

## 6·25전쟁 이전 공군의 창군과 전력증강

金 暲 綠\*

1. 머리말
2. 광복 이후 항공부대의 창설
3. 정부수립과 공군의 독립
4. 미국의 군사원조와 독자적 전력증강 노력
5. 맺음말

### 1. 머리말

남북 분단상황에서 냉전으로 인한 대결구도의 국제정세가 형성되어 6·25전쟁 이후 한국사는 질곡의 역사를 전개해 왔다. 한국 현대사의 시작점으로써 6·25전쟁에 대한 다양한 인식은 한국 현대사의 성격을 반영하는 것으로 현재까지 논쟁점이 되고 있다.

6·25전쟁에 관련된 연구성과는 정치사적 측면에서는 전쟁의 원인에 집중되어 연구되었으며,<sup>1)</sup> 군사적인 측면에서는 전쟁의 배경과 과정을 정리한

연구<sup>2)</sup>와 전쟁의 국제학적 측면에서 접근한 연구<sup>3)</sup> 등 방대한 분량으로 이루어져 대체적인 모습을 파악할 수 있게 되었다. 그러나 6·25전쟁에서 중요한 측면이 누락되어 주목받지 못하였다. 북한에서 소련과 중공을 설득하여 전쟁지원 및 전쟁지도를 받아내는 과정에서 심각하게 고려되었던 미국의 참전여부를 오판한 점이다. 실제 김일성은 일본에 주둔한 미군의 병력은 북한의 전력이 한반도를 점령하는데 큰 위협이 되지 않으며, 미 본토에서 전력이 전개할 때에는 이미 전쟁이 종료될 것이라 판단하였다. 이 부분에서 중요한 공군전력에 대한 고려가 미흡하여 북한의 전쟁지도부는 근본적인 오류를 노출하게 된 것이다. 기존 연구에서 공군력을 중심으로 6·25전쟁에 접근한 연구는 미흡한 실정이다. 미 극동공군의 6·25전쟁 당시 항공작전을 상세히 정리한 연구가 최고의 연구성과를 거두었다고 평가할 수 있지만, 미 공군의 활동상 중심으로 서술됨으로써 한국 공군의 역할과 활동에 대한 측면은 미비하다. 공군본부를 중심으로 공군사 연구를 통하여 당시의 세부적인 기록들을 정리하였지만, 이는 역사기록의 정리수준을 넘지 못하는 한계가 있다.<sup>4)</sup> 최근 해방 이후 남북한의 항공력에 대한 인식을 다룬 연구와 6·25전쟁기 미 공군 및 남북한의 각종 자료를 분석하여 미 공군 공중폭격의 전개과정과 성격을 총체적으로 다룬 연구가 있어 주목된다.<sup>5)</sup>

시완 역, 『한국전쟁의 기원』, 인간사랑, 1989; 김학준, 『한국전쟁: 원인·경과·휴전·영향』, 박영사, 1989; 박명립, 『한국전쟁의 발발과 기원』 1, 나남출판, 1996; 김영호, 『한국전쟁의 기원과 전개과정』, 두레, 1998; 정병준, 『한국전쟁, 38선 충돌과 전쟁의 형성』, 들레개, 2006.

2) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』 1·2, 1967·1968; 국방부 군사편찬연구소, 『한국전쟁사의 새로운 연구』 1·2·3, 2001·2005·2006; 양영조, 『한국전쟁 이전 38도선 충돌 1945~1950』, 국방군사연구소, 2000.

3) 브루스 커밍스 저, 박의경 역, 『한국전쟁과 한미관계 1943~1953』, 청사, 1987; 김철범, 『한국전쟁: 강대국 정치와 남북한 갈등』, 평민사, 1989; 이완범, 『한국전쟁: 국제전적 조망』, 백산서당, 2000; 주젠룡 지음, 서각수 역, 『모택동은 왜 한국전쟁에 개입했을까』, 아카넷, 2005.

4) 공군본부, 『공군사』, 1991; 『6·25전쟁 증언록』, 2002.

5) 김경록, 『해방 이후 남북한의 공군력 인식과 한국전쟁 준비과정』, 『군사』 67, 국방부 군

\* 공군 보라매리더십센터 연구분석처장

1) 브루스 커밍스 저, 김주환 역, 『한국전쟁의 기원』 상·하, 청사, 1986; 피터 로우 저, 김

이에 본 글에서는 대상시기를 광복 이후 6·25전쟁이 발발하기 직전까지로 한정하여 한국 공군의 창군과정과 전력증강 과정을 정리하도록 한다. 전력을 항공전력과 인적전력으로 구분하여 해방공간에서 항공인들이 어떻게 인적자원을 회합하여 항공부대를 창설하고, 공군으로 독립하였으며, 항공전력인 항공기를 어떻게 확충하였는가를 살펴보도록 한다. 인적자원의 경우, 다양한 출신임에도 불구하고 공군으로 종합되었던 과정을 정치상황의 변화와 연관시켜 살펴본다. 이는 해방정국에서 군부는 정치적 성향을 다분히 지닌다는 점에서 살펴보고자 하는 것이다. 항공전력의 경우, 미군의 철수, 미국의 군사원조, 이승만 정권의 국정운영 등을 종합하여 살펴보도록 한다. 특히, 소련의 원자폭탄 보유와 중국 대륙의 공산화로 인해 결정된 NSC 68의 영향으로 대한군사원조가 어떻게 전개되었으며, 이후 한국정부의 추가 군사원조 요청 내용과 미국의 반응을 통하여 공군력 증강과정과 한국정부의 독자적인 항공기 도입과정을 살펴보도록 한다.

이러한 연구는 기존 공군사에서 단순 기록정리의 한계를 벗어나 한국 현대사에서 공군사를 살펴보고자 하는 것으로 부대창설의 군제사나 사건 나열의 정리가 아닌 공군이 갖는 역사적인 의미를 현대사 전반과 연관하는 시도로써 의미가 있을 것이다.

## 2. 광복 이후 항공부대의 창설

광복과 동시에 한국사회는 민족적인 흥분과 함께 국토분단의 역사적인 경험을 겪게 된다. 분단 상황에서 방위의 수단으로 일련의 군 창설과정이 진행되었다. 남한에서 국군의 창군과 공군전력에 대한 배경상황으로 당시의

사편찬연구소, 2008; 김태우, 「한국전쟁기 미 공군의 공중폭격에 관한 연구」, 서울대 국사학과 박사학위논문, 2008.

국제정세를 미 공군 중심으로 살펴볼 필요가 있다. 미 육군항공대 1만명이 미얀마(緬甸)에서 철수를 완료하고, 재중 미 공군의 통합이 이루어지면서 라델이 재중 미 공군연락부장으로 취임하였다.<sup>6)</sup> 전후 중국에 있던 미 공군은 통합화를 추진하여 昆明, 成都, 南京, 鎮江 등지에 약간의 분견대만 남겨두고, 약 20여 개의 비행기지에서 철수하였다. 미 공군참모총장에 벤드버그 장군이 임명되어 공군의 실질적인 군세가 확장되고 정비되었다.<sup>7)</sup> 이러한 공군의 확장과 정비를 위하여 트루먼 대통령은 의회에 공군 확장을 위한 7억 2,500만불의 예산을 요청하였다. 이는 상원 군사위원회에서 가결되었고 하원을 통과하였다.<sup>8)</sup>

남한에 진주한 미 군정에 대해 한국인들은 군대창설을 위한 노력을 경주하였다. 미 군정도 1945년 11월 13일, 국방사령부를 설치하고 군대 육성을 위한 제반준비에 착수하였다.<sup>9)</sup> 국방사령부는 1945년 11월 3일, 미 군정법령 제28호에 근거하여 창설되고, 11월 8일, 이응준(李應俊) 등이 제시한 국방계획안을 기초로 하여 국방군 창설계획안을 수립하였다.<sup>10)</sup>

1945년의 상황에서 특이한 것은 공군을 독립된 군으로 편제하고자 하였던 점이지만, 실제 이러한 계획이 확정과 이행에 앞서 미국식 군사훈련의 실시가 전제되어야 한다는 미 군정청의 주장으로 인하여 현실화되기는 어려웠다. 미국식 군사훈련의 조건인 언어소통을 해결하기 위해 1945년 12월 5일, 군사영어학교가 설치되었다.

공군의 창설이 계획되었던 국방군 창설계획안은 맥아더사령부를 거쳐 국무·전쟁·해군부의 3부정책조정위원회(SWNCC)에서 군 창설보다 점령군

6) 『조선일보』 1945년 12월 15일; 1946년 1월 14일. 2차 세계대전 중에 약 100여 대의 항공기가 중국에 제공되었으며, 일본이 항복할 때는 115대까지 제공되었고, 약 2,000명의 중국인이 훈련을 받았다.

7) 『조선일보』 1948년 4월 4일.

8) 『조선일보』 1948년 4월 10일; 5월 1일; 5월 9일

9) 국방부전사편찬위원회, 『국방조약집, 1945~1980』 제1집, 1981, 683쪽.

10) 국방부 군사편찬연구소, 위의 책, 2002, 245쪽.

의 경비부담을 줄이기 위해 미군 무기로 장비한다는 방침을 정하자 주한미 군사령관 하지의 지시로 국방부장 Champeny가 건의한 Bamboo계획안으로 바뀌었다. Bamboo계획안에 의해 조선국방경비대가 설치되고, 국방사령부는 국방부로 개칭되었다가 미소공동위원회 소련대표의 항의로 국내경비부로 개칭하였다. 즉, 국방사령부는 이듬해 6월 15일, 미 군정법령 제86호에 의거하여 국내경비부(Department of Internal Security)로 개칭하였는데, 한국인들은 통위부(統衛部)로 호칭하였다.<sup>11)</sup> 또한 국방사령부 예하에 1946년 1월 15일부로 남조선국방경비대와 해안경비대가 창설되었다. 이들 조직은 정부수립 이후 각각 육군과 해군으로 개편되었다.

1946년 10월 이후, 미소공동위원회에서 점령군의 철수문제가 제기되자 미군측에서는 미국의 합동참모본부가 주관이 되어 맥아더사령부와 미 군정청이 한국의 국방과 국방군의 창설방안을 검토하였다. 검토결과 한국의 경제사정, 신병훈련, 유능한 지휘관 확보, 언어장벽, 주한미군 역할감소 등 제반요소를 고려하여 경비대를 50,000명으로 증원하되 무기는 점차적으로 제공하기로 결정하였다.<sup>12)</sup>

해방 이후 항공계 인사들의 조직결성 과정은 항공부대 창설의 맹아로 작용하였다. 1946년 3월 15일, 김광한(金光漢)이 중심이 된 중앙항공연구소, 3월 20일, 안동혁(安東赫)이 중심이 된 조선학생항공연맹 등이 결성되었다. 이러한 민간항공인들의 조직결성과 함께 군 출신 항공인들의 조직결성도 활발하였다. 대표적인 조직이 1946년 3월 20일에 결성된 조선항공기술연맹이었다. 비록 군출신 항공인 중심의 조직이었으나 명예위원장에 신익희(申翼熙), 위원장에 신치호(申治浩), 부위원장에 함병선(咸炳善) 등이 취임하는 등 사회적인 영향력을 갖춘 조직이었다. 해방과 함께 국내에서 활동하던 항공인들은 이러한 조직을 통하여 항공사상을 고취하고, 항공인들의 역할을 결집하였다.

11) 국방부 군사편찬연구소, 『한미 군사 관계사(1871~2002)』, 2002, 241쪽.

12) 국방부 군사편찬연구소, 위의 책, 2002, 252쪽.

여기서 주목되는 점은 항공기술연맹의 명예위원장에 신익희가 취임한 사실이다. 이는 1946년까지 항공인들의 모임에 임정세력을 포함한 독립운동에 종사하였던 인물이 중심적인 역할을 하였음을 알 수 있다. 이후 1948년 초반까지 신익희는 민족진영의 대동단결이라는 명분을 내세워 조소앙, 명계세 등과 신당결성을 추진하였지만, 10월에 신당 이탈을 표명하고 이승만과 여당결성을 논의하게 되었다. 김구계열로 구분되던 신익희가 이승만과 연결되게 된 계기는 2가지에서 찾아볼 수 있다. 첫째는 이승만으로부터 결성되는 여당에서의 지위를 약속받았기 때문이며,<sup>13)</sup> 정치자금의 운영에 있어 김구와 마찰을 초래하였기 때문이다.<sup>14)</sup>

국내 항공인들의 노력에 전기를 마련한 것은 재중국 항공인들의 귀국이였다.<sup>15)</sup> 1946년 7월 26일, 최용덕(崔用德), 이영무(李英茂), 김진일(金震一) 등이 귀국하면서 각종 항공단체를 통합하는 한국항공건설협회가 창립되었다. 한국항공건설협회의 창립에 주도적인 역할을 담당하였던 통합준비위원회의 위원장은 최용덕, 위원은 윤창현(尹昌鉉), 금동엽(金東業), 이정희(李貞喜), 이순환(李純煥), 서현규(徐絃圭), 신치활(辛致活), 김석원(金石垣) 등이 선임되어 항공인의 역량을 결집하였다.<sup>16)</sup> 당시, 한국항공건설협회의 회장과 부회장은 중국에서 활동하며 항일운동에 종사하였던 광복군 참모장 출신의 최용덕, 중국공군 출신의 이영무가 선임되었다. 즉, 1946년까지 한국 항공인들의 조직화 및 역량결집을 위한 중심역할은 중국에서 활동하였던 인물들이었으며, 이는 해방 이후 사회적인 반일의식을 반영하는 자연스러운 현상이라 할 것이다.

한국항공건설협회는 해방 이후 남한사회에 존재하였던 김포비행장의 항

13) 김수자, 『이승만의 초기 권력기반 연구』, 경인문화사, 2005, 136~137쪽.

14) 정병준, 『1945~47년 우익진영의 애국금과 이승만의 정치자금 운용』, 『한국사연구』 109, 2000, 196~197쪽.

15) 『조선일보』 1946년 8월 4일자. 최용덕 장군의 귀국을 계기로 전국 항공 각 단체가 통합하기로 하고, 7월 22일 航空團體統合籌備委員會를 결성하고 모든 부서를 결정하였다.

16) 『동아일보』 1946년 8월 4일자.

공대장 장덕창, 민간항공사 사장 신용욱 등을 포괄하는 모든 항공인들의 구심점 역할을 하였다. 해방이 되면서 이전까지 직업으로 항공에 관련된 업무를 수행하던 이들이 해방 이후 한국사회에서 항공분야의 중추적인 역할을 수행하기 위한 목적과 함께 일면 항공군의 창설을 염두에 두기도 하였다. 그러나 항공군 창설을 위한 구체적인 대안을 제시하지는 못하였다. 이러한 대안은 일본군 출신 항공인들이 대거 남한사회에 유입되면서 시작되었다.

해방 공간에서 항공인들을 분류하면, 민간항공 분야와 군 분야로 구분할 수 있다. 민간항공 분야는 여의도비행장에서 대한민국항공사(KNA)를 운영하던 신용욱(愼鏞項)<sup>17</sup>과 대구에서 조선비행학교를 운영하던 김영수(金永修)<sup>18</sup> 등 약 40여 명이 있었다. 군 분야는 중국군과 일본군에 종사하였던 분류로 구분할 수 있다. 중국군 출신은 광복군 참모장 출신이자 중국 공군의 항공기지사령관이었던 최용덕, 중국공군 출신의 이영무, 중국 공군사관학교 출신의 김신(金信) 등 약 20여 명이 있었다. 일본군 출신은 육군사관학교 항공과 출신, 육군소년비행학교 출신, 한국주둔 일본군 비행부대 출신 등 조종사 90여 명, 정비·무장·통신·기상 등 분야 400여 명이 있었다.

17) 大韓民國航空社(株)는 서울시 종로구 종로1가 1번지에 국제선 영업부름, 서울시 중구 을지로1가 180 반도빌딩 224호실에 본사를 두고, 부산과 광주에 지점을 둔 한국 최초의 민간항공사였다. 신용욱은 일제시대 崔麟이 주도한 朝鮮臨戰報國團의 本町隊에 소속된 평의원으로 활동하다가 1936년에 조선항공사업주식회사를, 1942년에 中樞院參議 高元勳 등과 朝鮮航空工業株式會社를 설립하였다. 일본에서 조종을 배운 뒤 일등비행사 자격을 취득했고 일본명 신바라가쓰헤이(眞原勝平)로 유명하였던 신용욱은 1946년 2월 10일, 特委에 反民法 第4條 7項 違反혐의로 체포되었지만, 3월 24일 罪狀이 없고 同情할 餘地가 있다는 檢察官의 견해 아래 不起訴되었다. 구체적인 반민특위 재판기록은 『反民特委裁判記錄』 권8, 다락방, 1993 참조. 이후 신용욱은 6·25전쟁이 발발하자 무기구입비상대책위원회 위원으로 위촉되었다. 이때 전체 위원은 10명으로 白象奎, 池青天, 愼鏞項, 鄭一亨, 金雄鎭, 延秉奭, 尹在根, 李教善, 崔國鉉, 李肯鍾 등이다. 『민주신보』 1950년 6월 28일자; 『民族正氣의 審判』, 革新出版社, 1949; 『臨戰報國團이 組織되기까지의 經緯』, 革新出版社, 1949.

18) 『航空朝鮮建設에 朗報 五百萬圓으로 大邱에 朝鮮飛行校設立』, 『동아일보』 1946년 11월 2일자.

일제시대 항공인들은 일제의 식민통치에 일정한 조력자의 역할을 수행하였던 인물들이며,<sup>19</sup> 해방 이후 친일경력의 굴레를 벗어나기 위해 적극적으로 이승만 정권에 동조하였다.

일제시대 항공에 종사하는 방법은 민간항공을 통한 항공관련 종사 방법도 있었지만, 대다수는 군대에서 항공에 관련된 업무 수행을 통하여 항공인이 되었다. 특히, 제2차 세계대전을 전후하여 일본군이 대대적으로 한국 내에 항공기지를 건설하자 이에 종사한 군인과 군속이 있었으며, 세계적인 항공력 보유국가였던 일본에서 항공분야에 종사하였던 군인 등이 귀국함으로써 항공인은 급증하였다. 1946년 5월, 동남아지역에서 귀국한 김정렬(金貞烈)은 통위부 부위로서 정보국장 대리인인 동생 김영환(金英煥)을 통하여 미 군정청과 접촉을 가졌다. 미 군정청과의 접촉을 통하여 항공인들의 항공부대 창설 열망을 시도하였던 김정렬은 이후 항공인의 지도적인 인물로 등장하였다.

김정렬은 5대째 무관을 이어온 광주 김씨 출신으로 큰아버지와 아버지 모두 일본 육사를 나왔던 점에서 일제시대 행적을 가늠할 수 있다. 김정렬은 1937년 육군예과사관학교에 입학, 1940년 54기로 육군항공사관학교 전투기과를 우수한 성적으로 졸업하였다. 1941년 12월, 발발한 태평양전쟁 초기에 항공중위로 필리핀 공략작전에 참가하였다. 1943년 일본 아케노 육군비행감중학교 졸업 후 동기생들 가운데 처음으로 전투기 비행중대장에 발탁되었다. 1944년 9월에는 스마트라, 자바, 팔렘방 등지에서 방공 근무를 하였다. 종전 직전 김정렬은 아케노 육군비행감중학교 교관으로 임명되어

19) 일제시대에 민간항공관련 친일기업은 朝鮮飛行機株式會社(代表 朴興植), 朝鮮航空工業會社(愼鏞項, 金季洙, 取締役, 朴興植, 高元勳), 松都航空機株式會社(代表 高漢承, 大山承基, 大山隆石, 伊東博, 高山茂松, 天山武鎭, 木戶尙裕, 李英介, 松平南鎭, 永川項, 西原清一), 金剛航空株式會社(代表 李英介, 取締役, 平山德洙, 弓長喜代志, 小山眞春, 監査役 河本勝武, 大村道成, 顧問 朴斗榮, 相談役, 李英實) 등이었다. 이들은 해방 이후 반민특위에 의해 체포되지만, 당시 국회의원 이문원의 언급처럼 정치권의 비호로 인해 별다른 처벌을 받지 않았다. 『重配·留宿屈문제 등 少壯國議員과 座談 (1)~(2)』, 『조선중앙일보』 1949년 5월 5일자; 『民族正氣의 審判』, 革新出版社, 1949.

부임하는 도중 프놈펜에서 종전을 맞이하였다. 일본 패망 이후 사이공 경비대장으로 변신하여 치안유지 임무를 수행하던 김정렬은 일본육사출신을 모아 집단생활을 시키다가 1946년 5월, 일본 구축함 요쓰키함으로 이들과 함께 부산항으로 귀국하였다.

일본군의 전력을 가지고 있던 해방공간에서 김정렬이 창군과정에 주도적인 역할을 수행할 수 있었던 이유는 미 군정 통위부에 친동생 김영환이 관계하였기 때문이다. 김영환은 부위라는 낮은 계급임에도 불구하고 인적요원이 모자라는 상황에서 통위부 정보국장을 맡아 활동하였다. 김영환을 통하여 김정렬은 창군준비의 진척정도를 비교적 상세히 파악하였다.<sup>20)</sup>

김정렬은 항공관련 종사자의 인적요소를 강조하여 명부를 작성하였다. 치밀하게 전개된 김정렬의 항공종사자 조사작업은 해당 인물을 기본적으로 군인과 민간인으로 구분하고, 기본 인적사항, 경력, 주소, 연락처를 정리하였다. 이때 김정렬이 확보한 인물은 약 500여 명에 달하였다. 김정렬의 항공종사자 조사작업은 창군과정에서 공군의 독립적인 창설의 기초가 되었지만, 당시 창군과정에서 파생되는 인적구분의 발단이 되기도 하였다. 조사작업의 흐름을 파악하게 하는 것은 김정렬의 회고록에 기록된 항공인의 분류에서 찾아볼 수 있다. 당시 해방공간 남한에서 항공인으로 활동했던 환경과 경험을 기준으로 9개 범주로 구분하였다.<sup>21)</sup>

20) 김정렬, 앞의 책, 1993, 81쪽.

21) 김정렬, 앞의 책, 1993, 82~87쪽. ① 일본육사출신으로 항공부대에 활동한 장교: 朴範集(일본육사 52기, 조종), 金貞烈(54기, 조종), 金昌圭(55기, 정비), 申尙澈(58기, 조종), 朴元錫(58기, 조종), 韓鏞顯(58기, 조종), 洪承華(59기, 정비), 張志良(60기, 조종), 李連洙(60기, 조종) 등 9명이며, ② 소년비행병출신: 항공병학교를 졸업하고 육군항공대에 복무하였던 인물로 조종사 40여 명, 정비사 40여 명, 통신사 30여 명 등이 존재하였으며, 1기에서 17기까지 있었다. 대표적인 조종사로 李根哲(2기), 徐漢浩(5기), 徐武甲(6기), 朴熙東(10기) 등이었다. ③ 일반대학출신으로 일본군 항공장교로 활동: 와세다[早稻田]대학출신의 張盛煥, 申攸浹 등으로 정식 조종사는 아니고, 테스트 조종사나 조종견습사관이었다. ④ 지원병출신의 항공종사자: 吳占石(조종), 朴斗先(정비) 등이 있었다. ⑤ 중국군출신의 항공종사자: 崔用德(조종), 李英茂(조종), 金震一(조종), 金英哉(조종), 金信(조종) 등 약 15명이 있었다. ⑥ 일본 항공대 군속출신: 일제시대 한반도

김정렬 자신은 항공부대 창설 이전에 작성된 명부를 기준으로 서열을 정하고, 서열대로 군대에 들어가도록 하여 군대 내에서 서열과 계급이 뒤바뀌는 일이 없었으며, 창설 초기에 오는 여러 잡음과 내부 갈등을 미연에 방지하였다고 자평하였다. 그러나 항공부대 창설 이전에 이미 주도면밀하게 항공부대 창설과정을 주목하고 준비하였던 김정렬은 해방 이후 일본 항공대출신을 중심으로 부대창설을 의도하였다. 이는 공군의 창설과정에서 자연스럽게 구성되어야 할 출신의 다양성을 제한하고, 획일적이고 상하서열의식 및 선후배의식을 강화하는 결과를 초래하였다. 김정렬은 남한사회에 거주하는 항공인사들의 실태를 파악함으로써 향후 공군창설의 기초로 활용하고자 하였다. 김정렬의 항공인사 실태조사에 큰 도움이 된 것은 신유협(申攸浹)의 대만주둔 일본군 항공대 인원들이었으며, 당시 신유협은 108명의 명단을 가지고 있어 이를 모체로 항공병 1기생을 모집하게 되었다.<sup>22)</sup> 항공부대의 창설승인이 나면서 김정렬은 명부의 서열대로 105명을 1차 항공부대에 입대하도록 하고, 이후에도 서열대로 순차적으로 500여 명의 인사들을 항공부대에 종사하도록 하였다. 절대 다수가 일본군 출신으로 충원되었던 점은 해방 직후 김정렬이 일본군 출신 항공종사자를 신속하게 조직화하고 절대적인 영향력을 미치고자 하였던 점에서 파악된다. 그 결과 초기 항공협회 결성 등의 추진과정에서는 인지도가 가장 높았던 최용덕 등이 주도적인 역할을 수행하였지만,<sup>23)</sup> 미 군정과의 관계에 있어 김정렬은 김영환을 매개

에 설치되었던 일본 항공대의 한국인 군속으로 근무하였던 인물로 정비사, 운전사, 통신, 무장 등의 분야에 종사하였던 인물이었다. ⑦ 일본 민간항공종사자: 張德昌(조종) 등 15여 명이 있었다. ⑧ 해방전 한국 민간항공종사자: 慎鏞瑛이 설립한 朝鮮航空事業社 등에서 활동하였던 全明燮 등 30여 명이 있었다. ⑨ 해방후 비행학교출신: 일제시대부터 대구에서 金永修가 설립한 조선항공연구소를 이어 해방후 설립된 비행학교에서 활동한 인물로 徐雄成 등과 글라이더 관련인물 15여 명 등이 있었다.

22) 공군본부, 『6·25전쟁 증언록』 2002, 23~24쪽. 신유협이 가지고 있던 명부의 108명 가운데, 3명은 이북으로 가고 105명에게 전보와 편지를 보내 실제로 들어온 78명을 항공병으로 모집하였다. 이들 중 신응균, 장성환, 김영재, 고준식, 신용우, 신유협, 한용현 등 10명은 입대 한달 후 장교로 임관하였다.

체로 하여 미 군정의 한국군 건설의도를 파악하고, 적절히 부합하여 항공 종사자의 모임에서 주도권을 장악하게 되었다. 이 과정에서 김정렬은 수직인 우세를 바탕으로 점차 중국군 출신을 배제하고 항공부대의 창설, 공군의 독립 등을 주도하였다.

김정렬은 당시 항공계의 지도급 인사였던 최용덕, 이영무, 박범집, 장덕창, 이근석, 김영환 등과 논의하여 공군의 창설을 건의하였다.<sup>24)</sup> 김정렬이 주도하여 항공부대의 창설을 통위부와 교섭하는 과정에서 자연스럽게 7인의 간부가 대표성을 띠게 되었다. 7인의 간부가 항공부대를 만들기 위해 본격적인 교섭에 들어가기 직전까지의 상황을 살펴보면, 의외로 제외되었던 인물이 있다. 대표적인 인물이 김진일(金震一)이다.

미 군정은 남한의 항공분야에 무관심하였으며, 특히, 항공부대의 역할에 대해 부정적인 인식이 있었다.<sup>25)</sup> 해방 이후 남한에 있었던 일본 비행기 약 500여 대를 모두 민간에 고철로 불하하여 항공분야의 기초를 마련하지 못하도록 하였다. 뿐만 아니라 공군이 창군되던 시기에 김포비행장에 미군 소속 B-26 경폭격기 30대가 있었는데, 한국군의 인도요청에도 불구하고 미군은 비행기를 해체하여 고철로 불하하였다.<sup>26)</sup>

23) 『한국독립운동사자료』3(임정편Ⅲ): 『韓民族獨立運動史資料集』45(中國地域獨立運動 裁判記錄 3). 최용덕은 1932년 4월 朝鮮革命黨의 간부로 활동하였으며, 韓國對日戰線統一同盟의 한 축이었던 新韓獨立黨의 執行委員으로 활동하다 사직하고 李青天이 補選되었으며, 1936년에는 신한독립당의 비행대장으로 활동하는 등 일제하 독립운동가로 인지도가 높았다. 최용덕의 독립운동 경력은 朝鮮總督府 警務局長이 1924년 10월 18일에 外務省 亞細亞局長에게 보고한 '支那側の 鮮人에 대한 軍事教育에 관한 件'에 盧伯麟(上海假政府 軍務總長) 휘하에서 활동하는 인물로 지목된 점에서도 확인된다.

24) 김정렬, 『김정렬회고록』, 을유문화사, 1993. 공군창설 주요 간부의 출신과 경력을 정리하면 崔用德(중국군, 2,000시간 이상), 李英茂(중국군, 2,000시간 이상), 張德昌(일본 민간수송, 9,820시간), 朴範集(일본군), 金貞烈(일본군, 2,000시간 이상), 李根哲(일본군, 2,000시간 이상), 金英煥(일본대학 항공부), 張盛煥(일본군, 2,000시간 이상), 金震一(중국군, 2,000시간 이상) 등이다.

25) 『법령』 제39호, '대외무역규제'.

26) 김정렬, 위의 책, 1993, 130쪽.

항공부대의 창설에 있어 시대적 배경을 살펴보면, 1947년 11월 14일, 유엔총회에서 '인구비례에 의한 총선거'를 결의하고 이에 따라 1948년 1월 12일, 유엔한국임시위원단이 활동을 시작하였으나 소련군이 북한지역 입국을 거부함으로써 그 기능을 제대로 수행하지 못하였다.<sup>27)</sup> 한정된 활동에 대해 미국은 남한에서만이라도 선거를 실시할 것을 주장한 미국의 결의안을 2월 26일 가결하여 5월 10일 남한에서의 총선거가 결정되었다.<sup>28)</sup>

총선거에 대해 남한의 정치세력은 단독정부노선을 주장하는 이승만과 한민당의 흐름 그리고 남북분단을 영구화한다고 주장하여 반대한 임정계와 좌익계열로 대립하였다. 특히, 우익세력의 분화를 초래하여 이승만의 단독정부 노선과 김구의 남북한 통일정부 노선으로 분열되었다.<sup>29)</sup> 결국 5월 31일, 제헌국회가 개원되고 7월 8일 정부조직법 기초위원회에서 정부기구를 4처 10부로 조직할 것을 결의하였다. 이때 결의된 정부조직법은 미 군정의 행정조직과 차이를 보이는 것으로 외교·국방의 기능강화 등을 특징으로 하였다.<sup>30)</sup>

항공인들은 한국항공건설협회를 근간으로 지속적으로 미 군정청에 항공부대 창설을 교섭하였다. 당시 통위부와 조선경비대 미 고문관인 프라이어스 대령을 상대로 하였으며, 조선경비대 정보국장 대리직을 수행하던 김영환 부위가 직접적인 교섭을 담당하였다. 1948년 3월, 미 군정 당국은 조선경비대에 경비행기부대를 창설한다는 전제하에 항공인 3명을 통위부 고문으로 추천해 줄 것을 제안하였다.<sup>31)</sup> 이때 미 군정청은 당시 항공인사들이 대부분 일본군과 중국군에 종사하여 미군식 훈련이 전무하다는 인식하에 이들에게 조선경비대 보병학교에 입교할 것을 요구하였다.

27) 임명상 역, 『UN 조선위원단 보고서』, 돌베개, 1984, 78쪽.

28) United States, Foreign Relation of the United States, 1948.2.27(이하 FRUS).

29) 김수자, 「1948년 이승만의 초대 내각구성의 성격」, 『이화사학연구』 23·24집, 1997, 195쪽.

30) 김수자, 위의 논문, 1997, 198~201쪽.

31) 공군본부, 『공군사』, 1991, 42쪽.

항공부대 창설에 있어 기반시설이라 할 비행장의 경우, 일제시대 남한지역에 존재하였던 비행장은 대구, 군산, 김해, 수원, 제주 등, 일본 항공대 주둔기지였으며, 김포, 여의도는 민간항공사의 비행장이었다.<sup>32)</sup> 이러한 기반시설을 바탕으로 항공부대 창설을 위해 1948년 4월 1일, 조선경비대 항공부대 창설 간부요원으로 최용덕, 김정렬, 박범집, 이근석, 장덕창, 김영환, 이영부 등 7명이 조선경비대 보병학교에 입교하였다.<sup>33)</sup>

1948년 5월 5일 경기도 고양군 수색 소재 조선경비대 제1여단 사령부내에 항공부대의 모체인 항공기지부대를 편성하여 통위부에 편입시키고 초대 부대장에 육군소령 백인엽(白仁燦)을 보직시켰다. 1948년 5월 14일, 항공부대 간부요원 최용덕 외 6명은 조선경비대 보병학교를 경유하여 사관학교 졸업과 동시에 육군소위로 임관하여 육군항공총감부로 배속되었다. 한편 1948년 6월 23일자로 항공기지부대는 통위부 소속에서 조선경비대 총사령부로 예속이 전환되었다. 당시까지 항공기를 보유하지 못한 상태였기 때문에 기지부대로 칭하였다. 1948년 7월 9일, 항공기지부대 초대 부대장이었던 소령 백인엽이 제4여단으로 전출되고, 후임 부대장으로 대위 최용덕이 보직되었다.

항공부대의 창설과 함께 병력충원이 문제되었다. 사령관 최용덕은 과거 항공분야에 종사하였던 인물을 대거 항공부대에 전입시키는 한편, 항공병을 입대시켜 기간장병을 확보하고자 하였다. 이때 항공부대로 전속된 인물로는 일본 육군항공사관학교 출신의 박원석(朴元錫) 소위, 장지량(張志良) 소위 등이며 항공출신 하사관을 전입시켰다. 7월 12일, 항공병 제1기생으로 신응균(申應均) 외 77명(군번 3200001~3200078)이 입대하였는데, 과거에 항공분야에 관련한 기술이 있는 자로 한정하였다. 1948년 7월 27일자로 항공기지부대를 항공기지사령부로 개칭하고 사령부를 수색에서 경기도 양서면 송

32) 김정렬, 위의 책, 1993, 87쪽.

33) 공군본부, 『공군일지(1948~1953)』, 2001, 1948년 4월 1일자. 이하 일자별 공군 인사이동과 편제, 행사내용은 본서를 근거하였기에 각주를 생략한다.

정리로 이동하였다.

### 3. 정부수립과 공군의 독립

1947년 봄, 철군 이후 한반도 정세에 대한 현실적 대비책 마련을 중심으로 한 미군 철수 문제가 논의되기 시작하였다. 미 군정에 대한 미국의 구상과 입장을 정리하면, 한반도의 지정학적 위치가 갖는 군사전략적 중요성이 대두하면서 미국측에 유리하게 조정하기를 희망하였으며, 신탁통치안(4대국 협정에 의한 안전보장 정책), 한반도의 군사적 점령 등으로 이어지는 일반적 방침이 설정되고, 한반도 분할 점령안 준비, 한인세력의 조직화 필요 등 준비계획을 통하여 소련 견제 수단으로서의 군사전략적 중요성이라 할 것이다.<sup>34)</sup> 철군논의는 점령 성과에 대한 비판적 평가가 제기되고 군부에서 남한정부의 수립을 제기하여 '한국에 관한 부간 특별위원회'가 구성되었다. '한국에 관한 부간 특별위원회'는 '점령정책은 비효율적이나 남한정부 수립이나 UN이관은 불만족스러운 방법이다'라는 결론을 내리고, 미·소 정부간 논의를 통하여 추가예산이 필요하다고 하였다.<sup>35)</sup>

실제 미국의 대한정책이나 한국문제 인식에 있어 내부적 차이가 많았다. 국방부는 전면전 시 군사활동의 제약과 예산문제의 심각함을 이유로 미군의 철군을 주장하였다. 이에 비하여 국무부는 한국의 전략적 중요성을 지속적으로 인정하고, 6억불의 추가 지원계획(번스의 '남한 경제 부흥 3개년 계획안')을 마련하였다. 이러한 미군의 철군 논의는 철군론·단정론·봉쇄구상 등으로 전개될 정도로 미국의 내부적 차이가 심각하였다.<sup>36)</sup>

34) 정용욱, 「1947년의 철군논의와 미국의 남한 점령정책」, 『역사와 현실』 14, 1994, 195~197쪽.

35) 정용욱, 1994, 위의 논문, 199쪽.

1948년 8월 15일 대한민국 정부가 수립되고 8월 16일자로 항공기지사령부 제2대 사령관 최용덕 대위가 국방부 차관으로 전보되자 3대 사령관으로 이영무 대위가 보직되었다. 당시 최용덕의 국방부 차관으로의 전보는 다양한 측면에서 검토되어야 할 것이다.<sup>37)</sup> 5·10 총선으로 인하여 구성된 제헌국회는 정부조직법을 결의하고, 이승만을 대통령으로 선출하였다. 이승만의 치밀한 구상하에 구성된 초대내각은 5·10 총선을 통해 이룩된 남한만의 단독정부의 수립 정통성을 유엔의 국제적 승인에 두고자 한 이승만과 미국의 의도가 잘 나타났다. 즉 국제적 승인을 얻기 위해 약체 내각이라는 비난을 받으면서도 행정부가 초당파적 인물을 망라하여 기용함으로써 광범위한 세력의 기초 위에 구성된 연립내각임을 보여주고자 하였다.<sup>38)</sup>

최용덕의 국방부 차관 임명은 국방장관으로 국무총리 이범석이 겸임하였던 점에서 찾아봐야 할 것이다.<sup>39)</sup> 이범석은 당시 제헌국회에서 조직력이 있었던 조선민족청년단 단장으로 이승만의 한민당 견제에 가장 적합한 인물이었다.<sup>40)</sup> 또한, 이범석의 광복군 경력은 초대 내각에서 독립운동을 우대한다는 명분을 제공할 수 있으며, 대외적으로 국방강화를 천명하는 효과가 있었다. 개인적으로 이승만과 이범석의 친밀도는 높지 않았다.<sup>41)</sup> 이범석의 국무총리 및 국방장관 겸임에 강력한 경쟁위치에 있었던 인물이 이청천이었다.<sup>42)</sup>

이청천은 대동청년단장으로 이승만 측에서 김구 임정계열로 분류되던 인

36) 정용욱, 1994, 위의 논문, 205~209쪽.

37) 『한국독립운동사자료』 3(임정편Ⅲ), 新韓民報 一九四二年 八月 二十日. 당시 최용덕은 한국인으로 중국 항공계에서 유명하였다. 그는 중국 육군대학을 졸업하고, 임시정부에서 광복군 상무국국장에 임명되었다. 또한 1943년 9월 16일, 韓國獨立黨 제3차 전당대회에서 중앙 감찰위원이 되었다.

38) 김수자, 위의 논문, 1997, 217쪽.

39) 『조선일보』 1948년 8월 11일자.

40) 김수자, 위의 논문, 1997, 207쪽.

41) 이범석, 『사실의 전부를 기술한다』, 회망출판사, 1966, 65~67쪽.

42) 김수자, 앞의 논문, 1997, 209쪽.

물로 많은 견제를 받았다. 실제 이청천은 1947년부터 대동청년단을 만들어 정치적 역량을 확대하고, 조직과 단체를 정비하였다. 이 과정에서 여러 차례 이승만에 대해 우호적인 자세를 취하였지만, 대동청년단의 통합에 대한 높은 국민적 호응과 조직운영으로 인하여 이승만은 우익 내에서 이청천의 입지가 강화되는 것을 경계하고 있었으며, 임정시절 김구계열과의 친밀한 관계 등을 고려하여 제외시켰던 것으로 보인다.<sup>43)</sup> 특히, 대동청년단의 주요 활동 가운데 건군활동이 포함되어 있었던 점에서 실제 대동청년단의 인적배경을 잘 알고 있던 이승만으로서 군 조직 장악을 이청천에게 넘겨주는 것을 반가워하지 않았다.<sup>44)</sup> 국방장관 이범석, 국방차관 최용덕의 임명은 광복군 출신에게 국방의 책임을 맡김으로써 한국군이 광복군의 독립투쟁 정신을 계승함과 동시에 이청천계열의 최용덕을 차관으로 등용함으로써 다양한 계열의 통합을 추구하고자 한 것이었다.<sup>45)</sup>

정부수립 2개월만에 발생한 여순사건에 대해 이승만 정권은 적극적인 대응을 하지 않을 수 없었다. 사건발생 2일이 지난 10월 21일 오전 11시, 이범석 국무총리의 발표를 통하여 이승만 정권의 여순사건에 대한 인식과 대응방식을 가늠할 수 있다. 이범석은 국군이 일으킨 반란은 '공산주의자가 극우의 정객들과 결탁'한 '반국가적 반란'이며, 그 주모자는 여수 14연대 연대장이었던 오동기(吳東起)라고 발표하였다.<sup>46)</sup>

여순사건을 정적이었던 김구 제거에 이용하려 했던 이승만 정권의 정치적 의도는 혁명의용군사건으로 이어졌으며, 김구의 분명한 부인과 일반 여론의 비호의적 태도로 인하여 정부는 민간 공산주의자들의 행동으로 사건

43) 김수자, 『대동청년단의 조직과 활동(1947~1948)』, 『역사와 현실』 31, 1999, 170쪽.

44) 김수자, 위의 논문, 1999, 176~181쪽.

45) 『한국독립운동사자료』 3(임정편Ⅲ). 中國에서의 臨政휘하에 있었던 韓國獨立黨의 군사정책 제2호(1945년 3월 17일)를 李靑天, 李復源과 함께 제안하였던 최용덕은 한국독립당과 임정을 대표하는 군사전문가라 할 것이다.

46) 김득중, 『이승만정부의 여순사건 왜곡과 국회논의의 한계』, 『역사연구』 7, 2000, 155~156쪽.

규정을 변화시켰다. 이러한 변화는 여수에 대한 초기 진압작전이 실패하면서 여순사건에 대한 불안감이 체제 위기로 확산될 조짐에 따른 것이었다.<sup>47)</sup> 여순사건에 공군은 제한적이지만, 정찰임무를 수행하였다.

정부수립 이후 국군조직법을 제정하여 본격적인 국군양성을 시작하게 되었다.<sup>48)</sup> 이 과정에서 1948년 9월 13일 미군 제7사단 비행대로부터 L-4(연락기) 10대가 획득되어 한국 공군의 최초 전력이 마련되었다. 미군으로부터 인수된 L-4는 완제품 상태가 아니었다. 이를 조립하여 최초 비행을 시작한 것은 1948년 9월 15일에 이루어졌다. 조립을 완료한 이후 미 제7사단 비행부대장 매재로 소령의 항공점검을 받았는데, 매재로 소령은 L-4기를 김정렬 대위와 시승한 다음 비행훈련을 한국항공부대에 일임하였다.

비행기가 확보되자 항공부대의 편제도 변화되었다. 1948년 9월 13일자로 항공기지사령부 참모장에 전 기지부대장이었던 대위 박범집이 보직되었으며, 같은 날 항공기지사령부 내에 항공기지부대 및 비행부대가 창설되었고, 여의도기지에서 비행훈련을 시작하여 9월 15일, 서울 상공에서 10대의 L-4기가 편대비행을 하였다.<sup>49)</sup> 1949년 1월 14일자로 육군항공사령부의 대대적인 개편이 이루어졌다. 항공사령부, 항공기지부대, 항공비행부대, 항공사관학교 등으로 개편되었으며, 같은 날 경기도 김포에 육군항공사관학교가 개설되었다. 다음날 국방부 총참모장 육군준장 채병덕(蔡秉德)이 육군항공사령부를 시찰하였다.

6월 28일에는 국방부 별관 내에 육군본부 항공국이 설치되었다. 초대 항공국장에 중령 박범집이 보직되었다. 이 과정에 군내 숙군작업이 있어 7월 31일, 비행부대 정비중대 소속 소위 홍승화 외 장교 30명, 사병 90명 등 120명을 검거하여 서울 서빙고에 있었던 육군 제9연대 SIS에서 조사 후 군

47) 김득중, 위의 논문, 2000, 164~166쪽.

48) 국군조직법(1948.11.30. 법률 제9호)은 헌법 제6조 “대한민국은 모든 침략적인 전쟁을 부인한다. 국군은 국토방위의 신성한 의무를 수행함을 그 사명으로 한다”를 근거로 정해졌다.

49) 공군본부, 『공군사』, 1991, 45쪽.

법회의에 송치시켜 7명은 전역조치하고, 나머지는 편입시켰다.<sup>50)</sup>

10월 1일, 육군본부의 항공국을 해편하여 공군을 완전히 독립된 단일군으로 하였다. 초대 참모총장에 공군대령 김정렬, 참모부장에 공군대령 박범집이 보직되었다. 공군이 독립함으로써 육군항공으로 시작한 부대명칭이 일괄적으로 공군으로 전환되었다. 한편, 인적요소를 확충하기 위하여 항공병을 기수별로 <표 1>과 같이 모집하였다.

1949년 1월 10일, 이정희(李貞喜)가 예비역 육군중위로 입대하였으며, 한편, 여자항공병력을 모집하여 여자항공대 제1기생 정광영 외 14명(329001~329015)이 입대하였다. 여학교 5~6학년 중에서 모집하였고, 여자항공교 육대장에 대위 이정희가 보직되었다. 3월 15일, 제1차 소집학생으로 육군이 등상사 민영락(閔永洛) 외 44명이 항공사관학교에 입교하였다. 이때 소집학생은 부대 현역사병 중에서 성적이 우수하고 장교급의 지휘능력이 있는 자로 한정하였다. 4월 15일, 제1차 소집학생 육군이등상사 민영락 외 44명이 항공사관학교 졸업과 동시에 육군항공소위로 임관하였다. 6월 10일, 제1기 사관후보생 97명이 항공사관학교에 입교하였다. 이들은 중학교 6학년 졸업자 및 재학생 중에서 각 학교의 우수생이며, 신체건강한 20세 미만의 학생으로 구성되었다. 또한, 조종훈련을 지속적으로 실시하여 조종간부를 양성하고자 조종사관에게 조종훈련을 실시하였다.

<표 1> 건군 초기 항공병 양성현황

일자	기수	인원	군번	조건
1948. 9.18	2	398명	3200079~3200475	
1949. 2.15	3	326명	3200476~3200801	중학교 3학년 이상 학력소지자
1949. 6.13	4	340명	3200802~3201141	중학교 3학년 이상 학력소지자
1949. 8. 9	5	252명	3201142~3201394	
1949. 8.24	6	229명	3201395~3201623	

50) 공군본부, 『공군일지(1948~1953)』, 2001, 1949년 7월 31일자.

1월 24일에는 항공부대의 실질적인 항공작전이 시작되었는데, 제주도 폭동사건 진압에 비행기를 출동시켜 4월 14일, 제주도 공비토벌작전 지원임무를 성공적으로 완수하고 귀환하였다. 2월 11일, 서울운동장에서 거행된 UN한국위원단 환영행사에 공중분열식을 실시하여 항공부대의 존재를 알리려 하였다. 5월 26일, 전단살포와 정찰업무를 위주로 옹진지구에 대한 비행이 시작되었다.

#### 4. 미국의 군사원조와 독자적 전력증강 노력

1948년 8월 24일, 이승만과 하지 장군은 새 정부에서 경찰대를 포함한 국방군과 해안경비대의 지휘권을 이양받겠다고 규정한 '잠정군사협정'에 조인하였다.<sup>51)</sup> 이 잠정군사협정은 대상시기를 미군이 철수하는 시점까지로 정하고, 미군이 한국정부가 국군을 무장하고 훈련하도록 지원하며 한국정부가 보전에 긴요한 시설의 지배권을 보유한다는 내용이었다. 한국정부 수립 이후 한·미간에 협의된 주요내용은 ① 미군의 철수, ② 한국 국방군의 훈련과 무기 및 군수제공을 포함한 군사원조와 지원의 제공, ③ 한국의 자립 경제를 위한 경제원조 등이었다.

미군 철수 문제는 복잡한 상황요소가 포함된 문제였다. 이는 국내적 요소(한국과 미국의 국내적 요소)뿐만 아니라 국제적 요소까지 고려되어 전개되었다. 국제적 요소로 소련과 북한의 태도와 의도, 한국정부의 태도, 국제기구에서 문제를 처리한 뒤 유엔에 대한 미국의 의무 등이 고려되었다. 또한, 한국도 국내적으로 미군 철수에 대한 각 정당별 인식이나 태도가 복

51) 「대한민국 대통령과 주한미군사령관간에 체결된 과도기에 시행될 잠정적 군사안전에 관한 행정협정」, 『미국의 대한원조 관계자료』 2, 국회도서관 입법조사국, 1965, 203~205쪽.

잡하게 표출되었다. 미군 철수 문제는 정부수립 이전 미·소 양군의 철퇴 논쟁에서 이미 각 정파별 외국군 주둔에 대한 인식차이를 바탕으로 노출된 바가 있다.<sup>52)</sup> 미국은 미군 철수로 인한 군사적 원조 및 공백을 군사고문단을 설치하여 보완하고자 하였다.<sup>53)</sup>

미국의 국내상황으로도 미군 철수는 국방부와 국무부의 견해가 대립하였다. 국방부는 조기철수를 선호하는 반면, 국무부는 한국의 가치를 인정하여 점진적인 철수를 주장하였다. 이러한 견해 차이는 이후에 전개될 군사원조의 규모와 범위를 둘러싸고 첨예한 주장으로 이어졌다. 1947년 4월 4일, 전쟁성장관 패터슨(Robert P. Patterson)은 국무장관대리 애치슨에게 미국이 한국으로부터 자유롭기 위해 조기 철수를 최고의 목적으로 하는 일련의 조치를 취할 것을 요구한다는 서신을 보내기도 하였다.<sup>54)</sup>

1947년 9월 25일, 미 합참은 트루먼 대통령에게 군사안보적 입장에서 한국에 현 병력과 기지를 계속 유지시키는 것은 미국의 전략적 이익에 별 도움이 되지 않는다고 보고하였다. 만약 적대행위가 돌발하면 주한미군은 군사적 부담이 될 것이며, 미 합참은 주한미군이 다른 지역에서 쓸모 있을 것이라 평가하였다. 결국 미국은 한국을 방기할 의사는 없지만 한국에 대한 군사적 책임을 줄이기 희망하였으며, 정부 수준의 정책조정합동위원회에서 대한정책연구계획서를 작성하여 제출하였다. 계획서는 즉시 국가안보회의를 거쳐 대통령에게 보고되었으며, 1948년 4월 8일자로 시행하도록 인가되었다. 내용을 정리하면 미국은 북한군이나 다른 나라의 직접침략으로부터 안전을 유지하기 위해 한국군의 장비와 훈련을 담당한다는 내용이었다.<sup>55)</sup>

52) 이현경, 「해방후 남한 정치세력의 외국군에 대한 인식과 양군철퇴논쟁」, 『한국정치외교사논총』 27-1, 2005 참조.

53) 「대한민국정부와 미합중국정부간의 주한미군군사고문단설치에 관한 협정」, 『미국의 대한원조 관계자료』 2, 국회도서관 입법조사국, 1965, 206~209쪽.

54) 한철호 역, 『미국의 대한정책』, 한림대학교 아시아문화연구소, 1998, 142쪽.

55) R. F. Futrell, The United States Air Force In Korea 1950~1953, first edition(New York: Duell Sloan and Pearce), 1961, 16쪽.

미군 철수의 문제는 미국의 대한정책을 반영하는 것으로 대한정책을 둘러싼 미국정부의 내부적 갈등상황도 고려되어야 한다. 당시 미국의 군부와 의회는 한반도의 군사전략적 가치가 크지 않다는 이유와 국방예산 절감이라는 근거를 내세워 미국이 한국에 관여하지 말아야 한다고 주장하고 있었다. 이와는 반대로 애치슨 국무장관을 비롯한 국무성 관료의 일부는 적화된 중국에 대적하기 위해 동북아시아에서 일본을 중심으로 하는 새로운 지역방어전략을 수립하기 위해서는 일본의 부흥이 필요하고, 이를 위한 원료 공급과 상품시장의 배후지로 한국을 포기할 수 없다고 주장하였다.<sup>56)</sup>

애치슨은 애치슨라인을 발표함으로써 의회와 군부를 달래고, 한편으로 북진통일과 본토수복을 주장하는 이승만과 장개석을 견제하고자 하였다. 그러면서 유엔을 끌어들이 두 국가에 대한 안보를 확보할 수 있을 것이라 계산하였다.<sup>57)</sup> 한편, 주한미군을 철수시키면서 미국은 경제적·군사적 지원을 병행함으로써 남한을 안정시키려 하였으며, 장비이양 및 대한군원의 기틀을 형성한 NSC 8 시리즈를 시행하였다.<sup>58)</sup>

무초 대사는 1949년 6월 30일까지 미군을 철수시키는 사항에 대해 이승만에게 동의를 구하기 전 사전 조치사항으로 해안경비대를 강화하고 공군을 지원하기 위하여 일정한 장비품 목록을 심의하도록 미국정부에 권고하였다. 무초 대사를 통하여 국무부의 부정적인 인식을 접한 이승만은 1949년 8월 20일, 트루먼 대통령에게 직접 서한을 보내, 가까운 장래에 북한 공산주의자들이 습격할 위험이 있음을 상기시키고 원조의 확대를 요구하였다. 이승만의 원조확대 요구는 트루먼에 의해 실질적으로 거부되었다. 그러나 군사원조확대 요구는 그 실제 요구수준을 만족하지는 못하였지만, 일정한 성과는 거두었다. 1949년 10월 6일자로 '상호방위원조법'(The Mutual De-

56) B. Cumings(ed), *Child of Conflict: The Korean-American Relationship, 1943~1953* (Seattle: University of Washington Press, 1983), 34~37쪽.

57) B. Cumings(ed), 위의 책, 1983, 44~49쪽.

58) 한철호 역, 위의 책, 1998, 160쪽.

fense Assistance Act: MDAA)이 승인되면서 한국에 대한 군사원조가 제공될 수 있었다. 상호방위원조법 302항에 한국, 이란, 필리핀에 대한 군사지원비로 2,764만 달러를 책정하였다. 그러나 상호방위원조법에서 주목되는 조항은 303항으로 이 법의 정책과 목적을 달성하기 위해 승인을 받는다면 대통령이 중국의 일반지역에 7,500만 달러의 긴급자금을 사용할 수 있도록 허용해 주었다.<sup>59)</sup>

이러한 긴급자금을 포함한 군사원조를 위해서는 구체적인 실질적 평가가 있어야 했기 때문에 미국정부는 1949년 12월에 조사반을 한국에 파견하여 조사작업을 실시하였다. '상호방위원조계획'(Mutual Defense Assistance Program: MDAP) 조사반은 국무부의 본드(Niles W. Bond)와 육군부의 라우슨(Richard H. Lawson) 중령으로 구성되어 한국정부의 자료 및 주한미군대표단과 계획을 토론했고 그 결과를 이승만을 중심으로 한 한국정부의 동의를 구한 뒤 최종보고서를 1950년 1월 19일자로 제출하였다.<sup>60)</sup>

이승만의 공군과 해안경비대 지원에 대한 요구는 국방부에 전달되어 1950년 2월 16일에 심의되었다. 당시 국방장관실 군사원조국장 렘니처(L. L. Lemnitzer) 소장의 답변은 이승만의 요구를 정면으로 반박하는 내용이였다.<sup>61)</sup> 렘니처는 국무부가 정치적인 이유로 한국 공군과 육군의 증강, 해안경비대의 강화 등을 위해 NSC 8/2의 수정을 권고할 것으로 예상하고 군

59) 한철호 역, 위의 책, 1998, 161~162쪽.

60) 한철호 역, 위의 책, 1998, 162~163쪽. 보고서는 전반적으로 한국의 입장을 반영하여 작성되었으며, 조사반의 최종보고서가 제출됨과 동시에 한국정부는 무초 대사를 통하여 해안경비대의 전력증강 필요성과 공군의 필요성을 요구하였다. 이 과정에서 한미 양국은 군사원조 쌍무협정을 체결하였다. 국제연합헌장에서 각 국가는 자위책을 마련하고 안전보장이 확보되어야 한다는 원칙에 근거하여 위 협정이 체결되었다. 북한의 침략위협으로 인한 불안정성을 제거하기 위해서는 경제발전을 향상시킬 필요가 있고 이를 위해서 한국의 안전보장이 필수적이라는 점에서 협정을 체결하였다. 한국대표는 申性模, 金度演이었으며, 미국대표는 존 J. 무초였다. 『군사원조 쌍무협정』, 『미국의 대한원조 관계자료』 1, 국회도서관 입법조사국, 1964, 21~24쪽.

61) 한철호 역, 위의 책, 1998, 164~165쪽.

사원조국에 자문을 요청하였다.

미국정부가 이승만의 요구를 본격적으로 논의한 것은 1950년 5월 10일, 국방부 회의에서였다. 당시 무초 대사를 포함한 국무부관리들과 국방부관리들은 이승만의 요구를 논의하였는데, 대체적인 반응은 렘니처의 견해에 찬성하는 흐름이었다. 당시 회의에서 무초 대사는 추가 군사지원, 특히 해안 경비대와 공군 지원측면에 대해 그 중요성을 강조하였다. 국방부 관리들은 만약 미국이 한국 공군의 창설을 지원하려고 한다면, 기존의 NSC 8/2를 수정해야 하며, 기본적으로 정치적인 문제에 해당되므로 정책의 수정을 후원하지 않는다는 입장을 밝혔다.

당시 한국에 F-51 전투기를 제공하는 문제는 공군 지원 문제의 핵심사항이었다. 국방부 회의 이후 상호방위원조계획국 국장대리 올리(John. H. Ohly)는 러스크 국무차관보에게 한국에서 전투기를 효율적으로 사용하기 위해서 한국정부가 이들 비행기의 작동상태를 유지하는데 어느 정도 재정적, 기술적 준비를 하고 있는가에 대한 추가 정보가 요망된다는 취지의 건의를 하였다. 올리 국장대리의 이러한 건의배경은 공군기의 자금이 1950회계년도와 1951회계년도에 포함되어 있지 않았기 때문이다. 올리 국장대리의 건의를 바탕으로 국무부는 무초 대사에게 정비품과 지상시설물의 제공 여부, 비행기를 지원할 비용문제, 기술자 조달문제 등을 질의하였다.<sup>62)</sup>

5월 23일, 무초 대사는 미국이 비행기를 지원하는데 적합한 정비품 및 지상시설물은 활주로와 격납고에 관한 한, 지금 한국에서 사용이 가능하며 한국정부가 자체의 세입으로 전투기를 유지할 수 있도록 어느 정도 준비하고 있다고 답변하였다. 추가하여 한국정부는 미국으로부터 비행기를 작동할 수 있는 약간의 지원, 특히 조종사 훈련과 전투기 정비에 대한 한국인 기술자 훈련분야, 그리고 여분의 부품과 정비장비의 재원 등이 필요하다고 주장하였다. 그러나 무초 대사의 이러한 주장에도 불구하고 실질적으로 6·25전쟁이 발발하기까지 미국은 NSC 8/2 수정을 위한 조치를 취하

62) 한철호 역, 위의 책, 1998, 166~167쪽.

지 않았다.

또한, 전투기 지원을 포함한 공군관련 군사지원 내용을 제외한 채, 러스크 국무차관보는 한국에 대한 추가 군사원조를 확보하기 위한 자금의 할당 문제를 대외군사원조조정위원회에 회부하자는 제안을 하였다. 그러나 이 제안마저 실제 이루어지지 못했다.

공군의 독립 및 전력증강에 있어 관련논거로 제시되었던 점은 북한공군의 전쟁준비 과정과 전력증강이었다. 북한은 해방이 되자 소련군이 38선 이북에 진주하면서 일본군으로부터 비행기 전부를 인계받았다. 당시 일본이 소련군에게 인계한 비행기는 일본제 99식 비행기로 연습기였다. 이때 인수 받은 비행기를 이용하여 1945년 9~10월 사이에 첫 비행을 시작하였다.

북한공군은 제2차 세계대전시 만들어진 소련제 프로펠러 항공기 162대를 보유하고 있었는데, 1945년 처음 작전에 투입된 IL-10기 62대, 70대의 YAK-3, YAK-7B, YAK-9기와 22대의 소송기 YAK-16, 8대의 PO-2훈련기였다.<sup>63)</sup>

북한공군은 평양에 사령부를 두고 예하에 항공사단을 편성했고, 사단편 제부대를 1개 전투기연대, 1개 대지공격기연대 및 1개 훈련연대를 두었다. 6·25전쟁 당시에 작전기 132대는 평양근교의 2개 비행장과 동해안 함흥근교 연포비행장에 기지를 두고 38선 가까이 신막, 평강, 금천, 간성 등지에 전방 활주로를 건설 중이었다.<sup>64)</sup>

실제 북한공군은 전투기 조종사의 부족이 심각하였다. 능숙한 항공능력과 전투경험 부족이 가장 큰 단점이었으며, 비행기의 성능차이에 있어 북한공군은 미 공군을 염두에 두지 않았다. 자신의 전투기가 적기에 비해 현저히 속도가 쳐질 경우, 자신은 언제나 방어자의 입장에 서게 될 수밖에 없었다. 다른 전투에서도 마찬가지겠지만, 공중전 역시, 누가 선제공격을 할 수 있느냐가 매우 중요한 승부의 요건이 된다. 그리고 속도는 공격권과

63) 『스트레이트메이커 장군의 한국전쟁 일기』, 공군본부, 2005, 23쪽.

64) R. F. Futrell, 위의 책, 1961, 19~20쪽.

이탈권 모두를 결정해 버린다. 프로펠러기가 주종을 이루었던 북한공군은 한국공군에 대한 전력상의 우위만을 확보한 반면에 미 공군의 전력에 비하여 현격한 차이를 보였다. 1950년 4월 28일, 김해공항으로 귀순한 북한공군의 이건순(李建淳) 중위는 당시까지 북한공군의 전쟁준비상황을 비교적 상세히 증언하였다.<sup>65)</sup>

이상과 같이 북한의 군사적 위협이 증대되는 상황에서 한국공군은 이승만 대통령에게 전투기 확보의 필요성을 역설하였다. 이승만은 주한미국대사 무초와 미군사고문단을 통해 항공기 원조를 요청하였다. 그러나 미국의 반응은 제한적인 공군력 유지를 내용으로 하는 견해였다. 미국은 한국의 군사원조 요청에 대해 1949년 2월 6일 로얄(K. C. Royal) 미육군장관과 미육군수석참모 웨드마이어(A. C. Wedmyer) 중장을 주한미군 잔류부대의 철군계획을 검토시키기 위해 방한시켰다. 웨드마이어 검사요원들과의 면담에서 이승만은 미군철수를 지연하도록 요구하였지만, 웨드마이어는 한국이 과도한 군비로 인하여 경제적 부담을 과중시켜서는 안된다는 입장을 보였다.

미국에 대해 보다 적극적인 군사원조를 요청하기 위하여 이승만은 미군 철수를 좀 더 지연시키고자 종래의 미군 철수 연기를 주장하던 입장을 바꾸었다. 1949년 4월 10일, 조병옥 특사를 워싱턴에 파견하여 장면 주미대사와 공동으로 미국정부에 집요한 군사원조교섭을 추진하였다.<sup>66)</sup>

구체적인 내용은 육군 10만 명, 민병대 5만 명, 해군 1만 명, 공군 3천 명, 경찰군 5천 명의 요구였다. 공군의 경우, 전투기 75대, 폭격기 12대, 훈련 및 정찰기 30대, 수송기 5대 등 군사원조를 요청하였다. 그러나 이러한 요청은 이승만의 전쟁도발을 우려한 미국에 의해 거부되었다. 이에 이승만은 무초 대사를 통하여 공군지원 요청을 강하게 주장하였다.<sup>67)</sup>

65) 『6·25전쟁 증언록』, 공군본부, 2002, 616~628쪽.

66) R. F. Futrell, 위 책, 1961, 17쪽.

67) 공군본부, 『공군사』, 1991, 55쪽.

미국으로 건너가 이승만의 공군지원 요청을 포함한 군사지원을 주장하였던 무초 대사는 국무부와 국방부의 냉담한 반응을 확인하였다. 이 과정에서 무초 대사는 한국인에게 비행기 조립과 정비, 전투훈련을 지도하기 위해 극동공군 소속의 미국 고문을 한국 내 임시기지에 배치해 줄 것을 요청하였으며, 국무부의 지지를 받아 1950년 1월 31일, 국방장관실 대외군사국장 할라비(N. E. Halaby)에게 요청서신을 전달하였다. 5월 10일의 펜타곤 회의에서 이 문제가 상정되었지만, 조사약속만 받고 실제 시행되지는 않았다. 한국으로 돌아오는 중에 무초 대사는 맥아더사령부에 공군요원 파견을 요청하였지만, 맥아더사령부는 미국 당국이 대외군사원조의 규모와 내용 그 자체를 유보해 왔으며, 한국에 대한 방위임무도 제한해 왔다는 반응을 보였다.<sup>68)</sup>

무초 대사를 통해 미국에 군사원조를 요청하는 노력 이외에 이승만은 미공군의 주변인물을 활용하고자 하였다. 당시까지 미 공군에 일정한 영향력이 있었던 인물 가운데 접합한 인물로 제2차 세계대전시 중국에 주둔하였던 14공군사령관이었던 센노트(Claire L. Chenalt)가 선정되었다. 센노트 예비역 소장의 경우는 중국공군의 발전에 많은 공헌을 하였던 점이 감안되었으며, 예비역으로 Civil Air Transport 항공사의 사장이었던 점도 한국정부가 접촉하기 용이했던 점이다. 이승만은 센노트를 한국으로 초청하여 항공기 원조가 실현되도록 미국정부에 주선해 줄 것을 부탁하였다. 센노트는 이전에 자신의 막료로 근무하던 랜덜 준장이 퇴역 후 한국공군의 고문을 맡는다는 조건으로 승낙하고, 1950년 1월, F-51 전폭기 25대를 포함한 99대의 항공기 대한원조계획을 수립하여 미국정부에 건의하였다. 미국정부는 센노트의 건의에 대해 한국의 실질적인 담당자였던 미 극동군사령관 맥아더에게 견해를 제출하도록 요구하였다. 맥아더는 국내질서를 유지하기 위해 큰 군사력을 보유하는 것은 남북한의 전면전 가능성을 높이는 일이 된다는 부정적 견해를 미국정부에 전달하였다. 센노트를 통한 항공기 지원요구도

68) 한철호 역, 위의 책, 1998, 168쪽.

실패하였다.<sup>69)</sup>

군사원조와 상관없이 병력을 10만 명으로 늘리고, 대한청년단을 근간으로 한 20만 명의 청년방위대를 창설하는 등 독자적인 군사력 증강노력을 전개하였다.<sup>70)</sup> 이승만은 미국으로부터 군사원조를 통한 항공기 도입이 여러 차례 불가능하게 되자, 한국 독자적인 항공기 구매로 방향을 선회하였다. 이승만이 항공기 구매방법을 취하게 된 것은 당시 항공사령부의 적극적인 노력이 있었기 때문이었다. 항공기 구매를 위한 자금을 국고에서 지원받는 것은 재정문제로 어렵게 되자, 김정렬을 비롯한 항공사령부의 지도부는 민간인의 기금을 통해 항공기 구매대금을 마련하고자 하였다. 항공사령부의 기금마련 시도는 시작부터 난관에 봉착하였다. 당시 국내에는 각종 기부행위가 성행하여 매일같이 신문에 발표됨으로써 많은 폐단이 발생하자 1949년 5월 31일, 국회에서 기부금 징수방지에 관한 결의안을 가결하여 기부행위를 금지시켰다.

법적으로 기부금 징수가 금지되자 김정렬을 비롯한 항공사령부 요원들은 이승만 대통령과의 면담을 통하여 항공기 구매 필요성을 역설하고 이승만의 승인을 받았다.<sup>71)</sup> 항공사령부의 항공기 구매방안은 당시 제2차 세계대전이 종료된 이후 잉여 항공기의 구입이 쉬웠다는 점이 감안되었다. 김정렬은 북한공군의 전력증강 상황을 상세히 보고하여 항공력의 필요성을 강조하였으며, 미국의 군사원조 지원이 좌절되는 상황에서 이승만은 독자적인 항공력 도입을 승인하게 되었다. 이승만을 설득하기 위하여 김정렬은 북한군 남침시 항공력에 의한 공격에 대응하기 어렵다는 점과 함께 공군의 독립을 강조하는 “항공의 경중”을 적극적으로 활용하였다.<sup>72)</sup>

69) R. F. Futrell, 위의 책, 1961, 18쪽.

70) 박동찬, 「한국전쟁기 한국군의 증강 문제와 군사교육의 강화」, 『한국학논집』 33, 한양대 한국학연구소, 1999, 135~136쪽.

71) 김정렬, 위의 책, 1993, 130쪽.

72) 김정렬, 위의 책, 1993, 333~353쪽. 김정렬은 “항공의 경중”에서 당시까지 수집된 북한공군의 전력증강 과정을 상세히 기술했는데 다소의 과장된 측면을 보여준다.

이승만의 승인과 적극적인 지원을 바탕으로 항공기 도입을 위한 모금이 시작되었다. 항공사령부는 자금모금방안을 가칭 “애국기 헌납운동(안)”으로 정하고, 세부 계획을 세워 국방부장관에게 제출하였으며, 국방부는 국무회의에 상정하여 별다른 논란없이 만장일치로 통과시켜 1945년 9월 25일부터 항공기헌납운동을 전개하였다. 국무회의를 통과한 헌납운동안은 국회에서도 호응을 얻어 9월 30일 진헌식(陳憲植) 의원 외 43명이 긴급결의안을 제출하여 만장일치로 가결되었다.<sup>73)</sup> 항공기헌납운동을 전개하면서 정부는 취지문을 발표하여 국회의원과 공무원의 솔선수범을 강조하였으며, 헌납운동은 전국적 규모로 전개되어 연말까지 목표액을 초과한 3억 5천만원의 현금이 국방부 제3국에 접수되었다.

구체적인 자금의 모금은 국민현금의 방식을 채택하였지만, 이승만의 정치자금 모금 및 활용방식을 감안한다면 강제적인 방식이 동원되었을 것으로 보인다. 정부수립 이전에 이승만의 정치자금 조성의 특징을 살펴보면, 주한미군사령관 하지의 전폭적인 지지와 후원을 바탕으로 자발성을 표방한 사실상의 강제모금으로 자금을 조성하였다.<sup>74)</sup> 실제 이승만을 추종하는 우익 청년단체들과 조직들은 이승만의 이름하에서 강제적인 모금활동을 벌였다. 정부와 대통령이라는 공식적인 명분이 존재하지 않았던 시절에 강력한 모금능력을 가지고 있었던 이승만이 남한정부의 대통령이라는 공식적인 명분과 실제 행정능력을 장악한 상황에서 전국적이고 강제적인 모금활동을 펼쳤을 개연성은 다분하다. 특히, 민간으로부터 기금을 모금하겠다는 제안에 대해 처음 신성모 국방장관이 반대로 일축하면서 언급한 내용을 통하여 당시 기부행위에 대한 인식을 찾아볼 수 있다.

“그렇지 않아도 일제의 화신이니 친일파의 집단이니 하는 국군인데 하필 일제가 하던 민간착취 방법을 사용하는 것은 좋지 못하다. 하물며 국회에

73) 공군본부, 『6·25전쟁 증언록』, 2002, 96쪽.

74) 정병준, 위의 논문, 2000, 209~217쪽.

서 기부행위를 금하자고 하는 이때에 이러한 민간에 대한 기부행위는 불가하다.”<sup>75)</sup>

실제 당시 일반인들의 인식은 국군에 대해 부정적이었으며, 기부행위 자체에 대해서도 부정적이었던 반면에 항공기 헌납운동에 대해서 적극적인 호응을 보였던 것은 자발성에서 나온 것이라기보다는 강제성이 다분히 존재하였음을 보여준다. 또한 1949년 10월 30일, 국무회의에서 논란 끝에 공보처가 중심이 되고, 각 언론기관이 기금 수수처가 되어 헌납운동을 조직적으로 전개하자는 안건이 통과된 점, 정부가 직접 나서서 헌납운동을 추진하였던 점을 통하여 이승만의 지시에 의한 모금이 조직적으로 이루어졌음을 알 수 있다.

조성된 기금을 바탕으로 항공기 구매는 독립한 공군이 담당하였다. 공군은 먼저 미 대사관 및 미 군사고문단을 통하여 미국정부에 항공기 구입을 교섭하였지만, 대한판매정책이 수립되지 않았다는 이유로 거부되었다. 항공기 구입의 활로는 미군이 진주하여 통치하였던 일본 주재 민간항공회사 및 무역회사를 통하여였다. 결국 일본주재 미국 Air Carrier 극동대리점을 통하여 캐나다제 고등연습기 T-6 항공기가 결정되었다. T-6 비행기는 1935년 North American사의 NA-16을 개량하여 생산되었으며, 미 해군, 영국·캐나다·호주 등의 국가에서 운영되었고, 현재까지 남미에서 훈련 및 경주용 항공기로 사용되고 있다. 당시 T-6가 선택된 이유는 가격대 성능을 고려한 것으로 기본적으로 전투기 구입은 불가능하였기 때문에 대안으로 연습기를 선택하게 되었다.

계약내용은 AT-6형 10대를 대당 27,000달러로 구입하고, 나머지 3만불로 기관총 20정(0.5인치), 실탄 5,000발, 1년분의 부속품, 휘발유 등을 구입하는 것이었다. 계약분의 항공기가 한국에 도착한 것은 1950년 3월이었으며, 처음 부산에 하역된 뒤 서울로 옮겨 조립하였다. 서울로 옮겨진 항공기는

75) 공군본부, 위의 책, 2002, 102쪽.

처음엔 동체, 날개, 프로펠러별로 분해된 상태였으므로 이를 조립하여 4월 26일, 이승만 대통령 생일축하비행을 서울 상공에서 시행하였고, 정식으로 는 5월 25일, 여의도비행장에서 건국기 명명식을 거행하였다.

## 5. 맺 음 말

분단상황에서 방위의 수단으로 일련의 군 창설과정이 진행되었다. 남한에 진주한 미 군정에 대해 한국인들은 군대창설을 위한 노력을 경주하였다. 미 군정도 1945년 11월 13일, 국방사령부를 설치하고 군대 육성을 위한 제반준비에 착수하였다. 공군의 창설이 계획되었던 국방군 창설계획안은 뱀부 계획안으로 바뀌게 되었다. 뱀부계획안에 의해 조선국방경비대가 설치되고, 국방사령부는 국방부로 개칭되었다가 미소공동위원회 소련대표의 항의로 국내경비부로 개칭하였다. 해방 이후 항공계 인사들의 조직결성 과정은 항공부대 창설의 맥아로 작용하였다. 국내 항공인들의 노력에 전기를 마련한 것은 재중국 항공인들의 귀국이였다.

김정렬이 주도가 되어 항공부대의 창설을 통위부와 교섭하는 과정에서 자연스럽게 7인의 간부가 대표성을 띠게 되었다. 항공인들은 한국항공건설 협회를 근간으로 지속적으로 미 군정청에 항공부대 창설을 교섭하였다. 항공부대의 창설과 함께 병력충원이 문제였다. 사령관 최용덕은 과거 항공분야에 종사하였던 인물을 대거 항공부대에 전입시키는 한편, 항공병을 입대시켜 기간장병을 확보하고자 하였다.

1947년 봄에 철근 이후 한반도 정세에 대한 현실적 대비책 마련을 중심으로 한 미군 철수 문제가 논의되기 시작하였다. 미국의 구상은 한반도의 지정학적 위치가 갖는 군사전략적 중요성이 대두하면서 미국측에 유리하게 조정하기를 희망하였으며, 신탁통치안, 한반도의 군사적 점령 등으로 이어

지는 일반적 방침이 설정되고, 한반도 분할 점령안 준비, 한인세력의 조직화 필요 등 준비계획을 통하여 소련 견제 수단으로써 군사전략적 중요성이라 할 것이다. 철군논의는 점령 성과에 대한 비판적 평가가 제기되고 국방부에서 남한정부의 수립을 제기하여 '한국에 관한 부간 특별위원회'가 구성되었다. 정부수립 이후 국군조직법을 제정하여 본격적인 국군양성을 시작하게 되었다. 이 과정에서 1948년 9월 13일 미군 제7사단 비행대로부터 L-4(연락기) 10대가 획득되어 한국 공군의 최초 전력이 마련되었다. 비행기를 수령하자 항공부대의 편제도 변화되어 항공기지사령부 내에 항공기지부대 및 비행부대가 창설되었다. 10월 1일, 육군본부의 항공국을 해편하여 공군을 완전히 독립된 단일군으로 하였다.

1948년 5·10총선거와 제헌헌법 제정을 통하여 수립된 대한민국 정부는 남한만의 정권수립에 동의하는 이승만과 한민당 세력의 연대로서 등장하였다. 이승만과 하지장군은 새정부에서 경찰대를 포함한 국방군과 해안경비대의 지휘권을 이양받겠다고 규정한 '잠정군사협정'에 조인하였다. 후속 조치로 미군 철수문제는 복잡한 상황요소가 포함된 문제였다. 이는 국내적 요소(한국과 미국의 국내적 요소)뿐만 아니라 국제적 요소까지 고려되어 전개되었다. 국제적 요소로 소련과 북한의 태도와 의도, 한국정부의 태도, 국제기구에서 문제를 처리한 뒤 유엔에 대한 미국의 의무 등이 고려되었다. 또한, 한국도 국내적으로 미군 철수에 대한 각 정당별 인식이나 태도가 복잡하게 표출되었다. 미군철수 문제는 정부수립 이전 미·소 양군의 철퇴 논쟁에서 이미 각 정파별 외국군 주둔에 대한 인식차이를 바탕으로 노출되었다.

애치슨은 의회와 군부를 달래고 한편으로 북진통일과 본토수복을 주장하는 이승만과 장개석을 견제하고자 하였다. 주한미군을 철수시키면서 미국은 경제적·군사적 지원을 병행함으로써 남한을 안정시키려 하였으며, 장비이양 및 대한군원의 기틀을 형성한 NSC 8 시리즈를 시행하였다. 무초 대사를 통하여 국무부의 부정적인 인식을 접한 이승만은 트루먼 대통령에게 직

접 서한을 보내, 가까운 장래에 북한 공산주의자들이 습격할 위험이 있음을 상기시키고 원조의 확대를 요구하였지만, 거부되었다.

당시 한국에 F-51 전투기를 제공하는 문제는 공군 지원 문제의 핵심사항이었다. 공군의 독립 및 전력증강에 있어 관련논거로 제시되었던 점은 북한공군의 전쟁준비 과정과 전력증강이었다. 북한은 해방이 되자 소련군이 38선 이북에 진주하면서 일본군으로부터 비행기를 모두 인계받았다. 북한의 군사적 위협이 증대되는 상황에서 한국 공군은 이승만 대통령에게 전투기 확보의 필요성을 역설하였다. 이승만은 주한미국대사 무초 대사와 미군 사고문단을 통해 항공기 원조를 요청하였다. 그러나 미국의 반응은 제한적인 공군력 유지를 내용으로 하는 견해였다. 미국은 한국의 군사원조 요청에 대해 주한미군 잔류부대의 철군계획을 검토하였지만, 한국이 과도한 군비로 인하여 경제적 부담을 과중시켜서는 안된다는 입장을 보였다.

미국에 대해 보다 적극적인 군사원조를 요청하기 위하여 이승만은 미군 철수를 좀 더 지연시키기 위하여 종래의 미군철수 연기를 주장하던 입장을 바꾸었다. 1949년 4월 10일 조병옥 특사를 워싱턴에 파견하여 장면 주한미대사와 공동으로 미국정부에 집요한 군사원조교섭을 추진하였다.

이승만은 미국으로부터 군사원조를 통한 항공기 도입이 여러 차례 불가능하게 되자, 한국 독자적인 항공기 구매로 방향을 선회하였다. 이승만이 항공기 구매의 방법을 취하게 된 것은 당시 항공사령부의 적극적인 노력이 있었기 때문이다. 법적으로 기부금징수가 금지되자 김정렬을 비롯한 항공사령부 요원들은 이승만 대통령과의 면담을 통하여 항공기 구매필요성을 역설하여 이승만의 승인을 받았다. 항공사령부의 항공기 구매방안은 당시 세계대전이 종료된 이후 잉여 항공기의 구입이 쉬웠다는 점이 감안되었다. 김정렬은 북한공군의 전력증강 상황을 상세히 보고하여 항공력의 필요성을 강조하였으며, 미국의 군사원조 지원이 좌절되는 상황에서 이승만은 독자적인 항공력 도입을 승인하게 되었다. 이승만을 설득하기 위하여 김정렬은 북한군의 남침시 항공력에 의한 공격에 대응하기 어렵다는 점과 함께 공군

의 독립을 강조하는 “항공의 경종”을 적극적으로 활용하였다.

(원고투고일 : 2009. 9. 9, 심사수정일 : 2009. 10. 20, 게재확정일 : 2009. 11. 17)

주제어 : 공군, 6·25전쟁, 항공력, 인적전력, 항공전력, 김정렬, 항공의 경종, 창군, 군사원조, T-6

<ABSTRACT>

## The Founding of the Republic of Korea Air Force and the Increasing of the Air Power before the Korea War

Kim, Kyoung-lok

This research progressed a details research of military field based on the Korean War. A details research is the air force operation of a war period while to the Korea war with an air power enforcement course.

This research arranged the course which the Republic of Korea Air Force (ROKAF) is established. Research to see distinguished with the human asset to the air asset and arranged the power of the air force. The human asset arranged by the native, looked into an individual case unit install course and how arranged becoming a human structure. A human asset of the air force was processed to complex form due to various native. Japan Air Force native showed absolute predominance than the China Air Force native and these led the development with the setup maintenance of the ROKAF.

The ROKAF concentrated the power in the course to progress as the army at the confirmed report of the fighter plane. The ROKAF could not prepare the fighter plane to the economy ability of the ROK and depended on the soldier assistance of the US. The US limited the ability of the ROKAF to the defense ability of the at least. The ROK requested the air control of the fighter plane strongly in the US. Various diplomacy activity of the ROK failed and was the low so that the ROK raised the fund and prepared the fighter plane. The Rhee Administration gathered the money to

the condition which the pro-Japanese group does to pardon the crime. The ROKAF made efforts to overcome the situation to be the people and shortage of the aircraft before the Korea War.

Key Words : Air Force, The Korean War, Air Power, Human Asset, Air Asset,  
*Kim Jeong-yeol*, The Foundation of An Air Force, An Alarm Bell  
of Aerial, Military Aid, T-6