

# 대서양 횡단 비행으로부터 70년

린드버그의 공적을 재평가 해본다.

가랑비가 내리는 이른 아침 뉴욕의 하늘을 날아 오른 우편비행사 찰스 린드버그(애칭 스피릿, 린디)는 33시간 30분 동안 하늘 위에서 고독과 위험을 상대로 처절한 자기투쟁을 벌인 결과 파리의 블루젯 비행장에 무사히 착륙했다. 이때가 1927년 5월2일 현지 시간 하오10시22분이었다. 이보다 앞서 영국공군의 알코크와 브라운의 두 비행사가 쌍발 폭격기를 타고 대서양을 무착륙 비행한 일이 있었지만 1인승 비행기로 횡단한것은 린디가 처음이었고 여기에는 현상금 2만 5천달러가 걸려 있었다.

그로부터 70년! 이제 대서양뿐 아니라 태평양도 단숨에 눈스톱으로 횡단할 수 있으며 마음만 먹으면 세계 1주 비행도 가능한 시대가 되었다. 이런 항공 전성시대에 70년전의 린디를 다시 한번 살펴 보는 것도 뜻이 있겠다.

## 창공에 매료되어

찰스 린드버그는 1902년 2월4일 외가가 있는 미국 미시간주의 디트로이트에서 출생했다. 어머니는 고등학교 화학교사였고 아버지는 스웨덴로 미네소타주에서 변호사를

개업하고 있었으며 지방검사와 하원의원으로 선출될 만큼 지방유치에서 좋은 가정환경에서 자랄듯했으나 철들 무렵부터 별거하기 시작한 부모 사이를 왔다 갔다하며 자랐고 20세때에 부친이 작고했다.

위스콘신대학에서 기계공학을 전공한 린디는 고독과 스피드를 사랑했다. 그는 대학을 2년만에 그만두고 비행기 조종을 배우기 위해 네브라스카항공에 입사하여 자신의 적성을 창공에서 키우기 시작했다. 회사는 얼마 안되어 도산했으며 린디는 곡예비행단에 참가하여 전국을 누비고 다녔다.

최신의 비행술을 익히기 위해 1924년 3월 육군비행학교에 들어가 1년과정을 수석으로 졸업한뒤 육군항공대 예비역 소위로 임관되었다. 그는 다시 고등비행학교에 진학하여 졸업한뒤 미조리주 관측비행대서 예비군 대위로 진급했다.

1926년 군대를 제대한 그는 세인트루이스의 민간우편 비행사에 주임 조종사로 취직했다. 당시의 우편비행사는 위험하기 짝이 없는 직업으로 그도 낙하산으로 공중에서 탈출하는 경험도 있었다.

## 현상금에 도전

이때 뉴욕 파리지간의 단독 무착륙 비행을 하면 2만5천달러의 상금을 준다는 현상 모험비행 계획이 있었다. 린디는 이 현상금을 노리고 참가할 뜻을 세운 뒤 곧 후원자를 찾기 시작했다.

우편항공사인 린디의 소속회사 로버트슨씨가 전폭적으로 협력해 주어 고향인 세인트루이스의 은행가나 사업가들의 후원을 얻게 되었고, 서부해안의 산디에고에 있는 한 작은 항공기 제작회사가 엔진과 계기를 제외한 기체를 6천달러에 만들어 주겠다고 수락하였다. 다른 큰 회사는 혹시 자기 회사의 명예가 영향 받을것을 꺼려 기체 제작을 거절한 탓도 있었다. 이 작은 회사는 20인 정도의 전사원이 매달려 설계 시작후 60일만에 고익 단엽 단발의 비행기를 만들어 주었다. 그는 이 비행기에 Spirit of St. Louice 「세인트루이스의 혼」이라는 이름을 지었다.

4월27일에 완성되어 인수한 스피리트 오브 세인트루이스호는 장거리 비행을 하기 위해 장착된 계기

라고는 자기 방향계, 속도계, 연료계정도에 불과한 영성한 것이었다. 등나무로 엮은 의자(중량을 가볍게하기 위해)와 엔진 사이에는 연료탱크가 놓여 기수 앞쪽이 보이지 않는 장님과 같은 조종석이어서, 전방을 내다 보는 잠망경 같은 것이 붙어 있었다.

5월9일 몇번이나 시험비행을 해본 뒤 그는 출발지인 롱 아일랜드의 루즈벨트 공항으로 이동하여 항공기를 다시 한번 손질하고 잠자리에 들었다. 다음날인 5월 20일 아침 7시 40분 220마력의 엔진이 힘차게 돌기 시작하여 출발지점에 잠시 멈추었다. 7시 52분 린디는 출발신호와 더불어 파리를 향한 비행에 출발했다. 연료를 만제한 비행기는 활주로를 전부 달린뒤 무거운 듯 기우뚱하며 하늘로 날아 올라 파리를 향해 고도를 잡았다. 이때 쓰인 공식 비행기록시계는 린친사의 항공 크로노미터가 사용되었다.

뉴욕에서 파리까지의 33시간여에 걸친 비행은 "저것이 파리의 등불이다"의 영화에 나오는 그대로였다. 이 항공로의 현상금을 차지하기 위해 여러사람의 젊은 비행사들이 목숨을 걸고 도전했으나 개중에는 영영 불귀의 객이 된 사람도 있고 뜻을 이루지 못한 사람이 많았다.



### 국민의 영웅으로

파리에 무사히 도착한 린디는 그야말로 영웅이 되었다. 그는 상금이나 의식보다는 그냥 항공기를 몰고 계속 날아 세계일주를 해보고 싶은 그런 심정이었다고 후에 술회했다. 린디의 파리 체재기간은 연일 리셉션이다, 훈장수여다, 강연이다 하여 잠시의 쉴틈도 없을 정도였다. 그리고 여러 기자들에 둘러싸여 일거수 일투족이 기사꺼리로 되었다. 실로 국민적 영웅의 탄생이었다. 수 개월후 그는 미국 대통령이 보낸 군함에 항공기를 싣고 미국으로 돌아왔다.

그 미국에서 기다리고 있는것도 역시 환영행사의 연속이었다. 대공

황 이전인 당시의 미국은 영웅을 갈구하고 있었지만 그는 영웅이 될 마음은 손톱만치도 없었다. 그는 매일의 행사가 그저 지루하고 견디기 힘든 시간들이었다. 그는 화려한 옷도 입지 않고 신나는 동작도 삼가한 채 언동은 언제나 신중하고 겸손했다. 술도 안마시고 담배도 피우지 않는 이 청년은 커피마저도 비행에 지장이 있다고 거절했다.

예비역 대령으로 진급한 그는 어느새 「고독한 독수리」라는 칭호가 생겼다.

그해(1927)12월에 멕시코 시티를 친선 방문했을 때 현지 미국대사 드와이드씨의 딸인 「안」과 친해져 1929년 5월에 두사람은 결혼했다. 뉴저지주 호프웰 근처에 신집 살림을 차리고 다음해에는 아들이 태어났다. 그는 펜 아메리칸 항공과 트랜스 컨티넨탈항공의 수송고문 자리에 있으면서 재산도 마련했다. 더욱이 그의 장인인 드와이드씨는 미국에서도 손꼽는 재산가였다.

1931년7월 린디 부부는 펜 아메리칸 항공사의 태평양 횡단 항공로 개설을 위한 조사차 일본과 중국을 방문했다.

이때 록히드사가 만든 시리우스 수상기로 워싱턴을 출발하여 뉴욕에 이르고 거기서 캐나다를 돌아

파리상공을 비행하는 모습



알래스카를 경유하여 크릴열도를 따라 날다가 일본 북해도의 내무로 공항에 착륙했다. 이때가 8월 24일로 근 한달이 걸린 셈이다.

일본에서도 린디 부부는 대대적인 환영을 받았다. 도쿄, 오사카, 후쿠오카를 돌아 9월 19일에는 중국 난징에 도착했다. 중국 채류후 10월 2일에 홍수피해조사를 위해 출발했으나 기체가 물위에 굴러 대파하는 바람에 간신이 구조되었다.

### 비극과 고립

민간항공의 발전에 지도적인 입장에서 기여하는 충실한 생활이 계속 되는 가운데 어느날 갑자기 비극이 찾아왔다. 1932년 3월 1일, 만 세살도 채 되지 않은 어린 린디의 아들이 자택에서 누구인가에게

유괴되었다. 린디는 극비로 수사할것을 원했으나 신문들은 흥미 위주로 린디의 개인적인 사생활을 폭로하는 기사를 다투어 게재하는 바람에 아들이 유괴된 소식이 전국으로 퍼졌다. 수사 73일 만에 외아들은 집 근처의 숲에서 싸늘한 시체로 발견되었다. 이미 죽은지 한참된 어린

시체를 두고 그들 부부는 울음을 참아야했다. 이어 범인이 잡히고 재판후 사형이 집행되었지만 린디 부부의 마음은 편치 않았다. 그것은 신문기자들의 지나친 횡포였다. 그들은 기사의 흥미를 더하기 위해 시신을 안치한 곳까지 몰래 침입하여 무참한 모습을 보도하는 작태를 저질렀다. 이런 꼴을 보고 린디는 마음속깊이 대중매체 특히 신문에 대한 거부감이 싹트게 되었다.

1934년 2월 루즈벨트 대통령이 우편물의 민간 항공기 수송계약을 일방적으로 파기하자 린디는 민간항공을 진흥한다는 취지에서 맹렬이 반대하고 불공정한 처사라고 맞섰다. 이런 항의 탓으로 우편물의 민간 수송은 다시 부활 되었지만 루즈벨트 대통령과의 사이는 불편해졌다.

1935년 린디부부는 영국으로 이사했지만 그곳에서도 이들 부부를 가만 두지 않아 연일 매스컴의 취재대상이 되었다.

이무렵 유럽에는 벌써 독일과의 일전불사 기운이 엿보이고 있었다. 만일 전쟁이 시작되면 대체를 결정하는 것은 항공력이 될것이고 대규모의 항공전은 문명에 측량할 수 없는 피해를 주는 것으로 전쟁은 피해야한다는 생각을 하는 사람은 비단 린디 뿐만은 아니었다.

1938년 여름 린디부부는 비행기를 손수 몰고 소련을 방문하여 항공기 산업 현장을 본 뒤 다시 독일로 날라 융커스, 하이켈, 도르니 에등 항공기 제작사의 수뇌들과 만났다. 귀로에 프랑스에 들려 독일의 항공산업을 본대로 전해주고 공군력을 크게 증강하도록 권유했다.

미국정부는 표면적으로는 유럽에 전쟁이 나도 개입하지 않는다고 하면서도 뒤에서는 군비를 확충하여 언제나 참전할 태세를 갖추어 가고 있었다. 이때 미국 항공자문위원회(NACA)에 민간항공계 대표로 참가하고 있던 린디는 기회있을때 마다 전쟁 억지와 대독일 화해를 역설했었다. 이때문에 루즈벨트 대통령과의 사이는 더욱 나빠졌다.

1939년 드디어 유럽 전역에서 제2차 세계대전이 터지자 린디는 영국에서 미국으로 돌아와 예비역

항공대령으로서 미국에 충성을 서약했다. 그러나 그는 전쟁이 더욱 확대되고 프랑스가 독일군에 짓밟히자 미국내의 반전단체들을 하나로 모으는데



어디를 가나 환영일색

진력하면서 항공기가 전쟁을 수행하는 결정적 수단이 되는 것을 슬퍼했다.

이런 반전운동 때문에 육군 예비역을 사직까지 하면서 전쟁 억제에 진력했었다. 그러나 한번 터진 전쟁은 확대일로로 걸어 조국에 불타는 한사람의 시민으로서 군대로 돌아갈 결심을 하고 현역복귀를 신청했다. 육군이 승인한데도 불구하고 그의 신청은 대통령에 의해 직접 거부되었으며 민간항공기 부문에서 일하는것조차 싫어했다.

그러나 그는 포드 모터사에서 기술고문으로 일하면서 B-24 폭격기의 생산라인에 대한 능률향상에 많은 공헌을 했다. 이어 유니타이드 항공의 기술고문으로 취업하여 전투기의 운용상황을 조사한다는 명목으로 드디어 일선에 나가볼 기회를 얻고 남태평양의 솔로몬군도에서 해병부대를 지원하는 F-4 전투기의 장비 개선을 권고하면서 4개

월간 일하고 이어 뉴기니어로 나아가 육군 항공부대의 전투기 연료절약 방법을 개발권고했고 7월에는 P-38 전투기를 조종하고 공중전에 참가하여 일본

기를 격추한 일도 있다.

### 비행기를 사랑한 생애

1945년 5월 독일이 패전하자 그는 해군 기술조사단에 참가하여 유럽으로 건너가 황폐한 독일 국내에서 항공기술 조사에 임했다.

전쟁의 참화를 남태평양과 독일 등 현장에서 바라 본 그는 전쟁을 억제하려는 자신의 신념을 다시 한번 확인했다. 전후의 그는 전시중에 쓰기 시작한 "스피리트 오브 센트루이스"의 원고를 마무리 짓고 책으로 출판하는 일을 추진했다. 그런 한편에서 민간항공의 발전을 위하여 노력하면서 전멸위기에 처한 야생동물의 보호에도 활약하는 왕성한 의욕을 보였다.

그는 창공을 동경했고 하늘을 날기 좋아했으며 한없이 비행기를 사랑했다. 고독을 씹으면서 하늘 위에서 33시간을 버티어 낸 그의

초인적 성격은 항공기라는 그가 가장 좋아하고 사랑하는 기계가 사람에게 의해 대량 파괴와 살육에 이용되는 것을 싫어 했기 때문에 전쟁을 억지하고 싶었고 가능하면 전쟁은 하지 않으니만 같지 못하다고 생각하여 기회 있을 때 마다 전쟁 반대를 분명히 했다. 국민적 영웅으로 유명해진 뒤에도 그는 겸손했고 그리고 조용했다. 전쟁 역지에 나서면서도 다른 전쟁 반대자들처럼 시끄럽게 떠들지 않는 조용한 사람이었다.

그가 기술고문을 하던 여러 회사는 지금도 번영하고 있으며 그리고 그가 사랑한 비행기는 바이흐로 전 세계에서 인류의 가장 빠르고 뛰어난 수송수단으로 일하고 있다.

찰스 린드버그 그의 이름은 항공기 발달사와 더불어 세인의 입에 회자될 것이며 그될수록 그의 평화애호 정신이 아쉬워질 것이다.

21세기를 목전에 둔 세계는 지금도 가급적 전쟁을 피하기 위해 노력했다. 그덕에 지역 분쟁은 있었지만 세계적 규모의 대전은 없었다. 그렇게 본다면 벌써 50년 이상이나 평화가 계속되고 있으며 그의 염원대로 항공기는 끝없이 평화를 위해 이용되고 귀중한 인류번영의 수단이 될 것이다.

그는 향년 72세로 하와이의 마우이섬에서 조용히 눈을 감았다.