

첨단방호
다모여라!

①

대통령이
마피아 덕
볼 수도 있지!

지정용 | 작가

1941년 12월 7일 아침. 일본이 하와이의 진주만(Pearl Harbor)을 기습공격했다. 미 해군 2,000여 명과 민간인 400명 등 2,400여 명이 숨졌고 1,200여 명이 다쳤다. 이전까지 전 세계가 난리여도 미국은 전쟁에 끼여들지 않았다. 국익에 도움되지 않으면 개입하지 않는다는 고립주의를 고수했다.

프랭클린 D. 루즈벨트 대통령(FDR)은 이튿날 “이날(7일)은 치욕의 날로 기억될 것입니다. 이 계획적인 침공을 극복하기까지 얼마나 오랜 시간이 걸릴지는 모르지만, 미국은 정의로운 힘을 통하여 궁극적인 승리를 거둘 것입니다”라며 상·하원에 대일 선전포고 승인을 요청했다.

상원은 만장일치로 선전포고안을 가결했다. 연설을 전해 들은 영국의 처칠 총리는 “이제 이겼다”고 말했다.

하원에서는 388대 1로 반대표가 한 표 나왔다. 공화당의 지넷 랭킨 의원은 쏟아진 비난에 이렇게 말했다. “국가나 사회가 하나의 현안을 두고 하나의 의견으로만 획일화되는 것은 위험한 결과를 낳는다.”



1941년 12월 8일 백악관을 나서는 FDR. 제대로 된 방탄차가 아니었다. / 미국국립문서기록보관청

참전은 대통령 경호를 맡은 재무부 소속 비밀경호국(SS·Secret Service)에 고민거리를 던졌다. 당시 대통령의 차량 ‘선샤인 스페셜’에는 보호 기능이 없었다. 차체도, 유리도 별도의 방탄 작업을 하지 않았다. 무장한 경호원이 올라탈 수 있는 사이드스텝 정도가 고작이었다. 전시(戰時)인데, 암살 시도 등 외부 공격에 무방비였다.

금주법 시대, 대도시 뒷골목은 총질이 일상이었다. 마피아 두목 알 카포네는 항상 방탄조끼를 입고, 방탄차를 탔다. 그랬던 그가 1931년 재무부 수사관 엘리엇 네스에 걸렸다. 탈세 혐의였다. 재무부는 탈세 추적을 위해 방탄차를 압류했고, 카포네가 구속되자 창고에 처박아두었다.

10년이 지나 진주만이 카포네의 방탄차를 불러냈다. 선샤인 스페셜에 장갑무장을 하는 동안 FDR가 썼다. 전 주인을 알게 된 FDR는 이렇게 말했다고 한다.

“카포네 씨도 이해해주겠지.”

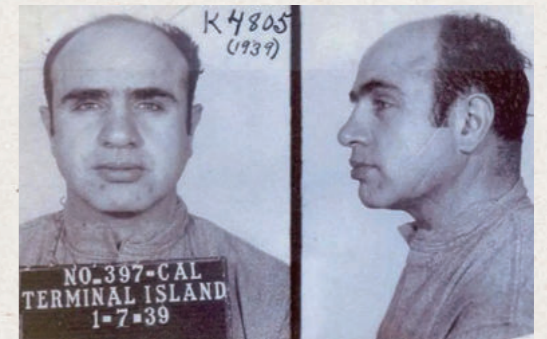
카포네는 주 정부와 주 경찰을 협박과 회유로 관리했다. 연방정부와 연방수사국(FBI)은 관할권에 가로막혀 손을 댈 수 없었다. 국세청(IRS)만큼은 관할권에서 자유로웠고, 결국 탈세로 기소할 수 있었다.

카포네를 잡아들인 엘리엇 네스는 언터처블(The Untouchables)로 불렸다. 네스와 수사팀을 공갈·협박하고 뇌물로 매수하려고 했지만 통하지 않았다고 해서 언론이 붙여준 별명이다.

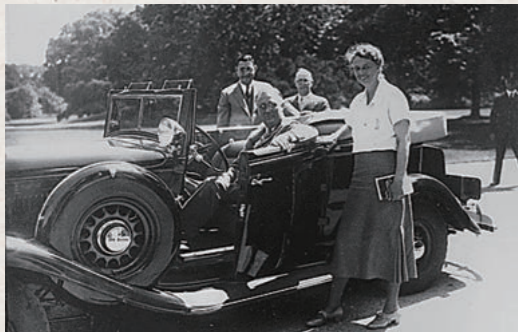
교도소 수감 직전, 당시엔 치료가 불가능했던 성병인 매독에 걸렸다. 7년 반 동안 수감생활을 하고 출소했다. 카포네는 명목상으로 죽을 때까지 시카고 아웃핏의 두목이었다. 1947년 1월 25일 플로리다의 집에서 48세에 사망했다.



알 카포네의 방탄차. 1928년형 8기통 캐딜락을 개조했다.



1939년 FBI가 찍은 알 카포네의 머그샷 / 미국국립문서기록보관청



선사인 스페셜에 탄 FDR와 부인 엘레노어(위쪽). 비밀경호국은 1942년 선사인 스페셜 외에 링컨 제퍼(Lincoln-Zephyr)를 기반으로 한 방탄차도 도입했다.



백악관 자동차 시대를 연 태프트의 증기차(위쪽 뒷좌석 맨 오른쪽이 태프트). 윌슨의 피어스-애로우

FDR의 의전차는 링컨의 'K시리즈 오픈형 리무진'이었다. 지붕을 여닫을 수 있는 12기통 4도어 컨버터블이었다. 휠 베이스가 4,100mm에 달할 정도로 차체가 길었다. 주로 지붕을 열고 다녀 선사인 스페셜로 불렸다. 다리가 불편했던 FDR는 퍼레이드 도중 다가온 시민들과 얹은 채로 악수할 수 있었다.

장갑무장을 입히자 더 스페셜해졌다. 코치빌더 브룬앤 컴퍼니(Brunn&Company)가 작업을 맡았다. 유리두께는 1인치(2.54cm), 장갑도어에 방탄타이어를 장착했다. 기관총 보관함도 있었다. 이런 장치들로 인해 차체가 1.8m 길어지고 중량은 4,218kg 까지 늘어났다. 차량값보다 더 많은 4,950달러가 방탄에 들었다.

자동차를 탄 최초의 대통령은 윌리엄 맥킨리다. 1901년 7월 13일 스탠리 형제의 요청으로 증기차를 잠깐 탔다. 시승만 했을 뿐 여전히 백악관은 의전마차를 이용했다. 다음 대통령 시어도어 루즈벨트도 마찬가지다. 비밀경호국은 1907년 화이트(White Motor Company)의 증기차를 구입했다. 의전마차를 뒤따라가며 경호하기 위해서였다.

의전차를 공식 사용한 대통령은 윌리엄 하워드 태프트다. 태프트는 백악관 마구간을 차고로 개조하고, 1만2천 달러를 들여 4대를 구입했다. 피어스-애로우(Pierce-Arrow)의 내연기관차 2대, 스투드베이커(Studebaker)의 전기차 1대, 화이트의 증기차 1대였다. 우드로 윌슨은 피어스-애로우 3대를 구입했다. 윌슨은 이 차를 너무 마음에 들어했다. 1921년 퇴임할 때 이 중 한 대를 지인이 사들여 윌슨에게 선물했다. 백악관이 중고차 값으로 지인에게서 받은 돈은 3천 달러였다.

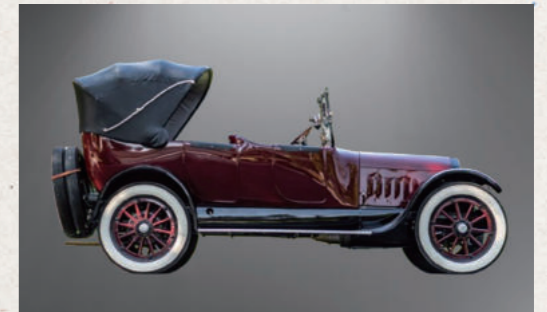
워렌 하딩은 취임식에 자동차 퍼레이드를 한 첫 대통령이었다. 운전면허를 가진 미국의 첫 대통령이기도 했던 하딩의 퍼레이드카는 패커드(Packard)의 12기통 '트윈 식스'였다.

1916년 자동차 역사상 처음으로 12기통 엔진을 개발한 브랜드가 패커드다. 포드 모델T가 440달러였는데, 패커드는 2,600달러에서 시작했다. 하딩의 퍼레이드 덕분에 고급차 시장에서 패커드의 주가는 더욱 치솟았다. 1920년대에 "미국의 명문가는 3P 자동차를 탄다"는 말이 돌았다. 피어스-애로우와 패커드, 그리고 피어리스(Peerless)다.

피어리스는 생소할 수 있다. 1900년 뉴욕 오토 쇼가 자동차 데뷔 무대였다. 피어리스는 기계적인 완성도가 뛰어났다. 20만 마일을 무난하게 달린다는 평가를 받았다. 부동형 리어액셀, 스티어링 휠 틸팅 시스템을 개발했다. 하지만 대공황을 이겨내지 못하고 1932년 파산했다.

트루먼은 링컨을 선택했다. 백악관은 링컨 코스모폴리탄 10대를 임대했다. 이 가운데 트루먼의 의전차는 장갑무장 때문에 2,900kg으로 다른 9대보다 770kg 더 무거웠다. 자동차 마니아였던 드와이트 아이젠하워는 이 모델의 플렉시글라스 컨버터블을 좋아했다.

방탄 기능이 있었지만, 케네디 대통령(JFK)의 피격을 막을 순 없었다. 오픈카는 경호가 취약했다. 원거리 저격을 막는 건 불가능했다. 이후 인근 건물 등에 대한 경호를 강화했다. JFK 이후 오픈형은 의전차로 사용하지 않고 있다. 🇺🇸



1921년형 피어리스 모델 56(위쪽)과 1927년형 패커드 426 Roadster



아이젠하워는 링컨 코스모폴리탄 컨버터블을 애용했다. / 헨리포드박물관



피격 직전의 JFK / PBS