

2년에 한 번 있는  
 서울 에어쇼, 예전 에어쇼에  
 비하면 화려한 눈요깃거리는  
 줄었지만 그래도 항공기를  
 좋아하는 사람이라면  
 열심히 셔터를 누를만한  
 행사였습니다.



## 디카를 이용한 항공기 촬영⑦ 디카로 본 서울 에어쇼 2005

| 글 · 사진 · 예민수 (para@paraview.co.kr) |

**실제** 비행중인 항공기 촬영에는 지금까지 여기서 다른 내용보다 더 중요한 것이 하나 있습니다. 웬만한 프로도 비행중인 항공기를 프레임에 딱 차게 제대로 구성해서 촬영하기란 쉽지 않습니다. 아무래도 제트엔진을 사용하는 항공기는 기본속도가 있기 때문에 500밀리 정도 되는 망원렌즈로는 웬만큼 숙달된 촬영자도 정확한 프레임을 잡기가 어렵습니다. 물론 프레임 속에 항공기를 집어넣는 것조차 쉽지 않습니다.

그나마 멋진 장면 중 촬영에 유리한 조건은 2차원에서 3차원으로 전환하는 이륙 장면과 3차원에서 2차원으로 들어가는 착륙장면입니다. 사실 좋은 사진이 많이 나올 수 있지만 서울 에어쇼에서는 행사 지역 구조상 일반인의 각도에서는 이착륙 장면 촬영은 어려웠습니다(활주로 반대편이 유리).

항공기 촬영에 전체적인 배경이 되는 하늘의 채도는 촬영자가 바라보는 하늘의 방향에 따라 달라집니다. 실제 서울 에어쇼 당시 북쪽과 남쪽의 하늘의 밝기는 4배까지 낮는데-조리개 두 칸에 해당됨-남쪽 하늘을 배경으로 항공기를 촬영했다면 파란하늘을 촬영할 수 없었을 것입니다. 만약 부득이하게 채도가 낮은 방향의 하늘을 찍어야 할 경우는 편광필터(CPL)를 사용해서 난반사되는 잡광을 줄여 채도를 높이면 됩니다.

배경도 배경이지만 무엇보다 중요한 것은 항공기 촬영입니다. 특히 비행중인 항공기 촬영은 평소에 보기 힘든 항공기의 상부 및 하부는 물론 전체적인 항공기의 모습도 더 확실하게 잡을 수 있습니다. 하지만 지상에서는 같은 배경 속에 똑같은 비행기만 촬영할 수밖에 없다는 한계가 있으며, 비행중인 항공기를 제대로 촬영하려면 같은 속도를 낼 수 있는 항공기에 탑승하는 수밖에 없습니다.

그래도 디카를 이용한 항공기 촬영은 엄청나게 많은 사진 중에서 잘 나온 것을 찾아내는 재미가 있다는



점, 아무리 많이 촬영해도 추가 비용이 거의 들지 않는다는 점, 그리고 후작업(포토샵)으로 다시 한 번 사진의 매력을 느껴볼 수 있다는 점이 가장 큰 매력입니다. 단, 잊지 말아야 할 것은 사진은 후작업으로 수정한 것 보다 촬영할 때 제대로 촬영해야 좋은 사진이 나온다는 사실입니다.

- ※ 촬영된 사진들을 보면서 전체적인 노출 데이터와 설명을 참고하시기 바랍니다.
- ※ +1/2, +1수치는 노출을 더 준 정도를 나타내는 수치입니다.

### 1 F-15 비행 장면 [1/750 f:9.5]

480밀리(35밀리로 환산) 망원렌즈로 당겨도 비행중인 비행기를 풀로 촬영하기는 어렵습니다. 워낙 빠른 속도라 망원렌즈로 비행기를 쫓아다니는 것도 쉬운 일이 아닙니다. 그나마 에어쇼에서는 관객들에게 보여주기 위해서 항공기가 가까이서 비행하기에 가능

합니다. 촬영 포인트는 빠른 속도로 비행하는 항공기는 이에 맞는 고속 셔터스피드(1/500~1/1000초 이상)를 사용해야 합니다.

### 2 A-10 근접사진 [1/250 f:6.7 +1/2]

항공기의 특성상 정면으로 촬영하면 옆으로 길게 늘어선 날개 때문에 힘없는 사진이 됩니다. 따라서 전체적인 특징 중 날개 끝부분만 포기하면 딱 차고 힘찬 항공기의 모습을 담을 수 있습니다. 이 경우 전체적인 노출을 반스톱 오버로 촬영했습니다.

### 3 T-50 이륙 촬영 [1/1000 f:5.6 +1/2]

이륙하는 T-50의 역동적인 순간입니다. 두 바퀴가 지면에 붙어 있는 상태로 3개의 바퀴가 모두 땅에서 떨어지면 생동감이 떨어집니다. 셔터스피드는 빠른 항공기에 맞는 고속 셔터스피드를 유지해야 합니다.



**1 T-50 측면 촬영 [1/1000 f:5.6 +1/2]**

이 장면은 일반관람객이 보는 활주로 반대방향에서 촬영한 것으로 역시 망원렌즈(500밀리)와 빠른 셔터스피드로 촬영했습니다. 역시 배경이 되는 하늘은 항공기보다 밝았기 때문에 전체노출을 더 주었고, 동쪽 하늘이라 채도 높은 파란하늘은 볼 수 없습니다.

**2 T-50 하부 촬영 [1/750 f:8 +1/2]**

에어쇼가 아니면 보통 지상에서는 볼 수 없는 모습으로 35밀리로 환산해 약 500밀리 정도의 망원을 사용했습니다. 특히 하늘 배경이 항공기의 밝기보다 더 밝기 때문에 전체적으로 노출을 더 주었습니다(+1/2).

**3 B-1 폭격기 비행 장면 [1/500 f:8 +1/2]**

엄청난 크기의 폭격기라 지상에서 일부분을 보면 전체적인 모습을 알기 어렵습니다. 비행중인 B-1 촬영으로 비행기 전체적인 윤곽을 볼 수 있습니다.

**4 B-1 폭격기 기수 [1/125 f:8 +1/2]**

마치 미사일을 연상케 하는 장면으로 에어쇼가 아니면 촬영하기 어려운 장면입니다. 앞부분에 비해서 극단적으로 왜곡된 작은 날개까지 광각렌즈로 원근감을 왜곡시켜서 새로 하늘의 색상을 편광필터(CPL)로 더 강조를 했습니다. 전체적인 노출은 반스톱 오버 시켰습니다.



1



2



3



4



**1 블랙 이글스 A-37 이륙 전 [1/750 f:9.5 +1]**

6대의 A-37기가 이륙을 준비중인 장면입니다. 배경이 북쪽하늘에 가깝지만, 흰색의 비행기라 전체적인 노출을 1스톱 오버해서 촬영했습니다. 평범한 비행기 한대가 아니라 잘 정돈된 비행기의 대열에서 질서를 찾아봅니다.

**2 블랙 이글스 A-37 편대비행 [1/750 f:8]**

이 장면의 경우 배경이 북쪽하늘입니다. 북쪽하늘의 경우 남쪽하늘보다 두 배 이상 어둡습니다. 별도의 노출보정 없이 파란하늘이 나오는 이유는 북쪽하늘이기 때문입니다.

**3 블랙 이글스 A-37 편대비행 [1/750 f:9.5 +1/2]**

이 경우 전체적인 상황을 미리 예측하고 광각렌즈를 준비하고 있어야 촬영할 수 있는 장면입니다. 전체적인 하늘의 밝기가 밝은 경우이기 때문에 카메라가 지시한 노출보다는 반스톱 노출을 더 주었습니다. 이런 경우 오토포커스가 제대로 초점을 맞추기 어려울 수 있으므로 초점을 아예 수동으로 무한대에 맞추면 편합니다(오토포커스가 만능이 아닙니다).

**4 F-15 주기 장면 [1/250 f:6.7]**

우리 공군에 배치된 신형 F-15K입니다. 정측면으로 양날개를 최대한 살리고 최대한 빈틈없이 촬영해 영성한 프레임 보다는 다소 힘 있는 사진이 됩니다.

**5 AH-1 코브라 [1/180 f:6.7]**

회전익의 경우 로터의 방향이 중요합니다. 이 경우 로터를 타이트하게 완전히 살려주는 각도로 촬영을 했는데, 과감하게 자를 것인지 다 넣을 것인지 역시 판단은 촬영자의 몫입니다.

**6 Su-31 주기 장면 [1/350 f:9.5]**

일반 비행기에 비해 곡예기의 큰 엔진과 프로펠러의 비율을 제대로 보여주기 위해서는 측면촬영이 유리합니다(노출보정 없이 표준 촬영). ☺

