시달렸다. 그러나 로우는 여성 최초로 야간비행과 루프 기동에 성

공했으며 1917년에는 여성으로서 최고 고도인 만4천7백 피트 고도 기록을 세웠다. 그러나 그녀는 '여성 최고'라는 꼬리표를 떼고 남자와 동등하게 경쟁하고 싶어했다.

캐더린 스티슨은 항공 가족의 일원이었다. 그녀의 오빠 에디와 언니 메이저리 역시 비행사였으며 그 중 에디는 1916년 당시 항공기의 가장 무서운 위험요소였던 스펀에서 회복하는 방법을 개발해냈다. 에디가 스펀 회복 기법을 개발해내기 이전까지 수많은 사람들이 비행 중 스펀에 빠져 목숨을 잃었다. 캐더린 역시 자신만의 독특한 기동을 개발했는데 그것은 'dippy twist loop' 라는 것으로서 루프기동의 정점에서 비행기를 회전시키는 것이었다. 그녀는 1917년 무착륙 비행 기록을 위해서 610마일의 비행에 성공했으며 이후 아시아 일대까지 순회공연을 펼친 여류 비행가가 되었다.



최초의 여승무원
엘렌 처치와
그녀의 후배
여승무원들

여류비행사의 위상을 높인 비행경기대회

초기의 여류비행사들은 그들 자신을 여성의 해방자이며 항공문화의 사절이라고 자부했다. 아멜리아 이어하트와 같은 여성은 비행을 통해서 여성 해방을 부르짖었다. 또한 체공시간, 최고속도, 최고고도



등의 기록에서 남자와 여자를 분리해서 평가한다는 것 자체가 여성을 비하하는 것이라며 기록구분의 벽을 없애라고 주장했다. 그녀들은 더 이상 남자 관중들의 흥미거리도 아니었고 '하늘의 연인'도 아니었다. 그들은 이제 남자들과 동등한 위치에서 경쟁하기를 원했다. 이때 항공계에서 여류비행사들에 대한 능력을 재고하게 된 계기가 바로 1929년에 열린 여성 에어더비 경기였다. 남성들로만 이루어진 대회 조직위원회는 여자들이 록키 산맥을 넘는 것은 너무 위험하다면서 산타 모니카 대신 오클라호마에서 출발할 것을 중용했지만 아멜리아 이어하트와 다른 19명의 경쟁한 여류비행사들은 코스가 변경되면 대회에 불참하겠다고 강력하게 반발했다. 결국 원래 예정대로 록키 산맥을 통과하게 된 에어 더비에서는 루이스 타텐이 1위를 차지했다.

이후, 여류비행사들의 입지를 확고하게 굳혀준 대회가 바로 벤딕스 경기였다. 벤딕스 경기는 1930년대에 지속적으로 열린 대륙횡단 속도경기로서 민간항공기를 대상으로 개최되었다. 우승 상금 만 5천 달러가 걸린 이 대회에는 내노라 하는 실력자들이 모여들었다.

1936년에는 루이스 타텐이 로스 엔젤레스와 클리브랜드에 이르는 대회구간을 14시간 55분에 비행해서 1위를 차지했다. 그녀는 이 때

비치 스태거윙기를 조종해서 모든 남자들의 콧대를 꺾어주었다.

1938년에도 역시 재클린 코크란이라는 여성이 1인승 세버스키 비행기를 타고 벤딕스 대회 우승을 차지했다. 누군가의 음해로 종이 멍치가 연료파이프를 막고 있었지만 그녀는 날개를 기울여서 중력에 의해 자동적으로 연료가 공급되도록 하면서 비행에 성공했다. 이러한 성공에도 불구하고 그녀의 성공에 대해서 많은 말들이 뒤따랐다.

대회를 마친 그녀가 별로 피곤한 기색도 없이 비행기에서 내리자 그녀가 비행기 안에 남자 조종사를 태우고 대신 조종을 시키다가 결승 지점에 약간 못미처서야 그녀가 조종해서 1위를 차지했다는 루머가 그녀를 괴롭혔다.

1930년대에 가장 유명했던 여류비행사라고 하면 각종 신기록을 세운 아멜리아 이어하트를 꼽을 수 있는데 그녀에 대해서는 지난 호에 다루었으므로 여기에서는 다루지 않기로 하자.

하늘의 꽃 스텐디스

현재 여성 항공인구의 거의 대부분을 차지하고 있는 사람이라면 바

독일 최고의 여류 조종사, 한나 라이히. 그녀는 순수한 항공인이라기보다 히틀러에 동조한 나치주의자라는 비판을 많이 듣기도 했다



로 각 항공사의 여성 객실 승무원, 스텐디스일 것이다. 이들은 세련된 자태와 외모로 많은 사람들의 선망의 대상이 되고 있으며 일반인들이 여객기를 이용할 때 가장 많이 대하게 되는 사람들이다. 그러나 지금은 상당히 보편화된 이 스텐디스는 초기 항공계에서는 오히려 조종사에 비해서 뒤늦게 선보였다. 최초의 스텐디스는 1930년대 유나이티드 에어라인 항공사의 엘렌 처치였으며 그 후 많은 항

공사에서 앞다투어 여승무원을 탑승시켰다. 그러나 이 무렵부터 대형화되기 시작한 민항사에서는 여승무원과는 반대로 여자 조종사의 채용은 거의 없었으며 지금까지도 대형 여객기를 모는 여자 조종사는 남자 조종사나 여승무원에 비해서는 현저하게 적은 수이다.

독일의 항공영웅 한나 라이히

2차대전에서 활약한 가장 유명한 여류 조종사라고 하면 독일의 한나 라이히를 들 수 있을 것이다. 그녀는 1930년대부터 글라이더 조종사로서 국제적인 명성을 얻었으

며 1930년대에 독일이 비밀리에 군사력을 재건하는 기간에 각종 군용기의 시험비행 조종사로 활약하기도 했다.

전쟁 중 200명 이상의 인원과 탱크까지도 수송할 수 있는 메서슈미트의 대형 글라이더의 시험비행을 성공적으로 마친 그녀에게 이번에는 독일 공군에서 극비리에 개발한 로켓 엔진 전투기인 Me163의 시험비행을 제의했다. Me163은 당시 최고속도인 시속 500마일 이상의 속력을 낼 수 있었고 2분만에 3만피트까지 상승할 수 있는 놀라운 성능을 가지고 있었다.

한나의 시험비행은 처음 네 번까

지는 무척 순조로웠다. 그러나 5회째의 비행에서 기체의 착륙장치가 고장났고 한나는 안전한 비상탈출보다는 비싼 항공기를 사리기 위해서 비상착륙하는 방법을 택했고 착륙중에 중상을 입었다. 이 일로 그녀는 오랫동안 병원 신세를 지야 했고 히틀러로부터 철십자 훈장을 받았다.

그녀가 병원에서 퇴원한 후 괴팅이 안전성이 부족한 Me163을 실전에 대량배치하려는 것을 알게되자 한나는 성능이 검증되지 않은 위험한 Me163의 배치는 괴팅이 자신의 안이한 상상이 깨어지는 것을 싫어하기 때문에 조종사의 안전과 상관없이 그들을 위험에 몰아넣으려 한다고 맹렬히 비난했다. 그녀는 이렇게 독일 공군을 비난하면서도 그녀의 탁월한 비행기량을 바탕으로 독일 수뇌부를 전선이나 접령지로 태워다 주는 역할을 수행했다. 전쟁 중 그녀의 꿈은 여성들로 이루어진 여성전투기비행대를 창설하는 것이었지만 그녀의 꿈은 끝내 이루어지지 못했다.

이밖에도 2차 대전당시의 러시아의 여류 에이스나 미국의 폭격기 승무원들에 대한 일화도 있지만 지면관계상 다음에 소개하기로 하자.



임무를 마치고 B-17폭격기에서 걸어 나오는 여성 승무원들