남기고 갈 이야기

장도영장군과 함께한 파란의 생애 [3]

전속부관 석장石墻權重殷옹의 일대기

▲ 1953년 1월 14일 졸업한 육군사관학교 제4·5기생 일동. 전원이 35명에 불과하고, 뒤에서 두번째 줄 오른쪽에서 두번째가 권소위이다

• 항공장교로 장도영장군 전속부관되어

전선에서는 혈전이 치열하던 1952년 7월 광주의 갑종간부학교를 졸업한 권중은 소위는 임관 사흘 휴가 후에 육군항공학교에 입교하였다. 이때 4,5기생이 함께 입교하였는데 4기생이나 5기생이나 한 날 같이 들어와 한데 섞여 교육받았다. 다만 4기생은 경남 사천으로 입교했다가 동항공학교가 광주로 오는 바람에 기수만 하나 빠르게 합반이 된 것이어서, 권중은 생도는 5기이지만 4기와 너나들이로 지내며 동기와 같이 생활하였다. 그의 5기생은 처음에 200명이 응시하여 36명이 합격, 입교하였는데 기본편대과정 3개월 교육훈련을 거쳐 전술과정 3개월로 승반한 인원은 19명이었다. 항공조종사가 되는 교육훈련이 어찌나 어려운지 36명 중 17명이 또 탈락한 것이었다. 전술과정 3개월 동안 다시 10명이 탈락해 보병소위로 전선복귀하고 끝까지 살아남아 수료하는 것은 9명이었다. 그렇게 졸업하게 되는 9명 중에 하나가 또 비행기를 몰고 월북하는 사건이 발생했다.

훈련비행을 나갔던 L16 훈련기 한 대가 귀환하지 않자 항공학교에서는 추락사고가 발생한 줄 알고 큰 소동이 일어나 광주지역 일대의 산골짜기를 모두 공중 수색하고 난리가 났는데, 이윽고 이북 방송에서 그 훈련기의 월북 사실이 터져 나왔다. 남은 졸업 예정자들에게는 새삼 엄격한 신원조회가 재실시되었다. 여기에도 무사히 통과가 되어 졸업장을 받고 나간 5기생은 결국 8인이었다. 그 8인 중에 둘은 또 작전중 적의 고사포에 희생되었고, 뒤에 권중은 중위도 두 차례나 날개의 연료 탱크에서 4,5 센티 이내로 빗나가는 고사포 구멍을 내 가지고 귀환해서야 ‘이런 선물은 뭣하러 받아오셨느냐’는 정비 하사관의 말에 아찔하기도 하였다.

어쨌든 어렵사리 항공학교를 졸업한 후 그 졸업증서를 들고 서울쪽으로 올라가 부평의 미군 조병창으로 갔다. 거기에서 항공학교 졸업증서를 내보이자 미군 급식의 좋은 점심도 제공하며 새 비행기 L19 한 대를 내 주었다. 그것을 배급받아 타고 배속지인 강원도 화천의 8사단 사령부 비행장으로 가는 것이었다. 처음에 미군이 한국군에게 제공한 경비행기는 L16이나 L17 등 훈련기이다가 이때 L19기를 제공하고 있었다. 그리고 조금 후에 L20를 제공했는데 이는 훨씬 실하고 기존 L19까지가 2인승인데 비해 4인까지 탑승이 가능했다. 지금은 한국 육군에 모두가 헬리콥터이고 L19 같은 장난감 경비행기가 전쟁기념관에나 가야 있지만 당시는 한국군에 헬기가 단 한 대도 없었다. L19을 인수받은 권중은 소위는 5만분의 1 지도에 부평에서부터 화천까지 잣대로 줄을 긋고, 그 줄을 따라 항법장치를 조작하여 화천으로 향해 날아갔다. 대개 저 아래 지표에 솟아 있는 무슨 산 무슨 산이 명산이라 이를 짐작으로 이름대가며 홀로 찾아가는데, 화천은 최전선에 가까워 자칫 큰 산 하나를 잘못 지나쳤다가 적의 영공으로 넘어가 버린다. 그리고 공중에는 느닷없이 작열하는 고사포나 있지, 지상과 같은 경계선이나 방벽 같은 것도 없다. 내심 당혹스러웠지만 그렇다고 미군 앞에서 자신없는 빛을 보일 수도 없었다. 엉겁결에 신품 L19기를 인수받아 몰고 날아올라서는 지상의 명산 등 지형지물을 부릅뜬 눈으로 살피며 화천의 육군 8사단 비행장에 착륙하는 것으로 항공학교 졸업 후 첫 실전 비행을 무사히 해냈다. 1953년 1월의 엄동설한이었다.

이때의 한국 육군 항공기는 미군이 유상으로 대여하는 형식이었다. 이를 사용하다가 나중에 반납하면 새것으로 교환해 주었다. 권중은 소위가 배속지 8사단에 도착해 보니 비행기는 그가 새로 몰고 간 것까지 4대이고 비행장교는 5명이었다. 그리고 사단장은 장도영張都映 소장인데 부임 3개월이 되었으되 아직 비행기는 탑승한 적이 없다 하였다. 그리고 권소위가 배치되어 10일 쯤 되자 사단장은 특무대를 시켜 소속 비행장교 5인의 신원조회를 다시 철저히 하게 하였다. 그렇게 하여 신원에 추호의 이상이 없음을 확인한 다음 장도영 사단장은 각 항공장교에게 하나씩 비행기를 조종시켜 시승을 하였다. 때가 광주 항공학교 졸업생이 훈련기를 몰고 월북하는 사건이 터진 직후여서 비행기를 타는 장성 지휘관은 전후방을 막론하고 그 전속 조종사에 대해 촉각이 곤두서 있었다. 하급 장교가 홀로 훈련기를 몰고 월북해도 저쪽에서 영웅 대접을 받을 판국에, 만약 사단장급 장성이라도 태운 채 누가 월북을 한다면, 아군이 받는 충격과 파장이 상상을 불허할 것인만큼 적측에서 받을 환영과 대접도 엄청날 것이었다. 이에 대한 군당국의 대비와 우려가 얼마나 컸는지는, 권소위가 배치된 지 6개월 쯤 지났을 때 전군의 조종장교 중 이북 출신은 모두 보병으로 전과시키는 것으로도 드러났다.

화천 지역 전선에 와서는 도착 다음날부터 쉬지 않고 전투에 출격 비행을 하였다. 날씨가 흐리거나 눈비가 와서 비행을 못할 조건이 아니고는 주말이고 휴일이고가 없으며 하루 두세 차례씩 날아오르는 것이었다. 출격이라 하여 경비행기에 무슨 폭탄이나 기총을 장착하고 나가 투하하고 소사하는 것은 아니고, 포병장교를 태우고 가 적진을 관측하여 지상의 아군이 포를 어떤 각도로 발사하도록 지시하고 유도하는 것이었다. 뒤에 탄 포병장교는 망원경을 가지고 지상을 샅샅이 내려다보며 살피고 조종자도 육안으로 나무숲 같은 데서 움직이는 물체가 있나 살피다 저기 좀 봐라, 여기 몇 시 방향에 뭔가 있다는 등으로 일러주며 적당한 고도로 비행을 해야 하다 보니 적의 고사포 세례를 받기 안성맞춤이어서 그 위험성이 공군 전투기 조종사보다 더하면 더했지 못지가 않았다. 그리고 실제에 있어 전략공군기의 조종사나 육군항공대의 조종사나 조종사인 것은 마찬가지였다. 나중에 군에서 전역한 후에는 육군항공장교도 공군 파일럿과 같이 민간 항공사에 취직하여 들어갔는데 그곳에 신입하여 일정 교육훈련을 다시 받고 나면 대우 등에 차별이 없었다. 권중은 소위의 전투 출격은 8사단에 배속이 되고부터 반년이 지나 1953년 7월 말 휴전이 되기까지 계속되었다. 전투비행은 한번 이륙하면 두 시간을 채우고 내려와야 되었다. 그 안에 미리 귀환했다가는 기합을 받고 고과에도 영향을 받았다. 그 두 시간을 대개 적진 상공을 날게 되는데 밑에서는 적의 고사포탄이 새까맣게 날아올라와 터졌다. 대개의 고사포가 비행기의 고도를 측정해 쏘아 공중폭발시키거니와 그 한계가 6,7천 피트여서 이를 조금 벗어나는 7,8천 피트 높이로 나는 것이었다. 너무 높이 날면 지상의 지형지물을 육안이나 망원경으로나 잘 살필 수가 없다. 그렇지 않아도 바로 밑에서 터지는 고사포 연기로 지상이 제대로 내려다보이지 않기가 일쑤였다.

▲ L19기 앞에서 동료 조종장교들과 함께 찍은 사진. 뒤쪽이 권중은 중위

한편, 5인의 조종장교가 모는 비행기를 시승하고 난 장도영 사단장은 전속 조종장교로 권중은 소위를 지명했다. 그리고 이로부터 13년을 그는 장도영 장군의 수행 부관이자 전속 조종장교로 복무하게 되었다. 평북 용천의 대지주가 출신인 장도영은 그 집안이 일찍부터 독실한 기독교 신앙에 젖어 있었다. 대지주이자 기독교인 그 집이 해방을 맞아서는 북쪽의 고향을 등지고 월남해 서울에 어렵게 이거하였다. 일제시 장도영은 신의주의 명문 동중학교를 다니면서 육상에 럭비 선수로 이름을 날렸고, 졸업 후에는 일본 동경의 도오요오東洋대학에 유학하여 2학년 재학 중 귀국하여 모교에서 교편도 잡다가 학병으로 징집되었다. 그리고 중국 본토 전선에 파견, 견습사관 훈련을 받고 소위로 임관되어 해방을 맞아서는 만주를 거쳐 귀국 월남한 사람이었다. 이러한 장도영은 해방 시국의 혼란 통에 같은 평북 출신으로서 1912년에 일본 육사를 나와 대좌로 8·15를 맞은 이응준李應俊(1890~1985)의 권유로 국군 창설에 투신했다. 이응준은 미군정청 국방사령부 고문을 거쳐 1948년에 한국 육군의 초대 총참모장이 되었다. 이응준의 신임으로 창군에서 역할을 한 장도영은 5연대장 등을 거쳐 1950년 6월 6·25전쟁 발발시에는 육군본부의 정보국장으로 있었다. 그는 이때 민간인 신분이던 박정희朴正熙를 문관으로 써 데리고 있다가 전쟁이 터지자 현역 소령으로 복귀시킬만큼 각별히 배려하는 사이였다. 또 장도영 정보국장은 전쟁 발발 전 북한군 동향을 김백일金白一 참모부장과 함께 이승만 대통령에게 보고한 바를 일화로 남기기도 하였다. 이러한 장도영의 당시 군력에 대해서는 대한체육회장 등을 지낸 명사 김운룡金雲龍이 일요신문 2010년 8월 8일자 제951호에 실은 ‘김운용이 만난 거인들, 제31화 장도영 장군’에서 다음과 같이 쓰고 있다.

곧 9사단 창설 사단장이 된 장장군은 이때 박정희 대령을 참모장으로 기용했다. 대전에서 9사단 창설을 준비하고 있는데 군우리 지방에서 중공군 협공을 받고 후퇴하던 6사단의 김종요 사단장이 자동차사고로 후송됐다. 사단 지휘관에 공백이 생기자 장장군은 직접 6사단장이 되어 군우리까지 찾아가 청색 육각 사단(blue star)을 지휘하고 후퇴작전을 도맡았다. 개성·평양·의정부를 거쳐 서울이 (재)함락되자(1월 3일) 충북 진천에 사단 사령부를 주둔시켰다.

이때 필자는, 1951년 1월 4일 대구 육본을 출발, 대전과 천안에서 일박을 하고 피난민 행렬과는 반대로 진천 6사단 사령부에 부임했다. 눈이 녹아서 길이 질척거리는 오후였다. 이때 장도영 장군을 처음 보게 된 것이었다. 필자는 곧 광혜원리에 있는 7연대(연대장 임부택)로 배속받았다. 이때 6사단에는 부사단장 송석하, 참모장 민병권, 정보참모 최택원, 작전참모 홍순용, 조정연, 군수참모 황필주 등이 있었다. 곧 임부택 7연대장이 참모장으로 옮기고 필자도 따라서 6사단 작전처로 옮겼으나 임 참모장이 이내 부사단장이 되는 바람