

Journal of Military History  
2021, No. 121, pp.1-37  
<https://doi.org/10.29212/mh.2021..121.1>  
Printed in the Republic of Korea

# 이승만 정부의 항공력 건설 노력 (1948~1950)

이지원\*

1. 서 론
2. 미국의 봉쇄전략과 한국의 공격형 항공력 건설 시도  
(1948년 11월~1949년 3월)
3. 한국의 先양병정책과 방어형 항공력 건설 추진  
(1949년 4월~1949년 12월)
4. 미국의 군사원조 지연과 한국의 항공력 증강 실패  
(1950년 1월~1950년 6월)
5. 결 론

## 1. 서 론

북한과 한국이 각각 조선인민군과 국군을 창설한 직후 양측의 항공기 보유 대수 격차는 인상적이었다. 1949년 봄에 전투기 48대,

\* 공군사관학교 군사전략학과 부교수

훈련기 19대로 총 67대의 항공기를 보유하고 있었던 북한군은 그 해 8월 중순에 소련으로부터 전투기 30대를 인도 받았다.<sup>1)</sup> 사고와 고장으로 인한 손실 등을 감안하면 이 무렵 북한군은 90여 대의 항공기를 보유하고 있었으며, 그 가운데 과반수가 전투기였던 것으로 추정할 수 있다. 같은 시기에 한국군이 운용하던 항공기는 연락기 16대가 전부였다.<sup>2)</sup>

시간이 지날수록 그 격차는 더욱 커졌다. 1950년 4월과 6월에 북한이 소련으로부터 전투기 60대씩 총 120대를 인수하는 동안 한국은 국민모금운동을 통해 훈련기 10대를 구매했을 뿐이었다.<sup>3)</sup> 개전 직전에 이르면, 북한군은 전투기 197대를 포함하여 총 226대의 항공기를 보유했지만, 한국군은 연락기와 훈련기 22대를 운용했다.<sup>4)</sup> 당시 한국 공군은 병력 규모가 북한 공군의 68% 수준에 달했지만, 항공기 대수는 10% 정도에 불과했다.<sup>5)</sup>

- 1) 북한이 소련으로부터 인도받은 항공기는 IL-10 항공기와 YAK-9 항공기였다. 이신재, 「한국전쟁 이전 소련의 북한 공군지원 고찰(1945~1950)」, 『현대북한연구』 19권 1호(2016), pp. 246-248. 전투용 항공기의 경우 전투기·폭격기 등으로 구분할 수 있고, 북한의 경우 추격기·습격기 등의 용어를 사용하나 이 연구에서는 주 임무가 공대공·공대지 공격인 모든 항공기를 전투기로 통칭한다.
- 2) 당시 한국은 L-4와 L-5를 각각 8대씩 보유하고 있었다. U.S. Air Force Historical Research Agency(AFHRA), Air Intelligence Information Report, “South Korean Army Air Forces”(1949. 8. 29.).
- 3) 북한은 소련으로부터 1950년 4월에 IL-10 항공기와 YAK-9 항공기 총 60대를, 6월 18일에 IL-10 항공기 60대를 추가로 인수했고, 한국은 T-6 훈련기 10대를 구매했다. 이신재(2016), p. 248.
- 4) 북한군은 추격기 84대, 습격기 113대를 보유하고, 한국군은 L-4 연락기 8대와 L-5 연락기 4대, T-6 훈련기 10대를 보유했다. 김선호, 「한국전쟁 직전 북한공군의 실제전력 연구: 비행사단의 병력과 무기 현황을 중심으로」, 『軍史』, 第89號, (2013), p. 192; 박동찬, 『통계로 본 6·25전쟁』 (서울: 군사편찬연구소, 2014), p. 435; 박동찬(2014), p. 90; 공군본부정훈감실, 『空軍史 第1輯(1949.10.1.-1953. 7.27.)』 (서울: 공군교재창, 1962), p. 66.
- 5) 당시 북한 공군은 총 2,800명의 병력을 보유하고 한국 공군은 총 1,897명의 병력을 보유했다. 박동찬(2014), pp. 90, 435; 공군본부정훈감실(1962), p. 66.

한국이 항공기를 제때 확충하지 못한 대가는 컸다. 북한의 침략에 대한 억제력이 약화되었고, 전쟁 초기에 북한군의 공격을 저지하는데 심각한 곤란을 겪었다.<sup>6)</sup> 소련과 북한은 전차가 주축이 된 기계화 부대로 한국의 방어선을 신속하게 돌파하고 전과를 확대하려는 공격계획을 수립했다.<sup>7)</sup> 그 과정에서 그들은 한국의 항공력에 의해 전차의 진격이 저지될 가능성은 고려조차 하지 않았다.<sup>8)</sup> 북한군 기계화 부대는 대전차 무기를 갖추지 못한 한국군의 방어선을 손쉽게 돌파하고 남하했다. 개전 직후 미국의 항공력이 투입되어 북한군 전투기를 제압했지만, 일본에서 출격하는 미 공군의 제트기는 전차의 진격을 저지하기에 적합하지 않았다.<sup>9)</sup> 북한군이 공격하기 8개월 전에 이미 주한미군사고문단은 유사시 북한군 전차와 항공기의 공격을 막기 위해서는 F-51 전투기를 도입할 필요가 있다고 권고했고, 개전 이후 김정렬(金貞烈) 공군총참모장은 한국 공군이 그 전투기를 20대만 보유하고 있었다면 “육군으로 하여금 戰車恐怖症에 걸리지 않도록 하고, 아군의 사기를 올려 그 같은 치욕적인 참패를 하지 않았을 것”이라고 확신했다<sup>10)</sup> 그 “참패”는 충분히 인식하고

6) 전쟁발발 당시 소련과 북한은 한국군이 기종 불명의 항공기를 60대 보유한 것으로 평가했다. 한국의 항공기의 대수는 실제보다 2배 가까이 과장된 것이었지만, 그렇더라도 북한군이 압도적인 항공력 우세에 있음을 자각하고 있었다. 군사편찬위원회, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950-53년』 (서울: 천세, 2006), pp. 60-61.

7) 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사1: 전쟁의 배경과 원인』 (서울: 군사편찬연구소, 2004), p. 551.

8) 북한은 항공력을 건설하는 과정에서 제공작전을 수행할 수 있는 역량은 거의 고려하지 않았으며, 보병사단의 편제에도 항공타격에 대한 대책으로서 방공전력은 배비하지 않았다. 군사편찬연구소(2004), p. 592; 장성규, 『6·25전쟁기 미국의 항공전략: 현대항공전략의 기원』 (서울: 좋은 땅, 2013), p. 98.

9) 당시 미국이 운용하던 F-80 제트 항공기의 항속거리(1,200km)로는 일본 이타즈케 기지에서 500km 정도 떨어진 서울까지 출격할 경우 체공시간이 짧아서 전방통제가 부재한 상황에서 전차를 탐색하는 것은 상당히 제한되었다. Futrell(1983), p. 32.

10) James F. Schnabel, *Policy and Direction: The First Year* (Washington, DC: Center of Military History United States Army, 1992), p. 36; 김정렬, 『金貞烈 回顧錄』, (서울: 乙酉文化社, 1993), p. 466.

있던 안보위협에 제대로 대응하지 못했다는 점에서 명백한 정책 실패였다.<sup>11)</sup>

이런 정책 실패는 어쩌다 초래된 것일까? 이에 대한 기존의 설명은 지극히 부분적이다. 6·25전쟁이 발발하기 전 남북 간 군사력 격차를 좁히지 못한 것은 주로 미국의 실패로 여겨진다. 소련이 북한의 군사력 건설을 적극적으로 지원하는 동안 미국은 “전쟁 징후를 감지했음에도 불구하고, 전면전의 가능성에 대해서는 낮게” 보고 대한군사원조에 소극적이어서 “한국 공군의 성장은 제외”되었다는 것이다.<sup>12)</sup>

이 과정에서 한국의 책임은 무모하고 무분별하게 군사력 건설을 시도하여 그 정책 실패를 부채질했다는 점이 지목된다. 윤시원은 이승만(李承晩) 정부가 “융통성 없는 협상 방식을 고집”한 것이 미국의 대한군사원조정책에 부정적 영향을 미쳤다고 설명했고, 정병준은 공격형 군대를 건설하려는 그 정부의 무모함 때문에 미국이 적극적인 원조를 꺼리게 되어 한국군이 “공격의도를 가진 방어형 군대”가 되었다고 주장했다.<sup>13)</sup> 한편 전쟁 이전 한국과 북한의 항공력 건설

11) 항공력 열세에 성공적으로 대응했던 사례는 1930년대 영국을 꼽을 수 있다. 1937년 10월에 영국은 “12월이 되면 최전선 항공기의 경우 독일은 3,240대인 반면 영국은 1,736대에 불과하게” 되어 “독일에 대해 실효적인 항공력에 있어서 엄청난 열세에 있다”는 심각한 안보위협을 느끼고 급속하게 항공력을 증강하여 영국전투에서 승리하는 기반을 마련했다. Martin Gilbert, *Churchill: A Life* (London: Heinemann, 1992), pp. 571-575.

12) 박동찬, 『한국군 건설의 기획자 주한미군사고문단』 (서울: 한양대학교출판부, 2016), p. 199. 이 밖에도 이 시기 미국의 대한군사원조정책과 관련하여 다음 연구들을 참고할 수 있다. 안정애, 「미국의 대한군사원조정책(1948~1950): 결정과 집행 및 한국정부의 추가군원 요청을 중심으로」, 『역사와 현실』 27, (1998); 박동찬(2016), pp. 117-228; Gregg Brazinsky, 나종남 역, 『대한민국 만들기, 1945~1987: 경제 성장과 민주화, 그리고 미국』 (서울: 책과함께, 2011), pp. 51-65; 정병준, 『한국전쟁 : 38선 충돌과 전쟁의 형성』 (과주: 돌베개, 2006), pp. 227-403; 장성규(2013), pp. 64-73.

13) 윤시원, 「제1공화국 초기 군사외교의 실패에 대한 고찰 1948~1950: 이승만 대통령의 역할을 중심으로」, 『軍史』 第77號, (2010); 정병준(2006), pp. 369-403, 673-674.

과정을 분석한 김경록은 양측 모두 “공군력을 지상군 전력에 비하여 상대적으로 도외시”했음을 강조했다.<sup>14)</sup>

이 연구들은 전쟁 이전 이승만 정부의 항공력 건설 노력이 결과적으로 무익했다거나 심지어 해로웠던 것으로 간주하는 경향이 있다. 한국 공군이 발간한 역사서에서조차 공군이 창설되는 과정만 피상적으로 소개될 뿐 항공력을 건설하기 위한 정부 수준의 정책은 제대로 드러나지 않는다. 심지어 1952년에 수립한 「대한민국공군3개년계획안」을 한국이 항공력을 건설하기 위해 스스로 추진한 계획의 시초로 강조하는 경향이 있다.<sup>15)</sup>

이 연구에서는 전쟁 이전 이승만 정부가 합리적 수준의 항공력을 건설하려는 체계적인 노력을 기울였으며, 그 노력이 일관성을 지니고 있었다고 주장한다. 이를 위하여 이 기간을 세 시기로 나누고, 항공력을 건설하기 위한 이승만 정부의 구체적인 목표와 실질적인 노력을 미국과 한국의 1차 자료를 활용하여 분석한다.<sup>16)</sup>

14) 김경록, 「해방 이후 남북한의 공군력 인식과 한국전쟁 준비과정」, 『軍史』, 第67號, (2008); 김경록, 「6·25 전쟁 이전 공군의 창군과 전력증강」, 『軍史』, 第73號, (2009).

15) 공군본부정훈감실(1962), p. 63-66; 공군본부정훈감실, 『空軍史 第2輯(1953. 7.27.-1957. 12.31.)』, (서울: 공군교재창, 1964), pp. 87-89.

16) 미국 측 자료로서는 미 국립문서보관소(National Archives and Records Administration, 이하 NARA)의 Record Group 330, 338 자료들과 미 국무부 외교사료집(Foreign Relations of United States, 이하 FRUS), 미 합동참모본부(U.S. Joint Chiefs of Staff, 이하 JCS)기록, 그리고 미 공군 역사연구소(U.S. Air Force Historical Research Agency, 이하 AFHRA)의 역사자료들을 검토한다. 그리고 한국 측 자료로서는 공군 역사기록관리단이 보유하고 있는 주요서신, 명령서, 각종 일지 등을 검토한다.

## 2. 미국의 봉쇄전략과 한국의 공격형 항공력 건설 시도 (1948년 11월 ~ 1949년 3월)

제2차 세계대전이 종결되자 미국은 대소 봉쇄전략(Containment Strategy)을 새로운 대전략으로 채택했다.<sup>17)</sup> 1948년 11월에 미국가 안전보장회의(National Security Council, 이하 NSC) 20/4 보고서에서 트루먼(Harry S. Truman) 정부는 독일과 일본의 패망으로 발생한 힘의 공백지역을 소련이 지배하게 되는 상황을 “전략적으로도 정치적으로도 용납할 수 없다”고 명시했다. 유라시아 대륙에서 힘의 균형을 달성하겠다는 목표를 세우고, 그 목표를 달성하는 방법으로서 “변경 방어(perimeter defense)” 대신 “거점 방어(strong point defense)”를 택했다. 그리고 수단으로서는 군사력보다 경제력을 우선시하기로 했다. 상대적으로 덜 중요한 곳에서 분쟁에 연루되는 일을 피하면서 중요한 곳에 힘을 집중하겠다는 계획이었다.<sup>18)</sup>

이러한 초기 봉쇄전략을 배경으로 대한군사원조정책이 결정되었다. 한국은 군사적으로나 경제적으로 미국에게 중요한 곳이 아니었다. 단지 자립경제를 신속하게 달성하도록 경제적으로 지원함으로써 이데올로기의 전쟁터에서 민주주의의 우위를 입증할 수 있다는 상징적 가치가 있을 뿐이었다. 그래서 원조를 하더라도 행여 분쟁에 연루되는 일이 없도록 유의해야 할 대상이었다.<sup>19)</sup>

17) 대전략의 개념은 다음을 참고할 것. Nina Silove, “Beyond the Buzzword: The Three Meanings of “Grand Strategy”, *Security Studies*, no.27 (2018), p. 40.

18) John Lewis Gaddis, 홍지수, 강규형 역, 『미국의 봉쇄전략』 (서울: 비봉, 2019), pp. 101-109.

19) 이철순, 「한국전쟁 이전 미국의 한국의 가치에 대한 평가」, 『國際政治論叢』, 제43집 (2003), pp. 163-180; 대한민국 정부 수립 후 1950년 1월 26일에

구체적으로 대한군사원조정책의 방향을 규정한 것은 1948년 4월 8일에 트루먼 대통령이 승인한 NSC 8 보고서였다. 여기에는 한국을 내팽개쳐서 소련이 지배하게 되는 일도, 미군을 주둔시켜 과도한 비용을 치르는 일도 피하겠다는 미국의 입장이 반영되었다. 트루먼은 원조를 통해 경제적으로 부유하고 정치적으로 안정된 한국을 건설하는 것이 최선의 정책이라고 판단했다.<sup>20)</sup> 1949년 6월 30일에 종료되는 회계연도에 1억 8천 5백만 달러의 경제 원조를 제공하고, 경찰력을 확대하여 주한미군을 철수하겠다는 계획을 세웠다.<sup>21)</sup> 이를 통해 한국은 5개 경비병 여단 총 5만여 명 규모의 조선경비대와 합정 105척에 총 3천여 명 규모의 해안경비대를 갖추게 되었다.<sup>22)</sup>

이승만 정부는 그 정도 군사력으로는 북한과의 정규전을 수행하기 어렵다고 판단했다.<sup>23)</sup> 정부가 구성된 지 3개월 만에 여수와 순천의 조선경비대 부대에서 공산주의자들이 주도한 반란이 일어나면서 정권의 취약성이 드러났다. 중국 대륙에서는 공산군이 승리를 이어가고 주한미군은 철수를 시작한 상황에서 ‘공산주의자들’에 대한 적대감과 공포감이 커졌다. 지리산과 제주도에서 ‘토벌작전’을 완료한 후 이승만 대통령은 “북한으로 밀고 올라가 공산당을 토벌하고, 이들을 한만국경으로 몰아넣어 굶겨 죽여야 한다는 극언을 할 정도

「대한민국 정부와 미합중국 정부 간의 상호방위원조 협정」이 체결될 때까지 미국의 원조는 경제부흥을 위한 경제협조처(Economic Cooperation Administration, ECA) 원조가 주축을 이루었다. 김승기, 최정준, 『한국군 전력증강사1 (1945-1960)』(서울: 국방부 군사편찬연구소, 2020), pp. 101-103.

20) James I. Matray, 구대열 역, 『한반도의 분단과 미국: 미국의 대한 정책, 1941-1950』(서울: 을유문화사, 1989), pp. 185-189; 박동찬(2016), pp. 128-129.

21) FRUS 1948, *Volum VI, the Far East and Australasia* (Washington D.C.: Government Printing Office, 1976). “한국 문제에 대한 미국의 입장과 관련된 미국가안전보장회의(National Security Council) 보고서”(1948. 4. 2.).

22) 윤시원, 「제1공화국 초기 국방정책 연구: 한국군의 증강과 대미 군사외교를 중심으로」(성균관대학교 대학원 사학과 석사논문, 2009), pp. 14-18; 백기인, 『建軍史』(서울: 군사편찬연구소, 2002), pp. 148-160, 196-208.

23) 노영기, 「1945-50년 한국군의 형성과 성격」(성균관대학교 사학과 박사, 2009), pp. 125-133.

로 ‘실지회복’ 혹은 ‘복벌’을 강조했다.”<sup>24)</sup>

이런 환경 속에서 이승만 정부의 항공력 건설 목표가 공식화되었다. 11월 5일에 이승만 대통령은 이범석(李範奭) 국방장관이 준비한 목록을 무초(John J. Muccio) 주한 미대사에게 보내어 대규모 군사원조를 요구했다. 그 가운데 항공기지사령부가 작성한 목록에는 2개 전투비행대대와 1개 폭격비행대대를 갖추기 위해 F-51 전투기 30대와 B-25 폭격기 12대, C-47 수송기 2대, T-6 훈련기 20대 등 총 64대의 항공기와 기타 무장이 필요하며, P-51 전투기 교관 3명과 B-25 폭격기 교관 2명을 포함한 고문관 10명이 지원되어야 한다고 기록되어 있었다.<sup>25)</sup>

이승만 정부는 11월 27일에 필요한 군사력 규모를 더욱 확대하고 구체화하여 주한미군사령부로 재차 군사원조를 요청했다. 1949년이 되면 북한 지상군이 8만 명 수준으로 증강되고, 약 10만 명에 달하는 만주와 중국 북부지역의 공산군이 지원될 것이라고 주장하면서 1949년까지 정규군 10만 명에 예비군 5만 명을 보유하는 수준으로 병력을 증강해야 한다고 주장했다. 항공기지사령부도 장교 174명에 항공병 826명으로 총 1,000명에 불과한 규모를 1949년 말에는 장교 1,044명에 항공병 4,956명 등 총 6,000명 수준으로 6배 증강시켜야 한다고 주장했다. 그리고 이와 상응하게 추가로 필요한 항공기 총 350대를 그 해 연말까지 원조해 줄 것을 요청했다.<sup>26)</sup> 이와 함께 이승만 정부는 『국군조직법』에 “육군의 항공력을 필요한 시기에

24) 정병준(2006), pp. 239-246.

25) JCS 1483/60(1949. 2. 1.), “Note by the Secretaries to the Joint Chiefs of Staff on Request of the Government of Korea for U.S. Army, Navy, and Air Forces Equipment”; 장성규(2013), pp. 67-69.

26) NARA RG 338, Box 105, *Records of the United States Army Force in Korea, Lt. Gen John R. Hodge Official File, 1944-48*, “Recommendation for Proposed Organization of Regular and Reserve Army for South Korea”(1948. 11. 27.).



공군으로 독립시킬 수 있다”는 유보조향을 명시하도록 하여 대통령령으로 공군을 창군할 수 있는 법적 근거를 마련하고, 육·해군본부와 구분된 항공국을 국방부 직할로 설치하도록 법령을 제정하여 항공부대의 양병정책을 독립적으로 수행할 수 있는 여건을 마련했다.<sup>27)</sup>

<표 1> 한국 정부의 항공기 원조 요구목록(1948. 11. 25.)

1949년 3월 31일까지 인도		1949년 12월 31일까지 인도	
기종	대수	기종	대수
T-6	25	PT-17	30
AT-10 or C-45	5	T-6	50
P-51	55	AT-10 or C-45	20
B-25	12	P-51	120
C-47	3	B-25	25
-	-	C-47	5
총계	100	총계	250

\* 출처: NARA RG 338, Box 105, Records of the United States Army Force in Korea, Lt. Gen John R. Hodge Official File, 1944-48, "Recommendation for Proposed Organization of Regular and Reserve Army for South Korea" (1948. 11. 27.)

1948년 말 이승만 정부의 항공력 건설 목표에는 두 가지 특징이 있었다. 우선 공격형 항공력을 건설하려 했다. ‘공격형(offensive)’ 군사력은 상호 간 공격의 이점이 너무 커서 선제공격을 당하면 단기간에 결정적 피해를 보게 될 것이라고 가정하여 상대방 군사력에 대한 직접적인 파괴, 즉 무장해제를 목적으로 설계된 군사력을 의미한다.<sup>28)</sup> 폭격기는 항공력에 있어서 그러한 개념에 가장 잘 부합하는

27) 「國軍組織에 관한 法令」, (1948년 11월 30일 제정); 「國防部職制」, (1948년 12월 7일 제정); 강창부, 김기동, 이지원, 「공군의 창설에서 최용덕의 역할」, 『민족문화논총』 제64집, (2016), p. 241.

28) 이것은 포젠(Barry R. Posen)이 사용한 개념을 빌린 것이다. Barry R. Posen, *The Sources of Military Doctrine: France, Britain, and Germany between the World Wars*(Ithaca: Cornell University Press, 1984), pp. 13-33.

무기체계이다. B-25 폭격기는 미국이 1942년에 돌리틀(Doolittle) 공습에도 사용한 기종으로 한국은 북한 전역을 폭격할 수 있는 수단을 요구한 셈이었다. 그러한 폭격기를 37대나 보유하겠다는 계획은 이승만 정부의 목적이 단순한 방어에 있지 않다는 인상을 주기에 충분했다.

다음으로 제반 여건에 비해 건설하려는 규모가 과대했다. 연락기 16대만 운용하고 있던 항공기지사령부로서는 항공기 350대가 단 1년 만에 도입될 경우, 연료와 정비 등 군수적 소요를 감당할 역량이 없었다. 한국이 “경제적, 산업적, 그리고 기술적 측면에서 공군력에 대한 효과적인 지원을 받을 능력이 없다”는 무초 미대사의 평가는 단순한 폄훼가 아니었다.<sup>29)</sup> 또한 그 항공기를 운용할 수 있는 숙련된 조종사도 부족했다. 미국에 원조를 요구하면서 한국은 80명의 숙련된 조종사와 150명의 예비조종사들을 보유하고 있다고 주장했지만, 미 공군의 정보보고에 따르면 당시 한국의 조종사는 총 30명에 불과했다.<sup>30)</sup> 적게 잡아 항공기 1대당 1명의 조종사가 필요하다고 계산해도 총 350명이라는 점을 고려하면, 조종사의 수가 턱없이 모자랐다.<sup>31)</sup> 게다가 요청한 항공기 규모에 부합하는 조직체계도 고

29) NARA RG 338, Box 6, *Provisional Military Advisory Group, 1948-49 and Korean Military Advisory Group, 1949-53*, “The Ambassador in Korea to the Secretary of State”, (1949. 5. 3.)

30) 29 August 1949). 또한 국군조직법 초안에 대한 논의과정에서 왜왜 공군 창설이 빠져 있느냐는 국회의원의 질문에 대하여 참모총장대리 채병덕은 국군에 “항공기를 탈 줄 아는 사람은 10여 명밖에 되지 않아” 역량이 없다고 답변했다. 『제헌국회 제1회 제100차 국회본회의』, 1948년 11월 10일.

31) NARA RG 338, Box 105, *Records of the United States Army Force in Korea, Lt. Gen John R. Hodge Official File, 1944-48*, “Recommendation, for Proposed Organization of Regular and Reserve Army for South Korea”(1948. 11. 27.) 1952년에 수립한 『대한민국공군3개년계획안』에서는 전투기 300대를 운용하기 위해서는 450명의 조종사(항공기 1대당 1.5명)가 필요할 것으로 계산하고 있다. 『대한민국공군3개년계획안(大韓民國空軍三改年計劃案)』(1952).

려되지 않았다. 폭격기를 포함한 350대의 항공기를 운용하는 데 요구되는 지휘참모조직과 전술통제조직, 비행훈련조직 등을 단기간에 어떻게 마련할 것인가에 대한 계획이 없었다.<sup>32)</sup>

종합해 보면, 1948년 말 이승만 정부의 항공력 원조 요구에는 현대 항공력의 운용에서 당연한 내용들이 너무나 태연하게 누락되어 있었다. 그 누락에서 한국의 진정한 결핍이 역설적으로 드러난다. 한국은 항공기만 부족한 것이 아니라, 목표했던 수준의 항공력을 운용할 지식과 경험이 부족했다.<sup>33)</sup>

미국의 입장에서 보면, 한국의 요구는 그 항공기를 어떻게 유지하고 운용할 것인가에 대해서는 너무 불분명하면서도 그것을 어디에 쓸 것인지에 대해서는 과도하게 명확해 보였다. 또한 그러한 원조는 한국의 경제적 부담을 가중시킬 것이기 때문에, “자체의 경제 능력, 정치적 안정, 군사력을 배양시켜 스스로 방어하도록 하려는” 트루먼 정부의 대한원조정책과 충돌했다.<sup>34)</sup> 한마디로 한국의 항공력 건설 목표는 미국의 봉쇄전략에 부합하지 않았다. 미국이 우려하는 군사적 갈등을 초래하고 미국이 한국에서 실현하고자 하는 자립 경제는 더욱 멀어지게 할 것으로 보였다.

32) 이지원, 「6·25전쟁 전반기 미국의 항공기 원조와 한국의 전투조종사 양성정책: 제1전투비행단 창설과정을 중심으로」, 『동북아연구』 제35집, (2020), pp. 47-58; 항공기지사령부 예하에는 비행부대와 항공기지부대 뿐이었다. 공군본부, 『空軍發展略史 第1卷』 (공군본부, 1954), pp. 2-4.

33) 항공기지사령부의 지휘부에는 작전적 수준의 항공작전을 계획하고 운용한 경험을 가진 사람이 없었다. 초대 공군총참모장으로 임명된 김정렬의 경우, 1948년 11월에 만 31세로서 광복 이전에 일본군에서 전술제대에서 복무했을 뿐, 작전적 수준의 지휘관이나 참모 역할을 수행한 경험은 없었다.

34) Matray(1989), p. 188. 한국의 요구에 대하여 주한미군은 한국의 경제수준으로는 그 정도 규모의 항공력을 유지하는 것이 곤란할 것이라는 의견을 미 육군부에 표명했다. JCS 1483/60(1949. 2. 1.), “Request for United State Air Force and Navy Equipment”(1948. 11. 22.), “Request of Government of Korea for Army, Air Force and Naval Equipment”(1948. 12. 10).

이듬해 2월에 군사원조에 대한 양국 간의 이견을 해소하기 위해 로얄(Kenneth C. Royall) 육군부장과 웨드마이어(Albert C. Wedemeyer) 참모장 대리가 방한하여 한국 정부와 회담을 했다. 한국 측은 이전의 요구를 반복하면서 육군을 10만 명으로 증강하고 공군을 창설하겠다고 주장했고, 미국 측 역시 종전의 입장을 고수했다. 회담 이후 미국은 육군 6만 5천 명과 경찰 4만 5천 명, 그리고 해군 4천 명의 병력 규모로 원조하기로 결정했다. 항공력은 연락기만으로 구성된 “항공분견대(air detachment)”로 충분하다고 평가했다.<sup>35)</sup>

이 결론은 1949년 3월 22일에 승인된 NSC 8/2 보고서에 그대로 담겼다. 한국에 정규 해군과 공군을 지원하겠다는 공약을 피해야 한다는 미 합동참모본부의 주장에 따라 항공력은 육군과 통합된 형태인 ‘항공분견대’로 설치되도록 규정되었다. 이에 따라 원조의 규모는 연락기 12대로 한정되었다.<sup>36)</sup> 이듬해 6월에 전쟁이 일어나면서 그 목표가 무용지물이 되어버릴 때까지 이 보고서는 한국에 대한 항공력 원조의 기본 방침으로 간주되었다.<sup>37)</sup>

---

35) 윤시원(2009), 33-34; JCS 1483/62 (1949. 3. 12.) “Memorandum by the Chief of Staff, U.S. Army to the Joint Chief of Staff on Strength of the South Korean Armed Forces”(1949. 3. 12.).

36) FRUS 1949, *Volume VII, Part 2. The Far East and Australia*.(Washington D.C.: Government Printing Office, 1969), pp. 969-978. “한국에 관한 미국의 입장”(1949. 3. 22.); James F. Schnabel, Robert J. Watson, *The Joint Chiefs of Staff and National Policy Volume III 1950-1951 : The Korean War, Part One* (Washington, DC: Office of Joint History, 1998), pp. 11-12.

37) 미국은 이미 1948년에 L-4기 10대와 L-5 10대를 한국에 인계했기 때문에 미국으로서 이 규모를 유지하기 위한 대체 항공기와 장비 이외에 한국에 대한 추가적인 항공력 원조는 불필요하다는 입장이었다. AFHRA, *Air Intelligence Information Report, “South Korean Army Air Forces”* (1949. 9. 12.).

### 3. 한국의 先양병정책과 방어형 항공력 건설 추진 (1949년 4월 ~ 1949년 12월)

NSC 8/2가 대한군사원조정책의 방침으로 자리잡을 무렵, 이승만 정부는 항공력 열세를 현실적인 안보 위협으로 인식하기 시작했다. 3월 18일에 열린 국무회의에서는 이범석 국무총리 겸 국방부장관이 “소련 소형 군용기 300대 및 일본제 군용기 28대가 이북에 도착되어 적극 훈련” 중이라고 보고했다.<sup>38)</sup>

이승만 정부는 항공기 도입이 난망한 상황에서 우선 조종사를 충원하는 데 노력을 집중했다. 조종사의 숫자는 항공기 원조를 요청할 때 가장 중요한 근거로 인용되곤 했다.<sup>39)</sup> 미 공군 정보 보고에 따르면 이 시점에 육군항공사령부에는 60명 정도의 조종사가 있었던 것으로 추산된다. 500시간 이상의 비행시간을 보유한 기성 조종사들이 지휘부를 제외하고 26명, 비행시간 400시간 이하의 초급 조종사들이 34명 있었는데 이들은 모두 광복 이전에 일본과 중국 등지에서 비행활동을 했던 경력자들이었다.<sup>40)</sup>

38) 『제32회 국무회의록』 (1949. 3. 18.), “이북괴뢰정권의 군사동향에 관한 건” 서론에서 언급한 바와 같이 실제로는 과장된 평가였다.

39) 가령, 이승만 대통령은 1949년 9월 19일에 맥아더(Douglas MacArthur) 극동군사령관에게 보낸 편지에서 한국이 총 62명의 숙련조종사(superior fighters)와 44명의 초급조종사(experienced pilots)를 확보하고 있다고 주장했다. 국사편찬위원회, 『이승만관계서한자료집 1, 1944-1948』 (과천: 국사편찬위원회, 1996), “이승만이 맥아더에게”(1949. 9. 19.).

40) NARA RG 330, Box 68, *Records of the Office of the Assistant Secretary of Defense, 1944-67*, “Proposed United States Assistance Program for The Korean Air Force”(1949. 12. 2.) 6·25전쟁 이후 공군은 500시간 이상의 비행시간을 가지고 있었던 26명을 “A클래스”로, 400시간 이하의 비행시간을 가지고 있었던 조종사들을 T-6 비행훈련을 받은 순서대로 “B클래

항공분야 경력자들의 수에는 한계가 있었기 때문에 이러한 방식으로서는 지속적인 충원이 불가능했다. 이승만 정부는 무경력자를 대상으로 초급 조종사를 양성할 수 있도록 육군항공사관학교를 창설하고 사관후보생을 모집했다.<sup>41)</sup> 또한 비행경력이 없는 항공병들 가운데 후보생을 선발하여 초급 조종사로 양성하는 ‘조종하사관’ 제도를 마련했다.<sup>42)</sup> 항공병도 급속하게 충원하여 1948년 7월부터 1949년 2월까지 7개월 간 모집한 병력 규모(817명)를 단 3개월 만에 모집했다.<sup>43)</sup>

하지만 고등훈련기가 없으면 숙련 조종사를 양성할 수 없었다. 7월 1일에 주한미군사고문단이 설치되자 이승만 대통령은 무초 미대사에게 “일단의 숙련 조종사들을 양성”하기 위해 T-6 훈련기와 계기비행훈련장비, 그리고 F-80 제트전투기와 비행훈련을 위한

---

스”, “C클래스”, “D클래스”로 구분했다. 그 수가 34명인지 여부는 정확하지 않지만, 장교자격기록부와 조종사명부 등을 대조하여 분석해 보면 대략 30~40명 수준으로 추정된다. 공군역사기록단, 『T-6 수료조종사명부』(1957); 공군역사기록단, 『F-51 수료조종사명부』(1957); 『공군장교자격기록부』. 한편, 미군 자료를 바탕으로 미 공군사를 서술한 퍼트렐(Robert F. Futrell)은 1950년 4월에 한국 공군이 조종사 57명을 보유하고 있었으며, 그 가운데 39명이 비행교육을 완료한 상태였다고 기록했다. Robert F. Futrell, *The United States Air Force in Korea, 1950-1953, Revised Edition* (Washington, D.C.: Office of Air Force History, 1983), p. 17. 한편, 항공기지사령부는 1948년 12월 1일부로 국군조직법이 발효됨에 따라 육군항공사령부로 개칭했다.

41) 육군항공사관학교는 1949년 1월 14일에 창설되어 6월 10일에 97명의 사관 후보생(사관생도)이 입교했다. 공군사관학교 70년사 편찬위원회, 『공군사관학교 70년사』(계룡: 국군인쇄창, 2019), p. 175.

42) 이 제도는 1949년 8월 19일에 처음 시행되었다. 공군역사기록단, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1949년 8월 19일자; 한편, 니콜스는 정보보고서에서 1949년 8월 18일에 총 25명의 항공병이 육군항공사관학교에서 비행교육을 받고 있었다고 밝혔다. AFHRA, *Air Intelligence Information Report, "South Korean Army Air Forces"*(1949. 9. 12.).

43) 6월 13일에 340명, 8월 9일에 252명, 8월 19일에 229명 등 총 821명을 모집했다. 『空軍日誌(1948-1953)』, 1948년 7월 12일자, 9월 18일자, 1949년 2월 15일자, 6월 13일자, 8월 9일자, 8월 19일자.

교관조종사를 지원해 달라고 요청했다.<sup>44)</sup> 주한미군사고문단은 현재 L형 연락기만을 운용하고 있는 한국군이 고비용에 고난도의 정비기술이 요구되는 F-80 제트전투기를 당장 도입하겠다는 것은 “어리석은 도약”이고 “야심찬” 시도라며 이 요청을 거절하고, 한국의 상황에서는 T-6 훈련기를 구입한 후 점차 전술 항공기로 활용하는 편이 낫다는 입장을 보였다.<sup>45)</sup>

이승만 정부는 독자적으로 T-6 훈련기를 도입하기로 결정했다. 8월 19일, 워싱턴 D.C.에 위치한 에어캐리어서비스社(Air Carrier Service Corporation)와 계약을 체결하여, 캐나다에서 운용하는 ‘Harvard Mark II’ 버전의 T-6 훈련기 10대에 기관총과 건 카메라, 폭탄걸이 등을 장착하고 여분의 부품 등을 함께 구매했다.<sup>46)</sup> 또한 이 항공기들의 구매 대금 마련을 위한 항공기구입기금 헌납운동을 추진하여 12월 말까지 2억 원을 모으기로 했다.<sup>47)</sup> 모금운동은 성공적으로 진행되었고, 항공기들은 선편으로 이듬해 3월에서 5월까지 2~3대씩 순차적으로 도착했다.<sup>48)</sup> 아울러 이승만 대통령은 맥아더 극동군사령관에게 서신을 보내어 랜달(Russell E. Randall) 공군 준장 혹은 그에 상응하는 고위급 장교가 항공력 건설 방안에 대해 조언할 수 있도록 도와달라고 요청했다.<sup>49)</sup>

44) NARA RG 338, Box 6, *Provisional Military Advisory Group, 1948-49 and Korean Military Advisory Group, 1949-53*, “이승만이 무초에게”(1949. 7. 1.).

45) *op. cit.* “로버츠가 무초에게”(1949. 7. 18.); *op. cit.*, “브라운필드(Ralph O. Brownfield)가 무초에게”(1949. 7. 18.).

46) *op. cit.*, “실버(Ernest J. Silver)가 브라운필드에게”(1949. 8. 15.).

47) 『제84회 국무회의록』(1949. 9. 21.); 『제85회 국무회의록』(1949. 9. 23.); 『資料大韓國史 第14卷: 1949年9-10月』(서울: 國史編纂委員會, 2000), “국무회의, 항공기구입기금헌납운동을 전개” 주보 제27호, pp. 26-27.

48) 『空軍日誌(1948-1953)』. 1950년 5월 14일자.

49) 국사편찬위원회(1996), “이승만이 맥아더에게”(1949. 9. 19.) 현대 항공력에 대한 경험이 없던 이승만 정부는 항공작전 수행이 가능한 항공력 건설을 위한 조언이 시급하여 퇴역한 셔놀트(Claire L. Chennault)장군에게 공군 고

항공기구입기금 헌납운동을 개시한 직후, 이승만 대통령은 “육군에 속한 항공병은 필요한 때에는 독립한 공군으로 조직할 수 있다”는 『국군조직법』 제23조를 근거로 대통령령을 발령하여 공군을 창군했다.<sup>50)</sup> 당시 미 공군은 한국 공군이 창군된 것은 항공사상에 지극히 열성적(“extremely air-minded”)이었던 이승만 대통령과 중국군 및 일본군 출신 항공인들이 국회에 지속적으로 압력을 가한 결과였다고 평가했다.<sup>51)</sup> 그가 이러한 과감한 정책을 추진한 것은 항공기 도입 이전에 우선 병력을 증강하는 한편, 항공력을 원조하도록 미국에 압력을 가하려는 데 목적이 있었다.<sup>52)</sup>

트루먼 정부는 한국이 독립 공군을 운영할 여건을 갖추지 못했다는 입장을 고수했으나, 이 무렵 주한미대사와 주한미군사고문단장은 한국의 항공력을 강화할 필요가 있다는 입장으로 분명하게 선회했다. “조직과 기구를 확대한 뒤 미국의 원조를 받아내려는”<sup>53)</sup> 이승만(李承晩)의 의도가 성공적이었기 때문이 아니라 항공력을 강화하

---

문이 되어 줄 것으로 요청했고, 그는 중국과의 이해관계 등을 고려하여 자기 대신 랜달 공군 준장을 소개해 주었다. 그러나 현역 장군의 경우 정부의 승인이 없이는 고문 역할을 수행할 수 없었기 때문에 맥아더에게 그러한 승인을 지원해 줄 것을 요청하였다. 랜달 장군은 이승만 대통령의 초청으로 한국에 방문하였다가 1949년 11월 26일에 미국으로 돌아갔으며, 11월 30일부로 전역하였다. FRUS 1949(1969), “동북아시아과 존 윌리엄스(John Z. Williams)가 작성한 대화 비망록” (1949. 12. 7.).

50) 「國軍組織에 관한 法令」(1948년 11월 30일 제정); 「空軍本部職制」(1949년 10월 1일 제정).

51) *Air Intelligence Information Report*, “ROKAF—Origin and Political Background”(1951. 8. 7.).

52) Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger* (Tuscaloosa: University Alabama Press, 1987), p. 343. 이와 관련하여 로버츠 주한미군사고문단장은 신성모(申性模) 국방부장관에게 서한을 보내어 “독립적인 공군을 창설하기로 한 결정이 우리 군사고문단의 어느 누구와의 협의도 없이 내려진데 대하여 유감”이며, “그 항공군(the air force)을 육군의 일부로 유지하는 편이 훨씬 더 나았을 것”이라는 입장을 밝혔다. NARA RG 338, Box 6, *Provisional Military Advisory Group, 1948-49 and Korean Military Advisory Group, 1949-53*, “로버츠가 신성모에게”(1949. 10. 7.).

53) 윤시원(2009), p. 46.



려는 북한의 움직임이 너무 노골적이었던 까닭이었다.

1949년 9월 초에 미 제5공군은 소련이 북한에 항공기와 교관조종사, 고문단을 원조하기로 합의했다는 정보를 획득했다. 북한 공군은 이미 800명의 병력과 36대의 항공기를 갖춘 것으로 알려졌고, 같은 달 말에는 6월 16일에 평양비행장에 훈련을 마친 60명의 북한 조종사와 70명의 소련조종사가 도착했다는 보고가 접수되었다.<sup>54)</sup> 9월 16일에 무초 미대사는 애치슨(Dean G. Acheson) 국무장관에게 보낸 서신에서 “최근 소련이 북한에 상대적으로 고성능인 군용기를 상당수 공급하고 있다”는 보고를 지속적으로 받고 있다며 만약 이러한 보고가 사실로 입증된다면 한국에 대한 항공력 원조를 강화해야 한다는 입장을 표명했다.<sup>55)</sup> 아울러 로버츠(William L. Roberts) 주한미군사고문단장은 9월 21일에 T-6 훈련기를 이용한 비행훈련을 도울 수 있는 교관조종사와 지원요원을 주한미군사고문단에 포함시켜 한국에 파견해 줄 것을 본국에 요청했다.<sup>56)</sup>

얼마 후, 소련이 원자폭탄을 개발하고 중국대륙에서 공산주의자들이 승리하자, 항공력 격차에 대한 두려움은 더욱 커졌다. 무초 미대사는 11월 8일에 국무부장관에게 서신을 보내어 “현재 보유한 것보다 더 높은 성능의 항공기를 보강하여 한국 공군을 강화해야” 하며, “한국이 북한 공군의 확장에 대응하여 효율적인 방어를 할 수 있도록 일정한 조치를 취해야 한다”는 로버츠 주한미군사고문단장의 입장을 전달했다.<sup>57)</sup> 그리고 주한미군사고문단은 한국 공군에 대한

54) U.S. 5th Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 25 June - 31 October 1950*, Chapter VI” North Korean Air Force”

55) FRUS 1949(1969), “무초가 애치슨에게”(1949. 9. 16.).

56) 그러나 미 공군과 공군부에서는 이 문제와 관련하여 주한미군사고문단과 정반대의 입장을 가지고 있다고 답변했다. RG 338, Box 19, K MAG, *Adjutant General, Decimal File, 1948-53*, “Memorandum for Mr. E. F. Drumright: History of Requests for Air Aid for Korea”(1950. 4. 11.).

57) FRUS 1949(1969), “무초가 애치슨에게”(1949. 11. 8.)

군사고문 지원을 외교채널을 통해 공식적으로 요청하도록 이승만 정부에 조언했다.<sup>58)</sup>

이승만 정부는 랜달 장군이 제시한 권고안을 바탕으로 「한국 공군을 위한 미국의 원조 프로그램 제안」이라는 문서를 작성하여 12월 2일에 무초 미대사를 통해 제출했다.<sup>59)</sup> 이 제안서에서 이승만 정부는 북한이 소련의 지원을 받아 현재 3개 대대 규모의 공군을 1952년 3월까지 15개 대대 규모로 확대할 것이라고 예상했다. 전쟁이 일어나면 한국 지상군은 북한의 공중 공격에 완전히 노출되며, 한국 공군은 “방공 무기가 없어서 공습에 취약”하다고 주장했다.<sup>60)</sup>

이에 따라 세 가지 측면에서 항공력 원조를 요청했다. 우선 조직 구조 측면에서 참모본부와 전술사령부, 사관학교 외에 훈련비행단 1개와 전투비행단 1개를 보유하겠다고 밝혔다. 다음으로 각 비행단에서 1개 대대 규모의 항공기를 운용할 수 있도록 총 75대의 항공기와 서울과 인천을 방어하기 위한 24문의 대공포가 필요하다고 주장했다. 마지막으로 자문 및 훈련 지원을 위해 장교 10명, 항공병 18명, 민간인 1명으로 구성된 군사고문단을 지원해 달라고 요청했다.<sup>61)</sup>

---

58) NARA RG 338, Box 6, *Provisional Military Advisory Group, 1948-49 and Korean Military Advisory Group, 1949-53*, “라이트(W. H. S. Wright)가 신성모에게”(1949. 11. 21.)

59) FRUS 1949(1969), “무초가 애치슨에게”(1949. 12. 7.); NARA RG 330, Box 68, *Records of the Office of the Assistant Secretary of Defense, 1944-67*, “Proposed United States Assistance Program for the Korean Air Force”(1949. 12. 2.); RG 338, Box 19, K MAG, *Adjutant General, Decimal File, 1948-53*, “Memorandum for Mr. E. F. Drumright: History of Requests for Air Aid for Korea”(1950. 4. 11.).

60) *Ibid.*

61) *Ibid.*

<표 2> 한국 정부의 항공기 원조 요구목록(1949. 12. 2.)

유 형		보유 (예정)량	총 요구량	~1950. 4. 1.	~1950. 7. 1.	~1950. 10.1.	~1950. 12.31.	총계
정찰기	L-4	8	0	0	0	0	0	8
	L-5	6	15	0	5	5	5	21
훈련기 AT-6		10	20	0	5	5	10	30
수송기 C-47/C-46		0	9	0	3	3	3	9
장거리정찰기		0	6	0	2	2	2	6
F-47/F-51		0	25	6	19	0	0	25
총 계		24	75	6	33	15	20	99

\* 출처: RG 330, Box 68, 330.6 Records of the Office of the Assistant Secretary of Defense(1944-67), 330.6.2 Records of the Office of Military Assistance, Entry 18, "Proposed United States Assistance Program for The Korean Air Force"(1949. 12. 2.).

이 가운데 가장 핵심적인 내용은 단연 첫 번째였다. 우선 전투비행단을 창설하여 항공작전을 수행할 수 있는 전술제대를 갖추고, 일반참모본부와 전술사령부를 설립하여 작전적 수준의 용병(用兵) 구조를 건설하며, 전투조종사를 지속적으로 양성할 수 있도록 훈련비행단을 설치하여 양병(養兵)의 여건을 마련하겠다는 계획이었다.

1949년 말 이승만 정부의 항공력 건설 목표는 그 이전과 뚜렷하게 비교되었다. 우선 북한 항공력의 선제공격을 거부하는데 요구되는 전력을 도입하여, 방어형 항공력을 건설하겠다는 목표를 명백하게 밝혔다.<sup>62)</sup> 25대의 전투기와 9대의 수송기, 6대의 정찰기는 대공방어를 위한 최소한의 전력 구성에 가까웠다.<sup>63)</sup>

62) '방어형(offensive)' 군사력은 상대방이 추구하는 목적을 달성하지 못하도록 거부하는 것을 목적으로 설계된 군사력을 의미하며, 여기에는 선제공격이 비용 대비 효과는 적다는 가정이 바탕이 된다. Posen(1984), pp. 13-33.

63) 이승만 정부는 그 제안서의 말미에 "한국정부는 공격적인 목적으로 공군을 개발하거나 사용하려는 야망이나 의도가 없"으며, "유일한 관심사는 부당한 공격에 대한 한국의 안보와 방어"라고 밝혔다.NARA RG 330, Box 68, Records of the Office of the Assistant Secretary of Defense, 1944-67. "Proposed United States Assistance Program for The Korean Air Force"(1949. 12. 2.).

다음으로 그 목표는 규모 면에서도 현실에 부합했다. 상술한 바와 같이 원조를 요구한 전투기와 수송기, 장거리정찰기 40대는 현재 보유하고 있는 60여 명의 조종사를 재훈련하면 운용할 수 있는 규모였다. 또한 그 제안서에서 제시된 조직구조는 최소한의 항공작전을 수행할 수 있는 공군 조직의 마지막 주춧돌이었다.

#### 4. 미국의 군사원조 지연과 한국의 항공력 증강 실패 (1950년 1월 ~ 1950년 6월)

무초 미대사는 장거리 정찰기 6대는 불필요하고 수송기는 3대면 충분하다는 점을 제외하면, “이승만 대통령의 요구는 적절한 것이라 생각”하며, 이러한 의견은 “주한미군사고문단장, 공군 무관과도 일치”한다는 의견을 첨부하여 이 문서가 포함된 한국의 군사원조 요청 문서를 국무부에 전달하였다.<sup>64)</sup> 이와 별개로 로버츠 군사고문단장은 주한미군사고문단 반기보고서에서 한국에 대한 1950년도 원조 목록에 40대의 F-51 전투기, 10대의 T-6 훈련기, 2대의 C-47 수송기, 그리고 약 25만 달러 수준의 지원 통신 장비를 포함시킬 것을 요구했다.<sup>65)</sup> 그리고 1950년 1월 25일에 무초 미대사는 상호방위원조법 제303조의 자금을 활용하여 한국에 군사원조를 실시하자는 주한미군사고문단의 건의안을 국무부에 보고했다. 이 보고서에서 로버츠 군사고문단장은 “북한은 최소한 30대의 소련제 YAK-3 전투기를 이전 받았으며, 한국 공군은 이런 종류의 항공기와 맞서 싸

64) FRUS 1949(1969), “무초가 애치슨에게”(1949. 12. 7.); 박동찬(2016), p. 214.

65) Robert K. Sawyer, 이상호, 윤시원, 이동원, 박영실 역, 『주한미군사고문단사』 (서울: 선인, 2018), pp. 121-122.

을 수 있는 어떠한 수단도 전혀 보유하고 있지 않다”면서 “한국이 요청한 전투기는 한국의 방어를 위해 절대적으로 필요하다”는 입장을 밝혔다.<sup>66)</sup>

이승만 정부로서는 1년 전보다는 희망적인 상황이었다. 주한미군 사교문단과 주한미대사가 적극적으로 항공력 원조의 필요성을 지지하고 있었고, 김포공항 운영권을 인수받는 등 항공력 건설 여건도 나아지고 있었다.<sup>67)</sup> 1950년 1월 26일에는 ‘한미상호방위원조협정’이 체결되어 미국으로부터 정식으로 군사원조를 받을 수 있는 지위를 갖게 되었다.<sup>68)</sup>

다만 항공기가 도입될 것을 고려하면 先양병정책을 보다 서둘러야 했다. 창군 당시 공군의 장교단 현황을 살펴보면, 총 151명 가운데 조종사가 약 60명이고 정비 및 통신 인력이 약 63명이었으며, 기타 참모업무를 위해 육군으로부터 편입한 인원이 총 28명이었다.<sup>69)</sup> 조종사의 수는 비행훈련만 제대로 이루어지면 새로 도입될 항공기 정도는 감당할 수 있는 수준이었다. 하지만 정비 및 참모장교가 문제였다. 항공기가 대규모로 도입될 경우 급증할 정비와 보급, 행정 업무의 소요를 감당하기에는 정비장교와 기타 참모장교의 수가 부족했다. 김정렬 공군총참모장은 1951년에 작성한 회고록에서 이러한 상황을 다음과 같이 설명했다.

66) FRUS 1950, *Volume VII. Korea*(Washington D.C.: Government Printing Office, 1976), “무초가 애치슨에게”(1950. 1. 25.); 이 건의안에서 주한미군 사교문단은 한국 공군에 대하여 F-51 25대, B-25 6대, C-47 9대, T-6 20대, L-5 15대 등 총 75대의 항공기를 원조할 것을 건의했다. 박동찬(2016), pp. 212-213.

67) 1950년 1월 14일에 한국 정부는 미국 정부로부터 김포비행장 운영권을 인수 받았다. 미국 정부는 조속한 시일 내에 한국이 자력으로 김포비행장을 관리할 수 있도록 1년간 63만 달러를 지원하고, 기타 기술적 원조금과 훈련, 법규 제정 등을 지원하기로 약속했다. 대한민국항공회, 『대한민국항공사(1913-1969)』(서울: 대한민국항공회, 2015), pp. 296-294.

68) 김승기(2020), p. 110; 박동찬(2016), pp. 212-213.

69) 공군역사기록단, 『공군장교자력기록부』.

북괴군의 38선 침공으로 본격적인 전투가 시작되었다고 아는 순간 나는 공군 2천 명 장병에 대하여 미안한 感에 가득 찼다. 왜냐 하면 건국기 10대와 L-5 4대, L-4 8대를 가지고 작전을 하는 데는 불과 350명 내지 400명의 인원만 있으면 충분하고, 나머지 1천 6백 명에 대하여는 하등의 임무도 부여하지 못할 것이기 때문이었다. .... 하지만 공군 2천 명의 필요성은 아래와 같은 기초에서 나온 것이었다.

전투기 40대, 폭격기 10대, 수송기 5대, 고등 연습기 20대, 연락기 20대. 이것이 제1차 계획이고, 그것을 유지하는 데 필요한 인원이 2천 명이었던 것이다. 機材가 도착하기 전에 인원을 모집하고, 그 인적 요소를 양성하기 위하여 실제로 필요한 인원보다 훨씬 많이 병력을 유지했던 것이다. 정밀한 기계를 능통하게 취급할 수 있는 기술자는 一朝一夕에 확보할 수 없으니 인원을 미리 확보할 수밖에 없는 것이다.<sup>70)</sup>

김정렬이 회고하고 있는 ‘계획’이 정확히 무엇을 의미하는지는 분명치 않지만, 항공기가 도착하기 전에 먼저 “인원을 모집하고, 그 인적 요소를 양성”하겠다는 정책은 차근차근 추진되었다. 우선 이승만 정부는 정비 및 참모업무 수행을 위한 양병에 박차를 가했다. 주한미대사가 추가 항공력 원조를 요청한 직후 한국 공군은 단기간에 장교를 양성하기 위하여 항공병들을 특별입관시키고, 공군사관학교에 경리사관후보생 과정과 정보사관후보생 과정을 개설하였다. 또한 항공병들을 단기간 교육하여 장교로 양성하는 소집학생 과정을 개설하여 4월에는 43명을 입관시켰다. 창군 이후 전쟁 이전까지 입관한 총 93명의 공군 장교 중 87명이 이 기간에 양성되었다.

70) 김정렬(1993), pp. 467-468.

&lt;표 3&gt; 창군 이후 한국 공군의 장교 양성 현황(1949. 10. 1. ~ 1950. 6. 25.)

기 간	총원(명)	양성 방법
1949년 10월	1	육편1
1949년 11월	2	육편2
1949년 12월	2	육편2
1950년 1월	1	육편1
1950년 2월	20	경리사관후보생19, 육편1
1950년 3월	15	육편1
		항공병 특별입관3, 정보사관후보생9
		육편2
1950년 4월	45	2차 소집학생 43, 민간인 특별입관2
1950년 5월	1	귀순자 특별입관1
1950년 6월	6	민간인 특별입관3
		여자항공병 특별입관2
		육편1
총 계	93	-

\* 출처: 『공군장교자력기록부』

그러나 막상 트루먼 정부의 입장에는 변화가 없었다. 국무부를 통해 이승만 정부의 요청서를 접수한 국방부 군사원조실장 렘니처(Lyman L. Lemnitzer) 소장은 이를 공군부에 전달했다. 3월 11일에 공군부는 “군사적 관점에서 볼 때, NSC 8/2가 승인된 이후 한국의 상황이 군사원조계획의 확대를 정당화할 만큼 충분한 중요성을 가지고 있지 않다”는 입장을 밝혔다. 항공력 원조 요청이 담긴 주한미군사고문단의 반기보고서는 4월 11일까지도 육군부에 회람되지 않았다. 그 시점까지 “한국에 추가로 항공기를 원조해야 한다는 수많은 요청들은 NSC 8/2의 문맥에 부합하지 않는다는 이유로 여전히 육군부와 공군부에서 계류 중이었으며, 공군고문단 요청도 마찬가지 상황”이었다.<sup>71)</sup> 렘니처 소장은 NSC 8/2가 개정되기 전까지는 역시 전투기 등을 원조할 목적으로 1950회계연도의 원조예산을

증액할 수 없다는 입장을 고수했다.<sup>72)</sup> 한국에 상호방위원조법 제 303조의 자금을 확대 적용하는 방안을 검토 중이던 국무부 상호방위원조계획국은 국방부의 입장을 전달받은 후 1950회계연도에는 그러한 정책을 고려하지 않기로 결정했다.<sup>73)</sup>

애치슨 국무장관은 무초 미대사에게 “미국적 개념에서 항공분견대는 통상적으로 육군과 연결된 경비행기부대와 육군 예하의 우편부대로 구성”되며, 한국은 이와 달리 “완전히 독립적인 공군”을 요구하는 것이라는 “국방부의 잠정적인 견해”를 설명했다.<sup>74)</sup> 애치슨의 답변을 듣고 무초는 즉각 미국으로 귀국하여 국방부 등을 상대로 직접 협상을 시도했다. 5월 10일에 국방부 군사원조실장과 공군 작전참모부장 등이 참석한 회의에서 “한국인들의 사기를 진작하기 위하여” 20대에서 40대 정도의 F-51 전투기를 긴급 지원해 줄 필요가 있다고 주장했으나, 회의 참석자들은 한국에 추가로 항공력을 원조하려면 NSC 8/2의 개정이 선행되어야 한다는 입장을 견지했다. 그 회의 이후 국무부는 무초 미대사에게 만약 F-51 전투기를 지원해 준다면 그 항공기를 운용하기 위한 시설과 정비 부품 및 장비, 기타 운용 경비를 어떻게 획득할 것이며, 조종사와 정비사는 어떻게 확보할지에 대한 의견을 제시할 것을 요구했다.<sup>75)</sup>

71) 박동찬(2016), pp. 223-228; RG 338, Box 19, KMAG, *Adjutant General, Decimal File, 1948-53*, “Memorandum for Mr. E. F. Drumright: History of Requests for Air Aid for Korea”(1950. 4. 11.).

72) 윤시원(2009), pp. 64-65; 박동찬(2016), pp. 217-218; NARA RG 330, Box 82, *330.2 General Records of the Office of the Secretary of Defense (OSD), 1941-87, 330.2.1 Records of the Administrative Services Division, Correspondence Control Section, Entry 199, Decimal File, 1951*, “앨리슨(John M. Allison)이 할라비(Najeeb E. Halaby)에게 (1950. 1. 30.).

73) 박동찬(2016), p. 218; RG 338, Box 19, KMAG, *Adjutant General, Decimal File, 1948-53*, “Memorandum for Mr. E. F. Drumright: History of Requests for Air Aid for Korea”(1950. 4. 11.).

74) FRUS 1950(1976), “애치슨이 무초에게”(1950. 4. 13.).

75) 윤시원(2009), pp. 65-66; 박동찬(2016), pp. 218-221.



무초 미대사는 한국에 대한 항공기 원조 문제를 경제협조처(ECA)와 협의한 후 5월 23일에 “최종적이고 권위 있는” 건의안을 국무부에 발송했다. 여기에서 그는 무장과 통신장비를 갖춘 F-51 전투기 40대와 T-6 훈련기 10대, 그리고 C-47 수송기 3대와 그 부속 및 정비 장비를 지원하고 장교 6명과 병(부사관) 11명으로 구성된 고문단을 파견할 것을 국무부에 요청하였다. 이 항공기들을 운용하는 데 필요한 시설 등은 한국 정부가 담당하겠지만, 한국의 조종사와 정비사를 훈련하기 위하여 공군고문단은 꼭 필요하다는 견해를 밝혔다. 그러나 이 건의안 역시 받아들여지지 않았다.<sup>76)</sup>

기대했던 항공기 원조가 제때 이루어지지 못하자 한국의 항공력 열세에 대한 불안감은 더욱 커졌다. 1950년 3월에 극동공군은 북한이 한국에 대한 공격을 목적으로 38선 인근에 소형 비행장들을 건설하고 있으며, 건설이 완료될 경우 38선 이남에서 수월하게 공중우세를 달성하고 지상군의 이동을 지원할 수 있게 될 것이라고 우려했다.<sup>77)</sup> 미국은 4월 28일에 한국으로 귀순한 북한군 조종사 이건순(李建淳)을 통해 얻은 정보를 바탕으로 그 해 5월에 북한이 YAK 항공기 100대, IL-10 항공기 70대, PO-2 정찰기 8대, 미국의 L형 항공기와 유사한 연락기 2대를 보유하고 있다고 평가했다.<sup>78)</sup> 한국이 목표로 삼았던 규모를 훨씬 뛰어넘는 규모였다. 이승만 대통령은 5월 초에 “급성장하고 있는 북한 공군에 대항할 수 있는 항공전력 지원 요청에 대해 미국이 응하지 않았다”는 점에 대해 항의를 표했다<sup>79)</sup>

76) FRUS 1950(1976), “무초가 애치슨에게”(1950. 5. 23.); 김승기(2020), p. 168.

77) 장성규(2013), pp. 95-96.

78) FRUS 1950(1976), “드럼라이트(Everett F. Drumright)가 애치슨에게”(1950. 5. 11.) 그 밖의 한국과 미국의 추산에 대해서는 다음을 참고할 것. Robert F. Futrell, *United States Air Force Operations in the Korean Conflict, 25 June-1 November 1950*(Washington D.C.: Department of the Air Force, 1952), p. ix; 『空軍日誌(1948-1953)』, 1950년 4월 28일자.

79) FRUS 1950(1976), “드럼라이트의 대화록(1950. 5. 9.).

조종사 양성에도 차질이 발생했다. 미국은 이승만 정부와 주한미 군사고문단이 지속적으로 요청했던 공군고문단을 전쟁 전까지도 지원하지 않았다. 5월에 한국 정부가 구입한 T-6 훈련기가 도착했지만, 교관조종사와 해외훈련 지원이 실행되지 못하여 숙련조종사 양성이 제한되었다.<sup>80)</sup>

미국의 대한원조정책은 1950년 4월이 지나서야 변화될 조짐이 나타났다. 중국에서 공산주의자들이 승리하고 소련이 원자폭탄을 개발하자 ‘거점방어’에서 ‘변경 방어’로 전환하고 군사적 수단까지 고려할 것을 권고하는 NSC 68 보고서가 작성되어, 4월 7일에 트루먼 대통령에게 보고되었다.<sup>81)</sup> 박동찬의 주장에 따르면 이런 조건 속에서 “주한미대사관과 군사고문단이 기획·건의한 대한군사원조의 추가지원계획은 사실상 확정 단계에 들어가게” 되어, “한국에 대한 추가 군사원조는 1950년 6월에 접어들면서 실현 가능한 쪽으로 기울어졌다.” 한국의 방위가 곧 일본의 방위와 직결된다는 이유로 국무부는 “공군 지원을 포함하는 추가 군사원조가 NSC 8/2의 수정을 정당화할 만큼 중요하다”는 입장으로 선회하였으며, 국방부와 합참 역시 국무부의 입장에 전적으로 동의하게 되었다는 것이다.<sup>82)</sup>

이 주장이 타당하다면, 1950년 후반기에는 한국의 항공력 건설 목표가 실현되기 시작하여 북한에 대한 항공력 열세도 점진적으로 해소될 여지가 있었다. 그러나 6월 25일 김포공항에 대한 북한군 전투기 4대의 공격과 함께, 얼마 전 미국 정부의 입장이 바뀌었다

80) 김정렬의 회고에 따르면 한국 조종사에 대한 훈련은 7월에 진행되도록 계획되어 있었다. 김정렬(1993), p. 466. T-6항공기로는 “10명의 조종사들에게만 한정된 훈련을 실시”하고 “나머지 조종사들은 T-6기에 접근조차 못하게” 했다는 이강화의 회고를 참고하면, 전쟁 직전까지 숙련조종사 양성은 거의 이루어지지 못했음을 추측할 수 있다. 『대한민국 공군의 이름으로: 6.25 출격 조종사이자 기록사진가 이강화 장군의 6.25전쟁』 (서울: 플래닛미디어, 2014), p. 93.

81) Gaddis(2019), pp. 146-177.

82) 박동찬(2016), pp. 223-228.

는 사실은 한국 정부로서는 너무 늦게 전해진 복음(福音)이 되고 말았다.<sup>83)</sup>

## 5. 결 론

항공력을 건설하려는 이승만 정부 최초의 목표는 공산주의자들에 대한 적개심과 공포 속에서 공식화되었다. B-25 폭격기 37대를 포함하여 총 350대의 항공기를 도입하겠다는 목표를 세우고 미국에 원조를 요청했다. 북한을 공격하겠다는 의도는 너무나 뚜렷해 보이고 그 원조를 감당할 수 있을지는 너무나 흐릿해 보이는 요구였다. 미국은 한국의 경제 여건을 고려하면 연락기만으로 구성된 항공분견대 정도를 원조하는 것이 적당하다는 기존의 견해를 확정했고, NSC 8/2 보고서에 이를 명문화했다. 전쟁이 발발하기 전까지, 이것은 한국에 대한 항공력 원조의 기본 원칙으로 간주되었다.

1949년 봄이 되자, 북한과의 항공력 격차가 드러나면서 불안감이 커졌다. 이승만 정부는 항공기가 부족한 상황에서 우선 조종사를 양성하는 정책을 추진했다. 독자적으로 예비조종사를 양성하기 위하여 항공사관학교를 창설하고, 국민모금운동을 통해 T-6 훈련기 10대를 도입했다. 주한미대사와 주한미군사고문단은 북한과의 항공력 격차로 인해 한국의 안보가 위태로워지고 있다는 견해를 본국에 전했다. 이승만 정부는 미 공군 장성의 조언을 바탕으로 새로운 항공력 건설 목표를 수립하고 미국에 다시 원조를 요청했다. 전투비행단과 훈련비행단 각 1개씩을 구축하는 데 필요한 총 75대의 항공기와 24문의 대공포, 그리고 공군고문단을 지원해 달라고 요구했다. 이번에

83) FRUS 1950(1976), “무초가 애치슨에게”(1950. 6. 25.).

는 방어적 의도가 명백하고 요청한 규모도 현실적이었으며, 그 필요성에 대해 주한미군사고문단과 주한미대사도 적극적으로 동의했다. 이승만 정부는 항공력 원조가 실현될 것이라는 기대를 바탕으로, 우선 병력을 충원하고 조직을 구성하려는 정책에 박차를 가하여 단기간에 정비 및 참모장교와 항공병을 집중적으로 충원했다.

그러나 미 국방부 등은 NSC 8/2의 원칙을 근거로 한국에 대한 항공력 원조를 거부했다. 남북 간 항공기 보유 대수 격차의 심각성을 인지하고 있던 주한미대사와 주한미군사고문단장은 항공력 원조의 시급성을 본국에 지속적으로 알렸으나, 미 공군부와 국방부는 NSC 8/2를 개정하지 않는 한 추가적인 항공력 지원은 곤란하다는 뜻을 고수했다. 공산주의 국가들에 대한 공포가 커지면서 6월 무렵이 되면 한국에 대한 추가 군사원조를 실행하는 방향으로 이들의 입장도 전환되었지만, 원조가 실행되기 전에 북한이 공격을 개시함에 따라 원조정책은 실패하고 말았다. 그 결과 한국 공군은 “양병조직 및 지휘참모조직의 과대(過大)함과 용병조직 및 전술제대의 과소(過小)함”으로 특징되는 기형적인 모습으로 전쟁에 직면하게 되었다.<sup>84)</sup>

그동안 6·25전쟁 이전 이승만 정부의 항공력 건설 노력은 무모하고 무분별하여 실패를 자초했다는 비판을 받아왔다. 그 비판은 주로 정부 수립 직후 세워진 최초의 항공력 건설 목표에서 기인했다. 그러나 그 목표가 작전적 수준의 항공력을 운용한 경험이 없는 이들에 의해 수립되었다는 점을 고려하면 그 실패의 원인은 무모함이나 무분별보다는 차라리 무지에서 찾는 편이 타당할 것이다.

최초의 항공력 건설 목표가 좌절된 후 이승만 정부는 충분한 경험을 가진 전문가의 조언을 적극적으로 수용하여 비교적 합리적인 항공력 건설 목표를 재수립했다. 그리고 1년 6개월 동안 그 목표를

84) 이지원(2020), p. 38.

일관되게 추진했다. 1950년 6월에 북한군의 공격으로 인하여 그 노력은 명백한 실패로 돌아갔으나, 동시에 새로운 의미를 갖게 되었다. 그동안 T-6 훈련기를 구입하고 병력을 충원하며 각종 양병조치를 선제적으로 창설한 결과 전쟁이 발발한 직후 F-51 전투기가 도입되었을 때 신속하게 적응할 수 있는 여건이 마련되었다. 그리고 그 목표의 핵심적인 내용은 전쟁 중에도 이승만 정부의 항공력 건설 목표로 계승되어 1953년 2월 무렵에는 거의 현실로 구현되었다.<sup>85)</sup> 이승만 정부는 그 목표를 달성한 후 『대한민국공군3개년계획안』을 수립하여 다음 단계의 성장을 위한 새로운 목표를 수립할 수 있었다. 이렇게 보면 전쟁 이전 이승만 정부의 항공력 건설과정은 명백한 시행착오의 기간이었지만, 동시에 실패를 통한 학습의 과정이었다.

(원고투고일 : 2021. 7. 21, 심사수정일 : 2021. 11. 15, 게재확정일 : 2021. 11. 29.)

주제어 : 공군력, 항공력, 공군, 한국 공군, 군사원조, 한미동맹,  
6·25전쟁, 이승만 정부

85) 1951년 8월에 이승만 정부는 제1전투비행단을 창설했고, 1952년 8월에는 제6146 공군고문단이 창설되었으며, 1953년 2월에는 제1훈련비행단을 창설하여 「한국 공군을 위한 미국의 원조 프로그램 제안」에서 제시했던 핵심적인 목표를 달성했다.

<참고문헌>

1. 사 료

가. 미 국립문서보관소(National Archives and Records Administration, NARA)

RG 338, Box 6, Provisional Military Advisory Group, 1948-49 and Korean Military Advisory Group, 1949-53.

\_\_\_\_\_, Box 19, KMAG, Adjutant General, Decimal File, 1948-53.

\_\_\_\_\_, Box 105, Records of the United States Army Force in Korea, Lt. Gen John R. Hodge Official File, 1944-48.

RG 330, Box 68, 330.6 Records of the Office of the Assistant Secretary of Defense(1944-67), 330.6.2 Records of the Office of Military Assistance, Entry 18.

나. 미 국무부 외교사료집(Foreign Relations of United States, FRUS)

U.S. Department of State, Foreign Relations of the United States, 1948, Volum VI, the Far East and Australasia, Washington D.C.: Government Printing Office, 1976.

\_\_\_\_\_, Foreign Relations of the United States, 1949, Volume VII, Part 2. The Far East and Australia., Washington D.C.: Government Printing Office, 1969.

\_\_\_\_\_, Foreign Relations of the United States, 1950, Volume VII. Korea, Washington D.C.: Government Printing Office, 1976.

- 다. 미 합동참모본부(U.S. Joint Chiefs of Staff, JCS)  
U.S. Joint Chiefs of Staff, 『합동참모본부기록』, 서울: 아람출판사, 1996.  
J.C.S. 1483/60 (1949. 2. 1.).  
J.C.S. 1483/62 (1949. 3. 12.).
- 라. 미 공군 역사연구소(U.S. Air Force Historical Research Agency, AFHRA)  
Air Intelligence Information Report, Korea “South Korean Army Air Forces”(1949. 8. 29.).  
Air Intelligence Information Report, “South Korean Army Air Forces”(1949. 9. 12.).  
Air Intelligence Information Report, “ROKAF – Origin and Political Background”(1951. 8. 7.).  
U.S. 5th Air Force, “The History of the Fifth Air Force, 25 June – 31 October 1950”.
- 마. 국사편찬위원회 및 국회  
국사편찬위원회, 『이승만관계서한자료집 1, 1944-1948』, 과천: 국사편찬위원회, 1996.  
국사편찬위원회, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950~53년』, 서울: 천세, 2006.  
『資料大韓國史 第14卷: 1949年9-10月』, 서울: 國史編纂委員會, 2000.  
『제헌국회 제1회 제100차 국회본회의』, 1948년 11월 10일.  
『제32회 국무회의의록』, 1949년 3월 18일.  
『제84회 국무회의의록』, 1949년 9월 21일.  
『제85회 국무회의의록』, 1949년 9월 23일.

「國軍組織에 關한 法令」, 1948년 11월 30일 제정.

「國防部職制」, 1948년 12월 7일 제정.

「空軍本部職制」, 1949년 10월 1일 제정.

바. 대한민국 공군역사기록관리단

『空軍前史資料(檀紀4281-4282)』, 1956.

『空軍日誌(1948-1953)』.

『공군장교자력기록부』.

『대한민국공군3개년계획안(大韓民國空軍三改年計劃案)』, 1952.

『T-6 수료조중사명부』, 1957.

『F-51 수료조중사명부』, 1957.

2. 논문 및 저서

Brazinsky, Gregg, 나종남 역, 『대한민국 만들기, 1945~1987: 경제 성장과 민주화, 그리고 미국』, 서울: 책과함께, 2011, <http://uci.or.kr/G901:A-0006362023>.

Byrd, Martha, Chennault: Giving Wings to the Tiger, Tuscaloosa: University Alabama Press, 1987.

Futrell, Robert F., United States Air Force Operations in the Korean Conflict, 25 June-1 November 1950, Washington D.C.: Department of the Air Force, 1952.

Futrell, Robert Frank, The United States Air Force in Korea, 1950-1953, Revised Edition, Washington, D.C.: Office of Air Force History, United States Air Force, 1983.

Gaddis, John Lewis, 홍지수, 강규형 역, 『미국의 봉쇄전략』, 서울: 비봉, 2019.

Gilbert, Martin, Churchill: A Life, London: Heinemann, 1992.



- James F. Schnabel, Robert J. Watson, *The Joint Chiefs of Staff and National Policy Volume Iii 1950-1951 : The Korean War, Part One*, Washington, DC: Office of Joint History, 1998.
- Matray, James I., 구대열 역, 『한반도의 분단과 미국 : 미국의 대한 정책, 1941-1950』, 서울: 을유문화사, 1989,  
<http://uci.or.kr/G701:B-00047855508>
- Posen, Barry R., *The Sources of Military Doctrine: France, Britain, and Germany between the World Wars*, Ithaca: Cornell University Press, 1984.
- Sawyer, Robert K., 이상호, 윤시원, 이동원, 박영실 역, 『주한미군 사고문단사』, 서울: 선인, 2018.
- Schnabel, James F., *Policy and Direction: The First Year* Washington, DC: Center of Military History United States Army, 1992.
- Silove, Nina, “Beyond the Buzzword”: The Three Meanings of “Grand Strategy”, “Security Studies”, no.27, 2018, DOI: <https://doi.org/10.1080/09636412.2017.1360073>.
- 강창부, 김기동, 이지원, “공군의 창설에서 최용덕의 역할”, 『민족문화논총』 64, 2016,  
<http://doi.org/10.15186/ikc.2016.12.64.219>.
- 공군본부, 『空軍發展略史 第1券』, 공군본부, 1954.
- 공군본부정훈감실, 『空軍史 第1輯(1949.10.1.-1953. 7.27.)』, 서울: 공군교재창, 1962.
- 공군본부정훈감실, 『空軍史 第2輯(1953.7.27.-1957. 12.31.)』, 서울: 공군교재창, 1964.
- 공군사관학교, 『空軍士官學校 二十年史(1949-1968)』, 서울: 공군교재창, 1974.

- 공군사관학교 70년사 편찬위원회, 『공군사관학교 70년사』, 계룡: 국군인쇄창, 2019.
- 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사1: 전쟁의 배경과 원인』, 서울: 군사편찬연구소, 2004.
- 김경록, “6·25 전쟁 이전 공군의 창군과 전력증강”, 『軍史』 第73號, 2009, <http://doi.org/10.29212/mh.2009..73.65>.
- \_\_\_\_\_, “해방 이후 남북한의 공군력 인식과 한국전쟁 준비과정”, 『軍史』 第67號, 2008, <http://doi.org/10.29212/mh.2008..67.167>.
- 김선호, “한국전쟁 직전 북한공군의 실제전력 연구: 비행사단의 병력과 무기 현황을 중심으로”, 『軍史』 第89號, 2013, <http://doi.org/10.29212/mh.2013..89.161>.
- 김승기, 최정준, 『한국군 전력증강사1(1945-1960)』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2020.
- 김정렬, 『金貞烈 回顧錄』, 서울: 乙酉文化社, 1993, <http://doi.org/G901:A-0008368112>.
- 노영기, 『1945-50년 한국군의 형성과 성격』, 성균관대학교 사학과 박사, 2009.
- 대한민국항공회, 『대한민국항공사(1913-1969)』, 서울: 대한민국항공회, 2015, <http://uci.or.kr//G901:A-0006587689>
- 박동찬, 『통계로 본 6·25전쟁』, 서울: 군사편찬연구소, 2014, <http://uci.or.kr//G500:1310377-02012038963467>.
- \_\_\_\_\_, 『한국군 건설의 기획자 주한미군사고문단』, 서울: 한양대학교출판부, <http://uci.or.kr//2016G901:A-0006609629>.
- 백기인, 『建軍史』, 서울: 군사편찬연구소, 2002, <http://uci.or.kr//G500:1310377-02012016864087>.
- 안정애, “미국의 대한군사원조정책(1948~1950): 결정과 집행 및 한국 정부의 추가군원 요청을 중심으로”, 『역사와 현실』 27, 1998,

- 윤시원, 『제1공화국 초기 국방정책 연구: 한국군의 증강과 대미 군사외교를 중심으로』, 성균관대학교 대학원 사학과 석사논문, 2009.
- \_\_\_\_\_, “제1공화국 초기 군사외교의 실패에 대한 고찰 1948~1950: 이승만 대통령의 역할을 중심으로” 『軍史』 第77號, 2010, <http://doi.org/10.29212/mh.2010..77.217>.
- 이강화, 『대한민국 공군의 이름으로: 6.25출격 조종사이자 기록사진가 이강화 장군의 6.25전쟁』, 서울: 플래닛미디어, <http://uci.or.kr//2014G901:A-0006500254>
- 이신재, “한국전쟁 이전 소련의 북한 공군지원 고찰(1945~1950)”, 『현대 북한연구』 19, 2016, <http://doi.org/10.17321/rnks.2016.19.1.006>.
- 이지원, “6·25전쟁 전반기 미국의 항공기 원조와 한국의 전투조종사 양성정책: 제1전투비행단 창설과정을 중심으로”, 『동북아연구』 35, 2020, <http://doi.org/10.18013/jnar.2020.35.2.002>
- 장성규, 『6·25전쟁기 미국의 항공전략: 현대항공전략의 기원』, 서울: 좋은 땅, 2013, <http://uci.or.kr//G901:A-0006474899>.
- 정병준, 『한국전쟁 : 38선 충돌과 전쟁의 형성』, 파주: 돌베개, 2006, <http://uci.or.kr//G901:A-0006119246>.

(Abstract)

## The Rhee(the first president of ROK) Government's Air Power Buildup Effort from 1948 to 1950

Lee, Ji-won

In 1949, DPRK had four times as many military aircrafts as ROK. Since then, the gap between them had continued to widen. Shortly before the outbreak of the Korean War, DPRK possessed ten times more aircrafts than ROK. Inferiority of ROK air power weakened the power of deterrence against the DPRK's attack, and became a serious obstacle to defending against the attack of mechanized units of DPRK at the beginning of the war.

In this paper, the failure of the air power buildup policy is analyzed by dividing it into three periods. Immediately after taking office, the Rhee government attempted to build an offensive air force, including B-25 bombers, but this policy conflicted with USA policy of containment against USSR. USA sets a criterion that air aid to ROK is limited to 'air liaison detachment' with the size of about 12 aircraft. In the spring of 1949, the Rhee government recognizing the threat of the air power inferiority, proposed a more realistic plan to build a defensive air power to USA and requested aid. However, USA held on the criterion of 'air detachment'. It was not until 1950 that USA began to sympathize with the problem of inferior air power. Korea pursued a policy of reinforcing the military units

with new recruit before receiving aircraft. However, the response of USA was too slow, and DPRK went to war before air aid for ROK was implemented.

Although Korea's air power buildup efforts failed, the personnel recruited during this period became the basis for rapid adaptation when receiving aircraft aid after the outbreak of the war. However, the blueprint for air power buildup established at the time became the standard for ROK's air force buildup policy during the war period.

Keywords : air power, air force, Korean Air Force, military aid,  
ROK-US alliance, Korean War, the Rhee Government

