

1945~1948년 항공력 건설 노력과 그 의의

김기동*

1. 머리말
2. 식민지배의 경험과 유산
3. 해방 직후 관련단체 조직을 통한 기반 확보 시도
4. 통합단체의 조직과 성과
5. 맺음말

1. 머리말

1945년 8월 15일, 일제의 항복 선언은 식민지 치하에 놓여있었던 한국인들에게 억눌려 있던 것으로부터의 해방과 새로운 세상에 대한 희망을 폭발시켰다. 해방 공간에서 수많은 단체가 폭발적으로 조직되어 생겨났던 사실은 당시 한반도 공간의 열기를 보여준다.¹⁾ 이러한 활동들은 정부 수립 차원의 노력을 넘어서 경제·산업·교육·

* 공군사관학교 인문학과 조교수

1) 崔章集, 『韓國現代政治의 構造와 變化』, 까치, 1990, 82~83쪽

과학 등 사회 전반의 영역에서도 활발히 전개되었고, 새로운 국가 건설의 이상을 표방하였다.

당시의 활동은 앞선 시기, 즉 일제시대의 경험과 유산을 토대로 한 것이었다. 특히 과학 분야의 경우, 20세기 전반에 이루어졌던 과학·기술상의 혁신을 한반도에 구현하려는 활동이 전개되었다. 20세기의 과학·기술상의 혁신 가운데 주목할 만한 사항의 하나는 항공기의 발명에 따른 인간 활동 공간의 3차원적 확대였다. 항공력은 일제의 대륙침략전쟁과 2차례의 세계대전에서 중요한 전쟁수단으로 활용되면서 가치가 더욱 부각되었다.

식민지 상황에서도 항공력의 도입은 상당 부분 이루어졌다. 항공력 도입에 대한 식민당국의 목적은 원활한 식민지배와 전쟁 동원에 있었지만, 여기서 육성되었던 인적·물적 자원의 일부는 해방 공간에서 항공력 구축을 위한 기본 자산으로 자리하였다. 한편으로 중국이나 미국 등 망명 공간에서 활동하였던 인물들 가운데 항공 분야에 활동하였던 경우도 상당하였다.²⁾ 일제 패망 이후 이들은 새로운 공간에서 자신들의 장점을 살릴 수 있는 활동에 대한 구상을 고민하였다.

현재도 마찬가지이지만, 당시 항공력은 과학기술상의 최첨단 영역에 있었다. 세계 각국은 2차례의 세계대전에서 부각된 항공력에 대하여 부단한 관심을 보이고 있었다. 한반도에 진주한 미·소 양국 역시 일제의 항공 유산과 한반도의 항공력 구축에 대해 민감하게 반응하였고, 항공 분야의 발전 과제 수립과 실행은 이러한 상황에 직접적인 영향을 받고 있었다. 따라서 해방 공간에서 항공력

2) 미국 이주 한국인들은 임시정부 수립을 전후한 시기에 자체적으로 윌로우스(Willows) 비행학교를 운영하기도 하였고, 중국 방면에서는 중국 공군 소속으로 한국 출신 항공인이 지속적으로 양성되어 임시정부가 이들을 토대로 공군 창설 계획을 수립하기도 하였다(홍선표, 「대한민국 임시정부의 공군 건설 계획과 추진」, 『軍史』 97, 2015).

건설에 관한 논의는 당시의 상황을 총체적으로 고려하면서 살펴봐야 하는 주제라 하겠다.

공군과 대한국민항공사(KNA) 창설로 귀결되는 해방 공간의 항공력 건설 활동에 관한 연구는 주로 관련 기관이나 단체에서 이루어졌다. 국방부와 공군은 공간사(空刊史)로서 군의 역사를 서술하면서 공군 창설 전의 활동으로 이 시기 항공 분야의 활동을 정리하였다.³⁾ 군 출신 역사학자의 공군 창설 과정에 관한 연구에서도 비슷한 내용이 분석된 바 있다.⁴⁾ 또한 항공대학교 등 항공 관련 교육기관이나 항공우주학회와 같은 관련 학회에서도 민간항공산업 성장의 측면에 주목하여 해방 공간에서의 항공 분야를 정리한 바 있다.⁵⁾ 그리고 당시 활동했던 항공인들의 회고록을 통해 관련 내용이 소개되기도 하였다.⁶⁾

이상의 성과를 바탕으로 해방 공간에서 전개하였던 항공 분야 활동의 개략적인 내용이 밝혀졌다. 그럼에도 불구하고 기존의 서술이 지닌 한계 또한 명확하여 이 시기 활동에 대한 정확한 이해에 한계를 보이고 있다. 군 관련 성과는 건군사 서술에 우선순위를 두다 보니 항공인들의 조선경비대 합류 전 활동에 관한 서술은 단편적

-
- 3) 공간사는 꾸준히 간행되어 왔는데, 최근의 주요 간행물을 보면 아래와 같다. 백기인, 『建軍史』, 국방부 군사편찬연구소, 2002; 공군본부 편, 『공군여군사』, 공군본부, 2006; 공군본부 편, 『(1집 개정판)공군사』, 공군본부, 2010
- 4) 金暻綠, 「해방 이후 남북한의 공군력 인식과 한국전쟁 준비과정」, 『軍史』 67, 2008; 金暻綠, 「6·25전쟁 이전 공군의 창군과 전력증강」, 『軍史』 73, 2009; 李明煥, 「공군의 창설과 발전」, 『軍史』 68, 2008
- 5) 한국항공우주학회 편, 『韓國航空宇宙科學技術史』, 韓國航空宇宙學會, 1987; 김진원, 「항공 발달사」, 『韓國航空宇宙學會誌』 20, 1992; 한국항공진흥협회 편, 『航空年鑑』, 韓國航空振興協會, 2000; 임달연, 『한국항공우주사』, 한국항공대학교출판부, 2001; 대한민국항공회 편, 『대한민국 항공사 : 1913~1969』, 대한민국항공회, 2015
- 6) 대표적인 회고록은 김광한, 『하늘을 보라, 끝이 없다-창공의 사나이 김광한』, 도서출판 삶과꿈, 1991; 송석우, 『노고지리의 증언』, 한국항공대학교출판부, 1999; 장지량, 『빨간 마후라 하늘에 등불을 켜고』, 이미지북, 2006; 김정렬, 『항공의 경종』, 대화, 2010 등을 들 수 있다.

사실들이 나열되어 있고, 무엇보다 특정인의 기억에 의존하는 경향이 있어 객관성이 떨어진다. 항공 관련 기관의 서술 역시 마찬가지다. 그러다보니 기존 연구성과는 앞선 서술을 재정리하는 차원의 성과에 그치는 한계를 보이고 있다. 또한 대부분의 서술은 당시의 정세를 입체적으로 반영하고 있지 않아 해당 내용을 표면적으로만 다루고 있으며, 특히 당시의 복잡한 정세와 친일 문제 등의 민감한 사안에 대하여 회피하면서 사실을 객관적으로 밝히는 데 미흡한 측면이 있다.⁷⁾

이 글에서는 기존의 서술이 지닌 성과와 한계를 염두에 두면서 먼저 남한 단독정부 수립이 가시화될 때까지의 항공계 동향을 정리한 뒤, 이들이 항공 건설을 위하여 어떤 방략을 취하였는지 살펴보고, 결국 정부 수립이 본격화되는 과정에서 이들의 활동이 어떻게 분화해갔는지를 서술하고자 한다. 이 글에서 서술 대상을 남한 지역으로 한정하는 까닭은 북한 자료의 접근이 어렵다는 것과 정부 수립 후 남·북한의 항공 분야는 단절적으로 변모해왔기 때문이다.⁸⁾ 이상의 고찰을 위해 여기에서는 당시의 미군정 자료와 항공 관련 단체의 발간물, 언론 보도, 그리고 주요 인사들의 회고록 등을 주요 분석자료로 활용할 것이다.

7) 예를 들어 1945년 당시 양대 항공단체였던 항공준비대의 경우 대부분의 서술에서 누락되어 있는데, 이것은 항공준비대가 있었던 국군준비대가 좌파 계열로 평가받고 있기 때문으로 보인다. 또한 현재 주요 인물이나 사건 등과 관련한 인물들이 생존해있어 서술에 압박을 가하는 경우도 있기 때문에 이런 경향이 두드러졌다고 판단된다. 예를 들어 대한국민항공사(KNA) 초대 사장인 愼鏞瑛에 관한 서술이 그의 친일 경력을 지적하자 유족들의 반발로 출판되지 못하기도 하였다(이윤식, 『비행기로 민심을 격발하고 장내 국내의 대폭발을 일으키기 위함이라』, 민미디어, 2003, 5~20쪽).

8) 참고로 북한의 정부 수립 전 항공 분야 건설에 관한 연구는 노획문서와 구소련문서 및 미군문서 등을 토대로 이루어진 바 있다. 이와 관련한 대표적 연구성과는 다음과 같다.

국방부 군사편찬연구소 편, 『6·25전쟁사』 1, 국방부 군사편찬연구소, 2004

김선호, 「북한 공군 창설 과정을 통해 본 식민지 유산의 연속과 단절」, 『현대북한연구』 15, 2012

2. 식민지배의 경험과 유산

동력 항공기의 발명과 발전에 따른 항공력 개념의 등장이 이루어졌을 당시 한반도는 일제의 지배 아래에 있었다. 식민지 상황에서 한국인들에 의한 항공력 도입은 매우 어려운 일이었다. 식민지는 항공력을 도입하기 위한 자본이나 기술 등 제반 사항이 열악할 수밖에 없었다. 무엇보다 주권을 상실한 식민지는 전쟁을 통해 중요성이 대두한 항공력의 문제에 있어서 일제의 제약을 받을 수밖에 없었다.

열악한 식민지 상황에도 불구하고 한반도에는 일제의 지배를 원활히 하기 위한 목적에서 항공 분야의 도입이 이루어졌다. 1916년 여의도비행장이 개설된 이래 10여 개의 비행장이 건설되어 일본과 만주를 잇는 항공로의 중간 기착지로 활용되었다. 일제는 본격적인 중국 침략에 나선 뒤 일본과 중국의 중간 기착지로 한반도의 입지에 주목하였고, 이에 따라 동양 최대 규모의 허브공항을 건설한다는 명목 아래 1939년 김포공항을 착공하기도 하였다.⁹⁾

전시체제로 넘어가면서 일제에 의한 항공력 도입은 군 분야를 중심으로 증가하였다. 전쟁 수행 차원에서 한반도 내 군용 항공 시설은 급속도로 증가하였는데, 대표적으로 김포공항의 카미카제 훈련소 전환과 제주도 내 군용활주로 건설,¹⁰⁾ 부산 및 안양의 군용 항공기 생산시설 설치¹¹⁾ 등을 들 수 있다.

9) 한국항공진흥협회 편, 앞의 책, 2000, 52~53쪽

10) 일제는 1937년 중국 남부의 폭격 거점으로 알뜨르(現 모슬포)에 해군비행장을 운용하기 시작하였고, 이후 전황이 불리해지자 1944년 정뜨르(現 제주공항)에 후방 기지로 육군비행장을 운용하였다. 또한 일제는 진드르(現 조천읍 일원)와 교래(現 대한항공 비행교육원 일원)에도 육군비행장 건설을 추진하여 교래의 경우 종전 직전 완공하였다(강순원, 「태평양전쟁과 제주도 내 일본군 군사유적의 실태」, 『일제말기 제주도의 일본군 연구』, 보고사, 2008, 181~190쪽).

일제는 한국인들의 항공 관련 기술 습득을 허용하였다. 특히 일제는 양성된 한국인 비행사들을 자신들에 의해 ‘근대화’된 식민지의 상징으로 활용하였다. 주된 방식은 고국방문비행과 각종 선전비행이었다.¹²⁾ 또한 일제는 전시체제 돌입 후 전쟁에 동원하기 위한 방략으로써 중등교육에 글라이더 교육을 반영하고, 소년항공병을 양성하는 등 적극적인 항공 인력 육성책을 전개하였다.¹³⁾

식민 치하의 한국인들에게 한국인 비행사들의 존재는 식민지배의 열등감을 떨쳐버리면서 항공력에 대한 열망을 가지게 하였다. 안창남(安昌男)의 비행 면허 획득에 관한 신문기사는 이를 잘 보여준다.

“한국사람의 재주가 세계의 어떤 민족보다 뛰어나고 한국민족의 문명이 세계 어떠한 민족보다 앞섰던 것은 광휘있는 우리의 과거 역사가 증명하는 것이라. 다만 일시의 쇠운으로 한참동안 쇠퇴한 일이 있었으나 원래 탁월한 선조의 피를 받은 한국인은 이제 모든 구속의 멍에를 벗고 세계민중이 다투는 무대 위에서 장쾌한 그의 재주를 발휘하고자 하는 중이다. 이십세기 과학문명의 자랑거리인 비행기에 대하여 우리 한국사람으로 하늘을 나는 사람은 당년 이십세의 청년으로 귀신같은 재주를 가진 안창남(安昌男)군이라. (후략)”¹⁴⁾

이후에도 주요 비행사들의 고국방문비행은 언론에 대대적으로 보도되면서 매년 큰 반향을 일으켰다. 또한 중국이나 일본의 항공부대에 들어가 참전한 한국인 조종사들의 행보도 수시로 언론에 보도

11) 한국항공우주학회 편, 앞의 책, 1987, 34쪽

12) 일제는 주요 선전비행에 동원한 한국인 비행사들에게 일정한 경제적 대가를 제공하였다. 항공 관련 사업에 종사하고 있었던 한국인 비행사들은 경제적 문제로 이에 호응하는 경우가 많았다.

13) 조선총독부는 1942년 4월 일본 본토와 마찬가지로 한국의 중등학교에 활공과를 정과로 편입하고 초등학교에서 모형비행기 제작을 본격적으로 실시하였으며, 1943년 10월 ‘청소년항공훈련실시요강’을 발표하는 등 항공전력 확보를 위한 한국인 출신 항공인력 양성에 적극적으로 나섰다(배영미 외, 『식민지 소년의 창공에의 꿈』, 국사편찬위원회, 2010, 14쪽).

14) 『東亞日報』, 1921. 7. 11. 3면, ‘新飛行家 安昌男’

되어 대중의 관심을 받았다.¹⁵⁾ 나아가 당시 한국인들에게 비행기술은 차별받는 식민지 출신이 대접받을 수 있는 수단으로 비정되었다.¹⁶⁾

따라서 당시 한국인들은 비행기술을 습득하려는 열의가 매우 높았다. 중국과 일본 등 해외의 항공학교로 유학하는 경우도 많았고,¹⁷⁾ 한반도 내에 항공학교를 세우려는 노력도 전개되었으며, 전쟁 발발 후에는 전쟁 동원을 위한 조종사 후보생 모집에서 지원자의 80%를 한국인들이 차지하기도 하였다.¹⁸⁾

식민지배 하의 항공 분야 도입은 어디까지나 일제의 이익을 위한 목적에서 이루어졌다. 따라서 일제는 제국 전체의 운영과 전쟁 수행 등을 위해 필요한 부분들만 조선에 이식하였다. 이런 연유로 조선의 항공력은 일제에게 종속적이고 기생적인 구조를 지닐 수밖에 없었다. 그럼에도 불구하고 그것은 왜곡된 형태로나마 해방 직후 한국의 항공력 건설을 위한 활동이 펼쳐질 수 있는 기반이 되기도 하였다. 일제는 패망하여 본토로 철수하였지만, 항공시설이나 장비, 그리고 인력 등은 남았기 때문이다.

한편 제2차 세계대전의 발발은 항공력의 중요성을 부각시키는 계기였다. 태평양전쟁 개전부터 부각된 항공모함의 활용은 이후 주요 해전에서도 승패를 가르는 요인으로 자리하였다. 또한 전쟁

15) 언론에 보도된 대표적 인물들은 중국 공군의 경우 徐曰甫와 崔用德, 權基玉 등을 들 수 있고, 일본 항공부대의 경우 池麟泰와 金貞烈, 金昌圭 등을 들 수 있다.

16) 소년항공병 출신들의 구술을 정리한 배영미 등의 연구를 살펴보면, 구술자들은 진로 선택이 극히 제한된 식민지 상황에서 상급교육에 대한 갈망과 일본인을 이겨보겠다는 대항심리 등에 의해 소년항공병에 지원하였다고 증언했다(배영미 외, 앞의 책, 2010, 15~17쪽).

17) 미국과 중국, 소련, 일본 등에서 비행 교육을 받았던 사례에 관해서는 대한민국 항공회편, 앞의 책, 2015, 153~238·251~269·318~319쪽 참조.

18) 『매일신보』, 1943. 10. 19. 2면, ‘大空에의 熱意 爆發-航空飛員 養成 志願者 八割이 半島人’

말기에 미국이 가했던 대규모 전략폭격은 국가방위에 있어서 항공력의 중요성을 몸소 느낄 수 있게 하였다. 특히 폭격기를 활용한 원자폭탄의 투하는 항공력이 전쟁의 승패에 결정적 역할을 한다는 사실을 확인해 주었다.

결국 한국인들은 2차대전을 겪으면서 일제가 패망한 요인 중 항공력의 열세가 중요한 사안이었다고 생각했다. 장지량(張志良)의 회고를 보면 일본 육사 재학시절 선배들이 앞으로의 전쟁은 공중전이기에 때문에 항공과로 가야 한다고 강조했다. 19) 또한 광복군 참모총장인 유동열(柳東說)은 귀국 후 건군의 구상에서 “이번 전쟁의 경험으로 보아서라도 금후에도 항공병력(航空兵力)에 많이 치중해야 하지 않을까”²⁰⁾라 했으며, 『자유신문』 역시 “2차대전은 공중전이었고, 연합국이 주축국을 격파한 최대의 무기는 우수한 공군이었음은 재론할 것도 없다”²¹⁾라고 하여 항공력이 전쟁의 승패를 갈랐다는 견해를 밝혔다. 따라서 한국인들은 해방 공간에서 새롭게 건설될 국가가 독립을 지켜내기 위해서 항공력은 필수적으로 확보해야 하는 요소로 여겼다.

해방 후 한반도에는 항공력의 인적·물적 자원이 미약하나마 있는 가운데 항공력의 필요성에 관한 공감의 어느 정도 형성되어 있었다. 이것은 해방 후 항공력 건설을 위한 노력이 가능할 수 있었던 기반이 되었다. 그리고 그것은 새로 건설될 독립국가의 이익에 적합한 형태로 재편해야 하는 과제이기도 하였다.

19) 장지량, 앞의 책, 2006

20) 『東亞日報』, 1945. 12. 1. 2면, ‘新國家建設의 새로운 構想-軍事(一)’

21) 『自由新聞』, 1946. 1. 1. 부록, ‘人類의 幸福을 爲한 우리 國軍 計劃’

3. 해방 직후 관련단체 조직을 통한 기반 확보 시도

가. 조선항공협회와 국군항공준비대의 결성

해방 직후 항공력 건설을 위한 노력은 조선항공협회(朝鮮航空協會)와 국군항공준비대(國軍航空準備隊)의 활동으로 정리할 수 있다. 당시 국내의 항공인들은 두 단체를 중심으로 규합하여 인적 기반을 확보함과 동시에 자신들을 대표 단체로 비정하여 일제의 항공유산에 대한 권한을 획득하고자 하였다.

조선항공협회는 조선항공대(朝鮮航空隊)의 후신이었다. 조선항공대는 조선활공사회(朝鮮滑空士會)를 중심으로 한 단체로서 일제의 항복 선언이 나온 바로 다음날 결성되었다.²²⁾ 활공사(滑空士), 즉 글라이더 조종사들은 일제시대부터 조직을 결성하였기 때문에 이들이 해방 직후에 결성된 항공 관련 단체 조직을 주도할 수 있었다.

조선항공대는 결성 당시 건국준비위원회(建國準備委員會, 이하 건준)를 방문하여 활동 취지에 대한 동의를 얻어냈다.²³⁾ 이미 널리 알려졌듯이 건준은 해방 직전 조선총독부로부터 권력 이양을 약속 받는 등 당시 국내에서 가장 권위 있는 조직이었다. 조선항공대는 건준의 권위를 빌려 국내 항공 분야의 대표 단체로 자리하고자 하였고, 이를 통해 국내에 남겨진 일본군 항공기의 인수를 꺾하였다.

그러나 조선총독부가 기존의 입장을 번복하여 在조선일본군에게 치안권을 넘겨줌에 따라 조선항공대의 일본군 항공기 인수 시도는 재조선일본군의 방해로 좌절되었다.²⁴⁾ 미군이 진주한 이후에도 일본군 무장해제에 대해 민감하였던 미군의 입장에 따라 이러한 상황은

22) 『항공조선』 1, 1945. 12. 14쪽, '朝鮮航空協會設立까지'

23) 위의 각주

24) 위의 각주

변하지 않았다. 더구나 건준과 이의 결과물인 조선인민공화국(朝鮮人民共和國, 이하 인공)은 미군정의 인정을 받고 있지 못하기도 하였다.²⁵⁾

조선항공대는 이런 난관을 타개하기 위한 방법을 모색하였다. 그 방법은 기본적으로 미군정으로 하여금 자신들의 활동이 정치·군사적 목적이 아닌 항공 건설의 순수한 열망에서 이루어졌다고 인식하도록 만드는 데 있었다. 이에 따라 조선항공대는 건준과의 관계를 단절하여 정치색을 배제하는 한편, 군사단체로 보이는 명칭을 변경하여 민간 분야에 한정된 활동이라는 점을 부각시키고자 하였다.²⁶⁾ 이런 연유로 조선항공대는 항공건설위원회 단계를 거치면서 조선항공협회로 재편하였다.

1945년 10월 2일 항공협회가 공식으로 출범, 회장에 장덕창(張德昌), 부회장에 서웅성(徐雄成)과 윤창현(尹昌鉉)을 선임하였다.²⁷⁾ 또한 이들은 미군정 주요 요인과 독립운동계에서 명망이 높았던 김구, 이승만 등을 명예직으로 초빙하였다. 이들은 주요 인사들의 권위를 빌려 항공 분야 건설에 있어서 대표성을 획득하고자 했던 것이다.

항공협회는 기본적으로 민간항공 분야에 초점을 맞춘 계획을

25) 安鍾撤, 「광복 전후의 통일국가 수립운동」, 『한국사』 52(대한민국의 성립), 2003, 101~106쪽

26) 『항공조선』 1, 1945. 12. 14쪽, ‘朝鮮航空協會設立까지’

27) 『自由新聞』, 1945. 10. 7. 2면, ‘朝鮮航空協會’; 『중앙신문』, 1945. 11. 2. 2면, ‘航空團體統合’

조선항공협회의 결성일에 관해서 항공 관련 단체의 연구물에는 10월 18일로 서술되어 있다. 한편 『중앙신문』은 10월 30일로 보도했으며, 『민중중보』의 10월 보도기사에는 항공건설위원회 단계의 명칭으로 적혀있다. 여기서의 당시 가장 이른 날짜로 보도한 『자유신문』의 기사를 신뢰했다. 그 이유는 협회의 기관지인 『항공조선』에 이들이 9월 30일에 새로운 단체로의 재편을 위한 총회를 열었다고 적혀 있어 이 날과 가장 가까운 시점이 타당하다고 여겨지기 때문이다. 참고로 서웅성, 윤창현 등도 차례로 회장을 역임하였다.

수립하였다. 항공협회의 설립 목적과 그 실행 방안을 살펴보면 이러한 특징은 명확히 드러나는데, 그 구체적 내용은 다음과 같다.

“목적 : 본회(本會)는 新조선항공관계자를 종합하여 新조선항공건설을 목적으로 하고 회원 상호간에 친목과 단결을 도모함.

사업 : 본회는 본회의 목적을 달성하기 위하여 좌기(左記)의 사업을 행함.

- 가. 항공교육의 지도와 장려
- 나. 항공수송의 지도와 장려
- 다. 항공기제작의 지도와 장려
- 라. 항공지식보급상 필요한 각종사업²⁸⁾

이들은 곧바로 위와 같은 사업에 입각한 구체적 활동을 전개하였다. 장덕창과 서용성 등은 조선항공수송주식회사(朝鮮航空輸送株式會社)와 비행학교 설립, 항공시설 인수 등을 추진하였다.²⁹⁾ 또한 이들은 부산 등의 지방에도 지부를 설치함³⁰⁾과 동시에 항공 관련 인력들의 파악에 나서는 등³¹⁾ 당시 한반도 내 항공인들의 통합에 나섰다.

나아가 이들은 항공력 건설의 기반 확대를 위한 활동도 전개하였다. 이들은 대중적 공감대의 확산을 위하여 후원회 결성³²⁾과 홍보

28) 『항공조선』 1, 1945. 12. 31쪽, ‘朝鮮航空協會會則’

29) 『自由新聞』, 1945. 11. 2. 2면, ‘朝鮮航空輸送會社 창립을 촉진’

30) 『항공조선』 1, 1945. 12. 32쪽, ‘消息’

위 자료에는 北朝鮮航空協會(북한 지역에서는 조선항공협회로 명명) 창립에 관한 내용도 짙막하게 수록되어 있다. 조선항공협회가 김일성의 주도 아래 북한 지역 항공단체들이 재편되어 조직된 북조선항공협회와 어떠한 관계에 있었는지는 불분명하다. 다만 당시 조선항공협회가 파악한 비행사 중 신의주항공대 결성을 주도한 李闊이 포함되어 있는 점을 감안할 때(『항공조선』 1, 1945. 12. 32쪽, ‘朝鮮民間航空乘員은 몇名이나 되나?’), 이때까지만 하더라도 어느 정도 상호간의 교류가 있었다고 짐작할 수 있다. 당시 북한 지역의 항공단체와 관련한 내용에 관해서는 김선호, 앞의 논문, 2012, 254~265쪽 참조.

31) 『民主衆報』, 1945. 10. 28. 2면, ‘航空技術者는 連絡하라’

32) 『民主衆報』, 1945. 12. 13. 2면, ‘朝鮮航空協會 後援會를 組織’

지인 『항공조선』 창간³³⁾ 등을 실행하였다. 『항공조선』은 항공과 관련한 정보를 소개하면서 항공력이 필요한 이유와 그 건설 방안을 주요 내용으로 하고 있는데, 이러한 내용은 협회 구성원들의 공통된 견해를 반영한 것이었다.³⁴⁾

항공협회와 달리 항공준비대는 명칭에서부터 군 분야의 항공력 구축을 천명하였다. 노정민(盧鼎珉)³⁵⁾과 신치호(辛致浩) 등은 항공병 출신들을 모아 국군항공준비대를 창설하였다.³⁶⁾ 항공준비대는 1945년 11월 군사단체의 통일운동인 전국군사준비위원회(全國軍事準備委員會)에 참여하여³⁷⁾ 조선국군준비대(朝鮮國軍準備隊, 이하 국준)와 연계하였다. 노정민은 국준의 항공사령을 맡았다.³⁸⁾

비록 광복군 계열이 불참한 통합이었지만, 이로 인해 국준의 규모는 확대될 수 있었다. 국준은 통합 후 새롭게 조직을 편성하였다. 여기서 주목할 수 있는 부분은 육·해군과 별도로 공군을 편성하였다는 점이다.³⁹⁾ 즉, 노정민 등은 단순히 육·해군 산하에 항공부대를 만드는 수준을 넘어서 독자적인 운용이 가능한 공군의 창설

33) 『朝鮮日報』, 1945. 11. 29. 2면, ‘항공조선 발간’

34) 송석우, 앞의 책, 1999, 162~163쪽

35) 노정민은 필라델피아 에싱턴(Essington) 비행학교를 졸업한 美해군 비행사 출신으로서 윌로우스 비행학교의 교관으로 활동하기도 하였다(洪允靜, 「獨立運動과 飛行士 養成」, 『國史館論叢』 107, 2005, 19쪽). 참고로 홍윤정은 노정민의 한자 표기를 盧正敏으로 썼는데, 여기에서는 해방 이후 신문기사와 아들들의 증언에 따른 盧鼎珉을 따랐다.

36) 『중앙신문』, 1945. 12. 1. 2면, ‘國軍航空準備隊’

37) 『民衆日報』, 1945. 11. 9. 2면, ‘軍事統一運動을 전개-全國軍事準備委員會서 宣言과 陣容을 發表’

38) 李剛秀, 「解放直後 國軍準備隊의 結成과 그 性格」, 『軍史』 32, 1996, 221~223쪽
노정민의 차남인 노삼풍의 증언도 이를 뒷받침한다(韓佑成, 「대한민국 공군 창설의 起源」, 『월간조선』, 2013. 4.).

39) <編成>

1. 육·해·공군을 막론하고 군사적 훈련을 받은 자와 특별 지원한 청년으로 군대를 편성함.
2. 육군은 육군부, 해군은 해군부, 공군은 공군부로 편성함.(이하 생략)

까지 구상하였고, 이것이 국준으로 통합된 여러 군사단체들의 동의를 얻었던 것이다.

얼핏 보면 항공력 구축에 있어서 민간 분야는 항공협회, 군 분야는 항공준비대로 나뉘어 추진되었던 것처럼 보인다. 그러나 『자유신문』에 보도된 국군 계획을 살펴보면 다른 해석이 가능하다. 『자유신문』의 국군 계획은 육·해군과 별도로 공군편(空軍編)을 마련하였는데, 공군편의 논리와 실행 방안은 항공협회의 그것과 유사하다.

공군편의 내용을 요약하면 다음과 같다. 공군의 필요성은 2차대전의 경험을 근거로 제시하였다. 따라서 독립을 지켜내기 위해서 항공력 구축은 필수적이었다. 항공력 구축을 위한 물질 기반은 급한 대로 일본군의 항공시설과 장비를, 인적 기반은 항공협회와 항공준비대가 파악한 1,000여 명 이상의 항공인을 활용하고자 하였다. 나아가 향후 인력 양성을 위하여 글라이더 교육과 모형항공기 제작 실습을 각각 중등과 초등 교육과정에 반영해야 한다는 방안을 제시하였다.⁴⁰⁾

항공협회의 『항공조선』에 나타난 항공력 건설의 주요 논조는 다음과 같다. 이들은 2차대전에서 미국의 승리 요인으로 항공력을 언급하면서 항공력 건설이 필요하다고 역설하고 있다.⁴¹⁾ 이처럼 항공력은 매우 위력적이었기 때문에 다른 나라로부터 위해를 받지 않는

40) 『自由新聞』, 1946. 1. 1. 부록, ‘人類의 幸福을 爲한 우리 國軍 計劃’

41) 日本 各 都市에 對한 米空軍 空襲의 被害慘狀及 第二次歐洲大戰에 依한 諸國々 內 各 都市의 空襲 被害慘狀을 우리가 直接間接으로 睹고 본 것을 生覺할 때 그 航空機에 對한 威力을 再論할 餘地가 업다(『항공조선』 1, 1945. 12. 12쪽, ‘머리말’). 美國이 獨逸과 日本에게 澈底한 打撃을 주고 完全한 勝利를 얻은 것은 飛行機의 威力이 最大의 條件이라 할 수 있다(『항공조선』 1, 1945. 12. 13쪽, ‘發刊의 말’). 특히 이들은 종전 직전에 있었던 항공기를 활용한 원자폭탄 투하의 기억도 상기하고자 하였는데, 예를 들어 협회의 설립 과정을 서술한 李相穆의 필명은 原子彈이었다.

강성한 독립국가에게 필수적인 요소이며⁴²⁾ 나아가 국가의 흥망을 좌우할 정도로 중요한 것이었다.⁴³⁾ 또한 이들은 항공력 건설에 필수적인 항공인력의 양성을 위해 중등교육에 글라이더 과목을, 초등교육에 모형항공기 제작 실습을 반영해야 한다고 주장하였다.⁴⁴⁾ 이상의 내용은 『자유신문』의 공군편과 일치하는 것이었다.

항공협회는 미군정에 의해 건준과 인공이 인정받지 못하는 상황에서 국가의 주요 권한인 군과 직접적으로 관련한 활동을 전개하는 일이 유리하지 않다고 보았다. 앞서 서술하였듯이 조선항공대를 재편한 이유 중 하나도 이것이었다. 따라서 항공협회는 민간 분야에 집중하여 실제 활동을 전개하였던 것이다.

반면에 항공준비대 건군에 대한 순수한 열망을 고수하였다. 항공협회와 달리 항공준비대가 공군 창설을 추진하였던 배경은 미군정에 대한 낙관적인 기대 때문이었다. 항공준비대가 참여했던 국준은 미군정에게 군사단체 인정의 청원서를 제출하고, 교육부장 원용덕(元容德)이 미군정 군사영어학교의 부교장이라는 당시 사정 등을 근거로 「미군정의 적극 협력이 있다」고 오해했다.⁴⁵⁾ 따라서 국군준비대에 합류하였던 항공준비대는 공군 창설 활동을 전개할 수 있는 여건이라고 보았다.

군 분야의 활동에 대한 우려로 민간 분야에 집중하고 있었던 항공협회 역시 미군정의 태도는 낙관했다. 협회는 미군정이 민간 분야의 육성을 내세운 자신들에게 우호적이라고 생각했다.⁴⁶⁾ 이에

42) 祖國의 國土를 完全히 防備·擁護하자면 一日이라도 急速히 航空施設及 空軍養成이 무엇보다도 必要함을 느끼는 바이다(『항공조선』 1, 1945. 12. 12쪽, ‘머리말’).

43) 航空에 發達은 그 國家의 興亡을 左右하는 唯一한 科學物이다(『항공조선』 1, 1945. 12. 21쪽, ‘國家와 航空’).

44) 『항공조선』 1, 1945. 12. 15쪽, ‘航空의 普及及 緊急事’; 27쪽, ‘中等學校 運動科目에 하나론 滑空訓練’

45) 임중명, 「朝鮮國軍準備隊와 建軍運動(1945.9~1946.1)」, 『韓國史學報』 2, 1997, 297~298쪽

46) 『서울신문』, 1946. 4. 3. ‘朝鮮航空協會, 解散命令에 陳情書 提出’

힘입은 항공협회는 11월 16일 미군정에 조선비행학교 설립 인가 신청서와 일본군 항공시설 인수 신청서를 제출하였다.⁴⁷⁾

군 분야의 활동이 끼칠 영향에 대한 판단은 서로 달랐지만, 항공 협회와 항공준비대는 모두 미군정에 대한 우호감과 낙관적 기대를 보였다. 이것은 1945년 단계에서 각자의 적극적 활동이 전개될 수 있는 원동력으로 작동하였다. 그러나 이러한 판단은 오해였고, 결국 항공협회와 항공준비대에게 치명타로 되돌아왔다.

나. 미군정의 통제에 따른 해산

미군정은 남한 내 항공 분야 통제에 매우 민감한 입장이었다. 그것은 2차대전에서 항공력의 위력이 확인되었을 뿐만 아니라 상위 기관의 방침이 그러했기 때문이다. 미국은 11월 중순 당시 미군정이 주도한 한국 항공부대 창설 계획조차 승인하지 않았다.⁴⁸⁾ 더구나 11월 18일, 비행 및 항공기 제작, 조종사 양성 등을 금지한 연합군최고사령부(GHQ)의 연합군최고사령관 각서(SCAPIN) 제301호가 발령되었다.⁴⁹⁾ 또한 일본군 항공기와 항공장비의 파괴 지침이 내려져 11월 19일부터 대대적인 파괴작업이 진행되었다.⁵⁰⁾ 따라서 하부조직인 미군정은 본토와 GHQ의 방침에 따라 항공 분야에 대한 엄격한 통제 방침을 수립하였다.

47) 김진원, 앞의 논문, 1992, 133쪽

48) 한국의 치안 및 국방 총책임자인 쉬크(Lawrence E. Shick) 준장의 항공부대 창설 계획안은 주한미군 사령관 하지(John R. Hodge) 중장의 승인을 받아 연합군 최고사령관 맥아더를 통해 미 본토로 보고되었다. 그러나 미국 삼부조정위원회는 한국의 군대 창설이 국제적 마찰을 일으킬 것을 우려하여 이 계획안의 실행을 연기 결정하였다(魯永基, 『1945-50년 한국군의 형성과 성격』, 성균관대학교 박사학위논문, 2008, 44~45쪽).

49) SCAPIN-301: COMMERCIAL AND CIVIL AVIATION(1945. 11. 18.)

50) 『주한미군사』 1, 국사편찬위원회, 2014

또한 미군정은 자생적 군사단체에 대해서도 부정적으로 보았다. 미군정은 이들의 존재가 남한 지역의 치안을 유지하는 데 방해요소가 될 것이라 판단했다. 나아가 미군정은 훗날 미군이 철수하면 이들이 한국의 통합에 위협이 될 수도 있다고 보았다. 따라서 미군정은 이를 막기 위하여 자생적 군사단체를 해체한 뒤, 자신들의 통제 아래로 재편하는 정책을 채택했다. 이른바 국방경비대의 창설 계획의 수립이었다.⁵¹⁾

미군정은 자신들의 통제 아래 항공 분야를 새롭게 구성하고자 하였다. 구체적으로 살펴보면 민간 분야는 신설된 국립조선항공회사를, 군 분야는 국방경비대를 토대로 항공 분야를 운영하고자 했다. 다만 군 분야의 경우 정부 수립에 관하여 소련과 협상 중인 상황을 고려하여 일단 치안 유지에 한정된 육성 방침인 ‘뱀부 계획(Bamboo Plan)’이 세워짐에 따라 항공부대 창설은 미루어졌다.⁵²⁾

한편 전명섭(全命燮)과 김영환(金英煥), 이근석(李根哲)의 무단비행 사건은 미군정으로 하여금 한국의 자생적 항공단체를 통제할 수 없다는 의구심을 갖게 하였다.⁵³⁾ 전명섭은 해방의 기쁨에 들떠 여의도비행장의 용구만 연습기에 태극기 문양을 그린 뒤, 영등포 상공을 일주하였다. 김영환 등은 대구 동촌비행장의 조선항공연구소에서 비행교육을 시행한다는 이유로 대구 상공을 일주하였다. 이것은 미군정의 비행금지령에 위배되는 행위였다.

미군정은 곧 자생적 단체에 대한 해산 조치를 취하였다. 먼저 군 분야의 활동을 노골적으로 전개한 국준에 대한 해산 작업이 이루어졌다. 미군정은 1945년 12월 29일에 발생한 국준과 우익단체인

51) 이강수, 앞의 논문, 1996, 240~241쪽

52) 백기인, 앞의 책, 2002, 129~139쪽

53) 한국항공우주학회 편, 앞의 책, 1987, 35~36쪽; 김진원, 앞의 논문, 1992, 133쪽; 임달연, 앞의 책, 2001, 67~70쪽

건국청년회 사이의 총격전 사건을 빌미로 삼아 이듬해 1월 28일 국방경비대를 제외한 모든 군사단체의 해산을 명령하였다.⁵⁴⁾ 이에 따라 국준이 해산되었고, 항공준비대도 같은 조치를 당하였던 것이다.

국준의 해산 조치에도 불구하고 노정민 등은 항공준비대와 국준이 서로 상관없다는 주장을 내세우면서 존속 의지를 표명하였다.⁵⁵⁾ 이는 어떻게든 활동을 이어가려는 시도였다. 그러나 미군정이 우려하는 자생적 군사단체이면서 동시에 통제 대상인 항공 분야의 활동을 전개하고 있었던 항공준비대가 존속하기란 어려운 일이었다.

항공협회 역시 1946년 2월, 미군정에 의한 해산 조치를 당하였다. 미군정은 윤치영(尹致暎)을 통해 식민지배 당시 한국인 중 가장 유력한 항공인이었던 신용욱(愼鏞瑬)과 연계하였다. 1946년 2월, 신용욱은 항공회사의 설립에 필요한 자금을 자신이 충당하는 방식으로 미군정으로부터 국립조선항공회사(이후 대한국제항공사로 개칭)의 운영권을 따냈다.⁵⁶⁾ 미군정은 신용욱을 활용한 통제를 선택하였고, 여기서 탈락한 항공협회는 해산 조치를 당하였던 것이다.

항공협회는 조직 과정에서 신용욱의 포섭을 시도하였지만, 신용욱이 미군정과 연계하는 과정에서 협회와 마찰이 생기자 곧 그를 배격하였다.⁵⁷⁾ 협회에 따르면 이때의 마찰은 신용욱이 자신들의 활동을 방해하는 공작을 자행하였다는 것이다. 협회는 신용욱을 적극 친일파로 규정하고, 그의 은퇴를 중용하였다.⁵⁸⁾

54) 이강수, 앞의 논문, 237~243쪽

55) 『중앙신문』, 1946. 1. 11. 2면, ‘航空隊만은 擴充-國軍準備隊 解散命令’; 『自由新聞』, 1946. 1. 13. 2면, ‘國軍航空準備隊-全然 無關이라 言明’

56) 국립조선항공회사의 사장은 윤치영으로 신용욱은 부사장을 역임하였지만, 설립 자금을 전적으로 부담하는 등 회사 운영을 사실상 책임지고 있었다(『大東新聞』, 1946. 2. 13. 2면, ‘國立航空會社組織’).

57) 김광한, 앞의 책, 1991, 195~199쪽

58) 신용욱은 일제시대 당시 한반도 최초의 비행학교를 세우고 상업비행을 개시하는

또한 항공협회는 일본군 비행기를 고철로 재활용하는 과정에서 발생한 부당 이익 문제에 연루되었다. 협회는 해당 비리의 책임이 신용옥에게 있다고 항변하였지만, 신용옥은 무고를 주장하며 대응하였다.⁵⁹⁾ 이 사건은 신용옥이 처벌받지 않아 결과적으로 협회에 게 불리하게 작용하였다.

결국 항공협회와 항공준비대는 미군정의 해산 조치에 따라 여러 군소단체로 분열되었다. 3월 9일 김석환(金石桓), 안동석(安東錫), 이원복(李元馥) 등 경성공업전문학교를 중심으로 한 교수와 학생들은 학생항공연맹을 결성하였고, 15일 김광한(金光漢) 등 활공인들은 중앙활공연구소를 설립하였으며,⁶⁰⁾ 조항천(趙恒天) 등은 항공사상 보급을 주목적으로 한 항공기술학회를 결성하였다.⁶¹⁾ 또한 항공준비대 출신인 신치호, 함병선(咸炳善) 등은 조선항공기술동맹을 조직하였고,⁶²⁾ 서북 출신의 항공인들은 별도의 조직화를 모색하기도 하였다.⁶³⁾

등 한국인 중 항공분야를 선도하는 입장이었으나 태평양전쟁 당시 일본군 승전 비행에 참여하고, 일본 해군과 합작하여 부산에 항공기 생산공장을 세우는 등 일제의 전쟁 수행에 적극 협력하는 친일행각을 벌이기도 하였다. 참고로 신용옥은 노무현 정부 당시 반민족행위자로 공식 규정되었다(『친일반민족행위진상규명 보고서』 3-3, 대한민국 친일반민족행위진상규명위원회, 2009).

59) 『東亞日報』, 1946. 4. 4. 2면, '妨害分子 處理'; 『朝鮮日報』, 1946. 4. 6. 2면, '航空協會解散에 陳情書提出'; '暴利云々은 不當'; '憤激도 無理아니다'; '最後까지 싸울터'

60) 『항공조선』 2, 1947. 2. 40쪽, '航空消息'

61) 『家政新聞』, 1946. 6. 12. 2면, '航空講義 發行'

62) 『중앙신문』, 1946. 7. 12. 2면, '航空技術同盟 結成'; 『항공조선』 2, 1947. 2. 40쪽, '航空消息'

63) 기존 서술에서는 李繼煥, 金性泰 등에 의해 '서북항공대'가 조직되었다고 언급하였다(김진원, 앞의 논문, 1992, 133쪽; 임달연, 앞의 책, 2001, 69쪽). 그런데 『항공조선』에 다른 단체와 달리 서북항공대 창설 내용이 없다는 점과 1948년 2월 1일에 서북항공대가 창설되었다는 신문기사(『東亞日報』, 1948. 1. 31. 4면, '西北航空隊 一日 創立總會'; 『중앙신문』, 1948. 2. 1. 2면, '西北航空隊組織')를 감안하면, 이것은 1946년 전반기 동남아 전선에서 연합군 포로로 있었던 항공인들이 대거 귀국하는 시점에서 평안도 출신 항공인들이 조직화하는 양상이 있었다는 정도로 볼 수 있지 않을까 한다.

한편 신용욱은 미군정의 의도를 정확히 파악하여 허가를 얻어냈다. 그는 회사 설립을 공고하면서 일본제 비행기의 인수를 포기하고 미·영제 비행기로 비행교육 및 운항을 할 것을 밝혔다.⁶⁴⁾ 그는 미군정이 일본의 항공유산을 넘겨줄 것이라 기대한 항공협회나 항공준비대와 달리 미군정이 그것을 통제, 파괴할 것을 간파하였던 것이다.

그러나 신용욱의 항공회사는 국제선까지 개시하겠다는 포부와 달리 정부 수립 때까지 비행기조차 확보하지 못한 유명무실한 상태로 존속하였다. 일단 상당수 항공인들이 항공협회에 합류한 상황⁶⁵⁾에서 신용욱은 인적 기반을 확보하기 어려웠다. 또한 미군정은 항공회사를 승인하였음에도 불구하고 여전히 호의적인 태도를 취하지 않았다. 당시 미군정은 군용기를 활용하여 서울에서 대구, 부산과 광주, 제주 등으로 주 2회씩 정기적인 운항을 하고 있었고, 노스웨스트(Northwest)항공과 용역 계약을 맺어 국제선을 유지하고 있었기⁶⁶⁾ 때문에 굳이 한국인에 의한 항공회사를 지원할 필요가 없었다.

조선항공협회와 항공준비대의 해산과 군소단체의 난립, 그리고 지지부진한 운항 개시라는 1946년 전반의 상황은 항공인들의 노력이 일시적으로 좌절된 것으로 평가할 수도 있지만, 반대로 난관에도 불구하고 이들의 활동이 이어지고 있었다는 의의를 부여할 수도 있다. 특히 학생항공연맹의 경우 5월 18일 ‘항공의 날’을 제정하여 성대한 기념행사를 치르기도 하였다.⁶⁷⁾ 이와 같이 당시 항공인들의

64) 『東亞日報』, 1946. 2. 12. 2면, ‘이달 以內 空輪 開始’

65) 『서울신문』, 1946. 4. 3. ‘朝鮮航空協會, 解散命令에 陳情書 提出’

66) 한국항공진흥협회 편, 『航空年鑑』, 韓國航空振興協會, 1997, 479쪽; 임달연, 앞의 책, 2001, 79쪽

67) 『朝鮮日報』, 1946. 5. 19. 2면, ‘學生航空日 十八日 記念式 盛大’

학생항공의 날을 5월 18일로 정한 이유는 윤창현이 모국 방문 비행을 했던 날을

항공 분야 건설 의지는 강력하였고, 새로운 계기가 제공될 경우 다시 분출할 수 있었다.

4. 통합단체의 조직과 성과

가. 항공건설협회로의 통합

항공계의 어려운 상황에서도 해외 한국인들의 귀환으로 항공 인력은 증가하고 있었다. 1946년에 들어서 중국이나 일본, 동남아 등에서 미처 돌아오지 못한 한국인들의 환국이 본격적으로 이루어지고 있었다. 여기에는 중국 공군 소속으로 항일전에 투신하였거나 일본군 항공부대 소속으로 전쟁에 동원되었던 사람들도 있었다.

특히 최용덕(崔用德)이나 권기옥(權基玉), 이영무(李英茂) 등과 같이 독립운동에 기여했던 중국 공군 출신의 항공인사들은 전문성 뿐만 아니라 명망까지 지닌 존재였다. 『동아일보』는 최용덕의 귀국에 대해 특집 기사를 보도하면서 그를 항공총장으로 상찬하기도 했다.⁶⁸⁾ 이영무 역시 『동아일보』와 『독립신보』 등에 귀국 기사가 크게 보도되었다.⁶⁹⁾

국내의 항공인들은 이들의 귀환을 항공 역량을 결집할 수 있는 새로운 계기로 여겼다. 최용덕은 광복군의 요직을 맡았던, 임시정부의 주요 인물로 항공인 가운데 독립운동계에서 가장 명망이 높았다. 윤창현 등은 자신들의 구상에 이러한 점을 활용하고자 하였고,

기념하기 위해서였다(한국항공우주학회 편, 앞의 책, 1987, 38쪽).

68) 『東亞日報』, 1946. 7. 23. 2면, '燎! 抗日作戰에 武勳'

69) 『東亞日報』, 1946. 7. 25. 2면, '돌아온 우리 將軍들(完)'; 『독립신보』, 1946. 7. 9. 2면, '抗日航空戰의 勇士-李英茂氏廿六年만에 歸國'

중국에서 항공력의 중요성을 실감하였던 최용덕 역시 이에 호응하였다.

이들은 최용덕 등이 귀국하자 곧바로 성대한 환영식을 열었다. 이들은 환영식에서 만장일치로 통합을 서둘러 추진하기로 하였다.⁷⁰⁾ 그리고 이들은 항공단체통합주비위원회(航空團體統合籌備委員會)를 구성하여 위원장으로 최용덕을 선임하였다.⁷¹⁾

위 위원회의 주비위원은 윤창현, 김동업(金東業), 이계환(李繼煥), 서현규(徐絃圭), 신치호, 이정희(李貞禧), 김석환 등이었다. 이 가운데 신치호는 항공준비대의 핵심 대원이었으며, 나머지는 항공협회의 핵심 회원이었다. 앞 장의 내용과 같이 항공준비대와 항공협회는 1945년 단계의 양대 항공단체였다. 따라서 이때의 통합은 항공준비대와 항공협회로 각각 모인 항공인들을 하나로 재편하면서 주로 군 출신이었던 귀국 항공인들까지 포섭하는 이전보다 한 차원 높은 단계의 것이었다.

따라서 새로운 통합단체는 군 분야의 활동도 염두하고 있었다. 사실 양대 항공단체는 군 분야를 우선순위에 둘 것인지에 관한 견해가 달랐을 뿐, 궁극적 지향은 같았다. 최용덕 등의 귀국 즈음에 윤창현이 민·군 분야를 아우르는 항공성의 설치를 주장하였던 『한성일보』의 기고문⁷²⁾은 이를 잘 보여준다. 따라서 미군정의 태도에 변화의 조짐만 생긴다면, 통합단체는 민간 분야뿐만 아니라 공군

70) 『항공조선』 2, 1947. 2. 40쪽, ‘航空消息’

71) 『항공조선』 2, 1947. 2. 40쪽, ‘航空消息’; 『大東新聞』, 1946. 8. 4. 2면, ‘航空朝鮮新建設-崔將軍을 推戴, 籌備委員會 組織’; 『自由新聞』, 1946. 8. 4. 2면, ‘航空人들의 統合促進’; 『東亞日報』, 1946. 8. 4. 2면, ‘航空朝鮮을 建設-航空團體統籌委員會 誕生’ 『동아일보』 기사에는 ‘최용덕 장군을 중국으로부터 맞이하자 조선에 있는 항공기술자들은 새조선항공건설의 결의도 씩씩하게 최장군을 둘러싸고 한마당에 모였든 것이다’라고 하여 최용덕의 귀국이 항공계의 재통합 움직임을 촉발시켰다는 점을 분명히 밝혔다.

72) 『漢城日報』, 1946. 7. 21. 4면, ‘항공조선의 친구상 ①’

창설을 위한 활동까지 전개할 수 있었다.

이때에도 신용욱은 통합 대상에서 제외되었다. 이들은 준비위원회 단계에서부터 ‘전쟁에 협력케 한 일본항공에의 협력자와 지도자를 제외한’⁷³⁾ 나머지 항공인들을 통합할 것을 밝혔다. 그 대상은 물론 신용욱이었다. 신용욱에 대한 이들의 적대감은 통합 후에도 지속되었다. 이들은 통합단체 출범 후 열렸던 건국공업박람회의 전시장에 「동포(同胞)여 보라! 삼팔이남(三八以南)의 귀중(貴重)한 항공기재(航空機材)는 모리배(謀利輩)가 파괴(破壞)하여 사복(私腹)을 채웠다」⁷⁴⁾라는 패널을 설치하기도 하였으며, 이듬해 간행한 『항공조선』 2호에서도 ‘민족반역자 친일파, 파괴주의자의 반성과 은퇴를 요구한다’고 하였다.⁷⁵⁾

이러한 추진의 결과로 1946년 8월 10일, 새로운 통합단체로 ‘한국항공건설협회(韓國航空建設協會, 이하 항공건설협회)’가 창설되었다. 이들은 김규식을 회장으로 추대하였으나 김규식(金奎植)의 사양으로 초빙이 무산되어⁷⁶⁾ 회장은 최용덕이, 부회장은 이영무가 각각 만장일치로 선임되었다.⁷⁷⁾

항공건설협회는 미군정의 지원을 획득하기 위한 시도로써 김규식을 회장으로 초빙하고자 하였다. 1946년 하반기 단계에 김규식은 새로운 정부의 수반으로서 가장 유력한 후보였다. 따라서 신용욱이 미군정과 가까운 윤치영과 연계하여 운항 면허를 획득하였듯이 협회도 김규식을 전면에 내세우고자 했던 것이다. 협회는 김규식을

73) 『東亞日報』, 1946. 8. 4. 2면, ‘航空朝鮮을 建設-航空團體統籌委員會 誕生’

74) 『항공조선』 2, 1947. 2. 32쪽

75) 『항공조선』 2, 1947. 2. 40쪽, ‘젊은 航空人の 말’

76) 한국항공우주학회 편, 앞의 책, 1987, 37쪽

77) 『東亞日報』, 1946. 8. 10. 2면, ‘韓國航空建設協會 十日 基靑館서 發會式’; 『항공조선』 2, 1947. 2. 40쪽, ‘航空消息’; 空軍本部政訓監室, 『하늘의 개척자 崔用德 將軍』, 공군본부, 1956, 2쪽

회장으로 초빙하기 위한 노력을 지속하였고, 결국 12월 그의 수락을 얻어낼 수 있었다.⁷⁸⁾

항공건설협회는 권력기구와의 연계를 추진하면서 동시에 대중의 지지를 이끌어내기 위한 다양한 활동도 전개하였다. 최용덕이 회장으로 있었을 당시, 이들은 추가로 춘천지부를 조직하고,⁷⁹⁾ 건국공업박람회에 독립 전시공간으로 항공관을 개설하는 등⁸⁰⁾ 가시적인 활동을 전개하였다. 또한 김규식의 취임 후에도 협회는 대전지부 결성과 춘천지부 산하의 활공부 결성, 학생항공연맹 주도 아래 항공기능시험의 실시 등 활동을 지속하였다.⁸¹⁾

또한 김석환은 항공용어를 우리말로 순화하는 작업도 진행하였다. 이 작업의 결과는 1947년 2월에 발행된 『항공조선』 2호에 수록되었다. 그는 기본적으로 항공용어를 우리말로 쓰되 이미 널리 쓰이고 있는 한자나 외래어에 한하여 예외를 두었다. 다만 예외의 경우에도 발음은 일본식이 아닌 한국식으로 개정하였다. 이러한 작업은 새로운 항공 건설에 있어 일제의 잔재를 탈피하기 위한 노력의 일종이었다.

국내 항공인들의 대부분을 아우르는 항공건설협회의 결성으로 항공력 구축을 위한 노력은 결집될 수 있었다. 여기에 정부 수립에 대한 미군정의 입장이 변화하면서 이러한 노력은 미약하게나마 항공력 도입의 성과로 이어졌다.

78) 『항공조선』 2, 1947. 2. 40쪽, ‘航空消息’; 『東亞日報』, 1946. 11. 26. 2면, ‘航空建設協會 會長에 金博士就任’

79) 『항공조선』 2, 1947. 2. 40쪽, ‘航空消息’

80) 『항공조선』 2, 1947. 2. 40쪽, ‘航空消息’; 『京鄉新聞』, 1946. 10. 27. 1면, ‘長安의人氣는 建國工業博覽會로!’

81) 『항공조선』 2, 1947. 2. 40쪽, ‘航空消息’

나. 항공부대 창설과 항공교육 기반 마련

항공건설협회는 『항공조선』 2호 발행 후 눈에 띄는 활동을 전개하지 않았다. 따라서 항공건설협회가 유아무야된 것처럼 보이기도 한다. 그러나 협회의 구성원들은 각자의 영역에서 적극적인 활동을 전개하고 있었으며, 이에 따른 가시적인 성과도 보이고 있었다.

항공건설협회 결성을 전후하여 통위부(統衛部)의 창설 등 미군정의 주도 아래 군 창설에 관한 활동이 본격화되면서 항공부대 창설을 위한 교섭도 시도될 수 있었다. 본래 미군정 자체는 한국이 궁극적으로 항공부대를 지녀야 한다는 입장이었고, 통위부장(統衛部長) 유동열(柳東說) 역시 건군에 있어 항공력을 강조하였기 때문에 통위부의 창설은 항공부대 창설을 시도하였던 최용덕과 김정렬 등에게 기회로 여겨질 수 있었다.⁸²⁾

최용덕은 김정렬 등 일본군 출신 및 협회의 주축인 장덕창, 서현규 등과 협력하여 항공부대를 창설하고자 하였다.⁸³⁾ 일본 육사 출신의 비행사였던 김정렬은 타이완에 주둔하였던 신유협(申攸浹)의 도움을 받아 일본군 출신의 항공 관련 인력의 규합을 위한 실무적 활동을 전개하고 있었다.⁸⁴⁾ 이들은 항공건설협회 회장 출신으로서 항공계의 지도급 인사이자 가장 서열이 높았던 최용덕을 위시하여

82) 유동열은 김정렬의 백부인 金基元과 일본 육사 동기로 재학 당시 우애가 매우 좋았다고 한다(김정렬, 앞의 책, 2010, 30쪽).

83) 광복군 출신인 최용덕이 일본군 출신과 협력하기 시작한 까닭은 광복군 확군 업무의 경험 때문이었다. 광복군은 해방 직후 확군을 위해 군 경험이 있는 일본군 출신들을 대거 영입하고자 하였다(염인호, 「해방 후 韓國獨立黨의 中國 關內地方에서의 光復軍 擴軍運動」, 『역사문제연구』 1, 1996, 273쪽). 이것은 건군이 시급하다는 판단 아래 과거 경력보다는 현재적 가치에 우선한 조치였다. 이미 광복군은 일본군적에 편입되었던 1,500여 명의 인력을 활용하여 항공군을 건설하겠다는 의지를 표방하기도 하였다(『東亞日報』, 1945. 12. 4. 2면, ‘兵力업시 獨立업다’). 따라서 최용덕 역시 항공부대의 복무 경력을 지닌 유능한 인재 확보를 위해 이들과 함께하기로 하였던 것으로 보인다.

84) 『6·25戰爭 證言錄』, 空軍本部, 2002, 23~24쪽; 김경록, 앞의 논문, 2009, 72~75쪽

1946년 12월부터 본격적으로 회합하였다. 이들은 통위부장 유동열 및 고문인 프라이스(Terrill E. Price)와 교섭하여 항공부대 창설을 기도하였는데, 특히 실권자인 프라이스와 주로 접촉하여 소기의 목적을 달성하고자 했다.⁸⁵⁾

여전히 미군정은 항공부대 창설에 반대의 입장을 보였다. 항공부대 필요성은 공감하지만, 현 단계에서는 불필요하다는 것이 미군정의 입장이었다. 미국은 미·소공동위원회를 통하여 소련과 함께 한반도의 단일정부 수립을 논의하는 중이었기 때문에 치안 유지를 넘어서 공격 기능을 갖춘 항공부대 창설이 소련을 자극할 수 있다고 우려했다. 미군정은 국방부라는 명칭도 단독으로 군대를 창설하는 것이 아니냐는 소련의 항의에 따라 국내경비부(한국측 호칭은 통위부)라 개칭할 정도로 이를 의식하고 있었다.⁸⁶⁾ 미군정과의 접촉을 맡고 있었던 김영환은 사퇴까지 불사하면서 미군정을 설득하였지만, 결국 수포로 돌아갔다.⁸⁷⁾

미군정의 비협조적인 분위기로 항공부대 창설이 난관에 봉착하자 최용덕과 김정렬 등은 지속적인 협상을 하면서도 항공부대를 구성할 인력 양성에 초점을 맞췄다. 이들은 대전에서 항공건설협회의 충남지부 산하로 항공학교를 설립하여 학생을 모집하였다.⁸⁸⁾

또한 청년단체를 중심으로 항공부가 결성되어 항공부대 창설에 힘을 보태고 있었다. 이청천(李青天)이 주도한 대동청년단(大同青年團) 산하조직인 육해공군동지회와 이범석(李範錫)이 주도한 민족

85) 『6·25戰爭 證言錄』, 空軍本部, 2002, 22·32~33쪽, ‘金貞烈의 증언’

86) 미군정은 국내경비부의 명칭이 국방의 뜻을 담고 있지 않으므로 부적절하다는 한국의 반대를 묵살하였다. 이에 따라 한국측에서는 소련을 자극하지 않으면서도 국방의 뜻을 살리기 위해 국내경비부를 조선말 중앙군의 통칭인 統衛營에서 따온 통위부라 호칭하였다(백기인, 앞의 책, 2002, 104~105쪽).

87) 『6·25戰爭 證言錄』, 空軍本部, 2002, 32~33쪽, ‘金貞烈의 증언’

88) 『현대일보』, 1947. 10. 23. 2면, ‘韓國防衛 爲하여 大田에 航空學校 設立’; 『漢城日報』, 1947. 10. 23. 2면, ‘航空幹部學生募集’

청년단(民族青年團)은 각각 항공부를 하부조직으로 두었다.⁸⁹⁾ 이러한 청년단체들은 건군 활동의 일환이었기 때문에 항공부대 창설 노력과도 상관성이 있었다.⁹⁰⁾ 특히 대동청년단의 경우 최용덕과 연계되어 있어 단원들이 대전의 항공학교에 입교하기도 하였다.⁹¹⁾

1947년 하반기부터 단독정부 수립이 가시화되면서 국군 창설의 필요성이 대두되자 미군정은 입장을 바꾸어 항공부대 창설을 위한 작업에 착수하였다. 미군정의 항공부대 구상은 공격 기능을 갖추지 않은 연락기 중심의 경비행기부대였다. 미군정은 남한의 선제공격을 우려하여 방어용 무기를 중심으로 장비를 구성하고자 하였기 때문이다.⁹²⁾

미군정은 항공부대의 창설을 위해 이를 협의해왔던 최용덕 등에게 합류를 요구하였다. 이때 합류 조건은 육군보병학교에서 미국식 교육을 이수해야 한다는 것이었다. 이미 중국 및 일본군에서 장교 경험이 있었던 이들은 이등병 신분으로 입대하라는 요구에 대해 불만도 많았지만, 최용덕의 독려에 따라 입대를 결심하였다.⁹³⁾ 그리고

89) 『東亞日報』, 1947. 12. 28. 2면, ‘聲明書’; 『민중일보』, 1947. 11. 23. 2면, ‘民族青年團-航空部 設置를 發起’

90) 김수자, 「대동청년단의 조직과 활동」, 『역사와 현실』 31, 1999, 176쪽; 林鍾明, 「조선민족청년단(1946.10~1949.1)과 미군정의 ‘장래 한국의 지도세력’ 양성정책」, 『韓國史研究』 95, 1996, 193쪽

91) 『京鄉新聞』, 1947. 11. 25. 2면, ‘航空國家建設—青年 血書로 志願’
최용덕은 광복군 시절부터 이청천의 핵심 참모였으며(김기동·강창부·이지원, 「최용덕(崔用德)의 항공독립운동과 광복군 내 역할」, 『軍史』 95, 2015), 대동청년단에서도 후원회의 총무부장으로 활동하였다(『文化日報』, 1947. 9. 1. 1면, ‘大同青年團 後援會 結成’; 『漢城日報』, 1947. 9. 11. 2면, ‘大同青年團 後援會 任員 改選’). 한편 김정렬은 최용덕과 함께 활동하면서도 이범석과 교류하고 있었다(김정렬, 앞의 책, 2010, 94~95쪽).

92) 육군의 경우, M-24전차의 도입이 검토되었으나 방어가 아닌 공격무기라는 이유로 국군에 대한 지급대상에서 제외되었다(Robert K. Sawyer, *Military Advisors in Korea: KMAC in Peace and War*, Office of the Chief of Military History Department of the Army, Washington, D.C., USGPO, 1962, p.29).

93) 『6·25戰爭 證言錄』, 空軍本部, 2002, 33쪽, ‘金貞烈의 증언’

육군보병학교와 경비사관학교에서 교육을 이수한 뒤 신설된 항공부대로 편입되었다.

항공부대의 신설은 항공건설협회 출신 항공인들이 전개한 노력의 결과물이었다. 신설된 항공부대에 편입된 인물은 임시로 부대장을 맡았던 백인엽(白仁燁)을 제외하면 모두 항공건설협회 출신이었다.⁹⁴⁾ 이들은 군 분야의 항공력 구축을 위한 활동을 꾸준히 전개하였기 때문에 미군정의 승인이란 기회가 주어지자 곧바로 편입하여 항공부대를 창설할 수 있었던 것이다.

한편 향후 항공계의 도약을 이끌 수 있는 인력 양성과 대중적 관심을 유도할 수 있는 여건을 조성하기 위한 활동도 성과를 내고 있었다. 항공건설협회에 합류하였던 학생항공연맹과 김영수 등의 활동이 그것이다.

경성공업전문학교 학생들이 중심이 된 학생항공연맹은 경성공전 등의 서울대학교 공과대학 전환 과정에서 항공조선학과의 신설을 이끌어냈다. 이들은 이를 기반으로 하여 항공건설협회 결성 전부터 치렀던 학생항공의 날 행사를 이어가 모형항공기대회와 항공과학전람회 등을 개최하였다.⁹⁵⁾ 또한 이들은 하계 방학을 활용하여 글라이더 조종과 통신 등에 관한 훈련을 실시하였고,⁹⁶⁾ 동계 방학에는 항공강좌를 열기도 하였다.⁹⁷⁾

김영수는 대구에서 비행학교 운영을 재개하였다. 일제 때부터 조선항공연구소라는 항공인력 양성기관을 운영했던 경험이 있었던

94) 당시 부대장으로 차출된 백인엽을 제외한 항공부대 구성원은 최용덕, 이영무, 장덕창, 朴範集, 이근석, 김정렬, 김영환이었다. 이들은 모두 대전항공학교의 교관 출신이었다(『현대일보』, 1947. 10. 23. 2면, ‘韓國防衛 爲하여 大田에 航空學校 設立’). 현재 공군은 이들을 공군 창설에 있어서 7인의 주역으로 여기고 있다.

95) 『京郷新聞』, 1947. 5. 9. 2면, ‘學生航空科學展覽會 開催’; 5. 14. 2면, ‘學生航空科學展覽會 開幕’; 『朝鮮日報』, 1948. 5. 1. 2면, ‘學生航空의 날 模型飛行大會’

96) 『東亞日報』, 1947. 7. 12. 2면, ‘青年學徒들 滑空의 饗宴’

97) 『東亞日報』, 1947. 12. 26. 2면, ‘冬期 航空講座’

김영수는 미군정의 통제에도 불구하고 재개 노력을 거듭하여 1946년 11월 조선비행학교를 개교하였다.⁹⁸⁾ 조선비행학교는 적어도 이듬해까지 꾸준히 운영되었던 것으로 확인되며,⁹⁹⁾ 정부 수립 후 항공대학¹⁰⁰⁾으로 명칭을 바꿔 운영되었다.

항공부대 창설 노력과 학생들의 활동이 지속되고 있었던 데 비해 민간항공의 운송 분야는 여전히 답보 상태에 머물러 있었다. 이미 허가 업체가 있는 상황에서 항공건설협회가 추가로 허가를 받는 일도 쉽지 않았다. 자체적인 항공운송이 이루어지고 있고, 한국인에 의한 항공운송 소요도 많지 않은 상태¹⁰¹⁾에서 미군정이 한국인들에 의한 민간항공의 개시를 적극 지원할 리 없었기 때문이다. 그리고 양측의 갈등은 여전했기 때문에 항공건설협회가 대한국제항공사와 손잡을 리도 없었다.¹⁰²⁾

비록 민간항공의 개시는 이루어지지 않았지만, 이상의 활동이 가능할 수 있었던 가장 큰 기반은 역시 항공인들의 대대적 규합에 있었다. 항공부대 창설 주역만 보더라도 중국군계와 일본군계, 그리고 민간항공계로 다양한 출신을 보이고 있다. 다양한 계통의 항공인들은 항공건설협회로의 통합을 통하여 조우하였고, 분야별로 합심하여 항공력 건설의 성과에 나아갈 수 있었다.

98) 『항공조선』 2, 1947. 2. 40쪽, ‘朝鮮飛行學校 開校’; 『東亞日報』, 1946. 11. 2. 2면, ‘航空朝鮮建設에 朗報-五百萬圓으로 大邱에 飛行校 設立’

99) 『民主衆報』, 1947. 5. 21. 1면, ‘(광고)朝鮮飛行學校’

100) 1953년에 설립되어 1955년에 승격되었던 국립항공대학(現 한국항공대학교)와는 별개의 학교로 1965년 문교부로부터 부실대학으로 폐쇄 명령을 받았다(『京鄉新聞』, 1965. 12. 9. 3면, ‘3個 初大 폐쇄, 不實 7科 폐과’).

101) 1949년 정식 운항을 개시한 대한국민항공사는 1회 운항에 4명의 승객을 정원으로 두었는데, 이마저도 확보하기가 아주 어려웠다고 한다(임달연, 앞의 책, 2001, 78쪽). 따라서 정부 수립 전에도 민간의 항공운송 소요는 적었다고 예상할 수 있다.

102) 항공건설협회 출신 인사들은 1949년 반민특위 때까지도 신용옥을 맹비난하였다(『自由新聞』, 1949. 2. 27. 2면, ‘愼鋪項 極刑하라, 航空協會 等 國會에 請願’).

따라서 항공건설협회의 활동은 다시 조망해야 한다. 유명무실한 상태였을지라도 정부 수립 때까지 협회가 존속하였다는 사실은 당시 협회가 나름대로의 상징성을 지녔다는 암시를 준다. 항공건설협회가 주관이 되었던 활동에 국한하기보다 협회로의 규합이 이후 활동에 끼친 영향에 주목하여 평가할 필요가 있는 것이다.

5. 맺음말

항공력의 소개와 도입은 한국인들이 독자적인 주권을 갖지 못한 일제시대에 이루어졌다. 식민지배 상황에서 항공력의 도입은 하나의 완성된 체계가 아닌 식민모국의 이익과 ‘제국’ 전체의 계획 아래 왜곡된 형태로 이루어졌다. 한편 식민지를 떠난 한국인들이 독립운동이나 생존을 위해 항공 분야에 투신하는 경우도 있었다. 이들은 각각의 위치에서 산재되어 있었다. 따라서 일제의 패망 후 새로운 주권국가의 항공력 건설은 왜곡된 형태로 산재되어 있는 항공 유산을 파악, 통합하여 일원화된 체계 아래 재편하는 작업이 요청되었다.

해방 직후 국내 항공인들의 대다수는 조선항공협회와 항공준비대로 규합하여 항공력 건설을 추진하였다. 이들은 일제의 항공 유산을 물적 기반으로 삼고자 하였다. 일제의 항공 유산 확보를 위해서 미군정의 협조는 필수적이었다. 두 단체는 각각 민간 분야와 군 분야의 항공력 건설을 우선시하였는데, 이는 미군정의 협조에 대한 기대의 차이에서 기인하였다. 그것은 미군정이 군 분야의 항공력 건설까지 긍정적으로 볼 것인지에 대한 인식의 차이였다.

두 단체가 미군정의 태도를 낙관했던 것과 달리, 미군정은 일제의 항공 유산에 대한 철저한 통제의 입장을 취했다. 이런 상황에서

발생하였던 일련의 불미스러운 사건들은 두 단체에 대한 미군정의 불신을 심화시켰다. 결국 미군정은 군 분야의 활동을 추진하였던 항공준비대부터 시작하여 조선항공협회까지 해산 조치를 단행하였다. 이로 인해 항공인들의 규합도 일시적으로 와해될 수밖에 없었다.

그러나 항공인들의 항공력 건설을 위한 활동은 지속되었다. 각각의 군소단체로 분열되었던 이들은 해외의 항공인들, 특히 독립운동에 투신하였던 최용덕, 이영무 등의 귀국을 계기로 재결합하여 한국항공건설협회를 출범하였다. 한국항공건설협회는 조선항공협회와 항공준비대뿐만 아니라 귀국한 항공인들의 대부분을 아우르는, 이전의 규합보다 더 높은 수준의 통합이었다.

한국항공건설협회는 통합 직후의 활발한 활동에 비해서 시간이 갈수록 눈에 띄는 성과를 보이지 못하였다. 특히 협회는 항공 운송에 관한 성과를 내지 못하였다. 그러나 당시 유일하게 허가를 받았던 신용욱 중심의 대한국제항공사 역시 운항 개시를 하지 못하고 있었던 실정이었다.

반면에 한국항공건설협회의 구성원들은 통합을 계기로 각자의 분야에서 적극적인 활동을 전개하여 비록 초보적 단계일지라도 항공 부대의 창설과 항공교육기반의 마련이라는 성과를 낼 수 있었다. 이것은 항공인들의 통합 노력에 따라 항공력 건설의 인적 기반이 확보되었기 때문에 가능했던 일이다.

그러므로 한국항공건설협회를 위시한 당시 항공인들의 활동은 그것으로 인해 가능해졌던 사안들을 중심으로 평가받아야 한다. 협회를 구심점으로 하는 통합으로 이루어진 인적 기반의 파악은 이후 미군정의 제약이 완화되어가는 시점에서 항공력 건설로 이어질 수 있는 원동력이었다. 이러한 역할과 상징성을 지니고 있었기 때문에 협회는 명맥을 유지하면서 정부 수립 후 대한항공협회로 재편, 발전할 수 있었던 것이다.

정부 수립을 전후하여 본격화되었던 항공력 건설은 과거의 유산을 그대로 답습한 것도 아니었고, 외부로부터 주어진 것도 아니었다. 그것은 열악한 상황에도 불구하고 지속적인 노력을 전개하였던 항공인들의 열망이 주권국가의 수립과 맞물려 터져 나왔던 것이다. 현재의 항공력은 한국의 산업화 과정에서 이러한 성향이 이어진 결과로 봐야 할 것이다. 이런 점에서 해방 직후부터 정부 수립 때까지 항공인들이 전개하였던 노력은 그 자체로도 의미가 있다고 하겠다.

[원고투고일: 2016.4.3, 심사수정일: 2016.5.20, 게재확정일: 2016.5.23.]

주제어 : 조선항공협회, 항공준비대, 한국항공건설협회, 공군, 대한국제항공사

<ABSTRACT>

The meaning of construction efforts of Korean Air power during the period of independence(1945~1948)

Kim, Ki-Doong

This study focuses on the efforts of airmen to build air power since the Liberation of Korea until the establishment of government and intends to reveal the significance of such endeavor. As a result, it was possible to see the activities of the Korean National Preparatory Air Force(KNPAF) and conflicts between the airmen in a new light. The gist of this study is as follows. After liberation, air facilities and equipments implemented by the Japanese Empire were left behind on the Korean Peninsula. Trained during the colonial era, the airmen rallied around the Korea Aviation Association(KAA) and the KNPAF and attempted to build air power by using the air heritage from the Japanese. In order to achieve this goal, cooperation with the U.S military government was indispensable. The U.S military authorities, however, ramped up its control over aviation and dismissed the two organizations as it referred to incidents, such as flying without notice and corruption. Although Korea's dream of building air power appeared fallen to pieces due to U.S intervention, the airmen strived to find ways to stand back up again by forming small organizations in their own specialized fields. Other Air Force figures, such as General Choi Yongduk, returning home from overseas became a cause for the remaining personnel in the nation to gather once again, and this led to the foundation of the Korea Aviatation Establishment Association(KAEA). The KAEA was not only an organization that combined the two associations aforementioned, but it also included airmen overseas. Accordingly, the KAEA could

carry out activities in various fields to build air power. One area that produced noteworthy achievements was the military field, in which an air unit was created and the basis for aviation training was established. On the other hand, the transportation sector in civil aviation under performed. Considering that Korea Int'l Airline approved to fly by colluding with the U.S military government ended up not operating, such limitation is more likely due to the influence of U.S military policies than the lack of the KAEA's capabilities. In order to make a result immediately in case the U.S military government showed any sign of shifting its control policies, the airmen continuously put much effort in building air power. Again, the establishment of an air unit and of the basis for aviation training is just one representative instance in line with such exertion. Likewise, the steadily developing air power Korea could maintain before and after the foundation of government can be said to have derived from the effort inside rather than outside. These efforts were not fruitless, for they became the driving force for further development of air power.

Key words : Korea Aviation Association, Korean National Preparatory Air Force, Korea Aviatiaon Establishment Association, Air Force, Korea Int'l Airline

