

해방 이후 남북한의 공군력 인식과 한국전쟁 준비과정

金 暲 綠*

1. 머 리 말
2. 해방 전후 남북한의 항공인식과 항공력 형성과정
3. 미군철수와 남한의 공군인식과 전력증강
4. 북한의 공군인식과 전쟁준비
5. 맺 음 말

1. 머 리 말

한국전쟁은 한국현대사의 역사성을 규정짓는 사건이자, 국내·국외의 다양한 세력 및 정치·군사·경제적 요소에 의해 생성·전개·결과를 초래한 전쟁이었다. 한국전쟁에 대한 정치학, 역사학의 다양한 논의는 한국전쟁의 역사성에 대한 많은 이해를 가져왔지만, 한국전쟁의 승패를 결정짓고, 전쟁의 전개양상을 형성하였던 항공력에 대한 분석은 전무한 실정이다. 일부

항공력이나 공군작전에 대한 접근을 시도한 연구는 있었지만, 기존 제도와 편제에 치중한 분석이란 한계가 많다. 이에 본 연구는 한국전쟁이 형성되는 과정부터 한국전쟁 발발 직전까지 남북한을 중심으로 한 전쟁주체의 공군력 인식과 전쟁 준비과정을 분석해 보고자 한다.

해방 이후 분단정부의 성립과정이 남북한에 진주하였던 미소 군대의 철수와 밀접하게 연관되어 전개되었던 점은 남북한의 국가건설, 군사력 건설과정이 내부적 국가지향성 뿐만 아니라 외부적인 요소와 관련됨을 의미한다. 또한, 군사력 건설과정은 시작에서 전개과정에 이르기까지 한국전쟁의 전쟁준비로 이어졌다는 점, 한국전쟁의 승패를 좌우하였던 결정적 요소로 공군력의 우세 및 전략·전술적 활용이었다는 점 등은 해방 이후 남북한의 공군력 인식이 어떠한 과정과정을 거쳐 공군력이 건설되었으며, 건설된 공군력이 한국전쟁 준비과정에서 어떠한 위치를 차지하며, 전쟁의 발발과 함께 공군력에 대한 인식이 어떻게 변화되었는가를 살펴보아야 하는 이유이다.

이에 본 연구는 대상 시기를 해방 전후 한반도의 항공력 기반이 형성되는 시기와 해방 이후 한국전쟁 직전까지 남북한의 항공력 건설시기로 구분하고, 각 시기별 다양한 주체에 의해 주도된 항공력 인식 및 건설과정을 정리한다. 해방 이전 식민통치와 전쟁준비를 목적으로 한 일본의 항공력 건설과정과 이에 대응한 독립군 및 한국인의 항공력 인식 및 항공력 건설과정을 정리함으로써 본격적인 남북한의 항공력 건설과정을 분석할 수 있다.

구체적인 해방 이후 남북한의 공군력 인식은 해방을 전후한 시기에 한반도에 항공력 관련 역사적 기반이 어떻게 형성되었으며, 식민시기 한국인과 일본의 항공력 인식을 살펴보아야 한다. 특히, 일본에 의해 주도된 대평양 전쟁과 대륙진출은 광대한 지역으로 인하여 해양력과 항공력을 중심으로 전개되었다는 점을 고려한다면, 대륙진출의 전초기지로 한반도는 다양한 항공력이 건설되었으며, 이는 일본의 침략적이고 식민통치의 의도와는 별개로

* 공군사관학교 역사학과 부교수

해방 이후 항공력의 기반이 되었다. 다양하게 건설된 비행기지, 중국과 미국의 항공력에 대응하기 위한 방공부대의 편성과 배치 등으로 한국인은 항공관련 분야에 동원되었는데, 독립운동의 차원에서 항공력을 활용한 점에서 보면 한국인에게 있어 항공력은 군사전략적 차원에서 충분히 인지되고 있었다고 할 것이다.

남북한의 항공력 인식과 건설과정은 이승만과 김일성의 항공력 인식을 정리하고, 남북한의 배후세력이자 냉전의 주체였던 미국과 소련의 항공력 인식 및 그들이 남북한의 항공력 건설에 어떠한 영향을 미쳤는지를 정리함으로써 파악할 수 있으며, 한국전쟁의 준비과정으로 항공력 건설이 가지는 의미를 분석한다. 남한의 경우, 주한미군 철수과정에서 확인되는 한국정부의 적극적인 대응양상과 철군 이후 군사원조를 포함한 미국의 대한정책 내용을 통하여 한국과 미국의 한국 공군력에 대한 인식과 전력증강과정을 분석할 수 있다. 한국문제의 유엔 이관으로 시작된 철군논의는 미국의 대한 정책에 있어 육군성과 국무부의 이견을 노출하였으며, 이 과정에서 한국은 적극적인 국군정비 및 군비확충을 도모하기 위해 적극적 군사원조를 강조하였다. 특히, 현실적인 어려움에도 불구하고 강력한 항공력의 지원을 요구하여 미국의 불안감을 불러일으켰지만, 공군의 독립과 비행기 헌납운동의 전개 등을 통하여 높은 항공력에 대한 인식을 보여주었다.

북한의 경우, 김일성의 정권장악과정에서 상대적으로 낮은 항공력에 대한 인식을 보였지만, 1949년에 접어들면서 소련으로부터 군사무기를 지원 받으며, 항공력을 강조하는 측면이 나타났다. 그러나 자체 항공력 건설에 부정적이었던 미군정하의 남한과는 달리 북한은 신의주항공대를 1945년에 창설하여 신속하게 공군력으로 성장시켰던 항공력의 저변이 있었기 때문에 한국전쟁 직전 짧은 시기에도 불구하고 항공사단을 구성하고 항공작전을 전개할 준비를 완료하였다.

본 연구는 기존의 국내 정치중심의 전쟁사, 편제와 육군중심의 군제사에서 벗어나 한국전쟁의 핵심전력이었던 항공력과 공군에 대한 인식이 어떠

한 기반에서 형성되었으며, 이러한 인식이 반영되어 전개된 전쟁준비과정을 정리하고자 한다. 이를 통하여 일개 군의 차원에서 편제와 단편적인 사건 중심에서 한국현대사의 정치·사회·경제·외교와 밀접하게 연관된 공군사 서술의 시론을 형성할 수 있을 것이다.

2. 해방 전후 남북한의 항공인식과 항공력 형성 과정

한국사에서 항공에 대한 인식은 의외로 초기부터 형성되었다. 1907년, 朴聖欽은 '空中飛行器의 大競爭'을 통해 장차 항공기가 실용화되면 기동성과 효율성을 갖추게 될 것이라 전망하였으며, 『時報』를 통하여 200리 이상을 비행하는 항공기가 실용화될 것이라 소개하였다. 또한, 1908년 『대한협회회보』는 독일의 비행기경기를 소개하고 전시에 중요한 무기체계로 활용될 비행기의 임무를 강조하였다. 이러한 항공기에 대한 관심과 전망은 다양하게 표출되어 공중생활과 공중전쟁을 예견하기도 하였다.¹⁾

항공력에 대한 관심은 列強의 空中勢力에 대한 구체적인 상황까지 확대되어 『대한홍학보』의 경우, 구미열강이 육·해·공군의 세력이 상호 충돌하는 상황에서 공기구와 비행기로 전술상 우위를 확보하고자 경쟁적으로 공중세력을 늘리고 재정을 집중한다고 소개하였다.²⁾

항공력에 대한 인식은 독립군시절부터 지속적으로 존재하였다. 1920년, 안창호는 비행기와 비행선의 확보가 중요하다고 강조하였다.³⁾ 항공력의 군

1) 『서우』 제4호, 1907년 3월 1일; 제8호, 1907년 7월 1일 時報; 『대한협회회보』 제7호, 1908년 10월 25일; 『서북학회월보』 제15호, 1909년 8월 1일, '世界將來에 空中生活과 空中戰爭'.

2) 『대한홍학보』 제8호, 1909년 12월 20일; 제10호, 1910년 2월 20일.

사적 필요성을 강조한 이후 실제 공중전을 현실감 있게 다룬 독일군의 기록을 번역하여 소개하였고, 한반도 주변의 중국 항공력에 대한 세밀한 조사작업을 실시하였다.⁴⁾ 항공력에 대한 관심은 조종사에 대한 관심으로 발전하여 안창남, 서왈보, 尹昌鉉 등의 조종사는 일제하 한국인의 이상으로 홍보되었다.⁵⁾ 독립운동가와 한국인에 의한 항공기에 대한 관심고조와 적극적인 조종사 양성열기는 미국의 윌로스에서 비행학교설립으로 현실화되었다. 캘리포니아 윌로스市 韓國人國民協會는 飛行學校를 경영하여 第1回 卒業式을 거행하였는데 卒業生은 4名, 校長은 盧伯麟, 總裁는 金鍾麟이었다. 이 學校는 日本에 對한 獨立戰爭의 차원에서 비행기의 효용성을 강조하였다. 국내의 경우는 일제통치의 강화와 현실적인 한계로 인하여 좌절되었지만, 중국과 미국 등지에서 조종교육을 통하여 이를 해결하고자 하였다. 노백린보다 좀 늦었지만, 1922년 在露 大韓獨立軍 司令部는 勞農政府로부터 飛行機 2臺를 購入하기도 하였다.⁶⁾ 海蔘威 高麗共產黨 幹部 文昌範의 주선으로 露領 「스파스카야」 飛行場에서 훈련을 마친 朴東熙·朴順化는 高麗共產黨 航空部長·副部長에 각각 임명되어 飛行士 양성을 계획하였으며, 1930년대 중국 남경에서 중국군의 조종사가 되었던 金鍊器는 중국비행학교의 교육과정 및 교육체계를 상세히 설명하고 한국의 청년들로 하여금 조종사의 길을 걷도록 권장하였다.⁷⁾

이처럼 국제정세의 변화와 다양한 전술병기의 적용성을 고려하여 미국이 일본과 전쟁을 한다면 항공기를 통한 작전이 필수적이라 전망할 정도로 일

3) 『한국독립운동사 자료 3(임정편Ⅲ)』, 『大韓民國 臨時政府 關係 論說類』, 安昌浩의 抗日 自主獨立運動에 관한 新年辭 및 演說文.

4) 『개벽』 신간 제3호, 1935년 1월 1일, '1936年 空中戰'; 『동광』 제40호, 1933년 1월 23일, '中國航空界의 現勢'.

5) 『개벽』 제31호, 1923년 1월 1일, '空中에서 본 京城과 仁川'; 제35호, 1923년 5월 1일, '飛行將校 徐曰甫君'; 『東亞日報』 1932년 5월 19일.

6) 『독립신문』 1920년 4월 17일, '韓人飛行學校設立計劃'; 『東亞日報』 1922년 9월 24일.

7) 『東亞日報』 1923년 6월 19일; 『삼천리』 제4권 12호, 1932년 12월 1일.

제하 항공력에 대한 인식은 높은 수준이었다.⁸⁾ 항공인식과는 별개로 항공기를 매개로 일제통치에 적극적으로 동조하였던 흐름도 있어 慶北의 文明琦와 같이 항공기를 일제에 헌납함으로써 친일행위를 자행한 부류도 많았다.⁹⁾ 민간항공의 분야에 있어서 초보적인 형태이지만, 글라이더가 제작되어 보급되기도 하였다. 朝鮮國防航空團에 전속된 朝鮮航空事業社가 朝鮮滑空機製作所에서 글라이더를 제작하여 韓國內 각지에 보급하였는데, 이는 한국내에서 최초로 제작된 滑空機라는 점에서 의미가 있다.¹⁰⁾ 이때 제작된 글라이더가 민간판매를 통한 보급이었는지, 일제에 동조하는 관청중심의 보급이었는가는 명확하지 않지만, 비행체가 보급되었다는 점에서 항공에 대한 인식을 높이는데 일조하였다.

해방 이후 남북한의 항공력 형성을 살펴보기 위해 식민시기 한반도에 존재하였던 항공관련 무기체계 현황을 살펴볼 필요가 있다. 이는 일본의 대중국, 태평양전쟁 준비 및 진행과정과 밀접하게 연관되어 있다. 1928년 이후 일본의 해군력과 공군력은 급속하게 성장하였다. 특히, 항공력의 발전은 상당한 수준이었다. 1927년 6월 조선군 참모부가 작성한 교통운수 조사자료에 의하면, 당시 민간항공관련 시설은 매우 한정된 수준이었다. 陸軍用지를 借用하여 사용하던 여의도비행장이 중심기능을 수행하였으며, 육군의 사용에 편의를 도모하기 위하여 서울, 평양, 대구, 平康 등지에 비행장이 있었다. 육군은 산악이 많아 도로교통에 많은 한계가 있었던 교통환경을 개선하기 위하여 비행장을 국경선 위주로 건설하고자 하였다.¹¹⁾

일본은 본격적인 대륙침략과 태평양전쟁을 준비하는 과정에서 廬山會議를 통하여 '空軍充實의三ヶ年計劃案'을 완성하였다.¹²⁾ 특히, 한반도를 중심

8) 『동광』 제30호, 1932년 1월 25일, '萬一 戰爭이 開始된다면'.

9) 『朝鮮』 1935년 5월호.

10) 『每日新報』 1942년 3월 29일; 5월 5일.

11) 『조선군참모부 교통운수조사자료』, 『해외한국학자료총서』 6, 성균관대학교 동아시아학술원, 2004, 28~29쪽.

12) 『東京朝日新聞』 1933년 8월 18일, "廬山會議で空軍充實の三ヶ年計劃案成る".

으로 공군력을 확장하는 계획에 따라 陸軍省의 公布를 통하여 항공부대와 방공부대를 확장하였다. 1935년 함경북도 會寧에 제2비행단 사령부를 설치하고, 飛行團 一個聯隊를 新設하고 비행단 제9연대로 불렀다.¹³⁾ 또한, 중국의 장개석 정부가 공군력 강화를 위해 5천만원을 지출승인하고, 미국이 5억 5천만 달러를 들여 공군중심의 국방력 강화를 시도하자 일본은 상당한 경계심을 가지고 대비하고자 하였다.¹⁴⁾ 또한, 태평양전쟁의 전황이 불리해 지자 한반도에 주둔하던 일본군은 미국과 중국의 공습에 대비하기 위해 방공경비를 강화하여 압록강·두만강에서 서해안을 따라 제주도에 이르는 방공감시단을 설치하였다.¹⁵⁾

일본의 항공기 생산능력은 1930년에 445대에서 1936년에 1,181대로 증가 되었으며, 대륙침략과 대동아공영권건설을 위한 전쟁을 준비하면서 항공기 생산은 급증하여 1941년에 항공기의 대수가 5,088대로 1938년에 생산된 수의 4배였다. <표 1>과 같이 이후 더욱 증가하여 1944년에는 1941년의 6배가 되었다.¹⁶⁾

<표 1> 일본의 항공기 생산현황(1941~1945)

연도 구분	1941	1942	1943	1944	1945	계
전투기	3,180	6,335	13,406	21,058	8,263	52,242
연습기	1,485	2,171	2,871	6,147	2,523	15,201
기 타	419	355	416	975	280	2,445
계	5,088	8,861	16,693	28,180	11,066	69,888

전자: 富永謙吾編, 『現代史資料』 39, 太平洋戰爭5, みすず書房, 1975.

13) 『大阪毎日新聞』 1935년 10월 27일. “飛行團と一個聯隊 朝鮮會寧に新設”.
 14) 『東京朝日新聞』 1934년 1월 29일. “棉麥借款で 空軍を大擴充”: 1939년 1월 14일. “總額 五億五千萬ドル米・空軍中心に再軍備”.
 15) 宮田節子 編, 『朝鮮軍概要史』, 不二出版, 1989, 35~47쪽.
 16) 富永謙吾編, 『現代史資料』 39, 太平洋戰爭5, みすず書房, 1975, 100~102쪽.

이러한 다수의 항공기 생산은 육군성과 해군성의 경쟁적인 요구량에 맞추어야 하며, 각종 재료와 부품생산에 있어서 보다 체계적인 운영이 필요하였다. 이에 內閣의 軍需省에 航空兵器總局을 설치하고 종합적인 생산체제를 갖추었다.¹⁷⁾

항공기 생산뿐만 아니라 항공기의 종류도 다양화하여 항공관련 생산능력이 고도로 발전하면서 이를 뒷받침하기 위한 생산인원 및 장비, 시설의 확충이 필요하였다.¹⁸⁾ 이 과정에서 비록 항공기 생산공장이 한반도에 건설되지는 않았지만 식민통치하의 한국인이 동원되고, 대륙진출을 위한 전초기지로 한국에 항공기지가 건설되었다. 일본이 총력을 기울여 항공기 생산체제를 갖추면서 이에 징병·동원되거나 실제 항공산업에 종사하였던 다수의 인원이 해방 이후 남북한에서 항공관련 인적배경이 되었다. 비행병으로 징병된 현역병은 한반도 내에 1,000명이었으며, 관동군에 100명이 징병되었다.¹⁹⁾

또한, 한반도에 각종 비행장이 건설되어 일본의 대륙진출에 중간 경유지 및 일본의 주한국주둔군의 전력으로 활용되었다. 朝鮮憲兵司令部에서 空中撮影禁止 場所를 지정하였는데, 이들 비행장은 군사적 중요성에 의해 군사기밀로 취급되었다.²⁰⁾ 1944년 광복군이 파악하였던 일본군용비행장 소재지는 京城, 平壤, 會寧, 蔚山, 新義州, 多獅島, 兼二浦, 元山, 大邱, 木浦, 大

17) 秦郁彦, 『戰前期日本官僚制の制度・組織・人事』, 東京大學出版會, 1981, 379~380쪽. 구체적으로 航空兵器總局長官 예하에 航空兵器總局第一局長(航空兵器總局兵器局長), 航空兵器總局第二局長(航空兵器總局資材局長), 航空兵器總局第三局長(航空兵器總局經理局長), 航空兵器總局第四局長 등을 두어 統帥部の 요구를 바탕으로 육군성과 해군성이 요구하면 군수성의 항공병기총국이 종합하여 재료제조자와 부품제조자, 항공기제조회사에 발주하여 생산하는 체제를 갖추었다.
 18) 富永謙吾編, 1975, 위 책, 117~146쪽. 당시 항공기 생산업체는 민간업체와 군생산시설로 구분되는데, 민간은 中島飛行機, 三菱重工, 川崎航空機 등 17개였으며, 군생산시설은 海軍航空廠, 陸軍航空廠 등 2개였다. 이들 항공기 생산업체는 방위산업 중에서 가장 중요하게 인식되어 철저히 보호시설화되고, 소요인원을 징발하여 충당하였다.
 19) 宮田節子 編, 『朝鮮軍概要史』, 不二出版, 1989.
 20) 『東亞日報』 1936년 6월 23일.

田, 馬山, 羅南, 鐵原 等地였다.²¹⁾ 일제하에서 식민통치와 원활한 군수목적으로 이루어졌지만, 南韓의 주요 都市를 연결하는 航空路의 개척을 목적으로 하는 南韓巡廻 試驗飛行이 2차례 실시되었고, 이때 경유 비행장은 京城, 春川, 蔚山, 大邱, 光州였다. 이를 통하여 당시 민간비행장으로 운용되었던 서울, 춘천, 울산, 대구, 광주비행장의 존재를 확인할 수 있다. 이러한 비행장의 확대는 비행장 보수공사에 한국인을 강제동원하고, 수리비의 확보를 늘이는 결과를 가져오기도 하였다.²²⁾ 해방되기 전까지 한반도에 존재하였던 비행장을 정리하면 汝矣島, 蔚山, 松汀里, 淸津, 新義州, 平壤, 元山, 濟州, 沙里院, 鎭南浦, 會寧, 多獅島, 兼二浦, 大邱, 大田, 馬山, 羅南, 鐵原비행장 등 18곳이었다.

해방과 동시에 연합군은 1945년 9월 2일부로 '일반명령 제1호(육해군)'를 발표하여 패전국 일본의 군사전력 및 병력 일체에 관한 조치를 연합군에 인계하도록 하였는데, 이때 비행장과 비행기에 관한 일체의 정보를 연합군에 제공하도록 하였다.²³⁾ 특히 비행장, 水上機基地, 對空防備施設 등이 포함되었다.

1945년 8월 16일, 朝鮮滑空士會 1,000여명의 在京 航空人들은 朝鮮航空隊를 조직하여 日本軍 비행기의 접수를 시도하였으나 실패하였다. 이후 항공인들은 조선항공건설위원회를 결성하고, 해방된 한국의 항공건설을 체계적으로 도모하였다. 위원회의 위원장에는 25년의 오랜 항공경험과 1만여 시간의 비행기록을 갖춘 張德昌 비행사가 선정되었고 이밖에 위원들도 모두 10여년 이상의 경험을 쌓은 비행사, 기관사, 무전사들로 구성되었다.²⁴⁾

해방되면서 여의도비행장에는 약 70대 가량의 일본비행기가 있었는데, 이를 미군정부로부터 불하받아 항공학교를 설립하고 연습비행기로 사용하

21) 『한국독립운동사자료1(임정편 I)』 11. 大韓民國臨時政府 政務報告書(大韓民國二十六年年度 政務報告書).

22) 『東亞日報』 1939년 3월 17일; 『每日新報』 1944년 5월 19일.

23) 『매일신보』 1945년 9월 3일.

24) 『매일신보』 1945년 10월 5일.

고자 하였다. 그러나 70대의 비행기는 당시 별도로 항공수송회사를 설립하고자 하였던 慎鏞項의 농간으로 破鐵되었고, 조선항공협회의 항공력 건설 노력은 미군정과 다양한 마찰을 초래하여 결국 해산명령을 받게 되었다.²⁵⁾

조선항공협회를 비롯한 한국인의 항공력 건설노력과 별개로 1946년 군정청 국방부는 해안선에 仁川, 群山, 木浦, 麗水, 統營, 馬山, 鎭海, 濟州道, 釜山, 浦項, 三陟 등 9개의 해군기지를 설정하고, 일본해군이 쓰고 있던 군함과 미국군함 비디型 약 1백 척을 동교 연습용과 경비대용으로 배치한다고 발표하였다. 이때 해군 항공대를 조직해서 미국에서 비행기를 구입하는 대로 해군기지 9곳에 설치한다는 추가 조항도 발표하였다.²⁶⁾ 육군뿐만 아니라 해군 차원에서도 항공력의 유용성을 인식하고 이를 적극적으로 활용하고자 하였던 것이다. 또한, 남한의 항공력 건설 및 인식에 큰 역할을 담당한 美陸軍省은 환태평양지역에 항구적 미군기지설치 계획에 따라 3억1천 9백불의 예산을 계상하고, 그중 57,690,348불은 比島에 사용하도록 하였다. 위 예산중에는 美軍保有費와 기타 美基地修繕費도 포함되어 있으며 여기에는 中國, 朝鮮, 日本 등도 포함되었다.²⁷⁾

해방 이후 항공력에 대해 관심이 집중됐으나, 1948년 6월 8일에 있었던 미군비행기에 의한 독도폭격사건으로 미군과 미공군에 대한 한국민의 인식은 부정적으로 전환되었다. 본 사건은 독도해역에서 미역을 따던 어선 15척에 대해 미공군의 폭격이 있어 발동선 11척이 침몰하고 사망 9명, 행방불명 5명, 중상자 2명, 경상자 8명을 내고 500만원의 손해가 발생한 사건이었다. 조선민주당, 대동청년단, 金九, 民聯 등의 항의규탄담화가 이어지자, 미군정은 하지 중장의 담화를 통하여 진상조사 및 엄정한 처단을 약속했고, 미 극동항공대사령부는 우발적으로 발생한 사건이라는 조사결과를

25) 『반민특위조사기록』, 「신용욱의 부일 및 반민행위죄상」 1949년 3월 31일; 『서울신문』 1946년 4월 3일자.

26) 『동아일보』 1946년 4월 8일.

27) 『서울신문』 1946년 6월 25일.

발표하였다.²⁸⁾ 한편, 대한민국 건국이후 국방부 정보처는 대외적으로는 '이 북동포에게 고향'이라는 방송을 통하여 북한 인민군의 평가와 무기체계의 열악성을 강조하고, 국내적으로는 1949년 민간항공운수사업을 허가하여 대한민국항공사를 중심으로 국내 여객 항공이 시작되었다.²⁹⁾

이러한 일제시대부터 일제식민 통치의 원활한 운영과 대륙침략을 위한 전진기지로 한반도에는 각종 항공시설과 인원이 동원되었으며, 이 과정에서 한국인의 항공에 대한 인식은 상대적으로 높았다. 각종 비행기와 조종사에 대한 높은 관심은 독립운동 차원과 민간항공의 차원에서 시도되어 항공인력의 기반을 형성하였다. 또한, 일제가 운영하던 비행장과 비행기는 해방 이후 철저히 통제되어 한국인이 직접적으로 활용할 수는 없었지만, 북한의 경우처럼 각종 비행장과 비행기를 항공력 건설의 토대로 활용하기도 하였다.

3. 미군철수와 남한의 공군인식과 전력증강

남한의 항공력에 대한 인식은 해방 당시의 남한내 항공기반에 바탕하여 미군정, 이승만을 비롯한 정치지도자들, 항공계인사, 미군철수 이후 군사고문단, 미국의 한국공군에 대한 인식이 복잡하게 연관되어 형성되었다. 특히, 한국전쟁에서 항공력 운용이 결정적인 승패요인으로 작용되었음을 감안한다면, 전쟁준비에 있어서 공군에 대한 인식과 공군전력 증강이 세밀하게 점검되어야 한다. 또한, 주한미군의 철수에 따른 한국 정부의 적극적인 대응과 이에 따라 철군 이후 미국의 보완조치로 군사원조의 시행이 이루어졌

28) 『조선일보』, 『서울신문』, 『경향신문』, 『동아일보』 1948년 6월 12일; 16일; 17일.

29) 『독립신문』 1948년 12월 11일. 구체적인 비교를 통하여 북한의 공군력을 실제보다 과소 평가하는 경향을 보였다: 『조선일보』 1949년 2월 11일.

던 점에 주목하여 한국의 공군력에 대한 인식을 정리할 수 있다.

해방 이후 남한의 항공계인사들의 활발한 활동과 항공인식의 보급을 통하여 항공관계 조직이 결성되었다. 조선항공기술연맹, 중앙항공연구소, 조선학생항공연맹, 한국항공건설협회 등을 중심으로 항공인들은 항공력 건설의 필요성을 미군정에 적극적으로 건의하고 교섭하였다. 군정청 당국과의 교섭을 통하여 항공부대를 창설하기로 결정하고, 간부요원을 조선경비대 보병학교를 졸업시켜 초기 항공부대의 기간요원으로 임관시켰다. 인적측면에서 해방 이후 남한에 거주하던 항공계인사는 약 500명이었으며, 이중 조종사는 90여 명이었다. 중국출신의 최용덕, 김신 등을 제외한 이들 대부분은 일본 육군항공대 출신으로 구성되었는데, 김정렬을 중심으로 이들은 육군항공대 및 공군에 편입되어 중추적인 역할을 수행하였다.

이승만의 항공 및 공군에 대한 인식은 바로 한국전쟁에 대한 인식과 밀접한 관련이 있다. 1946년 8월 5일, 이승만은 자신의 비망록에서 미국이 독자적으로 계획하고 있었던 남한 내의 비행기지 건설계획에 우려를 표명하고, 남한과 충분한 협의를 통해 진행되어야 한다는 의견을 피력하였다.³⁰⁾

이승만의 항공력 인식을 극명하게 보여주는 사례는 1948년 11월 30일 제헌국회에서 통과된 「국군조직법」이었다. 국군조직법이 통과됨으로써 한국군은 정식으로 육군, 해군의 이름으로 존재할 수 있었으며, 미군사고문단은 초안을 작성하여 이승만에게 제출하여 참조하도록 하였다. 특히, 공군창설의 명문화를 두고 논란이 벌어졌다. 미국의 인식을 대변하는 미군사고문단은 한국군에 공군은 필요없으며, 한국군은 내부 치안유지와 외부의 침입에 저항할 정도의 군사력을 유지하면 된다고 보았다. 또한, 유사시 미군의 공군력이 지원하여 문제를 해결할 수 있다고 판단하였다. 그러나 이승만은 공군의 독립을 명시하고, 지속적으로 항공력을 확보하고자 하였다. 국군조직법안에서 공군은 독립되지 못하고, 육군항공대로 편제되었지만, 제23조에

30) 『대한민국사자료집』 28, 이승만관계서한자료집1(1944~1948), 국사편찬위원회, 1996, 128~129쪽.

“육군에 속한 항공병은 필요할 때에는 독립된 공군으로 조직할 수 있다”고 규정함으로써 공군의 독립에 대한 가능성을 열어 놓았다.³¹⁾

남한의 건국 이후 국방력 건설과정은 이승만과 군부의 강력한 요구에 의해 추진되지만, 남북한의 빈번한 국경충돌과 미·소의 국제정세 변화, 중국의 대륙장악 및 북중관계의 새로운 전개 등 다양한 요소에 의해 복잡하게 전개되었다. 특히, 공군에 대한 인식은 주한미군의 철수와 미국의 대한군사원조에 의해 많은 영향을 받았다.

1949년 4월 12일에 무초 대사와 한국에 대한 군사원조 문제를 협의한 이승만은 미국 NSC 8/2의 결론을 대체적으로 동의하고, 남한 보안군이 국가의 방위와 안정을 유지할 능력을 갖추도록 미국에 경비선, 정찰기, 연락기, 수송기(C-46이나 C-47)의 배치를 요구하였다.³²⁾ 공군이 독립하기 전에도 공군력뿐만 아니라 상업용 항공력을 확보함으로써 국내 항공산업을 건설하고, 항공노선을 확장하고자 하였다.

이승만의 공군력 확보의 의지는 특사 趙炳玉이 검토한 한·미군사협정안을 통해 확인할 수 있다. 11일 조병옥은 애치슨 미국무장관과 한·미군사협정안을 수교하고, 또한 한국군의 훈련을 지도할 군사사절단을 파견하여 줄 것을 요청하였다. 조병옥이 수교한 협정안은 다음과 같이 정리할 수 있다. ① 한국군 5만 명의 증원에 필요한 무기와 장비가 부족함, ② 한국은 주로 물질적인 원조(충분한 무기와 장비)만을 원함, ③ 내란의 방지와 대북군사의 동등수준으로 10만 명의 현역, 5만 명의 예비병, 5만 명의 경찰을 위한 충분한 무기와 장비 필요, ④ 훈련된 비행사에게 필요한 전투기로 구성된 각종의 비행기 약 100대와 3,000명의 비행사에 필요한 장비 필요, ⑤ 잠수함 1척을 포함한 각종의 함선 50척 이상과 1만 명의 해군에 대한 무기와 장비 필요 등이었다.³³⁾

31) 국방부, 『國防部史』 제1집, 1954, 417쪽.

32) 『FRUS』, 1949, 986~987쪽.

33) 『평화일보』 1949년 4월 15일.

실제 이승만은 무초 대사를 통하여 미국에 일본군과 중국군의 군사경험자 10~20만 명이 존재하며 10만 명의 병력확보는 가능하다고 장담하였는데,³⁴⁾ 약간의 과장은 있다고 하더라도 불가능한 것은 아니었다. 해안경비대의 무기와 장비도 마찬가지였다. 그러나 공군력은 다소 과장이 심하다고 할 것이다. 한국전쟁이 발발하여 미군이 전투기조종이 가능한 인물을 추천하도록 하였을 때, 10명이 차출되었던 점에 비교하면, 전투기를 위주로 한 항공기 100대와 3천 명의 비행사는 과장된 표현이긴 했지만, 항공력에 대한 깊은 관심과 확보의지를 반영한 것이었다.

애치슨 미국무장관은 극동지역의 미군 활동과 관련하여 주한미대사관에 전문을 보내어 연락용 비행기 20대가 공급될 예정이며, 이중 15대가 작동 가능하지만 한국에 수송용 항공기를 양도할 계획이 없음을 알렸다.³⁵⁾ 1949년 5월 2일에 미국의 군사원조를 보다 강력하게 요구하기 위하여 이승만은 韓美相互防衛協定 체결을 요청하였다. 한미상호방위협정에 관한 교섭은 워싱턴과 서울에서 진행되었는데, 한국은 안전확보를 위해 충분한 무기·탄약·비행기·哨戒船 등의 군사비품을 요구하였다.³⁶⁾

공군에 대한 인식은 급속히 체계화되어 공군창설 요구로 표출되었다. 공식적인 한국정부의 공군창설 요구에 대해 무초 대사가 1949년 5월 3일에 국무장관에게 보낸 전문을 통해 당시 한국은 경제, 산업, 기술의 측면에서 공군에 대한 효과적인 지원을 받을 수준은 아니었지만, 항공에 관한 지식과 능력을 발전시킬 기회는 있었다. 무초 대사의 인식을 보다 구체적으로 살펴볼 필요가 있다. 무초는 한국에 ① 연락용 항공기 20대, 단발 엔진 트레이너(AT-6) 15대, 수송기(C-47) 5대 등이 제공되어야 하며, ② 연락용 항공기 추가분은 당시 운영중이었던 16대의 L-4와 L-5를 보충할 것으로 판단하였다. 실제 항공기는 관측용 비행기로 제주도작전과 지리산작전에서 매

34) 『한국특사가 국무장관에게』, 1948년 11월 5일, 『FRUS』, 1948, 956~958쪽.

35) 『FRUS』, 1949, 993~994쪽.

36) 『자유신문』 1949년 5월 3일.

우 유용하였다. 이러한 공군작전은 밀수와 적대적 침투행위를 발견해내는데 효과적인 것으로 인식하였다. ③ 훈련용 항공기는 당시 핵심 인원만으로 구성되어 있는 한국 항공단 인원을 훈련하는데 활용될 것으로 인식하였다. 즉 훈련용 항공기는 사기와 심리적인 요소에 있어 매우 유용하다고 인식하였다. ④ 한국 내에서의 장비와 인사를 긴급 수송하기 위해 수송기가 필요하다고 인식하였다. 주한미군이 제공하던 긴급 수송이 주한미군 철수이후 중단될 것으로 판단하였다. ⑤ 자신이 요청한 온건한 요구사항을 제공해 줌으로써 향후 한국의 과도한 항공기 요구를 미연에 방지하여 이승만과 미군 철수문제에 대해 협상이 원활히 진행될 것으로 판단하였다.³⁷⁾

1949년 5월 4일, 申性模 국방부장관은 軍기구 개편 등에 대한 기자회견에서 이승만의 지시에 따라 한미방위군사동맹의 제반 사무가 진행되고 있으며, 해·공군의 보장을 강조하며 반드시 많은 항공기가 필요하다는 인식을 밝혔다.³⁸⁾

항공부대의 최용덕, 김정렬 등은 공군의 독립을 강력하게 건의하였다. 항공부대의 입장은 이승만과 미군사고문단을 대상으로 전달되었지만, 미군사고문단은 미 공군의 독립도 만 1년이 소요되었으며, 한국의 육군항공사령부가 공군으로 독립하기에는 제반여건이 갖추어지지 않아 시기상조라는 인식을 보였다. 특히, 한국은 독자적으로 공군을 운영·유지할 경제력이 부재하고, 미군사고문단은 기술적 지원을 제공할 인원이 부족하다는 등의 이유로 반대입장을 분명히 하였다. 한국 공군 독립에 대한 미군사고문단의 이러한 입장은 방어위주의 한국군 육성지원이라는 미국의 대한군사정책을 반영한다.³⁹⁾ 미국의 이러한 소극적인 공군인식에 비하여 이승만의 공군인식

37) 『FRUS』, 1949, 1005~1006쪽.

38) 『연합신문』 1949년 5월 5일.

39) Lovell, John P., "The Military and Politics in Postwar Korea", Korean Politics in Transition, Washington University Press, 1975, 161쪽. 주한미군사고문단장 William L. Roberts 준장은 한국 공군은 육군의 통신대 기능을 수행할 수 있는 소규모의 항공대가 필요하다고 주장하였다.

은 보다 적극적이었고 공군의 역할론을 강조하는 측면이 강하였다. 이승만은 공군독립을 위해 국군조직법 제정과정에서 이를 반영하도록 하는 한편, 미국에 공군독립을 입법화시켜 달라는 요구를 제시하면서 외교활동을 전개하였다.

이승만의 공군독립 의지는 국군조직법 제23조에 "육군에 속한 항공병은 필요할 때 독립한 공군으로 조직할 수 있다"는 조항을 명문화시켰으며, 1949년 1월 14일 육군항공사령부를 항공사령부, 항공기지부대, 항공군비행부대와 항공사관학교로 전문화시켜 개편하고, 김포에 항공사관학교를 설치, 항공장교 양성에 박차를 가했다. 1948년 5월 5일 수색에 육군항공대를 창설하고, 1948년 9월 13일 陸軍航空司令部의 비행부대로서 金浦基地에 제1훈련비행단을 창설했으며, 11월 2일에는 제1훈련비행단의 汝矣島基地를 美軍으로부터 인수하였다.

1949년 5월 초, 개성지구 38선에서 남북한의 무력충돌이 발생하고, 춘천 주둔군의 월북사건이 발생하는 등 남북한의 군사적 긴장은 고조되고 있었다.⁴⁰⁾ 건국 이후 국군의 전력강화는 정군작업으로 인하여 대내외적으로 많은 제약을 받기도 하였다. 특히, 전방의 방위부대가 월북하거나 항공기의 월북이 발생하자 한국군은 국민의 신뢰를 강조하면서 국방상 문제가 없음을 천명하였다. 1949년 5월 30일, 蔡秉德 육군총참모장은 姜太武·表武源 부대의 월북사건 등에 대해 기자회견을 가지고 인적자원의 강화를 통하여 월북사건과 같은 사태의 발생을 방지하고, 미군철수로 인한 전력공백을 무기체계의 이양을 통하여 해결하자고 주장하였다. 미국이 지원할 무기체계 가운데 중화기에 대한 인식도 차이가 있었다. 미국은 대포·군함들을 의미하였지만, 채병덕 육군총참모장은 비행기와 소무기를 더 필요로 했다.⁴¹⁾ 한국의 비행기가 월북한 사건에 대해 申性模 국방부장관은 뼈아픈 목적으로 월북했다가 돌아오는 도중에 기계고장으로 추락한 것으로 한

40) 『자유신문』 1949년 5월 7일.

41) 『연합신문』 1949년 6월 4일.

국군의 의도적인 월북이 아니라고 주장하였다.⁴²⁾ 건국 이후 항공대의 월북사건은 항공대의 인적숙군작업으로 이어졌으며, 항공력에 대한 육군의 부정적인 인식을 초래하기도 하였다. 1948년 11월 18일, 육군사령부는 정찰기를 몰고 서울공항을 이륙하여 북한으로 월북한 조종사가 한국 공군 내에서 공산주의적 지하운동을 하고 있다는 협의를 받아왔다고 인정하였다. 일본 소년비행병 제15기생(新津비행학교 출신) 백소위(당시 23세)는 18일 11시 15분경 이륙하여 新幕 상공을 거쳐 13시경 평양비행장에 착륙하였으며, 1949년 9월 24일에 이명호가 월북하여 평양비행장에 도착하였다.⁴³⁾ 제주사태, 지리산 무장세력 진압을 통하여 일정한 군사적 성과를 달성하고 미군철수와 북한의 남하시도가 높아지던 1949년 5월, 군 수뇌부는 언론사와 좌담회를 가졌다. 이때, 孫元一 해군총참모장은 이승만을 중심으로 모든 국민이 성립을 촉구하고 있던 태평양동맹 및 한미군사협정의 필연적 의의를 실례를 들며 현대적 해군의 전략적 무기로서 군함·해군기지·항공기·상선대의 도입을 주장하였다. 특히, 항공기의 필요는 비단 전술적 의의뿐만 아니라 밀수 방지를 위한 초계비행용에도 절대 필요하다고 주장하였다.⁴⁴⁾

주한미군의 철수 이후 한국의 안보를 위한 국방경비대 강화정책과 주한미군사고문단의 파견, 군사원조의 결정과정 등을 통하여 미국의 대한정책 방향과 미국의 한국 공군력에 대한 인식을 파악할 수 있다. 미국은 1947년에 접어들면서 합의보다 소련에 대한 봉쇄로 전환하여 새로운 대한정책을 수립하고자 2월에 '한국에 관한 국무부·육군부 합동특별위원회'를 구성하고, 3월에 소련과의 합의가 실패하면 한국에 대한 적극적인 지원방안을 강구하고자 하였다.⁴⁵⁾ 이후 미소공위의 실패와 한국문제의 유엔이관, 미군의

42) 『한성일보』 1949년 9월 29일.

43) 『세계일보』 1948년 11월 20일; 『북한연표』 국토통일원, 1980.

44) 『연합신문』 1949년 5월 26일.

45) 조이현, 「1948~1949년 주한미군의 철수와 주한미군사고문단의 활동」, 『한국사론』 35, 1996, 268~270쪽.

철수논의, 철수에 따른 한국지원정책, 주한미군사고문단의 파견 등이 이어졌다.

이승만의 군사원조 증대요구를 받은 미국은 한국에 대한 경제·군사원조와 군사고문단의 설치 등을 통하여 한국정부를 설득해야 하는 입장에서 1949년 3월 22일에 「한국에 관한 미국의 입장(NSC 8/2)」을 채택하였다.⁴⁶⁾ 군사원조에 대해 미국은 한국의 안정보장책을 강구하지만 당시 한반도의 정세를 고려할 때, 韓美軍事同盟에 대해서는 부정적인 인식을 가졌다. 미국의 이러한 인식은 무초 대사를 통해 한국에 전달되었고, 이승만은 현실을 인정하면서도 남한의 국제정치적 중요성을 강조하면서 韓美相互防衛協定과 태평양조약 등 3개항을 요구하는 담화를 발표하는 등 미국에 대한 압박을 강화하였다. 이승만은 담화에서 남한의 국내 치안유지와 북한을 비롯한 공산주의 침략세력의 위협에 대비하여 대서양조약과 동일한 태평양조약 및 상호방위협정을 체결하자고 요구하였다.

주한미군의 철수를 현실로 받아들이면서 한국정부는 駐韓美軍事顧問團(KMAG: United States Military Advisory Group to Republic of Korea)의 잔류를 기대하였다.⁴⁷⁾ 한국의 언론은 38선 형성의 책임을 미·소에 두고, 공산권의 위협에 대비한 한국의 군비원조 요구를 정당하다고 인식하였다.⁴⁸⁾

1949년 6월 17일, 이승만은 기자회견을 통하여 미군철수에 대한 대책을 언급하였는데, 국내 반란이나 공산당원의 책동을 막아내기 위해서는 강력한 국군의 존재가 필요하며, 비행기시대인 현대에 국군이 육·해군으로만 구성되어서는 외부의 침범에 효과적으로 대응하기 어렵다고 인식하였다.⁴⁹⁾ 국내적으로 건국 이후 항공부대는 제한된 항공전력이었지만, 제주사태, 지리

46) 「한국에 관한 미국의 입장(NSC 8/2)」, 1949년 3월 22일, 『FRUS』, 1949, 969~978쪽.

47) 『동아일보』 1949년 5월 28일.

48) 『평화일보』 1949년 5월 29일.

49) 『조선일보』, 『조선중앙일보』 1949년 6월 18일.

산작전 등의 다양한 성과를 통해 制空力 없이 지상을 확보할 수 없다는 현대과학전의 특성을 정부뿐만 아니라 국민에게 인식시켰다. 金永煥 소령 등이 용진지구 전투에서 비행기로 적진정찰 및 공격임무를 수행함으로써 항공공력의 중요성을 각인시켰다.⁵⁰⁾

1949년 7월 13일, 미국무부 극동국 부국장에게 보낸 무초의 서한은 한국군 증가문제에 대한 내용이었다. 특히, 주목되는 것은 이승만의 병력증강 요구에 대한 미국의 단호한 제재입장과 서한의 말미에 적힌 당시 한국에서 비행기를 얻기 위해서 진행되고 있는 사기극에 대해서는 따로 편지를 보내겠다는 내용이었다.⁵¹⁾ 미군철수 이후 한국에 대한 군사원조가 시행되면서 이승만을 비롯한 한국의 항공기 지원요구에 대한 미국의 부정적인 인식을 확인할 수 있는 부분이었다. 무초의 서한이 전달될 뒤 3일만에 서울에서는 수만명의 학생들에 의한 학도방위강화총궐기대회가 열려 미국의 대한무기원조를 촉구하였다.⁵²⁾ 미국대사관 앞에서 학생들은 “우리는 강대한 공군을 가질 수 있는 것을 알고 있다. 다만 육군에 배속할 수효의 艦艇과 전투용 비행기는 절대 필요하다”는 구호를 외치며 행진했는데, 이는 한국의 정치지도자, 군사지도자 뿐만 아니라 한국인 전체가 항공력에 대한 필요성을 충분히 인지하고 있었음을 보여준다.

이승만은 미국뿐만 아니라 장개석 국민당정부로부터 공군에 관련한 지원을 받고자 하였다. 1949년 8월에 열렸던 이승만-장개석의 진해회담은 미국의 미묘한 관심을 끌었다. 회담과정에서 실무차원이었던 한국의 임병직 외무부장관과 상해시장이었던 우박사(K. C. Wu) 사이에 협의된 내용은 제주 공군기지를 중국이 사용함과 동시에 한국에 공군력을 지원한다는 내용으로 중국은 산둥반도를 비롯한 대륙공격 및 위협용으로 제주 공군기지를 필요로 하였으며, 한국은 높은 수준의 항공력을 보유한 중국으로부터 항공전력

50) 『연합신문』 1949년 6월 22일.

51) 『FRUS』, 1949, 1060~1061쪽.

52) 『경향신문』 1949년 7월 17일.

지원을 받고자 하였다. 한국 외무부장관은 한국측은 중공의 보복에 대항하여 한국군을 방비할 만한 적절한 공군력 없이는 중국전에 끌려들어갈 수 없다는 의사를 밝히고, 만일 북한의 침공시 중국측이 어느 정도의 공군 지원을 해줄 것인지 물었다. 이에 중국측은 전투 폭격기 일개 대대를 지원할 수 있다고 답했다.⁵³⁾

이승만의 항공력에 대한 인식은 해방 이후 지속적으로 존재하였는데, 이는 공군의 독립을 주장하고, 군사원조에서 전투기의 대대적인 지원을 요구한 점에서 확인된다. 이러한 노력이 성과를 거두지 못하자 이승만은 비행기헌납운동을 추진하였다. 형식적인 측면에서는 국민의 성금모금이었지만, 실제로는 정부의 조직적인 동원이 강요되었던 비행기헌납운동은 제5회 11차 국회본회의에서 陳憲植의원 외 43인이 긴급 결의안으로 제출되어 만장일치 가결하였다. 당시 언론은 비행기헌납운동은 애국적 지성이라고 적극적인 홍보에 나섰으며, 이승만은 항공기 기금헌납이 자유의사로 이루어져야 한다는 담화를 발표하였다. 그러나 각계에서 모은 비행기 구입자금을 대한항공협회에서 부정처분하는 등 모금과정의 비리가 발생하기도 하였다.⁵⁴⁾

헌납기모금운동은 정부의 조직적인 움직임으로 1950년 2월 28일 헌납 목표액을 육박하는 1억 9천만圓을 돌파하였다. 이에 購入된 飛行機는 合體작업을 거쳐 4월 중순에 命名式을 가지기로 하였으나 합체과정이 지연되면서 5월로 연기되었다.⁵⁵⁾

미국이 대한군사원조에서 비행기를 제외시킨 것은 이승만의 북진정책의 천명과 많은 연관성을 가진다. 미국은 한국이 전투기와 폭격기를 입수하면

53) 『FRUS』, 1949, 1080~1084쪽.

54) 『한성일보』 1949년 10월 1일; 『경향신문』 1949년 10월 2일; 『서울신문』 1949년 10월 14일; 『동아일보』 1949년 10월 23일; 11월 17일; 『자유신문』 1949년 12월 10일; 『자유민보』 1949년 12월 24일. 대한항공협회 경남지부의 지부장 李在順(40), 동 총무부장 문호(41), 동 사업부장 金海鳳(48), 동 경리과장 尹鳳九(41) 등은 비행기 헌납금으로 거둔 82만 6,000여 원을 인건·교계·교통·소모비 등에 부정처분한 혐의로 수사를 받았다.

55) 『동아일보』 1950년 2월 28일; 3월 29일; 『서울신문』 1950년 5월 15일.

즉시 북한을 폭격할 것이라 믿었다. 이는 한반도에서 전면전을 초래하고, 소련을 개입시켜 세계대전으로 확대될 것이라 판단하였다.⁵⁶⁾

항공력에 있어 민간항공회사의 항공자산은 전시에 공군자산으로 활용된다는 점에서 중시되었다. 실제 해방 이후 민간항공회사의 설립과 운영에 미군정이 부정적인 인식을 보였던 점과 건국 이후 정부차원에서 항공회사 운영에 적극적인 지원을 하였다는 점에서 확인된다. 특히, 김정렬 공군참모총장은 기자회견을 통하여 항공에 민간과 군의 구별이 없고, 민간의 발전은 군의 후방을 일층 뒷받침한다고 언급하였다. 이러한 민간항공의 운영에 있어 필수적인 요소는 비행기도 있었지만, 비행장 이용이 우선적이었다. 1950년 1월 14일, 한국측 대표 許교통부장과 미국측 대표 번스박사 간에 거행된 김포비행장 운영에 관한 한미협정 조인식으로 김포비행장의 실질적인 운영이 미국에 주어졌으며, 이는 김포비행장의 현대적인 개발을 의미하였다.⁵⁷⁾

군사원조에 관련한 절차로 제6회 66차 국회본회의에서 한미군사협정을 인준하였다. 한국정부의 지속적인 항공기 도입노력과 항공기 지원요구에 대해 미국은 일본에 있던 항공기의 교체과정에서 일부 한국에 지원하는 것을 고려하기도 하였다. 1950년 5월 30일, 무초 대사가 미국은 한국에 전투기 제공을 고려하고 있다고 언급함으로써 항공기 지원에 관한 사실이 한국에 알려졌다. 한국과 미국의 중간에서 한국에 대한 군사원조를 조율하던 무초는 공산권세력의 위협에 대응하고, 한국의 자체적인 방어를 완수하기 위해서는 한국에 대한 미국의 지속적인 군사원조가 필요하다고 주장하고, 군사원조의 일환으로 12억 2,250만 불의 상호방위원조계획의 제2년도 자금통과를 요청하는 성명서를 미 의회에 전달하였다.⁵⁸⁾

한국공군에 대한 소극적인 태도를 취하던 미국에 대해 한국전쟁이 발발

56) 『동아일보』 1949년 12월 7일.

57) 『서울신문』 1950년 1월 14일; 『한성일보』 1950년 1월 15일.

58) 『서울신문』 1950년 3월 31일; 『자유신문』 1950년 6월 1일; 11일.

함과 동시에 이승만은 무초를 통해 미국의 군사원조가 절실하며, 특히 미 해·공군력이 절실히 요구됨을 전달하였다. 6월 28일, 북한공군이 2차례 수원비행장을 습격하여 지상에 있던 2대의 미군기를 파괴시키고 인명피해를 입히자, 다음날 미 합동참모본부는 맥아더에게 한반도에서의 극동 미 해·공군 및 제한된 지상군 동원권을 부여하였다.⁵⁹⁾ 이에 따라 한강교와 북측 제방에 집결한 북한군에 대해 미공군은 폭격을 시행하였지만, 미 해군기는 수원 가설 비행장을 엄호하지 못하였다. 또한, 미군은 부산과 제주도에 있는 비행장을 F-80 작전용으로 이용하고자 하였다.⁶⁰⁾

미 육군부와 미국동군사령부는 지상군의 투입문제를 논의하여 6월 30일, 미국동군사령부는 부산-진해 지역에 있는 항만과 공군 기지 탈환을 위한 미 지상군 투입 및 순수 군사 목표에 한하여 북한 지역에도 군사작전을 확대할 수 있다는 승인을 받았다. 이 승인 하에 미공군은 38선 이북에 있는 군사 목표물에 대한 공중 폭격을 진행하였다. 그러나 미군의 정보에 의하면 미 공군과 해군의 작전에 따라 북한의 진격이 중단될 조짐은 전혀 없었다. 미국의 한국에 대한 전반적인 인식과 정책은 1950년 7월 20일 발표된 미 국무부의 한국문제에 대한 백서를 통해 정리되었다.⁶¹⁾

4. 북한의 공군인식과 전쟁준비

일제하 1935년에는 소련의 공군력이 극동지역에 전진 배치되어 일본의 극동진출에 위협을 주었으며, 일본은 이에 자극을 받아 대응 비행단을 편

59) 『미국무부 한국국내상황 관련문서Ⅱ』, 『한국전쟁 자료총서』 40, 군사편찬위원회, 116쪽: 251쪽; 『FRUS』, 1950, 240~241쪽.

60) 『미국 중앙정보국 정보보고서 Daily Report 1』, 『한국전쟁 자료총서』 16, 7쪽.

61) 『FRUS』, 1950, 250~251쪽; 『미국 중앙정보국 정보보고서 Daily Report 1』, 『한국전쟁 자료총서』 16, 9~10쪽; 『한국전란 1년지』, 1951, C98~102쪽.

성하기도 하였다.⁶²⁾ 앞장에서 살펴본 바와 같이 해방 이전 한반도에는 일본의 공군력이 상당부분 존재하였으며, 그 기반시설을 바탕으로 남북한은 항공력을 건설하였다. 미군정에 의한 일본 항공력 소실과는 달리 북한은 해방 이후 남겨진 일본의 항공력을 항공조종사 양성 및 항공인 교육에 적극적으로 활용하였다. 1945년 10월부터 북한은 신의주, 평양, 정주, 진남포, 청진비행장을 정비하고 다양한 분야의 기술자를 모집하였다.

신의주는 남한과 최대한 멀리 떨어져 군사보안 차원에서 유효하였으며, 소련이나 중국으로부터 물자와 인원을 지원받기 좋은 국경도시라는 점에서 북한 공군력 형성의 중심지로 활용되었다. 신의주에는 1945년 10월 25일에 일본 名居屋항공학교출신의 이활, 임운봉, 김명하, 강대용 등을 중심으로 일본비행학교 출신 20명과 중국비행학교 출신 약 10명, 만주출신과 일제하 각 공장에서 기술자로 경험이 있던 인물들이 모여 민간기구로서 신의주항공대를 창설하였다. 신의주항공대는 북한 전역에서 학력이 우수하고 사상무장이 투철한 인원을 선발하여 조종교육대, 정비교육대, 통신교육대에 입학시켜 본격적인 항공인력을 양성하였다.⁶³⁾ 당시 신의주항공대는 일본출신 이활(당시 30세), 허민국(당시 29세), 강치우(당시 26세), 김기옥(24세), 김한욱(21세) 등 20여명이 중심이 되어 해방 이후 파괴된 일제비행기(95식 고급연습기)를 수리하여 신의주, 평양, 정주, 진남포, 청진을 운행하였다. 이들은 인적확대를 거쳐 민청에 가입하고, 소련의 제1고문관이었던 마이오리 맥심 소좌의 지도를 받아 인민군의 항공대로 발전하였다.

신의주항공대는 각각 3개월의 교육기간으로 제1기생과 제2기생을 모집하여 400여 명이 인적자원을 확보한 뒤, 1946년 5월에 평양근교 용강비행장으로 이전하여 '평양정치학원'이라 개명하고 일본군 출신 조종교관들에 의한 조종교육을 실시하였다. 신의주항공대와 평양정치학원 항공대의 수료생을 대상으로 1946년 10월에는 비행훈련차 3년8개월간 소련으로 유학시켜

62) 『동아일보』 1935년 5월 5일.

63) 『공군사』 제1집, 공군교재창, 1962, 66쪽.

키예프에서 소련제 TU-2쌍발폭격기로 훈련을 받고 한국전쟁 직전에 귀국시켰다.

신의주항공대는 보다 확대되어 조선항공협회를 만들고, 김일성을 회장으로 추대하여 적극적인 관계를 형성하였다. 김일성은 북한지역의 개별 항공협회조직을 하나로 통합하여 향후 북한군의 항공대로 신속하게 전환할 수 있도록 의도하였다. 당시 평양, 신의주, 함흥, 청진, 회령에 조직된 항공협회조직들을 하나로 통합하고 지방에는 지부를 두어 조선항공협회의 통일적인 지도 밑에 움직이도록 하였다. 김일성의 항공력에 대한 인식에 많은 영향을 준 것은 스탈린이었다. 스탈린은 제2차 세계대전의 경험을 통하여 항공력의 군사전력 및 수단으로서 가치를 높이 평가하고 있었으며, 이러한 인식이 자연스럽게 김일성에게 영향을 주었음은 의심의 여지가 없지만, 그 정도에 있어 육군경험이 많았던 김일성의 역사적 경험, 북한의 정세, 육군병력 중심의 남북한 군비경쟁 등으로 인하여 해방초기에는 상대적으로 덜 중시되었을 것으로 판단된다.

김일성의 항공력에 대한 인식은 1945년 11월 29일에 행한 조선항공협회 신의주지부의 격려사를 통해 파악할 수 있다.⁶⁴⁾ 해방된 북한에 항공대를 창설하여 부강한 자주독립국가를 건설하자는 취지의 격려사였다. 그러나 항공력 자체의 전술·전략적 가치에 대한 언급보다는 해방조국의 역사적 과제를 강조하는 일반론적인 격려사로 항공력을 직접적으로 접하지 못하였던 김일성의 경험에서 나온 격려사였다. 김일성은 애국적 민주역량의 단결을 강조하면서 항공대 창설의 의의를 언급하였는데, 군사전력의 측면보다는 과학기술의 진보라는 측면에서 인식하고 정신전력·사상무장을 더 강조하고 있음을 보여준다.

1945년 10월 25일 민간기구로 발족한 신의주항공대가 1946년 6월 7일 평양학원 예하 항공중대로 편입되면서 군사조직으로 발전하였으며, 1947년 8월 20일 소련 유학을 마치고 온 신의주항공대 출신 300여명을 중심으로 비

64) 『새 조선의 항공대를 창설하자』, 『김일성전집』 제1권, 1945년 11월 29일.

행대를 창설하고, 1948년 2월 8일 인민군 창설과 함께 항공대대로 증편함으로써 정규 공군으로 발전하였다.

한국전쟁 이전까지 북한의 항공인력 양성과정을 정리하면 다음과 같다. 앞에서 살펴본 바와 같이 신의주항공대를 중심으로 1945년 10월 이후 지속적으로 항공인력을 양성하였으며, 1946년 5월에는 평양정치학원을 별도로 설치하여 항공학교의 모체로 활용하였다. 또한, 1949년 2월에 신의주항공대가 정식으로 인민군비행연대로 승격함에 따라 연포에 설치된 連浦教導大隊, 1949년 12월에 비행연대가 인민군항공사단으로 승격함에 따라 승격된 教導聯隊, 한국전쟁 중이었던 1950년 12월에 만주에 설치된 延吉航空學校(龍井航空學校, 敦化航空學校, 吉林航空學校, 通化航空學校 등 분교) 등이 있었다. 김일성과 북한당국의 적극적인 지원과 관심으로 북한공군은 소련에서 양성된 인원을 제외하고도 2,000여 명의 병력을 보유하고, 신의주, 평양, 연포, 선덕, 함흥, 원산, 평강, 신막, 해주 등 국내의 9개 기지와 중국의 연결비행장까지 사용하였다.

이 과정에서 실제 북한의 경우, 전투기가 국내 정치상황에 따라 활용되었던 것으로 보인다. 대표적인 사례가 1945년 신의주에서 발생한 서북지방 학생사건에 대한 진압이었다. 당시 大韓民國獨立促成中央青年總聯盟의 발표를 살펴보면 학도대가 비행장제방을 시위하며 통과하자 모국 전투기가 기총소사를 하였다는 내용이었다.⁶⁵⁾

1945년 11월 17일 김일성은 평양학원의 창립에 대한 담화에서 강력한 민족적 정규군대를 창건할 것을 천명하였다. 현대 정규군의 군사·정치간부를 양성하여 효과적인 군사업무를 수행하게 하였는데, 현대적 정규군대의 군사·정치간부가 되려면 반드시 현대적인 군사과학과 군사기술을 알아야 한다고 전제하고, 혁명임무를 완수하기 위해 정치사상교양을 강화하도록 하였다.⁶⁶⁾ 평양학원 창립에 대한 김일성의 언급은 신의주항공대 연설과 동일하

65) 『중앙신문』 1945년 12월 8일자.

66) 『평양학원을 창립할 데 대하여』, 『김일성저작집』 제1권, 1945년 11월 17일.

게 항공력에 대한 명확한 인식이나 전략적 효용성을 강조하지는 못했고, 다만 북한군의 전체 전력의 확충이라는 차원에서 인식하고 있음을 알 수 있다. 김일성의 이러한 항공력에 대한 낮은 인식수준은 1947년 10월 5일 평양학원 제3기 졸업식 축하연회의 연설에서 다시 확인할 수 있다.⁶⁷⁾ 구체적인 항공전력에 대한 언급은 없이 인민군의 간성으로 인민무력 건설의 중요성만을 강조하였다. 세부적으로 김일성이 강조한 점은 정치사상적 강화, 인민들과의 관계 강화, 선진적인 군사과학과 군사기술 습득, 강철 같은 군사규율 수립, 부대 내에서 정치 문화사업 강화 등이었다.

1948년 9월 10일에 발표된 조선민주주의인민공화국 정부의 정강을 살펴 보면,⁶⁸⁾ 남한과 미국의 군사적 위협을 지적하고, 이에 대응하여 조선민주주의인민공화국 정부의 과업과 자주적 민족경제 건설을 위한 대책을 제시하였다. 특히, 외래침략세력으로부터 국토를 보위하며 북한에서 이미 쟁취한 민주개혁의 성과들을 보위하기 위하여 북한정부는 인민군대를 백방으로 강화할 것이라 천명하였다.

김일성과 북한의 항공력에 대한 인식이 급격하게 변화한 것은 1949년부터였다. 한국의 대북공격 가능성이 최고조에 달하여 미소의 우려가 높았던 1949년 6~7월에 김일성은 방어태세를 강화하고, 병력을 증강시켜 무장강화를 추진하였다. 6월에 북한의 전력은 슈티코프의 보고에 따르면 3개 보병사단, 1개 보병여단, 2개의 38경비여단으로 구성되었으며, 33대의 전차를 보유한 전차연대, 48대의 전투기와 17대의 훈련기를 보유하고 있었다. 북한에 항공전력이 본격적으로 제공된 것은 김일성의 방소 기간 중 북한과 소련정부가 체결한 소련방과 조선민주주의인민공화국 간의 물품거래 및 대금결제에 관한(조선에 군사장비 및 기술물자를 제공, 쌀과 기타 한국물품과 교환한다는) 의정서」의 합의에 따른 것으로 김일성은 1949년 4월 28일 구

67) 「참다운 인민의 군대, 현대적인 정규군대를 창건하자」, 『김일성저작집』 제3권, 1947년 10월 5일.

68) 「조선민주주의인민공화국 정부의 정강」, 『김일성저작집』 제4권, 1948년 9월 10일.

체적으로 필요한 무기목록을 제시하였다.⁶⁹⁾

1949년 3월 5일, 소련을 방문한 김일성일행이 스탈린 접견시 김일성은 북한과 소련간의 항로개설을 건의하였다. 김일성은 조선에 자체 수송비행기나 조종사가 없는 형편이지만 항로 개설이 꼭 필요하다고 언급하였으며, 스탈린은 북한의 비행기 보유현황과 조종사 현황을 질문하였다. 김일성은 답변을 통하여 소련군 철수 이후 소련 비행부대나 비행기는 남아 있지 않으며, 조종사 양성은 시작단계라고 하였다. 배석한 슈티코프는 비행교육연대가 있고, 연습기 및 전투기는 있지만 수송기가 없다고 답변하고, 구체적으로 전투기 48대와 연습기 19대가 있다고 하였다.⁷⁰⁾ 이 자리에서 김일성은 소련으로부터 2억 루블 상당의 차관을 제공받도록 약속받고 비행기를 구입하고자 하였다. 스탈린은 비행기를 제공할 수 있으며, 합작 항공주식회사의 설립도 가능하다고 답변하였다. 또한 8월 27일자, 북한군 현황에서 공군력은 1개 혼성비행사단을 보유하고 있었다. 2개 연대로 구성되었으며, 전투기(Yak-9) 24대, 지상공격기(IL-10) 24대, 교육·전투겸용기(Uyak & Uil) 18대, 교육기(Yak-18) 8대가 있었다. 당시까지 전투기 조종교육을 받은 조종사는 총 26명이었으며, 150명의 조종사가 교육을 받고 있었으며, 10월이면 전투기 조종이 가능한 조종사는 50명이 추가될 예정이었다.⁷¹⁾ 슈티코프가 작성한 보고서의 첨부에 1949년 6월 소련 내각회의 결정에 의해 북한이 소련에게서 제공받기로 한 군사장비 목록이 기재되어 있는데, 비행기의 경우 IL-10 30대, Yak-9 30대, Yak-18 16대, Uyak & Uil 10대, PO-2 4대 등이었다. 이를 도표로 정리하면 <표 2>와 같다.

69) 정병준, 『한국전쟁-38선 충돌과 전쟁의 형성』, 돌베개, 2006, 391~417쪽.
 70) 「소련 내각회의 의장과 조선민주주의인민공화국 내각수상의 조소 양국관계의 발전 전망에 관한 회담 기록, 1949년 3월 5일 20시 00분」, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950~53년』, 해외자료총서 11, 국사편찬위원회, 2006, 19~21쪽.
 71) 「조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 내각회의 의장에게 보낸 보고, 남북 조선의 정치경제 상황개요, 1949년 9월 15일」, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950~53년』, 해외자료총서 11, 국사편찬위원회, 2006, 34~47쪽.

<표 2> 김일성 요청 항공기 목록과 소련 제공 항공기 목록

항공기 종류	신청수량 (1949. 4. 28)	제공수량 (1949. 6. 4)	비 고
일류신-10(IL-10)	30	30	
일류신-10 연습기	6	4	-2
야크-9(Yak-9)	30	30	
야크-9 연습기	6	6	
UT-2 또는 야크-18	24	24	
PO-2	4	4	

출전 : 정병준, 『한국전쟁-38선 충돌과 전쟁의 형성』, 돌베개, 2006, 부분발췌.

1949년 6월부터 소련으로부터 북한이 요구한 무기들이 도입되기 시작하였다. 철군이후 소련은 1949년 2월·6월, 1950년 1차례 등 총 3차례에 걸쳐 대량의 무기를 북한에 유상으로 제공했다. 이를 통하여 김일성은 1949년 5월 육군과 기계화부대를 편성완료하고, 1949년 9월 공군을 편성완료할 것이라 밝혔다.

한편, 김일성과 북한당국의 남한 병력정보는 매우 정확하였다. 특히, 한국군 병력, 장비, 군사력에 대한 김일성의 평가는 놀랄만큼 정확하여 구체적인 무기목록까지 제시할 정도였다. 각종 정보를 바탕으로 김일성은 남한의 군사력이 강하지 못하다는 결론을 내렸다.⁷²⁾ 당시 김일성은 모든 남한군 부대 곳곳에서 정보를 수집하였다고 할 정도로 충분한 정보망을 가지고 남한군의 병력 통계 및 무기현황을 파악하였다.

결국 한국전쟁 개전 당시의 북한군 항공전력은 전투항공기 172대를 보유하고 있었다고 기존에 알려졌으나 보다 정확한 규모는 1개 항공사단에 항공기 239대(습격기 IL-10 93대, 전투기 Yak-9 79대, 기타 67대)와 병력 2,829명이었다.⁷³⁾

72) 정병준, 『한국전쟁-38선 충돌과 전쟁의 형성』, 돌베개, 2006, 421~423쪽.

김일성과 북한의 항공력인식 변화와 함께 북한의 한국전쟁 관련 군사활동 및 전쟁준비에 있어 큰 전환점은 1949년 1월이라 할 것이다. 김일성을 중심으로 북한의 실질적인 집권층을 안정적으로 구축한 것은 소련군정의 절대적인 지원이 있었기 때문에 가능하였으며, 소련군의 철군은 김일성과 북한이 독자적으로 군비확보 및 전쟁준비를 진행해야 하는 상황을 초래하였다. 이에 김일성은 북한과 소련, 북한과 중국 사이의 상호방위조약을 추구하기 시작하였다.

김일성이 북·중 상호방위조약의 체결을 추진한 이유는 제2차 국공내전 3년째인 1949년 초반에 중국 인민해방군이 만주와 동북지역을 장악한 상태에서 조선족으로 구성된 인민해방군의 북한으로의 편입이 필수적이었기 때문이다.⁷⁴⁾

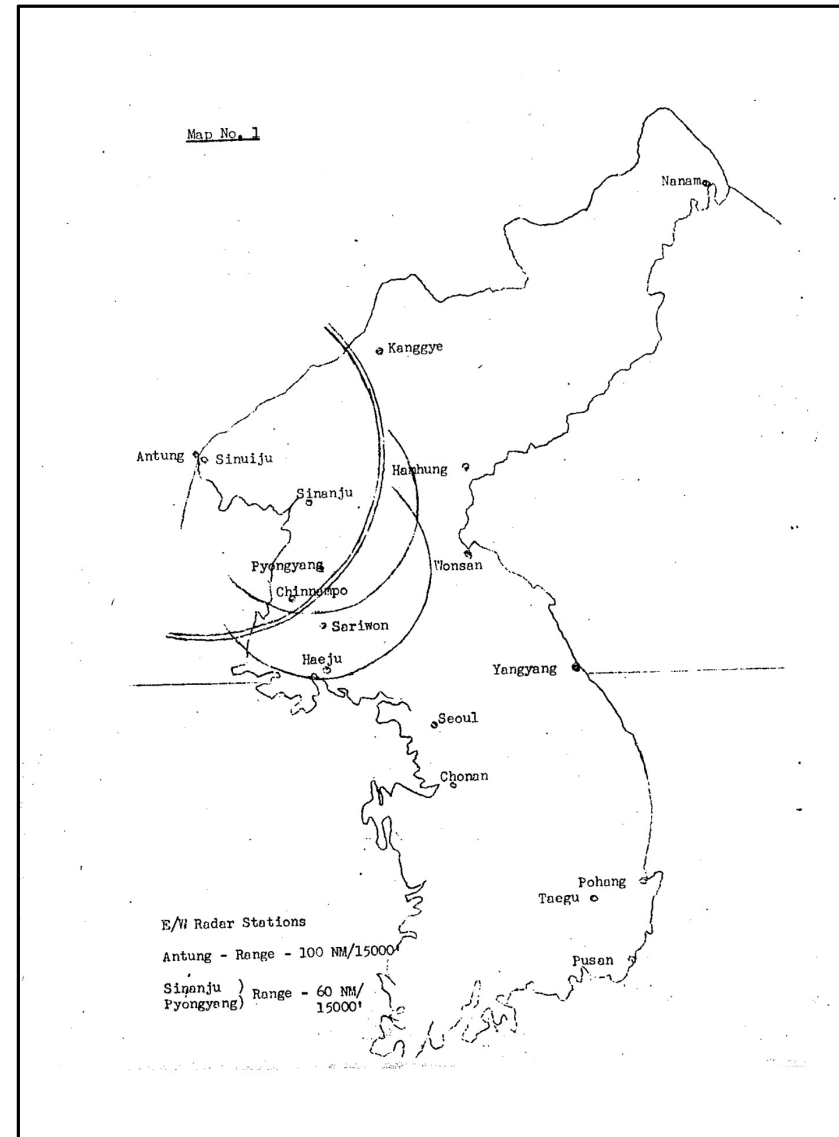
김일성은 1949년 12월 18일에 「조선인민군 제867군부대 비행사, 기술근무원졸업식에서 군인들과 한 담화」를 통하여 항공조종사 양성의 중요성을 강조하였다. 특히, 항공 무력건설에서의 성과, 항공대 확대 강화사업, 선진국 항공 기술습득 및 기술연마, 항공대의 전투준비 강화, 항공대 간부대열 확대 및 질적 향상을 강조하며 북한군의 핵심전력으로 항공대를 창설하여 일정한 성과를 거두었다고 평가하였다.⁷⁵⁾ 항공조종사의 전술적 위상을 인정하여 이들에 대한 복지와 대우를 지시하기도 하였다. 이러한 김일성의 항공력에 대한 인식강화는 한국전쟁 당시 항공사단을 중심으로 한 일원적인 편제를 만들었다. 이를 도표로 표시하면 <표 3>과 같다.

73) 정병준, 『한국전쟁-38선 충돌과 전쟁의 형성』, 돌베개, 2006, 323~332쪽. 저자는 1977년 간행된 『소비에트군사백과사전』에 수록된 전투항공기 172대 보유라는 기록보다 2000년에 간행된 『1950~1953년 조선전쟁』의 기록(항공기 239대)을 신뢰성 높게 평가하고, 소련군 총참모부가 북한 각급 지휘조직에 파견한 군사고문을 통해 작성한 『전투일보』의 항공기 226대(전투기 84대, 습격기 113대, 기타 29대)를 소개하였다.

74) David Tsui, 『중공군의 한국전쟁 참전(II)』, 『전략연구』 36, 2006, 156쪽.

75) 『항공대를 확대강화하기 위하여』, 『김일성저작집』 제1권.

[그림 1] 미국동 공군이 파악한 한국전쟁 초기 북한의 항공전력과 항공작전반경



출전 : 미국동공군자료 Roll No-49781 공군본부 소장.

<표 3> 한국전쟁 개전초기 북한 공군의 편제와 위치

구 분	연대구분	대대구분	위 치
航空師團 (평양비행장)	教導聯隊	제1대대	선덕비행장
		제2대대	
		제3대대	
	襲擊聯隊	제1대대	연포비행장 (1개 대대 : 평강비행장)
		제2대대	
		제3대대	
	追擊聯隊	제1대대	평양비행장 (1개 대대 : 신막비행장)
		제2대대	
		제3대대	
工兵大隊			

출전 : 『공군사』 제1집, 공군교재창, 1961.

1949년 8~9월까지 남한의 정규군 수준이 최대 1만명 이상 북한을 앞서 가는 상황에서 한국군의 급속한 병력증강은 북한군에게 두려움으로 느껴졌을 것이며, 김일성은 한국군의 정확한 전력파악을 통하여 1949년 중반이후 급격히 한국군의 병력규모를 따라잡기 시작해 9월 한국군에 거의 근접한 수준에 도달하고, 중국인민해방군에서 단련된 노련한 고참병을 인계받아 병력규모에서 한국군을 추월하였다.⁷⁶⁾ 특히, 1949년 이후 지속적으로 발생한 38선 충돌은 김일성으로 하여금 항공력을 충분히 확보하여 한국전쟁에 효과적으로 활용하고자하는 전략적 사고를 하는데 이르지 못하게 하였다. 현실적인 충돌과정에서 병력의 우위와 다양한 지상병기의 우위확보에 보다 치중하도록 하였다.

76) 정병준, 『한국전쟁-38선 충돌과 전쟁의 형성』, 돌베개, 2006, 332~333쪽. 38선 충돌에 관해서 양영조 박사의 『한국전쟁 이전 38도선 충돌 1945~1950』, 국방군사연구소, 2000 참조.

5. 맺 음 말

이상의 내용을 정리하고, 한국전쟁에서 공군사 연구에 대한 필자의 언급으로 맺음말을 대신하고자 한다. 한국전쟁의 핵심전력으로 항공력을 상정하고 공군에 대한 인식과 전쟁준비과정을 시기구분하면, 해방 전후 한반도의 항공력 기반이 형성되는 시기와 해방 이후 한국전쟁 직전까지의 남북한 항공력 건설시기로 나눌 수 있다. 해방 전후 한반도의 항공력 형성시기는 식민통치 및 전쟁준비를 목적으로 한 일본의 항공력 건설과정과 이에 대응하여 독립군 및 한국인의 항공력 인식과 항공력 건설과정으로 정리되는데, 태평양전쟁과 대륙진출을 주도한 일본에 의해 한반도에는 일찍부터 많은 항공력이 건설되었으며, 이는 일본의 침략적이고 원만한 식민통치를 위한 방편이었다.

한국은 1900년대에 접어들면서 항공에 대한 높은 관심을 가졌으며, 열강의 항공세력에 대한 상황파악 및 향후 공중생활과 공중전쟁을 예견하기도 하였다. 항공력에 대한 인식은 독립군시절부터 지속적으로 존재하여 안창호는 비행기를 통한 독립운동을 강조하였고, 독립군 차원에서 실제 비행학교를 설립하여 조종사를 양성하고자 하였다. 국제정세의 변화와 다양한 전술병기의 적용성을 고려하여 향후 전쟁에서 항공기를 통한 작전이 필수적이라 전망할 정도로 일제하 항공력에 대한 인식은 높은 수준이었다.

또한, 일본은 본격적인 대륙침략과 태평양전쟁을 준비하는 과정에서 한반도를 중심으로 공군력을 확장하였으며, 이는 자연 한반도에 다양한 비행장과 항공관련 인력의 조달로 이어졌다. 일본의 경우, 전쟁이 진행됨과 동시에 항공기 생산뿐만 아니라 항공기의 종류도 다양화하여 항공관련 생산 능력은 고도로 발전하였으며, 이를 뒷받침하기 위한 생산인원 및 각종 장비, 시설의 확충이 필수적이었다. 식민통치하의 한국인이 동원되고, 대륙진

출을 위한 전초기지로 한국에 항공기지가 건설되었다. 다양하게 건설된 비행기지, 중국과 미국의 항공력에 대응하기 위한 방공부대의 편성과 배치 등으로 한국인은 항공관련 분야에 동원되어 항공관련 분야를 인식하게 되면서 독립운동의 차원에서 항공력을 활용하고자 하는 흐름도 존재하여 한국인에게 있어 항공력은 군사전략적 차원에서 충분히 인지되었다. 해방 이후 남한의 항공인들은 일본군 비행기의 접수를 시도하였으나 미군정의 반대로 실패한 반면, 북한은 신속한 접수와 신의주항공대 설치와 같은 조치를 통하여 상대적으로 항공력의 건설에 유리한 조건을 갖추었다.

해방 이후 남한의 경우, 주한미군 철수과정에 확인되는 한국정부의 적극적인 대응양상과 철군 이후 군사원조를 포함한 미국의 대한정책 내용을 통하여 한국과 미국의 한국 공군력에 대한 인식과 전력증강과정을 정리할 수 있다. 한국의 군사력 건설에 절대적인 영향을 미쳤던 미국은 항공력 건설에 부정적인 인식을 가졌다. 이는 한국의 국제정치적 비중을 고려하지 않는 측면과 이승만의 북진정책의 표방 등 다양한 이유가 존재하였으며, 지속적으로 미국의 대한정책에서 항공력은 불필요한 요소로 간주되었다. 또한, 한국문제의 유엔이관으로 시작된 철군논의는 미국의 대한정책에 있어 육군성과 국무부의 이견을 노출하였으며, 이 과정에서 이승만은 강력한 방위력을 보유한 국군의 창설과 군비확장을 주장하여 미국의 대한군사원조를 강조하였다. 미국의 경제원조 중심의 대한정책에 대해 이승만은 미군철수 반대 및 한미군사협정의 체결을 주장하였지만, 미군철수가 현실화되는 과정에서 군사원조에 항공기를 포함시키는 등 강력한 요구사항으로 미국을 압박하였다. 이승만의 대북정책에 대한 의구심으로 미국은 항공기 원조를 불허하고, 유사시 미국의 공군력을 투입하도록 하였다. 이에 이승만은 공군의 독립과 비행기헌납운동을 전개하여 건국기를 도입하였다. 이러한 이승만의 항공력에 대한 인식은 한국전쟁의 전초전으로 작용한 38선 충돌과정에 정치·군사적 영향을 미쳤다. 38선 충돌과정에서 한국은 10만명의 정규군을 양성하여 전력의 우위를 확보함으로써 북한에 대한 가식적인 우위를 확보

하였지만, 김일성에게 위협감을 조성하여 북한이 지상군중심의 전력증강을 하도록 유도하는 결과를 가져왔다. 이는 남북한이 한국전쟁의 전개과정에서 핵심전력인 공군력을 지상군 전력에 비하여 상대적으로 도외시한 결과를 초래하였다.

북한의 경우, 김일성의 정권장악과정에서 지상군 중심의 야전경험과 정치적 위상정립이란 현실적 문제들로 인하여 상대적으로 낮은 항공력에 대한 인식을 보였지만, 1949년에 접어들면서 소련으로부터 군사무기를 지원받고 항공력을 강조하는 측면이 나타났다. 한편, 38선의 충돌이 잦아지면서 한국의 지상군 전력에 대한 위협감으로 점차 지상군 전력 중심의 전쟁준비로 전환하였다. 그러나 자체 항공력 건설에 부정적이었던 미군정하의 남한과는 달리 북한은 신의주항공대를 1945년에 창설하여 신속하게 공군력으로 성장시켰던 항공력의 저변이 있었기 때문에 한국전쟁 직전 짧은 시기에도 불구하고 항공사단을 구성하고 항공작전을 전개할 준비를 완료하였다.

남북한은 한국전쟁의 경험을 통하여 항공력의 중요성을 새롭게 인식하고, 한국은 미 공군의 전력적인 지원과 자체 항공력 확보에 노력하여 전후 항공전력 회복과 새로운 무기체계를 도입하였으며, 북한은 소련으로부터 항공전력을 적극적으로 지원받으려 노력하였다. 한국전쟁에서 항공력은 전쟁의 승패뿐만 아니라 동북아 국제정세에서 군사적 균형 유지에 중요한 전력자산으로 평가된다. 이러한 항공력을 보유·운영하는 공군에 대한 본격적인 연구는 단순한 편제, 교리차원을 넘어 한국현대사에서 공군과 공군력이 어떠한 역할과 위상을 가지고 있으며, 제2차 세계대전 이후 급변하는 국제사회에서 공군력이 가지는 의미를 분석하는 연구가 되어야 할 것이다. 본 연구는 해방 이후 남북한의 공군력 인식 및 전쟁준비 과정을 정리하였지만, 세부적으로 이 시기의 공군력인식을 남북한 뿐만 아니라 국내와 국외로 구분하고, 국내의 경우 정치지도자들의 해방 이전 태평양전쟁, 만주사태, 항일무장투쟁 등 역사적·군사적 경험, 해방 이후 정세변화와의 연관성, 미소군정의 군사적 지향에 대한 세세한 사항, 한국전쟁 이전 38선의 군사적 충

들과 항공력과의 관련성 등을 세밀하게 다루지 못하였으며, 국외적으로 미소의 제2차 세계대전 이후 군사적 지향, 세계대전 이후 전후복구과정과 군비축소과정에서 항공력의 변화양상, 대만과 중국의 정치·군사적 대립과정에서 항공력의 위상과 남북한의 관련성 등에 대해서도 다루지 못하였다. 이러한 부분은 향후 연구과제로 보다 정치한 연구성고가 요구된다.

(원고투고일 : 2008. 3. 6, 심사수정일 : 2008. 5. 20, 게재확정일 : 2008. 6. 16)

주제어 : 공군력, 항공자산, 군사원조, 비행기헌납운동, 이승만, 건국기, 항공인식, 김일성, 신의주항공대

<ABSTRACT>

The Korean War Readiness Courses and An Air Power Recognition of the North and South Korea after the Liberation

Kim, Kyeong-lok

This research recognize the air power as the key point element of the Korean War, and analyze the war readiness course and the recognition about the Air Forces of North and South Korea. A subject period of the study distinguishes the Korean War from the rule period of Japan based on the liberation.

To strengthen the air power at the rule period of Japan was carried out with the colonization rule and in the method of the war readiness. Japan made many airplane to accomplish the war and made the airport at the Korean Peninsula. Korea was mobilized in this course at an aircraft manufacture and airport construction.

Korea had high concern about the air from 1900 and grasped the current situation about the air force of a big power and predicted a future air war. The recognition about the air power of Korea was connected to independent movement. The independence group trained the pilot and applied the air power at independent movement. The air asset and the recognition about the Air Force was utilized for the air force construction which is formed at a rule period of Japan. The Air Force of the Republic of Korea (ROK) after the liberation failed though it tried the receipt of the airplane to be left. But, North Korea took the action such as quick receipt of the airplane and

the *Sineuju* Air Unit establishment. North Korea began the Korean War from the situation which the air power is superior compared with the ROK finally.

The ROK coped with return of the US Forces in Korea and requested the support of active air power in America. The USA emphasized the economy assistance than the soldier assistance of the Air Force about Korea. The USA evaluated the meaning of Korea which is the international politics relatively so that it was low. Especially the USA recognized negatively about the going north unity which the Korean Government insists. The Korean Government propelled an air power increase which is the oneself as soon as an air power enhance requirement about America failed. *Syngman Lee* propelled a fund-raising campaign to buy the airplane and prepared the *Geonkukki*.

The case of North Korea, *Kim Il-sung* recognized the air power in the course which he comes into the power due to the problem to be reality so that it was low. The recognition about his air power is low to a guerilla experience and restless political topology. But, He received a soldier weapon support since 1949 from the USSR and emphasized the air power. He emphasized the military strength of the army again as soon as a 38th Parallel force collision happened. The North Korea organized the air unit in spite of short time before the Korean War.

Key Words : Air Power, Air Asset, Military Aid, A Fund-raising Campaign to buy the Airplane, *Syngman Lee*, *Geonkukki*, Air Power Recognition, *Kim Il-sung*, the *Sineuju* Air Unit