

인생은 오직 훌륭한 조종사를
요구하고 있다.

인생 조종사

The Pilot of Living

KIM CHUL

인생 조종사

The Pilot of Living

목차

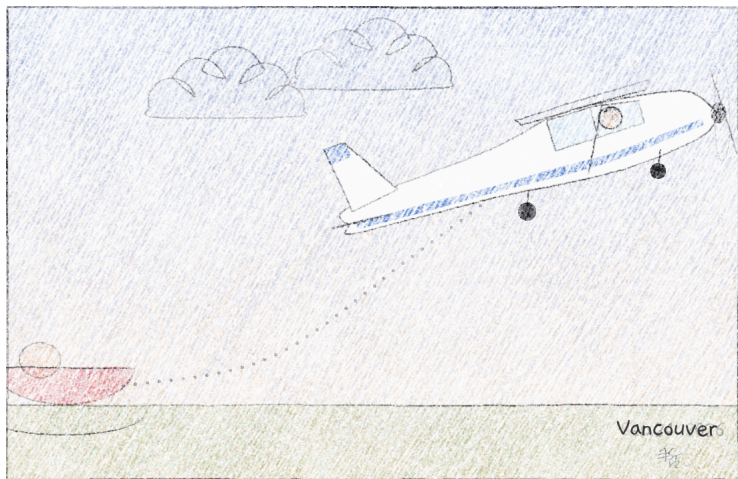
	들어가는 글	3
01	Power(추진력) + Attitude(자세) = Performance(비행)	7
02	Check, Check and Check!	14
03	Stall	21
04	Spiral Dive	29
05	178 Seconds	37
06	Slow Flight	44
07	Pilot's Responsibility	52
08	Pilot's Attitude	59
09	From The Ground Up	66
10	Navigation Log	74
11	Aviate, Navigate and Communicate!	81
12	Trim	89
13	The Art of Landing	96

들어가는 글

인생 비행술 Aviation of Life

사람들은 자신의 인생을 더 나은 것으로 만들고 싶어 한다. 그러나 인생은 만들어 내는 제품이 아니다. 잘못 만들어진 내 인생을 다시 가져다가 꼼꼼히 살펴본 후에 다시 만들 수 없다. 인생은 만드는 것이 아니다. 인생은 내 앞에 고정시킬 수 있는 종류의 것이 아니다. 오랜 노역 끝에 완성되는 작품도 아니다.

인생은 나를 살아 움직이게 하는 ‘살이수단’이다. 내가 모태에서부터 지금 이곳 밴쿠버까지 이동하는 데 사용된 수단이다. 태어나는 순간 모든 사람에게 주어진 ‘생명도구’이다. 인생은 1초 1각도 멈춰 있지 않고 유동하는 광대한 시간이라는 하늘을 여행하게 하는 ‘탈것’이다.



비행술은 곧 조종술이다. 하늘을 순항하고 있는 비행기는 곧 쉽 없는 조종을 하고 있는 조종사가 그 안에 있다는 말이다. 또한 이륙과 착륙은 조종 예술의 극치이다. 인생은 비행기와 같이 누군가가 조종해야 한다.

인생과 비행기 모두 조종사가 없으면 애물단지일 뿐이다. 어떤 사람은 태어나서 자유와 기쁨의 인생을 살다가 열매 가득한 마지막 생을 맞이한다. 또한 그렇지 못한 삶을 사는 경우도 적지 않다.

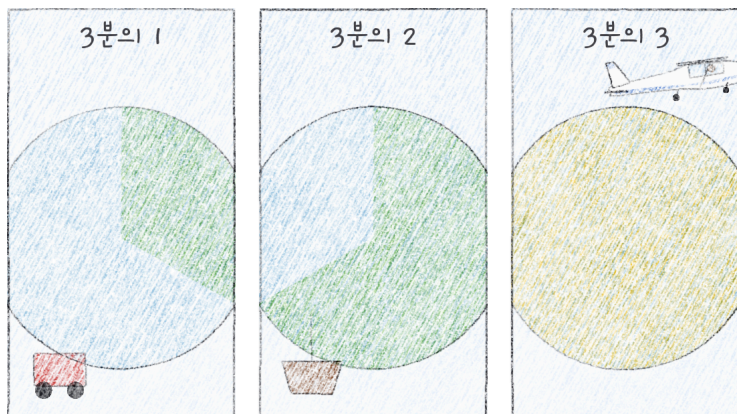
비행기 역시 마찬가지이다. 주로는 이륙해서 계획해 놓은 하늘길을 제대로 따라 날다가 목적한 곳에 착륙한다. 그러나 어떤 비행기들은 이런저런 이유로 그렇게 하지 못한다.

분명한 것은 모두가 결국은 조종사 탓이라는 사실이다. 훈련된 인생 조종사가 없는 인생은 시간과 사건이라는 바람에 떠밀려 표류하게 된다. 비행기의 경우 역시 공중에 떠 있다고 좋아할 일이 아니다. 훈련된 조종사가 아닌 사람이 앉아 있는 비행기는 절대로 목적지에 성공적으로 도착할 수 없는 것이다.

인생은 오직 훌륭한 조종사를 요구하고 있다. 잘 훈련된 조종사가 인생비행 성공의 핵심이다. 바로 여기에 인생의 아름다움과 자유함과 위대함의 비밀이 드러나 있는 것이다. 인생 조종법을 배운 인생 조종사가 자신의 인생비행기를 운전하며 살아갈 때 하늘은 그의 것이 되는 것이다.

자동차나 기차로 갈 수 있는 곳은 지구의 3분의 1이고, 배로 갈 수 있는 곳은 지구의 3분의 2이다.

그러나 비행기로 갈 수 있는 곳은 지구의 3분의 3 곧 모든 곳이다. 자신의 인생 터전을 하늘에 두고 싶은 사람이 있다면 반드시 인생 비행술을 터득한 탁월한 인생 조종사가 되어야 할 것이다.



Power(추진력) + Attitude(자세) = Performance(비행)

비행학교에서 처음 배운 공식이다. 추진력과 자세가 비행을 가능하게 한다는 것이다.

동력 없이 날 수 있는 비행기는 없다. 제 아무리 훌륭한 성능을 자랑하는 비행기라고 해도 추진력 없이는 그저 땅만 차지하고 가만있어야 한다.

한편 엄청난 출력을 내뿜으며 날아오른 비행기라 해도 조종된 동체의 자세 없이는 제대로 비행할 수 없다.

위로 오르기 위해서는 어떤 자세를 잡아야 하는지, 내려가기 위해서는 어떤 자세로 조종해야 하는가가 곧 비행 방향을 결정하기 때문에 중요하다.

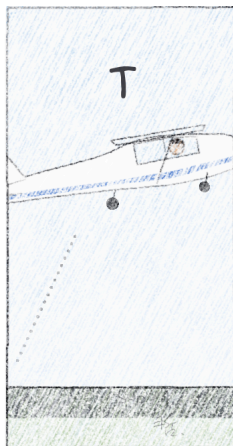
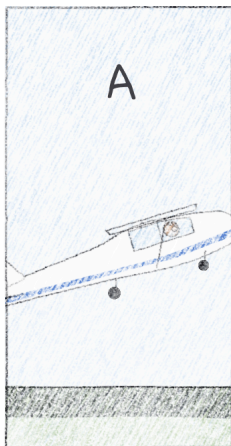
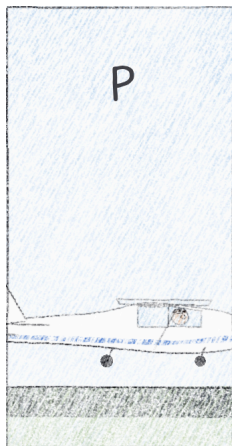
비행기는 비행 능력으로 평가되어진다. 비행 능력은 힘과 자세가 제대로 확보될 때 발휘되는 것이다.

비행기가 상승하기 위해서는 P(Power)-A(Attitude)-T(Trim)의 순서를 따라야 한다. 공기보다 무거운 것은 깃털이라도 땅에 떨어진다. 깃털보다 훨씬 무거운 비행기가 땅에서 뜨기 위해서는 무엇보다도 힘이 있어야 한다.

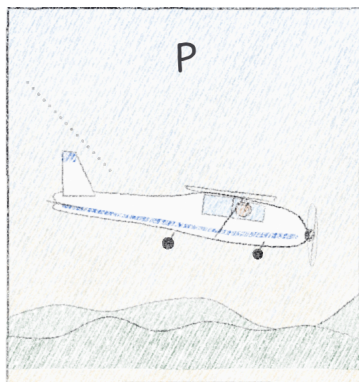
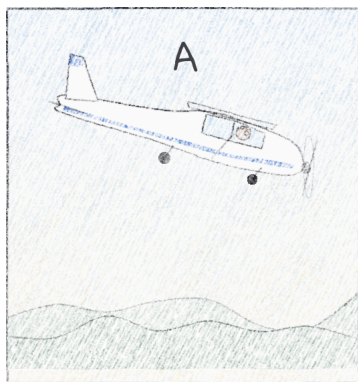
이륙 시 출력을 최대로 올리고 시작한다. 그리고 나서 비행기 앞머리를 드는 Nose-Up Attitude를 잡는다. 그러면 비행기는 땅에서 발을 뜨며 날아오른다.

그 후에 조종대의 저항을 줄이기 위해서 Trim을 세밀하게 해 준다. 그러면 그 힘과 그 자세를 유지하면서 상승한다.

하강할 때에는 Attitude가 먼저이다. A-P-T 순서가 된다. 조종대를 지긋이 누르며 비행기 앞머리를 Nose-Down Attitude가 되게 한다. 그리고 출력을 줄인다. 그러면 비행기는 고도를 낮추며 하강한다.



인생은 사는 능력으로 평가되어진다. 어떻게 살든 개인의 자유이다. 그러나 그 자유를 어떻게 행사해서 어떠한 인생을 살았는가에 의해 그 사람은 평가되어진다.

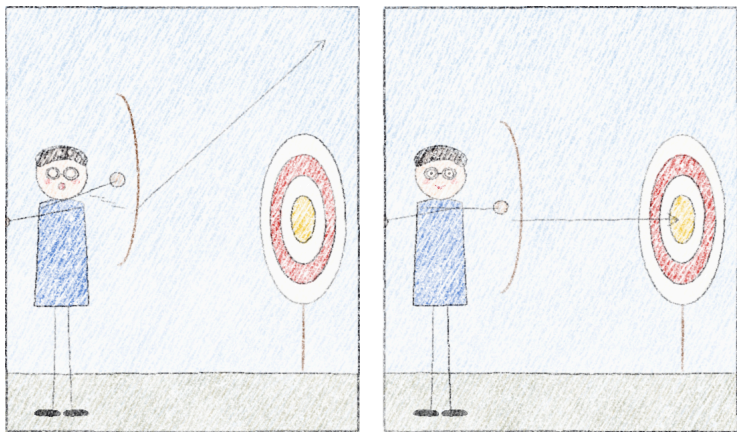


자신 안에 준비된 힘이 없으면 인생은 비행할 수 없다.
인간의 평등과 존엄성에 대한 이야기가 아니다. 모두
평등하고 모두 존엄한 사람들이 살아 내는 그들의 인생의
내용과 질에 대해 말하고 있는 것이다.

아는 것이 추진력이고, 아는 바를 실천하는 것이
출력이다. 배움의 시절을 소중히 여기고 소망으로
인내할 수 있어야 자신의 힘이 비로소 확보된다. 지식을
쫓고 각 분야의 초년생으로 시행착오를 겪으며 자신의
힘을 사용할 때, 그 사람은 자신의 인생 엔진을 소유하게
되는 것이다.

인생을 하늘로 띄우기 위해서는 자세가 중요하다.

수원에는 궁터가 있다. 전통활을 당겨서 커다란 나무
과녁판에 맞추는 광경을 볼 수 있다. 궁수 중에는 남달리
팔힘이 좋은 사람들이 있다. 활을 세계 당기면 당길수록
그 탄력은 증가된다. 그렇다고 좋아만 할 일이 아니다.
명사수는 조준에 대해서 탁월해야 한다. 힘만 좋고
자세가 그릇되었다면, 화살은 강한 힘만큼 과녁에서 멀리
벗어나게 된다.

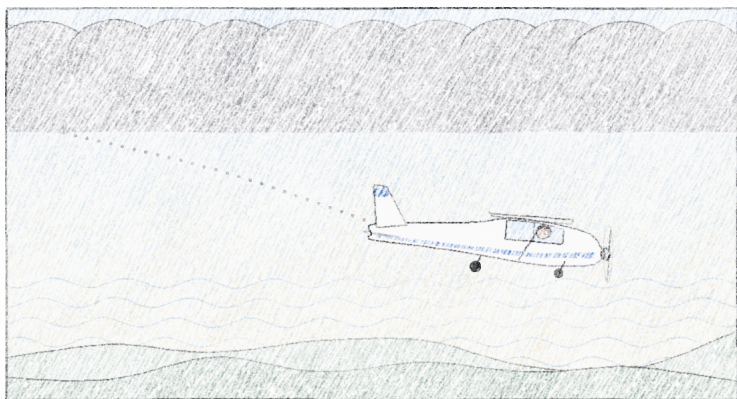


힘을 확보한 인생일수록 절대적으로 필요한 인생기술이 바로 자세이다. 목표를 향해 오르고자 할 때에는 자신의 힘을 최대치로 발휘하면서 마음의 자세를 흔들림 없이 Up 시켜야 한다. 두려워 말고 놀라지 말고 포기치 말아야 한다. 필경 이를 것이라라는 자세가 반드시 요구되는 것이다.

인생 비행술에서는 상승하는 것만큼 하강하는 것도 중요하다. 목적지를 향해 안전하고 온전히 가 내는 것이 인생 비행 능력이다. 경유하며 겪는 상승과 하강 자체가 인생 비행의 목적이 아니다.

하강할 때에는 자신이 소유한 힘이 얼마든 간에, 현재 얼마의 출력으로 비행하고 있든 간에 우선 자세를 낮추어야 한다. 중심의 자세를 겸손과 진심으로 Down 시켜야 한다. 그리고 나서 그 자세에 맞추어서 힘도 조절하여 빼 주면 된다.

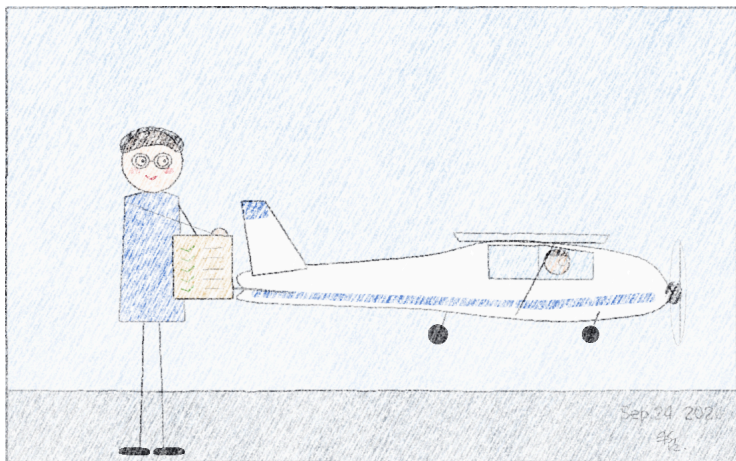
하강은 추락이 아니다. 하강은 고도를 낮추는 또 하나의 비행기술이다. 충돌을 피하게도 해 주고, 검은 구름층에서도 비껴가게 해 준다. 가장 바람이 좋은 고도를 찾아서 순항할 수 있게도 해 준다. 이런 의미에서 자신을 낮추는 자세는 매우 귀중한 능력이다.



인생 조종사는 자신의 힘과 때에 맞는 자세를 예술적으로
사용하여 목적지를 향하여 인생을 비행해 나가는
아름다운 성공자이다.

Check, Check and Check!

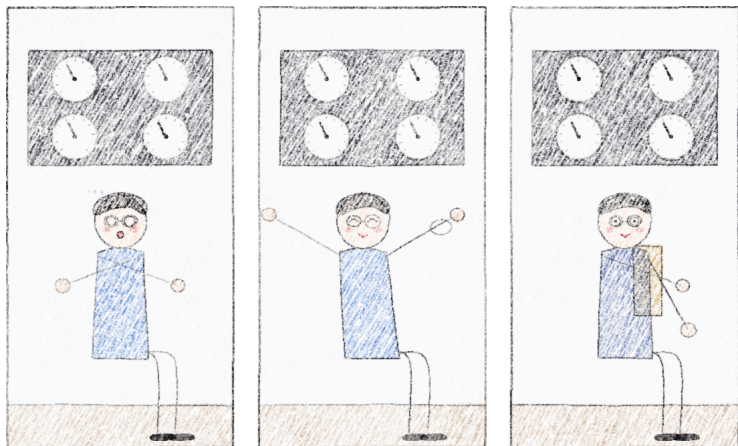
홀륭한 조종사는 Checking Addict(점검 중독자)이다.
비행기마다 Check List(점검 목록표)가 있다. 비행 전
점검, 시동 시 점검, 활주 전 점검, 이륙 전 점검, 착륙 전
점검, 착륙 후 점검 등이 목록표 내용의 일부이다.



조종사가 되고 나서 비행시간이 100시간 정도 될 때 사고가 가장 많이 일어난다. 훈련생 시절에는 언제나 긴장 속에서 비행을 한다. 매일 똑같은 점검을 목록표대로 한다. 수십 년을 비행한 베테랑 조종사는 경험에서 나오는 긴장을 가지고 점검표의 중요성을 인정하고 그대로 따른다.

조종사 자격을 얻고 비행 경험이 100시간, 200시간 쌓이게 되는 초보와 베테랑과의 중간 상황이 문제이다. 아무리 중요해도 그렇지 이제껏 수천, 수만 번을 해 온 점검을 목록표대로는 하지 않아도 된다는 생각이 들게 되는 것이다. 이제는 비행기가 집 거실보다 편하고 익숙하게 되었는데 적당한 선에서 제할 것은 제하고 축소된 점검만을 하게 된다.

당연히 비행 경험과 사고율은 반비례한다. 그런데 이 당연한 논리에는 전제가 필요하다. 안전과 성능을 점검하는 체크 리스트를 항목 하나하나 빠짐없이 따라 해야만 한다는 전제이다.



인생 초보인 어린 아이들을 보면 인생의 지혜로운 체크 리스트를 잘 따라서 산다. 아침에 일찍 일어나고 너무 늦게 자지 않는다. 밖에 나갔다 오면 언제나 손을 씻는다. 성경 말씀과 지혜의 글귀를 암송한다. 남에게 상처 주는 말은 하지 않는다. 부모님과 선생님께 항상 감사하는 마음을 갖는다...

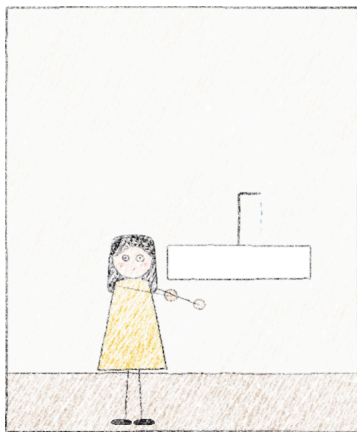
아이들은 사랑으로 주어진 체크 리스트를 따라서 자신을 체크한다. 그 의미를 알지 못해도 그 혜택은 자신의 것이 되는 것이다.

인생 베테랑인 인격자 어르신들을 보면 어린 아이와 다를 바가 없다. 힘과 재물 혹은 지식이나 명예가 없어서가 아니라 단순한 인생의 점검 목록을 중요시하며 그대로 실천한다.

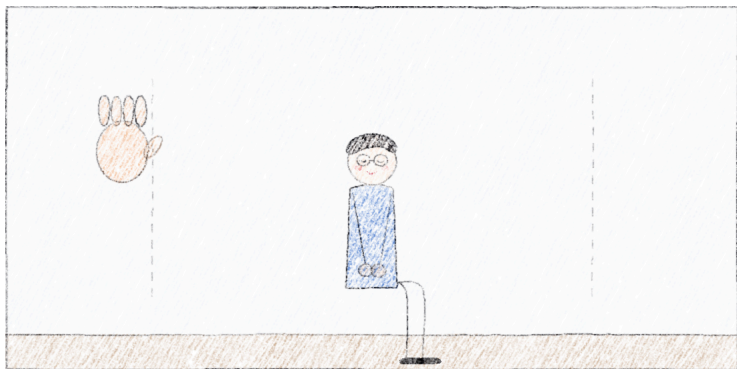
사랑으로 사람을 대한다. 배려심이 충만하다. 사람의 마음을 살리는 데 관심이 있다. 자신의 잘못을 그대로 인정하고 고쳐 나간다. 타인의 잘못을 용서하고 도와준다. 아이들과 다른 점이 있다면 인생 체크리스트의 가치와 의미를 몸속 세포까지 알고 있다는 사실일 것이다.

물론 아이라도 인생 체크리스트를 무시하는 말썽쟁이들이 있다. 나이가 지긋한 노인이라 해도 여전히 자신을 점검하는 데 무지하고 익숙지 않은 자들도 있다. 연령대를 말하는 것이 아니다.

나이는 사실 크게 상관없다. 자신의 인생을 저 푸르른 창공으로 띄우고 조종하기를 위해 언제나 인생 체크리스트를 곁에 두고 성실히 자신을 점검하는 습관을 키워 가겠다는 결심이 문제인 것이다.



Check라는 단어의 원래의 의미는 진행 중인 일을 멈추고
 지연시킨다는 뜻이다. 잠시 잠깐 손을 멈추고, 입을
 다물고, 눈을 지긋이 감고, 움직이던 발도 멈추고 그리고
 나서야 점점이 가능하다. 무의미하거나 바르지 못한 일에
 열심이었던 자신을 잠시 저지하고 체크하는 것이다.



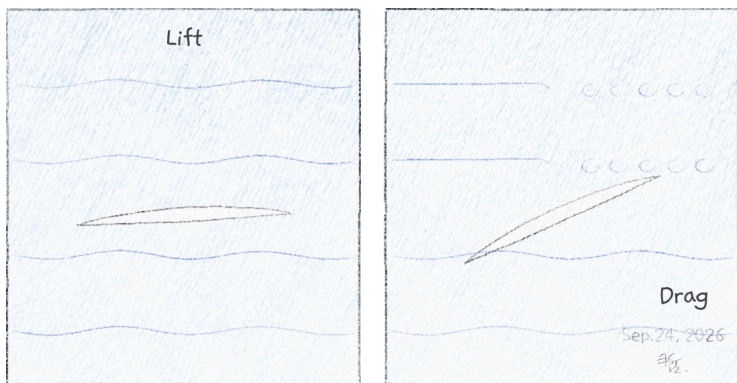
나 자신과 나의 인생 자체를 점검하는 일은 가슴 속 품은 꿈에 도달하기 위한 절대 조건이다. 나와 나의 인생이 그 비전에 도달할 만한 상태인지를 하루하루 점검해 주는 인생 체크 리스트를 대체할 수 있는 것은 아무것도 없다.

풍성해져 가는 경험, 깊어져 가는 지식, 쌓여 가는 물질, 높아 가는 명예는 분명 하늘이 주신 축복이다. 이러한 복을 사용하며 누리면서 자신의 꿈의 목적지에 도달하기 대망하는 인생 조종사는 여전히 자신과 자신의 인생을 체크 리스트대로 점검한다.

개선에 용이한 어린 아이의 마음을 소유한 인생 조종사,
경륜과 성숙으로 자기 개혁에 능한 인격자의 마음을 품은
인생 조종사는 진리로 주어진 인생 체크 리스트에
중독되어 있는 사람이다. 이 중독은 해독제가 필요 없는
매우 유익한 중독이다.

Stall

비행기는 양력Lift에 의해서 뜬다. 양력은 양쪽 날개를 통해 발생한다. 날개의 각도가 커져서 날개면을 통과하는 공기흐름이 깨질 때, 양력은 감소하고 끌어 내리는 힘인 항력Drag이 증가하게 된다.



실속Stall은 양력이 급격히 감소해서 비행기 무게를 더 이상 지탱할 수 없는 현상을 말한다. 조종이 어려워지고 고도 유지도 불가능해진다.

실속失速이라고 명명해 놓았지만 사실 속도가 핵심은 아니다. 속도에 상관없이 비행기는 Stall에 걸린다. 날개가 일정 각을 넘으면 실속 현상이 발생하는 것이다.

비행기마다 제조회사에서 정해 놓은 Stall Speed가 있어서 참고할 수 있지만, 다른 환경요인들 때문에 Stall Speed도 변할 수 있다. 중요한 사실은 이것이다: 실속현상은 날개의 영각이 커질 때 언제든지 발생할 수 있으며, 어떤 속도(at any airspeed), 출력(at any power setting), 자세(at any attitude)에서든 일어날 수 있다는 것이다.

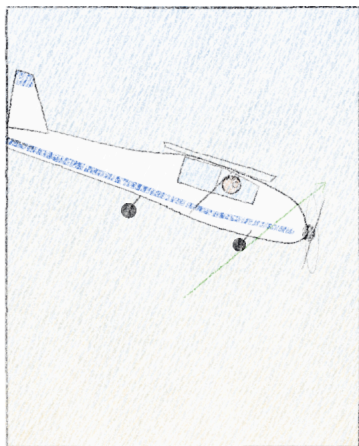
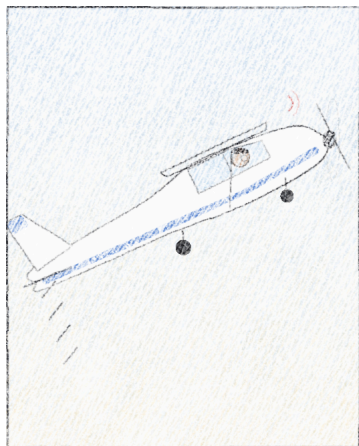
Stall에 걸리면 일반적으로 비행기가 조종한 대로 반응하지 않고(Sluggish), 앞머리가 평균보다 높이 들려 있다. 경고음이 들리면서 동체 뒤쪽이 부르르 떨리기도 한다. 이러한 현상이 감지되면 비행기는 실속되고 있는 것이다.

비행 중에 실속의 위험이 언제나 존재한다는 사실을 알고 있기 때문에 비행 훈련 초반부터 실속 상황에서 벗어나는 Stall Recovery Procedure를 연습한다.

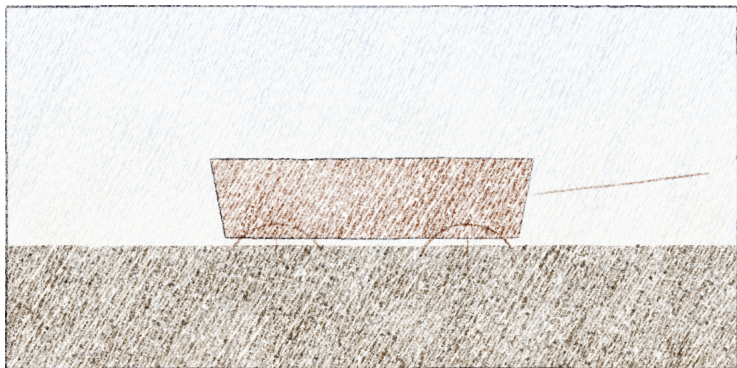
이 기술의 포인트는 한계를 넘은 날개의 영각을 줄여 주는 것이다. 다시 양력을 회복하는 것이 관건이다. 하여 무조건 비행기 앞머리를 내려 준다. 이것이 우선적으로 할 일이고 가장 급한 조치이다. 그리고 나서 출력을 높여 항력을 감소시키고 잃어 버린 고도를 회복한다.

일어나지 않으면 좋겠지만 살펴보았듯이 비행기는 언제 어느 때든 실속의 위험에 들어가게 된다. 그러나 훈련된 조종사는 실속 현상의 기미가 보이는 순간 Stall Recovery Procedure를 실행하고 Stall을 깨뜨린다.

인생을 살다 보면 누구나 슬럼프를 경험하게 된다. 슬럼프를 피하는 법, 슬럼프에 빠지지 않는 방법 등 여러 종류의 자기 관리와 수신修身에 대한 매뉴얼들이 소개되어 있다. 참고한다면 반드시 유익이 있을 것이다. 그러나 분명한 사실은 그래도 사람은 때마다 슬럼프에 빠진다는 것이다.



비행용어인 Stall의 일반적인 의미는 움직일 수 있고, 움직여야만 하는 동물이나 마차 등이 축사나 진흙탕에 갇혀 움직일 수 없다는 뜻이다. 슬럼프Slump 역시 수렁 따위에 빠진 듯 활력이 사라지고, 몸이 마음대로 반응하지 않고(Sluggish), 마음 역시 에너지를 잃은 상태에 사용하는 단어이다.



인생의 이착륙 시에, 순항하다 갑자기 만난 난기류 속에서, 인생의 전환점을 돌기 위해 방향을 틀다가... 인간은 슬럼프에 걸려 어려움을 경험한다. 이 때 명심해야 할 진리는 내가 곧 슬럼프라는 거짓 생각에서 벗어나는 일이다. 내가 깨뜨려야 하는 것은 살면서 으레 겪게 되는 슬럼프라는 현상이지, 슬럼프에 빠진 나 자신이 아니다.

어떤 조종사도 Stall에 걸린 비행기를 폐기하지 않는다. 비행 중에 나의 비행기가 Stall에 걸려 어려움에 걸려 있지만, 그 문제를 해결하는 열쇠 역시 내가 조종하는 비행기라는 사실을 너무나도 잘 알고 있다.

슬럼프에 걸린 것도 나라는 존재이다. 또한 그 슬럼프를
깨고 해결할 수 있는 것도 나 자신이다. 이 믿음은
그 역사하는 힘이 큰 실제적인 Slump Recovery
Procedure의 핵심이다.

내 몸과 마음을 지탱해 주고, 활기 있게 움직이게 해
주었던 인생의 양력을 회복해야 한다. 이를 위해
무엇보다도 비정상적으로 날을 세운 생각의 각을 줄여
주어야 한다.

바른 말을 하고 모두를 위하는 이상을 위해 땀 흘리는
훌륭한 분들 중에서조차도 그 말과 그 이상의 상자에
간혀 있는 슬럼프 인생들이 있다. 말이 잘못된 것도
이상이 그릇된 것도 아니다. 다만 말과 이상의
두 날개가 자신도 감당 못할 정도로 그 각을 급격히
세웠기 때문이다.

인생을 비행하면서 슬럼프는 남녀노소, 지위고하를
무론하고 찾아 온다. 슬럼프에 빠지면 말을
못하는 것도, 완전히 움직이지 못하는 것도, 생각을
못하는 것도 아니다.

오히려 생각은 더 날카로워져 있다. 다만 살리는 기운이 없고, 살아 있는 증거가 없고, 열매를 맺는 행복이 없고, 스스로 알 듯 자기 평안이 없는 것이 그 특징이다.

훌륭한 인생 조종사는 슬럼프에서 자신을 벗어나는 ‘슬럼프 깨뜨리기 기술’을 알고 있다.

우선, 마음에 펼쳐져 있는 생각의 양날개가 자신의 지식, 인격, 위치, 추구하는 가치의 제한을 훌쩍 넘어 버린 날카로운 각을 세우고 있다는 사실을 인정한다. 이 때문에 자신을 지탱하고 비행하게 했던 양력이 상실되고 있다는 것을 파악한다.

이미 이 상태에는 어떠한 다른 조종 입력도 소용없음을 알고 무조건 생각부터 고친다. 생각의 각을 과감히 줄인다. 마음의 힘을 다시 회복하고, 그 힘으로 끌어당겼던 향력의 영향력에서 벗어난다. 이제 전에는 불가능해 보였던 활기차고 행복한 자세로 잃었던 고도를 회복하게 되는 것이다.



Spiral Dive

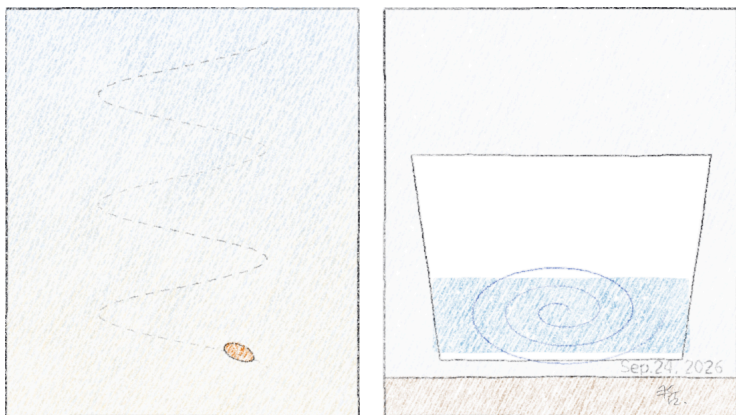
훈련생들이 비행 훈련을 받으면서 가장 힘들어 하는 것이 나선식 급강하 Spiral Dive이다. 온 몸에 느껴지는 관성력 g-force 때문에 정신이 아찔해지고 때로는 구토까지 한다. 나선 급강하는 일종의 회전 낙하인데, 속도가 순간적으로 급격히 증가하고 고도가 급감하는 위험한 비행이다.

이런 훈련을 하는 이유는 학생들로 하여금 단순한 회전 강하Spinning와의 차이를 구별할 수 있도록 하기 위함이다. 언뜻 보면, 나선식 급강하나 회전 강하나 다를 것이 없다. 왼쪽이든 오른쪽이든 아래로 기울여서 돌기 시작하는 모양새 때문에 그렇다.

그러나 회전이 진행되면서 큰 차이를 보이게 되는데, 자칫하면 나선식 급강하는 회복Recovery이 불가능하게 되는 추락사고로 이어질 수 있다.

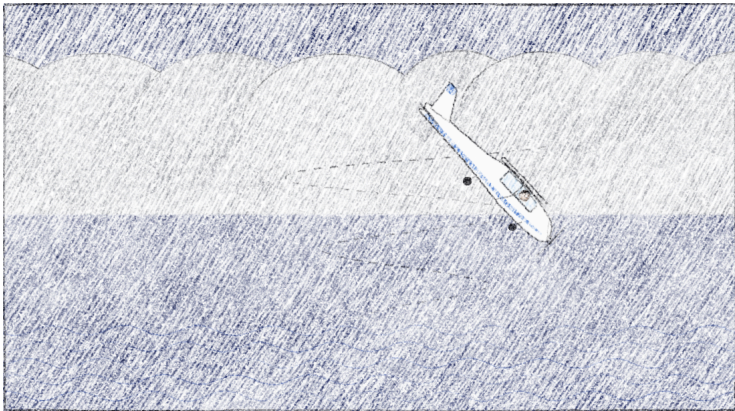
회전 강하는 저속으로 마치 넓은 낙엽이 일정한 원을 그리며 떨어지는 듯 진행이 된다.

나선식 급강하는 마치 욕조에 물을 뺄 때, 처음에는 아무 일 없는 듯하지만 물이 거의 다 빠질 때쯤 거슬리는 소리와 함께 소용돌이를 치는 모습과 흡사하다.



이런 이유 때문에 훈련을 받지 않고 비행기를 조종할 경우 비행기가 나선식 급강하에 들어가게 되는 초기에 상황 파악을 못할 수 있다. 그 결과로 적절한 회복 조치 Recovery Procedure 타이밍을 놓치게 되는 위험한 사태가 일어나게 된다.

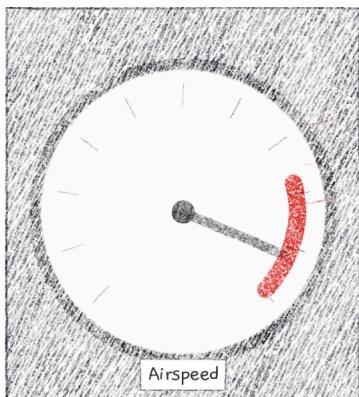
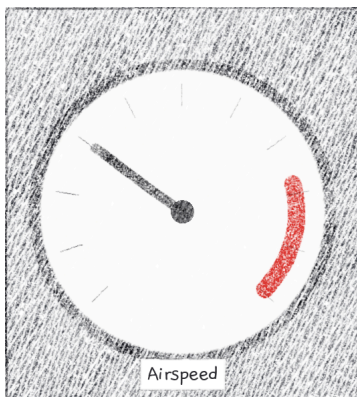
존 에프 케네디 주니어의 비극적인 추락사고의 원인은 좋지 않은 시계視界Visibility와 케네디 주니어의 계기비행IFR(Instrument Flight Rule)능력 부족이었다. 케네디 주니어의 공간 감각이 상실된 상태spatially disoriented에서, 비행기는 결국 나선식 급강하에 들어가고 회복 불가능으로 바다에 추락하게 된 것이다. 비행 훈련 중에도 나선식 급강하 시작entry은 훈련생에게는 금지 항목이다. 오직 교관에게만 허용된다.



흥미로운 사실은, 단순한 회전 낙하에 들어갈 때, 오히려 더 두렵고 이러다 큰일 나겠다 싶을 정도로 위험해 보인다. 반면 정작 위험한 나선식 급강하 초기에는 정상적인 회전Turn처럼 별 위험을 못 느낀다.

그래서 배우는 것이 속도계Airspeed Indicator의 변화를 읽는 습관이다. 단순 회전 낙하는 속도가 낮고 일정하게 유지된다. 반면에 나선식 급강하는 속도 변화가 급격하다. 순간적으로 속도계 바늘이 확 올라간다.

속도의 급격한 변화가 감지되면 즉시 해야 할 것이 출력을 제로로 빼는 일이다. 그 후에 조종대를 돌려서 양날개를 평행하게 회복시킨다. 다음으로 조종대를 당겨서 비행기의 하강에서 벗어난다. 이렇게 하면 속도도 다시 위험수위에서 회복되고, 동체와 조종사를 짓누르던 관성력g-force에서도 벗어나게 된다.



목표를 향해 전진하던 인생이 때로 실수와 실패로 그간
잘 유지해 왔던 방향과 고도를 잃고 돌아 떨어지는
Spinning-Down 상황에 처할 때가 있다. 실수와
실패라는 것 자체가 사회적으로나 개인관계적으로
문제를 일으키는 것이 사실이다. 그러나 이 상황에서의
핵심은 회복Recovery이다.

대부분의 경우 실수와 실패를 자신의 약함 때문에
경험하게 된다. 의도적으로 틀어지고 망가지기
위해 실수를 하고 실패를 택하는 경우라면 몰라도
인간은 자신의 연약함과 부족함으로 인해 실수하고
실패하게 된다.

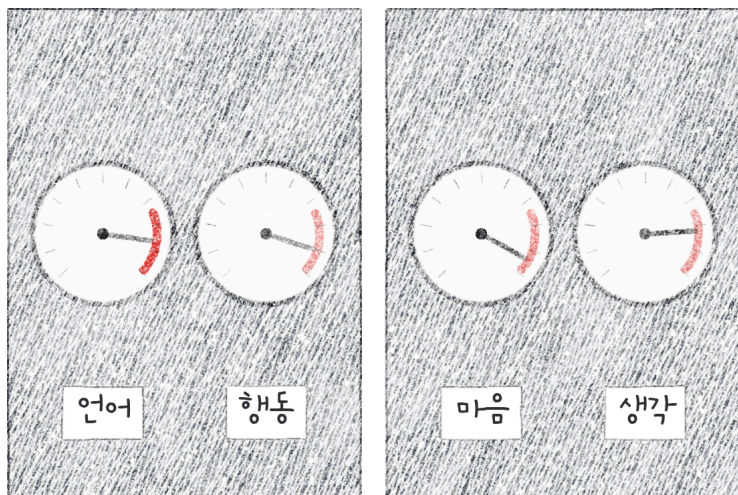
이러한 의미에서 실수와 실패를 했을 때 그것이 어떤
종류의 실수와 실패냐에 관심을 가지고 있기만 한다면,
회복해내는 훌륭한 인생 조종사가 될 수 없다. 실수와
실패를 한 나 자신이 과연 어떤 사람인가가 틀어진
방향과 떨어진 고도를 회복하는 데 있어 핵심 사항이다.

언어의 계기판을 볼 때, 득의망언得意忘言이라
한 것처럼, 자신의 마음과 생각을 전달하였으면
더 이상의 말은 필요가 없는 것인데, 말 중독증 환자가
된 듯 그 수치가 위험을 가리키고 있는 상태인가...

행동의 계기판을 점검할 때, ‘받고자 하는 대로 대접하라’
한 것처럼, 나만을 위한 행동은 진정 나를 위한 행동이
아닌 것인데, 자기 중독증 환자가 된 듯 그 바늘이 붉은
영역을 넘어선 상태는 아닌가...

마음의 계기판을 볼 때, ‘심령이 가난한 자는 복이 있다’
라는 말씀처럼, 의지하고 순종하는 마음 없이는
행복할 수 없는 것인데, 유아독존唯我獨尊 태도의 증가
속도가 급격히 상승하고 있는 것은 아닌가...

생각의 계기판을 볼 때, ‘허망한 생각을 버리라’
한 것처럼, 놀라운 가능성이 잠재되어 있는 인간의
사고능력이 허망한 생각에 감염되면 시름시름 제 기능을
잃어 버리게 되는데, 나의 최근의 생각들이 허망한
생각에 접촉되어 허망수치가 높아진 것은 아닌지...



계기판을 통해 나의 인생의 상태를 파악하고 적절한 조치를 취하는 것. 바로 이것이 훌륭한 인생 조종사의 탁월함이다. 복잡하고 신비스러운 절차가 필요한 것이 아니다. 아래의 단순명료한 기술만 있으면 된다:

- 1 잘못된 언행심사言行心思에 그 어떤 더 이상의 동력도 공급하지 않는다
- 2 여전히 돌고 떨어지더라도 그 속도가 점점 더 줄어든다. 이것이 회복에의 증거이다. 이제 가속 때문에 내리 누르던 압력에서 벗어날 수 있다

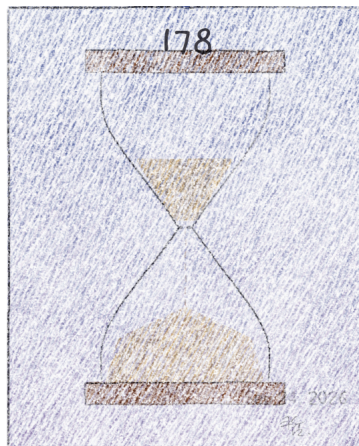
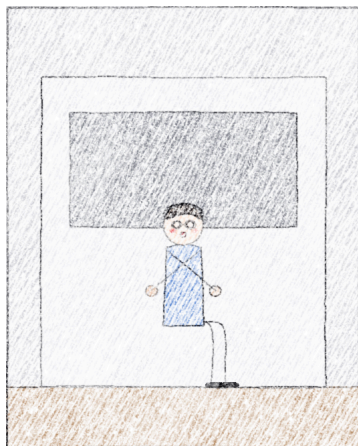
- 3 압력에서 놓임 받은 후에야 인생의 조종대를 잡고
 자신의 삶을 제 방향으로 틀 수 있다. 잃어 버린
 고도를 회복하고 더 높이 더 안전하게 비행한다

178 Seconds

일리노이 주립 대학의 한 연구원이 이런 실험을 했다:

20명의 실험 참가자를 모의 비행 장치Flight Simulator에서 비행하도록 했다. 날씨 조건을 시계 비행 Visual Flight이 불가능한 좋지 않은 상황에 세팅을 했다. 참가자들은 계기 비행 훈련Instrument Flight Training이 전무한 자들이었다.

실험 결과는 어떠했을까? 조종사가 통제력을 잃고 나선식 급강하로 추락하기까지 최단 20초에서 최장 480초가 소요되었다. 죽음에 이르는 시간이 평균 178초라는 실험 결과가 나왔다. 3분에서 2초가 모자라는 짧은 시간이었다.



이 실험은 조종사들에게 절대로 잊어서는 안 될 하나의 지침을 제공한다. 적절한 계기 비행 훈련을 받지 못했다면, 절대로 ‘이런 정도의 날씨면 시계 비행으로 적당히 비행하면 될 것 같다’라고 생각하지 말라는 것이다. 비행을 취소하고 연기해야 한다.

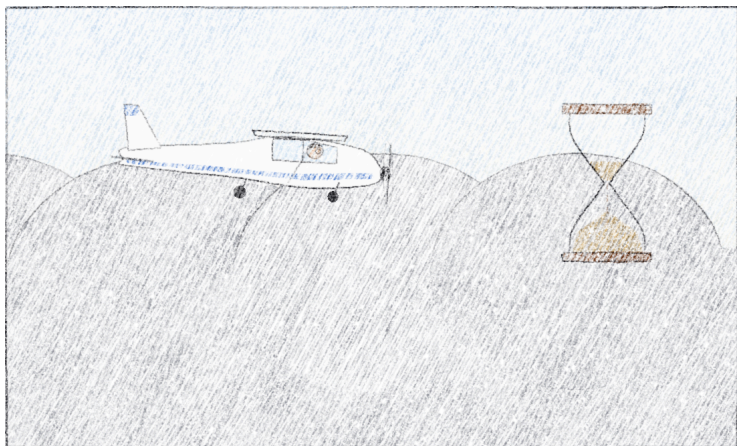
악천후도 아니고 그렇다고 누가 봐도 전혀 문제가 없는 최상의 날씨도 아닌, 그 사이 날씨에의 유혹이 큰 것이 사실이다.

조종사가 아닌 훈련생이라도 5개월 정도 훈련을 받다 보면, 시계 비행 날씨 기준 Visual Flight Rule Weather Limit 수치에 못 미치는 날씨에서도 비행을 할 수 있다고 생각하게 된다.

이런 이유에서 178초 이야기는 모든 조종사들에게 제공되고 읽혀져야 하는 것이다.

만약 한 훈련생이 비행을 결정하고 이륙을 했다고 가정해 보자. 한 동안 비행을 하다 보니 낮게 깔린 구름층으로 들어가게 되었다. 어느 정도 가면 구름을 통과하리라 생각을 했는데, 한동안 시각적으로 접촉 Visual Contact 할 그 어떤 지형지물도 보이지 않는다. 결국 178초 모래 시계만이 앞에 보일 뿐이다.

사실 훌륭한 조종사일수록 178초의 한계를 자신에게 적용시킨다. 하늘을 나는 자유는 한계를 아는 사람에게만 지속적으로 보장된다. 데이터를 통해 자신만의 한계 Self Limit를 설정해 놓은 조종사가 안전한 비행을 할 수 있는 것이다.



자신 스스로에게 No라고 해 주는 자기 한계 감지 센서가 제대로 작동될 때, 모든 것을 가능케 하는 자기 능력 시스템이 강력하게 가동되는 것이다.

인생을 살되, 열심과 열정으로 사는 장래 유망한 사람들에게 한 가지 아쉬운 것이 있다. ‘할 수 있다! 해내야 한다!’의 Yes Story에 너무 귀를 기울인 나머지, ‘하면 안 된다! 하지 말아야 한다!’의 No Story에는 귀머거리가 되어 살고 있는 안타까운 사실이다.

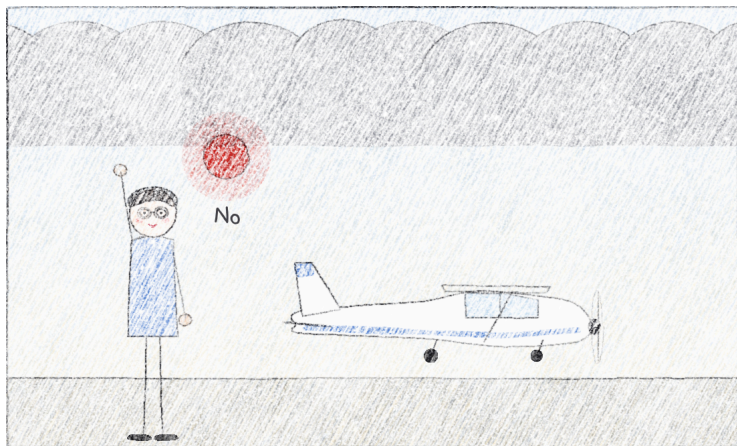
진리와 지혜는 우리에게 수많은 인생의 178초 이야기들을 전해 준다.

인생이라는 비행을 오로지 ‘하는 것, 날아오르는 것, 나아가는 것’으로만 이해하고 있다면, 그 폐해는 고스란히 자신의 것이 되어 돌아온다.

인생은 ‘하지 않는 것, 땅에 있는 것, 기다리고 가만 있는 것’도 포함되어 있기에 진정으로 자유롭고 아름다운 것이다. 살아오면서 경험하고, 발견하고, 학습한 자신에 대한 데이터를 가지고, 인생 178초 이야기들이 제공하는 한계들에 대해 공부해야 한다. 하여 자신만의 한계를 설정해 놓아야 한다.

한계 센서에 빨간 불이 들어올 때, No 하는 인생 조종사가 돼야 한다. 위험에서 자유할 때, 비로소 자유로이 ‘할 수 있고, 이를 수 있다’. 자기 한계라는 필터에 걸려지지 않은 ‘할 수 있다, 해 내야 한다’는 주로 나를 그릇된 길로 인도하거나, 무엇도 할 수 없는 곤경으로 추락케 한다.

한 가지 덧붙이자면, 인생 178초 이야기들의 존재 이유는 인생 조종사인 우리를 돕는 역할을 한다는 사실을 말하고 싶다. 자신의 한계를 갖고 진정한 자유를 행사하고 누리게 하는 과정에 사용되는 재료이지, 완성해야 하는 요리 자체가 아니다.



주인과 종이 바뀐 격으로, ‘하면 안 된다! 해서는 안 된다!’의 이야기들이 강조되고 존중된 나머지 우리가 섬겨야 할 주인이 되면 안 된다. 인생 178초 이야기들은 우리를 자기 한계를 아는 지식까지 인도해 줄 뿐, ‘할 수 있고, 날 수 있고, 목적을 향해 나아갈 수 있도록’ 해 줄 능력은 전혀 없는 것이다.

훌륭한 인생 조종사는 인생의 많은 178초 이야기들을 청중한다. 그로 자신의 한계에 대한 지식을 소유하게 된다.

자신을 막아서고, 잡아매고, 위축시키는 따위의
한계가 아닌지라, 이 한계를 사용하여 더욱 안전히
나아가고, 더욱 자유로이 날며, 더욱 성취하는 인생의
주인공이 된다.

Slow Flight

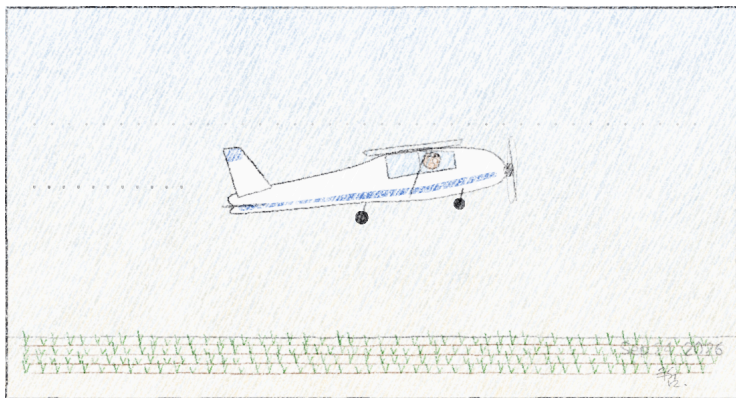
비행 훈련을 하며 가장 애먹었던 훈련이 저속 비행Slow Flight이었다. 저속 비행은 고도는 떨어뜨리지 않으면서 실속되는 속도Stalling Speed 거의 근처까지 속도를 낮추어 비행하는 기술이다.

훈련생 수준으로는 일정한 고도를 유지하면서 저속으로 비행한다는 사실 자체가 스트레스였다. 왜냐하면 고도를 유지하려면 당연히 일정한 출력이 보장돼야 하고, 그 출력은 일정한 비행속도를 내기 때문이다.

일반적인 상식으로도 추진력을 높이면 속도는 증가하기 마련이다. 출력을 빼면 속도도 줄어든다. 속도가 계속 내려가다 보면, 비행기가 더 이상 고도를 유지 못하고 떨어진다.

바로 그 직전까지 비행 조건을 의도적으로 만들고,
고도가 떨어지지 않을 정도로 출력을 조정해 주는 것이
저속 비행 기술의 핵심이다. 저속 비행에 들어가려면,
실속失速Stall하려고 작정한 듯이 출력을 낮추고 비행기
앞머리를 조금씩 들어 줘야 한다.

그러다가 Stall Warning 소리가 들리고 비행기의
상태가 저속 비행 도입Slow Flight Entry에 적당하다고
파악되는 때에 출력을 조금씩 높이면서 의도했던
고도를 유지한다.



교육 중에는 고도와 비행속도를 함께 유지하도록 훈련
받는다. 고도가 떨어진다면, 출력을 조금 높여 준다.

속도가 떨어져 실속의 위험에 들어가려고 한다 싶으면,
비행기 앞머리를 조금 내려 준다.

저속 비행 훈련의 중요성을 경험으로 깨닫게 된 계기가
있다. 비행 중 악천후나 승객 중 환자가 발생했거나 하는
경우, 예방 착륙Precautionary Landing을 해야 하는데,
언젠가 이 훈련을 받게 되었다.

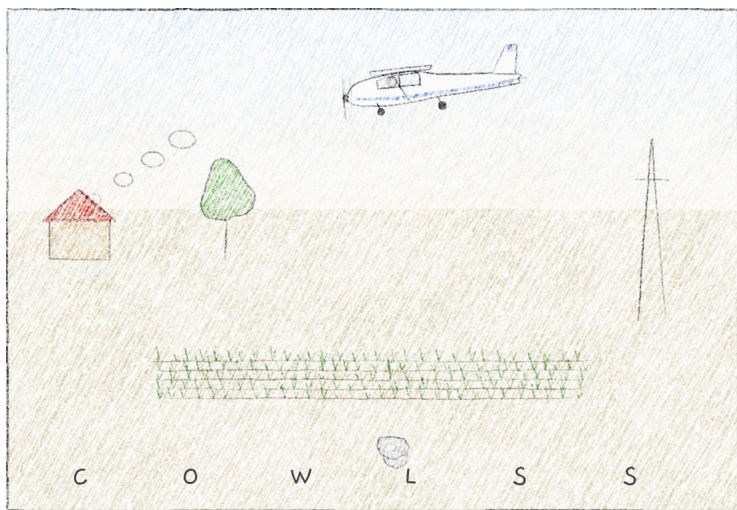
예방 착륙 훈련은 주로 밭이나 평지에서 하게 되는데,
이때 중요한 절차가 COWLSS Check(착륙지형 조사,
Communication비상연락가능-Object방해물-
Wind바람방향-Length착륙지길이-Surface표면상태-
Slope기울기정도)이다.

COWLSS Check는 길지 않은 착륙지를 지나치기 전
짧은 시간 내에, 착륙지의 지형지물을 눈으로 확인할 수
있는 낮은 고도에서 행해져야 한다. 이 체크를 정확하고
신속하게 할 수 있도록 하는 기술이 바로 저속 비행이다.

일반 비행 상태에서 저속 비행으로 비행기를 변환시켜
놓고, 그 후에 생전 처음 보는 비상 착륙지를 점검하고
익숙하게 하는 것이다.

예방 착륙 훈련 초기에는 어려움이 많았지만, 일단 저속 비행 기술을 습득한 후에는 별 문제가 없게 되었다.

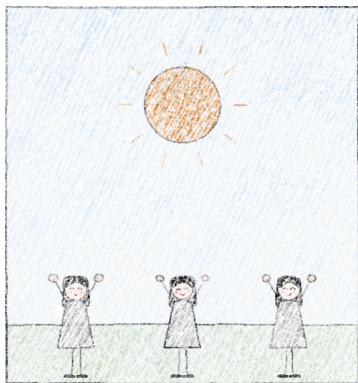
저속, 저고도를 유지하면서 농가가 있는지, 돌이나 전선탑이 있는지, 연기나 높은 나무들을 보며 바람이 어디서 불어오는지, 착지는 어디서 하고 착륙이 어디서 끝날지, 밭 표면의 상태가 어떠한지, 평평한 곳인지 기울림이 좀 있는지...모두 다 보였다.



남에게 신세 안 지고 제 앞가림하며 살기도 쉽지 않은 것이 우리네 인생살이이다.

그런데 남을 이롭게 하고, 남에게 살 길을 열어 주는 인생이란 것이 얼마나 더 쉽지 않은 수준의 삶인가!

낮에는 모두를 따뜻하게 비춰주는 해처럼, 밤에는 어둠을 밝혀 주는 달처럼 그렇게 사는 인생이 모든 이들이 꿈꾸는 삶일 것이다. 다른 이들의 마음을 살피고, 필요가 무엇인지 알아 내고, 결국 그들과 하나가 되고자 그들 삶의 어려운 부분에 착륙할 수 있는 복된 삶을 모든 인생은 소망하는 것이다.



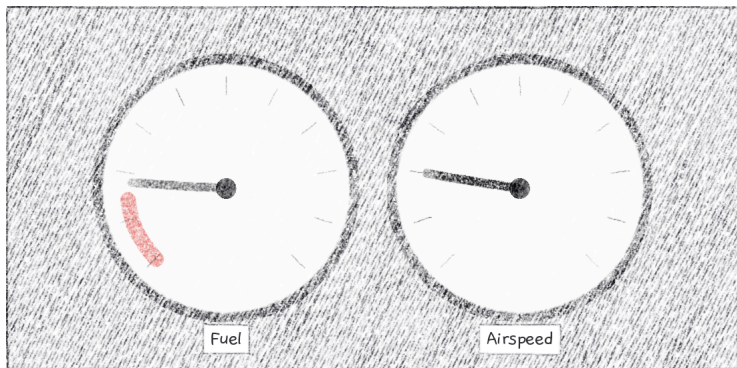
그런데 이런 삶을 실제로 사는 것이 녹록지 않다. 여러 이유 중에 하나가 바로 우리 삶의 속도이다. 우리가 생각하는 정상속도는 주위를 살피고 도움을 주고 하나가 되는 삶을 살기에는 너무나 빠르다.

빠르게 살지 않으면 결국 뒤떨어지기 때문에 일정한 속도를 포기할 수 없는 것이다.

‘느리게 살기’라는 라이프 스타일도 있지만, 사실 이것은 끊임없는 연습과 세월의 도움이 필요한 부분이다. 도시에 살든 농촌에 살든, 멀리 어답터로 살든 친환경주의자로 살든, 속세에 살든 출가를 하든, 인간은 자기 위주의 인생을 살 수 있다. 어디서든 개인의 소망, 성품, 덕성이 사용될 수가 없는 속도로 살 수 있다는 말이다.

또한 삶의 속도를 줄이되, 자신을 지켜 주는 고도에서 떨어지면 안 된다. 자기를 부인하고 자기의 힘과 소유를 다 제거한다고 다 되는 것이 아니다. 느리게 되었다고 느리게 살 수 있는 것이 아니다. 자기를 소중히 유지하며 향상시키는 삶의 일정한 고도를 항상 유지해 주어야 느리면서도 살 수 있는 것이다.

흥미로운 사실은 비행에서 저속 비행 시 연료가 상대적으로 더 많이 소비된다. 저속으로 고도를 유지하기 위해 출력을 계속 조절하며 높여 주어야 하기 때문이다.



사회에서 실업가로 성공한 분들 중에 인생의 의미를 깨달은 분들이 노년에 말하는 것이 있다: ‘젊을 때는 버는 돈이 내 돈이고, 나이 들어서에는 쓰는 돈이 내 돈이다’

물질에만 국한되는 말이 아니다. 지식, 명예, 기술, 영향력...느리게 사는 이유를 분명히 알고, 그 이유 때문에 느리게 살고 싶은 이들은 명심해야 할 사실이 있다: 느리게 살기 위해서는 마음의 힘, 경험의 힘, 물질의 힘, 인격의 힘이 오히려 더 필요하다는 사실이다.

이렇게 사는 것이 옳기 때문에 그렇게 살라고 아무리 외쳐도 실제로 그대로 살 수 있는 것이 아니다.

그렇게 살 수 있도록 젊은 시절부터 준비하고 훈련하며
힘을 확보할 수 있도록 도와주고, 격려하고, 기다려 줘야
가능한 것이다.

훌륭한 인생 조종사는 저속 비행을 할 수 있는 능력이
있는 사람이요, 저속 비행의 목적을 아는 사람이다.

또한 삶이라는 창공을 향해 높이 날아오르며, 때가 되면
높은 곳에서 낮은 곳으로 내려와 주위를 돌아 보며 다른
이들의 필요를 세심히 파악하고, 자신의 삶을 그들과
하나가 되게 하고자 착륙시키는 하늘부터 땅까지 복되게
하는 존귀한 인간이다.

Pilot's Responsibility

개인조종사면허Private Pilot License 과정에서 실습 Flight Training만큼 중요한 것이 이론 수업Ground School이다. 이론에도 두 유형의 수업이 있다. 하나는 실습을 위한 이론Flight Training Manual이고 다른 하나는 필기시험Written Exam을 위한 것이다.

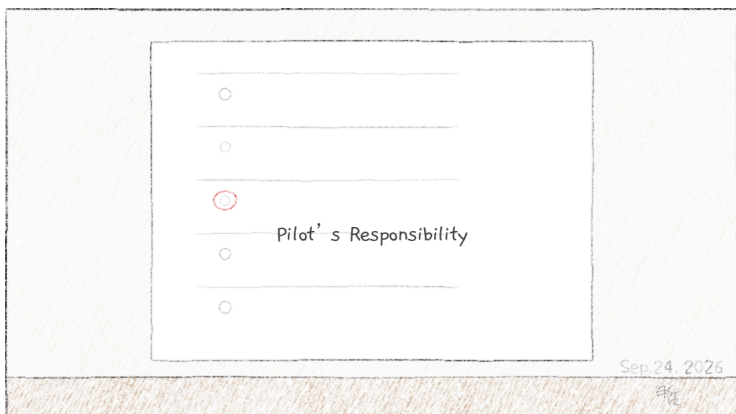
필기시험을 위한 이론에는 항공법Air Law, 항행航行 Navigation, 기상학Meteorology, 항공술Aeronautics 및 일반지식General Knowledge이 있다. 이 가운데 암기 방법으로 공부를 해야 하는 것이 항공법인데, 그 양이 결코 적지 않다.

그래서 시간을 두고 읽고 또 읽고 하는 식으로 해결을 하는 것이 상책이다.

Transport Canada에서 시행하는 실제 시험에는
세부적인 항공법까지 묻는 일이 있어서 그저 쉽게 생각할
문제가 아니다.

조금은 까다로운 항공법 시험을 준비하면서 한 가지
재미있는 경험이 있었다. 기출 예상 문제집을 풀 때마다
반드시 나오는 문제가 있는데, ‘(상략). 이런 상황에서
누가 책임을 져야 하는가?’라는 식의 질문이다.

암기한 것을 풀어 내고 또 적용하고...뭐 이런 과정이
필요가 없는 문제였다. 답은 무조건 ‘조종사 책임Pilot's
Responsibility’이다. 정답을 미리 알고 푸는 문제였다.

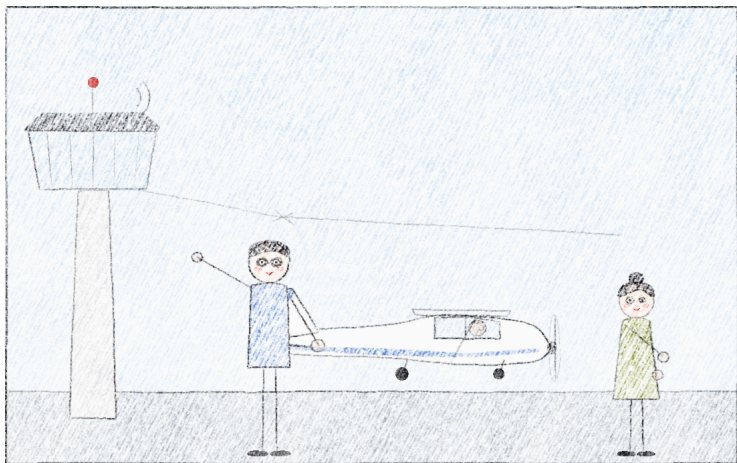


실제로 비행을 하기 위해서는 조종사 외에 정비사, 관제사, 그 외 지상 스태프들이 함께 협력하게 된다. 개인적으로 북미에서 관제사의 위상은 한국을 포함한 동남아시아 국가의 그것보다 높은 듯 느껴졌다.

관제사는 그야말로 왕처럼 명령Instruction하고 조종사는 개인의 안전이 심각하게 위협되는 때를 제외한 모든 상황에서 그 말에 따라야Comply 한다. 이런 정도의 역할의 차이가 있는데도, 결국 모든 비행 행위에 대한 책임은 명령한 관제사가 아닌 조종사이다.

정비사AME(Aircraft Maintenance Engineer)
역시 조종사만큼 중요시되는데, 비행기에 문제가 발견될 시 이들의 허가 없이는 결함의 대소에 상관없이 비행이 금지된다.

이런 시스템에서 비행을 한다는 것 자체가 현재 비행기에 문제가 없다는 정비사의 승인이 전제된 것이다. 그러나 이 상황에서도 안전 비행에 대한 책임은 정비사가 아닌 조종사이다.



인생을 산다는 것은 문제들의 연속 가운데 살아간다는 말이다. 이것은 인생에 대한 진리이다. 그런데 이 진리에 반응하는 방법에 따라 인생은 두 가지 유형으로 나뉜다: 타동설他動說을 믿는 인생과 자동설自動說을 믿는 인생.

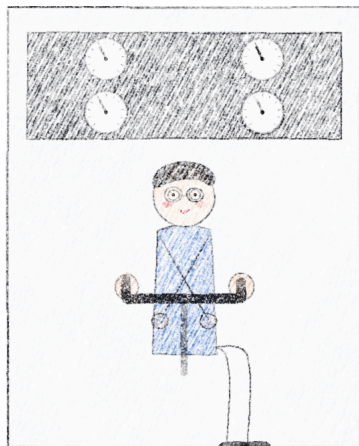
내 인생의 모든 문제는 나를 중심으로 움직이고 있는 다른 사람들, 다른 요인들에 의해서 풀어져야 한다는 생각이 타동설이다. 문제에 대한 해결이 남에게 있다. 자신은 그저 문제의 중심에서 필요 이상으로 고생하고 과도하게 어려움을 겪고 있다고 생각한다.

이런 사람의 마음에는 가능하면 빨리 자신의 주위에 있는 사람들이 정신을 차리고 노력을 해서 문제를 해결해 줬으면 하는 바람이 억울함과 함께 섞여 있다.

‘네 탓이요! 남 탓이요!’ 하는 유형의 인생들이다. 여기서는 책임Responsibility이 부정적인 의미로만 쓰인다. 피하고 전가轉嫁하는 것이 책임일 뿐이다.

반면에 내 인생의 모든 문제는 타인이 아닌 바로 나 자신이 해결해야 하고 해결할 수 있다고 믿는 자동설 신봉자가 있다: ‘내가 겪는 고난과 아픔이 어디에서 어떻게 시작되었든 간에, 인생의 조종대를 잡고 있는 것이 나라면, 내가 책임지고, 내가 애써서 개선해야 한다’

‘책임의 소재지’란에 자신의 이름을 기입하는 사람이다. 이런 인생들은 책임Responsibility이라는 단어가 자신의 뒤편을 설명해 주는 형용사로 붙게 된다: ‘책임감 있는 사람, 해결할 능력이 있는 사람Responsible Person’



‘책임이 있는Responsible’의 원래의 의미는 라틴어 responsus에서 찾아볼 수 있는데, 그 뜻은 ‘답 Answer’이다. 자기 자신이 자신의 과오, 문제 행동에 대한 답이 되는 것이다. 책임을 지는 것이다. 책임감을 갖고 움직이기 시작하는 것이다.

값을 빚이라면 갚고자 최선을 다하고, 받을 별이라면 달게 받는다. 당할 수치라면 회복에의 소망을 품고 그대로 감내해 내고, 겪어야 할 아픔이라면 피하지 않고 경험해 낸다. 이러한 마음과 행동이 하루하루의 생활이 될 때, 문제는 풀리고 해결된다.

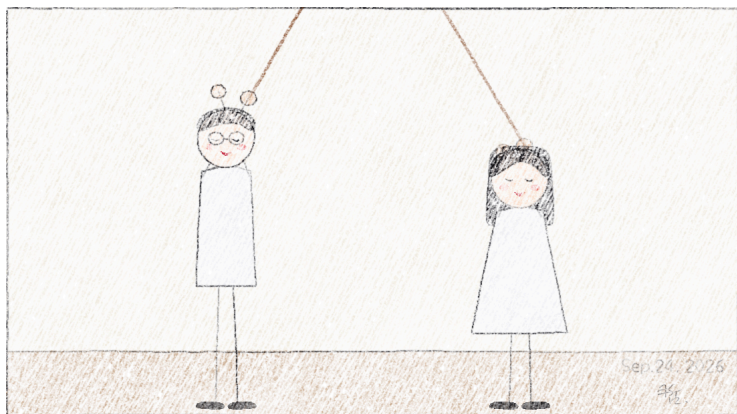
Life cannot revolve around me! 인생이 나 중심으로 돌 수는 없는 것이다!

인생은 나를 미화美化시키고 화장해 주지 않는다. 오히려 얼마나 부족한지, 얼마나 강박한지, 얼마나 무지한지, 얼마나 어리석은지, 얼마나 악해질 수 있는지, 얼마나 연약한지...인생은 나를 돌리고 굴리면서, 나 자신을 그대로 드러나게 한다. 사실 이것이 인생이 책임을 가지고 사는 자에게 주는 가장 놀라운 선물이다. 가짜 인생, 유사인생, 타인의 인생이 아닌 나 자신으로 사는 삶을 축복으로 허락하는 것이다.

훌륭한 인생의 조종사는 때로 만나는 문제 상황 속에서도 책임의 소재를 자신으로 여기며, 책임감 있는 행동으로 문제의 검은 구름층을 뚫고 푸른 창공을 향해 안전하게 비행한다. ‘문제가 없는 사람Problem-Free Person’이어서가 아니라, ‘책임감 있게 해결하는 사람Responsible Person’이기에 미래가 보장된 인생이다.

Pilot's Attitude

세상에는 사람의 됴됨이를 변화시키는 훈련들이 있다.
 대학 시절 검도를 잠시 접해 볼 기회가 있었다. 그저
 목검만 휘두르는 게 아니었다. 사람의 태도 역시 훈련의
 대상이었다. 육체의 단련과 기술의 연마가 마음의 훈련과
 함께 진행되고 있었다.



조종사 훈련을 받으면서 느낀 점은 비행 훈련 역시 이론과 기술 교육으로 끝나지 않는다는 사실이었다. 비행 훈련만큼 사람의 속을 효과적으로 변화시키는 과정도 드물 것이다.

비행이라는 것 자체가 사람 생명을 걸어 놓고 시작한다. 하여 비행기는 생명선生命船이다. 결함이 없고, 성능이 훌륭하고, 안전장치가 잘 구비되어 있고, 신뢰할 만한 회사의 비행기로 비행해야 한다.

비행이라는 것은 또한 사람이 하는 것이다. 조종사가 조종대를 잡고 비행기를 운전한다. 첨단 성능을 자랑하는 장치들이 무인비행까지 가능하게 하는 시대라고 하지만, 조종사든 비행엔지니어든 결국은 사람이다.

비행을 계획하고, 이륙하고, 비행 중 여러 상황에 대처하고, 관제탑과 교신하고, 착륙하는 이 모든 ‘결정’이 사람의 몫이다. 장비들과 장치들은 결정을 실행하는 데 편의성과 정확성을 혁신적으로 높여 준다. 그러나 여전히 이 상황에서 무엇을 어떻게 실행할지는 사람 곧 조종사가 결정한다.

이러한 이유에서 비행 훈련은 사람 훈련이다. 정확히 말하면, 사람의 태도 훈련이다. 조종사가 적절한 결정을 할 수 있는 능력은 전적으로 조종사의 마음의 꼴, 마음의 태도에 달려 있다고 전제한다. 태도는 학습된다.

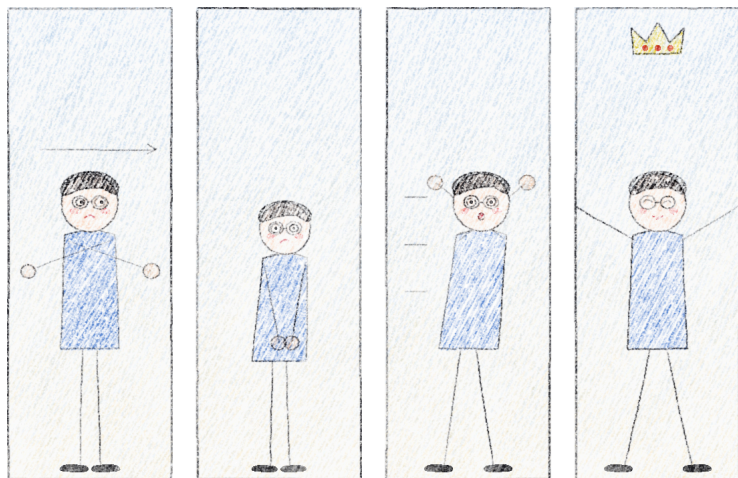
조종사는 훈련을 통해서 좋은 판단을 내릴 수 있도록 하는 정신적 골격Mental Framework을 갖추게 된다.

‘조종사 의사 결정 훈련 과정Pilot Decision-Making Training Program’은 다섯 가지 종류의 자세를 위험 태도 Hazardous Attitudes로 규정한다:

- 1 반권위적 태도Anti-Authority Attitude. 타인 특히 자신보다 윗자리에 있는 사람이 지시하는 것, 그 자체를 싫어한다
- 2 체념적 태도Resignation. ‘내가 한다고 뭐가 바뀌겠나?’라는 식의 태도. 문제 상황에 대한 인식은 있어도 해결에의 의지는 없다
- 3 충동적 태도Impulsivity. ‘무엇이 가장 좋은 해결 방법일까’에 대한 생각 없이 즉각적으로 무언가를 조치하고 실행에 옮긴다

- 4 과시적 태도Macho Attitude. 문제를 제대로 해결하는 것이 관심이 아니다. 자신이 남들보다 남다르게 무언가 할 수 있다고 보여 주는 것이 핵심이다

조종사는 자신 안에 위험한 태도가 존재하고 있다는 사실을 인정하는 법을 배운다. 어떻게 위험 태도를 다루고 조종하는지를 배운다. 이성적인 판단을 내리는 법을 훈련하는 것이다.



모두가 인정하듯, 인생은 내린 결정으로 결정지어진다.

어떠한 인생을 꿈꾼다면, 그에 합한 결정이 전제되어야 한다. 뿌린 대로 거둔다는 진리는 결정한 대로 살게 된다는 말이다.

아름답고 의미 있는 인생살이를 원한다면, 그렇게 결정해 나가는 법을 배우면 되는 일이다. 세상에는 여러 종교가 있고 종교는 자유라고 하지만, 인생을 신분, 외모, 직업, 인종, 과거에 의해 판단하고 ‘너는 이것 뿐이다. 거기까지이다!’라고 판결하는 종교는 참으로 몹쓸 저급 종교이다.

하나님의 형상인 인간은 배우고, 변하고, 언제든 새로운 인생을 시작할 수 있는 존귀한 존재이다. 잘못된 결정은 실수이고 죄이다. 죄는 정서적, 관계적, 실제적 죽음으로 인간을 이끈다. 죽음은 영원한 끝이다. 더 이상도 더 이하도 없다. 절대적인 끝이다.

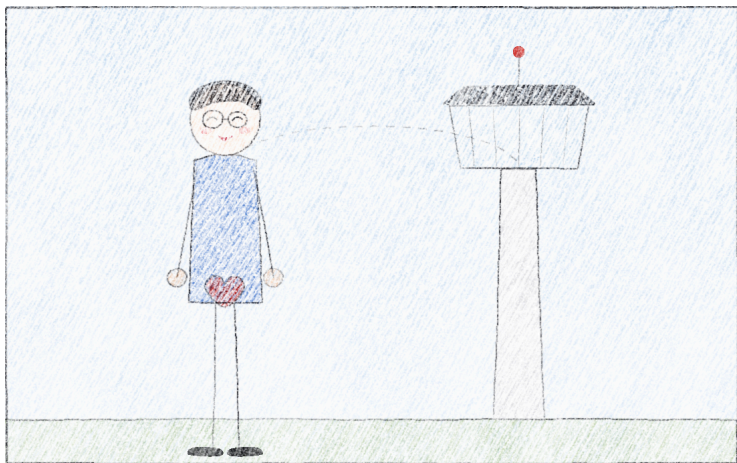
그러나 복음福音의 종교는 죽음도 인간을 끝장내지 못한다고 확언한다. 내 안에서 나를 위태롭게 하며 결국 죽음에까지 이끄는 결정을 하게 하는 고질적인 ‘위험 태도’들을 인정하면 된다.

그리고 지금 여기서Now and Here 새로운 결정, 나를 살리는 결정, 우리를 살게 하는 결정을 내리는 훈련을 시작하면 된다. 죽음도 이기는 새로운 생명의 힘이 나의 것이 되는 순간이다.

기계는 조작한 대로 시작부터 잘한다. 그러나 인생은 조작의 대상이 아니다. 끊임없는 조종이 필요하다. 인생 조종법을 배우는 데는 평생이 필요하다. 누구도 ‘다 배웠다. 이제는 됐다’ 할 사람이 없다.

훌륭한 인생 조종사는 잘 사는 법을 포기치 않고 배워 가는 사람이다. 도움이 되지 않는 태도들을 다루고 통제하는 법을 훈련을 통해 배우고, 행복하고 풍성한 인생으로 이끄는 좋은 결정들을 할 수 있도록 돕는 마음의 관제탑을 완성해 나가는 사람이다.

인생은 처음부터 한 번에 잘하는 법이 절대로 없다. 처음 그리고 완전을 향한 순수 이상을 버리자는 것이 아니다. 다만 순수한 이상을 나와 타인의 삶을 재단하고 재판하는 데 사용하는 ‘죽이는 태도Killing Attitude’로 변이變異시키지 말자는 제안이다.



‘위험 태도’를 파악하는 법을 배우는 이유는 나와 타인을
판단하고 정죄하여 끝장내라는 목적이 절대로 아니다.
오히려 서로에게 배움과 변화 그리고 새로운 시작에의
빛을 비추어 주고, 이를 지혜와 사랑으로 돕기까지 하는
세상의 빛과 소금이 되기 위함일 것이다.

From The Ground Up

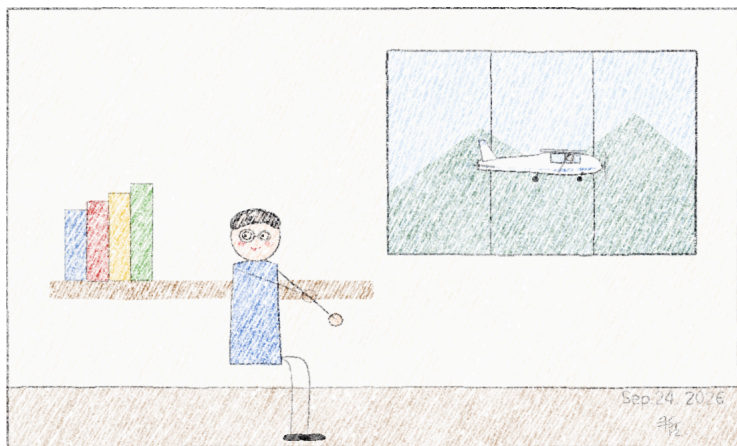
비행기 운전법을 배우는 것은 쉽다. 자동차 운전보다는 어려울지 모르지만, 비행기를 어떻게 지상에서 움직이고, 하늘에서는 어떻게 운전하고, 이착륙 시에는 어떤 기술이 필요한지 배우는 것 자체는 생각보다 힘들지 않다.

그러나 비행법을 배우는 것은 절대로 쉽지 않다. 비행법은 단순한 비행기 조작 기술이 아니다. 비행법은 상황을 분석하고 판단할 수 있는 능력이다. 여러 기계 장치들과 항공지도를 이용해서 항행航行Navigation하는 능력이다. 또한 비행기의 구조와 메커니즘 그리고 각 부품들에 대한 전문적인 지식이다.

비행법은 경험과 끊임없는 학습을 통해서 습득된다. 사실 비행술은 끝이 없는 도전이라고 할 수 있다.

이렇게 비행법에 통통한 노련한 조종사가 된다는 것은 쉬운 일이 아닌 것이다.

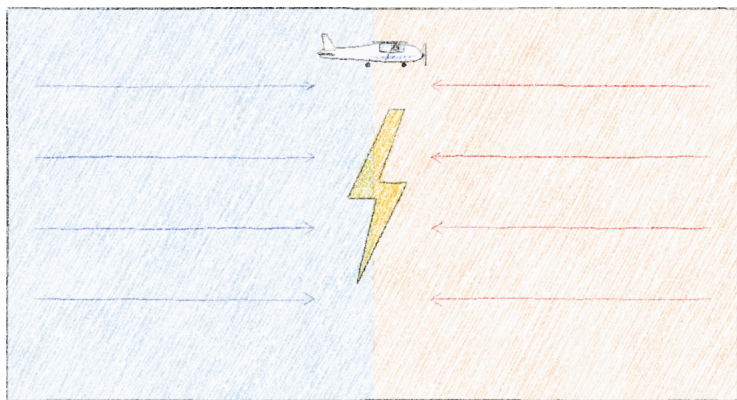
직업 조종사이든 개인 조종사든 자신의 영역에서 베테랑이 되기 위해서는 한 가지 길이 있다. ‘비행은 땅에서 시작된다’는 단순명확한 비행철학을 갖는 것이다. 지상에서 쉼 없이 공부한다. 하늘과 비행기와 새로운 정보들과 기술들을 연구한다. 배움이라는 땅의 길을 걸어가야 하늘길로 운행할 수 있는 것이다.



비행은 하늘을 나는 것이고, 하늘에서 움직이는 것이다.
비행기는 대기권Atmosphere 안에서 움직인다.

수천 피트 깊이의 대기층이 비행 가능한 하늘 바다이다.
 조용한 바다가 아니다. 난동Turbulence하는 바다이다.
 시시각각 변하는 기류, 돌풍, 강풍, 폭풍 등이 출몰하는
 곳이 하늘이다.

극지방과 적도에 있는 거대한 기단氣團이 언제나 충돌을
 준비하고 있다. 세계 곳곳의 기후 변화에 영향을 미치게
 된다. 이러한 하늘에서 비행하기 위해서는 지상에서
 기상을 분석하고 변화를 예측해야 하는 것이다.



비행 역사가 시작된 초기에는 오로지 실제 경험을
 통해서만 학습이 가능했다. 많은 조종사가 죽기도 했다.

그들이 몸으로 습득한 지식과 기술이 오랜 시간을 통해 발전되어 우리에게 전해지게 된 것이다. 이제는 기상청과 서적들의 도움으로 땅에서 비행술을 익히고 향상시킬 수 있게 되었다.

과학적으로 확실한 방법Scientifically sure way으로 비행하는 법을 하늘이 아닌 지상에서 배우는 시대이다. 하여 비행은 ‘From The Ground Up’, 땅에서 시작되어 하늘로 진행되는 것이다. 지상 교육Ground School 없는 안전 비행은 없다. 베테랑 조종사는 ‘Ground School’의 평생 학생이다.

인생은 예측 불가능한 하늘과 같다. 무언가 분명히 일어나지만 누구도 정확히 예언할 수 없다. 인생이라는 창공을 안전하고 멋지게 향해하기를 원하는 사람이라면, 스스로 배우는 사람이 돼야만 한다. 인생은 그저 마주치는 대로 살아내는 것이 아니다. 인생을 살기 위해서 인생을 공부해야 한다.

인생의 창공에서 자기 일생이라는 비행기를 타고 꼭 한 번씩만 살 수 있는 것이 우리네 인간이다.

앞서 간 인생 조종사 선배들의 모든 이야기가 나에게
가치 있을 리는 만무하다. 그러나 분명한 사실은 자신의
삶을 소중하고 진실되게 살고자 애썼던 선배 조종사들의
지식과 지혜는 반드시 찾아 공부해야 할 필요가
있다는 것이다.

그들은 인생이라는 하늘이 어떻게 시시각각 변하는지,
사람의 일생이라는 비행기가 어떠한 탈 것인지에 대해
놀랄 만큼의 가치를 지닌 지식과 지혜를 남겨 놓았다.

인터넷과 수천 수만 종류의 잡지들은 그 나뭇잎의 가치가
있다. 지금 일어나고 있는 현상들Phenomena, 보이는
변화들Visible Change에 대한 정보를 제공해 준다.

과거 10년 전에는 A부터 Z까지의 정보들 중에서 국가
기관급 단체에서도 A에서 F까지만 획득 가능했다고
가정하면, 지금은 시간만 좀 들이면 일반인들도
그 이상의 정보를 확보할 수 있다.

그러나 내가 나의 인생을 사는데 결국 요구되는 것은
정보가 아니다. 언제나 그 이상이 필요하다. 정보와
데이터를 가지고 지혜 수준의 지식을 잉태해 내야 한다.

A에서 Z까지 현재의 현상과 변화에 대한 정보에 대해 전지全知하다고 인생을 전능全能하게 살지는 못하는 것이다.

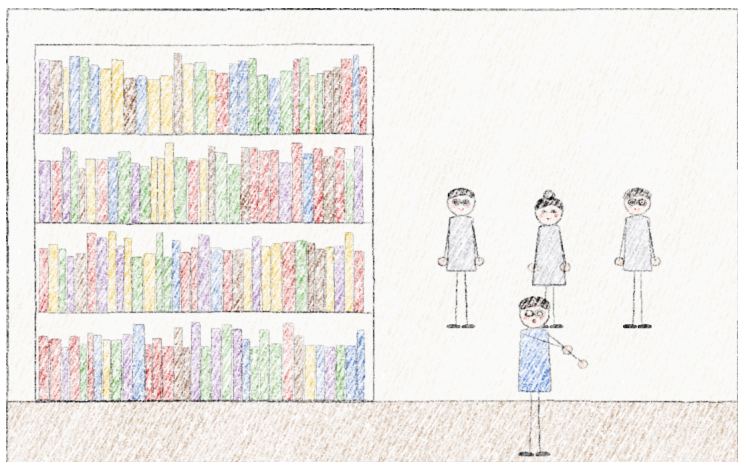
전지와 전능은 인간이 될 수도, 이를 수도, 소유할 수도, 중요한 사실은 그렇게 될 필요도 없는 인생살이에 절대로 불필요한 과욕이다. 정작 중요한 바는, 이 상황에서 나에게 M+S가 왜 C이라는 인생이 될 수 있는지 지혜로 지식을 재공정할 수 있는 능력이다.

인생 비행술을 배우는 삶의 ‘Ground School’은 ‘모델 Model 교육’을 통해 베테랑 조종사를 배출해 낸다. 지금 화려하고, 대단하고, 영향력이 커 보이는 것들이 수업해야 할 과목이 아니다. 그것들은 현상 Phenomenon일 뿐이다. 현상은 배울 수 없다. 매뉴얼이 없고, 제시하는 목표가 없다.

‘모델 교육’은 ‘전형典型¹ 교육’이다. 인생의 훌륭한 선배 조종사들의 생각과 행동 그리고 그들의 삶에 대한 이해를 지속적으로 공부하는 것이다.

1 자손이나 제자의 모양이나 행동이 그 조상이나 스승을 닮은 틀.

시간을 들이고 물질을 사용해서 그들이 남겨 놓은 인생
비행술 교본들을 섭렵해 나가는 것이다.



창조주의 무無로부터의 창조 외에는 모두가 있는 것,
주어진 것을 통한 창조적인 생산이다. 인생의 하늘
아래 새 것은 없다. 나에게 있어서, 지금 이 시각에
있어서 처녀 경험인 것이지 완전하게 새로운 일이
일어나는 것이 아니다.

인생의 숙련된 조종사가 되기 위해서는 자신만의 정리된
지혜의 틀을 만들어 가야 한다.

이를 위해서는 인생 선배들이 남겨 놓은 그들의 삶의
틀을 연구하고 배워 나가야 한다. 그들을 읽지 않으면,
읽혀지지 않을 인생을 쓰게 될 것이다. 그들을 인용하지
않으면, 누구도 인용할 가치가 없는 인생을 남기게
될 것이다.

훌륭한 인생 조종사는 인생 비행은 'From The Past Up',
과거의 지혜로부터 시작된다는 분명한 인생철학을
가지고 있는 사람이다. 과거의 현재적 중요성을 깨닫고
지혜로 앞날을 준비하는 겸손과 예지豫知의 사람이다.

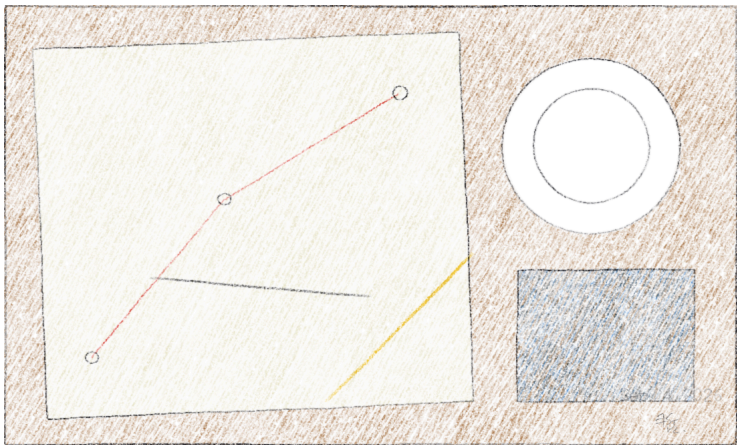
Navigation Log

비행 훈련 과정 중에 단독 비행Solo Flight이라는 필수 항목이 있다. 첫 단독 비행을 할 때 상당히 긴장된다. 담당 교관 역시 마음을 줄이며 훈련생이 땅에 내려 올 때까지 모든 상황을 모니터한다.

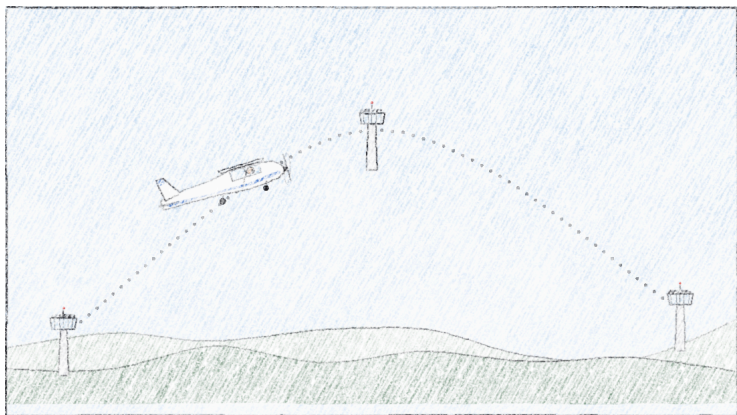
몇 차례 이착륙 훈련을 단독으로 한 후에는 횡단 비행 Cross Country이라는 단독 비행을 해야만 한다. 이제까지 비행장 위에서 연습하던 것과는 차원이 다른 비행이다.

비행 시간으로 5시간 거리를 ‘출발공항-경유공항-도착공항’의 순으로 비행해야 한다. 개인적으로 비행 자체는 너무나 멋진 경험이었다. 성공적인 비행이었다. 어려움이 있었다면, 횡단 비행을 준비하는 과정이었다. 비행 전날 항행 일지Navigation Log를 준비하며 숫자들과 씨름했던 기억이 난다.

항행 일지는 일종의 비행 계획서이다. 조금 특이하게 생긴 비행계산판Flight Computer, 공항 일대를 자세히 보여 주는 항공지도VTA(VFR Terminal Area Chart)와 횡단 비행의 목적지까지 나와 있는 항공지도VNC(VFR Navigation Chart), 항공 기상 정보, 캐나다 전역에 있는 크고 작은 모든 공항들의 정보가 기재된 뚱뚱한 책자 CFS(Canada Flight Supplement), 각도기와 자 그리고 연필...이것들을 가지고 항행 일지를 준비하게 된다.



출발지와 목적지를 구간 별로 나누어서 그 구간마다의 고도, 온도, 출력, 계기속도, 향로각, 풍향, 풍속, 진행방향각, 편차각, 자기방향각, 실제속도, 구간거리, 예상소요시간, 연료소비량을 계산한다. 이로써 횡단 비행 준비가 끝나는 것이다.



당시 솔직한 심정은 준비하다가 일 다 본 것 같았다. 계산하고 계획하느라고 다음날 비행할 힘이 다 소진된 듯 싶었다. 이렇게까지 꼼꼼한 자세로 연필을 잡고 무언가 쓰고 지우고 하는 모습이란 것이 높은 산 위를 독수리처럼 날아오를 조종사의 그것과는 도저히 연결되지 않았다.

이제 와서야 깨닫게 된 사실이지만, 탁월한 조종사일수록 비행 준비에 탁월하다. 조종대를 잡기 전에 연필을 잡고 데이터들을 분석하고 계산한다. 하늘을 날아 목적지로 가기 전에 지도를 통해 목적지에 사전답사를 다녀온다. 비행 중에 날씨를 파악하고 날씨와 싸우는 것이 아니라, 비행 전에 날씨를 예측하고 날씨와 협력하여 비행한다.

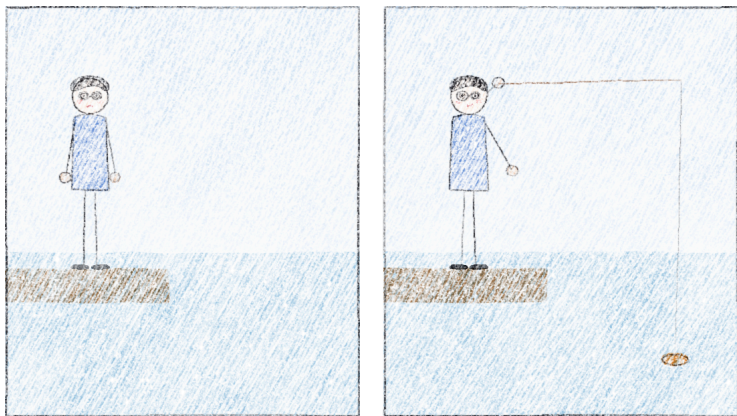
인생을 살면서 한계성을 지닌 인간이 취할 수 있는 지혜로운 태도 중 하나가 ‘미리 준비하는 행동’이다. 무엇을 바라는 것Wanting과 무엇을 얻는 것Having은 다르다. 꿈을 갖는 것Dreaming과 꿈을 이루는 것Achieving은 차이가 있다.

똑같은 성정性情의 인간인데, 어떤 이는 원하기만 하고, 꿈꾸기만 하는 인생을 살고, 어떤 이는 원하는 것을 얻고, 꿈꾼 것을 이루며 산다. 두 그룹의 차이는 무엇일까? 으레 ‘이루고 못 이루고, 얻고 못 얻은 그들의 현재, 지금의 상황이 다르다’라고 답할 것이다. 오답이다.

현재라는 지금 이 순간은 누구에게나 긴장되고, 난처하고, 정신 없는 것이다.

차이의 핵심은 ‘누가 지금이라는 이 무대를 위해 최선과 정성으로 미리 준비하고 계획하였는가’이다. 과거와 현재가 서로 리에종Liaison 되느냐가 관건關鍵이다.

현재라는 문은 죽지 않은 한 누구에게나 열려 있다. 바람과 꿈만 가지고도 일단은 들어올 수 있다. 그러나 바람을 실현하고 꿈을 성취하는 데에는 채비差備가 필요하다. 물고기를 잡고 싶은 마음 간절하여도 낚시 채비가 없으면 헛일이다.



현재의 문을 열기 전에 목적 분명한 인생 향해 일지Life Navigation Log가 손에 쥐어져 있어야 한다.

물론 낚시 채비를 단단히 했다고, 100% 월척을 걸어 올린다고 보장은 못한다. 항행 일지를 완벽히 준비했다고 100% 문제 없이 목적지에 도착한다고 장담은 못한다.

그러나 추호도 잊지 말아야 할 사실이 있다: ‘그 채비만이 한 사람을 진정한 낚시꾼이 되게 한다. 그 준비만이 한 사람을 훌륭한 조종사로 만들어 준다’. 낚시꾼은 물고기를 잡는 삶을 살게 되어 있다. 조종사는 안전하고 효과적인 비행을 하는 삶을 살게 되어 있다. 삶의 뒹뒹이가 그리하면 그 결과도 그러한 법이다.

흑자는 ‘매사 준비하고 계획한다는 것은 오히려 믿음이 없고 실행력이 없다는 반증反證 아닌가?’라고 생각하기도 한다. 틀린 생각만은 아닌 것이 주위에는 실제로 지상담병紙上談兵만을 일삼는 자들이 있다. 일은 없고 쓸데없는 탁상공론만 일삼는 자들이다.

그러나 이들은 인생 참여자가 아닌 관람자 혹은 해설자이다. 그들의 탁상공론이 삶의 현장에 뛰어들기 위해 준비한 인생 계획서와 같을 수는 없는 것이다.

훌륭한 인생 조종사는 인생의 목적지에 성공적으로 도착한다.

비행에 앞서 준비와 계획의 고된 과정을 통해 자신을
채비시킨다. 이 과정을 기계적으로 억지로 하는 것이
아니라, 그 의미와 위력을 이미 알고 있기에 더욱더
충실하고도 창조적으로 감당해 낸다.

머리로 마음으로 겪게 될 상황들을 익숙하게 만든다.
각 구간의 외부 조건과 주의 사항들을 파악해 놓는다.
이로써 수행해야 할 미션 전체의 그림을 머릿속에 미리
그릴 수 있게 된다.

물론 여전히 모든 것을 알 수도 통제할 수도 없다. 그러나
놀라운 사실은 준비와 계획의 과정을 통해, 내가 할 일의
요점과 흐름을 내가 알게 되었다는 것이다. 이것이
인생의 차이를 만들어 내는 채비이다.

Aviate, Navigate and Communicate!

조종사는 세 가지에 능통해야 한다. 첫째로 비행기 조종을 잘해야 한다Aviate. 둘째로 비행 중에 방향 유지를 잘해야 한다Navigate. 셋째로 관제탑과 타비행기들과의 교신에 능해야 한다Communicate.

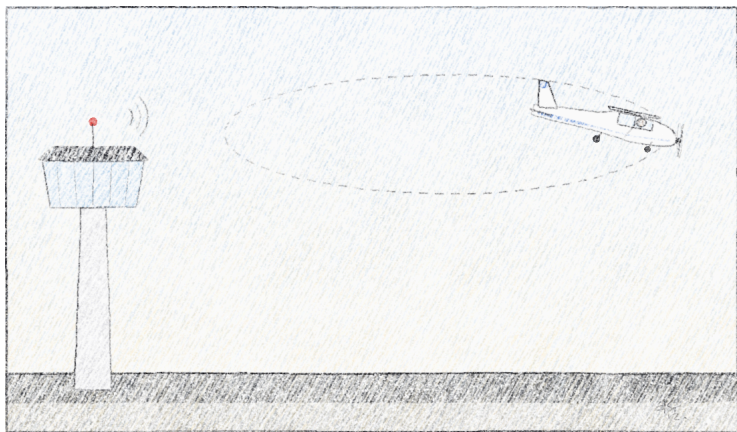
이 세 가지 능력을 키우기 위해 훈련생들은 많은 노력을 하게 된다. 어느 것 하나 소홀함 없이 시간과 에너지를 쏟아서 공부하고 연습한다. 실제 비행도 이 세 가지 기술이면 아무 문제 없게 된다.

훈련을 시작하고 한두 달 정도 지나면, 일반적인 비행기 조작이나 중단거리 비행 중 방향 유지는 나름대로 잘하게 된다. 문제는 교신이다.

‘비행은 교신이다Aviation is all about communication’라고 할 정도로 관제탑-조종사, 조종사-조종사 간의 의사소통이 매우 중요하다. 그만큼 실수도 많고 어려움도 많은 부분이다.

실제로 현지인 훈련생들도 처음에는 굉장히 애먹는다. 영어가 모국어라고 해도 항공 교신 용어와 표현이 따로 있기 때문이다. 또한 공항 내에 이착륙하는 비행기라도 많을 시에는 관제사의 말 속도가 거의 수산시장 경매중개인 수준으로 빨라 진다.

관제사가 명령하는 방법과 순서대로 이착륙을 해야 하는데, 쉽 없이 계속 되는 교신 중에 자신에게 하는 명령을 듣고 그대로 따라야 한다. 한 번은 공항이 너무 바쁜 나머지 착륙 요청을 하고 15분을 선회 대기 Orbiting한 적이 있다. 때마다 바뀌는 관제탑 지시에 따르느라고 진땀을 흘린 경험이 있다.



비행 훈련을 하기 위해서는 따로 지정된 지역으로 가야 한다. 그 곳에서 그 날 해야 하는 기술들을 연습하는데, 한 번도 배운 대로 된 적이 없다. 비행기 조종하랴, 고도와 방향 유지하랴, 새로 배운 기술 연습하랴...정신을 오롯이 지켜 낼 수가 없다.

그런데 이렇게 과부하가 걸린 훈련생에게 요구되는 또 하나의 과제가 있다. 문제의 교신이다. 연습 지역은 주로 농경지나 산 주위의 외떨어진 곳이다. 이런 곳에 관제탑이나 지역민이 운영하는 사설 중계소가 있을 리가 없다.

그래서 이 영공에 출입하는 비행기들이 사용하는 지정 주파수가 있는데, 이를 통해 조종사간의 교신이 이루어진다.

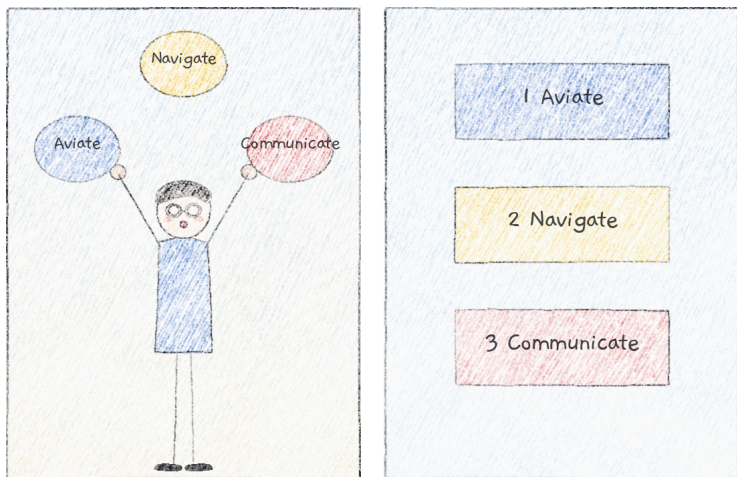
훈련 지역에 들어가기 전, 자신의 위치, 고도, 의도를 중계한다. 훈련을 할 때도 자신이 하려는 훈련의 종류, 고도, 위치를 그 지역에 있는 조종사들에게 알려 준다. 서로의 안전과 서로에 대한 배려 차원에서 하는 교신이다. 법에 명시된 의무 사항은 아니어도 처음부터 그렇게 하도록 훈련을 받기 때문에 반드시 교신을 하게 된다.

교관과 함께 훈련 지역에서 예방 착륙Precautionary Landing을 연습할 때의 일이다. 이론으로는 완벽하게 이해를 했다 싶었는데, 실제 해 보니까 전혀 수월치 않았다.

아무리 복잡해 보이는 대단한 이론이라도 실제 상황에서 실제로 해내는 것보다는 단순한 것이다. 암기한 절차에 따라서 착륙을 진행하면 되는 것이고, 지금 내 앞에 뻗어 보이는 널따란 밭에 이제껏 하던 대로 착륙하면 되는 문제였다. 그러나 실제로 그렇게 하기는 어려웠다.

‘이유가 뭘까?’ 생각할 겨를도 없이 애만 쓰다가 돌아 왔다.

그 날 비행 후 브리핑에서 교관에게 너무나 중요한 이야기를 들었다: ‘비행기 조종이 먼저이고, 그 다음이 방향 유지이고, 마지막이 교신이다! Aviate first, navigate second and then communicate!’



모두가 없어서는 안 될 비행 필수품들이다. 중요도로 따지면 모두 별 다섯이다. 그러나 정신 없는 상태에서 모두를 완벽히 하려고 했던 것 자체가 무리였다는 것이다. 결과는 셋 다 엉망이 되어 버렸다.

그런 상황에서는 우선적으로 해야 할 일에 집중했어야 했다는 지적이었다.

교신도 완벽히 하고, 예방 착륙 절차 그대로 해 내려고도 했는데, 정작 가장 기본이 되는 비행기 조종을 못 했다. 먼저 되어 있어야 할 것이 없는 상태에서는 다른 것들이 잘될 리 없었던 것이다. 대동소이大同小異격으로 전체적으로 보면 셋 다 그 가치가 동일하지만, 특정 상황에서는 그 순서가 다를 수 있었다.

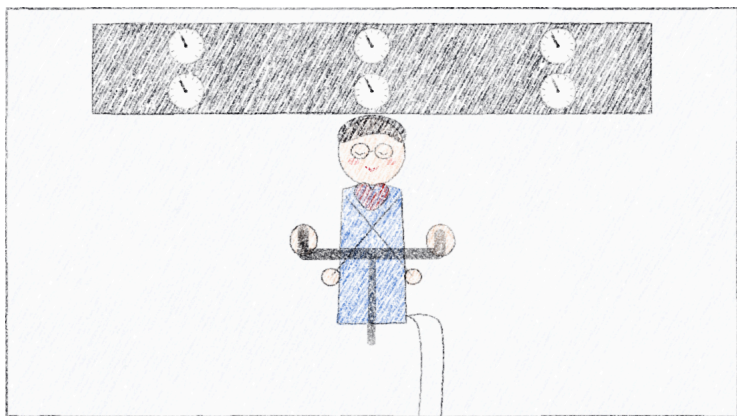
자신의 몸과 마음을 건강히 지켜야 한다. 사회적인 합의로 정해진 제도와 절차대로 이탈 없이 삶의 방향을 잘 유지해야 한다. 다른 이들과 교통交通하며 상부상조 相扶相助해야 한다. 인생살이 이 셋만 잘해도 제대로 살 수 있다.

그러나 살다 보면 ‘해야 하는 것’을 ‘할 수 없는 때’를 만나게 된다. 옆에서 지켜보는 이들도 ‘뭐 저렇게 사나’하며 손가락질하고, 본인 역시 안타깝고 답답하기만 하다.

그 와중에도 잘 해보려고 다른 사람들에게 고개를 숙이며 용서도 구하고, 비난도 달게 받아들인다.

틀어진 방향을 고쳐서 다시 제도권 안으로 들어가 보려고 노력도 한다. 그러나 십중팔구 바라는 대로 잘 안 된다.

이렇게 잘 하는 일 없이 정신만 없을 때, 훌륭한 인생 조종사는 ‘해야 하는 모든 것’에서 잠시 손을 놓고, ‘먼저 해야 하는 하나’에 우선 관심을 쏟는다: ‘자기 마음의 조종대를 다시 잡아야 한다’.



인생의 여러 의무 중 첫 번째는 잘 되지 않았던 나를 다시 잘 할 수 있도록 잡아 주고 세워 주는 일에 있다.

인생이 아름다운 이유는 나로 인해 모든 것이 다 잘못된 때에도 나로 인해 모든 것이 다시 잘 될 수 있도록 하는 ‘놀라운 은혜Amazing Grace’가 ‘나 같은 죄인’에게 주어졌기 때문일 것이다.

한 가지 좋은 소식Good News이 있다. 비행기 조종을 어느 상황에서든 우선적으로 잘 할 수 있게 된 이후로부터는 그렇게 부담이 되었던 교신도 잘 하고 애먹이던 기술들도 모두 잘하는 조종사가 되었다.

Trim

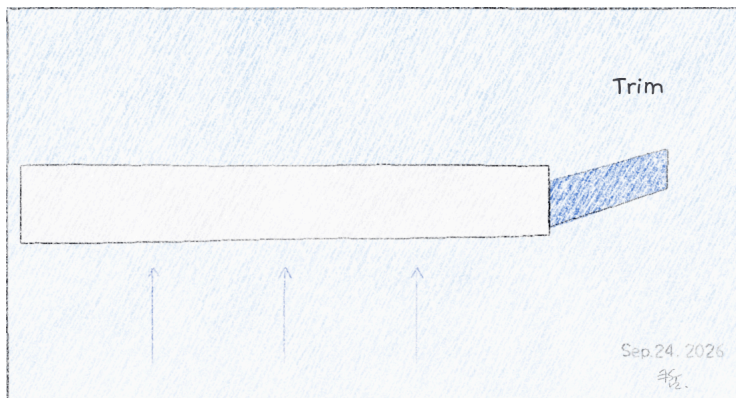
비행 훈련을 받으면서 교관으로부터 좋은 말 듣기가 쉽지 않다. 사람 생명이 달린 교육이라 그런지 주로 긴장 속에서 말을 주고 받는다. 이런 중에 담당 교관으로부터 칭찬 한 마디를 들은 적이 있다. ‘트림Trim을 잘 한다’는 것이었다.

비행 교육을 몇 개월이고 계속 받게 되면 거의 모든 훈련생들이 조종사 자격 시험도 통과하고 비행기 조종도 문제 없이 하게 된다. 그런데 교관 말을 들어보니 1년이 지나도 잘 안 돼서 고생하는 기술이 있을 수 있는데 그것이 바로 트림이라고 했다. 격려에 고맙기도 했고, 트림이 잘 되는 것이 기쁘기도 했다.

비행기를 위아래로 움직이게 할 때는 조종대를 당기고 누르고 하면 된다.

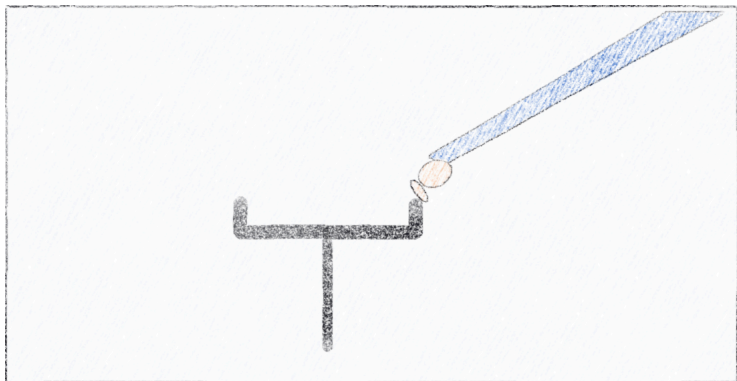
좌우로 회전할 때에는 조종대를 회전 방향으로 돌리면 된다. 일단 어떤 새로운 자세와 방향을 잡게 되면 이전 자세와 방향에서 유지 되었던 비행기의 균형이 깨진다.

새롭게 조종된 자세와 방향에 맞는 균형이 필요하게 된다. 이때 트림탭을 위아래로 조정해 준다. 오른쪽 끝날개에 달린 조그만 트림 날개가 움직이면서 비행기의 균형을 맞춰주고 조종대가 받는 저항력Resistance을 줄여 준다.



트림을 잘 맞춰 놓으면 조종대에 손가락 하나만 살짝 올려 놓아도 조종이 가능하게 된다.

주조종 장치도 아니고 있어도 그만, 없어도 그만인 듯 보이는 것이 트림탭이다. 그러나 높은 수준의 비행 곧 탑승자의 편안한 비행을 위해서는 트림 기술이 반드시 필요하다.



비행 훈련 초기에 교관이 한 말이 있다: ‘트림을 이론으로 설명은 했지만, 설명한다고 알 수 있는 것이 아니다. 자동차 운전할 때 전방을 주시하면서 손과 발로는 운전장치들을 조작한다. 자연스러운 습관이고 감각인 것이다. 트림도 마찬가지이다’

실제 비행 중에 보면 이착륙 시, 방향과 고도를 바꿀 때, 운항 중에 수시로 트림탭을 만지고 있는 나 자신을 발견하게 된다. 무의식적으로 트림을 하고 있는 것이다.

트림은 세밀하고 감각적인 조절이다. 조종대로 의도하는 방향과 자세를 잡아 준다. 그 후에 새로운 상황에서 조종대가 받고 있는 압력Pressure을 트림으로 풀어 주는 것이다. 트림을 하면 새로운 상황의 저항력을 한결 부드럽게 만들 수 있다.

인생을 살다 보면 꼭 큰일만 있는 것이 아니다. 인생을 전환시키고, 역전시키는 큰 결단의 순간들 사이에는 작은 일상들로 채워져 있는 것이 우리네 인생이다. 매일의 생활 속에서 필요한 것은 작은 조정과 조절의 기술이다.

큰일을 통해 새로운 깨달음과 새로운 삶에 대한 결단을 하게 된다. 꿈이 있고 목표가 있는 인생으로 성장하는 것이다. 꿈과 목표는 우리 삶의 방향과 고도를 결정하는 주조종 장치이다.

그러나 주조종 장치를 통해 오게 된 새로운 삶의 자리는 언제나 아직은 생소한 곳이다. 작심삼일作心三日이라는 말도 있듯이 새 삶에는 걱정하고 변화된 사람을 예전으로 돌아가게 하는 강한 압력이 작용한다.

이 때 필요한 삶의 기술이 트림이다.

인생의 방향과 고도를 전격적으로 바꿨다고 그대로
가만히 있으면 안 된다. 새로운 삶의 상황 속에서 받는
저항력에 조종대가 밀리지 않도록 자신을 트림해 줘야
하는 것이다.

큰 마음이 아닌 조그마한 마음, 대단한 생각이 아닌 작은
생각들, 외치는 소리가 아닌 조용한 언어들, 위대한
행동이 아닌 소소한 행동들을 관심이라는 손으로
감각적으로 예민하게 조금씩 조금씩 조절해 주어야 한다.
설명한다고 되는 것도 아니고, 알고 있다고 하는 것도
아니다. 습관화돼야 내 삶이 될 수 있다.

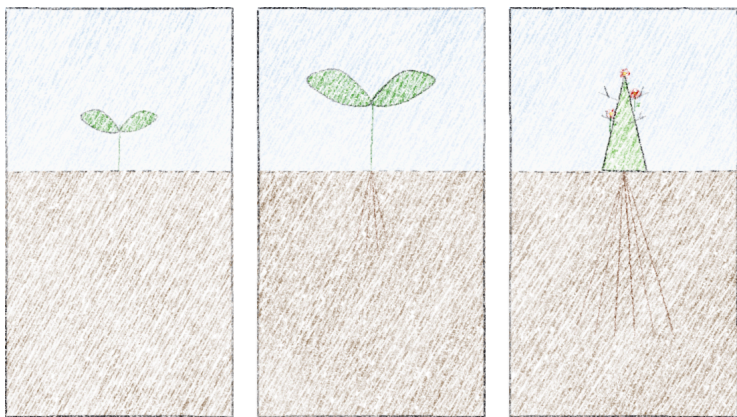
인생을 윤택하게 운행하게 하는 기술이 바로 트림이다.
꿈과 목표가 위대하고 언제나 새로운 삶을 개척하여
나가는 사람은 참으로 복된 인생이다. 그러나 이 복을
누리며 사는 더 큰 축복의 주인공이 되기 위해서는
자신의 마음과 생각, 말과 행동을 조율하고Tuning,
조정하고Trimming, 고르게Balancing 해야 한다.

이를 위해서는 우리의 무의식을 훈련시켜야 한다. 인간의
의식은 우리 존재에 있어 빙산의 일각이다. 어떤 상황이
되면 무의식적으로 으레 그렇게 행동하는 것이 인간이다.

알 듯 모를 듯한 그러나 엄청난 영향력과 능력이 있는 우리의 무의식을 활용할 수 있어야 한다.

습관화Habitualization 훈련을 통해서 가능하다. 습관이 되기 전까지는 신경 쓰고, 의식해야만 겨우 되던 일들도 일단 습관화되면 무의식적으로 할 수 있게 된다.

습관이라는 묘목은 의식에서 무의식으로 옮겨 자라게 된다. 거기서 꽃을 피우고 열매를 맺는다.



심리학자들이 동의하는 바대로 21일 혹은 30일 정도의 기간 동안 단순 반복 훈련을 하면 습관화가 가능하다.

훈련은 비록 단순하고 반복적이지만 그 결과는 놀라운 것이다: ‘훈련으로 하던 그것을 천성으로처럼 하고 있는 나 자신’

훌륭한 인생 조종사는 때마다 자신을 잘 트림하는 사람이다. 트림을 잘 맞추는 것이 습관화된 사람, 제2의 천성이 된 조종사이다. 성공의 길, 위대한 하늘 길을 비행하되 평안하고 윤택하게 그 길을 갈 수 있는 이 땅 복된 인생이다.

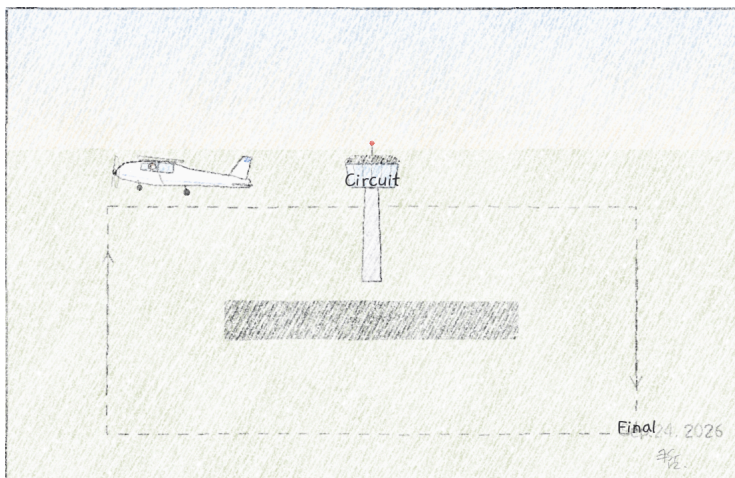
The Art of Landing

착륙Landing은 모든 비행 기술의 집약集約이다.
관제탑과의 교신 능력Communicating skill, 계기 비행
능력Instrument-scanning skill, 상황 적절한 조치를
취할 수 있는 조종 능력Controlling skill이 동시에
사용된다. 여기에다 조종사의 오감과 경험까지 동원돼야
하는 것이 착륙이다.

착륙할 비행장이 가까이 오면 우선 교신 라디오를 통해
비행장 정보(ATIS: Automatic Terminal Information
Service)를 확보한다. ATIS를 토대로 외부 관제탑Outer
Tower에 교신해서 통제 영공으로의 진입을 허가 받는다.

지시 받은 루트Route를 따라 가다가 서킷Circuit이 다가
오면, 내부 관제탑Inner Tower에 위치를 보고하고
지시대로 서킷에 합류Join한다.

고도를 서킷 고도Circuit Altitude로 낮추고 속도를 줄인다. 서킷패턴Circuit Pattern에 따라 착륙 체크 Landing Check을 한다.

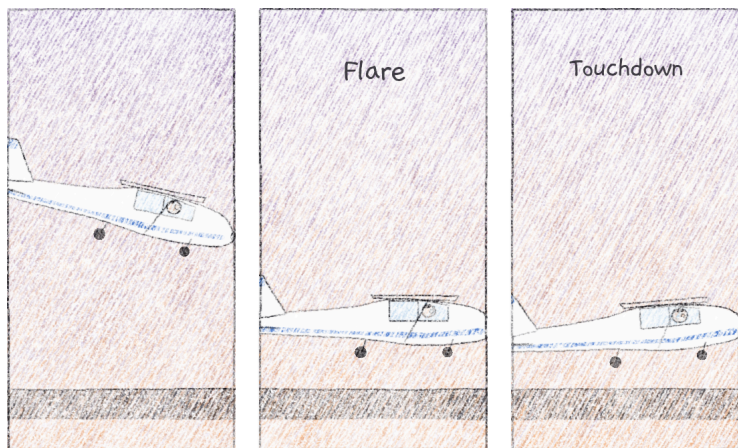


서킷 마지막Final에서 다시 한번 고도를 낮추고 플랩 Flaps을 사용하여 착륙 속도와 고도를 잡는다. 이때 관제탑에서 착륙을 위한 마지막 지시를 한다. 고도를 맞추고, 속도를 잡고, 중앙선Center Line을 잡고, 동체의 기울림을 잡고 그리고 교신을 하면서 착륙을 하는 것이다.

착륙시에는 언제나 맞바람Head wind을 향한다. 그래야 하강 속도와 착륙 거리가 줄어들고 안정되게 착륙할 수 있다. 그런데 측풍Cross wind은 도움이 안 된다. 착륙을 어렵고 위험하게 하는 요소이다. 비행기가 밀리기 때문에 활주로 중앙선을 맞추기가 힘들어진다. 이렇게 측풍까지 부는 날이면 착지Touchdown 전까지 측풍과 싸우는 작업이 더해진다.

모든 착륙 절차를 마치고 활주로를 바로 코 앞에 두고 있다. 이때부터는 조종사의 기술과 감각이 총동원 된다. 과녁으로 삼은 지점Target을 향해 비행기를 박는 듯 내려간다. 이때 비행기의 자세는 앞머리가 당연히 아래를 향하고Nose-down 있다. 이렇게는 착지가 불가능하니까 앞머리를 들어 올려서Flare, 비행기가 활주로와 평행을 유지하게 한다.

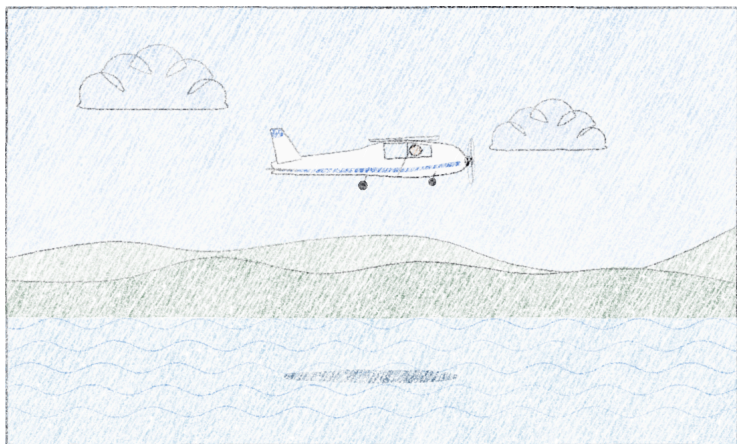
플래어Flare를 하면 비행기가 활주로 바로 위에서 계속 흘러가게 된다. 이렇게 두면 안 되기 때문에 앞머리를 다시 들어 올린다Nose up. 들어 올린 상태로 비행기를 잡고 있으면 속도가 줄어들면서 뒷바퀴가 땅에 닿게 된다. 이때 앞머리를 내려 주면 착륙이 완료된다.



어느 정도의 각도로 하강해야 할지, 언제 어느 정도로 플레어Flare를 할 것인지, 언제 얼마만큼 앞머리를 들어 올릴 것인지...조종사의 감각적인 조작이 요구되는 작업이다. 이게 안 되면, 위험한 착륙이 될 수 있기 때문에 조종사는 반드시 오버슈트Overshoot해서 다시 하늘로 올라가야 한다.

개인적으로 비행 전체 중 가장 매력을 느낀 것이 착륙 Landing이었다. 비행은 하늘을 나는 것이 목적이며 내용이다. 창공을 누비며 한껏 자유를 누린다.

구름의 하얀 살을 만져보고, 산머리를 쓰다듬어 주기도 하고, 바다와 함께 그림자 놀이를 하기도 한다.



비행은 하늘이 되었을 때 누릴 수 있는 자유와 사랑과 즐거움을 경험하게 해 준다. 비행은 내가 하늘이 되는 것이다. 하늘이 되어 누린 자유와 사랑 그리고 즐거움이 착륙을 통해 고스란히 땅으로 배달된다. 하늘의 것을 땅으로 오게 하기 위해서 모든 감각과 기술을 사용하는 착륙의 현장이 흡사 예술가의 작업실을 연상하게 한다.

매번 착륙할 때마다 ‘왜 이렇게밖에 못했을까’ 하는 생각을 한다.

직업 조종사로 평생을 살아온 상급 교관이 이렇게 말한 적이 있다: ‘완전무결한 착륙은 없다. 다만 목표할 뿐이다. 안전하게 내렸다면 잘한 것이다There is no such thing as a perfectly perfect landing. There is the only goal of it. If you land safe, you land well’

하늘에 있는 완전한 자유, 사랑, 기쁨의 경험은 땅을 향해 내려올 때 완전하게 착륙하지 못한다. 그것이 완전한 자유, 온전한 사랑, 평안한 기쁨이었음을 알게 해 줄 뿐, 실제로는 불완전하고 부족한 듯 배달된다. 그러나 분명한 사실은 그것으로도 충분하다Sufficient는 것이다.

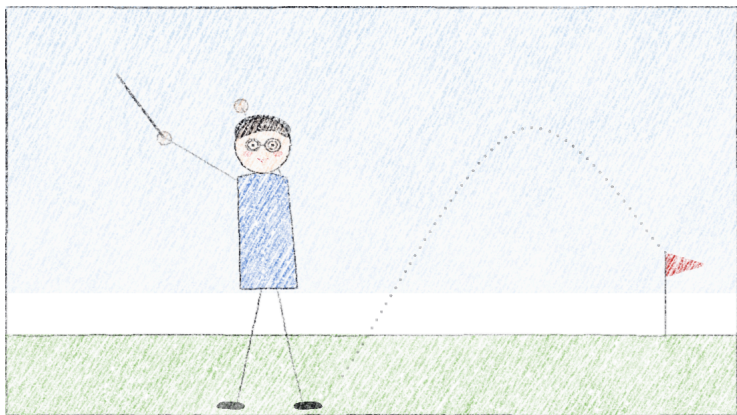
땅에서의 인생이 하늘을 향해 띄우는 목표와 소망은 완전한 것이어야 한다. 그러나 목표하고 소망한 것이 땅에 있는 내게 전달되었을 때는 완벽한Perfect 것을 기대하면 안 된다. 내게 주어진 자유, 사랑, 기쁨이 완벽은 아니어도, 목표하고 소망한 바로 그것들이라면 행복히 감사해야 하는 것이다.

미국의 신학자인 니버가 말한 대로이다: ‘한 번의 인생에서 어떠한 완전한 가치도 완성될 수 없다. 그래서 우리는 희망을 가져야 살 수 있는 것이다.

인류의 역사를 돌아볼 때, 참으로 진실되고 아름다운 그 어떤 것도 완전히 실현된 적이 없다. 하여 우리는 믿음의 사람이 되어야 살 수 있는 것이다. 우리가 하는 모든 행동들은 그것이 얼마나 덕스럽고 위대한 것이든 간에 홀로 성취될 수 없다. 그렇기 때문에 우리는 사랑으로 살아갈 수 있는 것이다'

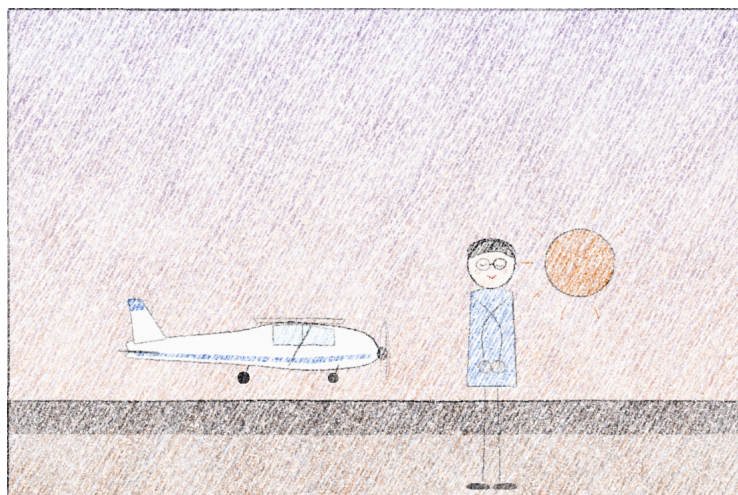
인생은 바라는 것이 완전함이다. 이렇게 희망하고 목표해야 한다. 동시에 인생이 받는 것은 불완전함이다. 이런 인생을 믿음 소망 사랑으로 살아 내야 하는 것이다. 완벽을 향해 정진하되 오늘 지금 이곳이 완전이 아니라고 하늘을 포기하면 안 된다. 때론 오늘을 견뎌 낸 것, 죽지 않고 살아서 잠을 청할 수 있는 하루의 마감만으로도 충분히 가치 있는 인생을 살았다 할 수 있는 것이다.

골프라는 스포츠에서 아마추어 골퍼와 프로 골퍼와의 차이를 통해 얻는 교훈이 있다. 아마추어 골퍼는 언제나 자신의 최고 스윙The best swing만으로 게임을 하려고 한다. 그러나 프로 골퍼는 실제 게임에서는 완벽한 최상의 스윙이 가능하지 않다는 현실을 인정한다. 그래서 자신의 두 번째The second best, 세 번째The third best 스윙으로 경기를 운영한다.



훌륭한 인생 조종사는 불완전한 현실 때문에 하늘이라는
완전에 등 돌리는 법이 없다. 꿈꾸고, 소망하고, 믿고,
사랑한다. 자신이 원하는 대로 되진 않지만, 자신이
진실로 원하는 바가 무엇인지 발견하고 소유하게 된다.

훌륭한 인생 조종사는 진정으로 소망했던 하늘의 좋은
것들이 자신의 삶에 내려올 때, 그 착륙을 설계도면 보듯
똑같다 안 똑같다 따지지 않고, 예술 작품을 보듯
그 의미와 가치를 음미하며 감사의 기도를 올리는 이 땅
행복한 인생이다.



자동차나 기차로 갈 수 있는 곳은 지구의 3분의 1이고,
배로 갈 수 있는 곳은 지구의 3분의 2이다.

그러나 비행기로 갈 수 있는 곳은
지구의 3분의 3 곧 모든 곳이다.

안전하게 내렸다면 잘한 것이다.

인생 조종사

The Pilot of Living