

<속표지>

진행 순서

1 개회식 (10:30 ~ 11:00) Opening Ceremony

- 개회사: 공군역사재단 이사장
- 축 사: 공군참모총장
- 기조연설: 김두만 (전)공군참모총장

2 세션 1 (11:00 ~ 12:10) Session 1

- 사회: 홍성표 교수 (아주대학교)
- 6·25전쟁 항공전: 오늘날의 공군인들에게 주는 교훈
 - 발표자: 더글라스 버키 박사 (미 미첼 항공우주력 연구소)
- 6·25전쟁 전반기 UN 해상 항공작전 연구
 - 발표자: 김인승 교수 (공군사관학교)

3 오찬 (12:10 ~ 13:10) Lunch

4 세션 2 (13:10 ~ 14:20) Session 2

- 이승만 정부의 항공력 건설 정책과 공군 장교 충원 과정(1948~1953)
 - 발표자: 이지원 교수 (공군사관학교)
- 6·25전쟁기 미 극동공군 공격에 대한 북한군의 평가
 - 북한군 포로신문보고서를 중심으로 -
 - 발표자: 이상호 박사 (군사편찬연구소)

5 휴식 (14:20 ~ 14:40) Break Time

6 토론 (14:40 ~ 15:40) Discussion

- 장성규 박사 (공본 정책기획과) · 임성채 박사 (前 해군 군사편찬과장)
- 문성수 대령 (공본 교육정책과장) · 김선호 박사 (군사편찬연구소)

7 폐회식 (15:40 ~ 16:00) Closing Ceremony

목차 (Contents)

세션 1 (Session 1)

- **Air War Over Korea: Lessons for Today's Airmen** 1
[번역] 6·25전쟁 항공전: 오늘날의 공군인들에게 주는 교훈 35
- **6·25전쟁 전반기 UN 해상 항공작전 연구** 63
(UN Naval Air Operations During the Early Part of the Korean War)

세션 2 (Session 2)

- **이승만 정부의 항공력 건설 정책과 공군 장교 충원 과정 (1948~1953)** 97
(Air Power Building Policy of the Syngman Rhee Government and the Process of Air Force Officer Augmentation: 1948-1953)
- **6·25전쟁기 미 극동공군 공격에 대한 북한군의 평가 - 북한군 포로신문보고서를 중심으로 -** 127
(North Korean Evaluation of Offensive Operations of the U.S. Far East Air Force Shown in ATIS Interrogation Reports of the Korean War)

학술회의 발표 및 토론 내용은 대한민국 공군의 공식 견해가 아니며,
외부 필자의 원고 내용은 본 학술회의 목적과 일치하지 않을 수도 있습니다.
아울러 대한민국 공군의 허가 없이 무단 전재 및 복제를 금합니다.

**Air War Over Korea: Lessons for
Today's Airmen**

Air War Over Korea: Lessons for Today's Airmen

Douglas A. Birkey

(Executive Director, Mitchell Institute for Aerospace Studies)

더글라스 버키 박사 (미첼 항공우주연구소 사무총장)

Contents

- Introduction
- A War No One Anticipated
- The Lessons of Korea Applied Today

Introduction

At 0400 on Sunday, July 25, 1950, North Korean forces crossed the 38th parallel into South Korea launching a war that would fundamentally reshape the global security environment. With South Korean and American land forces reeling back, airpower helped transform a panicked fallback into an effective counter offensive. The early weeks and months of the war were perilous, with Eighth Army Commander General Walton Walker admitting, "I will gladly lay my cards on the table and state that if it had not been for the air support that we received from the Fifth Air

Force, we would not have been able to stay in Korea.”¹⁾ As the conflict evolved, United Nation (UN) forces advanced up the peninsula, then retreated in the face of the Chinese-led counter offensive, and eventually stabilized along the 38th parallel. Airpower served as the principal tool empowering actors at the strategic, operational, and tactical levels throughout these stages. Missions like air superiority, strike, close air support, reconnaissance, command and control, as well as aerial mobility provided capabilities that surface forces alone could not manifest. Ultimately, it empowered UN forces to help bring overt hostilities to an end, with Chairman of the Joint Chiefs of Staff General Omar Bradley explaining, “[airpower] constitutes the most potent means, at present available to the United Nations command, or maintaining the degree of military pressure which might impel the communists to agree, finally, to acceptable armistice terms.”²⁾

As crucial as airpower was in the Korean War, airmen were continually confronted with severe challenges. They lacked enough aircraft to sustain their operations, with many front-line airframe types from WWII and too often out of commission with maintenance problems. As General Vandenberg explained, “We have got a shoestring Air Force.”³⁾

These shortfalls were exacerbated by a major deficit in suitable airfield installations on the Korean Peninsula. Since this conflict predated operational aerial refueling, fighter ranges were stretched to their absolute limits on flights from bases in Japan.

There were also issues stemming from the realities of a limited war. Decisions were constrained by very real concerns about the war turning into an overt conflict with Russia. This meant airmen were not able to target major sources of enemy power—things like operational bases and production centers that were driving communist combat capabilities. As if all of this were not enough, ground commanders and air leaders also

1) Robert Futrell, *The United States Air Force in Korea 1950-1953* (New York: Duell, Sloan, and Pearce, 1961), p. 146.

2) Ibid., p. 490.

3) Ibid., p.242.

chaffed over differences regarding how best to harness airpower—focusing on the last tactical mile or conversely on targets deeper behind enemy lines.

While these experiences are the primary purview of history books, they hold relevance for members of today's Air Force as they seek to address a strikingly similar set of challenges—everything from a small, old aircraft inventory to factors like air base availability and defense, logistics under attack, lack of training capacity, and disagreement with joint counterparts about how best to employ airpower. As Air Force General William Momeyer, a veteran of multiple conflicts including the Korean War, explained, “We mustn't rely entirely upon yesterday's ideas to fight tomorrow's wars, after all, but I hope our airmen won't pay the price in combat again for what some of us have already purchased.”⁴⁾

A War No One Anticipated

North Korea's invasion of the South caught the Western Alliance by surprise. The United States and its allies were not ready to fight. While World War II was only five years in the rear view, massive disarmament efforts slashed capabilities and capacity. The entire U.S. Air Force active aircraft inventory in 1950 stood at 18 percent of its peak WWII size. A mere 2,500 jets of all types populated Air Force ramps. The rest were predominantly WWII leftovers of dubious technological relevance.⁵⁾ Things were not any better on the personnel side, with 1949 and 1950 seeing continued sharp personnel reductions. As one B-29 gunner explained, “There had been a reduction in force a few months earlier. Flight crews had to load, fuel, and fly the aircraft. That's how short we were.”⁶⁾

4) William Momeyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, and Vietnam* (Maxwell AFB, AL: Air University Press, 1978), p. xiii.

5) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 69.

6) Thomas McKelvey Cleaver, *MiG Alley: The US Air Force in Korea 1950-1953* (Oxford,

Other constraints included air base availability, training pipelines, spare parts inventories, maintenance depots, and logistics lines—everything was in short supply.

The air war that unfolded over Korea was largely an improvised effort, harnessing men and material that were available but far from optimized to meet mission demands. The conflict was fought amidst the pressures of the broader Cold War, with air operations over Korea ranking as a lower priority. Leaders had to maintain sufficient reserves in Europe to deter and, if necessary, fight a war against Soviet forces. The same held true for defending the continental United States, given Russia's nuclear power status and credible air delivery capability. The net effect was an Air Force too small to concurrently meet the demands asked of it. U.S. air commanders in Korea never had enough resources. The gap between resources required and resources available made managing risk a constant effort.

To fully understand the difficulty of these challenges, consider the motley collection of aircraft in theater when North Koreans crossed the 38th parallel in 1950. Most were well-used WWII relics. The active inventory included 657 airplanes: F-80 jet fighters, F-82 Twin Mustang propeller-driven interceptors, B-29 and B-26 WWII-era bombers, plus C-54 and C-47 WWII-era transports.⁷⁾ Far East Air Force (FEAF), the command responsible for air operations over Korea, immediately asked for more aircraft to build existing units to wartime strength, but too often the spares did not exist or were not readily accessible.⁸⁾ Airmen were left to improvise with what they had available. For example, to meet the demand for more F-80s, early models lacking key combat capabilities had to be rapidly upgraded and deployed. However, depot limitations and parts shortages capped this upgrade program at 27 jets per month. Combat commanders sought 164 jets. That translated into a

UK: Osprey Publishing, 2019), p. 24.

7) Ibid., p. 23.

8) Conrad Cane, *American Airpower Strategy in Korea: 1950-1953* (Lawrence, KS: University of Kansas, 2000), p. 24.

13-month backlog for a capability air commanders needed instantly.⁹⁾

Time and urgency did not rectify these shortfalls. In March 1951, FEAF commander General George Stratemeyer wrote to General Vandenberg with a stark warning: he was losing F-80s at such an aggressive rate that in-flow of new types like the F-84 had to be immediately accelerated into Korea, or missions would not be sustainable.¹⁰⁾ Official Air Force channels provided a response: "Increased numbers of first-line equipment was not consistent with Joint Chiefs of Staff policy that rated Europe as a higher priority."¹¹⁾ Desperate for more capacity, General Stratemeyer asked for WWII-era F-47s but was denied, as too few existed in the active inventory and spare parts were running short.¹²⁾ Out of options to provide direct attrition replacements, he ended up concentrating what few F-80s he had in a few squadrons and converting six former F-80 units to WWII-era F-51s.¹³⁾ The pilots transitioning to these old fighters were less than impressed. As a unit historian of the 8th fighter group recounted, "A lot of pilots had seen vivid demonstrations of why the F-51 was not a ground support fighter in the past war and were not exactly intrigued by the thought of playing guinea pig to prove the same thing over again."¹⁴⁾

One month later, FEAF lost 25 P-51s, 13 F-80s, and 2 F-84s to ground fire.¹⁵⁾ As if that was not bad enough, Strategic Air Command withdrew their allotment of F-84s later in the year, citing concerns that crews were losing bomber escort proficiency for the nuclear deterrence mission.¹⁶⁾ Backfill aircraft were simply arriving too slowly, with units receiving a 10 percent attrition reserve, not the 50 percent required for a combat unit.¹⁷⁾ Fifth Air Force Commander General Otto Weyland took

9) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, pp. 68-69.

10) *Ibid.*, p. 388.

11) *Ibid.*, p. 391.

12) *Ibid.*, p. 391.

13) *Ibid.*, p. 70.

14) *Ibid.*, p. 112.

15) *Ibid.*, p. 390.

16) *Ibid.*, p. 391.

stock of these dire circumstances and concluded, “If the present trend continues, there is a definite possibility that the enemy will be able to establish air bases in Korea and threaten our supremacy over the front lines.”¹⁸⁾

These shortages were not isolated to fighter units. In August and September of 1951, B-26 units lost 11 aircraft, but the Air Force could not backfill these planes because combat-ready replacements simply did not exist. Furthermore, the production line had closed years earlier.¹⁹⁾ Desperate to offer combat units a solution, Air Force leaders opted to send forward non-standard B-26s that did not possess important operational capabilities. They lacked any other viable alternative. This created a maintenance and sustainment nightmare, with ground crews doing their best to ensure these aircraft had basic mission functionality.²⁰⁾

Circumstances were just as dire from the vantage point of the aircrews. The A-26 training pipeline could only produce 45 crews per month. FEAF attrition for this type demanded 58-63 crews a month. During one particularly lethal period of operations, replacement demand spiked to 93 crews.²¹⁾ FEAF air commanders were forced to limit A-26 sortie rates not to what combat requirements demanded, but to what crew and aircraft backfills could sustain.²²⁾ Otherwise, their force would simply grind away to nothing. In December 1950, General Stratemyer wrote to General Vandenberg explaining the morale crisis these pressures were causing, highlighting crews expected “only one end—to be killed.”²³⁾ Managing airpower from a survivalist vantage versus flying and fighting to win is a dangerous path to pursue. Had these operations been against a peer threat, the results could have been catastrophic.²⁴⁾

17) Ibid., p. 392.

18) Ibid., p. 404.

19) Ibid., p. 393.

20) Ibid., p. 458.

21) Ibid., p. 461.

22) Ibid., p. 392.

23) Cane, *American Airpower Strategy in Korea*, p. 94.

24) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 392.

Further complicating air operations, spare parts shortages degraded sortie rates for all Air Force aircraft in theater. Years' worth of budget cuts had seen spare parts inventories run at bare minimum quantities. WWII-era aircraft had no current production lines from which to surge replacement components. Airlift commander General William Tunner had to cut his C-119 cargo aircraft flying hours from 200 per aircraft per month to 100 in autumn of 1950 due to spare parts shortages, even though the demand for supplies in Korea was desperate.²⁵⁾ General Vandenberg chastised General Stratemeyer for flying his bombers at a sortie rate of 16.5 per day, much higher than the 12 daily sorties logistics supplies could support.²⁶⁾ The situation hit rock bottom for F-86s in January 1952, when the mission capability rate for the fighter fell to 45 percent. Although America's newest fighter was flying combat sorties, spare parts were programmed at lower peacetime rates and wartime flying demands were obviously far higher.²⁷⁾

These circumstances meant flight hours were rationed not to what combat requirements demanded, but to what the support infrastructure could sustain. Monthly sortie limits in 1952 were set at the following rates: F-51 at 25.5; F-80 at 28.5; F-84 at 25; F-86 at 25; and B-26 at 17. Bomber Command B-29s were limited to 12 sorties a day.²⁸⁾ These constraints were not restricted to aircraft. Construction engineering equipment also had a 15 percent serviceability rate amidst the drive to keep runways operable.²⁹⁾ Combat requirements were simply outpacing budget programming, which yielded disastrous results.

The Korean War also saw a technology race unfold in the sky. Air superiority was one of the most iconic missions of the conflict, with Air Force pilots challenging their communist opponents over MiG Alley along the North Korea-Manchurian border. Initially these engagements saw

25) *Ibid.*, p. 155.

26) *Ibid.*, p. 323.

27) *Ibid.*, p. 419.

28) *Ibid.*, p. 499.

29) *Ibid.*, p. 396.

propeller and early jet aircraft face off against one another, but everything changed on November 1, 1950, when Chinese MiG-15s, the Soviet Union's most advanced fighter, squared off against U.S. aircraft over Yalu River.³⁰⁾ The impact of the MiG's arrival was profound, with General Vandenberg declaring, "Almost overnight, communist China has become one of the major air powers of the world."³¹⁾

No longer was the challenge defined by surging legacy equipment into Korea, Air Force leaders now had to prioritize deploying their newest fighter, the F-86 Sabre. Already stretched thin by commitments in Europe and the United States, a handful of aircraft were rushed to the theater. Commanders recognized they either matched the MiG-15 with comparable technology, or the air war could collapse. On December 17, 1950, the first F-86 engagement against MiG-15s occurred.³²⁾ For the rest of the war, the U.S. Air Force would continually struggle to flow enough F-86s into the Korean theater to maintain control of the sky. To this point, in September 1951, FEAF had 90 F-86s to counter 500 Chinese MiG-15s.³³⁾ The notion of air superiority across the peninsula rapidly degraded to opening lanes of access for limited periods of time to net very specific mission effects. F-86s were often outnumbered by MiG-15s three or four to one. A mission flown on September 9, 1951, in which 28 F-86s engaged 70 MiG-15s, spoke to this reality.³⁴⁾ F-86 production lines were strained to maximum output levels, but shortfalls continued to persist. The U.S. even procured license-built Canadian F-86s to boost its force structure.

Inadequate training was another problem facing airmen over Korea, with pilots often behind the competency curve. Pre-war flying budgets were stretched too thin, and combat skills atrophied. FEAF flying budgets in

30) John Darrell Sherwood, *Officers in Flightsuits: The Story of American Air Force Fighter Pilots in the Korean War* (New York: New York University Press, 1996), p. 74.

31) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 412.

32) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, p. 141.

33) Cane, *American Airpower Strategy in Korea*, p. 83.

34) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 404.

the late 1940s were so tight that they eliminated complex navigation training—a skill important for pilots transiting over the ocean from Japan to Korea. Many pilots also lacked proficiency in gunnery, bombing, and firing rockets because pre-war budgets were too small to afford live fire exercises.³⁵⁾ Fifth Air Force Commander General Partridge grew exasperated with this situation, remarking, “Apparently over in Korea we completely forgot that we knew anything about ways of doing things and equipment to aid in all-weather type warfare.”³⁶⁾ The solution was pragmatic, high risk, and often yielded dubious results; airmen regained any real proficiency on the job amidst the fires of combat.

Training did not always improve as the war continued. In the winter of 1952, with pressure mounting to fill fighter cockpits, mobility pilots were transferred to fly F-86s. The skills required to fly a cargo plane are vastly different than those to prevail in a dogfight. The new fighter pilots received minimal conversion training. Once in theater, it was difficult to source an aircraft outside of a combat mission to build competence.³⁷⁾ It was an air warfare system badly out of balance, and airmen were paying with their lives.

FEAF commanders were well aware of what losing air superiority meant across every facet of the war. UN ground forces would be subject to aerial attack, which, when combined with overwhelming communist ground force numbers, would make for impossible odds. Strike missions against enemy logistics lines and other key targets would be unsustainable. Naval forces operating offshore would be subject to attack and have to retreat out to sea.

On June 1, 1951, FEAF declared that MiG Alley was off limits for all bomber operations without fighter escort. This afforded communist forces significant sanctuary.³⁸⁾ By November 1951, communist forces possessed

35) Ibid., p. 60.

36) Ibid., p. 355.

37) Ibid., p. 420.

38) Michael Napier, *Korean Air War: Sabers, MiGs, and Meteors* (Oxford, UK: Osprey Publishing, 2021), p. 171.

air control north of Pyongyang.³⁹⁾ Aircraft and pilot inventories already stretched thin were further strained as they flew in the face of this increased threat. By November 1951, B-29s had to switch to night bombing for self-protection.⁴⁰⁾ Backfilling a type that had not been in production since 1945 proved challenging. Sortie rates were cut to avoid annihilating available aircraft and crews.⁴¹⁾

FEAF air commanders asked Headquarters Air Force for more F-86s but were told that “the conditions under which an additional three F-86 squadrons would be greatly needed in FEAF might well be the same conditions under which these same F-86 squadrons could make a greater contribution to the overall USAF mission in the air defense of the United States.”⁴²⁾ The choice in question involved no clear solutions: guard against a nuclear attack against the United States or hold the line in Korea against a surging enemy tide. Facing these pressures, it is no wonder General Vandenberg referred to his capabilities as a “Shoestring Air Force.”⁴³⁾

There is No Airpower without Airbases

Compounding challenges regarding aircraft and personnel shortfalls was a lack of modern, viable airbases on the Korean Peninsula. When communist forces first invaded the South, there were ten principal airfields in the region, most of which were WWII relics in poor repair. Suwon and Kimpo possessed the only concrete runways. The others were gravel, dirt, and grass—conditions not viable to support for jet aircraft.⁴⁴⁾ Combat engineers were in incredibly short supply, with FEAF possessing 2,322 of the 4,315 authorized personnel, and they were equipped with

39) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 414.

40) Napier, *Korean Air War*, p. 205.

41) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 322.

42) *Ibid.*, p. 402.

43) *Ibid.*, p. 242.

44) *Ibid.*, p. 65.

worn out WWII-era equipment.⁴⁵⁾ It took over a year to bring units to full strength despite pleading from FEAF leaders to Headquarters Air Force. The service simply lacked any spare personnel in this key competency after years of cuts, and growing new talent took time.

Existing personnel made the most of what they had and covered primitive runways in WWII-era pierced steel planking. This was a far cry from a robust base capable of hosting jets, receiving proper maintenance, and maintaining decent crew facilities. However, it allowed basic operations for WWII-era piston engine aircraft like the F-51, B-26, and C-47. Upkeep was a constant challenge given high usage rates, and in the spring of 1951, the pierced steel plank runway at Taegu literally had to be shut down for a complete overhaul because it had been beaten to pieces from the non-stop take offs and landings.⁴⁶⁾ Air Force historian Robert Futrell summarized the situation aptly: "In two years of war in Korea, no single factor had so seriously handicapped Fifth Air Force operational capabilities as the lack of adequate air facilities. Operations from short, rough runways deteriorated combat aircraft, posing inordinate maintenance, supply, and attrition burdens upon the combat wings and tactical Air Force."⁴⁷⁾

Even when runways had been improved sufficiently to accommodate a limited number of jets, logistics proved challenging in a country with minimal infrastructure. Consider that the 51st Fighter Group at Kimpo airfield required 60,000 gallons of fuel daily.⁴⁸⁾ Lacking proper hangers, maintainers left much of their gear in crates. Aircraft upkeep was extremely limited. The long-term results were corrosive to basic mechanical viability. Consider that when the 49th Fighter Wing, which was operating from Taegu, sent their F-80s back to Japan for major overhaul work, each jet required an average of 7,500 maintenance man hours to bring it back to a safe level of airworthiness.⁴⁹⁾ Rotating

45) Ibid., p. 62.

46) Ibid., p. 390.

47) Ibid., p. 498.

48) Ibid., p. 181.

aircraft back to Japan for major depot work proved essential in keeping mission capability rates at an acceptable level.

Given runway shortages, many combat aircraft engaging over Korea had to operate from Japan. This saw their time of useful mission employment limited to a handful of minutes. F-80s operating from Japan spent 85 percent of their flight time in transit and a mere 15 minutes in combat.⁵⁰⁾ F-84s similarly based could only spend 30 minutes providing close air support over front lines.⁵¹⁾ Air refueling was in its infancy, and while drop tanks helped add minutes onto sorties, they were not always available given production shortages. Even under the best of conditions, when F-86s could operate from bases in South Korea, they were limited to 25 minutes over MiG Alley along the North Korean-Manchurian border.⁵²⁾ When conditions prevented F-86s from basing out of South Korea, they lost the ability to patrol much of North Korea given the extended flight time transiting from Japan.⁵³⁾ MiG pilots understood these limitations and used this to their advantage.

Adding further challenges to the equation, airmen stationed on the Korean Peninsula were often subject to enemy air attack. On the opening day of the war, a C-54 was strafed and destroyed by North Korean fighters.⁵⁴⁾ Attacks continued over the ensuing months. In one strike in autumn of 1950, enemy aircraft destroyed 11 P-51s at a forward airbase.⁵⁵⁾ These raids continued off and on for the duration of the war. Airbase defense was important, but, as with everything else, it was often under resourced.

49) Ibid., p. 388.

50) Ibid., p. 87.

51) Ibid., p. 347.

52) Cane, *American Airpower Strategy in Korea*, p. 68.

53) Ibid., p. 65.

54) Napier, *Korean Air War*, p. 36.

55) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 246.

Airpower in the Joint Crosshairs

While building and sustaining a force are factors crucial to manifesting effective combat airpower, commander's intent also stands as a linchpin for success. Korea afforded some very distinct challenges in this regard, with air leaders and ground commanders often holding divergent views regarding how best to employ air assets. Ground commanders often favored focusing airpower at enemy forces along the front line of battle, while air leaders sought to engage throughout enemy territory to attack strategic and operational-level targets whose destruction would have a greater overall impact on the conflict.

Circumstances surrounding this debate were complicated, given that General Douglas MacArthur, and subsequently General Matthew Ridgeway and General Mark Clark, all of whom were army officers, were dual-hatted as the Commander of United Nations (UN) forces in Korea and Commander in Chief Far East (CINCFE). As the senior-most military leader in the chain of command, they were supposed to exercise command in a joint fashion. Service views were supposed to be represented by component commanders in the form of Far East Air Forces, Naval Forces Far East (NAVFE), and Army Forces Far East (AFFE). However, General MacArthur established a precedent of triple-hatting the lead command position as Commander of UN Forces, CINCFE, and AFFE. This saw the Air Force and Naval leadership in a distinctly second-class status in relation to the Army.⁵⁶⁾ Further amplifying this imbalance, General MacArthur predominantly populated his staff Army officers. As the official Air Force history for the Korean War explains, "General Headquarters was essentially an Army staff. Lacking joint representation of air, naval, and ground officers, the GHQ staff was unable to accomplish the most efficient and timely employment of airpower in Korea."⁵⁷⁾ Not only did FEAF commanders have to battle the North Koreans and Chinese, but they also had to fight for their equities

56) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, pp. 59-60.

57) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 52.

at the headquarters level.

The Army's outsized influence in the command structure impacted the employment of airpower from the earliest stages of the war. Checking the North Korean assault, air crews were ordered to focus all their missions on the front lines of the fight, even when more lucrative targets further north could have been struck with ease.⁵⁸⁾ B-29s, which had no effective means of providing close air support, were focused on the last tactical mile.⁵⁹⁾ General Stratemeyer wrote General MacArthur in frustration, explaining, "You cannot operate B-29s like you operate a tactical Air Force. B-29 operations must be carefully planned in advance and well thought out."⁶⁰⁾ Enemy logistics lines, supply depots, airbases, and other centers of gravity were left unfettered from U.S. air attack during the opening weeks of the war. FEAF commander General Stratemeyer reacted in frustration, explaining that "It is axiomatic that tactical operators on the battlefield cannot be fully effective unless there is a simultaneous interdiction and destruction of sources behind the battlefield."⁶¹⁾ Fifth Air Force Commander General Otto Weyland was more direct: "Putting everything in close air support is just like trying to dam up a river at the bottom of a waterfall."⁶²⁾

It took a full month after hostilities erupted before airmen were technically authorized to even think about striking targets above the 38th parallel.⁶³⁾ Even then, headquarters declared, "It is desired that all FEAF combat capabilities be directed continuously, and the expulsion of other targets, at the hostile columns and armor threatening the 24th Division."⁶⁴⁾ An interdiction campaign was finally authorized midway through the summer of 1950, months into the conflict.⁶⁵⁾

58) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, pp. 190-191.

59) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 47.

60) Cane, *American Airpower Strategy in Korea*, p. 33.

61) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 47.

62) Cane, *American Airpower Strategy in Korea*, p. 33.

63) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 31.

64) *Ibid.*, p. 90.

65) *Ibid.*, p. 127.

The next challenge facing FEAF commanders lay with joint integration and command of air assets. There were Air Force, Naval, and Marine aircraft in the theater all flying and fighting over the same territory. However, initial command was service-centric and lacked any formal coordination. In fact, Air Force leaders could not even talk to their naval counterparts during the initial weeks of the war because the aircraft carriers sailing off the Korean Peninsula insisted on maintaining radio silence given combat conditions. On July 8, 1950, General Stratemeyer, as the provider of the preponderance of airpower in theater, requested that FEAF have coordinating authority for joint airpower. NAVFE opposed this position.⁶⁶⁾ An agreement stipulating “coordination control” in favor of the Air Force was subsequently reached later in the month, but the exact definition of “coordination control” was often debated between FEAF and NAVFE.⁶⁷⁾ To this point, General Stratemeyer had to intervene personally with General MacArthur on the eve of the Inchon invasion to ensure FEAF would retain its coordinating role.⁶⁸⁾ NAVFE pushed back, but this time MacArthur backed the FEAF position. A similar debate took place with a comparable outcome a few months later during planning for the invasion of Wonsan.⁶⁹⁾

To manage various requests for airpower, the CINCFE staff organized a “Target Group,” but the representation was far from joint. Holding most seats, the Army staffers routinely outvoted Navy and Air Force representatives.⁷⁰⁾ These Army officers often did not understand basic tactical realities surrounding airpower, leading the official Air Force history of the Korean War to note, “Almost immediately, FEAF target experts noted the GHQ Target Group was not conversant with the problems of strategic target selection.”⁷¹⁾ FEAF’s solution was a “Target

66) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, p. 65.

67) Ibid.

68) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 151.

69) Ibid., p. 213.

70) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, p. 60.

71) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 52.

Committee,” with balanced Army and Navy participation. The effectiveness of this entity varied depending on service interest and personalities involved, but the model was balanced.

Adherence to joint planning principles improved when General Mark Clark assumed the UN Command and CINCFE role in 1952. He reformed the headquarters staff balance as one of his first actions, remarking that the group “should be a joint, tri-service operation, rather than an Army project.”⁷²⁾ He also backed FEAF’s Target Committee, with joint membership that met bi-weekly in Tokyo.⁷³⁾ When joint principles were attacked by his Army counterparts, he advocated joint solutions. To this point, when Eighth Army commander General James Van Fleet sought organic control of air units at a corps level of command, General Clark pushed back and supported theater-level air control.⁷⁴⁾

Some Army leaders understood the merits behind Clark’s approach. As General Walton Walker explained, “You hear and read about the type of support furnished by the Marine air units. It’s good, it’s excellent, and I would like to have that kind of air support available too—but if the people who advocate that would sit down and figure out the cost of supplying air units for close air support only, in that ration to an army the size we should have, then they would be astonished.”⁷⁵⁾ These lessons had been learned and relearned in WWII, but too often Korea saw the debates resurface.

Waging these bureaucratic fights was exceedingly important to maximize the effective projection of airpower. It took air commanders and balanced joint leaders like General Clark to relentlessly hold the line. They understood that advocating for theater-level control and applications of airpower was not a service-centric way of doing business, rather it represented a better way to achieve overarching mission objectives. Establishing these norms was especially important as the war

72) Ibid., p. 490.

73) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, p. 61.

74) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 540.

75) Ibid., p. 123.

eventually stagnated around the 38th parallel in 1951, for airpower was the predominate means to attack communist forces. FEAF commander General Otto Weyland spoke to this reality: "To accept the theory which envisions the current United Nations military position in Korea...as a stalemate is to completely ignore the innumerable advantages of airpower as a predominant weapon for destroying the fighting machine and the acquiesce to the dangerous "rule of thumb" whereby military success, regardless of cost, is measured solely in terms of geographical gain."⁷⁶⁾ General Jacob Smart, FEAF deputy operations commander, put a finer point on this issue: "Recognizing that the Army, Navy, and Air Force are each responsible for attaining the theater commander's overall objective and in doing so put an end to the opinion so often expressed or implied that the Eight Army is responsible for wiling the Korean War, and that the role of the other services is to support it in its effort."⁷⁷⁾ Wars are fought by joint commanders with an array of capabilities, not a given service.

Rules of Engagement

As if the direct operational challenges found over the Korean Peninsula were not hard enough, airmen found themselves operating amidst the variables posed by a limited war. It all came down to figuring out what to strike within the existing rules of engagement that would yield a worthwhile effect. Airpower is only as effective as the centers of gravity it can destroy.

A traditional strategic bombing campaign was not in the realm of the possible given that most enemy supplies were imported from China and Russia and there was limited industrial capacity in North Korea. Airmen were left to strike fielded forces and supply lines, as well as to maintain air superiority. Even when communist air bases, supply depots, and other

76) Ibid., p. 387.

77) Ibid., p. 475.

major centers of power were plainly visible across the Yalu River in Manchuria, attacks across the border were off limits. This yielded an incredibly difficult task akin to a game of “whack-a-mole.” As Air Force Vice Chief of Staff General Nathan Twining explained, “Current policy precludes the UN air striking at the sources of the enemy’s strength beyond the Manchurian border. [With] the UN air effort being limited to the confines of Korea, the full effect of air striking power cannot be achieved.”⁷⁸⁾ Bomber commander General O’Donnell was more pointed in assessing the situation: “I was all for bombing Manchuria and I wanted badly to do it as soon as we recognized the Chinese communist forces . . . as bona-fide forces.”⁷⁹⁾

Knowing that any air campaign would yield limited results given the rules of engagement, airmen assessed what few worthwhile targets existed in Korea. They found a limited number of production centers, electrical generation sites, and logistics hubs. Strikes against these targets were finally authorized in the late summer of 1950 at the direction of the Joint Chiefs of Staff.⁸⁰⁾ By September 15, 1950, General Stratemeyer concluded, “Practically all the major military industrial targets strategically important to enemy forces and their war potential have now been neutralized.”⁸¹⁾ Airmen occasionally struck additional strategic targets like the hydroelectric plants along the Yalu River later in the war, but for the most part, this was not going to be a conflict won through strategic attack. The targets simply did not exist within the ruleset in play.

This left interdiction—strikes against North Korea’s limited road and rail networks—as the next best means to yield an outsized impact against the communist forces. While there were numerous campaigns throughout the war, the desired effect was generally the same: to cut the flow of supplies so that fielded enemy forces could not continue offensive

78) Ibid., p. 477.

79) Ibid., p. 241.

80) Ibid., p. 187.

81) Ibid., p. 193.

actions.

Airmen faced several challenges executing this mission. First, a communist division could subsist on 1/10th the level of supplies required by an equivalent UN force. This low demand signal meant that even if most of the supply network could be choked, the remaining trickle was enough to sustain fielded forces.⁸²⁾ Second, some of the most important logistics targets were the bridges connecting to Manchuria over the Yalu River. The rules of engagement literally demand airmen target “the North Korean half” of bridges. Lack of precision bombardment and stiff enemy defenses turned this into a nearly impossible task.⁸³⁾ MiG-15 domination over MiG Alley above this region saw bombers prohibited from these strikes for distinct segments of the conflict. Importantly, this was the penalty invoked by losing air supremacy. Even when strikes were successful, non-skilled labor, which was in ample supply, could easily repair bomb damage to these bridges and to roads and rail lines targeted elsewhere throughout North Korea. When a bridge at Sinuiju was struck, communist forces responded by building eight replacements.⁸⁴⁾ This was especially true during the winter months when the surface, including rivers, were frozen solid. Chinese laborers literally laid rail lines directly on the icy surface of the Yalu River and ran trains directly across it.⁸⁵⁾

That sort of resilience was exceedingly difficult to suppress, especially given force structure limitations faced by air commanders. Even if most air strikes were successful in damaging the transportation networks, the lasting impact was negligible. Air Force historian Robert Futrell spoke to these realities that saw a race unfold between “skilled pilots, equipped with modern, expensive aircraft, against unskilled coolie laborers armed with picks and shovels.”⁸⁶⁾ Lacking few alternatives, the interdiction campaigns continued.

82) *Ibid.*, p. 316.

83) *Ibid.*, p. 221.

84) *Ibid.*, p. 322.

85) *Ibid.*, p. 226.

86) *Ibid.*, p. 478.

Adding to the challenges were factors imposed by night operations. With trucks and trains easy targets for airpower to strike by day, the communist forces moved most of their supplies at night. Airmen had an incredibly difficult time finding these targets, hitting them accurately, and assessing the results of their attacks. In World War II, analysts in the European Theater of Operations estimated that it took aircraft between eight and nine strikes to hit a rail line with sufficient accuracy as to knock it out of action.⁸⁷⁾ Those numbers grew far higher for night strikes in Korea. As one B-26 crew member explained, “We can go out night after nights and come home not too sure about what we have done. We are not able to measure our effectiveness.”⁸⁸⁾ To this point, during March 1953, a B-26 crew accidentally mistook a South Korean vehicle column for an enemy force and attacked it. They claimed six trucks destroyed. In reality, four South Koreans were killed, and two trucks had their tires punctured.⁸⁹⁾

The net effect of these operations was compromised at best. They certainly suppressed enemy supply flows, but fielded forces were still able to subsist. FEAF Commander General Otto Weyland summarized the situation: “All but four or five percent of pre-war rail traffic in North Korea was stopped, but this was sufficient to form a solid base upon which to add enough truck and A-frame transportation to maintain a static supply line.”⁹⁰⁾ The greatest accomplishment is likely the fact that communist forces were prevented from stockpiling sufficient resources as to launch further offenses after lines stabilized at the 38th parallel. All the while, the risk to airmen was great. In April 1952 U.S. forces lost 243 aircraft and saw another 290 damaged flying interdiction missions. They only received 131 replacements.⁹¹⁾ It was a brutal, but necessary, campaign given the lack of strategic targets. As 8th Fighter Group

87) Ibid., p. 439.

88) Ibid., p. 454.

89) Ibid., p. 459.

90) Ibid., p. 473.

91) Ibid., p. 453.

Commander Lt Col Levi Chase aptly summarized, "Our goal has reduced itself into a simple equation to achieve a maximum percentage of rail cuts in inverse proportion to personnel losses and battle damage to our aircraft."⁹²⁾

This struggle was not limited to strike missions. The exact same challenges confronted fighter pilots. Enemy forces obviously understood the rules of engagement and sought to use them to their advantage by basing their aircraft, including the venerable MiG-15, just opposite of the North Korean border. Airmen could literally see these bases, but rules of engagement prevented their direct attack. Instead, they had to patrol on the Korean side of the border and wait for communist pilots to engage. This yielded a brutal, frustrating war of attrition in the sky. Stretching their aircraft ranges to the absolute limit, fighter pilots did their best in this highly compromised form of air warfare.⁹³⁾

The Lessons of Korea Applied Today

No Bucks, No Airpower

While these circumstances may seem distant when viewed 70 years later, they actually hold particular relevance given where the United States and its allies find themselves today, especially in the context of the threat posed by China in the Pacific. First and foremost, the Department of the Air Force (DAF) faces a severe set of resource challenges akin to what the airmen in the early 1950s experienced. The department took its largest funding hits in the years after the Cold War. Between Fiscal Year (FY) 1989 and FY 2001, the Air Force's procurement budget fell by 52 percent. This was nearly 20 percent more than the other services. In the wake of 9/11, much was asked of the Air

92) Ibid., p. 441.

93) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, pp. 128-132.

Force, but budget increases failed to keep pace with demand. New joint missions, like the surge in remotely piloted aircraft, were largely funded out of hide. Operations in Afghanistan and Iraq were ground-centric, and the money tracked as such. Passage of the Budget Control Act in 2011 made the situation worse. In fact, FY 2013 saw the Air Force with the lowest level of funding for new aircraft in its history. The creation of the new Space Force in 2019 was largely an unfunded mandate that saw the Air Force assuming increased responsibility within its existing budget wedge. Two services resourced through the budget confines of one should alarm defense leadership. As if this were not bad enough, \$40B of the total annual DAF budget is allocated to other agencies in DOD-- the Air Force exercises no control over this substantial percentage of its "own" budget. That is enough to buy around 400 F-35s, and it would also go far in the military space realm. The other armed services do not get taxed at this aggressive rate.⁹⁴⁾

Years of underfunding has left the U.S. Air Force with the oldest, smallest aircraft inventory in its history. Bomber and fighter inventories stand well below their Cold War levels. Mobility; command and control (C2); and intelligence, surveillance, and reconnaissance (ISR) inventories are similarly fragile. Nor is it just raw numbers. It comes down to the technological relevance of aircraft too. Attributes like stealth are in incredibly short supply, with just 20 percent of the USAF fighter inventory and 13 percent of the USAF bomber inventory possessing this necessary capability. Spare parts inventories are frequent targets for budget savings and have a direct correlation on aircraft mission capability rates. The service also faces key shortfalls when it comes to pilots, maintainers, and other key mission specialties.⁹⁵⁾

94) For more on the passthrough funding in the DAF budget, see Mark A. Gunzinger and Carl Rehberg, *Moving Toward the Air Force We Need? Assessing Air Force Budget Trends* (Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2019). <https://mitchell.aerospacepower.org/wp-content/uploads/2019/12/Moving-Toward-the-Air-Force-We-Need.pdf>

95) For more information on these shortages, see David A. Deptula and Douglas A. Birkey, *The Force We Need: Key Factors for Shaping the Air Force for the Future* (Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2019). <https://mitchellaerospacepower.org/>

Just like the air commanders in Korea found, it takes aircraft and airmen to get the job done. Strategies and operational concepts are of little value unless they can be put into action. That takes a balanced force built around both capability and capacity. Today's service is one that has suffered from years of under investment. The shortfalls experienced by airmen in Korea 70 years ago appear quite similar to present challenges. Attrition and reserve inventories do not exist from both an aircraft and personnel vantage. The force has been optimized for a commercial-like logistics structure, where concepts like just-in-time delivery have been promoted over what may be required in a contested battle space. This also is reflected in the way complex new weapons systems must be maintained: they rely more on centralized depot services than what can be maintained in austere conditions on a flight line. Concepts like Agile Combat Employment (ACE), while offering tremendous promise, will not work unless the logistics and sustainment enterprise radically evolves to meet these new requirements.⁹⁶⁾

The challenges found by airmen operating from austere airfields in Korea is merely a suggestion of the challenges airmen would find today operating across a far broader swath of territory and subject to attack by an adversary with tremendous sensing and strike capabilities. While aircraft like F-80s, F-84s, and F-86s may have seemed complex in their time, they are nothing compared to the levels of sophistication found in modern combat aircraft and related systems. Given the unrelenting high operational demand and such low density of so many elements of the Air Force's aircraft inventory, ensuring readiness rates will be a critical challenge, but necessary to overcome to project ample

[wp-content/uploads/2021/02/a2dd91_7f1dd52770df4faa993a3f90df9622b3.pdf](https://www.mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/02/a2dd91_7f1dd52770df4faa993a3f90df9622b3.pdf)

96) For more information on these concepts, see Lt Gen Warren Berry, *Air Force Persistent Logistics: Sustaining Combat Power during 21st Century Competition and Conflict*, Forum Paper (Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2020); https://mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/01/a2dd91_e5e06eb2f4254cbcaa9fa7452de5eece.pdf and Gen Jacqueline D. Van Ovest, *Accelerating Change for Rapid Global Mobility: Delivering Joint Force Success in the High-End Fight*, Forum Paper (Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2021). https://mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/05/a2dd91_23804d27b3a04670b9f94caae836ef5e.pdf

combat volume in a crisis. Limiting sorties for want of parts or ample maintenance, as happened in Korea, would risk defeat against a modern peer threat.

These pressures bring to mind an observation that Korean War Fifth Air Force Commander General Earle Partridge shared in the wake of the conflict: “One of my biggest failings...has been to take a look at chips I have and say, how can I best accomplish my mission with what I have? What we should have done was to sit back and scream for more and get what we needed to fight a war and accomplish our mission.”⁹⁷⁾ The reality is that when a war erupts, time does not exist to backfill deficiencies with personnel and materiel. This is especially true given the technical complexity of current weapons systems, limited production capacity, and personnel training bandwidth. Commanders must be postured to fight and win from day one or risk defeat in the modern era, especially when facing peer threats like China.

Airminded Leadership Counts

When it comes to leadership issues, the circumstances airmen experienced in Korea are particularly relevant. For the past 20 years, ground commanders have held a near lock on joint command positions. Just as General MacArthur dual-hatted himself both as CINFE and AFFE, joint task force commanders have an established record of doing the same thing today. As a result, land-centric thinking dominates joint deliberations, staff representation, and, ultimately, decision-making. As a 2017 RAND report on joint leadership balance concluded, “The Air Force is, in fact, consistently underrepresented in the joint positions that interviewees saw as most critical to the nation’s warfighting apparatus .”⁹⁸⁾ A balanced, inclusive process that considers problem sets in a

97) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 379.

98) Caitlin Lee, Bart E. Bennett, Lisa M. Harrington, Darrell D. Jones, Air Force Senior Leader Representation in the Joint Community (Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2017). https://www.rand.org/pubs/research_briefs/RB9970.html

domain-agnostic ends, ways, and means vantage is exceedingly difficult in these circumstances. One must look back 30 years to General Norman Schwarzkopf in Operation Desert Storm to find the last joint task force commander double-hatted as the land component commander who was able to measurably bridge this joint divide. Failing to achieve that balanced perspective, as has been the case in operations over the last 20 years, results in decision-makers with a strong bias toward land-centric capabilities and strategy. They know little about airpower and it shows when they engage in strategic deliberations. The parallels with the misapplication of airpower forces in the Korean War are clear.

Even when operations do not involve the predominant use of ground forces, Army leaders have continued to hold joint command positions. Operation Inherent Resolve stands as a preeminent example. Even though the vast amount of force employed was airpower, Army leaders headed the joint task force. It takes years to develop tactical competency, over a decade to develop operational proficiency, and multiple decades to cultivate strategic abilities in a given domain. Clearly, command assignments must better reflect the need for balanced perspectives.⁹⁹⁾

Airmen must speak out more vocally when they are not represented in a balanced fashion. Korea exhibited multiple instances when air commanders were willing to challenge the status quo and advocate for a pathway that would ultimately better serve joint interests. Whether looking at General Stratemeyer seeking overarching coordinating control of air assets over Korea or air leaders working with General Clark to push back on the Army's desire for organic control of air assets—air commanders in Korea prudently leaned into the joint leadership challenges they faced. That sort of engagement has too often been lacking in recent years. After 20 years of operations in Afghanistan and Iraq, it is time for a roles and mission review to ensure mission functions are being

99) For more information on the need for balance in joint leadership, see Dave Deptula, "Pentagon Needs More Balanced Representation in Joint Service Leadership," *Forbes*, December 14, 2020. <https://www.forbes.com/sites/davedeptula/2020/12/14/joint-service-leadership-in-jeopardy/?sh=58751edb2265>

executed in the most effective, efficient fashion possible.

Joint does not mean everyone gets to engage in each mission area. It means developing centers of gravity for each domain and allowing them to articulate their value to a joint commander who assembles a menu of capabilities that will best net the desired strategic effect, regardless of the domain form which they originate. As airpower expert Lieutenant General David Deptula, USAF (Ret.) explains, “Jointness is recognizing that to be joint, the U.S. and its allies require separate services, and that it’s an imperative that service members understand how to best exploit the advantages of operating in their domains. Articulating the virtues and values of your service is in fact ‘being joint’.”¹⁰⁰⁾ An example where these principles need to be applied forcefully is in the long-range strike mission area. Army investment in a wholly organic long range strike solution—the munition, launch vehicle, and C2ISR construct—speaks to the exact opposite of a balanced joint construct. The same holds true for the lack of consolidation that has yet to occur in the Space Force, with the individual service branches retaining a tremendous volume of organic space capabilities. A major reason behind establishing Space Force in the first place was mission consolidation under dedicated space expertise. If this undisciplined approach is deemed acceptable, then Space Force should be allowed to invest in ships, the Air Force in tanks, the Marine Corps in ICBMs, and the Army continue its investment in long-range strike. Air commanders in Korea rightfully pushed back on these sorts of non-joint approaches, and it is time for such thinking to return to today’s Air Force.¹⁰¹⁾

100) David A. Deptula, *The St. Andrews Proclamation: A Pragmatic Assessment of 21st Century Airpower* (Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2018). https://mittchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/02/a2dd91_42b6b41dc8524598aaa2aef7024d5e56.pdf

101) For more on this, see Mark Gunzinger, “A Consensus-Driven Joint Concept for All-Domain Warfare Will Fall Short,” *Defense News*, September 22, 2020. <https://www.defensenews.com/opinion/commentary/2020/09/22/a-consensus-driven-joint-concept-for-all-domain-warfare-will-fall-short/>

Limited Wars Demand a Wide Range of Options

The issue of limited warfare faced by airmen in Korea presents incredibly useful areas for today's Air Force leaders to consider, especially as the United States and its allies focus on a renewed era of peer competition with specific focus upon China. While the United States and its allies must prepare for a conflict with China, the chances for a direct confrontation with the Asian superpower far from certain. What is far more likely is a series of conflicts through proxy states, much like what occurred during the Korean and Vietnam wars. That means we may fight Chinese forces and their equipment, not China directly. That would see the return of similar rules of engagement that would prevent direct attacks on the very centers of gravity empowering adversary combat capabilities. This places a major directive on the U.S. national security enterprise to develop strategies, both military and diplomatic, that would yield desired effects given likely force projection limitations in a conflict with China.

A major advantage the United States and its allies would enjoy in this sort of a contest, which they did not possess during the Korea War, is a robust sensor–shooter construct. Lacking the ability to strike truly strategic targets would place an impetus on targeting operational level centers of gravity such as C2 centers, logistics lines, supply sites, equipment depots, space downlink sites, and fielded forces. These sorts of targets were incredibly difficult to locate, strike, and assess in an effective, sustainable fashion in the Korean War due to the lack of robust intelligence and precision strike capabilities. That is no longer the case. It speaks to why concepts like Joint All Domain Command and Control (JADC2), Fifth Generation sensor–shooter aircraft like the F–35 and B–21, and a robust space enterprise are so critical to future military success.¹⁰²⁾

102) For more information, see David A. Deptula, *Evolving Technologies and Warfare in the 21st Century: Introducing the "Combat Cloud"* (Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2016). https://mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/02/a2dd91_73faf7274e9c4e4ca605004dc6628a88.pdf

While not directly addressed by this paper, there is also another lesson that can be taken from the Korean War experience when it comes to choosing to decide whether to engage in a war that will be governed by limited rules of engagement: military leaders must carefully consider whether they have the ability to achieve the desired outcome given the actors involved. As Afghanistan and Iraq have amply proven, military prowess is of little value if there is a fundamental disconnect between strategic objectives and the indigenous population. A favorable outcome was secured during the Korean War because there was a common objective shared between the UN, the United States, and the people of South Korea. Such alignment is the foundation on which any successful campaign must be pursued. Such unanimity was fundamentally lacking in Afghanistan and Iraq.

In 2018, then-Secretary of the Air Force proclaimed, “We must see the world as it is. That is why the National Defense Strategy explicitly recognizes that we have returned to an era of great power competition. We must prepare.”¹⁰³⁾ This call to action, subsequently echoed by all Air Force leaders, speaks to why the airpower lessons of the Korean War are so critical. They are not simply a distant range of events documented in faded, dusty books, but instead they serve as a highly instructive set of experiences to guide today’s airmen. Airpower has been a crucial facet of victory in every successful military campaign in the 20th century. When Chief of Staff General Hoyt Vandenberg considered events on the Korean Peninsula, he proclaimed, “In my opinion, the United States Air Force is the single potential that has kept the balance of power in our favor. It is the one thing that has up to date kept the Russians from deciding to go to war.”¹⁰⁴⁾ Airpower is going to make that sort of difference throughout the 21st century—it will come down to “Victory Through Airpower.” We must embrace the lessons of the past and apply

103) Douglas A. Birkey and David A. Deptula, “Building the Air Force We Need,” *Air Force Magazine*, April 15, 2019. <https://www.airforcemag.com/article/building-the-air-force-we-need/>

104) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 242.

them to the challenges of the future.

To meet the perilous challenges ahead, the United States and its allies must together embrace the rich and enduring lessons of the Korean War. The alternative is embracing defeat.

<Reference>

- Cane, Conrad, *American Airpower Strategy in Korea: 1950–1953*, Lawrence, KS: University of Kansas, 2000.
- Cleaver, Thomas McKelvey, *MiG Alley: The US Air Force in Korea 1950–1953*, Oxford, UK: Osprey Publishing, 2019.
- Futrell, Robert F., *The United States Air Force in Korea 1950–1953*, New York: Duell, Sloan, and Pearce, 1961.
- Lee, Caitlin, Bart E. Bennett, Lisa M. Harrington, Darrell D. Jones, *Air Force Senior Leader Representation in the Joint Community*, Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2017.
- Momeyer, William, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, and Vietnam*, Maxwell AFB, AL: Air University Press, 1978.
- Napier, Michael, *Korean Air War: Sabers, MiGs, and Meteors*, Oxford, UK: Osprey Publishing, 2021.
- Sherwood, John Darrell, *Officers in Flightsuits: The Story of American Air Force Fighter Pilots in the Korean War*, New York: New York University Press, 1996.
- Birkey, Douglas A. and David A. Deptula, “Building the Air Force We Need,” *Air Force Magazine*, April 15, 2019. (<https://www.airforcemag.com/article/building-the-air-force-we-need/>)
- Deptula, Dave, “Pentagon Needs More Balanced Representation in Joint Service Leadership,” *Forbes*, December 14, 2020. (<https://www.forbes.com/sites/davedeptula/2020/12/14/joint-service-leadership-in-jeopardy/?sh=58751edb2265>)
- Deptula, David A., “The St. Andrews Proclamation: A Pragmatic Assessment of 21st Century Airpower,” Arlington, VA: Mitchell

Institute of Aerospace Studies, 2018. (https://mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/02/a2dd91_42b6b41dc8524598aaa2aef7024d5e56.pdf)

Deptula, David A., "Evolving Technologies and Warfare in the 21st Century: Introducing the 'Combat Cloud'," Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2016. (https://mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/02/a2dd91_73faf7274e9c4e4ca605004dc6628a88.pdf)

Gunzinger, Mark, "A Consensus-Driven Joint Concept for All-Domain Warfare Will Fall Short," Defense News, September 22, 2020. (<https://www.defensenews.com/opinion/commentary/2020/09/22/a-consensus-driven-joint-concept-for-all-domain-warfare-will-fall-short/>)

<번역문>

**6·25전쟁 항공전: 오늘날의 공군인들에게
주는 교훈**

6·25전쟁 항공전: 오늘날의 공군인들에게 주는 교훈

더글라스 버키 박사 (미첼 항공우주력연구소 사무총장)

목차

- 서론
- 누구도 예상치 못한 전쟁
- 오늘날 적용되는 6·25전쟁의 교훈

서론

1950년 6월 25일 일요일 0400시, 북한군은 38선을 넘어 향후 세계 안보환경의 판도를 뒤바꾸게 될 전쟁을 일으킨다. 한국과 미국의 지상군이 후퇴를 거듭하던 와중, 항공력의 도움으로 패닉에 빠진 후퇴는 효과적인 반격으로 탈바꿈되었다. 개전 초기 몇 달간의 전황은 매우 위태로웠으며, 당시 미8군사령관이었던 월튼 워커(Walton Walker) 장군은 “솔직히 말해서 제5공군의 항공 지원이 없었다면 우리는 한국에 계속 머무를 수 없었을 것”이라고 말하기도 하였다.¹⁾ 전투가 진행됨에 따라 유엔군은 한반도 내에서 북진을 거듭하다 중공군이 이끄는 반격에 의해 다시 퇴각하였고, 전장은 38선을 따라 고착화 되

1) Robert Futrell, *The United States Air Force in Korea 1950-1953* (New York: Duell, Sloan, and Pearce, 1961), p. 146.

제7회 공군역사 학술회의

었다. 항공력은 전쟁의 모든 단계에 있어 전략적, 작전적, 그리고 전술적 수준에서의 주요 수단으로 활용되었다. 공중우세, 타격, 근접항공지원, 정찰, 지휘 통제와 공중 기동 등의 임무는 지상군이 독자적으로는 발휘할 수 없는 역량들을 제공하였다. 궁극적으로, 항공력은 유엔군이 적의 공세를 멈추는 것을 가능케 했다. 당시 미 합참의장 오마르 브래들리(Omar Bradley) 장군은 “[항공력은] 현재 유엔군사령부가 현시할 수 있는 가장 강력한 수단이자, 적절한 군사적 압박감을 유지하여 공산주의자들이 결국 정전에 합의하도록 이르게 할 수 있는 수단이다.”라고 설명하였다.²⁾

6·25전쟁에서 항공력의 역할은 중추적이었지만, 공군은 지속적으로 고된 어려움과 맞서야 했다. 전선에서 활약했던 항공기들은 대부분 제2차 세계대전 당시 사용되었던 기종들이었고, 이들의 잦은 고장으로 작전을 지속하기 위한 항공기가 부족하였다. 반덴버그(Vandenberg) 장군은 이러한 상황에 대해 “우리의 공군은 근근이 버티고 있는 수준이다.”라고 설명하였다.³⁾

이러한 문제점들은 한반도 내 적합한 항공시설의 부재로 인해 더욱 부각되었다. 6·25전쟁은 공중급유가 탄생하기 전에 발발하였고, 이에 따라 일본에서 전개하는 전투기들은 체공 시간을 극한으로 늘려서 운용되었다.

제한전(Limited War)이라는 특성 때문에 생겨난 문제 역시 존재하였다. 한국에서의 전쟁이 러시아와의 갈등으로 이어질 수도 있다는 현실적인 우려 때문에 여러 결정이 반려되었다. 따라서 공군은 적 전력의 핵심이 되는 작전기 지나 생산시설을 타격할 수 없었다. 설상가상으로, 지상군과 공군의 지휘관들은 항공력이 최전선에서 활용되어야 하는지, 아니면 적진 깊숙한 곳에서 활용되어야 하는지 등 항공력의 활용 방안에 대한 탁상공론을 계속하였다.

비록 6·25전쟁의 경험들은 이제 주로 역사 서적에서 다루어지겠지만, 노후하고 부족한 항공기 보유량부터 항공기지의 가용성 및 방어, 군수운영, 훈련량 부족, 그리고 항공력의 활용에 대한 각 군의 시각 차이에 이르기까지, 현재의 공군이 맞닥뜨린 과제들과 상당한 유사성을 가진다는 점에서 6·25전쟁의 경험은 공군에게 아직 유효하다고 할 수 있다. 6·25전쟁을 비롯한 수많은 전쟁에 참전한 윌리엄 모메이어(William Momeyer) 공군 대장은 “우리가 결국 과거의 사고방식만을 토대로 미래의 전쟁을 싸워서 안되겠지만, 한번 저지른 실수를 다시 저지르는 일은 일어나지 않기를 희망한다.”라고 설명하기도

2) 위의 책, p. 490.

3) 위의 책, p. 242.

하였듯이 말이다.⁴⁾

누구도 예상하지 못한 전쟁

북한의 남한 침략은 서방 동맹(Western Alliance)이 예상하지 못한 것이었다. 미국과 동맹국들은 싸울 준비가 되어 있지 않았다. 제2차 세계대전이 끝난 지 채 5년이 되지 않았지만, 막대한 군비 축소 노력으로 전력은 크게 감퇴하였다. 1950년 미 공군의 항공기 보유 대수는 제2차 세계대전 당시 미군의 최대 항공기 보유 대수와 비교하였을 때 18% 수준에 불과했다. 공군은 약 2,500대의 제트기만을 보유하고 있었고, 나머지 항공기들은 제2차 세계대전 당시 운용되던 노후한 항공기였다.⁵⁾ 장병의 수 역시 1949년과 1950년에 걸쳐 이루어진 대대적인 인원 감축으로 대폭 줄어든 상황이었다. 당시 한 B-29 폭격기의 포수는 “몇 달 전 인원 감축이 있었고, 비행 승무원이 탑재, 급유와 조종을 모두 도맡아야 했다. 우리는 그 정도로 인원이 부족하다.”라고 설명했다.⁶⁾ 추가적인 문제점으로는 가용한 항공기지, 신규 장병의 유입, 정비 부품, 정비장 및 군수 보급의 부재로, 모든 것이 부족한 상황이었다.

따라서 6·25전쟁 당시의 항공전은 임무 소요를 충족하기에는 턱없이 부족했던 인원과 물자를 기반으로 전력을 급조하여 치러졌다. 또한, 6·25전쟁은 냉전의 압박 속에서 치러졌고, 이에 따라 한반도 내에서의 항공작전은 우선순위에서 밀려났다. 군 지휘부는 유럽에 충분한 자원을 남겨두어야 했는데, 이는 소련을 견제하고, 혹시 모를 소련과의 전쟁에 대비하여야 했기 때문이다. 또한, 당시 러시아의 핵전력과 공중투하 능력을 고려하였을 때, 미국 본토의 방어에도 신경을 써야 했다. 이에 따른 결과로 한반도 내의 미 공군 전력은 주어진 임무를 완수하기에는 턱없이 부족한 수준이었고, 한반도 내의 미 공군 지휘관들은 항상 자원 부족에 시달렸다. 필요한 자산과 가용한 자산의 괴리는 당연한 여러 위협을 관리하는 것을 어렵게 만들었다.

4) William Momeyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, and Vietnam* (Maxwell AFB, AL: Air University Press, 1978), p. xiii.

5) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 69.

6) Thomas McKelvey Cleaver, *MiG Alley: The US Air Force in Korea 1950-1953* (Oxford, UK: Osprey Publishing, 2019), p. 24.

제7회 공군역사 학술회의

1950년 북한군이 38선을 넘었을 당시 전구에 있던 항공기 보유량을 확인해 보면 당시의 어려움을 충분히 이해할 수 있다. 대부분 제2차 세계대전의 유산으로, 가용한 항공기는 657대였다. 면면을 살펴보면 F-80 전투기, 프로펠러 추진 요격기인 F-82 트윈 머스탱, 제2차 세계대전 당시 사용되었던 B-29와 B-26 폭격기, 그리고 역시 제2차 세계대전 당시 사용되었던 C-54와 C-47 수송기가 있었다.⁷⁾ 한반도 내에서 항공작전을 책임지던 극동공군은 전시 전력을 갖추기 위해 추가 항공기를 요청하였으나, 필요한 항공기가 없거나 가용하지 않은 경우가 많았다.⁸⁾ 예를 들어, 추가적인 F-80 전투기의 소요로 인해 초기 모델들을 즉시 개량하여 전개해야 했으나, 정비장의 제한과 부품 부족으로 인해 매달 27대의 항공기만 개량이 가능하였다. 공군 지휘부는 총 164대의 전투기가 필요하였으나, 이러한 제약들로 인해 즉시 필요했던 전력이 갖춰지는 과정에서 13개월의 지연이 생겼다.⁹⁾

시간이 흐르고 여전히 급박한 상황이었음에도 문제는 해결되지 않았다. 1951년 3월, 극동공군사령관이었던 조지 스트레이트메이어(George Stratemeyer) 장군은 반덴버그 장군에게 서신을 통해 섬뜩한 소식을 알렸는데, F-80 항공기가 너무 빠른 속도로 소모되고 있어 F-84와 같은 신형 항공기는 즉시 한반도로 배치되어야 하며, 그러지 않을 경우 임무 지속이 불가능하다는 내용이였다.¹⁰⁾ 공식적인 공군의 답변은 “최신 항공기의 한반도 배치는 유럽을 더 높은 우선순위로 두는 합동참모본부의 방침과 일맥상통하지 않는다.”는 내용이었다.¹¹⁾ 추가 전력이 필사적으로 필요했던 스트레이트메이어 장군은 2차대전 때 사용되었던 F-47 전투기를 요청하였지만, 해당 요청은 보유 대수가 너무 적고 정비 부품 역시 부족하다는 이유로 기각되었다.¹²⁾ 소모되고 있는 전력을 대체할 자산을 충족할 수 없게 되자, 스트레이트메이어 장군은 남아 있던 F-80 전투기를 모아 몇 개의 대대에 집중시키고, 6개의 전 F-80대대를 2차대전 당시의 항공기인 F-51대대로 전환하였다.¹³⁾ F-51 기종으로 전환된 조종사들은 이 변화를 달가워하지 않았다. 당시 제8전투비행단 소속 역

7) 위의 책, p. 23.

8) Conrad Cane, *American Airpower Strategy in Korea: 1950-1953* (Lawrence, KS: University of Kansas, 2000), p. 24.

9) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, pp. 68-69.

10) 위의 책, p. 388.

11) 위의 책, p. 391.

12) 위의 책, p. 391

13) 위의 책, p. 70.

사가는 “많은 조종사들은 F-51 전투기가 지상 지원에 적합하지 않다는 것을 지난 전쟁을 통해 생생하게 기억하고 있었고 이미 증명된 사실에 대해 다시 실험용 쥐로 쓰이게 된 상황을 달가워하지 않았다.”라고 회상하였다.¹⁴⁾

한 달 후, 극동공군은 적의 지상 화력에 의해 P-51 25대, F-80 13대, 그리고 F-84 2대를 잃었다.¹⁵⁾ 이에 더해, 미전략공군사령부(Strategic Air Command)는 핵 억제 임무 수행에 있어 폭격기 호위 능률 저하를 우려해 다음 해 극동공군으로 배정이 예정되어 있던 F-84 전량을 회수했다.¹⁶⁾ 항공기 보충이 너무 느린 속도로 진행되고 있었다. 소모된 항공기의 10%가량만이 보충되었고, 이는 전투부대가 필요로 하는 50% 보충률에는 턱없이 부족했다.¹⁷⁾ 당시 제5공군사령관 오토 웨일랜드(Otto Weyland) 장군은 절망적인 상황을 인지하였고 “현재 추세가 이어진다면 적군이 한국 땅에 항공기지를 건설하고 전선에서 아군의 주도권을 위협할 가능성이 충분하다.”는 결론을 내렸다.¹⁸⁾

부족 현상은 비단 전투기에만 국한된 것은 아니었다. 1951년 8월과 9월에 걸쳐 11대의 B-26 폭격기가 소모되었지만, 전투에 투입 가능한 항공기가 전무했기 때문에 보충되지 않았다. B-26의 생산은 수년 전 중단된 상태였다.¹⁹⁾ 공군 지휘부는 해결책으로 중요 작전 수행 역량이 결여된 B-26의 전개를 택하였다. 다른 대안이 없었다. 정비와 지속 가능성 측면에서는 악몽과도 같은 일이었고, 지상 근무자들은 해당 항공기들이 기본 임무 수행 역량을 갖출 수 있도록 안간힘을 다하였다.²⁰⁾

조종사들의 입장에서 상황은 매우 심각하였다. 매달 훈련 가능한 A-26 조종사는 26명이었던 반면, 극동공군은 매달 58~63명의 조종사를 필요로 하였다. 사상자가 많았던 시점에는 해당 소요가 매달 93명 수준으로 올라가기도 하였다.²¹⁾ 극동공군의 지휘부는 작전상 이유가 아닌 조종사와 항공기 보충률의 문제 때문에 A-26의 소티를 제한할 수밖에 없었다.²²⁾ 그렇게 하지

14) 위의 책, p. 112.

15) 위의 책, p. 390.

16) 위의 책, p. 391.

17) 위의 책, p. 392.

18) 위의 책, p. 404.

19) 위의 책, p. 393.

20) 위의 책, p. 458.

21) 위의 책, p. 461.

않으면 전력이 계속 소모되어 완전히 소실될 상황이었기 때문이다. 1950년 12월, 스트레이트메이어 장군은 반덴버그 장군에게 보내는 서신을 통해 조종사들의 사기 저하를 우려하는 내용을 전달하였고, 그들이 “결국에는 전사할 것이다.”라고 생각한다고 강조하였다.²³⁾ 승리하기 위하여 임무에 나서는 것이 아니라 생존을 걱정하며 나가는 것은 항공력을 운용함에 있어서 굉장히 위험한 일이다. 조종사들이 압박에 못 이겨 어쩔 수 없이 작전에 임하는 것이었다면 결과는 참혹할지도 몰랐다.²⁴⁾

수리 부품의 부족은 전구 내 모든 항공기의 소티 창출을 제한하였고, 이는 항공작전 수행에 있어 또 다른 문제였다. 몇 년에 걸친 예산 삭감으로 인해 최소한의 수리 부품만 유지되고 있었다. 제2차 세계대전에 사용되었던 항공기의 경우, 대체품을 생산하기 위한 생산 라인이 더 이상 존재하지 않았다. 수송 지휘관이었던 윌리엄 터너(William Tunner) 장군은 1950년 가을 한국 내 보급 소요가 절실했음에도 불구하고 기존 매달 200시간이었던 C-119의 비행시간을 수리 부품 부족의 이유로 100시간으로 줄여야 했다.²⁵⁾ 반덴버그 장군은 스트레이트메이어 장군이 폭격기를 일일 16.5 소티 수준으로 운영하는 것에 대해서 질책하였는데, 군수 보급이 지원할 수 있는 일일 12 소티를 초과했기 때문이다.²⁶⁾ F-86 전투기의 경우 1952년 1월 임무수행률이 45% 수준으로 떨어지며 최악의 상황을 맞이하였다. 미국의 최신 항공기들이 전투 소티를 창출하고 있었지만, 높았던 비행 소요에 비해 수리 부품의 생산 속도는 평시 수준으로 매우 낮았다.²⁷⁾

이러한 상황들로 인해 비행시간은 임무 소요를 바탕으로 결정되는 것이 아니라 지원 기반이 버틸 수 있는 수준으로 제한되었다. 1952년의 월간 소티 제한은 F-51 일일 25.5 소티, F-80 일일 28.5 소티, F-84 일일 25 소티, F-86 일일 25 소티, B-26 일일 17 소티, B-29 일일 12 소티였다.²⁸⁾ 항공기에만 제한이 있는 것은 아니었는데, 활주로의 운영이 가능하도록 유지해야 할 건설 장비의 경우에도 가동률이 15% 수준에 머물러 있었다.²⁹⁾ 임무 소요

22) 위의 책, p. 392.

23) Cane, *American Airpower Strategy in Korea*, p. 94.

24) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 392.

25) 위의 책, p. 155.

26) 위의 책, p. 323.

27) 위의 책, p. 419.

28) 위의 책, p. 499.

29) 위의 책, p. 396.

가 예산으로 감당할 수 있는 수준을 뛰어넘고 있었고, 이는 처참한 결과로 이어졌다.

6·25전쟁 당시 상공에서는 기술 경쟁의 현장을 목도할 수 있었다. 공중우세 확보는 6·25전쟁의 가장 상징적인 임무 중 하나로, 공군 조종사들은 북한과 만주 국경 인근의 미그 회랑(MiG Alley)에서 적과 맞섰다. 초기의 교전에서는 프로펠러 추진 항공기와 구형 제트기 간의 전투가 이어졌지만, 1950년 11월 1일 중공군이 소련의 최신식 전투기 MiG-15를 이끌고 압록강 상공에서 미국의 항공기와 대면하였을 때 모든 것이 바뀌었다.³⁰⁾ MiG기 출현의 영향은 엄청났고, 반덴버그 장군은 “거의 하룻밤 사이에 중국은 세계에서 손꼽히는 항공력 강자로 거듭났다.”고 표명하였다.³¹⁾

공군 지휘부의 기존 과제가 최대한 많은 양의 장비를 한반도 내로 들여오는 것이었다면, 이제는 최신식 전투기인 F-86 세이버를 들여오는 것이 우선 순위가 되었다. 유럽과 미 본토로 이미 투입되어 얼마 남아 있지 않던 세이버 항공기가 급히 전구 내로 전개되었다. 지휘부는 MiG-15에 필적하는 기술력이 없다면 항공전의 균형이 무너질 수 있다는 것을 인지하였다. 1950년 12월 17일, F-86과 MiG-15간의 첫 교전이 있었다.³²⁾ 이후 미 공군은 전쟁이 지속되는 동안 제공권을 유지하기 위해 최대한 많은 양의 F-86 전투기를 한반도로 전개시키기 위한 노력을 계속하였다. 1951년 9월까지 극동공군은 500대의 중공군 MiG-15에 맞서 90대의 F-86만을 보유하고 있었다.³³⁾ 한반도 전역에 걸친 공중우세 달성이라는 개념은 삼시간에 특정 시간 동안 특정 임무 목표 달성을 위한 항로 확보라는 개념으로 바뀌어버렸다. F-86이 MiG-15와의 교전에서 3 대 1 또는 4 대 1의 수세의 몰리는 경우가 다반사였다. 1951년 9월 9일 28대의 F-86이 70대의 MiG-15와 교전한 임무가 이 사실을 보여준다.³⁴⁾ F-86의 생산 라인은 최대치로 돌아가고 있었지만, 부족함은 계속되었다. 미국은 심지어 전력 구조 증강을 위하여 생산면허 승인 후 제작된 캐나다산 F-86을 조달하기도 하였다.

부족한 훈련량은 한반도 내의 공군 장병들에게 있어 또 다른 문제였고, 조

30) John Darrell Sherwood, *Officers in Flightsuits: The Story of American Air Force Fighter Pilots in the Korean War* (New York: New York University Press, 1996), p. 74.

31) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 412.

32) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, p. 141.

33) Cane, *American Airpower Strategy in Korea*, p. 83.

34) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 404.

종사들은 숙련도에 있어 종종 미숙함을 드러냈다. 전쟁 이전 비행 예산이 너무 낮게 책정되어 있었고, 전투 능력은 쇠퇴하였다. 1940년대 후반 극동공군의 비행 예산은 너무 적어 고급 항법 훈련을 없애기도 하였는데, 이 훈련은 일본과 한국을 오가는 조종사들에게는 중요한 훈련이었다. 또한, 예산상의 제약으로 실사격 훈련에 제한이 있어 많은 수의 조종사들이 포격, 폭격, 로켓 발사에 대한 숙련도가 떨어졌다.³⁵⁾ 제5공군사령관 패트리지(Patridge) 장군은 이 상황에 격분하여 “한국에서 우리는 전천후 전투를 위해서 무엇을 어떻게 해야 하는지 전부 까먹은 것처럼 지낸다.”고 말하기도 하였다.³⁶⁾ 이에 대한 해결책으로 장병들은 총알이 빗발치는 전쟁 속에서 숙련도를 되찾아야 했고, 이는 실용적이면서도 위험하였고, 불확실한 결과를 초래하였다.

전쟁이 지속되어도 훈련 상황은 개선되지 않았다. 1952년 겨울, 전투기 조종사에 대한 수요가 높아지면서, 수송기 조종사들을 F-86 전투기 조종사로 기종 전환하였다. 수송기 조종을 위하여 필요한 기술들은 공중전을 위하여 필요한 기술들과는 확연한 차이가 있다. 전구에서 전투 임무를 수행 중인 항공기를 훈련을 위해 빼오는 것은 쉽지 않았기 때문에 새로운 전투기 조종사들은 최소한의 기종 전환 훈련만을 받았다.³⁷⁾ 균형이 전혀 잡히지 않은 항공전 체계 속에서 장병들은 목숨으로 그 대가를 지불하였다.

극동공군의 지휘부는 공중우세를 빼앗기는 것이 전쟁의 모든 국면에 있어서 무슨 의미를 갖는지 잘 이해하고 있었다. UN 지상군은 공중 공격에 시달릴 것이고, 이것이 압도적인 숫자의 공산 세력 지상군의 공세와 합쳐진다면 결과는 불 보듯 뻔했다. 적의 군수 보급선과 기타 주요 표적에 대한 타격 임무는 불안정해질 것이고, 해안에서 활동하는 해군은 공격에 노출되어 먼바다로 퇴각해야만 할 것이다.

1951년 6월 1일, 극동공군은 MiG 회랑에서의 폭격기 작전을 전투기의 호위 없이는 수행하지 못하도록 하였다.³⁸⁾ 이로 인해 공산군들에게는 상당한 안식처가 생기게 되었다. 1951년 11월, 공산군은 평양 북쪽에 대한 제공권을 확보하였다.³⁹⁾ 안 그래도 부족했던 조종사와 항공기의 수는 증가한 위협과

35) 위의 책, p. 60.

36) 위의 책, p. 355.

37) 위의 책, p. 420.

38) Michael Napier, *Korean Air War: Sabers, MiGs, and Meteors* (Oxford, UK: Osprey Publishing, 2021), p. 171.

39) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 414.

맞서며 더욱 줄어들었다. 1951년 11월, B-29 폭격기는 자위의 이유로 야간에만 폭격에 나서게 되었다.⁴⁰⁾ 1945년 이후 생산이 중단된 기종을 보충하는 일은 쉽지 않았다. 소티 수 역시 가용한 항공기와 조종사의 전멸을 막기 위해 줄어들었다.⁴¹⁾

극동공군 지휘부는 공군본부에 추가적인 F-86 전투기를 요청하였지만 “극동공군이 필요로 하는 추가적인 3개의 F-86 대대는 다른 곳에서 미 공군의 임무인 미국의 보호를 위해 더욱 효과적으로 쓰일 수도 있다.”는 답변을 받았다.⁴²⁾ 미국을 겨냥한 핵 공격으로부터 이를 방어하는 것과 한국에서 밀려오는 적의 공세로부터 이를 방어하는 것 중에서 무엇이 더 중요한지에 대한 명확한 해답은 없었다. 이러한 상황 속에서 반덴버그 장군이 “근근히 버티고 있는 공군”이라는 표현을 쓴 것은 전혀 놀랍지 않은 일이다.⁴³⁾

항공기지가 없다면 항공력도 없다

항공기와 인원 부족 문제라는 불에 기름을 부은 것은 한반도 내 현대적이고 활용 가능한 항공기지의 부족이었다. 공산군이 처음 남한을 침공하였을 때, 남한 내에는 10개의 주요 비행장이 있었다. 이 비행장은 주로 제2차 세계대전의 유산으로 관리가 제대로 되어 있지 않았다. 수원과 김포에만 콘크리트 활주로가 있었고, 나머지는 자갈, 진흙과 풀로 이루어져 있어 제트기를 수용할 수 있는 환경이 아니었다.⁴⁴⁾ 정비사의 수도 적어 승인된 4,315명 중 2,322명은 극동공군 소속일 정도였고, 그마저도 제2차 세계대전 당시의 노후화된 장비만을 보유하고 있었다.⁴⁵⁾ 극동공군 지휘부가 공군본부에 간청했음에도 불구하고 이들이 전력을 갖추는 데는 일 년이 넘게 소요되었다. 공군은 몇 년에 걸친 예산 감축으로 활용할 수 있는 여분의 정비사가 없었고, 새로운 인재를 양성하기에는 시간이 걸렸다.

한반도에 있던 정비사들은 주어진 상황에서 최선을 다하여 오래된 활주로를 제2차 세계대전 시대의 유공철판(PSP, pierced steel planking)으로 덮었

40) Napier, *Korean Air War*, p. 205.

41) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 322.

42) 위의 책, p. 402.

43) 위의 책, p. 242.

44) 위의 책, p. 65.

45) 위의 책, p. 62.

다. 제트기가 운용되고, 적합한 정비를 받을 수 있으며, 적절한 기반 시설이 갖춰진 기지와는 거리가 멀었지만 F-51, B-26, C-47과 같은 제2차 세계대전 당시의 피스톤 엔진 항공기가 기본적인 작전을 수행할 수 있게 되었다. 높은 이용 빈도는 활주로 유지를 어렵게 만들었고, 1951년 봄에는 대구의 유공철관 활주로는 끊임없이 지속되는 이착륙에 견디지 못하고 산산조각이 나는 바람에 점검을 위해 완전히 폐쇄되어야 했다.⁴⁶⁾ 공군 역사가 로버트 퍼트렐(Robert Futrell)은 “한국에서 전쟁을 치른 2년 동안 적합한 항공기지의 부재만큼 제5공군의 작전 수행능력에 악영향을 끼친 요인은 없었다. 짧고 거친 활주로는 전투기들을 손상시켰고, 이는 전투비행단과 전술공군에게 과도한 정비, 보급 및 소모 부담을 안겨주었다.”고 당시 상황을 요약하였다.⁴⁷⁾

활주로는 제한된 숫자의 항공기를 수용할 수 있을 만큼 개선된 상황에서도, 기반 시설이 제대로 갖춰지지 않은 국가에서의 군수 보급이라는 문제가 남아 있었다. 김포 비행장의 제51전대는 매일 60,000갤런의 연료를 필요로 하였다.⁴⁸⁾ 적합한 주기장의 부족으로 정비 인원은 대부분의 장비를 상자에 담아 보관했다. 장기적으로 이는 기계의 내구도에 악영향을 끼쳤다. 대구에서 임무를 수행하던 제49전투비행단은 중대한 정비가 필요한 경우 F-80을 일본으로 보냈는데, 한 대의 항공기를 안전한 감항성 수준으로 돌려놓기 위해서는 평균적으로 7,500시간의 인력이 요구되었다.⁴⁹⁾ 요구되는 수준의 임무 수행 능력에 뒤처지지 않기 위해서는 일본에 항공기를 보내는 것은 필수적이었다.

활주로의 부족으로 한반도에서 임무를 수행하는 많은 수의 항공기들이 일본에서 출격해야 했고, 이러한 항공기들이 실질적으로 임무를 수행할 수 있는 시간은 고작 몇 분으로 제한되었다. 일본에서 이륙하는 F-80 전투기의 경우 85%의 시간을 이동하는 데에 사용했고 고작 15분 정도만 전투에 임할 수 있었다.⁵⁰⁾ F-84 전투기 역시 최전선에서 근접항공지원 임무를 할 수 있는 시간은 30분 남짓이었다.⁵¹⁾ 공중급유는 아직 태동기에 있었고, 보조연료탱크를 활용하면 임무 시간을 늘릴 수 있었지만, 생산 부족으로 항상 가용하지는 않았다. F-86이 한국의 기지에서 이륙하는 최상의 조건 아래에서도, 북한과 만

46) 위의 책, p. 390.

47) 위의 책, p. 498.

48) 위의 책, p. 181.

49) 위의 책, p. 388.

50) 위의 책, p. 87.

51) 위의 책, p. 347.

주 국경 사이에 있는 미그 회랑에서는 고작 25분만 임무를 수행할 수 있었다.⁵²⁾ 한국에서 이륙하는 것이 불가능한 경우에는, F-86은 늘어난 이동 거리로 인하여 북한 대부분의 지역을 초계비행할 수 없었다.⁵³⁾ MiG기의 조종사들은 이러한 제약을 그들에게 유리한 방향으로 이용했다.

설상가상으로, 한반도에 주둔하고 있던 공군 장병들은 적의 공중 공습을 받아야 했다. 개전 첫날, C-54 수송기 한 대가 적기의 폭격으로 파괴되었다.⁵⁴⁾ 공습은 수 개월간 이어졌다. 1950년 가을에 있었던 한 공습에서, 적기는 전방 항공기지에 있던 11대의 P-51을 파괴하였다.⁵⁵⁾ 적의 공습은 전쟁이 지속되는 동안 이어졌다 그쳤다가 반복하며 계속되었다. 기지 방어는 중요하였지만, 이것 역시 다른 사안들과 마찬가지로 자원 부족에 시달렸다.

표적이 된 항공력

전력을 증강하고 유지하는 것은 효과적인 항공력 발현을 위해 필수적이지만, 지휘관의 의도 역시 성공의 핵심 축이라고 할 수 있다. 이 관점에서 볼 때 6·25전쟁에서는 공군과 지상군의 지휘관들이 항공자산의 효과적 활용에 대한 서로 다른 의견을 제시하면서 어려움이 생겨났다. 지상군 지휘관들은 최전선에서 적군을 상대로 항공력을 집중하는 것을 선호했던 반면, 공군 지휘관들은 적지 전역에 걸쳐 전략적, 작전적으로 중요한 표적을 공격하는 것이 전쟁에 더욱 큰 영향을 끼칠 수 있다고 생각했다.

이러한 논쟁의 배경은 복잡했는데, 이는 더글라스 맥아더(Douglas MacArthur) 장군, 그리고 그의 후임으로 오게 된 매튜 리지웨이(Matthew Ridgeway) 장군과 마크 클라크(Mark Clark) 장군이 모두 육군 장교이면서 유엔군사령관과 극동군사령관을 겸임하였기 때문이다. 지휘체통의 최선임 장교로서 그들은 합동군의 시각으로 지휘를 하여야 했고, 각 군의 관점은 극동 공군, 극동해군, 그리고 극동육군의 구성군사령부에서 제시되어야 했다. 하지만 맥아더 장군은 유엔군사령관, 극동군사령관, 그리고 극동육군사령관을 모두 역임하는 선례를 만들었다. 이로 인해 공군과 해군의 지휘관은 육군보다 낮은 위치가 되었고, 이러한 불균형은 맥아더 장군이 참모진의 대부분을 육군

52) Cane, *American Airpower Strategy in Korea*, p. 68.

53) 위의 책, p. 65.

54) Napier, *Korean Air War*, p. 36.

55) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 246.

제7회 공군역사 학술회의

으로 꾸리면서 더욱 심화되었다.⁵⁶⁾ 공군의 6·25전쟁 공식 연혁에는 “총사령부는 사실상 육군 참모진으로 구성되어 있었다. 공군, 해군, 육군의 균형 있는 의견 반영의 부재로 총사령부는 한국에서 효율적이고 시의적절하게 항공력을 운용할 수 없었다.”고 기술되어 있다.⁵⁷⁾ 극동공군의 지휘부는 북한군 및 중국군과 싸워야 했을 뿐만 아니라, 총사령부에서 자신들의 목소리를 내기 위해 싸워야 했다.

지휘구조에 있어서 육군의 불균형한 영향력은 개전 초기에서부터 항공력 운용에 영향을 끼쳤다. 북한의 공격이 확인된 이후, 공군이 북한 깊숙이 위치한 표적들을 쉽게 타격할 수 있는 상황이었음에도 모든 임무를 최전선에 집중하라는 명령이 하달되었다.⁵⁸⁾ 근접항공지원을 효과적으로 수행할 수 없었던 B-29 폭격기 역시 최전선에서 집중적으로 운용되었다.⁵⁹⁾ 스트레이트메이커 장군은 이러한 상황에 좌절하여 맥아더 장군에게 “B-29 폭격기를 전술공군과 같은 방식으로 운용해서는 안 된다. B-29 작전은 충분한 검토를 거쳐 사전에 신중하게 계획되어야 한다.”고 설명하였다.⁶⁰⁾ 개전 이후 몇 주간 적의 군수선, 보급창, 항공기지와 핵심 시설들은 미 공군의 공격으로부터 자유로웠다. 극동공군사령관 스트레이트메이커 장군은 “전장 후방의 적 전력의 원천에 대한 차단과 파괴가 없다면 전장에서 아군의 전술적 요인들이 최대한의 효과를 발휘하지 못하는 것은 자명하다.”고 설명하며 답답한 마음을 표현하였다.⁶¹⁾ 제5공군사령관 오토 웨일랜드 장군은 더욱 직설적으로 “모든 항공기를 근접항공지원 임무에 투입시키는 것은 폭포 바로 밑에서 물줄기를 막으려는 것과 같다.”고 설명하였다.⁶²⁾

공군이 38선 이북의 표적에 대한 타격을 고려할 수 있도록 승인이 떨어진 것은 적의 공세가 시작된 지 꼬박 한 달이 지나서였다.⁶³⁾ 심지어 그때에도 총사령부는 “극동공군의 전력이 제24사단을 위협하는 적 전력에 집중되고, 다른 표적은 배제하는 것을 지향한다.”고 표명하였다.⁶⁴⁾ 후방 전력 차단 작전에

56) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, pp. 59-60.

57) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 52.

58) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, pp. 190-191.

59) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 47.

60) Cane, *American Airpower Strategy in Korea*, p. 33.

61) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 47.

62) Cane, *American Airpower Strategy in Korea*, p. 33.

63) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 31.

64) 위의 책, p. 90.

대한 승인은 개전 이후 몇 달이 지난 1950년 여름 중반부에야 이루어졌다.⁶⁵⁾

극동공군 지휘부에 있어서 다음 과제는 항공자산의 통합과 지휘였다. 전구에는 공군뿐만 아니라 해군과 해병대의 항공기 역시 비행하며 전투를 치르고 있었다. 하지만 항공기의 지휘는 각 군에서 담당하는 구조였으며 공식적인 협조체계가 부족하였다. 사실 공군의 지휘부는 개전 초 몇 주 동안 해군과 통신조차 할 수 없었는데 이는 전투 여건을 고려하여 해군이 한반도 내 항공모함의 무선 침묵을 유지하였기 때문이다. 1950년 7월 8일 스트레이트메이어 장군은 전구 내 대부분의 항공력을 제공하는 극동공군이 합동 항공력에 대한 협조 권한을 갖도록 요청하였다. 극동해군은 이에 반대하였으나, 7월 말이 되자 공군이 ‘협조 권한’을 갖도록 하는 협의가 이루어졌다.⁶⁶⁾ 하지만 ‘협조 권한’의 정의와 적용 범위에 대해 극동공군과 극동해군 사이에서 논쟁이 계속되었다.⁶⁷⁾ 일례로 인천상륙작전 개시 하루 전, 스트레이트메이어 장군은 극동공군의 협조 권한을 보장받기 위해 직접 나서서 맥아더 장군과 논의해야 했다.⁶⁸⁾ 극동해군은 반발하였으나, 맥아더 장군은 극동공군의 편을 들어주었다. 몇 달 후 원산탈환전투 계획 과정에서도 비슷한 논쟁이 있었고 결과 역시 비슷하였다.⁶⁹⁾

항공력에 대한 다양한 소요에 대응하기 위해, 극동군사령부 참모진은 ‘표적 회의’를 신설하였지만, 모든 군의 입장이 제대로 대변되지 못하였다. 육군 참모진이 대다수를 차지하면서, 해군과 공군 대표들의 의견은 종종 밀려났다.⁷⁰⁾ 회의에 참여하였던 육군 대표들은 종종 항공력에 대한 기본적인 기술적 현실도 파악하지 못하였는데, 공군의 6·25전쟁 공식 연혁에는 “극동공군의 표적 전문가들은 전략적 표적 선택의 문제에 있어 총사령부의 표적 회의가 정통하지 않다는 것을 즉시 알아차렸다.”고 기술되어 있다.⁷¹⁾ 극동공군의 해결책은 각 군이 균형을 이뤄 참가하는 ‘표적위원회’였다. 표적위원회의 성과는 각 군의 이해관계와 참여하는 인원에 따라 바뀌었지만, 기본적으로 균형이 잡혀있

65) 위의 책, p. 127.

66) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, p. 65.

67) 위의 책

68) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 151.

69) 위의 책, p. 213.

70) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, p. 60.

71) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 52.

었다.

1952년 마크 클라크(Mark Clark) 장군이 유엔군사령관과 극동군사령관으로 취임하면서 합동군으로서의 원칙 준수가 더 원활히 이루어졌다. 클라크 장군은 취임 후 첫 행보 중 하나로 총사령부 참모진을 더욱 균형 있게 개선하였고, 총사령부가 “육군 단독이 아닌 삼군 합동으로 운영되어야 한다.”고 말하였다.⁷²⁾ 또한, 삼군이 모두 참여하는, 도쿄에서 2주 간격으로 치러지는 극동공군의 표적위원회에도 지지를 표명하였다.⁷³⁾ 육군이 합동군의 원칙에 반발할 때면 합동군의 해결책을 지지하였다. 일례로 8군사령관이었던 제임스 밴플리트(James Van Fleet) 장군이 군단 수준에서의 항공 부대에 대한 지휘권을 주장하였을 때, 클라크 장군은 이에 반대하며 전구 수준에서의 항공력 관리를 지지하였다.⁷⁴⁾

클라크 장군의 접근법의 가치를 몇몇 육군 지휘관들은 알아보았다. 월튼 워커(Walton Walker) 장군은 “해병대 항공 부대가 제공할 수 있는 지원에 대해서 읽고 들어 보면 굉장히 훌륭하고, 나 역시도 그러한 지원을 받고 싶다. 이것을 알고 있는 상태에서 육군의 규모와 전력에도 불구하고 모든 항공기를 근접항공지원 임무에만 집중시켰을 때의 비용을 생각해본다면 깜짝 놀랄 수밖에 없다.”라고 설명하였다.⁷⁵⁾ 제2차 세계대전을 통해서 이러한 교훈은 반복해서 학습되었지만, 같은 논쟁이 6·25전쟁을 치르는 과정에서도 너무 자주 재점화되었다.

원론적이고 관료적인 문제를 해결하는 것은 효과적인 항공력 투사를 위해 대단히 중요하였고, 공군의 지휘관들과 더불어 클라크 장군과 같은 균형 잡힌 지휘관이 부단히 노력해야만 하였다. 그들은 항공력을 전구 수준에서 통제하고 활용하는 것이 공군 중심의 운영을 위한 것이 아니라, 필수적인 작전 목표 달성을 위한 더욱 효과적인 방식이라는 것을 이해하고 있었다. 이러한 기준을 수립하는 것은 1951년 38선을 따라 전쟁이 고착화되어 항공력이 공산군을 향한 공격의 주요 전력이 되면서 더욱 중요해졌다. 극동공군사령관 오토 웨일랜드 장군은 이에 대해 “현재 한국에서 유엔군의 상황을 교착 상태라고 받아들이는 것은 적 전력을 파괴하는 우세한 수단으로서의 항공력의 장점을 철저히 무시하는 것이자 군사적인 성공이 그 대가와 상관없이 영토의 확장으로만

72) 위의 책, p. 490.

73) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, p. 61.

74) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 540.

75) 위의 책, p. 123.

평가되는 굉장히 위험한 주먹구구식 이론을 묵인하는 것이다.”라고 상황을 평가하였다.⁷⁶⁾ 극동공군 작전부사령관 제이콥 스마트(Jacob Smart) 장군은 “전구사령관의 목표 달성을 위하여 육군, 해군, 그리고 공군이 각자 맡은 역할이 있다는 것을 인지함으로써 미8군이 6·25전쟁을 치르고 다른 군은 이를 지원한다는, 이 끊임없이 제기되어온 주장을 끝낼 수 있다.”고 설명하였다.⁷⁷⁾ 전쟁은 합동군의 사령관들이 구현할 수 있는 다양한 역량을 바탕으로 치러지는 것이지, 하나의 군이 맡아서 치르는 것이 아니다.

교전규칙

한반도 내에서의 작전적 어려움에 더해, 공군은 제한전을 치르면서 생기는 여러 변수 아래 놓여 있었다. 결국에는 현존하는 교전규칙이 허용하는 범위 안에서 가장 좋은 효과를 낼 표적을 타격하는 것이 목표가 되었다. 항공력은 결국 그것이 타격할 수 있는 표적의 범위에서 그 효력이 한정될 수밖에 없다.

북한의 제한된 산업 생산 능력 탓에 대부분의 적 보급품은 중국과 러시아로부터 수입되고 있었고, 따라서 기존의 전략적 폭격 작전은 가능하지 않았다. 공군은 이에 따라 전력화가 완료된 전력과 보급선을 타격하고 공중 우세를 유지하는 방법을 택해야 했다. 만주의 압록강 유역에 공산군의 항공기지, 보급창, 그리고 전력의 원천이 되는 요소들이 뻗어 보이는 상황에서도 국경을 넘어서서 공격을 감행할 수 없었다. 이러한 상황은 마치 두더지게임과 같은 어려운 과제를 공군에게 안겨주었다. 공군참모차장 네이션 트위닝(Nathan Twining) 장군은 이러한 상황에 대해 “현재 정책에 따라 유엔의 공중 전력은 만주 국경을 넘어서는 적 전력에 대한 타격을 감행할 수 없다. 한반도 내로 유엔군의 공중 전력 투사가 제한됨에 따라, 공중 전력은 최대한의 효과를 달성할 수 없다.”고 설명하였다.⁷⁸⁾ 폭격기 지휘관 오도넬(O'Donnell) 장군은 “나는 만주를 폭격하는 것을 찬성하였으며 중공군의 실체를 파악하면 그들에게 폭격을 가할 것을 몹시 원하고 있었다.”라며 날카로운 견해를 내비쳤다.⁷⁹⁾

교전규칙에 따라 어떠한 공중 작전이라도 제한된 성과만을 낼 수 있음을 자각한 공군은 한반도 내에 존재하는 소수의 가치 있는 표적을 식별했다. 소

76) 위의 책, p. 387.

77) 위의 책, p. 475.

78) 위의 책, p. 477.

79) 위의 책, p. 241.

제7회 공군역사 학술회의

수의 생산시설, 전기발전시설, 물류 허브를 식별하였고, 1950년 늦은 여름 합동참모본부의 지침에 따라 해당 표적들의 타격 승인이 이루어졌다.⁸⁰⁾ 1950년 9월 15일, 스트레이트메이어 장군은 “적의 전쟁 역량 발현에 있어서 전략적으로 중요한 주요 군사 산업 표적은 전부 무력화되었다.”고 공표하였다.⁸¹⁾ 공군은 향후 압록강 유역의 수력 발전소를 비롯한 전략적 표적에 대한 추가적인 타격을 실시하기도 하였지만, 전략적 공격을 통해서 이길 수 있는 전쟁이 아니었다. 허용된 구역 안에 핵심 표적은 존재하지 않았다.

공산군에게 막대한 영향을 끼칠 수 있는 차선책으로 북한의 제한된 도로와 철도망에 대한 차단 작전이 부상하였다. 전쟁을 치르는 과정에서 여러 작전들이 수행되었지만, 요망 효과는 적의 보급 흐름을 끊어 적군이 공세를 지속하지 못하도록 하는 것으로 대부분 비슷하였다.

공군은 차단 임무 수행에 있어 여러 어려움과 맞닥뜨렸는데, 첫째로 한 개의 공산군 사단은 같은 규모의 유엔군이 필요로 했던 보급품의 10분의 1 수준만으로도 버틸 수 있었다. 보급품에 대한 낮은 수요로 대부분의 보급로가 끊어진 상황에서도 적은 전력을 유지할 수 있었다.⁸²⁾ 둘째로, 가장 중요한 군수 표적의 대부분은 압록강을 건너 만주와 연결되는 교량이었다. 교전규칙에 따라 공군은 ‘북한 쪽’ 다리만을 타격할 수 있었다. 정밀폭격탄의 부족과 적의 극심한 저항으로 이것을 불가능에 가까운 임무가 되었다.⁸³⁾ MiG 회랑 상공을 가득 메운 MiG-15기로 인하여 특정 시점에는 폭격기가 해당 구역에 대한 타격을 수행할 수 없었다. 중요한 것은 이것이 아군이 제공권을 잃으면서 생겨난 문제였다는 것이다. 또한, 타격이 성공적으로 이루어졌다 할지라도, 적은 인력이 넘쳐났고 이들은 북한의 교량, 도로, 선로를 가리지 않고 폭격으로 발생한 피해를 복구하였다. 신의주의 교량이 폭격을 당하자, 공산군은 8개의 교량을 새로 짓는 것으로 대응하였다.⁸⁴⁾ 이러한 상황은 수면이 얼어붙는 겨울에 특히 더욱 발생하였는데, 중국은 인력을 동원해 압록강을 가로지르는 선로를 얼어붙은 수면 위에 깔기도 하였다.⁸⁵⁾

적의 가공할 만한 회복력은 억누르기는 어려웠고, 이는 공군 지휘부가 가진

80) 위의 책, p. 187.

81) 위의 책, p. 193.

82) 위의 책, p. 316.

83) 위의 책, p. 221.

84) 위의 책, p. 322.

85) 위의 책, p. 226.

제한된 전력 구조 때문이었다. 아군이 공중 타격 임무를 통해 적의 수송망에 성공적으로 피해를 입힌 경우에도, 그 영향이 오래 지속되지 않았다. 공군 역사가 로버트 퍼트렐은 이러한 상황에 대해 “최신의 값비싼 항공기를 조종하는 숙련된 조종사와 곡괭이와 삽을 든 미숙한 막노동자” 간의 경주가 벌어졌다고 설명하였다.⁸⁶⁾ 대안이 부족했던 공군은 차단 작전을 계속 수행하였다.

적의 야간 작전으로 인해 생기는 어려움도 있었다. 트럭과 기차가 주간에는 공중 타격에 취약하였기 때문에, 공산군은 대부분의 보급품을 야간에 수송하였다. 따라서 공군은 표적을 식별하고, 정확한 타격을 감행하고, 피해를 평가하는 데 상당한 애를 먹었다. 제2차 세계대전 당시 유럽 전구를 분석한 바에 따르면 선로를 사용하지 못할 정도의 타격을 가하기 위해서는 평균적으로 8~9번의 타격이 필요하였다.⁸⁷⁾ 야간에 타격을 수행하던 한국에서는 이 숫자가 급격히 늘어났다. 한 B-26 폭격기 조종사는 “우리가 매일 밤 임무를 나가도 정확히 무엇을 하고 돌아왔는지 알 수 없다. 우리가 얼마나 효과적이었는지 평가할 수단이 없다.”고 말하기도 하였다.⁸⁸⁾ 1953년 3월, B-26 조종사가 남한 차량을 적으로 오인하여 공격을 가한 일이 있었다. 이후 이 조종사는 6대의 차량을 파괴하였다고 보고하였지만, 실제로는 네 명의 한국군이 전사하고 2대의 트럭 타이어에 구멍이 난 수준이었다.⁸⁹⁾

차단 작전의 효과는 이러한 요인들로 인해 저하되었다. 적의 보급을 확실히 억누를 수 있었지만, 적이 버틸 수 있는 수준이었다. 극동공군사령관 오토 웨일랜드 장군은 “4~5% 정도를 제외한 북한의 철도 교통을 차단했지만, 적은 남은 철도, 트럭과 지계를 사용하여 일정한 보급선을 유지할 수 있었다.”고 당시 상황을 설명하였다.⁹⁰⁾ 작전의 가장 큰 성과는 전선이 38선에 고착화된 상태에서 공산군의 추가적인 공세를 위한 자원 비축을 방지했다는 사실일 것이다. 또한, 차단 작전은 상당히 위험한 작전이었다. 1952년 4월, 차단 작전 수행 중 총 243대의 미군 항공기가 소실되었고 290대가 손상되었는데, 이 중 보충된 항공기는 131대에 불과하였다.⁹¹⁾ 전략적 표적이 부족한 상황에서 잔혹하지만 꼭 필요한 작전이었다. 제8전투기전대장 리바이 체이스(Levi

86) 위의 책, p. 478.

87) 위의 책, p. 439.

88) 위의 책, p. 454.

89) 위의 책, p. 459.

90) 위의 책, p. 473.

91) 위의 책, p. 453.

Chase) 중령은 “우리의 목표는 최대한 많은 선로를 끊으면서 인명과 항공기에 대한 피해를 최소화하는 것으로 단순화 되었다.”고 설명하였다.⁹²⁾

타격 임무에만 어려움이 있었던 것은 아니다. 전투기 조종사들 역시 똑같은 어려움을 겪어야 했다. 적이 MiG-15를 비롯한 항공기들을 북한 국경 너머에 주기하면서 교전규칙을 자신들에게 유리한 방향으로 이용하였다. 아군 조종사들의 눈에 보일 정도로 가까이 있었지만, 교전규칙으로 인해 직접 공격은 불가능하였다. 대신 조종사들은 한국 쪽 국경을 초계하며 적이 출격할 때까지 기다려야 했다. 이는 잔혹하고 답답한 소모전으로 이어졌다. 체공 시간을 최대한으로 연장시키며 싸운 전투기 조종사들은 이렇게 불리한 조건 속에서 최선을 다하였다.⁹³⁾

오늘날 적용되는 6·25전쟁의 교훈

투자가 없으면 항공력도 없다

70년이 지나 일련의 상황을 뒤돌아보면 꽤 동떨어진 이야기로 느껴질 수 있겠지만, 현재 미국과 동맹국들이 처해 있는 상황, 특히 태평양에서 마주하고 있는 중국의 위협에 비추어 본다면 아직 유효한 이야기라고 할 수 있다. 첫 번째로, 공군성은 1950년 초의 공군이 겪었던 자산 관리 문제와 비슷한 도전에 마주하고 있다. 공군은 냉전 시대 직후 몇 년간 가장 큰 규모의 예산 삭감을 경험하였다. 회계연도 1989부터 2001년까지, 공군의 조달 관련 예산은 52% 감소하였고, 이는 타군과 비교해 보았을 때도 20%가량 높은 감소치였다. 9·11사태 발발 이후, 공군에게 요구되는 역량은 증가하였지만, 급격히 늘어나는 소요를 따라가기에 예산 증가는 너무 더뎠다. 무인기와 같은 새로운 합동 임무의 증가는 다른 임무의 예산을 깎아내어 충당되었다. 아프가니스탄과 이라크에서의 임무는 지상군 중심으로 이루어져 많은 예산이 지상군에게 흘러갔다. 2011년 통과된 예산관리법(Budget Control Act)은 상황을 더욱 악화시켰다. 회계연도 2013년에 공군의 신형 항공기 예산은 공군 역사상 최저치를 기록하였다. 2019년 우주군의 창설 때에도 예산이 거의 배정되지 않아

92) 위의 책, p. 441.

93) Momeyer, *Airpower in Three Wars*, pp. 128-132.

공군은 안 그래도 빠듯했던 예산으로 더욱 많은 책무를 담당하게 되었다. 두 개의 군이 하나의 예산으로 운영된다는 사실에 국방부 고위층은 경각심을 가져야 한다. 설상가상으로, 연간 400억 달러에 달하는 공군성의 예산이 국방부의 다른 기관으로 흘러 들어가고 있는데, 공군은 예산의 상당 규모를 차지하는 해당 금액에 대한 통제권이 없다. 400억 달러는 400대의 F-35를 조달할 수 있는 정도의 금액이고, 공군의 우주 영역으로의 발전에도 크게 기여할 수 있는 금액이다. 공군을 제외한 다른 군은 이 정도로 많은 예산이 다른 곳으로 흘러 들어가지 않는다.⁹⁴⁾

오랜 기간에 걸친 저예산 상황으로 현재 공군은 역사상 가장 노후하고 적은 양의 항공기를 보유하고 있다. 폭격기와 전투기 보유량은 냉전 시대와 비교하였을 때 현저히 낮다. 기동, 지휘 통제(C2), 정보감시정찰(ISR) 자산 역시 취약하다. 비단 숫자의 문제만이 아니다. 보유한 항공기의 기술적 수준에도 문제가 있다. 스텔스와 같은 필수적인 기능을 전체 전투기의 20%, 폭격기의 13%만 보유하고 있다. 수리 부품 보유량은 예산 삭감 시 빈번하게 조정되는 품목이지만, 항공기의 임무 수행 능력과 정비레한다. 공군은 조종사, 정비사를 비롯한 임무 필수 인력 역시 부족하다.⁹⁵⁾

한국에서 공군의 지휘부가 느꼈던 대로, 임무는 항공기와 장병이 있어야 수행할 수 있다. 전략적, 작전적 개념이 실제로 이행되지 못할 경우 그 자체만으로는 가치가 낮다. 따라서 능력과 역량을 모두 가지고 있는 균형 있는 군이 필요하다. 오늘날의 공군은 오랜 기간 동안 투자 부족에 시달렸다. 70년 전 한국에서 공군이 경험한 어려움을 현재의 공군도 겪고 있다. 항공기와 인력 모두 예비 전력의 부재에 시달리고 있고, 군수 구조는 실제 치열한 전장에서 무엇이 요구되는지에 집중하기보다 적시 공급(just-in-time delivery)과 같은 개념을 택하여 사업과 같이 운영되고 있다. 이러한 사고방식은 신형 무기 체계의 정비에도 적용되어 비행 대기선에서 어떤 정비가 이루어질 수 있는지를 생각하기보다 중앙 통제되는 정비장에 더 의존한다. 신속대응전투(Agile Combat Employment)와 같은 개념은 굉장히 유망하지만, 새로운 소요에 발

94) 공군성 예산에 대한 추가적인 내용은 Mark A. Gunzinger and Carl Rehberg, *Moving Toward the Air Force We Need? Assessing Air Force Budget Trends*를 참고할 것.(Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2019). <https://mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2019/12/Moving-Toward-the-Air-Force-We-Need.pdf>

95) 공군의 부족 현상에 대한 추가적인 내용은 David A. Deptula and Douglas A. Birkey, *The Force We Need: Key Factors for Shaping the Air Force for the Future*를 참고할 것.(Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2019). https://mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/02/a2dd91_7f1dd52770df4faa993a3f90df9622b3.pdf

제7회 공군역사 학술회의

맞추어 군수와 지속 가능성 측면에서의 획기적인 발전이 없다면 소용이 없을 것이다.⁹⁶⁾

한국의 열악한 비행장에서 임무를 수행하였던 공군 장병들이 직면한 어려움은 훨씬 더 넓은 지역에서 고도화된 탐지 및 타격 역량을 보유한 적들을 상대로 임무를 수행해야 하는 오늘날의 공군이 받아야 할 도전의 극히 일부에 불과할 것이다. F-80, F-84와 F-86 같은 항공기들은 당시에는 선진화된 항공기였지만, 현재의 항공기와 무기체계의 정교함과는 비교할 수 없다. 끊임없이 높은 작전 소요와 공군의 낮은 항공기 보유량을 고려해 보았을 때, 준비태세를 유지하는 것은 굉장한 도전이지만 위기 상황 시 충분한 항공력을 투사하기 위해서 필수적이라고 할 수 있다. 수리 부품의 부족과 충분한 정비를 위해 한국에서와 같이 소티 수를 제한하는 것은 현대화된 적의 위협에 맞서서 패배를 초래할 수 있다.

이러한 상황에 6·25전쟁 당시 제5공군사령관 얼 패트리지(Earl Patridge) 장군이 “나의 가장 큰 실패는 내가 보유한 전력을 바탕으로 가장 성공적으로 임무를 어떻게 수행할지 고민한 것이다. 우리는 전쟁을 치르고 임무를 달성하기 위한 자산을 계속 요청하고 받아냈어야 했다.”라고 당시를 회상했던 것이 떠오른다.⁹⁷⁾ 현실에서는 전쟁이 발발하면, 부족한 인원과 물자가 보충되도록 시간이 허락하지 않는다. 특히 현대 무기체계의 기술적 정교함, 제한된 생산 능력, 장병의 훈련 주기를 고려해 보았을 때 더욱 그러하다. 지휘관들은 현대전을 치를 때 개전 첫날부터 전투를 이길 준비태세를 갖추어야 하고 그러지 않을 경우 중국과 같은 위협에 맞설 때는 패배를 각오해야 한다.

공군적 리더십의 중요성

지도자의 문제에 있어서 6·25전쟁의 상황은 더욱 의의가 있다. 지난 20년

96) 해당 개념들에 대한 추가적인 내용은 Lt Gen Warren Berry, *Air Force Persistent Logistics: Sustaining Combat Power during 21st Century Competition and Conflict*, Forum Paper (Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2020); https://mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/01/a2dd91_e5e06eb2f4254bcbaa9fa7452de5eece.pdf와 Gen Jacqueline D. Van Ovost, *Accelerating Change for Rapid Global Mobility: Delivering Joint Force Success in the High-End Fight*, Forum Paper를 참고할 것.(Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2021). https://mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/05/a2dd91_23804d27b3a04670b9f94caae836ef5e.pdf

97) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 379.

간 지상군 지휘관들은 합동군의 지휘관 자리를 항상 꿰차고 있었다. 맥아더 장군이 극동군사령관과 극동육군사령관을 겸임한 것처럼, 오늘날에도 합동군 지휘관들은 비슷한 관행을 유지하고 있다. 이는 결과적으로 육군 중심의 사고 방식이 의견 개진 과정, 참모진 구성, 그리고 결정적으로 의사결정에 지대한 영향을 끼치는 상황을 초래하였다. 2017년 발표된 랜드(RAND) 연구소의 합동 지휘부의 균형에 대한 보고서에 따르면 “공군은 꾸준히 전쟁 수행에 있어서 가장 중요하다고 평가받은 합동군 직책에서 차지하는 비중이 적었다.”는 결론이 내려졌다.⁹⁸⁾ 이러한 상황에서 육, 해, 공의 영역에 구애받지 않는, 균형 있고 포괄적인 문제 해결 접근법을 이뤄내는 것은 매우 어렵다. 지상군 지휘관과 합동군 지휘관을 동시에 역임하면서 합동군을 효과적으로 이끈 가장 최근의 예시는 사막의 폭풍 작전(Operation Desert Storm)을 이끈 노먼 슈워츠코프(Norman Schwarzkopf) 장군으로 이는 무려 30년 전이다. 지난 20년에 걸쳐 균형 있는 관점으로 지휘를 하지 못한 결과 의사결정자들은 육군 중심의 역량과 전략에 대한 강한 편향을 가지게 되었다. 그들은 항공력에 대해서 잘 알지 못하며 이는 전략 구상 과정에서 여실히 드러난다. 여기서 드러나는 문제점과 6·25전쟁 당시 항공력의 잘못된 활용과의 유사성은 분명하다.

작전이 지상군 중심으로 수행되지 않을 때에도 육군의 지휘관들은 항상 합동군의 지휘관을 역임하였다. 내재된 결단 작전(Operation Inherent Resolve)은 그 단적인 예로, 항공력이 운용된 전력의 대부분을 차지했음에도 불구하고 합동군 T/F의 지휘관은 육군이였다. 하나의 영역에서 전술적 역량을 쌓는 데 수 년이 걸리고, 작전적 숙련도를 쌓는 데 십 년 이상이 걸리며, 전략적 기량을 구축하는 데는 수십 년이 걸린다. 지휘관 선임에 있어 균형된 관점에 대한 필요성이 반영되어야 하는 것은 분명하다.⁹⁹⁾

공군 장병들은 자신들의 의견이 제대로 반영되지 않을 경우 더욱 적극적으로 이를 표현해야 한다. 한국에서 공군 지휘관들이 현상에 맞서 합동군의 관점에서 더욱 나은 길을 제시하기 위해 노력한 사례가 많이 존재한다. 스트레이트메이커 장군이 한반도 내의 항공자산에 대한 협조 권한을 가져오기 위해

98) Caitlin Lee, Bart E. Bennett, Lisa M. Harrington, Darrell D. Jones, *Air Force Senior Leader Representation in the Joint Community* (Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2017). https://www.rand.org/pubs/research_briefs/RB9970.html

99) 균형 있는 합동군 지휘부의 필요성에 대한 추가적인 내용은 Dave Deptula, “Pentagon Needs More Balanced Representation in Joint Service Leadership,” *Forbes*, December 14, 2020. 를 참고할 것. <https://www.forbes.com/sites/davedeptula/2020/12/14/joint-service-leadership-in-jeopardy/?sh=58751edb2265>

제7회 공군역사 학술회의

노력한 사례나 공군의 지휘부가 클라크 장군과 함께 육군의 항공자산에 대한 통제권 주장에 맞선 사례를 보면 한국에서 공군의 지휘관들은 신중하게 합동군에게 주어진 과제에 접근하였다. 이러한 접근 방식은 최근에 찾아보기 힘들게 되었다. 20년간 아프가니스탄과 이라크에서 임무를 수행한 것을 바탕으로 임무와 직책에 대한 검토를 거쳐 각 기능이 가장 효과적이고 효율적으로 수행되게끔 해야 한다.

합동이란 모두가 임무 지역에서 각자의 임무를 수행한다는 뜻이 아니다. 합동이란 각 영역에서 전력의 중심을 개발하여 이를 바탕으로 각자의 강점을 합동군 지휘관에게 제공하고, 합동군 지휘관은 최선의 전략적 효과를 달성하기 위하여 영역에 구애받지 않고 주어진 여러 가지 역량들을 집결시키는 것이다. 항공력의 전문가인 데이비드 데프톨라(David Deptula) 중장(은퇴)은 “합동이란 하나의 군이 아닌 각자의 영역에서 활동하는 여러 군이 필요하다는 점과 각 군이 각자의 영역에서 자신들의 이점을 최대한 활용할 수 있는 방안을 이해해야 한다는 것을 인지하는 것이다.”라고 설명하였다.¹⁰⁰⁾ 각 군이 자신들의 장점과 역량을 확고히 하는 것이야말로 ‘합동’이라는 뜻이다. 이러한 원칙들이 시급히 적용되어야 하는 분야 중 하나는 바로 장거리 타격 임무이다. 육군의 자체적인 장거리 타격 방안을 위한 탄약, 발사체, 그리고 지휘, 통제, 정보감시 및 정찰(C2ISR) 구성에 대한 투자는 균형을 이루는 합동의 구상에 역행한다. 또한, 각 군이 자체적인 우주 역량을 대량 보유하면서 우주군이 아직 완전히 자리 잡지 못한 사실 역시 마찬가지이다. 우주군 창설의 주된 이유 중 하나는 우주에 대한 전문성을 기반으로 임무를 집중하기 위해서이다. 이러한 규율이 잡히지 않은 행동이 용인된다면, 우주군은 함선에, 공군은 전차에, 해병대는 대륙 간 탄도미사일에, 육군은 계속해서 장거리 타격에 투자를 해도 된다는 뜻이다. 한국에서 공군 지휘관들은 이러한 합동의 원칙과 어긋나는 접근법에 반대하였고, 오늘날의 공군이 이제는 비슷한 사고방식을 가져야 한다.¹⁰¹⁾

100) David A. Deptula, *The St. Andrews Proclamation: A Pragmatic Assessment of 21st Century Airpower* (Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2018). https://mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/02/a2dd91_42b6b41dc8524598aaa2aef7024d5e56.pdf

101) 추가적인 내용은 Mark Gunzinger, “A Consensus-Driven Joint Concept for All-Domain Warfare Will Fall Short,” *Defense News*, September 22, 2020를 참고할 것.. <https://www.defensenews.com/opinion/commentary/2020/09/22/a-consensus-driven-joint-concept-for-all-domain-warfare-will-fall-short/>

제한전은 다양한 선택지를 요구한다

미국과 동맹국이 중국과의 새로운 경쟁을 마주하고 있는 상황에서 6·25전쟁에서 공군이 수행한 제한전은 오늘날의 공군 지휘부에게 굉장히 유용하다. 미국과 동맹국은 중국과의 갈등에 대비해야 하겠지만, 중국과 직접적인 교전의 가능성은 희박하다. 오히려 한국과 베트남에서의 전쟁처럼 제3국에서 여러 차례 갈등을 빚을 가능성이 높다. 중국과 직접으로 싸우는 것이 아니라 중국군과 중국 자산을 상대해야 한다는 의미이다. 이로 인해 한국에서의 교전규칙과 유사하게 적 전력의 핵심 요소에 직접 공격을 가할 수 없는 상황이 생길 것이다. 미국은 국가 안보 측면에서 전력 활용이 제한된 상황에서 요망 효과를 달성할 수 있도록 외교 및 군사 전략을 수립해야 할 필요가 있다.

6·25전쟁에서는 보유하고 있지 않았지만 오늘날의 미국과 동맹국이 유용하게 사용할 수 있는 자산은 탐지 정밀 타격(sensor-shooter) 기능이다. 전략적 표적을 타격할 수 없기 때문에 적의 작전적 핵심인 지휘통제 시설, 물자선, 보급시설, 장비 창고, 우주 통신 링크 시설, 전력화된 전력의 타격에 중점이 생긴다. 6·25전쟁 당시에는 이러한 표적을 식별하고, 타격하고, 피해를 효과적으로 평가하는 데 애를 먹었는데 이는 효과적인 정보와 정밀 타격 체계의 부재 때문이었다. 하지만 오늘날의 공군은 그러하지 않고, 이러한 경험은 합동 전 영역 지휘통제(JADC2, Joint All Domain Command and Control), F-35와 B-21과 같은 5세대 정밀 타격 항공기, 그리고 강한 우주 영역에서의 역량이 향후 군사적 성공에 있어서 얼마나 중요한지 역설적으로 말해준다.¹⁰²⁾

이번 글에서 직접적으로 다루지는 않았지만, 제한된 교전규칙 아래에서 치러지는 전쟁에 참전할 것인지에 대해서 6·25전쟁이 주는 또 한 가지의 교훈이 있다. 지휘관들은 주어진 자산으로 요망 효과를 달성할 수 있는지 신중하게 고려해야 한다. 아프가니스탄과 이라크에서 뼈저리게 느꼈듯이 군의 전략적 목표가 해당 국가의 국민들이 원하는 바와 다르다면 강한 군사력은 큰 의미가 없다. 6·25전쟁에서 성과를 낼 수 있었던 이유는 유엔, 미국과 더불어 대한민국의 국민들이 공통된 목표를 가지고 있었기 때문이다. 어떠한 작전이라도 성과를 거두기 위해서는 이러한 공통된 목표 의식이 기반이 되어야 한다. 아프가니스탄과 이라크에서는 이러한 공통된 목표 의식이 부족하였다.

102) 추가적인 내용은 David A. Deptula, *Evolving Technologies and Warfare in the 21st Century: Introducing the "Combat Cloud"*를 참고할 것.(Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies, 2016). https://mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/02/a2dd91_73faf7274e9c4e4ca605004dc6628a88.pdf

2018년 당시 공군성 장관은 “우리는 세계를 있는 그대로 직시해야 한다. 그렇기 때문에 우리의 국가 안보 전략은 우리가 다시 국력 경쟁의 시대로 돌아왔다는 것을 분명하게 인지한다. 우리는 이에 대비해야 한다.”고 말하였다.¹⁰³⁾ 여러 공군 지휘관들이 공감한 이러한 선언은 6·25전쟁의 교훈들이 왜 중요한지 알려준다. 6·25전쟁의 경험은 먼지가 쌓인 서적에 담겨 있는 오래 전의 이야기가 아니라, 오늘날의 공군 장병들을 이끌어 줄 지침서이다. 항공력은 20세기 이후로 모든 성공적인 군사 작전의 일면을 담당해왔다. 전 공군 참모총장 호이트 반덴버그(Hoyt Vandenberg) 장군은 “나는 미국 공군이 힘의 균형을 우리에게 유리하게 유지시켜 준 유일한 원동력이라고 생각한다. 미국 공군은 러시아가 우리와의 전쟁에 나서지 못하는 이유이다.”라고 말하였다.¹⁰⁴⁾ 항공력은 21세기를 거치면서 비슷한 영향력을 행사할 것이고, 결국에는 ‘항공력을 통한 승리’로 귀결될 것이다. 우리는 과거의 교훈을 되새겨 미래의 과제에 적용해야 한다.

미국과 동맹국들은 그들이 마주한 위험한 과제들에 대비하기 위해 6·25전쟁의 풍부하고 영속적인 교훈을 되새겨야 한다. 그러지 않는다면 패배를 각오해야 할 것이다.

103) Douglas A. Birkey and David A. Deptula, “Building the Air Force We Need,” Air Force Magazine, April 15, 2019. <https://www.airforcemag.com/article/building-the-air-force-we-need/>

104) Futrell, *The United States Air Force in Korea*, p. 242.

<참고문헌>

- Cane, C.(2000). *American Airpower Strategy in Korea: 1950-1953*. Lawrence, KS: University of Kansas.
- Cleaver, T. M.(2019). *MiG Alley: The US Air Force in Korea 1950-1953*, Oxford, UK: Osprey Publishing.
- Futrell, R. F.(1961). *The United States Air Force in Korea*. New York: Duell, Sloan, and Pearce.
- Lee, C. et al. (2017). *Air Force Senior Leader Representation in the Joint Community*. Santa Monica, CA: RAND Corporation.
- Momeyer, W.(1978). *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, and Vietnam*. Maxwell AFB, AL: Air University Press.
- Napier, M.(2021). *Korean Air War: Sabers, MiGs, and Meteors*, Oxford, UK: Osprey Publishing.
- Sherwood, J. D.(1996). *Officers in Flightsuits: The Story of American Air Force Fighter Pilots in the Korean War*. New York: New York University Press.
- Birkey, D. A. and D. A. Deptula. "Building the Air Force We Need," Air Force Magazine. April 15, 2019. (<https://www.airforcemag.com/article/building-the-air-force-we-need/>)
- Deptula, D. "Pentagon Needs More Balanced Representation in Joint Service Leadership," Forbes. December 14, 2020. (<https://www.forbes.com/sites/davedeptula/2020/12/14/joint-service-leadership-in-jeopardy/?sh=58751edb2265>)
- Deptula, D. A. "The St. Andrews Proclamation: A Pragmatic Assessment of 21st Century Airpower," Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies. 2018. (<https://mitchellaerospacepower.org/wp->

content/uploads/2021/02/a2dd91_42b6b41dc8524598aaa2aef7024d5e56.pdf)

Deptula, D. A. “Evolving Technologies and Warfare in the 21st Century: Introducing the ‘Combat Cloud,’” Arlington, VA: Mitchell Institute of Aerospace Studies. 2016. (https://mitchellaerospacepower.org/wp-content/uploads/2021/02/a2dd91_73faf7274e9c4e4ca605004dc6628a88.pdf)

Gunzinger, M. “A Consensus-Driven Joint Concept for All-Domain Warfare Will Fall Short,” Defense News. September 22, 2020. (<https://www.defensenews.com/opinion/commentary/2020/09/22/a-consensus-driven-joint-concept-for-all-domain-warfare-will-fall-short/>)

6·25전쟁 전반기 유엔 해상 항공작전 연구

6·25전쟁 전반기 유엔 해상 항공작전 연구

김 인 승 (공군사관학교 교수)

목 차

- I. 머리말
- II. 남한 내 비행장 사용의 제한, 그리고 해상 항공력
- III. 대규모 해상작전 지원에서 공군과 해상 항공력의 역할
- V. 맺음말

I. 머리말

6·25전쟁은 한·미 양국의 공군(Air Force)에 있어 매우 특별한 전쟁이었다. 이것이 두 공군이 창설된 이후 최초로 경험했던 전쟁이었기 때문이다. 특히 미 공군에 있어 6·25전쟁은 그들의 모군(母軍)인 육군과, 항공력의 독점적 운영 문제로 경쟁관계에 있던 해군에게 독립 공군의 필수성과 지상 기반 항공력의 우월함을 증명하는 일종의 시험대였다는 점에서 더욱 그러했다. 따라서 6월 27일부터 한반도 전장에서 본격적인 작전을 시작한 미 극동공군(Far East Air Force) 지휘부는 이 전쟁을 통해 독립 공군의 가치와 유용성을 증명해 보이려고 하였다.

제7회 공군역사 학술회의

하지만 미 공군 지휘부의 야심찬 의도는 개전 직후부터 다양한 도전에 직면해야 했다. 제한전(limited war)이라는 정치적 상황이 가한 폭격 대상과 범위의 제약, 지속되는 미 언론으로부터의 공격, 그리고 타군으로부터의 견제 등이 공군 지휘부를 끊임없이 괴롭혔던 것이다. 극동공군사령관 스트레이트메이어(George E. Stratemeyer) 장군이 “세 가지 전쟁(the three wars)”이라고 칭했던 이들 문제들 중, 미 공군 지휘부를 특히 힘겹게 했던 것은 바로 한반도에서 해상 항공력을 운용하였던 미 해군(해병대 포함)과의 경쟁이었다. 전술한 미 언론으로부터의 공격 대부분이 공군과 항공모함(이하 항모) 간의 작전 성과를 비교하는 형태로 진행되었다는 점에서, 해군과의 대립 및 경쟁관계는 공군 지휘부에 있어 실로 커다란 심리적 부담으로 작용하였다.¹⁾

사실 미 공군과 해군 간의 경쟁은 상당 부분 6·25전쟁 이전부터 존재했던 내부적 갈등에 기인한다. 그 시작은 2차대전 이후 본격화된 지상 기반 항공력과 해상 항공력 간의 주도권 다툼이었다. 그러던 것이 1949년에 이르러 B-36 폭격기와 신형 항모(CVA-58) 도입을 둘러싼 무기획득 경쟁으로까지 이어지게 되었고, 최종적으로 해군의 최신형 항모도입 계획이 공군의 폭격기 사업에 밀려 백지화됨에 따라 두 군종 간의 관계는 최악을 향해 치닫게 된 것이다. 심지어 해군 지휘부는 이후 진행된 청문회 과정에서 이른바 ‘제독들의 반란(the Revolt of Admirals)’으로 알려진 대규모 항명 사태를 일으키며 미 정부와 공군에 격한 반감을 표출하기까지 하였다.²⁾

이렇게 심화되었던 두 병종 간의 긴장과 대립은 6·25전쟁기 전반에 걸쳐 지속되었다. 이는 특히 한반도 내 모든 항공력에 대한 중앙집권적 통제를 원했던 공군 지휘부와 함재기에 대한 독자적인 운용을 희망했던 해군 지휘부 간의 이견까지 더해지면서 더욱 격화되기에 이르렀다.³⁾ 실제 스트레이트메이어 장군은 자신의 일기를 통해 비협조적인 모습을 자주 보이는 해상 항공력을 “물위에 떠 있는 오리와 같은 존재”로 묘사하는 등 해군 측의 행태에 지속적인 불만족스러움을 표시하였다.⁴⁾ 반대로 비슷한 시기 제77기동부대(Task

1) 윌리엄 T. 와이블러드 엮음, 문관현 외 옮김(2011), 『극동공군사령관 조지 E. 스트레이트메이어 장군의 한국전쟁 일기』, 서울: 플래닛미디어, pp. 52-55.

2) 자세한 내용은 다음의 저작을 참고할 것. J. G. Barlow, 윤영식 역(2010), 『제독들의 반란』, 서울: 랜드앤마린.

3) 장성규(2013), 『6·25전쟁기 미국의 항공전략: 현대 항공전략의 기원』, 서울: 좋은땅, pp. 142-143.

4) 와이블러드 엮음(2011), 『극동공군사령관 조지 E. 스트레이트메이어 장군의 한국전쟁 일기』, p. 338.

Force 77) 사령관으로 유엔 항모 작전을 지휘하였던 이웬(E. C. Ewen) 제독은 공군의 통제하에 있었던 함재기 운용이 항모 전력에 있어 “낭비와 비효율 (both wasteful and in-effective)”을 야기했다며 잦은 불만을 토로하였다.⁵⁾

이처럼 2차대전 이후 지속된 미 공군과 해군 지휘부 간의 이해관계 충돌로 인해 한반도 전장에서 보인 두 항공력 간의 관계 역시 주로 경쟁적이고 갈등적 관계로 묘사될 수밖에 없었다. 특히 6·25전쟁사를 지상군의 시각에 기반하여 기술한 일부 연구에서 공군과 해군의 근접항공지원작전(Close Air Support)을 노골적으로 비교하며 두 병종의 작전방식 간에 우열을 나눔에 따라, 해당 전쟁기 두 항공력의 관계를 경쟁적으로 인식하는 관점이 더욱 공고화되었다.⁶⁾

문제는 이러한 인식이 6·25전쟁기 해상 항공력의 역할, 보다 정확히는 유엔 항공작전 전체에 있어 해상 항공작전이 지니는 가치와 의미에 대한 객관적인 평가를 저해해 왔다는 점이다. 특히 당시 공군 지휘부가 한반도에 전개한 함재기들을 단순한 지휘통제의 대상이자 ‘공군의 명성을 위협하는 경쟁적 존재’로 인식함에 따라, 공군력이 지닌 한계 내지는 제약사항들을 보완하며 전쟁수행에 기여했던 해상 항공력의 역할을 제대로 평가하지 못하는 오류를 범하였다.

본 연구의 목적은 6·25전쟁기 유엔 항공작전에서 해상 항공작전이 담당했던 역할을 재검토하는 것이다. 특히 ‘움직이는 비행장(mobile airfield)’이자 대규모 해상작전 지원에 적합한 해상 항공력의 특성을 중심으로 이것이 단순히 공군력에 대한 ‘추가적인 항공력’이 아닌, 공군력의 한계를 메우는 ‘보완적 항공력’으로 활동하였음을 보이고자 한다. 이를 위해 전황의 급격한 변화로 인해 지상에 대한 항공지원의 필요성이 특히 높았던 개전 초기의 주요 국면들을 중심으로 ‘공군력에 대한 보완적 항공력’으로서 해상 항공력이 수행한 역할을 살펴보겠다.

5) Malcolm W. Cagle & Frank A. Manson(1957), *The Sea War in Korea*, The US Naval Institute: Annapolis, Maryland, p. 58.

6) 대표적인 학자로 저명한 육군사가인 밀렛(Allan R. Millett)의 연구가 이에 해당한다. Allan R. Millett(1990), "Korea, 1950-1953", in Benjamin Franklin Cooling (ed.), *Case Study in the Development of Close Air Support*, Washington: GPO.

II. 남한 내 비행장 사용의 제한, 그리고 해상 항공력⁷⁾

1. 개전 초기 남한 내 비행장 사용의 제한과 공군작전 운용

항공력은 그 장점만큼이나 단점도 뚜렷한 전력이다. 항공력의 주된 작전영역이 ‘공중’이라는 3차원적 공간이기에 지상군이나 해군과는 다른 차원의 속도와 작전반경을 지니지만, 그에 따른 취약성도 공존하기 때문이다. 이러한 항공력의 대표적인 단점 중 하나가 바로 기지 의존성(Dependency on Bases)이다. 모든 항공기는 적절한 활주로를 갖춘 비행장 없이는 가장 기본적인 이착륙조차 불가능하다는 면에서 공통적인 한계를 지니는 것이다. 따라서 항공력이 전장에서 본격적으로 활용되기 시작한 이래 비행장은 적군의 항공력을 무력화하기 위한 최우선적인 공격 대상으로 인식되어 왔다.⁸⁾

이처럼 모든 항공력은 기지 의존성이라는 한계를 공유하지만, 그렇다고 해서 모든 종류의 비행장이 외부 위협에 대해 동등한 수준의 취약성을 보이는 것은 아니다. 특히 지상의 공군기지와 해상의 항모의 경우 상황에 따라 그 생존성에 큰 차이가 발생할 수밖에 없다. 고정적인 지상의 비행장이 적대세력에 의한 공격이나 물리적 점거에 취약한 것과는 달리, 자체적인 기동성을 지닌 항모의 경우 위협으로부터 어느 정도 회피가 가능하기 때문이다.⁹⁾ 그러하기에 항모는 지상의 비행장 운용에 심각한 제한이 발생한 경우에도 전장에서 항공력을 지속적으로 운용할 수 있도록 지원하는 것이 가능하다. 그리고 이러한 지상 기반 비행장의 약점과 ‘움직이는 비행장’인 항모의 장점이 두드러진 대표적인 사례가 바로 6·25전쟁 개전 초기 상황이었다¹⁰⁾

6·25전쟁 초기 유엔 항공력의 주축이었던 미 공군의 작전 운용에 큰 제한을 가했던 것은 남한 내 이용 가능한 비행장의 제한 문제였다. 이는 일차적으로 북한의 급격한 남진에 의해 야기되었다. 당시 북한군은 기습의 효과와 한국군

7) 본 논문의 2장의 내용은 필자가 『국방정책연구』 제35권 4호에 게재한 논문의 제3장 “6·25전쟁 개전 초기 항공모함의 유용성”을 수정·보완한 것이다. 따라서 내용 구성과 핵심 주장에 있어 상당 부분 유사성이 존재함을 밝힌다. 원전의 논문은 다음을 참고할 것. 김인승(2019), “한국형 항공모함 도입계획과 6·25전쟁기 해상 항공작전의 함의”, 『국방정책연구』 제35권 제4호, pp. 117-128.

8) 이성만, 강창부 공저(2018), 『항공우주시대 항공력 운용: 이론과 실제』, 서울: 도서출판 으뜸, pp. 59-63.

9) 한상기, “한국 해군의 항공모함 보유 필요성 검토,” 『군사논단』 제57호 (2009), p.214.

10) Richard P. Hallion(1986), *The Naval Air War in Korea*, The N&A Publishing Company of America: Baltimore, Maryland, p. viii.

대비 압도적인 수준이었던 화력을 앞세워 개전 5시간여 만에 개성을 점령하였으며, 개전 3일차인 6월 28일에는 서울 한강 이북지역을 점령하는 데 성공하였다. 그리고 7월 초에 이르러서는 수원을 거쳐 파죽지세로 남진을 계속하였다.

이러한 북한군의 신속한 남진은 자연스레 남한 내 미 공군이 사용 가능한 비행장을 제한하는 결과를 낳았다. 미 극동공군의 기록에 따르면 6·25전쟁 당시 한반도 내에 존재했던 비행장은 총 51개였다. 이들 대부분은 일제 강점기 시절에 건설된 것들이었다. 이 중 제주도에 건설되었던 비행장 2개(K-39, 40)를 포함해 38도선 이남에 위치한 비행장은 약 30여 개 정도였다.¹¹⁾ 하지만 대부분이 비포장 상태인 데다 활주로 길이도 짧았으며, 관리 상태 역시 엉망이었다. 이로 인해 한반도에 전개한 미 공군 전력이 즉시 사용 가능한 비행장은 수원(K-13)과 김포(K-14) 비행장 등 일부에 불과하였다.

<6·25전쟁 당시 한반도 내 비행장 위치>¹²⁾

기지명	위치	기지명	위치	기지명	위치
K-1	서부산	K-18	강릉	K-35	회령
K-2	대구 No.1	K-19	해주	K-36	강계 No.1
K-3	포항(영일만)	K-20	신막	K-37	대구 No.2
K-4	사천	K-21	평강	K-38	원주
K-5	대전	K-22	운정리	K-39	제주도 No.1
K-6	평택	K-23	평양	K-40	제주도 No.2
K-7	광주	K-24	동평양(미림)	K-41	청주
K-8	군산	K-25	원산	K-42	안동
K-9	동부산(수영)	K-26	선덕	K-43	경주
K-10	진해	K-27	연포	K-44	장호원리
K-11	울산	K-28	서함흥	K-45	여주
K-12	무안	K-29	신안주	K-46	횡성
K-13	수원	K-30	신의주	K-47	춘천
K-14	김포	K-31	길주	K-48	이리
K-15	목포	K-32	외시천동	K-49	양수리
K-16	영등포(서울)	K-33	회문	K-50	속초리
K-17	웅진	K-34	청진	K-51	인제

11) Fifth Air Force Histories, 1 January - 30 June, 1 July - 31 December 1951, in 와이블러 드 엠크, 『극동공군사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, p. 125.

12) 비행장 영문 명칭에 대한 한글 해석은 다음의 번역본을 참고함. 공군본부(2005), 『스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, 계룡: 공군본부, p. 72.

제7회 공군역사 학술회의

문제는 북한군의 한강 이남 진출로 인해 이들 비행장의 사용이 불과 개전 후 수일 만에 불가능해졌다는 것이다. 실제 미 극공공군은 6월 28일에는 김포 비행장으로부터, 3일 뒤인 7월 1일에는 수원 비행장으로부터 철수를 결정해야 했다. 7월 초에도 북한군의 진격이 지속됨에 따라 평택, 대전, 군산 등지에 위치한 비행장 역시 순차적으로 사용이 불가능하게 되었다. 결과적으로 딘(William F. Dean) 소장이 이끄는 미 제24사단 병력이 대전 방어선을 지켜 내지 못하고 후퇴함에 따라 7월 중순에 이르러 남한 내에 사용 가능한 비행장은 부산(K-1)과 대구(K-2), 포항(K-3) 등 3개만이 남게 되었다.¹³⁾ 저명한 항공사가인 할리언(Richard P. Hallion)의 말처럼, 당시 북한군은 “적군의 비행장 점령”이라는, “지상 기반 항공력을 극복하기 위한 완벽한 방법(perfect way)”을 발견해 냈던 것이다.¹⁴⁾

다른 문제는 이들 잔여 비행장의 활주로 여건이 모두 열악했다는 점이었다. 우선 대구 비행장의 경우 활주로는 풀과 자갈 등으로 뒤덮이고 여기저기에 깊은 구멍이 파여 있었다. 포항과 부산 비행장의 상황은 더 심각했다. 그나마 대규모 보수공사 없이 단기간 내에 운영이 가능했던 대구와는 달리, 포항 비행장의 경우 복구작업에 10일 이상이 소요될 것으로 보였으며, 부산의 경우는 불안정한 활주로 상태로 인해 즉각적인 활용이 어려울 것으로 판단되었다.¹⁵⁾ 심지어 이들 세 비행장 모두는 제트기의 이착륙이 가능할 정도의 활주 길이도 갖추지도 못했었다. 이는 곧 미 극동공군 소속 제트기가 한반도 내에서 이착륙을 시도할 수 없음을 의미하는 것이었다. 당시 한반도에서 작전을 수행했던 미 극동공군의 주력기가 제트기인 F-80 슈팅스타(Shooting Star)였음을 고려한다면, 미 공군 전력의 한반도 내 작전 운영에 큰 제약이 발생할 것은 명약관화한 상황이었다.¹⁶⁾

실제 제5공군 소속 항공기를 남한 내 비행장으로 전개할 목적으로 7월 초부터 남한 내 잔존 비행장에 대한 실태조사를 실시했던 극동공군은, 이내 대

13) RG 550, "Report From the Secretary of Defense to the President of the United States on Operations in Korea during the period of 25 June 1950 to 8 July 1951", Part I. PRELUDE, pp. 23-24; 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. 109.

14) Hallion, *The Naval Air War in Korea*, p. 40.

15) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, pp. 95-97, 109-110.

16) 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(2000), *MiG Alley: the Fight for Air Superiority*, Washington D.C.: Government Printing Office, p. 1.

구와 포항, 부산에 있는 비행장 모두가 F-80 전폭기를 운용하기에 부적합하다는 사실을 깨닫게 되었다. 이에 당시 제5공군사령관이었던 패트리지(Earle E. Partridge) 중장은 이들 비행장에 대한 복구를 신속하게 진행하는 한편, 이곳에 짧은 활주로에서도 이착륙이 가능한 구형의 프로펠러기를 배치할 것을 결정하였다. 그 결과 7월 10일에는 대구에, 동월 16일에는 포항 비행장에 각각 1개 대대 규모의 F-51 무스탕(Mustang) 전력을 긴급히 전개하였다.¹⁷⁾ 그리고 예상보다 활주로 상태가 더욱 열악했던 부산 비행장은 항공기의 비상 착륙과 소규모 항공수송 목적으로만 사용하기로 하였다.¹⁸⁾

문제는 F-80 전폭기의 운용이었다. 전술했듯 F-80은 미 극동공군의 주력 전투기로 개전 초기 미 극동공군 전체 항공작전 소티(sorties)의 70% 가량을 담당할 정도로 그 활용도가 높은 항공기였다.¹⁹⁾ 하지만 남한 내에 남아 있던 비행장 3곳 모두에서 제트기 운용이 불가능하게 되자 F-80 전폭기는 모두 일본 큐슈(Kyushu)에 위치한 공군기지에서부터 작전을 수행할 수밖에 없었다. 이는 곧 F-80이 한반도에서 작전을 수행하기 위해 매번 대한해협을 왕복해야 함을 의미하는 것이었다. 당시 F-80 전폭기의 일반적인 작전반경은 무장과 연료를 모두 적재할 경우 225마일(약 360km) 정도에 불과하였다. 하지만 일본에서 미군이 운용하던 비행장 중 한반도와 비교적 근거리에 위치한 이타즈케(Itazuke) 기지의 경우에도 한강 유역까지의 직선거리가 310마일(약 500km)에 달했다. 이는 곧 F-80 전폭기가 50구경 기관총만으로 경무장한 채 출격을 해야 한강 유역에서 작전을 수행할 수 있으며, 그 체공 시간도 고작 15~20분 남짓에 불과함을 의미하는 것이었다.²⁰⁾

물론 지상의 전선이 낙동강 부근으로 후퇴함에 따라 일본으로부터의 작전 거리가 150마일(약 240km) 정도로 축소되었지만, 근접항공지원작전(Close Air Support)을 위해 F-80 전폭기에 로켓과 폭탄을 탑재해야 했기에 이들이 전선 인근에서의 머물 수 있는 시간은 여전히 15분여에 지나지 않았다. “우리는 마치 눈을 가린 채 링 위에서 있는 조 루이스(Joe Louis) [미국의 유명 권투선수] 같았다”는 조종사들의 증언처럼, 당시 F-80 전폭기는 목표물을 구체적으로 식별할 시간도 확보하지 못한 채 급하게 폭격을 실시하고 일본으로 복귀해야 했다. 그 과정에서 연료 부족 문제에 직면했던 일부 조종사는 기지

17) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, pp. 94-95.

18) 위의 책, p. 110.

19) 위의 책, p. 87.

20) 위의 책, p. 27, 31.

제7회 공군역사 학술회의

에 엔진 정지 상태로 착륙하거나, 기지 인근에서 황급히 비상탈출을 감행하기도 하였다.²¹⁾ 이로 인해 당시 제5공군 부사령관이었던 팀버레이크(Edward J. Timberlake, Jr.) 장군은 신형 제트기인 F-80과 구형 프로펠러기인 F-51의 작전활동을 비교하며 “대구 비행장에서 출격하는 F-51 한 대가 큐슈를 기반으로 하는 F-80 4대분에 상응한다(equivalent).”고 직접 언급할 정도였다.²²⁾ 남한 내 적절한 비행장의 부재가 미 공군의 주력기인 F-80 전투기의 작전활동에 얼마나 큰 악영향을 미치는지 직접 확인할 수 있는 부분이다.

이러한 작전시간의 제한에도 불구하고 F-80 전폭기를 중심으로 한 미 공군 전력은 개전 초기 항공차단(Air Interdiction) 및 근접항공지원작전에 투입되면서 북한군 전력에 상당한 피해를 입혔다. 이는 당시 북한군이 방공작전에 대한 경험 및 이해가 부족하여 유엔군의 공중공격에 적절하게 대응하지 못하였기 때문이다.²³⁾ 실제 항공차단작전에 참가했던 한 미 공군 지휘관의 증언에 따르면 개전 초기 북한군 트럭들은 유엔 전폭기에 의한 공격이 진행되고 있음에도 불구하고 은닉할 생각 없이 대열을 맞추어 이동하였으며, 전투기가 접근하는 순간에도 대피하지 않고 “차량에서 일어나 우리[전폭기]를 향해 소총으로 응사”하는 모습을 자주 보였다고 한다.²⁴⁾

이렇듯 별다른 방공 준비태세 없이 이동하던 북한군 전력으로 인해 F-80을 비롯한 전폭기들은 제한된 작전시간에도 불구하고 7월 중순까지 훌륭한 작전 성과를 거둘 수 있었다. 실제 미 극동공군의 조사 결과에 따르면 F-80 등의 전폭기들은 7월 7일부터 10일까지 4일간 수행한 차단작전을 통해 서울-평양 구간을 이동하던 북한군 트럭 300여 대 가량을 파괴하였던 것이다.²⁵⁾

하지만 F-80 전폭기의 작전 효과는 공산 측이 병력에 대한 이동 방침을 변경함에 따라 급격히 제한되기 시작했다. 유엔군의 공중공격으로부터의 피해를 최소화하기 위해 북한군 지휘부가 7월 중순부터 “부대 지원을 위한 모든 형태의 수송이 야간에만” 진행되도록 하였으며, 주간 이동은 “강우 시나 비행이 불가능한 날씨에만” 운영하도록 지시하였기 때문이다.²⁶⁾ 이처럼 북한군의

21) 위의 책, p. 87.

22) 위의 책, p. 94.

23) Air Force History Museum Program, *FEAF Bomber Command and the Air War in Korea 1950-1953*, (Air Force History Museum Program, 2000), p.10; 김태우(2013), 『폭격』, 서울: 창비, pp. 153-154.

24) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p. 85.

25) 김태우, 『폭격』, p. 252.

작전수행 방식이 변화됨에 따라 “낮 동안 잠복한 북한군을 찾아내는 일이 전 폭기 조종사들의... 가장 중요한 목표”가 되어야 했다.²⁷⁾ 짧은 작전시간 내에 폭격 대상을 식별하지 못하거나, 목표물을 확인하고도 연료부족으로 일본기지로 즉각 귀환하는 상황이 빈번했던 F-80 조종사들은 “만약 30~45분 동안 목표지역 상공에 머무를 수 있는 연료가 주어졌다면”이라며 짧은 작전가능시간에 대해 불만을 토로할 수밖에 없었다.²⁸⁾

당시 극동공군이 택할 수밖에 없었던 현실적인 대안은 한반도에서 작전 효과가 떨어지는 F-80 전폭기 대신 한반도 내 잔존 활주로에서도 작전수행이 가능한 F-51을 추가로 확보하는 것이었다. 따라서 프로펠러기인 F-51의 이동속도가 느리고 엔진 구조상 지상으로부터의 공격에 취약하다는 단점에도 불구하고, 보다 효과적인 지상작전 지원을 위해 미 극동공군 지휘부는 F-80을 대신해 구형의 F-51 항공기를 미국 본토로부터 추가 공급받기로 결정하였다. 그리고 7월 23일, 145대의 F-51을 탑재한 미 해군소속 에섹스급(Essex) 항모 박서함(USS Boxer)이 일본에 도착함에 따라 이들 항공기의 대구 및 포항 비행장으로의 추가 전개 역시 신속하게 검토되었다.²⁹⁾

하지만 이러한 미 공군의 F-51 추가 운영 계획은 북한군의 지속적인 남진으로 인해 즉각적인 제한을 받게 되었다. 북한군이 낙동강 방어선 인근까지 진격함에 따라 8월 4일, 극동공군 지휘부가 포항 및 대구 비행장으로부터의 철수를 결정하였기 때문이다. 그 결과 1950년 8월 중순에 이르러, 남한 내에는 활용성이 떨어지는 부산 비행장을 제외하고 미 공군 전력을 운영할 수 있는 기지가 존재하지 않게 되었다. 그리고 미 극동공군은 벼랑 끝에 몰린 지상군을 지원하기 위해 F-51을 포함한 모든 항공전력을 일본으로부터 출격시켜야 했다.³⁰⁾ 그 결과 패트리치 장군의 주장처럼 미 극동공군 소속 전폭기 중 유일하게 온전한 성능을 발휘할 수 있었던 F-51마저 “그 효율성이 한국의 기지를 사용할 때의 3분의 1” 정도로 떨어지게 되었다.³¹⁾ 6·25전쟁 개전 초

26) 국방부 군사편찬연구소(2001), 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6·25전쟁 보고서 2』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, p. 194; 개전 초기 미 공군의 차단작전과 그 성과에 대해서는 다음의 논문을 참고할 것. 김인승, “6·25전쟁 초기 유엔 항공력의 지상작전 지원과 그 성과: 공중우세가 창출한 지상의 전장 변화를 중심으로”, 『동북아연구』 제35권 1호(2020), pp. 5-42.

27) 김태우, 『폭격』, p. 177.

28) 위의 책.

29) Hallion, *Naval Air War in Korea*, p. 40.

30) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, pp. 119-120.

31) 와이블러드 엠틀, 『극동공군사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, p. 167.

기, 미 극동공군은 한반도 내 가용 비행장의 부족이라는 실로 심각한 문제에 봉착할 수밖에 없었던 것이다.

2. 낙동강 전선 방어작전 시기 해상 항공력의 역할

한반도에서 해상 항공력이 첫 번째 작전을 개시한 것은 미 극동공군 소속 항공기가 작전을 시작한 날로부터 일주일가량 이후인 7월 3일이었다. 미 제7함대사령관(Commander, Seventh Fleet)이었던 스트러블(Arthur D. Struble) 제독의 지휘하에 제77기동부대(Task Force 77)로 편성된 2척의 항공모함이 평양과 해주에 위치한 북한 비행장과 철도시설에 대한 폭격을 개시하면서 유엔 해상 항공력의 한반도 작전이 시작된 것이다.³²⁾

당시 제77기동부대를 구성한 항모는 미국 제7함대 소속의 에섹스급 항모인 벨리 포지함(USS Valley Forge)과 영국 극동해군(Naval Forces, Far East Command) 소속의 경항모인 트라이엄프함(HMS Triumph)이었다. 벨리 포지함의 경우 배수량 27,100톤으로 구형 프로펠러기인 F4U 코르세어(Corsair), AD 스카이라이더(Douglas Skyraider) 등과 제트기인 F9F-2 팬서(Panther) 기를 포함해 총 86대의 항공기를 탑재하고 있었으며, 배수량 13,000톤의 트라이엄프함은 씨파이어(Supermarine Seafire)와 파이어플라이(Fairey Firefly) 등 총 24대의 프로펠러기를 탑재하고 있었다. 개전 당일 각각 필리핀과 일본 외해에 위치해 있던 이들 항모는 6월 29일부로 제77기동부대(Task Force 77)로 긴급편성되어 스트러블 제독의 지휘를 받게 되었다.³³⁾

작전 초기, 항모 부대의 작전활동은 공군에 비해 크게 두드러지지 않았다. 7월 중순까지의 유엔 항공작전은 주로 북한 내 산업시설이나 비행장, 그리고 주요 교통로 등에 대한 폭격 임무였는데, 이렇게 고정된 표적에 대한 공격의 경우 탁월한 무장탑재 능력과 작전반경을 지닌 폭격기(B-26·29)를 다수 운용하는 공군의 역할이 보다 부각될 수밖에 없었기 때문이다. 또한 당시 제77기동부대의 경우 작전에 투입 가능한 함재기가 총 100여 대 남짓인 데다, 항시 일정 전력을 대잠초계(Anti-submarine Patrol) 활동을 위해 할당해야 했

32) Malcolm W. Cagle & Flandk A. Manson, 신형식 역(2003), 『한국전쟁해전사』, 21세기군사연구소, pp. 55-57; Hallion, *Naval Air War in Korea*, pp. 30-34.

33) James A. Field, Jr. 저, 김주식 역(2013), 『미국 해군작전의 역사: 한국전』, 서울: 한국해양전략연구소, p. 83, 102; Chester G. Hearn(2005), *Carriers in Combat: The Air War at Sea*, London: Praeger, p. 233.

기에 실제 가용 항공기의 숫자에 제한이 존재했다. 심지어 7월 5일, 중국의 대만 침공 가능성을 우려했던 유엔군 지휘부가 대만 방어를 위해 제77기동부대 전력을 오키나와에 위치한 버크너 만(Buckner Bay)으로 이동할 것을 결정함에 따라, 적어도 7월 중순까지 해상 항공력이 한반도에서 보인 작전의 효과는 매우 제한적이었다.³⁴⁾

하지만 북한군의 급격한 남진으로 인해 남한 내 비행장 운영이 제한됨과 동시에, 위급한 지상전 상황으로 인해 전장에 대한 항공지원의 필요성이 급증하기 시작하면서 한반도 전장에서 ‘움직이는 비행장’인 항모의 중요성이 재인식되기 시작하였다. 이에 따라 버크너 만으로 이동했던 제77기동부대의 한반도 전장 재투입 역시 신속하게 결정되었다. 항모 전력의 가세는 가용전력의 부족으로 항공작전 운영에 곤란함을 겪고 있던 미 극동공군 지휘부에 있어서도 반가운 소식이었다.³⁵⁾ 당시 지상군 지휘관들로부터 지상작전 지원을 위해 전장에 나타나는 공군소속 항공기의 숫자가 “불충분(insufficient)”하며, “공군이 사령부가 지정한 표적을 공격하지 않고” 있다는 불만을 지속적으로 접하고 있었기에 공군 측에 있어 해상 항공력의 재전개 소식은 분명 ‘가뭄에 단비’와 같았던 것이다.³⁶⁾

사실 당시 극동해군사령관이었던 조이(C. Turner Joy) 제독을 비롯한 유엔 해군 지휘부는 함재기를 38도선 이북에 위치한 고가치 표적을 타격하는 데 중점을 두고 운용하고자 하였다. 이를 통해 해군 항모가 전략폭격 임무에서도 효과성을 발휘할 수 있음을 보임과 동시에 6·25전쟁 직전 취소되었던 대형항모 건조사업을 재개할 수 있는 논리적 기반을 마련하고자 했기 때문이다.³⁷⁾ 하지만 7월 하순, 위급한 지상전 상황으로 인해 유엔 지휘부로부터 모든 유엔 항공력의 최우선적 임무가 근접항공지원작전이라는 명령이 하달됨에 따라 항모의 역할 역시 지상작전 지원으로 변화될 수밖에 없었다.³⁸⁾ 특히 북한군

34) Field, Jr., 『미국 해군작전의 역사: 한국전』, pp. 107-109.

35) 장성규, 『6·25 전쟁기 미국의 항공전략: 현대항공전략의 기원』, p. 142.

36) Barcus Report, (OPD 384.5 Korea), “An Evaluation of the Effectiveness of the United States Air Force in the Korean Campaign, Vol. I, Command and Organization”, pp. 56-57.

37) 실제 제77기동부대는 7월 작전 중 금천 인근의 철도와 교량을 함재기들의 최우선적 공격목표로 지정했던 극동공군사령관의 요구를 묵살하고 평양 내 표적에 대한 공격을 감행하기도 하였다. James A. Field, Jr., 『미국 해군작전의 역사: 한국전』, p. 106.

38) Roy E. Appleman(1992), *South to the Naktong, North to the Yalu*, Washington D.C.: Center of Military History, United States Army, p. 105; Barcus Report, (OPD 384.5 Korea), “An Evaluation of the Effectiveness of the United States Air Force in the

제7회 공군역사 학술회의

의 거센 공세를 맞아 다급함을 느낀 미 8군(Eighth US Army, Korea) 지휘부가 7월 23일 “근접 및 일반 항공지원이 가능한 해군의 지원이 필요함”이라는 메시지를 제77기동부대에 긴급히 타전함에 따라 항모의 지상작전 지원이 속도를 내기 시작했다.³⁹⁾

해상 항공력에 의한 6·25전쟁기 첫 근접항공지원작전은 제77기동부대가 긴급전문을 수신한 날로부터 이틀 후 시작되었다. 스트러블 제독의 지시에 따라 동해로 급파된 벨리 포지함과 트라이엄프함의 함재기가 7월 25일 오전 8시 지상의 전장을 지원하기 위해 이륙한 것이다. 그리고 이들 함재기들은 항모에서 발진한 지 20여 분도 지나지 않아 전선 인근에 도착하여 지상작전 지원을 개시하였다.⁴⁰⁾ 당시 지상의 지휘관들이 유엔 항공력에 기대했던 바는 ‘항공기가 작전지역 상공에 상시 대기하면서 신속하게 지상의 지원 요청에 응하는 것’이었다.⁴¹⁾ 그리고 함재기들은 지상군의 이러한 요구에 지상 기반 항공기보다 훨씬 적절하게 대응할 수 있다. 당시 근접항공지원작전에서 제77기동부대 소속 함재기들은 여타 공군 소속 전투기들에 비해 작전가능 시간과 무장탑재 능력, 그리고 반응시간 면에서 월등한 우위를 보였기 때문이다.

전술했듯이, 남한 내 가용한 비행장의 제한으로 대부분의 미 공군 전폭기가 일본으로부터 출격해야 했기에 이들의 작전능력상에 큰 제약은 불가피하였다. 하지만 함재기의 경우 항모와 함께 전선 인근까지 이동하여 작전을 수행할 수 있었기에 여타 공군기에 비해 우월한 지상작전 지원이 가능했던 것이다. 실제 벨리 포지함에서 이륙한 스카이레이더와 코르세어기는 작전구역에 불과 15분 가량 밖에 머무르지 못했던 F-80 전폭기와는 달리 무장탑재량에 따라 2시간 30분에서 최장 6시간까지 체공할 수 있었다.⁴²⁾ 그리고 무장이 상대적으로 빈약했던 공군기들과는 달리, 북한군의 기갑전력 공격에 큰 효과를 보인 네이팜탄(napalm)과 최신형 ATAR 로켓을 다량 탑재하고 출격할 수 있었다.⁴³⁾ 그럼에도 함재기들은 작전 가능시간이 제한되어 있던 F-80 전폭기들에 표적우선순위를 양보하며 공군작전을 보조하는 역할을 수행하였다.⁴⁴⁾

Korean Campaign, Vol. I, Command and Organization”, pp. 52-53.

39) Cagle & Manson, 『한국전쟁해전사』, p. 68.

40) 위의 책, pp. 71-72.

41) 장성규, 『6·25 전쟁기 미국의 항공전략: 현대항공전략의 기원』, pp. 156-157.

42) Hallion, *Naval Air War in Korea*, p. 47; Richard C. Knott, “하늘에서의 공격: 한국전쟁에서 해군 항공작전”, Marolda 편, 『한국전쟁과 미국해군』, pp. 372-373.

43) Hallion, *Naval Air War in Korea*, p. 49.

여기에 더해, 함재기들은 공군기에 비해 높은 즉응성을 보였다. 실제 일본을 오가며 작전을 수행했던 공군기들이 지상군의 지원 요청 후 표적까지 도달하는 데 최소 45분, 평균 67분이 소요되었던 데 반해, 함재기의 경우 그 시간이 대략 5~10분 정도밖에 걸리지 않았던 것이다. 지상의 전장에 대한 항공지원 소요가 어느 때 보다 높았던 개전 초기, ‘움직이는 비행장’인 항모의 유용성이 매우 높았음을 재차 확인 가능한 부분이다.⁴⁵⁾

이러한 함재기의 활동은 7월 중순부터 8월 초 사이에 이루어진 항모 전력의 증원으로 그 효과가 더욱 증대되기에 이르렀다. 개전 초기 총 100여 대에 불과했던 가용 함재기 전력이 8월 초에 이르러 그 2배 이상으로 증원되었기 때문이다. 실제 태평양함대 소속의 호위항모인 시실리함(USS Sicily)과 바동 스트레이트함(USS Badoeng Strait)이 7월 말에, 그리고 엑세스급 항모인 필리핀 씨함(USS Philippine Sea)이 8월 1일 한반도 작전을 위해 일본에 도착하였다. 3척에 이르는 항모전력의 증가로 제77기동부대가 가용한 함재기 전력이 총 5대에 이름에 따라, 유엔 항공력 전체에서 ‘움직이는 비행장’인 항모가 차지하는 전력 비중 역시 급격히 증가하게 된 것이다.⁴⁶⁾

낙동강 전선에 대한 항공지원이 본격화된 8월에서 9월 사이, 벨리 포지함과 필리핀 씨함을 포함한 제77기동부대 소속 항모의 경우 주로 미 8군을, 그리고 미 해병대 소속의 바동 스트레이트함과 시실리함의 경우 미 해병과 한국군을 지원하며 총 4,840회에 이르는 출격을 감행하였다. 이러한 함재기들의 활발한 활동은 낙동강 전선을 중심으로 대치 중이던 공산 측 병력 및 장비에 막대한 피해를 입히며 단숨에 북한군의 가장 큰 공포의 대상으로 떠올랐다.⁴⁷⁾ 실제 1950년 8월, 북한군 포로들을 대상으로 한 심문에서 이들 중 다수가 “[함재기의 상징인] 파란 항공기들(the blue airplanes)”이 가장 두려웠다고 답할 정도였다.⁴⁸⁾

44) 엄밀히 말하면 당시 상공에서 표적을 배정하는 역할을 수행했던 모스키토 통제기(Mosquito controller)가 채공시간이 제한되었던 공군기에 표적을 우선배정 했던 것이었다. 위의 책, p. 46; Knott, “하늘에서의 공격: 한국전쟁에서 해군 항공작전”, Marolda 편, 『한국전쟁과 미국해군』, p. 377.

45) David W. Boose, Jr.(2013), “한국전에서 근접항공지원에 대한 육군의 관점”, 공군본부, 『6·25 전쟁 연합항공전사 1950-1953』, 계룡: 공군본부, pp. 119-121.

46) Richard C. Knott, “하늘에서의 공격: 한국전쟁에서 해군 항공작전”, Marolda 편, 『한국전쟁과 미국해군』, pp. 374-380.

47) David W. Boose, Jr., “한국전에서 근접항공지원에 대한 육군의 관점”, 공군본부, pp. 119-121.

48) Hallion, *Naval Air War in Korea*, p. 50; 엑세스급 항모인 박서함(USS Boxer)의 경우 145

제7회 공군역사 학술회의

낙동강 전선에서의 함재기 활약은 분명 한반도 내 가용 비행장 부족 문제에 시달리던 미 극동공군 공군 지휘부의 부담을 상당 부분 경감하는 결과를 낳았다. 그리고 이러한 항모의 기여는 미 공군 지휘부 역시 상당 부분 공감하던 바였다. 실제 극동공군 부사령관이었던 웨이랜드(O. P. Weyland) 장군은 1950년 10월 초, 반덴버그(Hoyt S. Vandenberg) 공군참모총장에서 보내는 보고서에 “한국이 전술항공작전에 있어 항모 기반 항공기를 운영하기에 최적의 환경을 제공했다.”며 개전 초기 한반도 전장에서 보인 항모 작전의 유용성을 인정하였다.⁴⁹⁾

하지만 전선에서의 함재기 활약이 점차 필요 이상으로 부각됨에 따라 미 극동공군 지휘부 역시 이 상황을 마냥 긍정적으로만 바라볼 수 없게 되었다. 특히 8월 들어 쏟아지기 시작한 미국 내 언론의 편파적인 보도가 공군 지휘부의 신경을 자극하기 시작했다. 미 연합통신(United Press) 및 뉴욕 헤럴드 트리뷴(New York Herald Tribune) 등의 언론을 중심으로 극동공군과 해상항공력의 근접항공지원작전의 효과를 직접 비교하며, 항모 작전의 상대적 우수성을 피력하는 논조의 기사들이 지속적으로 등장하기 시작했다. ⁵⁰⁾ 문제는 이러한 언론의 입장에 근접항공작전의 직접적인 수혜자였던 지상군 지휘부 역시 일정 부분 동조함에 따라 스트레이트메이어 장군을 비롯한 극동공군 지휘부의 입장이 더욱 난처해졌다는 점이었다.⁵¹⁾

당시 스트레이트메이어 장군은 편파적인 논조의 기사들이 “공군의 신뢰도에

대의 F-51기를 수송하기 위해 7월 말 전장에 도착했으나, 실제 함재기를 탑재하고 전장에서 작전을 수행하기 시작한 것은 9월 14일 이후이다. Warren Thompson(2012), *Naval Aviation in the Korean War: Aircraft, Ships and Men*, Barnsley: Pen & Sword Aviation, p. 24.

49) O. P. Weyland, "Some lessons of the Korean War and Conclusions and Recommendations Concerning USAF Tactical Air Responsibilities", (Oct. 19, 1950), in Hallion, *Naval Air War in Korea*, p. 47.

50) 보다 자세한 내용은 다음의 저작을 참고할 것. 와이블러드 엠틀, 『극동공군사령관 조지 E. 스트레이트메이어 장군의 한국전쟁 일기』; Capt. Keith F. Kopets(2002), "The Close Air Support Controversy in Korea", in Jacob. Neufeld & George M. Watson, Jr., *Coalition Air Warfare in the Korean War 1950-1953*, Andrews AFB, Maryland: US Air Force History Office, pp. 126-127.

51) 실제 스트레이트메이어 장군은 이와 같은 언론보도 이후 미 8군사령관 워커(Walton Harris Walker) 장군에게 해당 기사에 대한 반박문을 발표해 줄 것을 요청하였다. 하지만 워커 장군은 오히려 “나는 육군의 대다수 장교들과 마찬가지로 해병대의 근접항공지원이 칭찬받아 마땅하다고 생각한다”며, 항모가 “만일 지상의 공군기지(land air base)에만 의존했다면 불가능했을 짧은 거리의 지원도 가능하게 했다”고 항모의 우수성을 예들려 피력하였다. William T. Y'Blood ed(1999), *The Three War of Lt. Gen. George E. Stratemeyer: His Korean War Diary*, Air Force History and Museums Program, p. 132. 상기 내용은 번역본 상에 일부 오역이 있어 원문의 내용을 직접 참조하였다.

타격”을 가하고, “공군을 희생시켜 미 해병대의 위상을 부당하게 드높이기” 위해 미 해군 측에서 의도적으로 벌인 정치적 공작의 결과라고 인식하였다.⁵²⁾ 그러하기에 이후 그의 노력은 한반도 전장에서 공군력의 활약상을 적극적으로 홍보하고, 그간 소개된 비교 기사가 다분히 왜곡된 정보에 기반한 것임을 피력하는 데 집중될 수밖에 없었다. 이에 따라 미 공군 지도부 내에서도 자연스레 개전 초기 한반도 전장에서 공군력에 대한 보완적 항공력으로서 그 가치를 입증하였던 항모의 역할은 무시되거나 폄하되기 시작했다. “우리 해군 항공모함은 연안에서 적의 공중 공격을 전혀 걱정할 필요 없이 표적을 손쉽게 포격하는 ... 마치 물 위에 떠있는 오리(sitting ducks)와 같은 존재”라는 스트레이트메이어 장군의 주장에서 항모에 대한 극동공군 지휘부의 시각을 재확인 가능하다.⁵³⁾

물론 공군의 역할을 강조하고자 했던 스트레이트메이어 장군의 입장이 설득력이 떨어지는 것은 결코 아니었다. 그의 주장처럼 항모가 한반도에서 자유로이 작전을 수행할 수 있었던 배경에는 한반도 전역에 대한 제공작전(Counter-air operation)과 항공차단 및 정찰과 같은 제반 항공작전 관련 임무를 전담하였던 공군의 역할과 지원이 존재하였기 때문이었다. 심지어 개전 초기 한반도 내 가용 비행장의 부재에도 불구하고 미 극동공군은 1950년 말까지 지상작전 지원을 위해 해군 함재기보다 4배 가량 많은 소티를 운영하였다.⁵⁴⁾ 최악의 작전환경에도 불구하고 여전히 지상작전에 대한 지원에 있어 지상 기반 항공력이 핵심적 역할을 지속하였던 것이다.

반면 당시 함재기가 높은 적응성과 탁월한 무장탑재 능력을 바탕으로 지상작전 지원에서 공군기 대비 높은 작전효율을 보여주었지만, 이것이 곧 해상 항공력이 공군의 역할을 대체할 수준이었음을 의미하는 것은 아니었다. 공군력 대비 상대적으로 열세인 전력 규모를 차치하고서도, 작전 운영의 지속성과 안정성 측면에서 해상 항공력이 공군력에 비해 뚜렷한 한계를 보였기 때문이다. 기본적으로 항모의 경우 지상의 공군기지에 비해 기상의 영향을 훨씬 크게 받으며, 정비 및 보급을 위해 주기적으로 작전구역으로부터 이탈해야 했다.⁵⁵⁾ 즉 작전 운영의 연속성을 담보하기가 어려웠던 것이다. 여기에 더해 이

52) 와이블러드 엠크, 『극동공군사령관 조지 E. 스트레이트메이어 장군의 한국전쟁 일기』, pp. 211-213.

53) 위의 책, p. 338.

54) 장성규, 『6·25전쟁기 미국의 항공전략: 현대항공전략의 기원』, p. 149.

55) 실제 트라이엄프함의 경우 함재기의 착함 과정에서 발생한 비전투 손실로 8월 30일, 14기(시

제7회 공군역사 학술회의

착륙 과정에서 항공기의 비전투 손실이 빈번하게 발생할 뿐만 아니라 공산 측 해상위협으로부터 항모를 보호하기 위해 항시 일정 전력을 해상초계에 할애해야 했다. 그 결과 함재기의 실제 작전 투입률은 동일 규모의 공군에 비해 낮을 수밖에 없었으며, 이는 작전 운영의 안정성을 심각하게 저해하는 요인으로 작용하였다.⁵⁶⁾

이러한 문제는 항모가 지닌 근본적인 한계로, 특히 계절에 따른 기후변화가 심한 한반도 전장환경에서 더 큰 제약으로 자리할 수밖에 없었다. 따라서 항모는 6·25전쟁 개전 초기의 상황처럼 지상의 공군기지의 활용에 제한이 발생했을 때, 그리고 긴급한 항공지원이 요구될 때 특히 유용성이 높은 전력으로, 공군력에 대한 대안이 아닌 보완으로서 그 의미를 갖는다고 보는 것이 합당하다. 항모는 “우리가 육상에서 정상적인 항공작전을 할 수 있도록 체계를 정비하기 전까지 매우 중요한 역할을 수행하였고, 그 이후에도 공군 항공기들이 지상 작전을 적절히 지원할 수 있도록 강력한 지원을 해주었다.”는 맥아더(Douglas MacArthur) 장군의 평가가 한반도 전장에서 항모가 담당한 ‘보완적 항공력’으로서의 역할을 정확히 일깨워 주고 있는 것이다.⁵⁷⁾

Ⅲ. 대규모 해상작전 지원에서 공군과 해상 항공력의 역할

1. 인천상륙작전의 준비 과정과 공군력의 배제

인천상륙작전 당일인 9월 15일, 맥아더 장군은 마운트 매킨리함(USS Mount Mckinley) 선상에서 상륙부대가 성공리에 인천에 다다르는 광경을 지켜보며 “해군과 해병들이 오늘 아침처럼 밝게 빛난 적이 없었다”고 하였다.⁵⁸⁾ 다분히 모험적이었던 상륙작전을 성공리에 계획하고 시행한 해군과 해병대원

파이어 6기, 파이어플라이 8기)의 함재기를 추가로 공급 받았지만 9월 9일에 이르러 작전 가능한 함재기가 12대뿐이었다고 한다. 기상 악화로 인해 이착륙 과정에서 다수의 항공기가 완파되거나 부분파손되었기 때문이다. Lansdown, *With the Carriers in Korea*, pp. 28-35.

56) 이에 당시 유엔군 지휘부가 항모의 활용도를 높이기 위한 방편으로 항모기지를 일본 최남단에 위치한 오키나와에서 사세보로 급히 이전하였으나, 이것이 결코 항모 전력의 한계를 해결하는 근본적인 대책이 될 수는 없었다. Cagle & Manson, 『한국전쟁해전사』, p. 73.

57) 위의 책, p. 86.

58) Cagle and Manson 저, 『한국전쟁해전사』, p. 124.

들의 노고에 찬사를 보내기 위함이었다.

사실 인천상륙작전은 맥아더 장군 스스로도 “1대 5,000의 도박(a 5,000 to one gamble)”이라 칭할 정도로 위험과 기회가 공존하였던 작전이었다.⁵⁹⁾ 이는 일차적으로 상륙작전 실행의 어려움, 그 자체에 기인한다. “방어 상태에 있는 [적군의] 해안에 성공리에 침투하는 것은 전쟁 수행에서 가장 어려운 작전이다.”라는 아이젠하워(Dwight D. Eisenhower) 장군의 말처럼, 상륙작전은 그 추진 과정에 필수적으로 다양한 변수와 난제를 고려해야 할 뿐 아니라, 실패 시 아군 전력에 막대한 손실을 감내해야 하기 때문이다.⁶⁰⁾

심지어 인천상륙작전은 상륙지점에 대한 상세한 정보와 상륙병력의 훈련 모두가 부족한 상황하에서 급하게 추진되었기에 그 도박적 요소가 더욱 강했다. 스트러블 장군이 제7합동기동부대 사령관(Commander, Joint Task Force 7)으로 임명된 시점이 8월 25일이었으며, 맥아더 장군이 미 합참으로부터 상륙작전을 승인한 시점이 9월 8일이었음을 고려하면 인천상륙이 얼마나 급박하게 추진되었는지 짐작 가능하다. 실제 미 해병 제1사단을 중심으로 급조되었던 상륙병력 대부분은 연습 및 훈련할 시간이 부족해 상륙함에 탑승하고 인천을 향해 이동하는 와중에 작전 관련 교육을 받아야 할 정도였다.⁶¹⁾

그러하기에 인천상륙작전의 공(功)을 일차적으로 해군과 해병대에게로 돌리는 맥아더 장군의 상기 발언은 일견 타당해 보인다. 특히 최초 상륙작전을 지시한 것은 맥아더 장군이었지만 실제 상륙작전을 계획하고 성공리에 실행한 것은 제7합동기동부대 사령관 스트러블 제독과 그 예하의 해군 및 해병대 지휘관들이었다는 점에서 그러하다.⁶²⁾ 그러하기에 미 해군 역사서 역시 인천상륙작전을 “해군이 지역전쟁과 연안작전에서 얼마나 결정적일 수 있는지를 보여주는 고전적인 증거”라 기술해 왔던 것이다.⁶³⁾

59) Allan R. Millett(2010), *The War For Korea, 1950-1951: They Came From the North*, Kansas: University Press of Kansas, p. 212.

60) Theodore L. Gatchel(1996), *At the Water's Edge: Defending against the Modern Amphibious Assault*, Annapolis: Naval Institute Press, p. 1.

61) Cagle and Manson 저, 『한국전쟁해전사』, pp. 111, 113-114; Samuel F. Wells 지음, 박행웅 옮김, 『한국전쟁과 냉전의 시대』, (서울: 한울아카데미, 2020), pp. 189-190.

62) 스트러블 중장 예하에서 실질적으로 상륙작전을 계획하고 지휘한 것은 도일(James H. Doyle) 해군소장과 스미스(Oliver P. Smith) 해병소장이었다. Cagle and Manson 저, 『한국전쟁해전사』, p. 124.

63) Curtis A. Utz, “바다로부터의 공격: 인천상륙작전”, Marolda 편, 『한국전쟁과 미국 해군』, p. 68.

제7회 공군역사 학술회의

반면 인천상륙작전의 수행 과정에서 미 극동공군을 위시한 지상 기반 항공력의 역할은 극히 제한적인 것으로 인식되어왔다. 맥아더 장군의 명령에 따라 스트러블 제독이 제7합동기동부대 사령관에 임명된 직후, 상륙작전을 지원할 항공전력으로 제77기동부대 소속 함재기만 동원할 것을 결정했기 때문이다. 그 결과 상륙 당일인 9월 15일을 전후해서 인천은 공군기들의 비행금지구역으로 지정되어야 했다.⁶⁴⁾

당시 스트러블 제독이 인천상륙작전에 공군이 참여하는 것을 거부한 이유는 간단했다. 상륙부대와 함정, 그리고 항공전력 간의 정교하고 조화로운 조정통제가 필요한 상륙작전에 이와 관련한 어떠한 형태의 훈련도 받지 않은 공군이 참여하는 것이 오히려 방해가 될 수 있다고 판단했기 때문이다.⁶⁵⁾ 또한 그는 대단위 병력을 먼 바다로부터 육상에 투사하는 상륙작전 지원에 지상 기반 항공력이, 그것도 한반도에 제대로 된 비행장 하나 확보하지 못하고 있던 극동공군 전력이 투입되는 것은 부적절하다고 보았다. 결정적으로 그의 이런 결정에는 다음과 같이 본인이 직접 참전했던 노르망디(Normandy) 상륙작전의 경험이 큰 영향을 미쳤다.

저의 머리에는 노르망디(Normandy) 작전의 참전용사였던 때가 떠올랐습니다. 당시 모든 공군부대가 영국에 있었음에도 불구하고, 공군은 상륙작전 때 적절하게 지원하지 못했습니다. 이런 관점에서 보면, 그들의 노력은 실제로 [상륙작전에 있어] 무용지물에 가까웠음을 잘 상기할 수 있었습니다.⁶⁶⁾

스트러블 제독의 주장처럼, 당시 미 극동공군 소속 조종사들은 상륙작전 지원 경험이 전무하였으며, 이를 위한 적절한 훈련조차 받은 적이 없었다. 미 공군의 전신이 육군항공대였던 만큼 지상작전 지원을 위한 공지합동작전 교범 「FM 31-35 공지작전(Air Ground Operation)」과 훈련 절차는 마련되어 있었으나, 상륙작전 지원을 위한 준비는 미비하였던 것이다. 사실 당시 미 극동공군 조종사 대부분이 일본의 영공방위 임무에 치중한 나머지 공지합동작전을 위한 기본적인 훈련조차 제대로 받지 못했다는 점을 상기한다면, 극동공군 내에 상륙작전을 제대로 이해하고 있는 조종사가 존재하길 기대하는 것이

64) Buell, “한국에서 해군의 리더십: 초기 6개월”, Marolda 편, 『한국전쟁과 미국 해군』, p. 185.

65) 위의 책, pp. 184-185.

66) 위의 책, p. 184.

오히려 어불성설에 가까운 것이었다.⁶⁷⁾ 그리고 그 결과는 자연스레 인천상륙작전으로부터의 공군력 배제로 이어지게 되었다.

실제 인천상륙작전이 개시되기 2주 전인 8월 30일, 유엔군 산하 육·해·공군 사령관들 간의 합동회의 결과 도출된 「유엔군사령부, 항공작전 협조」에 따르면 상륙작전 단계에서 인천지역(위도 37도, 경도 125도 지점 반경 150마일) 내 항공작전에 대한 모든 통제권은 극동해군 사령관이 보유하는 것으로 결정되었다. 그리고 이 기간 상륙작전 지원과 관련된 극동공군 사령관의 역할은 “한반도 전역에서 제공권을 유지하는 것”으로 한정되어야 했다.⁶⁸⁾

당시 스트레이트메이어 장군은 공군이 상륙작전 지원 전력에서 배제되었다는 사실을 접하고 문자 그대로 “매우 격노하였다”고 한다.⁶⁹⁾ 이러한 결정이 극동공군사령관에게 한반도 전장에서 작전을 수행하는 모든 항공력에 대한 ‘협조통제권(coordination control)’을 부여한 맥아더 장군의 7월 8일자 명령에 위배된다고 보았기 때문이다. 따라서 스트레이트메이어 장군은 인천상륙작전에서의 항공작전 운영과 관련한 결정사항을 변화시키고자 맥아더 장군을 비롯한 유엔군 지휘부 측에 지속적으로 의견을 타진하였다. 하지만 결론적으로 공군 지휘부의 입장을 관철시키는 데는 실패하였다. 9월 10일, 맥아더 장군이 “상륙작전 계획이 이미 진행되고 있어 항공작전과 관련한 수정은 어렵다”는 결정을 내렸기 때문이다. 결국 공군 지휘부는 상륙작전이 종료되면 “항공전역에 대한 책무가 [다시] 스트레이트메이어 장군에게 귀속될 것 (belonged to)”이라는 맥아더 장군의 답변을 받아내는 것에 만족하며, 기존 결정을 수용해야 했다.⁷⁰⁾

이처럼 미 극동공군은 인천상륙이라는 6·25전쟁기 가장 빛났던 군사작전에 직접적으로 참여하지 못한 채, 중심부에서 한 발짝 물러서 상륙작전의 진행을 지켜봐야 했다. 그 결과 미 공군의 대표적인 공간사(公刊史)에서도 인천상륙작전에 대한 부분은, 이것이 6·25전쟁사에서 지닌 중요성과는 무관하게 매우

67) 미 극동공군 소속 전력 중 한반도에 전개하였던 제5공군 전력의 일본 내에서의 임무가 일본이 영공방위였기 때문에 이들의 평시 훈련은 방공임무에 적합한 프로그램을 중심으로 운영되었다. 보다 자세한 내용은 다음의 저작을 참고할 것. 장성규, 『6·25전쟁기 미국의 항공전략: 현대 항공전략의 기원』, pp. 179-181.

68) 심지어 인천지역 범주내에 위치한 김해와 수원비행장에 대한 무력화 임무는 해상 항공력이 담당하도록 결정되었다. 와이블러드 엠틀, 『극동공군사령관 조지 E. 스트레이트메이어 장군의 한국전쟁 일기』, pp. 260-262.

69) Buell, “한국에서 해군의 리더십: 초기 6개월”, Marolda 편, 『한국전쟁과 미국 해군』, p. 185.

70) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p. 151.

적은 지면만을 할당받아야 했다.⁷¹⁾ 그리고 전장에서의 항공력 운영과 관련해 해군 측과 또 한 차례의 마찰을 경험하면서 공군 지휘부의 해상 항공력에 대한 인식은 더욱 부정적으로 변화할 수밖에 없었다.

문제는 이러한 상황이 인천상륙작전의 성공에 있어 공군력과 해상 항공력으로 통칭되는 유엔 항공력이 미친 영향을 객관적으로 평가하는 데 저해요인이 되었다는 점이다. 일차적으로는 이는 공군력이 실제 상륙작전의 성공에 직접적으로 기여한 바를 제대로 식별할 수 없도록 하였다. 상륙작전에 지상 기반 항공력이 직접 관여하지 않았다는 사실이 곧 이들이 상륙작전의 성공에 기여한 바가 미미했음을 의미하는 것이 아님에도, 마치 둘이 동의어인 양 치부되었던 것이다. 또한 해상 항공력이 2장에서 언급한 이유와는 다른 측면에서 재차 공군력의 한계를 보완하는 중요한 역할을 수행했음에도 불구하고 그 가치가 간과되는 결과를 낳았다. 당시 항모는 지상 기반 항공력이 제대로 수행하기 어려운 대규모 해상작전에서의 항공지원을 성공리에 완수함으로써 전황을 바꾸는 데 결정적인 기여를 했던 것이다.

2. 인천상륙작전의 성공에서 공군과 해상 항공력의 역할

인천상륙작전은 역사상 가장 성공적인 상륙작전 사례 중 하나로 일컬어진다. 이렇게 인천상륙이 ‘성공적’이라 지칭되는 이유는 일차적으로 최소한의 피해로 적군의 후방에 대규모 병력을 안정적으로 상륙시켰기 때문이다. 그리고 이로 말미암아 “전세가 완전히 뒤바뀌어 북진정책을 통한 북한으로의 반격이 가능”해졌다는 사실 역시 해당 상륙작전을 ‘성공적’이라 평하는 데 중요한 잣대로 활용되어 왔다.⁷²⁾

사실 인천상륙작전이 6·25전쟁사 연구자들에게 있어 가장 중대한 군사작전 중 하나로 인식되고 있음은 부인할 수 없다. 하지만 1950년 9월 중순부터 다음 달 말까지 유엔군이 이루어낸 일련의 성과 모두를 상륙작전의 결과라 과대해석해서는 곤란하다. 엄밀히 말해 인천상륙작전이 최종적으로 ‘성공적’일

71) 6·25전쟁기 미 공군의 작전과 관련해 가장 방대하고 구체적인 연구를 진행한 퓨트렐조차도 인천상륙작전에 대해서는 그 계획수립 과정을 중심으로 5장예의 서두에 간략하게만 언급하였다. 그리고 해당 시기 공군작전과 관련한 지면의 대부분을 낙동강 방어선 지원작전에 할애하였다. Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, Chapter 5.

72) 이상호(2019), “인천상륙의 크로마이트 작전 4가지 계획과 그 함의,” 『軍史』 제110호, p. 359.

수 있었던 이유는, 인천에 상륙한 10군단 병력이 서울을 탈환하는 데 성공함과 동시에 미 8군을 위시한 지상병력이 낙동강 전선을 돌파하고 북진에 성공하였기 때문이다. 분명 인천상륙의 성공이 이러한 유엔군 지상전역의 수행에 큰 도움을 준 것은 사실이지만, 전략적인 성과를 상륙작전이라는 단일요인으로부터 찾는 것은 복합적이며 상호주의적인 전쟁의 속성을 “지나치게 단순화하는 것”에 지나지 않는다.⁷³⁾

비슷한 관점에서 ‘인천상륙과 뒤이은 북진’이라는 성과가 특정 군종만의 업적이라 단정 짓는 것도 곤란하다. 바다와 육지에서의 활동뿐 아니라 공중으로부터의 지원 역시 이러한 성공에 직간접적으로 기여했기 때문이다. 특히 그 과정에서 항모에 기반한 해상 항공력과 미 극동공군을 중심으로 한 지상 기반 항공력 간의 상호 보완적 관계가 유엔군의 전략적 성공에 매우 중대한 영향을 미쳤다.

우선 유엔 공군력은 공중우세를 지속함과 동시에 적극적인 항공차단작전을 통해 공산 측 병력의 이동을 철저히 봉쇄해 인천상륙작전이 성공적으로 진행될 수 있는 기반 환경을 조성하였다. 먼저 전장에서의 공중우세 확보를 통해 상륙작전이 공중으로부터의 위협에 의해 방해받지 않도록 했다. 널리 알려져 있듯 상륙작전의 성공을 위해서는 해양통제 달성이 필수이며, 이러한 해양통제 확보의 선결 조건이 바로 공중우세의 획득이다. 조악한 성능을 지닌 항공기의 위협만으로도 상륙작전 수행에 큰 제한이 발생한다는 사실은 이미 1915년 영국군의 갈리폴리(Gallipoli) 상륙작전 실패를 통해 익히 알려진 바였다.⁷⁴⁾ 그리고 이러한 교훈을 발판 삼아 미 극동공군 역시 상륙작전의 성공을 위해 북한의 잔존 항공력이 상륙부대를 방해하지 못하도록 공중우세 유지를 위한 보이지 않는 노력을 지속하였다.

사실 인천상륙작전 당시 북한군은 상륙작전을 충분히 방해할 만한 수준의 항공력을 보유하고 있었다. 1950년 8월 말을 기준으로 북한군이 보유하고 있던 전투기가 여전히 30여 대에 달했으며, 이들에 의한 공격행위 역시 간헐적으로 지속되고 있었기 때문이다.⁷⁵⁾ 특히 8월 22일과 23일 양일에 걸쳐 북한 항공기에 의해 서해에서 작전을 펴던 영국해군 소속 구축함 코머스함(HMS

73) 김대성(2018), “인천상륙작전의 성공요인에 대한 군사전략적 분석: 기동전략과 소모전략을 중심으로,” 『군사』 제106호, pp. 208-209.

74) Tim Travers(2004), *Gallipoli 1915*, Stroud: Tempus, pp. 221-237.

75) 북한 항공기에 의한 공격은 8월 중순부터 9월 15일 사이에만 6차례 이상 보고되었다. 장성규, 『6·25전쟁기 미국의 항공전략: 현대 항공전략의 기원』, pp.126-127.

제7회 공군역사 학술회의

Comus)과 한국 해군 함정이 공격을 받는 일이 발생함에 따라 인천 상공에 대한 확실한 공중우세 장악의 필요성이 더욱 커졌다.⁷⁶⁾ 이에 따라 극동공군은 먼저 북한 내에 위치한 비행장을 폭격하여 이들을 철저히 무력화하고자 하였다. 그 결과 9월 11일에는 북한에 의해 재사용 가능성이 보이는 신막 비행장(K-37), 12일에는 평양 내 비행장에 대한 폭격이 시행되었다. 헬리언의 표현에 따르면 공군력이 “상륙함정 또는 상륙해안을 공격하기 위한 징검다리(staging bases)로 활용될 수 있는 북한 내 모든 비행장에 대한 무력화라는 매우 중대한 역할”을 담당했던 것이다.⁷⁷⁾

또한 극동공군은 극동공군 폭격기사령부(Bomber Command) 소속 중폭격기를 동원하여 서울-인천으로 이어지는 주요 교통로를 공격함으로써 공산 측 병력이 인천으로 증원되는 것을 차단하고자 하였다. 이를 위해 극동공군이 9월 2일 서울-인천으로 연결되는 주요 철도 및 교량 목록 56개를 폭격기사령부에 제공함에 따라, 상륙 예정 D-10일부터 인천을 고립시키기 위해 항공차단작전이 실시되었다.⁷⁸⁾ 그 결과 B-29 폭격기들은 9월 9일에서 12일 사이에만 북한으로부터 38선 이남으로 이어지는 주요 철도 46곳을 파괴하였으며, 9월 13일에는 무려 60여 대에 이르는 B-29를 동원해 서울 인근의 교통로와 조차장 등을 추가로 폭격하였다.⁷⁹⁾

극동공군의 항공차단작전은 실제 인천상륙작전의 최종적인 성공에 지대한 영향을 미쳤다. 주요 교통로의 파괴가 북한군 병력의 인천으로의 이동을 철저히 방해했기 때문이다. 당시 북한군 지휘부는 인천상륙 관련 징후를 파악한 후 서둘러 낙동강 전선에 위치한 일부 사단 병력을 수도권으로 이동시키려 하였다. 이러한 사실은 9월 20일에 있었던 김일성과 북한주재 소련대사였던 슈티코프(Terenty Shtykov) 간의 담화 내용을 통해 확인 가능하다. 당시 슈티코프가 “주요 전선에서 사단들을 서울 지역으로 신속히 이동시키는 것”이 중요하다고 조언하자, 김일성은 “자신이 이 사단들을 서울 지역으로 집중시키라는 명령을 하달”했다고 답했기 때문이다.⁸⁰⁾ 하지만 소련군 총참모부 작전

76) Field Jr., 『미국 해군 작전의 역사: 한국전』, p. 260, 263.

77) Hallion, *The Naval Air War in Korea*, p. 59.

78) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p. 153.

79) 와이블러드 엠크, 『극동공군 사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, p. 287; Air Force History Museums Program, *Steadfast and Courageous: FEAF Bomber Command and the Air War in Korea 1950-1953*, p. 19.

80) “조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 외무성 제1부상에게 보낸 전문, 중국인민지원군의 참전 가능성에 대한 조선민주주의인민공화국 정부의 논의에 대하여”, No.1238, (1950년

총국의 보고서에 언급되어 있는 것처럼 “상륙을 막기 위해 부산 교두보에서 서울 지역으로 부대들을 이동시키려는 조선인민군의 시도는 성공하지 못했다.” 극동공군 전력이 “공중에서 아무런 저항도 받지 않은 채 교통로를 지속적으로 통제하는 한편 주·야간에 걸쳐 인민군의 모든 이동을 방해”했기 때문이었다.⁸¹⁾

또한, 극동공군 전력은 북한군의 서울에서 인천으로의 병력이동조차도 철저히 제한하였다. 실제 북한 지휘부는 인천에 대한 방어를 강화하기 위해 9월 14일 서울에 주둔하고 있던 제18보병사단 예하의 병력을 인천으로 급파하였다. 하지만 소련 군사고문단장 라주바예프(Vladimir N. Razuvaev)가 그의 보고서에 적시한 것처럼 해당 부대원들은 인천으로 이동하는 도중 유엔 항공기에 발각되어 집중공격을 받았다. 그 결과 “병사 및 장교들은 소사 지역에서 무기를 버리고 민간인 복장으로 갈아입은 후 뿔뿔이 흩어져 민간인 거주지역으로 숨어들었다”고 한다.⁸²⁾ 이로 인해 북한군은 제대로 된 방어진영을 갖추지 못한 채, 수백명 단위로 분산되어 대규모 상륙군을 저지해야 했다.⁸³⁾

이처럼 극동공군을 중심으로 한 지상 기반 항공력이 적군의 방해 없이 안정적으로 상륙작전이 수행될 수 있는 기반 환경을 조성하였다면, 항모전력은 실제 상륙부대의 상륙과 뒤이은 진격 과정을 근접지원하며 작전의 성공에 직접 기여하였다. 일차적으로 해상 항공력이 상륙작전을 위해 수행한 임무는 북한 지휘부를 기만하기 위한 서해안 전반에 대한 항공폭격 활동이었다. 당시 인천상륙작전 계획자들은 북측에 상륙지점에 대한 정보를 9월 13일까지만 숨길 수 있다면, 설사 그 이후에 상륙 목표지점이 인천이라는 사실을 인지해도 적절히 대응할 수 없을 것이라 판단하였다. 이에 따라 서해안의 주요 착륙 예상 지점을 동시 공격하여 공산 측에 혼란을 주고자 했다. 이를 위해 9월 초부터 벨리 포지함과 필리핀 씨함, 그리고 트라이엄프함의 함재기를 동원하여 평양, 서울, 군산 등지에 대한 공중폭격을 진행하였다.⁸⁴⁾

9월 21일), 국사편찬위원회, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950~53년』, pp. 144-145.

81) “소련군 총참모부 작전총국 보고서, 1950년 6월 25일~1952년 12월 31일 조선에서 미 공군의 전투행동에 대해서”, (1953년 1월 27일), 국사편찬위원회, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950~53년』, p.671.

82) 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6·25전쟁 보고서 2』, p. 230.

83) 북한군의 방어와 관련한 자세한 내용은 다음의 저작을 참고할 것. 국방군사연구소, 『한국전쟁 상』, pp. 406-431.

84) Knott, “하늘에서의 공격: 한국전쟁에서 해군 항공작전”, Marolda 편, 『한국전쟁과 미국해군』, p. 383; Cagle and Manson 저, 『한국전쟁해전사』, pp. 113-114.

제7회 공군역사 학술회의

이어 인천상륙에 앞서 반드시 선점해야 할 월미도에 대한 무력화를 시도하였다. 당시 월미도는 76mm 포 3문과 37mm 포 2문 등을 보유한 500여 명의 북한군 병력에 의해 방어되고 있었는데, 월미도의 신속한 점령을 위해 이러한 도서 내 방어병력을 단시간 내에 섬멸하는 것이 중요했다.⁸⁵⁾ 이에 따라 9월 10일, 네이팜탄을 탑재하고 시실리함과 바동 스트레이트 함으로부터 출격한 코르세어기들이 월미도 전역을 폭격하였다. 그리고 단 하루의 폭격으로 월미도 내 목표 표적의 90%가량을 파괴하는 성과를 거두었다.⁸⁶⁾

기만작전과 월미도에 대한 폭격을 성공리에 수행한 해상 항공력의 다음 역할은 상륙지점에 대한 초계비행을 통해 적군의 이상징후를 감시하는 한편, 상륙함정 및 지원함정이 안전하게 작전지역으로 이동할 수 있도록 호위하는 임무였다. 이를 위해 인천 해역 인근에서 영국해군 소속 트라이엄프함의 함재기가 지속적으로 초계비행을 지속하는 한편, 제77기동부대 소속 함재기들이 전투초계를 통해 일단의 군함들을 인천 해안으로까지 호위하였다. 당시 함재기들의 초계비행은 상륙 및 지원함의 안전확보에 매우 중요했다. 지리적으로 인접한 중국 및 소련의 잠수함 개입 가능성과 북한군의 기뢰부설 가능성 때문이었다. 특히 9월 4일 진남포 인근에서 북한군에 의한 부유기뢰 설치가 최초 보고됨에 따라 기뢰의 실질적 위협 가능성이 상당했기에, 함재기에 의한 면밀한 초계활동이 더욱 중요해졌던 것이다.⁸⁷⁾

마지막으로 해상 항공력은 인천지역 인근에 배치된 북한군의 방어병력을 무력화는 한편 상륙부대의 안전한 상륙과 진격을 근접지원하였다. 당시 인천지역의 배치되어있던 방어병력은 월미도 방어병력을 제외하고 대략 3천여 명 수준이었다. 이들은 76mm 포와 37mm 고사포로 무장하고 인천항 서쪽 부근에 방어진지를 구축하고 있었다.⁸⁸⁾ 인천을 점령하고 이후 서울로 진격하는 과정에서는 곳곳에 산개한 제18보병사단 소속 병력을 상대해야 했다.

일차적으로 해상 항공력은 상륙부대의 안전한 상륙을 지원하고자 상륙 당일 아침에 1차 확보지점인 월미도를 재차 폭격하는 한편, 오후에는 2차 상륙

85) 김광수(2008), “한국전쟁 전반기 북한의 전쟁수행 연구: 전략, 작전지휘 및 동맹관계”, 경남대학교 박사학위논문, p. 243.

86) Field Jr., 『미국 해군 작전의 역사: 한국전』, p. 308; Knott, “하늘에서의 공격: 한국전쟁에서 해군 항공작전”, Marolda 편, 『한국전쟁과 미국해군』, p. 383.

87) Field Jr., 『미국 해군 작전의 역사: 한국전』, pp. 315-318; 김인승(2019), “한국전쟁기 서해 도서공방전의 발발: 공산군의 대화도 공격을 중심으로”, 『한국군사학논집』, 第75輯 第1卷, p. 160.

88) 김광수, “한국전쟁 전반기 북한의 전쟁수행 연구: 전략, 작전지휘 및 동맹관계”, p. 243.

지점인 인천항 인근의 병력주둔 지역에 대한 정지작업(softening-up strike)을 실시하였다. 이 결과 월미도 상륙병력은 문자 그대로 “보잘 것 없는 저항을 받으면서 진격”하여 단 17명의 부상자만 발생한 채 도서 점령에 성공하였다.⁸⁹⁾ 이어 오후에 진행된 인천항으로의 상륙작전에서도 6척의 항모에서 출격한 30여 대의 함재기가 90분 간격으로 교대하며 인천항 인근의 북한군 병력 이동현황을 지속적으로 관찰하는 한편 북한군 방어진지를 네이팜탄과 500 파운드 폭탄으로 폭격하였다.⁹⁰⁾ 이러한 해상 항공력의 적극적인 지원 결과 10군단 병력은 월미도 상륙 이후 이틀간 도합 222명의 사상자만을 발생시키며 인천에 성공리에 입성할 수 있었다.⁹¹⁾

예상보다 적은 피해로 완수할 수 있었던 상륙 자체와는 달리, 이후의 진격 과정은 그리 순조롭지만은 않았다. 북한군 병력의 무장과 규모가 상륙부대에 비해 질적·양적 측면 모두에서 매우 빈약했음에도 불구하고 이들의 저항이 곳곳에서 상당히 끈질기게 지속되었기 때문이다. 이러한 저항은 특히 상륙부대가 서울에 가까워질수록 강력해져서 일부 지역에서는 북한군이 상륙부대를 수일간 방어해내거나 심지어 격퇴하는 모습을 보이기까지 하였다.⁹²⁾ 다소 과장된 면이 없지 않으나 라주바예프의 보고서에서도 “분산되고 무장이 제대로 되어 있지 않은 조선인민군 부대들마저도 강력하게 무장하고 잘 훈련된 3만여 명의 미군 해병사단을 저지할 수 있었다.”며 상륙부대가 북한군 대비 전력상의 우위를 제대로 활용하지 못하였음을 언급하였다.⁹³⁾

그럼에도 상륙부대는 결국 인천상륙으로부터 열흘 후인 9월 25일 ‘서울의 해방’을 선언할 수 있었는데, 그 과정에서 해상 항공력이 또 한번 중요한 역할을 수행하였다. 9월 17일에서 21일 사이 인천과 영등포 산업단지, 그리고 김포 비행장 인근에서 강력하게 저항하던 북한군의 예봉을 꺾은 것이 바로 항모로부터 출격하였던 코르세어와 AD 스카이라이더였기 때문이다.⁹⁴⁾ 당시 10군단에 대한 근접항공지원작전은 여전히 극동공군이 아닌 해상 항공력에 의해 제공되고 있었다. 인천 부근에 정박해 있던 총 6척에 이르는 항모에 탑재되어 있던 함재기의 수량이 총 300여 기로 10군단 병력을 지원하기 충분

89) Field Jr., 『미국 해군 작전의 역사: 한국전』, pp. 324-325.

90) 위의 책, p. 326.

91) 위의 책, p. 338.

92) Utz, “바다로부터의 공격: 인천상륙작전,” Marolda 편, 『한국전쟁과 미국해군』, pp. 128-131.

93) 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6·25전쟁 보고서 1』, p. 236.

94) Utz, “바다로부터의 공격: 인천상륙작전,” pp. 125-131.

제7회 공군역사 학술회의

한 수준이었을 뿐 아니라, 당시 10군단의 주 전력인 미 해병부대가 항모가 지원하는 근접항공지원작전 방식에 더 익숙했기 때문이다.⁹⁵⁾

그 결과 해상 항공력은 격전지역에 대한 적재적소의 지원을 통해 단기간 내에 다수의 북한군 방어병력에 피해를 입히는 한편, 차량 203대와 포대 10개, 그리고 탱크 4기 등을 파괴하는 성과를 거두었다.⁹⁶⁾ 그리고 이러한 지원 활동은 상륙군이 성공리에 서울을 점령하는 데 지대한 공헌을 하였다. “적은 조선인민군 부대들에 대한 강력한 포격과 항공활동 덕분에, 방어로 전환한 조선인민군 부대들에 큰 손실을 입히고 그 저항을 멈추게 할 수 있었다”는 공산 측의 분석이 상륙부대의 진격 과정에서 해상 항공력이 직접적으로 기여한 바를 단적으로 증명한다고 할 수 있다.⁹⁷⁾

이처럼 인천상륙작전의 성공에는 대단위 병력을 인천으로 수송한 해상전력의 활약뿐 아니라, 유엔 공군과 해상 항공력의 결정적인 지원이 존재하였다. 유엔 공군력이 활발한 작전활동을 통해 상륙작전의 성공을 위해 요구되는 우호적인 환경을 조성하는 동안, 해상 항공력은 그들의 오랜 경험을 바탕으로 상륙작전의 각 단계에 적극 개입하며 직접적인 지원을 아끼지 않았던 것이다.

IV. 맺음말

본 논문에서는 6·25전쟁 초기 유엔 항공작전에서 해상 항공력이 보인 역할과 가치에 대해 살펴보았다. 특히 전쟁 이전부터 지속된 미 공군과 해군 지휘부 간의 갈등으로 인해 다분히 경쟁적인 형태로만 인식되어 왔던 두 항공력 간의 관계를, 이들이 실제 한반도 전장에서 보인 기능적 역할에 기초하여 재검토하였다. 그리고 ‘움직이는 비행장(mobile airfield)’이자 대규모 해상작전 지원에 적합하도록 훈련받은 해상 항공력의 특성으로 인해, 이것이 한반도에서 공군력의 한계를 메우는 ‘보완적 항공력’으로 활동하였음을 보였다.

95) 공군과 해병대 간의 근접항공지원작전 방식의 차이에 대해서는 다음의 저작을 참고할 것. Knott, “하늘에서의 공격: 한국전쟁에서 해군 항공작전”, Marolda 편, 『한국전쟁과 미국해군』, pp. 375-377.

96) Cagle and Manson 저, 『한국전쟁해전사』, p. 137.

97) 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6·25전쟁 보고서 1』, p. 236.

실제 항모는 개전 초 북한의 급격한 남진과 열악한 남한 내 비행장 상태로 인해 지상 기반 항공력의 운영에 심각한 제한이 발생한 상황 속에서도, 지상에 대한 원활한 항공지원이 계속될 수 있도록 긴밀하게 보조하였다. 특히 신속한 응답시간과 장기체공 능력을 바탕으로 위기상황에 처해있던 지상군을 효과적으로 지원함으로써 유엔 지상군이 패배하지 않도록 하는 데 “결정적인 지원(critical assistance)”을 하였다.⁹⁸⁾ 또한 항모는 인천상륙이라는 대규모 해상작전을 지원함에 있어 특유의 전문성을 바탕으로 상륙작전의 성공에 핵심적인 역할을 담당하였다. 특히 공군력이 제공작전과 항공차단작전을 바탕으로 안정적으로 상륙작전이 수행될 수 있는 기반 환경을 조성하는 동안, 항모 전력은 공군력이 익숙하지 않은 상륙 과정 전반을 근접지원하며 공군력의 부족한 부분을 훌륭하게 보완하였던 것이다.

물론 전쟁 후반부에 이르러 전선이 38도선 부근으로 안정화되고, 인천상륙작전과 같은 대규모 해상작전이 재차 시도되지 않음에 따라 해상 항공력이 지닌 특수성은 감소하게 되었다. 그 결과 전장에서 해상 항공력의 역할 및 가치는 ‘공군력에 대한 추가적인 항공력’ 정도로 퇴색될 수밖에 없었다. 남한 내 존재하는 비행장이 안정적으로 가동되고 유엔 항공력 운용 방향이 전선 후방 지역에 대한 항공차단작전과 전략폭격에 치중되면서 자연스럽게 지상 기반 항공력의 취약점이 사라지고 그 강점이 온전히 발휘되기 시작했다.

하지만 개전 초기 지상의 비행장에 기반한 공군력의 활용에 제한이 발생하고 대규모 해상작전 수행의 중요성이 부각되었던 시기, 항모와 그 예하 함재기들은 공군력에 대한 ‘보완적인 항공력’으로서 그 유용성을 훌륭히 증명하였다. 그리고 70여 년 전 한반도 전장에서 항모가 보였던 가치와 유용성은 여전히 현재진행형이라 할 수 있다. 6·25전쟁 당시 지상 기반 항공력이 지녔던 한계들이 아직 완전히 극복되지 않았기 때문이다.

일단 지상의 고정적인 비행장에 의존할 수밖에 없는 공군력의 한계는 스텔스기와 무인 정찰기가 운용되고 있는 현시점에도 여전히 유효하다. 또한, 삼면이 바다로 둘러싸인 한반도의 전장환경은 여전히 바다로부터 시작되는 대규모 해상작전의 필요성을 지속시키고 있다. 그러하기에 한국 공군은 항시 북한의 기습공격에 의해 지상의 기지가 무력화될 잠재적 위험성에 대비해야 함과 동시에, 전통적인 형태의 공군작전뿐 아니라 고난도의 해상작전을 엄호하

98) Ian Speller(2011), "Limited War and Crisis Management" in Tim Benbow (ed.) *British Naval Aviation: The First 100 Years*, Surrey: Ashgate, p. 156..

제7회 공군역사 학술회의

고 지원할 수 있는 능력을 보유한 전문 항공전력을 운영할 필요가 있다. 그리고 이들 두 가지 목적에 부합하기 위한 최적의 방편 중 하나가 바로 ‘보완적 항공력’인 항모의 운영임은 부인하기 어려운 사실일 것이다.

6·25전쟁 당시 지상과 해상의 두 항공력 간의 관계는 다분히 갈등적으로 인식되었다. 전쟁 이전부터 이어졌던 미 공군과 해군 간의 경쟁 구도 때문이었다. 이로 인해 한반도 전장에서 항모가 지닌 ‘보완적 항공력’으로서의 역할과 가치가 객관적으로 인식되지 못하는 문제가 지속되어 왔다. 이제 여전히 유효한 70년 전의 교훈을 다시금 되짚어보며, 한반도 안보를 위한 최적의 항모 운영방식에 대해 두 군이 함께 고심할 때이다. 그리고 이것이 한국형 항모 사업이 추진되고 있는 현시점에 다시금 6·25전쟁기 해상 항공작전이 주목받아야 할 이유이다.

<참고문헌>

■ 1차 자료

RG 550, "Report From the Secretary of Defense to the President of the United States on Operations in Korea during the period of 25 June 1950 to 8 July 1951", Part I. PRELUDE.

Barcus Report, (OPD 384.5 Korea), "An Evaluation of the Effectiveness of the United States Air Force in the Korean Campaign, Vol. I, Command and Organization."

■ 2차 자료

공군본부(2005). 『스트레이트메이커 장군의 한국전쟁 일기』. 계룡: 공군본부.

국방군사연구소(1995). 『한국전쟁 (상)』. 국방군사연구소.

국방부 군사편찬연구소(2001). 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6·25전쟁 보고서 1』. 서울: 국방부 군사편찬연구소.

_____ (2001). 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6·25전쟁 보고서 2』. 서울: 국방부 군사편찬연구소.

국사편찬위원회(2006). 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950-53년』. 과천:국사편찬위원회.

김광수(2008). “한국전쟁 전반기 북한의 전쟁수행 연구: 전략, 작전지휘 및 동맹 관계”. 경남대학교 박사학위논문.

김대성(2018). “인천상륙작전의 성공요인에 대한 군사전략적 분석: 기동전략과 소모전략을 중심으로”, 『군사』, 제106호.

김인승(2019). “한국형 항공모함 도입계획과 6·25전쟁기 해상 항공작전의 함의”, 『국방정책연구』 제35권 제4호.

_____ (2019). “한국전쟁기 서해 도서공방전의 발발: 공산군의 대화도 공격을 중심으로”, 『한국군사학논집』, 제75집 제1권.

제7회 공군역사 학술회의

김태우(2013). 『폭격』. 서울: 창비.

와이블러드 엠크, 문관현 외 옮김(2011). 『극동공군 사령관 조지 E. 스트레이트
마이어 장군의 한국전쟁 일기』. 서울: 플래닛미디어.

이성만, 강창부(2018). 『항공우주시대 항공력 운용: 이론과 실제』. 서울: 도서출판
오름.

장성규(2013). 『6·25전쟁기 미국의 항공전략: 현대 항공전략의 기원』. 서울:
좋은땅.

한상기(2009). “한국 해군의 항공모함 보유 필요성 검토”, 『군사논단』, 제57호.

Appleman, Roy E.(1992). *South to the Naktong, North to the Yalu*.
Washington D.C.: Center of Military History, United States Army.

Air Force History Museum Program(2000). *FEAF Bomber Command and the
Air War in Korea 1950-1953*. Air Force History Museum Program.

Barlow, J. G., 윤영식 역(2010). 『제독들의 반란』. 랜드앤마린.

Boose, Jr., David W.(2013). “한국전에서 근접항공지원에 대한 육군의 관점”, 계
룡: 공군본부, 『6·25전쟁 연합항공전사 1950-1953』. 계룡: 공군본부.

Buell, Thomas B.(2010). “한국에서 해군의 리더십: 초기 6개월”, Marolda,
Edward J. 편. 김주식 외 역. 『한국전쟁과 미국 해군』, 서울: 한국해양전
략연구소, 2010.

Cagle, Malcolm W. and Manson, Frank A.(2003). 신형식 역. 『한국전쟁해전사
』. 21세기군사연구소.

Field, Jr., James A., 김주식 역(2013). 『미국 해군 작전의 역사: 한국전』. 서울:
한국해양전략연구소.

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

Gatchel, Theodore L.(1996). *At the Water's Edge: Defending against the
Modern Amphibious Assault*. Annapolis: Naval Institute Press.

Hallion, Richard P.(2016). “The Air War in Korea, 1950-1953: An
American Perspective”, 계룡: 공군본부, 『제3회 공군역사재단 국제학술
회의 논문집』.

- _____ (1986). *The Naval Air War in Korea*. Baltimore, Maryland: The N&A Publishing Company of America.
- Hearn, Chester G.(2005). *Carriers in Combat: The Air War at Sea*. London: Praeger.
- Jackson, Robert(1997). *Air War Korea 1950-1953*. England: Airlife.
- Millett, Allan R.(1990). "Korea, 1950-1953", in Benjamin Franklin Cooling (ed.), *Case Study in the Development of Close Air Support*. Washington: GPO.
- _____ (2010). *The War For Korea, 1950-1951: They Came From the North*. Kansas: University Press of Kansas.
- Neufeld, Jacob and Watson, George M. Jr. eds.(2005). *Coalition Air Warfare in the Korean War 1950-1953*. Washington, D.C.: U.S. Air Force History and Museums Program.
- R. P. Lansdown, John(1997). *With the Carriers in Korea*. Crecy Publishing Limited.
- Speller, Ian(2011). "Limited War and Crisis Management" in Tim Benbow (ed.) *British Naval Aviation: The First 100 Years*. Surrey: Ashgate.
- Thompson, Warren(2012). *Naval Aviation in the Korean War: Aircraft, Ships and Men*. Barnsley: Pen & Sword Aviation.
- Travers, Tim(2004). *Gallipoli 1915*. Stroud: Tempus.
- Utz, Curtis A.(2010). “바다로부터의 공격: 인천상륙작전”, Marolda, Edward J. 편, 김주식 외 역, 『한국전쟁과 미국 해군』. 한국해양전략연구소.
- Wells, Samuel F., 박행웅 옮김(2020). 『한국전쟁과 냉전의 시대』. 서울: 한울아카데미.
- Y'Blood, William T. ed.(1999). *The Three Wars of Lt. Gen. George E. Stratemeyer: His Korean War Diary*, US Government Printing Office.
- Y'Blood, William T.(2000). *MiG Alley: the Fight for Air Superiority*. Washington D.C.: Government Printing Office.

**이승만 정부의 항공력 건설 정책과
공군 장교 총원 과정(1948~1953)**

이승만 정부의 항공력 건설 정책과 공군 장교 충원(1948-1953)

이 지 원 (공군사관학교 교수)

목 차

- I. 서론
- II. 이승만 정부의 초기 항공력 건설 정책과 항공 장교 충원
(1948. 5.~1949. 9.)
- III. 「한국 공군을 위한 미국의 원조 프로그램 제안」과 공군
장교 충원(1949. 10.~1951. 6.)
- IV. 「한국 공군 확장을 위한 제안과 공군 장교 충원
(1951. 7.~1953. 7.)
- V. 결론

I. 서론

1950년 6월 25일, 전쟁이 일어났을 때 한국 공군은 L형 훈련기 12대와 T-6 훈련기 10대를 보유하고 있었고 비행부대의 조직은 조약했으며, 비행시간 1,000시간 이상의 숙련 조종사는 11명에 불과했다.¹⁾ 항공기를 제작할 산

1) L-4 훈련기 8대, L-5 훈련기 4대, T-6 훈련기 10대였다. Roy E Appleman, *United States*

제7회 공군역사 학술회의

업적 역량은 턱없이 부족했고, 설령 해외에서 항공기를 도입하더라도 그것을 운영할 군수 능력이 빈약해서 항공력의 성장을 기대하기 어려운 조건이었다.

그러나 6·25전쟁을 겪으면서 한국의 항공력은 급격하게 성장했다. 휴전협정이 체결된 1953년 7월에 한국 공군은 F-51 전투기 80대를 포함하여 총 110여 대의 항공기를 갖추고 있었으며, 전투비행단과 훈련비행단을 보유하고 있었다.²⁾ F-51 전투기로 전투를 수행했거나 훈련을 받은 조종사의 수는 160여 명에 달했다.³⁾ 한반도의 많은 귀중한 것들이 파괴되었던 그 기간은 항공력에 대해서만큼은 뚜렷한 성장의 시간이었다.

육군 역시 그 전쟁을 겪으며 비약적으로 성장했지만, 공군에게 그 성장의 의미는 훨씬 더 컸다. 전시에 전투력을 양성하는 일이 갖는 중요성이 달랐기 때문이다. 이어지는 전투에서 승리하여 전선을 밀어 올리고 점령지를 확대하는 것이 관건이었던 육군에게 전시 전투력 양성은 다음 전투를 위한 준비였고, 따라서 전투를 지속할 수 있는 여건을 제공한다는 의미를 지녔다. 그러나 누적되는 전투 속에서 적군의 항공력을 파괴하고 아군의 항공력은 보존함으로써 공중에서의 행동의 자유를 확보하고 유지하며 확대하는 것이 중요한 공군에게 전시 전투력 양성은 전투 그 자체였다.⁴⁾ 6·25전쟁에서 공산 측 항공력을 파괴하여 공중에서 행동의 자유를 제약하는 역할을 연합군 항공력이 담당하는 동안 한국 공군은 전투를 수행하면서 동시에 항공력을 건설함으로써 전쟁 기간 중 꾸준히 공중에서 행동의 자유를 확대했다. 그래서 1950년 6월에 북한군 전투기의 공격에 무방비로 노출되었던 한국 공군은 불과 3년 후에는 고지전이 벌어지는 전선 상공에서 자유롭게 근접항공지원작전을 수행하는 수준으로 행동의 자유를 향유 할 수 있었다.

따라서 개별 전투들의 진행 과정과 성과만을 조명하는 방식으로는 6·25전쟁에서 공군이 어떤 역할과 기여를 했는지 제대로 이해할 수 없다. 전쟁을 수

Army in the Korean War: South to the Naktong, North to the Yalu(June–November 1950) (Washington, D.C.: US Government Printing Office, 1992), p. 17; 공군본부, "A brief History of the Republic of Korea Air Forces(1951. 10. 20.)" 『元山作戰 基本計劃案外』; "South Korean Army Air Forces(1949. 9. 12.)", *Air Intelligence Information Report*.

2) 국방부전사편찬위원회, 『國防史2(1950.6.-1961.5.)』(서울: 국방부, 1987), p. 388.

3) 공군본부, 『F-51 수료조종사명부』.

4) 6·25전쟁에서 육군은 '순차전략(Sequential Strategy)'을 공군은 '누적전략(Cumulative Strategy)'을 수행했다고 평가할 수 있다. 순차전략과 누적전략의 개념에 대해서는 다음을 참고할 것. J.C. Wylie, *Military Startegy*, (Annapolis: Naval Institute Press, 1967), pp. 22-27.

행하면서 어떻게 항공력을 건설하고 유지했는지 함께 살펴보아야만 비로소 온전한 평가가 가능한 것이다.

그러나 이에 대한 학계의 관심과 노력은 부족하다. 그 원인은 두 가지를 꼽을 수 있다. 우선 그 전쟁에 대한 연구지원과 연구자의 편중으로 인하여, 대부분의 연구는 지상전에 초점이 맞춰져 있다. 군 기관의 역사서들은 대부분 육군의 사고방식으로 그 전쟁을 기록하고 있다. 연속되는 전투의 나열과 그에 따른 전선의 이동으로 전쟁의 과정을 이해하려는 방식으로는 특정 공간에서의 통제력 획득과 유지에 사활을 걸고 있는 공군과 해군의 활동을 제대로 포착하기 어렵다. 기껏해야 지상전투에 항공지원이나 해상보급이라는 모습으로 잠시 등장했다 사라지는 모습이 반복될 뿐이다. 그러나 공중과 해상에서 행동의 자유는 공기와도 같아서 그것을 확보하고 있을 때는 그 중요성이 드러나지 않지만 일단 그것이 사라지면 치명적이다. 기존 연구들은 그 치명적 조건을 너무나 당연한 것으로 간주한다.⁵⁾

다음으로, 한국 공군의 성장 과정을 다룬 극소수의 연구들은 대체로 미국의 원조에 초점을 맞추고 있다. 미국의 사료에 기반을 두어 연구한 연구들과 미 공군에서 출판된 역사서들의 경우에는 주로 미국의 원조에 초점을 맞추어 그러한 성장을 군사원조에 의한 당연한 결과로 간주하는 경향이 있다.⁶⁾ 그것은 마치 나무의 성장을 연구하면서 일조량과 강수량만 조사하는 것과 같다. 빠르게 성장한 나무를 보았다면 먼저 확인해야 할 것은 햇빛이나 빗방울이 아니라 그 씨앗이다. 마찬가지로, 군사원조가 군사력의 성장을 보장하는 것은 아니

5) 대표적으로 다음 역사서들을 꼽을 수 있다. 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사2: 북한의 전면남침과 초기 방어전투』(서울: 군사편찬연구소, 2005); 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사3: 한강선 방어와 초기 지연작전』(서울: 군사편찬연구소, 2006); 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사4: 금강-소백산맥선 지연작전』(서울: 군사편찬연구소, 2008a); 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사5: 낙동강선 방어작전』(서울: 군사편찬연구소, 2008b); 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사6: 인천상륙작전과 반격작전』(서울: 군사편찬연구소, 2009); 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사7: 中共軍 참전과 유엔군의 철수』(서울: 군사편찬연구소, 2010); 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사8: 中共軍 총공세와 유엔군의 재반격』(서울: 군사편찬연구소, 2011).

6) 국방군사연구소, 『建軍50年史』(서울: 서울인쇄공업협동조합, 1998); 장성규, 「6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원」, 『軍史』 第75號, (2010); Robert Frank Futrell, *The United States Air Force in Korea, 1950-1953*, Revised Edition (Washington, D.C.: Office of Air Force History, United States Air Force, 1983); Robert F. Futrell, *United States Air Force Operations in the Korean Conflict, 25 June-1 November 1950* (Washington D.C.: Department of the Air Force, 1952); 안정에, 「미국의 대한군사원조정책(1948~1950): 결정과 집행 및 한국정부의 추가군원 요청을 중심으로」, 『역사와현실』 27, (1998); 이미숙, 「6·25전쟁기 미국의 한국군 증강정책과 그 특징」, 『軍史』 第54號, (2008).

제7회 공군역사 학술회의

며, 피원조국의 적극적인 노력이 반드시 필요하다. 특히, 항공력을 운용하고 공군을 운영할 장교단을 충원하고 교육하는 책임은 온전히 피원조국의 몫이다.

실제로 공군은 전쟁이 끝난 후 그 기간을 “一方 戰鬥, 一方 教育”의 시간이었다고 자평했다.⁷⁾ 여기에서 교육은 그 중요성과 치열함에 있어서 전투와 대등했다. 한국 공군은 전쟁 중 전투를 통해 고통스럽게 배워야 했으며, 그런 상황에서 비행훈련은 그 위험성에 있어서 전투와 다를 바 없었기 때문이다.

이 논문에서는 한국 공군의 성장 과정을 이해하기 위하여 이승만 정부의 항공력 건설 정책을 광복 이후부터 6·25전쟁 종결 시점까지 순차적으로 분석한다. 이 시기의 항공력 건설 정책은 두 개의 축으로 구성되어 있었다. 한편으로는 미국으로부터 항공기 원조를 받기 위한 외교적 노력이었고, 다른 한편으로는 그러한 원조가 실행되었을 경우 운용할 수 있도록 병력을 양성하려는 노력이었다. 그중에서도 특히 도입한 항공기를 운용하는 조종사와 확장되는 조직을 운영하는 참모의 주축을 이루는 장교단 양성이 가장 시급한 문제였다. 따라서 이 기간 중 공군 장교 양성 과정을 함께 살펴볼 것이다.⁸⁾ 특히 회고 및 구술자료에 기반한 설명이 편중되어 있는 공군사 기술 및 연구의 특성을 감안하여 가능한 미국과 한국의 1차 자료를 기반으로 실증적 연구를 수행한다.⁹⁾

II. 이승만 정부의 초기 항공력 건설 정책과 항공 장교 충원(1948. 5. ~1949. 9.)

1943년 8월 19일에 「공군설계위원회조례」를 공포한 이후로 한국에서 공군을 창군하려는 움직임은 꾸준히 이어졌다.¹⁰⁾ 광복 이후 1948년 5월 5일에 경기도 고양군 수색에 위치한 조선경비대 제1여단 사령부 내에 최초의 항공

7) 공군본부정훈감실, 『空軍史 第1輯(1949.10.1.-1953. 7.27.)』(서울: 공군교재창, 1962), p. 219.

8) 특히 공군 장교단의 양성과정에 대해서는 육군과 달리 실증적 연구가 전무한 실정이다.

9) 미국 측 자료로서는 미 국립문서보관소의 RG 338, RG330 자료들과 미 공군 역사연구소의 역사 자료들을 이용하였으며, 한국 측 자료는 공군역사기록관리단이 보유하고 있는 장교자력기록부와 주요 서신 및 명령서, 일지 등을 검토하였다.

10) 김기동, 강창부, 이지원, 「최용덕(崔用德)의 항공독립운동과 광복군 내 역할」, 『軍史』 第95號, (2015), pp. 451-454.

부대가 구성되었고, 이 부대는 7월 27일에 ‘조선경비대 항공기지사령부’로, 12월 1일에 ‘육군 항공사령부’로 개칭되었다. 그리고 이를 모체로 1949년 10월 1일에 공군이 창설되었다.¹¹⁾

조선경비대 항공기지사령부의 장교 양성 정책은 항공 분야 경력자들과 군의·법무 등 특수 분야 경력자들을 모집하는 것이었다.¹²⁾ 그 구체적인 경로는 크게 두 가지였다. 첫 번째는 조선경비사관학교를 통해 임관한 경력자를 편입시키는 것이었고, 두 번째는 병·하사관 신분인 항공병으로 입대한 경력자를 직접 항공소위로 특별임관시키는 것이었다.¹³⁾ <표 1>에서 확인할 수 있듯이, 이런 방식을 통해 최소 50명의 장교를 충원했다. 조종사의 경우 비행 경력이 있는 항공병 중에서 선발했다. 광복 이전에 소년비행병 등 일본군에서 비행훈련을 받았던 사람들을 대상으로 모집하였으나, 대상자의 수가 충분하지 않았다. 1948년 8월에는 비행 경력이 없는 항공병들 가운데 후보생을 선발하여 L형 항공기로 비행훈련을 시킨 후 초급 조종사로 양성하는 ‘조종하사관’ 제도를 도입했다.¹⁴⁾ 미 극동공군 정보보고서에 따르면, 1949년 8월 말에 항공기지사령부에는 장교와 항공병을 포함하여 조종사 30명이 있었다.¹⁵⁾

11) 육군본부, 『六.二五 陸軍戰史 第1券』(육군본부, 1952), pp. 81-84; 공군본부, 『空軍發展略史 第1券』(공군본부고급부관실인쇄소, 1954), pp. 1-6; 공군본부정훈감실(1962), pp. 196-197; 國防部, 『國防部史 第1輯』(서울: 國防部, 1954), pp. 29-30.

12) 공군사관학교, 『空軍士官學校 二十年史(1949-1968)』(서울: 공군교재창, 1974), 43.

13) 공군자력기록부 등을 통해 확인해 보면 육군항공사관학교가 창설되어 무경력자들을 대상으로 장교임관교육을 개시한 1949년 6월 10일 이전까지 총 149명의 장교들이 이러한 방식으로 충원되었고, 이는 6·25전쟁 중에도 지속되었다.

14) 공군일지에 따르면, 이 제도가 처음 시행된 것은 1949년 8월 19일이나 자력기록부 등을 통해 판단할 때 이 시기에 큰 성과는 없었던 것으로 판단된다. 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』.

15) "South Korean Army Air Forces(1949. 8. 29.)", *Air Intelligence Information Report*.

제7회 공군역사 학술회의

[표 1] <조선경비대 항공기지사령부의 장교 총원 현황(1948년 5월~1948년 11월)>

출신	인원 수
창설 간부	7명
기임관자 편입	10명
민간인 특별임관	2명
항공병 특별임관	30명
미상	1명
총계	50명

* 출처: 공군장교자력기록부를 기반으로 저자가 추산¹⁶⁾

1948년 10월에 여수와 순천의 조선경비대 부대에서 공산주의자들이 주도한 무장폭동이 일어났다. 주한미군은 9월에 철수를 시작했고, 그해 말에 중국 대륙에서는 마오쩌둥의 공산당이 잇달아 승리를 거두고 있었다. 공산주의자들에 대한 적개심과 공포가 고조되었고, ‘실지회복’과 ‘복벌’이 언급되기 시작했다.¹⁷⁾ 이런 분위기에서 이승만 정부의 항공력 건설 목표가 수립되었다.¹⁸⁾

1948년 11월 5일에 이승만 대통령이 무초(John J. Muccio) 주한미대사에게 보낸 군사원조 요청 문서에는 항공기지사령부가 작성한 항공력 원조 요구 목록이 포함되어 있었다. 그 내역을 살펴보면, 한국은 2개 전투비행대대와 1개 폭격비행대대를 갖추는 데 필요한 고문관 10명과, F-51 전투기 30대와 B-25 폭격기 12대, C-47 수송기 2대, T-6 훈련기 20대 등 총 64대의 항공기, 그리고 그에 수반한 무장이 필요하다고 요청했다. 그리고 3주 후 다시 작성한 원조 요구 목록에서는 그 규모가 훨씬 커졌다. 이승만 정부는 현재 장교 174명에 항공병 826명으로 총 1,000명에 불과한 항공기지사령부의 규모를 1949년 말까지 6배 증강시켜야 하며, 이에 상응하도록 항공기 총 350대를 그 해 연말까지 원조해 줄 것을 요청했다.¹⁹⁾

16) 이 자료에는 공군이 창군되는 과정에서 육군에 잔류하거나 전역한 인원의 현황이 누락되어 정확한 총원은 확인하기 어렵다.

17) 정병준, 『한국전쟁: 38선 충돌과 전쟁의 형성』(과주: 돌베개, 2006), pp. 239-246.

18) 이후 전쟁 이전까지 이승만 정부의 항공력 건설 정책에 대한 기술은 필자의 아래 논문을 축약한 것이다. 이지원, 「1948년~1950년 한국의 대북 항공력 열세와 항공력 건설 정책」(미발간 원고).

19) 1949년 8월 말에 육군항공사령부의 장교 수가 158명이었다는 미군 정보보고의 내용과 비교할 때 174명이라는 장교단 숫자는 상당히 과장된 것으로 판단된다. "South Korean Army Air Forces(1949. 8. 29.)", *Air Intelligence Information Report*.

[표 2] <한국 정부의 항공기 원조 요구 목록(1948. 11. 25.)>

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

* 출처: RG 338, Box 105, Records of the United States Army Force in Korea, Lt. Gen John R. Hodge Official File, 1944-48.

이승만 정부 최초의 항공력 건설 목표는 상당히 야심적인 수준이었다. 외형적으로는 전투기(P-51)뿐 아니라 공세적 성격의 폭격기(B-25)까지 보유하겠다는 의도로 보였다. 거기에 더하여 초등훈련기(PT-17)와 고등훈련기(T-6, AT-10), 그리고 수송기(C-47)까지 한꺼번에 도입하려 했다.

이 야심적인 목표는 미국의 원조정책과 맞지 않았다. 당시 트루먼 정부는 유라시아 대륙에서 덜 중요한 지역에서는 분쟁에 연루되지 않도록 조심하면서 더 중요한 지역을 집중적으로 원조함으로써 소련과 힘의 균형을 이루겠다는 대소 봉쇄전략(Containment Strategy)을 추진했다.²⁰⁾ 전략적으로 덜 중요하다고 판단했던 한국에 대해서는 소련이 지배하게 되는 일도, 미군을 주둔시켜 과도한 비용을 치르는 일도 피하고자 했다. 그래서 군사적 개입을 자제하면서 경제적 원조를 통해 자립경제를 달성하려 했다. 그런데 한국이 북한 전 지역에 폭격이 가능한 B-25 폭격기를 37대나 보유하여 선제공격을 시도할 경우 미국의 군사적 개입을 초래할 수 있었고, 항공기 350대를 단 1년 만에 도입할 경우 과도한 군수 소요로 인하여 가뜩이나 취약한 한국의 경제력에 부담을 급격하게 가중시켜 자립경제 달성이 요원해질 수 있었다.²¹⁾ 그래서

20) John Lewis Gaddis, 홍지수, 강규형 역, 『미국의 봉쇄전략』, (서울: 비봉, 2019), pp. 101-105.

21) 이와 관련하여 무초 주한미대사는 한국이 “경제적, 산업적, 그리고 기술적 측면에서 공군력에

제7회 공군역사 학술회의

과도한 항공기 원조는 한국 “자체의 경제 능력, 정치적 안정, 군사력을 배양시켜 스스로 방어하도록 하려는” 트루먼 정부의 대한원조정책과 충돌했다.²²⁾

트루먼 정부는 소련이 북한의 무력 남침을 허용하지 않을 것이며, 따라서 북한의 공격보다는 내부적 분란과 한국의 무력통일 시도가 더 큰 위협이라고 판단했다. 1949년 3월 22일에 승인한 미국국가안전보장회의(National Security Council, 이하 NSC) 8/2 보고서에서 한국에 원조할 항공력은 육군에 속한 ‘항공분견대’로 설치되어야 한다고 규정하였으며, 이에 따라 연락기 12대로 원조의 범위를 한정했다.²³⁾ 전쟁이 일어나기 전까지 이 보고서는 한국에 대한 항공력 원조의 기본 방침으로 간주되었다.²⁴⁾

항공기 원조가 제한되는 가운데 이승만 정부는 우선 육군 항공사령부의 조종사 수를 최대한 확대하려 했다. 항공 경력자들을 모집하는 기존의 방식으로는 그러한 목표를 달성할 수 없었다. 애초에 희귀했던 항공 분야 경력자들의 경우에는 일단 고갈된 이후에는 더 이상 충원할 수 없었다.²⁵⁾ 특히 조종사의 양적 확대를 위해서는 무엇보다도 무경력자들 가운데 조종사를 양성할 필요가 있었다.²⁶⁾ 육군 항공사령부는 이를 위해 1949년 1월 14일에 항공사관학교를 창설했다.²⁷⁾ 육군 항공사관학교는 3월 15일에 항공병 출신의 제1차 소집학생 45명이 입교하면서 교육을 개시했고, 6월 10일에 제1기 사관생도 97명이 입교하여 민간 학생들 가운데 장교를 양성하는 교육과정을 시작했다.²⁸⁾

대한 효과적인 지원을 받을 능력이 없다.”고 평가했다. “한국정부의 공군창설 요구에 대해 무쵸 주한미대사가 국무장관에게 보낸 전문(1949. 5.3.)”, RG 338, Box 6, *Provisional Military Advisory Group, 1948-49 and Korean Military Advisory Group, 1949-53*.

22) James I. Matray, 구대열 역, 『한반도의 분단과 미국: 미국의 대한 정책, 1941-1950』, (서울: 을유문화사, 1989), p. 188.

23) "Position of the United States With Respect to Korea"(1949. 3. 22.), Department of State, *Foreign Relations of the United States, 1949, Volume VII, Part 2. The Far East and Australia*. (Washington D.C.: Government Printing Office, 1969), pp. 969-978.

24) “로버츠가 신성모에게(1949. 10. 7.)”, RG 338, Box 6, *Provisional Military Advisory Group, 1948-49 and Korean Military Advisory Group, 1949-53*.

25) 공군사관학교(1974), p. 43.

26) 이러한 사고방식은 광복 직후 창군 이전에도 공군을 창군하려는 움직임 속에서 이미 있었다. 가령 1947년 2월에 항공협회는 대전에 항공학교를 세우고 항공인력을 양성하고자 했는데, 그 핵심 인원들은 대부분 공군 창군의 주도자들이었다. 김기동, 「공군사관학교 창설의 기반과 과정」, 『육군박물관 학예지』 제23집, (2016), pp. 182-185.

27) 육군본부, 『육일명철』.

28) 공군사관학교 70년사 편찬위원회, 『공군사관학교 70년사』(계룡: 국군인쇄창, 2019), p. 175. 당시에는 ‘사관생도’가 아니라 ‘사관후보생’이라는 명칭을 사용하였다. 이 논문에서는 표현의 통일을 위하여 ‘사관생도’로 일관되게 표기한다.

그 결과 1949년 8월 말에 육군항공사령부는 158명의 장교단과 91명의 사관생도를 확보하게 되었다.²⁹⁾

이 시점에 육군항공사령부에는 60명 정도의 조종사가 있었던 것으로 추산된다. 500시간 이상의 비행시간을 보유한 기성 조종사들이 지휘부를 제외하고 26명, 비행시간 400시간 이하의 초급 조종사들이 34명 있었는데 이들은 모두 광복 이전에 일본과 중국 등지에서 비행활동을 했던 경력자들이었다.³⁰⁾

[표 3] <육군항공사령부의 장교 충원 현황(1948년 12월~1949년 9월)>

출 신	인원 수
기임관자 편입	18명
민간인 특별임관	1명
항공병 특별임관	81명
미상	1명
총 계	101명

* 출처: 공군장교자력기록부를 기반으로 저자가 추산

Ⅲ. 「한국 공군을 위한 미국의 원조 프로그램 제안」과 공군 장교 충원(1949. 10.~1951. 6.)

항공기를 추가로 도입할 수 없는 상황 속에서, 이승만 정부는 북한이 항공력을 급속하게 증강하고 있다는 정보를 접했다.³¹⁾ 1949년 3월 18일에 열린 국무회의에서 이범석 국무총리 겸 국방부장관은 “소련 소형 군용기 300대 및 일본제 군용기 28대가 이북에 도착되어 적극 훈련” 중이라고 보고했다.³²⁾ 군

29) "South Korean Army Air Forces(1949. 8. 29.)", *Air Intelligence Information Report*.

30) "Proposed United States Assistance Program for The Korean Air Force(1949. 12. 2.)", RG 330, RG 330.6.2, *Box 68, Records of the Office of Military Assistance*.

31) 다음 1949년 초 이승만 정부의 항공력 건설 정책에 대한 기술은 필자의 다음 연구를 축약한 것이다. 항공력 열세 논문

32) “이북괴뢰정권의 군사동향에 관한 건(1949. 3. 18.)” 『제32회 국무회의록(1949. 3. 18.)』. 실재로는 과장된 평가였다. 1948년 12월 말 소련은 북한에서 철군하면서 보유하고 있던 항공기

제7회 공군역사 학술회의

용기라고는 연락기 16대에 불과했던 한국군과 비교하면 심각한 격차였다.³³⁾

이승만 정부는 6월에 미국이 철군을 단행하자 신속하게 조종사를 양성하기 위하여 독자적으로 T-6 훈련기를 도입하기로 결정했다. 8월 19일에 에어캐리어서비스社(Air Carrier Service Corporation)와 계약을 체결하여, T-6 훈련기 10대에 기관총과 건카메라, 폭탄걸이 등을 장착하고 여분의 부품 등을 함께 구매했다.³⁴⁾ 그리고 항공기구입기금 헌납운동을 추진하여 이 항공기들의 구매 대금을 마련했다.³⁵⁾ 이와 함께 이승만 대통령은 “육군에 속한 항공병은 필요한 때에는 독립한 공군으로 조직할 수 있다.”는 『국군조직법』 제23조를 근거로 대통령령을 발령하여 공군을 창군했다.³⁶⁾ 모금운동은 성공적으로 진행되었고, 항공기들은 선편으로 이듬해 3월에서 5월까지 2-3대씩 순차적으로 도착했다.³⁷⁾

공군을 창군한 후, 11월 15일에 신성모 국방장관은 미군사고문단에 서신을 보내어 “정보채널을 통해 획득”되고, “합리적인 수준으로 확인된” 정보로서, 북한의 항공인력이 충분히 훈련될 경우 소련은 20대의 정찰기와 100대의 전투기, 30대의 폭격기를 지원할 것이라고 주장했다.³⁸⁾ 남북 간 항공력 격차가 점점 더 현격해지자 이승만 정부는 랜달(Russell E. Randall) 미공군 예비역 준장의 권고안을 바탕으로 「한국 공군을 위한 미국의 원조 프로그램 제안」이라는 문서를 작성하여 12월 2일에 무초 주한미대사를 통해 공식적으로 제출했다.³⁹⁾ 이 제안서에서 이승만 정부는 북한이 전투기 35~45대, 훈련기

들을 이양했고 1949년 3월에 김일성과 스탈린이 모스크바에서 대화할 때 김일성은 북한이 전투기 48대, 훈련기 19대로 총 67대를 보유하고 있다고 밝혔다. 이신재, 「한국전쟁 이전 소련의 북한 공군지원 고찰(1945~1950)」, 『현대북한연구』 19권 1호, (2016), pp. 246-248.

33) 한국은 미국으로부터 1948년 8월과 9월에 L-4 연락기와 L-5 연락기를 각각 10대씩 인도받았으나, L-4 연락기 1대는 납북하고 1대는 추락하여 파괴되었으며, L-5 연락기 2대도 파손되었다. “South Korean Army Air Forces(1949. 9. 12.)”, *Air Intelligence Information Report*.

34) “브라운필드가 무초에게(1949. 8. 15.)”, RG 338, Box 6, *Provisional Military Advisory Group, 1948-49 and Korean Military Advisory Group, 1949-53*.

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

36) 國軍組織에 關한 法令(법률 제9호, 1948. 11. 30.); 「空軍本部職制」(대통령령 제254호, 1949. 10. 1.).

37) 『空軍日誌(1948-1953)』. 1950년 5월 14일자.

38) “Memorandum of the Ministry of National defense(1949. 11. 15.)”, RG 330, 330.6.2, Box 68, *Records of the Office of Military Assistance*.

39) “The Ambassador in Korea (Muccio) to the Secretary of State(1949. 12. 7.)”, *State*(1969).

40~45대, 수송기 3대를 갖추고 있으며, 소련의 지원을 받아 현재 3개 대대 규모의 공군을 1952년 3월까지 15개 대대 규모로 확대할 것이라고 주장했다. 전쟁이 발발하면 한국의 지상군은 북한의 공중 공격에 완전히 노출되며, 한국군은 대공 훈련이나 무기가 없기 때문에 공습에 취약한 처지라고 호소했다.⁴⁰⁾

이 새로운 요청서에 제시된 항공력 건설 정책의 핵심적 요소는 두 가지였다. 우선 조직구조 항공기를 운용하는 제대로서 전투비행단 1개와 훈련비행단 1개를 건설하겠다는 목표를 제시했다. 각 비행단은 1개 대대 규모의 항공기를 보유하는 것으로 기준을 잡고 전투기(F-47/F-51) 25대와 고등훈련기(T-6) 20대를 포함하여 총 75대의 항공기를 지원해 줄 것을 요구했다. 다음으로 효율적이고 효과적인 항공력 건설을 위하여 다양한 경력을 가진 장교 10명, 항공병 18명, 민간인 1명으로 구성된 군사고문단을 지원해 달라고 요청했다.⁴¹⁾

[표 4] <한국 정부의 항공기 원조 요구 목록(1949. 12. 2.)>

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

* 출처: "Proposed United States Assistance Program for The Korean Air Force"(1949. 12. 2.)", RG 330, 330.6.2 Box 68, *Records of the Office of Military Assistance*.

이전과 비교하면 보다 절제되고 현실적인 항공력 건설 목표였다. 폭격기는 배제하고 적정 규모의 전투기를 도입하여 북한 항공력의 선제공격을 거부하

40) "Proposed United States Assistance Program for The Korean Air Force(1949. 12. 2.)", RG 330, 330.6.2, Box 68, *Records of the Office of Military Assistance*.

41) "Proposed United States Assistance Program for The Korean Air Force(1949. 12. 2.)", RG 330, 330.6.2, Box 68, *Records of the Office of Military Assistance*.

제7회 공군역사 학술회의

는데 사용할 방어형 항공력을 건설하겠다는 의도를 명백하게 밝혔다.⁴²⁾ 또한 한국이 감당할 수 있는 수준으로 항공기 원조의 규모를 한정했다. 전투기와 수송기, 정찰기 40대는 현재 보유하고 있는 60여 명의 조종사를 재훈련하면 운용할 수 있는 규모였고, 참모본부와 항공기지부대, 비행부대, 그리고 공군사관학교를 갖춘 상황에서 전투비행단 1개와 훈련비행단 1개는 자율적 항공작전을 수행할 수 있는 공군 조직의 최소 조건이었다. 무초 주한미대사는 장거리 정찰기 6대는 불필요하고 수송기는 3대면 충분하다는 점을 제외하면, 한국 정부의 제안서는 “적절한 것”으로 판단되며, 이러한 의견은 “주한미군사고문단장, 공군 무관과도 일치”한다고 평가했다.⁴³⁾ 이 제안서에서 제시된 목표는 향후 전쟁이 종결될 때까지도 한국의 항공력 건설의 가장 기본적인 지침으로 기능했다.

새로운 청사진에 따르면 장교 충원의 방향도 기존과는 달라질 필요가 있었다. 당시 공군 장교 총 151명 가운데 조종사가 60명 정도였다. 일반참모장교의 경우 정비 등 항공 관련 인력이 63명이었고, 의무나 행정 등을 위해 육군으로부터 편입한 인원이 총 28명이었다.⁴⁴⁾ 조종사는 기종전환훈련을 거치면 75대의 항공기를 운용할 수 있는 규모였으나, 항공기 도입과 부대 창설에 따라 급증하게 될 각종 참모업무의 소요를 감당하기에는 일반참모장교의 수가 너무 적었다.⁴⁵⁾ 그래서 “정밀한 기계를 능통하게 취급할 수 있는 기술자는一朝一夕에 확보할 수 없으니”, “機材가 도착하기 전에 인원을 모집하고, 그 인적 요소를 양성”할 필요가 있었다.⁴⁶⁾

한국 공군은 단기간에 일반참모장교를 양성하기 위해 항공병들을 특별입관시키고, 공군사관학교에 경리사관후보생 과정과 정보사관후보생 과정을 개설하였다. 또한 항공병들을 대상으로 단기 교육을 통해 장교로 입관시키는 소집

42) 이와 관련하여 이승만 정부는 그 제안서의 말미에 “한국정부는 공격적인 목적으로 공군을 개발하거나 사용하려는 야망이나 의도가 없음을 다시 한번 말하고 싶습니다. 우리의 유일한 관심사는 부당한 공격에 대한 한국의 안보와 방어입니다.”라고 덧붙였다.

43) “무초가 에치슨에게(1949. 12. 7.)”, State(1969).

44) 공군본부, 『공군장교자력기록부』.

45) 당시 60명 정도의 조종사들 가운데 숙련조종사들은 광복 이전에 일본군 등에서 비행활동을 했던 경력자들로, 전투조종사로 활동하기 위해서는 전투기로의 충분한 기종전환훈련이 요구되었고, 초급조종사들도 T-6 등 고등훈련기를 이용한 기종전환훈련이 필요했다. 이승만 정부는 우선 미 극동공군 기지 내에서 한국의 조종사들을 훈련시킬 것을 미국에 요청했다. 이지원, 「6·25전쟁 전반기 미국의 항공기 원조와 한국의 전투조종사 양성정책: 제1전투비행단 창설 과정을 중심으로」, 『동북아연구』 35, (2020), pp. 42-43.

46) 김정렬, 『金貞烈 回顧錄』(서울: 乙酉文化社, 1993), pp. 467-468.

학생 과정을 통해 4월에는 43명을 장교로 임관시켰다. 창군 이후 전쟁 이전까지 총 93명의 공군 장교가 임관하였는데, 이 가운데 87명이 1950년 2월 이후에 양성되었다.

[표 5] <창군 이후 공군 장교 양성 현황(1949. 10.~1950. 6.)>

기간	총원(명)	양성 방법
1949년 10월	1	육편 1
1949년 11월	2	육편 2
1949년 12월	2	육편 2
1950년 1월	1	육편 1
1950년 2월	20	경리사관후보생 19, 육편 1
1950년 3월	15	육편 1
		항공병 특별임관 3, 정보사관후보생 9
		육편 2
1950년 4월	45	2차 소집학생 43, 민간인 특별임관 2
1950년 5월	1	귀순자 특별임관 1
1950년 6월	6	민간인 특별임관 3
		여자항공병 특별임관 2
		육편 1
총계	93	-

* 출처: 공군장교자력기록부를 기반으로 저자가 추산

1950년 6월에 전쟁이 발발하자 미국은 즉각 10대의 F-51 전투기를 지원했다.⁴⁷⁾ 그토록 도입되기를 원했던 전투기였지만, 막상 전투기를 운용하게 되자 장교 충원에도 문제가 생기기 시작했다. 조종사의 경우, 체계적인 비행훈련을 위한 항공기와 교관 그리고 교육과정을 보유하고 있지 못했던 한국 공군의 조종사들은 속성으로 기종전환훈련을 마치고 실전에 투입되었다. 실전을 통해 새로운 항공기에 적응하는 과정에서 조종사 손실이 급격하게 발생했다. 1951년 5월까지 26명의 기성 조종사들 가운데 7명이 F-51 항공기를 조종하

47) 전쟁 발발 이후 한국의 항공력 건설 정책에 대한 내용은 필자의 다음 논문을 축약한 것이다. 이지 원(2020).

제7회 공군역사 학술회의

다 비행사고를 경험했으며, 이 가운데 5명이 전사했다. 이 사고들 가운데 4건은 조종 과실에 의한 사고였다.⁴⁸⁾

특히, 전쟁 중 야심차게 양성했던 신예 전투조종사 중 2명이 투입 한 달 만에 전사한 일은 가장 뼈아픈 손실이었다. 1950년 8월 이후 1951년 3월까지 F-51을 조종하는 한국 공군의 주력 조종사는 사실상 8명이었다. 이 가운데 이상수(李相垂) 중위와 장동출(張東出) 중위가 이미 1950년 가을에 전사했다. 1951년 4월에 5명의 전투조종사들이 새로 양성되어 전투에 투입되었는데, 이 가운데 최종봉(崔鐘奉) 대위와 이세영(李世暎) 대위가 투입 직후 전사했다. 초급조종사 양성 과정이 뒷받침되어 있지 않아서 손실을 벌충할 수도 없었다. 1951년 5월에 F-51 전투기 기종전환훈련에 참여할 수 있는 조종사는 10명도 남지 않은 상황이 되었다.⁴⁹⁾

일반참모장교의 경우 F-51 전투기가 도입되면서 그 수요가 급증했으나, 양성할 여건이 불비했다는 점이 문제였다. 공군의 장교양성과정을 전담했던 공군사관학교는 전쟁 발발 후 남하 과정에서 조직이 와해되었다가 유엔군이 서울을 수복한 이후인 1950년 10월 20일에 서울 성남중학교에서 재건되었다. 그 이후에도 전선의 이동에 따라 대구와 제주를 거쳐 1951년 5월에는 진해로 이동하였다.⁵⁰⁾ 공군은 현지임관을 통해 장교를 충원하였고, 공군사관학교는 부대를 이동하면서 전시 단기 장교양성과정을 운영하여 1951년 2월에 101명, 4월에 138명, 7월에 184명의 일반 참모장교들을 임관시켰다. 공군은 단기간에 양성하기 어려운 분야에는 민간 전문가들을 적극적으로 활용했다. 1951년 3월에는 김도태, 이재훈을 중령 대우로, 이지호, 이흥기, 이민재, 김영문, 김주곤, 최복순, 정봉협을 소령 대우로 공군사관학교 교수로 채용했다.⁵¹⁾ 그리고 4월에는 47명의 민간인을 장교로 특별임관시켰다.

48) 이 수치는 다음 자료들의 기록들을 종합하여 분석한 결과이다. 공군본부, 『航空機 事故 通覽(1950-1972)』; 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』; 공군본부, 『십비일지(1951-1955)』.

49) "Individual Flight Records From 3 July 1950 To Nov. 1951", 공군본부, 『元山作戰 基本計劃案 外』. 지휘관급 조종사들을 제외하면, 윤응렬(尹應烈), 권성근(權成根), 주영복(周求福), 옥만호(玉滿鎬), 윤석준(尹錫俊), 최호문(崔浩文), 전명섭(全明燮)이 여기에 해당했다.

50) 공군사관학교 70년사 편찬위원회, (2019), pp. 177-178.

51) 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1951년 3월 2일자.

[표 6] <전선 이동기 한국 공군 장교 충원 현황>

기간	총원(명)	조종(명)	일반(명)	양성 방법
1950년 6월	2	1	1	현지임관 2
1950년 7~8월	0	0	0	-
1950년 9월	2	1	1	현지임관 2
1950년 10월	27	5	3	현지임관 8
		9	10	현지임관 19
1950년 11월	10	0	8	현지임관 8
		0	2	현지임관 2
1950년 12월	22	0	4	현지임관 4
		0	18	현지임관 18
1951년 1월	5	1	4	현지임관 3, 특별임관 1 육군으로부터 편입 1
1951년 2월	103	0	1	현지임관 1
		0	102	일반참모장교 101 , 현지임관 1
1951년 3월	7	0	6	현지임관 6
		0	1	현지임관 1
1951년 4월	187	7	40	민간인 특별임관 47
		0	140	육군으로부터 편입 1 미상 1, 일반참모장교 138
1951년 5월	11	0	10	미상 10
		0	1	미상 1
1951년 6월	2	1	0	현지임관 1
		0	1	현지임관 1
총계	378	25	353	-

* 출처: 공군장교자력기록부를 기반으로 저자가 추산

IV. 「한국 공군 확장을 위한 제안」과 공군 장교 충원(1951. 7.~1953. 7.)

전쟁을 겪으며 항공력 건설 및 운영과 관련하여 이승만 정부가 얻은 교훈은 명확했다. 우선 공중전투를 지속적으로 수행하려면 전투조종사를 대량으로

제7회 공군역사 학술회의

확보해야 하며, 그러려면 예비조종사들을 초급조종사로 양성하는 초급비행훈련과정과, 초급조종사들을 전투조종사로 양성하는 기종전환훈련이 유기적으로 연결되어야 했다. 다음으로 전투기가 도입되고 전투가 지속될수록 더 많은 일반 참모장교가 필요했고, 후방에서 안정적으로 장교후보생을 모집하고 양성하는 교육기관의 역할이 중요했다. 장교를 충분히 충원하지 않으면 전투를 지속할 수 없었다.

유엔군이 서울을 재탈환하고 전선이 안정화되기 시작하자, 이승만 정부는 항공력을 체계적으로 건설하기 위한 계획을 추진했다. 우선 1951년 5월에 공군사관학교를 진해로 이전하고 예비조종장교와 일반 참모장교를 안정적으로 양성하기 위한 시설 및 교육과정을 설치했다.⁵²⁾ 그리고 김정렬 공군총참모장은 1951년 5월 15일자로 파트리지 제5공군사령관에게 “한국공군 확장을 위한 제안”이라는 제목의 서신을 보내어 다음과 같은 사항을 요구했다.

- a. 1951년 10월 말까지 F-51 3개 대대(75기)로 구성된 전투비행단의 편성 및 훈련이 완료되어야 합니다.
- b. 한국공군은 1951년 10월 말까지 모든 에너지를 훈련 프로그램에 집중해야 합니다. 여기에는 참모교육, 비행훈련, 기술훈련 등이 포함됩니다. ... 비행 훈련을 수행하기 위해 두 개의 훈련대대가 긴급하게 요구됩니다. 우선 기초비행훈련을 위한 초등훈련기 30대와 고등훈련기 30대 등 총 60대의 훈련기를 갖춘 훈련대대가 하나 필요합니다. 그리고 전투 훈련을 위해 30대의 F-51 전투기를 갖춘 또 다른 훈련대대가 필요합니다. ...⁵³⁾

이 제안에는 항공력 건설을 위한 이승만 정부의 오랜 목표가 명시되어 있었다. 전투비행단 1개와 훈련비행대대 2개를 창설하겠다는 목표는 이미 1949년 12월에 「한국 공군을 위한 미국의 원조 프로그램 제안」에서 제시했던 전투비행단 1개와 훈련비행단 1개 건설이라는 목표의 연장선에 있었다. 차이가 있다면 훈련비행단의 필요성을 경험을 통해 뚜렷하게 인식했다는 점에 있었다. 양성을 위한 훈련비행대대와 전투조종사 양성을 위한 훈련비행대대를 함

52) 공군사관학교 70년사 편찬위원회, (2019), pp. 181-185.

53) “김정렬이 파트리지에게(1951. 5. 15.)”, 공군본부, 『중요 Letter집』.

게 갖추지 못하면 전투비행대대가 있어도 계속 유지할 수 없었다. 1952년 1월에 미 제5공군은 한국의 능력을 벗어나는 보급품과 장비를 미국이 지원할 수 있다면 이 규모는 “합리적인” 목표라고 보았고, 향후 한국 공군은 “전투비행단 1개와 훈련비행단 1개, 수송전대 1개와 방공 및 전술항공지원에 요구되는 기타 지휘 및 지원요소”로 구성될 필요가 있다고 판단했다.⁵⁴⁾ 한국은 “제안”을 보낸 직후 추가적인 전투조종사 손실을 막기 위해 전투임무 투입을 중단했다. 대부분의 조종사와 예비조종사를 사천기지에 집결시키고 집중적인 비행훈련을 개시했다. 제5공군의 도움을 받아 단계적이고 체계적인 비행훈련 과정을 도입하여 운영했다.⁵⁵⁾

한국이 “한국공군 확장을 위한 제안”을 보냈을 무렵, 한국에 대한 미국의 정책에서도 변화가 나타나기 시작했다. 맥아더 장군이 해임되고 전쟁의 목표가 군사적 승리보다는 정전협정 체결로 변화되면서 한국군을 본격적으로 증강해야 한다는 정책결정이 이루어졌다. 5월에 승인된 국가안보회의보고서 48/5 (NSC 48/5)에서 “적절한 휴전조항 하에서 전투행위를 종식”하고, “한국군이 북한의 새로운 공격을 억제하거나 격퇴할 수 있도록 한국군의 충분한 군사력 건설을 허용”한다고 규정했다.⁵⁶⁾

다만 원조의 속도가 문제였다. 1951년 7월 31일의 미 공군 정보보고에 따르면, 다시 한국공군이 보유하고 있는 항공기는 총 49대(F-51 전투기 21대, C-47 수송기 1대, T-6 훈련기 6대, L형 연락기 21대)였다. 제1기 사관후보생 83명과 제4기 조종사사관후보생 80명을 초급조종사로 양성하기에 L형 훈련기 21대와 T-6 훈련기 6대로는 턱없이 모자랐다.⁵⁷⁾ 한국은 미국 측에 항공기 지원을 요구하는 한편, 독자적으로 “입문용 훈련기”와 “고급 훈련기” 각 50대를 구입하기 위한 ‘항공기헌납기금모집운동’을 개시했다. 이 항공기들을

54) “제5공군사령관이 극동공군사령관에게 (1952. 1. 1.)”, U.S. 5th Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 January 1952 - 30 June 1952*.

55) "Republic of Korea Air Force", *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951 - 31 December 1951*. 한국 공군이 다시 전투태세로 전환된 것은 1951년 10월 11일이었다. 공군본부, 『작전명령(1950-1953)』, 공군작명 제31호; 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1951년 6월 20일자. 이지원(2020), pp. 53-56.

56) "Report to the National Security Council by the Executive Secretary(1951. 5. 17.)", Department of State, *Foreign Relations of the United States, 1951, Volume VII. Part I, Korea and China* (Washington D.C.: Government Printing Office, 1984.); 박동찬, 「주한미군사교문단(KMAG)의 조직과 활동(1948-53)」(한양대학교 대학원 사학과 박사논문, 2011), pp. 295-296.

57) "Air Intelligence Information Report: Material in Possession of ROKAF(1951. 7. 31.)", *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951 - 31 December 1951*.

제7회 공군역사 학술회의

구입하기 위해 필요한 145만 달러, 105억 원을 마련하기 위해 1951년 8월 1일부터 3개월간 전국적으로 기금모금 활동을 전개했다.⁵⁸⁾ 장면(張勉) 국무총리는 8월 9일자로 에버레스트(Frank F. Everest) 제5공군사령관에게 서신을 보내어 “현재 한국공군은 잘 훈련되고 능숙하지만 너무 작아서, 조종사 훈련 프로그램을 크게 확장하는 것이 미래 안보에 필수적”이라며, “공무원과 군인의 기부를 통해 확보할 훈련기 구매 프로그램을 승인했다”고 밝혔다.⁵⁹⁾

이승만 정부는 훈련기를 구입하기 위한 모금운동을 전개하면서 동시에, 사천기지에서 전투비행단을 창설했다. 기존의 비행단을 제1전투비행단으로 개편하고, 그 예하에 제10전투비행전대와 제10기지전대, 제30정비보급전대, 제201의무전대를 편성했다.⁶⁰⁾ 제10전투비행전대 예하에는 제11전투비행대대와 제12전투비행대대, 제14연성비행대대 등 3개 비행대대를 편성했다.⁶¹⁾ 이로써 1949년 12월에 처음 공식적으로 제시했고, 1951년 5월에 「한국 공군 확장을 위한 제안」에서 “1951년 10월 말까지 F-51 3개 대대로 구성된 전투비행단의 편성 및 훈련이 완료되어야 한다.”고 구체화한 목표를 달성한 셈이었다. 실제 보유하고 있는 F-51 전투기 대수는 처음에 상정한 목표치 75대에는 한참 못 미치는 상황이었으나, 한국으로서는 자율적으로 항공력을 운용할 수 있는 전술제대를 처음 갖추게 되었다는 데 중요한 의미가 있었다.

이승만 정부는 제1전투비행단을 창설한 이후에도 훈련비행단을 추가로 창설하겠다는 목표를 지속적으로 추진했다. 1951년 9월 18일 김정렬 공군총참모장은 제5공군사령관에게 서한을 보내어 공군 병력을 1952년 3월 말까지 5,800명으로 확장하도록 이미 한국 정부가 인가했고, 1952년 5월에는 그 해 8월 31일까지 5,800명에서 7,346명으로 병력을 증가하도록 재차 인가했으며, 1953년 3월 31일까지 11,500명으로 증강하는 것까지도 승인했다고 밝혔다. 또한 완전한 전투비행단과 훈련비행단, 그리고 요구되는 지휘 및 지원요소를 확보하기 위한 계획을 가지고 있다고 주장했다.⁶²⁾ 그러면서 1952년 6월 18

58) 강창부, 이지원, 임혁, 「6·25전쟁기 한국의 공군력 확충 노력: 1951년 ‘항공기헌납기금모집운동’을 중심으로」, 『동북아연구』 33, (2018), pp. 99-121. . 모금 결과가 만족스럽지 않아 1952년 4월까지로 기간을 연장했지만, 이 시점까지 모금된 총액은 목표액의 4%에 불과한 4억 2천여만 원에 불과했다.

59) “장면 국무총리가 에버레스트에게(1951. 8. 9.)”, 공군본부, 『중요 Letter집』.

60) 공군본부 일반명령 제52호(1951. 7. 29.), 공군특명 제167호; 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, (1951년 8월 1일자).

61) 공군본부, 『십비일지(1951-1955)』, 1951년 8월 5일자.

62) "The Republic of Korea Air Force", Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force*,

일부로 그동안 예비조종사와 초급조종사의 비행훈련을 담당하던 제2정찰비행 전대를 해편하고 제1전투비행단 예하에 제15교육비행전대를 창설했다.⁶³⁾

1952년 8월에 한국 공군은 미 극동공군 측에 한국 공군의 전투기 인가 대수를 F-51 20대에서 40대로 증가시켜 주고, 현재 준비 중인 조종사 훈련 프로그램에 맞추어 그해 8월과 9월에 인도해 줄 것을 요구했다. 제5공군사령관은 8월 5일에 이 의견에 강력히 동의하며 9월 1일까지 이 항공기들을 인도해 줄 것을 건의했다.⁶⁴⁾ 그리고 한국 공군이 F-51 전투기를 40대 보유하게 될 경우 조종사 양성을 위해서는 T-6 훈련기 12대가 추가로 필요하다고 분석했다. ⁶⁵⁾ 그 결과 9월 16일에는 한국 공군은 F-51전투기 40대에 L형-T형 항공기도 30여 대를 운영하게 되었다.⁶⁶⁾ 이와 함께 제5공군이 제6146대대를 제6146공군고문단으로 재지정하면서 1949년에 요청했던 군사고문단을 마침내 설치하게 되었다.⁶⁷⁾

한국 공군의 적절한 병력 규모를 연구하여 1952년 10월에 극동공군에 보고한 미 제5공군은 이 연구를 바탕으로 현재 한국 공군의 수준에서는 최소 4,447명의 병력이 필요하며, 만약 비행단을 2개로 늘릴 경우 여기에 1,353명의 병력을 더하여 장교와 항공병 총 5,800명의 병력이 필요할 것이라고 보았다. 이 수치는 F-51 75대로 구성된 전투비행단과 F-51 20대, T-6 20대, L형 항공기 30대로 구성된 훈련비행단, 그리고 특수정보부대 등을 구성하기에 충분한 수치라고 판단했다.⁶⁸⁾ 항공기는 부족했지만 병력으로는 충분한 여건을 갖춘 셈이었다. 이승만 정부는 1953년 2월 15일부로 제10전투비행전대를 모체로 제10전투비행단을 창설하고, 제1전투비행단을 제1훈련비행단으로 개칭하여 1949년부터 추구했던 1개 전투비행단과 1개 훈련비행단 건설이라는 목표를 마침내 달성했다.⁶⁹⁾

1 July 1952 - 31 December 1952.

63) 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1952년 6월 18일자.

64) "Request for Augmentation of F-51 Type Aircraft(1952. 7. 29.)", 공군본부, 『극동공군 및 5공군 단편명령, 서한, 한국공군 공중메달 수여(1950. 6. 30.-1953. 7. 21.)』.

65) 위의 책, "제5공군 작전부장이 사령관에게: 한국공군 훈련기(1952. 8. 27.)".

66) 國防部(1954), p. 388.

67) 제5공군은 8월 12일에 극동공군을 통해 미공군으로부터 이 변경을 승인받았으며, 새로운 명칭은 8월 10일에 공식적으로 채택되었다. 9월 12일에 조직의 이름은 제6146 공군고문단으로 최종적으로 변경되었다. "The Republic of Korea Air Force", Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1952 - 31 December 1952.*

68) 위의 책.

69) 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1953년 2월 15일자.

제7회 공군역사 학술회의

이 과정에서 장교를 충원하기 위한 교육과정도 체계화되었다. 우선 1951년 여름에 사천기지에 안정적인 비행훈련과정을 설치하여 운영함에 따라 조종장교 충원이 확대되었다. 또한 예비조종사 양성을 위한 교육과정이 결실을 맺었다. 초급조종사 양성을 위하여 사천기지에서 제2차 조종하사관 교육을 실시하여 4월 30일에 완료하였다. 이 제도는 비행 경력이 있는 항공병들을 대상으로 후보생을 모집하여 비행훈련과정을 거쳐 초급조종사로 양성하는 제도로, 1949년 8월 19일에 처음 시도된 후 전쟁 중 중지되었다가 재개되었다. 이들에 대한 비행훈련이 종료된 직후 초급조종사 양성을 위해 일반 학생을 대상으로 모집한 제1기 사관후보생(사관생도)들 83명 중 일부를 사천기지로 이동시켰다. 미국으로부터 이전 받은 L형 훈련기를 이용하여 42명을 대상으로 5월 23일부터 비행훈련을 개시했다. 6월 23일에는 제4기 조종하사관후보생을 모집하여 80명을 공군사관학교에 입교시켰다.⁷⁰⁾ 아울러 제주도의 공군비행단에서는 4월과 5월에 초급조종사들에 대한 집중적인 T-6 훈련기 비행훈련이 개시되었다.⁷¹⁾

공군사관학교와 1952년 7월에 창설한 항공병학교를 통해 일반참모장교도 지속적으로 양성했다.⁷²⁾ 전시에 현지임관에 대한 의존을 벗어나 1953년 2월에는 139명, 6월에는 149명의 일반참모장교를 양성했다. <표 7>에서 확인할 수 있듯이, 1951년 7월부터 정전협정이 체결될 때까지 2년 동안 809명의 일반참모장교가 양성되었다.

또한 현대적인 공군 운영을 위해서는 전술적 수준의 항공기 운용 능력을 넘어서 전문적인 지휘참모 능력을 강화할 필요성이 있다는 점을 인식했다는 점도 주목할 만했다. 이승만 정부는 미 공군의 지휘참모교육에 한국 공군 장교가 참가할 수 있도록 해 줄 것을 지속적으로 요구했고, 마침내 1951년 8월에 10명의 장교를 미 공군 지휘참모대학과 항공전술학교에 보내도 좋다는 승인을 얻었다. 김창규(金昌圭) 준장을 포함한 10명의 장교는 그해 연말에 출국했다.⁷³⁾ 이들은 미 공군의 지휘참모교육과정을 체험한 후, 한국에 이와 같

70) 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1949년 8월 19일자, 1951년 4월 29일, 30일자, 5월 23일자, 6월 23일자; 공군본부, 『십비일지(1951-1955)』, 1951년 6월 6일자, 6월 23일자.

71) 공군본부, 『십비일지(1951-1955)』.

72) 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1953년 2월 28일자, 3월 27일자; 공군본부정훈감실, 『空軍史 第2輯(1953. 7. 27.-1957. 12. 31.)』(서울: 공군교재창, 1964), p. 180.

73) "Fifth Aif Force Support of the ROK Air Force(1951. 12. 24.)", Fifth Air force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951 - 31 December 1951*; 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1951년 12월 24일자.

은 과정을 만들어 운영했다. 공군사관학교는 1952년 4월 20일에 초급참모교육과정(SOC)을 신설하고, 11월 3일에는 학술교관과정(AIC)을 신설하여 운영하였다.⁷⁴⁾

[표 7] <휴전회담기 한국 공군 장교 양성 현황(1951. 7.~1953. 7.)>

기간	총원(명)	조종(명)	일반(명)	양성 방법
1951년 7월	268	0	185	일반참모장교 184, 현지임관 1
		42	41	공사 생도 1기 83
1951년 8월	46	0	46	일반참모 46
1951년 9월	2	2	0	현지임관 2
1951년 10~12월	0	0	0	-
1952년 2월	7	0	5	군의 5
		2	0	특임 2
1952년 3월	48	17	22	3차소집학생 39
		0	9	군의 9
1952년 4월	0	0	0	-
1952년 5월	7	7	0	현지임관 7
1952년 6월	66	0	50	경리, 기술, 군의 50
		0	16	군의 16
1952년 7월	0	0	0	-
1952년 8월	30	30	0	현지임관 29, 육군으로부터 편입 1
1952년 9월~1953년 1월	0	0	0	-
1953년 2월	179	0	139	일반참모 139
		0	40	일반참모 40
1953년 3월	58	0	1	특임 1
		14	0	현지임관 14
		2	41	군의 41, 현지임관 2
1953년 4월	67	2	6	현지임관 2 민간인 특별임관 6
		0	59	4차소집학생 59
1953년 5월	0	0	0	-
1953년 6월	176	0	149	일반참모 149
		27	0	6기조종하사관 27
1953년 7월	0	0	0	-
총 계	954	145	809	-

* 출처: 공군장교자력기록부를 기반으로 저자가 추산

74) 공군사관학교 70년사 편찬위원회(2019), pp. 191-192.

V. 결론

광복 이후 이승만 정부는 항공력을 건설하기 위한 노력을 끈질기게 경주했다. 스스로는 항공기를 운용할 수 있는 장교를 양성하여 충원하면서 미국 측에는 줄기차게 항공기 원조를 요구했다. 1949년 12월에 미국에 제시한 「한국 공군을 위한 미국의 원조 프로그램 제안」은 가장 주목할만한 청사진이었다. 이 제안서에서 한국은 전투비행단 1개와 훈련비행단 1개를 건설하겠다는 목표와 미 공군고문단 구성이라는 방법을 함께 제시했다. 이 청사진은 그 이후로도 이승만 정부가 추진한 항공력 건설 정책의 기본 방침이 되었다. 전쟁이 일어난 후 조종사와 일반참모장교를 충원하는 일이 중요하다는 사실을 체감한 이승만 정부는 1951년 여름에 「한국 공군 확장을 위한 제안」을 다시 미국에 보냈다. 이 제안은 1949년 12월의 목표를 그대로 계승하면서, 최대한 신속하게 조종사를 충원할 수 있는 체계를 만들겠다는 의도가 담겨있었다. 한국 공군은 그 해 7월에 제1전투비행단을 창설하고, 1952년 8월에 미 공군고문단을 설치했으며, 1953년 2월 15일부로 제10전투비행단을 창설하고, 제1비행단을 제1훈련비행단으로 개칭하여 오랫동안 추구했던 목표를 마침내 달성했다.

그런데 이승만 정부는 그 목표 달성에 만족하지 않았다. 목표를 달성하기 1년 전에 이미 새로운 목표를 수립하고 있었다. 공군은 1952년 3월 1일에 ‘공군확장3개년계획’을 작성했다. 1949년의 제안서에서 하나의 군종으로서 공군이 갖추어야 할 최소한의 조직적 구조를 갖추었다면, 이제는 규모를 확장하겠다는 계획이었다.

이 계획의 추진 기간은 1952년 4월 1일부터 1955년 3월 31일까지로 설정되어 있었다. 3년간 총 9단계에 걸쳐 조종사들을 순차적으로 양성하도록 계획했다. 이렇게 양성한 조종사들이 운용할 수 있도록 매년 100대씩 3년간 총 300대의 전투기 원조를 미국에 요구하기로 했다. 궁극적으로는 “육군의 10개 사단에 대하여 F-84급의 공군 4개 비행단”을 보유하는 것을 목표로 했다. 최신 제트전투기 비행단을 4개나 확보하겠다는 야심찬 계획이었다. 공군은 미국 측에 공군 군사고문단 설치를 요구하면서 이 계획의 영문판을 전달하였다.⁷⁵⁾

75) 공군본부정훈감실(1964), p. 87; 국방부전사편찬위원회, 『國防史2(1950.6.-1961.5.)』(서울:

‘공군확장3개년계획’은 미국 측이 그 계획의 실행에 요구되는 막대한 군사 원조를 승인하지 않으면서 결국 실패했다. 하지만 그 계획에서 제시한 청사진과 그것을 달성하기 위한 구체적인 방법은 터무니없는 것이 아니었다. 그것은 1949년 12월 이후 이승만 정부가 꾸준히 추진했던 항공력 건설 정책의 연장선에 놓여 있었으며, 그 자체로 이미 항공력 건설 정책의 성과를 입증하는 셈이었다.

국방부, 1987), 385-386.

<참고문헌>

■ 1차 자료

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

National Archives and Records Administration. *RG 338, Box 6, Provisional Military Advisory Group, 1948-49 and Korean Military Advisory Group, 1949-53.*

National Archives and Records Administration. *RG 338, Box 105, Records of the United States Army Force in Korea, Lt. Gen John R. Hodge Official File, 1944-48.*

The United States Department Of State(1969). *Foreign Relations of the United States, 1949, Volume VII, Part 2. The Far East and Austrailia.* Washington D.C.: Government Printing Office.

U.S. Air Force Historical Research Agency(Maxwell Air Force Base, Alabama). *Air Intelligence Information Report U.S. Air Attache, Korea "South Korean Army Air Forces".*

U.S. 5th Air Force. *The History of the Fifth Air Force, 1 January 1952 - 30 June 1952.*

U.S. 5th Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951 - 31 December 1951.*

U.S. 5th Air Force. *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1952 - 31 December 1952.*

國史編纂委員會(2000). 『資料大韓民國史 第14卷: 1949年 9-10月』.

공군본부. 『항공機 事故 通覽(1950-1972)』.

공군본부. 『십비일지(1951-1955)』.

공군본부. 『元山作戰 基本計劃案 外』.

- 공군본부(1954). 『空軍發展略史 第1券』. 공군본부고급부관실인쇄소.
- 공군본부. 『空軍日誌(1948-1953)』.
- 공군본부. 『공군장교자력기록부』.
- 공군본부. 『중요 Letter집』.
- 공군역사기록단. 『극동공군 및 5공군 단편명령, 서한, 한국공군 공중메달 수여 (1950. 6. 30.-1953. 7. 21.)』.
- 「國軍組織에 關한 法令」. 1948년 11월 30일 제정.
- 육군본부(1952). 『六.二五 陸軍戰史 第1券』. 육군본부.
- 육군본부. 『육일명철』.
- 『제32회 국무회의록(1949. 3. 18.)』
- 『제84회 국무회의록(1949. 9. 21.)』
- 『제85회 국무회의록(1949. 9. 23.)』

■ 저서와 논문

- Futrell, R. F.(1952). *United States Air Force Operations in the Korean Conflict, 25 June-1 November 1950*. Washington D.C.: Department of the Air Force.
- Futrell, R. F.(1983). *The United States Air Force in Korea, 1950-1953*. Revised Edition, Washington, D.C.: Office of Air Force History, United States Air Force.
- Gaddis, J. L., 홍지수·강규형 역(2019). 『미국의 봉쇄전략』. 서울: 비봉.
- Matray, J. I.(1989). 구대열 역, 『한반도의 분단과 미국: 미국의 대한 정책, 1941-1950』. 서울: 을유문화사.
- Wylie, J. C.(1967). *Military Strategy*, Annapolis: Naval Institute Press.
- 강창부, 이지원, 임혁(2018). “6·25전쟁기 한국의 공군력 확충 노력: 1951년 ‘항공기헌납기금모집운동’을 중심으로,” 『동북아연구』 33.
- 공군본부정훈감실(1962). 『空軍史 第1輯(1949. 10. 1.-1953. 7. 27.)』. 서울: 공군교재창.

제7회 공군역사 학술회의

공군본부정훈감실(1964). 『空軍史 第2輯(1953. 7. 27.-1957. 12. 31.)』. 서울: 공군교재창.

「空軍本部職制」

공군사관학교(1974). 『空軍士官學校 二十年史(1949-1968)』. 서울: 공군교재창.

공군사관학교 70년사 편찬위원회(2019). 『공군사관학교 70년사』. 계룡: 국군인쇄창.

國防部(1954). 『國防部史 第1輯』. 서울: 國防部.

국방부전사편찬위원회(1987). 『國防史2(1950.6.-1961.5.)』. 서울: 국방부.

국방군사연구소(1998). 『建軍50年史』. 서울: 서울인쇄공업협동조합.

군사편찬연구소(2005). 『6·25전쟁사2: 북한의 전면남침과 초기 방어전투』. 서울: 군사편찬연구소.

군사편찬연구소(2006). 『6·25전쟁사3: 한강선 방어와 초기 지연작전』. 서울: 군사편찬연구소.

군사편찬연구소(2008a). 『6·25전쟁사4: 금강-소백산맥선 지연작전』. 서울: 군사편찬연구소.

군사편찬연구소(2008b). 『6·25전쟁사5: 낙동강선 방어작전』. 서울: 군사편찬연구소.

군사편찬연구소(2009). 『6·25전쟁사6: 인천상륙작전과 반격작전』. 서울: 군사편찬연구소.

군사편찬연구소(2001). 『6·25전쟁사7: 中共軍 참전과 유엔군의 철수』. 서울: 군사편찬연구소.

군사편찬연구소(2011). 『6·25전쟁사8: 中共軍 총공세와 유엔군의 재반격』. 서울: 군사편찬연구소.

김기동(2016). “공군사관학교 창설의 기반과 과정,” 『육군박물관 학예지』 제23집.

김기동, 강창부, 이지원(2015). “최용덕(崔用德)의 항공독립운동과 광복군 내 역할,” 『軍史』 第95號.

김정렬(1993). 『金貞烈 回顧錄』. 서울: 乙酉文化社.

안정애(1998). “미국의 대한군사원조정책(1948~1950): 결정과 집행 및 한국정

부의 추가군원 요청을 중심으로,” 『역사와현실』 27.

이미숙(2008). “6·25전쟁기 미국의 한국군 증강정책과 그 특징,” 『軍史』 第54號.

이신재(2016). “한국전쟁 이전 소련의 북한 공군지원 고찰(1945~1950),” 『현대북한연구』 19권 1호.

이지원(2020). “6·25전쟁 전반기 미국의 항공기 원조와 한국의 전투조종사 양성 정책: 제1전투비행단 창설 과정을 중심으로,” 『동북아연구』 35.

이지원. “1948년~1950년 한국의 대북 항공력 열세와 항공력 건설 정책”(미발간 원고)

정병준(2006). 『한국전쟁: 38선 충돌과 전쟁의 형성』. 과주: 들베개..

장성규(2010). “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원,” 『軍史』 第75號.

**6·25전쟁기 미 극동공군 공격에 대한
북한군의 평가**
- 북한군 포로신문보고서를 중심으로 -

6·25전쟁기 미 극동공군 공격에 대한 북한군의 평가 - 북한군 포로신문보고서를 중심으로 -

이 상 호(국방부 군사편찬연구소)

목 차

- I. 서론
- II. 6·25전쟁기 ATIS와 포로신문보고서
- III. 미 극동공군의 참전과 북한군에 대한 공격 상황
- IV. 미 극동공군 공격에 대한 북한군의 평가와 대응
- V. 결론

I. 서론

6·25전쟁 70주년 이후에 다양한 연구 성과들이 산출되고 있다. 그 가운데 최근에 논의가 주목되는 주제는 6·25전쟁기 미 극동공군의 폭격에 대한 것이다. 일부에서는 미 극동공군의 무차별 민간인 폭격과 살상에 대한 비판적 지적과 함께 그 적법성을 논하고 있기도 하다. 특히 학계에서는 대표적으로 6·25전쟁기 미 극동공군을 포함한 유엔 공군의 작전에 대한 민간인 피해를 집중적으로 분석해왔다.¹⁾ 물론 이를 부수적 피해(collateral damage)로 간주하여 소홀히 해온 그동안의 군사사적 연구에 대한 비판이 있었던 것도 주지

제7회 공군역사 학술회의

의 사실이다. 하지만 6·25전쟁기 극동공군의 전술과 전략에 대한 고찰보다는 피해상황의 지나친 과장이나 확대 해석이 있지는 않은지 다시 한 번 연구사적 검토가 필요하다. 즉 지나치게 선동적인 부분도 없지 않았다. 결국 민간인 피해의 규모와 범위를 상세하게 언급함으로써 전쟁에 대한 혐오감을 넘어 전쟁을 수행한 유엔군의 전쟁수행에 대한 불법성까지 언급하고 있는 실정이다.

최근 학계의 연구 경향과는 달리 본 논문에서는 6·25전쟁기 미 극동공군의 공격에 대한 북한군의 평가와 대응을 북한군 포로신문²⁾보고서를 중심으로 검토한다. 17만 명에 달하는 포로 가운데 심층면접을 통한 포로신문보고서에 기록된 자료들은 전략, 전술 정보로 재구성되어 각 예하 부대에 참고자료로 배부되었다. 하지만 이 자료는 그동안 학계에서 활용되지 않았던 분야이다. 따라서 실제 전쟁에서 느끼는 미 극동공군의 공중 공격에 대한 북한군의 생생한 목소리를 그들의 신문보고서를 통해 다시 한 번 확인하는 것이 필요하다.

본 논문의 연구를 위해 맥아더기념관(MacArthur Archives)에 소장되어 있는 연합국번역통역국(ATIS)의 포로신문보고서(Interrogation Report)³⁾를 활용하여 미 극동공군의 공격에 대한 북한군의 평가와 대응을 살펴보려고 한다.

1) 손정복, 「6·25전쟁과 서울의 피해」, 『국토』, 국토연구원, 1996; 김태우, 「6·25전쟁기 미 공군에 의한 서울 폭격의 목적과 양상」, 『서울학연구』 제35호, 서울시립대학교 서울학연구소, 2009; 김태우, 「육감에서 정책으로: 6·25전쟁기 미공군 전폭기들의 민간지역 폭격의 구조」, 『역사와현실』 77호, 한국역사연구회, 2010; 김태우, 『폭격』, 창비, 2013; 황지환, 「한미관계의 국제정치적 현실과 국제규범의 긴장: 6·25전쟁시기 미군의 공중폭격과 민간인 보호의 갈등사례」, 『미국학』 37, 서울대학교미국학연구소, 2014.

2) 학계에서 일반적으로 포로에 대한 정보 취득을 위해 질문하는 방법을 ‘심문’이라고 쓰고 있으나 이는 문제가 있다. 심문(審問, inquiry)은 대상자에게 하등의 통제를 가함이 없는 임의적인 질문을 의미한다. 반면에 신문(訊問, interrogation)은 신문자에 대하여 통제되는 조건하에서 직접 질문의 방법에 의하여 대상자로부터 첩보를 획득하기 위한 체계적인 노력을 뜻한다. 따라서 기존의 학계에서 통용되고 있는 포로심문은 포로신문으로 기술하는 것이 적절하다고 판단된다. 참고로 심문(尋問)은 주로 일본학계에서 사용하는 용어로 본래의 뜻은 ‘찾아가서 물어봄’이지만, 일본에서는 포로심문(捕虜尋問)이라는 용어로 사용하고 있다. 합동참모본부, 『합동·연합작전 군사용어사전』, 합동참모본부, 2003, 262쪽

3) MacArthur Archives, RG 6, Records of General Headquarters, Far East Command(FECOM), 1947~51.

II. 6·25전쟁기 ATIS와 포로신문보고서

1. 아시아-태평양 전쟁기 ATIS의 설립

아시아-태평양 전쟁이 치열하게 전개되던 1942년 9월 19일 남서태평양육군총사령부(GHQ/SWPA)의 지령에 의해 호주 브리즈번(Brisbane)에서는 ATIS가 창설되었다. 그 이전인 1942년 9월 3일에 한명의 장교와 8명의 사병으로 이루어진 미군이 브리즈번에 와서 번역통역대(TIS, Translator and Interpreter Section)의 조직을 준비했다. 9월 19일 이 부대는 연합국의 요원들이 함께 조직됨으로써 연합(Allied)라는 용어가 합쳐져 연합국번역통역국(ATIS, Allied Translator and Interpreter Service)로 확장되었으며 미국과 영국, 네덜란드, 호주, 뉴질랜드, 캐나다의 병력으로 구성되었다.⁴⁾

ATIS의 임무는 연합국 간 및 상호 업무에 있어서 필요한 통역번역서비스를 제공하고, 전투 중에 노획된 문서의 번역 및 분석, 포로에 대한 신문 및 보고서 작성, 이러한 결과를 기관지(Bulletin), 회람(spot), 연구보고 등으로 인쇄 출판하여 관계기관에 배포하는 것이다. 아시아-태평양전쟁 동안 ATIS의 발간물의 양은 최대 200만 쪽에 달했다. 또한 ATIS는 추가적으로 일본군에 대한 항복권고문서를 작성하고, 일본 패망 후 방송, 항복문서조인을 둘러싼 회합에서의 통역 등을 제공했다. 즉 ATIS의 임무에는 비밀감시, 암호해독, 독도법, 무선감청, 전투서열 분석, 포로 신문, 일기, 편지, 중요 기사, 적의 시체로부터 확보된 수집품으로부터 정보를 입수하는 것 등이 포함되어 있었다.⁵⁾

ATIS 요원의 훈련은 크게 두 가지 방향에서 이루어졌다. 하나는 군사첩보어학교(Military Intelligence Service Language School, MISLS)를 설립하여 이곳에서 훈련하는 방식과, 일반대학의 위탁과정을 두고 여기서 어학요원을 배출하는 방식이었다.

ATIS 요원들은 샌프란시스코 프레시디오(Presidio)에 있는 군사첩보어학교

4) "Progress Report(1944. 9. 14)", ATIS, SWPA, RG 165, Records of the War Department General and Special Staffs, Military Intelligence Division, "P" File, 1940-45, Box 336A.

5) Takemae Eiji, *Inside GHQ: The Allied Occupation of Japan and Its Legacy*, NY: Continuum, 2002.

제7회 공군역사 학술회의

에서 공부했다. 그들 대부분은 일본계 미국인(Nisei, 二世)으로 미국시민권자들이었다. 1941년 11월 60명의 학생과 4인의 일본계 교사로 구성된 군사첩보어학교가 설립되었다. 학생 가운데 2명만 백인이었고 나머지는 닛세이(二世)였다. 1942년 5월에 45명이 졸업했는데, 백인은 졸업 후 소위로 임관되었지만, 닛세이는 처음에는 트럭이나 지프운전수로 비(非)첩보 부문에 배속되었다.⁶⁾

ATIS의 최고책임자(Co-ordinator)에는 매쉬버(Sidney F. Mashbir, 1891~1973) 대령이 임명되었다. 1942년 1월 현역으로 복귀한 매쉬버는 호주로 보내져 한 달 만에 대령으로 진급한 후 1942년 10월에 ATIS의 책임자로 발령받아 1945년 12월까지 복무하였다.

ATIS의 규모는 시기마다 달랐지만 1945년 말에 가장 규모가 컸을 때에는 2,667명이 구성원으로 있었다. 이 가운데 대부분의 어학요원(Linguists)은 하와이나 캘리포니아로부터 온 닛세이들로 이들은 아시아-태평양 전쟁에 참전하여 180명 이상이 동성 무공훈장(Bronze Star)부터 수훈장(Distinguished Service Medal)까지 받았다.⁷⁾

1942년 9월에 조직된 ATIS는 전선으로 파견대를 배치했다. 뉴기니아(New Guinea)에 ATIS의 전선파견대(Advanced Echelon)를 조직하여 1943년 1월 15일에 파견하였고, 이후 8개 전선파견대가 차례대로 미 제6군, 제1군단, 뉴기니아군(호주군) 등에 설립되었다. 1944년 9월 22일에는 홀란드리아(Hollandia, 현재 인도네시아의 자야푸라Jayapura) 총사령부에 ATIS전선부대인 ADVATIS(Advanced ATIS)를 설립했다.

아시아태평양 전쟁기 ATIS는 29개의 유럽어와 아시아 언어를 취급했다. ATIS는 1945년 9월까지 적의 문건 및 포로신문조서 18,000건을 번역하고 16,000건을 출판했으며, 10,000명의 포로를 심사하여 779개의 신문보고서를 작성하였다.⁸⁾

6) 山本武利, 『日本兵捕虜は何をしやべったか』, 文藝春秋, 2002, 25頁.

7) "Operations of the Allied Translator and Interpreter Section, GHQ, SWPA"(1948. 7. 12), The Intelligence Series vol. V, A Brief History of the G-2 Section, GHQ, SWPA and Affiliated Units, RG 331, Allied Operational and Occupation Headquarters, World War II, Supreme Commander for the Allied Powers(SCAP), Assistant Chief of Staff, G-2, Public Safety Division, General File, 1946-50, Box 283.

8) "Operations of the Allied Translator and Interpreter Section, GHQ, SWPA"(1948. 7. 12), The Intelligence Series vol. V, A Brief History of the G-2 Section, GHQ, SWPA and Affiliated Units, RG 331, Allied Operational and Occupation Headquarters, World War II, Supreme Commander for the Allied Powers(SCAP), Assistant Chief of Staff, G-2, Public

[표 1] <남서태평양사령부 ATIS전선부대(ADVATIS) 편제표9)>



전쟁기 ATIS는 단위부대에 어학요원을 파견하였는데, 보통 사단에 12명(장교 2, 사병 10), 군단에 15명(장교 2, 사병 13), 군단사령부에 전선과격대(Advanced Echelon) 20명(어학요원 15, 비어학요원 5), 군사령부에 20명(어학요원 15, 비어학요원 5)을 파견하고, 총사령부에 ADVATIS를 배속(어학요원 53명, 비어학요원 71명)하였다.¹⁰⁾

또한 후방인 미국 본토에는 미국 육·해군 합동신문반(Joint Interrogation Center)을 조직했다. 합동신문반은 캘리포니아의 바이런 핫스프링(Byron Hot Springs)에 위치하며 캠프 트레이시(Camp Tracy)로 알려져 있다. 캠프 트레이시는 1942년 12월에 개설되어 1943년 1월부터 1945년 7월까지 3,500여명의 일본군 포로에 대해 12,000건의 신문을 수행했다.¹¹⁾ 제2차 세계대전 동

Safety Division, General File, 1946-50, Box 283.

9) "Operations of the Allied Translator and Interpreter Section, GHQ, SWPA"(1944. 6), RG 331, Allied Operational and Occupation Headquarters, World War II, Supreme Commander for the Allied Powers(SCAP), Assistant Chief of Staff, G-2, Public Safety Division, General File, 1946-50. Box 283.

10) "Progress Report(1944. 9. 14)", ATIS, SWPA, RG 165, Records of the War Department General and Special Staffs, Military Intelligence Division, "P" File, 1940-45, Nox 336A.

제7회 공군역사 학술회의

안 미국에 있는 일본군 포로들은 전쟁 전 기간 동안 완벽히 비밀로 처리되었다. 2년 반 동안 3,500명 이상의 일본군 포로를 신문했고, 신문을 통해 6,500페이지로 구성된 1,700개의 신문보고서를 작성했다.

6·25전쟁이 발발하자 TIS¹²⁾는 1950년 7월 7일 한국전선에 배치할 ATIS 전선부대(ADVATIS)의 조직을 서두르게 된다. 이들이 선발대로 파견되었고, 이후 ADVATIS의 조직은 확장되었다. ADVATIS는 일종의 전진기지 역할을 담당했다. 대구와 부산 동태를 주기지로 하며 주요 지역(서울, 인천)과 전투 부대에 전방제대(ATIS Advanced Echelon)를 파견하였다. 즉 ADVATIS는 전선에 파견된 예하 부대인 전방제대(AE)를 통해 북한군 및 중공군 포로에 대한 신문, 각 파견대 및 사단 파견대에서 보내오는 북한 노획문서를 분류, 정리, 번역하여 전략정보, 전술정보 등을 분류하고 이를 도쿄의 ATIS 본부로 이송하였다.

2. 북진 시 인디언헤드 부대의 조직과 활동

6·25전쟁기 북한 문서는 다음과 같이 다양한 기구에서 수집되었다. 즉 미 제8군 내 미 제2사단 병력으로 조직된 특수임무부대¹³⁾인 인디언헤드 부대(Task Force Indianhead), 미 극동공군사령부(U. S. Air Forces of Far East), 주한미8군(EUSAK) 정보참모부(G-2) 산하 정보대¹⁴⁾, 극동군사령부 정보참모부(G-2) MIS 산하의 ATIS이다.

인디언헤드 부대는 1950년 10월 16일 미 제8군 G-2의 명령으로 미 제2사단 사령부의 지시에 의해 포스터 중령(Ralph H. Foster)을 지휘관으로 하

11) Alexander D. Corbin, *The History of Camp Tracy: Japanese WWII POWs and the Future of Strategic Interrogation*, VA: Ziedon Press, 2009, p. 3.

12) 전쟁 발발과 함께 TIS의 명칭도 ATIS로 통칭되었다. 이는 미국이 유엔군이라는 연합군 형태로 6·25전쟁에 참전하였기 때문에 Allied라는 명칭을 사용한 것이다.

13) 미국은 작전상황 및 작전환경 변화에 따라 주어진 작전 목표를 달성하기 위해 특수임무부대를 편성하는데 이를 Task Force로 통칭한다. 남정숙, 앞의 책, 477쪽. 사전에는 1명의 지휘관 밑에 여러 부대가 임시로 편성되어 특정임무를 수행하는 것으로 정의하고 있다. 군사영어편찬위원회 편, 『군사영어사전』, 병학사, 864쪽, 1976.

14) 미 8군 G-2 산하에는 직접 운용하고 있는 군사정보대가 있었다. 바로 Military Intelligence Service Detachment인데, 163d MISD, 164th MISD, 521st MISD, 522d MISD, 9군단 MISD 등 총 5개가 운영되어 포로에 대한 신문을 담당했다. Gordon L. Rottman, *Korean war order of battle: United States, United Nations, and Communist Ground, Naval and Air Forces, 1950-1953*, Prager Publishers, 2002, p. 50.

여 조직되었다.¹⁵⁾ 당시 미 제2사단은 각 예하 부대가 반격작전으로 낙동강을 거쳐 북상하던 중이었다. 사단 사령부는 10월 10일에 영등포에 주둔하였고 사단 예하 모든 부대는 예비 집결장소에서 차후 명령을 위해 대기 중이었다.¹⁶⁾ 사단의 예하 부대인 제9연대는 평양지역에, 제23연대는 해주와 사리원 지역을, 제38연대는 사단 포병대와 함께 영등포 지역에 주둔하였다.

이렇게 미 제8군의 예비부대인 미 제2사단의 예하병력으로 특수임무대대를 조직한 것이다. 인디언헤드 부대는 다음과 같이 조직되었다.¹⁷⁾

- 제72탱크 대대에서 1개 소대 차출: 6대의 M-26탱크와 1대의 반-궤도 차량
- 제2 정찰중대에서 1개 소대 차출: 2대의 M-24탱크와 한 대의 M-39 장갑 보병 수송차
- 제38연대에서 1개 보병중대 차출: 중대장을 포함한 6명의 장교. 차량화 보병 중대
- 1명의 장교와 14명의 사병으로 구성된 공병폭파대: 1대의 2.5톤 트럭과 1 세트의 공병폭파물
- 제82방공포대에서 방공자동포 1개반 차출: 1대의 M-16과 1대의 M-19
- 의무반에서 1명의 의사와 2명의 보조원으로 구성된 야전응급치료소 (aid station)¹⁸⁾
- 제2 CIC파견대에서 일부 요원

여기에 미 8군의 대표자 및 GHQ의 정보특수팀(intelligence specialist teams)이 추가로 구성되었다. 특수임무부대는 전부 차량 기동화되었다. 10월

15) "Personnel Periodic Report No. 9"(1950. 10. 21), RG 338, Records of U.S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations (World War II and Thereafter), 1917 - 1993, Entry NM3 429, Box 2434.

16) "Activities Report for the Month of October 1950"(1950. 11. 7), HQ 2d Infantry Division, G-1, RG 338, Records of U.S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations (World War II and Thereafter), 1917 - 1993, Entry NM3 429, Box 2434.

17) "War Diary 160001 Oct 50 - 162400 Oct 50, War Diary, HQ 2d Infantry Division, 1 Sep 50 ~ 31 Oct 50", RG 338, Records of U.S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations (World War II and Thereafter), 1917 - 1993, Entry NM3 429, Box 2434.

18) "History(Division Medical Activities)"(1950. 11. 5), HQ 2d Infantry Division Office of the Surgeon, RG 338, Records of U.S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations (World War II and Thereafter), 1917 - 1993, Entry NM3 429, Box 2434.

제7회 공군역사 학술회의

17일에 인디언헤드 부대는 사단의 제2정찰중대 지역에서 집결하였다. 인디언헤드 부대는 공격 부대¹⁹⁾와 함께 평양에 들어가서 문서를 수집(collecting)하고 분실되거나 파괴될지 모르는 가치(정부기록, 과학문서, 외국 강대국이 북한정책에 강제적 영향력을 행사한 증거 등)가 있는 정보를 확보할 것을 임무로 하고 있었다.²⁰⁾ 여기에 가능하다면 북한 인사를 생포하는 것도 주요 임무 가운데 하나였다.²¹⁾

10월 19일 북한 수도인 평양에 들어간 최초의 미국 병사는 파커(E. V. Parker) 병장이었다. 파커 병장은 인디언헤드 부대원이었다.²²⁾ 인디언헤드 부대는 10월 19일 평양 외곽까지 접근했으나 20일 오전까지 대동강을 건너지 못했다. 교량문제 때문이었다. 결국 오후 5시 50분경에야 한국군 병사로 구성된 소(少)병력이 공격단정으로 강을 건너고 나서야 경(輕)탱크를 이용하여 대동강 철교를 건널 수 있었다. 20일 밤 인디언헤드 부대는 평양에 있는 2곳의 라디오 방송국을 점령했다. 한 라디오방송국에서는 신형 방송장비를 확보했고, 다른 곳에서는 북한 문건을 다수 확보했다. 또 다른 장소에서 상당량의 문건을 노획했지만 번역하지는 못했다.²³⁾

인디언헤드 부대 요원들은 수집품(collection)과 기록물(recording of material)을 방해 없이 확보할 수 있었다. 인디언헤드 부대원들은 자신들이 확보한 수많은 정보자료를 극동군사령부의 Special Team²⁴⁾에 인계했다. 임무를 완수한 인디언헤드 부대는 1950년 10월 25일 12:00 부로 해체되었다. 이후 모든 부대원들은 원 소속 부대로 복귀하였다.²⁵⁾

19) 공격부대는 미 제1기병사단의 선발대로서 인디언헤드 부대는 이 부대와 함께 작전을 수행하였다. Roy E. Appleman, *United States Army in the Korean War: South to the Naktong, North to the Yalu*, Center of Military History, 1992, p. 652.

20) "G-2 Section Narrative Summary October 1950", RG 338, Records of U.S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations (World War II and Thereafter), 1917 - 1993, Entry NM3 429, Box 2434.

21) Allan R. Millett, *The War for Korea, 1950-1951*, University Press of Kansas, 2010, p. 284.

22) "Command and Unit Historical Report"(1950. 11. 1), RG 338, Records of U.S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations (World War II and Thereafter), 1917 - 1993, Entry NM3 429, Box 2434.

23) "War Diary 210001 Oct 50 - 212400 Oct 50", RG 338, Records of U.S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations (World War II and Thereafter), 1917 - 1993, Entry NM3 429, Box 2434.

24) 최근까지 이 Special Team에 대한 자세한 확인이 어려웠다. 하지만 포로신문보고서를 통해 이들이 바로 ATIS임이 밝혀졌다.

3. 북한지역에서 ADVATIS의 활동

다음으로는 북한 지역에서 광범위하게 주요 문서를 수집, 분류, 적재, 이송하는 데 있어 중요한 역할을 담당했던 ATIS의 활동을 구체적으로 살펴보자. 1950년 6월 25일 6·25전쟁이 발발하자 미국은 6월 29일 북한군의 남침을 저지하기 위해 해·공군의 투입을 결정했다. 곧 이어 일본에 주둔한 미 제24사단 21연대의 제1대대를 특수임무부대로 편성하여 파병하고, 본대인 미 제24사단의 한국전선 파견을 결정했다.

이에 따라 ATIS측에서도 ATIS전선부대(Advanced ATIS: ADVATIS)를 조직했다. 한반도에 3명의 장교를 포함한 조정반과 번역반 2개, 신문반 2개를 파견하는 것을 6월 30일에 결정했지만, 정식으로 ADVATIS가 발족했던 것은 1950년 7월 7일이었다.

그러나 이미 극동공군(FEAF)이 먼저 움직이고 있었다. 이들은 링거프로젝트(Wringer Project)반을 가동하여 이미 1950년 7월 4일에 한국군에 의해 붙잡힌 북한군 포로에 대한 신문을 시작했다. 따라서 FEAF보다 뒤늦게 편성되어 전선에 파견된 ADVATIS는 7월 10일 FEAF의 담당자와 공동으로 포로에 대한 신문을 처음으로 시작했다.

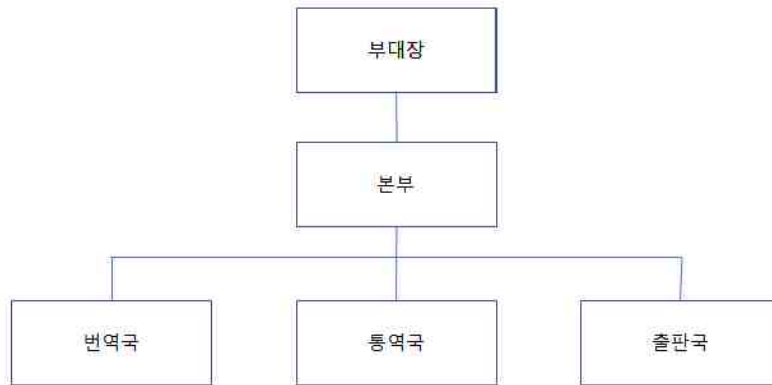
1950년 7월 15일 ADVATIS는 금천(Kumchon)지역에 주둔하고 있던 한국군 헌병대 2층 건물에 주둔했다. 이때 문순덕을 통역가로 임명했는데 이는 ADVATIS가 최초로 고용한 한국인이었다. 이날 ADVATIS는 신문보고서를 최초로 주한미군사령부 G-2에 보고했고, G-2는 미8군 사령부 하의 모든 신문 조직은 ADVATIS 부대장의 통제를 받을 것을 명령했다.²⁶⁾ 7월 17일 미8군사령부와 ADVATIS 합동으로 신문센터(Interrogation center)를 수립하고, 한국군으로부터 인계받은 포로 10명에 대한 신문을 시작했다.²⁷⁾

25) "War Diary 260001 Oct 50 - 262400 Oct 50", RG 338, Records of U.S. Army Operational, Tactical, and Support Organizations (World War II and Thereafter), 1917 - 1993, Entry NM3 429, Box 2434.

26) "Status of ADVATIS"(1950. 7. 17), RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, Translator & Interpreter Service, General Correspondence 1947-50, A1. E34, Box 22.

27) "Records of Events, Advanced Echelon"(1950. 7. 8~10), RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command,

[표 2] <ATIS전선부대(ADVATIS Korea) [1950. 8. 2]²⁸⁾>



7월 16일 ADVATIS는 아주 중요한 문서를 입수할 수 있었다. 이는 1950년 7월 16일 대전지역에 있던 미 제24사단 21연대에 의해 노획된 북한 문서였는데, 이는 북한군 제4사단장인 이권무의 서명으로 예하 제18, 16, 5연대에 6월 22일 발효된 정찰명령서였다.²⁹⁾ 이 문서와 함께 ADVATIS는 북한의 남침을 증명할 수 있는 효과적인 증거 문서로 작전명령 1호를 입수하여, 제4사단 포병장교의 진술과 함께 이를 유엔에 제출할 특별보고서에 첨부시켰다. 이 작전명령 1호에는 잘 알려져 있듯이 제4사단이 38선 접경지역인 옥계리를 돌파하여 의정부, 서울 지역으로 진출하는 것으로 계획되어 있었다.³⁰⁾

8월 9일과 10일 이틀에 걸쳐 ADVATIS는 한국에 파병된 미군 각 사단을

Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, Translator & Interpreter Service, General Correspondence 1947-50, A1. E34, Box 22.

28) "ADVATIS Presently in Korea", RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, Translator & Interpreter Service, General Correspondence 1947-50, A1. E34, Box 22.

29) "Request for Information"(1950. 9. 16), RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, General Records. A1 E. 34, Box 22.

30) "Documentary Evidence of North Korean Aggression"(1950. 10. 11), RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, General Records. A1 E. 34, Box 16.

방문하여 포로신문 조직을 정비했다.³¹⁾

- 미 제1기병사단: 장교 3명, 사병 21명
- 미 제24사단: 장교 2명, 사병 21명
- 미 해병 여단: 장교 2명, 사병 11명
- 미 제25사단: 장교 4명, 사병 16명
- 미 제2사단: 장교 3명, 사병 11명

8월 22일에는 낙동강 전선에서 총공격을 감행하려는 북한군의 기밀문서를 가지고 자진 귀순한 북한군 13사단 포병연대 정봉옥 중좌에 대한 신문을 진행하기도 하였다.³²⁾

인천상륙작전의 성공 이후 북한군 포로의 수와 노획된 문서의 수가 기하급수적으로 늘기 시작했다. ADVATIS는 제한된 인원으로 임무를 수행하기 위해 동분서주하였다.

ADVATIS의 또 하나의 주요 임무는 북한군 포로에 대한 신문이었다. 포로의 신문은 인천에서 가능한 한 3단계의 신문을 실행했다. 긴급한 현안 작전을 위해 전술적 신문(tactical interrogation)이 우선되었고, 10월 말에는 중국군의 포로 신문도 시작되었다.

인천상륙작전으로 북진이 시작되자 ADVATIS에 중요한 임무가 부과되었다. 바로 북한 지역 내에 직접 투입되어 북한의 주요 문건을 입수, 분류, 이송 하는 것이었다. ADVATIS의 문서과는 서울에 위치하며 북한 지역 내의 주요 문서를 수집했다. 1950년 10월 17일 평양으로 진격이 시작되자, 10월 19일 ADVATIS는 문서 수집팀을 파견했다.

한편 10월 12일 ADVATIS는 필리오드(Pilliod) 대령과 김종호, 박병욱 등

31) "Status and Employment of Div Linguists"(1950. 8. 11); "Records of Events, Advanced Echelon"(1950. 7. 8~10), RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, Translator & Interpreter Service, General Correspondence 1947-50, A1. E34, Box 22.

32) "Telegram from ADVATIS, EUSAK to CO, TIS"(1950. 8. 23), RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, Translator & Interpreter Service, General Correspondence 1947-50, A1. E34, Box 22.

제7회 공군역사 학술회의

2명의 한국군 소위를 비행기로 원산에 파견하였다. 이들은 원산 지역의 북한 문서를 수집하기 위해서 파견되었다. 필리어드 대령은 원산에서 우연하게도 러시아 서고를 확보할 수 있었다. 이 양은 기대했던 것 보다 상당했는데, 약 2,000파운드에 달하는 양이었다.³³⁾ 이들의 활약으로 10월 15일부터 원산 지역의 문서를 입수하기 시작했다. 원산 지역에서 입수한 노획문서 가운데 러시아 문서를 조사하기 위해 평양에서 임무 수행 중이던 크릴로프(Eugene B. Kryloff) 소령과 러시아 전문 번역가 3명이 급파되어 11월 4일까지 러시아 문서를 조사하였다.³⁴⁾ 평양에서 임무를 수행 중이던 팀들도 11월 13일까지 노획한 문서 전부를 분류하는 작업을 마치고, 11월 30일 최종적으로 서울로 철수하였다.³⁵⁾

중국군의 공세로 인해 전황이 급격하게 변하게 되자, 1950년 12월 1일 ADVATIS는 전방에 파견된 전방제대(AE)의 번역팀 및 포로 신문가들을 모두 후방으로 후퇴시켰다. ADVATIS는 부산 동래에 사령부를 두었고, 서울과 인천 지역에 배치되었던 산하 부대를 모두 대구로 이동시켜 크릴로프 부대 산하로 배속시켰다.³⁶⁾ 12월 2일 현재까지 ADVATIS가 수행한 작업은 매우 방대하였다. 9만 5천 명의 포로를 1차 심사했으며, 그 가운데 1,760명의 포로들에 대한 신문을 수행하였고, 2,788개의 신문보고서를 작성했다. 또한 문서 수집에 있어서는 18톤에 해당하는 노획문서를 정리, 평가, 번역하였다.³⁷⁾

이렇게 활약하던 ATIS는 1951년 2월 4일 제8238육군부대로 재조직되었으며, 12월 1일 극동군사령부 군정보대(Military Intelligence Service Group,

33) "Status of ADVATIS"(1950. 10. 22), RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, General Records. A1 E. 34, Box 22.

34) "Message From CG X Corps to CINCFE"(1950. 11. 7), RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, General Records. A1 E. 34, Box 22.

35) "Pyongyang Special Project"(1950. 11. 13), RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, General Records. A1 E. 34, Box 22.

36) "Status of ADVATIS"(1950. 12. 26), RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, General Records. A1 E. 34, Box 22.

37) "Message from Stark to Willoughby"(1950. 12. 2), RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, General Records. A1 E. 34, Box 16.

8238th Unit)로 재편되었다. 이후 MISG는 1952년 9월 1일 500군정보대(500th Military Intelligence Service Group)로 다시 개편되어, 6·25전쟁이 정전에 이르기까지 작전을 수행하였다.³⁸⁾

4. 포로신문조서의 종류와 체제

1950년 6월 25일 6·25전쟁이 발발하자 극동군사령부는 6월 27일 미 해군과 공군을 한국전선에 투입했으며 곧이어 미 지상군 파견을 결정했다. ADVATIS는 처음에 극동공군의 담당자와 공동으로 신문했다. 결국 1950년 8월에 유엔군 아래 ADVA(UN)TIS가 한반도에 있어서 유엔군에 참가하고 있는 육해공군 전부의 공동조직으로 편성되어 문서와 신문의 중앙집권적 관리 체제가 정비되었다.

1950년 9월 22일 현재 6·25전쟁과 관련한 ATIS의 총 인원은 63명이었다. 여기에는 ADVATIS에 소속된 인원이 41명(장교 10명, 사병 31명), 출판생산팀(Production) 6명(장교 1명, 사병 1명, 군무원 5명), ATIS 본부요원 4명(군무원 4명), 조사정보팀 13명(장교 3명, 군무원 10명)이다.³⁹⁾

이렇게 6·25전쟁기 ATIS는 ADVATIS를 파견하여 한국전선에서 포로신문, 주요문서의 번역 등을 통한 전략 및 기술첩보를 수집하였다. 또한 당시 주한 미8군, 극동공군, 국무부 신문팀(State Department Interrogation Team, ORO)등 공산권 자료를 확보하려는 다양한 기구들의 활동을 조정하여 이들이 입수한 주요 문서들을 통합적으로 관리하여 선적번호를 부여하였고, 이를 안전하게 본토로 이송할 수 있었다.

이와 같이 ATIS는 6·25전쟁기 북한군 및 중국군 포로에 대한 포로 신문 및 노획문서 확보를 통해 당시의 시대상을 이해할 수 있는 1차 사료를 집대성하였다. 그 집대성의 결정체가 바로 포로신문보고서이다.

포로신문보고서는 야전에서 공산군 포로(prisoners of war), 탈영병

38) "Lineage and Battle Honors Intelligence Support Complement, 8238th AU", RG 338, Record of U. S. Army Operational, Tactical and Support Organizations (World War II and Thereafter), Unit Histories, 1940~1967, Box 4834.

39) "Request for Increase in TIS T/D 301-1047"(1950. 10. 3), RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, General Records. A1 E. 34, Box 22.

제7회 공군역사 학술회의

(deserter), 및 피난민(refugee) 들을 신문한 보고서를 통합 정보 형태로 재편집, 간행한 자료라고 할 수 있다. 6·25전쟁 발발 직후 미군은 포로신문보고서를 개별 보고서의 형태로 배포하다가, 좀 더 통합된 정보를 제공하기 위해 1950년 8월부터 책자 형태로 발간하기 시작했다.

이 보고서들이 책자 형태로 발간된 것은 1950년 8월 25일부터 1951년 3월 30일까지 총 57권이다. 제1호에는 보고서 번호 600번부터 699번까지 100건씩 묶여서 간행되었는데, 이런 형태가 57호(1951년 3월 30일)까지 유지되었다. 책자는 생산되는 순서에 따라 일련번호가 붙여졌으며, 1-21호까지는 신문보고서 100건씩, 22-57호까지는 50건의 포로신문보고서가 1권으로 묶여서 간행되었다.⁴⁰⁾

[표 3] <맥아더기념관 소장 포로신문보고서 현황>

보고서 번호	작성 시기	신문보고서 번호	총 매수	신문 건수	비고
TIS Interrogation Report Issue #1-15 North Korean Forces	1950. 8. 25.~ 11. 1.	600-2099	4,529 매	1,500건	
ATIS Interrogation Report Issue #16-21 Enemy Forces	1950. 11. 8.~ 12. 21.	2100-2699	1,599 매	600건	No. 17 결호
ATIS Interrogation Report Issue#22-57 ⁴¹⁾ Korean Operation	1951. 1. 8.- 3. 30.	2700-4450	6,995 매	1,750건	No. 52, 53 결호
계			13,123 매	3,850건	

포로신문보고서의 구성은 약간씩 차이를 보이고 있으나 일반적으로 다음 [표 4]와 같이 구성된다. 포로신문보고서는 반드시 1건의 보고서에 1명의 포로만을 다루고 있다고 할 수 없다. 여러 명의 포로들로부터 수집한 정보를 1

40) MacArthur Archives, RG 6, Records of General Headquarters, Far East Command(FECOM), 1947~51.

41) MacArthur Archives, RG 6, Records of General Headquarters, Far East Command(FECOM), 1947~51.

건의 보고서로 제작하기도 했다.⁴²⁾

[표 4] <포로신문보고서 양식과 구성>

ATIS신문보고서 No. 날짜
ADVATIS보고서 No. 날짜
성명
계급
나이
소속부대
직책
교육
군 이전 직업
주소
포획된 날짜
신문관
피신문자 평가
군대경력 (Military History)
소속부대편제
부대주요인물 (Personalities)
외부인 (Foreign Elements): 러시아인, 중국인, 만주조선인 등
무장상황 (Armor)
보급
사기 (Morale)
평가 (Remarks)
추가정보
지휘관 서명

42) ATIS Interrogation Report No. 2134.참조.

Ⅲ. 미 극동공군의 참전과 북한군에 대한 공격 상황

1. 미 극동공군의 참전

제2차 세계대전 중 수훈부대로서 명성을 떨친 미 극동공군은 예하에 제5공군, 제13공군, 제20공군(전략)을 가지고 있었다. 미 극동공군의 주력인 미 제5공군은 패트리지(Earle E. Patridge) 소장 지휘하에 일본 본토 방위 임무를 띠고 사령부를 나고야에 두고 있었다. 터너(Howard M. Turner) 소장이 지휘하는 미 제13공군은 필리핀 지역의 방위 임무를 띠고 필리핀 루존섬 중앙의 클라크 기지에 사령부를 두고 있었다. 또한 킨케이드(Alvan C. Kincaid) 소장이 지휘하는 미 제20공군은 가데나 기지에 사령부를 설치하고 오키나와와 마리아나 지역의 방위 임무를 띠고 있었다.

미 극동공군의 주력부대인 미 제5공군은 5개 비행단으로 편성되어 6개 전폭대대, 5개 요격대대, 2개 폭격대대, 2개의 수송대대를 보유하고 미 제13공군은 4개의 요격대대와 3개의 폭격대대를 가지고 있었다. 또한 미 제20공군은 3개의 폭격대대와 1개 공수대대를 예하에 두고 있었다.⁴³⁾

미 극동공군은 1950년 5월 31일 현재 총 1,172대로서 B-26 경폭격기 73대, B-29 중폭격기 27대, F-51 전폭기 47대, F-80 전투기 504대, F-82 전투기 42대, 각종 수송기 179대, 정찰기 48대, 그 밖에 252대의 항공기를 보유하고 있었다. 1949년부터 1950년 6월까지 미 극동공군의 주력은 오키나와에 있던 제51전투요격전대를 제외하고는 F-80C 전투기로 무장하고 있었다.⁴⁴⁾

미 극동공군은 원래 한국에 대한 방어 임무는 없었으며 한국에서 전쟁이 발발할 경우 주한 외국인을 공수하고 철수하는 해군 수송선을 공중 엄호할 것과 미 극동군사령관의 특별지시가 있을 때 철수작전에 필요한 지상목표를 공격하도록 계획되어 있었다. 이러한 임무는 1950년 3월 1일 발표한 미 제8군의 주한 미국인 철수계획에 포함된 내용이었다.⁴⁵⁾

43) 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제3권: 한강선 방어와 초기 지연작전』, 국방부군사편찬연구소, 2006, 758~759쪽; 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 8쪽.

44) 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제3권: 한강선 방어와 초기 지연작전』, 국방부군사편찬연구소, 2006, 760쪽; 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 11쪽.

45) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 14쪽.

6월 28일 07:30시 아시아 기지를 출발한 12대의 B-26 경폭격기가 서울 북방에 있는 문산역을 폭격하였으며 이날 수차에 걸쳐 철도와 도로를 공격했다. 이날 프라이스 대령은 오전과 오후에 F-80 전투기 6개 편대를 출격시켜 서울 북방에서 북한군 전차와 트럭 및 포 등을 공격하였는데 130마일 밖에서도 그 화염을 볼 수 있었다. 또 F-82 전투기들도 이날 11회에 걸쳐 출격하였는데 이들의 대부분은 수원에서 이착륙하는 수송기를 고공 엄호하였다.

이날 밤에서 가데나 기지로 이동한 미 제19폭격전대는 오후 늦게 4대의 B-29 중폭격기를 한국으로 출격시켰다. 2대의 B-29 중폭격기는 서울-개성 간의 철도와 도로를 폭격하였으며 2대의 폭격기는 서울-의정부 간 도로를 폭격하였다.⁴⁶⁾

미 극동공군은 부대이동과 전투를 병행하였으므로 이동에 따른 혼란은 불가피하였다. 제3전폭전대는 대부분 부대를 존슨 기지에 남겨 둔 채 아시아 기지로 이동하여 작전을 수행하였으므로 양 기지에서는 매일 많은 인원과 시간을 허비하였다. 제19전폭전대는 전쟁 초기에 이미 이동작전 준비를 완료하고 있었다. 또 제49전폭전대 제9전폭대대는 고마키에서, 제8전폭대대는 요코타에서 작전을 수행하였다. 그 후 제9전폭대대의 조종사와 소규모의 지상근무자가 6월 27일 이타즈케로, 제8전폭대대 최소한의 작전요원이 29일에 이타즈케 기지로 각각 이동하였다. 미 제5공군의 전방사령부가 6월 29일 이타즈케 기지에 설치됨에 따라 이 기지는 한국 전선에 출격하는 중심기지가 되었다.⁴⁷⁾

미 극동공군 폭격사령부는 순수한 작전부대로 미 제5공군과 제20공군의 지원을 받았다. 동 사령부는 미 극동공군 중 가장 중요한 역할을 담당하고 있어 모든 요청은 우선적으로 지원하였다.

미 극동공군 폭격사령부는 요코타에 사령부를 설치하고 예하 제92전폭전대를 요코타, 제22폭격전대를 오키나와의 가데나에 각각 배치하고 7월 8일에 제19전폭전대와 제31전략정찰대대를 폭격사령부에 예속시켰다. 7월 19일 새로이 배속된 제19폭격전대를 요코타에 배치하고 7월 말 미 전략공군사령부 소속 제307폭격전대를 가데나에, 제98전폭전대를 요코타에 배치하였다.⁴⁸⁾

미 극동공군사령관 스트레이트메이어(George E. Stratemeyer) 중장은 7월

46) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 19쪽.

47) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 30쪽.

48) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 32쪽.

제7회 공군역사 학술회의

11일 미 제13공군 예하 제18전폭비행단의 제12 및 제67전폭대대를 미 제5공군에 파견하여 6·25전쟁에 투입할 계획을 승인하고 미국에서 F-51 전폭기 145대를 적재한 항공모함 복서(Boxer)호가 7월 27일 일본에 도착하는 즉시 6·25전쟁에 투입할 결심을 하였다.

7월 27일 F-51 전폭기가 도착하자 미 극동공군사령관은 제18전폭비행단 제18전폭전대의 2개 대대를 7월 30일 필리핀에서 일본의 존슨 기지로 이동시켜 F-51 전폭기로 장비를 전환한 다음 8월 3일 대구에 배치하였다. 동 전대가 대구에 도착한 다음 날인 8월 4일 대구에서 작전 중인 제51전투비행대대를 제6002전투비행단으로 증편하고 제18전투폭격기대를 이에 예속시켰다.⁴⁹⁾

7월 17일 스트레이트메이어 중장은 주한 미 제8군의 항공근접지원 요청을 충족시키기 위한 공군의 공식적인 방안을 제의하였다. 이 제안을 받은 워커(Walton H. Walker) 중장은 패트리지 소장에게 폭격사령부가 정확히 목표를 확인하고 신속히 폭격해 줄 것을 요구하였다. 이에 미 극동공군사령관은 폭격사령부에게 전력을 집중하여 지원 요청에 응하도록 명령하고 공격시간, 목표 확인, 전선통제 등 세부사항을 패트리지 소장과 직접 협의하여 수행하도록 명령하였다.⁵⁰⁾

스트레이트메이어 중장은 7월 18일 인가된 지원 작전을 발표하였는데 이 계획 중 폭격사령부의 임무를 재조정하고 공격 우선순위를 다음과 같이 명확히 하였다.

- (1) 미 극동공군에 지시된 근접지원작전과 미 제5공군의 능력 이외의 근접지원 작전
- (2) 정보부서에서 공격목표로 지정한 적 비행장과 비행장 내의 항공기
- (3) 북위 37도와 38도 간의 도로, 철도, 교량 차단
- (4) 정유공장과 유류 저장소에 대한 폭격
- (5) 수력발전소를 포함한 적 산업지역 폭격

미 극동공군사령관은 폭격사령관에게 모든 임무에 앞서 전술한 첫째 임무에 전력을 집중하도록 명령하였다.⁵¹⁾ 스트레이트메이어 중장은 북한 공군력

49) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 36쪽.

50) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 40쪽.

이 부족하다는 것은 북한군 작전의 최대 취약점이라고 말하고 다음과 같은 결론을 내렸다.

- (1) UN 해군은 해안 가까이서 작전할 수 있다.
- (2) 공군은 적 공군의 아무런 저항 없이 작전할 수 있다.
- (3) 지상군은 적의 공습을 염려할 필요 없이 작전할 수 있다.

전쟁이 발발하자 북한 공군기는 김포비행장과 여의도비행장을 공습하였다. 그 후 북한 공군력은 점차로 감소되었고, 극동공군의 지상군 지원작전은 많은 효과를 거두었다.⁵²⁾

극동공군은 전쟁 초기부터 공중우세 속에서 북한군 병력, 전차, 야포, 차량 등의 이동목표와 철도, 도로, 교량 등 교통망에 대해 집중적인 폭격을 가하였다. 이러한 극동공군의 지속적인 주간공격은 북한군의 전술을 교란시키고 분쇄하는 결정적인 요소가 되었다. 북한군은 극동공군의 지속적인 항공공격으로 보병부대가 기갑부대와 포병부대의 지원 없이 공격할 수밖에 없었을 뿐만 아니라 도로, 교량 등의 차단으로 차량운행이 곤란하여 결정적으로 병력충원과 전선에서의 기동력을 상실하였다. 또한 북한군은 항공공격에 대한 대응훈련이 전혀 되어있지 않아 피해가 컸다.⁵³⁾

미 제8군은 우수한 적 지상군을 공격 분쇄하기 위하여 남한으로 이동하는 적의 부대와 장비 및 보급물자를 차단해 달라고 미 극동공군에 요청하였다. 이러한 후방차단작전은 전술공군의 제2의 임무이다. 적이 전장에서 병력과 물자를 유지하고 있다는 것은 수송이 곤란하기는 하나 어떠한 통로를 이용하고 있다는 증거이다. 경험에 따라 정확한 후방차단작전은 목표를 정확히 파악한 다음 계획을 수립하고 적극적인 공격을 시행하여야 한다.⁵⁴⁾

6·25전쟁 전 기간을 통하여 미 극동공군이 UN 지상군의 근접지원작전에 최우선권을 두었으며 군사상 미 극동공군의 근접지원작전이 없었다면 미 제8군은 한반도에서 축출되었을 것이다.⁵⁵⁾

51) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 41쪽.

52) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 56쪽.

53) 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제3권: 한강선 방어와 초기 지연작전』, 국방부군사편찬연구소, 2006, 803~804쪽

54) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 57쪽.

제7회 공군역사 학술회의

인천상륙작전이 시작된 9월 15일부터 국군 3사단이 38°선을 돌파한 10월 1일 이전과 이후로, 10월 1일 이전에는 제8군의 낙동강방어선 돌파와 북진을 지원하기 위한 근접항공지원작전 및 북한군의 지원 병력 차단과 낙동강방어선에 집결해있던 북한군을 고립시키기 위한 항공차단작전에 치중하여 실시된 반면, 10월 1일 이후에는 북진하는 아군을 지원하기 위한 근접항공지원작전 및 병력엄호 작전과 수송 임무가 추가로 실시되었다.⁵⁶⁾

10월 들어 유엔 공군의 근접지원비행은 이전에 수행되었던 임무형태와 다소 차이가 나는 양상을 보였다. 즉, 전진하는 아군의 지상군을 적의 공격으로부터 보호하고 적의 공격을 사전에 차단하는 일종의 엄호 형태로 진행되었다.⁵⁷⁾

전략공군사령부 정보부에서는 북한 내의 전략목표를 선정하기 위한 돌파 계획을 수립하였다. 이에 의하면 북한 내 원산, 평양, 흥남, 청진, 나진 등 5개 산업 중심지가 있었다. 항구도시 원산은 철도의 중심지이며 정유공장이 있었다. 원산항 남단의 조선 정유공장은 연간 생산 250,000톤으로 한국 제일의 정유공장이며 아시아에서도 몇째 가는 것이었다. 원산시 북쪽 5마일 지점에는 수많은 석유탱크를 가진 고광 석유회사가 있었다. 원산항은 대형 선박을 수용할 수 있는 시설을 갖추고 있었으며 원산역은 한국의 3개 철도 중추의 하나로 공작창은 철도수리 및 제조 시설을 갖추고 있었다.

평양에는 만주의 심양 조병창 다음가는 아시아 제2의 병기공장이 있었다. 여기에서는 소총, 자동화기, 탄약, 포탄, 수류탄, 폭탄, 지뢰 및 군사차량을 생산하고 있었다. 평양역은 조차장과 공작창이 있어 차량수리 및 제조를 하고 있었다. 평양의 소화 항공기 공장과 조병창 항공부는 북한 공군의 항공기 정비 및 병참의 핵심지로 판단되었다. 한국의 동북해안 흥남 일대는 극동 제일의 화학 및 경금속 생산지로 형성되어 있다. 흥남 교외에 흥남 질소비료공장을 비롯하여 조선 화약제조공장, 본영 화학공장 등이 있었다.

청진은 두 개의 항구와 철도 공작창, 일본 철강회사, 미쓰비시 철강회사가 있었다. 동해안 북단에 위치한 나진은 소련의 블라디보스토크에서 60마일 남

55) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 73쪽.

56) 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제6권: 인천상륙작전과 반격작전』, 국방부군사편찬연구소, 2009, 686쪽.

57) 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제6권: 인천상륙작전과 반격작전』, 국방부군사편찬연구소, 2009, 691쪽.

쪽에 있는 해군기지로서 중요한 위치를 차지하고 있을 뿐 아니라 유류 저장 시설과 철도시설은 북한과 소련에게 중요성을 가지고 있었다. 북한에서는 이 5개 산업지역 이외에도 전략목표로서 중요한 산업도시가 많이 산재하고 있었다.⁵⁸⁾

미 극동공군 폭격사령부의 전략폭격은 순수한 군수산업과 군사목표로 제한했고 폭격고도도 정확하여 산업시설 부근에 있는 민간시설에는 거의 피해가 없었다. 평양 산업지대는 완전히 황폐화되었으나 시가의 타 부분은 전쟁의 피해라고는 조금도 없었다. 또 레이더 조준폭격은 정확하였다. 레이더 조준폭격으로 흥남 질소화학공장은 전파(全破)되었으나 공장지역 외에는 전혀 피해를 입지 않았다.

폭격사령부는 폭격에 앞서 경고전단을 살포하였으므로 민간인들은 폭격이 임박하였다는 것을 알고 있었다. 원산 철도국 기사 3명은 조사관에게 폭격이 있기 3일 전에 미군 비행기들이 수천 장의 전단을 공장창 상공에 뿌렸다고 말하고 공산군 병사들은 노동자들이 전단을 줍지 못하도록 제지하였으나 몇몇 노동자가 주워 읽어보고는 공습이 임박했다는 말을 전파했다고 언급했다.

전략폭격을 수행함에 있어 무차별 폭격을 지양하고 인도주의적인 면을 최대로 고려하였으나 공산주의자들은 공습을 선전에 최대한도로 이용하였다.⁵⁹⁾

극동공군사령부는 우선 새로운 적인 중국 주둔 소련 공군의 MIG-15가 출현함에 따라 기존에 전개된 항공 전력의 성능과 무장에서 열세를 보이게 되자 제공권 확보를 위해 12월에 MIG-15에 대응할 수 있는 F-84E와 F-86A 전투기를 극동공군에 전개시켜 제공전력을 보강하였으며 11월에는 제452폭격비행단(B-26보유)을 전개하여 폭격능력을 확대하였다. 또한 급증하는 공수소요를 충족하기 위해 11월에는 제437공수비행단(C-47 보유), 12월에는 61수송전대 제4대대(C-54 보유)를 추가로 본토로부터 전개하였다.

극동공군은 유엔 지상군의 전선 상황 변화에 따라 부대배치를 단행하였는데 11월에는 소련의 MIG-15 전투기에 대한 신속한 대응과 유엔 지상군에 대한 근접항공 지원을 위해 연포(K-27), 평양(K-23), 미림(K-24)기지에 3개 전술부대 및 이를 지원하는 전술지원비행단을 전개하였고, 1개 항공관제 경보부대를 신안주비행장(K-29) 근처로 이동하였다. 그러나 11월 말 전 전

58) 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제4권: 금강-소백산맥선 지연작전』, 국방부군사편찬연구소, 2008, 694~695쪽; 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 125~126쪽.

59) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 139쪽.

제7회 공군역사 학술회의

선에서 아군이 후퇴를 결정함에 따라 북한지역에 전개했던 부대는 남한 및 일본지역으로 철수를 단행하여 12월 초에 모든 철수를 완료하였다.⁶⁰⁾

중공군의 3차 공세로 인해 서울이 함락되고 유엔 지상군이 후퇴하여 평택-삼척선에서 전선이 형성된 1951년 1월 말부터 서울을 회복한 3월 중순까지 유엔공군은 미그회랑지역에 대해 일시적으로 소련공군에게 제공권을 상실한 것을 제외하고는 한반도 상공에서의 제공권을 계속 유지하였다.⁶¹⁾

2. 미 극동공군의 폭격사령부

전술공군의 임무에는 전통적인 3대 임무인 제공(Counter-air)작전, 후방차단(Interdiction)작전 및 근접항공지원(Close Air Support)작전이 있다. 후방차단작전은 아군 지상군과 적이 전선에서 근접전을 벌이게 한 다음 적이 보급지원을 필요로 하는 시기에 전술공군기로 적의 병력, 물자, 장비 등이 전선으로 유입되지 못하도록 차단함으로써 아군 지상군이 전선에서 최대의 전과를 거둘 수 있도록 하는 것이다.

미 극동공군사령부는 미 본토에서 도착한 전략공군사령부 중폭격전대와 미 제20공군 제19폭격전대의 작전을 지휘하기 위하여 1950년 7월 8일 미 극동공군 폭격사령부(임시)를 편성하였다.

중폭격기는 미 전략공군사령부 예하 부대로 6·25전쟁이 종결되면 제19폭격전대가 미 전략공군사령부에 복귀할 것이 예상되어 미 극동공군에서는 폭격사령부를 재편성할 의도가 없었다. 따라서 폭격사령부를 재편성하는 대신 임시 사령부로 기간장교(基幹將校)들은 미 전략공군사령부에서 충원하였다.

폭격사령부는 제19폭격전대와 미 전략공군사령부 소속 제93 및 제307폭격전대를 보유하고 있으며 또 정찰 임무를 담당할 제91전략사진정찰대대의 작전통제권을 가지고 있었다. 또 제91전략사진정찰대대는 1950년 11월 16일 제31전략정찰전대의 임무인 사진정찰 임무를 인수하였다.

미 극동공군 폭격사령부의 본부와 제93폭격전대 및 제91전략사진정찰대대는 일본 혼슈(本洲)의 요코타 기지에 주둔하고 있었다. 동 기지에는 미 제5

60) 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제7권: 중공군 참전과 유엔군의 철수』, 국방부군사편찬연구소, 2010, 657쪽.

61) 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제8권: 중공군 총공세와 유엔군의 재반격』, 국방부군사편찬연구소, 2011, 667쪽.

공군이, 그 후에는 미 제314비행사단과 기타 행정 및 군수지원부대들이 주둔하고 있었다. 오키나와의 가테나 기지는 미 극동공군 폭격사령부 전방제대와 제19, 제307폭격전대를 지원하였다. 이들 제19, 제307폭격전대는 1951년 2월에 제93(전방제대), 제307폭격비행단(전투제대)로 재편성하였다. 그 후 1951년 9월 12일 미 공군은 미 극동공군 폭격사령부 전방제대를 해체하고 제307폭격비행단이 임무를 인수하고 작전을 수행하였다.⁶²⁾

정보장교들에 의해 북한의 산업이 전쟁에 영향을 미친다는 결론을 얻은 미 전략공군사령부는 곧 목표 우선순위를 검토하기 시작하였다. 통상적으로 목표 우선순위의 결정은 적의 전쟁수행 능력을 먼저 파괴하는 것이므로, 첫 번째는 전쟁을 직접적으로 지원하는 산업시설을 대상으로 하고, 두 번째는 완제품 공장이나 일반 공장을 대상으로 하며, 세 번째는 기본 산업시설을 대상으로 하였다. 그러나 북한 내의 5개 주요 산업단지는 비교적 규모가 작기 때문에 전략공군사령부 정보부장은 목표별 폭격보다는 지역별 폭격이 더 유리하다고 건의하였다. 모든 목표가 인접되어 있으므로 개별 목표에 산발적으로 폭격하기보다는 지역 내의 목표들을 몇 차례의 집중폭격으로 완전 파괴할 수 있었다.

전략공군사령부에서는 북한지역의 전략목표에 소이탄을 사용함으로써 가장 효과적으로 파괴할 수 있다고 인식하고 있으며, 소이탄을 사용한다면 주요 산업목표는 물론 주변의 부수공장들도 파괴할 수 있었다. 그러나 전략공군사령부는 소이탄 사용이 한국의 제 여건에 적합한지 여부를 판단하기 곤란하여 2대의 B-29 중폭격기를 1개 편대로 편성하여 1대는 목표지역에 소이탄을 투하하고 다른 1대는 산업시설에 과열폭탄을 투하하는 정밀폭격으로 계획하였으며, 이 계획을 극동공군의 오도넬(Emmett O'Donnell) 폭격사령관에게 보냈다. 그리고 오도넬 폭격사령관은 스트레이트메이어 극동공군사령관에게 이 계획의 승인을 요청하였다.

폭격사령부는 제22 및 제92폭격전대가 7월 5일부터 7월 7일까지 미 본토에서 가테나 기지와 요코타 기지로 각각 이동을 완료하자 7월 13일 이들 폭격전대의 B-29중폭격기 55대를 원산지역의 정유공장과 철도조차장 등을 파괴하기 위한 전략폭격에 투입하였다. 그 후 오도넬 폭격사령관이 평양 철도조차장 등의 목표를 폭격하기 위한 두 번째 폭격계획을 마련하였으나 유엔지상

62) USAF Historical Division, *United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 25 June 1950 - 1 November 1950*, Air University, 1952, pp. 81~82; 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 264~265쪽.

제7회 공군역사 학술회의

군이 위기에 처하자 맥아더 극동군사령관의 지시에 따라 대부분의 전력을 지상군 지원 임무로 전환하여 운영하였다. B-29 중폭격기를 지상군 지원 임무에 투입하는 동안 극동공군 목표과에서는 전략폭격작전의 기초 작업을 추진하였다.⁶³⁾

전략공군사령부는 과거 제2차 세계대전 중에 작성된 목표 목록에서 남한지역에 159개, 북한지역에 53개의 목표가 있음을 발견하였으며, 극동공군 목표과에서 이를 작전정보로 활용하여 7월 25일 북한지역에 대한 목표 목록을 완성하였다.

IV. 미 극동공군 공격에 대한 북한군의 평가와 대응

1. 공산군 포로들의 항공무기 평가

6·25전쟁 초기 미 극동공군의 북한군 및 북한지역에 대한 공격은 상당한 성과를 나타낸 것으로 후에 공개된 소련의 6·25전쟁 극비문서는 증언하고 있다.

1950년 7월 7일 김일성 요청에 의해 김일성을 면담했던 북한 주재 소련대사 슈티코프가 소련 내각회의 의장에게 보낸 전문은 미 공군의 폭격에 대한 김일성의 반응을 다음과 같이 설명하고 있다.⁶⁴⁾

계속해서 김일성은 사방에서 그에게 전화를 해서 미 공군의 폭격과 대규모 파괴에 대해 보고하고 있다고 말했습니다. 그에 의하면 오늘도 미 공군의 폭격에 의해 철도 분기점이 파괴되었으며 함흥지역에서는 철교가 더디게 복구되고 있다고 합니다. 김일성과의 만남에서 본인은 김일성이 몹시 화가 나있으며 매우 허둥대고 있다는 사실을 처음으로 보게 되었습니다.

이는 김일성이 미 공군의 공격에 대해 매우 불편하고 불안하게 생각하고 있음을 보여주고 있다.

63) 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제4권: 금강-소백산맥선 지연작전』, 국방부군사편찬연구소, 2008, 695~696쪽.

64) 국사편찬위원회, 『6·25전쟁, 문서와 자료, 1950~1953년』, 국사편찬위원회, 2006, 78쪽,

또한 7월 19일 김일성을 만난 슈티코프는 김일성이 현 전선 상황에 대해 분개하면서 이러한 전선 상황이 자신들에게는 과국적인 상황인지 모르겠는데 “이 모든 것은 미 공군 때문이다.”라고 언급했음과 슈티코프 자신도 소련 군사 고문관을 통해 입수된 정보에 따라 김일성에게 최근 며칠 동안 북한 군대가 미 공군 때문에 전투작전을 사실상 중지했음을 통보했다고 소련 내각회의 의장에게 보고하였다.⁶⁵⁾

한편 미 극동공군의 공격에 대한 북한군 내부의 반응은 북한군 포로를 상대로 이루어진 포로신문을 통해 확인할 수 있다. 연합국번역통역국(ATIS)에서는 약 2,000명의 전쟁포로를 신문하고 노획한 문서 및 기타 자료를 근거로 보고서를 작성했는데, 이 보고서에 따르면 대부분의 북한군은 항공기의 국적, 부대, 기종 등을 분간하지 못하였으나 어느 특수부대에서 조사한 것보다 미 극동공군의 작전 분석 자료가 정확하였음을 확인해 주었다.

이 2,000명에 대한 신문보고서에 의하면 미 극동공군의 지속적인 주간공격은 북한군의 전술을 교란시키고 분쇄하는 데 결정적인 요소라는 사실이 입증되었다. 또한 적은 유엔군의 항공작전에 대하여 큰 공포심을 갖고 있었다. 낙동강 도하작전 명령을 받은 북한군 제25연대장은 예하 각 대대에 “각 대대에서 1개 중기관총부대를 차출하여 연대 대공포부대를 편성, 대공작전에 임할 것이며 적기가 출격할 경우 보병화기의 50%를 대공방어에 전용하라.”고 명령하였다.⁶⁶⁾

이 포로신문보고서에 따르면 미 극동공군의 작전은 다음과 같은 효과를 가져 온 것으로 평가되었다. 첫째는 북한 공군의 효과적인 방해가 없었기 때문에 야군 지상부대를 지원하는 공군기들은 최고의 능력과 압도적으로 우세한 조건하에서 작전을 펼칠 수 있었고, 두 번째는 적 지상표적과 병력집결지에 대한 무제한적인 주간공격이 북한군의 전술을 와해시키고 파괴시키는 요인으로 작용했다는 점이다. 이러한 영향으로 북한 전투부대는 예외 없이 야음을 이용하여 공격하는 전술을 채택할 수밖에 없었다.

북한군의 사기를 떨어뜨린 여러 가지 요인 가운데 공군 전투기들의 폭격과 기총소사, 그리고 로켓공격은 가장 주요한 요소였다. 북한군 포로 825명을 신문한 결과 작성된 [표 5]를 보면 북한군 포로가 토로한 여러 가지 사기저하 요인 중에서 가장 결정적인 요인으로 18%가 항공기에 의한 공습을 들었고,

65) 국사편찬위원회, 『6·25전쟁 문서와 자료, 1950~1953년』, 국사편찬위원회, 2006, 87~88쪽,

66) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 79쪽.

제7회 공군역사 학술회의

간접적 원인으로 약 35%가 유엔 공군기에 의한 병력손실과 장비손상을 지적했다. 항공기에 의한 북한군의 인명손실은 지상 포화에 의한 손실과 대등한 수준이었으며, 항공기 공격에 의해 파괴되거나 손상을 입은 장비는 지상 무기에 의한 것보다 훨씬 많았다. 주보급로, 시설 및 수송체계에 대한 지속적인 기총소사 및 폭격은 북한군 전방전투부대에서 사용될 보급품을 고갈시켰다. 9월초가 되자 극심한 물자부족은 북한군의 전술운용에 심각한 제한을 초래하게 되었다.⁶⁷⁾

[표 5] <북한군의 사기저하의 주요 원인⁶⁸⁾>

사기저하 원인	응답	비율(%)
식량 부족	176	21.4
공습에 대한 공포	148	17.9
훈련 부족	93	11.3
병기 및 장비 부족	81	9.8
휴식 부족	68	8.2
강제징집	52	6.3
사상자	51	6.2
전쟁명분 없음	40	4.9
포화	39	4.7
탈주병	28	3.3
총원 부족	12	1.5
장교의 학대	13	1.6
피복 불충분	10	1.2
기타	14	1.7
계	825	100

이상과 같이 ATIS에서 북한군 포로의 진술을 종합 평가한 바에 의하면, 한국전 초기에 그렇게도 막강했던 북한군의 공격력은 인천상륙작전 훨씬 이전에 아군의 공군력과 지상군 작전으로 그 전력이 둔화되었음을 보여주고 있다.⁶⁹⁾

67) 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제6권: 인천상륙작전과 반격작전』, 국방부군사편찬연구소, 2009, 726~727쪽.

68) 공군역사기록관리단, 『UN공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 83쪽.

69) 국방부군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제6권: 인천상륙작전과 반격작전』, 국방부군사편찬연구소, 2009, 733쪽.

1951년 공산군의 춘계공세가 실패한 후 유엔군사령부에서는 공산군 포로들에게 유엔군이 사용한 무기가 심리 및 육체적으로 어떤 영향을 끼쳤는가를 확인하기 위한 전쟁포로조사연구위원회가 미 제5공군 작전분석실, 미 공군대학, 미 극동공군 조사단 대표들로 구성되었다.

이 위원회의 결론은 1950년 가을에 있었던 신문보고서와 다소 차이가 있었다. 단시일이기는 하나 전면적으로 적을 공격할 당시 전폭기들에 관한 심리적 효과를 나타낸 것이다. 이 공군 조사연구소에 의하면 적 포로들은 항공기와 지상포에 대해 거의 같은 정도의 공포를 느꼈고 대다수의 포로들이 항공기와 지상포에 의해 동수의 사상자가 발생되었다고 생각하고 있었다. 그러나 포로가 된 적 위생병은 포에 더 많은 사상자가 발생하였다고 생각하는 것 같았다.

무기가 심리적으로 주는 타격은 공격당하는 부대가 그 무기를 보유하지 못할 때 더욱 큰 것이다. 또 눈으로 볼 수 없는 무기, 그리고 공격을 예측할 수 있는 무기보다 제트전투기나 포병 탄막사격과 같이 아무런 경고 없이 갑자기 급습하는 공격을 더욱 두려워하는 것이다. 또한 공격을 계속적으로 하는 것도 무기의 효과를 더하게 하는 것이었다.

포로들의 진술에 의하면 적이 가장 두려워하는 항공무기는 네이팜탄⁷⁰⁾이었으며 항공무기가 가지고 있는 살상력을 고려할 때 포병이나 보병무기보다 큰 위협과 공포심을 가지고 있었다. 물론 이러한 자료는 너무나 단편적인 것으로 항공무기를 평가할 수 있는 확고한 기초로 볼 수는 없으나 포로 신문에는 미 극동공군의 전폭기들이 사용한 인마살상용 무기 가운데 가장 효과적인 것이 네이팜탄이라는 확증을 얻었다. 단, 일부 포로들이 평지에 노출되어 있는 부대에게는 기총소사가 가장 효과적이었다고 생각하였다.

평지이건 구릉지이건 간에 땅속에 숨어있는 적을 공격하는 데는 로켓탄이 가장 효과가 크다고 믿었으며 폭탄은 평지 참호를 파고 잠복하고 있을 때 좋은 효과가 있는 것으로 확인되었다. 기총소사의 가치에 대한 포로들의 의견은 확고히 둘로 갈라져 있었다. 다수의 포로들이 평지에 노출된 부대공격에는 기총소사가 가장 효과적이라고 생각하였으나 그 외 대부분의 지형에서는 가장 효과가 적은 무기로 인식하였다.

기타 노획문서 및 포로신문보고서에는 1951년 춘계공세가 끝날 무렵 유엔

70) 1950년부터 1953까지 미 극동공군이 투하한 네이팜탄은 38만발(3만2천 톤)에 달했다. Monica Kim, *The Interrogation Rooms of the Korean War*, New Jersey, Princeton University Press, 2019, p. 18.

제7회 공군역사 학술회의

군의 대규모 포격으로 많은 사상자가 발생되었다고 기록되어 있었다. 북한 제 27사단에서 발행한 작전명령서에는 5월의 공격 중 전사자의 70.7%, 전상자의 70.5%가 UN군 포 사격으로 인해 발생한 것이라고 기록되어 있었다.

한편 중공군 포로신문보고서에는 전상자의 60~70%가 포격(砲擊)에 의한 것이라고 기록되어 있는데 신문받은 포로들은 5월 말 전 전선에 걸쳐 포로가 된 자들이었다. 이들 가운데 한 명은 “유엔군이 어느 곳에서 원자탄을 가지고 작전을 하고 있지 않느냐?”라고 질문한 것도 있었다.

미 제5공군과 미 제8군 포로신문보고서에는 다소 차이가 있으나 이것은 이 두 보고서의 작성 시기와 상황이 다른 까닭이었다. 미 제5공군의 보고서는 1951년 3, 4, 5월에 획득된 포로들을 대상으로 한 것이고, 미 제8군의 조사서는 유엔군의 포격이 치열했던 1951년 5월 말 전투에 한한 것이다.⁷¹⁾

2. 포로신문보고서에 나타난 북한군의 대응

당시 북한군 포로를 신문한 포로신문보고서를 정리하여 작성한 한 보고서에 따르면 당시 북한군은 미 극동공군의 공격에 대해 적절한 방공작전을 수행하지 못하고, 병력의 과도한 차출에 의해 효과적이지도 않은 대공작전을 하고 있었던 것으로 확인되었다. 다음의 보고서는 6·25전쟁 초기 북한군의 대공 방어의 양상을 드러내는 자료로 여기서 소개한다.⁷²⁾

가용한 모든 증거는 북한군 전쟁 전 훈련 기간 동안 소극적이고 적극적인 방공 수법으로 적군을 격침시키는 데만 거의 관심을 기울였다는 사실을 지적한다. 이런 주장을 뒷받침하기 위해 1950년 6월 30일 북한 4사단 참모장이 발표한 지시사항을 인용할 수 있다. “이에 모든 대공 식별의 지휘관들은 실루엣과 엔진 소리에 의해 지시된다. 모든 대공 부대는 방공 기술에 대해 교육을 받게 될 것이다.”

71) USAF Historical Division, *United States Air Force Operations in the Korean Conflict: 25 June 1950 - 1 November 1950*, Air University, 1952, pp. 218; 공군역사기록관리단, 『UN 공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017, 485~486쪽.

72) Allied Translator and Interpreter Section, Research Supplement Interrogation Reports, Issue No. 96, North Korean Defensive Tactics, RG 554 Records of General Headquarters, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, General Correspondence ("Decimal File"), Assistant Chief of Staff, G-2 Theater Intelligence Division.

이 자료에 따르면 당시 북한군은 특별한 방공기술이 없었음을 알 수 있다. 또한 공습으로 인해 그들의 기동은 밤에만 이루어지고 있었고, 부적합하게도 기관총을 대공사격을 위해 운용한 것으로 확인되고 있다.⁷³⁾

끊임없는 유엔의 공습으로 인해, 하루하루의 이동은 극도로 위험해지고 전투 작전은 거의 밤늦은 시간으로만 제한되었다. 적극적으로면서도 소극적인 대공조치가 재빨리 시행됐다. 항공 정찰기 관측소는 인근 유리한 지점에 설치됐고, 방공팀은 사단 대공포대와 예하부대의 대공 기관총 대대에서 편성된 것으로 알려졌다. 포로의 신문보고서에 따르면 대대급 기관총중대의 1개 소대는 보통 방공호로 전환되었다. 이들 무기들은 특히 주간 작전 중 완전히 부적합한 것으로 나타났으며 12.7mm의 중형 대공 기관총은 현대식 항공기 격추 임무에 부적합한 것으로 드러났다. 그러나 더 대형의 방공 무기는 북한 전투부대에 배치되지 않았으며 가장 특별한 곳에만 배치된 것으로 알려졌다. 중장비 대형 방공포는 주요 보급창과 철도부대, 상급본부, 대형통신센터, 중요 산업대상 등 후방 대형 군사목표물 방어에 거의 독점적으로 동원된 것으로 나타났다.⁷⁴⁾

결국 북한군은 지상군 무기를 많게는 50%까지 대공방어로 전환 배치하였으나, 거의 소용이 없었던 것으로 보인다.⁷⁵⁾

그러나 전방에는 비슷한 효과를 가진 무기가 없었고 시간이 지나 다시 사단장은 보병 무기의 대부분을 방공 임무로 전환해야 할 것으로 보인다. 보고된 두 건의 사례에서 북한 지휘관들은 지상군의 30~50%를 대공방어로 배치할 것을 지시했다. 이러한 예들 중 하나는 제25보병연대장이 낙동강을 건널

73) Allied Translator and Interpreter Section, Research Supplement Interrogation Reports, Issue No. 96, North Korean Defensive Tactics, RG 554 Records of General Headquarters, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, General Correspondence ("Decimal File"), Assistant Chief of Staff, G-2 Theater Intelligence Division.

74) Allied Translator and Interpreter Section, Research Supplement Interrogation Reports, Issue No. 96, North Korean Defensive Tactics, RG 554 Records of General Headquarters, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, General Correspondence ("Decimal File"), Assistant Chief of Staff, G-2 Theater Intelligence Division.

75) Allied Translator and Interpreter Section, Research Supplement Interrogation Reports, Issue No. 96, North Korean Defensive Tactics, RG 554 Records of General Headquarters, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, General Correspondence ("Decimal File"), Assistant Chief of Staff, G-2 Theater Intelligence Division.

제7회 공군역사 학술회의

준비를 위해 내린 다음과 같은 야전명령이다. “대공 방어는 각 대대에서 1개의 중기관총으로 보충된 연대 대공부대가 제공하게 될 것이다. 적기가 나타나면 보병 무기의 50%가 방공용으로 전용될 것이다.”라고 말했다. 강을 건널 때 연대장이 보병 무기의 절반을 그들의 주요 임무에서 이탈하는 것이 정당하다고 느꼈다는 사실은 도강작전을 하면서 유엔 전술 항공기에 대한 적절한 보호를 중요하게 여기고 있다는 증거로 간주될 수 있다.

결국 북한군은 지상무기를 대공무기로 전환하는 것이 소용없음을 알고 대응방안을 전환했다. 바로 위장 전술의 강화였다. 즉 위장시설을 강화하여 미 극동공군의 공격을 방어하는 소극적 전략으로 전환한 것이다.⁷⁶⁾

또 다른 지시로 북한군 제6사단장은 모든 사단 부대에 다음과 같은 전투 명령을 내렸다. “앞으로 전투는 적의 공중작전으로 낮에 싸울 수 없다는 생각에서 벗어나게 된다. 군대가 배치되는 지역에서는 방공과 위장시설을 철저히 건설해야 하며 매일 공중과 지상 감시원을 배치해야 한다. 지휘관들의 엄격한 통제하에 각 부대는 항상 전투준비를 할 수 있도록 적절히 위장해야 한다. 특정 목표물이 적기에 의해 공격당할 경우 모든 지상 무기는 임의의 명령으로 저공비행 항공기에 집중 사격해야 적 비행기가 마음대로 폭격하는 것을 막을 수 있다.”

이러한 보고가 나타내듯이 적군은 대공 방어에 이용할 수 있는 모든 무기를 사용하는 것 외에도 다양한 방공 수단, 특히 위장술에 매우 능숙해졌다. 적군 포로들은 전방 지역⁷⁷⁾과 적의 후방 지역에 있는 모든 군사 시설은 위장막과 다른 재료 또는 즉흥적인 기술로 공중 관측으로부터 꼼꼼하게 숨겨져 있다고 주장한다. 통상적인 은폐 방법은 매일 바뀌는 새털이나 풀로 차량이나 무기를 감싸거나 다리 밑이나 터널에 표적을 숨기는 것으로 알려졌다. 때때로 북한 주민들도 현장과 특수한 상황에 따라 관례적인 기술을 개선하고 적응시킬 수 있는 상당한 독창성과 능력을 보여주는 위장 방법에 의존했다. 건초더

76) Allied Translator and Interpreter Section, Research Supplement Interrogation Reports, Issue No. 96, North Korean Defensive Tactics, RG 554 Records of General Headquarters, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, General Correspondence ("Decimal File"), Assistant Chief of Staff, G-2 Theater Intelligence Division.

77) Allied Translator and Interpreter Section, Research Supplement Interrogation Reports, Issue No. 96, North Korean Defensive Tactics, RG 554 Records of General Headquarters, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, General Correspondence ("Decimal File"), Assistant Chief of Staff, G-2 Theater Intelligence Division.

미처럼 보이도록 만들어진 탱크와 오두막 안에 숨겨져 있는 총이나 트럭을 예로 들 수 있다.

결국 북한군은 미 극동공군의 압도적 공군력에 대항하여 초기에는 방공 작전을 전개했으나, 그 전술적, 전략적 무가치함으로 인해 소극적인 위장정책으로 전환함으로써 기동력과 돌파작전에 상당한 장애를 겪게 되어 작전 전반에 커다란 어려움을 겪었음을 포로신문보고서를 통해 확인할 수 있다.

V. 결론

최근에 논의가 주목되는 주제 가운데 하나는 6·25전쟁기 미 극동공군의 폭격에 대한 것이다. 하지만 6·25전쟁기 극동공군의 전술과 전략보다는 민간인 피해를 집중적으로 부각하고 있어, 전쟁에 대한 혐오감을 넘어 전쟁을 수행한 유엔군의 전쟁수행에 대한 불법성까지 언급하고 있는 실정이다.

본 논문에서는 6·25전쟁기 미 극동공군의 공격에 대한 북한군의 평가와 대응을 북한군 포로신문보고서를 중심으로 살펴봄으로써 미 극동공군이 전쟁기 활동이 어떻게 북한군에 영향을 주었는지를 검토해보았다.

연합국번역통역국(ATIS)의 임무는 연합국 간 및 업무 간에 있어서 필요한 통역번역서비스를 제공하고, 전투 중에 노획된 문서의 번역 및 분석, 포로에 대한 신문 및 조서 작성, 이러한 결과를 기관지(Bulletin), 회람(spot), 연구보고 등으로 인쇄 출판하여 관계기관에 배포하는 것이다. 6·25전쟁이 발발하자 ATIS는 1950년 7월 7일 한국전선에 배치할 ATIS전선부대(ADVATIS)의 조직을 서두르게 된다. 즉 ADVATIS는 전선에 파견된 예하 부대인 전방제대(AE)를 통해 북한군 및 중공군 포로에 대한 신문, 각 파견대 및 사단 파견대에서 보내오는 북한 노획문서를 분류, 정리, 번역하여 전략정보, 전술정보 등을 분류하고 이를 도쿄의 ATIS 본부로 이송하였다.

ADVATIS의 주요 임무는 북한군 포로에 대한 신문이었다. 포로의 신문은 인천에서 가능한 한 3단계의 신문을 실행했다. 긴급한 현안 작전을 위해 전술적 신문(tactical interrogation)이 우선되었고, 10월 말에는 중국군의 포로 신문도 시작되었다.

제7회 공군역사 학술회의

포로신문보고서에 따르면 극동공군의 작전은 다음과 같은 효과를 가져 온 것으로 평가되었다. 첫째는 북한 공군의 효과적인 방해가 없었기 때문에 아군 지상부대를 지원하는 유엔 공군기들은 최고의 능력과 압도적으로 우세한 조건하에서 작전을 펼칠 수 있었고, 두 번째는 적 지상표적과 병력집결지에 대한 무제한적인 주간공격이 북한군의 전술을 와해시키고 파괴시키는 요인으로 작용했다는 점이다. 이러한 영향으로 북한 전투부대는 예외 없이 야음을 이용하여 공격하는 전술을 채택할 수밖에 없었다.

당시 북한군 포로를 신문한 포로신문보고서를 정리하여 작성한 한 보고서에 따르면 당시 북한군은 미 극동공군의 공격에 대해 적절한 방공작전을 수행하지 못하고, 병력의 과도한 차출에 의해 효과적이지도 않은 대공작전을 하고 있었던 것으로 확인되었다.

<참고문헌>

- MA, RG 4, Records of General Headquarters, U. S. Army Forces Pacific(USAFPAC), 1942-47.
- MA, RG 5, Records of General Headquarters, Supreme Commander for the Allied Powers(SCAP), 1945-51.
- MA, RG 6, Records of General Headquarters, Far East Command(FECOM), 1947-51.
- NA, RG 165, Records of the War Department General and Special Staffs, Military Intelligence Division, "P" File, 1940-45.
- NA, RG 319, Assistant Chief of Staff, G-2(Intelligence), Publication Files 1946-51.
- NA, RG 331, Allied Operational and Occupation Headquarters, World War II, Supreme Commander for the Allied Powers(SCAP), Assistant Chief of Staff, G-2, Public Safety Division, General File, 1946-50.
- NA, RG 554, Records of General HQ, Far East Command, Supreme Commander Allied Powers, and United Nations Command, Assistant Chief of Staff, G-2 MIS(D/A) Intelligence Division, Translator & Interpreter Service, General Correspondence, 1947-50.
- 국사편찬위원회. 『남북한관계사료집』 21~25권.
- 김광수(2005). 「북한의 6·25전쟁 수행」 연구를 위한 문헌 및 자료분석, 『군사』 55, 국방부 군사편찬연구소.
- 김태우(2003). 『폭격』. 창비..
- 김학준(1985). 「정권 형성기(1951년 8월 15일~1948년 9월 8일)와 정권 초창기(1948년 9월 9일~1950년 6월 24일)의 북한 연구 I: 6·25전쟁기에 미군이 노획한 북한 문서에 관한 소개를 중심으로」, 『국제정치논총』, 국제정치학회.

제7회 공군역사 학술회의

- 남정옥(2002). 『한미군사관계사, 1871~2002』. 국방부군사편찬연구소.
- 박명림(1996). 『6·25전쟁의 발발과 기원』. 나남출판.
- 방선주(1986). 「노획 북한필사문서 해제(1)」, 『아시아문화』 창간호. 한림대학 아시아문화연구소.
- 방선주(1992). 「미국 자료에 나타난 한인 <중군위안부>의 고찰」, 『국사관논총』 제37집. 국사편찬위원회.
- 방선주(2000). 「6·25전쟁 당시 북한자료로 본 ‘노근리’ 사건」, 『정신문화연구』 23-2. 한국정신문화연구원.
- 방선주(2002). 「미국 국립공문서관 소장 RG242내 <선별노획문서> 조사연구」, 『미국소재 한국사 자료 조사보고』 III. 국사편찬위원회.
- 이상호(2007). 「미국 맥아더기념관 소장 한국관련 자료조사 및 해제」, 『미국소재 한국사 자료 조사보고 V』. 국사편찬위원회.
- 이상호(2017). 「전후 연합국번역통역국(ATIS)의 일본인 귀환자 심문과 공산권 첩보활동」, 『한일민족문제연구』 제33호.
- 이상호(2018). 「6·25전쟁기 연합국번역통역국(ATIS)과 북한 문서의 노획」, 『역사와현실』 제109호.
- 이상호(2012). 『맥아더와 6·25전쟁』, 푸른역사.
- 이상호(2020). 『6·25전쟁』, 섬앤섬.
- 이선우(2016). 「국사편찬위원회 소장 6·25전쟁 포로 관련 자료 조사 및 해제」, 『미국소재 한국사 자료 조사 보고』 VI. 국사편찬위원회.
- 이혜숙(2003). 「일본현대사의 이해-전후 일본사회와 미국의 점령정책-」, 『해외지역연구』, vol. 8. 경상대학교 해외지역연구센터.
- 정병준(2002). 「총설」 『미국소재 한국사 자료 조사보고』 I, 국사편찬위원회.
- 정병준(2005). 「탈취-노획의 전쟁기록」, 『역사비평』 73. 역사비평사.
- 정병준(2006). 『6·25전쟁: 38선 충돌과 전쟁의 형성』. 돌베개.
- 정용욱(2007). 「6.25전쟁 전후 NARA 한국 관련 자료의 활용 현황 및 과제」, 『미국소재 한국사 자료 조사보고 V』. 국사편찬위원회.
- 합동참모본부(2003). 『합동·연합작전 군사용어사전』. 합동참모본부.

- Allan R. M.(2010). *The War for Korea, 1950-1951*. University Press of Kansas.
- Clayton J. D.(1985). *The Years of MacArthur: Triumph and Disaster 1945-1964*. Boston: Houghton Mifflin Co..
- Corbin, A. D.(2009). *The History of Camp Tracy: Japanese WWII POWs and the Future of Strategic Interrogation*. VA: Ziedon Press.
- Dower, J. W.(1999). *Embracing Defeat: Japan in the wake of World War II*. New York: W. W. Norton & Company. [존 다우어 · 최은석 옮김 (2009). 『패배를 껴안고』. 민음사.]
- Eiji, T.(2002). *Inside GHQ: The Allied Occupation of Japan and Its Legacy*. N. Y.: Continuum.
- Gordon L. R.(2002). *Korean war order of battle: United States, United Nations, and Communist Ground, Naval, and Air Forces, 1950-1953*. Prager Publishers.
- Mashbir, S. F.(1953). *I was an American Spy*. N. Y.: Vantage Press.
- McNaughton, J. C.(2006). *Nisei Linguists-Japanese Americans in the Military Intelligence Service During World War II*. Washington D. C: Department of the Army.
- Michael E. B.(2012). "Short History of Army Intelligence," *Military Intelligence*.
- Nakasone, E. M.(1999). *The Nisei Soldier-Historical Essays on World War II and the Korean War*. MN: J-Press.
- Roy E. A.(1992). *United States Army in the Korean War: South to the Naktong, North to the Yalu*. Center of Military History.
- Schnabel, J. F.(1972). *Policy and Direction: The First Year*. Washington D. C: Office of the Chief of Military History, United States Army.
- Suh, Dae-Sook(1978). "Records Seized by U.S. Military Forces in Korea, 1921-1952," *Korean Studies*, Volume 2.

제7회 공군역사 학술회의

- 山本武利(2002). 『日本兵捕虜は何をしやべったか』. 東京: 文藝春秋.
- 森田芳夫.(1964). 『朝鮮終戦の記録-米ソ兩軍の進駐と日本人の引揚』. 東京: 巖南堂書店.
- 桜井浩(1983). 「朝鮮戦争における米軍の「捕獲資料」について」, 『アジア經濟』. アジア經濟研究所.
- 佐藤 晋(2012). 「大陸引揚者と共産圏情報-日美兩政府の引揚者尋問調査」, 増田 弘 編著, 『大日本帝國の崩壊と引揚復員』, 東京: 慶應義塾大學出版會.
- 竹前榮治 解説・今泉眞理 譯(1996). 『GHQ日本占領史 1: GHQ日本占領史序説』. 東京: 日本圖書センター.
- 竹前榮治(2014). 「GHQとインテリジェンス-MISと占領諜報との組織的關係」, 『現代法学』. 東京經濟大學現代法学会.
- 竹前榮治(1983). 『GHQ』. 東京: 岩波書店.
- 土屋礼子(2017). 「占領軍の翻字通訳局(ATIS)によるインテリジェンス活動」, 『Intelligence』 第17号. 20世紀メディア研究所.

