

9



최한극 선생

최한극 선생은 1915년 3월 18일에 원동변강 영해주
 북포노변 구역 다우지미촌 빈농민의 가정에서 탄생하시었다.
 1923년 복학 시작하여 향촌에서 초학교, 초중까지 졸업
 하고 경제형편 문제로 인하여 3년간 가정에서 아버지의 뒤
 를 따라 향촌에 조직된 "몽리야"란 협동조합에서 농사일
 을 하였다. 삼년 동안에 돈을 얼마간 모으고 원동변강에 단
 하나 밖에 ~~있는~~ ^{있는} 한인사범전문학교에서 공부하기로 결심하고
 니콜스크-우부리스크시 (당시 한인 말로 소왕령시)에 가서
 1934년에 사전에 입학하였다. 1937년에 사전을 졸업하
 였으나 원동으로 복귀의 한인강제이주를 인하여 중앙아시아 우
 르벡한 타슈켄트주 상칠칭구역 벨린오텔 골노르 (협동조
 합)에 오게 되었다. 최선생은 동협조합에서 1939년
 까지 수중교원으로 일하시고 1939년에 페르가나시 사대
 에 입학하여 1943년에 그를 마감하고 다시 자기고
 향 협동조합에 돌아와 1946년 까지 교편을 잡고 일하시었다.

최한규 선생은 1946년에 우리백공화국 교육성에서 조직한 특별 단기 강습에 원입되어 로어교수 강습을 받게 되었는데 바로 이것이 조선에 파견하기 위한 강습이었다. 본 강습은 모스크바 공산당중앙의 지시에 따라 조직된 강습이었는데 약 200명 한인 청년들이 공부하였다. 강습소의 기본 과목은 로어교수방법과 한국어 회화 연습이었는데, 그 외에 소련 공산당 역사와 소련에서 파견되는 간부들이 외국에 가서 일을 시반듯이 직능이랄 수련공인의 고상한 도덕적 품성에 대하여서도 강의하였다. 청강생들은 강습이 끝난후 전부 다 가족과 함께 모스크바에 파견되어 국제 혁명자후원회 중앙위원회 명의로 조직한 합숙소에서 몇을간살면서 각자도이 외국에 떠날 이복차림까지 다식혀 1947년 2월에 평양에 파견되었었다.

평양에 도착한 최한규 선생은 비교적 한글 상식이 방불한 간부로서 교육성 교육교재 출판사 책임검열원으로 일하시였으며, 1948년 9월 20일 북위 조선인민군 항공사령부 소련고문들의 책임번역원으로 일하시게 되었다. 당시 항공사령부에는 소련고문들이 특별히 많았던바 그것은 병종중에서 항공병종은 가장 귀중한 기계들을 가지고 있는 병종으로서 그것을 잘 연구하지 아니면 비행기를 할수가 없을것어오 또 특별히 공중전이란 상상중 할수없을것어다. 때문에 총고문 비베뜨라 초브 어외에, 무장고문, 통신고문, 각종 계기고문 (고도기, 속도기, 기압기, 방향관정기, 온도기 등 각가지 계기들이 제대로 일하여야 야간에도 항행할수있기 때문에) 들이 각 대대 이상, 연대 사단에 많이 있었다.



사진에는 최한극 선생과 그의 부인 강월순 양이 1955년 북한에 제실시에 촬영한 것이다.

최한극 선생은 1948년 북하 1950년 초까지 항공사령부 비행교관들의 책임총역관 직위에 제실시에, 강제미국 9년사이에 농촌경리에서 주로 살면서 드락뜨르나, 그렇지 아니면 극상하여 드락뜨르보다 능력이 좀 비하를 작동하 나 물론 맘대로 단 날 두 있었으나 비행기는 상상도 할 수 없었으나, 비행기 기본 발동기 책임 번역원으로 맡하시 면서 훌륭한 일급기사가 되었다. 자신도 몇 번 말하인 것 처 럼 총역원 자신이 먼저 내용을 알아야 그의 해명을 받는 기술근무원이 알게 되는 것은 교육의 철칙이다기라고 하신 말 씬은 사실 자기에게 대하여 하신 진실적 말씀이었다. 사 실 최한극 선생은 전 북한에 들도 없는 항공 기술기재, 특별 히 비행기 발동기: - M-1; P8-45; BK-1 등에 대하여 명철한 기사였기 때문에 기술방면에서 항공사령부 범위에 서는 최고 기술책임자로 일할 수 있었다. 본래 성격상 볼 때 에 말씨가 아주 무겁고 심중하며, 많은바 책임에 대해 철저하게 끝까지 수행하는 성격이었으나, 그 대신 경희 나, 기타 등지 들어 돌리고 있는 항공복에 대하여서는 관심이 적은 편이었다.

1950년 경을 맞아 엄박한 일선 27 일에 최한극 선생은 처음으로 북한 이후 책임적 직무에 들어서게 되었다. 그 당시 북한 항공대란 전체 두개 전대의 모형이 되는 전후부대로 과 전후 기술기재들은 소유하고 있었으나 소련제 비행기 야코프-17-9 가 약 20 여대가량 있었고, 제2 전대에는 야코프-18형, 순전한 연습기나, 그렇지 아니면 여성비행사들이 야간을 리용하여 폭격에 사용하는 소위 야간 폭격기라 하는 비행기들과 그남아지 약 10여대가량 있는 것은 소위 전에서 «강냉이» 비행기라고 칭하는 «보-2»형 비행기였다. 이 비행기는 비행고가 상당히 낮은 연습비행기였는데 문에, 그가 강냉이 그만침 2 여대인 라고 하여 강냉이 비행기라고 변명질었다.

북한이 강요한 동족상잔 6.25 전쟁시기에 북한은 이한개 전대 모형을 동원하여 평화로운 남한 영등포, 김포비행장에 야간의 소동을 이르게으나 6월 28일 유엔비행기가 북한 항공에나 하나자 북한 항공대는 전멸의 상태에 이르게되며 항공기재들은 약간 남은것을 평양에 버리고 용행 살아남은 비행사 몇 명을 이끌고 중국 동화에 만포선을 걸어서 들어가게 되었다. 최한극 선생은 최고 사령부 명령에 따라 동만주 동화에 도착하니 비행기는 한대도 없는 비행학생들만 약 100 명 가량 집결되어 있고 소련 비행사 단이 있었으나 그 사단은 소련 3중명령, 전설적인 비행사 김제두가 지도하는, 침묵에도 생각지 않은 사단이 있었다. 최한극 선생은 본래 소련 출신인지라 아무런 흥역도 없이 자기 비행사들이 소련 3중명령 비행사 김제두와 김만 나게 될 내막을 알게 되었으며 이때부터 사단 기술

부사 단장과 만나 면밀한 계획 밑에 상부의 명령을 수행
 하게 되었다. 동화 비행장에서 서로한 날 조 비행사들의
 기본 목적은, 소련 유학생 2-3 학년 학생들로 구성된
 조선 비행 훈련 학생들은 적벽이면 6시간씩 이론강의를
 받고 낮이면 4-5시간 동안씩 비행장에 나가 소련 비행
 사 비행기에 올라타고 작기계구조, 작기계 작용, 기능, 우리방
 법등을 직접 자기손으로 만지며 공부하였다 이렇게 한 달
 과 두 개월이란 단기간에 비행사들은 단독 비행은 할 수
 있었고, 기본근무원들은 기재를 준비보장할 수 있었다. 때
 조선비행사들은 전부다 소련에서 2-3년씩 공부하던 학생들
 이기 때문에 아무런 흥미원도 해설원도 피로없었으며,
 적벽이면 진행하는 이론 강의 - 기체역학, 재료역학, 항법
 이론 등도 아무런 불제도 없이 철저히 준비하였다. 소련교관들은
 비행사란, 한 비행장에서 공부하고 철축에 참가하게
 되면 세계최고의 불상사를 만들어 낸다고 하면서 조선
 비행사들을 각이한 비행장들에서 각이한 소련 항공
 부대들과 만나게하여 각 방면으로 훈련시켰다. 이리
 하여 북한 비행사들은 할빈, 공주령, 안산, 상해관
 북경 양촌, 대련, 안동 비행장 등에서 단련식
 했으며, 조종사의 비행장은 의주, 신의주, 순천,
 원산, 순안 등 비행장에서도 훈련하였다. 제일 빨리 사만
 사만 장에는 개형이 개량하신 강대용 소장이며, 제1
 련대장 김희범 (최후 강대용을 철거한 다음 사만장) 제
 2련대 련대장에는 공화국 영웅 해극성이 지르히었다

전쟁 3년간에 유엔 비행기 등에 대적하여 영웅적으로
 잘 싸운 항공 제1방사기 사단은 2명의 조종 영웅은
 배출되었는데, 적기 16대를 추락시켰다. 그중에서 유
 엔 항공대 남한구를 사령관 뱀플리는 중장의 아들로
 북한 상공에서 공중전 결과 추락되어 포로되었었다. 최
 한규 선생은 전쟁 3년간에 파기 업무를 아주 영웅적으로
 수행하면서 그동안 기술정비의 불만으로 연한 비행사고는
 한 번도 없었다. 항상 겸손하신 최한규 선생은 언제나 또
 견여하를 불분하고 최대의 심혈을 다하여 일하시었다. 그러나
 소련 출신 최한규 선생은 어떤 빛나는 필장은 수여 받지 못하
 고 일하시다가 중공 상전이 끝난 1954년 9월 북해
 항공사령부 기술 부령관, 다음 1956년 정월 북해, 1958
 년 5월까지 조선인민군 항공사령부 기술기재 및 항공
 사령부 추방총국장을 겸하여 1958년 5월까지 사임하
 시었다. 최후 인민군대내 사상검토사임이 강화되면서가
 강 겸직하게 일하신 최한규 선생과 자기의 잘못된 일의
 대하여 자백하시라고 당회의면 때 번 문제를 제기하
 군하였었다. 최한규 선생은 한국상식이 방불하여, 사업
 에서 많은 경험이 있고 하였기 때문에 자기 각광과
 평한 증부들과 항상 말뚝하시기를 자기는 맞이 딱
 눈감까지 자기 설조들의 조종인 북한에서 조종은 되
 하여 선량한 새나라 새 인민국 조선은 위하여 살겠다고
 하시었다. 그러나 1958년, 소련파들이 다형신리각



사진은 1956년에 평양에 계실시에 찍은 가족사진이다.
 최한국 선생은 어머니를 모시고 자기 복원라 함게 찍었다.
 아무리 단정한 사람이라 하여도 북한에서 더 살아갈 재리 바용
 기가 없었다. 그것은 러구나 다 농한 ^해소된뒤에 대하여 다시 반북
 하면서 최한국 선생더러 신중히 자기 관뎀을 진행하라고 해
 번 당회의 등에서 마다 따지곤 하였다. 그 당시에 이르러서는
 이전에 항공대 조국항시부하 계시던 항공사령부 간부들은 한
 명도 없었다. 사령관 왕련, 참모장 김원봉, 군사위원 김태건, 기
 을 부사령관 리용우 전부 다 출직 처단 되피새 간부들로 교체
 되엇던바 항공사령부 분위기는 전혀 다른 것이였다. 때를
 에 최한국 선생은 기회를 보아가면서 이럭 저럭 차일피일
 밀리다가 1962년 초순에 모스크바시에 도착하여 중
 앙당 간부부에서 하슈켄스로 좌전받아 오게 되였다. 하슈
 켄스 시에 도착한 최한국 선생은 우선 사형을 배정 받고
 아이들의 공부를 해 결하고 자신과 복원의 취직을 해 등
 을 해결 받았다

최한규 선생은 조선에 귀환할 당시 나령이 47세였기 때문에 아직 현금생활 연령까지 13년간 일하여야 되었으나 조선 전쟁에 참가하였기 때문에 전쟁 3년간을 9년으로 계산하여주었기 때문에 단 7년간 더 일하시면 현금생활에 넘어갈수있었다. 때문에 우르벡공산당조직부의 파견에 따라 우르벡공화국 민간항공주선으로 다뉴겐트 민간항공 공 세르겔리 지부에서 항공책임기사 직위에서 현금생활에 나가실때까지 일하시였다. 1970년로 복귀 현금생활을 하시면서 조선에 대한 소식을 실린 모든신문 모든 책자들을 하나로 빠짐없이 열심히 읽으면서 조국통일에 대하여 매일같이 녀원하시면서 살아가시였다. 최한규 선생은 자기의 진실한 로력적 위훈에 의하여 북한에서 국기훈장, 자유로움 훈장, 근공메달을 받았으며, 조선에서로 위대한 조국전쟁시기 영웅적 로동위훈어란 메달 외에 함께의 메달을 수여 받았다.

최한규 선생은 1975년 1월 10일에 60세를 일기로 세상을 떠나시였다. 선생은 6명의 남여 자분들로 성장시켜, 사회에 훌륭히 적응한 눈물감은시였다. 선생이 사망후 현재 감철은 사모님은 아이들처럼 매우 행복하게 살아가치고 있다.

다뉴겐트에서 1997.8.23 일