

Journal of Military History
2026, No. 140, pp.159-196
<https://doi.org/10.29212/mh.2026..140.159>
Printed in the Republic of Korea

기획 5

6·25전쟁기 대구기지 활주로 복구 및 개선과정 연구: 미 항공공병부대의 활동을 중심으로

김인승 | 공군사관학교 국제관계학과 교수

- 목 차
1. 머리말
 2. 대구비행장의 건설과 개전 초 활주로 활용 노력
 3. 미 공군의 대구기지 활용과 초기 활주로 개선공사
 4. 전쟁의 장기화와 대구기지 현대식 활주로 건설
 5. 결 언

초 록 항공력은 기지 의존적인 특성을 지닌다. 그러하기에 항공작전 운영의 상당부분은 비행기지의 상태 및 그 활용 가능성에 의해 좌우될 수밖에 없다. 그리고 항공력의 이러한 특성은 6·25전쟁의 수행과정에서도 명확히 나타났다. 특히, 낙후된 활주로 상황, 급변하는 전황 등으로 인해 남한 내에 위치한 비행장을 개발 및 활용하기 위한 노력은 더욱 절실할 수밖에 없었다.

6·25전쟁 당시 비행장 개발을 위한 미 공군의 노력이 집중되었던 곳 중 하나가 바로 대구기지(K-2)이다. 개전 초기 미 공군의 전투기를 전개 및 운용할 만한 여건을 갖춘 사실상 유일한 비행장이었기 때문이다. 이에 따라 미 항공공병부대의 주도하에 대구기지의 활주로를 복구 및 개선하기 위한 노력이 전쟁 중 지속되었다. 하지만 해당 분야에 대한 연구는 매우 제한적이다.

본 연구의 목적은 6·25전쟁기 미 항공공병부대의 주도하에 이루어진 대구기지 활주에 대한 활용 노력을 검토하는 것이다. 이를 위해 먼저 일제강점기에 진행된 대구비행장 건설과정에 대해 살펴보았다. 이어서 6·25전쟁 개전과 동시에 미 공군을 중심으로 수행된 대구기지 활주로에 대한 긴급복구 노력의 변화과정을 추적하였다. 마지막으로 대구기지를 제트기 운용의 핵심기지로 활용하기 위한 일련의 활주로 현대화 과정 및 그 결과에 대해 살펴본다.

주제어: 대구기지, 활주로, 항공공병부대, 제트전투기, 공중우세

1. 머리말

항공력의 대표적인 특징 중 하나는 ‘기지 의존성(Dependency on Bases)’이다. 적절한 활주로를 갖춘 비행장¹⁾ 없이는 항공기의 기본적인 이착륙조차 불가능하기 때문이다.²⁾ 그리고 항공력의 이러한 취약성은 6·25전쟁의 전개 과정에서도 명확히 나타났다. 오히려 한반도의 짧은 중심과 급변하는 전황, 그리고 낙후된 남한 내 활주로 사정 등으로 인해 항공작전의 운영에 있어 비행기지가 미치는 영향력은 여타 전쟁에 비해 두드러졌다. “적절한 비행시설의 부족 문제만큼 미 공군의 작전능력을 크게 저해한 요소는 없었다.”는 퍼트렐(Robert F. Futrell)의 주장이 이러한 상황을 대변한다.³⁾

미 극동공군(Far East Air Force)의 기록에 따르면 6·25전쟁

1) 일반적으로 비행장(Aerodrome, Airfield)은 “비행기들이 뜨고 내리고 머물 수 있도록 여러 가지 시설을 갖추어 놓은 곳”을 의미한다. 반면, 비행기지(Air Base)는 “비행대 또는 그와 관련된 병력들이 주둔하면서 임무를 수행하는 근거지”를 지칭한다. 비행장이 항공기의 이착륙을 위해 활주로 등을 갖춘 시설과 공간을 뜻하는 포괄적 의미라면, 비행기지는 군사작전 수행을 목표로 병력 및 관련 장비들이 주둔하는 군용 비행장을 의미한다고 볼 수 있다. 방위사업청 국방통합 용어사전: <https://www.data.go.kr/data/15089127/fileData.do> (검색일: 2026. 6. 16.) 본 연구에서는 활주로를 포함한 시설 자체를 지칭할 때는 ‘비행장’이라는 용어를, 병력이 주둔하는 ‘군용 비행장’의 의미를 강조할 때는 ‘00기지’라는 표현을 활용하겠다.

2) 이성만, 강창부 공저, 『항공우주시대 항공력 운용: 이론과 실제』, 서울: 도서출판 오름, 2018, 59~63쪽.

3) Robert F. Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*(Washington DC: Office of Air Force History, United States Air Force, 1983), p.498.

발발 당시 한반도 내에 존재했던 비행장은 총 51개였다. 이들 대부분은 일제강점기에 건설된 것들로, 38도선 이남에는 약 30여 개의 비행장이 위치해 있었다.⁴⁾ 하지만 이들이 보유한 활주로의 상당수가 비포장 상태인 데다 길이도 짧았으며, 관리상태 역시 엉망이었다. 문제는 개전 직후 북한군의 신속한 남진으로 인해 그나마 유엔군이 사용 가능한 비행장조차 빠르게 소실되었다는 점이다. 개전 초 한국군이 이미 여의도(K-16)와 김포(K-14), 수원기지(K-13) 등으로부터 철수한 데 이어, 7월 중순에 이르러서는 평택(K-6), 대전(K-5), 군산(K-8) 등의 비행장 역시 사용이 불가능해졌다. 결정적으로 미 제24사단 병력마저 대전 방어선으로부터 후퇴함에 따라, 7월 후반에 이르러 남한 내에 활용 가능한 비행장은 대구(K-2)를 비롯해 포항(K-3), 부산기지(K-1)만이 남게 되었다.⁵⁾

이처럼 개전 초기부터 한반도 내의 비행장 사정이 여의치 않음에 따라, 미 공군의 항공작전은 어쩔 수 없이 일본을 거점으로 운용되어야 했다. 당시 미 극동공군이 보유한 주력 전투기였던 F-80 슈팅스타(Shooting Star)의 특성상 대구, 포항기지 등이 보유한 짧은 비포장 활주로에서는 작전을 수행할 수 없었기 때문이다.⁶⁾ 문제는 일본에서 출격하여 항공작전을 수행할 경우 한반도 전선에서의 머물 수 있는 시간이 고작 15~20분 남짓으로 제한된다는 점이었다.⁷⁾ 이에 따라 참전 직후 유엔 항공작전을 정상화하

4) 윌리엄 T. 와이블러드 역음, 문관현 외 옮김, 『극동공군사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, 서울: 플래닛미디어, 2011, 125쪽.

5) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, pp.109~110.

6) 개전 직전 극동공군이 보유하고 있던 F-80 전폭기의 대수는 총 504기로 전체 공격기(F-80, F-51, F-83, B-26, B-29) 전력의 70% 이상을 차지하였다. William T. Y' Blood, *MiG Alley: the Fight for Air Superiority* (Washington D.C.: Government Printing Office, 2000), p.1.

7) F-80 전투기의 일반적인 작전반경은 무장과 연료를 모두 적재할 경우 225마

기 위한 미 공군 지휘부의 노력은, ‘남한 내에 남아 있는 소수의 비행기지에 대한 신속한 개발 및 활용’에 집중될 수밖에 없었다.

개전 초, 미 공군이 일본 내에 위치한 항공전력을 직접 전개할 핵심기지 중 하나로 주목했던 곳은 대구기지였다. 일제강점기인 1937년에 최초 개장한 대구기지는, 이미 태평양 전쟁기를 통해 일본 제5항공군 예하의 비행전력이 주둔하던 군용 비행장으로 활용되던 곳이었다.⁸⁾ 특히 1950년 7월 당시, 남한의 잔여 비행장 중 유엔 공군이 보유한 전투기 전력이 전개하여 작전을 수행할 수 있는 사실상 유일한 기지였기에, 그 유용성이 높을 수밖에 없었다. 실제 동년 7월 2일, 미 공군이 한국군에 긴급 지원한 10대의 F-51 무스탕(Mustang)기의 전개를 시작으로, 7월 말 같은 기종을 운용하는 미 제12 전투폭격비행대대가 대구기지에서 작전활동을 시작하였다.⁹⁾ 그리고 동년 9월 말에는 제트기인 F-80 전력이 전개하면서 한반도 최초의 제트기 운용기지로 거듭났다.¹⁰⁾

이처럼 개전 초기부터 대구기지의 중요성이 부각됨에 따라, 전쟁 기간 내내 낙후된 비행장 시설을 복구 및 개선하기 위한 노력 또한 신속하게 진행되었다. 특히 SCARWAF (Special Category Army Personnel With Air Force)¹¹⁾라 불렸던 미 항공공병 부대

일(약 360km) 정도에 불과하였다. 하지만 한반도에 가장 가까운 일본 비행장인 이다즈케(板付) 기지의 경우에도 한강 유역까지에 이르는 직선거리가 약 310마일(약 500km)이었다. Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.27, 31.

8) 박란, 「일제의 조선 항공정책과 항공기지 건설」, 연세대학교 사학과 석사학위논문, 2022, 65~67쪽.

9) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.111.

10) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 6: 인천상륙작전과 반격작전』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2009, 679쪽.

11) ‘공군에 배속된 특수병과 육군’이라는 의미의 SCARWAF는 공식적으로는 미 육군 소속이었으나, 그 핵심임무는 공군에 대한 건설지원 담당이었다. 해당 조직의 경우 미 공군이 1947년 9월 육군으로부터 독립하는 과정에서 공군으로의 소속을 변경 없이 육군에 남게 되었는데, 이에 따라

를 중심으로, 개전 초기에는 해당 기지의 활주로를 신속히 복구하고 확장하기 위한, 그리고 1951년 중반 이후에는 최선의 제트기를 안정적으로 운영하기 위한 목적의 비행장 개선 노력이 계속되었다.

문제는 유엔 공군작전 운용에 있어 대구기지가 차지하는 중요성에도 불구하고, 이를 지속적으로 활용하기 위한 ‘후방에서의 노력’에 대한 연구는 매우 제한적이라는 것이다. 유엔 공군작전과 관련한 선행연구의 대부분이 항공전력, 특히 전투기와 폭격기 등의 활약상에 주목하고 있기 때문이다.¹²⁾ 물론 한국과 미국의 6·25전쟁 항공전사 관련 공간사(Official History)에 비행기지의 확보 및 복구 관련 노력이 소개되어 있으나, 기본적으로 항공전력의 운용 측면에 높은 비중을 두고 기술되어 있어 그 내용이 단편적이고 불충분하다.¹³⁾ 아쉽게도 급변하는 전황과 연계하여 이루어진 항공 공병부대의 활동 변화, 그리고 이에 따른 대구기지의 발전상을 군사사(軍事史)적 관점에서 서술한 연구가 부재한 것이다.

본 연구의 목적은 미 항공공병부대의 주도하에 이루어진 6·25 전쟁기 대구기지(K-2) 활주에 대한 복구 및 개선 노력을 검토하는 것이다. 특히, 해당 전쟁기 생산된 미 극동공군의 역사기록물을

6·25전쟁 당시에도 이들 부대에 대한 인사관리는 육군에서 담당하고, 운영 및 지원은 공군이 담당하는 형태를 보였다. Dean L. Waggoner, Allen M. Moe, “A History of Air Force Civil Engineering Wartime and Contingency Problems from 1941 to the Present”, Air University, 1985, pp.116~120.

12) 특히 해당 전쟁이 “제트기를 타고 비행하던 조종사들이 서로 싸웠던 첫 번째 전쟁”이었기에 대부분의 연구가 공중우세 확보를 위한 제트기 간의 경쟁에 집중되는 경향이 강하다. 앨런 스티븐스, 『한국 항공전, 1950~1953』, 존 안드레아스 올슨 엮음, 강창부 옮김, 『항공전의 역사』, 파주: 한올아카데미, 2017, 147~148쪽.

13) 대표적으로 다음의 연구들이 있다. Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 1~11권』; 공군본부, 『공군사: 공군 창군과 6·25전쟁』, 계룡: 공군본부, 2010.

기반으로, 항공공병 출신 참전용사들의 회고록, 미 공군에서 발간한 연구보고서 등을 활용하여 전쟁 중 대구기지의 변화상을 시계열적으로 추적하겠다.¹⁴⁾ 이를 위해 먼저 일제강점기에 진행된 대구비행장 건설과정에 대한 검토를 통해 개전 직전 대구기지의 상황을 살펴본다. 이어서 6·25전쟁 개전과 동시에 한·미 공군의 주도하에 수행된 대구기지 활주로 긴급복구 노력의 변화과정을 추적하겠다. 마지막으로 대구기지를 제트기 운용의 핵심기지로 활용하기 위한 일련의 활주로 현대화 과정 및 그 결과에 대해 살펴본다.

2. 대구비행장의 건설과 개전 초 활주로 활용 노력

가. 일제강점기 대구비행장의 건설과 확장

대구 내에 비행장 건설이 최초 검토되었던 시기는 일제강점기인 1920년대였다. 일본 육군성 예하에 항공부대를 증설하는 과정에

14) 참전용사 회고록으로는 다음의 자료가 있다. Barry W. Fowle, John C. Lonquest ed., *Remembering the "Forgotten War": U.S. Army Engineer Officers in Korea*(Alexandria, VT: Office of History Headquarters, U.S. Army Corps of Engineers, 2004).; Tutt Lambert, *The Men of K-2 in the Forgotten War*(Milford: Little Miami Publishing Co., 2011); John G. Westover, *Combat Support in Korea*(Washington, D.C.: Center of Military History United States Army, 1955). 미 공군측 연구보고서는 다음과 같다. Ronald B. Hartzer, et. al., *Leading the Way: The History of Air Force Civil Engineers 1907-2012*(Washington, D.C.: Department of the Air Force, 2014); Major P. J. Toussaint, "AAF-USAF Airfield Construction, 1939-1982", Air Command and Staff College Report, 1982. Don K. Tomajan III, "Aviation Engineer Contributions to the Air War in Korea: A Korean War Retrospective", *Air Force Civil Engineer*, Vol.9, No4, (Winter, 2001).

서 ‘항공 제6대대’가 주둔할 군사기지의 후보지 중 하나로 대구가 고려되었던 것이다.¹⁵⁾ 물론 대구가 아닌 평양이 최종적으로 낙점되었으나, 이후에도 대구는 민간항공의 주요 기착지 후보지로 재차 거론되었다. 당시 일본-한반도 간 여객 및 화물 소요가 급증하였던 관계로 일본 본토로부터 근거리에 신규 비행장을 건설할 필요성이 부각되었기 때문이다. 하지만 1920년대 후반, 일본 측이 대구가 아닌 울산을 중간 기착지로 선정하면서 대구 내 비행장 건설계획은 다시금 백지화될 수밖에 없었다.¹⁶⁾

대구비행장 설치 논의는 1930년대에 재부상하였다. 1929년 개설된 울산비행장이 반복적인 침수문제에 시달림에 따라, 일본항공 수송 측에서 울산으로의 중간 기착에 불만을 제기하였기 때문이다. 이에 1930년대 초반부터 대구지역 내 유지세력들이 주축이 되어 ‘대구비행장설치기성회’를 조직하고 본격적인 신규 비행장 유치 활동을 시작했다.¹⁷⁾

이러한 대구 지역사회의 요구는 때마침 본격화된 일본의 만주침략 야욕과 맞물려 급속히 현실화하기 시작했다. 1931년 9월 만주사변 이후, 만주-일본 간 교통로 확보의 필요성이 부각되었기 때문이다. 특히, 기존 철도노선(경부선)과의 거리도 멀고 수해로 인한 침수피해 가능성이 상존하는 울산비행장보다, 대구에 신규 비행장을 조성하는 방안이 매력적인 대안으로 떠올랐다. 때마침 대구 기성회측에서 비행장 부지의 상당부분을 기부하겠다는 의사를 표명함에 따라, 대구비행장 신설은 속도감 있게 추진될 수 있었다.¹⁸⁾

15) 김기동, 「1920년대 항공의 도입과 대구(大邱)의 입지」, 『도시인문학연구』 16-2, 2024, 131~135쪽.

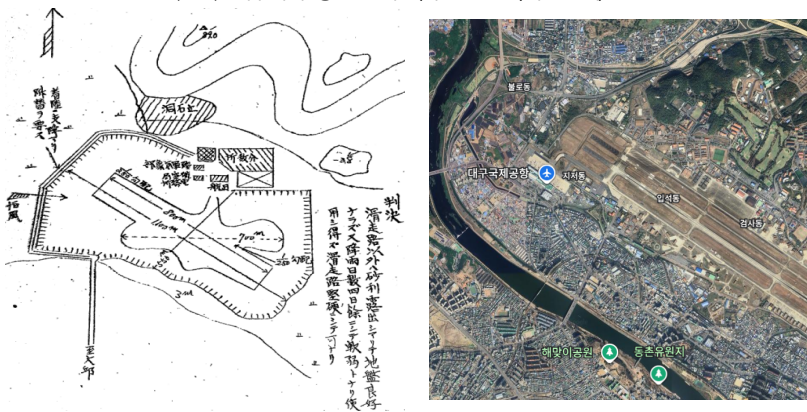
16) 위의 글, 146~148쪽.

17) 김기동, 「1930년대 일제의 항공정책과 대구 지역 유지들의 비행장 유치 노력」, 『대구사학』, 158, 2025, 9쪽.

18) 위의 글, 13~16쪽.

대구비행장 건설부지는 1935년 6월, 대구 동북방에 위치한 해안면(동촌)으로 결정되었다. 당시 대구 시가지 인근의 원대동과 남서부의 월배면 등도 후보지로 고려되었으나, 철도와의 높은 인접성, 상대적으로 낮은 침수 가능성, 그리고 타 후보지 대비 저렴한 지가 등의 이유로 동촌이 최종 선정된 것이다.¹⁹⁾

〈그림〉 대구기지 평면도 비교(좌: 1937년/우: 현재)²⁰⁾



1937년 개장될 당시 대구비행장 부지의 면적은 총 14만평 가량이였다.²¹⁾ 또한, 비행장의 직경은 약 1,100m에 폭은 약 550m 정도였으며, 그중 비포장 형태로 조성된 활주로의 길이는 800m가량이였다. 그리고 위의 그림에서 보이듯 비행장 북동쪽에는 산지가 자리하고 있으며, 남서 방향으로는 금호강 줄기가 둘러싸 흐르고 있었다. 동시에 비행장 부지 내에 항공기 격납고와 무선전신국 등의 시설 역시 설치되었다.²²⁾

19) 국립항공박물관, 「2025년 국립항공박물관 항공유산(공간): 대구공항 일원 조사 연구」, 국립항공박물관, 2026. 2., 25~29쪽.

20) 문예찬, 「일제강점기 대구비행장 설치·운영과 지역사회의 동향」, 서울대학교 석사학위논문, 2024, 44쪽; Google Earth: [https://earth.google.com/web/search/대구국제공항\(검색일:2026. 5. 20.\)](https://earth.google.com/web/search/대구국제공항(검색일:2026. 5. 20.))

21) 문예찬, 「일제강점기 대구비행장 설치·운영과 지역사회의 동향」, 16쪽.

22) 위의 글, 45, 47쪽.

사실 동촌 일대가 비행장으로서 완벽한 입지 조건을 갖춘 것은 아니었다. 일단 비행장 부지가 금호강 주변 자연제방의 배후습지 형태인 관계로 지대가 낮은 편이어서 배수가 원활하지 않았다. 또한, 토질 역시 점토질 성격이 강해 지반이 무른 편이었다.²³⁾ 동시에 비행장 주변의 지형지물로 인해 비행장의 추가 확장이 가능한 방향 또한 서쪽 일부와 남동쪽으로 제한될 수밖에 없었다.²⁴⁾

그럼에도 대구비행장은 1937년 2월 개장 직후, 한반도 동남권의 핵심 비행장으로 활발히 활용되기 시작하였다. 특히 1930년대 말까지 민간항공의 여객을 비롯해 화물 및 우편물 수송의 거점으로 주로 활용되었다.²⁵⁾ 하지만, 1937년 중일전쟁의 발발과 이에 따른 1938년의 국가 총동원법 발령으로 일본이 본격적인 전시체제에 돌입하면서, 대구비행장의 성격 역시 군용 기지로 전환되었다. 특히, 1939년 후반기에는 그 군사적 성격이 더욱 명확해진 것으로 보인다. 동년 7월, 조선군 경리부(朝鮮軍 經理部)가 일본 육군성에 보낸 문서상에 대구비행장 명칭이 ‘대구육군집중비행장(大邱陸軍集中飛行場)’으로 명시되어 있기 때문이다.²⁶⁾ 결정적으로 태평양 전쟁 말기인 1945년 3월, 미 상륙군에 대응하기 위해 중국에 배치되어 있던 제5항공군 전력을 한반도로 이전하면서, 대구에 제6비행전대와 제44비행전대 전력 등이 전개하기도 하였다.²⁷⁾

주목할 점은 대구비행장이 군사용으로 전환되는 과정에서 약 14

23) 대구시사편찬위원회, 『대구시사(大邱市史)』, 대구시사편찬위원회·대구광역시, 1995, 46쪽.

24) 문예찬, 「일제강점기 대구비행장 설치·운영과 지역사회의 동향」, 46~47쪽.

25) 1938년을 기준으로 울산-대구, 대구-경성 노선을 합해 약 2만kg의 화물과 8만 6천kg의 우편물이 수송되었다. 위의 글, 56쪽.

26) 해당 문서의 제목은 ‘비행장 신설 또는 확장에 따른 신설 도로부지 관리 전환의 건(飛行場新設又は拡張に伴う新設道路敷管理換の件)’으로 수신인은 육군대장 이타가키 세이지로(板垣征四郎)였다. 위의 글, 51~52쪽.

27) 박란, 「일제의 조선 항공정책과 항공기지 건설」, 61~62쪽.

만 평 규모로 최초 개설되었던 부지 면적 역시 수차례 확장되었다는 점이다. 대표적으로 1937년 11월, 조선총독부의 공항부지 확장 결정에 따라 기존 비행장의 동남 및 북서 방향으로 총 8만 평의 땅이 편입되었으며,²⁸⁾ 1940년 3월에는 일본 육군성 주관하에 33,788평 넓이의 부지에 대한 추가 확장이 이루어졌다.²⁹⁾ 그 결과 1944년을 기준으로 대구비행장의 총 면적은 약 90만m²(27만 평)에 이르게 되었다.³⁰⁾ 이 과정에서 당초 800m 정도였던 활주로 길이 역시 총 1,158m(3,800ft)로 연장된 것으로 보인다.³¹⁾ 물론 콘크리트로 포장된 신형 활주로의 형태는 아니었지만, 지속적인 부지확장을 통해 제2차 대전기에 운용되던 프로펠러기가 작전을 수행하기에는 큰 부족함이 없는 비행장 여건을 갖추게 된 것이다.

나. 해방 후 대구비행장 상황과 개전 초 군사기지 활용

1945년 8월 해방 이후 한동안, 대구비행장은 한국군에 의해 관리되지 못한 채 사실상 방치상태에 있었다. 해당 기지에 전개할 마땅한 항공전력이 없었기 때문이다.³²⁾ 그러던 중 1949년 12월 19일 이후부터 대구비행장에 소규모 관리병력이 파견되기 시작하

28) 국립항공박물관, 「2025년 국립항공박물관 항공유산(공간)」, 42쪽; 문예찬, 「일제강점기 대구비행장 설치·운영과 지역사회의 동향」, 49~50쪽.

29) 위의 글, p. 52~53.

30) 박란, 「일제의 조선 항공정책과 항공기지 건설」, 58쪽.

31) 해당 활주로 길이는 미 공군이 6·25전쟁 개전 직후 파악한 수치이다. Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.65. 대구 기지가 전쟁 발발 전까지 한국군에 의해 별도 관리되지 않았음을 고려할 때, 일제강점기 말의 비행장 확장과정에서 활주가 360m가량 연장된 것으로 보인다.

32) 한국군이 최초로 항공부대를 창설한 시기는 1948년 5월 5일이며, 최초 항공기 보유(L-4 연락기 10대) 시기는 동년 9월 13일이었다. 공군역사기록관리단, 『공군 편년사: 공군 창군~2009년』, 계룡: 공군역사기록관리단, 2025, 26~29쪽.

였다. 동년 10월 1일에 공군이 육군으로부터 공식 독립한 이후, 공군 지휘부 내에서 향후 증강될 항공전력의 운용에 대비해 대구를 포함한 수원, 군산, 광주, 제주 등 총 5개의 비행장에 대한 확보 및 관리의 필요성이 제기되었기 때문이다. 이에 초대 공군총참모장이었던 김정렬 대령의 지시에 따라 12월 19일에 소규모의 기지부대가 대구에 파견되었다.³³⁾ 하지만 당시 기지부대의 역할은 “비행장의 재산손실을 방지”하고 향후 비행기지의 활용 가능성을 고려하여 “항공작전 자원 및 유사시 기동성을 유지”하는 것이 목적이었다. 이는 곧, 해방 직후부터 전쟁 발발 시점까지 대구비행장에 대한 별도의 보수 및 개선작업이 진행되지는 않았음을 의미한다.³⁴⁾

이에 따라 개전 당시 대구기지의 상황은 실로 군용 비행장이라 부르기 민망한 수준으로 악화되어 있었다. 활주로 곳곳에 풀과 웅덩이가 산재한, 사실상의 너른 들판에 가까운 형태였기 때문이다. 일제강점기에 건설된 콘크리트 건물 2동과 목조건물 1동이 여전히 활주로 옆에 위치해 있었으나, 대규모 병력이 전개하여 활용하기에는 그 규모와 관리상태가 모두 미흡한 수준이었다.³⁵⁾ 이러한 대구기지 상황은 한국공군에 대한 교육 및 훈련을 담당하기 위해 1950년 6월 30일 대구기지에 미 공군 최초로 도착하였던 헤스(Dean E. Hess) 소령의 회고록에 생생하게 기록되어 있다.

서울과 부산 사이에 있는 대구에 내렸을 때, 비행기지는 우리가 부여받은 임무를 상징하듯 황량하기 짝이 없었다. 주위에 논이 둘러싸여 있는데 도대체 기반이라 할만한 게 없었다. … 활주로랍시

33) 당시 대구기지에 파견된 기지부대원의 구성 및 규모에 대해서는 정확한 기록은 남아있지 않다. 공군본부, 『공군사: 제1집(1949~1953)』, 공군본부, 1962, 50쪽.

34) 제11전투비행단, 『대구기지연혁자료』, 제11전투비행단, 1989, 1쪽.

35) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 4: 금강-소백산맥선 지연작전』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2008, 667쪽.

고 수렁에 적당히 만들어져 있는데, 여기에는 자갈도 없고, 비행기가 기동할 수 있는 단단한 지면도 없었다. 내가 수송기에서 뛰어내렸을 때 내 발목까지 진흙에 묻혔다.³⁶⁾

이처럼 낙후된 기지 상황에도 불구하고 대구기지는 7월 2일부터 한국공군이 미측에게 급히 인수한 10대의 F-51 전투기의 모(母) 기지로 활용되어야 했다. 프로펠러기인 F-51의 경우 활주거리가 짧은 비포장 활주로에서도 이·착륙이 가능하였기 때문이다.³⁷⁾ 이로 인해 7월 3일부터 출격을 시작한 F-51 조종사들은 활주로를 이륙할 때 “마치 막 갈아놓은 옥수수밭에서 이륙하듯” 큰 진동과 충격을 감내해야 했다. 심지어 대구기지로의 보급품 수송을 위해 미 공군의 C-47과 같은 수송기들이 착륙할 경우에는 “활주로가 망가져 바퀴자국으로 깊은 골”이 형성되기 일쑤였다.³⁸⁾ 특히 한국공군이 대구기지에서 전투작전을 수행하던 7월 26일까지에 이르는 총 24일의 작전일 중 절반인 12일에 걸쳐 비가 내렸기에 비포장 활주로의 표면 상태는 수시로 악화되었다.³⁹⁾

따라서 7월 초, 대구기지에 기반한 항공작전의 안정성을 높이기 위한 활주로 보수작업이 시작되었다. 일단 7월 3일 공군본부의 「활주로 확장공사 지시」에 따라 다음날 바로 대구기지에 보수 및

36) 던 E. 헤스 지음, 이동은 옮김, 『신념의 조인』, 서울: 플래넷미디어, 2010, 125쪽.

37) 당시 이근석 대령을 비롯한 10명의 숙련 조종사들은 6월 26일 일본이 이타즈케 기지로 이동하여 짧은 비행교육을 마치고 7월 2일, 10대의 F-51을 인수하여 대한해협을 건너 대구기지에 도착하였다. 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 3: 한강선 방어와 초기 지연작전』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2006, 752쪽; 공군본부, 『공군사: 제1집 (1949~1953)』, 120~121쪽.

38) 던 E. 헤스 지음, 『신념의 조인』, 152쪽.

39) 대구기지에 비가 내린 날은 7월 5, 7~9, 12~15, 19~22일이다. 이중 3일은 F-51의 출격이 일부 이루어졌다. 공군본부, 『공군사: 공군 창군과 6·25전쟁』, 570쪽.

경비요원 170명이 파견되었다.⁴⁰⁾ 그리고 당시 바우트-원(Bout-one) 부대장이었던 헤스 소령과의 협조하에 기지 인근 민가에서 보유하고 있던 유공 강판(P.S.P: Pierced Steel Planking)을 수거하는 작업 또한 진행되었다. 일본군이 임시 비행장 건설용으로 활용하다 두고 간 P.S.P 판을 비행장 인근의 시민들이 가져다가 울타리 등으로 사용하고 있었는데, 미군 측이 이를 발견하고 손상이 심한 활주로에 안정화를 위해 긴급하게 활용하고자 한 것이다.⁴¹⁾

사실 F-51 전투기가 대구기지에서 작전을 시작할 당시는 북한군이 이미 안양과 시흥 부근까지 남진하던 상황이었다. 이로 인해 이미 F-51이 대구기지에 도착한 당일부터 육군 총사령부 측이 “야간폭격까지 제안”하는 등 긴급 항공지원 요청이 지속되고 있었다.⁴²⁾ 이로 인해 전투기 작전이 중단되지 않도록 손상된 비포장 활주로 표면에 대한 최소 수준의 복구작업이 수시로 진행되어야 했다. 즉, 개전 직후 대구기지에서 진행된 일련의 작업은 장기간 방치되었던 활주로에 대한 긴급한 활용을 위한, 지극히 비전문적이고 임시방편적인 형태일 수밖에 없었다.

3. 미 공군의 대구기지 활용과 초기 활주로 개선공사

가. 미 공군 전투비행기지 전환과 항공공병부대의 전개

1950년 7월 14일, 미 극동공군사령관 스트레이트마이어(George E. Stratemeyer) 장군은 반덴버그(Hoyt S. Vandenberg) 공군참

40) 공군 제11전투비행단, 『11전비단사-제1집(1958~1992)』, 공군 제11전투비행단, 1995, 151쪽.

41) 던 E. 헤스 지음, 『신념의 조인』, 152쪽.

42) 김정렬, 『김정렬 회고록』, 서울: 을유문화사, 1993, 472쪽.

모총장에게 “우리가 적절한 기량과 정원을 갖춘 항공공병부대를 보유했다면, 지난 금요일(7월 7일)부터 대구와 부산 비행장에서 항공작전을 시작할 수 있었을 것”이라 보고하였다.⁴³⁾ 숙련된 항공공병 전력의 파견이 선결된 후에야 남한 내 비행장에 대한 미 공군전력의 전개가 가능함을 의미하는 발언이다.

6·25전쟁 발발 직전, 미 극동공군 사령부 예하에는 2개의 전대급 항공공병 부대가 배속되어 있었다. 제930 및 제931항공공병전대(930th, 931st Engineer Aviation Group)가 그것이다. 그리고 이들 2개 전대 예하에는 오키나와와 괌에 주둔하는 총 5개의 대대(제811, 제839, 제802, 제808, 제822대대)가 존재했다. 문제는 이들 부대의 인력충원율이 저조하고, 보유 장비는 낙후되었으며, 인력의 기술적 숙련도 역시 매우 부족한 실정이었다는 점이다.⁴⁴⁾ 실제 당시 항공공병전대 지휘관들은 그들 예하 부대원들의 작전수행 능력이 제2차 세계대전 당시와 비교해 10~15% 수준밖에 되지 않는다고 평가할 정도였다.⁴⁵⁾

그럼에도 대구기지를 미 공군의 작전기지로 활용하기 위해서는 이들 항공공병부대의 파견이 불가피하였다. 일단 극동공군 사령부 측은 오키나와에 주둔하던 제822항공공병대대를 대구에 급파할 것을 결정하였다. 이에 따라 7월 5일, 해당 부대 대대장인 폴리치(Frank J. Polich) 중령이 도쿄의 사령부로 급히 소환되었다. 그곳에서 제822대대의 대구기지로의 파견 사실과 함께 해당 기지의 “활주로를 수리하여 최소한의 시간 동안 적정한 항공 교통량(traffic)을 감당할 수 있도록 만들라”는 임무를 부여받았다. 동시

43) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.72.

44) 당시 극동공군에 인가된 항공공병부대의 전시 인가 병력은 4,315명이었으나, 실제 배속인원은 2,322명에 불과했다. Waggoner & Moe, “A History of Air Force Civil Engineering Wartime and Contingency Problems from 1941 to the Present”, p.123.

45) *Ibid.*

에 활주로 복구작업이 “항공기 운항을 중단하지 않은 상태로 진행” 되어야 한다는 점 역시 강조되었다.⁴⁶⁾

이러한 극동공군 사령부의 지시는 일차적으로 활주로에 대한 근본적인 개선보다는 임시방편적인 수리를 통해 항공작전 수행의 지속성을 보장하겠다는 의도였다. 지상 전황의 긴박함 때문이었다. 추가로 제822대대의 임무수행 역량 역시 고려한 판단으로 해석된다. 해당 공병대대의 경우 일본 주둔 당시 주 임무가 채석장을 운영하는 것이었기에, 현실적으로 개전 초기 대구기지에 전개하여 활주로 개선과 관련하여 수행할 수 있는 업무가 제한적일 수밖에 없었던 것이다.⁴⁷⁾

극동공군 사령부로부터 임무를 부여받은 폴리치 중령은 예하 작전참모와 함께 본대가 전개하기 전, 현지 실사를 위해 7월 8일 대구기지로 이동하였다. 비행장 활주로 상태를 확인하고 구체적인 작업 계획을 수립하기 위함이었다. 그리고 도착 직후 대구기지의 활주로가 “표면에 구멍이 파여 엉망인 오래된 일본식 잔디와 자갈 형태”이며, 그 폭이 300피트(약 91m)에 길이는 3,800ft(약 1,158m)임을 확인하였다.⁴⁸⁾

해당 활주로를 작전이 가능한 상태로 열어둔 채 공병작업이 진행되어야 했기에, 고심 끝에 약 90m의 넓이를 지닌 활주로를 두 개의 길—A, B활주로—로 나누고, 한쪽은 항공작전을 위해 개방한 채 다른 쪽 길에 대한 집중적인 개선작업을 수행하기로 하였

46) Westover ed. *Combat Support in Korea*, p.39.

47) 실제 미 제5공군 시설감은 1951년 1월까지 공병부대 간부들이 “항공기의 특성, 하중, 배수시설 등에 관한 교육훈련을 받지 않아 대부분의 작업을 눈대중”으로 하고 있다고 평가하였다. USAF Historical Division, “United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 November 1950 – 30 June 1952”, (USAF Historical Division, Department of the Air Force, 1 July 1954), p.90.

48) Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War*, p.18.

다. 그리고 관제탑에서 가까운 쪽에 위치한 활주로를 편의상 A, 먼 쪽을 B라 명명했다. 동시에 기본적인 활주로 복구가 완료된 직후, 안정적인 항공작전을 보장하기 위해 현재 3,800ft인 활주로 길이를 5,000ft(약 1,524m)로 연장할 계획 또한 수립하였다.⁴⁹⁾

이처럼 미 극동공군 전력의 대구기지 전개 준비가 진행됨에 따라, 7월 15일부로 기존의 비행장 부지가 미 공군의 전투비행기지로 정식 징발되었다. 동시에 활주로 연장을 위해 기지 동남쪽 방면에 위치한 방촌동 138번지 지역의 민간소유 토지 일부를 추가 징발하여 대구기지에 편입할 것을 결정하였다. 기존 활주로를 연장하고, 추가로 과주로(overrun) 등을 확보할 것을 고려한 조치로 판단된다.⁵⁰⁾

대구기지 복구를 위한 제822대대 병력의 전개 또한 본격화되었다. 활주로 복구작업에 필요한 최소한의 장비 목록을 갖추기 위해 오키나와 내에 주둔하던 다른 공병부대의 물자까지 확보한 후, 총 4척의 화물선에 분승한 이들은 7월 16일에 이르러 부산항에 도착하였다. 그리고 다음날인 17일 오후에 이르러 일부 선발대 인원이 대구기지에 우선 입성하였다.⁵¹⁾ 제한적이거나 대구기지 활주로에 대한 정식 복구작업을 개시할 준비가 이루어진 것이다.

나. 대구기지 A활주로 복구 및 P.S.P 부설공사

활주로는 대한 복구작업은 제822대대의 선발대가 대구기지에 도착한 다음 날인 7월 18일부터 시작되었다. 활주로 복구의 시급성을 고려한 조치였다. 앞서 언급하였듯 이미 한국공군의 F-51 전력이 대구에서 작전활동을 수행하고 있었기에, 해당 항공작전

49) Westover ed, *Combat Support in Korea*, p.39.

50) 제11전투비행단, 『대구기지연혁자료』, 2쪽.

51) Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War*, pp.19~20.

운영에 미치는 피해를 최소화하고자 관제탑에서 먼 곳에 위치한 B 활주로를 공군작전을 위해 개방한 채, 안쪽의 A 활주로는 대한 긴급 보수공사를 먼저 진행하였다.⁵²⁾

대구기지 활주로는 지닌 문제점은 작업 초기부터 식별되었다. 활주로의 일부 구간을 구성하는 지반이 부드러운 점토층으로 이루어져 있어 표면 안정성이 떨어졌던 것이다. 이에 따라 공병부대원들은 해당 구간을 지표면에서 약 1.5~3m 깊이로 파내어 점토층을 걷어내고 그 자리에 잘게 부순 돌을 채워 넣어야 했다. 그 결과 활주로는 점점 “부드러운 점토 바다 위에 떠 있는 자갈 섬” 형상이 되어 갔다.⁵³⁾ 또한, 지하수면(water table)이 낮은 관계로 활주로 중앙부를 이전보다 약 45cm가량 더 높게 돋우어야 했다. 집중 호우 시 활주로의 침수를 막기위한 조치였다. 해당 작업 이후에는 건설장비를 동원하여 땅을 고르고 단단하게 다지는 과정이 반복되었다.⁵⁴⁾

이러한 기초작업이 완료된 직후 활주로 표면의 안정성을 강화하기 위해 크기 38cm×3m, 무게 32kg의 P.S.P 판을 지면에 부설하기 시작했다. 통상적으로 폭 45m, 길이 1,500m의 활주로를 포장하는데 총 6만여 개의 P.S.P 판이 필요했기에 해당 작업의 수행과정에서 많은 노동력이 소요되었다. 이에 따라 100여 명에 이르는 공병부대원에 더해, 비행기지 인근에 거주하는 500여 명의 한국인 노동자들이 추가로 작업에 동원되었다. 그리고 항공공병부대원의 지휘 아래 휴일 없이 하루 24시간, 2교대의 형태로 P.S.P 활주로 건설에 매진하였다.⁵⁵⁾

문제는 대구기지 내에 항공작전 소요가 급증하기 시작했다는 점

52) *Ibid.*, p.22.

53) Westover ed. *Combat Support in Korea*, p.39.

54) Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War*, p.22.

55) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.110;
Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War*, p.22.

이었다. 일단 기존에 활동하던 한국공군의 전투기 부대에 더해, 7월 말까지 미 공군이 대구기지에 대대급 규모의 F-51 전력을 추가로 전개하였다. 이에 더해 8월 1일부터 T-6 정찰기로 구성된 제6147전술통제비행대대 역시 대구기지를 기반으로 작전을 수행하기 시작했다.⁵⁶⁾ 그 결과 B활주로를 활용하는 항공교통 소요가 급증하였기에, 대대원 및 건설 노동자들은 항공기가 이·착륙시 만들어 내는 먼지와 소음의 공포 속에서 작업을 병행해야 했다.

공병대대원들과 한국인 노동자들의 밤낮을 가리지 않았던 노력의 결과 8월 7일에 이르러 A활주로는 종전보다 500ft (150m) 연장된 총 길이 4,300ft(약 1,310m)의 P.S.P 활주로로 재탄생할 수 있었다. 신규 활주로 건설이 완료된 직후, A활주로를 항공작전을 위해 개방함과 동시에 B 활주로에 대한 보수 및 연장 작업에 바로 돌입하였다.⁵⁷⁾ 당시 작업 계획에 따르면 B활주로의 경우 보수작업과 동시에 활주로 길이를 5,000ft(약 1,500m)까지 연장하고, 이후 B활주로는 완성되면 다시 A활주로를 유사한 길이로 연장할 예정이었다.⁵⁸⁾ A활주로는 대한 공사가 약 3주 만에 완료된 만큼, B 활주로 공사 역시 8월 말경에는 마무리될 것으로 판단되었다. 하지만 북한군의 남진으로 인해 이러한 계획에 차질이 불가피해졌다.

다. 제트기 전개를 위한 B 활주로 연장공사

B활주로에 대한 공사는 8월 8일부터 시작되었다. 해당 작업 역시 절차적 측면에서 A활주로 공사와 대동소이하였다. 문제는 8월 초 이후 지상의 전황이 더욱 악화되면서 활주로 건설작업에 집중

56) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.111.; 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 4: 금강-소백산맥선 지연작전』, 669쪽.

57) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, pp.110~111.

58) Westover ed. *Combat Support in Korea*, p.40.

할 만한 여건이 조성되지 않았다는 점이다. 북한군이 낙동강 방어선 부근까지 접근함에 따라 미 8군이 낙동강 방어선 서쪽으로부터의 철수를 결정하였기 때문이다. 북한군의 대구 진입이 가시화됨에 따라 일단 대구기지로의 항공전력 증원계획이 전면 중단되었다. 또한, 대구기지에 이미 전개한 미 공군전력 역시 8월 6일부터 순차적으로 일본 아시야(芦屋) 기지로 이동하기 시작했다.⁵⁹⁾

이처럼 대구기지에 대한 위협이 증가함에 따라 항공공병부대원들의 사기 역시 동요하기 시작하였다. 얹친 데 덮친 격으로 간헐적인 폭우로 인해 비행장 곳곳이 침수됨에 따라 B활주로에 대한 복구작업은 속도감 있게 진행되기 어려웠다.⁶⁰⁾ 결정적으로 8월 16일 오후에 제822대대에 대한 부산기지(K-1)로의 철수 명령이 하달됨에 따라 대구기지 활주로 복구작업은 전면 중단될 수밖에 없었다.⁶¹⁾

흥미로운 점은 북한군의 위협으로 인해 제822대대의 본대가 부산기지로 후퇴해 있는 와중에도 약 100명에 이르는 예하의 A중대 전력을 한시적으로 대구기지로 재차 전개하여 활주로 공사를 지속하였다는 점이다. 실제 8월 29일 장교 3명을 포함한 104명의 공병전력이 대구기지로 이동하여 1주일간 작업을 수행한 후 9월 6일 밤 부산으로 재철수하였으며, 인천상륙작전 직후인 9월 17일에도 A중대 전력이 대구기지로 신속히 전개하여 B활주로에 대한 개선 작업에 속도를 높였다.⁶²⁾

이처럼 항공공병 전력이 위협을 무릅쓰고 대구기지 활주로 건설

59) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.120.

60) 실제 8월 11일의 경우 3명의 병사들이 심각한 정신과 질환, 자살 시도 등으로 인해 급히 일본으로 후송되기도 하였다. 가혹한 활주로 건설 일정과 비행장 인근까지 진격한 북한군으로 인한 스트레스가 원인으로 추정되었다. Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War*, pp.24, 27~28.

61) *Ibid.*, p.29.

62) *Ibid.*, p.33, 39, 44..

에 투입되었던 이유는 미 제5공군 전투폭격비행부대를 한반도에 재차 전개하기 위함이었다. 실제 낙동강 방어작전이 한창이던 8월 말, 미 극동공군 지휘부는 주력기인 F-80 제트기를 비롯한 전술 공군 전력을 “남한의 안전이 확보되고 작전시설의 준비가 완료되는 즉시” 한반도로 이동할 계획을 수립하고 있었다.⁶³⁾ 특히, 대구 기지로는 제49전투폭격비행전대(the 49th Fighter-Bomber Group) 예하의 F-80 전력이 최초로 전개할 예정이었던 만큼, 대구기지를 해당 제트기의 운용에 적합한 형태로 개선하는 작업이 시급할 수밖에 없었다.⁶⁴⁾

이에 따라 8월 말, A중대가 대구기지로 이동할 당시 이들에게 “활주로를 가능한 최대 7,000ft(2.1km)까지 연장”할 것을 고려하여 작업을 수행하라는 지시가 하달되었다.⁶⁵⁾ 대형 보조 연료탱크와 1,000파운드 폭탄 2발을 장착한 제트기가 작전을 수행하기 위해서는 일반적으로 7,000ft 길이의 P.S.P나 아스팔트, 콘크리트 활주로가 필요하였기 때문이다.⁶⁶⁾

하지만 활주로 남쪽에 위치한 지형적 장애물과 지반 안정화를 위해 활주로 일부 구간을 지면보다 높이는 과정에서 발생한 활주로 경사각 문제 등으로 인해, 현실적으로 단기간 내에 활주로 길이를 6,000ft 이상으로 연장하는 것은 불가능하였다. 따라서 A·B활주로 모두를 일단 5,700ft(약 1,710m)까지 확대하고, 항공기의 안전을 위해 활주로 끝단에 과주로(overrun)를 추가하는 것으로 계획이 변경되었다.⁶⁷⁾ 이는 곧 대구기지 활주로가 7,000ft 이상으로 추가 연장되기 전까지, F-80 제트기가 이륙시 엔진 추력을 급상승시켜 활주거리를 단축하는 보조적 이륙수단을

63) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.176.

64) *Ibid.*, pp.176~177.

65) Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War*, p.32.

66) *Ibid.*, p.33.

67) Westover ed. *Combat Support in Korea*, pp.39~40.

적용해야 함을 의미하였다.⁶⁸⁾

B활주로에 대한 개선 및 연장공사는 9월 말경에 완료된 것으로 보인다.⁶⁹⁾ 9월 28일부터 동월 30일 사이에 3개 대대 규모의 F-80 제트기 전력이 순차적으로 대구기지로 전개하였기 때문이다.⁷⁰⁾ 하지만 A활주로에 대한 5,700ft로의 후속 연장공사, 그리고 활주로 끝단의 과주로 건설작업은 한동안 정체될 수밖에 없었다. 기본적으로 10월 이후로 대구기지의 항공교통량이 급증하면서 기존에 부설한 P.S.P 활주로상에 크고 작은 유지보수 소요가 지속적으로 발생하였기 때문이다.⁷¹⁾

문제는 인천상륙작전의 성공 이후 미 극동공군 사령부가 남한 내에 재탈환한 비행장과 북한 내에 신규 확보한 비행장의 복구를 위해 기존의 제822 항공공병대대원들을 분산 배치함에 따라, 대구기지의 건설을 지원하는 공병대대원의 숫자는 오히려 감소하였다는 점이다.⁷²⁾ 이로 인해 대구기지 내 항공공병부대는 활주로 개

68) 가장 대표적인 엔진추력 증가 방법으로 물-알콜 혼합분사 방식과 JATO(Jet-Assisted Take-Off) 부스터 장착이 활용되었다. 전자는 물과 알콜 혼합액을 냉매제로 터보제트 엔진의 공기압축기 인입구에 분사하여 공기압축기로 유입되는 공기의 온도를 낮추기 위한 방법으로, 지상에서 물-알콜 혼합액을 분사할 경우 이륙거리를 15%가량 줄일 수 있었다. 후자는 이륙 시 더 큰 추진력을 얻기 위해, 기체 하부에 2~4개의 제트 연료 보조 이륙 장치를 장착하는 것으로, 각 부스터는 14초 동안 1,000파운드의 추력을 발생시켰다. 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 6: 인천상륙작전과 반격작전』, 739쪽; Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War*, p.148.

69) 한국공군의 역사서에 따르면 5,700ft로의 활주로 연장공사가 완료된 시점은 9월 17일이다. 공군 제11전투비행단, 『11전비단사-제1집(1958~1992)』, 151쪽.

70) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.177.

71) 실제 제49전투폭격비행전대 전력에 더해, 10월 초부터는 RF-80 정찰기를 운용하는 제8전술정찰전대와 야간 항공사진 촬영이 가능한 RB-26을 운용하는 제162전술정찰대대 전력이 대구기지에 추가 전개하여 작전을 개시했다. 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 6: 인천상륙작전과 반격작전』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2009, 679쪽.

72) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, pp.178-180;

선공사보다 기존 P.S.P 활주로에 대한 유지보수에 가용 인력의 대부분을 투입할 수밖에 없었다.

사실상 대구기지 활주로 개선공사는 1951년 1월 중순에서 2월 사이에 활발하게 진행될 수 있었다. 중공군의 남진으로 인해 서부 지역 전선이 평택 인근까지 후퇴함에 따라, 대구기지 내의 항공전력이 작전을 중단하고 2월 말까지 약 한 달간 일본으로 철수하였기 때문이다.⁷³⁾ 이에 따라 대구기지에 주둔하던 제822대대 A중대 병력과 이들을 지원하는 현지 노무인력을 중심으로 A활주로 연장을 위한 성토 작업을 완료함과 동시에, 2달간 무려 65,000ft² 넓이의 땅에 P.S.P를 추가 부설하는 속도감을 보였다.⁷⁴⁾ 그 결과 1951년 3월 말에 이르러 대구기지 내 두 개 활주로 모두에 대한 5,700ft 연장 및 P.S.P 포장이라는 임무가 완료될 수 있었다.⁷⁵⁾ 비로소 대구기지 내의 모든 활주로는 제트기 작전을 지원하기 위한 최소한의 여건을 충족하게 된 것이다.

4. 전쟁의 장기화와 대구기지 현대식 활주로 건설

가. 공중전 심화와 대구기지 활주로의 상태 악화

인천상륙작전의 성공 이후인 1950년 10월 17일, 스탈린(Joseph Stalin)은 위기에 빠진 공산 진영을 지원하기 위해 소련제 최신예

국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 6: 인천상륙작전과 반격작전』, 677-679쪽.

73) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.388.

74) USAF Historical Division, "United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 November 1950 - 30 June 1952", p.92.

75) Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War*, p.80.

제트기인 MiG-15의 한반도 전장 투입을 승인하였다.⁷⁶⁾ 그리고 해당 미그기의 출현은 맥아더(Douglas MacArthur) 장군의 말처럼 “적의 항공작전 수준이 새로운 차원”에 돌입함을 의미하였다.⁷⁷⁾ 당시 전투기 간의 공중전이 기체에 부착된 기관총을 활용한 근접전 형태로 진행되던 상황에서, MiG-15가 적어도 기동성 면에 있어 미 공군이 보유한 주력 전투기의 성능을 상회하는 수준이었기 때문이다.⁷⁸⁾ 한반도 전역에 대한 공중우세를 안정적으로 지속해 오던 미 공군의 항공작전 운영에 있어 실로 큰 위기가 발생한 것이다.

이에 미 공군 지휘부는 MiG-15에 대응할 수 있는 성능을 갖춘 F-84E 썬더제트(Thunder-jet)와 F-86A 세이버(Sabre) 전투기를 한반도에 전개하여 공중의 우위를 지속하고자 하였다. 그리고 12월 5일, 대구기지로는 F-84E를 운용하는 미 제27전투엄호비행단(27th Fighter-Escort Wing) 소속 전력이 전개하였다.⁷⁹⁾ 9월 말부터 이미 대구기지에서 작전을 수행하고 있던 F-80 전력에 더해, F-84까지 추가되면서 총 2종의 미 공군 소속 제트기가 대구기지를 기반으로 작전을 수행하게 된 것이다.

문제는 P.S.P를 활용해 임시형태로 보강되었던 대구기지 활주로의 내구성이 제트기의 작전 활동을 감당하기 불충분하였다는 점이었다. 일단 제트기의 뜨거운 후기 분사열과 기체 착륙시 지면에 가해지는 높은 충격으로 인해 활주로 표면을 덮고 있던 P.S.P 판

76) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 7: 중공군 참전과 유엔군의 철수』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2010, 764~765쪽.

77) 와이블러드 엠클, 『극동공군사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, 413쪽.

78) 제원상 MiG-15는 약 25,000피트 상공에서 작전을 수행할 때 같은 제트기인 미 공군의 F-80 대비 시속 기준으로 약 160km가량 더 빨랐다. Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.222, 297.

79) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 7: 중공군 참전과 유엔군의 철수』, 680~681쪽.

이 자주 손상되었다.⁸⁰⁾ 문제는 이로 인해 항공기가 이착륙하는 과정에서 타이어가 자주 파손되어 비행 안전상에 심각한 위협으로 작용하였다는 점이다.⁸¹⁾

또한, 임시로 다져두었던 P.S.P 철판 하부 지면에서도 여러 문제가 발생하였다. 기본적으로 전투기 이·착륙시에 많은 먼지와 이물질이 발생하였는데, 이들이 제트엔진에 유입되면서 엔진 손상(FOD) 문제가 빈번하였다. 동시에 비포장된 지면의 불안정성으로 인해 기체에 지속적인 충격이 가해졌다. 그 결과 날개 뒤틀림이나 스파(spar) 손상과 같은 항공기 동체의 구조 결함 발생 비율이 급증하였다.⁸²⁾

가장 결정적인 문제는 대구기지의 활주로 길이가 제트기를 안정적으로 운용하기에 불충분하다는 것이었다. 보조 이륙수단을 활용해 제트기의 순간 추력을 증가시켰기에 5,700ft 길이의 활주로에서도 제트기 운용이 가능하기는 하였다. 문제는 3월 이후 점차 기온이 상승함에 따라 지상의 공기밀도가 낮아져 항공기의 이륙을 위해 요구되는 활주거리가 더욱 길어지게 되었다는 점이다.⁸³⁾ 특히 기체의 가속 능력이 떨어져 조종사들로부터 “납 썰매(The

80) 제트기는 폭이 좁고 공기압이 190파운드(psi)에 달하는 타이어를 사용하는데, 타이어 폭이 좁으면 지면에 가해지는 단위 면적당 하중이 매우 높아져 활주로의 강력한 표면 강도가 요구된다. 아울러 시속 200마일(약 320 km)이 넘는 빠른 착륙 속도 때문에 노면이 거칠거나 날카로울 경우 타이어 손상이 쉽게 발생한다. Westover ed. *Combat Support in Korea*, p.40.

81) 실제 10월 10일, RB-26 정찰기 1대가 착륙 도중 타이어가 터져 활주로 옆에 주기되어 있던 F-80 전투기 4대와 충돌했던 사건이 발생하였다. Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.182.

82) USAF Historical Division, “United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 July 1952 - 27 July 1953”, (USAF Historical Division, Research Studies Institute, Air University, 1 July 1956), p.182.

83) 지면의 온도가 높아질수록 단위면적당 공기의 밀도는 낮아진다. 이에 따라 이륙을 위해 요구되는 기준 양력을 만들어 내기 위해 기체의 속도를 더 높여야 하는데, 그 결과 기체의 활주거리는 증가될 수밖에 없다.

Lead Sled)” 등의 별칭으로 불리던 F-84의 경우, 짧은 활주로에서 출격에 더 큰 어려움을 느꼈다. 이로 인해 기체의 ‘활주로 이탈’이나 이륙 중 ‘긴급 무장투하’와 같은 사고가 빈번하게 발생했다.⁸⁴⁾ 제트기 간의 공중전으로 전환된 6·25전쟁 항공작전의 양상에 효과적으로 대응하기 위해, 기존의 활주로에 대한 근본적인 개선이 불가피한 상황이었다.

하지만 미 극동공군이 적절한 대응책을 마련하기 전, 이미 대구기지 활주로에 큰 문제가 발생하였다. 1951년 5월 20일, 매달 10,000회에 이르는 제트기 및 수송기 등의 이착륙 충격을 버티지 못한 활주로는 사용 불가상태가 되어버린 것이다. P.S.P판 아래의 하부 지반에 심각한 구조적인 문제가 발생함에 따라, 대구기지에는 즉각적으로 “비상착륙을 제외한 모든 항공작전을 금지하라”는 지침이 내려졌다. 동시에 대구기지를 기반으로 작전활동을 펴던 전투비행전대 또한 일본과 수원비행장 등으로 임시 이전하여 작전을 수행할 수밖에 없었다.⁸⁵⁾ 공산군의 위협에 직면하여 2차례나 한시적인 사용제한 상태를 경험하였던 대구기지가, 이번에는 활주로 상황 악화로 인해 재차 전투활동상에 심각한 제약을 받게 된 것이다.

나. 대구기지 현대화 결정과 9천 피트 활주로 건설

한반도에서 항공작전을 지속한지 반년이 지난 1951년 초반, 미 극동공군 지휘부는 남한 내 주요 활주로에 대한 근본적인 개선 문

84) Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War.*, pp.107, 148~149.

85) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.390; USAF Historical Division, “United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 November 1950 - 30 June 1952”, pp.64~65.

제에 대해 고민하기 시작하였다. P.S.P를 부설한 임시 비행장이 제트기의 작전능력을 심각하게 감소시킨다고 판단했기 때문이다. 실제 미 극동공군 연구조사단의 검토 결과, 1950년 7월 1일부터 1951년 2월 말까지 F-80 전투기의 출격 소타(sorties) 대비 무장 투하량이 로켓의 경우 기체의 일반 제원 대비 26%, 네이팜탄의 경우 67% 수준에 불과하였다. 동시에 짧고 거친 활주로로 인해 기체상에 비전투손실이 발생하여 미 공군 측에 약 1,000만\$ 상당의 재정적 손실이 발생했다.⁸⁶⁾

이에 따라 1951년 3월 말부터 미 극동공군 지휘부 내에 남한 내 주요 비행장에 대한 9,000ft 활주로 건설과 관련한 논의가 시작되었다.⁸⁷⁾ 전쟁이 장기화함에 따라 미 공군이 “내년에도 여기에서 전쟁을 수행하고 있지 않으리라 보장할 수 없는” 상황에서, 더 이상 “현재 우리가 보유하고 있는 것(chips)만을 활용하여 어떻게 임무를 완수할 것인지”에 대해서만 고민해서는 안 된다고 판단했기 때문이다.⁸⁸⁾

이러한 논의는 동년 4~5월 사이 항공공병전력의 한반도 증원이 이루어지면서 가속화되었다. 제931항공공병전대와 그 예하의 제802, 제808, 제839항공공병대대가 한국에 추가로 증원하였을 뿐 아니라, 병력 부족에 시달리던 대구기지의 제822대대에도 129명의 신규 인력충원이 이루어졌던 것이다.⁸⁹⁾

86) F-80이 해당기간 총 29,751회 출격에서 적에게 로켓탄을 퍼부었는데 이론상으로 볼 때 이것은 7,650회의 출격이면 충분했으며, 또 5,049톤의 네이팜탄 및 폭탄을 투하할 수 있었음에도 불구하고, 3,376톤을 투하하는 데 그쳤다. USAF Historical Division, “United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 November 1950 - 30 June 1952”, p.89.

87) 와이블러드 엠클, 『극동공군사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, 723쪽.

88) USAF Historical Division, “United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 November 1950 - 30 June 1952”, p.82.

89) *Ibid.*, p. 92; Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War*, p.82.

이에 당시 제5공군사령관이던 패트리지(Earl E. Partridge) 장군은 1951년 5월 9일, “임시형태의 비행장 건설을 중지하고 이곳 [한반도]에 지속적으로 머물 것을 가정하여, 가능한 최고의 시설을 갖춘 비행장을 건설하라”고 미 제5공군 참모들에게 명령하였다.⁹⁰⁾ 그리고 영구적인 형태의 9,000ft 활주로를 건설할 대상 기지로 대구를 비롯해 군산과 수원이 지정되었다.⁹¹⁾ 활주로상에 심각한 기능적 문제가 발생하기 이전, 이미 대구기지 활주로는 대한 현대화 결정이 이루어진 것이다.

실제 제822 항공공병대대에 “대구비행장 활주로를 9,000ft로 확장하라”는 명령이 하달된 것은 1951년 6월 22일이었다.⁹²⁾ 최초의 건설계획은 활주로 표면에 아스팔트를 깔고 그 위에 P.S.P 판을 덮는 아스팔트+P.S.P 활주로 형태였다. 활주로 표면의 안정성을 높이고 이·착륙시 발생하는 먼지 문제를 최소화하기 위함이었다.⁹³⁾ 이에 따라 제822 항공공병대대는 즉시 활주로 연장을 위한 작업을 시작하였다.

하지만 종전의 5,700ft의 P.S.P 활주로를 9,000ft에 이르는 신형 활주로로 개선하는 작업이 순조로울 수는 없었다. 일단 1km에 가까운 활주 공간을 추가로 확보하는 과정에서 중대한 지형적 제약에 직면하였다. 전술하였듯, 대구기지 활주로의 동쪽 면의 경우 산악 지형인 관계로 추가 확장이 불가능하였기에, 서남쪽으로의 연장이 불가피하였다. 하지만 해당 구간에는 금호강 줄기와 마을

90) USAF Historical Division, “United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 November 1950 – 30 June 1952”, p.89, 226.

91) Don K. Tomajan III, “Aviation Engineer Contributions to the Air War in Korea: A Korean War Retrospective”, p.16.

92) USAF Historical Division, “United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 November 1950 – 30 June 1952”, p.94.

93) Westover ed. *Combat Support in Korea*, pp.40~41.

하나가 위치해 있었다. 활주로 연장을 위해 해당 마을의 강제 이전 및 강 물줄기 변경이 선결되어야 했다.

이를 위해 공병대대원들을 두 개의 담을 쌓아 강물을 막고, 강 줄기를 새로 파서 강물이 비행장 끝 외곽으로 약 3km 우회하도록 변경할 수밖에 없었다. 동시에 해당 마을을 철거하고 수 평방 마일 넓이에 이르는 논과 강바닥을 흙으로 다시 채웠다.⁹⁴⁾ 이 과정에서 추가 연장된 구간의 높이가 낮아짐에 따라, 1950년 7월 말의 최초 공사 당시 활주로 중앙부를 45cm가량 더 높게 돋우었던 부분을 다시 파내어 전체적인 활주로 높이를 재조정하는 수고를 반복해야 했다.⁹⁵⁾

이러한 우여곡절 끝에 10월 12일, 9,000ft 활주로 건설을 위한 기초 매몰 작업이 완료되었다. 그리고 A활주로 8,000ft 구간에 대한 아스팔트 포장 및 P.S.P 부설공사가 동년 12월까지 진행되었다.⁹⁶⁾ 하지만 1951년 말, 활주로 건설지침에 큰 변화가 발생하면서 공사 일정상에 혼선이 발생하였다. 극동공군 사령부로부터 대구기지에 콘크리트 활주로를 건설하라는 지침이 새롭게 하달되었기 때문이다. 제트기가 안정적으로 이착륙을 수행하기에 아스팔트+P.S.P 활주로보다는 콘크리트가 더 우수하다는 이유였다.⁹⁷⁾ 이에 따라 이미 수개월 동안 활주로 표면에 아스팔트를 타설하고 그 위에 P.S.P 판을 덮는 방식으로 공사를 진행해오던 공병대대원들은 기존에 설치하였던 P.S.P 철판을 모두 뜯어내고, 콘크리트

94) Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War*, p. 83; Westover ed. *Combat Support in Korea*, p.41.

95) *Ibid.*

96) USAF Historical Division, "United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 November 1950 - 30 June 1952", p.95.

97) 신규부설된 아스팔트+P.S.P 활주로의 경우 제트기의 후기 분사열에 의해 아스팔트가 자주 녹아버려 항공기 이착륙시 P.S.P 철판이 "물결치듯 일렁거리는" 문제가 자주 식별되었다. Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War*, p.111.

활주로를 새로이 건설하기 위한 준비에 돌입할 수밖에 없었다.⁹⁸⁾

콘크리트 활주로 건설을 위한 작업은 1952년 2월, 일본으로부터 대량의 콘크리트 포대와 전용 포장 장비(paver) 등이 공급되면서 개시되었다. 포장 과정은 민간 고속도로 건설 방식과 매우 흡사했다. 문제는 기존의 공병대대원 중 콘크리트 작업을 경험해본 사람이 거의 없었던 관계로 신규로 도입된 장비를 제대로 운용하지 못하였다는 점이다. 그 결과 신규 도입된 건설 장비에 대한 숙달훈련, 그리고 콘크리트 포대에 대한 하역 및 보관 등으로 인해 실제 콘크리트 타설 작업은 4월경부터 시작될 수 있었다. 이번에도 항공작전의 지속성 보장을 위해 기존에 있던 두 개의 P.S.P 활주로 중 하나를 열어둔 상태로 유지해야 했기에, B활주로는 계속 개방하되, A활주로는 콘크리트 포장을 위한 노면 준비를 위해 폐쇄되었다.⁹⁹⁾

제822대대원들의 기록에 따르면 활주로는에 대한 대규모 콘크리트 타설이 본격적으로 시작된 시점은 4월 29일부터였다. 하루 24시간을 주-야간 2개 조로 구분하여 쉼 없이 진행된 이 작업을 위해 약 5백명의 항공공병 인력에 더해 한국인 노무자 500명이 추가로 투입되었다.¹⁰⁰⁾ 그리고 6월 9일까지 약 6주 동안 총 30,000yard³ 부피의 콘크리트를 타설하는데 성공하였다. 하지만 콘크리트 타설작업이 완료된 직후, B-29 폭격기 한 대가 해당 활주로는에 오착륙하는 사고가 발생함에 따라 공사 완공 시기가 몇 주 연기될 수밖에 없었다.¹⁰¹⁾

98) *Ibid.*, p.141.

99) *Ibid.*, p.142, 144.

100) 당시 에버레스트 장군이 40일 내에 콘크리트 포장을 완료하라는 지시를 내렸기에 제1903항공공병대대 A중대와 제840항공공병대대 B중대 병력이 추가로 대구기지에 전개하여 공사를 지원하였다. USAF Historical Division, "United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 November 1950 - 30 June 1952", p.95.

101) Lambert, *The Man of K-2 in the Forgotten War*, pp.149~151.

결국, 한국 최초 9,000ft 콘크리트 포장공사 완료는 1952년 6월 28일에 이루어질 수 있었다.¹⁰²⁾ 공사 개시로부터 약 1년여 만에 거둔 성과이자, 한반도 내에 미 공군이 보유한 모든 제트기 전력을 무리 없이 운용할 수 있는 첫 번째 현대식 비행기지가 탄생하는 순간이었다.

그리고 이러한 활주로 개선은 항공작전의 효과성 면에서 큰 변화를 야기하였다. 대구기지 소속 F-84 전투기의 작전활동에 대한 미 극동공군의 분석 결과, 신형 활주로에서 작전을 수행하면서 기존의 P.S.P 활주로 대비 작전 가능 소타(sorties) 수가 약 2.7배 증가하고, 탑재 무장량은 무려 5.1배나 확대된 것이 확인된 것이다.¹⁰³⁾ 물론 시기별 기상 상황의 차이 등이 엄밀하게 고려된 비교 값은 아니지만, 활주로의 변화가 항공작전의 양적 성과에 얼마나 큰 영향을 미치는지 짐작 가능하다.

동시에 제트기의 운용을 위해 소요되는 비용 또한 크게 감소하였다. 일단 콘크리트 활주로 이용 후 타이어 소모율이 기존 대비 1/5로 축소되었으며, 이물질 유입에 의한 엔진 손상 및 항공기 기체의 피로 누적 문제 역시 현격하게 줄어들었다.¹⁰⁴⁾ 이에 따라 미 극동공군은 자체 조사결과를 바탕으로 “군수 및 비용을 고려할 때에 활주로를 9,000ft로 확장하는 것”이 기존의 P.S.P 임시 활주로 대비 총 비용면에서 “훨씬 경제적”이라고 결론지었다.¹⁰⁵⁾

102) USAF Historical Division, “United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 November 1950 – 30 June 1952”, p.95.

103) 1951년 7월 중 P.S.P 활주로에서의 F-84 전투기 출격 가능 횟수는 625소타이며, 이를 통해 총 310t의 무장만을 표적에 투하할 수 있었다. 하지만 1952년 7월, 9,000ft의 신형 활주로에서 동일 기체를 운용한 결과 1,713소타의 출격과 1,595t의 무장투하가 가능했다. Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p.635.

104) USAF Historical Division, “United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 July 1952 – 27 July 1953”, p.182.

105) USAF Historical Division, “United States Air Force Operations

결과적으로 한반도에서의 공중전이 제트기 간의 소모전으로 지속되던 시기, 대구기지 기반의 미 공군 작전활동은 개선된 활주로 효과에 힘입어 정전협정시까지 안정적인 형태로 지속될 수 있었다.

5. 결 언

일제강점기인 1937년 2월 최초 개장한 대구비행장은 민간의 여객 및 화물을 수송하는 한반도 동남권의 거점 비행장으로 출발하였다. 이후 태평양 전쟁을 거치며 군용 비행장으로 변모하였지만, 1945년의 광복을 기점으로 한동안 관리되지 못한 채 사실상 방치되었다.

하지만 6·25전쟁 발발 직후 군용 기지로서 대구비행장의 중요성이 다시금 부각됨에 따라 해당 기지가 급격한 발전의 계기를 맞게 되었다. 특히 7월 초, 위급한 전황으로 인해 한·미 공군의 F-51 전투기 전력이 불가피하게 대구기지로의 전개를 결정함에 따라, 후속적으로 활주로 복구 지원을 위한 제822대대의 파견이 이루어졌다. ‘6·25전쟁기 대구기지 복구 및 발전사’의 시작이었다.

대구기지에서의 비행장 건설과정은 끊임없는 고난의 연속이었다. 낙후된 비행장 상황과 지형적 장애물, 부족한 인력 및 장비 문제 등으로 인해 공사 초반부터 크고 작은 난관이 발생한 것이다. 그럼에도 지상작전을 위한 항공지원이 시급하였기에, 항공공병부대원들은 대구기지를 기반으로 항공작전이 지속될 수 있도록 활주로를 쉼 없이 복구하고 정비해야 했다. 특히, 대구기지에서의 초기 건설작업은 “노반 상태를 거의 고려하지 않은 채 기존의 비포장 활

주로 표면에 P.S.P판을 다시 부설하는” 형태였으며, 그 결과물 역시 “기대 수명이 6개월 이하”인 임시 활주로에 불과하였다.¹⁰⁶⁾

그럼에도 개전 당시 비포장 상태였던 대구기지 활주로는 제822 대대가 대구기지에서 건설작업을 개시한지 불과 3주 만에 일부 구간이 4,300ft의 P.S.P 활주로로 개선되었다. 이로 인해 한·미 양국의 F-51 전투기 전력이 한반도에서 작전을 지속할 수 있는 기반이 마련되었다. 그리고 동년 9월에 이르러 B활주로는 5,700ft 길이로 추가 연장되면서 미 공군의 제트기를 한반도에서 최초로 운용할 수 있는 여건이 조성되었다. 결정적으로 MiG-15의 출현 이후 한반도 상공에서의 공중우세 확보 경쟁이 심화하던 1951년 중반, 대구기지가 미 공군 제공작전 수행의 핵심기지로 선택되면서 9,000ft의 활주로를 지닌 현대식 비행장으로 재탄생되기 시작하였다.

결과적으로 개선된 활주로 효과에 힘입어, 1952년 중반 이후 대구기지에 기반한 미 공군의 작전 활동은 보다 효과적이며 효율적인 형태로 변모하였다. 공산측 MiG-15의 등장 이후 계속되었던 한반도 상공에서의 공중우세 확보 경쟁에서 유엔군 측이 우위를 지속하는 데 주요 기반으로 작용한 것이다. 비록 대구기지의 사례에 한정되기는 하나, 왜 미 공군측에서 6·25전쟁 항공전의 주요 교훈 중 하나로 “비행기지 없이는 공군력도 없다”는 점을 강조하였는지 재차 확인할 수 있는 부분이다.¹⁰⁷⁾ 그리고 이것이 6·25전쟁 항공전사를 ‘비행기지의 복구 및 개선을 위한 노력’의 관점에서 재조명해야 할 당위성이기도 하다.

106) USAF Historical Division, “United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 July 1952 - 27 July 1953”, p.173.

107) Douglas A. Birkey, “Air War Over Korea: Lessons for Today’s Airmen”, *MITCHELL INSTITUTE Policy Paper*, Vol.34, (February 2022), p.7.

〈참고문헌〉

1. 국내 문헌

- 공군본부, 『공군사: 공군 창군과 6·25전쟁』, 계룡: 공군본부, 2010.
- _____, 『공군사: 제1집(1949~1953)』, 공군본부, 1962.
- 공군역사기록관리단, 『공군 편년사: 공군 창군~2009년』, 계룡: 공군역사기록관리단, 2025.
- 공군 제11전투비행단, 『11전비단사-제1집(1958~1992)』, 공군 제11전투비행단, 1995.
- 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 3: 한강선 방어와 초기 지연작전』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2006.
- _____, 『6·25전쟁사 4: 금강-소백산맥선 지연작전』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2008.
- _____, 『6·25전쟁사 6: 인천상륙작전과 반격작전』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2009.
- _____, 『6·25전쟁사 7: 중공군 참전과 유엔군의 철수』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2010.
- 국립항공박물관, 「2025년 국립항공박물관 항공유산(공간): 대구공항 일원 조사 연구」, 국립항공박물관, 2026. 2.
- 김정남, 「아시아태평양전쟁기 대구의 시가지계획과 군사기지화 정책」, 『영남학』 78, 2021. (DOI : 10.36034/yncdoi.2021..78.281)
- 김기동, 「1920년대 항공의 도입과 대구(大邱)의 입지」, 『도시인문학연구』 16-2, 2024. (DOI : 10.21458/siuh.2024.16.2.005)
- _____, 「1930년대 일제의 항공정책과 대구 지역 유지들의 비행장 유치 노력」, 『대구사학』, 158, 2025.
- 김정렬, 『김정렬 회고록』, 서울: 을유문화사, 1993.
- 대구시사편찬위원회, 『대구시사(大邱市史)』, 대구시사편찬위원회·대구광역시, 1995.
- 던 E. 헤스 지음, 이동은 옮김, 『신념의 조인』, 서울: 플래넷미디어, 2010.
- 문예찬, 「일제강점기 대구비행장 설치·운영과 지역사회의 동향」, 서울대학교 석사학위논문, 2024.

박란, 「일제의 조선 항공정책과 항공기지 건설」, 연세대학교 사학과 석사학위 논문, 2022.

제11전투비행단, 『대구기지연혁자료』, 제11전투비행단, 1989.

윌리엄 T. 와이블러드 엮음, 문관현 외 옮김, 『극동공군사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, 서울: 플래닛미디어, 2011.

이성만, 강창부 공저, 『항공우주시대 항공력 운용: 이론과 실제』, 서울: 도서출판 오름.

존 안드레아스 올슨 엮음, 강창부 옮김, 『항공전의 역사』, 파주: 한울아카데미, 2017.

2. 외국 문헌

Birkey, Douglas A., “Air War Over Korea: Lessons for Today’s Airmen”, *MITCHELL INSTITUTE Policy Paper*, Vol.34, (February 2022).

Fowle, Barry W., Lonnquest, John C. ed., *Remembering the “Forgotten War”: U.S. Army Engineer Officers in Korea*(Alexandria, VT: Office of History Headquarters, U.S. Army Corps of Engineers, 2004).

Futrell, Robert F., *The United States Air Force In Korea 1950–1953*(Washington DC: Office of Air Force History, United States Air Force, 1983).

Hartzer, Ronald B. et. al., *Leading the Way: The History of Air Force Civil Engineers 1907–2012*(Washington, D.C.: Department of the Air Force, 2014).

Lambert, Tutt, *The Men of K-2 in the Forgotten War*(Milford: Little Miami Publishing Co., 2011).

Major Toussaint, P. J., “AAF–USAF Airfield Construction, 1939–1982”, Air Command and Staff College Report, 1982.

Tomajan, Don K. III, “Aviation Engineer Contributions to the Air War in Korea: A Korean War Retrospective”, *Air Force Civil Engineer*, Vol.9, No4, (Winter, 2001).

Y’Blood, William T., *MiG Alley: the Fight for Air Superiority*

(Washington D.C.: Government Printing Office, 2000).

USAF Historical Division, “United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 November 1950 – 30 June 1952”, (USAF Historical Division, Department of the Air Force, 1 July 1954).

USAF Historical Division, “United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 1 July 1952 – 27 July 1953”, (USAF Historical Division, Research Studies Institute, Air University, 1 July 1956).

Waggoner, Dean L., Moe, Allen M., “A History of Air Force Civil Engineering Wartime and Contingency Problems from 1941 to the Present”, Air University, 1985.

Westover, John G. ed., *Combat Support in Korea*(Washington, D.C.: Center of Military History United States Army, 1955).

3. 인터넷 자료

방위사업청 국방통합 용어사전: <https://www.data.go.kr/data/15089127/fileData.do> (검색일: 2026. 6. 16.)

Google Earth: <https://earth.google.com/web/search/대구국제공항> (검색일: 2026. 5. 20.)

〈Abstract〉

A Study on the Process of Runway Restoration and Improvement at Daegu Air Base During the Korean War: Focusing on the Activities of the US Aviation Engineer Battalions

Kim, In-seung

Airpower is inherently dependent on ground bases, as even basic takeoffs and landings are impossible without airfields equipped with appropriate facilities. Consequently, a significant portion of air operations is inevitably dictated by the condition and availability of airbases. This characteristic of airpower was clearly demonstrated throughout the course of the Korean War. In particular, due to underdeveloped runway conditions and rapidly shifting wartime situations, efforts to develop and utilize the few airfields located within South Korea were bound to be intensely competitive.

During the Korean War, Daegu Air Base(K-2) was one of the primary sites where the U.S. Air Force concentrated its airfield development efforts. In the early stages of the war, it was virtually the only airfield capable of deploying and operating U.S. Air Force fighter aircraft. Accordingly, under the leadership of the U.S. Aviation Engineer Battalions, continuous efforts were made throughout the war to restore, improve, and ultimately modernize the runway at Daegu Air

Base. Despite its significance, however, research in this specific area remains highly limited.

The purpose of this study is to examine the restoration and improvement efforts conducted on the runway of Daegu Air Base during the Korean War, driven by the U.S. Aviation Engineer Battalions. To this end, the study first investigates the construction process and outcomes of Daegu Airfield during the Japanese colonial period. Subsequently, it traces the evolution of the emergency runway restoration efforts undertaken jointly by the Republic of Korea and U.S. Air Forces immediately upon the outbreak of the war. Finally, it analyzes the series of runway modernization processes and their outcomes aimed at utilizing Daegu Air Base as a core hub for jet aircraft operations.

Key Words : Daegu Air Base, Runway, Aviation Engineer Battalions, Jet Fighter Aircraft, Air Superiority

원고투고일 : 2026.06.26. 심사수정일 : 2026.08.25. 게재확정일 : 2026.09.09.