

북한 공군 창설 과정을 통해 본 식민지 유산의 연속과 단절

김선호(한국학중앙연구원)

이 연구는 북한 공군의 창설 과정을 인민군 내부 문서에 입각해 역사 사실적으로 밝히고, 이 과정 속에서 식민지 유산이 어떻게 연속되고 단절되었는지 살펴본다. 북한 공군 창설 과정에는 식민지 유산의 연속과 단절이 공존한다. 일반적으로 북한에서 철저한 친일파 청산이 이루어졌다고 알려져 있으나, 공군의 경우는 다르다. 해방 직후 처음 창설된 신의주항공대에는 일본군 출신이 대거 참여했다. 반면에 항공대 학생들은 대부분 북한에서 자란 청년들이었다. 민간항공단체는 해방 직후 북한에서 가입한 청년과 노동당원들로 채워졌다. 이들은 상대적으로 식민지 유산의 영향을 적게 받고, 북조선로동당의 당적 입장에 따라 육성되었다. 민간항공단체에 비해 평양학원 항공과에는 인적·물적·운용적 측면에서 식민지 유산이 지속되었다. 인민군은 항공연대시기에 와서 비로소 식민지 유산과 단절하게 된다. 항공연대는 물적·제도적·운용적 측면에서 일본군의 군사적 요소를 배제하고 소련군의 군사적 요소를 도입했다. 그러나 인적 측면에서는 이와 다르다. 항공연대 병력은 대부분 항공건설후원회와 평양학원 항공과에서 육성된 북한출신 청년들이었다. 하지만 항공연대에는 소련군체계가 도입된 이후에도 다수의 일본군 출신들이 조종사와 상급군관으로 근무했다. 일본군 출신들은 개전 당시에도 전투기조종사와 지휘관으로 직접 참전했다.

주제어: 북한 공군, 식민지 유산, 평양학원, 항공연대, 소련군, 일본군, 친일파

1. 서론

해방 직후 북한 지역에는 자연발생적으로 민간항공단체들이 결성되었다. 북한 지역에 있었거나 입북한 항공인력들은 해방된 조국에서 자신의 경력과 전문지식을 활용하고 싶어 했다. 또한, 북한 지역을 점령한 소련군과 북한정치세력도 전문병과에서 근무한 이들의 경력과 전문지식을 활용하고자 했다. 해방 직후 항공인력들은 자기가 거주하는 지역의 도시를 중심으로 민간항공단체를 조직했고, 활동 과정에서 점차 서로의 존재를 확인했다. 각 도시의 민간항공단체들은 이후 북한 지역 전체를 포괄하는 항공연합단체로 발전하게 된다. 항공연합단체 간부들은 그들의 조직을 민간단체로 유지하고자 했다. 그러나 북한의 공산주의자들은 항공연합단체에 대한 당의 영향력을 확대시키고자 했다. 북한 지역의 항공연합단체들은 평양학원 항공과로 흡수되었다. 그 후 평양학원 항공과는 인민군 창설과 동시에 항공대대로 전환되었다. 그리고 정부 수립 후 항공연대로 증편되었다. 북한 공군의 창설 과정은 민간항공단체가 당과 국가의 무장력으로 개조되는 과정이었다는 점에서 중요하다. 동시에 이 과정은 북한 공산주의자들이 분단된 정세하에서 북한 지역을 어떻게 민주기지로 육성하려 했는지를 잘 보여준다.

북한 공군의 창설 과정에 대한 연구는 많지 않다. 다만, 조선인민군 연구의 일환으로 북한 공군에 대한 몇 가지 사실이 밝혀졌다. 그러나 북한 공군의 창설 과정을 독립적인 주제로 다룬 연구 성과는 거의 없다. 기존 연구는 주로 북한 공군의 무장수준과, 군수충원 과정을 밝히는 데 집중되었다. 이 같은 연구경향은 한반도가 분단된 상황에서 북한 공군에 대한 연구가 안보에 직결되는 주제였기 때문이다. 이에 따

라 북한 공군 창설 과정에 대한 연구는 주로 국방부에서 진행되어 왔다.¹⁾ 특히, 2004년에 발간된 『6·25전쟁사』는 노획문서·구조문서·미군문서와 기존 연구 성과를 망라해 신의주항공대에서부터 항공사단에 이르기까지 북한 공군의 창설 과정을 상세히 밝혀냈다. 개인 연구자로서는 장준익이 조선인민군 창군 과정의 일환으로 북한 공군의 창설 과정에 대해 연구한 바 있다.²⁾ 최완규는 북한 공군의 창설시기를 시대별로 정리했다.³⁾ 김용현은 인민군 형성 과정(1945.8~1948.2)의 일환으로 공군 창설 과정을 연구했다.⁴⁾ 김광수도 1947년 이후 인민군의 조종사 훈련 상황과 항공기 도입 과정, 항공연대의 기본 편제를 연구했다.⁵⁾ 김광운은 노획문서를 바탕으로 조선항공협회, 평양학원 항공반, 북조선항공건설사업후원회의 결성사실을 서술했다.⁶⁾

기존 연구는 공통적으로 인민군 창군 과정의 일환으로 북한 공군의 제도적 변화를 연구했다. 이 과정에서 민간항공단체인 신의주항공대와 조선항공협회, 북조선항공건설사업후원회에 대해 일부 연구된 바

-
- 1) 국방부에서 진행한 북한 공군에 대한 연구는 시기별로 다양하다. 국방부의 연구 성과는 주로 공식전사에 집대성되었다. 대표적인 공식전사로는 다음 문헌을 참고하기 바란다. 공군본부 정훈감실, 『空軍史』, 제1집(1962); 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권(1967); 육군본부 군사연구실, 『창군전사』(서울: 육군본부, 1979); 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제1권(2004).
 - 2) 장준익, 『북한인민군대사』(서울: 서문당, 1991), 34~37, 45~47쪽.
 - 3) 최완규, “조선인민군의 형성과 발전” 『북한체제의 수립 과정』(서울: 경남대학교 극동문제연구소, 1991), 139~176쪽.
 - 4) 김용현, “북한인민군대의 형성 과정에 관한 연구”(동국대학교 정치외교학과 석사학위논문, 1994), 33~62쪽.
 - 5) 김광수, “조선인민군의 창설과 발전, 1945~1990,” 『북한군사문제의 재조명』(파주: 한울, 2006), 73~74쪽; 김광수, “한국전쟁 전반기 북한의 전쟁수행 연구”(경남대학교 북한대학원 박사학위논문, 2008), 69쪽.
 - 6) 김광운, 『북한정치사연구 1』(서울: 선인, 2003), 573~574쪽.

있다. 그러나 기존 연구는 가장 기본적인 사실들을 해명하지 못했다. 특히, 북조선항공건설위원회의 실체, 조선항공협회와 북조선항공건설사업후원회의 조직구성·변화 과정, 평양학원 항공과의 인적 구성·내부 상황, 항공연대의 창설시기·인적 구성·부대편제 등은 밝혀지지 않았다. 또한 기존 연구는 개별적 민간항공단체가 어떤 계기와 이유로 항공연합단체로 통일되었는지에 대해 해명하지 못했다. 이 같은 내용들은 북한 공군의 창설 과정과 그 특징을 밝히는 데 필수적인 역사적 사실이다.

무엇보다 기존 연구는 북한 공군의 창설 과정에서 식민지 유산의 연속과 단절문제에 주목하지 못했다. 1948년 9월 9일 민족보위성 예하에 항공대대가 창설되었는데, 이때는 식민지에서 해방된 지 불과 3년이 지난 시점이었다. 식민지의 유산은 여전히 북한 사회 전역에 남아 있었고, 새로운 국가의 모델인 소련의 방식은 정착되지 못했다. 북한의 식민지 유산에 대한 기존 연구는 주로 일제제도의 폐지 과정과 북한의 친일파 규정·처리 과정에 집중되었다. 일제제도는 민주개혁시기에 폐지되었고, 친일파 처리 과정에서는 철저한 방식으로 친일파의 경제적 기반과 공민권을 박탈했다고 평가했다. 다만 기술자·지식인 일부가 통일전선 차원에서 재배치되었다고 보았다.⁷⁾ 그러나 식민지의 유산은 한순간에 단절되지 않았고, 의외로 오랫동안 북한 사회에 지속되었다. 북한 공군의 창설 과정에는 식민지 유산이 지속적으로 출현하는 동시에, 식민지 유산과의 단절도 나타난다.

이 글은 일차적으로 북한 공군의 창설 과정을 역사 사실적 연구방

7) 대표적인 연구 성과로는 다음을 참조하기 바란다. 이강수, “해방 직후 남북한의 친일파수청 논의연구,” 『역사학 연구』, 제20호(2003); 변지운, “해방 직후 북한의 친일파 청산: 1945~1946”(성균관대학교 사학과 석사학위논문, 2007).

법으로 해명하는 것을 목적으로 한다. 즉, 새로운 사료를 통해 밝혀지
 지 않은 역사적 사실을 엄밀히 확인하고자 한다. 연구 시기는 1945년
 10월 25일 신의주항공대가 창설된 시점부터 1949년 12월 항공연대가
 항공사단으로 증편되기 전까지 시점이다. 특히, 이 연구는 공군 창설
 과정에 참여한 인물에 주목했다. 즉, 어떤 경력을 가진 사람들이 공군
 창설에 참여했고, 이들이 그 과정에서 어떤 역할을 수행했는지 밝혀보
 고자 한다. 또한, 이 글은 북한 공군의 무기와 훈련프로그램에도 주목
 할 것이다. 즉, 공군 창설의 각 단계별로 주력무기와 훈련프로그램이
 어떻게 변화하고, 이것이 북한 공군의 군사적 특징에 어떤 영향을 미
 쳤는지 해명하고자 한다. 식민지 유산은 제도보다 인물과 군사적 요소
 에 장기 지속하는 경향이 있기 때문이다. 필자는 이상을 통해 최종적
 으로 공군 창설 과정에서 식민지 유산이 어떻게 연속되었고 단절되었
 는지 살펴볼 것이다. 구체적으로는 일본군의 군사적 요소와 소련군의
 군사적 요소가 시기에 따라 어떻게 변화했는지에 주목하고자 한다.
 우리는 이를 통해 북한정치세력의 식민지 유산에 대한 입장을 밝혀낼
 수 있을 것이다.

이 글에서 주로 활용한 자료는 미군노획문서이다. 특히 북한 지역
 민간항공단체가 생산한 내부 자료와 항공연대·항공사단이 생산한 내
 부 자료를 주로 활용했다. 이 자료들은 침식되지 않은 당대자료로, 당
 시의 내부 상황과 활동내용을 사실적으로 파악하는 데 유용하다. 또
 한, 평양학원 항공과에서 비행사로 활동한 윤운렬의 회고록도 중요하
 게 활용했다. 윤운렬의 회고록에는 최초로 밝혀진 평양학원 항공과의
 내부 상황과 북한 공군 창설에 참여한 일본군 출신들의 경력과 행적
 이 담겨 있다.

2. 민간항공단체와 식민지 유산의 존재

해방 직후 북한 지역에는 다양한 경력의 항공인력들이 존재했다. 이들은 자발적으로 항공단체를 조직해 북한 지역에 있는 항공인력들을 규합했다. 북한 지역에서 최초로 결성된 민간항공단체는 신의주항공대였다. 신의주항공대는 1945년 10월 25일 “일본 나고야항공학교(名古屋航空學校) 출신 이활(李闊)과 중국비행학교 출신 왕련을 중심으로 임운봉(林雲峯), 김명하(金明河), 강대용(姜大鏞), 윤응렬(尹應烈), 이세영(李世英), 이영일(李英一)” 등 약 50여 명의 항공 관련 경력자들이 신의주에서 결성했다.⁸⁾ 신의주항공대 대장은 이활이었다. 이활은 해방과 동시에 신의주에 소년항공대를 조직하면서 평양 대동문 옆에 항공협회를 조직한 바 있었다. 소년항공대는 과거 항공계통에 종사한 경험이 있는 이들을 수합해 신의주항공대에 입대시키기 위한 것이었다.⁹⁾

신의주항공대가 결성되자 신의주비행장에 주둔한 소련공군주둔사령관 막심 소좌는 ‘일본제 95식 고급연습기’를 신의주항공대에 인계했다. 사실 항공대를 조직한 이활은 소련군 입북 당시 각 비행장에서 파괴된 일제비행기 중 사용가능한 95식 고급연습기를 수리했다. 입북 이후 소련군이 이 비행기를 신의주항공대에 정식으로 인계한 것이다. 또한, 소련군사령부와 북조선공산당 간부들은 신의주항공대의 운영에 개입하기 시작했다. 그들은 이활 등 신의주항공대 130명 전원을 민청에 가입시켰다. 그리고 ‘마이오리 막심’ 소좌를 신의주항공대 제1

8) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 697쪽; 사회과학원 역사연구소, 『조선전사』, 24권(평양: 과학백과사전종합출판사, 1981), 131쪽.

9) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 697쪽.

대 고문관으로 취임시켰다. 신의주항공대는 수리한 일본제 95식 고급 연습기 3대를 가지고 1945년 11월부터 신의주, 평양, 정주, 진남포, 청진 사이에서 비행훈련을 개시했다. 신의주항공대는 일본, 중국, 만주, 소련에서 귀국한 항공기술자들이 입대해 총인원이 400명을 넘게 되자, 1946년 5월 훈련장소와 경비(經費)관계로 신의주에서 평양비행장으로 이동했다.¹⁰⁾ 항공대의 총인원은 창설당시 50명, 창설직후 130명, 1946년 5월 현재 400명이었다. 현재까지 신의주항공대 소련고문관 막심 소좌의 역할에 대해서는 밝혀진 바가 없다. 이 시기 각 도에 임명된 소련 고문관들이 경무사령부의 업무(반소 선전의 적발 등)를 지도하고 사회조직들의 활동을 지원했으므로 비슷한 역할을 수행했을 것으로 추정된다.¹¹⁾ 소련군과 북조선공산당 간부들이 신의주항공대에 개입한 것은 민간항공단체를 소련군과 공산당의 관리하에 뒀으로써 향후 공군 창설을 대비하기 위한 조치였다.

신의주항공대는 조종사와 항공기술자들로 구성되었다. 항공대의 창설멤버는 일본비행학교 출신 20명, 중국비행학교 출신 10명, 만주 출신과 각 공장에서 근무하던 기술자 20여 명이었다. 신의주항공대는 조종교육대, 정비교육대, 통신교육대로 구성되었다. 교육대는 1945년 10월 25일 개교했다. 항공대는 1945년 11월 말 제1기생으로 80명을 모집해 조종교육대에 30명, 정비교육대에 30명, 통신교육대에 20명을 입대시켜 본격적인 교육을 시작했다.¹²⁾ 신의주항공대 제1기생은 각지의 조선항공협회 회원과 열성분자 중에서 학력이 우수한 자를 선발했

10) 위의 책, 697쪽; 공군본부 정훈감실, 『空軍史』, 제1집, 67쪽.

11) 기광서, “소련군의 북한 진주와 부르주아민주주의 노선,” 『통일문제연구』, 제20권 제1호(2005), 75쪽.

12) 공군본부 정훈감실, 『空軍史』, 제1집, 66~67쪽.

다. 제1기생은 3개월간의 학과교육을 마치고 1946년 2월에 졸업했다. 2월 23일에는 제2기생 160명을 모집했다. 제2기생은 신의주항공대가 평양학원으로 편입된 이후 1946년 6월에 졸업했다.¹³⁾ 즉, 신의주항공대에서는 조종사, 정비사, 통신사가 육성되었다. 1949년에 창설된 항공사단 비행학생 중에는 신의주항공대 제1기 ‘활공학생’ 출신이 있다. 조종교육대에 입대한 학생들을 활공학생이라고 부른 것으로 보인다. 리희영은 1945년 해방 이후 10월 27일까지 부락 자위단에서 활동했다. 이때 신의주항공대가 조직되고 활공학생을 모집하자 그는 여기에 응시해 합격했다. 리희영은 1945년 11월 신의주항공대에 입대해 평북 안주로 가서 ‘활공기 3급’ 교육을 완료했다. 졸업 후 그는 평양학원에 입학했다.¹⁴⁾ 리희영의 사례를 통해 몇 가지 새로운 사실을 알 수 있다. 신의주항공대 활공학생은 시험을 통해 선발했으며, 활공학생 제1기생은 1945년 11월에 입대했다. 또한, 활공학생들은 입대 후 활공기교육을 받았으며, 활공기교육은 급수에 따라 구분해 실시되었다.

필자는 신의주항공대에서 활동한 인물들의 경력을 확인해보았다. 먼저, 신의주항공대 대장인 이활에 대해 알아보자. 이활은 1945년 당시 30세로, 제2차 대전 종전 당시 비행시간 2,000시간의 기록을 가지고 있어 북한 지역 항공계에서는 가장 비행기록이 많은 인물이었다.¹⁵⁾ 그는 평안북도의 지주 아들로 태어나, 일본 나고야비행학교를 졸업했다. 제2차대전 중에는 일본 해군 촉탁비행사로 근무했다. 신의주항공대 대장을 맡았고, 항공대가 평양학원 항공과로 흡수되자 부과장을

13) 위의 책, 67쪽.

14) 리희영(조선인민군 866군부대), 『자서전』(1949.11), RG 242, SA 2009, Box 4, Item 111.2.

15) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 697쪽; 공군본부 정훈감실, 『空軍史』, 제1집, 66쪽.

맡았다.¹⁶⁾ 이활과 함께 신의주항공대 결성을 주도한 인물은 왕련이다. 왕련은 기존에 알려진 것처럼 중국비행학교 출신이 아니라 소련 동방노력자공산대학을 졸업한 인물이다. 그는 함경도에서 태어났다.¹⁷⁾ 왕련은 1935년 모스크바 동방노력자공산대학에 입학해 1939년에 졸업했다. 그는 이곳에서 이론 및 응용군사교육을 받았다. 졸업 후 중국으로 돌아가 항일연군 비행과장을 맡았다.¹⁸⁾ 왕련은 해방 직후 입북해 신의주항공대 결성에 참여했다. 1946년 3월 17일 신의주항공대가 평양학원 항공과로 전환되자 항공과장으로 임명되었다.¹⁹⁾ 그는 소련어를 잘해 소련고문과의 의사소통도 원활했고, 상대적으로 소련군사교리나 전술에 대한 이해가 높았다고 한다.²⁰⁾

신의주항공대에는 일본군 출신이 많았다. 특히, 일본 소년비행병학교 ‘소비15기 을(少飛15期 乙)’ 출신들이 대거 가입했다. 평양학원 항공과에 입대한 윤응렬에 따르면, 신의주항공대에는 소비15기 을 동기생들이 많았다. 그들은 신의주항공대가 평양학원 항공과로 흡수되면서 모두 장교로 임명되었다.²¹⁾ 신의주항공대에는 그 외에도 일본군 출신이 많았다. 강대용(康大鏞)은 평양사범을 졸업했다. 그는 일본으로 건너가 일본 ‘특간1기’를 졸업하고 조종사가 되었다. 그는 해방 직후 신의주항공대에 들어갔다.²²⁾ 장연진(張然鎭)은 1926년 황해도에서 태어

16) 윤응렬, 『상처투성이의 영광』(서울: 황금알, 2010), 75쪽.

17) 위의 책, 75쪽.

18) 안승환, “주북한 소련군사고문단의 북한군 지원활동(1946~1953년),” 『한국전쟁사의 새로운 연구』, 제2권(서울: 국방부 군사편찬연구소, 2002), 389~390쪽.

19) 윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 75쪽.

20) 안승환, “주북한 소련군사고문단의 북한군 지원활동,” 389~390쪽.

21) 윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 75쪽.

22) 위의 책, 119~120쪽.

났다. 그는 1943년 4월 일본으로 건너가 타치아라이(太刀洗)육군비행 학교에 입학해 1944년 4월에 졸업했다. 그는 1945년 평북 신의주에서 일본비행대 조종사로 근무하다 해방을 맞이했다. 장연진은 해방 직후 귀가해 있다가 1946년 2월 신의주항공대에 입대했다.²³⁾

위에서 인용한 신의주항공대 창설멤버 중 일부는 창설 과정에 참여하지 않았다. 윤응렬(尹應烈)은 베트남 사이공에서 프랑스군 포로로 있다가 1946년 5월에 부산으로 귀국했다.²⁴⁾ 이세영(李世暎)²⁵⁾은 말레이시아 렌반섬에서 연합군 포로로 있다가 1946년 4월 부산으로 귀국했다.²⁶⁾ 윤응렬과 이세영이 입북한 시점에는 이미 신의주항공대가 평양 학원 항공반으로 개편되어 있었다. 위에서 살펴본 바와 같이 신의주항공대는 주로 조종사와 항공기술자를 중심으로 창설되었고, 특히 일본군 조종사출신들이 대거 가입했다. 즉, 신의주항공대는 조종사·항공기술자들의 민간항공단체이자 조종사·정비사·통신사 양성단체였다.

신의주항공대는 지역적으로 평안도에 국한되었다. 이와 달리 신의주항공대가 창설된 지 두 달 후 북한 지역에는 전국적 규모의 민간항공단체가 조직되었다. 1945년 12월 15일 평양, 함흥, 청진, 회령 등지에 항공기술 보급을 목적으로 조선항공협회가 결성되었다.²⁷⁾ 조선항공협회는 각 지역에 자발적으로 결성된 항공협회를 기반으로 출발했다. 평양, 신의주, 함흥, 청진, 회령에는 이미 항공협회가 조직되어 있었다. 조선공산당 북조선분국은 이미 조직된 항공협회들을 하나로 통

23) 張然鎭(飛行科 軍官), 『自敍傳』, RG 242, SA 2009, Box 5, Item. 83.

24) 윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 66~67쪽.

25) 이세영의 한자명은 ‘李世英’이 아니라 ‘李世暎’이다.

26) 윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 502~504쪽.

27) 사회과학원 력사연구소, 『조선전사』, 24권, 131쪽; “해방 후 4년간의 국내외 중요일지,” 『북한관계사료집』, 제7권(과천: 국사편찬위원회, 1989), 584쪽.

합하고, 각 지방에 추가로 지부를 결성해 조선항공협회가 통일적으로 지도하도록 했다. 먼저 비행장이 있는 지역에는 항공기술자들이 있으므로 모두 항공협회를 조직하도록 했다. 이를 통해 항공기술자들을 집결시키고, 항공기술을 배우려는 청년들을 우선적으로 받아들여 회원을 늘릴 예정이었다. 조선항공협회는 향후 ‘국제항공연맹’에도 가입할 계획이었다. 조선항공협회 회장에는 김일성이 취임했다. 김일성은 1945년 11월 29일 ‘신의주항공협회’를 방문한 자리에서 항공협회 회원들에게 “앞으로 창건될 조선항공대의 씨앗이 되고 싹이 되어야” 한다고 강조했다. 즉, 조선항공협회는 향후 창설될 ‘조선항공대’의 기간요원을 양성하기 위한 단체였다.²⁸⁾ 조선항공협회의 결성은 북한 항공단체의 성격을 변화시켰다. 조선항공협회 결성 이후 기존에 결성된 민간항공단체는 조선항공협회의 지도를 따라야 했다. 북조선분국은 조선항공협회를 통해 민간항공단체를 간접적으로 당에서 관리하고자 했다. 그 후 민간항공단체들은 조선항공대를 건설하기 위한 기간요원 양성단체로 변화하기 시작했다. 특히, 조선항공협회는 조선항공대에 필요한 항공기술자 양성을 담당했다.

김일성은 조선항공협회를 육성하기 위해 소련군의 협조를 요청했다. 그는 11월 14일 연해주군관구 군사회의 위원인 쉬떡꼬프 상장을 만나 청년 항공 교육을 위해 전리품 가운데 비행기 3대를 인계해달라고 요청했다. 이때 그는 교관으로 일본군에 복무했던 조선인 비행사 40명가량이 당조직의 관리하에 있다고 발언했다. 이에 대해 쉬떡꼬프는 공산당의 통제하에 활동하는 청년조직 산하에 자발적인 협회를 결성하는 것은 합리적이라고 답변했다.²⁹⁾ 김일성은 당이 직접 관리하는

28) 김일성, “새 조선의 항공대를 결성하자”(1949.11.29), 『김일성 전집』, 제2권(평양: 조선로동당출판사, 1992), 370~371, 373쪽.

항공조직을 원했던 데 비해, 쉬떡꼬뜨는 당이 간접 관리하는 민간항공 단체 수준에 머물길 권고한 것이다. 여기서 김일성이 당이 관리하고 있다고 언급한 일본군 출신 비행사는 신의주항공대와 조선항공협회에 가입해 있던 일본군 출신들을 말한다.

조선항공협회는 이북 지역을 둘로 나누어 ‘관북지부’와 관서지부를 두었다. 그 산하에는 시·군 ‘지구분회(地區分會)’를 조직했다. 필자는 노획문서에서 ‘조선항공협회 관북지구 회령지구분회’ 결성자료를 발견했다. 1946년 3월 1일 조선항공협회 관북지부 회령지구분회는 제2회 설립준비회를 개최했다. 이날 회령지구분회는 회장과 부회장을 선출했다. 또한, 선거를 통해 15명의 집행위원과 7명의 상무위원을 뽑았다. 회령지구분회는 사업기구로 총무경리부, 항공부(航技部), 교육선전부를 설치하고 별도로 고문을 두었다.³⁰⁾

조선항공협회는 1946년 말에 자체적으로 북조선항공건설위원회(이하 항공건설위원회)로 개편하기로 결정했다.³¹⁾ 그리고 1946년 12월 2일 “강령·규약 초안”을 마련했다. 항공건설위원회는 북한항공 창설을 통한 독립국가 건설, 항공과학기술의 향상, 항공문화 건설을 강령으로 내세웠다. 물론 이 중 최우선의 과제는 항공무력 창설이었다. 항공건설위원회 중앙위원회는 평양시에 두기로 했다. 회원자격은 “북조선에 거주하는 만 16세 이상의 공민으로서 본 위원회의 강령과 규약을 승인하는 자”로 정했다. 단, 중학교 이상의 학생은 연령제한을 두지 않

29) 기광서, “북한 무력 형성과 북소관계,” 『中蘇研究』, 제28권 3호(2004), 220쪽.

30) 朝鮮航空協會關北支部 會寧地區分會, “朝鮮航空協會關北支部 會寧地區分會 第二回 設立準備會”(1946.3.1), 師團대열과, 『日報』(1950.2.28), RG 242, SA 2009, Box 2, Item 117.

31) “북조선 항공건설위원회에 대하여”(1947.1.8), 『북한관계사료집』, 제30권(과천: 국사편찬위원회, 1998), 106~107쪽.

기로 했다. 항공건설위원회의 사업내용은 광범위했다. 첫째, 항공문화의 대중적 보급, 둘째, 민주주의 교양과 대중적 훈련 실시, 셋째, 선진국과 항공문화 교류, 넷째, 항공구락부(俱樂部)·훈련대(訓練隊)·연구소 설치, 다섯째, 항공기 및 각종 부대공작 실시, 여섯째, 항공경기·전람·강좌·연구·영화 등 각종 회합 개최, 일곱째, 항공신문·잡지·라디오선전의 발행 및 실시, 여덟째, 항공우편과 여객수송 실시, 아홉째, 항공관련 후생·오락기관 설치 등이었다. 항공건설위원회는 중앙으로부터 리 단위까지 북한 전역에 하부조직을 건설했다. 항공건설위원회 사업을 상설적으로 집행하는 중앙상무위원회 산하에는 집행기구로 조정부, 교육부, 항공부(航技部), 사업부, 총무부를 두었다. 지방조직으로는 도에 도위원회를 조직했고, 시·군에 시·군위원회를 조직했다. 시 산하에는 ‘지구(地區)’를, 군 산하 면단위에는 ‘초급단체위원회’를 두었다. 초급단체위원회 밑에 ‘반(班)’을 조직했다. 또한, 공장·광산·철도·학교 등에는 회원 50명 이상부터 ‘초급단체위원회’를 조직하고, 도위원회의 승인을 얻은 후 시·군위원회에 직속시켰다.³²⁾

항공건설위원회는 북조선민주청년동맹이나 북조선여성동맹처럼 일정 연령이상의 모든 공민을 회원 대상으로 했고, 북한 전역에 하부조직을 건설하고자 했다. 항공건설위원회의 사업은 항공 분야의 연구와 보급, 회원들의 항공지식 함양과 항공훈련에 중심을 두었다. 이는 조선항공협회 지도부가 북한 지역의 모든 민간항공단체를 항공건설위원회로 결집시키고 북한 전역에 하부조직을 구축함으로써 이를 통해 자신들의 영향력을 관철시키려는 의도였다.

이처럼 1946년 12월 2일 조선항공협회는 자체 결정에 따라 항공건

32) 北朝鮮航空建設委員會中央委員會, “綱領規約(草案)”(1946.12.2), 師團대열과, 『日報』(1950.2.28).

설위원회로 개편하고 본격적인 활동에 돌입했다. 그런데 항공건설위원회의 활동은 초기부터 난관에 부딪혔다. 북조선로동당이 조선항공협회의 개편결정을 반대했기 때문이다. 북조선로동당은 이같은 개편에 대해 “국가기관에서 하여야 할 항공건설 과업을 자의로 인계하고 있는 것”이며, “사회단체를 자기들의 생활보장의 도구로 이용하려고 하는 것”이라고 비판했다. 여기서 더 나아가 북조선로동당은 당 차원에서 항공건설위원회를 직접 개조하기로 결정했다. 1947년 1월 8일 북조선로동당은 제20차 중앙상무위원회 회의를 개최해 북조선항공건설위원회를 북조선항공건설사업후원회(이하 항공건설후원회)로 개편하기로 결정했다.³³⁾ 즉, 북조선로동당은 조선항공협회가 민간단체로서 독자적으로 활동하는 것을 반대하고, 당이 직접 관리하는 단체로 개편하기로 결정한 것이다.

항공건설후원회의 주요사업은 “항공선전과 항공건설사업을 목표로 청년들에게 항공과학과 기술 연구를 장려”하는 것이었다. 항공건설위원회의 강령과 규약도 개정되었다. 항공건설후원회의 설립은 항공협회 내에 있는 노동당원들과 김책, 정철우, 노민에게 맡겨졌다. 후원회 위원장에는 김책, 부위원장에는 정철우와 노민이 추천되었다.³⁴⁾ 또한, 각 도당 위원장들에게는 항공건설사업과 후원회사업을 개조·발전시킬 임무가 부여되었다. 이상 결정의 집행에 대한 검열은 북조선로동당 중앙청년부에 맡겨졌다.³⁵⁾ 김책은 잘 알려져 있다시피 항일연군

33) “북조선 항공건설위원회에 대하여”(1947.1.8), 106~107쪽.

34) 김광운은 소련민정국 문서를 인용해 이 단체의 명칭과 위원장·부위원장을 서술했는데 일부 사실이 잘못되어 있다(김광운, 『북한정치사연구 1』, 247쪽). 단체명은 ‘항공대발전협력회’가 아니라 ‘북조선항공건설사업후원회’이며, 부위원장은 ‘권철우’가 아니라 ‘정철우’이다.

35) “북조선 항공건설위원회에 대하여,” 106~107쪽.

과의 원로이자 해방 직후부터 군 창설을 주도한 인물이다. 특히 그는 1946년 8월 15일 군 최고지휘부인 보안간부훈련대대부 창설을 주도했다. 정철우는 1946년 6월 14일 북조선공산당 중앙당학교 ‘조선공산당건설’ 과목 강사였던 인물이다.³⁶⁾ 그는 1946년 8월 30일 창립된 북조선로동당에서 김영태의 뒤를 이어 당 중앙청년부장에 임명되었다.³⁷⁾ 노민의 경력은 알 수 없다. 즉, 북조선로동당은 민간단체였던 조선항공협회를 당이 직접 관할하는 항공건설후원회로 개조했다. 또한, 항공건설후원회 위원장에 군 창설을 주도한 김책을 임명해 항공건설후원회를 준군사단체로 개조했다. 그리고, 부위원장에 당 중앙청년부장을 임명함으로써 항공건설후원회를 당의 통제하에 두었다.

북조선로동당의 개편결정에 따라 1947년 5월 북조선항공건설사업후원회가 창설되었다. 항공건설후원회는 1947년 7월 평양에서 창립대회를 개최했다. 창립대회에서는 중앙위원회 위원 17명이 선출되었고, 후원회의 규약과 정강이 채택되었다. 후원회 의장에는 김책이 선임되었다. 항공건설후원회 산하에는 6개 도위원회, 37개 군위원회, 1,417개 초급단체가 조직되었다. 1948년 11월 1일 현재 후원회 회원은 73,251명에 달했다. 당별분포를 보면 로동당원 8,585명, 민주당원 918명, 청우당원 465명이었다. 사회계층별 분포를 보면, 노동자 14,293명, 농민 10,024명, 회사원(사무원) 14,255명, 학생 34,679명이었다.³⁸⁾

36) 김광운, 『북한정치사연구 1』, 482, 576쪽.

37) 서동만, 『북조선사회주의체제성립사(1945~1961)』(서울: 선인, 2005), 181쪽. 서동만은 이 부서에 대해 ‘청년사업부’라고 서술했으나, 창설 당시 자료에는 ‘중앙청년부’로 나온다. “북조선 항공건설위원회에 대하여,” 106~107쪽.

38) “민주주의민족통일전선: 북조선항공건설사업후원회,” 『주북한소련민정국 3개년 사업총결보고』, 러시아연방대외정책문서보관소, 문서군 0480, 목록 4, 문서합 14, 문서칠 46.

항공건설후원회의 산하조직을 보면 주요 군단위마다 직할조직이 결성되었고, 면단위까지 초급단체가 조직되었다. 회원은 로동당원이 86%를 차지했다. 항공건설후원회가 북조선로동당의 외곽단체로 변모했음을 알 수 있다. 사회계층별로 보면 당시 북한의 계층구성에 비해 노동자, 사무원, 학생 비율이 압도적으로 높았다. 특히 학생이 47%로 회원의 거의 절반을 차지했다. 이는 학생들을 집중적으로 훈련시켜 향후 항공기술자로 육성하기 위한 조치였다.

항공건설후원회는 항공기사, 낙하산 강하자, 글라이더 조정사, 연락사, 무선통신사 교육과정을 개설했다. 항공건설후원회의 교육결과 1948년까지 18명의 항공기사, 15명의 항법사, 460명의 낙하산·글라이더 교관, 245명의 연락사가 배출되어 조선인민군 항공교관으로 임명되었다. 그리고 후원회 소속 작업실을 통해 1947~1948년 동안 87,000대의 모형기와 글라이더가 제작되었다. 또한, 후원회 중앙위원회와 도위원회 산하에 각 부문별 교육과정이 개설되었다. 항공클럽 내에는 50,000명의 청년들이 참여하는 다양한 항공서클이 조직되었다. 평양에는 낙하대가 건설되어 몇 개월만에 4,000회의 도약(점프)이 실시되었다. 후원회는 『인민항공』이라는 기관지를 발행했다. 발행부수는 5,000부였다.³⁹⁾ 항공건설후원회가 육성한 인력은 항공기사, 항법사, 낙하산·글라이더 교관, 연락사 등의 항공기술자였다. 정규공공에 필요한 조종사는 신의주항공대에서 육성하고, 항공기술자는 항공건설후원회가 육성하도록 역할을 나눈 것이다. 또한, 항공건설후원회는 회원의 86%가 로동당원이며 북조선민주청년동맹처럼 북한 전역에 초급단체를 둔 북조선로동당의 외곽단체였다.

39) 위의 자료.

북조선로동당은 쉬띠꼬프의 의견대로 민간항공단체를 당이 직접 관리하는 대신, 당의 외곽조직으로 개조하고 당 중앙청년부장을 통해 이를 통제했다. 이는 애초에 민간항공단체를 당이 직접 관리하고자 했던 김일성의 구상에는 못 미쳤으나, 민간항공단체를 당이 통제하는 청년단체의 산하 협회로 조직하라는 쉬띠꼬프의 구상보다는 발전한 형태였다. 또한, 조선항공협회는 자율적인 민간항공단체를 조직하고자 했으나, 북조선로동당의 당이 직접 통제하는 민간항공단체를 조직하고자 했다. 특히, 조선항공협회와 항공건설후원회는 해방 직후 북한에서 가입한 청년과 로동당원들로 채워졌다. 이들은 일본군의 군사적 요소에 거의 영향 받지 않고, 북조선로동당의 당적 입장에 따라 육성되었다.

3. 평양학원 항공과와 식민지 유산의 연속

조선공산당 북조선분국은 1945년 11월 17일부터 평양학원 창설을 준비했다. 평양학원은 “향후 건설될 정규군대의 핵심간부를 양성하기 위한 기관”이었다.⁴⁰⁾ 평양학원은 1946년 1월 3일 정식으로 개교했으며,⁴¹⁾ 창설당시에는 정치반과 군사반으로 구성되었다.⁴²⁾ 북조선공산당은 1946년 3월 평양학원에 항공반을 신설했다.⁴³⁾ 공군 기간요원을 양성하기 위한 조치였다. 평양학원 항공반이 신설되자 1946년 3월 17

40) 김일성, 『김일성 전집』, 제2권, 276~277쪽.

41) “해방 후 4년간의 국내외 중요일지,” 588쪽.

42) 『正路』, 1946년 1월 15일.

43) 손영중 외, 『조선통사(하)』(평양: 사회과학출판사, 1987), 354쪽.

일 신의주항공대는 평양학원으로 흡수되었다.⁴⁴⁾ 이로써 민간단체였던 신의주항공대는 북조선공산당이 직접 관할하는 군사학교로 개조되었다. 1946년 6월 26일 평양학원 항공반은 항공중대로 개편되었다.⁴⁵⁾ 1947년 10월 평양학원 항공중대는 항공과로 개편되었다.⁴⁶⁾ 평양학원 항공과 과장은 왕련이 맡았고, 부과장은 이활이 맡았다.⁴⁷⁾ 앞서, 신의주항공대의 대장은 이활이었고, 왕련은 창립멤버의 일원이었다. 그러나 평양학원 항공과로 흡수되면서 두 사람의 지위는 역전되었다. 왕련이 팔로군 출신이라는 사실과, 이활이 일본군 출신이라는 사실이 반영된 결과였을 것이다. 평양학원 항공과는 1946년 6월 제1기생(신의주항공대 제3기생) 200여 명을 입교시켰고, 이들은 10월에 졸업했다. 1946년 10월에는 신의주항공대 제1·2기생과 평양학원 항공과 제1기생 중 기술과 성적이 우수한 열성분자 약 300명을 선발해 소련으로 훈련을 보냈다. 1946년 10월에는 평양학원 항공과 제2기생(신의주항공대 제4기생)으로, 중등학교 졸업 이상의 학력을 가진 열성분자 500명을 선발해 입교시켰다.⁴⁸⁾ 평양학원 항공과 학생들은 이곳에서 비행기조종술과 정비교육을 받았다.⁴⁹⁾

1947년 5월 17일 인민집단군 사령부가 창설됨에 따라 8월 20일 평양학원 항공중대 출신들과 항공건설후원회 성원들로 이루어진 조선항공대가 조직되었다.⁵⁰⁾ 조선항공대는 평양학원에서 독립해 인민집

44) 위의 책, 675쪽.

45) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제1권, 289쪽.

46) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 698쪽.

47) 중앙일보 특별취재반, 『秘錄 조선민주주의인민공화국(하)』(서울: 중앙일보사, 1992), 75쪽.

48) 공군본부 정훈감실, 『空軍史』, 제1집, 67쪽.

49) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 675쪽.

단군사령부 예하의 정식 항공부대로 승격되었다.⁵¹⁾ 조선항공대가 창설되기 이전 평양학원 항공중대는 신의주항공대를 이어받은 항공대의 역할과 조종사·항공기술자를 양성하는 군사학교의 역할을 모두 수행했다. 그러나 조선항공대가 독립한 이후부터 평양학원 항공중대(그 후 항공과는 공군인력을 양성하는 군사학교의 역할만 수행했다. 인민집단군사령부 조선항공대는 북한 공군 전투부대의 모체였다. 북한은 지금도 조선항공대가 창설된 8월 20일을 ‘공군절’로 제정해 기념하고 있다.⁵²⁾

당이 직접 관할하는 군사학교였지만, 평양학원 항공과의 훈련환경은 매우 열악했다. 항공과에는 소련고문이 배치되지 않았다. 평양학원 내에는 훈련용 활주로도 있었고, 훈련용연습기로 일본제 95식 고급연습기 3대가 배속되었다. 그러나 비행기의 노후와 추락사고로 인해 비행훈련은 중지되었다. 이후에는 이론교육에 치중하게 되면서 항공중대 제1기생의 졸업도 늦어지게 되었다.⁵³⁾ 이 연습기는 신의주항공대가 소련군으로부터 인계받은 그 비행기였다. 항공과는 비행기가 부족해 비행훈련횟수는 매우 적었다. 비행기의 주 임무는 훈련이 아니라 전국을 비행하며 공산주의 선전뼈라를 살포하는 것이었다. 비행기의 상태도 극히 나빠서 비행도중 엔진이 꺼져 불시착해 조종사가 사망하는 사고도 일어났다.⁵⁴⁾

한편, 평양학원 항공과의 훈련수준은 일본 소년비행병학교의 훈련

50) 기광서, “북한 무력 형성과 북소관계,” 225쪽. 부대의 정식명칭은 다음 자료를 참조했다. 김일성, “새 조선의 항공대를 결성하자,” 370쪽.

51) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제1권, 289~290쪽.

52) 위의 책, 290쪽.

53) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 698쪽.

54) 윤용렬, 『상처투성이의 영광』, 76쪽.

수준에도 미치지 못했다. 일본 소년비행병학교에서는 전시속성 과정으로 2년 과정을 6개월로 단축해 지상교육을 실시했다. 소년비행병학교의 훈련내용은 군사교련, 글라이더 활공훈련, 특수체조, 검도, 급보(急步), 행군 등이었다. 교육내용은 국어, 수학, 항공학, 정비학, 기재취급, 항공기상학, 군대교육령, 작전요무령, 군대내무령, 군대예식령, 항공병조전(操典), 육군형법, 구급법, 항공전술 등으로 속성 주입식교육이 강행되었다. 지상교육을 마친 학생들은 비행교육대에 배치되어 40시간의 속성 기본비행훈련을 받았다. 기본비행훈련에서는 10여 번의 동승조종연습과 학생의 단독비행이 실시되었다.⁵⁵⁾ 이에 비해 평양학원 항공과의 교육은 ‘정치학습’ 중심이었다. 학생들은 3~4개월의 단기 교육과정을 밟았다. 교육은 군사훈련보다 정치학, 러시아어, 공산당사 등의 정치강의에 치중했다.⁵⁶⁾ 평양학원 항공과의 군사훈련은 학생들에게 각개교련(各個教鍊)을 가르치는 수준이었다. 학생들은 ‘차렷·췌·번호’ 등의 구령법에 입각해 소총교련, 경기관총교련, 기관총교련을 받았다.⁵⁷⁾

비행기가 부족해 훈련이 제대로 이루어지지 않자, 항공과는 1947년 봄 독일제 쌍엽 잠자리비행기인 ‘용구망’ 몇 대를 만주에서 입수해왔다. 용구망은 분해되어 기차에 실어온 다음 평양학원 항공과에서 다시 조립되어 훈련용으로 사용되었다.⁵⁸⁾ 현재까지 평양학원 항공과의 훈련프로그램은 발견되지 않았다. 그러나 항공과의 조종사들 중 다수가 일본군 출신이고, 비행기도 일본제비행기였으므로 항공과의 훈련프

55) 위의 책, 34~40쪽.

56) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 675쪽.

57) 朴英根, 『各個教鍊號令』(1947.1.15), RG 242, SA 2009, Box 2, Item 126.

58) 윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 76쪽.

로그랩은 일본식으로 진행되었을 것이다. 일본군 출신 비행사들은 이미 일본 공군의 훈련프로그램을 알고 있었고, 유구망 비행기와 일본제 고급연습기로 훈련받은 경험이 있었다. 소련군사고문이 배치되지 않은 상황에서 일본군 출신 비행사들은 자신들이 교육받은 방식으로 학생들을 가르쳤을 것이다.

그렇다면 평양학원 항공과에 입학한 학생들은 어떤 사람들이었을까? 원래 평양학원의 학생들은 각 도당에 과전된 항일연공파들이 학생모집요강에 따라 엄밀히 선발한 사람들이었다. 이들은 주로 ‘혁명가유자녀들과 로동자, 농민을 비롯한 근로인민의 자녀들과 청년학교 학생들’이었다.⁵⁹⁾ 평양학원 항공과에 입대한 윤응렬에 따르면, 평양학원에 들어온 사람들은 모두 로동당원이었다고 한다.⁶⁰⁾ 그러나 실제 평양학원 항공과에는 모집요강과 다른 경력의 학생들도 입학했다. 리활은 신의주항공대 ‘활공학생’을 평양학원 항공반에 추천해 입학시켰다.⁶¹⁾ 또한, 평양학원 항공과에는 일본군 출신도 다수 입학했다. 그중에는 일본 소년비행병학교 출신도 10명가량 있었다. 항공과에서 비행 경험이 있는 조종사는 윤응렬을 비롯한 소년비행병학교 졸업생을 제외하고 몇 명 되지 않았다.⁶²⁾

필자는 평양학원 항공과에 입학한 일본군 출신들의 경력을 찾아보았다. 항공과에는 일본 소년비행병학교 소비15기 을 출신이 가장 많았다. 윤응렬(尹應烈)은 1927년 평양에서 태어났다. 그는 평양3중학교를 다니다 1943년 여름 일본으로 건너가 소년비행병학교 소비15기

59) 태병렬·오찬복, 『태양을 모시고 60년』(평양: 금성청년출판사, 1997), 65쪽.

60) 윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 79쪽.

61) 리희영, 『자서전』.

62) 윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 75쪽.

을로 합격해 타치아라이(大刀洗)육군비행학교에서 지상훈련을 받았다. 6개월간의 지상훈련을 마치고 메타바루(目達原)비행교육대에 배치되어 기본비행훈련을 받았다. 그는 1944년 7월경 소년비행병학교를 졸업하고, 1944년 8월 인도네시아 자바전선의 일본 공군 교육비행대로 배속되었다. 윤응렬은 1946년 5월 부산으로 입국해 6월에 평양으로 돌아왔다. 그는 1947년 초봄 소년비행병학교 소비15기 을 동기생의 권유로 평양학원 항공과에 입학했다.⁶³⁾ 이세영(李世暎)도 일본 소년비행병학교 소비15기 을 출신이다. 그는 황해도 신계(新溪)의 지주 아들로 태어났다. 그는 서울에서 상업학교를 다니다 1943년 일본으로 건너가 소년비행병학교 소비15기 을로 입학해 기본 조종사훈련을 마쳤다. 그는 졸업 후 1944년 8월 남방 필리핀으로 배속되어 전투조종사 훈련을 받았다. 해방 후 그는 말레이시아에 수용되었다가, 1946년 4월 부산으로 귀국해 이북으로 돌아왔다. 이후 평양학원 항공과에 입대했다.⁶⁴⁾ 이흥부(李興富)는 윤응렬과 함께 평양제3중학교에 다녔다. 그는 소년비행병학교 소비15기 을로 졸업했고, 해방 직후에는 평양학원 항공대에 입대했다.⁶⁵⁾ 최현옥(崔賢玉)은 함경북도 회령 출신이다. 그는 독학으로 일본에 건너가 소년비행병학교 소비15기 을로 졸업했다. 해방 직후 평양학원 항공과에 입학했다.⁶⁶⁾ 이들 외에도 평양학원 항공과에는 소년비행병학교 소비15기 을 출신인 오봉서(吳鳳瑞), 김달현(金達鉉) 등이 입학했다.⁶⁷⁾

63) 위의 책, 26~88쪽.

64) 위의 책, 502~504쪽.

65) 위의 책, 119~120, 136쪽.

66) 위의 책, 78쪽.

67) 위의 책, 73~75쪽.

항공과에는 일본 소년비행병학교 소비14기도 입대했다. 장연진(張然鎭)은 1926년 황해도 황주군 도치면 도치리에서 태어났다. 출신성분은 소작농이었다. 그는 1943년 4월 일본으로 건너가 타치아라이(太刀洗)육군비행학교에 입학했다. 1944년 4월 지상교육을 마치고 타치아라이육군비행학교 대전(大田)교육대로 배치되어 7월까지 비행훈련을 받았다.⁶⁸⁾ 그는 졸업 후 함경남도 함주군 조선 제110부대와 평북 신의주시 ‘일본비행대 추우(宙) 제526부대’로 배속되어 조종사로 근무하다 해방을 맞이했다. 해방 직후 귀가해 있다가 1946년 2월 신의주항공대에 입대했다. 그리고 신의주항공대가 평양학원으로 흡수되자 1946년 6월 평양학원에 입학했다.⁶⁹⁾ 장연진에 따르면, 평양학원 항공과에는 일본 타치아라이육군비행학교 동기생 2명이 입학했다. 한 명은 이영일(李榮日)로 ‘평양학원 비행과’에서 장연진과 같이 근무했다. 다른 한 명은 김승관(金承寬)으로 ‘평양학원 비행중대 소대장’을 맡고 있었다.⁷⁰⁾

이들과 달리 일본 민간항공학교 출신들도 있었다. 안광범은 평안북도 운산의 부유한 집안출신으로 일본 민간항공학교를 졸업한 인물이다. 그는 졸업 후 일본 육군 항공대에서 하사관 조종사로 근무했다. 그는 필리핀의 일본공군기지에서 근무 중 전투기를 몰고 탈출해 중국

68) 일본 소년비행병학교 학생들은 모두 다찌아라이육군비행학교에서 지상훈련을 받고, 그 후 교육대에서 기본비행훈련을 마친 후 졸업했다. 소비15기 올인 윤용렬은 1943년 여름에 다찌아라이육군비행학교에 입학해 1944년 7월에 교육대를 졸업했다. 장연진은 1943년 4월에 다찌아라이육군비행학교에 입학해 1944년 7월에 교육대를 졸업했다. 소년비행병학교 소비14기, 소비15기갑, 소비15기을, 특별조종 견습사관 제2기는 모두 같은 시기에 비행훈련을 시작했다(위의 책, 46쪽). 입학시기를 고려해 볼 때 장연진은 소비14기로 보인다.

69) 張然鎭, 『自敘傳』.

70) 위의 책.

공산당 지역에 불시착했다. 그 후 연안으로 가서 중국공산당원이 되었다. 안광범은 해방 직후 연안에서 입북해 평양학원 항공과에 들어왔다. 그는 항공과에서 독일제 용구망 비행기를 도입했을 때 처음으로 시범비행을 했다.⁷¹⁾ 고봉록(高奉祿)은 앞서 살펴본 인물들과 다른 경력의 소유자다. 그는 함경남도 함흥에서 갑부의 아들로 태어났다. 고봉록은 대학을 다닐 때 자비로 민간에서 비행기 조종술을 배웠다. 해방 직후 그는 평양학원 항공과에 들어갔다.⁷²⁾ 위에서 살펴본 인물들의 경력을 보면, 평양학원 항공과에는 모집요강에 따라 선발된 청년들과 함께 다수의 일본군 조종사들이 입학했음을 알 수 있다. 이들은 일본 소년비행병학교와 일본 민간항공학교 출신들로, 일본군에서 전투기조종사로 근무했던 인물들이다.

흥미로운 것은 1947년 초봄부터 평양학원 항공과에서 내분이 일어났다는 사실이다. 내분의 단초를 제공한 사람은 ‘연안파 공산주의자’인 안광범(安光範)이었다. 그는 중국공산당원으로 항일투쟁에 참여한 인물이었다. 안광범은 평양학원 입학 후 지주의 아들로 일본 해군에 적극적으로 협력했던 이활이 평양학원 항공과를 좌우하고 있는 것에 불만을 품었다. 그 이후 항공과는 이활을 반대하는 안광범파와 그에 맞서는 이활파로 나누어지게 되었다고 한다. 당시 안광범은 평양학원 원장이던 기석복(奇石福)의 총애를 받고 있었다.⁷³⁾ 그러나 얼마 후 기

71) 윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 76~79쪽.

72) 위의 책, 76~79; 133쪽.

73) 위의 책, 80쪽. 1947년 초 봄에 평양학원 항공과에 입대한 윤응렬은 입대 당시 원장이 기석영(奇石永)이었다고 회고했다. 윤응렬은 기석영이 ‘한국인’ 가운데 매우 드물었던 소련공산당의 정식 당원이었다고 기억하고 있다(위의 책, 79쪽). 평양학원 간부 중 기석영이란 인물은 없다. 평양학원에 관여한 소련계 고려인 중에 비슷한 이름을 가진 사람은 평양학원 창립 당시 부원장이었던 기석복(奇石福)이 있다(국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 675, 677쪽). 윤응렬

석복이 해임되고 그 대신 전성화⁷⁴⁾가 새 원장으로 부임하면서 상황은 역전되었다. 새로 부임한 전성화는 파벌을 형성한 안광범을 분과주의자로 배척하고 이활을 지지했다. 이로 인해 안광범은 인민재판에 회부되었고, 그 후 시베리아 강제수용소로 끌려갔다.⁷⁵⁾ 항공과 내부의 대립은 많은 시사점을 준다. 안광범은 항공과장 왕련과 같은 의용군계열이었다. 이활은 일본군 출신의 대표적 인물이었다. 이는 항공과 안에서 의용군계열과 일본군 출신들 간에 대립관계가 형성되었다는 사실을 보여준다. 그리고 그 대결에서 최종적으로 이활로 대표되는 일본군 출신들이 항공과에 자리 잡았다. 평양학원 원장 기석영과 전성화는 모두 소련계 고려인이다. 따라서 일본군 출신들의 잔류는 소련군사령부와 북한 공산주의자들의 입장이 반영된 결과였다. 사실 공군출신은 의용군계열에 비해 일본군 출신들이 훨씬 많았다. 앞에서 김일성이 언급했듯이, 북조선로동당의 입장에서는 비행경험과 출전경험을 보유한 일본군 출신들을 활용할 필요가 있었다.

그렇다면 항공과에서는 일본군 출신들을 어떻게 취급했을까? 평양학원에 입대한 일본군 출신들은 이곳에서 재교육을 받았다. 교육내용은 주로 공산당사, 불세비키사 등 사상교육과 러시아어였다.⁷⁶⁾ 그러나 모든 일본군 출신들이 사상교육을 순수히 받아들인 것은 아니다. 윤응렬은 정치학습을 받으면서 사사건건 ‘지도원 동무’로 불리는 교

이 이름을 착각한 것이 분명하다.

74) 전성화는 1946년 8월 30일 북조선로동당 창립대회에서 중앙위원으로 선출된 인물이다. 그는 창립대회 당시 중앙당학교 교장을 맡고 있었다. 윤응렬은 그를 ‘연안파 출신’이라고 회고하고 있는데, 사실 그는 소련계 고려인이다. 서동만, 『북조선사회주의체제성립사』, 179~181쪽.

75) 윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 80~81쪽.

76) 위의 책, 75~76쪽.

관들과 부딪쳤다. 그들과 설전이 계속되면서 그는 점점 ‘요주의 동무’로 분류되었다. 평양학원에서 ‘사상불순분자’로 분류되자 그는 정식으로 제대를 신청했는데, 그 결과 사상불순을 이유로 영창에 들어가게 되었다. 영창에서 그는 평양학원에 부임한 정치보위부 요원에게 사상 검열을 받은 후 모든 언행을 감시받았다. 그 후 윤응렬은 인민군 정치보위부 심사과장에게 사상문제에 대한 최종 심사를 받았다. 그는 최종 심사결과 인민군 조종사로서의 성분과 사상에 있어서 부적격 판정을 받았다. 그는 북한 공군 조종사 자격을 박탈당하고 평양학원에서 퇴교당했다. 그는 결국 1948년 6월 6일 월남했다.⁷⁷⁾ 이세영의 사례는 약간 다르다. 그는 필리핀에서 일본 공군 조종사로 근무했다. 평양학원 항공대에 입대한 그는 대인관계가 원만해 항공대에 있을 때 지주성분인데도 불구하고 사상적으로 주목 대상이 되지 않았다고 한다. 오히려 그는 1947년 겨울, 소련제 전투기를 도입할 때 제일 먼저 평양비행장으로 선발되었다. 그런데 1948년 7월경 그가 갑자기 평양에 있던 윤응렬의 부모님을 찾아왔다고 한다. 자신이 숙청을 당하게 되었다며 윤응렬처럼 월남시켜달라고 부탁했다는 것이다. 그는 1948년 8월 월남했다.⁷⁸⁾ 고봉록(高奉祿)은 일본군 출신이 아니다. 그는 함흥 갑부의 아들로서 자비로 비행기조종술을 배운 사람이다. 해방 직후 그는 평양학원 항공대에 들어갔다가 출신성분 때문에 견디지 못하고 월남했다.⁷⁹⁾

위 세 사람의 사례에서 우리는 일본군 출신에 대한 평양학원의 정책을 알 수 있다. 먼저 일본군 출신들은 입대 후 사상교육을 통해 재교

77) 위의 책, 76~88쪽.

78) 위의 책, 502~504쪽.

79) 위의 책, 133쪽.

육되었다. 사상교육과정에서 사상불순분자로 분류된 사람들은 평양학원 정치보위부 요원에게 검열받았다. 평양학원 항공과는 조종사들에 대한 최종 심사를 통해 적격여부를 판정했다. 판정은 인민군 정치보위부 심사과장이 담당했다. 판정의 기준은 성분과 사상이었다. 최종 심사결과 조종사로서 부적격 판정을 받은 사람들은 자격을 박탈당하고 퇴교되었다. 중요한 것은 최종심사에서 일본군 경력이 판정기준에 들어가지 않았다는 점이다. 또한, 이세영의 사례에서 보듯 출신성분도 결정적 판정기준은 아니었다. 무엇보다 중요한 것은 사상이었다. 윤용렬이 퇴교당한 것도 사상 때문이었다. 이세영의 숙청이유는 알 수 없다. 고봉록은 출신성분 때문에 문제가 되었다고 했으나, 앞에서 살펴본 이활, 안광범, 이세영도 모두 지주성분이었으므로 다른 이유가 있었을 것이다.

이상에서 살펴보았듯이 평양학원 항공과는 조종사·항공기술자 양성기관이었다. 평양학원의 항공과 대원들은 일본 공군이 사용하던 훈련기로 훈련받았고, 조종사들도 일본군 출신들이 많았다. 항공과의 조직은 소련군의 편제가 아니었고, 소련 군사고문도 파견되지 않았다. 1946년 말부터 1947년 초 소련군의 단계적 철수와 동시에 보안간부 훈련대대부 예하 부대에는 군사고문이 배치되기 시작했다. 그러나 공군에는 아직 군사고문이 공식적으로 차출되지 않았다.⁸⁰⁾ 결국, 평양학원 항공과에는 아직까지 소련군의 군사적 요소가 도입되지 않았고, 일본군의 군사적 요소가 그대로 남아 있었다.

80) 안승환, “주북한 소련군사고문단의 북한군 지원활동,” 406~407쪽.

4. 민족보위성 항공연대와 식민지 유산의 단절

1948년 2월 8일 북한에서는 인민군이 창설되었다. 이날 평양학원 항공과는 평양학원 항공대대로 증편되었다.⁸¹⁾ 인민군이 창설되었지만 공군은 창설되지 못했다. 앞에서 살펴보았듯이 평양학원 항공과의 병력과 무기수준은 공군을 창설하기에 역부족이었다. 그러나 1947년 8월 20일 인민집단군사령부 예하에 조선비행대가 창설되기는 했지만, 병력과 무기가 부족한 것은 마찬가지였다. 또한, 소련도 한반도정세를 고려해 가장 높은 수준의 무장형태인 공군 창설을 적극적으로 지원하지 않았다. 그러나 북조선로동당은 공군 창설의 의지를 굽히지 않았다. 당은 소련군 철수를 대비해 공군을 창설하기 위한 준비 과정에 들어갔다. 그 결과 평양학원 항공대대는 1948년 9월 9일 북한 정부 수립과 동시에 평양학원에서 독립해 민족보위성 예하로 편입되었다.⁸²⁾ 1947년 8월 20일 인민집단군사령부 예하에 조선항공대가 창설되면서 평양학원 항공과(이후 항공대대)는 군사학교의 임무만 수행했다. 그러나 민족보위성 예하로 편입되면서 평양학원 항공대대는 조선항공대와 통합되어 군사학교에서 정규 항공부대로 개편되었다. 조선항공대와 평양학원 항공대대는 민족보위성 항공대대로 통합되어 전투중대·기술중대·교도중대가 되었다. 구체적인 항공대대의 편제는 현재까지 알 수 없다.

항공대대는 1948년 10월까지 남한에서 월북한 L-4기 1대와 소련군에서 인계받은 훈련용 PO-2연습기 1대로 비행훈련을 실시하는 수준이었다.⁸³⁾ 이시기 연습기를 몰고 월북한 사람은 국군 항공대 소속 ‘백

81) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제1권, 290쪽.

82) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 698~699쪽.

소위(白少尉)였다. 그는 일본 소년비행병학교 소비15기생이자 신진(新津)비행학교 출신이다. 그는 1948년 11월 18일 오전 11시 15분에 항공대 소속 연습기를 타고 오후 1시에 평양비행장에 착륙했다.⁸⁴⁾ 따라서 1948년 11월 시점에 항공대대가 보유한 비행기는 소련군이 넘겨준 일본제 95식 고급연습기 3대, 몇 대의 독일제 용구망 비행기, 미국제 L-4연습기 1대, 소련제 PO-2연습기 1대가 전부였다. 그러나 항공대대의 전력은 소련군이 철수한 1948년 12월 말에 들어 급격히 증강되었다. 소련군은 1948년 12월 말 철수하면서 인민군에 IL-10전폭기, YAK-9전투기 등 대량의 비행기를 인계했다.⁸⁵⁾ 이로써 항공대대는 공군 창설에 필요한 전투기를 보유하게 되었다.

1949년 1월 평양학원은 진남포에서 평양 만경대로 이전해 제2군관학교로 개편되었다. 그동안 제2군관학교로 개편되면서 항공대대가 항공연대로 증편되었다고 알려져 왔다.⁸⁶⁾ 그러나 필자는 항공연대의 증편시기를 새롭게 확인했다. ‘항공연대 군의소’에서 생산한 1948년 11월 4일자 『의무일보』의 발송번호는 제3호이다. 따라서 제1호는 11월 2일 생산되었음을 알 수 있다. 항공대대라는 명칭으로 활동한 것이 확인되는 최종 시기는 1948년 10월이었다. 그러므로 항공연대는 1948년 11월 1일 창설되었다. 민족보위성 항공대대로 존속한 시기는 두 달도 되지 않았다. 부대의 정식 명칭도 2개였다. 연대의 공문에는 대부

83) 위의 책, 698~699쪽.

84) 『동아일보』, 1948년 11월 26일; 『경향신문』, 1948년 11월 26일.

85) 장준익, 『북한인민군대사』, 103~104, 131쪽.

86) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 698쪽. 한편, 2004년 국방부 군사편찬연구소가 발간한 공식전사에서는 1949년 12월에 비행연대가 항공사단으로 증편되었다고 기록하고 있다. 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제1권, 293쪽.

분 ‘항공연대’라는 명칭을 사용했다. 그러나 1948년 11월 29일부터 12월 28일까지는 공문에 ‘비행연대’라는 명칭을 사용했다.⁸⁷⁾ 그 이후 1949년 12월 항공사단으로 승격될 때까지는 ‘항공연대’라는 명칭을 사용했다.

북한 공군은 항공연대시기에 와서 비로소 정규군의 체계를 갖추게 되었다. 연대본부는 평양비행장에 설치되었다. 예하부대는 추격기대대, 습격기대대, 교도대대, 기술대대로 편성되었다.⁸⁸⁾ 소련군은 항공연대에 소련고문을 파견해 공군창설을 지도했다. 연대본부에는 수석 고문이 배치되었고 각 대대에는 2명의 고문이 배치되었다. 그리고, 항공연대에는 소련군의 정비하사관들도 배치되어 항공정비사를 양성하기 시작했다.⁸⁹⁾ 항공연대 소련고문 중 ‘히도린’을 포함한 2명은 1949년 5월 7일 교체되었다.⁹⁰⁾ 항공연대에는 비행훈련 고문도 배치되었다. 1949년 6월 22일 현재 항공연대 비행훈련 고문은 추마크 소령이었다.⁹¹⁾ 1946년 이후 초창기 소련고문들은 북한에 주둔한 제25군에서 차출된 초급군관들이었다. 이에 비해 1948년 말 소련군 철수 후에 배치된 고문들은 소련군총참모부가 직접 선발한 중좌급 이상의 고급

87) 李性培, 『(秘密) 警務日報』(1948.11.4~12.28), RG 242, SA 2009, Box 2, Item 125. 『의무일보』에는 발송자가 기입되어 있는데, 1948년 11월 4일부터 11월 27일까지는 ‘航空聯隊 軍醫所’라고 적혀 있고, 11월 29일부터 12월 28일까지는 계속해서 ‘飛行聯隊 軍醫所’라고 적혀 있다.

88) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 698쪽. 책에는 ‘후방지원대대’라고 기술되어 있으나 정확한 부대명칭은 ‘기술대대’가 맞다.

89) 위의 책, 698쪽.

90) 왕련, ‘려행증명서’(1949.5.7), 대열과, 『제반신청서철』(1949), RG 242, SA 2009, Box 2, Item 157.

91) 토르쿠노프, 『한국전쟁의 진실과 수수께끼』, 구종서 옮김(서울: 에디터, 2003), 57~59쪽.

<표> 1949년도 항공연대 전투서열⁹²⁾

직책	시기	이름
연대장	2.11, 4.6, 5.20	왕권
부(副)부대장	10.25	한병순(韓炳純)
문화 부연대장	5.20, 8.20	유성길
기술 부연대장	5.20	이활
참모장	3.28, 4.6, 5.20, 9.13	김만영
작전 참모장	5.20	박락석
통신참모	12.12	정성로
대열참모	4.6	김한욱
경리과장	11.1	리낙진(李樂鎭)
피복과장	11.1	김용배
식량과장	11.1	한표일
대열과장	2.11	김한욱
휘발유공급과장	8.29	최명호
연대수리소장	12.29	지하봉(池夏逢)
야전우편소장	12.12	리복영
군의소장	10.3	김성림(金星林)
군상점 책임자	11.10	강홍재
연대 민청위원장	5.20	송신권
연대 구락부주임	8.25	정종만
연대 미술지도원	8.25	김문철
제1대대장	7.22, 12.22	허민국
제3대대장	8.29, 12.2	한병순
기술대대장	12.12, 12.31	한병순

장교가 다수를 차지했다.⁹²⁾ 소련비행기가 도입되고 고급장교로 구성된 소련 고문이 배치되면서 항공연대는 점차 소련군의 군사적 특징을 갖게 되었다.

항공연대는 정규군의 직책대로 편성되었다. 필자는 최초로 1949년

92) 안승환, “주북한 소련군사고문단의 북한군 지원활동,” 373쪽.

항공연대의 전투서열을 확인했다. 전투서열은 앞의 <표>와 같다.

기존 연구에서 항공연대의 전투서열은 다음과 같이 알려져 있다. 연대장은 왕련(王連), 지휘 부연대장은 이활(李闊), 정치 부연대장은 성명미상의 고려인, 기술부연대장은 고려인 김영수, 참모장은 김만용, 습격기 대대장은 일본군 출신 최현옥(崔鉉玉)이 임명되었다고 한다.⁹⁴⁾ 필자가 확인한 자료를 통해 정확한 전투서열을 정리해보자. 항공연대 연대장은 계속해서 왕련이 맡았고, 부(副)부대장은 한병순이 맡았다. 한병순은 1949년 8월 29일까지 제3대대장으로 근무하다, 10월 25일부터 부부대장으로 활동했다. 그는 12월 2일 다시 제3대대장으로 복귀했다가 기술대대장으로 보임했다. 문화 부연대장은 유성걸이 맡았고, 기술 부연대장은 김영수가 아니라 이활이 맡았다. 참모장은 김만용이 아니라 김만영이며, 그가 계속해서 참모장을 맡았다. 작전참모는 박락석, 통신참모는 정성로, 대열참모는 김한옥이었다. 제1대대장은 허민국, 제3대대장·기술대대장은 한병순이 맡았다. 초대 습격기 대대장이 최현옥(崔鉉玉)이었으므로, 앞의 <표>에 나오지 않는 제2대대가 습격기대대였음을 알 수 있다. 연대본부 경리과장은 리낙진, 피복과장은 김용배, 식량과장은 한표일, 대열과장은 김한옥, 휘발유공급과장은 최명호가 맡았다. 연대수리소장은 지하봉, 야전우편소장은 리복영, 군의소장은 김성배, 군상점 책임자는 강홍재였다. 연대 민청위원장은 송신권, 연대 구락부주임은 정종만, 연대 미술지도원은 김문철이었다.

항공연대에는 소련계 고려인이 상급군관으로 배치되었다. 세 명의

93) 다음 문서철의 해당날짜 문서에 기록된 직책과 성명을 참조했다. 대열과, 『제반신청서철』(1949).

94) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 698쪽.

사례를 통해 항공연대에 배치된 고려인의 경력을 확인해보자. 항공연대 문화부 연대장 유성걸은 우즈베키스탄 타슈켄트에서 고급중학교 어문학 교원으로 근무하다가 1945년 10월 소련군 제25집단군에 배치되었다. 그는 1946년 4월 말까지 소련군 민정사령부에서 토지개혁 및 산업기업소 국유화 작업에 참여했다. 1946년 5월부터 1948년 7월까지 ‘정치군관학교 로어교원 겸 부교장’으로 근무했다. 1948년 8월부터 1950년 9월까지 ‘제11항공독립교도사단 정치부장’으로 근무했다.⁹⁵⁾ 즉, 유성걸은 항공대대 창설 당시부터 항공대대 문화 부대대장, 항공연대 문화 부연대장, 항공사단 문화 부사단장을 맡은 것이다. 항공연대 교도대대 통역관은 소련계 고려인 천을 소좌였다. 그는 1946년 4월부터 1948년 8월 31일까지 조선인민군 제3사단 제1연대 통역관(대위)으로 근무했다. 1948년 9월 1일부터 1949년 5월 1일까지 ‘인민군 항공 교도대 통역관’으로 근무했다.⁹⁶⁾ 항공연대 소련고문들의 책임변역원은 소련계 고려인 최한극이었다. 그는 “1947년 2월 평양에 도착해 교육성 교육교재출판사 책임검열원으로 있다가, 1948년 9월 20일부터는 조선인민군 항공사령부 소련고문들의 책임변역원으로 근무”했다.⁹⁷⁾

항공연대는 정규군의 부대편제도 갖추었다. 연대는 연대본부, 직속 기구, 직속부대, 예하부대로 구성되었다. 먼저, 연대본부는 대열과, 작전과, 사진과, 기재공급과, 휘발유공급과, 주택과, 피복과, 경리과,⁹⁸⁾ 식량과,⁹⁹⁾ 부업과¹⁰⁰⁾ 등으로 편성되었다. 1949년 2월까지 항공연대

95) 장학봉 외, 『북조선을 만든 고려인이야기』(서울: 경인문화사, 2006), 500쪽.

96) 위의 책, 655쪽.

97) 위의 책, 717쪽.

98) 리낙진, “의뢰서”(1949.11.1), 대열과, 『제반신청서철』(1949).

직속기구로는 연대수리소, 연대군의소, 기상대,¹⁰¹⁾ 군상점, 야전우편소가 있었다. 또한, 항공연대 직속부대로는 통신중대, 특수중대, 자동차중대, 사격중대, 방화소대가 배속되었다. 항공연대 창설 당시 예하부대는 제1대대, 제2대대, 제3대대가 있었다. 각 대대 예하에는 대대부와 함께 4개 중대가 배속되었다. 직속중대는 4개 소대로 편성되었다.¹⁰²⁾ 1949년 9월 5일 현재 항공연대 예하에는 제4대대가 증편되었다. 그리고 새로 군악소대가 배속되었다.¹⁰³⁾ 최종적으로 항공연대의 부대편제와 전투서열을 정리해보자. 항공연대는 제1대대(추격기대대), 제2대대(습격기대대), 제3대대(교도대대), 제4대대(기술대대)로 편성되었다. 제1대대장은 허민국, 제2대대장은 최현옥, 제3대대장은 한병순, 초대 제4대대장은 알 수 없고 1949년 12월초에 한병순이 보임했다. 이 중 제4대대는 1949년 9월에 증편되었다. 항공연대는 부대 단대호도 도입했는데, 단대호는 ‘제845군부대’였다.¹⁰⁴⁾

항공연대 군관 중에서 일제강점기 경력을 확인할 수 있는 사람은 왕련, 이활, 최현옥, 허민국이다. 왕련은 의용군계열로 평양학원 항공과 이래 계속해서 항공부대 최고지휘관으로 임명되었다. 반면에 이활

99) 리낙진, “信任狀 發給依賴에 關하여”(1949.9.19), 대열과, 『제반신청서철』(1949).

100) 李樂鎮, “信任狀發給依賴의 件”(1949.9.29), 대열과, 『제반신청서철』(1949).

101) 참모장 김만영·대열참모 김한옥, “휴가신청에 관하여”(1949.1.19); 참모장 김만영·대열참모 김한옥, “제3차 하사관·전사 휴가신청에 관하여”(1949.2.14), 대열과, 『제반신청서철』(1949).

102) 참모장 김만영·대열참모 김한옥, “휴가신청에 관하여”(1949.1.19); 참모장 김만영·대열참모 김한옥, “제3차 하사관·전사 휴가신청에 관하여”(1949.2.14), 대열과, 『제반신청서철』(1949).

103) 한양연, “通知書”(1949.9.5), 대열과, 『제반신청서철』(1949).

104) 내부 문서에 항공연대 기술대대장 한병순의 직책이 ‘조선인민군 845군부대 기술대대장’으로 적혀 있다. 朝鮮人民軍 845軍部隊 技術大隊長 韓炳純, “信任狀”(1949.12.12), 대열과, 『제반신청서철』(1949).

은 일본군 출신으로 평양학원 항공과 이래 계속해서 항공부대 부지휘관으로 임명되었다. 그러나 항공연대가 정규군 체계로 자리 잡은 후에도 일본군 출신들은 숙청되지 않았다. 항공연대 초대 습격기대대장 최현옥은 일본 소년비행병학교 소비15기 을 출신이다. 제1대대장 허민국은 이활과 같은 나고야항공학교 출신이다.¹⁰⁵⁾ 비행교관 중에도 일본군 출신이 있었다. 현용서는 일본육군비행학교 출신이다. 그는 평남 대동군 출신으로 1943년 ‘일본육군비행학교’에 입학해 1년간 비행사 교육을 받았다. 그는 졸업 후 바로 필리핀 주둔 ‘남방제2공군’에 배치되었다. 1945년 2월에는 ‘대만 제8비행사단’에 편입되어 해방 때까지 전투기조종사로 근무했다.¹⁰⁶⁾ 그 외에도 항공연대에는 다수의 일본군 출신들이 근무했던 것으로 보인다. 이는 항공사단의 전투서열에 등장하는 상급교관 중에도 일본군 출신들이 보이기 때문이다. 1950년 2월 2일 현재 항공사단 제56추격기연대 연대장은 서주필,¹⁰⁷⁾ 제1기술대대 대대장은 한병순,¹⁰⁸⁾ 교도연대 연대장은 허민국, 참모장은 김한옥이었다.¹⁰⁹⁾ 1950년 4월 현재 습격기연대 제2대대 대대장은 박경옥이었다.¹¹⁰⁾ 항공연대에서 한병순은 기술대대장, 허민국은 제1

105) 조갑제, “尹應烈 장군 증언: 日軍 출신 조종사들이 북한 공군 창설에 대거 참여,” 조갑제닷컴 홈페이지(<http://www.chogabje.com>, 게재일 2007.6.1).

106) 飛行教官 玄龍瑞, 『黨課』, RG 242, SA 2009 I, Box 미상, Item 1.4(국립중앙도서관 홈페이지, <http://www.nl.go.kr>).

107) 제56추격기연대장 서주필, “日報表”(1950.2.2), 師團대열과, 『日報』(1950.2.28).

108) 제1기술대대장 한병순 “일보표”, “일보표”(1950.2.2), 師團대열과, 『日報』(1950.2.28).

109) 부대장 허민국·참모장 김한옥, “일보표”(1950.2.2), 師團대열과, 『日報』(1950.2.28).

110) 제2추격기연대, 『4月分 新聞配當표』(1950.4), RG 242, SA 2007, Box 10, Item 30.

대대장, 김한옥은 연대본부 대열과장을 맡았다. 따라서 항공사단의 상급군관 서주필과 박경옥도 항공연대의 상급군관이었을 것이다. 이중 서주필은 일본 소년비행병학교 소비15기 을 출신이며, 박경옥도 소년비행병학교 출신이다.¹¹¹⁾

항공연대에 소련군편제가 도입된 이후에도 일본군 출신들이 항공연대의 상급군관으로 활동하고 있었음을 알 수 있다. 이는 인민군 육군과 대조적이다. 인민군 육군은 이미 1945년 12월 북조선임시인민위원회 보안국 시절에 대대적인 친일파·불순분자 숙청을 통해 전체 보안원 중 41.5%인 3,500명을 숙청한 바 있다.¹¹²⁾ 항공연대가 일본군 출신들을 숙청하지 않은 것은 공군이 다른 병과에 비해 비행사와 기술인력 양성에 있어 오랜 시간이 소요되기 때문이었다. 또한, 비행경험과 실전경험이 있는 일본군 출신들은 항공연대에 있어서 실전에 투입할 수 있는 중요한 전력이었다. 즉, 인민군은 육군의 경우 해방 직후 일찍부터 친일파를 철저히 숙청했으나, 전문인력이 필요한 공군의 경우 정규군이 창설된 이후에도 일본군 출신을 계속 등용했다. 그중 일부는 공군에서 상급군관으로 임명되었다.

그렇다면 항공연대에 입대한 일본군 출신들은 자신들의 친일경력을 어떻게 설명하고 있을까? 비행교관 현용서는 일본육군비행학교를 졸업하고 일본공군에서 근무하다 해방을 맞이했다. 그는 일제강점기 때 ‘흑천충일(黒川忠一)’¹¹³⁾이라는 이름으로 창씨개명을 했다. 그는 창

111) 조갑제, “尹應烈 장군 증언: 日軍 출신 조종사들이 북한 공군 창설에 대거 참여.”

112) “내무·검찰·사법기관: 내무기관의 활동,” 『주북한소련민정국 3개년 사업총결보고(1948.11)』.

113) 원문에는 한자가 없다. ‘黒川忠一’은 ‘쿠로카와 츄이치’로도 읽고, ‘쿠로카와 타다카즈’라고도 읽는다.

씨개명에 대해 “민족의식이 박약한 나는 이름까지 개명해야 충실한 일본제국주의의 주구로 되었던 것이다”라고 자아비판했다. 또한, 현용서의 7촌 숙부는 2명의 첩과 월남했다. 그는 숙부가 “과거 지주의 자식이라, 지주에 대한 증오심이 큰 아버지는 해방 이전부터 절교상태였기 때문에 과거나 현재나 무엇을 하고 있는지 모른다”고 썼다.¹¹⁴⁾ 현용서는 스스로 ‘일본제국주의의 주구’였다고 자아비판하고, 지주출신으로 월남한 7촌 숙부와외의 관계를 철저히 부정했다. 이처럼 일본군 출신들에게 친일경력과 출신성분은 반드시 짚고 넘어가야할 문제였다. 그들은 친일경력을 자아비판하고 출신성분을 스스로 검열함으로써 스스로의 정체성을 재설정했다.

항공연대시기에 와서 북한 공군은 비로소 제대로 된 비행훈련을 실시할 수 있었다. 사실 평양학원 항공과는 거의 대부분의 시간을 지상 교육에 할당했고, 기본비행훈련은 거의 실시하지 못했다. 그러나 항공연대는 1948년 말부터 평양비행장에서 소련군으로부터 인계받은 비행기로 비행훈련을 실시했다. 항공연대 제1기생은 1948년 12월말부터 평양비행장에서 비행훈련을 실시했고, 1949년 10월 졸업했다. 이들의 비행시간은 40시간 정도였으며, 초보적인 조종을 할 수 있는 수준이었다. 북한정부는 제1기생 중 성적이 우수하고 당의 열성분자인 40명을 선발해 소련 우라실로프로 유학을 보내 습격기 조종과 추격기 조종훈련을 받게 했다. 또한, 항공연대 교관들도 소련 키예프에 있는 연합공군사령부에 보내어 지휘관 과정을 밟도록 했고, 이들은 1949년 말 귀국했다.¹¹⁵⁾ 그리고, 호롤리스끄 특수비행학교에 40명, 치깔로프 군사비행학교에 조종사 40명, 이르꾸츠끄 비행기술학교에 전문가 30

114) 飛行教官 玄龍瑞, 『黨課』.

115) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 699쪽.

명을 입학시켜 조종사와 항공기술자로 육성했다.¹¹⁶⁾ 기존 연구에서는 소련군이 1948년 12월 말 철수하면서 인민군에 IL-10전폭기, YAK-9 전투기 등 약 100대의 항공기를 인계했다고 알려져 있다.¹¹⁷⁾ 그러나 이는 사실이 아니다. 1949년 6월 22일 현재 항공연대는 전투기 48대와 훈련기 17대를 보유하고 있었다. 그리고 실전이 가능한 비행사는 11명뿐이었다.¹¹⁸⁾ 이에 앞서 1949년 3월 북한은 소련으로부터 IL-10 전폭기와 YAK-9전투기 약 30대를 도입했다. 그리고 YAK-18기 교육요원 40명을 소련으로 파견했다.¹¹⁹⁾

인민군은 창설 이후 소련군사교범을 번역·발간함으로써 거의 모든 병종에서 소련군 교리를 그대로 흡수했다. 특히 조선인민군 총참모부는 1948년에 소련군 교리의 핵심을 이루는 기준 교범인 『야전규정』¹²⁰⁾을 번역·출판했다. 또한, 모든 병과의 주 교범들도 1948~1949년 사이에 번역이 완료되었다.¹²¹⁾ 1949년 9월 15일 쉬뜨꼬프의 보고에 따르면, 인민군 부대는 소련군 편제에 따라 편성되었고, 소련제무기로 무장했다. 또한, 병력에 대한 교육은 소련 고문의 지도와 소련전시규정에 따라 실시되었다.¹²²⁾ 한편, 항공연대에는 소련군의 교육·훈련프로그램, 기술병과학, 소련군사교범을 번역하는 ‘번역원’이 배치되었다. 번역원은 연대본부, 참모부, 전투대대마다 배치되었다. 1949

116) 안승환, “주북한 소련군사교문단의 북한군 지원활동(1946~1953년),” 414쪽.

117) 장준익, 『북한인민군대사』, 103~104, 131쪽.

118) 토르쿠노프, 『한국전쟁의 진실과 수수께끼』, 57~59쪽.

119) 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권, 699쪽.

120) 조선인민군 총참모부, 『야전규정』(평양: 조선인민군 총참모부, 1948).

121) 김광수, “한국전쟁 전반기 북한의 전쟁수행 연구,” 70쪽.

122) “조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 내각회의 의장에게 보낸 보고”(1949.9.15), 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950~1953년』(과천: 군사편찬위원회, 2006), 43쪽.

년 9월 23일 항공연대 연대본부 번역원(4급)은 이춘열,¹²³⁾ 1949년 11월 8일 현대 항공연대 참모부 번역원(4급)은 현석주,¹²⁴⁾ 1949년 6월 25일 항공연대 제3대대 번역원은(4급) 엄창신이었다.¹²⁵⁾ 각 단위의 번역원들이 번역한 소련군의 군사프로그램·군사교범들은 항공연대 군관·하사관·병사의 교육과 훈련, 부대운영, 무기운용에 활용되었다.

결국, 항공연대시기에 들어와 북한 공군은 소련군의 군사적 특징을 갖게 되었다. 소련은 군사고문을 파견해 항공연대를 소련 정규공군의 체계로 육성했다. 항공연대 병력들은 소련군 고문의 지도에 의해 소련 전시규정에 따라 소련제 훈련기로 훈련받았다. 비행사·교관·항공정비사들은 소련에 파견되어 소련군에 의해 육성되었다. 또한, 항공연대 각 부대에는 번역원이 배치되어 소련군사교범을 번역해 교육·훈련·부대운영·무기운용에 활용했다. 그리고 항공연대가 보유한 비행기는 몇 대를 제외하고 모두 소련제비행기였다. 따라서 항공연대시기에 와서 북한 공군은 편제·훈련·무기·운용 측면에서 일본군의 군사적 요소를 청산하게 되었다. 그러나 인적 측면에서는 식민지 유산의 연속과 단절이 공존했다. 항공연대 병력은 대부분 항공건설후원회와 평양학원 항공과에서 육성된 북한출신 청년들이었다. 하지만 항공연대 군관들은 다양한 경력자들로 구성되었다. 군관중에는 의용군계열, 일본군 출신, 소련계 고려인, 북한출신들이 뒤섞여 있었다. 특히 항공연대에는 소련 군체계가 도입된 이후에도 다수의 일본군 출신들이 조종사와 상급군관으로 근무했다.

123) 이춘열, “휴가신청서”(1949.9.23), 대열과, 『제반신청서철』(1949).

124) 현대참모부 번역원 현석주, “휴가신청서”(1949.11.8), 대열과, 『제반신청서철』(1949).

125) 嚴昌信, “休暇申請書”(1949.6.25), 대열과, 『제반신청서철』(1949).

5. 결론

북한 공군의 창설 과정에는 2개의 큰 흐름이 존재한다. 두 가지 흐름의 시작은 모두 민간항공단체였다. 민간항공단체는 단체지도부, 소련군사령부, 북한정치세력의 입장에 따라 갈등과 타협을 반복하며 북한 공군으로 변모해간다. 첫 번째 흐름은 신의주항공대에서 시작해 평양학원 항공과·항공대대·항공연대·항공사단으로 이어진다. 신의주항공대에서 시작된 흐름은 항공대 창설, 군사학교 창설, 정규 공군 창설로 귀결되었다. 이 흐름은 북한 공군 창설의 중심이었고, 여기서 조종사·정비사·통신사와 공군 핵심 군관들이 배출되었다. 두 번째 흐름은 조선항공협회에서 시작해 항공건설위원회·항공건설후원회로 이어진다. 조선항공협회에서 시작된 흐름은 북조선로동당 외곽단체로 귀결되었고, 여기서 북한 공군의 항공기술자들이 육성되었다.

북한 공군 창설 과정의 두 가지 흐름에는 식민지 유산의 연속과 단절이 내재되어 있다. 민간항공단체는 해방 직후 북한에서 가입한 청년과 로동당원들로 채워졌다. 이들은 상대적으로 식민지 유산의 영향을 적게 받고, 북조선로동당의 당적 입장에 따라 육성되었다. 민간항공단체에 비해 평양학원 항공과에는 인적(일본군 출신)·물적(무기)·운용적(훈련프로그램) 측면에서 식민지 유산이 지속되었다. 인민군은 항공연대시기에 와서 비로소 식민지 유산과 단절하게 된다. 항공연대는 물적(무기)·제도적(소련공군체계)·운용적(소련교문·소련전시규정·훈련프로그램) 측면에서 일본군의 군사적 요소를 배제하고 소련군의 군사적 요소를 도입했다. 그러나 인적 측면에서는 식민지 유산의 연속과 단절이 공존했다.

북한 공군에 있어서 식민지 유산의 특징은 다른 병과에 비해 오래

지속되었고, 청산 과정이 급속했다는 점이다. 이는 북한 공군 창설 과정의 결정적 지원세력이 소련이었기 때문이다. 소련은 해방 직후부터 북한군 창설을 지원했지만, 대미관계를 고려해 정규군 창설의 속도를 조절했다. 특히 미국을 자극하고 공격시 승패를 좌우할 수 있는 공군의 창설은 최대한 연기되었다. 그러나 북조선로동당은 정규 공군 창설을 희망했고 이를 내부적으로 준비했다. 소련의 지원이 지연되는 상황에서 그들은 일본군의 군사적 요소를 최대한 활용해 공군병력을 양성하고자 했다. 그 결과 북한 공군의 창설 과정에는 식민지 유산이 지속되었다. 반대로 소련이 개전을 재가한 이후부터 식민지 유산은 급속히 단절되었다. 개전을 위한 소련의 군사적 지원이 강화되면서 북한 공군에는 소련군의 군사적 요소가 급증했다. 일본군의 군사적 요소는 순차적으로 배제된 것이 아니라 소련군의 군사적 요소 도입과 함께 급속히 배제되었다.

하지만 공군은 다른 병종에 비해 병력양성에 오랜 시간과 첨단 훈련시스템이 필요했기 때문에 식민지 유산을 활용한 병력양성은 한계가 있었다. 그리고 소련은 인민군이 창설된 이후에도 북한 공군에 대한 지원에 소극적이었다. 항공연대는 정규공군의 부대편제를 갖추었지만, 무기와 병력은 완편되지 못했다. 1949년 중반까지도 북한 공군이 보유한 비행기는 전투기 48대와 훈련기 17대 뿐이었다. 그리고 실전이 가능한 조종사는 11명에 불과했다. 북한 공군에 비행기가 대량으로 지원된 시점은 개전을 불과 2개월 앞둔 1950년 4월부터였다. 결국 북한 공군은 훈련된 병력이 부족한 상황에서 급속히 도입된 소련군의 군사적 요소를 미처 체화하지 못한 채 전쟁에 참전하게 되었다.

■ 접수: 5월 14일 / 수정: 7월 30일 / 채택: 8월 1일

참고문헌

1. 북한 자료

1) 단행본

- 김일성, 『김일성 전집』, 제2권(평양: 조선로동당출판사, 1992).
사회과학원 역사연구소 『조선전사』, 24권(평양: 과학백과사전종합출판사, 1981).
손영중 외, 『조선통사(하)』(평양: 사회과학출판사, 1987).
태병렬·오찬복, 『태양을 모시고 60년』(평양: 금성청년출판사, 1997).
조선인민군 총참모부, 『야전규정』(평양: 조선인민군 총참모부, 1948).

2) 신문

『正路』, 1946년 1월 15일.

3) 기타자료

- 리히영, 『자서전』(1949.11), NARA, RG 242, SA 2009, Box 4, Item 111.2.
朴英根, 『各個教練號令』(1947.1.15), NARA, RG 242, SA 2009, Box 2, Item 126.
玄龍瑞, 『黨課』, NARA, RG 242, SA 2009 I, Box 미상, Item 1.4(국립중앙도서관 홈페이지, <http://www.nl.go.kr>).
李性培, 『(秘密) 醫務日報』(1948.11.4~12.28), NARA, RG 242, SA 2009, Box 2, Item 125.
張然鎮, 『自敘傳』, NARA, RG 242, SA 2009, Box 5, Item. 83.
제2추격기연대, 『4月分 新聞配當표』(1950.4), NARA, RG 242, SA 2007, Box 10, Item 30.
항공사단 대열과, 『日報』(1950.2.28), NARA, RG 242, SA 2009, Box 2, Item 117.
항공연대 대열과, 『제반신청서철』(1949), NARA, RG 242, SA 2009, Box 2, Item 157.

2. 국내 자료

1) 단행본

- 공군본부 정훈감실, 『空軍史』, 제1집(1962).
- 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제1권(2004).
- 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』, 제1권(1967).
- 국사편찬위원회, 『북한관계사료집』, 제7권(과천: 국사편찬위원회, 1989).
- _____, 『북한관계사료집』, 제30권(과천: 국사편찬위원회, 1998).
- _____, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950~1953년』(과천: 국사편찬위원회, 2006).
- 육군본부 군사연구실, 『창군전사』(서울: 육군본부, 1979).
- 김광운, 『북한정치사연구 1』(서울: 선인, 2003).
- 서동만, 『북조선사회주의체제성립사(1945~1961)』(서울: 선인, 2005).
- 윤응렬, 『상처투성이의 영광』(서울: 황금알, 2010).
- 장준익, 『북한인민군대사』(서울: 서문당, 1991).
- 장학봉 외, 『북조선을 만든 고려인 이야기』(서울: 경인문화사, 2006).
- 중앙일보 특별취재반, 『秘錄 조선민주주의인민공화국(하)』(서울: 중앙일보사, 1992).
- 토르쿠노프, 『한국전쟁의 진실과 수수께끼』, 구중서 옮김(서울: 에디터, 2003).

2) 논문

- 기광서, “북한 무력 형성과 북소관계,” 『中蘇研究』, 제28권 3호(2004).
- _____, “소련군의 북한 진주와 부르주아민주주의 노선,” 『통일문제연구』, 제20권 제1호(2005).
- 김광수, “조선인민군의 창설과 발전, 1945~1990,” 『북한군사문제의 재조명』(과주: 한울, 2006).
- _____, “한국전쟁 전반기 북한의 전쟁수행 연구”(경남대학교 북한대학원 박사학위논문, 2008).
- 김용현, “북한인민군대의 형성 과정에 관한 연구”(동국대학교 정치외교학과 석사학위논문, 1994).
- 변지윤, “해방 직후 북한의 친일파 청산: 1945~1946”(성균관대학교 사학과 석사학위논문, 2007).
- 안승환, “주북한 소련군사고문단의 북한군 지원활동(1946~1953년),” 『한국전

쟁사의 새로운 연구』, 제2권(서울: 국방부 군사편찬연구소, 2002).
이강수, “해방 직후 남북한의 친일파숙청 논의연구,” 『역사학 연구』, 제20호
(2003).
최완규, “조선인민군의 형성과 발전,” 『북한체제의 수립 과정』(서울: 경남대학교 극동문제연구소, 1991).

3) 신문

『경향신문』, 1948년 11월 26일.

『동아일보』, 1948년 11월 26일.

4) 기타 자료

조갑제, “尹應烈 장군 증언: 日軍출신 조종사들이 북한 공군 창설에 대거 참여,” 조갑제닷컴 홈페이지(<http://www.chogabje.com>, 게재일 2007.6.1).

3. 국외 자료

『주북한소련민정국 3개년 사업총결보고』, 러시아연방대외정책문서보관소, 문서군 0480, 목록 4, 문서합 14, 문서철 46.

The Continuity and Discontinuity of Japanese Colonial Legacy based on the Process of Creation of North Korea's Air Force

Kim, Seon-ho(The Academy of Korean Studies)

The continuity and discontinuity of Japanese colonial legacy are inherent in the establishment process of the North Korea's Air Force. Almost all the students who belonged to the Sinuiju flying corps was from the Japanese Army. However, most of them were raised in the North Korea. And many other people from the Japanese Army also took part in the Air Section of Pyongyang Academy as pilots and instructors. The instructors in the section trained air troops with Japanese training planes under a Japanese training program. The Soviet army system was not introduced into the Air Section, yet. Finally, the Japanese colonial legacy was continuing in the Air Section of Pyongyang Academy. The Korean People's Army was freed from the Japanese Colonial Legacy with the advent of the Air Regiment period. The Air Regiment troops were trained by the Soviet Military Advisers and

governed by Soviet Wartime Regulations. A pilot training and a Commander training programs of the Air Regiment were implemented in the Soviet Union as well. And translators were deployed in the Air Regiment so that the troops in the Air Regiment could translate a Soviet Military manual into Korean style. The North Korea's Air Force applied Soviet Military elements to the military formation, weapon, management, and training parts of it, at the same time, broke fast with the Japanese colonial legacy at the Air Regiment period. In the North Korea's Air Force, the process of clearing up the vestiges of Japanese imperialism was very fast. The Japanese Military elements was not excluded gradually from the North Korea's Air Force but discontinued rapidly, with introducing Soviet Military elements to it. However, it was different in a military organization part. The Air Regiment troops were almost from the North Korea. Officers in the Air Regiment were comprised of various experienced men. A lot of men from the Japanese army worked as pilots and senior officers in the Air Regiment even after the Soviet Military system had been introduced to the North Korea's Air Force. So, the Air Regiment had not only continuity but also discontinuity of Japanese colonial legacy in the military organization part.

Keywords: North Korea's Air Force, Japanese colonial legacy, Pyongyang Academy, air regiment, Soviet army, Japanese army, Pro-Japanese group