

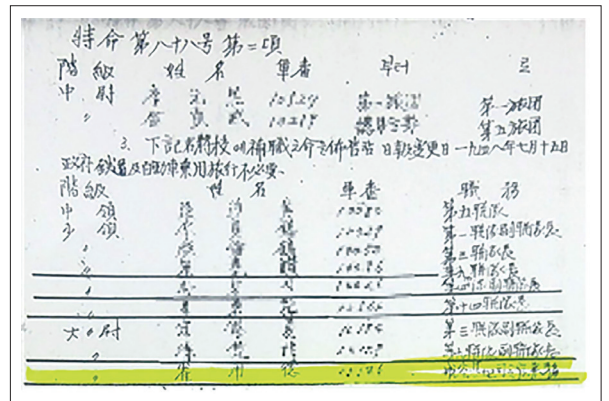
부대는 본격적인 항공 부대 창설을 준비하기 위해 통위부 직할로 구성된 서류상의 부대에 가깝고, 최용덕을 비롯한 7명의 항공소위들이 보임된 후에야 비로소 부대로서의 실체를 갖게 된 것으로 판단된다.

실제로 최용덕이 부임한 후 부대의 명칭과 성격이 변경되었다는 점은 의미심장하다. 최용덕의 『자력기록부(육군)』와 『통위부 특명첩』을 확인해 보면, 6월 7일에 최용덕은 대위로, 나머지 6명의 항공소위들은 중위로 진급하였다. 6월 23일에 항공기지부대는 통위부 예하에서 조선경비대 예하로 소속이 변경되었고, 사흘 후 최용덕은 대위의 계급으로 '조선경비대 항공처장 겸 통위부 항공총감'으로 임명되었다. 그리고 7월 15일에는 항공기지사령관으로 겸직 명령되었다. (『공군발전약사』와 『공군사 제1집』 등에서는 7월 9일에 중위로 '항공부대장'이 되었다고 기록하고 있지만, 이것은 사료적 사실과 다르다.) 요컨대 최용덕은 임관과 동시에 통위부 항공총감부로 발령받았고 "창군간부들" 가운데 유일하게 대위로 진급한 후, 항공기지부대가 조선경비대 예하로 소속이 변경되자 조선경비대 항공처장 겸 통위부 항공총감으로 임명되었으며, 곧 항공기지사령관까지 겸직했던 것이다. 만약 7월 27일에 항공기지부대를 항공기지사령부로 개칭했다는 기존 공간사의 설명이 사실이라면, 최용덕이 항공기지사령관으로 임명된 이후에야 그 부대는 '항공기지사령부'로 개칭한 셈이다.

어쨌거나 항공기지사령부는 최용덕이 초대 사령관으로 보임하면서 항공 부대로서의 정체성을 뚜렷하게 드러냈다. 우선 그의 취임과 함께 한강 너머 김포비행장 인근으로 이동하였고, 9월 1일에는 마침내 김포비행장 내에 터를 잡고 항공력 운용을 본격적으로 준비했다. 9월과 10월에는 미군으로부터 L-4연락기와 L-5 연락기를 각각

10대씩 인수받았다. 항공기를 보유하게 됨에 따라 항공기지사령부는 김포비행장에 '항공기지부대'를, 여의도비행장에는 '비행부대'를 설치했다. 그리고 국군조직법 발효와 함께 '육군항공사령부'로 개칭된 이 부대가 육군으로부터 독립하여 공군이 창군되었다. 이런 의미에서 항공기지사령부야말로 공군의 실질적 모체라고 할 수 있을 것이다.

당시 초대 국방차관이었던 까닭에, 최용덕은 창군과 함께 변경된 5XXXX 형식의 군번을 받지 못하였다가 1950년 5월에 공군으로 복귀할 때 비로소 까마득한 후배들과 함께 공군 군번을 받았다. 항공기지사령부의 초대 사령관이었으며 공군 창군을 추진한 장교단의 최선임이었던 최용덕은 국방차관이라는 결정적인 위치에서 공군 창군을 위해 노력하다가 아이러니하게도 "창군 간부들" 가운데 가장 늦은 공군 군번을 받게 되었다. 그 이전이나 이후에도 그는 '초대(初代)'라는 명칭이나 군번의 순서에 그다지 개의치 않은 듯하다. 그렇다고 하여 공군인들마저 공군의 모체인 항공기지사령부의 초대(初代) 사령관이 누구였는지, 공군의 아버지가 누구였는지에 대해 무관심해도 되는 것은 아닐테다. AF



▲ 조선경비대 항공처장 겸 통위부 항공총감 최용덕에게 항공기지사령관 겸직 임명 (통위부 특명첩, 1948. 7. 15.)