

창공에 꿈을 싣고 하늘을 날으며

박정일 (67년)

제가 은퇴한 게 벌써 15년이 되었습니다. 여러 가지로 은퇴하기를 참 잘했다고 생각하는 중에 특히 비행 운전면허를 딴 것이 무척 자랑스럽기도 하고 아직까지 보람 있는 시간들을 보낼 수 있는 좋은 길을 터놓은 것 같아 기쁩니다.

저의 집사람은 항상 걱정이 되게 많은 사람이라서 뜬금없이 지나가다 하늘에 비행기를 보면 저를 쳐다보면서 “저건 절대 안 돼요” 하곤 했습니다. 평소에 비행기 얘기라도 하곤 했으면 당연한 일이라고 생각이 되기도 하겠지만 제 자신 비행기를 타겠다든지 배워야겠다는 생각을 전혀 한 적도 없고 입으로 내뱉은 적도 없는 처지에 그런 소리를 심심치 않게 듣자니 한 귀로 듣고 한 귀로 흘려버리면서 지내 왔지요. 사실 저는 작은 세일 보트를 사서 미시간 호수를 넘나들다가 갑작스러운 기상 변화로 배가 전복되어 죽을 뻔한 적도 있고, 난코스에서 스키를 타다가 넘어져 척추 골절로 일시 하반신 마비 증상이 온 적도 있지요. 저의 집사람이 걱정을 하는 것도 이해는 갔지요.

은퇴를 한 후 1년쯤 됐을 때 비행기 소리가 나길래 하늘로 고개를 들어 보았더니 경비행기 한 대가 머리 위를 지나고 있었습니다. 무심코 그거 한번 배워 봤으면 어떨까 하는 생각이 제 머릿속으로 스쳐 갔지요. 그러고 얼마 동안은 그걸 잊어버리고 생각도 안 하던 차에 문득 한번 해 보는 것도 나쁘지 않겠다 싶어서 비행 학교가 어디에 있는지를 찾아보기 시작을 했습니다. 놀랍게도 집에서 5분 거리에 비행장이 두 개가 있고 비행 학교도 달려있는 것을 알아냈지요. 다음날 한 곳에 들러서 이것저것 물어보고 덜컥 등록을 해버렸습니다. 물론 집사람에게 얘기를 하지 않았지요 그랬다가는 비행기를 배운다는 것을 처음부터 집어치워야 한다는 당연한 결론에 이르기 때문이었지요. 나름대로 세운 계획은 일단 비행을 배우고 면허를 딴 후에 백배사죄하고 실토를 하는 것이 바른길인 것으로 결정을 했습니다. 면허를 딴 후에 전화를 해서 그 사실을 실토하고 축하 만찬을 하는 것이었지요. 일이 확실히 성공하기 위해서 저는 그런대로 치밀한 사전 계획을 세웠습

니다. 한 가지 문제점은 비행 학교에 등록을 하는 과정에서 저희 집 주소를 꼭 넣어야 한다는 것이었습니다. 아무리 사정을 해도 이것만은 꼭 기록해야 한다가에 사무직원에게 사정을 얘기하고 주소는 주겠으나 절대로 집에 편지나 bill 같은 것은 보내지 말 것을 신신당부했고 그런대로 직원이 일을 철저히 배려해서 1년 가까이 무사히 지냈습니다. 한 번의 실패를 포함한 우여곡절 끝에 드디어 비행사 면허를 따게 되었습니다. 한껏 기대에 부풀어서 저의 집사람에게 이 좋은 소식을 전하기 위해 전화를 걸었습니다. 그런데 이게 웬걸 전화 통화가 되자마자 전화 저편에 집 사람의 목소리는 천둥 번개와 같은 고성과 질타의 소리가 날라 들었습니다. 일이 틀어지려니까 담당 직원의 휴가 중 다른 직원이 대행 업무를 하는 바람에 청구서가 집으로 배달되었고 저의 여왕님께서 왈 "오늘 비행장에서 청구서가 왔는데 도대체 이게 뭐예요?". 이렇게 한껏 부풀었던 기대와 자부심은 순식간에 무너졌으나 목적은 달성했다는 기쁨으로 한쪽 귀퉁이에서 실금 실금 웃고 있는 자신을 발견했습니다.

파일럿의 비행 경험 기록은 비행시간으로 규정됩니다. 예를 들면 여객기 기장들의 비행시간은 대체로 30,000 내지 40,000 시간입니다. 시간당 450 마일을 가던 100마일 가던 몇 시간을 날랐느냐에 따라서 결정됩니다.

파일럿 라이선스는 능력에 따라 여러 가지가 있습니다. Sports pilot license는 최근에 신설된 면허로 최소의 훈련으로 비행할 수 있는 면허이나 날 수 있는 고도나 거리에 제한이 있습니다. 일반적으로 비행기 면허를 탔다고 하면 private pilot license를 의미하는데 젊은 사람은 빠르면 6개월 정도에 딸 수도 있으나 60대 후반에 비행을 시작한 나와 같은 경우는 일 년이 걸렸고 한 번 낙방의 고배를 마신 후에야 딸 수 있었습니다.

Commercial license는 듣기에는 직업 비행사같이 들리기도 하지만 실제로 취업할 수 있는 것은 여객기가 아닌 일반 프로펠러 비행기로 손님들한테 돈을 받을 수 있는 자격이 있다는 것이나 대형 항공사에 처음 고용되는 데는 도움이 되지 않고 저 같은 사람도 어렵지 않게 받는 면허이지요. 실제로 어려운 것은 라이선스도 아닌 instrument rating입니다.

Rating이란 private pilot license, commercial 또는 ATP(Airline Transportation License) 라이선스를 이미 가진 사람이 각종 다른 종의 비행기를 운행 할 수 있는 자격을 주는 제도입니다.

저 같은 경우는 콤플렉스와 instrument Rating을 갖고 있으나 민간 항공사의 파일럿들은 각 기종에 따른 rating을 받아야만 그 비행기를 운행할 수 있고 또한 일정한 기간이 있어서 그 기종을 타지 않고 얼마가 지난 경우에는 다시 복습 훈련을 거쳐 새로 rating을 받아야 하는 까다로운 절차를 수시로 겪어야 합니다. 비행기를 타는 손님의 입장에서는 참으로 다행인 제도라 할 수 있겠지요. 예를 들면 Boeing 737을 운행하다 회사 내에서의 자리바꿈으로 보잉 777로 변경하는 경우 그 기종에 맞는 rating을 다시 받아야 한다는 것이지요. 그렇지만 비행사들을 위해 걱정하실 필요는 없습니다. 항공사는 비행사의 훈련 기간 중 훈련 비행 일체에 소요된 시간에 대해 자기들이 정식 비행기 운영할 때 받는 같은 비율로 보상을 받는 특권을 누리지요.

Airline industry의 파일럿 부족 현상은 심각한 것으로 알려져 있으나 Junior pilot에 대한 예우는 별로 신통치 않다고 얘기를 합니다. 정식 3-4년제 Aviation School 과정을 거치거나 아니면 local airport에서 flight instructor로 1500시간 이상의 비행경력을 쌓고 ATP (Air-line Transport Pilot) licence를 받으면 항공사 파일럿 취업 자격을 갖추게 됩니다. Flight instructor는 학생이 비행을 하고 옆에서 지시하는 것만으로도 비행시간으로 계산해 주는 제도로 되어 있습니다.

Rating에 관한 한 유명한 비행기 사고가 있었지요. John F. Kennedy Jr.의 사고는 여러 가지 의견이 제시되고 있지만 결국은 instrument Rating이 없는 프라이빗 파일럿이 밤중에 바다 위를 비행했다는 것이지요. 야간 바다 비행은 시야의 착각으로 고도를 알지 못한 채로 비행하는 수가 많고 조금만 방심하면 바다 쪽으로 하강하고 있다는 사실을 전혀 인지하지 못하고 바다에 가까워졌을 때는 이미 속도가 너무 빨라져서 되돌릴 수 없게 되어 물속에 잠기게 됩니다. Instrument rating을 소지한 비행사는 밤이나 시야가 가린 구름 속을 비행할 때 밖의 object에 의존하지 않고 계기판만을 보면서 비행기의 고도나 방향을 유지할 수 있는 훈

련을 받은 파일럿들로 케네디 주니어 같은 경우에 닥쳤을 때 안전한 고도로 야간 비행할 수 있을 뿐만 아니라 정확한 방향과 목표를 따라갈 수 있는 것입니다.

은퇴 후 시작하여 15년간 1,700시간의 비행 경력과 instrument rating과 complex airplane rating을 소지한 저로 서는 일단 걸음마 단계는 벗어난 것이라고 자부를 합니다. 많은 프라이빗 파일럿들이 처음 수백 시간 동안 열심히 비행하다가 그 이후 1년에 50시간 이하의 비행을 하고 비행기만 방치하는 경우에 비하면 나는 그동안 짧은 기간에 남들보다 많은 비행을 하며 재미를 본 것 같습니다.

최근 프랑스 파리에 잠깐 여행할 기회가 있었다. 항공사에서는 캡틴이나 그 직원들의 가족 또는 친지에게 무료 비행을 제공하는 기회가 있다. 내 동료 비행사가 유나이티드 항공 기장으로 있는데 시카고와 파리 사이를 수차례 왕복할 기회가 있으니 자기와 함께 가면 파리에서 놀다가 다시 픽업할 수 있으니 한 번 놀러 갈 생각이 있느냐고 제안을 해 왔다. 5월 초순 날씨도 좋고 마침 아내가 스페인 산티아고 순례길 여행으로 2주간 떠나가 있는 기간 중이어서 좋은 기회라고 생각했다. 파리는 학회 일로 7-8번 방문한 이력이 있는데 오랜만에 파리의 변한 모습도 보고 싶어 좋은 기회라고 생각했다. 파리 내지 유럽 전반에 대해 부정적인 의견도 있기는 하나 내 개인적으로는 무언가 잘 닦여 있고 문화적으로 고결하다는 편견을 지울 수가 없기에 지나치기 어려운 기회였다.

파리를 마지막 방문한 2002년도에 있었던 작은 사건이 머리에 떠오른다. 학회 행사를 마치고 귀국하는 길에 공항 면세점에 잠깐 들릴 시간적 여유가 있었다. 출국 수속을 다 마치고 탑승구 앞에 있는 면세점에 들러 이리저리 둘러보는 중 반나 여인의 석상이 눈에 띄었다. 마침 가게 안에는 아무도 없었고 여 점원이 다가와 흥미 있냐고 묻기에 그냥 보는 중이라고만 말했다. 그랬더니 지금 사면 10%를 디스카운트해 주겠다고 부추기고 있었다. 일단은 살 마음은 없고 그냥 보는 것이라고 하고 다음 물품으로 넘어가 이것저것 구경했다, 얼마가 지난 후에 아무래도 다시 마음에 들어 그 물건을 집어 들고 카운터로 갔다. 예정대로 비자 카드를 이용해서 구매를 마치고 영수증을 받았다. 아내가 바깥에서 기다리고 있다가

내가 물건을 들고나오자 영수증을 꼼꼼히 살펴보더니 내가 말한 10% 디스카운트가 되어 있지 않다고 다시 들어가서 이야기 하라고 했다. 다시 상점으로 들어가 점원에게 10% 디스카운트해준다고 그랬는데 반영이 안되었다고 항의를 했더니 브로큰 잉글리쉬로 디스카운트가 안된다는 것이었다. 이유는 "머신 돈 디스카운트"라고 하는 것이었다. 처음에는 어리둥절하여 한참 동안 무슨 말인지 묻고 하던 중 겨우 이해한 것은 자기는 디스카운트 해주고 싶은데 계산기가 허락을 하지 않는다는 이야기였다. 이런 와중에 점원은 계속적으로 억울하면 경찰에 가서 호소하라고만 하고 있었다. 정 그렇다면 살 마음도 없으니 환불해 달라고 했더니 그럴 수 없다고 잡아떼는 것이었다. 도대체 말도 안 되는 형편이어서 매니저하고 이야기하겠다고 하니 매니저도 없고 자기가 매니저라고 말하며 막무가내였다. 그때 마침 잘생긴 프랑스 경찰이 상점 앞을 서서히 지나가고 있었다. 마침 잘 되었다고 내가 들어오라고 경찰한테 손짓을 했다. 경찰이 안으로 들어오고 있는 중에 점원은 경찰에 대고 프랑스 말로 무언가 이야기를 시작했다. 경찰은 내 뒤를 돌아 앞으로 가더니 한 5분가량 점원과 이야기를 주고받더니 나에게로 돌아섰다. 내가 이야기할 기회가 왔나 보다 하고 이야기를 시작하려고 하니 웬걸 내 등판만 한 손이 내 등을 덮더니 서서히 문 쪽으로 밀어내는 것이었다. 나는 즉각적으로 메시지를 알아차렸다. 소위 좋게 꺼져 버리라는 것이었다. 말 그대로 등 떠밀려 가지고 문밖으로 나오니 경찰이 나한테 딱 돌아서면서 하는 말이 패스पोर्ट를 보여달라는 것이었다. 탑승구까지 왔을 때는 패스포트 체크가 완전히 끝난 것을 자기도 잘 알고 있을 터인데 단순히 말해서 협박을 하는 것이었다. 잔말 말고 꺼져라. 그때가 바로 9/11 직후라서 외국에서 잘못 걸렸다가는 집에도 못 올 형편인 게 뻔한 일이어서 패스पोर्ट를 보여주고 군말 없이 떠나가 버렸다. 그동안 파리를 즐겨 했던 나로서는 찬물을 뒤집어쓴 격이 되었고 불란서에 대한 애정이 완전히 얼음처럼 식어 버렸다. 그 뒤로 파리 여행은 완전히 끊어버린 지 20년이 지난 지금은 한 번쯤 가 보는 것도 괜찮겠다 싶고 마음이 많이 누그러진 상태인 듯하다.

귀국 차 호텔에서 공항으로 돌아가는 중 국제 항공 파일럿들을 태우고 가는 승용차 편이 있어 나도 거기에 끼어 가게 되었다. 두 명의 기장과 두 명의 부기장을 포함한 다섯 승객의 이야기는 대부분이 자기들의 직업에 관한 이야기였다.

문외한인 나로서는 꽤나 흥미 있는 대화였다. 역시 제일 떠드는 주인공은 이태리계의 37세 부기장이었는데 40분 동안에 한 번도 쉬지 않는 전형적인 이태리인의 열성을 보였다. 그 옆의 기장은 샌프란시스코 소속이었고 내 옆에 앉았던 파일럿은 다른 지역의 유나이티드 기장이었다. 자기들이 사는 도시 생활을 이야기하고 또 교통 사정을 토로하는 사항은 자기들이 일하는 시카고, 샌프란시스코 또는 뉴욕에 집을 가진 사람은 하나도 없었다는 것이다. 또 모두가 동의하는 것은 애리조나 또는 텍사스가 가장 좋은 위치로 자기 집들도 그곳에 있다고 이야기하고 각종 혜택, 안전, 기후 등을 설명하고 있었다. 요컨대 주거지 선택은 사람들이 살기 좋은 자리가 첫째 요건이지 자기가 일하는 장소는 전혀 고려하지 않고 있다는 이야기였다. 어쩌면 너무나 유별난 생활 방식이 통근 거리나 시간이 이들에게는 전혀 문제가 되지 않는다는 점이다.

국제 항공이란 성격상 큰 도시만을 기점으로 삼고 있는 이유로 언제든지 캡틴을 위한 자리가 마련되어 있고 빈 좌석이 전혀 없어서 스탠바이로 되지 않을 경우는 cockpit 내에 비상용으로 한자리가 마련되어 있어서 일반 좌석이 없을 경우 그것을 차지할 자격이 있다는 것이었다. 자기 항공사 여객기에 빈자리가 없는 경우도 있겠지만 그런 점은 거의 문제가 안 되는 이유는 자기 항공사가 아니라도 어느 항공사이든 빈 좌석이 있으면 그 자리를 제공하는 비행사 간의 계약이 있기 때문이다. 나의 친구인 엘비스에 의하면 자기 동료 기장은 런던에 살고 있고 시카고로 출퇴근한다는 것이었다. 그녀의 남편이 런던에서 큰 비지니스를 하고 있어 그런 입장이 되었으나 상당히 행복하다고 했다 한다.

비행기를 탈 때까지는 많은 일이 오고 간다. 일단은 비행기를 타겠다는 마음이 있어야 하는 것은 너무나 당연한 일이고 몸이나 정신 상태가 안 좋아도 억지로 끌려 나가는 상태로 비행을 시작해서는 안 된다. 미리 계획을 짜고 시간을 정하고 같이 탈 사람을 정한 이후에도 그날 상태가 적절하지 않다면 과감히 비행 계획을 취소할 수 있는 마음 상태가 되어 있어야 한다는 것은 골프나 테니스를 치러 가는 경우와 다르다.

비행기를 운행하는 데는 여러 가지 제약이 따른다. 자동차를 운전하던 중 기름

이 떨어지면 기름통을 들고 걸어가서 기름을 가져다 탱크에 채우면 되고, 자동차 기기 또는 기계 고장이 있을 경우 단순히 토잉카를 불러서 고치면 된다. 비행의 경우 이러한 옵션이 없기 때문에 이중 삼중 백업 장치가 마련되어 있다. 비행을 하기 전에는 반드시 점검해야 될 사항이 철저히 규정되어 있다.

예를 들면 비행사의 컨디션을 점검하는 프로토콜에 "I M SAFE"라는 체크 리스트를 확인해야 한다. I는 감기 등의 illness, M은 진통제, 감기약 같은 기능 저하에 관여될 수 있는 약물 복용 여부, S는 stress를 의미하며 직장, 또는 가정에서의 갈등, 또는 마음을 혼란시킬 수 있는 중요한 계획 또는 여행을 앞둔 상태가 아닌지 등, A는 alcohol을 의미하며 당일은 물론 전날 과음 여부를, F는 fatigue를 의미하며 전날 충분히 휴식을 취했는지를 확인하고, E는 음식과 물을 충분히 섭취했는지를 점검한 후에 그날 비행을 할 수 있는지를 결정한다.

다음은 다른 스포츠도 마찬가지겠지만 특히 비행하는 데는 날씨가 절대적인 결정인자가 된다. 젊었을 때, 젊어 봤자 지금부터 20년 전 60대를 말하지만, 그때는 일부러 좀 좋지 않은 기상 상태를 찾아서 가는 경우도 꽤 있었다. 다름이 아니고 비행기를 이륙 또는 랜딩 하거나, 각종 조종 연습을 할 경우 날씨에 따라 성공적으로 수행하느냐 아니면 엉망진창이 되는 비행을 하느냐는 자기 몸과 정신 상태와 더불어 기후가 절대적으로 작용한다. 따라서 젊은 시절 나쁜 기회를 택하는 것은 그러한 challenge를 앞세우고 자기의 비행 능력을 개발시키는 의미가 있다. 특히 착륙 시 바람이 앞에서 불 경우는 문제가 없으나 바람이 옆에서 불 경우 여러 가지 복잡한 비행 조작이 필요하다. 이것이 잘 되지 않았을 때는 비행기 회로를 이탈하는 경우도 생길 수 있다. 그래서 crosswind에 대비하는 비행연습을 해야 한다. 하지만 지금 82세의 나이에 그런 도전 정신은 뒷전에 쳐져 있고 안전이 우선순위 첫째여서 지금은 최적인 날씨에만 비행을 하게 마련이다. 비행이 전문인 동료와 함께 탈 경우는 충분한 안전장치가 보장된 관계로 자그마한 도전은 허용된다.

교육받는 중 항상 강조되는 것은 비행할 수 있나 없나를 결정하는 것이 파일럿

으로서의 첫째 요건이란 점이다. 실제로 내가 두 번째 면허를 따는 과정에서 날씨가 문제된 경우가 있었다, 비행장을 중심으로 남쪽에는 안개가 끼어 있었고 북쪽은 쾌청한 날씨였다, 비행 시험관은 나를 보고 이런 날씨에 아주 캐주얼하게 질문을 던졌다. 나는 꼬리를 붙여서 "동쪽으로는 날씨가 괜찮아 동쪽으로 뜨면 비행검사를 안전하게 할 수가 있을 것 같습니다"라고 답변을 했다. 그때 시험관이 다시 한번 물었다. "지금 비행기를 띄우시겠습니까?" 무슨 트릭이 있을 것 같은 생각이 들어 이것저것 생각하다가 먼저 말한 대로 "북쪽 방향으로 가면 할 수 있습니다"라는 말을 마치는 순간 즉시 시험 실패 판정을 해 버렸다. 400불이 순간적으로 날아가 버렸다. 시험 볼 때마다 시험관에게 지불해야 하는 금액이다.

한편 전날 술을 먹어서 피곤하다거나, 싸움을 해서 마음 상태가 흔들린다, 또는 감기가 들어서 체력 컨디션이 좋지 않다는 사소한 상태까지 다 비행을 하겠느냐 안 하겠느냐는 결정의 요건이 되고 그 결정을 제대로 하지 않는 경우는 위험이 따를 뿐 아니라 어떤 일이 일어났을 경우 자신에게 불리한 판정을 받을 수도 있다.

처음에 비행 훈련을 받을 때는 마치 어린아이가 소풍 가는 기분으로 들떠 있어 매일 연습하러 가는 것 만으로는 부족한듯 느껴지는 경우가 많았다. 비행훈련을 시작하기 전에는 자동차 운전면허 따는 것 보다는 좀 어려운 기계 조작과 아마도 좀더 복잡한 엔진 구조를 이해하면 될 거라는 안이한 태도로 시작했다. 그러나 그 당시 9/11 대형사고가 난 직후여서 마치 FBI 조사나 받는 것 같이 무척 까다로운 과정을 거치고 나서야 시험비행을 할 수 있었다. 어렵פות이 느끼고는 있었으나 별로 겁이 없는 나는 예상보다 무척이나 신기하고 흥분까지 되었다. 물론 수십년 경험을 가진 비행 교관이 운전하고 나는 옆에 앉아 설명만 들으며 밑에 지나가는 경치나 구경하고 있는 입장이니 느긋한 게 당연 할수밖에 없었다.

편안히 옆 자리에 앉아서 저공 비행을 하며 눈에 익은 동네, 큰길, 작은 길, 수영장, 크고 작은 연못들, 지상에서는 짐작도 못했던 요상한 형태의 호수 및 호수 군락, 순이네 철수네 동네와 집들을 휘젓고 다니는 기분이 쏠쏠하였다. 내가 늘 다니는 언덕바지 골프장 9번홀 카트 옆에서 두 사람이 방금 날린 샷에 대한 진지

한 대화를 하고 있는 듯한 모습도 보였다. 기동뿌리를 뽑아 마련한 거금을 들어 아이슬란드 관광을 하면서 계곡 사이로 거대한 폭포를 눈 높이에서 바라보며 느꼈던 감동처럼 사물을 다른 각도에서 보고 느낄 수 있다는 것 또한 비행의 매력이라 할 수 있다.

비행기는 기종에 따라 운항 속도가 천차 만별이지만 파일럿의 비행경력을 따질 때에는 비행거리가 아닌 비행시간을 기준으로 한다. 초행 파일럿이 12시간 연습 비행을 하는 거나 최대 항공기 조종사가 대륙횡단을 12시간 하는 거나 그 가치는 동일하다. 비행교관이 이것저것 지시만 하고 2시간을 보내도 2시간의 비행경력이 그의 기록에 올라가도록 법적으로 허용되어 있다. FAA(Federal Aviation Administration)는 무소불위의 권한을 가지고 있다. 백과사전 몇 권에 해당하는 분량의 법조항을 법원 판사와 마찬가지로 에이전트의 해석에 따라 코에다 걸면 코거리, 귀에다 걸면 귀거리 식으로 적용하며 막강한 권한을 행사한다. 이런 제도가 나를 포함한 많은 파일럿들에게는 권한 남용 내지는 횡포로 인식되지만 대국적인 면에서 보면 그 많은 비행기가 온 세계를 휘젓고 다녀도 단지 극소수의 인명 피해만 내는 것은 이 우수한 시스템을 가능하게 한다고 생각한다.

여지껏 비행중 가장 인상에 남는 광경은 시카고에서 Fort Lauderdale로 비행하던 중 Orlando에 이르렀을 때 마침 북상하던 허리케인과 맞닥뜨린 때이다. 아직도 조금전에 일어난 것 같이 생생하게 기억에 남아 있다. 걱정, 흥분속에 갑자기 신기루 같이 나타난 거대한 은색 구름기둥은 거의 20년이 지난 지금에도 바로 눈앞에 보듯 생생하게 느껴진다.

그러나 처음 시작은 그렇게 화려한 것만은 아니었다. Orlando에 가까와 지면서 지역 컨트롤 타워와의 지속적인 교신 중 마이아미에서 동북쪽으로 진행중인 허리케인에 대한 경고를 처음 접하게 되었다. 허리케인의 진행 방향, 속도, 그리고 내 비행기의 노선과 비행속도를 계속 주시하는 한편 컨트롤 타워의 지속적인 지시를 따라 비행하던 중, Fort Lauderdale 비행장은 포기하고 제3의 비행장을 찾으라는 지시가 왔다. 앞서 주어진 여러가지 조건을 고려해서 비행기내에 장치된 GPS Apps를 통한 서치를 한 결과에 따라 Titusville 비행장에 착륙하기로 결정한 후

비행 방향을 동쪽으로 틀었다.

내 비행기는 IFR Flight plan이라는 계기비행을 통해 타워의 실시간 안내로 좌우 상하, 구름위, 구름아래, 구름속, 또 지상까지 덮어버린 안개속으로 날아 갔는데 그 비행은 마치 영화의 한 장면 같았다. 10분이 한시간 같은 비행을 그야말로 필사적으로 날고 있었다. 얼마를 날았는지 갑자기 하늘이 짝 열리고 눈부신 햇살이 콧 앞 창문을 통해 들어왔고 아직도 끼고 있던 썬그라스가 무색할 정도로 강렬한 은빛 세계가 내 앞에 전개되었다. 나를 더욱 놀라게 한 것은 내 앞에 골포스트 같은 무지막지한 구름기둥이 우뚝 서 있는 것이었다. 역사적인 슈퍼 볼 게임에서 시카고 불스가 승리 골을 차 넣는 장면을 벤치에서 목격하는 듯한 순간이었다. 구름 기둥은 지상에서 시작하여 내 비행기 고도인 9천 피트보다 적어도 1만 피트는 더 높이 우뚝 서 있는 것이 참으로 경이로와 눈물이 날 정도였다. 아마도 100 마일도 넘을 듯한 직경의 구름기둥을 근접거리에서, 그것도 햇빛이 나의 비행기 뒤쪽에서 구름을 향해 투사한 뒤 반사되어 오는 강렬한 빛을 보는 것은 참으로 장관이었다. 구름 위를 비행할 때 햇빛이 반사되는 뭉게구름이 아름다운 광경은 가끔 보았지만 이처럼 눈을 멀게 할 정도의 빛을 뿜어내는 솜덩어리에 은을 덮어 놓은 것 같은 광경은 처음이자 마지막이었다. 너무나도 신기하게도 이렇게 거대한 구름기둥이 서서히 움직이고 있는 동안 마치 그 벽을 따라 비행하고 있는 내 위치는 밝은 햇빛 속이었고 바람조차 별로 없었다는 것이 도저히 이해하기 힘들었다. 그러나 이것은 나에게서는 불행 중 일어난 행운이었다고 볼 수밖에 없었다. 이렇게 아름답고 평안해 보이는 구름 기둥이 그 속은 지옥이나 다름없이 풍속 100 내지 200마일의 물먹은 바람이 땅에서 구름 꼭지까지 회오리 치고 그야말로 청천벽력이 벌어지고 있는 괴물이라는 것이 믿어지지 않았다. 이 구름 기둥에서 30마일 가까이 접근만 해도 상상을 초월한 재난을 겪는다는 사실을 이 찬란하고 황홀한 은빛 표면은 모르는 척 태연하게 내 눈앞에서 천천히 여유 있게 복상하고 있었다. 사실 나는 삶과 죽음의 경계선을 날아가고 있었던 것이었다.

우리 부부의 연례 행사 중 하나는 12월 초 2주간 라스베가스에 가는 것이다.

그렇게 된 사연은 다음과 같다. 30여 년 전 3일간 무료로 라스베가스에 초대한다는 광고에 홀려 갔다가 며칠간 공짜로 잘 놓고 나서 자의 반 타의 반으로 Wyndham Vacation Owner가 되었다. 지금 생각하면 너무나 속내가 뻔한 상술인데도 그때는 던지는 미끼를 덥석 물어 버린 것이다. 12월 만 되면 상류사회의 일원이라도 된 듯 어깨를 짝 펴고 유나이티드 3등 칸으로 향하던 나의 모습이 지금 생각하면 좀 촌스럽고 어설픈 모습이 아니었을까 생각된다. 의과대학 6년, 전문의 과정 도합 11년, 대학 교편 2년을 거쳐 나이 40에 미국 전문의 자격을 따 진짜 의사로 첫발을 내 디디니 세상이 다 내 것이 된 듯 느껴졌다. 동창회 명부에는 다른 동창들이 무슨 사장, 회장, 고급 공무원 등 번듯한 직함들이 달려 있는데 나는 달당 재미 의사라고만 등재되어 있었어도 대단하게 느껴졌다. 돈 없이 고생만 하던 시절을 생각하면 자그마한 집 한 채라고 장만한 것이 여간 대견스럽지 않았고 마치 신데렐라가 된 기분이었다.

화씨 30-40도를 넘나드는 시카고 추위를 벗어나 65도의 따뜻한, 지금은 Harry Reed 공항인, 라스베가스 공항에 도착하니 높고 푸른 하늘이 나를 반겨 주는 듯 하였다. 그 당시 말이 많던 Boeing 737 Max가 기름 친 숨 방석 위에 미끄러지듯 사뿐히 내려앉는 것 같이 느꼈다. 그때 아내가 말한 "기름 친(Grease)"이란 말이 생각난다.

비행 용어에 "Grease the Landing" 이란 용어가 있다. 이는 파일럿이 착륙할 때 승객들이 착륙했다는 것을 미처 느끼지 못한 채 착륙하는 것이다. 이것은 대단한 기술로 파일럿들이 꿈꾸는 조종기술이다. 파일럿들에게는 마치 섹스를 할 때 극치감을 느끼는 것과 같다. 비행기를 계속 타는 이유에는 여러 가지가 있겠지만 이 기름 위를 미끄러져 가듯 내리는 기분을 느끼는 것도 큰 재미 중의 하나라고 생각된다.

스티브는 노스 캐롤라이나의 미용수술 전문 성형외과 의사로 자기에게 수련 받으러 오는 의사들에게 즐겨 하는 이야기가 있다. 자기는 소싯적 해군 전투기 조종사였는데 항공모함에 위험을 무릅쓰고 착륙하는 과정을 무용담처럼 들려주곤 했다. 특히나 파도가 심한 해상에서 초고속 전투기를 착륙시킬 때면 손에 땀을

주는 초긴장 상태가 지속되는 곡예비행을 하였다고 한다. 매번 착륙할 때마다 죽음을 무릅써야 하는 삶이 경이롭게까지 느껴졌다. 그에게는 매번의 착륙이 우리가 표현하는 Grease landing의 백 번에 해당하는 경험일 것이라고 생각됐다.

나의 첫 비행기는 Archer II 단발기로 세스나의 high wing 비행기와는 다른 low wing 비행기로 착륙 시 smooth landing이 장점으로 알려져 있다. Low wing이란 비행기 날개가 동체 밑에 부착되어 있는 것을 말하는데 대부분의 여객기나 전투기는 이러한 형태가 기본이다. 자기도취에 빠진 일부 파일럿들은 High wing 비행기는 비행기 축에도 못 낀다고 무시해 버리기도 하지만 두 기종의 차이는 개개인의 취향에 따른 것이고 기종의 차이로 우열을 판단하는 것은 과도한 편견이라고 생각한다. 어쨌거나 Archer II의 착륙은 지금 생각해도 가슴이 포근해질 정도로 흡족한 경험이었다.

공항마다 규칙이 다소 다른 면이 있지만 대체로 1,200 피트에서 하강을 시작하고 활주로에서 10 피트 높이에 이르면 비행자세를 하강 형태에서 평행자세로 바꾼다. 그리고 아주 서서히 지면을 향한 고도가 줄어들면서 비행기 타이어가 기름위를 미끄러지듯 사뿐히 내려앉는다. 이때 비행기 동체와 바퀴를 연결하는 landing gear의 일부인 hydraulic strut이 살짝 압축되면 그야말로 완전한 grease landing이 완성된다. 여기에 덧붙여 간과해서는 안 되는 사실은 비행기 동체와 활주로 사이에서 쿠션이 존재한다는 사실이다. 이 쿠션은 배가 물에 뜨듯이 비행기 동체에 부력을 제공한다. 비행기의 부력은 비행기의 속도와 비행기 날개의 상관관계로 이루어지고 이 때문에 비행기가 하늘에 떠 있을 수 있다. 속도가 줄어들면 부력이 약해져서 고도가 떨어지며 부력이 급격하게 떨어지면 추락하게 된다. 활주로에 도착하는 단계에 이르면 비행기 속도가 많이 줄어들고 비행기가 활주로 거리 내에서 정지할 수 있도록 도와준다, 에어쿠션이 없으면 비행기의 부력을 유지하기 위하여 어느 정도 속도를 유지해야 한다. 이러한 경우 아무래도 활주로 상의 비행기 속도가 빠를 수밖에 없고 경우에 따라서는 활주로 길이가 충분치 못해 활주로 밖으로 나갈 수도 있다. 앞서 말한 에어쿠션의 역할은 부력의 일부를 에어쿠션이 담당하므로 속도를 좀 더 줄이더라도 비행기가 갑자기 활주로 위로

떨어지는 것을 막든지 완화하기 때문에 비행기 타이어가 활주로에 접촉한 이후에 비행기가 설 때까지의 거리를 단축할 수 있는 것이다. 몇만 시간의 비행 경험이 있는 조종사라도 grease landing은 여전히 그들의 프라이드이다. 라스베가스 공항에서 비행기에서 내리는 승객들에게 인사를 하고 있는 캡틴에게 “Nice landing”이라 하면 마치 화려한 꽃다발을 한 움큼 안겨주는 것과 맞먹는 선물이다.