

영원

1993년 겨울호 (제225호)
AIR FORCE QUARTERLY

공군본부







본 도서는 공군장병들의 교양 함양과
건전한 유희거리 제공을 위해 발행된
것으로 게재된 내용은 공군의 공식적
견해가 아님을 알려드립니다.

대전EXPO 상공의 F-16

글 차례

● 화 보		3
● 권 두 언	정훈감 대령 정태섭	10
● 겨울의시선	第 三 期 / 戒 三 期	12
	서리꽃/유안진	13
	그 겨울의 바닷가/대위 김해룡	14
● 보라매칼럼	시간속의 자화상/중위 김상욱	16
● 특 별 기 고	국제법의 관점에서본 한중관계정상화/신각수	18
● 부 대 탐 방	전군최우수부대 제3975부대를 찾아서	29
	제3975부대 정훈관상	
● 始於空·終於空	마지막비행/예비역소장 박종권	33
	학생조종사의 하루/소위 김중석	41
● 탐 방 기	러시아문화탐방기/소령 지병철	44
● 법 률 상 식	개정된 교통사고처리 특별법 해설	52
● 공 군 논 단	GPS/INS 통합절비 대령 이인형	54
	군용시뮬레이터의 운용추세와 한국공군의	58
	과제/중령 이희우	
	F-8 Joint STARS의 소개/소령 조병호	64
	값어만가는 컴퓨터 소프트웨어의 끝(GAP) 중령 권영근	72
	MBC TV 리나시리즈 '차알못'을 보고 나서 중위 최재원	79
● 공군의 상징 보라매와 독수리	/이정우	84
● 화 보		89

글 차례

● 취미 생활	창공에 펼쳐는 나의 꿈/중령 김억렬	97
	비디오촬영에 대하여/일병 김경욱	101
● 만 화	눈과 당신의 이야기/고석현	105
	만두전/고영택	110
● 생활 상식	비상운전과 안전운전/중령 민경삼	113
● 공군 문단		117
— 시 —	軍人은 절음을 이끼와 얹는다/소령 이만중	118
— 수필 —	거울회상와 한페이지/중위 조정일	121
	서울의 겨울 풍수지리/대령 이봉길	124
— 소설 —	흙바·I/중위 이상규	128
	단순한 크리스마스/일병 이충구	131
— 기행문 —	지리산 야간산행 6급 류길	136
	소백산여정 7급 우부택	138
— 공트 —	술과장의 음주문화 5급 이희호	140
— 병사들의 이야기 —		
	초병과 커피/병장 이항익	142
	소중한 교훈/삼병 이자용	143
	유도탄은 우리의 어머니이다/상병 이진호	144
	인내, 그것은 인생의 반려자/일병 오창수	145
	두아들/일병 이봉석	147
— 독자의 광장 —	안개, 자부심 그리고 노을/하사 조용규	149
	비행단 예찬/상사 송영남	151



▲ 조근해 장모총장과 임오경 장군 (왼쪽)이 1993. 10. 4일
합동참모본부에서 회담하고 있다.



◀ 조근해 장모총장과 임오경 장군을 비롯, 공군장병들이 부대21군 부하에서 가을철 농촌일손돕기에 나서고 있다. (93. 10. 22)

양국 국방총장의 방문 ▶
을 맞아 조근해 참모총장이
이 일련을 실시하고 있다.
(93. 10. 5)



▲ 제5718부대의 16만시간 무사고 비행기록의 대우업을 축하하여 조근해 참모총장이 부대장에게
기념패와 상장을 수여하고 있다. (93. 10. 27)



▲ 정훈감실에서는 격변하는 환경 속에서 공군의 위상을 드높이기 위한 군 정보발전방향과 새로운 전문교육의 진로 모색을 위한 제3회 정훈발전 세미나를 개최하였다. (93. 10. 20)



공군군사 박물관 제작

◀ 정훈감실에서는 경제 한 리용의 50년도 신군가 제정제 33년 후사신 정조 로 공군물수보물군가 및 공군군사 박물관을 (2)로 제작 하였다. (93. 11. 8)



▲ 제567부대는 조종사는 훈련효과 제고와 국내 시뮬레이션 기술의 발전개기를 마련하기 위한 제1회 비행시뮬레이션 심포지움을 가졌다. 이날 청사에는 관련 민·간단체에서도 200여명이 참석하여 진지한 토론을 펼쳤다. (93. 11. 12)



▲ 정보통신부에서는 각 부대 보안실무자 120여명이 참가한 가운데 '93 보안강연' 대회를 가졌다. (93. 11. 12)

공군 수송단, 걸프전에 이어 소말리아까지

- 희망회복을 위한 우리의 날개 -



▲ 모가디슈에 도착한 승무원들. 철것을 쓴 두 사람은 다중나온 심복수 부대원



◀ 현지에서 도착후 가장 화물을 싣고 있다. 동체의 타워가 크기 무척 선명하게 보인다.



▲ 모가디슈에 주기되어 있는 C-130 (좌측)과 UN헬기들

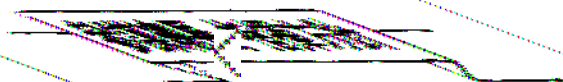
1000

1000

1000



1000



1000

1000

1000

1000

“

새롭게 시작하면서

”

정 훈 감

대령 정 태 섭



1994년의 새해가 밝았다.

1993년을 맞이하던 신년작오도, 1993년을 마감하던 아쉬움도 이제는 기억의 책장 속에 끼워진 채, 회상의 손길을 기다리는 전시물이 되고 말았다

『산은 산이요, 물은 물이로다』

海印寺의 高僧인 性澈 스님의 열반을 맞아 한동안 제인들의 입에 회자되던 말이었다. 사람들은 이 말을 산을 산으로 알아보지 못하고 물이 물임을 알아보지 못하는 중생들을 계도하는 法語라고 해석하였다. 山은 인간이 꾸어라고 하여도 늘 웅장한 자태를 간직하고 있으며, 물 또한 끊임없이 흐르고 흘러 大洋을 형성하는데 인간의 입과 말(言)은 마치 산을 뒤엎고 물을 떠올릴 듯이 호언하며 장담하기를 예사로 한다. 진리 앞에서 인간이 얼마나 어리석은지 깨우치고 겸손을 일깨워주는 가르침이다.

年末年始가 되면 늘 가슴 속에 담아왔던 생각을 아래의 한줄로 함축해 본다.

『시간은 시간이요, 인간은 인간이로다』

시간 또한 인간의 의지나 생각과는 무관하게 존재하여 역사를 뒤바꾸며 세계를 변화시키고, 더러는 人間事의 부질없음을 깨닫게 하기도 한다.

1993년 12월 31일과 1994년 1월 1일.

참나의 건적을 두고 사람들은 새해를 맞이한다고 온갖 수식어를 동원하며 원대한 꿈을 꾸고 새로운 희망에 부풀어 이 세상이 자기 것인양 생각한다. 강물위에 인위적인 鰲을 긋고 구분하려고 해도 양쪽

의 강물이 서로 다르지 않은 것처럼 시간을 인위적으로 구분하는 것 또한 부질없는 것이 되고 만다.

그렇지만 『인간은 인간이다』

부질없음을 알면서도 1993년과 1994년을 구분해보고, 의미의 차이를 두어보고, 현실의 적시와 깨달음 속에서 자신의 채소함을 알면서도 헛된 도전을 하면서 끊임없이 무엇인가를 추구하는 것이 인간의 참모습이라 생각한다.

전국 산다는 것은 부드럽지만 부딪히고 부딪혀 파위를 마모시키는 강물처럼 쉬지 않고 움직이는 것이다. 현실을 직시하고 겸허하게 받아들이는 차가운 이성과 인생의 목표를 향해 힘차게 살아가는 뜨거운 열정의 조화에서 그 모습을 찾아야 하지 않을까. 이렇게 생각하니 1994년을 맞이하여 자신을 다시금 돌아보면서 마음을 기다들은 것은 역사번천의 능동적 주제인 인간만이 누리는 특권이라고 생각된다.

작년 한해는 우리 공군에게 아쉬움과 함께 재도약의 계기를 가져다 주었다. 1993년이라는 그 속에서 우리는 다 같이 기뻐하기도 하고, 다 같이 낙담하기도 하였다. 그렇지만 오늘 우리는 이렇게 한권의 책을 나누어 읽으면서 이 자리에 같이 서 있다. 시간의 흐름을 잘 건너왔다. 희망에 부풀 새해에도 우리 공군장병들은 영공방위의 최일선에서 언제나 변함없는 박중한 사명을 양어깨에 지고 있다. 국민의 신뢰와 사랑을 받는 공군이 될 수 있도록 1994년 한해는 우리 공군장병 모두와 가정에 좋은 일만 생기기를 바란다.

장병 모두가 한해를 맞이하는 마음가짐을 굳건히 하고, 한해의 계획을 알차고 충실하게 실행함으로써 건강하고 깨끗하고 신바람나는 생활 속에서 일할 수 있도록 항상 자신을 성찰하는 공군가족이 되어야 할 것이다. 우리 모두 경건한 마음으로 새해를 맞이하여 힘찬 출발을 다짐할 때이다. 

弟 劑 廟

成 三 問

當年扣馬敢言非
大義堂堂白日輝
草木亦霑周雨露
愧君猶食首陽薇

백이숙제의 사당에서

그때 말을 잡고 감히 그를 팔팔배는
대의가 당당하여 햇빛처럼 빛났었네
초목도 주나라의 비와 이슬에 젖었거니
부끄럽다. 그대들은 수양산의 고사리를 먹었구나

서 리 꽃

유 안 진

손발이 시린 날은
일기를 쓴다.

무릎까지 시려오면
편지를 쓴다.
부치지 못할 기인 사연을

작은 이 가슴마저
시려오는 밤이면
입자없는 환 증의
시를 찾아 나서노니

사람아 사람아
등만 보이는 사람아

유월에도 녹지 많은
이 마음을 어떨래
육포 서리꽃
내 이름을 어떨래

그 겨울의 바닷가

제 5672부대

대위 김 해 룡

7번 도로를 타고 정신없이 동해로
 뛰어들다가 海風 서늘에 폭 파여 외진
 浦口에
 나는 내려왔고, 그는 국토를 가로질러 올라와서
 겨울 세찬 바람과 눈보라가 휘몰아치던
 세밀의 언저리쯤에서
 만남이 있었다.

재범 성숙한 처장으로, 단발머리를 풀고
 열아홉의 고된 마지막 명예를 출가보히
 잊혀두고
 前緣과 위문엽서의 애뜻한 追憶으로
 그렸다.



시간 속의 自 畫 像



제8990부대
중위 김 상 옥

계절은 나의 부정에도 불구하고 그 무상한 변화의 흔적을 남기고 있다. 한해를 마감하겠다는 뜻이 달력속의 날짜들은 빠른 속도로 지나가고 있으며 수많은 시간과 흐름 속에서 어느덧 나에게도 끝맺음이라는 의무감이 다가와 있다.

을 한해는 나를 비롯하여 수많은 사람들에게 위대한 시간들이었다. 국내·외적으로 숭고하게 진행된 많은 사건과 변화들. 그 속에서 많은 것을 얻고 기뻐했으며 때로는 슬픔에 가슴아파 했다.

마치 거대한 파도가 육중한 물체로 돌아가듯이 나에게도 그렇게 많은 시간의 흐름과 변화가 있었다. 가장 크게 나에게 다가온 것은 나의 모습이 사회속의 한사람에서 군대속의 한명의 군인으로 변모했다는 사실이다. 사회속의 그 분방한 자유로운 어느 순간 국방의 의무를 위해 군복을 입고 훈련을 받고 있는 내모습으로 변했다. 또 어느 순간 연가 징훈장교로서 자대배치를 맡아 병사들 앞에서 청산교육을 시키고 있는 나 자신의 자화상을 발견하고는 그저 한동안 물끄러미 바라본다.

군인! 옛날 어린시절 그저 '이름모를 군인 아저씨'라는 위문편지를 쓰던 조그만 아이가 이제 국가를 방위하는 군인이 된 것이다. 그것도 정훈장교가 되어 사병에게 교육하는.

그러나 그러한 커다란 변화에 대한 놀라움도 나에게 주어진 현실속에서 아픔과 생활속의 조그만 회회감으로 나타난다. 공군장교로서 비행장의 생활을 그렸던 내모습은 이제 비행기와는 거리가 먼 발공포병 안에 있다. 항상 대공감시임무라는 긴장감이 감도는 속에서 정훈이라는 업무도 분위기 애 편승할 수밖에 없다.

나 자신의 한일화와 그것에 깊은 향수는 미련단 소속의 동료장교들과의 비교속에서 상대적으로 막막함을 느끼게 한다.

도대체 나는 무엇을 어떻게 해야 하는가. 새로운 집들과 고독하며, 어색한 부대 분위기에 적응하지 못하고 그저 시간의 미담을 한탄했었다. 어쩌면 임관후 지금껏 그저 시간의 그늘속에서 군에 대한

막연한 좌절을 느낀 것이다.

시간이 흐르고, 포대순회교육을 하면서 나의 그러한 안일한 병사들의 얼굴속에서 차츰 열성으로 바뀌었다. 열악한 근무환경과 힘든업무, 비록 파란 하늘과 산을 바라보지만 항상 경계심으로 끊임없는 훈련과 긴장속에서 나날들을 보내야 하는 그들, 그들에게는 시간의 흐름이란 거의 정지해 있고 현재의 계기판이 전부였다. 그것들이 나를 무그럽게 했다. 시간의 흐름에 민감한 나와, 많은 업무와 현재의 소착가 없도록 영광을, 방위하기 위해 노력하는 시간에 등감한 그들.

그러한 것들이 나의 무기력과 피로를 찾아 버렸다. 그들 앞에서 무그럽지 않으며 무엇인가 그들의 마음속에 담아주어야 하겠다는 일종의 의무감이 생긴 것이다. 그리고 지금은 회의감이 기대감으로 바뀌어 짐작이라는 열정을 만들고 있다.

이제 오히려도 얼마남지 않았다. 시간은 점점 더 빨리 흐르고 나 자신도 많이 변화하고 있다. 윤동주 시인의 '자화상'에서 무기력함을 표현했지만

나는 그 무기력함을 삼키기 위하여 무엇인가 결심을 맺어야 한다. 그리고 이제는 내가 할 일에 비해 시간의 흐름이 너무 빠르다고 느낀다.

올해가 지나면 내년이 올 것이다. 자연은 예견된 변화 외에는 아무것도 새로운 것이 없지만, 우리들은 해가 바뀌면 기대감과 희망속에서 많은 변화를 원한다. 그속에서 나도 항공포병에 대한 새로운 애착이라는 변화를 맞이 할 것이다.

미사일 끝에 걸려 있는 궤상의 눈부실만큼, 아름답지만 총총히 지켜야 할 저 하늘과, 하루하루 시간을 잊고 사는 병사들의 얼굴. 어쩌면 그 속에서 나는 가장 평범한 영웅의 모습을 볼 것이며, 그들을 교육하는 나도 영웅의 심상을 갖게 될 것이다.

이러한 기대감이 벌써부터 내년을 바라보게 한다. 그리고 한해 동안 버그러졌던 자화상이 이제 시간속에서 점점 본래의 모습으로 되돌아 갈 것이다. **[문]**



國際法の 觀點에서 본

韓中 關係正常化

외무부 부이사관

법학박사 신 각 수

1. 서론

한국과 중화인민공화국은 지난 92년 8월 24일 수교 공동성명에 서명함으로써 공식외교관계를 수립하였다. 한중 관계정상화는 우리 입장에서 볼 때 기존의 수교국인 중화민국과 외교관계를 단절하고 중화인민공화국과 새로이 외교관계를 수립한다는 점에서 승인, 승계 등 다양한 국제법적 문제와 관련된다. 특히 한중 관계정상화와 관련된 국제법적 문제는 크게 다음과 같은 특징을 가진다.

첫째, 한중 관계정상화는 국제법적 측면뿐만 아니라 외교정책적 측면도 동시에 내포하고 있다. 다른 어느 분야보다도 규범과 현실간의 괴리가 심한 것이 승인제도이며, 각국 정부는 이러한 규범상의 공백을 이용하여 자국의 정책목표를 달성하려 하며, 한중 관계정상화도 예외는 아니다.

둘째, 한중 관계정상화는 한국과 중국이 공히 분단국이라는 점에서 관계정상화에 수반되는 승인

행위가 국가승인인지 아니면 정부승인인지 여부가 문제가 되며 이는 기존의 외교관계를 맺고 있는 타 발달사자와의 관계에 직접적 영향을 미치게 된다.

셋째, 한국과 중화인민공화국은 한국전쟁의 교전당사자였다는 점에서 1953년의 휴전협정이 아미 평화조약으로 대체되지 않았다는 사실은 한국과의 교전관계가 아직 법적으로 종료되지 않았으며, 관계정상화와 함께 이에 관한 처리가 병행되어야 할 을 의미한다.

2. 한중 관계정상화와 한중 양국문제

가. 한중 관계정상화와 남북한관계

한중 관계정상화에 있어서 중화인민공화국은 기존의 대북한관계를 그대로 유지한 채 한국을 승인함으로써, 남북한에 대하여 이중승인을 하고 있다. 한중 관계정상화는 1990년 한소 관계정상화와 함께 남북한과 미, 일, 중, 러시아 등 4대 강국간의 교차승인을 겹칠 것으로 예상된다. 남북한에 대

한 이승승인의 고정화는 국제법상 한반도 내에 2개 국가의 존재를 결과한다는 점에서 한국을 한반도의 유일합법정부로 하는 헌법의 규정에 배치되며 한민족의 민족자결에 의한 통일외지와 상충된다. 따라서 북방정책의 추진에 부수하게 될 국내법 차원과 국제법 차원간의 괴리에 의한 역기능을 검토하고 이에 대한 대비책을 강구하여야 한다.

남북관계는 남북한 상호간에서 보는 측면과 제3국과의 관계에서 보는 측면으로 분리하여 고찰할 필요가 있다. 남북한 상호간에서 보는 남북한 관계는 남북 화해-불가침-교류협력의서(이하 남북기본합의서라 칭함) 전문에 규정된 바와 같이, 나라와 나라 사이의 관계가 아닌 통일을 지향하는 과정에서 잠정적으로 형성되는 특수한 관계이다.

한관계가 제3국과의 관계에서도 그대로 타당할 것 인가는 의문이다. 국제법적 관점에서 본 남북한관계에도 1국가 2정부의 논리가 그대로 적용될 수 있을지의 문제이다.

국제법상 국가자리에 관한 객관적 기준이 존재함에도 불구하고 각국은 실제적용에 있어서 자유재량을 행사하기 때문에 제3국은 분단국의 국가자리에 관한 주장을 존중할 의무를 부담하지 않는다. 특히 분단국의 양실체가 제3국과 동시에 수교한 경우 양실체의 어느 일방도 명시적 추보를 행하지 않은 한, 제3국에 대하여 양실체의 국가자격을 부인할 대항성을 가지지 못한다.

남북한이 분단국이라는 특수한 관계를 원용하여 양실체의 국가자격을 부인하여도 제3국, 특히 남북한 중시수교국에 대해서는 이에 따른 법적 효과

한국과 중화인민공화국은 한국전쟁의 교전당사자였으며 아직 교전관계가 종료되지 않았으므로 관계정상화와 함께 이에 대한 처리가 병행되어야 한다.

남북한은 남북기본합의서에서 남북분단의 현실인정이 한반도내 두개의 국가를 결과하는 것을 막기 위하여 조심스러운 문안을 채택하였다. 첫째, 남북기본합의서는 남북관계가 국가간 관계가 아님을 전문에 명문으로 규정하였다. 둘째, 조약이라는 명칭을 피하고 합의서라는 양식을 채택하였으며, 양측의 국명을 사용하지 않았다. 셋째, 휴전협정의 제위직을 직접 인용하지 않고 관내내용을 조항별로 풀어서 규정하였으며, 국가간 관계에서 사용되는 용어의 사용을 피하였다. 넷째, 남북한의 상호 연대협력기관으로 국가간에 교환되는 대사관, 대표부 대신 연락사무소를 설치하고 있다.

그러나 이와 같은 남북한 상호간에서 보는 남북

한 관계를 구축해있게 주장할 수 없다. 이러한 사실은 한중 국교정상화 이후에 급진전환 것으로 예상되는 중시수교국의 현격한 증가와 함께 남북한의 국제법상 지위가 두 개의 국가로 승격되어 갈을 의미한다.

따라서 남북한은 본래 남북교류협력에 의도되지 않은 국제법상의 2국가 현상을 배제하기 위한 적극적 조치를 강구하여야 한다. 이러한 조치는 남북한이 궁극적으로 통일을 지향하는 1국내에서 각각 독자적 행위능력을 가지는 특수한 실체라는 사실을 제3국이 인정하도록 하는데 있으며, 구체적으로는 한민족의 민족자결에 의한 통일추구의 권리를 인정받는데 있다.

이와 관련, 한중 수교공동성명은 제5항에서 '중화인민공화국 정부는 한반도가 조기에 평화적으로 통일되는 것이 한민족의 열원일을 존중하고, 한반도가 한민족에 의해 평화적으로 통일되는 것을 지지한다'라고 규정하며, **한민족에 의한 한반도의 평화통일에 관한 중국의 지지를 규정하였다는 점에서 상당히 의미있다.** 동조항은 공동성명의 성격이 조약과 같은 법적 구속력을 가지지 않고, 동규정 자체가 한민족의 민족자결권이라는 명확한 법적 형태를 취하고 있지 않다는 한계에도 불구하고, 남북한 동시수교에 따른 국제법상 한반도내 2국화 효과를 완화하는 기능이 인정될 수 있다는 점에서 중요성을 가진다.

나. 교전관계의 종료

중화인민공화국은 1950년 11월 인민지원군의 형태로 한국전쟁에 참여하였고, 1953년 7월 彭德懷 중공인민지원군 사령관이 휴전협정에 서명함으로써 동협정의 당사국이 되었다. 따라서 한국과 중화인민공화국은 한국전쟁의 교전당사자이므로 관계정상화에 있어서 이러한 교전관계의 처리문제가 제기된다.

한중 관계정상화에서 양국간 교전관계의 종료문제가 명시적으로 다루어지는 것이 바람직하였으나, 한중 수교공동성명에는 이에 관한 아무런 언급이 없다.

다만 제1항 외교관계의 수립과 제2항의 '항구적인 친원우호협력관계를 발전시켜 나갈 것에 합의한다'는 규정에 비추어 양국은 상호간의 교전관계를 묵시적으로 종료시켰다고 볼 수 있다.

디. 한중간 영토분쟁

한국과 중국간에는 간도지역 및 백두산 용왕담(천지)에 관한 영토분쟁이 존재한다. 간도지역에 관한 영유권 문제는 1712년 백두산 정제비가 세워

진 후 1909년 청일간 간도협정이 체결될 때까지 한중 양국간에 분쟁상태에 놓여 있었다. 그후에는 일본의 식민지배, 남북분단 및 중화인민공화국 정부와의 외교관계 부재로 현재까지 미결인 채 남아 있다. 그리고 백두산 용왕담의 경우에는 백두산 정제비의 규정대상에서 제외되어 한중 양국간에 국경협정이 된 적이 없으므로 국경확정을 해야 한다.

다만 영토분쟁 대상지역은 중국과 북한간의 접경지역인 관계로 한국정부가 직접 영유권을 주장할 수 있는지 여부가 문제된다. 한국정부가 청통정부로서 한반도의 영토문제에 대한 대표권을 주장할 수 있으나, 현실적으로 남북한 동시수교국인 중화인민공화국 정부가 이를 인정하지 않을 것이다. 그럼에도 불구하고 한국정부는 통일한국이 한중간 영토분쟁을 다룰 때까지 양분쟁은 미결상태에 있다는 의사표시를 해 둘 필요가 있다. 이러한 조치는 묵인이나 시효의 진행을 막는다는 의미에서뿐만 아니라 북한이 중화인민공화국과 체결한 것으로 알려진 국경조약의 효력문제와도 관련된다는 점에서 중요하다.

3. 한중 관계정상화와 확대만관계

가. 대만의 영토적 지위

대만은 1895년 하판조약에 의하여 청국으로부터 일본에 할양되어 일본의 식민통치를 받아오다가 1945년 일본의 무조건항복과 동시에 발행된 연합국 최고사령관 일반명령 제1호에 따라 중국 국민당정부가 접수한 뒤에는 계속 중화민국이 통치하여 왔다. 당시 국민당 정부는 대만을 일본의 일부영역에 대한 전시점령이 아닌 영토회복으로 보아 —값으로 편입하는 조치를 취하였다. 이러한 조치는 중화민국 정부의 국내법 조치이므로 국제법적 효력을 가지지 않는다. 따라서 대만의 영토적 지위는 제반 국제법 조치를 총괄적으로 검토하여 결정하여야 한다.

한국과 중국간에는 간도지역 및 백두산 천지지역에 대한
영토분쟁이 일본 식민통치 및 중화인민공화국과의
외교부재로 미해결인 채로 남아있다.
한국정부는 통일한국이 韓中 영토분쟁을 다룰때까지
분쟁이 미해결상태에 있다는 의사표시를 분명히 해둘 필요가 있다.

1) 對日 평화조약 이전 대만의 영토적 지위

대만을 전후 일본의 영토로부터 분리시켜 중화민국에 귀속시킨다는 연합국의 방침은 1943년 11월 27일 미, 영, 중 3개국 수뇌가 일본에 대한 연합국의 방침을 정한 카이로 선언에서 처음으로 천명되었다. 그후 1945년 포츠담선언 제8항에서 카이로선언 제조항의 이행을 확인하였다. 일본은 1945년 9월 2일 서명한 항복문서에서 포츠담선언을 수락하고 동선언의 성실한 이행을 약속하였다.

미국은 종전 직후 카이로선언과 포츠담선언에 의하여 대만이 중국에 귀속되었다는 태도를 취함으로써 양선언의 법적 구속력을 인정하는 입장을 시사하였다. 그러나 한국전쟁 이후 내전이 격화됨에 따라 중화인민공화국의 대만 무력쟁취 기도시 개입근거 확보와 잘라 '두개의 중국' 가능성을 염두에 두고 대만의 영토적 지위를 미정이라 하여 법적 구속력을 부인하는 입장으로 변화였다. 한편 중화인민공화국을 승인한 영국도 우방인 미국과 불관한 관계를 조려하지 않기 위하여 양선언의 법적 구속력을 부인하는 입장으로 전환하였다.

한편 중화민국과 중화인민공화국은 모두 양선언의 법적 구속력을 근거로 대만이 중국의 영토라는 입장을 취하고 있다. 양선언은 1국의 대통령과 수

상 등 국가를 대표하는 최고행정당국이 행한 국제적 합의로서 조약과 동일한 효력을 가지므로 미국, 영국, 소련, 중국 등 관계제국을 구속한다고 본다. 그리고 소련의 경우에도 중화인민공화국의 입장을 존중하여 양선언의 법적 효력을 인정하고 일본의 항복문서 수락에 의하여 대만은 중국에 귀속되었다는 입장을 취하였다.

결국 특정합의의 법적 구속력 여부를 결정하는 것은 합의의 형식이 아니라 당사국의 의도라는 점에서 관련당사국의 일관성이 결여된 관행과 선언문안의 불명확성은 카이로선언과 포츠담 선언의 법적 구속력에 관한 명확한 판단을 어렵게 한다.

한편 카이로 선언과 포츠담 선언이 법적 구속력을 가진다 하더라도 연합국이 일본영토에 관한 처분권을 가지고 있지 않다면 대만은 영유권 이전에 관한 별도의 조치가 행하여질 때까지 법적으로는 일본의 영토로서 계속 남아있게 된다. 왜냐하면 국제법상 단순한 군사점령만으로도 영유권은 이전되지 않기 때문이다.

1951년 샌프란시스코 對日 평화조약은 대만의 영토적 지위와 관련 제2조 b항에서 일본의 대만에 대한 권원을 포기한다고 규정하였으나, 대만의 귀속국에 관하여는 침묵하였다. 한편 1952년 일본-

중화민국 평화조약도 대만의 영토적 지위와 관련 제2조에서 샌프란시스코 조약 제2조를 단순히 승인하는데 그쳤다. 이 두 조약상 대만의 귀속이 결정되지 않은 상황에서, 대만에 대한 영토주권은 그 귀속이 명확히 결정될 때까지 잠정적으로 일본의 구영토에 대한 처리를 담당하였던 샌프란시스코 조약 서명국의 공동영유로 있거나 또는 일본이 영유권을 포기한 이상 無主地의 상태에 들어가는 2개의 가능성을 상정할 수 있다.

본자에 근거한 공동영유설에 따르면 대만은 샌프란시스코 조약의 발효와 함께 조약서명국이 별도의 결정을 하지 않는 한 잠정적으로 조약서명국의 공동영유에 속하게 된다. 그리고 대만에 대한 중화민국의 통치는 통정부부, 중국정부 또는 대만을 지배하고 있는 정부로서 승인한 샌프란시스코 조약서명국에 대신하여 권한을 행사하고 있는 것이 된다. 따라서 대만의 정계의 지위는 前記 국가들이 유엔의 틀밖에서 집단적으로 결정하거나 유엔의 동의하에 공동영유를 유언이 이행할 수 있다고 본다. 그러나 이 견해는 군사집행을 한 샌프란시스코 조약 서명국이 일본영토에 관한 처분권한을 가지고 있다고 볼 수 없고, 실제로 조약서명국이 대만에 대한 공동영유의 의사를 가지고 그 행사를 중화민국에 위임하였는가는 의문이라는 점에서 비판된다.

따라서 대만은 샌프란시스코 조약에 의하여 일본이 영유권을 포기하여 일단 無主地로 된 뒤, 중화민국의 실효적 지배에 의하여 중국영토가 되었다는 것이 국제법상 더 자연스러운 결론으로 생각된다.

한편, 미국, 영국, 호주, 캐나다, 일본 등 주요국의 관행은 단순히 대만의 영토적 지위가 미정이라는 입장에 머물고 있으며, 앞서 살펴본 가능성 가운데 어느 것이 타당한지에 관하여는 명확한 입

장을 취하고 있지 않다. 이는 대만의 법적 지위비판론이 명확한 법이론적 근거에 입각한 것이라기보다는, 중화인민공화국으로부터 대만의 안전을 확보하려는 정책적 고려에 따른 것이라는 사실에 기인한다.

2) 諸國의 對中 관계정상화와 대만의 영토적 지위

중화인민공화국은 1970년대에 유엔에서의 대표권획득을 계기로 활발해진 비수교국과의 외교관계 수립 과정에서 국제적 승인을 확보할 목적으로 수교한의문서에 소위 '대만조항'의 삽입을 꾀하였다. 그러나, 대만조항은 관련국이 대만을 실질적으로 지배하고 있는 대만당국과의 관계를 유지하려는 정도에 따라 다양한 형태로 변형되어 수용되었다.

대만에 대한 중화인민공화국의 입장은 각국별로 이를 수락하는 정도가 다른데, 크게 중화인민공화국의 입장 승인형, 비승인형, 절충형으로 구분할 수 있으며, 대만조항을 삽입하였다 하더라도 승인형이 아닌 절충형 내지는 비승인형을 채택한 국가의 경우, 이로 인하여 이들 국가의 대만의 영토적 지위에 관한 기존입장에는 아무런 변화가 없었다고 보아야 한다.

결과전제 대만에 실효적 지배를 행사하고 있는 국제법 주체는 중화민국, 외에는 존재하지 않으므로, 대만은 중화민국(중국과 별개의 실체로 볼 경우) 또는 중국(하나의 중국을 인정하는 경우)의 영토라고 볼 수 타당하다. 그럼에도 불구하고 국제사회의 분권적 구조로 인하여 대만의 영토적 지위를 판정할 권한을 가진 국제기관이 존재하지 않은 것도 현실이므로 대만의 영토적 지위를 미정으로 하는 법적 의제는 계속 사실상의 효력을 가진다는 사실도 부인하기 어렵다. 따라서 대만의 영토적 지위 문제는 국제법상 일종의 공백지대에 해당되며, 사실상 정책이 법을 선도하는 기풍을 연출하고 있는

셈이다.

한국정부는 韓—中 수교공동성명 제3항에서 '오직 하나의 중국만이 있고 대만은 중국의 일부뿐이라는 중국의 입장을 존중한다'라고 하여 절충형 대만조항을 채택하였다. 따라서 한국정부가 대만의 영토적 지위를 중국의 영토로 보는지 아니면 귀속 미정으로 보는지는 공동성명의 문안만으로는 명확하지 않다. 앞으로 한국정부의 입장표명이나 관련 행위를 통한 유추에 의하여 판단하는 수 밖에 없다.

나. 중화인민공화국의 국제법적 지위

중화인민공화국의 국제법적 지위는 국민당이 국공내전의 결과로 대만으로 도피한 사실에 대한 판단의 문제이다. 중화민국은 국가성립의 기본여건인 일정한 인구, 일정한 영토, 실효적이고 영속적인 정부 및 국제법 준수의 의사와 능력을 갖추고 있으므로 국가로 인정받을 충분한 이권을 가지고 있다. 그러나 중화민국정부는 '하나의 중국' 정책을 표방하고 중국과 별개의 국가로서의 국제법인격을 부인하고 중국을 대표하는 정통정부임을 표방하여 왔다.

분단국의 양실체의 법적 지위는 크게 1) 분단국의 양실체가 각각 두개의 서로 다른 국가로 분열되었다고 보는 경우, 2) 분단국의 일방 실체는 그대로 과거의 국가와 동일성을 유지한 채, 타방실체가 이로부터 분리하여 새로운 국가를 형성하였다고 보는 경우, 3) 국가는 그대로 존재한 채 두개의 정부가 각각 법률상 정부와 사실상의 정부로 분할되어 병치하고 있다고 보는 경우로 나눌 수 있다.

이 가운데 어느 것이 중화인민공화국과 중화민국간의 관계에 적용되는가를 결정하는데 있어서의 어려움은 국제법상 국가의 실체여부를 판단하는 수단인 국가승인 제도가 승인국과 피승인국 사이에서 이루어지는 행위로서 제3국에 대해서는 효력

이 없기 때문이다. 분단국의 지위는 분단국의 양실체와 제3국간의 관계에서 개별적으로 결정되며, 당사국의 재상에 의하게 된다. 분단국의 법적 지위는 관련 당사자 3者간에 결정된 정치적 결정을 법적으로 공식화한 것에 불과하며 그 범위내에서 구체적인 타당성을 지닌다.

따라서 한국의 입장에서 본 중화민국의 법적 지위는 한국과 중화인민공화국, 중화민국과 3者에 의하여 결정된다. 韓—中 수교공동성명에 의하면 한국은 중화인민공화국 정부를 중국의 유일한 합법정부로 승인하고 오직 하나의 중국만이 있다는 중국의 입장을 존중한다고 함으로써, 중화민국의 국가지위를 부인하였다. 그러므로 대만당국은 한국과의 관계에서 사실상의 지방정부로서의 지위를 지닌다고 보는 것이 타당하나, 구체적인 법적 지위는 궁후 한국과 대만당국간의 비공식관계가 어떻게 설정되느냐에 따라 결정될 것이다.

다. 승인절차 후의 韓—中關係 관계

한—중 관계정상화로 승인이 철회되는 대만당국은 다시금 중국을 대표할 권능이 인정되지 않으므로, 한국과의 공식관계는 한—중 관계정상화의 효력발생시점인 1992년 8월 24일자로 단절되었다. 그러나 한—대만간 사실상의 관계까지 동결하는 것은 현실적으로 불가능하다. 그리고 중화인민공화국 정부는 중국을 대표하는 유일합법 정부임에도 불구하고 대만에 관한 실질적 지배를 행사하지 못 하고 있으므로 한국이 대만과 사실상의 관계를 유지한다고 하여 중국에 대한 내정간섭을 구성하는 것은 아니다. 중화인민공화국을 유일합법정부로 승인한 국가는 대만당국을 국가나 합법정부로 인정하는 행위를 하지 않을 의무를 부담한다. 중화인민공화국 정부는 하나의 중국정책에 저촉되는 제3국과 대만당국간의 관계를 용인하려 하지 않고, 이러한 움직임에 대해서는 관련국가의 관계단절을 통하여 저지하고 있다.

물은 중화인민공화국은 하나의 중국정책을 엄격하게 적용하지 않고 정치적 필요에 따라 어느정도 탄력적으로 대응하고 있다.

따라서 중화민국과 제 3국간의 관계는 전술한 내재적 세력을 제외하고는 국제법적 측면보다는 중화민국—중화인민공화국—제3국간의 역학관계에 의하여 결정된다. 韓-臺灣 관계도 기본적으로 양자간 교섭에 의하여 내용이 정해지겠지만, 한—중화—인민공화국 관계가 중요한 요소임에 틀림없다.

참고로 미국의 경우 1979년 對中 국교정상화 공동성명에서 대만과의 통상, 문화 및 공식적 정부 대표기능이 배제된 비공식관계를 유지할 것임을 명기하였다. 특히 미국은 대만당국의 자위가 합법 정부로부터 사실상 실제로 변화하는데 따라 상실하게 되는 미국내법상의 관능을 보존하기 위하여 1979년 臺灣關係法을 제정하여 미국내법상 대만에 게 사실상 국가에 상응하는 대우를 부여하고 있다.

일본은 1972년 對中 관계정상화 이후 대만에 대하여 민간차원에서의 비공식관계를 규정하고 대만당국의 미국내법상 자위에 대해서도 국제법상 일반적으로 인정되는 미승인실체의 권리의무를 묵시적, 제한적으로 인정하였다.

또한 중화인민공화국과 외교관계를 가지는 제 3세계 개발도상국 가운데 일부는 중화민국이라는 정어국호를 사용하는 사실이나 대표를 중화민국과 교환함으로써 공식관계를 유지하는 경우가 있다. 이러한 방식이 중화인민공화국에 의하여 용인되는 것은 제3세계 개발도상국의 경우, 미국, 일본, 유럽 등과 달리 중화인민공화국에 대하여 정치적, 경제적, 전략적 이해가 거의 없기 때문에 중화인민공화국이 하나의 중국정책을 완전하게 집행할 충분한 지렛대를 가지고 있지 못한데 기인한다.

4. 韓中 관계정상화와 승계문제

가. 일반원칙

對中 관계정상화에 있어서는 중화민국에 대한 승인의 철회가 재계되며 중화민국 정부와 중화인민공화국 정부간의 권리의무의 승계에 직접적 영향을 미친다. 본단국내 정부승인의 변경에 관한 관행은 중국이 유일한 사례이므로 이에 관한 확립된 국제법규설의 존재를 찾기는 어렵다. 따라서 기존의 국제법규범에서 유추하여 판단하는 수 밖에 없다.

중화민국이 승인의 철회로 국제법 주체성을 상실한다고 볼 경우, 통상의 新정부 승인과 동일하게 새로이 승인된 중화인민공화국이 승인이 철회되는 중화민국의 권리의무를 승계하게 된다. 반면 중화민국이 승인의 철회에도 불구하고 사실상 국제법 주체성을 계속 가진다고 볼 경우, 국제법상의 권리능력을 가지므로 양실체간에 승계는 발생하지 않으며 중화인민공화국은 폐지상태에서 출발하게 된다.

그러나 이 두가지 가능성은 모두 문제점을 가지고 있으며, 실제로는 사안의 성격에 따라 승계와 비승계로 나누어 구분적용하는 것이 합리적이라고 보아야 할 것이다. 중국을 대표할 자격과 관련된 권리의무의 경우에는 승계가 인정되고 그밖의 권리의무는 중화민국이 사실상의 국제법 주체로서 계속 보유하므로 중화인민공화국에 승계되지 않는 것으로 보는 것이 타당하다.

나. 한-대만 조약관계

한국과 중화민국간에는 1992년 8월 24일까지 총 11건의 조약이 발효중에 있었다. 한중 관계정상화 직후 한국정부는 한—중화민국 조약관계의 민간관계로의 전환을 위한 교섭단의 파견의사를

발표하고, 대만당국도 對韓 무역, 항공, 해운관계의 단절조치를 관련조약의 실효에 기인한 것으로 설명하였다는 점에서 양측 모두 관련조약을 실효된 것으로 보는 것으로 추정되었다.

그러나, 1993년 2월 12일 한국정부는 우호협정이 폐기되었고, 잔여 10개 협정은 한-대만간에 새로운 협정에 합의할 때까지 계속 유효하며 대만당국도 원칙적으로 이에 동의하였다고 발표함으로써, 한-대만간 조약관계가 계속된다는 입장을 취하였다.

국제법상 분단국의 승인변경이 舊정부와 체결한 조약에 미치는 효력에 관하여는 화합권 법원칙이

국정부가 이러한 입장에서 美-중화민국 상호방위조약을 폐지하고 58건의 중화민국과의 조약을 계속 유효한 것으로 처리하였다.

이러한 미국과 일본의 입장은 어느 중국과 대만에 대한 정책의 차이를 그대로 반영하는 것으로서, 중화인민공화국과의 관계정상화에 따른 중화민국과의 조약의 효력문제는 일종의 제왕사항으로서 관련국의 정책적 고려에 따라 失効 또는 存續을 결정하게 된다. 다만 하나의 중국정책을 존중하고 대만과의 관계를 비공식차원에서 유지한다는 측면에서는 실효된 것으로 보고 동일한 내용의 민간협정으로 대체하는 것이 보다 합리적인 해결책이라고

한후 한-대만 관계는 하나의 중국정책을 존중하고 대만과의 관계를 비공식차원에서 유지한다는 측면에서 미국의 조약관계는 동일한 내용의 민간협정으로 대체하는 것이 합리적일 것이다.

존재하지 않는다. 중화민국을 중국의 일부로 볼 것인지 아니면 사실상의 정부로 볼 것인가에 따라 달라지기 때문이다.

중화인민공화국과의 관계정상화를 중화민국으로부터 중화인민공화국으로 중국에 대한 대표권이 변동되는 것이라고 본다면, 조약의 당사자인 중화민국이 법률상 더 이상 존재하지 않게 되므로 중화민국과의 조약은 자동적으로 실효되게 된다. 일본 정부가 이러한 입장을 취하며 日-중화민국 평화조약이 종료되었다고 선언하였다.

그러나 중화민국을 승인이 철회되더라도 국제법 인격을 가지는 사실상의 실체로 간주할 경우, 기존의 조약은 계속 효력을 가진다고 볼 수 있다. 비

상각된다.

다. 在韓 대만재산

통상 정부의 변경에 따라 舊정부에 대한 승인이 있는 경우, 新정부는 승인국 내에 있는 대사관, 영사관, 예금, 투자 등 舊정부의 공적 재산 및 소유에 대한 권리를 취득하게 된다. 그러나 대만과 같이 舊정부가 사실상의 실체로서 남아 있는 경우에는 오히려 국가승계에 있어서의 부분승계와 매우 유사한 양상을 보인다는 점에서 통상의 정부승계와 달리 불완전승계를 인정하여야 한다.

이러한 사실은 日中 관계정상화 이후 일본 동경에 소재한 대만소유 주식사 소유권을 둘러싼 사건에서 大阪 고등재판소의 판결에서 나타나고 있는

바, 동판결은 舊정부가 소멸하지 않은 경우의 정부 승계는 성립할 불완전 승계에 해당한다고 보고, 기결적인 국가기능과 관련이 없는 재산의 소유에는 영향을 미치지 않는다고 판시하고 있다.

그런데, 국가계승이론을 이치일 유추적용하는 데에는 다음과 같은 문제점이 있다. 첫째, 국가승계에 있어서 승계대상인 공유재산의 범위에 관하여는 대륙법계 국가와 영미법계 국가가 상반된 입장을 보이고 있다. 대륙법계 국가의 경우 주권의 행사와 관련된 공유재산은 승계되거나 사적 성격이 강한 재산은 승계되지 않는다고 본다. 반면에 영미법계 국가에서는 공유재산의 성격을 구분없이 없이 모두 승계되는 것으로 본다. 둘째, 주권의 행사와 관련된 공유재산이라 하더라도 그 범위가 분명하지 않다는 것이다.

국가승계이론이 이와 같은 문제점을 가지기는 하나, 국가관행이나 국제판례가 현실과 꼭 부합하지 않는 상황에서 정부승인의 정략에 따른 법적 효과는 기존의 법이론을 유추하여 해결할 수 밖에 없다는 한계를 고려한다면, 위의 판결에서 제시된 원칙은 先例로서의 충분한 가치를 지닌다고 생각된다.

따라서 韓中 관계정상화에 따른 在韓 대한재산의 처리는 중국을 대표하는 자라, 즉 주권의 행사와 관련된 재산에 관하여는 중화인민공화국의 승계를 인정하고, 그 밖의 재산에 관하여는 대만의 소유권을 계속 인정하는 것이 타당하다고 생각된다.

이와 관련, 한국정부는 서울소재 舊중화민국 대사관에 대한 중화인민공화국의 승계를 인정하였으며, 이에 따라 1993년 2월 5일자로 중화인민공화국 소유로 이전되었다. 그러나 장차 설정될 것으로 예상되는 韓-臺間 비공식관계의 밑줄에 속하는 대한민국과 在韓 공유재산에 대해서는 계속 소유

권을 인정해주는 것이 타당하다고 생각된다.

라. 在韓외교의 국적

한국에는 91년말 현재 약 2만2천명의 화교가 거주하고 있다. 이들은 韓中 관계정상화 이전에는 중화민국 국적으로 되어 있었다. 따라서 이들의 국적을 어떻게 할 것인가 하는 문제가 제기된다.

국적은 기본적으로 주권을 전제로 하며, 외교적 보호권을 행사할 수 있는지 여부가 국제법상의 효력을 가늠하는 기준이 된다.

韓中 관계정상화는 기본적으로 주권의 변경이 아니라 하나의 중국을 전제로 한 정부승인의 변경이므로 2개 국가간의 국가승계와 같은 국적변경의 문제는 발생하지 않는다. 따라서 화교의 국적은 하나의 중국에 대한 법적 효력을 외교적 보호권에 연장하느냐 여부에 따라 중화인민공화국이 대표하는 中國國籍 또는 無國籍의 두가지 가능성을 생각할 수 있다.

중화민국은 정부승인이 철회되어 외교적 보호권을 행사하지 못하게 되므로, 舊중화민국에 의하여 대표되었던 중국국적은 한국에 관한 한 효력을 상실하게 된다.

반면에 중화인민공화국의 경우에도 대만에 실효적 주권을 행사하지 못하고 있는 이상, 舊중화민국 국적소지자에 대하여 외교적 보호권을 행사할 수 없으므로 중화인민공화국에 의해 대표되는 중국국적이 자동적으로 舊중화민국 국적소지자에 부과될 수 없다. 그리므로 舊중화민국 국적을 보유한 자는 본인이 자의로 중화인민공화국의 국적을 취득하지 않는 한 사실상 무국적자의 지위에 놓이게 된다. 이러한 사실은 韓中 관계정상화를 한 대부분의 국가들이 대한국의 소지자를 무국적자 취급하는 관행에 의하여 뒷받침된다.

따라서 韓中 관계정상화에 따라 在韓 화교는 중

그러나 이러한 어려움에도 불구하고 對中 관계 정상화가 기본적으로 정부승인의 변경이라는 법률 행위로서 이에 따른 법적 효과를 수반한다는 점에서 국제법적 접근을 필요로 하는 것이다. 對中 관계 정상화에 적용될 국제법규범은 기존의 국제법 규범에서 유추하는 수 밖에 없다.



◀수교이후 중국을 공식 방문한 노태우 대통령이 9월 28일 오전 양성곤 국가주석과 정성 회담을 하고 있다.

표시했다고 보인다.

(3) 韓中 양국간에는 간도지역 및 백두산 용왕담에 관한 영토분쟁이 있으나 공동성명에는 아무런 언급이 없다. 한국정부는 이에 대한 침묵이 국인을 구성하는 것을 막기 위하여 조속한 시기에 이에 대

한 청구를 제기하여야 할 것이다.

(4) 대만은 1952년 **對中** 평화조약에서 비롯된 영유권을 포기한 이후 대만당국이 실효적 지배를 계속해 왔으므로 국제법상 중국에 귀속되었다고 보아야 한다. 그러나 **對中** 중 주요국가들은 정례적 고려에서 대만의 영토적 지배를 미장으로 보고 있으며 한국정부도 **對中** 관계정상화에서 실종형 대만조항을 채택하고 있으므로 중국의 대만영유권을 승인한 것으로 반드시 해석되는 것은 아니다.

(5) 중화민국은 본단국내의 일방실체이다. 한국 정부는 공동성명에서 중화인민공화국을 중국의 유일한 합법정부로 승인하고 오직 하나의 중국이 있다는 중국의 입장을 존중한다고 함으로써 중화민국의 국가자격을 명시적으로 부정하였다. 따라서 대만당국은 한국과의 관계에 있어서 사실상의 지방과 정부로서의 지위를 가진다.

(6) **對中** 관계정상화 이후 한-대만 관계는 중화민국을 국가로 인정하지 않을 내재적 제약을 배제하고는 양자간에 교섭을 통하여 결정된다.

(7) **對中** 관계정상화에 따른 대만과의 조약의 효력에 관하여는 확립된 국제법 원칙이 존재하지 않으므로 관련국의 정례적 고려에 따라 실효 또는 존속을 결정하게 된다. 다만 하나의 중국정책을 존중하고 대만과의 관계를 비공식 차원에서 유지한다는 측면에서 새로이 민간협정으로 대체하는 것이 합리적인 해결이다.

(8) **在韓** 대만재산의 처리는 주권의 행사와 관련된 재산에 관하여는 중화인민공화국의 승계를 인정하고, 비공식관계의 범주에 속하는 대만당국의 **在韓** 공유재산에 대해서는 계속 소유권을 인정해야 한다.

(9) **對中** 관계정상화에 따라 **舊** 중화민국 국적을 가진 자는 중화인민공화국 국제법에 따라 중국적을 취득하지 않는 한 무국적자의 지위에 놓이게 된다. 다만 국적에 대한 기능적 접근을 통하여 한-대만 비공식관계의 범주내에서 과거 중화민국 국적을 계속 보유하는 **在韓** 화교의 법적 지위를 안정화하는 방안이 모색되어야 할 것이다. **중요**



◀ 대만과의 단교로 인해 더 이상 국기를 게양할 수 없게되자 대사관에서 국기를 내리면서 눈물을 흘리는 화교들

전군 최우수부대 대통령표창 3회 제3975부대를 찾아서

제3975부대 정훈관실

제 3975 부대가 전군 최우수부대로서 국군의 날 대통령 표창장을 수상한 것은 지난 79년과 88년에 이어 이번이 세번째, 일찍이 창설 3년만에 공군의 최강부대로 도약, 경이를 던져준 바 있는 부대는 그동안 부대의 면면을 갈고 닦으며 그 위상을 다져가는 자원을 넘어 이제 항공수호를 위한 전투력 등 공군의 달연목표를 선도적으로 구현하는 '프론티어'임을 대관적으로 확고히 입증받아 대외에 떨치는 쾌거를 맞이한 것이다.

부대의 작전부장 장철호 대령은 "지난 17년 동안 공군의 부대가 공군의 핵심기지로 성장하며 오늘에 이르기까지 『평송공군의 선봉』과 『우리는 모두 하나, 우리는 한가족』이라는 명확한 지령과 기치 아래 전방형 및 근무원이 일치단결하여 격오지라는 지리적 특성에 따른 불리한 여건과 부대운영상의 난관을 극복하면서 임무완수를 위해 온갖 노력과 정성을 다해 배전하는 전투부대로서의 모범적인 전통을 쌓아왔다"고 설명하고 이번 대통령 부대표창 수상은 이러한 전통의 발현결과라고 강조했다.

부대는 유사시 적의 도발을 즉각적으로 응징할 수 있도록 출격태세를 완비하고 극대화된 정비지원능력과 가지생존을 위한 방호력으로 이를 뒷받침하는 등 최상의 전투준비태세를 완벽히 갖추고 있음을 세일의 자랑스로 삼고 있다. 부대는 평소 전투대대 조종사 및 전투기의 가동률을 90% 이상의 최고상태로 유지할은 물론 대외 장소에 관계없이 언제나 적과 조우한다는 항재전장 개념하에 실전과 같은 훈련과 작전을 수행하는 가운데 DEFCON단계별 전시전환절차 보완과 함께 주기적인 훈련을 통한 전 방위의 행동질서 숙달, 빈틈 없는 비상대기 출격, 가장 빠른 시간내 최대병력을 집결시키는 것을 비상연락체계 수립 등 전시전환체제를 확립함으로써 주지공정의 전투력을 보장하고 있다.

완벽한 항공기 정비는 부대의 전투력을 배가시키는 절대요소. 부대는 한자원 높은 정비기량을 보유한다는 최극적인 정비상태를 조성, 정비교육을 대실화하고 이를 통해 하사급 요원이 전투기 1대를 책임 정비하는 기장으로서의 정비능력을 향상시켜 현재 10명의 하사기장을 보유하고 있으며, 일일점검제도와 정비부서별 비교평가제도로써 담

최상의 전투태세 유지



93년 10월 1일, 건군 45주년 국군의 날 기념행사에서
장단 17년만에 세번째 대통령 표창을 받는 위업을 달성하였다.



◀ 전서 출격훈련의 일환으로 실시한 무장장착 훈련 모습

별 3단계로 구분해 기량이 목표수준에 도달하기까지 난이도를 점차 증가시키는 특별비행훈련을 계획에 따라 실시하여 부대일부수행에 기여하는 전투조종사로 조기에 이끔어 본격적전역에 투입하고 있다.

훈련비행부대를 거친 조급조종사들에 대해 고등 비행과정, 계기비행과정, 작전기술과정 등 비행교육을 실시. 절제조종사로 양성돼 각 전투비행부대로 배출하는 것도 부대의 주업무 중에 하나. 부대는 이들 조급조종사들의 올바른 비행자세를 유도하고 조종사로서의 사명감과 소양을 길러주기 위해 피폭별 전문교련계를 운영하고 연구발표회, 한상화 등으로 교련요원의 전문화와 표준화를 이룩. 자질을 향상시키며 충실한 교과과제 운영 등 교육훈련에 내실을 기함으로써 전공군의 전투력을 증강시키는 데 크게 이바지하고 있다.

한편 부대는 합리적인 안전관리활동으로 무티피 관력손실을 방지하며 전투력을 보존하고 있다. 부대는 장기위력 증인 노후항공기의 계정파괴와 결함다발, 조급(학생)조종사의 과실 등 각종 안전위험요소를 알고 있으나 군정 및 전파준수의 생활화, 개인능력에 맞는 임무부여, 비행위주의 일과

운영 등으로 사고요인을 사전에 제거시키며 안전관리에 힘쓴 결과 91년 12만시간 안전비행 중 총 22회에 걸쳐 안전비행기록을 수립했으며 현재 제 4 하 205 전투대대가 16년에 걸쳐 6만 7천시간, 202전투비행대대가 4만 5백 시간의 비행안전기록을 각각 수립하고 있다. 또 수송대대는 지난 6월 4백만여 무사고 운행기록을 세우기도 했다.

신바람 나는 병영

부대는 효율적 부대운영과 기지중심의 생활을 활성화. 신바람나는 병영생활 여건을 조성하며 강령 시기전작을 통한 전투력 제고에도 만전을 기했다. 부대는 각종 행사장치를 대폭 간소화하고 저휘관 참모회의를 주간회의에서 월간회의로 조정했으며, 병무부조리 방지 및 폐지를 전산화하여 지행 중에 있으며 부대공사는 계학에서부터 집행에 이르기까지 철저한 이중감독 체계에 의해 시행하는 등 합리적인 관행과 제도를 대폭 개선시켰다.

또한 부대가 편단위로 위치한 입지적 여건에서 과잉되는 열악한 생활환경을 보완하고자 지역평화관으로부터 필증을 빌2회 부상대여 받아 영내 기지극장에서 살명하는 것을 비롯, 가요방 및 배려단

반상, 도서관, 실내 라켓볼장, 당구장, 수영장 등 문화시설을 대폭 신, 증설하였으며 분기 1회 군기 간담회 개최, 철화군기순찰 등을 통해 군기상을 엄정히 확립함으로써 시대의 요청에 부응하는 신 한국상을 정립하는 기초를 다져왔다.

특히 부대는 기본원무를 철저히 수행하면서 농번기 일손돕기 및 농기계수리 지원, 대민법률상담과 의료지원, 수해복구 및 자연보호활동 등을 적극 전개하며 국민과 함께하는 동시에 국민의 생명과 재산을 보호하는 국군의 사명을 성실히 수행하고 있다.

가장 가고픈 부대

제 3975 부대는 비록 격조지게 위치해 있으나 이미 공군의 모든 요원들로부터 가장 가고픈 부대, 가장 알하고 싶은 부대로 손꼽히며 많은 사랑을 받고 있다. 그만큼 전부대다운 면모를 확실히 갖추고 있으며 말뚝들간 인간애, 천우에도 두텁게 맺어져 있는 것이다.

부대원들은 이번 대통령부대표창을 계기로 부대의 전통을 더욱 정의적으로 계승, 발전시키며 조국 영공수호를 위해 신명을 다할 것을 굳게 다짐하고 있다. **김민**

● 부대수상경력 ●

제 3975 부대는 창단 초기부터 전술병이 혼연일체가 되어 훈련에 매진한 결과 창단 3년만인 76년에 공군 최우수 부대로 선정되었고, 이듬해인 79년과 88년, 93년 3회에 걸쳐 전군 최우수부대로 선정되는 쾌거를 이룩, 영예의 대통령 표창을 수상하였다.

또한 86년과 90년 공군 최우수 안전비행단 선정, 91년 12만 시간 무사고 비행기록을 포함한 총 22회의 비행단 및 무사고 기록을 수립하였다.

뿐만 아니라 90년과 92년 2회에 걸쳐 경제적 군은연 최우수 부대, 공군 저축최우수부대 선정을 비롯, 공군 보안최우수부대 및 전군종합 우수부대 표창등 여러분야에 걸친 표창을 수상함으로써 대대외적으로 모범부대임을 과시하였다.



마지막 飛行

예비역 소장
박종권

장군으로서, 전투조종사로서 이 명예롭고 자랑스러운 군복을 벗기 전에 내 젊은 날의 정열과 희생을 다 바쳤던 저 하늘을 꼭 한번 마지막으로 비행을 하고 전역을 하리라 다짐해 왔지만 막상 전역을 결심하게 되자 그 기회를 포착하기가 결코 쉽지 않았다. 조기전역을 결심한 것은 1991년이 저물어가는 12월 초순이었다.

마지막 비행을 언제 어디서 어떻게 할까? 구상을 하면서도 마지막이라는 말이 기분을 우울하게 짓눌렀다. 나는 조국의 하늘을 지키는 전투조종사가 되어 살아오는 동안 가급적이면 마지막이라는 표현을 쓰지 않으려 했다. 마지막이란 표현은 내 인생의 종말과 연계되는 듯하여 기분이 좋지 않았기 때문이다. 처음 F-86 세이버 세트로 단독비행을 하기 직전의 일이다. 비행훈육관은 우리들에게 근엄한 자세로 마지막이 될지도 모를 것에 대비하여 유서를 써놓고 비행에 임하라 강조했다. 생전 처음으로 유서를 쓰려하니 기분이 꽤 울적했다. 그후 오늘날까지 비행사고 없이 30여년이 지났다.

나는 나와 함께 오랫동안 비행생활을 함께 해왔고 최근 새 기지를 할양한 이창준에게 그가 지휘하는 부대에서 마지막 비행을 할 수 있기를 요청했다. 그는 한국 공군의 최강 비행단장으로 F-16과 F-4 팬텀기를 지휘하고 있었다. 기종은 F-4로 하는 것이 좋겠다고 의견을 같이 했다.

이렇게 해서 나의 마지막 비행은 1991년이 저물어 가는 12월 21일 오전으로 결정되었다.

그날 이른 아침 기지 주변의 기상은 지척을 분간할 수 없을 정도로 짙은 안개로 덮혀 있었다. 이륙 예정시간은 11시, 출장 비행 브리핑은 2시간이 소요 되었다. 한시간의 항공기 지상점검과 활주, 그 이전의 1시간은 비행계획 검토 등, 최소 2시간 전에 실시된다. 이때 비행편대장은 물론 그날의 비행감독관은 일부조종사들의 자격여전의 적부설,

건강상태, 전날 수면상태, 음주여부 등 신체적, 제도적 걸림사유가 없는지 확인한다. 안전치레가 없도록 완벽에 가까운 내지 점검을 하는 것이다.

유지비행은 2선 전투조종사에게 항수직, 캐러틴 등시에 용기와 결심을 주는 심볼과도 같은 것이다. 역경과 시련을 대부분 겪고 장군이 되고 특히 비행단장을 지낸 고장 삼군조종사들은 일선 조종사처럼 직접 비행하고 싶지만 시간이 허탈되지 않았다. 또 모처럼 비행을 하면서 필라석에 얽히 타는 것은 전투조종사로서는 자존심도 상하는 것이다. 유지비행을 하더라도 안전비행이라는 이유로 동승비행에 하고 특전부대에 부대를 맡겨주게 되니까 자연 참모들의 유지비행은 점점 멀어지는 것이다. 선전국 경주를 보면 참모들에게 철저히 비행체하고 비행자격을 유지시켜 나가는 가운데서 안전비행을 강조하는 것이다. 이것이야말로 공군의 안 보이는 내력검속의 가장 큰 힘의 하나라고 나는 생각한다.

젊었던 시절 나는 날으는 세지럼 자유롭게 비행을 했다. 지난 세월이 어제만 같은데 어떤 나는 F-16과 F-4 팬텀기를 직접 지휘하였던 비행단장직을 마치고 공군본부, 국방부, 합참의 요직을 거치면서 바쁜 하루하루 속에 4년을 보냈다. 유지비

행을 한다는 것은 실제로 어려운 상황이었다. 한국 공군의 주력기인 팬텀기와 최신세 F-16을 직접 조종하며 지휘하던 그 나날들, 그 장쾌하고도 날아다웠던 비행단장 시절에는 1주일에 한번씩은 꼭 비행을 했었다. 그후 정세문야에 몰렸었던 4년을 줄곧 비행하지 못한 것이다. 그러다가 편백을 결심하게 된 것이다. 그리고 보니 4년간의 첫비행이면서 마지막 비행이 된 것이다.

아내는 새벽 일찍 일어나 오랜만에 조종복을 꺼내 이미 깨끗하게 다려 놓았다. 빨간 마후라와 함께 웃결이에 걸려있는 조종복. 그 앞어깨에 박혀있는 두개의 별. 그리고 가슴에 달린 명장과 조종총장, 젊은시절 매일 작업복처럼 입고 출퇴근하던 이 조종복을 이제 4년만에 그것도 마지막으로 입는다 생각하니 마음이 저리오고 공군을 떠나는구나 하는 설심함이 짙네 가슴을 친다.

“당신 오랜동안 비행 안했는데 비행해도 편찮아요? 불어한 사고라도 나면 모두가 어렵게 되니까 조심하세요.” 전날밤 비행지침서와 계기판 그림을 놓고 숙지를 하는 내모습에서 다소 불안함을 느꼈는지 마지막 비행계획에 내리지 않는 표정을 지어 보였다. 사실 그렇다. 30년 가까이 안전 비행기록을 가진 나로서 개인의 욕망이나 감정때문에 사소한



◀ 비행단장 시절의 박종권 장군

비행사고라도 난다면 그야말로 도로아미타불이다. 그러나 이것은 마지막 비행이다. 나에게만은 큰 의미가 있는 것이다. 하고 싶은 비행은 미련없이 다하리라. 안전하고도 완벽하게...

마지막 비행을 하게된 C기지는 최근에 다듬어진 최정에 비행단이다. F-16과 팬텀기가 전개되어 있는 한국공군의 최강부대이다. 단본부에 들어서니 비행단장인 이장군이 손을 잡고 반갑게 맞아 주었다. 우리는 팬텀기를 20여년 함께 탔다. 서로 모러를 물리고 온갖 기술을 다하며, 공중사격에서의 우열을 겨루며, 함께 호연의 기를 나누며, 이글

이륙여가를 받았다. 비행단 주무참모들, 작전참모, 비행태대장, 정비과장, 일선정비사들이 나와 나의 비행을 지켜보고 있었다. 할마 내가 전방석에서 비행하리란 생각은 전혀 못하고 있었다. 후방석의 교관은 한마디도 하지 않았다. 내가 요구하고 확인하는 것만은 확실히 인터폰으로 재확인해 들어왔다. 사실 4년만의 비행을 마지막으로 하는 심경은 나만의 기분이치 모두 두렵게 지켜보고 있었다. 팬텀을 타고 전방석에 비행을 허용한다는 것은 지휘관의 결심으로서도 쉽지 않은 결심이다. 단장은 나에게 전방석을 허용한 것이다.



1969년 9월 태평양 횡단비행으로 팬텀기를 처음 인수해오면서
우리는 감격의 눈물을 흘렸고, 23년이 지난 지금 그때 그 비행기를
조종하면서 마지막 비행을 하고 있는 것이다.
가자 고향으로 내 어릴 때 살던 곳...



고 따르며 후배조종사를 양성하면서 몇세 이상으로 끈끈하게 살아왔다. 내가 소장으로 00전투비행단을 지휘하고 있을 때 그는 부단장으로서 나를 보좌하면서 함께 부대를 지휘, 관리했다. 그리고 그해 그는 장군으로 진급되었다. 하늘에 살면서 하늘의 자기별을 만 것이다. 그리고 지금 비행단장이 되어 나를 반겨준 것이다.

지금 나는 그가 지휘하는 최강의 전투비행단의 환영을 받으며 그의 지휘부로 안내받고 있다. 생각하니 꽤 감회되었다. 이륙고 비행기는 시동을 걸자 생명을 얻었다. 지상의 모든 활주 및 이륙 전 점검을 끝내고 관제탑에 교신을 하고, 지상활주와

전날 비행편조를 구성할 당시 안전관리를 위하여 작전참모와 안전참모가 나를 후방석에 탑승토록 스케줄을 건의했었을 것이다. 나는 스케줄보드에서 내가 후방석임을 발견하고 잠시 생각에 잠겼다. 짧은 시간이었다. 단장은 나의 심경을 꿰뚫고 있었다. "대대장, 박장군님을 전방석으로 바꾸라." 그리고 나를 쳐다보았다. 우리는 미소를 지었다. "사람을 알아보는군" 나는 마음속으로 그의 그릇을 헤아리면서 비행장구를 갖추기 위해 장구반으로 갔다.

오랜만에 읽는 G.suit(중박복)을 허리에 걸쳤

다, 발목부터 알록 허벅지와 사타구니 끝까지 달
는 지퍼를 잠그고 엉덩이와 허리에 끈을 당겨 펄
셋트 조이듯 꼭 조았다. 벨트를 맞추고 산소호흡
기 상태를 점검했다. 화루에 두세번씩 이렇게 만
복하면서 비행하던 지난날들... 도전적이고 쾌거했
던 젊은 날들이 스쳐갔다.

브리핑을 마치고 나니 최종적으로 다시 기상보
고가 있었다. 안개는 결혀 현재 시정2마일, 시해
와 남해는 파도가 2미터, 해수온도 생존가능 시간
은 2시간, 돌고는 높고 하늘은 맑았다.

팬텀기를 처음 조종했을 때가 1969년 봄. 그
당시 16명의 한국공군의 최우수 조종사들이 팬텀
기 인수팀으로 선발되어 미국으로 갔다. 6개월의
교육을 아리조나주의 데이비스 만슨 기지에서 비
행교육을 받았다. 월남전이 한창일 때여서 미공군
은 주력기인 팬텀기 조종사를 급양성하기 위하여
특별 전환교육을 시키고 있었다. 우리는 그들과 함
께 지상교육을 받았다. 언어의 한계로 어려움도 있
었고 가난한 나라의 입장이라 생활의 고통도 많았
다.

후방석의 교관은 내가 과거 빨간
마후라 영화지원을 한 장본인인
줄 몰랐을 것이다. 특수비행의
주의사항을 인터폰으로
알려왔다.

비행은 계획했던대로 11시 정각에 시작되었다.
100노트에서 조종간을 당겨 기수를 들기 시작하고
160노트에서 이륙했다. 바퀴를 넣고 곧바로
FLAP(브로날개)을 넣었다. 상승속도 350노트를
맞추며 급상승하면서 기수를 남으로 꺾었다.

유난히 하늘은 넓고 높았다. 그리고 광활했다.
시위를 떠난 화살처럼 매기 팬텀은 거침없이 날았
다. 조종간을 전후좌우로 힘껏 세치고 당기며 온
들이 보였다. 내 수족처럼 육중한 비행기는 경쾌
하고 민첩하게 움직여왔다. 다소 불안했던 감정이
딱 가셨다.

나의 비행교관은 첫비행에 그랜드캐니언을 향해
갔고 깊은 계곡을 누리며 조종기술을 과시했다. 그
랜드캐니언의 계곡과 그 계곡사이를 지나갈 때 나는
처음으로 지구밖으로 나왔다는 착각을 느꼈다. 그
리고 팬텀기를 그해 9월에 네평상 횡단비행으로
인수해 왔다. 우리 모두는 감격스러워 눈물을 흘렸
다.

23년이 지난 지금 그때 그 비행기를 조종하면서
마지막 비행을 하고 있는 것이다. 먼저 고향으로
가자. 내 어릴 때 살던 그곳. 아버지가 불탄 그곳.
그렇게 가고파 하던 고향땅으로 가자. 아주 작은

의 양산 양노는, 침낭을 끼고 하반과 고목으로 급상공을 저났다. 비행기 모습은 소리에 앞서가기 때문에 다시 한번 180도 반전해 와야한다. 그리고 후기연소를 터트리면서 급상승 한다. 참으로 후련한 고향비행이었다. 지나간 35년의 옛일들이 순간에 지나갔다. 긴 세월이 일순간 꼭 풀리는듯 했다.

나는 나의 고향에서는 유일한 공군사관학교 첫 입학생이었다. 1957년 2월 8일 입영(입교)하던 날 배를 타러 노량으로 가는 버스 정거장에 남녀 재학생들이 한길 양변에 서서 환송을 해 주었다. 6개월의 밀렸던 공남급도 학교에서 면제해 주었다. 그 당시 사관학교는 진해에 있었고 편입시에 유난히 관심을 가지고 질문하던 포병관이 대위였었는데 "학생이 입학한다면 남해의 유일한 첫 입학생"이라고 했다. 1개월후 합격통지서를 받고 학교 정문을 들어서니 공교롭게 그 포병관이 통지서를 접수했다. 그는 나의 이름을 회여두고 있었다. "박종권

고 박권였다. 나는 어머니 그 양노들과 함께 죽지 못하고 남아 그 당시 상황의 글을 쓰게 됐다. 부디 죽어간 영혼을 욕되게 해서는 안된다. 그 스무살 찻된 젊은 나이에 예기와 함께 꿈을 던져 사라져간 조종사들, 그들은 어느 누구의 강요와 강압에 못이겨 죽어간 것이 아니라 플랜트화같이 뒤통에 물려있는 조국을 지키기 위하여, 남아있는 내 어머니와 누이와 아우를 위하여 기꺼이 죽어간 사람들이다. 설령 대부분이 강요에 죽어갔다 해도 몇사람이 진정 나라를 위해 죽어갔다면 모두를 미화시킬 수도 있는 것을 ... 대부분의 나라를 위하여 죽어간 그들은 아니다. 해발 그들의 잠들어 있는 영혼을 욕되게 해서는 안된다."한 생존 조종사가 쓴 '太平洋 空中觀 闘記' 책말미에 적힌 세필로그의 한부분이다.

나는 자주 후배조종사들에게 기회가 있을 때마다 때가 오면 "천부조종사는 기꺼이 나라를 위하여 부모형제를 위하여 가장 먼저 강렬히 죽어 갈 수

있는 사람들이 아니겠는가? 우리는 그러한 사명감을 가지고 살자'라고 선포하곤 했었다. 고향은 나의 혼이 담긴 곳이다. 이제 고향비행은 끝났다. 후련하다. 급상승하느니 좌만하느니 가득 다가왔다.

나에게 주어진 비행이용시간은 1시간 10분. 지금 시간은 이륙한지 30분 지났다. 사전비행장을 지나 대구비행장으로 향했다. 사전비행장 상공은 훈련기가 많이 날고 있었다.

초년생 시절 날으는 기쁨을 겨우 알았을 때, 별의 비행도 할 수 없었지만 주로 진주를 끼고 남강과 모래사장 주변을 많이 끼고 돌았다. 주말 외출시에 남강다리 밑을 비행할 수 있을까 하고 날개의 폭과 다리의 폭을 재어보고 하던 때가 생각났다. 안창남 비행사가 한강다리 밑을 치났다는 옛 이야기가 그렇게 위대하게 들렸다. 욕구는 강했지만 결국 그런 기회는 오지 않았다.

대구로 가는 길목 낙동강 하류에는 철소철알 형상의 하구가 있어서 언제나 대구기지를 찾아오는 데 좋은 참조물이 되어 주었다. 멀리 대구기지로 접근하면서 연료탱크 스위치를 외부연료에서 내부연료로 바꾸었다. 그리고 대구 관제탑을 호출했다. 그리고 지고도 고속비행 허가를 요구했다. 대구관제탑은 즉각 지고도 고속비행 허가를 승인해줬다. 편입기를 인수했던 기지가 대구기지. 많은 조종사들이 사나이로서 빨간마후라의 이미지를 마음껏 발산하던 곳이 대구였다. 4년전 이 기지의 지휘관으로서 F-16과 F-4편대를 직접 조종하면서 조국영공의 전위부대로서 사명을 다하던 그 때 그 지휘관 참모와 참병들을 이별 했으랴~

나는 관제탑과 단본부 사이를 고속으로 통과했다. 참모들은 엄청난 자공비행 소리에 깜짝 놀랐을 것이고 단장은 어느놈이 저렇게 무례한 비행을 하느냐고 누군기에게 즉각 보고지시를 내렸을 것이



◀ 중위 시절의 박종권 장군

다. 그리고 그것이 나인줄 알았을 때는 그 사람이
이 그런 짓을 할 수 있는 사람이라고 생각하겠지...
벌써 愛機는 관공산 산허리를 가르면서 레이다의
에이트 옆으로 날아갔다. 사원만의 불길번이
여, 명풍이 영원하기를...

벌써 이륙한지 40분이 지나고 있었다. 연료도
반정도 소모됐기 때문에 전투기동하기에 아주 좋
은 상태였다. 나는 전술공격으로 진입해 갔다. 다
른 항공기의 진입이 통제되었다. 그래서 자유롭게
퍼져파으로 항공기를 다루어 보는 것이다. 모든 거
동을 여한이 없도록 다하고 가리라. 60년대 말까
지 공군은 에어쇼와 공군과 파시를 한길변의 백사
장에서 했다. 나는 최연소 조종사로서 에어쇼팀에
선발되었다. 자랑스러운 선발에 흥분되어 잠을 못
이를 정도였다. 두명의 중위가 있었는데 한 사람은
나의 동기생인 조근해 중위 - 지금은 공군대장으로
공군 참모총장이다. - 그는 원래의 2명이 나는 단
독비행 조종사였다. 함으로 멋진 비행을 해냈다.
급강하 돌진비행, 용궁돌이, 황천비행, 8각 황천
비행 등 지금 생각해도 줄이었던 나에게 어떻게 그
런 어려운 비행을 맡길 수 있었는지... 나는 만용감
없이 그 어려운 극대비행을 다 해치웠다. 우리는
비행 그 자체를 위하여 태어난 사람들 같았다. 그
당시 필리핀은 사관후보가 아닌 병동설 중형이었
다. 아직도 대한항공에서 활약을 하고 있을 것비
다.

후방석의 교관은 내가 과거 했던 파후라 영파서
원을 원 일본인인 줄은 몰랐을 것이다. 특수비행을
하려하니 비행제원과 주회사장을 인터뷰으로 알
려왔다. 극대비행은 LOOP(용궁돌이)부터 시작되
었다. 편법기의 가장 기동성이 좋은 고도는 8,000
~20,000피트이다. 500노트 급속하여 고도 10,
000피트, 10도 감하리에서 LOOP를 시작하였다.
정점에서 20,000피트, 속도 200노트 감속, 180도
방향전환한 후 배면에서 다시 하강, 줄리 4G로 달

게 원자세로 돌아왔을 때 원고도 10,000피트, 속
도 500노트. 완벽한 조작이었다. 배면비행도 했
다. 배면비행은 고도가 높으면 어렵다. 낮추면 서
우나 경험없는 조종사는 감히 고도를 낮추어 배면
비행을 못한다. 황천, 급전회, 8각 황천, 일렬안
전, 산델, 느린 8자(LAZY-8)등을 하고 나니 새
스스로 전투조종사였었구나 하는 느낌이 들었다.

이제 남은 연료가 돌아갈 연료다. 항공기 전체
정량을 했다. 엔진제기 이상없음, 오일, 유압, 압
력차 이상없음, 조종계통 1번, 2번 정상임. 연료
5,000파운드, 앞으로 비행가능 시간은 40분, 그리
나 20분내 귀환계획이다. 산소호흡기 레버를 100%
산소에 놓았다. 잘하비행정권을 다시 했다. 수파수
도 관계없이 맞추었다.

가장 높이 날아 가장 멀리 보려했던 한마리의
갈매기 조나던. 나는 그 새를 쫓아간다. 우리는 태
어날 때 그저 먹고 마시고 떠돌며 잠자기 위하여
태어난 것이 아니다 무엇인가를 추구하기 위하여
태어난 것이다. 새는 새답게 날 수가 있어야 하는
법, 물고기 추위를 뱉으며 어부가 던져주는 빵조각
들, 해변의 송사리를 포아먹기 위해 날고 있는 것
이 아니냐라고 독백을 하면서 끝내는 동료들과 어
울리지 못하며 추방당하고 훗날 날으는 기법을 익
혀서 금의환향하는 '조나던 리빙스톤' 그 한마리
갈매기의 이야기는 좌우 감동적이다.

이제 여한이 없다. 마지막 비행을 했다. 교향비
행도 했다. 그리고 막을것 전투기동도 했다. 작년
9월, 저 유명한 스위스의 산정 융프라우 정상과
그 아래 눈세계, 그 주변의 호수를 달을 듯 스치던
환상적인 비행도. 오늘의 비행에 비견할 수 없다.

조종사로서 끝없는 하늘에 새치림 날기를 무한
히 도전했었다. 다시 태어나도 나는 이값을 끊어가
리라 느끼며, 회상처럼 허공을 가르며 가지로 향했

다. 멀리 좌측기지가 보이기 시작했다. 이제는 고도를 낮추어야 한다. 산하가 심명히 근접해왔다. 폐기된 요기를 태우고 이 조국의 산하를 누비던 그 시간은 영원히 가버리는 것인가?

아! 어느 때쯤 폐기된 요기와 함께 북반주 건너보며 두반강줄 따라 초계비행을 할까?

조국통일을 염원하며 새벽 초계비행을 하던 지난 날들이 다시 스쳐간다. 그리고 많은 친구들, 빨간 바후라의 사나이들처럼 나 또한 사라져간다. 나는 스라를 통치(출력 조정기)에 붙어있는 마이크 키를 눌렀다. 그리고 외쳤다.

누가 너의 眞實을 아는가
누가 너의 孤獨을 아는가
누가 너의 사랑을 아는가
그래서 그렇게 매지아 날으는 물새들인가

나는 페아리노라
너 목덜미 붉디 붉은 밧줄에서
피보다 진한 열정을
태양처럼 뜨거운 情熱을
활화산처럼 치솟는 너의 생명을
그래서 너를 빨간 바후라라 이름했다.

나도 이 황량한 길을 함께 날아가리라
태양을 향해 뿔꾸리를 향해
높이높이 날아가리라
그리고 찬란히 떠오르는 내일을

너희 물새들과 함께 맞으리

나의 독백은 허공을 타고 멀리멀리 번져갔다. 이제 가슴이 편여와 더 비행을 할 수가 없었다. 좌측회가를 받으면서 기지주변을 한바퀴 돌았다. 마치 고향을 떠나는 이방인처럼...

이제 완벽한 좌륙을 하라라. 1,000피트 제한지에 접지시키되 좌륙속도는 좌력속도에 맞추고 강하각은 11.5도 좌륙영로를 맞추는 것이다. 이렇게 완벽한 좌륙은 일찍이 없었다. 육중한 편입기는 가엾게 거울에 미끄러지듯 꺾선으로 바퀴회전을 해아라 듯 좌륙했다. 감속나하산을 폈다. 브레이크는 정상적으로 먹었다. 모든 것이 정상적이었다. 變機 패턴은 수기장으로 들어섰다. 단장 이하 참모들이 나와 나와 마지막 고별비행의 안착을 가슴조이며 지켜보고 있었다.

행진을 폈다. 갑자기 정적이 흘려왔다. 나는 좌석 좌우에 있는 전투용 거울에 내 모습을 비춰보았다. 빨간 바후라가 북둘레 밖으로 빠져나와 있었다. 조종복 앞가슴과 어깨는 땀으로 흠뻑 젖어 있었다. 나의 군인으로서의 군지생활은 사실 여기서 끝났었다. 행렬을 벗으며 하늘을 쳐다보았다. 하늘 바람을 따라 거울구름이 설의 흘러가고 있다.

나의 마지막 비행은 이렇게 해서 끝났다. 나의 인생, 나의 하늘역과 끝은 이렇게 해서 내일이 되었다. 팔주로 주변 마른 길대가 바람결에 흔들리고 있었다. **끝**

학생 조종사의 하루

제5718부대
소위 김종석



하루는 24시간 이 세상 사람들에게 이것만큼 골
짜하게 주어진 것도 그리 많지는 않으리라 그러나
의심적으로 이것만큼 불공평한 것도 없다. 사람에
게는 생각이 능력의 차이가 있기 마련이다.

어떤 사람은 다른 사람이 1시간에 할 일을 2-3
시간 걸려서야 할 수 있다.

그런 어떤 사람들에게는 하루를 25시간으로 늘
려주면 어떨까? 그럴 공평하지 않을까? 그러나 신
은 결코 그런 쪽으로 관대한 분은 아니다. 다만
24시간을 25시간으로 늘려 사용할 줄 아는 지혜를
우리 인간에게 부여해 주었다. 우리 인간들이 못
으려고 애쓰지 않을 뿐이다.

현대를 살아가는 우리들에게 있어 필요한 것은
바로 그 지혜로운이다. 조종사에게도 하루는 24시
간이다. 그것도 24시간중 8시간을 잠으로 할애되
어 있다. 그럴 의식이 깨어있는 의식의 순간은 16
시간으로 줄어든다. 25시간으로 늘려 써야 할 아
달에 16시간으로 줄어든 것이다. 그러므로 조종사

에게는 더욱 더 지혜로운 삶의 방법이 제시되어야
만 한다.

동기생에 의해 눈을 비비며 잠에서 깨어나 세수
하고 식사를 할까말까 망설임이다 비행을 해야 되기
때문에 아플 수 없이 식사를 하고 차가 도착하였으
니 빨리 탑승하라는 고함소리에 문을 닫고 떠나는
버스에 허겁지겁 올라타 대대에 출근한다.

주차장과 프리텔실이 바뀐 줄도 모르고 그전의
프리텔실로 가다가 "김종석 어디로 가냐" 하는 중
대장님의 말씀에 깜짝놀라 얼굴을 붉히며 방갈을
들러 바뀐 프리텔실로 향한다.

조종사 건강기회잡지에는 수면 양호, 식사 양
호, 양호양호... alo 몇 말표자가 부지런히 프리텔
준비를 하는 동안 나머지 사람들은 집문 사할에 대
해서 연구한다. 끝이여 중대장님이 찾아오시고 차
렸! 프리텔 준비를, 조종학생 총원 〇〇명 결원 〇
원제원 〇〇명 금일 기상 06:00 10/15 -.

중대장님 집문사할 말씀해 주십시오. "김종석!"

“예!” “김준석소위 Run up정검시 ENG제한치 알려줘” “ENG제한치: RPM 98.5~100.5% EGT MAX 680° c oly pressure 10~ ? 맞았습니다.”

“별급제”

비행1시간 30분전 탑승교관과 브리핑. 급릴 임무과목은 공중조작(CTR)40으로서 과목대원은 LAZY 8, CHANDELLES—

비행1시간전 작전계에서 활공기와 OVER Station Time을 찍은 다음 대대 앞에 대기하고 있는 미니버스를 타고 장구반으로 향한다.

장구 MAN과 가벼운 아침편이를 나누고 교관님 장구까지 없다면 먹고 씹릴거리며 주기장에 도착하여 장구를 배치하고 활공기 점검준비를 한다. 비행 30분전 교관님이 탑승한 버스 도착. “필승, 김준석소위 비행준비 끝.” “필승, 김준석 소위 비행 끝. Debriefing시간. 주검에 뭐 했어? ... 정선욱 배놓고 비행할거야? 기계취급 MISS나 하고 말

이야 — 별급제

별급으로 시작해서 별급으로 끝난 비행

조종학생의 하루 일과는 대부분 비행준비와 비행으로 끝나게 된다. 지상에서 연구한 것을 하늘에서 적용해보고 내려와서 다시 수정하는 절차를 조종학생은 반복한다. 하늘은 잘라 있는 유기체다. 한시도 정체되어 있지 않고 변화한다.

조종사는 그 변화를 예측하고 대처할 수 있는 능력을 갖춰야만 한다. 지상에서의 철저한 비행연구만이 이를 뒷받침 해줄 수 있다.

무지한 상태에서는 올바른 조종을 기대하기 어렵다. 가끔 일부중 교관님으로부터 남자가 배탈이 부족하다는 말을 들을 때가 있다. 그러나 무엇을 어떻게 할 줄 몰라 망설인다. 교관님 눈치만 살피는 그런 모습이 무지하게 비뚤어졌다는 사실을 교관님은 알고 계셨을까?

젊은이의 특징은 패기다. 나는 이미 그때 조금



◀ 미래의 필건을 꿈꾸며 스스로 화이팅을 다짐한다. “김준석, 화이팅!”

“김종석” “예”

“RUN UP 점검시 ENG 제한치 말해 봐”

“ENG 제한치 RPM 98.5%~100.5%... 잊었습니다.”

“벌금 때”

학생으로서의 본분과 젊은이의 특권을 잃어버린 것이다. 무치한 자에게서 찬다운 배짱과 용기가 나올 리 없다. 그 모습은 비굴하고 추하다.

교관님 보기가 민방스러워 몰라도 아는 척하는 잘못을 조종학생들은 또한 가끔 저지른다. 하늘은 정직하다. 얼마나 준비하고 성실한 자세로 비행을 하느냐에 따라 그 심판은 달려있다.

우리 젊은 세대들은 옛날보다는 더욱 많은 유혹에 놓여 있는 것만은 사실일 것이다. 다양한 기회가 주어진 사회환경에서 한 가지에만 몰두하기에는 너무나 아쉽다는 생각을 가지게 된다. 그러므로 해서 한가지 일에 몰두하지 못하고 이리저리 방황을 하게 될 경향도 많다.

쓸데없는 시간과 정력의 낭비다. 이를 극복할 수 있는 것은 자기의 직업에 대한 프로의식을 가지는 것이다. 프로란 그 분야에서 요구하는 수준에서 최고여야만 한다.

조종사는 비행지식, 체력면에서 최고여야만 한다. 왜냐하면 우리는 프로이기 때문이다. 그리고 또 중요한 것이 사명의식이다.

국민의 재산과 생명을 보호하는 군인으로서 보람과 긍지를 느낄 수 있어야만 한다. 이번 말로만 떠드는 시대는 지났다. 좀더 합리적이고 효율적인 관리체계만이 과부로 보람과 긍지를 느끼게 할 수 있을 것이다.

조종학생의 하루는 짧다. 그러나 학생으로서 요구하는 것은 많다.

불교에서 쓰는 말중에 不放逸이라는 말이 있다. 외부부터의 유혹을 견뎌내고 열심으로 새지 않고 자기가 하는 일에서 최선을 다해 애진한다면 반드시 좋은 결과가 나올 것이라는 뜻이다.

합성 케어있는 조종학생으로서 24시간을 25시간으로 늘여 사용할 수 있는 지혜를 가지자. 

러시아 문화 탐방기

육군정보학교

소령 지 병철



1. 프롤로그

금년 육군정보학교 전학정보반(34기)의 해외 연수(일본, 중국, 러시아)는 큰 의의와 지대한 성과가 있다. 왜냐하면 육군정보학교 전학정보반의 해외연수가 학교 창설 이래 그리고 과정상설 이래 처음있는 일이었기 때문이다. 미국의 원 CIA부장 윌리엄 케이스(William Casey)는 많은 전학정보 분석관들이 '남달국가'의 언어 지식이 없고, 여행 경험조차도 없다고 지적한 바 있다.

필자는 전학정보 교관으로서 러시아 연수를 통하여 러시아의 역사와 군사 그리고 문화 및 경제 실상을 직접 관찰할 수 있었다. 「百聞不如一見」이란 말을 자주 썼지만 이말의 진리는 러시아의 모스크바와 성페테르부르크에서 9일간 머물면서 참으로 실감했다.

그러나 9박 10일간 러시아를 대표하는 두도시의 많은 곳을 문화탐방할 수는 없고 몇몇 군데 유명한 명승지와 우리 일행이 방문한 장소를 소개하기로 한다.

2. 아에로플로트를 타고 평대한 러시아로

아에로플로트는 러시아 유일의 민간 항공회사라 소개되어 있지만 엄연한 국영항공이다. 아에로플로트의 실체는 두터운 베일에 가리어 있으므로 몇대의 비행기를 보유하고 있는지 알 수 없다. 국영항공사 아에로플로트는 과거 비밀 경찰인 KGB 제

3총국 관리하에 있으며 군 참모본부 정보총국(GRU : 미국의 합동참모본부 J2에 해당)과도 밀접한 관계를 가지고 있다. 소속 항공기는 유사시 어느 때라도 세계의 각 목표지점에 무장행력을 수행할 수 있는 준비를 갖추고 있다. 과거 아프리카 스탄 침공시 3만명(항공병력 8만명 가운데 3분의 1)을 운용기가 아닌 아에로플로트로 수송한 바 있다고 한다.

모스크바를 탈취해 10시간의 긴 비행 끝에 안전하게 착륙하자 모든 승객들은 승무원들에게 감사의 박수를 보낸다.

일국수속을 끝내고 나오자 무관부 직원과 현지 안내원이 우리 일행을 만갑게 맞이한다. 연두리스트 버스를 타고 코스모스 호텔로 가는 길목의 모스크바 첫 인상은 어딘지 모르게 앙상하면서도 평온하며 푸른 숲들이 여유를 주는 듯한 풍경이었다. 시내로 가는 마스필드위에 약 500M바다 고장난 차, 기름통을 들고 연료를 넣고 있는 차, 산밖에서 다 볼 수 있는 트럭, 세차가 안된 지저분한 차 등을 연속적으로 보면서 미국과 양국 체제를 달리던 세계 초강대국의 오늘날 모습이 안쓰럽게 느껴지거까지 한다.

그러나 세계 최초로 인공위성을 쏘아 올리고 엄청난 핵무기 보유국이며 화려하기조차한 지하철학과 불쇼가 발매된다 있다는 사실때문에 이 한편

만들 가지고 러시아의 청민상을 할부로 이야기 하
기엔 조심스러워야 한다고 마음 먹었다.

우리의 대한항공, 삼성, 대우 입간판을 뚜렷한
심정으로 바라보면서 19시에 코스모스 호텔에 도
착하였다.

직원들은 한결같이 美人들이고 영어로 의사소통이
가능하다. 여기서도 여러수속을 거쳐 주머니-질문
만한 鑰같이 생긴 무거운 鑰가 달린 명함을 받을
수 있었다. 이 호텔은 별이 4개인 고급 호텔이지
만 방의 크기가 작고 엉성한 침대와 책상, 스탠드
그리고 한국산 TV가 전부다.

호텔내의 무대시설로는 환전소(환전 영수증을
출국시까지 보관할 것), 우체국, 베르스카(외국 산
증상청), 대점(메일 볼을 사 먹었다). 레스토랑,
바, 카페, 나이트클럽 등이 있다. 민속공연 쇼는
21:00부터 1시간 가량 비라이어티 쇼를 공연 하는
데 티켓은 인투리스트에서 미리 구입하였다. 컬러
풀한 민속의상을 입고 펼치는 노래와 춤은 매우
흥분하였다.

3. 모스크바에서

가 고려커거리의 중앙혁명 박물관

밤새 설렘이오트 수면을 취하지 못하고 새벽 5
시에 기상했다. 비가 내리는 모스크바의 새벽공기



▲코스모스 호텔과 세계최초의 인공위성 발사기
념물인 모벨리스크

는 정말 신선하다. 남무한 노년과 행대, 모스크비
차의 출근길, 특히 영바와 같이 손잡고 출근하는
모습은 아름답기까지 하다.

비 때문에 최초의 계획인 붉은 광장과 크렘린 관
광을 변경하여 고려커 거리의 국립중앙 혁명박물관
으로 향했다. 중앙혁명 박물관은 1905년 시작원
왕국 파르군대와 혁명군간의 전쟁역시와 각종 자
료를 전시하고 있다. 박물관 입구에는 얼마전 모
스크바에서 대규모 시위가 발생했음에 연관이 적
집 올라서서 시민을 질책했다는 차광(프롤레이) 루
스키이 부서전체 전시되어 있었다. 구부정하고 듯수
가 높은 안경을 쓴 박물관 관리소장의 설명을 들으
면서 공산주의 탄생과 또 공산주의가 무너질 수 밖
에 없었던 것을 이해할 수 있었다.

민중투기의 시발이 되었던 '이스프라'(혁명의
불꽃이라는 뜻)신문, 학기통에 은박된 송기류와
북한, 파르시대에 죄인들이 있었던 가옥문. 레닌이
사용한 책상 등 1905년 혁명당시의 모습을 생생히
보는 듯 하다. 각 전시실마다 연금대장인 할머니들
이 점성에 있어 책을 보면서, 전시된 자료를 손으
로 번질까봐 신경을 곤두세우고 있다. 인상적인 것
은 청동제물로 만든 러시아 국가의 상징적 나무
인 '철학적인 나무' 복대기 위해 고통을 극복하고
희망을 상징하는 파랑새 한마리 앉아 있다.

박물관을 나와 부근의 서점에서 기념주표와 문
구류를 구입하고 금년에 개업한 한국인이 경영하
는 한국관에서 육계장을 맛있게 먹었다. 8,000원
하는 건로소주 1병을 일행에게 축배세의 하면서
한복입은 러시아의 젊은 졸업원에게 한국말 한가
지를 가르쳐 주었다. "또 오십시오!" 라고—

나. 트레차코프미술관과 발레공연관

성제테르부르크의 세르비타주 다음 가는 규모를
지닌 러시아 미술의 寶庫라 일컬어지는 트레차코
프 미술관으로 갔다. 이곳에는 11세기 이후 러시
아 미술의 행장이라 할 수 있는 것은 거의 다 수집
되어 있다고 한다. 19세기의 공업자금이었던 트레
차코프가의 두 형제 파벨(1832-1898)와 세르

제이거 40년간 경쟁하듯 모아놓은 작품들이 지금
까지 전하고 있는 것이다.

이 미술관에서는 피오와 레너가 뛰어난 모스크바대학 비대 출신인 안내자가 친절하게 설명을 해주었다. 특히 14세기 말에서 15세기 초에 걸쳐 정열적으로 활약했던 천재화가 안드레이 루블로프의 거작 「삼위일체」에 대하여 상세한 작품소개를 하는 것이었다. 이밖에도 레닌의 「이반테레와 아들」, 비쉬니아코프의 「에카테리나 여제 초상」, 페로프의 「도스토예프스키 초상」 등 불후의 명작들을 감상할 수 있었다. 또한 러시아의 대표작인 성상인 블라디미르의 「성모상」(12세기 초 제작)과 15세기 초에 제작된 「성 게오르기상」을 볼 수 있었다.

시내 레스토방에서 저녁식사를 서둘러 하고 난
설거지를 할때를 관람하기 위해 크렘린 안에 있는
대회궁전으로 갔다. 대회궁전은 크렘린 안에서 가

장 현대적인 건물로 1961년에 완성되었다. 유리,
알루미늄, 대리석으로 만들어졌는데 은색으로 화려하게 빛나고 있다.

30분의 입장표를 내고 6000석의 객석중 비교적 앞부분의 중앙에서 「호두까기 인형」의 발레를 감상할 수 있었다. 이 작품은 독일 작가 호프만의 동화 「호두까기인형의 왕」 이야기를 소재로 1892년 12월에 살베테르부르크의 마린스키극장에서 초연된 것이다. 전체 2막중 제1막 제1장 킬베르 하우스가의 무도회장과 제2장 눈의 전경이 끝나자 20분 가량 휴식시간이 있었다. 대부분의 관람객들이 에스키메이터를 타고 필름으로 올라가기에 돌아가 보았지만 2,500여명을 수용하는 대형홀에서 아이스크림과 다과도 가벼운 식사를 하고 있었다. 필서 정연하게 줄을 서서 자기 차례를 기다리는 그곳에 새치기한 있을 수 없었다.

휴식이 끝나고 제2막 과자의 궁정에서는 주인공 미사의 환영 연회가 열린다. 초콜릿의 정령은 「스페인 춤」을 커피의 정령은 「아라비아 춤」을, 차의 정령은 「중국 춤」을 춘다. 그러나 그 아름답고 환상적인 차이코프스키 음악과 발레리나의 춤들은 모두 마사가 쓴 꿈이었다. 막이 내려고 러시아 발레단이 모두 나와 인사를 하자 약 7분간 거립박수가 계속되었다. 문화를 사랑하고 질서를 지키는 느긋한 러시아인들에게 다시 한번 세기의 박수를 보낸다.

다. 크렘린과 붉은 광장

오늘 아침은 비창한 날씨다. 최초 계획에는 첫 번째로 들리 보려고 했던 크렘린과 붉은 광장을 비가 오는 날씨 때문에 오늘에야 가볼 수 있었다. 이 세와 마찬가지로 내국자와 이리랑 만주를 들르면서 크렘린으로 향했다. 크렘린 궁에는 붉은기 대신 독립, 희망, 헌신을 상징하는 백 청 력의 러시아 국기가 걸려있고 있다. 붉은 광장은 크렘린 북동쪽의 붉은 성벽과 붉은 벽돌 건물의 국립역사 박물관·궁벽화정·마실리사원에 둘러싸여 있으며 그 면적은 73,000㎡에 이른다.



▲고리키 거리의 미하코프스키 동상

붉은 광장 중앙에 있는 레닌묘 입구에는 워병 두명이 무표정한 모습으로 전방을 중시하고 있다. 유리관에 안치되어 있는 유체는 창백한 모습으로 누워있는데 오른손을 자연스럽게 주먹을 쥐고 있으며 왼손은 복 피고있다. 현재 미사여 정교회에 남아있는 기독교의 오랜 전통에 따라 방부제 처리를 한 레닌의 유체는 관왕릉으로 공개되고 있는 것이다.

레닌 묘를 바라보면서 왼쪽 끝부분에 위치한 바실리 사원은 불규칙적 조화로 일컬어지는 멋진 사원이다. 9개의 양파마리한 사원의 이름은 이반 대제에게 큰 영향을 주었던 바실리에서 유래한다. 이반 대제가 카잔 칸을 정복하고 1555-60년에 완성된 사원은 그 모습이 너무 아름다워 다시는 이렇게 아름다운 건축물을 만들지 못하도록 루사림의 눈을 뽑아버렸다는 이야기가 전한다.

또한 부근에 있는 세계 최대의 종은 1733-35년의 이반 바트린과 미하일 소코의 작품이다. 높이 6M, 중량 200톤인 이 종은 18세기 주조기술

▼크렘린의 세계 최대의 종



의 정수를 결집하여 만들어졌으나 구조물에 큰 불이 발생해 누군가가 종에 물을 부어 버리는 바람에 종의 일부가 떨어져 나기 비탄성으로 끝나고 말았다. 떨어져 나간 조각만도 11톤이나 되는데 지금까지 누구도 이 종소리를 듣지 못했다고 한다. 이것은 종의 모양을 했을뿐 어대 종이라 할 수 있을까 하는 쓴웃음을 지을 수 밖에 없었다.

리, KGB와 한국대사관

아침 일찍 일어나 모스크바를 떠나기 위해 모든 짐을 정리하여 버스에 적재하고 한국대사관으로 향했다. 대사관을 가는 길목에 KGB건물 주변을 자세히 살펴보았다. 3층부터 위로는 크릴렉스로 설계져 있어서 밝은 느낌을 주니 어디를 보아도 워병근무자가 보이지 않고 입구에는 아무런 간판도 없다. 그러나 KGB광장 앞에 제르젠스키의 동상이 있었으나 동상은 사라지고 지지대가 남아있어 러시아인은 물론 외국인도 이곳을 한번만 보고 나면 누구나 KGB건물인지 알 수 있다.

1917년 12월 7일, 인생의 4분의 1을 감옥에서 보낸 폴란드 귀족출신 펠릭스 제르젠스키가 KGB의 전신인 체키와정에 취임한 이래 이 비밀경찰 기구는 무소불위의 권력으로 역사의 어두운 길을 걸어온 셈이다. 1992년 안에 KGB는 중앙정보국, 보안국, 국가경비 위원회로 나누어 졌으나, 아직도 러시아 젊은이 중 가장 우수한 사람들이 지금도 KGB요원이 된다고 한다. 모든 것이 커튼으로 가



▲붉은 광장에서 보이는 바실리 사원

리어 있으며, 그 밑실안에서 어떤 모퉁이 희석되고 있는지 궁금할 뿐이다.

한국대사관은 4층 석조건물로 크렌린, 외무성, 아르바트 거리, 타스 통신, 목걸이길, 맥도널드가 도보거리에 있어서 위치상으로 만족할만 하다고 한다. 1990년 1월 모스크바 어느 호텔에서 시작하여 다섯 차례에 걸쳐 1992년 3월 1일에 이곳으로 옮겨왔다. 돈이 있어도 대사관 사무실은 구할 수 없었고, 국방부문의 변호자 찾문이 계속도 유리가 없어 한겨울에도 비닐을 붙이고 다녔다는 이야기는 러시아의 현실을 이해하는데 도움이 되었다. 국방부관실과 대사관 창문에서 뿌듯한 기쁨으로 기념촬영을 하고 불가불한 마음으로 점심줄 먹으러 갔다.

마. 우주박물관을 보고

1957년 10월 4일 인류최초의 인공위성 스푸트니크 1호 발사 성공은 전세계를 한바퀴 돌리게 하였다. 러시아는 미국의 아폴로 11호(알스트롬이 타고 달에 도착한 위성) 이전까지만 해도 우주 항공 학 분야에서는 세계제일이었다. 우주 박물관위에는 티탄으로 만들어진 오벨리스크가 우뚝 서 있다. 높이 25M. 선단에는 로켓이 달려 있는데 세계 최초로 우주를 비행한 유리 가가린은 러시아의 영웅이 되었다. 이전에는 위성에 개와 고양이를 탑승시켜 사전 시험을 하였는데, 그 개와 고양어도 막말로 이 박물관에 보관전시 되어있다. 인공위성, 로켓, 우주복 등 화성에 유인 비행까지도 시도하는 러시아 첨단기술의 경수가 전부 전시되어 있다.

월자 자신은 작년도 공군본부에서 주관한 제15회 항공우주 심포지움에 참석한 이후 이 분야에 큰 관심을 갖게 되었다. 현대전에서 공군력의 역할은 무엇보다도 중요하며, 특히 독자적인 군사위성을 이용한 정보수집은 우리의 항공우주 과학기술 분야에 우선적으로 발전시켜야 할 분야라고 생각된다. 우리나라를 둘러싼 4강의 하나인 러시아의 우주산업 분야를 둘러보고 나서는 나의 심정은 착잡하기만 하였다.

4. 야간열차를 타고 성페테르부르크로

야간열차 출발시간 전까지 남은 시간을 적절히 활용하기 위하여 연형극장에 가서 '왕조의 유머'라는 연형극을 관람하고, 모스크바 야간열차 버스를 타고 드라이브 한 다음 먹으러 갔다.

러시아 열차준에는 시베리아 횡도를 달리는 러시아호가 유명하지만 우리가 이용한 침대특급은 모스크바와 성페테르부르크를 잇는 유명한 야간열차로 양쪽편을 출발하여 어느쪽이나 목적지에 8시간이 소요된 다음날 도착한다.

CIS는 세계 최대 철도 왕국으로 철도의 총 연장 길이 14만km, 지구를 3바퀴 한바퀴 도는 거리로 세계 철도 거리의 10%이상을 차지한다. 그러나 외국인에게는 갈 수 있는 도시와 갈 수 없는 도시가 있으므로 열차노선도 개방되어 있는 구간과 그렇지 않은 구간이 있다고 한다. 우랄산맥에서부터 서쪽의 유럽지역은 허용되고 있으나 폴란드와의 국경 부근과 불가장해 인접한 노선에는 외국인의 출입이 허용되지 않는 구간이 있다. 그리고 아시아 지역에서는 유명한 시베리아 열차와 실크로드의 타슈켄트-시바르 칸트-부하라를 연결하는 구간만이 개방되어 있다. 러시아는 절대하기 때문에 달일에 기차로 도착할 수 있는 구간은 극히 한정되어 있다. 그래서 야간 열차를 이용하는 패턴이 많다. 또한 열차에서의 사생활명이 어느 정도 제한되어 있으므로 외국인이 이용할 수 있는 열차는 야간행이 많아지는 경우도 있다.

야간열차를 이용하여 시간과 호텔비를 아낄 수 있었지만 아름다운 경치를 볼 수 없는 것은 아쉽게 된 일이었다. 그러나 안내원, 한국유학생, 러시아 승객 및 승무원과 소주로 시작해서 보드카까지 세 배 3시가 넘도록 파티를 즐길 수 있었다. 처음에는 우리가 가져간 껌소주로 기차여행에서만 느낄 수 있는 느긋함으로 마시기 시작했다. 곧 술이 밀어지자 승무원 청년이 보드카 한 병을 들고 구세주처럼 나타났다. 보드카하면 러시아, 러시아하면 보드카 아닌가. 보드카도 소주와 같은 증류수인데 다

원형을 증류할 후 생채를 세기하기 위해 사육나무를 태운대다 여파시킨다는 것이다. 모드라는 두 석무천에 파올레도 여리가 아프지 않으나 풀 천개가 나뉘고 기운이 없게되는 특성이 있다고 한다. 그러나 러시아인 순무원은 군무에 아랑곳없이 계속 마쳐대며 '카와아, 세우(Korea, Semul)' 하면서 엄지 손가락을 펴보인다. 환상적인 이야에 풍황한 대지를 달리면서 나 또한 숲에는 한갓이 있는 자라 '다드네' (투리악의 '뽀하에'를 러시아 말로 함)하며 숲관을 기술훈때, 1812년 10월 나폴레옹 원정군과 1941년 12월 모스크바 근교 27km까지 전격해온 히틀러 軍의 힘겨운 소리를 듣는 듯 하였다.

5. 성페테르부르크에서

가. 이삭 황후

이 성당의 황금빛 돔은 높이 101.5m로 30층 빌딩과 같은 높이이기 때문에 먼곳에서도 잘 보인다. 이돔의 직경은 21.8m이며, 순금으로 칠하는 데 대략 순금 100kg 이 들어 있다고 한다.

이삭 성당은 길이 111.2m, 넓이 97.6m 그리고 높이는 101.5m이며 무게가 30만톤으로 동시에 1만 4천명의信徒를 容納 할 수 있는 당사의 가장 웅장하고 아름다운 황후의 하나라고 한다. 성당 천정위에는 환비들이가 병화를 상징하며 큰 날개를 활짝 펴고 있다.

무엇 이 성당의 起源을 소개하자면, 성 이삭이 러시아교教를 선포한 날은 5월 30일 표트르 大帝의 생일날이다. 성 이삭은 페르왕조의 수호신이 되었다. 성 이삭은 A.D. 4世紀에 살았던 使徒로서 러시아의 기독교인들을 로마황제와 스칸디나비아異端으로부터 보호하려다가 도굴속에 무욕되는 刑을 받았다고 한다. 그러나 Theodosius 러시아 황제는 성 이삭을 석방시켰고 그때로부터 러시아 정교는 로마교황으로부터 독립되었다. 이삭성당은 1710년에 목재로 지어졌다가 18세기 중엽에 석조로 지었으나 다시 파손되었다고 한다. 드디어 19

세기 초에 알렉산더 1세는 많은 건축가들 중에서 팔란서의 아우구스 몬트페랜드를 지명하였다고 한다.

당초에 그는 알렉산더 2세에게 간청하기를 차기가 죽으면 이 성당 지하실에 묻히게 해달라고 했다고 한다. 그러나 그는 이 성당이 완성되고 난 한달 후에 죽었고 황제는 그의 간청을 거절 하였다고 한다. 그래서 건축가의 부인 Eliza de Monteferrand는 그의 시체를 파리로 옮겨갔다는 깨달은 사면이 전혀 대피오는 아름다운 성당이였다. 그런데 1931년 이후 이삭 성당은 박물관이 되었다.

웅장하고 화려한 성당의 내부로 들어갔다. 영속한 분위기가 천장을 짓눌렀기 때문에 주라는 발걸음도 조율히 하고 말소리도 귀속방로 속삭였다. 내부 장식은 22명의 예술가에 의해 꾸며졌는데 많은 성화와 모자이크가 이리저리 걸려 있었고 그 앞에는 기도를 하고 있는 사람들도 많았다.

우리 일행은 성도 바리사, 세수그리스도, 동방박사, 요셉 등의 조각상을 볼 수 있었다. 그리고 「대홍수」, 「최후의 집권」등 모자이크 성화 등이 불만하였다. 특히 주목을 끈 조각상은 달마티아의 성인석과 Theodosius황제의 만남이었는데 이 조각은 국가와 교회의 통합을 상징하는 것이라고 한다. 알렉산더 1세와 그의 부인 그리고 이 성당을 지은 아우구스 몬트페랜드의 반나체상도 함께 서 있었다.

무게가 10톤이나 되는 문을 불하여 나오면서 이삭 성당에 대한 나의 느낌은 帝國時代에 강력한 권력을 지니고 있었던 교회의 과거와 또 이러한 웅장한 聖殿을 박물관으로 만들어버린 스탈린 政下의 공산주의자들의 판단이 옳았나 하는 생각이 들었다.

나. 피의 궁전, 예르미타주 국립박물관

예르미타주 박물관은 역대 황제가 거처했던 겨울궁전과 4개의 건물로 편성되어 있다.

겨울궁전은 건축가 Bartolomeo Rastrelli가 1754년부터 1762년까지 지었고 당시의 성페테르

부르크에서 가장 아름답고 우아한 궁정이었다고 한다. 1844년 니콜라스 1세는 이 도시에는 어떤 건축물도 겨울궁전 보다 2.13m 낮게 지으라고 명령했다고 한다. 또 이 궁전앞에는 러시아 군대의 총참모(General Staff of Russian Army)건물이 병풍처럼 겨울궁전을 바라보고 지어져 있다. [1898], 그리고 이 총참모건물 중앙에는 개신교와 그 아첨위에 말이 끄는 전차에 탄 '승리의 여신상'이 있는데 1812년 러시아가 나폴레옹 군대와 싸워 승리한 기념이라고 한다.

이 겨울궁전과 총참모건물이 서로 마주보고 있는 사이의 광장을 궁전광장이라고 하며, 한 가운데 있는 알렉산드르의 원기둥도 1812년 祖國戰爭의 승리를 기념하여 만든 것이다. 높이 47.5m, 직경 4m, 무게 600톤의 원기둥을 쳐다보고 있으면 마치 자신에게 쓰러지는 듯하여 슬며시 피해 간다고 한다.

이 궁전광장이 유명한 이유는 "피의 일요일"이란 역사적 사실 때문이었다. 즉 이 궁전광장은 1905년부터 1917년 사이의 역사적 사실 때문에 온 세상에 알려진 聖蹟地라고 하여야 할 것이다. 1905년 1월 9일 상제페르부르크 노동자들은 그들의 요구를 탄압하기 위하여 겨울궁전으로 행진해 갔다. 그러나 갑자기 궁전에서는 발포명령을 내렸고, 약 200명 이상의 노동자들이 사망하였다. 이 궁전 광장에서 블레비키는 무력으로 박르에게 抗爭을 시작했으며, 이 날을 일러 "피의 일요일"이라고 하며 러시아 혁명이 시작된 날로 역사에 기록되고 있다.

이 겨울궁전의 전시실을 이으면 총 길이는 27km에 달하며, 이 거대한 건물안에 소장되어 있는 회화·조각·발굴품 등의 컬렉션은 약 250만점에 이른다. 따라서 전시되어 있는 작품 1점당 1분씩 보낸다고 해도 전부 돌아보려면 5년이 걸린다는 안내원의 설명이다.

화려한 궁전의 내부장식에 압도당하면서 라파엘로가 그린 「할 가족」, 루벤스의 「대지와 물의일

치」, 17세기 네덜란드의 렘브란트 작품 「방탕한 아들의 귀가」 등 서유럽 예술품을 높이 아프로 축감하였다. 모스크바의 트레차코프 미술관이 러시아 미술의 寶庫라면, 에르미타주는 러시아 보물만이 아닌 세계의 에르미타주라 할 수 있다. 컬렉션의 종류와 그 예술적 가치도 최고의 수준이지만, 박물관이 된 궁전 자체도 매우 훌륭하여 로마노프 왕조의 권력과 화려한 생활을 엿볼 수 있는 좋은 기회였다.

다. 페트로파블로프스크 포충와 군사박물관

러시아 전통 생선요리집에서 입맛에 맞지않은 점심을 대충 마치고 페트로파블로프스크 요새에 도착한 시간은 오후 3시경 이었다. 한마디로 이 요새는 이 도시의 최초 심장부였다.

1700년에 북방전쟁(Northern War)이 일어났고 1703년 5월 16일 표트르 대제는 Nienschantz 요새를 탈환하는데 성공하였다. 이 요새의 전략적 중요성은 발틱해로 나가는 수로의 출구를 확보하게 되는 것이다. 표트르 대제가 서구문명을 대륙 수입해온 정책을 보면 이 전투가 얼마나 중요했단가는 짐작이 간다. 그는 내바강 어귀의 가장 넓은 땅 즉 포크성이다 오늘날의 페트로파블로프스크 요새를 지었다. 결국 1721년 북방전쟁을 승리한 이끈 것은 이 요새를 재빨리 구축했기 때문이라고 한다. 표트르 대제가 이지역을 요새로 선포한 것은 그의 전략적 두뇌가 특출했기 때문이라고 평가하고 있다. 즉 이 요새로부터 포격을 가해서 적 이 내바강에 전입하는 것을 차단할 수가 있었고 주력부대가 소내바강과 대내바강 쪽으로 침공해 오는 것을 막을수가 있었다고 한다.

처음 이 요새는 흙과 나무로 지었으나 1690년부터 흙과 나무를 돌로 대체하기 시작하여 35년만에 완성하였다고 한다. 요새의 높이는 12m, 폭은 2.5-4m이며, 러시아 황제를 상징하는 쌍두독수리로 장식된 요새라의 중앙에 예수의 제자인 베드로와 바울을 기념하는 독조교회가 세워져 있으므로 페트로파블로프스크 요새라고 불리게 된 것이다.

요새알에 높이 솟아있는 금빛 첨탑은(높이 121.8m)이 도시 最高의 건축품인 페트로파블로프스크 성당으로 이곳에 표트르 대제에서 알렉산더 3세까지의 역대황제가 매장되어 있다.

페트로프스키 문으로 나와서 영국에서 수학여행 온 한 학생과 네바강 건너편으로 보이는 많은 연초 녹색 궁전들을 배경으로 기념촬영을 하였다. 성벽 밑에는 몇명의 러시아인들이 일광욕을 즐기고 있었는데 한 소녀를 보자 불현듯 환영객이 다시 'EXPO' 기념품권을 주자 '스뽀빅비' (감사합니다)하면서 몇명이 비키니복을 입은 할머니에게 달려가서 선물을 자랑한다. 네바 강변의 러시아 사람들과 강물에 비친 강 건너편 건물들이 너무도 아름다웠다.

제2차 세계대전 당시 1941년 9월 8일부터 1943년 1월 18일까지 이 도시는 나치군에 의해 포위 당했었다. 900일동안 나치군은 폭격을 가해 왔고 폭격으로 희생당한 자들은 말할것도 없고 추위, 질병, 기아와 싸워서 나치군을 격퇴한 레닌그라드의 1m에 퍼부은 고성능 폭탄은 평균 16, 소이탄 320, 화포 480이라고 하며 합계 107,000개의 폭탄이 투하되었다고 한다. 폭격에 의해 희생당한 사람은 16,000명, 사상자는 33,000명 이라고 하며 굶주려서 죽은 사람의 수가 64만명 이라고 한다.

이러한 역사적 사실은 "900일간의 포위"로 알려져 있는데, 이 박물관에서 당시 상황을 자세히 볼 수 있었다. 이제 우리도 전쟁 기념관을 신중하고 있으니 관련자들이나 무기체계 연구자들이 한눈썹 돌려 볼 것을 권장한다. 특히 인상적인 것은 대학부터 10년동안 음악공부를 한 30대 여성이 다시군 군사 아카데미에서 군사 해설가로 공부하면서 우리 일행에게 해박한 군사지식을 가지고 친절한 설명을 해준 참이었다.

6. 에필로그

9일간의 짧은 기간동안 러시아의 모스크바와 성

페테르부르크의 볼만한 곳만을 골라다녔지만 그래도 사람사는 모습이 가장 아름답다는 생각이 든다. 루도시히 구축진 배를 많이 돌아보고 싶었지만 단 세명동과 산변 안전문제로 인해 추송됐었던 것이 아쉽기만 하다. 그 나라에 가면 그나라 음식을 먹고 그 문화를 배워야 하지 않은가.

모스크바에서 성페테르부르크까지는 밤기차를 이용하였는데 이틀은 시간과 숙박비를 절약하는데 장점이 있었으나 저장 공간을 볼수 없어 참심하였다. 결국 비행기를 타고 공항에서 대려 예약된 고급호텔에 여장을 풀고 다운터운을 선보하는 식의 화려하게 화장한 모습만 보았을뿐 러시아 시민속에서 그들의 생각과 살아가는 참모습을 보지 못했다.

그러나 한심적으로 한반도 주변4강에 대한 전략 정보 분석을 위하여 대상국의 정치, 경제, 군사 등 전략정보 8대요소와 문화적 환경연구를 계속 해야 한다. 여차와 러시아에 대한 공부는 이후에도 여러차례나 문헌, 그리고 전문가로부터 많은 미야기를 들어가며 열심히 해야 할 것이다. 러시아의 속담처럼 "나는 별래를 본적이 있어도 코끼리를 본 적이 결코 없기 때문이다."

대상국 지도자들이나 그들의 문제집근 발목을 이해하려고 노력하는 분석관은 대상국의 역사와 문화에 대한 배경지식이 반드시 필요하다. 그리고 이것의 중요성에 대해서는 아무리 강조해도 지나치다고 할 수 없다. 필자는 벼래의 분석관들이 대상국 언어와 역사, 문화에 대하여 학교및 현지에서 교육을 받아야 한다고 생각한다. 또한 이러한 교육을 받지 않은 기존의 분석관들은 정보기관에서 학교로 보내 재교육을 시켜야 할 것이다. 그보다 더욱 중요한 것은 교육을 담당할 전문교관을 발굴, 양성하는 일이다.

끝으로 이번 해외 연수가 성사되도록 성원해주신 여러관계 기관과 학교장님께 다시 한번 감사의 말씀을 드리면서 이 글을 맺는다. **등근**

66

개정된 교통사고처리 특례법 해설

99

종전에는 자동차종합보험이 나 공제조합에 가입되어 있으면 피해자가 사망한 경우 또는 도주차량의 경우와 소위 8개 예외 조항에 해당하는 사고

①신호위반사고 ②중앙선침범사고 ③제한속도 20km/h 초과 운전사고 ④앞차르기방법위반사고 ⑤전널폭통과방법 위반사고 ⑥횡단보도상 보행자보호 의무 ⑦무면허운전사고 ⑧음주운전사고가 아닌한 형사처벌을 면제해 주었으나 개정된 법률에서는 형사처벌이 면제되지 않는 사고유형으로 2가지를 더 추가하였다.

그중 하나는 “도로교통법 제12조 제1항의 규정에 위반하여 보도가 설치된 도로의 보도를 침범하거나 동법 제12조 제2항의 규정에 따른 보도횡단방법에 위반하여 운전한 경우”이고, 다른 하나는 “도로교통법 제48조 제5호의 규정에 의한 승객의 추락방지 의무를 위반하여 운전한”이다.

위와 같은 사고유형의 대표적

인 실례로는 보도(인도)로 차량이 뛰어들어 일어난 사고 및 버스나 택시 등의 계통발차사고를 들 수 있겠다.

즉 종전에는 차량이 인도를 침범하여 신랄한 보행자에게 중상을 입히는 사고를 내거나 버스나 택시에 타고 내리는 승객이 완전히 승객였는지를 확인하지 않고 급히 출발함으로써 승객에게 중상을 입히는 사고를 냈더라도 자동차종합보험 또는 공제조합에 가입되어 있거나 하면 형사처벌을 면할 수 있었으나, 위와 같은 중대한 운전과실로 인한 사고는 형사처벌이 마땅하다고 인정되어 법률을 개정하게 된 것이다.

여기서 앞으로 법률적용과정에서 다소 논란의 소지가 있는 조항은 소위 보도(인도)침범사고의 경우인데, 자도로 달리던 차량이 갑자기 인도로 뛰어들어 사고를 낸 경우에는 형사처벌이 면제되지 않는 사고임이 틀림없었으나, 예컨대 인도위에 무단으로 주차시키는 과정에서 또는

인도위에 무단 주차했던 차량을 차도쪽으로 빼는 과정에서 인도위를 운전하다가 인도위에 서있거나 걷고 있는 사람을 치는 사고를 낸 경우에도 형사처벌이 면제되지 않는 사고로 볼 것이냐의 여부는 앞으로 경찰 및 법원의 판단을 지켜보아야 할 것 같다.

그러나 아직 관례가 없는 이 시점에서 모든 운전자들은 인도위에서 사고를 내지 않도록 항상 주의를 해야 하겠다.

또한 개정된 법률은 무면허로 중기를 운전하다 사고를 낸 경우도 형사처벌을 면제하지 않는 무면허운전사고에 포함시킴으로써 종전에 무면허 중기운전으로 상해사고를 일으킨 경우 종합보험 또는 공제조합에 가입되어 있으면 법률해석상 처벌할 수 없었던 맹점을 보완하기 위해 중기의 무면허운전에 관한 처벌을 명문화하였다.

공 · 군 · 논 · 던

- GPS/INS 통합장비
- 군용시뮬레이터의 운영추세와
한국공군의 과제
- E-8 Joint STARS의 소개
- 깊어만 가는 컴퓨터 소프트웨어의
골(GAP)
- MBC TV 미니시리즈
'파일럿'을 보고나서

GPS/INS 통합장비



공군본부 대령 이 인 형

항법시스템에 혁신이 일어났다.

현재의 항법시스템과는 비교도 되지 않을 정도로 정확한 인공위성을 이용한 항법시스템인 G.P.S (Global Positioning System)는 소형의 수신기만 갖추면 지구의 어느 곳에서나 이용가능하다.

G.P.S는 미국발성이 1973년부터 20년간의 연구개발 끝에 1993년 6월, 24개의 인공위성을 배치 완료함으로써 실용화 단계에 들어섰다.

이시스템의 본래목적은 군사적인 것이었으나 현재는 민간용으로도 사용가능하여 항공기, 미사일, 무인항공기, 자동차, 측지/측량술, 지도제작 등을 포함하여 기타 많은 분야에 적용될 것으로 예상되고 있다.

특히, 고정밀항법을 필요로 하는 항공기의 경우 G.P.S의 등장으로 기존 항법장비인 I.N.S와 비교점도한 결과, 기본원리의 상이성과 성능의 상호보완성으로 미국발성에서는 두 장비를 하나의 장비로 구성하는 GPS/INS 통합장비를 개발완료하여 실용화하게 되었다.

그러므로 여기서는 항공기에 사용되는 INS와 GPS에 대한 기본원리를 알아보고 두 장비의 성능을 비교한 뒤 GPS/INS 통합장비에 대하여 기술하도록 하겠다.

1. 기본원리 및 성능비교

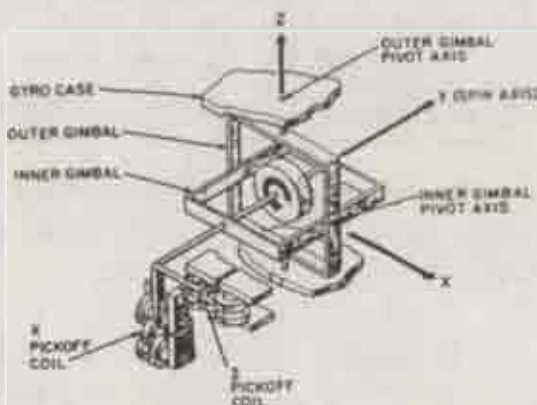
○ I.N.S(Inertial Navigation System)

GyroScope의 강직성을 이용하여 지구중심 및 천축에 대한 기준을 설정하고 X, Y, Z축에 (Accelerometer)가 각각 부착되어 있어 항공기가 움직일때 10°G까지의 항공기 가속치를 감지하여 속도 및 거리를 산출, 기수방위 정보를 구하게 된다.

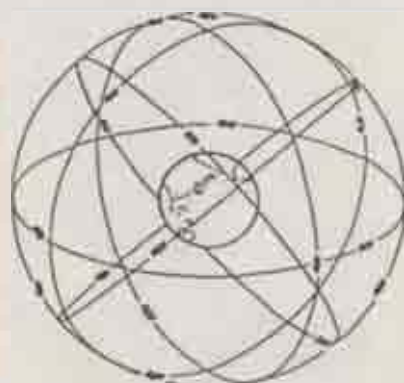
○ G.P.S(Global Positioning System)

24개의 인공위성을 궤도당 4개의 위성으로 6개의 궤도에 배치하여, 그중 3개의 위성으로부터 발사되는 신호가 수신기까지 도달하는데 소요되는

시간을 이용, 삼각측정법 방식으로 사용자의 위도, 경도 및 고도를 구하게 되며 나머지 1개의 위성은 3개위성의 시간편차와 사용자의 시간오차를 제거하여 정밀도를 보장하게 하는것이다.



〈INS 측위의 원리〉



원도반경 = 26,600km
지구반경 = 6,380km

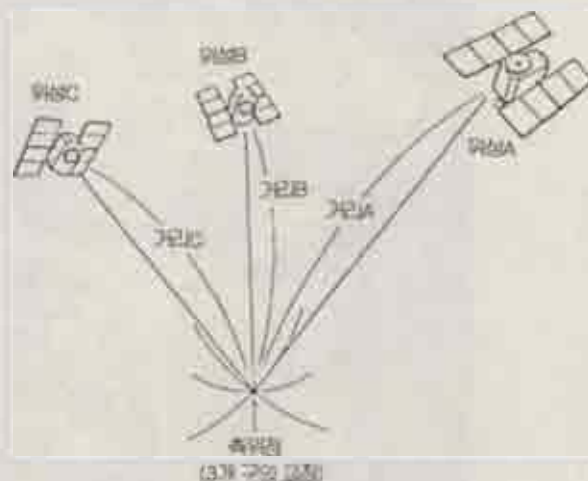
〈GPS 위성궤도와 배치〉

○ 성능비교

구분	INS	GPS
원리	관성항법장비	전자항법장비
제공절보	기수반위, 속도	위치, 고도, 속도
전자제방명함	없음	있음(개전시협종)
항공기비행 및 위치해 곡률 영향	없음	있음
최소 위치(M)	1,500	15-100
최소 속도(M/S)	0.8	0.1

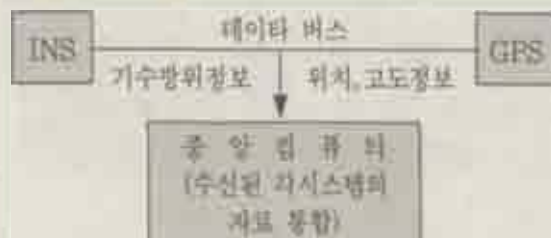
2. GPS/INS통합장비

- 기존 INS에 GPS를 추가로 장착하여 연결 사용할 경우는 INS와 GPS의 자료가 데이터베이스를 공유하여 중앙컴퓨터에서 상호보완적으로 생산되어진 정보를 제공한다. 각 장비의 자료와 필터를 거쳐 데이터베이스를 공유하게되어, 정밀도에서는 GPS/INS통합장비보다 떨어지는 것으로 알려져있다.



〈GPS 측위의 원리〉

또한, 개별적으로 장착하여 연결사용할 경우 항공기장착장비의 중요한 고려요소인 무게가 GPS/INS통합장비의 4배이상인 35kg이상(연결동축케이블 제외)으로 예상되며, 크기와 전력소비등의 편의성과 획득 및 유지비용을 고려하여야 할것이다.



시에도 전자적괴망의 영향을 받지않는 INS의 기능은 정상작동되며 항공기의 기동 및 지상에 근접한 위치등으로 인하여 4개 위성 모두로부터의 신호집수가 곤란하게 될 경우 최소1개의 위성신호만을 접수하여도 INS단독장비보다 정밀한 항법정보를 제공하여 준다.

※ 항법오차

GPS/INS 통합장비	0.003도/h
INS단독장비	1 도/h

기존의 INS에 GPS를 추가로 장착하여 연결 사용하는 것보다 전체크기, 무게, 전력소비, 획득 및 유지비용면에서 유리하다.

이러한 이점들로 인하여 미국합성에서는 GPS/INS통합장비를 각군의 항공기에 장착운용하기로 하였다.

공군에서는 F-15, F-16 전투기, B-1B 폭격

- GPS와 INS를 통합하는 경우는 상호보완적인 두개의 센서를 하나의 장비로 구성하는 것으로서 모든 위성으로부터 적합한 신호가 접수되어질때 GPS는 INS의 항법오차를 계속적으로 수정하여 고정밀도를 유지하여주고 전장에서의 전자적괴망(Jamming)으로 GPS의 기능저하



◀ GPS/INS통합장비(H-764G)

크기 : 17.8x17.8x28cm
 무게 : 14kg
 위치정확도 : 16M
 속도정확도 : 0.03M/h
 기수방위정확도 : 0.02
 Pitch & Roll : 0.01
 ※ 예상가격 : 12만원

▲확장된 INS 박스안의 GPS 회로카드 삽입

기, C-141 공수기, KC-135 재급유기, E-3 AWACS(B-767) 조기경보 통제기에, 육군은 OH-58D, AH-64 헬기, 해병은 AH-1W 공격용 헬기에 장착을 용하기로 하였으며, 전기종을 대상으로 한 대량생산은 1996년경으로 선포되어진다.

그러나 F-117A 스텔스 전투기와 E-2C 개량형, 연구개발중인 C-130AEW 등 C 초기정보 통제는 GPS/INS 통합장비의 후반기종이었으나 연구개발에 따른 문제점으로 기존 INS에 GPS를 추가한 삼각하여 사용하기로 하였다.

Gulf전에서 출병이 되었듯이 현대전에서는 공군력이 결정전력으로써 장거리 타격력의 증대와 인명피해 최소화식 증대에 따른 교활도 능력을 구비하기 위해서는 고정밀 항법장비의 보유가 필수적이라고 할 것이다.

그러나, GPS/INS 통합장비를 운용함에 있어 미국방성이 93년도부터 향후 10년간 인공위성의 유사사용을 표명하였지만, 현재 사용되고 있는 인공위성의 수명이 7.5년 정도로 제한이 되어있어 새로운 인공위성으로의 교체사와 2003년 이후의 유사사용에 대한 문제점이 제기되고, GPS에 사용되어지는 24개의 인공위성과 5개소의 모니터국, 그리고 제어국을 미국방성이 지속적으로 함에 따라 상황에 의한 위성신호의 실패설계하와 운용중단의 가능성이 존재한다.

현재, 미국을 비롯한 국제기관에서는 GPS와 매우 유사한 시스템인 구소련의 GLONASS(95년 개발완료 예정)와 병용하는 방법이 연구되고 있으므로 이에 대한 폭넓은 검토가 필요할 것이다. 

샘·각·하·는·코·너

이야기 1 - 두 사람의 품안

그러나 교수직에 소위하고 있는 박사가 사립대학을 졸업 한 사람입니다. 그러나 많은 경험을 통해서 남다른 힘을 가지고 있는 사람이라고 보아 맞을 것입니다. 그는 남이 가지지 못한 주인 의식 그로 인하여 남이 해줄 수 없는 어려운 일까지 맡아 처리해 나가며 일해왔습니다. 그리고는 학위를 갖추고 공부를 떠나서 주어진 다른 일들과 특유의 끈기를 지닐 것입니다. 이를 볼 수 있는 사람이 많을 것입니다.

“저 친구는 오늘 두 시간 밖에 있을 (저지) S2는 그 하루동안
원종과 같은 두시간이 조금이 몸이 좀 주춤 (저지) 이치를 (저지) 할
이 있다 (저지)”

2001 2002 2003 2004

“한국의 전통문화는 세계 각국에 퍼져 있는 우리 문화의 뿌리입니다. 이 뿌리를 통해 우리는 세계 각국에 퍼져 있는 우리 문화의 뿌리를 알 수 있습니다. 이 뿌리를 통해 우리는 세계 각국에 퍼져 있는 우리 문화의 뿌리를 알 수 있습니다. 이 뿌리를 통해 우리는 세계 각국에 퍼져 있는 우리 문화의 뿌리를 알 수 있습니다.”

주요 성과: 2022년 12월 31일 기준, 매출액 1,200억 원, 영업이익 150억 원, 순이익 100억 원 달성.

신민회에서는 일제나 양파 밭에서가 넘는 일이 있는
데도 일제나 양파 밭 일을 한노가 (아름답게) 가르치고 있을
다.

[illegible]

이것이 곧 - [ㅁ] 받침의 한자어

[illegible]

고려인은 (중국) 보리가 주로 일본이 보리가 주로 유입된
지역의 식량작업과 고려인은 일본에서 주로 유입된 (17세기-
18세기)는 것이다.

이날 같은 시간에는 다른 3개 교회는 서로 협력의
대를 매어서 1000여명 정도가 참여했다.

11월 24일 목요일

한국의 고령 인구는 2014년 1,000만 명을 넘어섰고, 앞으로는 계속 증가할 것으로 예상된다.

ACT SOME OF THE

기타 조항에 미치지 못하는 사항은 당사 양자 합의에 의함.

[illegible]

자녀에 대한 국가는 그 시기가 언제든 자부심을 주는 것
이자 결코 부끄럼의 대상이 아니다. 자기애를 부끄럼
하는 사람에서 벗어나 자부심을 얻는 것은 가능하다.

군용 시뮬레이터의 운용추세와 한국공군의 과제

— 제1회 비행시뮬레이션 심포지움을 마치고 나서 —

제5567부대
중령 이희우



〈편집자주〉

지난 93년 11월 12일 제 5567부대와 항공산업관련 민간단체가 합동으로 제1회 비행시뮬레이션 심포지움을 개최, 2백여명이 참석하여 성황을 이루었다. 아래의 글은 제5567부대의 발표자로 나선 이희우 중령의 발표내용을 정리한 것이다.

1. 서언

1950년대부터 선진국 공군에서 비행훈련에 적용되기 시작한 시뮬레이터는 1970년대를 지나면서 비행훈련에 대한 실질적인 대체효과가 한층하게 나타나기 시작했으며, 컴퓨터 기술의 급속한 발달에 힘입은 1980년대에 와서는 비행훈련에 없어서는 안될 중요한 훈련도구로 정착되었다. 이러한 추세는 더욱 가속되어 1990년대 이후에 개발되는 훈련기의 경우, 항공기 개발에 앞서 시뮬레

이터를 먼저 개발하여 설계 및 개발의 도구로 사용할 뿐 아니라 비행훈련체계의 효율성을 좌우하는 주요 변수로 부각되었으며, 개발후 훈련기와 동시에 소요군에 인도되는 것이 일반화 되고 있다.

그간 한국공군도 이러한 세계적 추세를 반영하여 소수의 시뮬레이터를 운용해 왔으나 수천 시뮬레이터에 대한 인식이 낮았고, 시뮬레이터 운용의 효를 살리지 못했으며 비행훈련에 실질적인 도움을 주기에는 갯수가 너무 적었다. 이러한 이유 때

문에 시뮬레이터는 아직도 하나의 장치를 내지는 효율성이 낮은 훈련도구로만 인식되어 왔다. 따라서 국내 최초로 개편된 금번 심포지움의 목적은 세계 선진공군 및 민항의 운용실태를 파악함으로써 시뮬레이터에 대한 인식을 제고시키고 기술훈련 중인 시뮬레이터의 운영개선 방안을 모색하여 현재 개발중인 KTX-1&2용 시뮬레이터의 국내개발 역건을 파악하는데 있었다.

참여부서로는 육·해·공군을 비롯하여 시뮬레이터의 오랜 운영명령을 보유하고 있으면서 최근 장공91의 시뮬레이터를 개발하고 있는 대한항공을 비롯한 업체, 학계, 연구기관(ADD, 항우연) 등이었는데, 국내최초의 행사이다 보니 시뮬레이터 관련 산업체의 규모와 각 산업체의 사업대응을 파악하는 계기가 되었으며 예상보다 많은 업체에서 시뮬레이션 산업에 관심을 가지고 있다는 사실에 주목하지 않을 수 없었다.

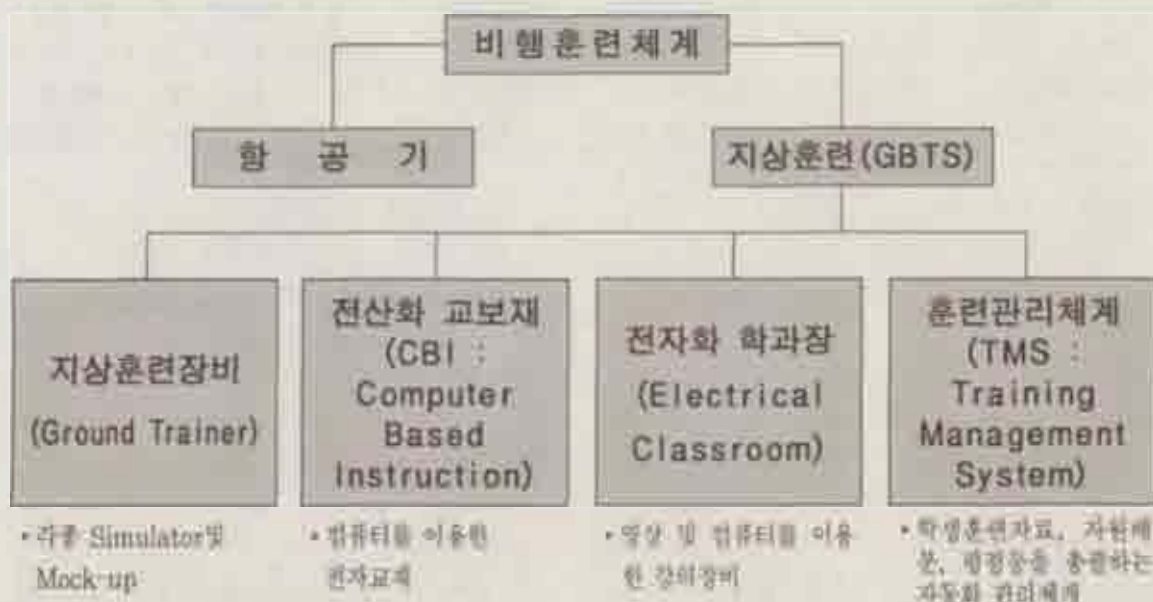
본 글에서는 심포지움중 발표된 내용들을 종합하여 필자가 발표한 내용을 중심으로 소개하고 본

행사를 추진한 실무자로서 행사결과에 대한 소감을 피력하고자 한다.

1. GBTS 소개

이제까지 비행 시뮬레이터 사용을 기피하게 했면 두가지 이유를 들자면, 첫째 실제 비행을 과연 얼마나 대체할 수 있느냐 하는 대체효과에 대한 의문과 비용대효과 측면에서 타당성이 있느냐 하는 의문이었다. 이러한 의문들을 결정적으로 불식시키고 시뮬레이터의 사용 당위성을 부여해 준것은 최근 급속히 발달한 컴퓨터, 영상 및 시뮬레이션 기술이다.

선진 공군에서는 시뮬레이터를 포함한 지상 비행훈련체계(GBTS: Ground Based Training System)라는 발전된 개념을 비행훈련에 적용하고 있으므로 GBTS를 먼저 소개하고자 한다. GBTS란 비행훈련체계를 훈련기에 의한 공중훈련을 제외한 모든 지상교육 및 훈련체계로서 아래와 같이 분류될 수 있다.(JEI)



구분	기능	비고
무기체계 훈련장비 (WST:Weapon System Trainer)	• 특수기능 및 무장운용 훈련 • 전술제어 및 무기체계 제어 연습훈련	• F-16 시물레이터
임업비행 훈련장비 (OFT:Operational Flight Trainer)	• 임업비행 특성훈련 • 제관원 시제의 영상실 제(Half Dome)	• Hawk 72-4 시물레이터
제기비행 훈련장비 (IPT:Instrument Procedure Trainer)	• 제기비행 훈련기능 • 영상상자는 없음	• Link
조종석 설치훈련장비 (CST:Cockpit Procedure Trainer)	• 조종석 비행장 절차훈련 • TV화면크기 및 영상상 제 사용	
부분화물 수색훈련 (PTT:Part Task Trainer)	• 화물장비(레이더, HUD, MPD) 운용훈련 • 비상탈출 훈련	
Mock-Up	• 조종석 환경 적응 훈련	

(표 2) 지상훈련장비

GBTS를 구성하는 네가지 주요장비에 대한 설명은 다음과 같다.

1) 지상훈련장비(Ground Trainer)

지상훈련장비는 우리가 흔히 말하는 시뮬레이터로써 사용목적에 따라 여러가지 형태와 기종으로 다양화되고 있다. 미공군이나 FAA 등에서는 자기 다른 분류방법을 제시하고 있으나 여기서는 한국 공군의 실정에 맞는 분류방법을 제시하고자 한다. (표2)

2) 전산화 교보제(CBO)

CBI는 컴퓨터를 이용한 학습교재로써 feedback이 가능하여 문답식 교육을 학생 스스로 할 수 있는 컴퓨터 교육장비이다.

특히 동적 그래픽을 활용함으로써 동작절차가 필요한 과목의 시각적 교육효과를 증대시킬 수 있으며, 학습 및 조작방법이 용이하고 시험 및 평가

의 자동화가 가능하므로 훈련체계 운영의 효율성이 향상될 수 있다.

3) 전자화 학과장(Electrical Classroom)

비행훈련에 있어 가장 중요한 것이 시각에 대한 훈련일 것이다. 전자화 학과장이란 이러한 점에 착안하여 학과장내에 각종 오디오, 비디오, 영상장치 그리고 이를 연동시킬 수 있는 컴퓨터와 소프트웨어로 구성된 특수 교실이다. 교관은 이학특시의 조종석 시계를 학생들로 하여금 익힐 수 있도록 보여 주고, 각종 기동시 비행기 안과 밖에서의 시야를 보여줌으로써 이해도를 증진시키며, 복잡한 전술 상황에 대한 설명도 각종 영상과 음향을 이용, 쉽게 할 수 있다는 장점이 있다.

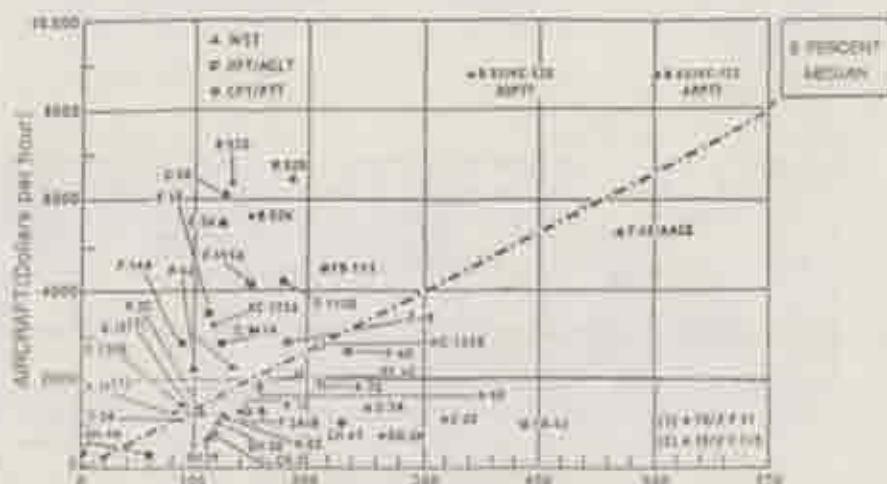
4) 훈련관리체계(TMS)

TMS는 각종 훈련자료들을 저장시키고, 이를 이용하여 비행스케줄이나 학습진도에 대한 조안을 제공할 수 있는 자동화 관리체계이다. 예를 들면 학생의 기량장도, 기상, 학습진도 여부등을 종합적으로 고려하여 그에 맞게 교관과의 비행스케줄을 짜준다든지, 시험에 대한 평가를 자동으로 기록 유지하는 등, 운영요원이나 교관의 잡무를 해결해 줌으로써 교육의 질을 높일 수 있다는 장점이 있다.

III. 비용대 효과분석

항공기와 시뮬레이터의 비용대 효과분석에 대한 미 국방연구소의 연구결과를 인용하고자 한다. 먼저 항공기 대비 시뮬레이터의 운양비 비율은 아래 도표에서 보는바와 같이 42개 기종의 평균치를 구해본 결과 8%로 나타났다. (표3)

이에 비해 전체비행에 대한 대체효과율(TER : Transfer Effectiveness Ratio)은 아래와 같이



〈표 3〉 항공기 대비 시뮬레이터 운영비 비율

정의되며

$$TER = \frac{A - A_s}{S}$$

A : 시뮬레이터 비자용시 비행시간

A_s : 시뮬레이터 적용시 비행시간

S : 시뮬레이터 탑승시간

〈표 3〉에서 보듯이 22개 기종의 평균 TER을 산출한 결과, 0.48로 나타났다.

TER이 0.48이란 2시간의 시뮬레이터 탑승으로 약 1시간의 실제비행을 대체할 수 있다는 의미가 된다. 〈표 4〉

결과적으로 시뮬레이터는 항공기에 비해 운영비는 8%에 불과하지만 대체효과는 48%에 도달하고 있다는 것이 미군용 시뮬레이터 운영자료를 통해 도출되었다.

아래 도표는 미공군이 CIBTS를 적용하기 이전과 이후의 실제 비행시간에 대한 비교로써 33%가 감소되었음을 알 수 있다. 〈표 5〉

반향에서는 시뮬레이터에 대한 의존도가 더욱 높아 아래 도표에서 보듯바와 같이 시뮬레이터 훈련시간이 항공기 훈련시간의 23배에 달하며 비용

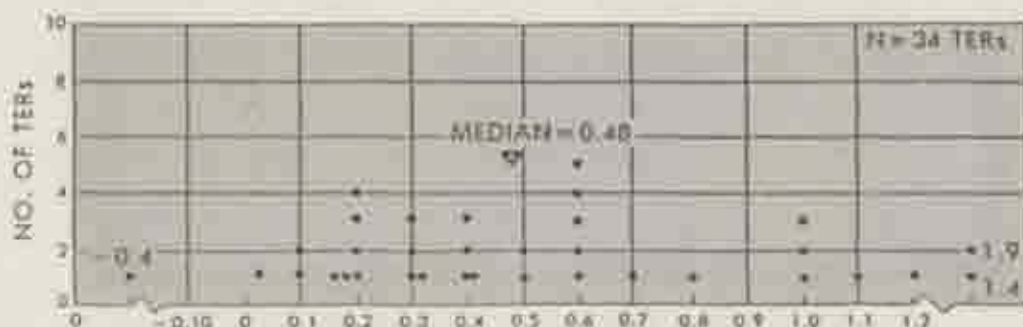
절감효과는 80%에 달함이 전진 방향 4개사의 운영결과를 통해 나타났다. 〈표 6〉

시뮬레이터에 대한 기대효과는 이외에도

- 실제비행의 감소에 따른 비행사고 및 수 감소로 조종사 및 항공기 손실 감소
- 훈련공역 복원완화와 기상에 관계없이 훈련을 지속할 수 있으므로 훈련기간 단축
- 돌풍 조우시의 대처훈련과 같이 실제 훈련으로는 연습이 곤란한 비상상황 대처훈련이 용이하므로 비행안전에 기여
- 실무상 소모없이 방사경험을 가짐으로써 경제적인 무장운용 능력배양등 비율으로 환산하기 어려운 효과들을 기대할 수 있다.

IV. 한국공군의 과제

시뮬레이터는 고도로 소프트웨어 오리엔트된 장비이기 때문에 운영능력 여하에 따라 원치않는 결과가 도출될 수 있다. 또한 시뮬레이터는 항공, 기계, 전자, 컴퓨터, 영상 등 여러 기술분야가 종합된 장비이기 때문에 고도의 숙련된 운영요원을 필요로 한다.



(표 4) 실제비행에 대한 대체효과율

우리공군이 시뮬레이터를 운용해온지 20여년이 되었으나 운영기술의 축적이 용이치 못했던 원인은 그러한 전문인력의 확보가 어려웠고, 군연사상의 여건상 장기보임이 곤란했기 때문이다. 따라서 우리공군도 미공군과 같이 시뮬레이터 운영의 안정화를 모색해야 할 것이다.

위에서 언급했듯이 시뮬레이터는 고도의 기술집약적 장비이기 때문에 국내개발의 필요성이 어느 다른 장비 보다도 절실하다.

따라서 현재 개발중인 KTX-1&2 용 GBTS도

가능한 국내개발을 유도하고 향후 정기운영이 예상되는 기도입항공기(F-5, C-130등)의 GTBT도 개발하여 훈련체계 효율성의 향상을 도모해야 할 것이다.

또 한가지 지적해야 할 것은 국가적인 데이터베이스의 구축 필요성이다. 그 이유는 우선 각 시뮬레이터간에 일상자료의 호환성이 유지되어야 하며 각종 자료의 효율적인 관리와 공유를 통하여 운영비를 획기적으로 절감할 수 있기 때문이다.

이제 국내의 시뮬레이션 산업이 초보단계인 만

구분	기본과정	고등과정	계
GBTS(최종(1961년))	132 HRS	130 HRS	262 HRS
GBTS(최종(1979년이후))	744 HRS	101 HRS	175.4 HRS
감소율	44%	22%	33%

(표 5) 미공군의 비행시간 감소추세

를 국가적인 데이터베이스 구축의 여건은 용이하다고 볼 수 있다.

V. 결 언

본 행사의 개최를 시도하게 된 동기는 위에서 언급했듯이 시뮬레이터의 국내개발 필요성은 절실하나 과연 국내에 그러한 역량이 있느냐 하는 의문과 그러한 역량이 축적될 수 있도록 끝까지 선도해야 한다는 당위성에서 나왔다. 즉 국내 시뮬레이션 기술의 발달로 인한 최대의 수혜자는 가장 많은 시뮬레이터를 운영하고 있는 공군일 것이다.

마침 대한항공으로부터 심포지움에 대한 개최제외와 예산조달의 뜻을 전해줄에 따라 본격적인 추진이 이루어졌다. 이 과정에서 공군이 일부기업만 선호하는 것이 아니냐 하는 의혹과 견해를 받았으나 애초의 개최동기를 순수하게 인정해 주신 여러 지휘관들의 배려로 극복할 수 있었으며 또한 국내 모든 관련업체가 참여할 수 있도록 노력을 했다.

본 심포지움을 통해 우리는 국내 시뮬레이션 기술이 극히 초보적 단계이긴 하지만 매우 의욕적인 출발의지와 국내역량을 효과적으로 결집할 수만 있다면 획기적인 기술수준 향상을 기대할 수 있다는 자신감을 갖게 되었다. 또한 소요군과 산업체의 대화채널을 유지하고 산업체간의 중복투자 방지 및 기술협조 여건 마련을 위해 과학기술처 산하의 협의회를 구성하자는 어느 민간인의 제의는 많은 사람의 공감을 얻어 내었다.

본 행사를 마치면서 필자가 느낀 소감은 이제 우리공군이 좀더 적극적으로 문을 열고 일반사회와 기술을 흡수하고 또 필요한 기술이 발전할 수 있는 계기를 제공해 주어야 한다는 것이다.

국내의 항공3사를 비롯한 공군관련 방산업체들을 우리공군의 후방지원부대로 생각하고 적극적으로 활용하는 것이 군과 산업체가 서로 보완적으로 발전하고 국가가 발전할 수 있는 길이라는 확신이 그간 행사준비로 바빴던 마음속을 어느새 비결고 들어와 앉아 있었다. **등문**

구 분	훈 련 시 간		비 용(백만원)	
	항공	시뮬레이터	항공기만 운행시	항공기+ 시뮬레이터
A 항공사	186 HRS	3,511 HRS	6.0	1.2
B 항공사	272 HRS	8,997 HRS	10.6	2.2
C 항공사	547 HRS	12,277 HRS	11.8	2.9
D 항공사	118 HRS	1,262 HRS	3.7	0.6
총 계	1,123 HRS	26,047 HRS	32.1	6.9
비 용	1	23	1	0.21

(표6) 연합의 항공기 대당 훈련시간 및 비용

E-8 Joint STARS의 소개

공군본부
소령 조 병 호



걸프전에서 중요한 역할을 수행한 최첨단 무기 체계중의 하나로 E-8 Joint STARS(Joint Surveillance and Target Attack Radar System)를 들 수 있다. Joint STARS는 지상에 있는 목표물들을 탐색하고 추적하여 실시간에 우군에 알려주는 전장 감시용 공대지 레이더 체계로서 아직 개발단계에 있으나 시험제작된 2대의 E-8A 항공기가 걸프전에 투입되어 성공적으로 임무를 수행함으로써 미래의 무기체계로서 손색이 없음을 보여 주었다.

고대의 전투에서부터 전장 지휘관들은 항상 적의 움직임과 전장의 상황을 신속 정확하게 파악하기를 원했고 옛날로 거슬러 올라갈수록 이러한 정보수집은 주로 인적 자원에 의지하였다. 그러나 오늘날 과학 및 기술의 발전과 함께 정보수집도 인적 자원에 의존하기보다는 컴퓨터설, 정보수집기, 레이더 등 첨단 과학기술의 활용에 점점 더 많은 비중을 두어 가고 있는 추세이다. 이러한 발전 추세는 전장지휘관들이 오랜 소망을 Joint

STARS를 통해 현실화 시켰다.

Joint STARS 는 고대의 전장 지휘관들이 높은 망루에 올라가 전장의 상황을 직접 눈으로 보면서 지휘했던 것을 현대전에서도 가능하게 만들어 준 무기체계로서 전장에서 멀리 떨어진 곳에서 넓은 지역에 걸친 전장 상황을 한 눈에 볼 수 있도록 만들어 준다. 그래서 이 개발사업의 주관부서인 미 공군 체계사업부 전자체계단(Systems Command's Electronic Systems Division)의 사령관인 Gordon E. Furnell 중장은 이 체계를 "실시간에 전장을 볼 수 있는 신의 눈"으로 불렀다.

Joint STARS개발사업 추진 현황

미 공군과 육군이 함께 참여하여 우군과 전선에서 대치하고 있는 적군의 상황을 실시간에 파악할 수 있고 저 후방 깊숙히까지도 들여다 볼 수 있는 지상전용 공중 조기경보기(Airborne Warning

and Control System)로 개발하고 있는 것이 바로 Joint STARS이다. Joint STARS의 Joint는 미 공군과 육군이 합동으로 참여하고 있는 사업이기 때문에 붙여진 것이다.

움직이고 있는 차량들을 원거리에서 탐지하고 추적하여 기상의 공격 목표물에 대한 정확한 정보를 신속하게 제공할 수 있는 중대형 레이더의 개발에 대한 아이디어는 1973년 중동전 이후 Grumman사에서 대두하였다. 그 결과 이를 위해 꾸준히 성능을 개선해 온 레이더기술이 '80년대 초반에 미공군 DARPA(Defense Advanced Research Projects Agency)의 한 개발사업의 일부로서 Grumman사와 Norden사 합동 개발팀에 의해 세상에 알려지게 되었다.

같은 시기에 미육군에서는 독자적으로 원거리 목표물 획득 체계를 개발하고 있었다. 그 당시 동유럽 전선에서 탱크, 장갑차 및 병력에 있어서 바르샤바 조약군보다 숫적으로 열세에 있던 NATO의 전력을 보강해야 하는 문제에 직면한 미 공군과 육군은 양측의 요구조건을 모두 만족시킬 수

있는 체계의 개발을 합동으로 추진할 것에 동의하였다.

적의 움직임을 정확히 알 수 있다면 아군의 전력을 적시 적소에 필요한 만큼 사용할 수 있기 때문에 Joint STARS 개발계획은 숫적 열세를 상회하기에 가장 적합한 무기체계 개발계획으로서 미공군과 육군의 관심을 끌기से 충분하였다.

1985년 9월에 많은 경쟁회사를 물리치고 Grumman사가 타체계와의 연동체임을 포함한 두 대의 E-8A 시험제작기 개발을 미공군과 육군 오찬셀레만 불에 계약하여 Joint STARS 개발사업의 주 계약회사가 되었으며 Motorola사는 미육군의 이동형 지상국인 GSM(Ground Station Module)에 대한 개발계약만을 체결하였다.

Grumman사는 줄코 보잉 707 여덟기를 구입하여 2년간의 제조작업을 거쳐 1988년 4월에 최초의 E-8A Joint STARS 시제종을 완성하였다.

두번째 시험제작 항공기는 1989년 9월에 완성되었다. 이 두 대의 E-8A는 성능향상을 위한 시



▲ 미륙군인 E-8A Joint STARS 동체 앞 일부분의 흰색 직사각형 레이더에 레이더가 장착되며 동체 뒤 일부분의 원형 레이더에는 GSM과 컴퓨터를 전송을 위한 안테나가 장착됨



▲ 작전중인 Joint STARS 내부. 승무원 앞에 콘솔이 보인다.

형 및 수정보완 작업이 현재에도 계속 진행되고 있다. 이 두 비행기는 20년간 만기항공사에서 여객기로 사용되던 것으로서 그 중의 한 대는 서울과 제주권을 운항했던 국내선 여객기로서 대한항공에서 구입했다고 한다.

첫번째 시험제작 항공기가 완성되었던 1988년 4월에 미국방성은 F-8A 항공기의 구매 대수를 저울 계획했던 10대에서 22대로 늘리기로 결정했다. 1990년에 세번째 시험제작 항공기 개발 계약이 오케이한상태만 불에 체결되었는데 콘솔의 숫자를 10대에서 18대로 증가시키면서 F-8B로 명칭이 변경되었다.

시험제작된 세 대의 항공기 뿐만 아니라 추가로 제작될 19대의 Joint STARS 항공기들이 모두 중고 보잉 707을 개조하여 제작될 예정으로 되어 있다. 그 이유는 영국의 공군 조기경보기용 보잉 707이 1991년에 제작된 이후 완제품 Joint

STARS용의 보잉 707이 필요한 시기가 이십년 지난 뒤이기 때문에 이 항공기의 생산라인 유지비용으로 인해 새 항공기 가격이 너무 비싸지기 때문이다.

미국나 보잉 707은 최초의 여객기로서 지나칠 만큼 견고하게 제작되어 있기 때문에 그 수명이 거의 무한하다고 할 수 있으며 때때로 작전요구에 따른 계속적인 운항으로 항공기에 가해지는 스트레스를 어느 다른 최신 항공기보다 더 잘 견딜 수 있는 것으로 알려지고 있다.

그래서 개조 및 운항유지 비용에도 불구하고 중고 보잉 707 항공기가 계속적으로 Joint STARS 제작에 사용될 계획으로 되어있다. Joint STARS의 최초 작전개시 시기는 1997년으로 예정되어 있으며 전체 사업에 소요되는 예산은 약 50~70 억 불 정도가 될 것으로 추정되고 있다.

시스템 구성

Joint STARS는 우선 E-8항공기 탑재장비의 지상장비 부분으로 크게 나눌 수 있다.

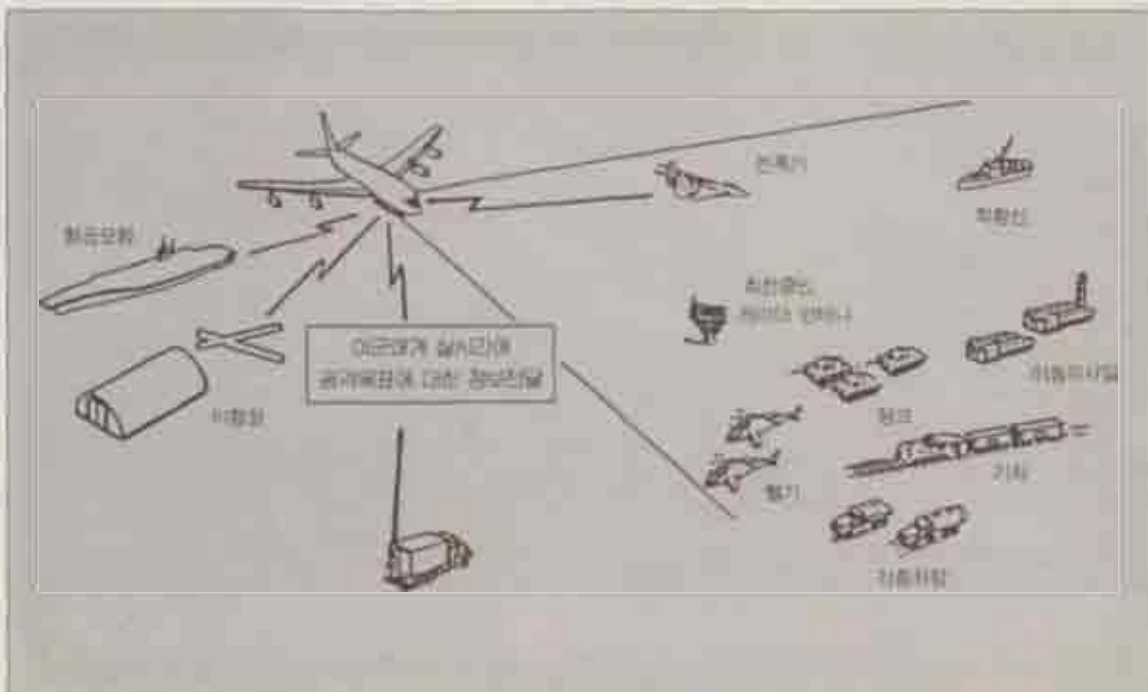
해이다장비 지프차와 및 통제 컴퓨터 작전운용 콘솔 통신장비 등의 주요장비들은 모두 E-8항공기 내에 설치되어 있고, 지상의 이동작량인 GSM (Ground Station Module)은 E-8항공기로부터 필요한 정보를 수신하여 지상군어전지원관 및 작전 요원들에게 전달한다.

정보수집에 핵심적인 역할을 수행하는 레이다는 안테나, 송신기, 수신기, 동계신호 처리기과 수신 신호 처리기 등으로 구분되며 안테나를 제외한 다른 장비들은 모두 동계 앞부분 하단에 있는 화물실(Cargo-Bay)에 설치되어 비행중에도 전비가 가 놓인다. 안테나는 길이 24ft이고 폭이 2ft로서 화물실 바로 밑부분에 앞뒤로 장착된 두 개의 Gimbal에 의해 지지되고 있다.

이 안테나는 456개의 위상변조기(Phase Shifter)로 구성된 위상배열(Phased Array)안테나이며 사전에 적시각형 모양의 하안 레이들내에 보호되어 있다. 레이다 발의 세기를 결정해 주는 송신기는 3개의 TWT(Traveling Wave Tube)를 사용하고 있기 때문에 이중 한 개가 비정상 고장나더라도 출력만 다소 감소하여 임무수행에는 큰 지장을 받지 않도록 설계되어 있다.

Fig. 8에는 3대의 VAX 컴퓨터(32비트, 24MIPS)가 있는데, 이중에 한대는 레이다에서 수신된 반사 신호를 처리하여 이물물체를 추출하거나 지도면 지도 등을 합성해 내는 등 레이다 신호처리와 관련된 일을 하며, 다른 한대는 작전용 콘솔의 요청에 따라 이물중심 카탈 또는 필요할 지역에 대한 레이다 지도 등을 제공하는 것을 포함하여 전체시스템 통제에 사용되며 나머지 한대는 예비용이다. 추후

★ Joint STARS의 능력



E-8B에는 2대의 VAX컴퓨터가 추가되어 감시체계 다중화(Multi sensor)에 따라 설치되는 기타 장비의 신호처리 등에 사용될 예정이다.

사용중인 소프트웨어는 처음 개발시 FORTRAN으로 작성되었다가 현재 ADA로 재작성 중이다. 장비 통제와 관련하여 어셈블러로 작성된 부분들은 그대로 사용될 것이다.

소프트웨어의 작성규모는 약 80만 줄로서 E-2C(13만줄)나 E-3A(20만줄)보다 몇배나 크고 복잡하다. 이렇게 복잡한 이유는 처리되어야 할 정보 및 서비스가 다양하면서도 양적으로 많고, 실시간에 많은 곳과의 정보교환 등이 필요하기 때문이다.

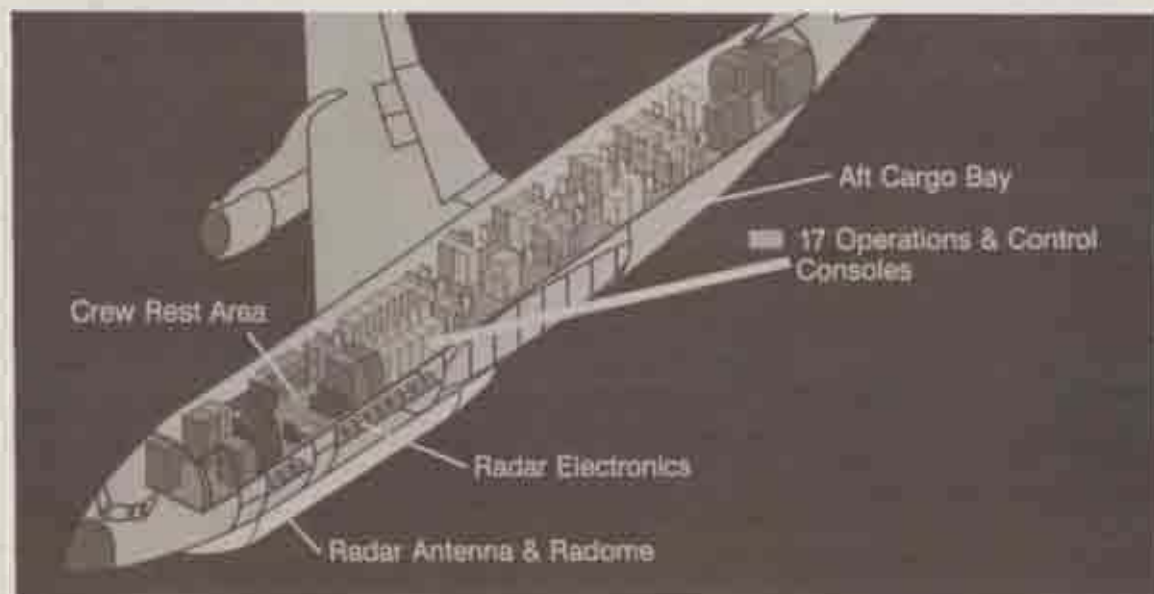
E-8B에는 18대의 본송이 장착될 예정인데 이중 6대는 헬멧용이며 두대는 통신통제용이고

나머지 10대는 작전용으로 사용될 것이다. 자선에 있는 GSM에는 2대의 작전본송이 장착되어 있는데 이 곳에서도 필요한 정보를 얻기 위해 직접 E-8의 데이터를 통제할 수가 있다.

기타 Joint STARS를 구성하는 주요 장비들로서 음성통신 및 각종자료의 송수신을 위한 통신장비들이 있으며 이들을 통해 GPS(Ground Position Satellite)로 부터 좌표정보를 수신하고 MCRC(중요지휘소) 및 GSM들에 정보자료를 송신하며 공중조기 경보기로부터 공중상황 자료를 수신하기도 한다.

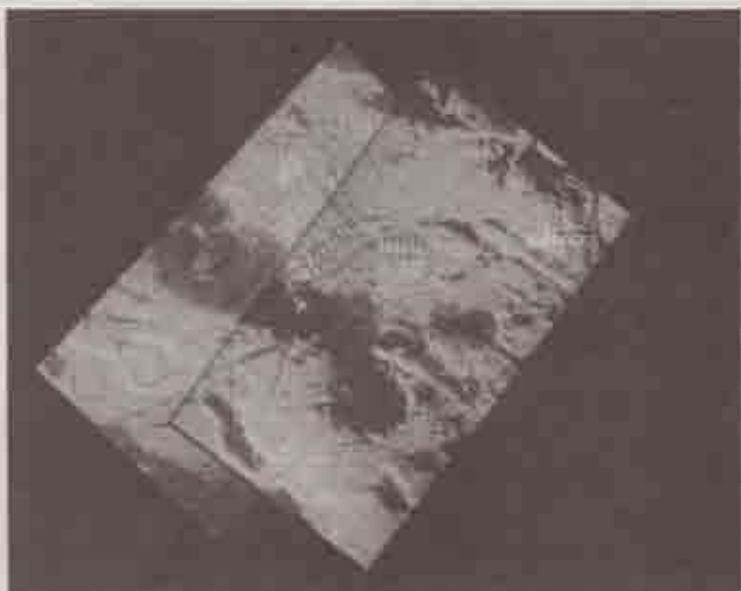
작동원리 및 기능

Joint STARS에서 이용되는 두가지 핵심적인 레이더기술은 MTI(Moving Target Indicator)



Joint STARS 내부 구조도

Joint STARS의 SAR 기술에 의해 합성된 레이더 지도로 격자 모양의 하인 선들은 이라크군의 건물을 나타낸다.



와 SAR(Synthetic Aperture Radar)이다.

MTI는 레이더 신호가 움직이는 물체에 반사되어 돌아올 때 반사신호 속에 포함되는 도플러 주파수를 추출하여 움직이는 물체를 고정된 물체나 지표면 등과 구분하는 기술로서 이를 이용하여 이동중인 차량, 탱크, 헬리콥터, 회전중인 레이더 안테나 등을 탐지해 낼 수 있다.

특히 Joint STARS에서는 바퀴달린 차와 탱크와 같이 트랙이 달린 차량을 구분해 낼 수 있는데, 이러한 기능은 실전에서 매우 유용한 정보를 제공할 수가 있다.

지표면에서 반사되는 레이더 신호는 숲, 건물, 호수 또는 지표면의 상태에 따라 그 반사신호의 세기가 달라진다.

이러한 특성을 이용하여 반사신호들을 합성하여 지도를 만들 수가 있는데 그렇게 합성된 지도를 통해 지형이나 물체를 구분할 수 있는 정도는 그

레이더의 분해능력에 따라 달라진다.

일반적으로 레이더의 분해도는 주파수와 안테나의 크기에 비례한다. 항공기에 장착되는 레이더는 공간의 제약으로 안테나의 크기에 제한을 받으며 주파수도 그 특성 때문에 일정한 대역 이상 높일 수는 없다.

그러나 항공기에서는 비행 중에 안테나가 일정한 방향으로 움직이면서 레이더 신호를 송수신하기 때문에 안테나의 길이가 긴 것으로 가정할 수가 있으며 원하는 분해도를 획득할 수가 있다.

이러한 원리를 이용하여 인공위성이나 항공기 등에서 지형지도를 제작하는데 사용하는 레이더가 SAR(Synthetic Aperture Radar)이다. 분해도가 높으면 보다 많은 정보를 얻을 수가 있으나 이에 따라 처리해야 할 레이더 반사신호의 양도 기하급수적으로 증가하기 때문에 그 레이더의 운용목적에 따라 적절한 분해도를 선택해야 한다.

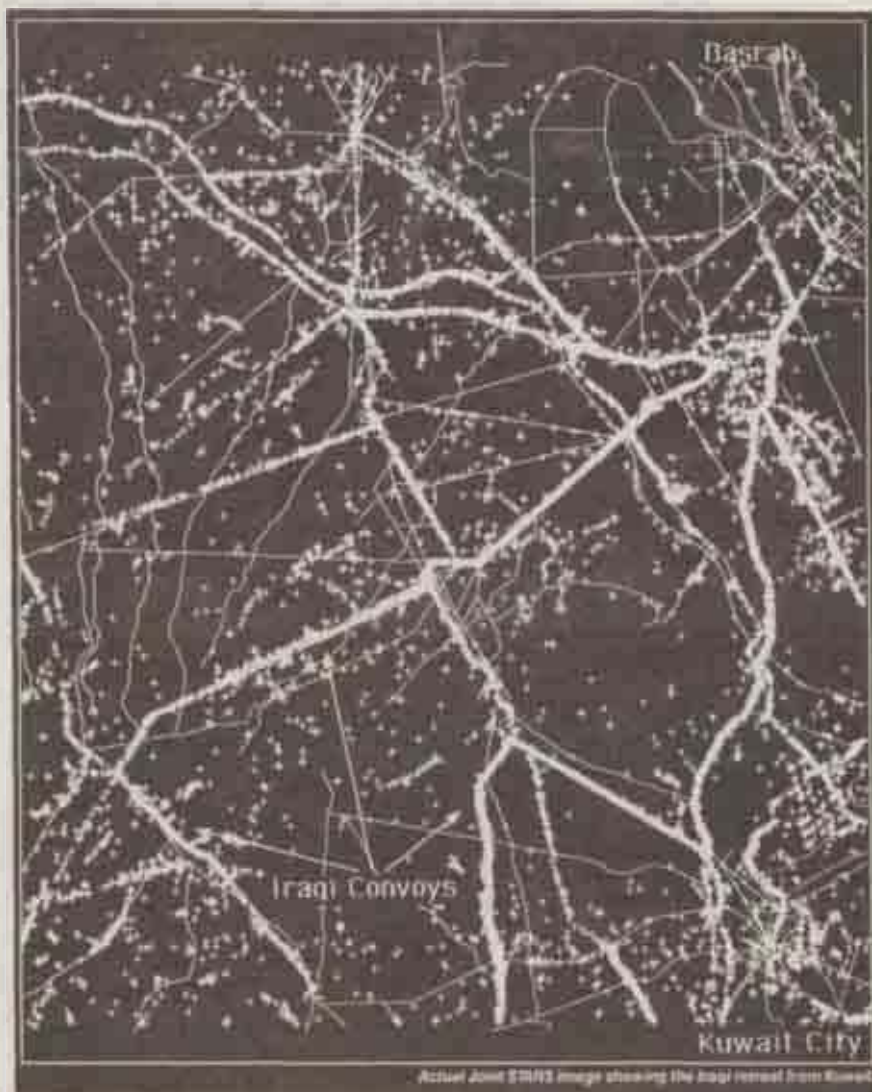
보통 분해도가 500피트일 경우에는 해안선, 큰 도시, 산의 윤곽등이 구분되며, 30-50 피트일 경우에는 도시의 거리, 대형건물, 소형 비행장 등의 구분이 가능하고, 5-10피트일 때는 자동차, 집, 작은 건물 등의 구분이 가능하다.

Joint STARS에서는 이 SAR기능을 이용하여 방어진 차량행렬, 교량, 비행장의 항공기, 주요전물 등을 탐지하며 지표면 지도를 합성해 낸다.

Joint STARS는 이러한 기본적인 기술을 응용

하여 실제 작전에 필요한 여러가지 운용모드를 운용하고 있는데 각 작전군속에서 선택할 수 있는 것으로는 광역탐색, 지역탐색, 목표물 식별, 공격계획수립, 공격지원, SAR, ... 등이 있다.

이러한 기능들은 레이다에서 현재 획득된 자료, 그동안 축적된 자료, 다른 경로로 입수된 자료들을 복합적으로 처리하여 요청에 따라 필요한 정보를 제공한다.



◀ 81년 2월 26일밤 Joint STARS의 콘솔에 포착된 모습. 쿠웨이트에서 바스라로 철수하는 이라크군의 차량행렬이 공습으로 차단된 바스라 입구 도로의 벌목 부분에 밀집되어 있는 것을 볼 수 있다. (무측 40)

십자표시 하나하나가 이동중인 차량이며 굵은 선은 다수의 차량행렬에 의해 나타난 도로이다.

걸프전에서의 역할

E-8A Joint STARS는 작전운용시범을 위하여 1990년 가을에 NATO 군의 Deep Strike 훈련에 참가했었다. 이 훈련중 수많은 일반차량들이 이곳 저곳의 도로상에서 움직이고 있는 속에서 가상적인 캐나다군 탱크행렬을 탐지하여 51대를 격파하였고 지상원 차로를 이용하여 탱크행렬의 경로를 역으로 추적한 결과 가상 적의 병참부대 위치를 발견해 낼 수 있었다.

이러한 훈련시의 성과에 따라 아직 개발중에 있는 시험체작기인 2대형 E-8A는 걸프전 참전 요청을 받았다.

민간인 기술자들을 포함하여 Joint STARS운영을 위한 부대가 긴급으로 창설되었고, 1991년 1월 12일 부터 3월 6일까지 Desert Storm 작전에 참가하게 되었다. E-8A는 육안질감이 불가능한 야간에 주로 탐부비행을 하였으며, 평균 10시간 30분씩 49초회를 비행하여 500시간 이상의 작전 임무를 수행하였다.

Joint STARS는 임무비행중 F-15, F-16, F-111전투기 등에 이동중인 이라크군에 대한 정보를 신속하게 전달함으로써 이라크 지상군의 야간작전에 막대한 타격을 주었다. 걸프전중에 Joint STARS가 세운 주요 전공중에는 다음과 같은 것들이 있었다.

- 1월 22일에 쿠웨이트를 향해 이동중인 60여대의 탱크행렬을 발견하여 공중공격토록 함으로써 58대의 탱크를 파괴하였다.
- 지상전투가 시작된 첫날인 2월 24일에 연합군측의 북쪽지역 공격군이 장애물제거 작전을 진행하는 중에 이라크군이 그 전방으로 이동하는 것을 탐지하여 공중공격으로 격파토록 함

- 2월 26일에 쿠웨이트로부터 바스라로 철수하는 수많은 차량행렬들을 발견하였으며 바스라로 진입하는 병력부분의 도로를 공습하여 회로를 차단함으로써 이라크군의 차량들이 더이상 철수할 수 없도록 만들

위에서 열거한 것 외에도 영국군 및 미군 탱크부대가 서로 충돌하기 직전에 이를 탐지하여 오인에 의한 충돌을 피할 수 있게 하는 등 미래의 군사작전에 필수적인 무기체계의 하나로서 인정받을 수 있는 전공을 많이 세웠다.

맺음말

냉전체제의 붕괴에 따라 강대국간의 전쟁위협은 사라졌으나 유고슬라비아, 소말리아 등의 내전을 비롯하여 세계 곳곳에서 전쟁은 계속되고 있다.

북한의 위협 또한 상존하고 있는 우리나라로서는 Joint STARS와 같이 실시간에 휴전선의 상황을 감시할 수 있는 무기체계가 절실히 필요한 실정이다.

통일후에는 주변의 강대국에 대한 군사위협을 감시할 무기체계로서 Joint STARS와 같은 것들이 필요할 것으로 생각되며 가능하면 이러한 무기체계를 우리손으로 개발할 수 있도록 끊임없이 연구 노력해야 할 것이다. **국방**

깊어만 가는 컴퓨터 소프트웨어의 골(GAP)

증명전산소
증정 권영근



〈역사 주〉

이 글은 1988년 4월 *Fortune*에 실린 John Paul Newport의 "A Growing gap in Software"를 번역한 것으로 요약하면 다음과 같다.

컴퓨터 Hardware의 발전속도에 비해 소프트웨어의 발전은 느리거니와, 이러한 업무로 국방부 및 일반 사회의 컴퓨터 분야에서는 소프트웨어에 의한 문제들이 속출하고 있다. 소프트웨어의 생산성을 증진시키기 위해 이 국방부는 막대한 예산을 들여 연구를 서둘러야 함으로써 이러한 종류의 막대한 손실이 있는 것도 사실이다. 그러나 이러한 기술적인 노력보다 더 중요한 것은 소프트웨어의 위기를 경감하지 못하고 최고의 차라치로 오든 오늘날 그 무서운 결실자들에게 이러한 위기위기를 인지시키고 이분들이 문제해결을 능동적으로 할 수 있도록 도와주는 것일 것이다.

「컴퓨터 Hardware의 성능은 더욱 좋아지고 있으나, 컴퓨터를 움직이는 소프트웨어(Program)는 이를 따라오지 못하고 있다. 기업체와 국방부(Pentagon)는 이러한 문제에 초점을 맞추고 있다.」

컴퓨터의 혁명은 하나의 분기점에 와있다. 물리학, 반도체 재료 및 전자공학 분야의 끊임없는 발

견으로 인해, 정보를 보다 빠르게 저가의 비용으로 처리할 수 있는 컴퓨터들이 만들어지고 있다.

1970년 이후 컴퓨터 개발에 투자된 비용 총 성능의 측면에서 볼 때, 컴퓨터 하드웨어의 발전은 년30% 정도를 유지해 오고 있다.

그러나 컴퓨터는 소프트웨어 없이는 움직일 수가 없으며 소프트웨어란 바로 이러한 컴퓨터로 하

여급 경이적인 일을 수행하도록 명령을 내리는 복잡한 지시문의 집합체이다. 그런데 이러한 소프트웨어가 컴퓨터 하드웨어 분야에서와 놀라운 발전 속도를 쫓아 오지 못하고 있는 것이다.

소프트웨어의 생산성, 다시 말해 얼마나 빠르게 소프트웨어 개발자가 유용한 프로그램을 만들어 내는가 하는 정도를 나타내는 이 생산성은 과거 20년을 걸쳐 볼 때 연 평균 4~7%의 증가를 보여 주고 있다.

이러한 결과로 인해 소프트웨어 분야에서의 골(GAP)은 길어만 가고 바로 이것이 컴퓨터 분야의 발전에 주요 장애물이 되고 있다. 소프트웨어로 인해 야기되는 문제는 여러 곳에서 볼 수가 있다.

작년 11월 뉴욕 한 은행의 컴퓨터 소프트웨어에 갑작스런 이질이 생겨, 고객으로부터 위임받은 250억 달러의 정부채권 관리에 형량이 미치게 되었다. 결과적으로 그 은행은 250억 달러 전액을 500만 달러 이하를 물고서 연방준비은행(Federal Reserve)으로부터 빌려 갚을 수 밖에 없었다. 이 사건은 뉴욕의 금융가인 Wall가의 악몽으로 남아 있다.

올 이월에 ITT는 자사의 가장 중요한 새 시스템 Switch Telecommunication system의 미국시장 내에서의 판매계획을 포기하였는데, 주요 원은 그 system을 위한 소프트웨어의 개발이 늦어졌다는 사실에 있다.

125개의 회사들을 상대로 컴퓨터 연구기관인 Phoenix Research and publishing firm이 조사한 바에 의하면, 1981년에는 새로운 자료처리를 위한 소프트웨어의 개발 기간이 평균 19개월이었는데, 1984년에는 27개월로 지연되어야만 했다 한다. 또 다른 조사에 의하면 기업들은 자사를 위해 개발 중에 있는 소프트웨어의 75%를 사용하지 못하고 있는데, 이유는 그 소프트웨어의 개발을 끝내

지 못하거나, 너무 시간이 지난 뒤에 개발이 완료되기 때문이라 한다.

이러한 상황은 소프트웨어의 문제가 단순한 기술논리의 문제가 아니라 국가안보에 광범위한 위협으로 작용할 수 있는 군대에 있어서는 매우 심각한 것이다. 국방부의 컴퓨터 소프트웨어 시스템의 책임자로 있는 Edward Lieblein씨는 우리는 분명히 소프트웨어의 위기(Software Crisis)를 맞아가고 있다고 말하고 있다. 컴퓨터 소프트웨어는 소련의 핵에서 ICBM에 이르기까지 말라하는 모든 사물에 대하여 미국이 하고자 하는 고도 기술이 요구되는 방위산업의 성패에 결정적인 역할을 하고 있다.

국방연구기관인 사실 Washington Think Tank에 의하면, 현재 미국내에서 개발중에 있는 무기체계의 80%정도가 컴퓨터 소프트웨어와 밀접한 관계를 갖고 있다고 한다.

국방부(Pentagon), 그리고 국방부의 거래를 하는 업체들은 이미 비교적 간단한 소프트웨어가 내장되는 무기체계를 야전(Field)에 배치하는데도 어려움을 겪고 있다.

세획이 이미 포기된 Sargent York 방공포(Anti Aircraft Gun)의 주요 문제점은 거래업체들이 회피기동(Evasive Maneuver)을 하는 항공기를 명중시킬 정도로 정교한 Tracking 컴퓨터 소프트웨어를 개발할 수 없었다는 사실에 있다.

국방부는 장기간 계획이 지연되었던 중거리 공대공 미사일이 성능요조조건을 충족하였다고 최근 인준을 하였다.

그러나 이 미사일은 이전에서 실제로 충분한 성능검사가 없는 상태이며, 회회 내의 비판자들은 이 계획을 취소시키려 하고 있는데, 그 이유중에 하나로서 이 계획의 주 개발업체인 Huge항공사가 이 미사일의 유도 소프트웨어 개발을 끝내지 못하고 있다는 사실을 들고 있다.

소프트웨어는 또한 레이진 대통령의 별들의 전쟁, 소위 말해 전략방위계획(SDI)이라 불리는 Antimissile System의 개발에 가장 큰 걸림돌이 되고 있다. 여러 곳에 산재되어 있는 무기체계와 위성 그리고 지휘부들을 통제하는 계획은 아마도 지금까지 시도되었던 어떠한 곳에서도 볼 수 없는 방대하고도 가장 복잡한 소프트웨어의 개발을 전제로 하고 있다.

아마도 이 사업에는 1000만 내지 3천5백만 줄 정도의 매우 유기적으로 연관되어 있는 컴퓨터 소프트웨어의 개발이 요구되는데, 개인용 컴퓨터에서 사용되는 Word-processing을 위한 소프트웨어는 5000줄이고, LOTUS 1-2-3-Spreadsheet 소프트웨어는 대략 10만 줄 그리고 전형적인 대형 컴퓨터들의 운영체제 소프트웨어(Operating System)은 대략 50만 줄이다. 소프트웨어 체계에서 100만줄 이상의 명령어가 사용되는 경우는 거의 없다. (자국의 방공망 System 소프트웨어는 대략 150만 줄임)

작년 여름에 지명한 컴퓨터 과학자인 Pavid Parnas씨는 이러한 복잡한 소프트웨어의 문제점들을 조사한 후 별들의 전쟁을 위한 신뢰성있는 소프트웨어가 결코 개발될 수 없다고 결론을 내리고 SDI를 위한 소프트웨어 위원회에서 사임을 했다.

SDI에 종사하고 있는 대부분의 다른 전문가들은 SDI를 위한 신뢰성있는 소프트웨어는 충분한 시간과 충분한 연구자금이 주어진다면 개발될 수 있으리라 믿고 있는데, 여기서의 전제 조건은 SDI를 계획하는 사람들이 소프트웨어의 문제를 기술 개발에 있어서 최후선의 파세도 고려한다는 조건이 따라야 한다. 비록 이는 지금까지의 국방부의 관행, 즉 무기를 먼저 개발하고 이 무기에 필요한 소프트웨어는 나중에 개발하면 된다는 생각과는 정반대되는 것이다.

국방부는 작년에 무기체계, 통신 그리고 정보수

집을 위한 소위 말해 임무수행에 결정적인 역할을 하는(Mission-Critical) 소프트웨어 분야에 110억 달러를 투입하였다.

미국의 전자산업회(Electronic Industries Association)에 의하면 1990년대가 되면 이 액수는 배로 증가될 것이며, 국방부가 무기에 관련하여 소비하는 총비용의 대략 20%정도가 되리라 예측하고 있다.

소프트웨어 생산성의 급격한 향상이 따르지 않는다면, 그 때가 되면 미국은 100만명 이상의 소프트웨어 프로그래머가 부족하게 될 것이라고 미국의 전자산업회는 예측하고 있다. 문제의 해결을 위해 프로그래머 수의 증가도 중요하지만 소프트웨어의 생산성을 증가시키는 것도 그에 못지 않게 중요하다.

별들의 전쟁에서 소요되는 소프트웨어는 기업용 하는 사람이 보통 겪는 그러한 소프트웨어와는 매우 다른 듯이 보인다. 그러나 기본목표는 같을 수밖에 없으며 소프트웨어를 개발하는 사람으로부터 잡일을 덜어주고 그 시간에 이들이 보다 어려운 개념적인 논리적 문제들에 집중을 할 수 있게 함으로써 소프트웨어의 생산성을 증가시키는 것이다.

이 과정에 있어서 가장 중요한 첫번째 단계는 소프트웨어를 개발하는 사람을 개개인이 자신의 컴퓨터 앞에서 일할 수 있도록 해주는 일일 것이다. 신발 가게 주인이 아이들이 신발을 신지 않고 노는 것과 마찬가지로, 대부분의 컴퓨터 소프트웨어 설계자들은 그들을 위한 민족스러운 개발 소프트웨어가 없어서 아직까지도 연필과 종이를 가지고 일하고 있다.

자동화(Automation)만 연구분야에 있는 사람에게 있어서는 소프트웨어의 생산성을 촉진시키기 위해서는 없어서는 안될 기본적인 사항이다. 컴퓨터를 이용하여 프로그램 개발자들은 자신의 업무와 연관되는 동료들의 업무의 전체사항을 볼 수 있

으며 프로그램을 관리하는 사람들은 사업의 진행 상태를 확인할 수 있게 되는데 이러한 것은 오늘날 불가능한 것은 아니지만 하기가 쉽지 않은 부분들이다.

소프트웨어 설계의 자동화를 돕기 위한 소프트웨어 패키지(Package)들을 여러 회사들이 요충 출몰하고 있다. 이러한 회사들의 목표는 소프트웨어 개발을 예술에서 기술(Engineering)로, 직관과 시행착오에만 의지하는 수작업에서 기본적인 원리와 표준화된 관행 그리고 엄격한 관리 조정이 따르는 분야로 전환을 하고자 하는 것이다.

국방부(Pentagon)에 다가오는 시련은 어느 분야에서보다 가장 큰 데 그 이유는 국방 소프트웨어의 경우 소프트웨어에 대적하는 복잡성이 크기 때문이다.

한 기업에서 발행하는 신문에 의하면 F-16 전투기의 항법 소프트웨어는 초기설계상 이 비행기가 지구의 적도 무근을 지나게 되면 갑자기 기체가 뒤집어지게끔 되어 있었다. 이러한 단점은 컴퓨터 시뮬레이션 시험중에 보완되었지만 이와 같이 극단적인 단점은 아니라 해도 많은 소프트웨어상의 실수들이 발견되지 않고 지나가고 있다.

무기관 보통 예측 또는 예상할 수 없는 상황에서 사용되어야만 한다. 프로그래머들이 조직적이고도 깔끔하게 타이프를 치는 방식으로 컴퓨터에 입력하는 일반업무 자료와는 달리, 무기 통제에 위한 컴퓨터의 입력은 레이더와 같은 전자적인 Sensor를 통해 들어오고 있다. Sensor로 부터의 자료는 수초에 수 백만개의 여파되지 않은 상태에서 입력되게 된다.

컴퓨터의 소프트웨어는 이러한 자료를 분석하고 이러한 자료가 적의 탱크로부터 온 것인지 혹은 우리 측의 차량으로부터 온 것인지를 결정해 주어야만 한다. 자료의 판단이 가치있기 위해서는, 컴퓨터 소프트웨어는 이러한 판단을 실시간(Real-time),

다시 말해 거의 순식간에 내려야 한다.

문제를 더욱 어렵게 하는 것은 미사일의 탄두부 분이나 전투기의 동체와 같이 전자파가 반사되는 부분이 무척 제한되어 있는 경우에는 반사되는 빛의 정도가 컴퓨터에서 자료로 처리하기에는 너무 약하다는 사실이다. 컴퓨터 소프트웨어는 최소의 단계를 거쳐 자신의 임무를 수행해야 하기 때문에, 이러한 경우 소프트웨어의 설계가 쉽지않게 되는 것이다.

군대에서 사용하는 시스템은 추가로 신뢰성(Reliability)이 있어야 한다. 때때로 시스템을 설계하는 사람들은 여러 개의 다른 프로그램들을 개발하여 아슬아슬한 동시에 같은 임무를 수행하게끔 한다. 이러한 경우 만약에 하나의 프로그램에 이상이 있으면 다른 프로그램이 그 임무를 대신하게 되는 것이다.

소프트웨어 설계자들은 이러한 기술을 이용하여 현재 시험중에 있는 X-29 전투기를 위한 소프트웨어를 설계하고 있는데, X-29의 경우는 Forward-swept 날개의 설계가 항공역학적으로 너무도 불안정하게 되어 있어서 비행기 내에 탑재되어 있는 3대의 컴퓨터들이 1초에 40회씩 진행되는 이 비행기는 Pitch 와 Roll 을 조정해 주어야만 한다. 만약에 이 세 컴퓨터가 모두 이상이 생기게 되면 그 비행기는 공중에서 분해되게 될 것이다.

국방부의 분석가들은 이미 10여년간에 컴퓨터의 분석(계획성없이 여러 기종의 컴퓨터가 한 부서에 도입되어 사용됨)이 소프트웨어와 부조화(Software crunch: 소프트웨어의 상호 호환성이 없게 됨)를 야기 시킬수 있다는 사실을 인지하였으나 1984년이 되어서야 국방부(Pentagon)는 모든 새로운 무기체계를 위한 발전된 컴퓨터 언어로써 Ada의 사용을 요구하게 되었다.

(Ada는 미공군이 미국의 대학교들에 연구를 의뢰하여 개발한 프로그래밍 언어로서 언어의 개발

에 10억 달러가 소요되었을, 국방부에서는 1983년 이후 군의 무기 체계에 관련되는 모든 소프트웨어를 Ada로 개발하고 있으며 국방 계약업체들도 이 언어를 사용하도록 하였다.

같은 해에 국방부는 매일매일의 소프트웨어 개발에 도움이 될 수 있다고 생각되는 전방이 있는 새로운 연구기술을 찾아내고 적용할 수 있도록 하기 위해서 Carnegie-Mellon대학(미국 컴퓨터 과학 분야에서 가장 앞서 있는 대학임)에 소프트웨어 엔지니어링 연구소를 설립하였다. 국방부의 소프트웨어 정책을 조종해 주고 소프트웨어 연구를 지원해 주기 위한 목적의 STARS (Software Technology for Adaptable Reliable System)라 불리는 정부지원 사업이 있는데, 이사업에는 향후 2억5천만달러의 자금이 투입될 것이다.

방위산업 계약업체들도 국방부의 소프트웨어에 대한 우려에 공감을 하고있다. 작년에 제너럴 다이내믹, 록히드, 록웰 인터내셔널 그리고 보잉을 포함한 미국내에서 가장 큰 14개의 방위업체들은 작업체당 280만 달러를 분담하여 버지니아주의 Reston이라는 곳에 소프트웨어 생산성 모임(Software Productivity Consortium)을 설립하였다. 여기서의 첨단 소프트웨어 개발방법을 공동으로 연구하고 이 연구결과를 개개의 회사들은 국방부를 위한 자신들의 소프트웨어 사업에 사용할 수 있도록 하고 있다.

텍사스주의 Austin에 있는 또 다른 합작 연구사인 Microelectronics & Computer Technology사의 4개 주요 계획중에도 컴퓨터 소프트웨어에 대한 연구가 포함되어 있다. 무엇보다도 이 회사는 복잡한 소프트웨어를 설계하는 Team원들의 심리상태에 대한 연구를 하고 있다. 연구 결과를 이용하여 프로그래머들이 소프트웨어를 개발하는 데 도움이 될 수 있는 프로그램들을 설계하고자 이 회사는 계획하고 있다.

이러한 여러 노력에도 불구하고 컴퓨터 소프트웨어의 용병(Dragon)을 한 칼에 제련할 수 있는 보검(Enchanted Sword)이 아직 나오지 않고 있다. 소프트웨어와 관련하여 군의 가장 전망있는 분야는, Ada 프로그래밍 언어의 사용분야를 넓히는 것과, 소프트웨어의 재사용을 장려하고 컴퓨터의 사용자(예를들면, 인시 소프트웨어는 인시의 근무자, 작전 소프트웨어는 작전에 근무하는 사람)들이 컴퓨터 소프트웨어로부터 얻고자 하는 출력물의 형태가 무엇인가를 프로그램 개발 초기단계에 명시할 수 있도록 도와주는 새로운 기술을 개발하는 것이다. (실제로 사용자들이 전산을 통해 얻고자 하는 자료들이 무엇인가를 명시하는데 어려움이 있음)

이 셋 중에서 Ada 프로그래밍 언어의 사용이 단기적으로 볼 때는 가장 중요한 사항이다. Austin에 있는 록히드의 소프트웨어 연구소에 근무하는 Winston Royce씨는 Ada언어의 위력의 대부분이 아직 알려지지 않은 상태라 말하고 있다. Ada 언어를 사용하는 순간 사용회사는 소프트웨어 생산성에 있어서 50%의 득을 볼 수 있다고 그는 말하고 있다. 1970년 말에 국방부의 요구사항(Specification)에 맞추어 설계된 이 언어는 평범한 프로그래머들이 만들기 쉬운 오퍼랜드의 어떤 형태에 대해서는 이를 방지해 주는 기능이 있을 뿐 아니라, 이 언어로 작성된 프로그램은 이해와 수정이 비교적 쉽게 이루어질 수 있도록 되어있다.

그러나 Ada 언어를 사용함으로써 크게 기대되는 것은 소프트웨어의 재사용이 용이하다는 사실인데, 이는 기업에 있어서는 매우 신성시되는 사항이다. 하나의 프로그램을 하나 이상의 응용분야에서 사용한다는 것은 지금까지는 흔하지 않았던 사항이다. 문제는 특정한 프로그래밍 언어로 작성된 프로그램들도 종종 상반되는(incompatible)데, 미 국방부(Pentagon)의 경우는 Ada가 출현

할 당시인 1983년도에 대략 400여 종류의 프로그램 언어가 무기체계를 위한 소프트웨어에 사용되고 있었다.

Ada 언어를 이용, 작성된 프로그램들은 컴퓨터의 기종이 틀려진다 해도 수정없이 작동시킬 수가 있기 때문에 프로그램의 재사용을 어느 정도 쉽게 해주고 있다.

"불행한 것은 만약에 여러분이 처음부터 프로그램을 다시 시작하여 버지 않고 이미 있는 소프트웨어를 재사용할 수 있다면 한 말 앞서가는 것입니다." 라고 Ada 언어를 이용하여 소프트웨어 개발을 하고 있는 캘리포니아 주의 Mountain View 에 있는 Rational 회사의 부회장으로 있으면서, 한 때는 국방부의 Ada 언어 계획분야의장으로 있었던 Larry Draffel씨는 이야기하고 있다.

세네갈 보타의 자회사인 휴즈 항공회사는 한 국가의 방공망 시스템 구축을 설계하면서 이미 이와 비슷한 다른 국가의 방공망 시스템을 위해 개발하였던 소프트웨어의 70%를 재사용할 수 있었다. 결과적으로 소프트웨어 비용의 50%를 절감하였다.

그러나 대부분의 소프트웨어 프로젝트는 아직 학습성이 있는 것은 아니다. 소프트웨어 재사용에 있어서 가장 큰 장애요인은 이미 개발되어 있는 프로그램들에서 도움이 될 수 있는 부분을 고집이 대기가 어렵다는 사실인데, 아직까지 개개의 소프트웨어들은 체계적으로 분류가 되어 있지 않은 상태이다.

Software Productivity Consortium의 첫번째 사업은 소프트웨어를 위한 듀이의 집진분류법과 유사한 체계를 디자인함으로써 개개의 회사들이 컴퓨터 소프트웨어가 진열되어 있는 도서관을 만들 수 있도록 하는 일이다.

개발하고자 하는 소프트웨어의 각 기능별 역할을 명시하는 일이 소프트웨어의 개발단계를 자동

화하면서 가장 어렵게 느껴지는 부분인데, 이것을 자동화하게 되면 소프트웨어의 생산성을 가장 크게 증진시킬 수 있을 것이다.

AT & T의 Bell연구소에 의하면 소프트웨어의 설계단계에서 오류가 교정될 때는 한 문의 비용도 높지 않지만 일단 프로그래머가 프로그램 코딩을 시작한 단계에서는 똑같은 오류의 교정에 100\$, 그리고 그 프로그램이 아전(Field)에 배치된 상황에서 교정하는 경우에는 10000\$의 비용이 든다고 한다. 종종 여기서 문제가 되는 것은 그 소프트웨어 시스템을 사용할 사용자나 또는 조직이 소프트웨어의 기능에 대한 Specification(상세요구사항)을 분명한 개념없이 제시한다는 데에 있다.

1970년 말에 육군은 BETA(Battlefield Exploitation and Targeting Acquisition)이라 불리는 발대된 통신체계를 개발하기 위해서 TRW측에 6000만\$ 이상의 돈을 지출하였다. BETA의 목적은 여러 Sensor로부터 들어오는 자료를 수집 및 처리한 후 이전에 있는 지휘관들의 지휘결심을 위한 자료를 화면에 전시시켜 주는 것이었다. 그 시스템은 육군이 예초에 원했던 바에 일치의 하소도 없어 작동하였다고 TRW에 있는 기술 책임자인 Larry Maglaurin은 말하고 있다. 그런데 어느 누구도 그 시스템을 사용하지 않으려 하는 것이다. 이윤안측, 이 시스템에서는 지휘관에게 너무 쓸데없는 많은 정보를 제공한다는 것이었다.

이와 같은 비극적인 사함을 다시 겪지 않기 위해 TRW와 다른 회사들은 Rapid Prototyping이라 불리는 과정을 개척해 나가고 있다. 이 Rapid Prototyping의 기본개념은 사용자가 원하는 시스템이 개발되기도 이전에 사용자에게 실제의 시스템이 만들어졌을 때의 시스템의 모양과 기능을 보여준다는 것이다.

75만개 이상의 컴퓨터 코드로 구성되어 있는 TRW의 Prototyper를 이용하면 TRW에게 개발을 의뢰했을 때 최종적으로 만들어질 제품의 모습이 컴퓨터에 나타나게 되고 고객들은 컴퓨터 시뮬레이션을 통해 이 제품의 성능 및 기능을 테스트해 볼 수 있다.

Ship-tracking 과 Ocean-surveillance System 을 개발하고자 하면서, 해군의 장교들은 prototyper를 이용한 결과 이러한 시스템에는 High-resolution display screen이 많지 않을 것이라고 생각했던 2대가 아니라 오직 한 대만 있으면 된다는 사실을 알게 되었다. 특히, TRW 그리고 보잉과 같은 방위산업체와 국방부가 현재의 상태에서 비약을 하기 위해 이와 같은 여러 프로젝트와 청단의 소프트웨어 분야에 대한 연구에 막대한 돈을 투입하는 반면, 일반 전산분야에서는 매일 꾸짖히는 문제들의 해결에 관심을 집중하고 있다.

어떤 상기업들은 어떤 면에서는 군의 관행보다 앞선 해결방법들을 사용하고 있기도 하다. 1970년 말에 Hartford 보험회사는 자사내의 소프트웨어 개발성과 예산을 25% 증가했음에도 불구하고 소프트웨어의 재사용과 같은 최선의 프로그래밍 기법을 사용한다는 혁신적인 계획을 시작하였다.

프로그램의 개발기간이 단축되는 고무적인 현상이 나타나게 되고, 따라서 컴퓨터 생산업체인 Wang연구소와 함께 일하는 그 회사는 이제 두번째 계획을 받음 진행시키고 있는 중인데, 두번째 계획이란 소프트웨어 개발부에 있는 모든 사람들에게 컴퓨터 Work station과 최선의 소프트웨어 개발을 위한 Package들을 제공한다는 것이다.

이러한 계획을 적용하자 27%의 소프트웨어 생산성의 증가가 있게 되어 지난 18개월 동안 이 계획의 수행에 들었던 1800만송의 비용이 족했다고 그 회사는 말하고 있다.

소프트웨어의 개발기간은 그 후 더욱 단축되었

으며, 이로 인해 1987년까지는 소프트웨어 개발부의 요원을 1200명에서 1000명으로 줄일 수 있으리라 하고있다. 금융 및 컴퓨터 통신망, 비행예약 시스템 그리고 공장자동화와 같은 분야에서의 일 처리는 빠르기도 고도의 신뢰성이 있는 상태에서 이루어져야 한다. 이와 같은 결과로 이러한 분야의 회사들은 군대에서 이루어지고 있는 것과 비슷한 여러 컴퓨터 소프트웨어 분야의 연구를 진행하고 있다.

제네럴 모터는 Electronic Data System 의 도움을 얻어서 여러 공장자동화 업무들을 하나의 시스템으로 통합하기 위한 소프트웨어의 개발에 막대한 돈을 투입하고 있는데 이 일은 대규모의 군사통신 시스템을 구축할 때 구축자가 겪게 되는 그러한 정도의 어려움이 따르는 일이다.

AT & T 와 Bell 연구소에는 8000명의 소프트웨어 연구자들이 있는데, 여기에는 기존의 소프트웨어들을 합목화하여 컴퓨터 통신망의 구축을 위한 소프트웨어 분야에 재사용할 방안을 연구하는 팀도 있다.

TRW의 시스템 개발 분야 선임연구원으로 있는 Barry Bohem 씨는 군시일 내에 대부분의 조직들은 현재 가용한 최선의 소프트웨어 개발 관행과 기법을 사용하는 것만으로도 소프트웨어의 생산성을 2배로 증가시킬 수 있으리라고 이야기 하고 있다. TRW에서 Bohem이 주도하는 pilot 프로젝트에서는 1982년 이후 소프트웨어의 생산성을 40%증진 시켰다. 그러한 이러한 발전에 장애가 되는 것은 기술적인 문제 뿐만 아니라 로스앤젤레스의 콘실탕 회사 회장으로서 있는 Dan Appleton이 지적하듯이 『의지의 문제』, 다시 말해 소프트웨어의 끝이 진행되기 이전에 각 계급의 단계를 밟아 오늘날 최고 결정권자로 오면 그러한 분들이 소프트웨어의 도전을 이해하고 이러한 문제를 능동적으로 대응할 수 있게끔 하는 것일 것이다. **▶▶▶**

MBC TV 미니시리즈

‘파일럿’을 보고나서

공군본부
중위 최재원



공군에 대한 잘못된 묘사, 특정
항공사에 대한 과다소개, 만화적 종
결 등 불만스러운 부분도 많았지만
국내최초의 항공드라마라는 극의
성격상의 시행착오라고 너그럽게
생각한다면 시청자들의 ‘파일럿’에
대한 성원에 공감하게 된다.

지난 9월부터 11월까지 방영된 MBC TV의
‘파일럿’은 국내 최초로 본격적인 항공드라마로,
많은 시청자들의 관심과 흥미를 유발했다.

화면을 장식한 전투기의 시원스런 활주 풍경이
나 다양한 항공기의 각종 비행상황을 개현한 장면
연속로 배경에 보아오던 스튜디오 촬영의 무자연
스러움을 벗어나 현장감을 생생하게 전해주는 등
이제껏 우리가 드라마를 통해 접하지 못했던 여러
장면들을 등장시켜 극적 요소를 더했다.

어렸을 적부터 하늘을 동경해 온 항공대 동지인
세 주인공이 항공분야에 뛰어들어 각자 자신들의
꿈을 이루는 줄거리, 항공에 대한 관심을 유도해
내 급진 항공대 지원을 희망하는 학생들이 예년에
비해 대단히 많아졌다는 소식도 들린다. 항공에 대
한 일반인의 관심을 불러일으켰다는 점에서 우리
공군에서도 환영해야 할 일이다.

그러나, 공군에 입대해 생활하는 나의 입장에서 우리 공군의 비행단과 전투기, 수송기가 등장하고 한 유능한 사관학교 출신의 조종사가 민간항공사에 들어가 주익공들과 경쟁하는 그 장면들을 보면서 '이 드라마가 잘못 만들어진 부분이 많구나'라는 느낌을 지울 수 없었다.

이제 파일럿을 사정하면서 느낀 몇가지의 문제점을 지적하고자 한다.

공군은 기지경계가 허술하다?

이 드라마를 보고 있노라면 공군 전투비행단의 기지경계는 허술하기 짝이 없다. 바로 이쯤아진 절제 안으로 주익공 민기(최수종 扮)와 해안(채시라 扮)이 같이 들어와 주기된 항공기들을 바라보며 지난 날을 회상하는 장면

공군 현병은 무얼하고 있는지 쓰러진 절제 하나 고쳐지 않았고, 이방인들은 아무런 제제도 받지 않고 주기장의 항공기가 직접 육안으로 보이는 언덕에 앉아 지난 날의 회상에 잠기고 있다.

영공방위비 최일선 부대인 전투비행단의 기지경계까지 완심스럽기만 하다. 더욱이 그 절제는 그 바깥에 살던 민기가 어린시절부터 자주 드나들던 친숙한 길이라 하니 공군은 하늘은 지랄지언정 땅에서의 경계는 신경쓰지 않는다는 말이 나올법 하다.

C-130은 처음 타는 조종사도 조종할 수 있다?

민기는 항공대 재학시절 우수한 비행실력을 가진 학생이었다. 그럼에도 불구하고 졸업할 때 그가 공군장교로서의 길을 포기한채 공수특전대 하사관으로 입대한 것은 자신이 친구 윤철의 비행사고를 조종했다는 자책감 때문이다.

그러던 어느날 민기는 영웅이 된다. 공수훈련을

받기 위해 공군의 C-130수송기에 탑승했는데, 조종사 둘이 갑작스런 폭발을 일으켜 조종경험이 있는 민기가 대신 조종권을 잡고 비행기를 안전하게 착륙시킨다. 대단한 실력이다.

극적인 요소가 가미되어 드라마를 흥미있게 만든다지만 좀 심하다. C-130수송기 조종사들이 "발도 안되는 먹지"라고 말하는 것을 들었다. 민기가 항공대에서 타던 세스나는 공군 조종사가 되기 위해 치치는 여러 단계의 훈련중 가장 초보단계인 초동훈련기의 수관밖에 되지 않는다는 것이다. 물론 초동훈련기를 타다가 갑자기 몇단계 뛰어넘어 C-130항공기를 조종할 수는 없는 것이다. 게다가 그 비행기의 조작법이나 계기판과 같은 것에 대한 사전 지식이 전무한 상태에서는—

육군 항공대라도 하사가 헬기를 조종할 수는 없다.

민기는 돌발적인 위기상황에서 자신이 갖고 있던 옛날의 조종경험으로 C-130수송기를 안전하게 착륙시킨다.

공수부대 출신의 하사 강민기는 특전사령관이 그의 조종실력과 영웅적 행위에 대해 배려해준 덕에 곧바로 육군 항공대로 전출, 헬기조종사가 된다.

그러나 육군의 헬기조종사는 까다로운 자격시험을 거쳐 선발되어야 하고, '항공학교'라는 훈련과정을 거쳐 준사관으로 임관한 후에 자대에 배속을 받아 헬기를 조종하게 되는데, 강민기는 이런 정상적인 과정을 전혀 거치지 않고 조종권을 잡게 된 것이다.

조종사가 4년 근무 후 민항에 간다?

공군 조종사의 의무복무연한은 최소한 10년이다. 극중의 공군 조종사 차윤규는 공사를 수석으로

출연한 우수한 인재로 공군 전투기를 조종하다 중위를 단 후 4년만에 대위로 진격하고 대한항공에 입사한다.

한사람의 전투조종사를 만들기 위해서는 많은 돈과 시간이 투자된다. 그것은 모두 국민의 세금으로 충당되는 소중한 것이다. 그래서 조종사의 복무기간은 일반장교보다 더 길고, 조금이라도 더 조국에 충성해야 할 의무가 있다.

드라마를 보고 안노라면 공군 전투기 조종사는 민항에 진출하기 위해 공군사관학교에 가고, 또 의무복무 기간도 채우기 전에 아무런 할말없이 전역을 하는 것처럼 되어 있다.

작가(이순자)는 조종사의 의무복무 기간이 얼마이고 그 의미가 어떤 것인지를 모를 뿐 아니라, 조국영공방위를 위해 뿌리는 조종사들의 피땀을 민항에 입사하기 위한 과정에서 거치는 한낱 가치없

는 물방울로 만들어 놓았다.

엄터리 공군복제로 분장

제복을 정확한 복제를 따라 입는 것은 그 집단의 엄정한 규율과 전통을 개인의 용모를 통해 드러내는 것이다. 군에서 제복을 입는 것은 엄격한 위계질서에 복종하고 조국에 충성할 것을 서약하는 의미이다.

공군장교로 근무하던 상현(한석규 扮)은 공군복제에 맞지 않는 하악정복을 입고 등장한다. 비행대대에서의 상현은 하악정복에 이제는 착용하지 않는 토시형 계급장을 달고 나온다. 공군에서는 작년까지만 제도 그 복장을 입었으니 그럴 수도 있다.

그러나 상현은 또 한번 복제에 맞지 않는 하악정복을 입고 나와 이 드라마의 의사당당자를 무안하게 만드는데, 그것은 바로 입원한 윤철(이재룡



▲ '파일럿' 촬영현장의 모습

함)의 변칙을 가면서 아래에 철계 계급장을 달고 등장하는 장면이다. 공군장교의 계급장은 옷깃에 부착하도록 되어있다. 두번 모두 전혀 맞지 않는 복장을 했다면 이는 제작진의 무성의 때문이고, 공군복의 의미를 바로 보여주지 못하는 것이다.

공군에 대한 이미지를 왜곡

파일럿에 등장하는 공군은 처음부터 시청자들의 잘못된 생각을 갖게한다. C-130 수송기 조종사들이 복종을 일으키는 장면, 두 사람이 같이 부대의 식당에서 식사를 했을 것이다.

단체생활을 하는 군대에서 위생적이지 못한 식사는 전투력의 손실을 가져온다는 것을 쉽게 생각할 수 있다. 이런 장면을 놓고 공군의 위생관리가 완벽하지 못하다는 것을 시청자들에게 보여줘서 공군의 이미지를 손상시킨다고 말한다면 과민반응이라고 말할 사람이 있을지도 모른다.

그러나 공군 비행단에서는 조종사들의 영양상태 관리를 위해 식당을 따로 마련하는 것이 대부분인데, 그럼에도 불구하고 조종사가 복종을 일으켜 조종불능의 상태에 빠졌다는 것은 비록 과도하지 않았을지라도 공군 이미지를 왜곡시킨 결과를 낳았다고 생각하다.

무너진 철계가 항공방위의 활개를 보여주는 것도 같았고, 대한항공에 입사한 곳내기 조종사들이 공사와 비공사로 나뉘어 다투는 장면에서는 잘못된 엘리트주의와 집단주의에 빠진 한심한 공군상을 보여주는 것 같기도 했다.

나는 개인적으로 드라마 '파일럿'에서 공군의 조종사가 등장한다는 말을 듣고, 예전의 영화 '빨간 마후라'에서 보여졌던 강인하고 멋진 사나이의 모습으로 등장할 것이라고 생각했었다. 비록 그렇게 멋있지는 않더라도 조국을 지키는 믿음직한 하늘의

파수꾼으로 남아 있기를 내심 바랬었다. 그러나 최오의 엘리트였던 공군 조종사는 의무복무기간을 채우기 전에 민에 입사했다.

'파일럿'은 항공관련직업과 항공산업에 대한 많은 소개를 하고 있다. 이제껏 신비스럽게만 느껴졌던 조종사의 생활이 친근하게 우리에게 다가왔고, 하늘에 사는 직업을 동경하게 하기도 했다. 하늘을 통해 꿈을 이루리 했던 주인공들의 열정도 신선하게 보여졌다.

공군에 대한 잘못된 묘사, 특정항공사에 대한 과다소개, 만화적 종결 등 이 드라마를 보면서 불만족스럽게 느껴졌던 부분도 많았지만, 국내 최초의 항공드라마라는 극의 성격때문에 피할 수 없었던 시행착오라고 너그럽게 생각한다면, 시청자들의 드라마 '파일럿'에 대한 심원에 공감하게 된다.

글쓰기

잘못 적기 쉬운 말

■왼쪽이 바른 말, 오른쪽이 틀린 말

가라스로	가라스루	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	—은식다	—은켜다
가라이	가라히	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	올바르다	올바르다
가마귀	가마귀	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	오다살이	오다살이
가만히	가만히	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	오한대	오한대
가베이	가베이	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	우려보다	우려보다
가염다	가염다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	우습다	웃습다
가저다	가저다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	우음
가희	가이	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
갈피	갈피	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
갈자기	갈자기	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
갈추다	갈추다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
갈이	갈이	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
거두다	거두다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
거희	거이	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
저희	저희	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
고알프다	고알프다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
고이	고이	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
—고자 힘	—고자 힘	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
고르다	고르다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
곤난	곤난	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
곤추다	곤추다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
곤돌히	곤돌히	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
곤돌기	곤돌기	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
곤돌록	곤돌록	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
굳이	굳이	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
굳이굳이	굳이굳이	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
굳이다	굳이다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
고트머리	고트머리	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
글자	글자	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
글짜	글짜	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
글짜	글짜	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
가다왔다	가다왔다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
가쁘다	가쁘다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
가어히	가어히	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
갈다	갈다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
갈이	갈이	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
나름이	나름이	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
나뭇가지	나뭇가지	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
나뭇꾼	나뭇꾼	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
날이거다	날이거다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
날씨	날씨	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
날작하다	날작하다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
내뻗히다	내뻗히다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
날다왔다	날다왔다	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음
아물든	아물든	남쪽하다	남쪽하다	배었다	배었다	울음	울음

공군의 상징, 보라매와 독수리

— 한국의 맹금류 —

동서조류연구소장
이 정 우

〈편집자 주〉

보라매 또는 독수리는 웅장스러운 하늘의 왕자로 필승공군의 상징으로 묘사되어 왔다. 따라서 공군장병이라면 보라매와 독수리에 관한 기초지식을 갖출 것이 요구된다. 이에 조류연구가인 이정우씨가 촬영한 사진과 글을 게재하니 관심있게 읽기 바란다.

1. 공군의 상징 보라매

공군은 영공방위라는 숙명적인 임무를 맡은 우리의 국군이다. 지상과 영공을 잇는 방어 임무를 맡은 비행기군 공군의 상징물이기 때문에 공군의 상징을 보라매로 한것은 더할 나위 없이 멋진 일로 믿어진다.

그것은 이 지구상에서 가장 빠른 새가 보라매이고 또 웅장성에 있어서 여타의 맹금류보다 행동이 돋보이기 때문이다.

보라매란 매 (Falco Peregrinus)의 학명이다.

매는 옛부터 우리나라에서 가장 사랑받던 사냥 매였었는데 보라매 또는 송골매 라고도 불렀고 매 동장매라고도 불렀다. 매사냥은 오랜 인류역사와 인연을 같이 했는데 고대 이집트의 파라오의 무덤인 피라밋 벽화에도 매사냥하는 모습의 그림이 있다. 우리나라의 매사냥은 고조선시대에 반구의 속 권속으로부터 유입이 되었고 삼국시대부터 성행했다고 전한다.

고려시대 말기에는 매사냥을 담당하는 관청인 '솔방'이 있었는데 세를 다루는 매꾼인 '솔사'는 나라에서 개인의 전답이 주어지고 부역과 세금을 면제받는 특권까지 누렸다는 기록도 있다. 매사냥

의 우리나라 역사는 출발이 3,000여년전으로 거슬러 올라가는데 100여년전인 1894년 갑오경장이 일어나던 해까지 왕들이 매사냥을 즐겼다 한다.

광해군때는 군사용으로 많은 숫자의 매를 길렀고 1930년대 까지 우리나라에는 '웅사'인 매 사육사가 약 2천명 정도가 있었는데 해방과 6.25참전을 끝으로 매사냥을 역사적인 야단을 하게 된다.

매는 현재 적은 숫자가 남아있는 희귀조류가 되어있고 종자채를 천연기념물로 지정하여 보호하고 있어 포획이나 사육은 현재의 수렵법으로는 할수가 없는 형편이다. 감소의 원인은 환경의 파괴와 먹이의 오염이 주원인인데 이미 내륙쪽에서는 볼수가 없으며 다만 외진 낙도의 무인도에서 적은 숫자가 관찰된다.

매는 세가지의 특징이 있다. 보통 다른 종류의 조류에 있어서는 알컷보다 수컷이 체구가 크고 우압하며 색깔도 화려한 것이 특징이다. 매는 알컷이 수컷보다 체격도 크고 몸무게도 훨씬 무겁다. 그래서 사냥능력에 있어서 수컷보다는 알컷이 큰 먹이를 잡을 수가 있다. 또 매는 체구에 비해 더 종류의 평균류보다 근육질이고 탄탄하며 중량이 나간다. 속력은 시속 350km 이상으로 탄력을 받았을 때 무서운 속력을 낼 수 있는것은 몸무게가 체구에 비해 무겁기 때문이다. 자기보다 체구가 큰 먹이를 공격할수 있는 지력도 이 몸무게에서 나온다. 매는 10km의 먼 곳에 있는 먹이도 구별할 수 있는데 매의 눈아래에 세로로 그려진 수염무늬가 한 몫을 하는 것으로 알려져 있다.

바다위의 맑은 곳에서 사냥을 할때 먹이 잡은 수염무늬가 눈부심을 막아주는 것이 아닌가 추측을 하기도 하는데 흡사 야구선수가 밝은 햇빛속에서 시합을 할때 눈의 아랫쪽에 커튼을 하는것과 같은 맥락의 이치로 사료된다.

2. 매의 한해살이

매는 한국의 텃새이다.

내륙지방으로는 그 숫자가 줄어 찾아볼 수가 없으나 인적이 드문 해양상의 고도에서는 아직도 잔존한 개체의 매가 서식하고 있다. 그동안 관찰된 곳으로는 전라남도의 칠발도, 소록산도, 거문도의 매도, 경상남도의 매봉도, 거제도, 경상북도의 울릉도 등지에서 관찰되고 있는데 다른 작은 무인도에서도 서식하고있다. 그것은 번식 생태의 특징중의 하나가 더를 잡고 사는 고갈을 염려해서인지 다른 곳으로 냉정하게 돌아내는 습성이 있어 이곳에서 쫓겨난 어린매는 새로운 신천지를 찾아 자기 영역을 구축하기 때문이다. 섬에서의 한해살이는 겨울철이 가장 문제가 된다. 눈내리고 추운날은 먹이가 되는 조류의 이동이 없어 먹이가 귀하기 때문이다. 그래서 매로는 먼 육지의 해안가나 다른섬으로 가서 먹이를 찾기도 한다.

이제다 젊은 먹이는 수컷이 공중에서 곡예를 하듯 비행하며 암컷에게 먹이를 주기도 하고 물어다 주기도 하는데 먹이를 건네주는 행위는 가장 큰 사랑의 표시이다. 이렇게 애정표현으로 사랑을 확인한 한쌍의 매는 종종 짝을 지어 바다를 날기도 하며 바위 단애의 턱이나 틈에 둥지를 곳을 찾아 다니다. 4월이 되면 둥지를 마련한 다음 쪽짓기를 시작하는데 교미후 10일쯤 지나면 산란을 하고 한배에 3-4개가 보통인데 회갈색에 갈색 점무늬가 어지럽게 찍힌 알을 이틀에 한개씩 낳는다. 포란은 알수가 공동으로 하는데 암컷이 더욱 적극성을 띠고 포란후 36-38일 쯤이면 부화가 되며 어린 새끼는 35-40일쯤 지나면 둥지를 떠나 생활을 한다. 먹이로는 갯이나 청둥오리, 쇠오리같은 큰새에서부터 비둘기, 토끼등등 갖가지 철새들까지 잡아 먹는다. 새끼가 어릴때에는 수컷이 먹이사냥을 전담하다가 하며 성장에 따라 암컷도 먹이사냥을 나간다.

5월의 섬에는 여러종류의 철새들이 통과하는 제

질이므로 먹이가 풍부하여 새끼를 기르기 좋은데
이다. 6월 중순이 지나면 어미새의 먹이 공급이
줄어들어 하루에 두번 꼴 주는데 이때 배고픔을 견
디다 못한 어린새끼는 둥지를 떠날 수 밖에 없고
둥지를 떠나게 재촉하는 지체가 된다. 이때부터는
독립하여 생존을 익히는 고행의 계절이 되고 10월
이 되면 생존방법을 익힌 어린새끼를 어미새는 먹
이를 쫓는 경쟁자로 생각하여 멀리 멀리 비정하게
쫓아버린다. 이렇게 배의 생태는 사망으로 종족유
지를 하면서 어느때가 되면 야성본래의 냉정을 되
찾는 생태를 지니고 있다.

3. 한반도에 서식하는 맹금류

우리나라에 서식하는 맹금류는 분류학상 모두
매목(目)에 속하고 지금까지 기록된 한국산 맹금류
는 모두 28종에 달한다. 그들 종류의 생태학적 특
성은 다음과 같다.

참고로 남북한간에 새이름까지 달라 남북한의
맹금류 이름을 비교해 보고자 한국명과 학명과의
()안에 북한명을 적었는데 이 자료는 1988년 12
월에 발표된 국토통일원에 의한 것이다.

(1) 매 (*Falco Peregrinus*) [원매]

공군의 상징인 모라매이고 텃새이다. 지구상에
서 가장 빠른 새이고 아종으로는 바다매(*Falco
Peregrinus pealei*)가 있는데 외형으로는 매의
경우가 많다. (천연기념물 제323호)

(2) 헨다순매 (*Falco Cherrug*) [열줄무늬매]

세이카매라고도 부르는데 황무지나 평야지대에
서식하는 매로 1887년 경기도에서 단 한번 채집
기록된 길잃은 새(미조)이다.

(3) 새홀리기 (*Falco subtuteo*) [검은조롱이]

황조롱이 보다 다소 작은 소형의 새지만 매의
출사한 모습을 하며 최근에 서울에서도 번식했던

기록이 있는데 겨울철에는 관찰이 되지 않은 것으
로 미루어 보아 여름철새인것 같다.

(4) 식할조롱이 (*Falco columbarius*) [식조롱 이]

황조롱이 크기로 비슷하나 몸집이 다소 짧고 봉
동하게 생겼으며 배면에는 적갈색에 검색줄무늬
있으며 겨울철에 주로 관찰된다.

(5) 비둘기 조롱이 (*Falco vesperinus*) [붉은 발 조롱이]

쇠홀리기 크기의 매로 평야지대나 농경지에서
서식하기 좋아하는 새이다. 9, 10, 11월에 걸쳐
남한에서는 채집기록이 있으나 북한에서는 번식이
확인된 새이다.

(6) 황조롱이 (*Falco tinnuculus*) [조롱이]

도심이나 농경지, 도서지방등지에 폭넓게 서식
하는 무전종의 조롱이다. 피라클이나 턱에 번식하
고 아파도 배관다에서 번식했던 일이 있는 텃새이
다. (천연기념물 제323호)

(7) 검독수리 (*Aquila chrysaetos*) [검독수 리]

독수리보다는 다소 소형이고 몸집이 특색을
띠며 겨울철에는 평야지대나 강으로 도래하고
산악지대에서 번식하는 흔하지 않은 텃새이다. (천
연기념물 제243호)

(8) 흰목지수리 (*Aquila heriaca*) [흰어깨수 리]

최근한 독수리의 일종으로 어미새가 되면 어깨
위의 양쪽에 선명한 흰무늬가 있다. 관문정족 무무
장지대에서 겨울철에 주파해 관찰하였고 겨울철새
이다.

(9) 황라버리독수리 (*Aquila clanga*) [붉은독수 리]

조형에 속하는 희귀한 독수리로 개활지나 해안, 강하구에서 관찰되는 겨울철새로 최근에는 관찰되지 않는다.

00 큰말뚝가리 (*Buteo hemilasius*) [저광수리]

평야나 강변을 폐허하며 먹이를 찾는 겨울철새인데 암컷은 말뚝가리에 비해 활동하게 큰 말뚝가리의 일종이다.

01 말뚝가리 (*Buteo buteo*) [저광이]

농경지, 논리, 야산 도실등의 서식범위가 넓은 겨울철새로 우점종이었으나 큰말뚝가리, 털발말뚝가리와 더불어 줄어들고 있다.

02 털발말뚝가리 (*Buteo lasopus*) [털발저광이]

큰말뚝가리와 서식지 환경이 비슷한 겨울철새로 새래변화가 심한 맹금류인데 말뚝까지 것털이 밀생해 있다.

03 찌매 (*Spizaetus nipalensis*) [수리매]

큰말뚝가리보다 훨씬 큰 희귀한 맹금류로 최근에는 관찰된 일이 없고 오래된 기록으로 분해 미조로 생각된다.

04 솔개 (*Milvus migrans*) [소리개]

20여년전만 해도 겨울철에는 흔히 보던 맹금류였으나, 최근에는 급격히 격감되었고 제주도에서 번식했던 텃새이다.

05 흰꼬리수리 (*Haliaeetus albicilla*) [흰꼬리수리]

겨울철 낙동강 하구나 강변에서 분수 있었던 독수리로 제주도에서 번식했던 기록이 있는 텃새이다. (천연기념물 제243호)

06 흰쪽지참수리 (*Haliaeetus pelagicus*) [흰쪽지수리]

한국산 독수리 중 가장 우람하고 아름다운 맹금류인데 최근에 격감하고 말았다.

이의 아종인 참수리 (*Haliaeetus pelagicus niger*)는 조선참수리라고도 불렀는데 체형이 아주 작고 어미새가 되어도 꼬리만 흰색인데 한국 특산종이다. (천연기념물 제 243호)

07 벌매 (*Pernis ptilorhynchus*) [벌매]

말뚝가지 크기의 희귀한 맹금류로 과거의 오랜 기록만 있는 통과조로 생각되며 산림지대에 서식한다.

08 왕새매 (*Buteo indicus*) [래구매]

국내에서 번식 기록이 있는 맹금류로 여름철새이나 봄과 가을에는 통과하는 나그네새로 기록하고 있다.

09 개구리매 (*Circus aeruginosus*) [개구리매]

개활지의 갈대밭이나 수로가 있는 넓은 농경지의 벌판에서 사는 맹금류로 겨울철새이다. (천연기념물 제323호)

10 알락개구리매 (*Circus melanoleucus*) [알락개구리매]

개구리매와 같은 서식지를 찾는 겨울철새로 알려져 있으나 번식기인 7월에 중부전선의 비무장지대에서 관찰되기도하였다. (천연기념물 제 323호)

11 잿빛개구리매 (*Circus cyaneus*) [화색개구리매]

넓은 갈대밭 개활지에서 서식하는 맹금류로 대체로 흔히 관찰되는 겨울철새이다. (천연기념물 제 323호)

㉓ 참매 (*Accipiter gentilis*) [참매]

내륙의 산악산림지대에서 관찰되고 옛부터 매와 더불어 유명한 사냥매로 명성을 날리던 매로 알려져 있으나 숫자가 줄어든 희귀한 조류이다. [천연기념물 제323호]

㉔ 붉은배새매 (*Accipiter soloensis*) [붉은배새매]

온대부근이나 산림지대에서 번식하는 두점종의 새매로 여름철새이다. [천연기념물 제323호]

㉕ 새매 (*Accipiter nisus*) [큰새매]

산림지대에서 사육하고 번식하는 텃새이다. [천연기념물 제323호]

㉖ 조롱이 (*Accipiter vigatus*) [작은새매]

새매보다도 작은 소형의 새매로 여름철새로 알려져 남부에서는 월동도 하는 새이다.

㉗ 수염수리 (*Gypaetus barbatus*) [수염수리]

단 한차례 함경남도에서 채집기록된 고산성 계류로 우리 양쪽에는 수염같은 깃털이 나있는 대형의 독수리이다.

㉘ 독수리 (*aegyptius monachus*) [번데수리]

북대륙의 수리로 머리뒤쪽은 흰털과 같이 깃털이 없으며 과거에는 흔하던 겨울철새였으나 참자 숫자가 줄어 들었다. [천연기념물 제 243호]

㉙ 물수리 (*Pandion haliaetus*) [줄경새]

방언으로 줄경이라고도 부르는 맹금류로 저수지나 바다, 갯에서 물고기를 잡아먹고 사는 때로 4계절 관찰되므로 텃새로 사료된다. **[동식]**

〈필자소개〉



조류연구가이며, 동서조류연구소장이다. 이화여자대학 의과대학 외과과 동물학교실에서 65년부터 10여년간 조류를 연구했었고 93년 한국 야생조류탐사단(스포츠서울) 단장을 맡아 남극에서 북극까지 해외 탐사를 벌이기도 했다.

MBC TV의 자연다큐멘터리 「한국의 새」, 「한강의 4계」, 「휴전선의 4계」 KBS TV의 「산한강의 기적」 등은 수차례 전문가로 참여했으며 주요한세 도매지의 생태조사 보고서(산림청)의 수권의 저서가 있다.

한국의 보라매 독수리 도감



사라매



참매



젓빛개구리매



참수리



독수리



매(보라매)



독수리



검독수리



황조롱이



흰목자참수리



흰꼬리수리

공군교재창

미래지향적 공군문화창달의 지표



1

2 3



- ① 교재제작의 핵심역할을 수행하는 편집반
- ② 인쇄된 인쇄물을 접는 접지기
- ③ 접지된 인쇄물을 페이지 순으로 취합하는 정합기



▲ 오프셋 인쇄장비



▲ 원고를 컴퓨터에 띄워본 뒤 편집하는 사자본



▲ 컬러된 필름을 판에 옮기는 빛깔감정기

올해로 창설 36주년이 된 교재창은 그동안 축적된 인쇄 분야에서의 경험을 바탕으로 공군 전 분야에 걸쳐 각종 인쇄물 및 시청각교재 제작지원 임무를 충실히 수행해 왔다.

인쇄문화의 시장적 문화는 현대 사회의 문화수준을 기증하는 척도이다. 그동안 교재창은 모래자랑적 공군문화정신의 잠재적 지표라는 긍지를 가지고 제작지원역량 확충을 위해 꾸준히 노력하여 인쇄물 발전에서는 고급화, 색도화 인쇄체제를 확립하였고 시청각교재 제작에서는 직전후원 교육보조자료, 지휘관리용 VCR 및 부대연용 슬라이드의 촬영 제작에 이르는 다양한 기능을 수행하고 있다.

교재창은 운영과 생산관리과 인쇄공정, 시청각교재제작소, 중앙간행물관리소 등 5개 부서로 운영되고 있다.

운영과는 창문위에 관한 전반적인 업무를 총괄 지원하고 있으며, 생산관리과는 생산계획에서부터 공정관리, 장비관리는 물론 품질관리와 생산통제본식에 이르기까지 일련의 제품을 적기에 지원하는 임무를 맡고 있다.

인쇄공정은 전공군에 인쇄물을 생산하는 부서로 초판본이 채판본이 인쇄본으로 바뀌어 가지 않으며, 현재 급속도로

어져 있으며, 현재 급속도로 발전하는 민생물의 사회적 발전 주시에 부응하고자, 직업장비의 현대화와 기술향상 등을 통해 간행물의 품질향상에 지속적인 노력을 계속해오고 있다.

시정각 교재 제작소는 공군에 필요한 시정각 교육용 교보재의 제작, 배포의 임무수행을 위한 핵심 부서로서 최선의 시정각장비를 도입함으로써 양질의 시정각 교보재 제공을 위해 노력하고 있다.

중앙간행물관리소는 간행물을 포함한 서적 등을 전 공군에 배포하는 것을 주임무로 하고 있다. 현재공정에서 완성된 간행물은 중앙 간행물 관리소에 납품되고, 대외 및 육군 간행물이 인계되면 계획된 배포차시에 의거하여 각 기지 간행물배포소 즉 예비부대 행정장교부로 발송된다.

한편 부대 내외적으로 많은 난관과 역경을 극복하면서 눈부신 발전을 거듭해온 교재장은 오늘의 성장과 발전에 만족하지 않고 공군의 발전과 현대화계획에 적극 부응하기 위해 지휘관을 중심으로 정의관하고 과학적인 직전지침체제와 정적, 상이 신뢰를 바탕으로 한 민화민물의 도로 시대감각에 맞는 품질향상을 위해 주력하고 있다.



▲ 컬러인쇄를 위한 초산 색분리기



▲ 비디오 교재 편집실



▲ 모형제작소

하늘을 날고픈 인간의 욕망

제8회 공군참모총장배 행글라이딩 대회가 지난 10월 23일 공군사관학교에서 거행되었다.

16개팀 60명의 선수의 2천여명의 관람객이 거행된 이날 대회에서 최우수상은 최정배씨에게 돌아갔으며 서홍수씨(일반부) 김상윤생도 <대학부> 강정근씨(여성부)가 각각 부별 1위를 차지했다.

한편 행글라이딩 동호인인 김윤대씨가 행글라이더 활강후 연병장에 안착하여 공군사관학교 장의 주례로 김희순씨와 화촉을 밝혀 많은 사람들의 눈길을 끌었다.





▲ 93년도 순공작전에서 TOP GUN의 영예를 차지한 제 3579부대의 문성규 소령은 F-4E를 조종하여 전 중공에서 우수한 28명 중 최우수로 국방부장관의 표창을 수상하였으며 총2천 10여명의 비행기록을 보유하고 있다. (93. 12. 8)



▲ 제3515부대에서 93 전투정비지원 경연대회가 개최되고 1시간 계속된 경연결과 제 3515부대가 최우수상을 획득하였다. (93. 10. 11 ~ 10. 14)



▲ 제 5672부대는 장병들의 안전의식 고취를 위한 안전단막극 경연대회를 실시하였다. (93. 10. 16)



▲ 건군 46주년 '국군의 날' 행사에 최우수수위대 표창을 받은 제 3975부대를 방문한 언론사 사진기자 겸의외친들이 항공정구를 견학하고 있다. (93. 10. 22)



▲ 제2762부대에서 '93 건보부흥 전시회가 열려 많은 관심을 끌었다
('93. 12. 25 ~ 10. 26)



▲ 제 91 기지건설전대의 사병의 날 및
주거체육대회에서 한 장병이 호기시연을
보이고 있다.

▼ 제 3691부대 장병을 위문하고 시가전작을 위한 연가지도 단체와
연극공연이 개최돼 장병들의 호응을 얻었다.



창공에 펼치는 나의 꿈

— 초경량 항공기 —

공군본부
중령 김 덕 렬



매일같이 비슷한 업무가 반복될 때, 특히 업무와의 관련된 주변여건이 어려울때면 독소작용 스트레스가 온 몸에 쏠려 누구든지 삼그러운 휴식과 생활길이 맑은 정신적 상태를 바라게 되리라.

이럴때 우리는 등산, 정구, 낚시, 수석, 채소가꾸기 등 각자의 취향과 여건에 따라 취미생활을 갖게 되는 것이며 이를 통하여 생활의 활력을 되찾고 삶의 다양함을 더해 나가는 것이 아닐까?

그래서 나는 좀 특이하지만 초경량항공기를 조종하는 취미를 가지고 있다.

항공기 조종! 우리가 흔히 쿼드로 기분을 좋게 때 비행기 타는 기분이라고 하지 않는가?

그것도 저정된 항공로 보고의무가 없어 새처럼, 바달처럼 sports로 타는 비행기일 경우에는 오죽 하랴! 조금더 자세히 소개하면

처음 어떻게 시작하였는가?

공군이면서 한번쯤 하늘을 동경해 보지 않은 사람이 어디 있을까마는 나는 그 중상이 지독히 심하여 T-37 비행훈련 과정에서 중도하차한 이후 비

행에 대한 꿈을 좀처럼 잊지 못하고 있던 중 지성 이번 캠프이라 했던가?

90년 5월경 수소문 끝에 한국 초경량 항공기협회 회원을 알게된 것이 비행을 할 수 있는 계기가 되었으며, 이후 제주말 비행장소인 물산포해수욕장까지 권도 3시간을 운전하여 기뻐하고 열심히 다니면서 옛날에 못다한 비행에 대한 정열을 다시 일깨웠던 시절...

비행에 대한 기대에 부풀어 등산로까지 달려가서도 예기치 못한 기상상태로 비행을 못하고 돌아오면서 가졌던 낙심천만의 한순간...

실당한 정도의 비몽문제로 김사람에 대한 실득작전에 실패한 이후 일은 저절로 놓고 묻다는 최후결단(?)을 내린후 김사람으로부터 잘했던 곤란함 등등...

T-41 solo비행의 대단한(?) 비행경력으로 6회 비행(Total 3시간)후 solo비행을 마치고 귀선같은 조종수를 민간동호인들에게 과시했던 기억들...

이렇게 하여 나의 비행은 시작되었다.

재미있는 일들.

“이제는 공군인데 왜 비행기 못타?”라는 아들의

질문에 인사장교인 아버지의 입장을 설명하기 곤란했던 기억이 한두번이 아니었으나 아들을 태우고 풍산포 바다위를, 접점이 비치는 구름위를, 모래성같이 작은 섬들위를 비행한 이후 아버지를 위대하게 바라보는 아들의 큰 눈망울, 내게는 큰 기쁨이었다.

7,000ft상공에서 engine cut-off, 속도 45MPH를 유지하도록 약간 기수를 낮추고 Trim set, rudder만을 사용하여 방향을 유지하며 풍산포 바다위를 아무 진동과 소음이 없이 미끄러지듯 활공하는 기분, 옛날 그 어느 선생이 이와 같을 수 있었으랴!

현재의 경기도 이포 활주로를 이륙, 바로 앞의 남한강에 앉아있는 수백마리의 물새들을 향하여 저공비행으로 급습(?) , 때지어 비상하는 놀란 물새들을 이리저리 훑아 비행하는 기분, 물새들은 나를 Sky Raider라고나 하지 않을까?(초경량항공기는 정규상 저공비행이 금지된 행위가 아님)

초경량항공기는 어떠한 항공기인가?

초경량항공기(Ultra Light Aircraft)는 지체 중량225kg이하, 최대연료 적재량 36L 이하의 동

력비행 장치로서(항공법 시행규칙 제14조) 전 세계적으로는 수백종의 기종이 있으며, 비행에호가들이 취미/스포츠로 탈 수 있는 2인승 규모의 작은 항공기를 말하는 것으로 국내에서도 92년 12월, 「까지」초를 자체설계, 순수 국산재료를 사용하여 제작에 성공한 바 있으며 기종별로 다소의 차이는 있지만 대략적인 제원은 아래와 같다.

구 분		제 원
연 기		64HP ~ 90HP
조 종 사		2인승(Side by Side, 혹은 Tandem)
Wing span		8.5 ~ 10m
Max T/O Weight		350 ~ 500kg
STALL SPEED (Full FLAP)		30MPH
Speed	최 대	100MPH
	순 탈	70 ~ 80MPH
Max Rate of climb		분당 1500-2000ft
g-limit		+6/-3
시간당 연료소모		20L
T/O, L/D ROLL		90M, 70M



◀초경량 항공기 앞에선 필자 (맨우측)



◀초경량 항공기는 수상 이착륙도 가능하다.

안전문제

비행기를 처음 타는 사람들은 대개 안전문제를 염려하는 경우가 많으나 비행기에 대한 약간의 상식을 갖추게 되면 안전문제는 전혀 별려한 필요가 없음을 알게 된다.

즉, 사고발생요인은 기체결함, 엔진결함, 돌변기상, 위험한 조작등을 상상할 수 있으나 기체는 +6G/-3G 정도를 견딜 수 있을 만큼 충분한 강도를 가지고 있으며, 엔진결함시에는 Pull Flap Stall Speed가 30MPH 정도이므로 눈, 말, 라원변 등 어디든지 불시착이 가능하므로 최악의 경우라 하더라도 조종사가 부상조차 당할 염려가 없으며 돌변기상상태도 흔히 있는 일이 아닐 뿐더러 기상조건이 좋지 않을 경우에는 비행을 하지 않음으로서 위험을 예방할 수 있고, 위험한 조작은 조종사 자신이 알아하므로써 사고를 예방할 수 있으므로 불가항력적인 사고는 있을 수 없다. 영국에서의 초경량항공기 사고율이 비행동호인 10만명당 연간 1명의 사망자가 발생하는 정도라고 하나 93년 1월~10월까지 전 공군장비중 교통사고 사망자수가 19명인 점을 생각하면 비행기의 안전성을 쉽게 짐작할 수 있을 것이다.

초경량항공기가 레저/스포츠로서 확산될 수 있는 전망은?

현재 우리나라에서는 항공기 15대정도에 동호인 70~80명 수준에 불과한 실정이나 경상남도 정도의 국토크기를 가진 대만에서는 항공기 700여대 동호인 3만명 수준이고, 일본이 항공기 1만여대 동호인 10만명 수준임을 볼때, 앞으로 국민경제수준이 향상되고, 비행공허인자들 세반의 행정적 제한이 완화될 전망이다을 고려하면 향후 2~3년 이내에 레저/스포츠로서 비행동호인의 수가 폭발적으로 증가될 것으로 전망된다.

이러한 현상은 고부가가치 산업인 항공산업의 발전을 촉진시키는 계기가 될 수 있다는 점에서 국가책으로도 유익한 것이며, 항공인력의 저변확대 효과는 공군에게도 유익한 것이기 때문에 이를 지원, 육성하기 위한 보다 적극적인 정책이 필요할 것으로 생각된다.

비행을 하고 싶다면?

관련협회에서는 경기도에 활주로를 필요로 하는 시설을 갖추고 비행을 원하는 민간인에게 비행을 가르치고 있으며 현역공군에 대하여는 연료비만 부담

관련협회에서는 현역공군에 대해서는 연료비만 부담하면
비행할 수 있도록 배려하고 있다.

하면 비행할 수 있도록 배려하고 있으므로 관심있는
장병은 본인에게 연락하면 비행이 가능하다.
(효성대-1230) 공본 인장부 군무원담당관 중령
김덕렬)

정책제언

종려군 회식등 모임이 끝날 무렵 흔히 우리는
「빨간 야후라」 노래를 부르며 다같이 자랑스러운
공군의 일원임을 확인하곤 하지만 조종사가 아닌
장병의 경우에는 자신과는 전혀 관련없는 이질감
을 느끼며 잘못된 Complex를 느낀본 적이 있으려
나. 그들에게 비행의 기회를 부여하는 것 이외에
공군으로서의 동일성을 회복할 수 있는 더 좋은
방안이 있었는가?

공군으로서의 동일성 회복없이 일생을 다하여
항공기를 타고 초이는 입선 정비사의 손끝에 신바
람이 나게 할 수 있었는가?

조종사의 경우에도 그 가족, 원지에게 비행이
얼마나 멋있고 재미있는 일인지를 뽐내고 싶어할
때가 있으리라. 예비역 공군 조종사의 경우 다시
는 조종간을 잡을 수 없는 현실에 아파싸워하는
경우도 있으리라. 그들에게 비행할 수 있는 여건
을 만드는 것이 진정한 공군가족, 영원한 조종사
가 되게하는 길이 아닐까?

군의 위상이 점차 축소해져 가는 상황에서 현재
보다 더욱더 획기적인 홍보정책을 강구하지 않더
라도 우수자원이 공군이 되기를 희망해 올 것으로
보는가?

우수자원이 공군에 지원해 오지 않더라도 공군
의 미래가 희망적이라고 보는가? 청소년들에게 비
행할 수 있는 계기를 만들어 하늘을 동경하는 순수
한 꿈을 갖고 공군에 지원하도록 적극적인 조치를
강구하는 것이 공군의 미래를 위하여 시급한 정책
은 아닐까?

비러한 땅에서, 우리 공군 각 기지마다
AEROCLUB를 설립, 공군이든 누구나 비행할 수
있는 여건을 만물이 신바람나는 공군을 건설하고
공군의 미래를 위하여 청소년층을 향한 적극적인
홍보정책을 시급히 강구하여야 한다고 본다. **공군**

비디오 촬영에 대하여

제73기상전대
일병 김 경 옥



요즘 많은 가정에서 경제적인 여유가 많이 생김으로써 취미생활로 비디오 촬영을 하는 인구가 늘어가고 있습니다. 초기의 단순히 VTR로 보는 것에서 시작한 것이 지금은 자신이 직접 촬영하면서 가족이나 행사를 기록해 놓으므로 후에 좋은 추억을 남기는 경우가 많이 있습니다.

비디오 촬영을 할으로 얻는 이익은 주요한 행사를 오랫동안 보관할 수 있고 가족의 성장과정을 찍으므로 작은 가족사를 만들 수 있습니다.

먼저 비디오 장비를 구입할 때 주의사항을 알아 보겠습니다. 비디오에는 크게 U-matic, VHS, 8mm로 나눌 수 있는데 이것을 비디오 테이프의 너비로 분류할 수 있습니다.

U-matic은 보통 방송용이나 전문적인 업무용으로 사용하는데 3/4inch정도 두께이고, 화질이 선명하고 오래 보관할 수 있는 장점이 있으나 가격이 비싸다는 단점이 있습니다.

VHS장비는 가장 일반적으로 보급되어 있는 장비인데 가격도 무난하고 사용하기에도 편리한 장점이 있습니다.

8mm는 요즘 많이 보급되는 장비인데 가볍고

사용하기에도 편리하고 가격도 적당하나 촬영함에 있어서 밸런스가 잡힌 단점이 있습니다.

이런 특징을 잘 알고 VTR, 트라이포드, 비디오 테이프가 필요한데 보통 카메라와 이동식 VTR이 일체형으로 되어있는 것이 시중에 많이 시판되고 있습니다. 먼저 배터리를 충분히 충전시키고, 역분의 배터리를 준비합니다.

테이프도 역분으로 하나 더 준비하는 것이 당황하지 않고 촬영할 수 있습니다. 전원통 ON으로 한 다음, 피사체를 view파인더 안에 넣습니다. 피사체를 파인더 안에 넣을때 구도를 잘 맞추어야 하는데 사람이면 때는 신체부위로 클로즈업, 바스트 샷, 헤이스트샷, 풀샷으로 나눌 수 있습니다.

풀샷은 전신 파인더에 가득차게, 헤이스트 샷은 허리 상반신이 나오게, 바스트 샷은 가슴이상, 클로즈업은 강조하고 싶은 곳을 또한 중점적으로 촬영하는 것을 말합니다.

그리고 사람 수로 나누어서 원샷, 두샷, 쓰리샷, 그름샷으로 나눌 수 있는데 원샷은 한사람을 찍을때, 두샷은 두사람, 쓰리샷은 세사람, 그름샷은 여러사람을 찍는 것을 말합니다.

사람을 촬영할때 특히 중요한 것은 전체의 일부가 잘라지 않게 주의하는 것입니다. 그리고 또한 시선 방향 앞으로 바빠줄 주는 것이 화면이 안정되게 찍힙니다.

물질을 피사체로 해서 촬영시에는 무엇보다도 구도가 중요합니다. 산을 찍을때 안정되고 아래로 하강하는 느낌을 2/3지점에 놓았을 때는 평지를 강조하게 되는 것입니다. 바다 역시 넓은 대양을 나타내고 싶다면 2/3지점에 수평선을 잡고 안정된 구도를 원한다면 1/3지점에 놓습니다. 한가운데 산이나 바다를 감으면 불안정에 보이고 균형이 안맞게 됩니다.

비디오 촬영에 있어 특히 중요한 것은 화면을 떨리지 않게 해야하는 것인데 가장 좋은 방법은 트라이 포드를 사용하는 것입니다. 트라이 포드가 없

을 때에는 지형지물을 적절히 활용하면, 트라이포드 못지 않은 효과를 얻을 수 있습니다. 나뭇가지를 이용한다면가 낮은 담을 받치고 촬영하면 밑위를 어느 정도 방지할 수 있습니다.

피사체를 촬영하는 자세는 보통 서서 자신의 어깨 높이로 발을 벌려 찍는 것이 가장 안정된 자세인데 피사체의 높이에 따라 한쪽 무릎을 대고 찍는 방법도 있고 쏘그리 앉아서 찍는 방법이 있는데 이 자세는 조금 불안한 점이 있습니다.

피사체를 정지된 화면이 아닌 아래위로 카메라 방향을 이동하는 꺾임, 좌우로 이동하는 팬닝이 있다. 처음 카메라를 움직일때 5초정도 화면을 고정시키고 5초정도 이동 다시 끝 화면을 5초정도 고정시킨다. 그리고 한번 팬닝이나 필팅을 한 피사체는 다시 팬닝이나 필팅을 하는 것을 가급적 삼가하는 것이 좋습니다.

팬닝시 끝 화면으로 몸을 고정시킨 후 허리를 첫 화면으로 돌려서 천천히 멈출없이 한면에 끝마치는 것이 화면을 흔들림 없이 촬영하는 길입니다.

보통 처음 촬영하는 사람들은 한쪽 눈을 감고 한쪽 눈으로 파인더를 보게 되는데 이런 방법보다는 한쪽눈은 파인더에 대고 다른 눈으로 피사체를

주시하여 피사체의 움직임이나 다른 상황변화 (피사체의 이동, 충돌방지)등을 체크하는 것이 좋습니다. 처음에는 익숙해지기 힘들다 익숙해지면 더 편하고 좋은 화면을 얻을 수 있습니다.

처음에 어떤 행사를 촬영할 때 미리 전체적인 줄거리를 미리 속으로 생각하는 것이 좋습니다. 그냥 촬영에 임하다 보면 당황하게 되어 쓸모없는 장면을 찍게 되는데 메모를 하거나 줄거리를 생각하게 되면 필요한 장면만을 얻을 수 있습니다. 또한 나중에 편집을 하게 되면 편리하고 쉽게 편집할 수 있게 됩니다.

보통 처음 찍는 사람들은 태양을 등지고 피사체를 촬영하는 경우가 많은데 이 방법보다는 빛을 피도둑 없이 렌즈에 담음으로써 더욱 아름다운 화면을 얻을 수 있습니다. 그리고 좋은 화면을 얻기 위해서는 많이 찍어보는 것이 가장 좋은 길입니다.

촬영을 한후 그냥 보관하는것보다 편집을 해두면 더 좋은 것입니다. 특수한 편집기를 쓰는 방법도 있지만 쉽게 이용할 수 있는 방법으로 제목을 정확히 출연자, 촬영자 등의 이름을 도화지에 색연필 등으로 써서 촬영하면 멋진 타이틀이 되는 것입니다. 촬영중에 stop과 스탠바이 상태를 잘 명두해 두어야 하는데 잘못하면 쓸데없이 테이프만 낭



〈바다를 강조할 때〉



〈하늘을 강조할 때〉

비하게 될 수 있으므로 조심해야 합니다. 편집시에 VTR이 두대 필요하게 되어 비디오 카메라에 내장된 VTR과 거치형 VTR을 쓰게 되는데 비디오 카메라 내장 VTR에 무리가 가면 촬영에도 영향을 미치므로 친구의 VTR을 이용하는 것도 좋은 방법입니다.

트라이 포트를 사용함에 있어 유의할 점은 수평을 유지하는 것이 중요합니다. 모든 화면이 수평이 맞지 않으면 필요없는 화면이 되므로 트라이 포트의 물방울을 중앙에 맞춰 수평을 맞추는 것이 꼭 필요합니다. 5분 화면을 얻기 위해서는 20~30분정도 여러가지 화면을 찍어 편집하여야 좋은 화면을 얻을 수 있으므로 많이 찍어, 버리는 화면을 없게 하는 것이 테이프도 아끼고, 좋은 맛내리도 오래 쓸 수 있게 되는 것입니다.

보통 화면에 쓸모없는 자질구래한 것들이 보이게 되면 화면이 뭉쓰게 되므로 촬영전에 치워버리는 것도 좋은 화면을 얻을 수 있는 방법입니다.

색상, 혹은 편집시에 화면이 많이 떨리는 것을 약간 줄이기 위해서는 VTR에 트래킹이라는 버튼

이 있는데 이것을 잘 활용하면 줄일 수 있습니다.

처음 비디오 촬영을 하는 사람들은 많이 찍으려는 욕심에서 이것저것 필요없는 화면까지 잡는 경우가 있는데 욕심보다는 꼭 필요한 화면, 좋은 화면을 얻을 수 있도록 하는 것이 좋습니다. 촬영에 앞에서는 피사체의 움직임을 잘 살펴 프레임더에서 벗어나지 않게 주의해야 합니다.

움직이는 피사체를 정지하여 카메라만 이동하는 것도 좋지만 직접 움직이는 피사체의 속도와 맞게 촬영자도 이동하면 더 생동감 있는 화면을 얻게 되는데 이때 중요한 것은 화면을 최소한으로 흔들리지 않게하고 너무 빠른 이동은 가급적 삼가하는 것이 좋습니다.

작은 장비를 구입할 때 모든 장비를 한꺼번에 구입하는 것도 많은 좋겠지만 경제적인 문제 중 여러 사정으로 그렇게 할 수 없다면 여유 있을 때마다 장비에 맞는 보조 부품들을 사는 것도 좋습니다.

촬영하다가 화면이 이상하다고 생각되면 되돌려서 view포인트를 통해서 확인해볼 수 있으므로 이

■ 팬닝시의 촬영자세 ■



〈팬닝 시작〉

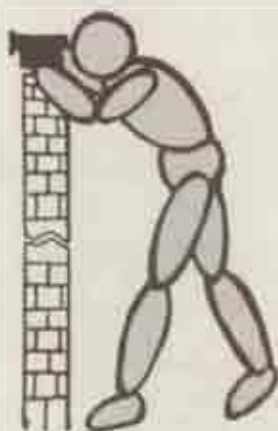


〈팬닝 종료〉

상시 확인하고 다시 촬영에 임하면 나중에 낭패를 면할 수 있을 겁니다.

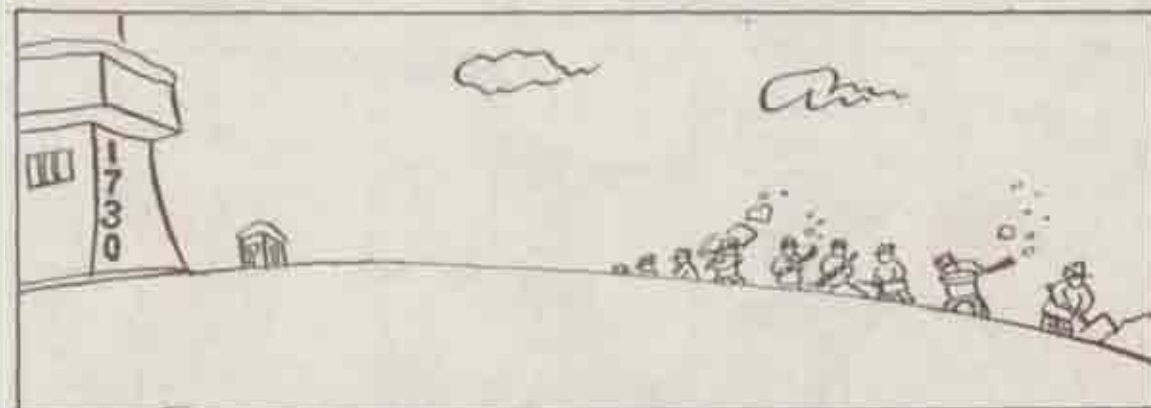
이상 위에서 두서없이 비디오 촬영에 대해 알아 보았는데 가장 중요한 것은 많이 찍어보고 자신이 찍길 잘못된 점을 파악하는 것입니다. 또한 다른 사람들의 비디오 촬영테이프를 많이 보고 잘못된 점을 지적하고 좋은 점은 수용하고 해서 자신에게 도움이 되게 만드는 것이 중요합니다.

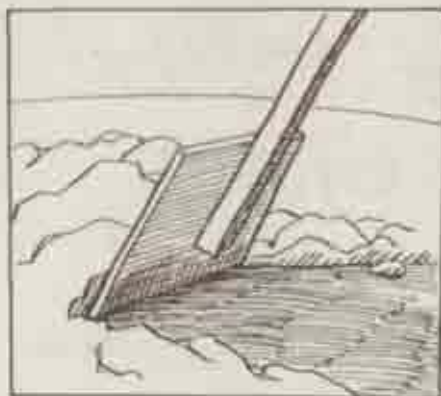
아무췌로 고가로 구입한 장비를 상점에서 찍히는 것보다는 자주 야외로 나가 촬영을 해보고, 많은 비디오 테이프를 보아서 촬영 실력을 늘려서기 바랍니다. **당문**



눈과 당신의 이야기

고석현 (8432부대 38병동포대)









그 아저씨를 덕분에
우리가 마음껏 뛰어놀 수
있었던 것 처럼



저 웅장한 비행기가 감동하게
작은 노년들이

비상할 수 있도록 한 우리의

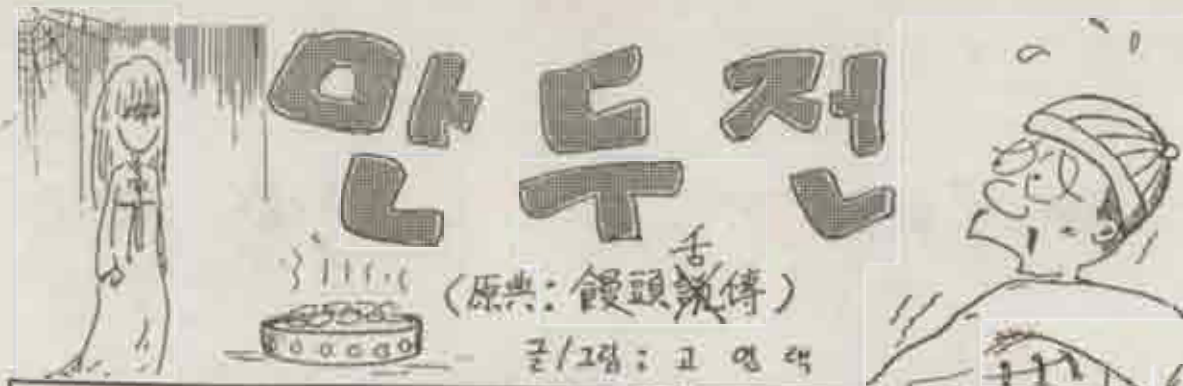


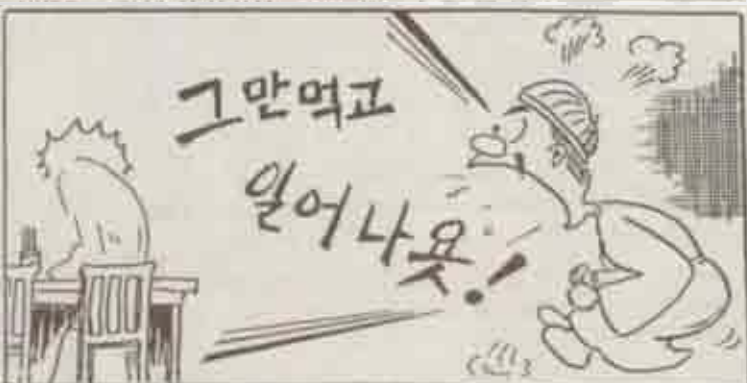
눈과 우리들사이에 또다른 이야기를 만들어
줄 것이다



모든을 생애 가장 기쁘고 보람된 첫날맞이였다.







비상운전과 안전운전

공군본부
중령 민 경 상



트럭을 일반운전, 예발운전, 방어운전, 비상운전 등 안전한 운전을 위한 많은 줄어들이 남발되고 있다. 그만큼 운전제 대하여 많은 사람들이 관심을 가지고 있고 중요성이 있다는 것이라고 볼 수 있다.

안전한 운전을 위해서는 운전자가 넓은 시계 확보, 정확한 판단력, 그리고 차량기조작을 가장 중요하게 할 수 있는 마음과 신체조건을 유지해야 한다. 따라서 일반운전에서 모든 운전자들은 주어진 상황에서 가장 부드러운 가속속과 방향전환이 이루어지도록 하는 것이 잘하는 운전이라 할 수 있다.

그러나 무엇보다 마음의 여유와 양보하는 마음이 중요하다. 여유를 갖는다는 것은 주위의 차량과 움직임을 예상하여 흐름을 깨뜨리지 않는 것이다.

그러나 비상운전에서 가장 잘하는 운전은 살아 남는 운전조작이다. 그럼 안전운전을 하다가 갑자기 위험한 순간이 닥치면, 그 때는 안전운전법으

로 어떻게 해야 한단 말인가?

교통사고 사망자 중 절반 정도가 차 안에서 절명하는데, 그들이 더 이상 구사일생 기술이 정말 없었을까? 아니다! 위험한 순간, 목숨만이라도 살릴 수 있는 비상 조종기술이 있다.

보통 우리는 운전중 위험이 닥치면 그곳엔 조건 반사 행위와 운명이라는 개념으로 인하여 더 큰 사고를 초래하는 경우가 비일비재하다.

예를 들어서 차가 스텝(회전 미끄럼)이나 절속 사고가 나는 순간, 놀라서 눈을 감거나 핸들을 놓아버리는 경우가 있다. 이렇게 되면 손을 쓸 방법이 없다.

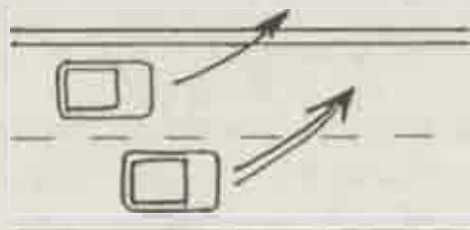
비상운전은 말 그대로, 비상상황에 대처하기 위하여 가장 짧은 시간에 최대한 효과를 발휘할 수 있는 기조작이 이루어져야 한다. 사고를 당했을 때, '1초'는 피치못 않게 느껴진다.

이 때, 상황대처를 위해 정확한 판단을 축소할 수 있다. 눈으로 본 정보를 머리에서 이해하여 결단을 내릴 때까지는 아주 짧은 시간에 할 수 있어야 된다. 따라서 마지막까지 세념하지 말라. 그리고 평소 비상운전에 대한 것을 배워 익혀서는 학구적인 마음자세도 중요하다.

이제 두가지 형태의 정면충돌 상황을 가지고 그 대처방법을 알아보자.

중앙선 침범도 다른 유형의 교통사고처럼 순간적으로 일어난다. 하지만 그 결과는 참혹하며 수천 번을 떠올려하는 사한(상대편)이 생기게 된다. 한 인간이 살아 온 섬세하고 귀한 삶의 연유가 한순간의 순간순간으로 끝나고 만다는 것은 해석할 수 없어서 안타까운 일이다.

우선, 나 자신이 카메라의 지지가 되지 않게 하는 방법이다. 미리 알아 둔다면, 운전연습 없이도



〈중앙선 침범운전〉



〈올바른 안전운전〉

중앙선 침범사고를 많이 줄일 수 있다.

속도를 가지고 밀착차선으로 가고 있는 자기 차 앞으로 다른 차가 갑자기 끼어들 때, 상황처리 능력부족으로 인한 중앙선 침범사고 사례가 많다.

내 차가 중앙선 옆 1차선(혹은 주위선)으로 속도 주행중인데, 2차선(혹은 주행선)에 있던 어반 차의 운전자가 나의 차를 발견하지 못하고 불꽃 내 차선으로 들어오는 경우를 생각해 보자.

첫째, 비상운전을 의하지 않은 운전자들은 위와 같은 위급상황에서 대부분 상대차가 움직이는 길은 별장으로 움직이는 본능적 행동을 가지고 있다. 즉, 상대차가 2차선에서 1차선으로(오른쪽에서 왼쪽으로) 밀고 들어와, 내 차의 진행에 위급함을 느끼면 그것을 피하기 위하여 자신도 왼쪽방향으로 움직여 중앙선을 넘어가 버리는 것이다. 그것은 당연한 본능적 반사 행위이다.

실례 마주오는 차가 있는 중앙선밀착피도—이처럼 우리가 일상 보는 정면충돌사고의 원인들 중에는 자기 차선으로 갑자기 들어오는 앞차를 피하려다 중앙선을 침범한 예가 의외로 많다.

대처방법으로는 평소 다음의 공식을 마음에 두고있으면 아주 간단하다. 상대차가 왼쪽방향

으로 움직여 내 차선 앞으로 들어오면, 순간 브레이크를 한번 밟는 동시에 오른쪽 방향으로 움직인다. 즉, 상대가 빠져나온 그 오른쪽 차선으로 들어가라는 뜻이다.

이 방법은 불과 5M 전방에서 예기치 않게 상대차가 튀어 들어와도 충돌없이 피해 낼 수 있다. 거를 이야기하지만 피할 수 없는 거리에서 상대차가 내 쪽으로 들어온다하여 왼쪽방향으로 밀려 피하려는 본능적 운전 태도는 교정해야 한다.

이 상황을 상상훈련(Image Training)해보자. 가만히 눈을 감고 위와 같은 위급상황을 가상으로 만들어 자신의 본능적 처리에 맡겨준다. 한 명에 한 명 정도의 왼쪽과 감각의 운전자가 아니라면, 이 상상훈련에서조차 겁을 먹은 채, 더 왼쪽방향으로 핸들을 돌려 피할 것이다.

이제 다시 상상으로 상황설정을 한 후, 이번에는 자기차를 상대차가 이탈한 오른쪽 차선부근으로 갈 수 있게 조작해 보자.

그리고 아슬아슬하게 피해낸 후 다음 상황을 적용하며 훈련해보고, 또 상대차와 접촉이 되었을 때의 행동조작도 생각해 보자. 이렇게 상상훈련으로 올바른 처리 방법을 자기 기억에 남겨두면, 분명히

도움이 된다.

현실에서 극악한 위기 상황에 대한 실제연습이 불가능하므로, 우리는 다른 사람들이 극적인 상황을 겪으며 얻은 이 기술들을 상설훈련으로 연습, 습득할 수 밖에 없다.

다음으로, 불가피하게 내가 피해자의 처지에 직면했을 때, 인명피해를 최소화 할 수 있는 방법으로 '제자리 틀기(SPIN-TURN)'라는 조종기술이 있다.

차기 속도를 가지고 정방향으로 진행하고 있을 때, 갑자기 중앙산을 넘어 들어오는 차를 피할 수 없다고 판단했을 때, 차는 무리지대라도 생명을 살릴 수 있는 기술이다.

이와같이 제자리틀기 기술은 장면종들을 후면추돌로 유도해낼 수 있는 기술일 뿐만 아니라, 주행

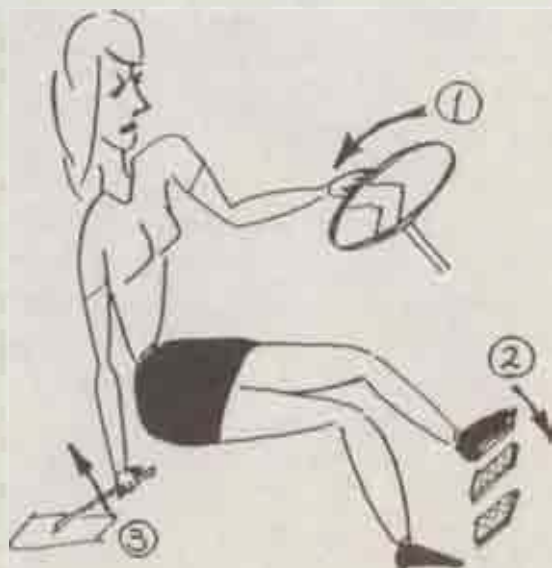
중 장애물이 갑자기 나타났을 때나 급한 커브를 만났을 때 변형시켜 사용하는 유용한 기술이다.

'제자리 틀기'는 쉬우면서도 위기상황시 대처기술로 많은 생명을 살려온 중요한 기술이므로 꼭 읽어서 이해해 주었으면 한다.

차량은 속도가 날수록 전복을 피할 수 있는 행들 회전각이 작아진다. 따라서 속도추월중 갑자기 변질을 들리면 차량전복이 일어나지만, 제자리틀기 기술은 차량의 진행방향이 0도에서부터 180도까지 급히 바뀌어도 차량전복이 일어나지 않는다.

차량의 진행방향을 크게 바꿀때, 우리 운전자를 늘살 따라 다니며 길을 주는 전복의 위험을 기술로써 극복할 수 있다면 차원높은 안전운전을 구사한다고 할 수 있다.

180도 '제자리 틀기' 기술은 차량조종기술의 입



문단계에서 배우는 쉬운 기술에 지나지 않는다. 느린 속도에서도 기술 유도가 쉬운 넓은(경매물이 없는) 비포장 광장에서 조금만 실재 연습을 해보자. 공식은 단 하나이다. 주행중에

- 1) 돌고자 하는 방향으로 핸들을 90-120도 꺾으며,
- 2) 농사에 클러치를 밟으며,
- 3) 손 브레이크를 끝까지 힘껏 당긴다.

차마다 성능이 다르지만 이렇게 하면, 대부분 전륜 구동차는 앞바퀴를 속으로 180도 회전하게 된다.

(절대주의)

1. 핸들 동작을 120도 이상 하지말 것.
2. 발 브레이크 사용금지
3. 눈을 감지 말고, 집박지 말고 상황주시

차가 전복없이 180도를 돌리는 이유는 앞바퀴는 구르고 있기 때문에 비탈림이 없고, 브레이크에 의하여 앞바퀴가 반쯤이든 완전히든 뒷바퀴를 완전히 앞향으로 비탈어지게 하기 때문이다.

이때 중심력의 중심은 앞바퀴이다. 즉, 앞바퀴를 중심으로 뒷바퀴가 반원을 그리는 것이다.

반의 차가 차들 180도가 아닌 120도 혹은 100도만 약간 있으면, 위의 공식에서 차를 180도 뜨는데 돌린 핸들각보다 작은 핸들각을 돌리고 손 브레이크를 당기면 된다. 혹은 핸들각은 똑같이 하고 손브레이크를 당겨 올리는 정도를 그만큼 적리게 하는 방법도 있다.

그러면 180도 제자리틀기 기술의 응용예를 보자. 낯선 길에서 갑자기 차가 방향전환할 수 없는 급한 커브길을 만났을 때 처리를 해보자.

- 처리1 : 발 브레이크를 커브 절정에서는 무조건 놓아주라.

- 처리2 : 커브에 맞서는 손 브레이크와 핸들 사용으로 제자리 틀기를 한다.

(주의) 이때 핸들 사용각은 커브길과 같은 각이 아니라, 제자리 틀기각을 위한 핸들각을 말한다.

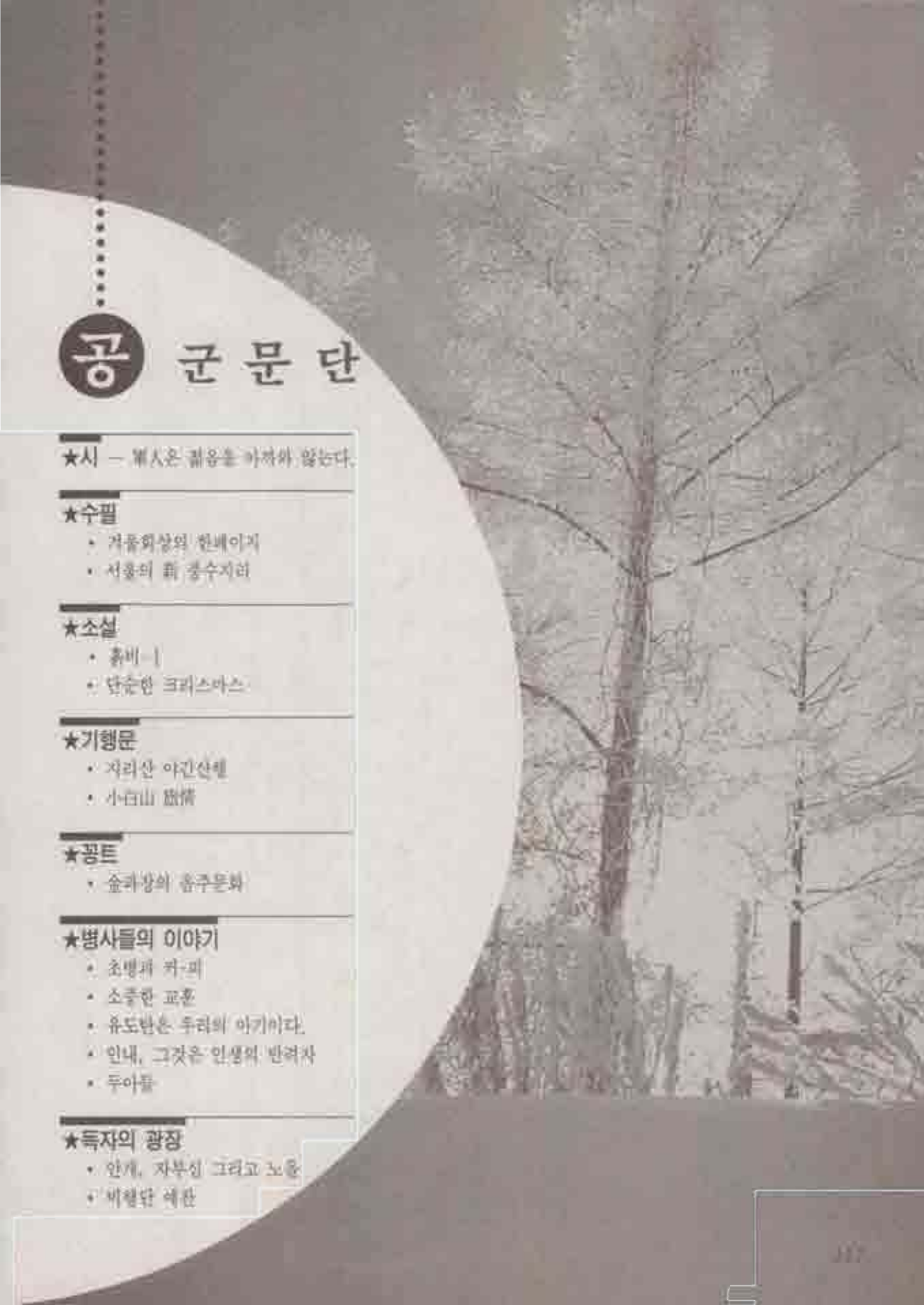
- 처리3 : 차의 뒤가 틀리면 손 브레이크를 놓고 과감히 클러치를 세어주며 엑셀 레이터를 밟아 뒷바퀴의 접지력을 살려 절대 궤도를 빠져 나간다.

의할 수 없는 곳에서 마주오는 차에 자기차 엉덩이를 내밀어 주어 받치는 이 간단한 기술을 여러 분들이 이해한다면, 여러분은 이미 자동차 조종기술을 이해하는 사람들이다.

정면 충돌은 절대 피해야 하고, 후면 충돌은 35%이상 살아 난다. 어떤 경우여라도 정면충돌은 피하라.

외국에선 중앙선 침범은 교통완반이 아니라 형사법으로 다스리고 있다. '제자리 틀기' 기술을 사용하면 후면충돌이 되어 95%이상 살아남을 수 있다.

이 '제자리틀기' 기술은 반드시 사람이 없는 넓은 공터에서 연습을 해야함을 여러분에게 부탁해 둔다. 또한 연습으로 인한 감각없이 실재에 사용하게 되면 예기치 못한 대형불상사를 야기할을 덧붙여 당부한다. **중요**



공 군 문 단

★시 — 軍人은 情을 아까와 않는다.

★수필

- 겨울회상의 한페이지
- 서울의 新 경수지라

★소설

- 흠비 —
- 달순한 크리스마스

★기행문

- 자리산 야간산행
- 小白山 戀情

★공트

- 숲과강의 흠쭈문화

★병사들의 이야기

- 초병과 커피
- 소중한 교환
- 유도탄은 두려워 하기이다.
- 인내, 그것은 인생의 반역자
- 두 아들

★특자의 광장

- 안개, 자부심 그리고 노을
- 비탈단 예찬

軍人은 젊음을 아까와 않는다.

제3252부대
소령 이 판 종



슬프지 않았다, 우리는
젊어서 자랄스러운
청춘의 맥박을

이리 절편
이 반도의 땅을 위해
단호히 웃으며
활개 버리를 하고
푸른 웃음 담으로 적이었다.
드디어,
나는
이 조국에 태어난
보람을 활으로
느꼈었다.

한 냄새가 짙은
군복을 입으면
플린 다리에도
새 힘이 솟고
피곤에 잠기었던
눈동자도 새롭게
부활하나니

청춘이며,
젊은이며,
하늘을 날으면
새로운 꿈을
백 오십 오 마일
휴전선에
흔쾌히 바쳤노라.

정다운 눈길로
군인의 길을
축복하는 이 없어도
나는
나를 낳아준 조국
언젠가는 다시
한 줄 흠으로 돌아갈
이 산하를 지키는
파수꾼이다.

사랑하는 사람이며,
신새벽
장담이 해를 지면
우리의 육신은
단비를 맞은
앞새처럼
새롭게
괴롭기를 거듭한다.

잘 닦은 총부리에
혼신의 눈망울을
주사하면
어렴풋 그려지는
어머니, 아버지
귀여운 동생이 있다
어여뻐 사랑하는 소녀가
웃을 짓는다.
그리고,
역동하는
동방의 아름다운 나라,
대한민국 내 조국이
나를 감싼다.

그 옛날
소총도 부실한
우리의 아버지 혈남은
광을 울 지르며
물건하는
탱크에 주저함없이
수류탄을 쏘고
몸을 던졌다.

목숨을 지킨
이 산하,
생명으로 간지낸
이 조국,
삼천리 방방곡곡 어느 곳에
질린한
피 배이지 않았으랴,
금수강산 한 줄 흙을

모옥 쥐면
핏물 가득 손칼에 찌시리라,

군번도 부여받지 못하고
이름도 없이
가난한 묘비명도
무덤도 없이
골짜기에 누운
우리의 아버지,
내 형님의
향한 뜻을
어찌 잊으랴.

충용신으로 떠도는
그대들의 푸른을
잃어서 자랑스러운
우리가
오늘 이어 받는다
그 맥박의 힘으로
심장의 고동여
함자게 박동한다.

옥상에서
힘자게 나부끼는
우리의 태극기에
우리는 어글니를 매달며
행세를 한다.
내 어머니의 땅
우리 삶의 터전을
굳건히 지키어
우리의 아들에
자랑스러운 조국에게
하겠노라고
내 깨끗한 피를
또 걸려
조국 통일의 거름이
되겠다고

그리하여
그 옛날

시

우리 아버지,
혈남이 지켰던
조국을 보석처럼
빚나게 하리라.

군인은
푸른 옷에 명예를 걸고
조국에 목숨을 바친다.

나의 날카로운 눈동자에
돌알은
달음칠로 달려와
우리의 심장에서
심장으로 이어지리라.
가장 젊은
나의 생을
위리 잘린 조국의
비리병을 치유하는
초석이 되고
이름없는 군인으로 자랑스러우라.

복숭아처럼
하나뿐인 내 조국은
푸른 옷에 하나로 붙인
젊은 우리가 있어
조국의 미래는
활짝 개인 하늘로
언제까지
영원하리라.

이제는
이 산하에
총열이 울리고
화약 냄새 풍기는
안타까운 남은 추호도
없으리
그 누가
우리의 땅을
같이 엿보라
철통같은 우리의 수호

강철보다 강한 정신력에
엿보던 무리는
물러 서리라.

사랑하는 조국이며
내 죽이 붙인 조국이며
날상 황그린 흙으로
만나리라.
그리하여
맨날 향그린 꽃이 피고
머물너를 나비가 날으는
이 조국은
사원한의 터가 되고
북녘의 동포도 안아
힐천만이 하나로 묶여지고
손을 잡고
흔들지 아리랑 부르는
그 날이
머잖아 오리라.

역동하는 기관차의 힘으로
하늘을 날으는
비행기의 드넓은
꿈의 비상으로
길이 추손에 물리줄
영광원 봉밀 조국이
함초름 웃을 짓는다.

조국의 미래는
태양처럼 밝다.

우리의 앞날에 서평도 함께 한다.

겨울
회상의한
페이지제3515부대
중위 조 정 일

나는 군고구마를 좋아하는 편이다. 그래서 군고구마 손수레가 목탄 불꽃을 뿜으면서 길거리에 등장하는 겨울철이 되면 나의 발길은 종종 손수레 앞에 멈추곤 하는데, 그러다가 가끔씩 군고구마에 얹힌 오래된 기억이 되살아나면서 가슴이 뭉클해지고 뻗지 팔로 표현하지 못할 이상한 감정이 가슴 속을 휘젓곤 한다.

때는 '88년 1월 기나긴 입시생활을 벗어나 대학 초년생으로서의 자유를 만끽하던 나는 1학년 생활을 마무리지으면서 미래를 향한 나의 시간을 어떻게 의미있게 구성할 것인가 하는 생각에 골몰하게 되었다. 고교시절을 벗어난 해방감은 이제 충분하게 충족되었고, 새로운 세계를 향하여 도전적으로 부딪혔던 1년간의 시간은 이제 도전과 자유 그 자체로는 나의 목표가 될 수 없다는 병세를 끊임없이 내 앞에 제시하고 있었다.

그 때 내게 새로운 방향을 제시하여 준 사람은 고등학교 시절의 절친한 친구였다. 대학은 서로 다른 학교로 진학하였지만 힘이 가까이 있었던 관계로 우리는 여전히 자주 만나면서 대학생활의 경험을 나누고, 함께 대학 초년생의 기쁨을 만끽했다. K대학의 법학과에 진학한 그는 겨울방학이 되자마자 재학 중 고시합격이라는 뚜렷한 목표를 설정한 뒤 우리가 흔히들 생각하는 모습 그대로의 고시생의 모습으로 변해갔다. 대학 앞의 고시원 독서실에 자리를 정하고 방학도, 일요일도 없이 매일 집을 나서는 그의 모습은 나에게 신선한 충격이기도 했었다.

중간중간의 심리적 변화를 경험하면서, 나도 모르게 자연스럽게 그의 뒤를 따라가게 되었다.

방학이지만 거의 매일을 학교 도서관에 나가 금책을 찾는 공부들 못지 않는 정열로써 책을 파고 들어가고, 변화의 참음을 불태우는 선배들의 모습

를 보면서 조금씩 나의 모습을 바꾸어 가던 어느 날, 버스에서 내려 길으로 가던 골목길에서 전에는 보지 못하던 새로운 것을 보게 되었다. 그것은 군고구마 장수였다.

다소 작고 쇠소하다고 느껴지는 체구에, 남루한 옷차림, 집게 그을린 얼굴은 여느 군고구마 장수와 다를 바 없었지만 온몸에서 발산하는 분위기가 나를 손수레 앞에서 멈추게 하였다.

나이는 20대 중반, 길으면 27~8세 정도는 될 것 같고 조금은 덩수룩하게 기른 머리카락은 빗살 무늬를 형성하면서 이마를 가리고, 굳게 닫힌 입술, 순하게 생긴 얼굴, 반짝이지만 만항의 빛을 띠는 눈동자, 구부정함 듯 하면서 콧대가 서있는 그의 모습은 어떻게 보면 어려운 환경에서 자신의 길을 열심히 개척하는 고학성의 분위기를 자아내고 있었고, 어떻게 보면 세상의 고뇌를 모두 안고있는 구도자의 모습을 연상케 하기도 하였고, 또 어떻게 보면 청춘의 꿈을 안고 시골에서 올라온 청년의 모습으로도 보였다.

반약 그레가 외인구단이라는 만화책을 읽었다면 주인공인 카치를 연상하면 되겠고, 만약 영화로 보았다면 영화속의 우수 조상구와 외모로나 분위기 로나 무척 닮았다고 표현하는 것이 더욱 정밀한 묘사가 될 것 같다.

"아저씨, 고구마 좀 주세요" "얼마나 드릴까요?" "천원여치만 주세요." 이렇게 해서 군고구마를 처음 사게 된 날 이후, 나는 매일 저녁 그 아저씨의 손수레 앞에 멈추어 서서 오백원 또는 천원여치씩 사가게 되었다. 그 아저씨가 풍기는 분위기는 왠지 모르게 나의 발길을 멈추게 만들었던 것이다. 왠지 그 아저씨의 고구마를 사주고 싶었고, 만화책을 읽으면서 하체를 응원하던 것과 같은 기분을 느끼곤 하였다.

나의 둘째 누나도 군고구마를 좋아하기 때문에 이틀에 한번 정도는 나처럼 퇴근길에 그 아저씨에게서 고구마를 사오곤 하였고, 단골인 우리 두사람이 남매라는 것을 알게된 아저씨는 큰것을 골라 가면서 불지에 달아주었다. 이제는 집으로 돌아오는 나의 붉은색·흰색·푸른색 과카가 서멀리서부터 보이면 아저씨는 명화속의 조상구와 같은 미소를 띠고 있다가 나를 막고 쫓는다. 불부를 꺼내드는 아저씨에게 "오늘은 오백원여치만 주세요." 그리고 불부를 건네받고는 "많이 파세요" "고맙습니다" 라는 말과 미소가 오갔다.

이느릿 겨울방학이 거의 끝나게 되었다. 아침 8시면 길을 나서 팔 눈계시아 들어오고, 폐살알여 하루종일 앉아있는 생활이 계속되면서 나의 위장은 급속도로 약해졌고 소화가 잘 되지 않았다. 본래 소화가 잘 되지않는 음식인 고구마를 매일 먹는 것이 무리였던 듯, 매일 세화고 선물용 물리개까지 되었다.

집안 식구들의 반류와 건강에 대한 나 자신의 염려로 할 수 없이 군고구마 수레와는 작별을 고하기로 하고 고구마 수레를 그냥 지나치는 첫날, 평소 서멀리서부터 반가운 표정을 짓던 아저씨의 얼굴이 그날은 이제 한뼘이나는 표정을 짓는 것을 보게 되었다. "오늘은 배 안 사가느냐?" 하는 물음과 서운함을 동시에 담고 있는 표정임을 느낄 수 있었다. 마치 조상구 무수가 배신감의 표정을 띠는 듯한, 평소에도 위에 작은 세마디 외에는 교환하지 않았던 우리였기에 "요즘 속이 안 좋아서 안 먹기로 했습니다." 말하면서 지나갈 수도 없었다.

아저씨의 서운한 표정이 마음에 걸렸다. 그래서 그 다음날부터는 그 길을 버리고 저 멀리 들어가는 우회길을 통해서 집으로 가기 시작했다. 그러나 그 길도 손수레에서 완전히 보이지 않는 길은 아니고 살달히 먼 거리지만 3~4미터 정도는 손수레에서

바라보이는 길이었다. 단지 그 앞으로 다니는 통행량이 많기 때문에 다른 사람에 의해 가리워지기를 바라면서 그 길을 걸어갔다. 귀찮은 것도 없이 두 군대는 가슴으로 제빨리 걸음을 떼면서 멀리 있는 손수레쪽으로 앞장 고개를 돌린 나는 순간적으로 나의 모습이 아저씨의 눈에 띄었음을 직감할 수 있었다. 다들 날도 나는 후회감을 이용했고.

비밀 뒤 누나가 퇴근해 오면서 “요즘 군고구마 장수가 어디로 갔는지 안 보이네” 어머니께서 “해, 그 참고 바라 함께 기쁘고 키 작은 사람뿐이지. 그 사람 저 일의 큰일이 쪽으로 옮겨지 장사화면네. 그 작은 여기만큼은 장사가 잘 안될텐데 왜 그쪽으로 갔는지 모르겠네”

그 말을 들으며 참은 나는 먼거리를 돌아다니는 나의 모습을 아저씨가 보았을 것이 틀림없다는 생각이 들었다. 비밀 뒤 아저씨가 새로 옮겨갔다는 큰길 앞쪽으로 내기 늘 길으로 가던 그 시간에 가 보았지만 발견할 수 없었다.

그 뒤로 아저씨의 손수레는 우리 동네에 나타나지 않았다. 때가 바뀌고 계절이 바뀌면 분주 “이번 겨울에는,?” 하고 생각이 떠오르곤 하였지만 묵묵 불꽃을 쬔 손수레와 그 앞에서 뿜뿜이 서 있는 아저씨의 모습은 볼 수 없었다. 지금도 서를 시내 어디에서 군고구마를 팔고 있을까? 이제는 손수레를 벗어나 시장에 작은 좌판이라도 마련했을까? 가끔씩 수줍은 것들 커대어 읽곤 하던데 지금은 어디 학교에라도 다니고 있을까 궁금하기도 하고, 그렇지만 이제는 ‘기억의 지평’이라는 책앞에서 먼지를 뒤집어쓰고 가끔씩 피로를 쉰이다.

매일 자기를 찾아오던 단골학생이 어느날부터 먼길을 돌아서 가는 것을 지켜봤을 그 아저씨는 아마도 단골학생에게 미안함과 심적 무당감을 안겨 주지 않으려고 자리를 옮겼을 것 같다. 그 당시 눈

빛을 주고 받던 나로서는 참증이 없어서 그렇지, 그렇게 결성됐을 아저씨의 마음을 느낄 수 있다.

지금쯤 30대 초반이나 중반이 되어가 되었을 아저씨가 우리 집 앞이 아닌 다른 곳에서 군고구마가 아닌 다른 종류의 장사를 하고 있다면, 이제는 아저씨를 보게 되더라도 알아보지는 못할 것 같다. 단지 그 아저씨에게 가졌던 정체를 알 수 없고 근거없이 배웠던 나의 마음, 그리고 좋은 길목을 버리고 수레를 옮겨갔던 아저씨의 그 눈빛만이 나의 기억에 한페이지의 흔적을 남기고는 이 겨울에도 군고구마의 껍질을 벗기던 나를 회상에 잠기게 한다. **동문**



서울의 新 풍수지리

제5672부대

무단장 대령 이 봉 결

서울은 산이 있어 옛부터 풍수사상에 따라 명당으로 지목받아 선조들은 이곳을 도읍으로 정하고 나라의 국운을 이어왔다.

이성계가 조선왕조를 개창하여 한양으로 천도하고 당시 풍수지리에 따라 주산(主山)인 北岳 아래 명당자리에 경복궁을 세운 뒤 오백년을 이어온 것도 우연한 일이 아니다.

한반도에서 지금의 서울이 역사적으로 중심이 된 것은 오래전의 일이다.

선사시대부터 최락을 이루었다는 전설기시대 유물 발견은 두고라도 전설의 인물인 온조가 백제를 건국하였다는 위배무악은 정약용의 주장에 의하면 지금의 도봉구 마아리 방면으로 추정되고, 삼국사기에는 그 뒤 근초고왕이 371년 백제의 도읍을 한산(漢山)·현 廣州)으로 옮겼는데 경기도 광주지역을 하남(河南 懸禮城)이라 하고, 옛도읍지(마아리 방면)를 하북 위배성이라 한다.

백제, 신라, 고구려 삼국이 정립하는 형세가 된 이후, 삼국의 세력이 서로 침략하는 곳에 위치한

서울일대는 이들의 쟁탈대상이 되어 여러차례 전쟁이 벌어졌다. 결국 신라의 승리로 전통왕이 이곳에 신주(新州)를 설치하므로써 삼국통일의 위업을 달성하는데 지리(地利)를 확보하게 되었다.

고려 문종(1067년) 때는 남경(南京)으로 승격되어 3경의 하나로 격상된 것은 서울의 역사에 있어 하나의 획기적인 중요한 사건으로 일종의 풍수지리적 쇄상설(敍上設)을 배경으로 주목받아 왔다.

조선시대에 파서는 글중에서 풍수는쟁이 끊임 세가 없었는데 그 한 예로서 최근 한국일보에 연재되고 있는 [서울六百年]은 세종때 경복궁 명당론에 대한 논쟁을 잘 기술하고 있다.

경복궁의 명당론에 대해 황희, 정인지 등은 현 위치가 제자리임을 주장하였으나, 이문(異論)을 제기한 이진, 최양선 등은 한계(山巔)를 논하여 당시 승문원사(현 結德宮)가 명당임을 밝혀서 복명했다.

그들의 주장은 서울의 주산(主山)이 어느 곳인

가 하는데 견해를 달리하고 있으며, 양측은 각기 정기가 삼각산(북악산)에서 보현봉으로 흘러 정맥이 백악(白岳: 北岳山)으로 내려왔다는 것과, 보현봉의 정맥이 곧바로 숭문원(崇文院)터 뒤로 들어 왔다는 주장을 펴고 있었다.

이렇듯 양측의 이론이 분분할때 세종이 친히 백악 줄무늬까지 거슬러와 삼각산에서 내려온 내맥을 두루 살펴보고 내려와 “경복궁이 행당이지만 숭문원 내맥 또한 보통이 아니다”라고 하여 논쟁을 무마시키는 행군다운 판질을 내렸으니, 그 뒤에도 행당 논쟁은 끊이지 않았다고 한다.

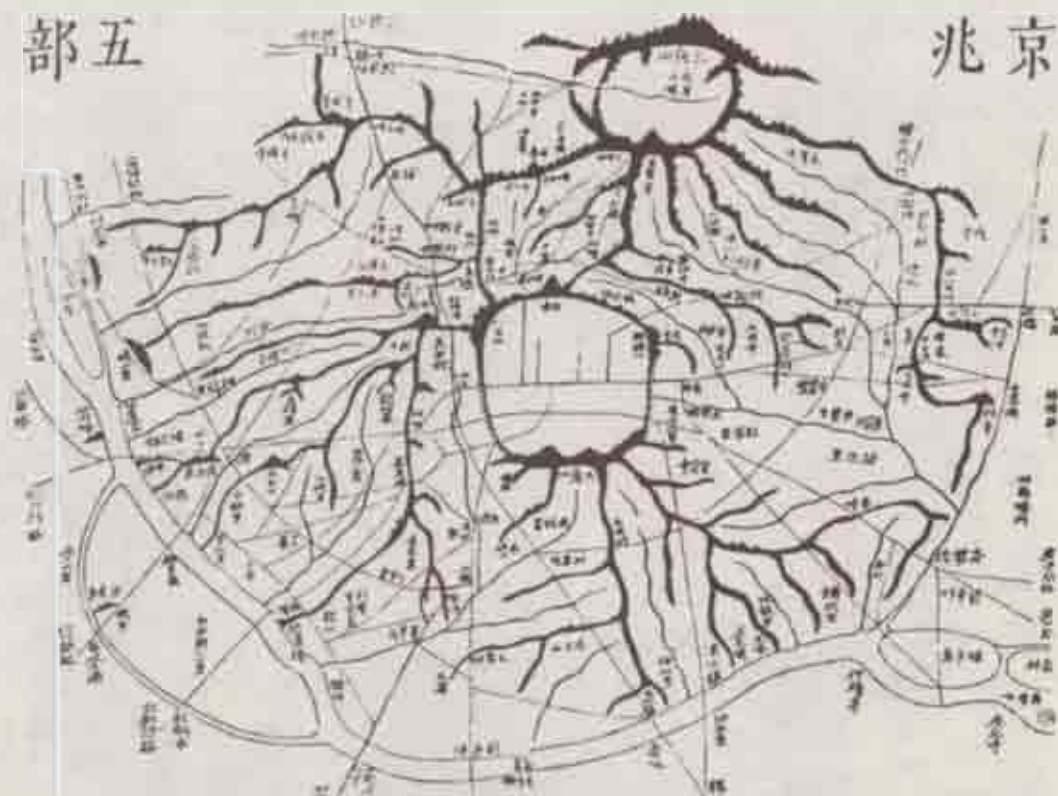
그로부터 600년이 지난 오늘날에 와서 살펴보면 서울의 산과 도시를 보고 일년을 기정하며, 풍

수로 본 서울의 명당을 되찾아야 한다고 역설하는 사람이 있다.

지리학자 최원식은 서울은 커다란 인구와 공백, 도시건설 등으로 서울의 지기(地氣)가 다했으며, 서울과 땅을 회생(回生)시키기 위해서는 서울의 땅 기운이 아직 미약하나마 온존(溫存)해 있는 산으로 부터 풀자고 말한다.

즉 도심의 심장을 보호하고 살려려면 산부터 살리는 일을 시작해야 한다는 것이다.

또한 그는 인왕산과 북악산도 병들어 있고, 북악의 북을 누르고 있는 종로 관저의 철거는 물론 북악의 입을 틀어 막고 있는 일제회 관제 국립박물관을 하루 바빠 철거하여 북악산의 폐쇄증을 풀어



▲서울의 지형, 《대동여지도》에서

주어야 한다고 주장하고 있는데 (시사저널 9월9일자) 그 중에 종족 관계는 이미 험악하고 있으며, 국립박물관 건물도 철거하기를 결정된 것은 여간 다행스러운 일이 아닐수 없다.

역사적으로 서울은 백제의 위례성에서 고려 남경, 조선 한양, 지금의 서울에 이르는 2천년동안 국가의 중심지역으로 백을 이어 오늘날 세계적인 도시로 성장하였다.

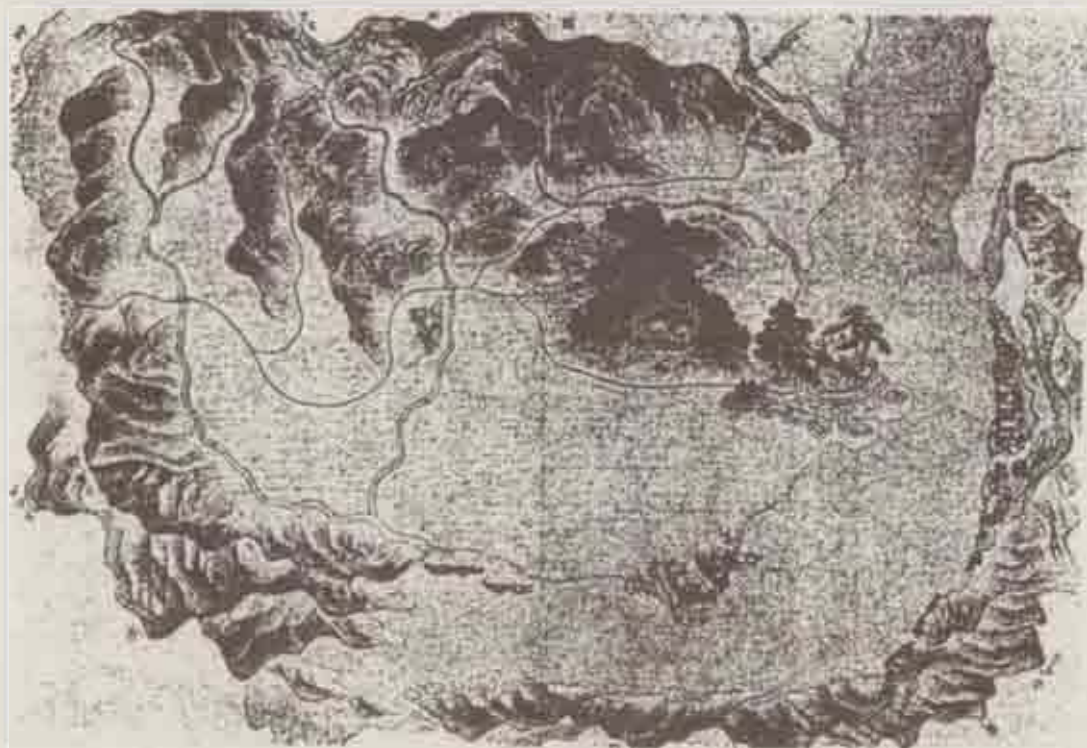
우리민족의 터밭이 된 서울은 평당으로 보나 풍수로 보나 산수의 수려함이 역사의 전환점에 모자람이 없다.

원래 풍수(風水)란 음양론(陰陽論)과 오행설(五行說)을 기반으로 팔대 관천(八代 觀天)의 지리(地理)를 체계화한 논리구조이며 [주의]를 주요한 준거를 삼아 주길괴룡(走吉龍)을 목적으로 삼는다.

구성은 산, 수, 방위, 사람 등 네가지로 성립되며, 간용법(看龍法), 장풍법(藏風法),得水法, 點穴法), 등의 형식은라를 가지는 마, 서울은 장풍과 득수를 모두 갖춘 전형적인 풍수의 명당 지세이다.

장풍은 근본인 좌청룡 우백호 전주와 후천부(左靑龍 右白虎 前朱雀 後玄武)가 완벽한 형세를 이루고 있다.

서울의 평당론을 풍수에 따라 살펴보면 백두산의 병기(甁氣)가 북의 높고 험한 산을 타고 내려와, 국토의 중앙에서 형기가 모여 솟구친 삼각산(837m)에서 남으로 보현봉, 관음봉을 타고 계룡으로 굽이진 계이 북에서 분우리치어 뿔뿔히, 북쪽이 현무(玄武)인 주산이 되고, 정풍은 단산(駝山), 백호는 현왕산이며, 주산에서 완결 건너뛰어 대각하는 형세로 마주보고 있는 남산이 현산(峴山), 관악산을 조산(朝山)으로 하는 두 주악(朱雀)



▲평당도 <은일 임숙백물관 소장>

를 두었다.

특수로 본 풍수로는 외수(外水)인 객수(客水)가 한강인데 조산 사이를 빠져 흐르며, 명당을 크게 감싸안고 있는 형세를 취한다.

내수(內水)인 명당수는 청계천인데, 객수인 한강과 그 흐름이 반대로 하는 내외수류역세(內外水流逆勢)의 형국이다.

청계천은 서울에서 동쪽으로 도시를 관통하여 한강으로 유입되는 데 반하여, 한강은 서진(西進)하기 때문에 명당수와 객수가 완연한 역세이므로 아무리 심한 범람이 일어나도 도살안이 침수되는 것을 방지하여 준다.

한강의 흐름이 도성을 크게 휘돌아 흐르는 곳의 바깥쪽인 동북, 청동포, 노량진, 강서구 일대가 북류 하천의 공격면이 되고, 용산, 서빙고 쪽이 포인트 바(Point bar)면을 이루기에 한강이 범람하는 경우에도 수입이 낮은 포인트 바 쪽인 도성안은 안전하게 된다.

이렇듯 서울은 풍수지리학상 완벽한 형세지만, 오늘날 남산에 올라 둘러보는 서울은 총각한 도시의 모습으로 변하여 명당의 풍수를 찾아보기 힘들게 되었다.

해방 후 급격히 팽창한 인구과 무분별한 도시화로 낙산(麓山)은 산 중턱까지 아파트가 들어섰고, 청풍이 옛자취는 찾아보기 힘들게 되었다.

인왕산은 화강암의 봉우리만 남겨 놓은 채 빌딩과 주택들로 둘러싸여 마치 벽호가 받들 묶인 형국으로 황폐해져 있으며, 주작인 남산도 터널과 고층 빌딩으로 침체당해 안산이 활기를 잃고 있다.

명당의 주역인 북악, 인왕, 낙산, 남산의 내사산(內四山)은 도성을 보호하고 경기를 일으키는 풍

수의 힘을 도시화에 빼앗기고 갸웃리면서 그 역할을 다할 수 없게 되고 말았다.

이제 서울은 도살안의 명당을 가득 채우고 내사산 밖으로 빠져 나가면서, 남쪽으로는 외수인 한강을 건너 관악산, 청계천에 이르고, 북쪽으로는 북한산, 도봉산, 불암산에 닿고, 동서로도 용마루, 아차산, 천마산과 덕양산, 용문 등 경기도의 경계에 닿아 있다.

서울은 조상이 물려준 지존한대를 약속하는 명당일런데 우리 대에 와서 풍수가 다할 수는 없지 않는가, 이제 우리 서울의 울타리는 주산을 북한산으로 하고 남으로는 관악산, 용마루와 덕양산의 외사산(外四山)이 버림아서 새로운 풍수를 일으키고 맥을 이어 나가고 있다.

그러나 최근의 보도에 의하면 이 서울의 마지막 울타리마저 허물어 지고 있다는 보도가 있어 우리를 슬프게 하고 있다.

최근 중부구 빙청동 등 북한산의 풍치지구 일대가 대지로 황폐면경이 허가되고, 나무에 고사락을 투입하는 등 산과 산림이 훼손되고 있다 한다.

집주인이 스스로 울타리를 헐고서 편히 먹고, 가족들 시킬 수 있을까? 서울의 풍수는 자연의 힘에 의해 인간을 보호하고 역사를 지키고 미래를 약속하고 있다.

이제 우리는 서울의 신 풍수를 외사산에서 되찾고 생기를 회복해야 할 것이다.

민족의 맥을 지키고 자손들의 번영을 위해서는 우리시대 신 풍수인 서울의 마지막 울타리를 보호하고 경기를 지키는데 모두가 관심을 가져야 할 것이다. 

흑 비 · I

제8215부대
중위 이 상 규



막다른 골목, 나트륨등 아래서 나뭇들은 무너지고 어둠의 벽과 벽을 만쳐들고 하얗게 웃고있다.

담장 너머의 불빛은 어느새 하교수의 작업실까지 실추하기 시작했다. 그 불빛은 내게까지 달려들었다. 내가 불빛의 그늘을 벗어나려 했을때 현관문이 열렸다.

하교수의 아내였다. 그녀는 키를 줄게 하였는지 차고 쪽으로 걸어갔다. 작업실의 하교수를 의식하듯 조심스런 모습으로.

작업실 밖에서 그림자 하나가 그녀의 손밀한 행동을 엿보고 있었다. 하지만, 그림자는 작업을 안쪽으로 어디 사라졌다.

열려있는 현관문은 그들 내외의 행동을 무시하고 그저 바람을 흐들하고 있었다.

“그만 들어가자 그러나.”

하교수의 왼 목소리가 내 등을 때리고 있었다. 그의 발 속에서 어떤 다짐같은 것이 이어질 듯한 느낌이 들었다. 내 판단이 틀렸다. 그의 얼굴엔 제념의 표정으로 가득했다. 답수복한 수염은 그런 그를 더욱 초라하게 만들었다.

담장 너머에 한 여인이 하교수와 나의 행동을

엿보고 있었다. 하교수의 아내였다. 하교수가 현관 쪽으로 들어서자 그녀는 사라졌다.

조금전 하교수의 복원을 이해할 수 없었다. 하교수 역시 그녀가 담장 너머에 숨어있었다는 것을 알고 있는 눈치였기 때문에 더욱 그랬다.

그들 부부세면 김이라던가 혹은 가족이라는 의미가 오히려 자신의 발전을 가로막는 커다란 벽이었고 말이었다. 식탁에서나 자신들의 불평을 상대에게 전하는 경우를 제외하곤 대화를 나누는 걸 볼 수 없었다. 그들의 그런 행동을 이해할 수 없다는 표정으로 바라보면 오히려 내 자신을 아랑한 눈으로 바라보았다.

하교수의 작업실에 커져있는 전등을 끄기 위해 발걸음을 옮길 때였다. 무언가가 신발을 들고 일어났다. 하교수의 아내가 합살 문고 다니던 부들이었다. 지진 표정으로 달려들더니 날 노려보았다. 그 눈빛이 싫었다. 주인으로부터 버림받은 주세에 날 등정하는 시선을 털어내고 있었다.

침침, 너석의 열구리를 걸어왔다. 그래도 너석은

내 주위에서 도발치지 않았다. 그저 모리를 흔들고 쓰다듬어 주길 바라고 있었다. 그러고 보니 녀석의 잃어버린 앞발, 왼쪽의 불완전한 형상과 나는 별로 다른 것이 없게 느껴졌다. 나 역시 조각에 눈이 멀어 하교수의 문하생을 자처했고 나의 그런 결단의 댓가는 하교수 내외의 불화를 지켜보는 것 뿐 아무런 결실을 기대할 수 없는 그야말로 막막한 상황에 놓여있질 않은가.

작업실 내부의 습기는 역전했다. 거의 한 바리가 마루바닥을 가로지르고 있었다. 동조자를 끌어 모으던 찌리비로 내려졌다. 순간 거미는 무뎠던 세 맥을 바닥에 토해냈다. 움직임이 없었다.

찌리비 끝에 거미를 달아 문밖으로 버리려 하자 밖에 낯선 여인의 목소리가 들렸다.

여인은 하교수와 밀접한 관계인 듯했다. 자연스럽게 대화를 나누는 모습이나 모처럼 환한 미소를 드러내고 대화에 몰두하고 있는 하교수의 모습이 날 묘한 흥미에 끌어당기고 있었다.

더욱 놀라운 것은 하교수가 요즘 들어 장작하고 있는 작업실의 여인상과 그 여인의 모습이 일치한다는 사실이었다.

하교수의 웃음소리가 줄어들었다. 그때마다 그에 대한 나의 고정관념이 하나 들쭉 깨어져 나갔다. 자신이 마냥 상류층 여성의 표본인 것으로 착각하고, 그 상류층 여성의 자라를 유지하기 위한 유일한 수단은 돈 밖에 없다고 믿는 하교수의 아내가 이 사실을 모르길 바란다.

그것은 하교수가 비굴하리 만큼 부박을 할때에 비트소 돈을 건네주는 그녀의 역겨운 모습이 문득 떠올랐던 까닭이었다.

하교수의 아내가 집으로 돌아온 것은 지평이 훨씬 넓어서였다. 그녀의 차가 차고 쪽으로 주차되는 동안 낯선 여인은 정원수 뒷쪽에 숨었고, 하교수는 내가 잠들어 있던 작업실에 급히 몸을 숨겼다.

작업실에 들어서면서 하교수는 겹치 손가락을

그의 입술과 수직이 되게 하교선 허겁지겁 식초도 구를을 정리하는 세 했다. 그의 눈빛 속엔 설령 자신의 비밀스런 외도를 눈감아 주길 소망하는 간절한 모습이 담겨 있었다.

하교수의 아내가 술에 취해 비틀거리다가 겨우 잠잠해지자 정원수 뒷쪽의 여인이 작업실 안으로 들어왔다.

더이상 작업실에 머물러서는 안되었다는 생각이 들었다. 그 생각은 의도적인 판단이었다.

하교수와 함께 있던 여자의 이름은 미자였다. 하교수의 식조작물을 보고 세 비쳐보인다고 하는 것으로 보아 그가 미대교수였다는 사실을 모르는 것 같았다. 그녀의 말투는 천박해 보였으며 속어와 억센 억양이 끊이지 않는 것이었다. 하지만 그녀의 행동은 차라리 있는 그대로 살아온 인간적인 모습의 한부분처럼 친숙하게 느껴졌다.

작업실에서 나오자 그곳에서 노랗게 발효되던 불빛이 꺼만 어둠으로 새워졌다.

정원 손질을 위한 도구들과 이바금께 도둑고양이들의 앙칼진 음성이 가슴을 가르는 칼고에도 새벽이 밀려 들었다.

회색 빛깔의 하늘이 날 좁아졌다. 간간히 몇배 치릴 달려들던 빗방울이 끊어졌다.

내분 뒷쪽으로 하얀 흔적이 남아들었다. 무릎이 그것을 물어뜯기 시작했다.

방관할 수 없었다. 하교수의 외도는 방관할 수 있어도 무릎이 신문물 일방으로 만드는 것을 방관해서는 안되는 이유가 있었다.

사흘 전 그녀는 갈기갈기 찢긴 초간 신문을 갖다놓았다고 해서 나에게 식충이라는 얘기를 서슴치 않았던 기억이 새로웠다. 물론 그녀는 자신의 남편에게마저도 식충이라는 말을 자주 들먹였다. 그녀는 하교수와 내가 괴로워하는 것을 즐기는 듯했다. 그녀에겐 참대가치가 돈이었고 그것으로 자신의 능력을 평가받고 싶어했다.

괴곤이 손뼉을 휘둘렀다. 괴곤의 전령들이 존경에 침투해 보좌상대를 알릴 부름 오차려 제념에서 비롯되는 평온함 같은 것이 느껴졌다.

“비밀로 해주겠나?”

하교수였다. 그의 뒷편에는 미자라는 여인이 휩쓸어진 머리카락을 손으로 빗어 남기고 있었다.

짧은 미소를 하교수에게 전했다. 충분히 그의 행동을 이해할 수 있다는 의미도 담겨 있었다.

그런 일이 있고나서 한달 동안은 작업실에서 보냈다. 하교수는 내 입을 막기위해 석조를 위한 이론과 실기를 한꺼번에 교습했다.

내가 석조에 몰두해 있는 동안에 하교수와 그의 아내에선 갑작스런 변화가 일어났었다.

하교수는 늘 싱글벙글이었고 그와 반대로 그의 아내는 좀처럼 외출을 하지 않았다.

특히, 하교수의 아내는 자신의 주치위가 발뚱하기만을 기다리는 눈치였다.

주치위가 방한한 후에 하교수와 그의 아내는 얼굴을 붉히며 심지어 이혼을 들먹였다.

“교수님은 그럴 분이 아닌데...”

현관 계단을 내려오면서 주치위는 혼자 중얼거렸다.

하교수와 그의 아내가 불화의 늪에서 벗어나기 한 틈들어 보였다.

하지만, 갑작스런 하교수의 자살로 더이상의 불화는 있을 수 없게 되었다. 그의 죽음으로 그동안의 불화를 애감할 수 있었다. 사람들은 하교수의 자살이 복잡한 사정들과 그로 인한 불운 병, 그리고 아내에 대한 죄책감에서 비롯된 것이라고 했다.

미발언이 된 하교수의 아내는 장애가 모두 치유된 뒤부터 다시 외출을 빈번하게 했다. 외출을 하지 않는 날에는 주치위가 형식적으로 다녀갔고 또 한 사람이 찾아왔다. 눈에 띄는 여인이었다.

미자라는 여인이었다.

“수고 많았어요, 그동안.”

정원 밖에서 들리오는 하교수 아내의 목소리였다. 그 목소리는 정원수를 흔들어대는 거친 바람과 빗줄기에 섞여 내 뒷뜰에서 오랫동안 잔상을 남겼다. 남리는 열집의 합작자들의 푸른 밭길로 다가갔다.

하교수의 아내가 장원에서 걸어 나온의 작업실 앞에 서있는 나를 보고 놀라는 눈치였다. 조금 뒤 미자라는 여인과 주치위가 함께 걸어왔다. 그들 역시 표정이 굳어져 있었다.

더이상 이곳에 머물 이유가 없었다. 용모와 살도의 달이 언제라도 내 모든 것을 삼킬것 같은 두려움 때문이었다. 아니, 그것은 그들의 용모로 무의미한 자살로 삶을 거둔 하교수에 대한 나의 주어진 선택이었던지도 몰랐다.

간밤에 하교수의 유종을 정리하다가 우연히 발견된 그의 작품노트에 메모되어 있던 글귀가 기억의 더듬이를 세웠다.

“미자, 주치의 아내는 남...”

하교수는 살아가는 동안 그들의 용모를 분명 알고 있었으리라. 왜 그럴까?

바탕을 가로질러 대문을 나갔다. 현관밖 너머엔 세 사람이 나란히 서서 비웃음의 눈빛으로 날 배웅하고 있었다.

뿌연 빗줄기가 내 어깨를 적셨었다. 그 빗줄기는 어쩌면 하늘이 아닌 세상의 어느 곳에서 내리는 것은 아닐까?

종이는 순수의 수정체를 흐려 놓았다. **종**

그 사람은 바로 현관가 하교수와 친견해 보였던

단순한 크리스마스

제3975부대
일병 이 중 구



추운 날이었다. 빈북이는 말하늘의 작은 별들이 무겁게 내려온 어둠의 커튼 사이로 반짝이고 있었다. 커마개를 하고 폭도리를 하고 양말까지 두개를 써신고 나오는 그였으나 팔뻐 붙어오는 삭풍을 잘을 될 뻔 혼란병의 마음까지도 얼어붙게 했다. “바로 내일, 아니 오늘이 크리스마스구나.” 그는 시계의 딱힌 불빛으로 12월25일이라는 자판의 글자를 바라보며 지난 주일 보았던 성탄의 크리스마스등을 생각했다.

“옥년 이말때구나.” 그는 한숨을 내쉬었다. 작년 크리스마스는 정말 즐거웠다. 크리스마스 이브에는 친구들과 어울려 술도 마시거며 즐거운 시간을 보냈었다. 그리고 그나...

그는 술잔 대신 총을 든 자신을 바라보며 쓴웃음을 지었다. 오늘따라 더 무겁게 느껴지는 총이었다. 그는 경계중 자세를 바꾸며 문동 일어붙어 갑자기 사라져지는 발을 굴렀다. 회안한 것은 더마에서 생각나는 노래는 이말때 그가 고래고래 복

청경 부르던 크리스마스 캐롤이 아니라 휴먼지를 마시며 부르는 군가였이었다.

“예이, 나도 이제 군인이 되어가나? 군대밥을 먹으면 머리가 돌이 된다던데.”

그의 입술주위에서 아릿한 미소가 잠시 피었다가 지었다.

“화기야, 많이만 준다면 돌이 아니라 다이아몬드로도 상관없지. 제...”

그는 시계의 손을 다시쳐서 시간을 확인했다. 이제 겨우 15분이 지났을 뿐이었다.

그는 혼자서 궁서형거리며 같이 군무를 서는 수봉이를 쳐다보았다.

수봉이는 그와 학교친구였다. 운이 좋아서 같은 중대, 같은 구대에 배치받은 것이었다. 그는 충북 지구에서 수봉이는 서울에서 각각 다른날, 다른 장소에서 지원을 했는데도 우연히 같은 날, 훈련소 청문에서 어뢰를 쏘은 제 만나게 되고, 또 같은 구대에 있게 된 것이었다. 당지가 큰 이 친구를 그는 무척이나 좋아했다. 학창시절 그와 수봉이는 많은 면에서 의견충돌을 가졌던 사이였다. 수봉이가 사회정의론 외치며 돈을 던질때 그는 수봉이를 미련한 골같은 바보라 욕을 하면서 빈널 케이크를 만들었고, 수봉이도 그를 교활한 여우같은 기회주의자, 이기주의자 욕하며 복을 치며 권정들을 향해 대담했다.

그런데 이제 같은 내무반에서 밥을 먹고 같은 형을 불러며 훈련을 받다보니 그는 수봉이의 새로운 면을 볼 수 있게 되었다.

모두들 힘이 들어하는 기지구보때 힘들어 지지려는 그의 총을 대신 들고 끝까지 뛰여주었다. 기지구보 후 힘들어 하는 구대원들에게 언제 먹왔는지 수봉이 든 물을 나눠주고 있었다. 그는 수봉이를 무척 좋아하게 됐다. 하마치람 우직한 그가 들

직했던 것이다. 하지만 문득문득 떠오르는 학창시절 수봉이의 긴 머리가 생각날때면 괜히 쓴웃음을 피우는 그였다.

“수봉아, 안 출나?”

“웬잖아, 너는?”

“얼어죽겠다. 원놈의 날씨가 이러 출나?”

그는 포그리 앉았다. 입어서기를 몇번 하더니

“다리 안 아파?”

“네, 풍물칠때는 몇시간이고 뛰다녔는데 뭐.”

수봉이는 한손으로 총을 들고는 앞똥을 보여주는 모습을 취한 뒤 조금은 쪽스러진지 머리를 갸웃한다. 하지만 그의 손은 땀뭇방이 한자질 뿐이었다. 수봉이는 희 웃음을 지었고 그도 따라 웃었다.

그들은 잠시동안 아무말 없이 서 있었다. 연신 새어나오는 입김에 양복이 얼어붙는 듯 했다.

그때 수봉이가 주머니에 손을 집어넣더니 무언가 한통을 꺼내들었다.

“자 먹어, 이런 때를 대비해서 피마 준비했지. 하하”

그가 자랑스럽게 내밀 손에는 건빵이 쥐어져 있었다. 며칠전 급식용으로 지급된 것이었다.

“아! 아직까지 이게 남아있었네!”

그가 좋아라 그것을 받아들며 한개를 입속에 넣음 집어넣고 우물거렸다.

“역시 역시!”

“하하하”

그는 수봉이의 어깨를 톹치며 고맙다고 인사를 했다. 그에게 이 건빵은 산타크로스의 크리스마스 선물인 것이다.

“작년 크리스마스 선물이 뭐였지?”

그는 잠시 사념에 사로잡혔다.

“아! 그래, 흠으로 구워 만든 십자가였지!”

조금은 무뎠던 십자가였다. 십자가에 못박혀 있

는 예수와 표정이 한없이 고혹스러웠고 뼈가 앙상하게 드러난 모습이였다. 하지만 그는 그 십자가를 항상 머리맡에 걸어놓고 있었다. 그 십자가가 뜻하는 의미보다 그 십자가를 선물한 그녀에 대한 고마움 때문이었다.

그녀가 그의 초대에 순하여 그의 방을 방문하게 된 것은 한창 최악별이 기승을 몰아는 8월의 어느 날이었다. 초대는 했었으나 갑작스럽게 돌아다친 그녀에게 그는 키퍼한잔도 대접치 못했다. 그때 그녀는 그의 방에 십자가가 없음을 보고 하나 선물해 주겠다고 말했다. 그는 그 십자가를 무척이나 아끼고 좋아했다.

문득 그는 지갑속에 들어있는 목주를 생각하는 주머니를 눌러보았다. 십자가의 형상이 잡히지는 않지만 무언가 두들긴 느낌이 들었다.

“그래, 이것만 있으면 돼, 이것만 있으면 무사히 3년을 보낼 수 있을꺼야.”

수봉이는 건빵을 계속 씹고 있었다. 하바쳐링 덩치가 큰 녀석이 두꺼운 야상에 잘갑을 끼고 목도리를 두르고 한 몸이 저저 만화영화의 주인공을 연상케 했다.

“정”

그의 입에서 나직한 웃음이 새어 나왔다. 그러다가 내무반 복도에 걸려 있던 거울에 보조를 시키기 전 둘러보았던 자신의 모습도 그리하였기에 다시 나직한 웃음이 새어나왔다.

“나란 놀도 뭘 수 없는 놀이군. 목주를 무척처럼 여기질 않나. 친구의 모습을 비웃길 않나—”

그가 고등학교때 읽었던 발우드라는 책에 글썽 청소를 하는 두아이에 대한 이야기가 있었다. 한 람비가 재자의 물음에 이런 질문으로 답을 했다.

“글썽을 청소하는 두 아이가 있었다. 그런데 한 아이의 얼굴은 재가 물어 겁어지고 한 아이는 그렇지 않았다. 그런 누가 얼굴을 씻겠는가!”

칼비의 질문에 제자는 자신있게 대답했다.
“얼굴이 더러워진 아이입니다.”

칼비는 제자의 답에

“아니다. 그는 절대말 소년의 얼굴이 깨끗했기 때문에 자신의 얼굴도 깨끗하리라 믿고 씻지 않는다. 얼굴을 씻은 소년은 바로 깨끗한 얼굴을 가진 소년이다. 그는 자신의 얼굴도 친구와 같이 더러워졌으리라고 믿기 때문이다.”

가슴이 답답함을 느낀 그는 복도리를 끌고 귀마개의 턱끈을 풀었다. 차가운 바람이 가슴속으로 파고 들어갔다. 그래도 어떤 어느 정도 감각이 무뎠는지 그렇게 느끼지는 않았다.

“흠—”

그는 긴 한숨을 내 쉬었다.

“왜? 무슨 문제라도 있나?”

이젠 주머니의 건빵도 다 먹었는지 수봉이는 두 손을 털고 씻었던 장갑을 다시 썼다.

“수봉아, 봐라. 하늘은 더없이 높고 맑은데 우린 지금 여기서 뭐하냐?”

그는 손을 땅에 내려놓고 쫓고져 앉았다. 자신의 모습이 한없이 치명해 보였다. 따뜻한 나무반에서 쉬고 있을 똥구멍이 무리워서도 아니었다. 그날 자신의 모습이 한없이 치명하게 느껴지는 그였던 것이다.

“아, 일어나. 누가 보기라도 하면—”

수봉이는 주위를 둘러보았으나 이 시간에는 순찰을 돌지 않는다는 것을 그도 알고 있었다. 하지만 혹시 당직사관이라도 순찰을 돌다가 그의 이런 모습을 보면 들만의 일도 끝나지 않고 훈련병 전체에 영향을 미칠 것이기 때문이었다. 며칠전 대대본부에서 보조를 시던 훈련병 하나가 공중전화로 집에 연락하는 것이 적발되었다. 그 때문에 그들은 구대장, 내무실장들에게 엄청 혼이 났던 것이다. 그의

이런 행동이 만약 당직사관에게 적발되는 날에는 여지없이 그 불이 날 것이다.

수봉이는 계속 좌우를 살피보았다.

“오늘 호모가 당직사관 아니냐?”

“호모” 그들이 구대장군 한 분에게 지어준 별명이었다. 목소리가 가늘고 날카로웠기 때문이었다. 일주일전 한 기수 고참들이 산악행군을 갔을때 그냥 돌아서 해제거리던 그들에게 업차리를 주던 분이다.

“안온다. 성사 순찰을 돌더라도 이곳까진 안온다.”

그들은 대부분 뒷원에서 보조를 서고 있었다. 그곳에서는 훈련소가 한눈에 들어왔다. 그래서 그런지 바람이 몹시 불었고 나무가 우거져 있어서 밤에는 좀 으스스한 곳이었지만 훈련병들은 그곳에서 보조서기를 좋아했다. 그곳은 순찰의 사각지대였기 때문이다.

그는 한번 불어온 식중에 온몸을 한번 크게 떨더니 풀어헤친 복도리와 귀마개를 다시하곤 일어섰다.

“에라, 가만히 앉아 있자니 더 춥네. 오늘따라 왜 이렇게 춥지?”

그는 바증을 내며 돌맹이를 건어냈다.

오늘처럼 추운 겨울날이었다. 그는 베틀 친구의 군입대를 환송하기 위해 충주에 있었다. 다른 친구들과 함께 청주에서 모인 그들은 충주까지 차를 타고 달리면서 이런저런 얘기를 나누었다.

모임이 군현중이라는 목적만치라 나누는 얘기가 모두 군에 대한 내용뿐이었다. 사교실이 없는 그는 성현이와 그리 친한 사이는 아니었으나 1년동안 같이 힘들어하며 생활한 정을 생각하여 만사를 제치고 이 일행에 합류했다. 우연히도 그 일행에 그녀도 섞여 있었다. 과연 갈바를 입은 그녀의 작고

귀여운 모습이 그의 눈속에 들어왔을때 그는 온근히 성현이의 군입대를 반기고 했다.

출주에 도착하고 마중 나온 성현이를 만난 그들은 때바침 내리기 시작한 눈을 맞으며 마냥 즐거워 했다. 온세상이 하얗게 변하고 있었다.

그는 고개를 들어 하늘을 다시금 쳐다 보았다. 하늘은 드없이 깨끗했다. 별들만이 송송히 떠있어 아기 예수와 탄생을 경축하고 있었다.

“눈이라도 내렸으면...”

기지성당에 밝히는 성탄동이 어둠속에서 더욱 반짝였다.

그들은 수안보 성당으로 향하고 있었다. 출주에

후후. 그는 웃음을 지었다. 너무 변했어. 그는 자신을 향해 이렇게 비웃었다. 짧은 머리, 공개 변해버린 목소리, 이런 것이 아니었다. 너무 변해버린 그의 성격때문이었다. 하가야 군에 들어오기 전에도 단순한 농이라고 말을 들어왔지만 이제 그는 그 자신이 단순해지기를 원하고 있었다. 뭐라든 뭐고, 기라든 기였다. 그냥 그 뿐이었다. 그는 그런 자신을 비웃었다.

술판이 벌어졌다. 어머님의 배려로 땅이 마련되었고 맥주가 들어왔다. 남은 친구는 먼저 가는 친구를 위해, 가는 친구는 연봉가는 그의 길을 따라온 친구를 위해.

그녀석 지금 빌하고 있을까?

하지만 황당해 하는 그녀의 표정에
자신만만해 큰소리치던 그도 뒷머리가 당겼다.
“정지! 손들어! 뒤로 돌아!”

서 마땅히 갈 곳을 찾지 못한 그들은 눈썰매나 타자고 수안보로 왔지만 워잇워잇 넘어가는 태양을 바라보며 애석한 마음을 달래며 이고강 출신인 성현이가 추천하는 수안보 성당으로 발걸음을 옮긴 것이다.

작은 성당이였다. 빗줄 내린 눈 때문에 지붕이 고 파달이고. 온통 새하얗게 변해 있었다. 아무도 밟지 않은 눈밭을 그들은 새구렁이처럼 썰며 성당안으로 들어갔다. 언제 지웠는지 성모상 앞 보도블럭에는 한들름의 눈도 남아있지 않았다. 모두 카톨릭 신자인 그들은 성모상 앞에 포그려 모여 기도할 드렸다.

그는 멍하니 어둠 저편을 바라보았다. 어둠 저편에서 작고 빨간 촛불이 보였다.

“난 너를 좋아한다. 어느 누구보다도 널 좋아한다. 이런 내 감정이 사랑인지 아닌지 모른다. 하지만 누구에게도 널 양보하지 않을거다.”

그는 촛불 건너편에 앉아 있는 그녀를 향해 물속 이 한마디를 남기고는 잔을 비웠다.

“여기서 끝표한다. 이 나석은 내꺼다. 아무도 반 생략 금지이다.”

하지만 황당해하는 그녀의 표정에 자신만만하게 큰소리치던 그도 뒷머리가 당겼다.

“정지! 손들어! 뒤로 돌아!”

“크리스마스!”

회중전등 밑이었다. 순간 그들은 목질뿔 소리
들었다. 아랫쪽에서 보조를 서고 있는 놈들 뛰하는
거야! 소리를 크게 질러 달려뛰어치! 속으로 욕을
하며 회중전등을 향해 총을 들어 댔다.

"라디오!"

"누구나? 웬무는?"

속으로 그는 재채를 붙였다. 여기까진 정말 멋
지게 들어맞은 것이다. 지금껏 여러차례 순서에 걸
렸지만 이렇게 매끄럽게 진행되기는 처음이었다.

"나야 빌마. 뭘 잔소리가 그리 많아."

내부실장들이었다.

"필승! 근무중 이실무!"

수봉이가 먼저 인사를 하고 그도 따라했다.

"뭐가 필승이야! 뭘 생각만 하고 병하니 있던
놈들이. 아, 아거나 먹어라. 수고해."

수봉이의 손에 사탕 몇알이 떨어졌다.

"쭈~"

"필승! 계속 근무!"

그 다음날 그들은 그와 길으로 가기로 했다. 어
제 내린 눈으로 조령이 통제되어 있어서 문경관봉
을 넘기로 했다. 그녀는 필핵으로 간다고 했다.

그는 약간 서운했으나 어제밤 일때문에 마음이
걸려 제대로 말도 걸지 못하고 차에 태워보냈다.

"어제 내가 잘못했니?"

"하하, 넌 원래 단무지잖아!"

"단무지?"

"단순! 무식! 저지분!"

친구들은 모두 웃었지만 그는 웃지 않았다.

"단순, 무식, 저지분" 그는 고개를 숙이며 그
단어들을 머리에서 지울 수 없었다. 그리고 그 산
행에서 그들은 어떤 비밀협약을 했다. 그 협약을
통해 그는 그녀의 유일무이한 남자친구로 안정을
받았다.

'단순'

이제 단순이라는 단어는 그가 가장 좋아하고 신
봉하는 단어가 되어 버렸다. 복잡한 이 세상에서
그 맑은 단순하고 깨끗한 삶을 살고자 노력했다.
고된 훈련속에서도 그는 '단순'이라는 단어를 머리
에서 잊지 않으려 했다.

교관들이 욕을 해도 그는 '단순하게, 단순하게'
하며 치밀어 오르는 화를 묵묵 누르고 구대원들이
자신의 이익을 위해 아귀다툼을 해도 그는 단순하
게를 외쳤다. '단순하다'는 것이 그 뜻이 아님을
알면서도 그는 그것을 외쳤다.

'이 세상을 단순하게 살자'는 그가 수십번씩 속
으로 외치는 말이었다.

내부실장들이 주고간 사람이 다 죽어버릴때 상
번자들이 올라왔다. 그들 역시 두들하게 입고 있었
다. 아직까지 호수에서 헤엄치고 있는 그들에게 이
크리스마스 이브의 맑은 혹독한 시련이 될 것이었
다.

"아 수고했다."

"응. 수고해라. 제리 크리스마스."

오늘 잘자리에 들기전 앞발을 걸어 놓아야겠다고
그는 생각했다. 힘들었지만 즐거운 크리스마스
였다. **END**



지리산 야간산행

제3579부대
6급 류길



금년 여름은 지루한 장마비로 인하여 주말이 거의 밝은 날이 없이 비오는 날이 많았다. 그렇지만 첫 야간산행을 하는 오늘, 아침햇살이 눈부셨다. 산이 좋아 등산을 여러곳 다녀왔으나 야간산행은 처음이기에 소년처럼 산행에 대한 상념으로 가득했다. 전부터 명산중의 명산인 지리산 반야봉에 꼭 가보고 싶었는데, 이번 산행이 결집되어서 매우 즐겁었다.

오전일과를 마치고 가벼운 마음으로 등산장구를 점검한 후 22:00에 집결지인 무심천변 주차장에서 동료 2명과 함께 버스에 자리를 잡고 앉았다. 산악회 가이드로부터 야간등산에 대한 공지사항과 협조사항을 들은 후 출발했다. 버스를 둘러보니 50여명의 등산인중 여성이 10여명이 넘었다. 의아스럽게 생각했다. 여성이 어떻게 야간산행을 할 수 있을까 의구심이 많았다. 우리 일행을 태운 버스는 한밤중의 고속도로를 한참 달렸다.

온 전지가 적막할 뿐 먼 카로들 불빛만이 반짝거리는 지리산 어느 모퉁이에 도착했다.

새벽 02:00경 가이드의 안내에 따라 인원 점검 후 출발. 야간산행이 시작되었다. 문득 옛적에 군대생활중 야간행군하던 시절 생각이 났다. 깊은 산술의 계곡을 따라 올라가기 시작했다. 손에 손전등을 들고 그저 앞만 보고 불빛만 따라 올라가는 것이다. 앞뒤에 누가 오는지, 여기가 어느 지점인지, 감란 루이지경이라 구분할 수가 없었다. 그저 발자국 소리만 들려왔지만, 여기가 바로 지리산 봉사를 계곡의 어느 지점인 것 같았다. 이곳은 6.25전쟁 전후 공비 전당들이 양민에게 약탈과 만행을 자행하던 그 계곡, 군경과 쫓고 쫓기던 그 산을 내가 지금 올라가고 있는 것이다. 산행시작 1시간30분 후 달궁을 거쳐 중봉으로 반야봉(1733.5M)을 향하여 계속 진행중이다.

계곡마다 비가 많이 와서 물줄기가 흘러 내려 찰리찰리 빠지는 곳이 많았고, 돌뿌리에 새이고 나무기둥에 걸리고 무엇이 무엇인지 구분이 잘 되지 않았다. 새벽 이슬이 내려 등산복이 축축하고 옷 속에서는 열과 땀으로 땀배이 되고 짙어진 고봉의 잔이슬이 형기 묻어 몸의 감각이 무디어지는 것 같았다. 산행출발 4시간이 되니 시야가 점점 트이기 시작. 땀뻘뻘 다리가 새 힘이 솟는듯 했다. 밤을 꼬박 새워 06:00경 정상인 반야봉 정상에 서게 되었다. 어느 산행에서나 마찬가지였지만 정상(1733.5M)의 고봉은 경이로웠다. 아, 여기가 바로 지리산 반야봉 정상인가? 새벽 산봉우리가 그렇게 아름다울수가 없었다. 어느 시인의 산에 대한 예찬론이 생각났다. 만개 자욱한 고봉에서 내려다 보이는 구름은 마치 온 세상이 내 것이 된 듯한 착각을 일으키게 했다. 그리고 그제서야 깨달았다. 내가, 그리고 나의 동료들이 어려움을 무릅쓰고 이곳에 왔는지를, 생각에 잠겨있는 동안, 얼마나 지났을까. 어디선가 출발 신호가 들려왔다. 아련한 마음을 뒤고 하고 신속히 움직였다.

이제 여기서부터 반대 방향인 화산행이다. 풍사

끝에서 반야봉 정상까지는 야간산행이고 지금부터는 새벽산행이다. 낮과 밤의 변화된 모습을 보는 것이다. 화계재를 지나 심원굴 계류굴을 형성하고 있는 반야봉의 낙조는 지리산 10경중의 하나라고 한다. 배전의 배암사(背岩寺)굴이 지금의 배사굴로 변하게 되었다고 하는데, 항상 12.8KM의 행사를 계속하는 오봉대를 비롯 뱀소, 팔봉소, 단심폭포, 산장소와 공비도발 천적비둘기 있다는 유명한 계곡이다. 우리일행은 배사굴의 긴 계곡을 따라 밑으로 계속 내려갔다. 그런데, 밤에는 보이지 않던 광경들이 아침의 밝음속에 다시보니, 심발과 당혹감을 감출수 없었다. 군대군대 펼쳐진 젊은이들의 TNT총 주변에 마구 버려진 오물, 지리산 계곡이 여기서부터 오염이 되어 가는구나하고 현장을 목격하니 말로 할언키 어려운 현실에 마음이 무거웠다. 당국과 관리공단에서 힘들게 모아놓은 오물 야적장도 군대군대 눈에 띄었다. 이 계곡이 어어지면서 이런식으로 되어버렸다.

험하게 내려 쏟아지는 이 아름다운 계곡 물이 어떻게 이렇게 오염 되도록 누가 만들고 있나 그 형태를 보고 있는 것이다. 범기벋고 앉아서 고스름, 고기판에 고기구워 먹느라 연기를 내고 술마시고 고성방가, 기타치고, 녹음기 크게 틀어놓고 여기가 해수욕장인지, 수영장인지, 여기가 자기배길 안방이라고 차라를 하는 것인가! 도대체 이러한 놀이 문화가 어느 곳에서 온 것인가! 먹고 마시고 취하고 눈물 사나운 행위를 하여야 여름피서가 되는지, 이게 어느 나라의 퍼서 방법인지, 우리 등산인으로서는 미려가 되지 않았다.

11:30경 무거운 발걸음으로 많이 범벅이 된 배하산하여 전척비에 묵념하고 계곡을 따라 내려오니, 배사굴의 역사를 말해주듯 계곡의 물은 험하게 내를 이루며 흘러가고 있었다.

11:40분에 버스에 다다르니 서로 야간산행을 무사히 마친 인사를 하며 이야기 웃을 피운다. 여섯등산인 10여명도 땀뻘 와 있었고 수고하였다고

인사까지 하는 것이다. 나의 열리스럽게 생각했던 것은 기우였음을 알았다. 버스가 12:30에 지리산 주차장을 완전히 비그리자 창영한 지리산을 집결 뒤로 하고 벌어져갔다. 조용히 눈을 감고 오늘 야간 산행에 대한 산행일지를 적고자 땀을 닦았다. 가장 언뜻때 등에서 우리의 산하가 온물 일부 등산객에 의해서 오염이 되어 가고 있다는 것을 자주 보도록 볼때 접하곤 한다. 그때마다 바울 한구석이 찔림함을 느껴지만 『일부 등산객과』 『등산인』(산하인)은 서로 다른 것이다. 명확히, 구분되어야 하지 않을까?

일부 등산객이라 함은 자기들의 편의대로 마음 내키는 대로 행동하는 사람들로써, 수목을 분재용으로 베고, 난을 베고 줄 수식도 베고, 담배꽂이나 휴지 등을 할부로 버리고, 아무곳에서나 술 마시고 동기타에 고성방가까지도 묵묵히 모용해 주는 산을 찾아 일시적으로 산을 놀이문화로 찾는 사람들이라 말하고 싶다. 『등산인』은 산에 대한 윤리와 예절이 있어야 하고 등산은 걷는 것이 전부으로써 무상의 행위이다. 산에 대한 기본 예절이 있으면 산을 아끼고 소중함을 깨달을 수 있는 진정한 등산인이라면 『일부 등산객』과는 완전히 구분 되어야 한다. 자연의 소중함을 받아들이고 겸손하게 흔적을 남기지 말고 추억만을 남기고 오는 참다운 등산인으로서..

오늘 우리 야간산행 일행은 많은 것을 보고 느꼈을 것이다. 왕으로 칠서장영한 아마추어 등산인으로써 나도 감동을 받았다. 땀 한조각 막을 수 있는 시간적 여유가 별로 없이 건기만 한 우리 일행은, 산을 마치고 사할하는 바로 그 사람들이다. 여섯등 버스는 무심천변에 정차하여 하차하니 무심천 냇물이 더욱 반짝이며 깨끗이 흐르는 것 같았다. **등문**

小白山 旅情

제91기지건설전대
7급 우 부 태



동해 여름은 비도 자주 오고 일조량이 적어 과
사철답지 않게 기온이 낮은 시원한 날씨의 연속이
있다.

여름 휴가가 끝나는 마지막 날에 중부 대학에
위치한 소백산을 오르기로 한 날 전부터 계획을
세웠던 자라, 그 전 날 휴가차 서울에서 처음 찾아
온 고등학교 선배님 가족과 길을 나섰다.

단양 고수동굴을 거쳐 경북과 충북의 경계인 소
백산 능선 죽령고개를 오른다. 굽어보기 많아 국
에서가 온전할 하듯 피서객 차량 속에 묻혀 경북
풍기로 향했다. 죽령 고개바우에는 많은 사람들이
뒹뒹했다.

장목 뽕기는 예로부터 언살의 산지로 유명한 곳
이기도 하다. 풍기 읍내로 들어서면서 소백산 비
로봉에 제일 가까운 비로사 살가동 이정표를 확인
하고 계속 산길해기로 접어들어 길이 점점 좁아지
면서 비로정도로가 나타난다. 비가 근래에 많이
해서 도로의 큰 돌이 곳곳에 들숨되어 승용차의
자세 바다와 돌이 부딪히 소리가 날 때는 혹시나

자가 코장이나 나지 않을까 걱정스럽기도 했는데
무사히 살가동까지 도착하니 한숨이 놓인다.

오늘 저녁은 텐트 속에서 잘지 민가에서 잘지
한참을 망설이다 동해 할아버지께 적당한 곳이 없
느냐고 여쭙니 자기 길이 두추한데 방을 보고 쉬고
할 수 있으면 라우팅 꼭고 가라고 말씀하신다.

할아버지와 나이 차이가 많이 나는 할머니가 풍
기읍에 소재한 직장에서 퇴근하시어 집에 들어서
서 낮은 여백력을 보고는 처음에는 이상한 얼굴이
었다가 인사를 드리고 사연을 알ळ드리니 급발 환
하게 웃으시면서 불편한 것이 없느냐고 물어신다.

저녁식사로 김주인 내외분과 함께 편은 식탁에
서 서로 소주를 한 잔씩 나누며, 결혼해서 12년만
에 얻은 외동아들 이야기, 농촌 생활의 갖가지 이
아기들을 나누게 되니, 여행에서 얻어지는 즐거움
이 더욱 새롭다.

이튿날 아침 식사를 일찍 들고서 지난 밤 편히
할 수 있도록 배려해 주신 어른들에 감사의 인사를
드리고는 서둘러 산으로 올랐다.

비로봉 정상으로 향하는 소요시간 세 시간의 산
행은 자라이다. 흐린 날씨에 비까지 무슬거려 아슬
을 착잡하게 잊어둘게 한다.

지난 때 물 뜰하지 않은 묘청사고로 오른쪽 다
리 부를 인대가 대부분 파열되는 중상을 입고, 수
술을 당당한 경행외과의사의 "당신은 앞으로 달리
거나 등산은 물론 파격한 운동은 할 수 없으니 파
을을 단단히 묶고 물리치려나 열심히 받으세요"라
는 말을 들었을 때는 마치 하늘이 무너져 내리는
것만 같았다. 비록 그 좋아하던 등산도 즐길 수 없
고 모든 것이 끝장이라는 좌절감이 느껴졌다. 그런
데 오늘 새롭게 태어난 기분으로 지금 소백산 비로
봉 전사백삼십구 미터를 올라 가고 있는 것이다.

무릎에 무리가 가지 않게 규칙적인 팔걸음으로
좌상의 컨디션을 유지하도록 애쓰면서 정상에 향

했다.

구름이 걸린 소백산 산꼭대기 산길은 뻣뻣히 우거져 있었고 멀리 계곡의 물 흐르는 소리만 우렁차게 들렸다. 적당한 거리를 두고 앞에 가던 한 쌍의 남녀와 자연스레 인사를 나누었는데, 서울에서 휴가차 드라이브와 산행을 하기 위해 소백산으로 저도 없이 몰어들어 왔단다.

가파른 중턱 능선에서 만나게 된 아가씨 한 명이 목이 따르다며 물을 찾는다. 제일 중요한 물 근처를 소흘히 한 모양이다. 물과 비스킷을 꺼냈더니 그 아가씨 왈, “아저씨, 물 맛이 바뭇는데요”라고 한다. 아마 한참동안 계속된 갈증에 무척이나 고마웠던 모양이다.

다행히 가팔비만 계속 내려 산행에는 큰 어려움이 없었다. 가파른 능선을 오르니 절실이 보이면서 먼저 온 등산객들이 구름이 덮인 속에 하나 둘 모습을 나타낸다. 들트 할아 올린 계단이 보이면서 최고봉 비로봉 표지석이 나타난다.

살년 전부터 아마추어 무선 HAM을 즐기고 있는데, 곧 바로 할 틀 없이 가지고 간 초단파 무선기를 꺼내 전파를 날렸다. “CQ, CQ, 여기는 HL3FUH, 소백산 비로봉 정상, 수신되는 곳 있으면 응답바랍니다.” 여러 명이 한꺼번에 응답을 하는 바람에 겨우 한 사람의 차례로 교신할 수 있었다. 대부분 소백산 근교의 차량 운운국이었는데 밀리는 경남 현양 가지산 정상에서부터 대구, 구미, 김천에 있는 여러 아마추어 무선국과 교신을 나누었다. 특히, 내가 처음 개국했던 대구쪽 무선국 국장님들이 퍼질 전 김천에서 교실했는데 언제 또 소백산까지 갔느냐며 놀림 반 관심까지 주시며 반가워 하셨다. 구름 속에 아래는 보이지 않지만 전파를 통해 여러 곳의 아마추어 무선국과 인사를 나누니 현대 과학문명의 이기라는 것이 새삼스럽게 느껴진다.

정상에서 한 시간 가량 지체하여 서서히 연화봉 정상 국립 원문대 쪽으로 발걸음을 옮기니 등산로 주위에 향나리 꽃이 활짝 핀 것이 더욱 아름답다. 소백산은 지리산의 축소판처럼 느껴지는 산이다. 근래에는 많은 등산객들이 이 곳을 찾으며, 능선상에 자생하는 주목군락은 천연기념물로 보호하고 있다.

방향이 같은 두 분을 만나 서로를 자기 경험한 여러 산행담을 주고 받으며 함께 걸으니 한층 발걸음이 가볍다. 긴 능선 긴 시간의 산행 속에 연화봉 정상으로 향하는 길에서 처음 만났지만 소주 몇 잔까지 걸음이며 함께 침심작사를 하니, 한층 몸이 가벼워지면서 푸근한 장이 도는 것이 조금 전의 허거지고 피곤하던 기분과는 전혀 다르다.

발 아래의 국립 원문대는 구름에 덮여 보였다가는 금방 보이길 않는다. 산에서 만난 두 분과 연화봉 정상 기념비가 있는 곳에서 사진을 찍고 회암사가 있는 금강사의 내리막 우거진 길목 속으로 발걸음을 옮겼다. 하산은 산행이 끝나가는 시점, 무릎에 무리가 가지 않도록 금강사 계단 길을 조심조심 내려 오니 계곡물 소리가 들리며 중추공사가 한창인 회암사 절이 보였다. 회암사 아래 갈마칠 수밖으로 물어난 회암폭포를 바라보니 자연이 만든 장관에 기이 넓을 할줄 지경이다. 현장을 경치 구경에 시간을 보내고 서서히 걸어 내려 오니 오늘의 종착지인 주차장이 보인다.

산에서 만난 두 분과 서로 연락처를 교환하고 아쉬운 작별을 고했다. 구단양으로 가는 버스에 올랐다. 오늘의 무사안락한 산행에 한편 고마움을 느끼며, 오랫동안 가졌던 이번 산행 역시 지나칠 수 없었던 멋진 산행이었구나하는 생각에 절라온 피곤함을 잊고 있었다. 

숲과장의 음주문화

제2762부대
5단 이희호



전직 내장개발생산하는 K회사에 근무를 하고 있는 김과장은 매사에 철저하고 입부처리 능력이 남달라 미하면 탁월하게 인정이 될 뿐만 아니라 성격 또한 온순하여 시곗달도 법없이도 잘 사람으로 통한다.

이제 그의 나이가 불혹을 넘어 중년에 가까워지고 있음에 새삼스레 깨닫게 되자, 그동안 경제적인 과잉과 과잉의 입지구축을 위해서 질신없이 가파른 인생길을 팔로로 승차해 달려왔구나? 하는 생각을 해보면 흐트름은 마음적으로 분분분분... 부연가를 잃어버린 사람처럼 되리라 졌다.

작은 월급이지만 주택부금을 열심히 붓고 아내에게 생활비를 주고 여기저기 포개다보면 아무래도 아이의 결혼을 하여도 그의 "문화유지비"는 턱없이 부족하고 보니 그의 안주머니는 언제나 텅텅이다.

그러나 그도 남들처럼 일년에 한두번 정도는 야유회라도 가기 위해서 작정 동요없이 하고 있는 게모임에 가입을 하였다. 회비는 매월 만원의 각출하여 봄가을 야유회 모임으로, 일년에 한두번

씩 야외로 잔바람을 쐬고 오면 한결같이 삶에 대한 재충전되어 지는것 같았다.

이번 야유회는 흥가분하게 남자를 꺼리만 가기로 하사는데 의견 일치를 보았다. 함께 가자는 이야기가 없음에 약간은 토라졌지만 마음 약한 아내의 동정만 비고임 반으로 입술을 베풀 내밀면서도 쉽게 승락해주었다.

김과장은 전날밤 퇴근을 하면서 상사로부터 혼날 일을 핑계삼아 소주 한잔하는 자리에서 우연히 고고 동창녀석을 만나 자정이 넘도록 술을 마셨던 탓에 기록하기만한 그의 속 마음이나 그날의 하늘은 산뜻 흐트러있었다. 잔광 야유회 때문에 이른 새벽부터 나와 아침인 지금도 간밤에 술기운으로 마음이 개운치 못해 속이 울렁했지만 잔광비스에는 그의 일행을 세외하고는 저의가 여자들뿐이라 일행 모두는 더욱 제각각 흥분에 들떠 있는것 같았다.

한시간 정도 차를 타고 달리 버스가 불개이트를 벗어나자, 어느 한 팀의 총무라면서 목소리가 오란하고 제법 달변있는 젊은 여자 한 사람이 일어나서 "자 지금부터 화식 장리를 하겠어요."라고 하면서 여기 저기에는 저쪽으로 가서 앉으시고...하면서 부산을 벌여 남녀 한조씩 박공을 만드는 동안 술기운으로 약간 졸고 있는 듯한 그에게도 화식 장리를 하면서 이 여자는 말짱기나 한 것 처럼 박공을 만들고 남은 나머지 여자들 모두를 그에게 동적으로 만들어 주어 콘서트 그는 마음이 들떠졌다. 잠시 후 야외식에서부터 노래가 이어졌고, 그러자 잠시 서백했던 분위기가 금새 밝아지기 시작했다. 쓰러져 때문에 잠시 지긋이 눈을 감고 있었는데 아마도 그는 졸고 있는 것으로 보였던 모양이었다. 그녀는 "졸고 있는 미남아에게 노래 한국 뽕으셔요." 그리면서 그에게 마이크가 넘겨졌다.

18번인 두-관강 푸른 물에 노젓는...으로 시작을 하여 몇개의 패파트리가 시작되자 차안의 분위기는 명창으로 인해서 그의 인기가 절정에 이르렀다. 그의 노래 슈미와 이리 회사내에서도 단연

품으로 손꼽을 수 있을 만큼 실력자이지만 모처럼 만의 야유회에서 또 많은 여자들 속에서 평소 실력을 발휘 하고 싶었다. 그래서 그는 갑자기 차안에서 노래출세로 환호와 박수소리로 베키메너를 잡는 주인공이 되어 그 인기로 여자들이 권해주는 한잔두잔의 술을 사양않고 마신 결과 주체할 수 없을 만큼 취기가 오른 상태가 되었다.

그렇게 시간을 달려 여수 오동도에 도착을 했었다. 출발할 때의 지루한 하늘은 맑아져 하늘에 다가가 돌이라도 던지면 금방 금이라도 가서 깨어질 것만 같은 시원 빛깔을 하고 있었다. 거기다가 푸른빛깔에 선명하게 드러난 바다는 흰둥 비늘을 반짝이며 누워 있었다. 취한 기분탓인지? 푸른 바다가 김과장에게는 더없이 좋아졌다. 식사후 동료들과 함께 쾌속정 보트를 타고 섬 주변을 달리자는 의견에 따라 모두가 승선을 하여 한바퀴를 돌아보니 동료들은 상쾌하면서도 비릿한 바닷 바람에 몸을 내맡기며 연신 웃음해 하는 표정들이었으나, 그는 울렁거리는 속 때문에 도무지 건널수가 없어 금으로 나머지 선미로 나가려고 할 때 동료 한사람이 황급히 그의 팔소매를 잡지 않았다면 취기 때문에 하마터면 사고를 당할 뻔 했었다. 보트가 선착장에 도착을 하자 그나마 조금清醒이 되어 마음을 추스리고 있는 그에게 실성한 해삼과 밀게와 소주가 또 유혹하고 있었다. 이제는 그만 마셔야지 하면서도 달리 향긋하게 입맛을 돋구는 병계를 안주 삼아 소주를 또 마시게 되었다.

그때 누군가 바다를 배경으로 기념 촬영을 하자고 하니 기어코 김과장 자신이 촬영을 요청을 부렸다. 동료들은 불안해 하면서도 모두가 그의 마마주어 사진기술에 기가 죽어 제각기 근사하게 포즈를 취하려고 애를 썼다. 그가 든 카메라 렌즈 속으로 비쳐오는 모습이 한가장의 부양가족을 질여겨고 있는 기장들이고 또 생산 업체를 이끌어 오고 있는 주역들이라는 생각이 들어오자— 이들 모두가 이 거대하고 복잡한 기계와 같은 사회에 내 놓여있을 뿐 아니라 같은 역할 수행을 위해서 모두가 이 얼마나

매일 같이 팔을 흔들면서 그의 일과에 열심히 오늘을 살아가는 순박한 사람들이 아닌가? 하는 생각을 해보니 그는 금방 쓸쓸함과 한기중으로 혼미함이 스쳐 오면서 하나아 두울...하면서 선풍기를 누르는 순간 바위로 얼굴을 밀어뜨렸다. 그때 모두들 어쩔 줄 몰라하면서 그에게 물려들었다. 그리고 그의 몸에서 실돈유이 새어 나왔다.

카메라를 잡은 두 손은 머리위로 들려져 있었던 것이다. 그를 일으켜 세웠더니 입술에 피가 조금 묻어 있었을뿐 별다른 상처가 보이지 않아 다행이라고 모두들 안도의 한숨을 쉬었다. 그나마 다행이라고 위로해 하면서 그런 의비에서 노래 한곡 더부르라는 동료들의 말에 그는 술기운으로 또 노래기 시작하는 도중에도 자꾸만 피가 똑똑 떨어져 살펴보니 앞 이빨이 두개나 부러진 것을 알게 되었다. 그런데 주체할 수 없을 정도로 몹시 취한 그가 상황 설명을 하는 그 말이 겹잡이였다. 한두잔을 마신 술이 취하지는 않았지만 기분이 아주 좋아 사진을 찍으면서 하나 둘 셋...하는 순간 갑자기 바다 속에 있던 큰바위가 돌라와 그의 이마를 치기에 귀한 카메라를 다칠까봐 자신의 이마 위로 카메라를 올리면서 순간적으로 바위를 이마로 딱아 그의 이마는 아무런 이상이 없었다고 자만을 하였지만, 아마도 그때 이빨이 상하지 않았나 싶다.

지난 달에도 앞 이마를 갠아 부쳐 이유를 물어보니 친구 터석과 소주 한잔 나누고서 기분 좋은 귀가길에 김부근 아스팔트 도로가 김직스제 일어나 앞 현상을 부딪혔다는 것이다. 그는 술을 樂酒라고 좋아하면서 즐거 마시지만 가끔씩 의사 처방 없이 벽은 췌이라 김과장의 음주 문화는 이처럼 망신을 당하거나 불위 유지를 못할 때가 한두번이 아니니 글에 알이다. **END**

초병과 커피

제73기상전대 16기상대
병장 이 항 의



언제부터인가 수요일 저녁이 되면 교회에서 기지과세출을 하며 커피를 나누어 주는 일들을 하게 되었다. 우리들은 이일을 빌려 '수요초병방문'이라고 하지만 초병들은 그들에게는 '커피순찰'이라고 부르는 것 같다. 아마도 그들에게는 방문이라는 단어보다는 순찰이라는 단어가 더욱더 익숙한가 보다.

수요일 저녁 10시가 되면 상관님께 보고한 신우회원 10여명이 교회에 모이기 시작한다. 모이기 전 군종병은 커피를 끓이는데 그날 수요초병방문의 성공 여부는 많은 양의 커피를 어떻게 맛있게 타느냐에 달려있다. 혼자 먹기 위해 타는 커피는 커피 몇 스푼, 설탕 몇 스푼... 식이겠지만 우리가 타는 커피는 '커피 1봉, 포엥 1봉지, 설탕 2봉지' 이런 식이다.

어느 유명한 피아노 연주자가 말하기를 "하루 연습을 안하면

그 자이를 내기 알고, 이를 연습을 안하면 주위 사람들이 알고 삼일 연습을 안하면 판공들이 한다"라고 하였는데 커피를 타는 심정은 연주자의 마음과 일맥상통하리라. 커피를 마시는 초병의 모습은 다양하다. 아주 반갑게 맞이하며 커피를 받아 마시는 초병도 있고, 그냥 달달히 받아 마시는 초병도 있고—

한번은 훈련기간 중일 때이다. 훈련관계로 한 주 수요초병방문을 쉬기로 하였는데 교회 군종심에 커피순찰 안 도나는 분의 전화가 몇통일다는 후문도 있었다. 받아 먹으려는 바지 못해 먹는 듯 하면서도 내심은 아닌 것들 보니 남자의 전형적인 내성(?)인가 보다.

생각에 보면 "마음이 가난한 자는 복이 있도다"라고 하는데 어떻게 보면 부대안에 있는 초병들은 밖에 있는 사람들에 비해 마음이 가난하다고 생각한

다. 저녁에 들리는 커피향만, 금배의 가치를 묻는다면 몇 분 안되는 사소한 것이다. 비록 합구정동에서 파는 3,000원짜리 커피는 아니지만 초병의 커피는 그 이상이라 생각한다.

만약 이 커피를 합구정동에 있는 어느 카페에서 나누어 준다고 생각해 보자. 사람들은 이상한 눈빛으로 쳐다 보리라. '이거 혹시 독 탄 것 마나' 어쩌면 먹는 사람이 이상하게 될 상책이다.

적은 것에도 큰 기쁨을 느낄 수 있는 마음, 이것은 분명 복 있는 자의 마음일 것이며 초병들의 마음일 것이다. 오늘도 커피를 나누어 주면서 받아 마시는 이들의 마음이 가난하기에 복있는 자들이 되기를 기도하며 초병방문을 하린다. **당근**



소중한 교훈

— 전군노래자랑 대회 참가기 —

제3591부대
상병 이 자 용



머리를 바무리하며 나의 군생활도 어느덧 1년이 넘어갈 무렵, 영광도 모르고 장훈관장님에게 이끌려 필승교육관에 가게 된 때는 전군노래자랑이 있기 일개월 전쯤이었다. 대략 5~6명의 사병이 그곳에서 이런 저런 동작을 취해가면서 연습을 하고 있었으며 내가 도착한 후에야 비로소 물을 마시며 잠시 휴식을 취했다. 나의 소개가 끝난 후 장해보차는 말을 하고 각자 대무반으로 돌아갔다. 다음날 및 병의 멤버들이 구상되고 노래와 춤에 재간이 있는 인물들이 각 대대에서 선발되면서

주어진 기본업무를 끝냈기에 일정이 순조롭지 않았고, 연습장 사정도 어려웠지만 무엇보다도 낯선 사람들과 어떠한 일을 시작한다는 어색함을 떨쳐버릴

수 있는 용기와 서로간의 각별한 이해가 필요했다. 각자가 자기의 주장만을 내세워서도 안되고 그렇다고 몇명만이 특출나게 잘려도, 또 못해도 안되는 단체 활동의 어려움이 문제가 되었다. 못하는 사람은 더 열심히 분발해야 되었고, 잘하는 사람은 못하는 사람에 대해서 짜증이 나고 답답해하였지만 허투루 지나갈수록 할질 호흡이 맞아가는 것을 느낄 수 있었고 서로의 개성을 알아갈 때 비로소 우린 조그마한 기쁨을 느끼기 시작했다. 이것이 바로 단체 생활의 묘미가 아닌가 생각한다.

시간이 흘러 서로에 대한 이해도 깊어지고 서로의 호흡을 잃어가면서 동기애를 느끼고 점점 친숙해지자면서 군대에서 느

낄 수 없을 것 같았던 우정 또한 많이 나누었다고 생각한다. 한번은 이런 일이 있었다. 육군 살무대에 예선을 치르러 가기 전날 밤 우리는 여느때와 같이 12시 정도까지 연습하고 대무반으로 들어왔다.

너무나 긴장한 탓인지 잠자리에 들어도 잠이 오지 않았다. 새벽 두시쯤일까? 나는 무심코 온갖말을 지껄이고 있었다. 그때 한명이 나에게 말을 걸었고 그의 함께 단둘이 다시 연습장으로 간 것은 약 5분 후였고, 시간이 지나면서 한두사람씩 연습장으로 모여들기 시작했다. 모두들 잠이 오지 않아서였기 때문이었다. 그날 우리는 어느 때보다도 땀흘려 밤새 연습했다. 잠을 자지 못해 눈이 충혈되어 있었지만 우리는 최선을 다했다는 생각을 갖게 되었고 물론 자신감도 생겼다. 그 어느 때보다도 단결된 힘을 갖게 된 우리는 쉽게 예선을 통과했고 본선무대에 설 수 있게 되었다. 계통대에서 KBS 본선녹화를 하던날 우리는 떨리는 마음과 긴장감을 감출 수 없었지만 최선을 다하여 노래하고 무대동작을 하였다. 촬영순서가 났 뒤여서 다른 팀들의 모습을 먼저 볼 수 있었지만, 대기실에서 기다리는 시간이 왜 이리도 길게만 느껴지는지 아마 경험 못한 사람은 모를 것이다. 우리의 차례가 끝나고 무대에서 내려올때 후련

한다는 생각의에는 별다른 느낌을 받을 수 없었다. 이미 결과는 우리의 손밖이었고 우리 모두는 결과에 대한 관심보다는 무엇인가 한가지를 마무리했다는 조그마한 성취감을 느꼈다.

돌이켜보면 동일한 목적을 가진 사람들이 모이면 무엇이건 안될 것이 없다는 생각을 하게 된 점이 긴장된 나에게 커다란 도움을 주었던 것 같다. 우리가 한달여간의 생활속에서 느낀 것은 군대에서의 '한가지 추억'이 아닌 말하자면 '소중한 교훈'이었던 것이다. 유종의 미를 거둘 수 있었으면 하고 바랄지 모르지만 우리에게 그런 것은 중요치 않다. 단 한가지를 위해 꿈을 가리지 않고 최선의 노력을 했다는 것은, 바로 다음에도 어떤 일이고 자신감을 갖고 도전할 수 있다는 하나의 큰 대답 줄이라고 생각한다.

아무리 사소해 보이고 멀게만 보이는 것이라도 최선의 노력이 라는 발심대 위에서는 '소중한 교훈'으로 만들어 질 수 있다는 것을 느꼈다. 만약 우리의 노력이 없었던들 많은 후회감을 느꼈을 것이다.

하지만 "전후에! 후회 후회하거나 낙심하지는 말자!"

우리의 짧은 활기로 하늘을 후려치 한걸 부끄럽없이 최선을 다하는 삶을 살자. 마치 어느 시인의 시시처럼 우리 인생의 '서시'를 쓰는 마음으로— **문단**

유도탄은 우리의 아기이다

제8217부대
상병 이진호

산병대기 14일째다.

싱그럽게 익어가듯 포도 알알이 여름의 뜨거웠던 그 태양빛 아래 교육사령부 또한 방공포병 학교에서의 나의 민간인에서 군인으로 탈바꿈하는 그 세월의 열매를 보여 주는 것 같다.

말리 충도 알파다와 포대주위의 이슬맺힌 잔디가 잘 어울려 군가를 상징하듯 서야를 밝힌다.

포대에서 제일 막대한 나는 모든 것이 신기하기만 하다. 무르게 밀려 있는 초원, 막시 옆으로 보이는 포개장, 너무나 많이 날고 있는 잡채리들, 서울에서 태어나 줄곳 알았던 나에게 이곳은 군대라기 보다 별장에 온 기분이다.

주위의 선임병들의 어머니 같은 미소와 또한 굳기짙는 군화

소리에 맞추어 다 같은 곳으로 향하는 아침의 발걸음이란, 오늘도 새로운 것에 대한 기대와 나라를 지킨다는 굳건한 신념이 된 모습들이 대놓에 비추어진 다.

유도탄을 운용하는 것이 우리의 임무이기때 매일 유도탄을 점검하고, 닦고, 수리하고 '발라'라는 시간을 위해 모든 것을 무자한다.

우리의 젊음도 땅도, 또한 유도탄에 대한 공부도, 선임병들의 조목조목 알려주는 방법과 방공포병학교때 배운 것들을 재 살기하며 새롭게 유도탄에 대한 것들과 또한 포대의 설정에 맞게 운영요령을 익혀 나간다.

신병이라 아직 서툰고 힘들지만 강의 내일은 또 어만일이 있을까라는 호기심이 생기곤 한

다.

이들권의 일이다.

야간 비상훈련이 시작되었다.

밤에 자다가 벨소리처럼 그냥 일어났다. 무슨일이 벌어질것 같은 생각이 들었다.

나는 이게 도대체 무슨 날벼락인가, 너도 나도 빨리 빨리라 외치고 자기 맡은 유도탄을 향해 뛰었다. 잠도 덮힌 나는 그저 선일방이 하라는 대로 뛰어다니기만 했다.

유도탄에 대한 점검이 끝난후 어둠속에 유도탄이 서서히 서서히 솟아올라 우리 앞에 우뚝 섰다.

한히 눈물이 왈칵 흘러 내려가는 것을 눈을 껌뻍이며 겨우 겨우 참았다. 그래도 흐르는 것은 무엇인지 모르겠다.

유도탄을 한발 세우기 까지 많은 사람의 흘렸던 땀을, 부족 한 것들, 그런 것들 때문이라기 보다는 서있는 유도탄이 무척 자랑스러웠고, 내가 이 유도탄의 운물별이라는 자부심 때문이었다.

나는 이 유도탄을 아끼라 부르며 살고 또한 우리 포대원들을 아끼라라 청하고 싶다.

아기를 낳기까지의 수많은 어려움을 이겨 내시고 사랑하는 마음으로 당신의 새로운 생명을 탄생시키시는 어머니.

이 우뚝 서 있는 유도탄은 바로 우리의 아끼엄 것이다.

유도탄 너머로 해안선을 따라

아름다운 빛들이 반짝거린다.

이 짧은 내가 이동병때 대기하며 썼던 글이다. 지금은 상병을 달고 5개월이 지난 지금 이 글을 보며 이동병때 나와 포부와 자부심들을 다시한번 느껴볼 수 있었다.

이동병때의 나와 모습이 서툴렀지만 그 시절의 생각들이 너

무 멋있는 것 같아 그당시 글을 써보게 되었던 것이다.

다수의 공군 요원들이 항공포는 힘들다고 하는 견해이다. 하지만 결코 힘들다고 느껴 본 적은 없다. 다만 하늘을 지킨다는 전투 요원으로써의 자부심과 지금도 나의 가슴에 솟구치고 있다. **공군**

인내, 그것은 인생의 반려자

제3526부대
일병 오 창 수



원하는 곳을 손에 넣으려면 인내가 필요하다. 이것이야말로 쉬운 일 같지만, 사실은 그렇지 않다.

욕심나는 것을 눈앞에 두고도 손을 내밀지 않는다는 것은 참으로 어려운 일이다. 세상에는 "나는 나 자신이 가지고 싶은 것이라면 무엇이든 꼭 손에 넣어야 직성이 풀린다." 라고 자

랑스럽게 말하는 사람이 있지만, 참으로 어리석기 짝이 없는 사람이다. 우리들은 꼭 손에 넣어야 할만한 가치있는 것을 발견할 때까지 기다려다녀야 하며, 그러기 위해서는 자신의 마음을 조절하지 않으면 안된다.

맥셀러이터를 밟기보다는 브레이크를 잡는 쪽이 몇 배나 많은 에너지가 필요하다는 사실을

말이야 한다. 이 점에 대한 책을 하나 소개해 보기로 하자

클레망소(clemenceau)라고 하면 제1차 세계대전때 유럽의 대 정치가이다. 그는 주치의로부터 다음과 같은 충고를 받았다.

“수상직하” 몸을 더욱 보존하십시오 않으면 안됩니다. 현재의 휴먼팡이 너무 많습니다.

중대한 일이 산처럼 쌓여 있는 그것기 때문에 이 충고에 따르지 않을 수 없었다. 좋아하는 담배를 하루 여섯 개비로 제한하려 하자 멀리 상한 담배로 팔렸다.

“그런 제한을 당할 지경이라면 차라리 담배를 끊어버리고 말라.”

그런데, 그 후로도 클레망소의 책상위에는 언제나 사가 상자가 그대로 놓여 있었고 더구나 뚜껑까지 열려 있었다. 그것을 본 한 친한 사람이 비꼬는 듯이 그에게 물었다.

“수상 각하께서 담배를 끊었다는 말을 들었습니다. 그런데 다시 담배를 피우시는 건가요?” 이에 대해 클레망소는 표정을 지으면서 이렇게 대답했다고 한다.

“승리와 기쁨은 고전한 후임수록 더욱 큰 것이다. 담배를 좋아하는 내가 그 애용하던 시가를 눈앞에 두고, 견뎌내기 힘든 고전을 겪고 있다. 그러나 승리는 지금이야말로 가까워져

고 있다. 인내라는 시간을 가진다면 힘이나 분노가 절정에 이르러 목표를 이룩할 수 있을 것이다.”

인내에 대하여 피어츠(A. Pierce)의 <악마의 사건>에는 이렇게 정제되어 있다.

‘인내(perseverance):’ 명사(名詞), 광범하고 용렬한 무리들이 그에 의해 망에스롭지 못한 성공을 획득할 수 있는 아름다운 미덕(美德)

인내가 ‘하찮은 미덕’에 그치는가? 또는 모든 문을 여는 힘이 될 수 있는가는 우리들 마음에 생한 것이 무엇을 가능하미 어느 방향으로 걸음을 옮길 것인가에 따라 정해진다.

‘제주나 학문뿐만 아니라, 일에는 인내가 필요하다.’고 괴테(Goethe)가 말했듯이, 나의 걸을 가기 위해서는 인내가 불가결한 것이다.

우리들은 자신이 ‘이것만은’ 하고 마음을 굳게 먹고 일을 하려 한다면 무엇보다도 먼저 인내라는 자분을 숙적하지 않으면 안된다.

“한가지 일을 꼭 이루고자 한다면, 다른 일은 모두 잊어버려야 할을 피워워하지 말 것이며, 사람들의 놀림도 부끄러워하지 말것이다. 모든 것을 할과 바꾸지 않고서는 큰일을 이룩할 수 없다.” 라는 말과 같이, 주위 사람들의 조소나 감동 따위를 참고 견디어 한가지 일을 위해

그밖의 모든 일을 희생하지 않고서는 도저히 큰일을 이룩할 수 없는 것이다. 그 하나의 큰일을 이룩한 구체적인 예를 들어보기로 하자

어느 보험회사의 젊은 외무사원이 우유 판매장을 방문했을 때의 일이다. 보험장이란 말이 떨어지기가 무섭게 대리점 주인은 딱 한마디로 잘라 거절하는 것이었다.

“보험은 절대로 안 들어요. 나는 아주 싫어해요. 죽은 다음에 받는 돈이 나에게 무슨 소용이 있겠고?”

“시간은 걸리지 않습니다. 바쁘지 않으시다면 잠깐 이야기만이라도 들어주셨으면…….”

“난 바쁜 분이요. 어슬렁거릴 시간이 있으면 빈 병담이나 거들면 어떻겠소?”

주인이 눈담섞인 말을 전해지, 그것은 외무사원은 바로 그 자리에서 지고리를 벗고 화이셔츠 소매를 걷어부치고는 빈 병을 담기 시작하였다. 살림주인의 부인이 놀라버린 소리로 말했다.

“그렇게까지 하지 않아도 좋아요 주인은 보험이라면 질색이니까, 당신이 무슨 뜻을 해도 승낙하지 않을 것입니다. 이서 돌아 가세요.”

그후에도 그 젊은 외무사원은 날마다 빈 병담기를 도우리 오게 되었다. 이에 우유 판매장 주인은,

“그렇게 봐 봤자 헛수고요.
병담거나 하지 말고 판곳을 찾
아가는 것이 현명할 거요.”

하고 거듭 팔렸으나 그 위무
사원은 열흘, 이십 일, 한달 동
안 쉬지 않고 병담기를 계속하
였다. 드디어 40일째가 되는
날, 그렇게도 보험값이를 살이
하던 주인도 파멸내 그 절은이
의 열성과 인내심에 마음이 존
들리 팔은 액수의 보험계약을
해결하기에 이르렀다. 그 뿐만
아니라, 몇몇 친구들에게 소개
장까지 써 주었던 것이다.

확실히 ‘인내는 일을 벌쳐 주
는 일종의 자본이다.’

무엇 때문일까? 한 사나이의
인생이란 대체로 같은 우리의
악의(惡意)에 대한 거나간 투쟁
이기 때문이다.

위의 예로 보듯이 우리들 자
신은 어떤 일이 어려워져 쓰러
지는 것이 아니라(무조건 밀고
나가면 그 결과를 성취 할 수
있는데) 그 전에 자기 자신이 포
기해서 쓰러지는 경우가 많다.

따라서, 우리들은 ‘갈매 바다
로 흘러들어갈 산골짜기의 물’
임을 확신하고 승리와 만명의
날이 올 것을 의심해서는 안된
다. **공공**

두 아들

제8217부대

일병 이 봉 석

어느 한 가정에 술을 너무 즐
아한 나머지 알코올 중독증에
걸린 아버지와 어린 두 아들이
있었습니다. 아버지는 술 없는
세상은 아무런 의미가 없다고
생각했기에 거의 매일 술에 만
취해서 집에 돌아왔습니다. 그
리고는 술 좀 적게 마시라며 만
류하는 어머니와 두 들을 괴롭
혔습니다. 때리고, 못수고, 질
어던지고——

그 가정엔 하루도 행복할 날
이 없었습니다. 마침내 어머니
어디론가 떠나버리고 술밖에 모
르는 아버지와 두 아들만이 열
그러니 남았습니다. 어머니가
계실때 그래도 우의우의 살림을
꾸려 나갔는데 그런 어머니 마
지 없으니 도무지 할이 아니었
습니다. 결국엔 아버지는 알코
올 중독 증상으로 병원에 실려
가고 두 아들은 고아원으로 보
내졌습니다.

오랜 세월이 지난후, 우연한
기회에 어느 신문기자가 그 두
아들의 삶을 추적하기 시작했습
니다. 형은 알코올 중독자였던
아버지와는 달리 전혀 술을 마
시지 않고 성실하게 열심히 살
아서 훌륭한 기업인이 되어 있
었습니다. 반면에 동생은 아버
지와 거의 같은 알코올 중독자
로 폐인이 되어 있었습니다. 같
은 부모님 아래서, 같은 환경에
서 지낸 두형제가 너무나 상반
된 삶을 살고 있다는 것에 의아
해한 기자가 형에게는 성공할
수 밖에 없었던 달변은 똑같았
습니다. “남자에게도 나의 아버
지 같은 분이 계실까요?”

형은 아버지의 사람을 보면서
나는 어떻게 살지 했겠다고 다
짐했고 동생은 알코올 중독자가
되어버린 아버지에게서 인생의
전부를 잃어버린 것입니다.

그렇습니다. 인생은, 삶은 어떻게 생각하느냐에 달려 있습니다. 호화스런 고급의제 스포츠카와 궁전같은 집에서 살면서도 항상 불행하다고 생각하는 사람이 있는가 하면 잘마질만 되면 풀이 언방 텔레비전 위까지 차오르는 집에서 특별히 별다른 것도 갖추지 않고 사는 어느 다섯 식구처럼 항상 행복하다고 생각하는 사람도 있습니다.

저도 그랬습니다. 아마 저와 비슷한 처지에 있는 사람이라면 대부분이 그렇게 생각했을 겁니다. 나라의 부름을 받고 입대했을 때 자의가 아닌 타의에 의해 진행되는 이 생활을 어떻게 하나 하는 두려움과 답답한 달이 발계 떠오르는 날 경계근무를 서면 어김없이 찾아오는 외로움 이런 것들 때문에 한동안의 나의 삶은 행복하지도 즐겁지도

못했습니다. 오히려 그 반대였습니다. 그런데 먼훗날 알게 들었던 그 이야기가 나의 기억속에 되살아 나면서 내 자신을 한번 돌아볼 수 있었습니다.

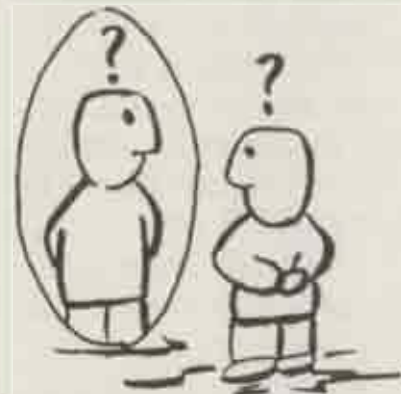
궁정적으로 생각하면 알바든지 의미있는 생활을 했었을 것을 후회했습니다.

신성한 국방의 의무를 이행하고 있음과, 영공방위의 임무를 담당하고 있다는 자부심, 강인해자는 세마, 자라나는 독립심, 어느 누구에게 기대지 않고 나 혼자서도 꿋꿋이 설 수 있다는 자신감, 이 모든 것들은 우리가 찾기만 하면 얼마든지 군에서 얻어 나갈 수 있는 것입니다. 이 글을 읽는 분들에게는 정말로 다양한 위치에서 자신의 삶을 개척하고자 노력하는 사람들이 많이 있을 것입니다. 그들 중에

는 분명히 현실에 처한 자기의 환경에 다른면을 보지 못하고 좌절한 사람도 있을 것이고 자신의 환경을 긍정적으로 평가하여 더 나은 삶을 위해 노력하는 사람도 있을 것입니다.

행복은 나와는 관계없는 멀리 떨어져 있는것이 아닙니다. 날씨가 맑으면 맑은대로 비가 오면 비가오는대로 자기 잘침은 있는 것입니다. 물론 단점도 있을 것입니다. 어떤 면을 보느냐가 중요한 것입니다.

누구에게나 삶은 단 한번만 주어집니다. 인생의 밝은 면을 보도록 하십시오. 그러면 밍글 감치 떨어져 있는 줄만 알았던 행복이 어느 날엔가 당신의 곁에 와 있음을 느낄 수 있을 것입니다. **당근**



안개, 자부심 그리고 노을

제5718부대
하사 조 용 규



헛! 헛! 클레슨을 올리며 오늘도 어김없이 나의 파아란 자동차인 차전거를 타고 직막한 어둠과 짙은 안개를 뚫고 근무지로 향한다. 언제나 이시간이면 나는 강한 바람을 동반한 추위에도 불구하고 여러가지를 생각한다. 아니 어쩌면 안개와, 바람, 그리고 추위가 여러가지 생각을 나게 만드는것 일지도 모르겠다. 군입대전의 험포로고 생활하던 시절들, 가족, 친구, 자유의 소중함을 알배우지 못했던 시절들.

어느덧 군인이란 신분으로 생활을 한지도 1년 5개월이나 되어가고 있다. 그간 배운것, 느낀것, 경험한것 등등 이 모든것이 나의 향후 미래에 큰 영향을 미칠 소중한 것이 될것라 생각한다. 이생각 저생각 하는 동안 어느새 근무지에 다다르게 된다.

아직 안개가 세 거치기도 전에 아침집집을 나가게 된다. 창난갑 같은 드래고너란 이름의 T-37에 나 자신은 호크기 보다 더 애착이 간다. 아니 그

어떤 항공기보다도 더 애착이 가는 항공기일 것 같다. 나의 분신인것 마냥 사랑스럽게 그 녀석을 만진다. 빠른 결함이 잦을 뻔 할도 보기 싫은 적이 없지는 않지만 그래도 이놈의 작은 T-37과 9개월 간 함께 생활해서인지 밍지받은 않다.

이 작은 녀석들이 비행에 들어 갈 때면 나는 또 하나의 밍질을 느끼곤 한다. 밀랴로 살게 늘어선 T-37들의 정렬된 모습 모든 항공기가 내 시야에서 완전히 사라질 때 까지 난 그 작은 것들을 주시하며 밍을 감상한다.

작지만 깨끗함과 깔끔한 그리고 여러대가 동시에 있을 때의 질서의 밍이 이녀석들의 매력이라 생각된다.

무시히 작은 녀석들이 하늘로 힘차게 솟아오르면 나는 다시 근무지로 돌아온다. 그리고 한개비의 담배에 불을 붙인다.

작년 교육사령부 시절이었다. 이곳에 전학을 온 적이 있었는데 난생처음 비행단에 간다는 설레임에 크나큰 기대감을 갖고 이곳에 왔었다.

그러나 기대감이 컸던만큼 큰 실망을 느끼고 돌아가게 되었다. 이처음과 실망을 안온 채 견학을 마치고 교육사행 버스에 올라타 창문너미의 활주로를 보며 속으로 생각했다. "잘있어라 사천아 다시는 불일 없겠구나 놓고 푸른 아름다운 하늘아..."

그후 시간이 흘러 나의 배속지가 사천으로 떨어졌을 뻔 정말 애타웠었다. 지금도 가끔 그때 그 일을 생각하며 쓴 웃음을 짓곤한다. 처음 이곳에 왔을때와는 달라 지금은 이곳에 정도 풀었고 특히 팔각정에 있을뻔 이곳도 아름다운 곳이구나 하고 생각하기도 한다.

그리고 밍일전 일이었다. ○○비행단에 있는 교육사 때 제일 친했던 동기에게 전화가 왔다. 오랜

밤의 불화와 이런저런 이야기를 나누게 됐다. 그 중 그돌기가 나에게 이런마을 전했다. 자기 비행단은 넓고 시설도 좋으니 나보고 오라는 것이었다. 가고 싶어도 내뱃대로 갈수는 없는 일이지만 가고싶은 마음도 전혀 없다고 동가에게 주저없이 말을 했다. 그 돌기가 이곳 비행단에 대해 안좋은 이야기를 할때면 원치모를 화도 나고는 했다. 아마 그것은 이곳에 대한 장과 3훈비 소속이란 나의 개인적인 자부심이었을거라 생각된다.

우리나라 최남단의 넓고 푸르고 깨끗한 하늘 회고 편 팔개구를 아름다운 팔라장 이곳에서 일어 근무하는 모든 사람들 그리고 무엇보다 나의 영원한 친구 T-37이 있기에 3훈비 소속의 자부심을 갖고 있는 것 같다.

어느덧 하루가 끝나고 어둠이 내려앉을 무렵이 되었다. 나는 이시점에 와서 또하나의 아름다움을 느낀다.

그것은 저녁 노을이다. 타버릴듯 붉게 물들어 아름다움을 뽐내는 저녁노을이야 바로 이곳에서 볼수 있는 가장 큰 아름다움인 것이다. 세상 그 어느것보다도 이 3훈비에서 바라보이는 노을은 가장

아름다운 것이다.

저녁노을과 내가 밀실이 되어 있을때면 머리속에 스쳐가는 여러가지 형상이 있다.

그것은 안개와 꿈, 그리고 노을 그리고 사랑스런 나의 T-37-

어느덧 오늘 하루를 마감할 때가 다가온다. 비록 정신과 마음은 팔팔하지만 나의 두다리 만큼은 그렇지 않은 것 같다. 오늘도 어김없이 두세개의 물집이 잡혀 있을 것이다.

그러나 내무반으로 가는 길은 즐겁기만 하다. 내 스스로 나 자신이 오늘 하루를 열심히 보냈다고 생각하기 때문에 그리고 나의 마이란 자동차인 신사용 자전거가 있기때...

아침 안개를 뚫고 그리고 저녁 어둠을 뚫고 오가는 길은 언제나 깨끗하고 내게 여러가지 생각을 나게 하지만 그래도 사랑하는 남의 생각이 날 때만은 즐겁진 않다.

어느덧 내무반에 다다르고 나는 이 길은 어둠의 그요함에 또 한번의 정적을 연다. 팔!팔! 



『비행단 예찬』

제3516부대
상사 송영남

가을을 꽃피우던 단풍도 어느덧 흙색으로 변하여 땅으로 돌아가고 서리꽃과 고드름은 동장군의 제철임을 알리고 있다.

이렇듯 자연은 묵묵히 그리고 곳곳히 새로운 계절을 기약하며 때를 맞는데 우리 사람은 여름에는 덥다고 겨울에는 춥다고 아우성이니, 가끔씩 스스로 초라함을 느낀다.

새파란 풀잎의 싹을 주름 제복속에서 보내고 中年이라고 부르는 어스름한 30대 후반의 나이, 잠시 걸음을 멈추어 보고 싶다.

고등학교 졸업후, 그토록 뜨거웠던 6월의 햇살을 받으며 입대한지도 벌써 15年, 직업군인으로서 아 많지 않은 세월이련만, 한 상野에 쏟은 정성과 땀의 세월은 그리 많지 않은 세월이 아닌가 싶다.

22살의 나이에 군문에 발을 디딘후, 가정을 꾸미고 두 딸의 아버지가 되었으며, 턱없이 오르는 전세값에 쫓겨 세상 인심을 닮은 적 또한 있었다.

입관후 작년까지만 해도 순수한 비전술부대, 좀더 자세히 말하면 항공의학의 요람이며 공군임무의 母體인 航醫院에서 「장병건강관리」라는 대 명

제앞에 의무 하사관으로서의 긍지와 자부심으로 오늘에 이른 것이다.

물론, 그곳에서 군인속의 의무하사관으로서, 나름대로 주어진 여건속에 職責士면허를 취득하여 자격증 시대에 걸맞게 공군상병 시력관리(?)를 위해 최선을 다하여 왔다.

그러나 지금, 작은 내인생의 역시(?)에 한 획을 긋는 대전환을 하여 전투부대의 일선 의무요원으로 변화되어 가고 있다.

수없이 연속되는 각종 훈련과 최상의 전투력 보존에 따른 의무요원의 행동질차, 애고 없는 응급환자의 처치와 행정업무등, 일일이 나열할 수 없는 일들을 볼 때 5월대기의 조종사처럼 긴장과 스릴을 맛보면서 이곳이 조국 영공수호의 최전방임을 피부로 느끼는 것이다.

공군과 작은 조직에 비행단은 없는게 없을 정도로, 각 분야의 전문가 집합체이기도 하며, 세반규정의 實踐場이며, 생각과 행동이 일치되어야 하는 戰場이기때 이케야 겨우 군인다운 모습으로 내가 보이는 것 같다.

풍광한 대저위에 묻혀 뻗은 활주로, 우렁찬 폭음을 내며 하늘을 찌를 듯이 솟아 오르는 최첨단 항공기들, 보이지 않는 그늘속에서 작전을 지원하는 정비, 무장, 통신등 후방부서 요원 하나같이 일사불란하게 살아 움직이는 듯하다.

한송이 국화꽃을 피우기 위해 불부터 소쩍새는 울었다지만, 이나라 이민족의 하늘을 지키기위해 새벽을 가르는 군인의 참모습은 그 무엇에 비길 수가 있으랴 //

알일한 생각과 무심코 흘러버린 세월들을 뒤돌아 보면서 앞으로 군인으로서의 所任을 완수하겠다고 자신있게 말할 수 있는가 반문하여 본다.

각자 맡은 직소에서 불철주야 경제의 눈초리를 쉬지 않는 초병처럼 공군 제복속에서 우리는 무한한 군안 정신을 바탕으로 재무장하여야 할 것이다.

공군

글을 기다립니다.

『공군지』 원고모집

구 분	내 용	분 량
보라해 칼럼	의식지, 아원에서 편집한 사설	20매 내외
시사, 안보	- 군 전략 및 한반도 안보와 관련된 것 - 군과 관련된 국내외 시사문제	40매 이내
군사지식	공군 및 군대 전반에 관련된 지식 및 정보	40매 이내
공군논단	시사정보를 제외한 연구분석, 발표	40매 이내
작품의 섬	지배로운 삶을 위한 수필록	20매 내외
취미생활	타인에게 권할 만한 취미 소개	30-40매 내외
장편분류	단편소설, 시 등 문학작품	35매 내외
별명이야기	별명생활을 소재로 한 에피소드	7-8매
기 타	- 공군정책 제안 - 부대동경 사진 - 공군의 밑천으로서 자유롭게 하고 싶은 말	

▶기 간 : 연중

▶보낼곳 : - 각 부대 장훈참모

- (320-919) 충남 논산군 두마면 부남리 사서함 310 공군지 편집실
* 반명함판 사진 1매, 연락처 필기

▶전 화 : (☎) 3532-4 (02) 506-3532-4

(042) 552-3532-4

▶제출된 원고에 대해서는 소장의 원고료 지급(원고 송부시 계좌번호 기입 바람)



