

9



최한극 선생

최한극 선생은 1915년 3월 18일에 원동변강 연해주
 북조노브 구역 다우지미촌 벨농민의 가정에서 탄생하시었다.
 1923년 복학 시작하여 향촌에서 소학교, 초종까지 졸업
 하고 경제형편 문제로 인하여 3년간 가정에서 아버지의 뒤
 를 따라 향촌에 조직된 "농리야"란 협동조합에서 농사일
 을 하였다. 삼년 동안에 돈을 얼마간 모으고 원동변강에 단
 하나 밖에 ~~서~~ ^{있는} 한인사범전문학교에서 공부하기로 결심하고
 니콜스크-우부리스크시 (당시 한인 말로 소왕령시)에 가서
 1934년에 사전에 입학하였다. 1937년에 사전을 졸업하
 였으나 원종으로 복학의 한인강제이주를 인하여 동아시아 우
 르베헤한 타슈켄트주 상칠쑥구역 불릿뭇젤 골노르 (협동조
 합에)에 오게 되었다. 최선생은 동협조합에서 1939년
 까지 초등교원으로 일하시고 1939년에 페르가나시 사대
 에 입학하여 1943년에 그를 마감하고 다시 가지고
 향 협동조합에 돌아와 1946년 까지 교편을 잡고 일하시었다.

최한규 선생은 1946년에 무르벡 공화국 교육성에서 조직한 특별 단기 강습에 원입되어 로어교수 강습을 받게 되었는데 바르 바르 이것이 조선에 파견하기 위한 강습이었다. 본 강습은 모스크바 공산당 중앙의 지시에 따라 조직된 강습이었다. 바르 약 200명 한인 청년들이 공부하였다. 강습소의 기본 과목은 로어교수방법과 한국어 회화 연습이었다. 그 외에 소련 공산당 역사와 소련에서 파견되는 간부들이 외국에 가서 일할 때 주의할 사항인 소련공인의 고상한 도덕적 품성에 대하여서도 강의하였다. 청년들은 강습이 끝난 후 전부 다 가족과 함께 모스크바에 파견되어 국제 혁명자 후원회 중앙위원회 명의로 조직한 합숙소에서 몇 주간 살면서 각자도 외국에 떠날 준비를 하다가 1947년 2월에 평양에 파견되었다.

평양에 도착한 최한규 선생은 비교적 한글 상식이 풍부한 간부로서 교육성 교육교재 출판사 책임검열원으로 일하시었으며, 1948년 9월 20일 북측 조선인민군 항공사령부 소련고문들의 책임 변역원으로 일하게 되었다. 당시 항공사령부에는 소련고문들이 특별히 많았는데 그것은 병종중에서 항공병종은 가장 귀중한 기계들을 가지고 있는 병종으로서 그것을 잘 연구하지 않으면 비행기를 할 수가 없을 것이요 또 특별히 공중전이란 상상도 할 수 없을 것이다. 대대에는 총고문 비베르라 초본 이외에, 무장고문, 통신고문, 각종 기계고문 (고도기, 속도기, 기압기, 방향관정기, 온도기 등 각가지 기계들이 제대로 일해야야 야간에도 비행할 수 있기 때문에) 등이 각 대대 이상, 연대 사단에 많이 있었다.



사진에는 최한극 선생과 그의 부인 강철은 양이
1955년 북한에 계실시에 촬영한 것이다.

최한극 선생은 1948년 부터 1950년 초까지 항공사령부
비행교관들의 책임총역관 직위에 계실시에, 강제미국 9
년사이에 농촌경리에서 주로 살면서 드락도르나, 그렇지
아니면 극상하여 드락도르보다 능력이 좀 비하를 작등하
나 물론 만대를 단일수 있었으나 비행기는 상상도 할수
없었으나, 비행기 기본 발동기 책임번역원으로 일하시
면서 훌륭한 일급기사가 되었다. 자신도 몇번말하인것처
럼 « 총역원 자신이 먼저 내용을 알아야 그의 해명을 받은
기술근무원이 알게 되는 것은 교육의 철칙이다 » 라고 하신말
씀은 사실 자기에게 대하여 하신 진실적 말씀이었다. 사
실 최한극 선생은 전 북한에 들도없는 항공기술기재, 특별
히 비행기 발동기: - M-1; P8-45; BK-1 등에 대하여
명철한 기사였기 때문에 기술방면에서 항공사령부 범위에
서는 최고 기술책임자로 일할수 있었다. 본래 성격상 불때
에 말쇠가 아주 무겁고 심중하며, 많은바 책임에 대해
철저하게 끝까지 수행하는 성격이었으며, 그 대신 경희
나, 기타 동지들이 돌리고 있는 말공부에 대하여서는 관심이
적은 편이었다.

1950년 9월 말에 이바한 일원 27일에 최한극 선생은 처음으로 북한 이후 책임직 직무에 들어서게 되었다. 그 당시 북한은 항공대란 전체 두개 편대의 력량이 되는 전속부대로 과 전후 기술기재들은 소유하고 있었으나 소련제 비행기 야코프-17-9가 약 20여대가량 있었고, 제2 편대에는 야코프-18형, 순전한 편습기나, 그렇지 아니면 여성비행사들이 야간을 리용하여 폭격에 사용하든 소위 야간폭격기라 하는 비행기들과 그남아지 약 10여대가량 있는 것은 소위편에서 «강냉이» 비행기라고 칭하는 «뽕-2»형 비행기였다. 이 비행기는 비행고가 상당히 낮은 연습비행기였는데 물에, 그가 강냉이 그만침 2여대만 있다고 하여 강냉이 비행기라고 변명질었다.

북한이 강요한 동족상잔 6.25 전쟁시기에 북한은 이한개 편대 력량을 동원하여 평화로운 남한 영등포, 김포비행장에 야간의 소동을 이르게으나 6월 28일 유엔비행기가 북한 항공에나 타나자 북한 항공대는 전멸의 상태에 이르게되어 항공기재들은 약간남은것을 평양에 버리고 용행 살아남은 비행사 몇 명을 이끌고 중국 홍화에 만포선을 걸어서 들어가게 되었다. 최한극 선생은 최고 사령부 명령에 따라 동만주 홍화에 도착하나 비행기는 한대도 없는 비행학생들만 약 100명 가량 집결하여 있고 소련 비행사 단이있었으나 그사단은 소련 3중명령, 전설적인 비행사 꼬제두브라 지도하는, 침묵에도 생각지 않던 사단이 있었다. 최한극 선생은 본래 소련 출신인지라 아무런 흥역원근 없이 자기 비행사들이 소련 3중명령 비행사 꼬제두브라와 만나게 될 내막을 알게되었으리 이 때부터 사단 기술

부사단장과 만나 면담한 계획 밑에 상부의 명령을 수행
 하게 되었다. 동화 비행장에서 서로한 조 비행사들의
 기본 목적은, 소련 유학생 2-3 학년 학생들로 구성된
 조선 비행 훈련 학생들은 저녁이면 6시간씩 이론강의를
 받고 낮이면 4-5시간 동안씩 비행장에 나가 소련 비행
 사 비행기에 올라타고 각 기계구조, 각 기계 작용, 기능, 수리방
 법 등을 직접 자기 손으로 만지며 공부하였다 이렇게 한 달
 과 두 개월이란 단기간에 비행사들은 단독 비행은 할 수
 있었고, 기술근무원들은 기재를 준비보장할 수 있었다. 때
 조선비행사들은 전부다 소련에서 2-3년씩 공부하던 학생들
 이기 때문에 아무런 총력원도 해설원도 필요없었으며,
 저녁이면 진행하는 이론 강의 - 기계역학, 재료역학, 항법
 이론 등도 아무런 문제도 없이 철저히 끝내었다. 소련교관들은
 비행사란, 한 비행장에서 공부하고 전후에 참가하게
 되면 예견치않은 불상사를 많이 낸다고 하면서 조선
 비행사들을 각이한 비행장들에서 각이한 소련 항공
 부대들과 만나게하여 각 방면으로 훈련시켰다. 이리
 하여 북한 비행사들은 함빈, 공주령, 안산, 상해관
 북점 양촌, 대련, 안동 비행장 등에서 단련식
 했으며, 조국내의 비행장은 의주, 신의주, 순천,
 원산, 춘천 등 비행장에서도 훈련하였다. 제일 빨리 사단
 사단장에는 개항이 개국하신 강대용 소장이며, 제1
 연대장 김희경 (처음 강대용을 철거한 다음 사단장) 제
 2연대 연대장에는 공화국 영웅 대극성이 지로하였다

전쟁 3년간에 유엔 비행기 등에 대적하여 영웅적으로
 잘 싸운 항공 제1방사기 사단은 2명의 조종 영웅은
 배를 잃었으며, 적기 16대를 추락시켰다. 그중에서 유
 엔 항공대 남한구를 사령관 뱀플리는 중장의 아들도
 북한 상공에서 공중전 결과 추락하여 포로되었었다. 최
 한규 선생은 전쟁 3년간에 파기 업무를 아주 영웅적으로
 수행하면서 그동안 기술정비의 불양으로 연한 비행사고는
 한번도 없었다. 항상 겸손하신 최한규 선생은 언제나 조
 건여하를 불문하고 최대의 심혈을 다하여 일하시었다. 그러나
 소련 출신 최한규 선생은 어떤 빛나는 표창은 수여 받지 못하
 고 일하시다가 동족 상잔이 끝난 1954년 12월 북하
 항공사령부 기술 부령관, 다음 1956년 12월 북하, 1958
 년 5월까지 조선인민군 항공사령부 기술기재 및 항공
 사령부 추방총국장을 겸하여 1958년 5월까지 사임하
 시었다. 이후 원반근대내 사상검토사업이 강화되면서 가
 장 엄격하게 일하신 최한규 선생과 자기의 잘못된 일에
 대하여 자백하시라고 당회라면 매번 문제를 제기하
 군하였다. 최한규 선생은 한국상식이 방북하여, 사업
 에서 많은 경험이 있고 하였기때문에 자기 가장 다
 정한 동부들과 항상 말씀하시기를 자기는 많이 겪
 는것까지 자기 선조들의 조국인 북한에서 조국으로
 하여 선량한 새나라 새 민족 조선을 위하여 살겠단
 고 하셨습니다. 그러나 1958년, 소련파들이 다청산리작



사진은 1956년에 평양에 계실시에 찍은 가족사진이다.
 최한국 선생은 어머니를 모시고 자기 복인라 함게 찍었다.
 아무리 단정한 사람이라 하여도 북한에서 더 살아갈 재리와 용
 기가 없었다. 그것은 터무니 다 농한 ^{해탈} ^{조력} ^{외국}에 대하여 다시 반박
 하면서 최한국 선생더러 신중히 자기 관통을 자백하라고 ¹대
 번 당회의 등에서마다 따지곤 하였다. 그 당시에 이르러서는
 이전에 항공대 조직항시부하 계시던 항공사령부 간부들은 한
 명도 없었다. 사령관 왕련, 참모장 김원봉, 군사위원 김태건, 기
 능부사령관 리용우 전부나 출직 처단되고서 간부들로 교체
 되었더라. 항공사령부 분위기는 전혀 다른 모양이었다. 때문
 에 최한국 선생은 기회를 보아가면서 이럭 저럭 차일피일
 밀리다가 1962년 초순에 모스크바시에 도착하여 중
 앙당 간부부에서 하유켄으로 좌전받아 오게 되었다. 하유
 켄은 시에 도착한 최한국 선생은 우선 사형을 배정 받고
 아버들의 공복물제를 해결하고 자신과 복인의 취직물제등
 을 해결 받았다

최한규 선생은 조선에 귀환할 당시 나령이 47세였기 때
 문에 아직 년금생 년령까지 13년간 일하여야 되었으나
 조선 전쟁에 참가하였기 때문에 전쟁 3년간을 9년으로
 계산하여주었기 때문에 단 7년간 더 일하시면 년금생활
 에 넘어갈수있었다. 때문에 우르벡공산당조직부의 파견에
 따라 우르벡공화국 민간항공주선으로 다유겐트 민간항
 공 체르켈리 지부에서 항공책임기사 직위에서 년금
 생활에 나가실때까지 일하시었다. 1970년로 복귀년
 금생활을하시면서 조선에 대한 소식을 실린 모든신문 모든
 책자들을 하나로 배아짐없이 열심히 읽으면서 조국통일에
 대하여 매일같이 열원하시면서 살아가시었다. 최한규
 선생은 자기의 진실한 로력적 위훈에 의하여 북한에서
 국기훈장, 자유로림훈장, 근공예달을 받았으며, 조선에
 서로 위대한 조국전쟁시기 영웅적 로공위훈이란 1레 달 외에
 동계의 1레 달을 부여 받았다.

최한규 선생은 1975년 1월 10일에 60세를 일기로
 세상을 떠나시었다. 선생은 6명의 남녀 자손들은
 성장시켜, 사회에 출세시켜 높은 눈높이로 키웠다. 선
 생이 사망후 현재 감찰은 사모님은 아이들처럼
 아주 행복하게 살아가게 있다.

다유겐트에서 1997. 8. 23 일