

[먼저 / 훈련의 방향부터-] 해설을 읽기 전에 한 번 읽어 봅시다.

- ① 비문학 지문에는 잉여가 없다. 다만, 정보의 중요도만 있을 뿐이다.
- ② 지문 독해 방법들이 보이면 좋다. 그러나 독해력이 먼저다.
- ③ 지문의 흐름을 장악하면 좋다. 그러나 독해력이 먼저다.
- ④ 지문의 구조가 보이면 좋다. 그러나 독해력이 먼저다.
- ⑤ 수능 독해는 '불완전한 정보 처리 과정'이다.

지문 '차분히' 읽고 전체 '독해' → 선택지 읽기 → '이해' 후 판단 or 지문으로 돌아가서 부분 '독해' 후 판단

수능 독해는 '이해' 아니면 '기억'이다.

독해력 상승 → 공통감 형성 → 미시적 독해의 완성 → 독해의 끝

[수능 독해의 기본 : 독해력을 키우는 습관]

- ① 첫 문단은 무조건 감속이다.(중요도를 판단하지 말고)
 - 물리적인 첫 문단 / 흐름이 바뀐 후 첫 문단
 - 첫 문단은 화제를 제시하거나, 방향을 암시한다.
- ② 각 문단 첫 번째 줄은 방향을 지시하는 경우가 많다. 차분히 읽는다.(중요도를 판단하지 말고)
- ③ 차분히 읽다가, 어느 순간 머리에 한 번에 정리되지 않는 문장, 문단들이 등장한다.
 - 속도를 줄여 차분히 읽고 / 손을 쓰거나 / 일단 처리하며 내려가거나
- ④ 개념 정보 / 방향 정보 / 사전 정보 / 세부 정보
 - 1) 개념 정보(C) : 중심 화제의 개념(이해해야 한다)
 - 2) 방향 정보(D) : 글의 흐름, 방향(보이면 좋다)
 - 3) 사전 정보(B) : 주제를 이해하기 위해 필자가 깔아주는 배경 지식(상황에 따라 다르지만 대부분 기억)
- ⑤ 지문의 구조가 보이는 순간 가속이 시작될 수 있다.(구조가 보이면 정보량이 줄어든다.)
- ⑥ 중요하면 물어본다.(중요한 정보에는 저마다의 '이유'가 있다.) → 공통감 형성
 - 1) 문제 - 해결 2) 차이 3) 관계 4) 과정, 원리, 순서 5) 통시 6) 개념 - 사례

[한수달] 국어 Preview Training

[3주차 독서 수업용 해설]

[이승모T의 수업용 해설 활용법]

- ① 이 해설은 현장 강의의 해설을 글로 최대한 비슷하게 구현한 것입니다. [S1]을 풀고 나서 이 해설을 보고 필요한 것들을 챙겨 가시면 됩니다.
- ② 해설이 납득이 되면 받아들이시면 되고, 납득이 되지 않는 것들은 질문하시면 됩니다.(한수 온라인)
- ③ '독서'는 지문을 읽을 때 어떻게 읽었는지를 비교하시면 더 좋고, [사과의 진화]라는 부분 역시 참고해보시기 바랍니다.
- ④ 최대한 노력하겠지만 개인 수작업으로 이루어지기 때문에 오타가 있을 수 있습니다. 미리 양해 부탁드립니다, 너그럽게 받아들여주시면 수능 때 좋은 일 있을 거예요. 반말로 쓰는 것도 양해 부탁드립니다. 해설의 길이가 너무 길어짐을 방지하는 차원입니다.^^

시작합니다. 저는 여러분들보다 더 열심히 하겠습니다.
반복에 지치지 않는 자가 반드시 성취한다.

[3주차] 독서 수업 지문

2011학년도 6월 평가원 - 엔진의 동력 조건에 따른 연비 차이

[수업 내용 주요 사항]

[사전 정보(B)의 모든 것](복습!)

- = 주제를 이해하기 위해 '미리' 알아야 할 정보.
- = 본론을 이해하기 위해 출제자가 앞에 깔아주는 정보들

1) 특징

- 정보량이 일시적으로 쏟아진다.(이런 느낌을 기억해라. 실전에서 우리가 독해할 때 의식적으로 할 수 있는 것은 별로 없다. 무의식적으로 움직여야 한다. 기술 분석을 통해 이런 느낌을 오히려 기억해 두면 실전에서 보게 될 때 우리는 무의식적으로 움직일 수 있다.) 당연한 것이, 사전 정보는 필자가 말하고자 하는 본론이 아니다. 뒤에 제시될 본론을 위해서 깔아주는 개념들의 집합이다. 따라서 사전 정보만으로 글을 끝낼 수 없고, 최대한 늘어지게 쓰면 안 된다. 따라서 각 개념의 설명이 독자 입장에서는 비교적 친절하지 않고, 한정된 분량 안에 필요한 개념들을 다 설명하다보니 쏟아지는 느낌이 난다.(이런 느낌 받아본 적 있을 것이다.)
- 사전 정보는 반드시 출제된다. 우리들 입장에서 정보는 정보량이 많은데 출제가 된다고 하니 기분이 좋지 않을 수 있다. 그러나 생각해봐라. 우리를 고생시켰는데 출제가 안 된다면 더 기분 안 좋지 않나. 출제 될 거다. 단, 절대 깊게 묻지 않는다. 그러니까 우리는 기술 분석을 통해 사전 정보 부분이 정보량을 쏟아내기는 하지만 어느 정도 수준으로 묻는지 확인해 봐야 한다.

2) 사전 정보는 어떻게 제시될까.

① 주제의 일부에 대해서만 설명할 때(주제X)

자동차의 에너지 효율은 연료량 대비 운행 거리의 비율인 연비로 나타내며, 이는 자동차의 성능을 평가하는 중요한 잣대이다. (D)이러한 자동차의 연비는 엔진의 동력이 어떤 조건에서 발생되느냐에 따라 큰 차이를 보인다.
엔진의 동력은 흡기, 압축, 폭발, 배기의 4 행정을 순차적으로 거쳐 생산된다.(B)

1문단을 차분히 읽으면, 엔진의 동력이 어떤 조건에서 발생되느냐에 따라 연비 차이가 발생한다는 것이 글의 방향이자 주제이다. 쉽게 말해 엔진의 동력이 어떻게 달라지느냐에 따라 연비 차이가 어떻게 나느냐가 글의 주제가 된다는 것이다. 그러나 2문단에서는 엔진의 동력만 갖고 설명한다. 쉽게 말해 필자 생각에는 '엔진의 동력에 따른 연비 차'라는 것을 독자가 이해하려면 일단 엔진의 동력부터 미리 알아야 하는 것이다. 이런 정보를 사전 정보라고 한다.

② 사전 정보 암시 문장

- A를 이해하기 위해 B를 알아야 할 필요가 있다.

이런 문장이 나오면, 대놓고 이 이후에 사전 정보가 제시될 것을 말하고 있는 것이다. 이때 A는 주제가 될 것이고 B에 대한 내용은 사전 정보가 된다. 우리가 지금 하게 될 신재호의 '아' 사상에도 이러한 문장이 나온다. ①의 경우는 우리가 익숙하지 않으면 시험장에서 잘 안 보일 수도 있지만, 최소한 ②처럼 대놓고 사전 정보 나올 거라고 말해주는 거는 놓치지 않았으면 좋겠다.

3) 사전 정보가 있는 지문의 일반적인 흐름

(첫 문단)

주제, 중심 화제 제시
사전 정보 암시 문장은 있을 수도, 없을 수도

↓

- ① 주제의 일부
- ② 법률 용어들
- ③ '구성'

↓

- ① 주제로 회귀
- ② 법률 적용
- ③ '원리'

첫 문단에 주제가 암시되거나 중심 화제가 제시되고, 사전 정보 암시 문장은 있을 때도 있고, 없을 때도 있다. 보이면 당연히 사전 정보처리하면 되고, ①, ②, ③ 정도는 시험에 자주 나오는 흐름이므로 보였으면 좋겠다. ①은 일반적인 경우이고, ②의 경우, 법 지문의 목적은 어떠한 법률 규칙이나 원칙이 실생활에서 어떻게 적용되는지를 설명하는 것이다. 출제자 입장에서는 법률이 어떻게 적용되는지를 설명하려면 당연히 이것과 관련된 법률 용어를 알아야 하는데 그걸 깔아주는 것이 사전 정보라고 할 수 있다. 실제로 법 지문에는 사전 정보가 많이 나온다. ③의 경우 역시 우리가 되게 자주 보는 말이고, 실제로 시험에서 '구성'된다는 말만 보면 기분이 좋아지지는 않을 것이다. 다만 기술 지문의 목적은 그 기술의 원리를 밝히는 것이다. 그리고 그 기술의 원리를 알기 위해서는 일단 각 구성 요소들은 미리 알아두어야 하기에 출제자가 '구성'부터 설명을 하는 것이다. '구성'도 사전 정보이다.

정리한다. 사전 정보가 보이는 상황에 익숙해져라. 사전 정보는 정보량이 많고 일시적으로 쏟아지므로 실전에서 우리를 위협하게 만들 수 있는 위험 요소이다. 사전 정보는 출제되나, 절대 깊게 묻지 않는다. 느낌이 기억되거나 상황이 보인다만,

- ① 이해하면 좋겠지만 명사 위주로 기억이나 남겨라. 깊게 묻지 않는다.
- ② 사전 정보가 끝나면 본론이 돌아온다. 즉 주제가 다시 시작된다. 흐름을 다시 잡을 줄 알아야 한다.

국어 영역

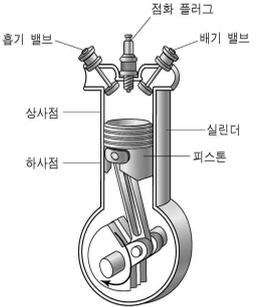
[1~3] 다음 글을 읽고 물음에 답하시오.

자동차의 에너지 효율은 연료량 대비 운행 거리의 비율인 연비(C)로 나타내며, 이는 자동차의 성능을 평가하는 중요한 잣대이다. 이러한 자동차의 연비는 엔진의 동력이 어떤 조건에서 발생되느냐에 따라 큰 차이를 보인다.(D)

[너와 나의 실전 독해]

- 첫 문단은 감속이다. 출제자가 말하고자 하는 바를 정확하게 파악하고 넘어가는 것과 주제가 정도만 파악하고 넘어가는 것은 다르다.
- 연비의 개념부터 잡고 넘어가자. 연비는 '운행거리/연료량'의 비율을 뜻한다. 즉 '동일 연료량에서 운행거리가 얼마나 길어질 수 있느냐'가 연비의 개념이라고 할 수 있다.
- '연비', 즉 '연료당 움직일 수 있는 거리의 비율'은 '엔진의 동력'이 '어떤 조건에서 발생되느냐'에 따라 큰 차이를 보인다. 이 문장이 중요하다. 방향정보를 파악할 때 '자동차의 연비에 대한 내용이구나' 정도만 파악하고 넘어가는 것과, "연비와 엔진의 동력이 발생하는 조건" 사이의 '연결 관계'를 설명하는 내용이겠구나"라고 파악하고 넘어가는 것은 전혀 다르다. 방향 정보는 끊어서 최대한 구체적으로 파악하는 것이 좋다.

엔진의 동력은 흡기, 압축, 폭발, 배기의 4 행정을 순차적으로 거쳐 생산된다. 흡기 행정에서는 흡기 밸브를 열고 피스톤을 상사점에서 하사점으로 이동시킨다. 이때 실린더 내부 압력이 대기압보다 낮아져 공기가 유입되는데, 흡입되는 공기에 연료를 분사하여 공기와 함께 연료를 섞어 넣는다. 압축 행정에서는 실린더를 밀폐시키고 피스톤을 다시 상사점으로 밀어 공기와 연료의 혼합 기체를 압축한다. 폭발 행정에서는



피스톤이 상사점에 이를 즈음에 점화 플러그에 불꽃을 일으켜 압축된 혼합 기체를 연소시킨다. 압축된 혼합 기체가 폭발적으로 연소되면서 실린더 내부 압력이 급격히 높아지고, 외부 대기압과의 압력 차이에 의해 피스톤이 하사점으로 밀리면서 동력이 발생한다. 배기 행정에서는 배기 밸브가 열리고 남아 있는 압력에 의해 연소 가스가 외부로 급격히 빠져 나간다. 피스톤이 다시 상사점으로 움직이면 흡기 때와는 반대로 부피가 줄면서 대기압보다 내부 압력이 높아지므로 잔류 가스가 모두 배출된다.(B)

[너와 나의 실전 독해]

- 사전 정보가 제시된 문단이다. 1문단의 방향정보를 통해 '연비'와 엔진의 동력이 발생하는 '조건' 사이의 연결 관계에 대한 내용을 다룰 것이라는 점은 알았는데, 이를 설명하기 전에 엔진에서 동력이 발생하는 '원리'를 사전 정보로 먼저 설명하고 있다.
- 문단 전체가 사전 정보로 채워져 있기 때문에, 전부 기억하고 넘어가는 것은 어렵다. 머리에 쉽게 남는 몇 개의 명사들만 기억에 남길 수 있어도 충분하다.
- 다만 엔진의 작동 '원리'를 단계별로 설명하고 있는 문단이기 때문에, 각 단계마다 끊어 놓는 것이 좋다. 이후에 돌아와서 쉽게 확인할 수 있도록 하기 위함이다.
- 건조하게 툭툭 끊으면서 내려가는 중에, 연결되는 내용. 즉 피스톤의 움직임과 실린더 내부의 압력 변화는 간단하게 메모해두는 것

도 좋다. 문장으로 읽는 것보다 간단하게 메모해 두는 것이 추후에 확인할 때 편하기 때문이다. 아래와 같이 메모해두는 것만으로 충분하다.

- 1(흡기) 피스톤 : 상→하 / 압력 : 내부<대기압
 - 2(압축) 피스톤 : 하→상
 - 3(폭발) 피스톤 : 상→하
 - 4(배기) 피스톤 : 하→상 / 압력 : 내부>대기압
- ⑤ 2문단의 내용은 이번 2021학년도 수능특강 기술 지문에 거의 똑같이 나온다. 4행정의 원리도 매우 유사하게 설명하고 있다. 기술 분석과는 별개로 연계 공부 차원에서 천천히 한번 읽어보는 것을 추천한다.

이러한 엔진의 동력 발생 주기에서 흡입되는 공기와 분사되는 연료의 혼합비를 어떻게 유지해 주느냐에 따라 자동차의 연비가 크게 달라진다. 일정 질량의 연료를 완전 연소시키는데 필요한 산소의 질량은 일정하다. 한편 실린더 안에서 피스톤의 이동으로 흡입될 수 있는 공기의 부피는 정해져 있으므로, 공기의 밀도가 변하지 않으면 한 주기 동안 완전 연소가 가능한 연료량의 최대치는 일정하다. 즉 최대 출력을 얻을 수 있는 공기와 연료의 적절한 혼합비는 이론적으로는 일정하다. 혼합비가 적절하지 않으면 출력이 떨어지면서 유해 가스의 배출량이 늘어나는데, 적정 혼합비보다 혼합 기체에 포함된 연료의 비율이 높아지면 산소가 부족하여 일산화탄소, 탄화수소가 증가한다. 반대로 연료의 비율이 낮아지면 공기 과잉으로 질소산화물이 늘어나고 배기가스에 산소가 잔류한다.

[너와 나의 실전 독해]

- 2문단에서 사전정보로서 엔진의 작동 원리를 제시해 주었고, 3문단에서 본격적으로 방향정보에서 언급했던 내용이 제시된다. 즉 흐름을 다시 잡는다.
- 이러한 엔진의 동력 발생 주기에서 흡입되는 공기와 분사되는 연료의 혼합비를 어떻게 유지해 주느냐에 따라 자동차의 연비가 크게 달라진다. 방향정보를 다시 떠올려보자. '연비'와 '엔진에서 동력이 발생하는 조건' 사이의 연결 관계가 1문단의 방향 정보였다. 이 문장을 보니 그 '조건'이 '연료의 혼합비'인 모양이다. 그럼 이제 우리의 눈은 '연료의 혼합비'가 바뀌는 것에 따라 '연비'가 어떻게 바뀌는지에 집중되어야 한다.
- 일정한 값에 대한 내용이 4번 나온다.
 - 일정 질량의 연료를 완전 연소시키는데 필요한 산소의 질량은 일정
 - 피스톤의 이동으로 흡입될 수 있는 공기의 부피는 정해져 있으므로(일정하므로)
 - 한 주기 동안 완전 연소 가능한 연료량의 최대치는 일정
 - 최대 출력을 얻을 수 있는 공기와 연료의 적절한 혼합비는 이론적으로는 일정
 위의 네 정보는 인과 관계로 연결되어 있지만, 그 연결 관계까지 파악하지는 못하더라도 각각의 값들이 일정하다는 것 정도는 파악할 수 있어야 한다. 특히 어느 정도 기술 분석이 되어 있는 학생 들이라면 (1)~(3)의 내용은 결국 (4)를 끌어내기 위해 제시한 정보라는 것을 파악할 수 있었을 것이고, (4)의 내용을 기억에 남겼을 것이다.
- '최대 출력'을 '연비'와 연결시켜서 생각할 수 있었다면 완벽하다. 최대 출력을 내는 상태가 '연비'가 가장 높은 상태가 되고, 이를 위한 '조건'이 '적정 혼합비'가 된다. 그렇다면 아래의 내용은 '조건'을 만족시키지 못하는, 즉 '최대 출력'을 내지 못하는 상태가 될 것이다.

국어 영역

1. 적정 연료 비율 < 혼합 기체 연료 비율

⇒ 산소 부족 ⇒ 일산화 탄소 ↑, 탄화수소 ↑

2. 적정 연료 비율 > 혼합 기체 연료 비율

⇒ 산소 과다 ⇒ 질소산화물 ↑, 산소 잔류

이론과 달리 실제 환경에서의 적정 혼합비는 상황에 따라 조금씩 달라진다. 이는 대기압, 엔진의 회전수 등 여러 요인에 의해 실린더에 흡입되는 공기의 질량이 변하기 때문이다. 따라서 자동차의 연비를 향상시키려면 엔진의 운행 상태를 실시간으로 감지하여 혼합비를 지속적으로 제어해야 한다.

[너와 나의 실전 독해]

- ① '이론과 달리 실제에서는'과 같은 표현은 기술에서 자주 등장하는 표현이다. 이러한 내용이 지문 초중반에 제시되면 문제-해결 구조의 지문으로 전개될 가능성이 높다. 하지만 여기서는 지문 마지막에 제시되었으므로, 지문 구조에 영향을 미치지 않는다.
- ② 이론과 실제의 차이가 있다면, 그 차이를 만드는 원인에 집중해서 보아야 한다. 여기서의 원인은 여러 요인으로 인해 '실린더에 흡입되는 공기의 질량'이 변하는 것이다. 즉 투입되는 연료의 양이 일정하다고 해도, 분사되는 공기의 양이 달라지기 때문에 적정 혼합비가 맞지 않게 되는 것이다. 따라서 적정 혼합비를 맞추기 위해서는 흡입되는 공기의 양을 지속적으로 체크해서 분사하는 연료의 양을 맞출 필요가 있다.

독서 1번 문제 답 : ②(사전정보 물어보는 수준 확인!)

①	O	4행정에서 피스톤의 움직임만을 정리하면 아래와 같다. 1(흡기) : 상→하 2(압축) : 하→상 3(폭발) : 상→하 4(배기) : 하→상 피스톤은 '상↔하'로 2번 왕복한다.
②	X (정답)	사전 정보는 출제되어도 깊게 묻지 않는다. 기억을 하고 있다면 기억을 근거로 판단해도 되겠지만, 기억만을 신뢰하는 것은 그리 좋은 자세는 아니다. 여차피 기억하고 있다면 지문에 돌아가서 찾아도 시간이 오래 걸리지 않는다. 돌아가서 확인하고 판단해도 늦지 않는다는 뜻이다. 엔진의 4행정 중 동력을 얻는 단계는 '폭발 행정' 단계이다. 실린더 내부에서 가스가 외부로 배출되는 단계는 '폭발 행정' 단계가 아니라 '배기 행정' 단계이다.
③	O	마지막 문단에서 '이론'과 '실제'의 차이가 있다면, 그 차이를 만드는 원인에 집중해서 보아야 한다고 하였다. 여기서의 원인은 여러 요인으로 인해 '실린더에 흡입되는 공기의 질량'이 변하는 것이다. 실제에서는 흡입되는 공기의 양이 변하기 때문에 적정 혼합비를 맞추기 위해서는 흡입되는 공기의 양을 지속적으로 체크해서 분사하는 연료의 양을 맞출 필요가 있다.
④	O	지문의 '흡기 때와는 반대로 부피가 줄면서 대기압보다 내부 압력이 높아지므로 잔류 가스가 모두 배출'된다는 내용에서 알 수 있듯이, 기체는 압력이 높은 곳에서 낮은 곳으로 이동한다. 실린더 내부의 압력이 외부의 압력, 즉 대기압보다 낮으면 외부의 공기가 실린더 내부로 들어오고, 반대의 경우에는 내부의 가스가 외부로 배출되게 된다.
⑤	O	지문 내용에 따르면 '대기압, 엔진의 회전수 등 여러 요인에 의해 실린더에 흡입되는 공기의 질량이 변하'고, 흡입되는 공기의 질량이 변하면 적정 혼합비도 달라지게 된다.

독서 2번 문제 답 : ㉠(사전정보 물어보는 수준 확인!)

실린더 내부의 압력과 피스톤의 움직임을 묶어서 물어보는 문제이다. 2문단에서 얘기했던 것처럼 간단하게라도 메모가 되어 있었다면 풀기가 한결 수월했을 것이다.

1(흡기) 피스톤 : 상→하 / 압력 : 내부<대기압

2(압축) 피스톤 : 하→상

3(폭발) 피스톤 : 상→하

4(배기) 피스톤 : 하→상 / 압력 : 내부>대기압

㉠은 '압축 행정'에 해당한다. 이 단계에서 피스톤은 하사점에서 상사점으로 이동한다. 따라서 답이 될 수 있는 후보는 ㉠과 ㉡가 된다.

또한 '압축 행정'은 공기와 연료의 혼합 기체가 압축되는 단계이므로, 실린더 내부의 압력은 점차 증가할 것이다. 따라서 ㉡가 답이 된다.

독서 3번 문제 답 : ㉠

마지막 문단에서 '이론'과 '실제'의 차이를 만들어내는 원인 중 하나가 '대기압'이었던 것을 떠올릴 수 있었다면 아주 좋다.

'대기압'이 달라지면 실린더로 흡입되는 공기의 양도 달라진다. 이제부터는 대기압과 흡입되는 공기의 양 사이에 어떤 관계가 있는지를 따져보아야 한다. 이때 2, 3문단의 내용도 끌고 들어와야 하기 때문에, 시간이 좀 걸릴 수는 있겠으나 차분히 따라가지만 하면 틀리지 않을 수 있다.

해발 5,000m에서는 대기압이 절반으로 떨어진다. 즉 실린더 외부의 압력이 절반으로 떨어지게 되는 것이다. 공기는 실린더 내부와 외부의 압력 차이로 인해 실린더 내부로 흡입되는데, 외부의 압력이 낮아지면 둘 사이의 압력 차이도 작아지게 된다. 정리하면 아래와 같다.

대기압 ↓ → 실린더 내·외부 압력 차이 ↓ → 흡입되는 공기량 ↓
흡입되는 공기의 양이 줄어들게 되면, 적정 혼합비보다 연료의 비율이 높아지게 된다. 연료의 비율은 해수면 적정 혼합비에 맞춰서 고정된 상태이기 때문이다. 예를 들어 해수면 상태에서 적정 혼합비가 공기 10 연료 1이었다면, 연료는 1로 고정인데 공기가 5가 되는 상황과 같다.
3문단에 따르면 이렇게 적정 혼합비보다 연료의 비율이 높아지는 경우 일산화 탄소와 탄화수소의 발생량이 증가하게 된다.
따라서 답은 ㉠번이 된다.

이번 주도 모두 고생하셨습니다. 저도 이번 주에는 정신이 없었습니다. 현장 강의 학생들이 학습을 지속할 수 있게끔 계속 신경을 써야 했었거든요.

그래서 원고가 조금 늦었습니다. 죄송합니다.

다만 원고의 작성이 늦은 만큼 최선을 다해 했습니다.

코로나19로 인해 많은 사람들이 힘들어 하고, 많은 사람들이 혼란에 빠져 있습니다. 마찬가지로 여러분들 역시 많이 걱정하고, 당황하고 있을 거라 생각합니다.

상대가 역류로 접근하면 나는 순류를 유지하라. 나의 순류가 상대의 역류다.

개인적으로 제가 정말 좋아하는 말입니다.

물론 국가 내부적으로 많은 아픔이 있고 혼란이 있지만, 이러한 역류에 우리가 가장 잘 대응하는 것은 우리의 순류를 유지하는 것입니다.

우리는 우리가 할 일을 해나가면 됩니다.

제 현장 강의 학생들, 그리고 한수달 해설을 통해 저의 글을 읽는 모든 학생들이 아무일 없이 이 시간을 잘 흘러가기를 바라는 마음을 담아,

지난주에 제 조교들과 저도 대한적십자사 대구지사에 기부를 했습니다.

제 나름대로는 꽤 큰 액수였지만, 선한 영향력이라는 것을 보여주고 싶었습니다.

제가 여러분들을 대신하여 착한 일을 했으니 우리 모두 잘 될 겁니다.

저는 국어를 가르치는 이송모입니다.