

6·25전쟁기 한국의 공군력 확충 노력

- 1951년 ‘항공기헌납기금모집운동’을 중심으로 -

강창부(공군사관학교 교수)*

이지원(공군사관학교 조교수)**

임 혁(공군사관학교 조교수)***

논문요약

이 연구는 6·25전쟁 중 한국의 독자적인 공군력 증강 노력을 다룬다. 정부수립 이후 한국의 공군력 건설 정책은 ‘先 인력양성, 後 전력도입’에 중점을 두고 있었다. 그래서 육군항공사관학교를 창설하고 공군을 육군으로부터 독립시켰다. 1949년에 한국 정부는 전국적인 ‘애국기헌납운동’을 전개하여 그 기금으로 AT-6 10대를 구입했다. 6·25전쟁이 발발하자 비행훈련의 부족으로 항공기 손실이 심화되고, 항공기 손실 때문에 비행훈련이 제한되는 악순환이 시작되었다. 한국은 공군력 확충을 위한 헌납운동을 다시 추진했다. 1951년 7월부터 이듬해 4월까지 진행된 헌납운동은 전시 상황에서 모금액 목표를 달성하는 데 실패했지만, 중요한 역사적 의의가 있다. 군사원조의 주체였던 미국 측에 한국의 결의를 전달하는 계기가 되었고, 6·25전쟁 말기 공군 전력 증강의 청사진이었던 『3개년 계획』 수립에 자극을 주었다. 무엇보다 이 운동은 한국이 공군력을 건설하고 확충하려 했던 자주적 노력의 지속성을 보여준다.

주제어: 6·25전쟁, 공군, 공군력, 항공력, 항공기헌납기금모집운동, 모금운동

* 주저자
 ** 교신저자
 *** 제2저자

I. 서론

1949년 10월 1일, 대통령령 제254호 「공군본부직제(空軍本部職制)」에 따라 육군으로부터 독립할 당시 대한민국 공군이 보유한 전력은 병력 1,100여 명, 경항공기 20여 대가 전부였다. 이듬해 6·25전쟁이 발발하였을 때, 공군은 병력 1,897명과 경항공기 22대(훈련기 10대, 연락기 12대)라는 보잘것없는 전력으로 북한의 기습적 침공에 맞서야 했다. 사실상 “적수공권(赤手空拳)”¹⁾에 불과했던 공군은 전쟁을 거치면서 비로소 독립 공군으로서 최소한의 모습을 갖추게 되었다. 휴전 무렵에는 병력 11,461명(장교 1,382명), 항공기 110대(F-51D 79대 포함)를 보유하게 되었으며,²⁾ 전쟁 중 총 14,163회(F-51D 8,457회 포함) 출격하여 연합군의 항공작전 수행에 기여했다.³⁾

전쟁 중 한국 공군의 성장은 그동안 충분한 연구의 대상이 되지 못했다. 공군의 창군 전후, 그리고 전쟁 발발 이전에 이루어진 공군력 건설과정에 관한 제한적인 연구⁴⁾가 일부 있었을 뿐, 전쟁이 실제 진행되는 기간 절체절명의 위기 속에서 공군력을 확충해 가는 과정에 관한 연구는 여전히 숙제로 남아 있다.⁵⁾ 오히려 전쟁 기간에 이루어진 북한 공군의 성장에 대해서는 불충분하나마 국내에서도 이미 연구의 성과⁶⁾가 제출되고 있다는 점에 비추어 볼 때 이러한 현실은 기괴하기까지 하다.

1) 공군본부, 『역대참모총장 연설문집(제1대-5대)』, 공군역사기록관리단, 1982, p. 48.

2) 공군본부, 『공군사 제2집』, 서울: 공군본부, 1964, p. 76.

3) 공군본부, 『공군사 제1집』(개정판), 계룡: 공군본부, 2010, p. 564.

4) 김기동, “1945-1948년 항공력 건설 노력과 그 의의.” 『軍史』 제99호, 2016, pp. 189~221; 김정록, “6·25 전쟁 이전 공군의 창군과 전력 증강.” 『軍史』 제73호, 2009, pp. 65~99; 김정록, “해방 이후 남북한의 공군력 인식과 한국전쟁 준비과정.” 『軍史』 제67호, 2008, pp. 167~203; 윤시원, “제1공화국 초기 국방정책 연구: 한국군의 증강과 대미 군사외교를 중심으로.” 성균관대학교 사학과 석사학위논문, 2009, pp. 41~66.

5) 이 논문에서 항공력(Air power)은 “공중 영역을 통해서, 혹은 공중 영역으로부터 군사력을 투사함으로써 자국의 의지를 주장하는 국가의 능력”을 의미하고, 공군력은 공군이 보유한 항공력을 의미한다. Olson, John Andreas, “Introduction: The New Face of War.” In John Andreas Olson, ed., *Routledge Handbook of Air Power*, New York: Routledge, 2018, p. 1.

6) 이신재, “6·25전쟁기 북한공군의 성장과정 고찰.” 『軍史』 제89호, 2013, pp. 197~232.

소수에 불과한 기존 연구들도 한국의 공군력 확충을 미국의 ‘군원(軍援)’에 의한 결과로만 인식해 왔다.⁷⁾ 예컨대 전쟁 발발 직후 F-51 10대를 제공하는 것으로 시작된 미국의 항공기 원조와 미(美) 제6146 공군기지부대에 의한 지원 등을 중심으로 한국 공군력의 확충 과정을 설명해 왔던 것이다.⁸⁾ 국방부가 펴낸 공간사(公刊史)인 『국방사』에서도 전쟁기 공군의 군비 확충 문제를 다루고는 있지만, 1952년 『공군 확장 3개년 계획』에 대해서만 간략하게 언급하고 있어 전쟁기 공군력 확충 노력이 단발성(單發性)에 그쳤다는 인상만 주고 있다.⁹⁾ 심지어 공군의 공간사인 『공군사』의 ‘6·25전쟁 편’ 역시 ‘군원물자’의 도입과 군수조직의 변천을 중심으로 기록하고 있을 뿐 정작 공군력을 확충하기 위해 기울였던 자주적 노력에 대해서는 침묵하고 있다.¹⁰⁾

이러한 시각은 두 국가 간 상호작용의 결과인 공군력 확충 과정을 일방적인 것으로 간주해 버린다는 한계를 가지고 있다. 아무리 비대칭적이라 하더라도 국가 간 관계는 어느 한쪽의 행위만으로는 온전한 설명을 도출할 수 없다. 미국이 휴전 직후까지도 한국군에 대한 지원은 육군의 성장에 주안점을 두었으며, 공군의 경우 극동군사령부 공군력 증강에만 초점을 맞추었다는 점을 고려하면 이러한 한계는 더욱 명백해진다. 이처럼 군원 중심의 접근법은 전시 상황에 이루어진 전력 확충 과정의 부침(浮沈)과 역동성을 온전히 보여줄 수 없다는 문제점을 안고 있다. 도식적인 ‘시혜자(施惠者)–수혜자(受惠者)’ 구도에서 수혜자는 마냥 수동적으로 시혜를 기다리거나 기껏해야 이를 얻기 위해 소극적인 노력을 기울이는 모습으로 그려질 뿐이다. 이런 구도에서는, 자칫 시혜자의 ‘베짱이’ 적절하고 충분하였는가 하는 문제가 관련 논의의 가장 핵심적인 쟁점으로 부상하기 쉬울뿐더러, ‘시혜자’가 역사적 평가의 우선적인 대상이 될

7) 이 시기는 한국군이 미국의 일방적 원조로 성장했던 기간으로 간주하여 왔다. 이미숙, “6·25전쟁기 미국의 한국군 증강정책과 그 특징,” 『軍史』 제67호, 2008, pp. 223~231.

8) 장성규, “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원,” 『軍史』 제75호, 2010, pp. 117~151.

9) 국방부, 『국방사』, 서울: 국방부역사편찬위원회, 1987, pp. 381~388.

10) 공군본부, 『공군사 제1집』(개정판), pp. 173~365, 449~459.

가능성이 크다. 특히 6·25전쟁의 경우처럼, 전쟁이나 그 위협에 직면한 상황에서 강대국이 상대적 약소국인 동맹국의 전력을 강화하는 문제에서는 더욱 그러하다. 그러한 도식적 구도는 수혜자의 노력과 역할을 온당하게 평가하는 데 걸림돌이 된다. 수혜자의 소극성과 수동성이 지나치게 부각되는 한편 그 노력은 망각되거나 평가절하될 수 있기 때문이다.

6·25전쟁기 확충된 한국의 공군력을 미군으로부터 받은 일방적인 수혜의 결과로만 이해하는 것은 적절하지 않다. 그 군사원조의 배경에는 공군력을 확충하기 위해 한국의 행정부와 공군이 들였던 다각적이고도 필사적인 노력이 있었다. 1951년 진행된 ‘항공기헌납기금모집국민운동(이하 ‘헌납운동’)’은 그 대표적 사례이다.¹¹⁾ 이 헌납운동을 ‘재발견’하는 것은 6·25전쟁기 한국 공군이 성장해 가는 과정의 역동성을 한층 실체적으로 드러낼 것이다.

II. 6·25전쟁 이전 한국 공군력의 현황

1949년 10월 1일, 대한민국공군이 정식으로 창설되었다. 국군 창설 이후 약 1년여 만에 대통령령 제254호 「공군본부직제(空軍本部職制)」에 따라 육군 항공사령부가 육군으로부터 분리, 독립하여 공군으로 조직되었던 것이다.¹²⁾ 세계사적 관점에서 볼 때 최초의 독립 공군이 등장한 것은 1918년이였다. 제1차 세계대전 중 영국에서 독립 공군이 창설된 이후로 이탈리아(1921), 프랑스(1934), 독일(1935), 미국(1947) 등으로 그러한 움직임이 확산되었다.¹³⁾ 당시의 관점에서 보면 항공력을 육해군과 독립적으로 운용하기 위해 공군이라는 미증유의 조직을 창설한다는 것은 낯설고 불확실한 시도였다. 그러므로 가장

11) 그러나 이 운동은 ‘건국기’ 도입을 위한 1949년의 ‘애국가헌납운동’과 1970-80년대의 ‘방위성금’ 모집운동의 사이에서 완전히 망각되었다. 1951년 헌납운동의 존재를 언급하고 있는 문헌은 이 운동을 전개하는데 일조했던 ‘장공구락부’를 다룬 국문학 분야의 소수 연구뿐이다.

12) 공보처, 『官報』 제187호, 1949년 10월 1일, 대통령령 제254호, “空軍本部職制”; 김기동, 강창부, 이지연, “공군의 창설에서 최용덕(崔用德)의 역할.” 『민족문화논총』 제64집, 2016, p. 220.

13) Neiberg, Michael S, *Warfare in World History*. London: Routledge, 2002, p. 62.

많은 항공기를 보유하고, 항공력에 대한 가장 다양한 실전 경험을 가진 국가에서 독립 공군 창설이 가능했던 것도 우연이 아니었다.

한국의 경우 독립 공군이 창설되는 과정은 다른 나라의 그것들과는 달랐다. 서유럽 주요 국가들이나 미국의 공군은 이미 육군과 해군 등에서 보유하고 있는 항공력을 중앙집권적으로 통제하기 위하여 창설되었지만, 한국 공군은 항공력을 거의 보유하지 못한 상황에서 창설되었다.¹⁴⁾ 서유럽 공군들의 핵심 과제가 육군과 해군 소속의 항공력을 재조직하는 것이었던 것과 달리, 한국 공군이 해결해야 할 중요한 과제는 일단 항공력을 건설하는 일이었다.

문제는 해방 직후 한국 정부가 공군력을 도입하는 데 필요한 재원을 충분하게 보유하고 있지 못했다는 점이었다. 군사력 건설은 미국의 원조에 의존하고 있었는데, 당시 미국은 한국의 공군력 건설은 군사원조의 대상으로 여기지 않았다. 이런 상황에서 공군력을 건설하기 위한 이승만 정부의 정책은 ‘先 인력양성, 後 전력도입’으로 방향을 설정하고 있었다.

1948년 5월 통위부 직할로 항공부대가 편성되었고, 그 이후 조선경비사관학교를 통해 임관한 7명의 항공소위와 기존의 항공 경력을 가진 육군 장교들이 합류하면서 최초의 항공부대가 창설되었다.¹⁵⁾ 항공부대는 미군으로부터 연락기 L-4와 L-5를 인수하였지만, 정찰과 연락 이외에는 어떠한 항공작전도 수행할 수 없는 수준이었다. 항공부대의 주요 인물들은 독립 공군 창설을 지향했지만, 그러한 희망에 부합하는 규모의 항공기를 도입하는 일은 매우 어려운 상황이었다.¹⁶⁾ 항공부대는 항공 경력 보유자들을 항공병으로 입대시키고, 항공사관학교를 창설하여 우선 인력양성에 매진했다.¹⁷⁾

14) 가령, 영국 공군의 경우에는 제공권의 달성과 전략폭격을 위해서는 중앙집권적 통제가 필요하다는 인식 때문에 육군과 해군이 보유하고 있던 항공력 상당 부분을 통합하여 창설되었다. Mason, Tony, "British Air Power." In John Andreas Olsen, ed., *Global Air Power*. Washington: Potomac Books, 2011, pp. 7~15.

15) 국방부, 『국방본부역사일지』, 1966, 국가기록원, 관리번호: BA0838447, pp. 10~11.

16) 가령, '공군의 아버지'로 간주되는 최용덕은 당시 초대 국방차관으로서 국회에서 다음과 같이 발언했다. "그래서 육해공군의 공군을 우리도 독립시킬 생각이 있었습니다. 현실에 있어서 장래의 독립을 전제로 하고 우리는 공군을 속히 육성된 그때에 공군을 갖다가 독립을 하겠다는 이것을 가졌습니다." 국회사무처, 『제1회 국회 제100차 회의 국회속기록』, 1948년 11월 10일, p. 13.

이 시기 한국에 대한 미국의 원조정책 범위를 규정하고 있던 문서는 1948년 4월 8일에 승인된 『한국에 관한 미국의 입장(NSC 8)』이었다. 이 문서에서 가장 핵심적인 사항은 가능한 한 빨리 주한미군을 한반도에서 철수시킨다는 것이었고, 이를 위해 필요한 수준의 군사원조를 실시하기로 했다. 그러나 여순 사건과 마오쩌둥의 만주 점령, 북한군의 군사력 강화 등의 사건이 발생하자 미국은 철수 시기 연기를 검토하여 1949년 3월 23일에 수정안인 『한국에 관한 미국의 입장(NSC 8/2)』을 도출했다. 이에 따르면 철수 시한은 1949년 6월 말로 연기되었고, 철수에 앞서 한국의 육군 65,000명, 해안경비대 4,000명, 경찰 35,000명에 대해 무기와 장비를 지원하도록 했다. 그러나 이 수정안에서도 미국의 항공력 원조는 연락기 12대로 제한되어 있었다. 한국의 경제상황을 고려하면 항공력은 통신대 임무를 수행할 수 있는 소규모 항공대로 충분하며 독립 공군은 육군이 충분히 성장한 이후에나 논의되어야 한다는 것이 미국의 지속적 입장이었다.¹⁸⁾

미국이 실제로 철군을 단행하자 이승만 정부에게는 북한과의 항공력 격차가 심각한 위기로 다가왔다. 1949년 3월 18일에 열린 국무회의에서 국무총리는 북한군이 이미 소련제 군용기 300대와 일본제 군용기 28대를 이용하여 적극적으로 훈련에 임하고 있다고 보고했다.¹⁹⁾ 6월 7일의 국무회의에서 이승만은 미군의 철수와 관련하여 무기에 있어서 “국군이 자립할 수 있는 길을 타개해야 한다”라고 강조했다.²⁰⁾ 그는 무쵸(John J. Muccio) 미국대사에게 지상군의 군사력 강화를 요청하면서 동시에 정찰기와 연락기, 수송기 등의 추가 지원을

17) 항공병은 병사 및 부사관 계급으로 모집하였고, 1948년 7월 12일에 78명, 9월 18일에 398명, 1949년 2월 15일에 326명 등을 모집했다. 그리고 같은 해 3월 15일에 육군항공사관학교를 개교하여 항공병으로 입대한 이들 가운데 45명을 ‘소집학생’으로 입교시켜 장교양성교육을 시작했다. 공군본부, 『공군일지: 1948-1953』, 공군역사기록관리단, 2001, 1948년 7월 12일, 9월 18일, 1949년 2월 15일.

18) 박동찬, “주한미군사고문단(Kmag)의 조직과 활동(1948-53).” 한양대학교 사학과 박사학위논문, 2011, pp. 74~77; 한철호, 『미국의 대한정책』, 춘천: 한림대학교 아시아문화연구소, 1998, pp. 160~168; 장성규, “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원,” pp. 120~121; 백기인, 『간군사』, 서울: 군사편찬연구소, 2002, p. 236.

19) 총무처, 『제32회 국무회의록』, 1949년 3월 18일, p. 206.

20) 총무처, 『제56회 국무회의록』, 1949년 6월 7일, p. 368.

요구했다.²¹⁾

이런 상황을 고려하면, 미국의 강력한 반대에도 불구하고 이승만 정부가 항공부대의 독립을 강행한 것은 “육군과 마찬가지로 조직과 기구를 확대한 뒤 미국의 원조를 받아내려는 의도”로 볼 수 있다.²²⁾ 실제로 국방부에서는 미국 측에 항공력 원조를 끊임없이 요구했지만 번번이 거부당했기 때문에 독립 공군의 창설은 이승만이 시도할 수 있는 얼마 되지 않는 대응 수단 가운데 하나였다.²³⁾ 미 군사고문단은 자신들이 독립 공군 창설을 지원할 준비가 전혀 되어 있지 않고, 당시 한국의 경제상황도 독립 공군을 운영할 수준이 아니라는 이유로 마지막까지도 한국 공군 창설을 강력하게 반대했다.²⁴⁾ 그런데도 이승만 정부는 1949년 10월 1일부로 대통령령 제253호 「공군본부 직제」를 발령하여 항공부대의 독립을 확정했던 것이다.²⁵⁾

독립 공군을 창설하고 인력을 모집했지만, 항공력을 정비하고 운용할 수 있는 전문 인력은 충분히 조직되지 못했다. 항공력을 건설하기 위해 우선 전문 인력을 양성하려 했지만, 전문 인력양성을 위해서는 최소한의 항공력이 필요했다. 즉, 항공력의 기반을 건설하기 위한 마중물은 스스로 마련해야 했던 것이다. 이승만 정부가 선택한 대안은 국민모금을 통한 훈련기 도입이었다.²⁶⁾ 1949년 9월 30일에 국회 본회의에서 ‘비행기 헌납운동에 대한 긴급 동의안’이

21) United States Department of State, *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States 1949*. Washington: U.S. Government Printing Office, 1949, pp. 966~967.

22) 윤시원, “제1공화국 초기 국방정책 연구: 한국군의 증강과 대미 군사외교를 중심으로” p. 46.

23) 1948년 말부터 빨치산 진압 작전에서 항공력의 수요가 급증하자 미국 측에 항공력 증강을 지속해서 요구했으나 미국은 수용하지 않았다. 1948년 12월 이범석 국방부 장관은 임시군사고문단에 전투기 원조 가능 여부를 문의했고, 1949년 3월 8일 로버츠 고문단장에게 육군항공사령부의 항공기를 30대로 증강하고 고등훈련기인 AT-6를 지원해 줄 수 있는지 문의했다. 그리고 7월 1일에는 이승만 대통령이 직접 미국 대사관에 제트 전투기 F-80의 원조를 요청하였다. 그러나 미 군사고문단은 한국의 상황에서 F-80같은 고성능 항공기는 필요 없으며, L-5에서 AT-6로의 전환은 용이하지만 F-80으로의 전환은 어려우므로 한국에 필요한 것은 AT-6라는 결론을 내렸다. 윤시원, 위의 논문, pp. 44~46.

24) Sawyer, Robert K, *Military Advisors in Korea: Kmag in Peace and War*. Washington, DC: University Press of Pacific, 1988, pp. 93~94.

25) 백기인, 『건군사』, p. 240.

26) 물론 국민모금을 통해 도입한 10대의 ‘건군기’는 단순히 훈련용이 아니었다. 당시 한국 공군은 공격 임무에도 사용하기 위하여 기관총과 실탄 등을 함께 구입하였다.

통과된 후 전국적인 ‘애국기헌납운동’이 진행되었다. 그리고 이듬해 4월에는 모금액 3억 5천만 원으로 10대의 AT-6훈련기를 도입하였다.²⁷⁾

6·25전쟁이 발발하자 이승만 정부의 공군력 건설 노력은 어느 정도 결실을 보았다. 전쟁 발발 당일에 이승만 정부는 미국 측에 즉각 전투기 원조를 요청했고, 다음 날 미 극동공군사령부 참모들과 만난 한국 공군 총참모장은 공군의 조종사 64명 중에 훈련 없이 F-51D 전투기를 조종할 수 있는 사람이 10명에 달한다고 주장하며 전투기 지원의 필요성을 주장했다. 미국 측은 10대의 F-51D 전투기를 지원하기로 했고, 선발된 조종사들은 일본 이타즈케(板付) 공군기지에서 전투기들을 인수하여 6일 만에 대구기지로 귀환했다. 이는 한국 공군이 보유하게 된 첫 전투기였다.²⁸⁾

그러나 후속 공군력 확충은 매우 더디게 진행되었고, 그마저도 대부분 지원기에 국한되었다. 1950년 12월 당시 공군에는 개전 시점보다 규모가 줄어든 19대의 항공기(L형 4대, T형 6대, F-51 8대, C형 1대)만 남아 있었으며,²⁹⁾ 1951년 6월 기준으로 F-51 21대를 포함하여 총 46대(F형 21대, L형 18대, T형 6대, C형 1대)가 전력의 전부였다.³⁰⁾ 요구되는 작전을 원활하게 수행하기에는 턱없이 모자란 수준이었다. 인천상륙작전 이후 1950년 10월부터 집중적으로 전개되었던 항공차단작전은 중국군 참전 이후 4월부터는 중국군의 춘계 대공세에 맞서는 지상군의 반격작전을 지원하는 데까지 이어졌고, 8월부터는 지리산 지구 공비토벌작전도 개시할 예정이었다.³¹⁾

27) 장성규, “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원,” p. 121.

28) 공군본부, 『공군사 제1집』(개정판), pp. 104~108.

29) 공군본부, 『항공전사: 한국전쟁』, 서울: 공군본부, 1989, p. 232. 이 수치는 공군본부 군수국의 「군원물자 도입 종합보고」 결과와 미 공군 무관연락부의 「주간 군무현황」을 바탕으로 작성된 것으로서 C-47 1대는 1950년 1년 동안 ‘임시보유’ 상태로 관리되었다. 전쟁 기간 중 일자별 항공기 현황을 총괄해 놓은 자료는 존재하지 않는 관계로 항공기의 도입(추가), 손실, 잔류 현황의 세밀한 추이를 추적하는 데는 어려움이 있다. 또한 항공기 현황에 관한 단편적 정보를 제공해 주는 여러 사료들 사이에도 다소의 편차가 확인된다.

30) 『공군일지』는 전쟁 발발부터 1951년 전반기까지 이루어진 항공기 증강과 관련하여 1950년 9월에 L-4 4대, 11월에 C-47 1대, 이듬해 3월에 L-5 1대, 4월에 L-4 5대와 L-19 1대, 5월에 F-51 4대와 L-4 4대, L-2 1대, L-19 1대의 도입 사실만을 기록하고 있다.

31) 공군본부, 『공군사 제1집』(개정판), pp. 207~228.

또한 항공기 부족 때문에 불가피했던 비행훈련 부족이 또다시 항공기 부족을 심화하는 악순환을 초래했다. 1950년 7월 30일 당시 한국 공군에는 전투기를 조종할 수 있는 조종사가 34명뿐이었는데, 그중에서도 숙련된 조종사가 부족하여 비행사고가 빈번하게 발생했던 것이다. 반복적인 비행사고로 인하여 항공기 보유 대수는 꾸준히 감소할 수밖에 없었다.³²⁾

개전 후 1951년 전반기까지 발생한 주요 항공기 사고는 최소 36건에 달했다(〈표 1〉 참조). 이 수치는 피탄(被彈)이나 심각한 사고로 인해 기체가 완전히 파괴된 사례 또는 대파(大破)된 사례만을 포함한 것으로, 『공군일지』는 여기에 포함되지 않은 파괴 또는 대파 사례뿐 아니라 다수의 중파(中破)나 소파(小破) 사례 또한 기록하고 있다. 『항공기 사고 통람』(이하 『통람』으로 표기)에서 빠진 10건(1950년 8건, 1951년 2건)을 포함하면 개전 후 한 해 동안 최소 46건의 항공기 사고가 발생한 것으로 파악된다(〈표 2〉 참조).

〈표 1〉 1950. 6월-1951. 6월까지의 항공기 사고

연도	건수	기종 구분	피해 구분
1950년	24건	L-4 16건, L-5 5건, T-6 2건, F-51 1건	파괴 4건, 대파 20건
1951년	12건	L-4 3건, L-5 3건, L-16 1건, T-6 2건, F-51 3건	파괴 5건, 대파 7건

출처 : 공군본부, 『항공기 사고 통람(1950-1972)』, 공군역사기록관리단, 1973, pp. 31~32.

32) 공군본부, 위의 책, pp. 226-228. 특별급 10명, A급 9명, B급 11명, C급 7명이었다. 특별급은 공군 장군 간부와 F-51 최초 인수 조종사들로서 이들 중 김정렬, 최용덕, 장덕창은 F-51을 조종한 경험이 없었다. 이들 외에 사천기지에서 T-6 항공기 훈련을 받고 있던 D급 조종사 10명과 T형, L형 조종사들이 존재했다.

〈표 2〉 『공군일지』에 기록된 항공기 사고(1950. 6월-1951. 6월)

연 도	일 자	기 종	피 해	원 인	『통람』에서의 기록 ³³⁾
1950년	6. 30.	L-4	파괴	피탄(사망)	-
	7. 4.	F-51	파괴	피탄(사망)	-
	8. 24.	L-4	파괴(전소)	피탄(부상)	미수록
	9. 1.	L-4	대파	피탄(사망)	-
		L-5	대파	기체이상	'9. 2.'로 기록
	9. 10.	L-4	중파	피탄	'9. 13.', '대파'로 기록
	9. 22.	L-4	중파	기체이상	미수록
	10. 1.	L-4	파괴	피탄(사망)	-
	10. 7.	L-4	파괴	피탄(사망)	-
	10. 13.	F-51	파괴	피탄(사망)	미수록
	10. 15.	L-4	대파	조종사	'10. 26.'로 기록
	10. 19.	L-16	소파	조종사	미수록
	10. 25.	L-4	중파	조종사	'대파'로 기록
	11. 2.	L-4	대파	조종사	미수록
	11. 12.	T-6	파괴	조종사(사망)	미수록
	11. 25.	L-4	중파	조종사	미수록
11. 25.	F-51	대파	조종사	미수록	
1951년	1. 29.	L-16	대파	정비사	'파괴'로 기록
	2. 18.	L-5	중파	조종사	미수록
	4. 14.	L-4	대파	조종사	'파괴'로 기록
	4. 16.	F-51	파괴	피탄(사망)	미수록
	4. 21.	F-51	파괴	피탄(사망)	'대파'로 기록
	6. 25.	L-5	파괴(전소)	조종사	'대파'로 기록

출처 : 공군본부, 『공군일지』, 1950~1951년

여기서 주목되는 것은 이 사고 중 상당수가 인재(人災)의 성격이 짙었다는 점이다. 『통람』에 기록된, 개전 이후 1년간 발생한 항공기 사고 36건 중 17건은 조종사(드물게는 정비사)의 과실에 기인했다. 『공군일지』에서만 언급된 10

33) 해당 사고가 『항공기 사고 통람(1950-1972)』에서 달리 기술된 현황을 의미한다. 기록이 일치할 경우는 '-'으로 표기했다.

건 중에도 6건이 그와 유사한 성격의 사고였다. 확인할 수 있는 46건의 사고 중 절반은 훈련의 불충분이 초래한 결과였다. 결국 1951년 7월에 공군이 실제 보유하고 있던 F-51은 17대에 불과했는데, 그중 7대만이 전투 출격이 가능한 상황이었다.³⁴⁾ 한국 공군의 관계자와 미국 고문관이 합동회의를 개최해 항공기 사고 방지책을 논의하기도 했다.³⁵⁾ 이러한 상황에서 조종사를 양성하기 위해 선발한 공군사관학교 제1기 83명이 임관하자 이들을 훈련시킬 항공기조차 부족한 상황에 대한 공군의 위기감은 더욱 심각해졌다.

비행훈련 부족이 항공기 부족을 심화하고, 항공기 부족이 다시 비행훈련을 어렵게 만드는 악순환에서 탈출하기 위해서는 무엇보다도 항공기 손실을 최소화해야 했다. 공군은 일단 단편적이고 임기응변적으로 대응했다. 그중 한 가지는 추락한 항공기의 가용한 부품들을 다시 활용해서 새로운 항공기를 조립하는 것이었다.³⁶⁾

그러나 이러한 노력은 완전한 해결책이 되지 못했다. 미국이 “한국에서 공군은 별도로 유지될 필요 없이 근접지원을 위해 통합되어야 한다”는 입장을 견지하고 있던 상황에서 미국의 추가적인 원조를 기대하기도 어려웠다.³⁷⁾ 게다가 북한에서 ‘항미원조(抗美援朝) 비행기기금헌납운동’을 추진하여 항공기 496대를 구입할 수 있는 34만 달러가 확보된 것으로 보인다는 점이 거론되면서 공군의 위기의식은 더욱 심화되었다.³⁸⁾ 공군은 다시금 공군력 확충을 위한

34) 공군본부, 『공군사 제1집』(개정판), pp. 219~228. 한편, 다음 자료에는 당시 공군이 F-51 21대를 보유했던 것으로 기록하고 있다. 공군본부, 『항공전사: 한국전쟁』, p. 232.

35) 공군본부, 『공군일지』, 1951년 11월 3일.

36) 1951년 2월 12일, 정찰비행전대 정비대 수리(修理)소대장과 대원들은 그 공로를 인정받아 공군 총참모장으로부터 표창을 받았다. 당시 정찰비행전대 배덕찬 중위는 이 공적으로 1951년 2월에 공군 총참모장과 육해공군총사령관 표창을 받았고, 같은 해 3월에는 국방부장관 표창을 받았을 뿐 아니라 9월에는 을지무공훈장까지 받았다.(공군본부, 『공군일지』, 1951년 2월 12일.) 또한 3월 20일에도 부속품을 회수하여 조립한 L-5 11호가 완성되어 시험비행을 실시하기도 했다(공군본부, 『공군일지』, 1951년 3월 20일).

37) 이미숙, “6·25전쟁기 미국의 한국군 증강정책과 그 특징,” p. 212.

38) 개전 당시 226대였던 북한 공군의 항공기 대수는 1951년 10월 당시 MiG-15 52대를 포함하여 325대로 증가되었다. UN 공군의 참전과 함께 북한 공군이 사실상 괴멸되었던 점을 고려하면 놀라운 공군력 확충의 결과였다. 북한이 소련으로부터 지원받은 항공기는 유상(有償) 판매였으나, 북한이 그 대가를 지불하는데 헌납운동에 얼마나 의존했는지는 정확히 파악하기 어렵다. 다만 김일성은 1951년 4월 최고사령부 총참모장 남일에게 내린 지시에서 “이번에 들어오는 비행기들은 우리 인민이 끈전을 아껴가며 마련한 귀중

마중물을 마련할 방법으로 헌납운동을 강구하기 시작했다.

Ⅲ. 6·25전쟁기 ‘항공기헌납기금모집운동’의 전개

공군은 문제 해결의 실마리를 1949년 ‘애국기헌납운동’에서 찾았다. 이 전국적인 운동을 통해 건국기를 도입하는 데 성공한 경험이 있었다. 더 고무적인 점은 이 운동이 성공적으로 종료된 이후에도 헌납이 지속하였다는 사실이었다. 서울로 환도(還都)한 1950년 9월 이후부터 이듬해 1월까지 총무처에는 항공기 헌납금으로 10,096,715원이 접수되었다.³⁹⁾ 1951년 전반기 동안에 헌납금은 더 증가하여 헌납운동을 재개하기 직전인 7월까지 약 3억 원이 모금되기에 이르렀다.⁴⁰⁾ 전쟁 중이었다는 점을 고려하면 이는 더욱 놀라운 일이었다. 공군은 성공적이었던 운동을 다시 한번 시도하기로 결정했다.

1951년 7월 5일 공군본부 군수국장(現 군수참모부장)실에서는 항공기가 절대적으로 부족한 현재 상황을 타개하기 위해 ‘공군긴급정책 수립과 국민운동 전개’와 관련된 제1차 회의가 열렸다.⁴¹⁾ 이 회의에는 김기완 소령(공군본부 정훈감 겸 일반참모비서실장), 박충훈 소령(공군본부 군수국 기획과장), 서임수 대위(공군본부 부산분실), 이계환 대위(공군본부 정훈감실), 박상형 소위(공군본부 일반참모비서실)와 더불어 ‘창공구락부(蒼空俱樂部)의 대표인 마해송 작가가 참석했다.⁴²⁾ 회의에서는 정전의 기미가 보이는 국제정세에 대한 전망과

한 외화를 주고 가져오는 것인 만큼……비행기를 자기의 눈동자와 같이 애호관리하며 부속품 하나라도 소중히 다루고 아껴 쓰도록 하여야 합니다”라고 강조했다. 이신재, “6·25전쟁기 북한공군의 성장과정 고찰,” pp. 216~220.

39) 총무처, “비행기 헌납금 전수에 관한 건.” 1951, 『국회 및 국무회의 관계서류철』, 국가기록원, 관리번호: BA0587725. 총무처는 위 기금을 1월 19일에 국방부에 전달했다.

40) 1951년 8월 헌납운동이 시작되기 전까지 이미 296,617,363원이 모금되어 있었다. 국방부, “항공기헌납기금모집요강.” 1951, 『국무회의부의안건철』, 국가기록원, 관리번호: BA0135063, p. 4.

41) 공군본부, “공군긴급정책 수립과 국민운동 전개에 관한 회의록.” 1951, 국가기록원, 관리번호: CA0201006, 1951, pp. 3~5.

42) 창공구락부는 조선일보 기자 경력을 가진 정훈감 김기완 소령의 알선으로 1951년 3월에 중군 중이던 문인과 기자들을 중심으로 발족한 단체로, “국민의 항공사상 고취 및 공군 장병의 교양 양양 등 내외 정훈공작(政訓工作)의 일익(一翼)을 담당”한다는 목표를 내걸고 있었다. 창단 당시 마해송과 조지훈은 ‘기획

한국에 대한 미국 수뇌부의 입장에 대한 설명이 이어진 후, 헌납운동의 전개에 대한 김 소령의 제안 설명이 있었다. 김 소령은 먼저 다수의 조종사를 양성하여 그 수(數)에 걸맞은 항공기를 확보할 것을 제안하면서 이를 위해 신문(新聞)의 역할을 강조했다. 그는 한국의 신문에는 애국적인 기사가 부족하고, 특히 공군에 대한 국민의 인식과 성의도 부족한 사실을 지적하면서 ‘현실적’인 애국의 방법으로 항공기헌납운동을 전개하자는 제안을 내놓았다. 구체적으로는 “모범비행(現 Airshow)이나 항공사상 보급을 위한 행사” 등을 통해 공군에 대한 국민의 인식을 고양한 다음, 신문, 사진, 화보, 방송 등의 매체를 활용하여 헌납운동을 본격적으로 전개한다는 계획이었다.

특히 이 회의는 헌납운동을 효과적으로 전개하는 데 민간 항공인 단체의 역할이 긴요하다는 점에 주목했다. 구체적으로는 사분오열된 민간 항공인들을 총망라하여 ‘영속적’인 ‘대한항공협회’를 조직하고, 이들이 공군에 대하여 ‘마음속으로 우리나라는 지성(至誠)으로 협력케’하는 것이 긴급한 일이라는 데 의견을 모았다. 그래서 민간 항공인들을 개별적으로 방문하여 헌납운동의 취지를 전달하고 협력을 요청하기로 했다.

다음 날 열린 제2차 회의에서는 항공사상을 보급하고 헌납운동에 대한 우호적인 분위기를 조성하는 방안으로서 창공구락부의 구체적인 활동 계획이 논의되었다.⁴³⁾ 마해송은 항공사상을 보급하고 우호적인 여론을 환기하기 위한 계획서를 제출했다.⁴⁴⁾ 이를 토대로 구체적인 실행안이 마련되었다. 여기에는 신문에 ‘지도기사(指導記事)’를 게재하고 방송을 통한 선전활동뿐 아니라 항공문화강좌와 사진전시회, 그림 및 작문 현상모집, 가사(歌詞) 현상모집, 포스터와 벽보 게시, 공중비행분열식 등의 활동이 포함되었다. 우선 대구 소재 6개 신문

반, 구상과 이한직 등은 ‘중군보도반’, 박두진과 박목월 등은 ‘발간반’, 김기진과 최재서는 ‘전사편찬반’, 최인욱과 최정희는 ‘기록반’, 정준선은 ‘서무(庶務)반’으로 편성되었다. 이들은 공군 정훈감실과 협력하여 기관지 『창공』, 『코메트』, 『공군순보(空軍旬報)』를 발행하고 예술제 등 문예 행사를 주최하여 장병과 민간인들의 사기를 진작하는 데 앞장섰다. 특히 전사 조종사들의 공훈을 추모하고 홍보하는 업무에도 적극적으로 참여했다. 공군본부, 『공군일지』, 1951년 3월 15일.

43) 제1차 회의와는 달리 이 회의에는 공군본부 재무국장 김업 소령도 참석했다.

44) 공군본부, “공군긴급정체 수립과 국민운동 전개에 관한 회의록,” pp. 6~8.

사에서 발행하는 신문에 기사들을 게재하기로 하였다.

방송을 통한 선전활동은 김영환 중령, 김기완 소령, 최정희 작가의 강연을 3회, 방송극과 경음악을 활용한 선전을 1회 하기로 했다. 그와는 별도로 대구와 부산에서 강연회와 항공문화강좌도 개최하기로 하였다(〈표 3〉 참조).

〈표 3〉 헌납운동을 위한 강연회와 항공문화강좌 개최 계획(1951년 7월)

행사 구분	주 제	강 사
강연회	공군 종군(從軍)보고	종군문인(구락부) 조지훈
	공군 종군(從軍)보고	종군문인(구락부) 최인욱
	우리 공군의 실정(實情)	최용덕 장군
	우리 공군의 전망	보좌관
	음 악	공군경음악대
	합 창	공군합창대
	영 화	미 제5공군 또는 주한미국공보원(USIS)에서 차용
항공문화강좌	현대전과 항공	준장 김창규
	국제 항공 정세(情勢)	소령 김기완
	항공발달사	소령 김석환
	전투 회고	중령 김영환
	취미 강연	작가 마해송, 구상

출처: 공군본부, “공군간급정책 수립과 국민운동 전개에 관한 회의록,” pp. 6~8.

국민학교 학생과 초급 중학생을 대상으로는 그림과 작문 현상모집을 실시하기로 하였다. 그리고 공군이 보유한 항공기 전 기종을 투입한 모범비행은 공군에 대한 일반 국민의 인식을 새롭게 할 것으로 기대했다.

앞선 두 차례의 회의와는 달리 7월 7일 열린 제3차 회의는 총참모장실에서 진행되었으며, 공군본부 행정참모부장 김창규 준장⁴⁵⁾도 참석했다.⁴⁶⁾ 이 회의에서는 전날 계획했던 항공문화강좌의 주제를 일부 조정하여 김영환 중령이 “항공인이 되려면”이라는 주제로 강연하기로 하였다. 이 강좌에서는 항공에 대

45) 회의록에는 ‘김창규 대령’으로 기재되어 있으나 그는 회의 전날 준장으로 진급했다.

46) 공군본부, “공군간급정책 수립과 국민운동 전개에 관한 회의록,” pp. 9~10.

한 지식을 보급하기 위해 항공영화도 함께 상영하기로 했다. 그 외에 민간 항공인의 명부를 작성하여 이들과 조속히 교섭을 개시하고, 헌납운동은 일단 부산 지역에 치중하여 최대 효과를 볼 수 있도록 전개하기로 하였다. 4백만 원가량으로 추정되었던 소요 경비는 잠정적으로 흥병감실(恤兵監室)에서 대출 형식으로 충당하고, 사무실은 당분간 영남일보사 내 공간을 사용하기로 하였다.

공군의 항공기헌납운동 구상은 국방부에 의해서 더욱 구체화되었다. 국방부는 이 구상을 ‘국민운동’화하기로 결정했다. 1951년 7월 19일 차관회의에서 ‘훈련용 경비행기 구입의 건’으로 헌납운동 관련 안건이 상정되었다. 이 회의에서 국방부차관(김일환)은 공군의 전력을 확충하는 과정에서 훈련용 경비행기가 소요되기 때문에 헌납기금 모집을 하나의 국민운동으로 전개하고자 한다는 계획을 공표하고 각 부처의 협력을 요청하였다.⁴⁷⁾ 이어 7월 24일 경남도청에서 열린 국무회의에서는 국방부장관(이기봉)이 ‘항공기헌납기금모집요강(要綱)’을 제출해 안건으로 다루었다.

국방부가 마련한 이 요강은 공군의 안(案)을 적극적으로 수용한 것으로, 헌납운동의 목적과 기간, 목표금액은 물론 헌납기금을 거출하는 계획과 방법, 그리고 이를 선전하는 방안 등에 대한 구체적인 내용을 포함하고 있었다.⁴⁸⁾ 요강은 먼저 지난 1년 동안 빈곤한 무장(武裝)으로 인해 겪어야만 했던 처참한 비극을 회고하며 군비(軍備)의 확충이 긴요하다는 점, 특히 공군력의 강화가 필연적이라는 점을 역설하였다. 그리고 전쟁 발발 이전부터 ‘국민운동’으로 전개해 오던 항공기헌납운동을 보다 적극적으로 추진하여, 조종사와 정비사를 양성하기 위해 시급히 필요한 훈련기 100대를 구입할 수 있는 헌납금을 모금하겠다는 취지를 분명히 밝혔다. 또한 한국을 과학기술과는 인연이 먼 나라, 지상병력만 무력으로 인식하는 “미개(未開)”한 나라로 취급하는 인식을 언급하면서 헌납운동을 통해 항공사상을 널리 보급하고, 과학에 대한 한국 국민의 열

47) 총무처, “비행기 헌납에 관한 국민운동 전개의 건.” 『제32차 차관회의록』, 1951, 국가기록원, 관리번호: BA0085309.

48) 국방부, “항공기헌납기금모집요강,” pp. 1~16.

의를 해외에 알려 원조에서도 유리한 분위기를 조성하고자 했다.

국방부는 보통훈련기와 고급훈련기 각 50대를 구입하는 데 175만 달러, 즉 105억 원이 소요되는 것으로 산정했다. 그리고 이 금액을 마련하기 위해 1951년 8월 1일부터 10월 30일까지 3개월에 걸쳐 총 745만 명을 대상으로 모금액을 거출(據出)하고자 했다. 상세한 대상과 내역은 <표 4>와 같다.

<표 4> 거출 대상과 예정액

대 상	예정액	내 역
정부에 소속된 각종 관공리(官公吏)	750,000,000원	25만 명 × 3,000원
현역 군인과 군속(軍屬)	100,000,000원	20만 명 × 500원
공군 군인과 군속	10,000,000원	5천 명 × 2,000원 ⁴⁹⁾
각 학교(초·중등)와 종교단체	1,000,000,000원(학교) 100,000,000원(종교)	1백만 명 × 1,000원 1십만 명 × 1,000원
극장과 흥행(興行)	270,000,000원	3만 명 × 90 × 100원
회사각 공장, 금융단, 기업체	2,200,000,000원	회사각 공장 20만 명 × 1,000원 금융단 10억 원, 기업체 10억 원
행정세포(細胞)(각 호당(戶當))	3,000,000,000원	3백만 명 × 1,000원
대한항공협회(각종기관)	2,300,000,000원	
총 예정액(이상(以上) 합계)		9,730,000,000
기납금(既納金)	296,617,363.07원	
총 계	10,026,617,363.07원	

출처: 국방부, “항공기헌납기금모집요강.” 1951, 『국무회의부의안건철』, 국가기록원, 관리번호: BA0135063.

국방부는 효과적인 거출을 위해 기금 모집에 앞서 국민의 여론을 환기하고자 노력했다. 이는 원활한 거출에도 도움이 되고 대외 선전에도 기여할 것이라고 판단했다. 여론을 환기하기 위해서는 전 문화인, 특히 문학인들의 궤기가 필요하다라는 점이 강조되었다. 구체적으로는 공군 내부에서 실행했던 것과 같이

49) 공군은 직접적인 유관 기관으로서 타 기관에 비해 과중하더라도 5천 명이 개인당 2천 원씩 거출한다고 명시하고 있다. 국방부, “항공기헌납기금모집요강,” pp. 7~8.

신문을 활용한 선전, 강습회, 방송, 강좌, 외신기자 초청, 사진전시회, 현상모집 등을 활성화하고, 여론이 충분히 형성되면 “자연히 국민 간에 분기(憤起)한 것처럼” 항공단체를 조직하여 헌납운동을 지원하는 역할을 맡기고자 했다. 이렇게 조직될 ‘대한항공협회’는 입법부, 정부 그리고 반관반민(半官半民) 기관의 요원들이 그 중추가 되는 것으로 상정되었다.

그러나 이 국무회의에서는 우선 관공리(官公吏)와 군인, 군속(軍屬)을 대상으로 그 봉급의 ‘5분(分)’에 해당하는 5억 원을 시범적으로 거출한 후 여론의 추이를 살펴보고 운동의 향후 진로를 모색하는 것으로 의결하였다. 전쟁 중에 1백억 원이라는 큰 규모의 목표액을 정하고 일반 국민까지 거출 대상으로 삼는 것은 ‘부담이 과중할 우려’가 있는 것으로 판단했기 때문이었다.⁵⁰⁾

국무회의를 거친 헌납금 거출의 건이 국회에서 논의된 것은 8월 6일이었다. 대한청년단 소속 서상덕 의원은 “비행기 헌납금 거출에 관한 결의안”을 대표발의하면서 전날 졸업한 공군사관학교 제1기생 83명이 비행기가 없어서 “울고 있다”는 현실을 언급했다. 서 의원은 비행기 헌납금 모금에 국회가 솔선수범하는 것이 국민에게 모범이 될 뿐 아니라 미국의 원조를 촉진하는 데도 기여할 것이라고 주장했다. 결과적으로 그는 세비(歲費) 중 1할을 헌납하자고 제안했다.⁵¹⁾

하지만 국무회의에서와 마찬가지로 국회 내부의 논의 과정에서도 전쟁이라는 현실이 장애물이 되었다. 무소속 김용우 의원은 헌납운동에 대해서는 그 누구도 반대할 수 없다고 전제하면서도, 이 운동의 목표가 막연하다고 비판했다. 그러면서 국민이 느끼고 있는 고통에 대해 다음과 같이 언급했다.

“현재 우리 국민으로서는 국채 기타 여러 가지에 있어서 고통을 느끼고 있는데 이러한 우리가 도달할 수 있는 어떠한 목표를 정하지 않고 그대로 진행한다고 하는 데에 대해서는 어느 정도 고려할 바가 있다…….”⁵²⁾

50) 국방부, “항공기헌납금모집요강(제85회), 『국무회의록보고철』, 1951, 국가기록원, 관리번호: BA0135067, p. 3.

51) 국회사무처, 『제11회 제40호 국회임시회의속기록』, 1951년 8월 6일.

정부와 국회의 이러한 신중한 입장에도 불구하고 헌납운동은 이미 ‘국민운동화’를 시도하고 있었다. 국방부 안이 국무회의에서 다뤄진 지 약 1주가 지난 뒤 『동아일보』는 ‘대공(大空)은 방위제일선, 항공기를 한 대라도 더 구입, 헌납운동에 자진 참가하자’라는 제하(題下)에 다음과 같이 보도했다.

“보라! “개미떼”와 가치 쏘다져 내려오던 중공 오랑캐들이 숨도 돌릴 새 업시 격퇴 당한 것도 항공기의 의(依)한 작전의 주효(奏效)이라고 하겠으니 이제 우리는 정전(停戰)의 가부(可否)를 고사(姑捨)하고 새로운 규모의 차기 전쟁을 상정하고 만반의 대비가 잇서야 할 위치에 노혀 있다. 백절불굴의 훈련과 강철과 가튼 정신의 무장도 필요하다. 그러나 이보다도 장비를 가춘다는 것이 무엇보다도 필요하다. 이리하여 정부에서는 동란 전부터 국민운동화하여 온 항공기헌납운동을 또 다시 전개하려고 되어 8월 1일부터 10월 말까지 3개월간에 걸쳐 전국적으로 운동을 전개하게 되었는데 이 헌납운동을 통하여 고급연습기 ○○○대를 구입할 예정이라 하며 이 기회를 이용하여 일반 국민에게 항공사상을 보급하는 동시에 우수한 한국의 공군을 건설할 계획이라는 바, 우리 국민은 자주방위의 간성인 대공수호의 용사 공군을 위하여 거족적으로 각출헌납운동에 자진 참가하자!”⁵³⁾

이기봉 국방부장관도 방송을 통하여 전 국민에게 공군 전력의 증강이 긴급하다는 점을 호소하고 항공기헌납운동에 적극적으로 협력해 달라고 당부했다.⁵⁴⁾ 전쟁 중이었음에도 이 운동에 대한 국민의 반응은 주목할 만했다. 9월 5일 『동아일보』는 북한에서 남하한 피난민을 비롯하여 전국 각지의 국민들로부터 계속 헌금이 답지하고 있으며, 점차 헌납에 대한 열의가 고도화(高度化)하여 지방에서도 상당액이 모금되고 있다고 보도했다. 특히 이미 봉급에서 헌금을 낸 공무원 중에도 자진해서 재차 각출하는 등 이 운동이 실로 ‘대대적인

52) 국회사무처, 위의 책, 이날 회의에서 세비의 1할을 헌납자는 제안은 결국 만장일치로 가결되었다.

53) “대공(大空)은 방위제일선, 항공기를 한 대라도 더 구입, 헌납운동에 자진 참가하자.” 『동아일보』 1951년 7월 30일.

54) 공군본부, 『공군일지』, 1951년 8월 1일.

국민운동화'하고 있다고 전했다.⁵⁵⁾ 같은 날 『마산일보』도 거제도 사등면(沙等面) 관내의 북한 피난민들이 “굶주림과 피난의 쓰라림 속에서도 하루 빨리 멸공(滅共)과 조국통일을 염원하는 애국열로서” 70만 원을 헌납한 사례를 자세히 소개했다.⁵⁶⁾ 1949년에도 비행기 구입기금을 헌납했던 전남의 한 인사는 공보처장에게 성금 5천 원과 함께 “공산침략으로부터 국토를 방어하고 멸공성전(滅共聖戰)을 하로 속히 완수하기 위하여 삼천만이 비행기 구입기금 헌납운동에 애국지성을 발휘하라”는 혈서 충고문을 보냈다.⁵⁷⁾

공군과 국방부의 계획처럼 항공협회도 재건되어 헌납운동에서 기대된 역할을 담당했다. 8월 들어 신익희(申翼熙) 의원을 회장으로 하고 국회 국방위원회 권기옥(權基玉) 전문위원과 비행사 김영수(金永修), 서웅성(徐雄成), 김동업(金東業), 김진섭(金鎭燮)을 위원으로 하는 대한항공협회 재건위원회가 발족하였다. 이 위원회에는 공군의 김창규 준장, 이계환·박충훈 소령, 서옥수 대위가 정식 위원으로 합류했다. 이들은 헌납운동을 주도해 온 공군 내 인물들로서, 이들의 합류는 항공협회의 재건이 헌납운동의 조직적 전개를 보장하기 위한 공군의 계획에 따른 결과물이었다는 사실을 보여준다. 항공협회는 재건 단계에서부터 “항공기 구입 대책위원회”를 운영했다.⁵⁸⁾

그러나 전쟁 중 진행된 헌납운동은 그 성과가 만족스럽지 못했다. 애초에 10월까지로 설정되었던 3개월의 기간 동안 국방부에 헌납된 총액은 1억 2천만여 원이었으며, 헌납운동이 시작되기 전에 모금되어 이월된 약 3억 원과 합하더라도 총액은 4억 2천여만 원에 불과했다. 이는 처음 목표액인 100억 원의 불과 4%에 해당하는 금액이었다.⁵⁹⁾ 결국 헌납운동 기간은 1952년 4월까지로 연장되었다.⁶⁰⁾ 국민의 더욱 적극적인 참여를 유도하려는 다양한 시도에도 불

55) “비기(飛機)헌납금 답지.” 『동아일보』 1951년 9월 5일.

56) “北韓避難民의 赤誠 感激!! 航空基金을 獻納.” 『마산일보』 1951년 9월 5일.

57) “애국심 발휘 읍소, 김경천(金京天) 씨가 혈서로 비기구입기금 헌납 촉구.” 『동아일보』 1951년 9월 26일.

58) “항공협회 재건.” 『동아일보』 1951년 8월 7일; “항협(航協) 재건 궤도, 임원 선임 구성.” 『동아일보』 1951년 8월 22일.

59) “누계 4억여 원, 목표액의 불과 4%, 비기헌납기금.” 『동아일보』 1951년 11월 16일. 이 매체는 이날 보도에서 “금후 일반의 적극 협력이 요망”된다고 썼다.

구하고 1952년 들어서는 성과가 더욱 제한되었다. 서울에서 부산으로 피난하여 노천에서 수업을 계속하던 경기중학교 학생들이 50여만 원을 기탁하는 등 헌납의 움직임은 계속되었지만, 1952년 2월 중에 접수된 항공기헌납기금은 1천 4백여만 원에 지나지 않았다.⁶¹⁾

IV. 결론

항공기 도입이라는 측면에서만 보면, 1949년과 달리 1951년의 항공기 헌납 운동은 구체적 결과를 도출하지 못했다고 평가할 수 있다. 헌납운동이 시작되기 직전인 1951년 7월 한국 공군은 총 48대(L-4 12대, L-5 5대, 임시보유 중인 L-17 1대, L-19 2대, T-6 6대, F-51 21대, C-47 1대)의 항공기를 보유하고 있었으나 헌납운동이 공식적으로 전개되었던 1951년 8월부터 이듬해 4월까지 공군에 항공기가 실제로 증가한 내역은 미 8군으로부터 수령한 L-15 5대와 미 공군으로부터 추가로 인수한 F-51 1대에 불과했다.⁶²⁾ 그러나 단순히 모금액의 규모나 증강된 항공기의 대수만으로 헌납운동의 역사적 의의를 평가하는 것은 지나치게 단편적이다. 그 진정한 의의는 6·25전쟁 이전부터 시작된 한국의 공군력 건설 및 확충 노력에 대한 전반적이고 장기적인 맥락에서 조명할 필요가 있다.

헌납운동의 역사적 의의는 우선 6·25전쟁기에 한국이 공군력을 확충해 가는 과정에서 원조의 주체인 미국 측에 군사력 확충의 적극적인 결의를 전달하였다는 점에서 찾을 수 있다. 헌납운동의 개시와 함께 공군 총참모장은 수차에 걸쳐 주한 미국 대사관의 공군무관과 회견하여 미국 측의 견해를 비공식적으로 타진하였다. 미국은 머지않아 한국 공군 전력에 대한 미국의 지원 정책이

60) 공군본부, 『공군일지』, 1951년 11월 7일.

61) “경기중학서 비기기금 기탁.” 『경향신문』 1952년 3월 2일; “비행기구입기금 답지(還至).” 『동아일보』 1952년 3월 12일. 이 헌납운동의 최종 모금액은 확인되지 않는다. 1949년의 ‘애국기헌납운동’이 그랬듯이 1951년 운동의 공식적인 기간이 종료된 이후에도 기금은 간헐적이거나 계속 답지했다.

62) 공군본부, 『항공전사: 한국전쟁』, p. 232; 공군본부, 『공군일지』, 1952년 1월 16일, 1952년 1월 30일.

명백히 정해질 때까지 항공기 구입을 보류해 줄 것을 요청하면서도, ‘헌납운동의 본지(本旨)를 존중하는 의미’에서 연습기 20대 이내로 한정하여 10월 20일 이후에 계약할 수 있다는 추가 의견을 개진해 왔다.⁶³⁾ 이는 1949년에 한국이 ‘애국기헌납운동’을 통해 마련한 기금으로 항공기 구입을 요청했을 때 “한국에 대한 항공기 판매정책이 없다는 이유로” 거절했던 태도와는 상이한 반응이었다.⁶⁴⁾ 특히 미국이 헌납운동의 초기인 8월 말에 이미 이러한 입장을 정리했다는 것은 미국이 한국인의 공군력 확충 의지에 대한 강한 인상을 받았다는 사실을 보여준다.

다음으로 이 헌납운동은 한국 공군을 발전시키기 위해 더욱 체계적으로 구상한 『3개년계획안』을 수립하는 데 강력한 자극을 가했다. 헌납운동의 제2기에 해당하던 1952년 3월, 공군은 전력 확장을 위한 3개년 계획서를 작성하여 정부 주요 부처와 국회 주요 인사들뿐만 아니라 주한 미(美) 제5공군사령관과 주한 미 대사관을 대상으로 배포하였고 주미(駐美) 한국대사관을 통해서도 미국 국회·국방성·합참·공군성 등에도 전달하였다.⁶⁵⁾ 1952년 4월부터 1955년 3월까지 3년에 걸쳐 F-84급 전투기를 주력으로 하는 4개 비행단, 즉 300기의 전투기를 갖춘 공군을 완성하고자 했던 이 계획은 공군의 “대미(對美) 의존성”에 대해 다음과 같이 언급하고 있었다.

“우리는 국방에 전력을 경주하여 왔다. 그러나 한국의 재정 및 경제의 고갈은 공군에게 소용되는 예산을 부여할 수 없으며, 전연 이익이 동일한 우방 즉 미국의 호의적 원조를 기대하게 하는 것이다. 이 막대한 희망을 전제로 하여 정부는 5,800명의 공군 병력 유지에 필요한 봉급, 식량, 사무비 및 약간의 교육비를 담당하고 있을 뿐이다. 1952년도 예산도 비행기, 탄약, 연료 등은 미국에 의빙(依憑)하는 전제로 계상되

63) “항공기헌납운동에 대한 주미 대사관 측 의견에 관한 건.” 『국방내무관계서류철』, 1951, 국가기록원, 관리번호: BA01351105.

64) 공군본부, 『공군사 제1집』(개정판), p. 45.

65) 공군본부, 『공군일지』, 1952년 3월 1일. 사실 이 『계획안』은 이미 1952년 1월에 수립을 완료한 상태였다. “공군 3개년계획안 드디어 장비(裝備)를 완료.” 『경향신문』 1951년 1월 21일.

있으며 더구나 공업 동원이 불가능한 국내 상태로 보아 이러한 애로의 타개는 미국에의 호소로 밖에 있을 수 없다는 결론이 되는 것이다.”⁶⁶⁾

한국이 처한 현실적 한계를 분명히 인식하면서도 『3개년계획안』은 다음과 같은 “한국 정부의 결의”로 마무리하고 있다.

“육군10개 사단에 대하여 공군 4개 비행단이 절대 필요하다.’를 신조로 하고 우방 미국 정부의 힘을 빌리고 설혹 여의치 않을 경우에는 자력으로라도 해결하겠다는 결의만 있으면 만사는 용이하고 진전될 것이다.”

공군력 확충의 절대적 당위와 불가피한 한계에 대한 이러한 뚜렷한 인식은 이 계획안이 전시(戰時)라는 열악한 상황에서도 국민의 자발적인 헌납금에 의존하여 전력을 확충하려 했던 1951년 헌납운동의 동기와 인식을 그대로 계승하고 있음을 보여준다. 또한 헌납운동이 보여준 현실적 한계뿐 아니라 공군력의 확장에 대한 범국민적 지지를 인식함으로써 공군은 더욱 체계화된, 그러나 한층 야심적인 확장 계획을 수립하여 미국에 직접 호소하려는 시도로 나아갔던 것이다.

지금까지 살펴본 바와 같이, 1951년에 시도된 ‘항공기헌납기금모집운동’은 하나의 처절한 실패였다. 6·25전쟁이라는 결핍과 고통의 기간에 막대한 액수를 모금하려 했다는 점에서 어쩌면 가망 없는 시도였다. 그러나 한국의 공군력 건설은 그 시작부터 ‘가망 없는 시도’의 연속이었다. 1943년에 광복군에서「공군설계위원회 조례」를 제정했을 때도, 해방 직후 ‘한국항공건설협회’를 만들었을 때도, 심지어 1948년에 최초의 항공부대가 만들어졌을 때도 공군을 창설하겠다는 시도가 이미 실현 가능성이 거의 없는 것이었다.⁶⁷⁾ 그 가망 없는 시도

66) 공군본부, 『대한민국공군 3개년계획안』, 공군역사기록관리단, p. 5.

67) 공군 창설기의 환경에 대해서는 다음을 참고할 것. 강창부, 김기동, 이지원, “공군의 창설에서 최용덕의 역할.” 『민족문화논총』, 제64호, 2016.

들을 간과하면 한국의 공군력 건설과정을 온전하게 이해하기 어려운 것이다.

헌납운동이 제2기에 접어들어 있던 1951년 연말에 공군 총참모장은 기자회견에서 ‘자주적 국방’의 필요성을 역설했다.

“이제 또 다시 방대(龐大)한 적 공군세력을 볼 때 우리는 다시금 중대한 사태를 예기하지 아니할 것으로 생각되며 우리 공군 확충은 실로 초미의 급한 일이다. 북한괴뢰공군에 대한 정보는 이미 「유엔」군 총사령부와 미 국방성에 보고된 것으로 믿고 있으며 이에 대한 전체적인 고려가 진행 중일 것이라고 나는 생각한다. 그러나 우리는 자주적 위치에서 우리 국방력을 건설해야만 될 것으로 정부는 물론 전 국민이 총 역량을 기울일 것이며 우방국가의 성의 있는 군사원조도 기대하는 바이다.”⁶⁸⁾

헌납운동은 공군력을 건설하기 위한 한국의 “자주적” 노력을 상징적으로 보여주었다. 6·25전쟁기 한국 공군은 불가피하게 미국의 원조에 의존할 수밖에 없었지만, 공군력 건설과 확충은 일방적인 ‘시혜’의 결과로만 간주할 수 없다. 그것은 원조에 관한 미국 내 정치적·정책적 판단의 변화와 함께 절박한 상황을 타개하려는 한국의 자주적인 노력이 상호작용하는 과정이었다. 비록 목표액을 달성하지 못했다는 점에서 결국 실패했지만, 그 시도는 1943년 이후부터 지속되고 그 이후에도 『3개년계획안』 등으로 이어졌던 자주적인 공군력 건설 노력의 뚜렷한 계승이었다.

68) 공군본부, 『역대참모총장 연설문집(제1대-5대)』, 1982, pp. 99~100.

참고문헌

공군본부, 『공군간급정책 수립과 국민운동 전개에 관한 회의록』, 1951, 국가기록원, 관리번호: CA0201006.

_____, 『공군사 제2집』, 서울: 공군본부, 1964.

_____, 『공군일지: 1948-1953』, 공군역사기록관리단, 2001.

_____, 『대한민국공군 3개년계획안』, 공군역사기록관리단, 1952.

_____, 『역대참모총장 연설문집(제1대-5대)』, 공군역사기록관리단, 1982.

_____, 『항공기 사고 통람 (1950-1972)』, 공군역사기록관리단, 1973.

_____, 『항공전사: 한국전쟁』, 서울: 공군본부, 1989.

_____, 『공군사 제1집(개정판)』, 계룡: 공군본부, 2010.

공보처, 『官報』 제187호, 1949년 10월 1일, 대통령령 제254호, “空軍本部職制”.

국방부, “항공기헌납기금모집요강(제85회).” 『국무회의록보고철』, 1951, 국가기록원, 관리번호: BA0135067.

_____, “항공기헌납기금모집요강.” 『국무회의부의안건철』, 1951, 국가기록원, 관리번호: BA0135063.

_____, “항공기헌납운동에 대한 주미 대사관 측 의견에 관한 건.” 『국방내무관계서류철』, 1951, 국가기록원, 관리번호: BA0135105.

_____, 『국방본부역사일지』, 1966, 국가기록원, 관리번호: BA0838447.

_____, 『국방사』, 서울: 국방부역사편찬위원회, 1987.

국회사무처, 『제11회 제40회 국회임시회의속기록』, 1951년 8월 6일.

_____, 『제1회 국회 제100차 회의 국회속기록』, 1948년 11월 10일.

김경록, “6·25전쟁 이전 공군의 창군과 전력 증강.” 『軍史』 제73호, 2009.

_____, “해방 이후 남북한의 공군력 인식과 한국전쟁 준비과정.” 『軍史』 제67호, 2008.

김가동, “1945-1948년 항공력 건설 노력과 그 의의.” 『軍史』 제99호, 2016.

김가동·강창부·이지원, “공군의 창설에서 최용덕(崔用德)의 역할.” 『민족문화논총』 제64집, 2016.

박동찬, “주한미군사고문단(Kmag)의 조직과 활동(1948-53).” 한양대학교 사학과 박사학위논문, 2011.

백기인, 『건군사』, 서울: 군사편찬연구소, 2002.

윤시원, “제1공화국 초기 국방정책 연구: 한국군의 증강과 대미 군사외교를 중심으로” 성균관대학교 사학과 석사학위논문, 2009.

이미숙, “6·25전쟁기 미국의 한국군 증강정책과 그 특징.” 『軍史』 제67호, 2008.

이신재, “6·25전쟁기 북한공군의 성장과정 고찰.” 『軍史』 제89호, 2013.

장성규, “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원.” 『軍史』 제75호, 2010.

총무처, “비행기 헌납금 전수에 관한 건.” 『국회 및 국무회의 관계서류철』, 1951, 국가기록원, 관리번호: BA0587725.

- 총무처, “비행기 헌납에 관한 국민운동 전개에 건.” 『제32차 차관회의록』, 1951, 국가기록원 관
리번호: BA0085309.
- _____, 『제56회 국무회의록』, 1949년 6월 7일.
- _____, 『제32회 국무회의록』, 1949년 3월 18일.
- 한철호, 『미국의 대한정책: 1834-1950』, 춘천: 한림대학교 아시아문화연구소, 1998.
- Neiberg, Michael S., *Warfare in World History*. London: Routledge, 2002.
- Olson, John Andreas, ed., *Routledge Handbook of Air Power*. New York: Routledge, 2018.
- Sawyer, Robert K., *Military Advisors in Korea Kmag in Peace and War*. Washington, DC: University Press of Pacific, 1988.
- United States Department of State, *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1949*. Washington: U.S. Government Printing Office, 1949.
- “경기중학서 비기기금 기탁.” 『경향신문』 1952년 3월 2일.
- “누계 4억여 원, 목표액의 불과 4%, 비기헌납기금.” 『동아일보』 1951년 11월 16일.
- “대공(大空)은 방위제일선, 항공기를 한 대라도 더 구입, 헌납운동에 자진 참가하자.” 『동아일보』 1951년 7월 30일.
- “北韓避難民의 赤誠 感激!! 航空基金을 獻納.” 『마산일보』 1951년 9월 5일.
- “비기(飛機)헌납금 답지.” 『동아일보』 1951년 9월 5일.
- “비행기구입기금 답지(遷至).” 『동아일보』 1952년 3월 12일.
- “애국심 발휘 읍소, 김정천(金京天) 씨가 헬기로 비기구입기금 헌납 촉구.” 『동아일보』 1951년 9월 26일.
- “항공협회 재건.” 『동아일보』 1951년 8월 7일.
- “항협(航協) 재건 궤도, 임원 선임 구성.” 『동아일보』 1951년 8월 22일.
- 국회회의록시스템(<http://likms.assembly.go.kr>).
- 국가기록원(<http://theme.archives.go.kr>).

Abstract

The Korean Voluntary Effort to Increase Their Airpower During the Korean War
- With Special Reference to the National Fundraising Movement for Aircraft in 1951 -

Changboo Kang(Professor, ROK Air Force Academy)
Jiwon Lee(Assistant Professor, ROK Air Force Academy)
Hyuk Lim(Assistant Professor, ROK Air Force Academy)

This research deals with the voluntary effort of the R.O.K Air Force to increase its airpower during the Korean War. The major policy of the Korean government for building its airpower since its establishment in 1948 was "cultivating human resources first, procuring aircraft next". The Korean government asked U.S.A. a series of military aids after having obtained human resources and organizations through the establishment of the Army Aviation Academy(later Air Force Academy) and the R.O.K. Air Force in 1949. However, the Korean government first had to procure ten AT-6 aircraft through a national fundraising movement between 1949 and 1950 in order to train airmen properly. With the outbreak of the Korean War, the strengthening of airpower became an urgent business. Poor training of aircrew increased the rate of aircraft losses, and the increased loss of aircraft in turn worsened the condition of training of aircrews. Under such circumstances, the Korean government, most notably its Air Force, again resorted to a national fundraising movement for the procurement of aircraft. The movement lasted from July 1951 to April 1952 was not successful in bearing fruit in substantially increasing its airpower as it failed to meet the target. Nevertheless, it played a significant role in the Korean history of airpower during the war. The movement was quite enough to demonstrate to the American officials the Korean determination to strengthen their airpower. Furthermore it assumed a crucial role in drawing up the "Three Year Plan of Korean Air Force", a blueprint for its further strengthening of airpower. Above all, the movement fully demonstrated the Korean voluntary effort to arm their militaries without solely resorting to the American aid.

Keywords : the Korean War, ROK Air Force, Air Force Power, Air Power,
the Fundraising Movement for Aircraft in 1951,
the National Fundraising Movement

투고일: 2018년 11월 13일, 심사일: 2018년 11월 27일, 게재확정일: 2018년 12월 14일