

6.25전쟁 초기 유엔 항공력의 지상작전 지원과 그 성과:

공중우세가 창출한 지상의 전장 변화를 중심으로

김인승 (공군사관학교 부교수)

논문요약

본 연구는 6.25전쟁기 유엔 항공력이 창출한 전장환경에 대한 분석을 바탕으로 해당 전쟁기 유엔 항공작전의 성과를 재검토하기 위한 것이다. 공중우세를 바탕으로 적 대적인 항공력의 활동을 억제하는 한편, 적극적인 지상작전 지원을 통해 유엔군 진영에는 운신의 자유를 보장하고, 공산 측에는 심리적 공포와 심각한 물리적 제약을 가했던 항공력의 총체적인 활동을 중심으로 해당 전쟁기 유엔 항공력의 역할을 재평가 하려는 것이다.

이를 위해 본 연구에서는 유엔 지상군이 가장 심각한 위기상황에 직면했던 두 시기—개전 초 낙동강 전선으로의 후퇴기와 중국군 참전으로 인한 38도선 이남으로의 후퇴기—를 중심으로 항공력의 역할을 살펴보았다. 특히 항공지원의 유무(有無)로 인해 극명히 대비되는 전장환경하에 놓여야 했던 양측의 지상군의 상반된 상황에 초점을 맞추고 논의를 전개하였다. 이를 바탕으로 항공력이 개전 초기 한반도 내 지상의 전장상황을 결정했던 핵심적인 요인이었음을 보이고자 한다.

주제어: 6.25전쟁, 유엔 항공력, 근접항공지원작전, 항공차단작전, 항공수송작전

I. 머리말

6.25전쟁기 유엔 항공력이 수행한 다양한 임무 중 가장 높은 비중을 차지했던 것은 단연코 지상작전에 대한 지원이었다. 공산측에 대한 공중우세(Air Superiority)가 개전 초기 비교적 손쉽게 달성됨에 따라 가용한 유엔 항공력의 상당부분을 긴박했던 지상전투 지원을 위해 할당해야 했기 때문이었다.¹⁾ 이러한 특징은 총 100만여 회에 이르렀던 6.25전쟁기 유엔군의 항공작전 소티(sorties) 중 80% 가량이 지상작전에 대한 직·간접적 지원이었다는 통계적 결과를 통해서도 확인 가능하다.²⁾

이처럼 6.25전쟁에서 항공력의 주요 임무가 지상작전 지원에 집중되었기에 해당 시기 유엔 항공력의 역할 역시 ‘지상작전에 대한 기여도’를 중심으로 평가될 수밖에 없었다. 그리고 당연하듯 그 평가는 주로 항공작전의 직접적인 수혜자였던 육군의 관점에 기반하여 이루어져 왔다. 문제는 항공력, 특히 공군의 지원에 대한 육군 측의 평가가 마냥 호의적이지만은 않았다는 점이다.

대부분의 육군 지휘관들은 항공력의 지원이 지상작전에 상당한 도움이 되었다는 점은 인정하고 있다. 하지만 이들 중 상당수는 아군의 항공지원이 불충분하였다는 데 대체로 의견을 같이하였다. 실제 미 극동군사령부 소속 육군 참모장교들은 “공군이 사령부가 지정한 표적을 공격하지 않고” 있으며, 지상군을 지원하기 위해 전장에 나타나는 항공기의 숫자 역시 “불충분(Insufficient)”하다는 불만을 공군 측에 자주 표명하였다.³⁾ 또한 일부 지휘관들은 항공작전의 효과에 대해 근본적인 의문을 표하기도 하였다. 실제 초대 유엔군사령관이었던 맥아더(Douglas MacArthur) 장군은 유엔 공군의 근접항공지원작전

1) 미 공군의 공간사는 대체적으로 7월 20일을 기준으로 UN군이 공중우세를 달성했다고 언급하고 있다. Futrell, Robert F., *The United States Air Force In Korea 1950-1953* Washington D.C.: Office of Air Force History, United States Air Force, 1983, p. 101; Warnock, A. Timothy ed., *The USAF in Korea: A Chronology 1950-1953*. Washington D.C.: Air University Press, 2000, p. 8.

2) Hallion, Richard P., “The Air War in Korea, 1950-1953: An American Perspective.” 『제 3회 공군역사 재단 국제학술회의 논문집』 공군본부, 2016, p. 37.

3) OPD 384.5 Korea, 22 Jun 50, pp. 56-57.

(Close Air Support)이 공산군의 초기 진격을 격퇴하는 데 실패했음을 언급하며 “단독 항공력(The air alone)은 지상군에 비해 확실한 한계를 지닌다”고 평가하였다.⁴⁾ 마지막 유엔군사령관이었던 클락(Mark Clark) 장군 역시 항공차단작전(Air Interdiction)이 “전선으로 이어지는 적군의 보급품과 증원전력의 이동을 막는 데 실패”했다며 “항공력은 전장을 고립(isolate)시키지 못했다”고 혹평하였다.⁵⁾

이러한 평가들은 자연스레 6.25전쟁에서 항공력이 단독으로 승리를 창출할 수 없는 “전술적 자산”이었으며, “전쟁목적 달성에 직접적인 영향력을 행사하지 못했다”는 인식으로 이어져 해당 시기 항공력 역할을 실제적으로 파악하는데 중요한 제약요인으로 작용하였다.⁶⁾ 물론 6.25전쟁을 통해 “제공권(command of the air)의 획득은 곧 승리를 얻는 것”이라는 초기 항공사상가의 야심찬 주장이 검증받지 못하였음은 인정해야 한다.⁷⁾ 하지만 육군 지휘부가 제기한 ‘항공지원의 불충분성’과 ‘개별 작전목표 달성의 불완전성’을 근거로 6.25전쟁기 항공지원의 총체적인 역할마저 평가절하하는 것은 항공력의 특성에 대한 불충분한 이해의 결과일 따름이다.

멜링거(Philip S. Meilinger)는 “공중을 통제하는 자가 지·해상(surface)을 통제한다”는 것을 항공력의 10대 명제 중 첫 번째로 꼽았다.⁸⁾ 이는 곧 항공력의 최우선적인 역할이 공중우세의 획득을 기반으로 아군에게는 유리한, 반대로 적군에게는 적대적인 전장환경을 창출하는 것임을 의미한다. 따라서 6.25전쟁기 항공력의 역할에 대한 평가는 ‘항공지원이 불충분하였다’고 인식하였던 유엔 지상군 측 시각뿐 아니라, 적대적인 공중위협하에서 작전을 수행해야 했던 공산

4) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p. 701.

5) Mr. Mossman, B. C., “The Effectiveness of Air Interdiction During the Korean War.”, Office of the Chief of Military History, Department of the Army, 1966, p. 21.

6) 장성규, 『6.25전쟁기 미국의 항공전략: 현대 항공전략의 기원』, 서울: 좋은땅, 2013, p. 17.

7) Douhet, Giulio, Ferrari, Dino trans., *The Command of the Air*. Washington, D.C.: Office of Air Force History, 1983, p. 25.

8) Meilinger, Philip S., “Ten Propositions Regarding Airpower.” *Airpower Journal*, Vol.10, No 1, Spring, 1996.

측의 시각 역시 충분히 반영될 때 그 객관성을 높일 수 있는 것이다. 오히려 모스맨(B. C. Mossman)이 강조한 것처럼 항공력이 “공산 측(enemy) 전력과 계획, 그리고 작전에 미친 피해(damage)에 대한 공산 측의 객관적인 평가”를 확인하는 것이 6.25전쟁기 항공력의 역할을 평가하는 최선의 방법일 것이다.⁹⁾

하지만 6.25전쟁기 항공전사와 관련한 그간의 연구는 한반도에서 항공력이 창출한 전장환경이 유엔군과 공산군 각각의 전쟁수행에 어떤 영향을 미쳤는지에 대해 구체적으로 조망하고 있지 않다. 이는 일차적으로 6.25전쟁이 “제트기를 타고 비행하던 조종사들이 서로 싸웠던 첫 번째 전쟁”이었다는 특징에 기인한다.¹⁰⁾ 해당 전쟁기 유엔 항공작전과 관련한 연구가 대중의 흥미를 이끌어낼 만한 소재인 MiG-15와 유엔군 전투기 간의 치열한 공중전에 과도하게 집중된 나머지 유엔 항공력의 총체적 역할에 대한 분석에 상대적으로 소홀했던 것이다.¹¹⁾ 물론 퍼트렐(Robert F. Futrell)을 비롯한 일부 학자들을 중심으로 6.25전쟁기 유엔 항공력의 역할을 폭넓게 분석하려는 연구가 소개되기도 하였으나, 이들 연구의 대부분이 공산 측 자료를 사실상 배제한 채 진행되어 유엔 항공력의 역할에 대한 공산 측의 시각을 제대로 반영하지 못하였다.¹²⁾

9) Mr. B. C. Mossman, “The Effectiveness of Air Interdiction During the Korean War.”, p. 1.

10) 앨런 스티븐스, “한국 항공전, 1950-1953.” 존 안드레아스 올슨 엮음, 강창부 옮김, 『항공전의 역사』, 서울: 한울아카데미, 2017, pp. 147-148.

11) 유엔공군의 공중우세 획득과정 및 MiG 기와의 공중전 상황에 초점을 맞춘 연구에 대해서는 다음의 저작들을 참고할 것. Bruning, John R., *Crimson Sky: The Air Battle for Korea*. Washington D.C.: Potomac Books, INC., 2000; Thomas, Graham, *Furies and Fireflies over Korea*. London: Grub Street, 2004; Y'Blood, William T., *MiG Alley: The Fight for Air Superiority*. Washington D.C.: Office of Air Force History, United States Air Force, 2000; Kohn Richard H. and Harahan, Joseph P., *Air Superiority in World War II and Korea*. Washington D.C.: Office of Air Force History, United States Air Force, 1983.

12) 상당수 연구는 공산 측 자료가 공개되기 이전에 수행되어 공산 측 입장을 반영할 수 없었다. 대표적인 연구로 Futrell, *The United States Air Force in Korea 1950-1953*; Stewart, James T., *Airpower: The Decisive Force in Korea*. Princeton, New Jersey: D. Van Nostrand Company, INC., 1957; Thompson, Wayne and Nalty, Bernard C., *Within Limits: The U.S. Air Force and the Korean War*. Washington, D.C.: U.S. Air Force History and Museums Program, 1996. 등이 있다. 다음의 연구의 경우 공산권의 자료가 대중에 공개된 1990년대 중반 이후 수행되었으나, 이들 자료를 거의 활용하지 않았다. Jackson, Robert, *Air War Korea 1950-1953*. England: Airline, 1997; Neufeld, Jacob and Watson, George M. Jr. eds., *Coalition Air Warfare in the Korean War 1950-1953*. Washington, D.C.: U.S. Air Force History and Museums Program, 2005.

흥미롭게도 가장 먼저 공산 측 자료를 유엔 항공작전 연구에 활용한 곳은 한국의 민간 사학계였다. 김태우를 중심으로 기존의 유엔 측 자료뿐 아니라, 공산 측의 자료까지 적극 발굴하여 ‘6.25전쟁기 유엔 항공력에 의한 민간 학살’을 분석하고자 시도한 것이다.¹³⁾ 하지만 이들 연구는 문자 그대로 ‘민간 학살’에 초점을 맞추고 있기에 ‘유엔 항공작전에 대한 군사(軍事)적 평가’라는 본 논문의 목적과는 그 지향점이 다르다고 할 수 있다. 결국 6.25전쟁이 발발 70주년을 맞이하고 있음에도 ‘공중우세가 창출한 지상의 전장환경과 그 결과’에 대한 연구의 필요성은 여전히 현재진행형인 것이다.

본 연구의 목적은 유엔 항공력이 창출한 전장환경에 대한 분석을 바탕으로 6.25전쟁기 항공작전을 재검토하는 것이다. 적대적인 항공력의 활동이 억제된 상황 속에서 유연한 공중작전을 통해 유엔군 진영에는 운신의 자유를 보장하고, 공산 측에는 심리적 공포와 심각한 물리적 제약을 가했던 항공력의 총체적인 활동을 중심으로 해당 전쟁기 유엔 항공력의 역할을 재평가하려는 것이다. 이를 위해 본 연구에서는 유엔 지상군이 가장 심각한 위기상황에 직면했던 두 시기-개전 초 낙동강 전선으로의 1차 후퇴기와 중국군 참전 이후의 2차 후퇴기-를 중심으로 양측 지상군이 실제 당면했던 상반된 전장환경과 그 영향을 대조하여 살펴보겠다.

II. 북한군의 남침과 유엔 항공력의 초기 지상작전 지원

1. 성공적인 기습, 혼란 속의 패퇴

1950년 6월 25일 새벽에 시작된 북한의 총공세는 “전술적으로 완벽한 기습”이었다.¹⁴⁾ 국군의 전방 방어태세가 한시적으로 약화된 순간 북한의 기습공

13) 대표적인 예로 김태우, “한국전쟁기 미 공군의 공중폭격에 관한 연구.” 서울대학교 국사학과 박사논문, 2008; 김태우, 『폭격』, 서울: 창비, 2013; 김태우, “육감에서 정책으로: 한국전쟁기 미 공군 전폭기들의 민간지역 폭격의 구조.” 『역사와 현실』 Vol. 77, 2010.9, pp. 417-454. 등이 있다.

격이 감행되었기 때문이다. 우선 국군 지휘부부터 긴장의 끈을 놓고 있었다. 당시 국방부는 북한의 남침 가능성을 우려해 1950년 4월부터 지속되어 왔던 비상경계령을 6월 24일부로 해제하였다. 그리고 이를 기념하듯 같은 날 국군 수뇌부와 미 군사고문단이 육군장교회관 개관식에 모여 늦은 시간까지 파티를 즐겼다. 이로 인해 당시 육군 총참모장이었던 채병덕 장군조차 숙취 상태에서 전쟁발발에 대한 보고를 받아야 했다.¹⁵⁾

심지어 전방의 방어병력 역시 평소에 비해 급감한 상황이었다. 개전 열흘 전 육군본부의 전방 방어지역 예비속 조정명령으로 인해 일부 부대가 후방으로 이동 후 전방에 재보충되지 않았으며, 25일 당일 주말 휴가 및 외출 허용으로 방어병력의 1/3가량이 자리를 비운 상황이었기 때문이다. 이로 인해 개성-서울-문산으로 이어지는 접근로에 대한 방어를 담당하였던 제1사단은 북한군 대비 1:4, 철원-의정부-서울 방면을 방어하던 제7사단의 경우 약 1:7의 병력 열세 속에서 전투에 임해야 했다.¹⁶⁾

사실 당시 북한군의 전력은 설사 남한군이 전선에 대한 방비에 철저했다 하더라도 감당해 내기 어려울 정도로 큰 전력차를 보였다. 비교가 무의미한 공군력의 차이는 차치하고 지상군의 화력만을 비교해도 그 격차는 현격했다. 개전 당시 북한군은 소련으로부터 공급받은 T-34전차 242대를 보유하고 있었다. 하지만 국군은 단 한 대의 전차도 보유하지 못했을 뿐 아니라 북한군 전차를 파괴할 만한 화력을 지닌 무기조차도 확보하지 못하고 있었다. 또한 양측이 보유하고 있던 곡사포와 화포의 성능과 수량에 있어서도 큰 차이가 존재했다. 실제 북한군은 사거리 11,710m에 이르는 122mm 곡사포를 포함 총 552문의 포를 보유한 데 반해, 국군은 사정거리 6,525m 수준의 105mm M3 곡사포를 91문 보유하고 있었을 따름이었다.¹⁷⁾

개전 초기 북한군의 공격방식은 비교적 단순하였다. 기갑전력을 중심으로

14) 윌리엄 스톡, 서은경 역, 『한국전쟁과 미국 외교정책』, 서울: 나남출판, 2005, p. 89.

15) 김동춘, 『전쟁과 사회』, 서울: 돌베개, 2018, p. 124.

16) 국방군사연구소, 『한국전쟁 (상)』, 서울: 국방군사연구소, 1995, pp. 100-101.

17) 국방군사연구소, 위의 책, p. 102.

국군의 방어구역 중심을 공격하는 것이었다. 북한주재 소련 군사고문단장이었던 라주바예프(Vladimir N. Razuvaev)의 개전 초 전황에 대한 보고에 따르면 당시 국군의 방어체계는 “포병이 충분히 보강되어 있지 않은 채 보병 경화기를 중심으로 구축”되어 있었으며, 대전차 대응준비가 되어 있지 않아 “소수의 전차가 공격하는 경우에도 이를 격퇴할 능력을 지니지 못하였다”고 한다.¹⁸⁾ 북한군은 기습과 압도적인 화력의 승수(乘數)효과 속에 개전 5시간여 만에 개성을 접수하였으며, 개전 3일차인 6월 28일에 이르러 서울 한강 이북지역을 점령하는 데 성공하였다. 그리고 7월 초에는 수원을 거쳐 파죽지세로 남진을 지속하였다. 지속되는 후퇴 속에 국군 병력의 사기는 극도로 저하되었으며, 상당수 전선에서는 일선 지휘관들이 “부대의 규율을 유지할 수 없는 상황”이 발생할 정도였다.¹⁹⁾

북한군의 진격은 미 지상군의 참전 이후에도 지속되었다. 6월 30일, 트루먼 대통령이 일본에 위치한 미 육군 병력의 한반도 파견을 승인함에 따라 딘(William F. Dean) 소장의 지휘하에 미 육군 제24사단 병력이 한반도에 우선 파견되었다. 당시 한반도에 상륙한 미 지상군의 목적은 “평택을 시작으로 북진하여 수원을 확보하고, 이후 서울까지 북상하는 것”이었다.²⁰⁾ 이를 위해 딘 소장은 부산에 상륙한 직후 일명 스미스 특임부대(Task Force Smith)로 불렸던 제21연대 소속 정예대대를 선견대로 전선에 파견하였다. 스미스 특임부대와 북한군 간의 첫 교전은 7월 5일 오산의 죽미령에서 발생하였다. 하지만 북한군의 예봉을 꺾어줄 것이라는 기대와는 달리 해당 부대는 첫 교전에서 150여 명의 사상자를 내며 대패하였다. 이후 제24사단의 후속 병력들마저 기갑전력을 앞세운 북한군을 맞아 평택과 천안 전투에서 연전연패하며 후퇴를 거듭해야 했다. 특히 천안 전투에서는 제34연대 제3대대 소속 병력의 2/3에 이르는 사상자가 발생할 정도로 그 피해가 심각했다.²¹⁾ 적어도 미 지상군이 개입 초

18) 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6.25전쟁 보고서 1』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2001, pp. 178-179.

19) 국방부 군사편찬연구소, 위의 책, pp. 190-191.

20) Futtrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p. 84.

기의 몇몇 전투에서 보인 모습은 국군의 그것과 별반 다를 바 없었던 것이다. 개입 초기 승리에 자신감을 보였던 맥아더 장군조차 제24사단의 패배를 보고 받은 후 “명백히 우리는 탱크로 무장한, 공격적이고 잘 훈련되고 숙련된 (professional) 육군을 마주하고 있다”며 북한 지상군의 강력함을 인정해야 했다. 동시에 반격의 기회를 만들기 위해서는 북한군의 주력인 기갑전력에 타격을 가하고, 북한군의 진격속도를 늦춰 유엔군 전력을 재정비할 시간을 확보해 줄 특별한 수단이 필요하다는 사실을 절감했다.²²⁾ 그리고 당시 맥아더가 그 수단 중 하나로 주목한 것이 바로 항공력이었다.

2. 미 극동공군의 작전 개시와 초기 지상작전 지원

미 극동공군 소속 항공기가 한반도에서 첫 작전을 개시한 것은 미 지상군에 대한 워싱턴의 파병 승인이 있기 이전인 6월 27일부터였다. 남한 내 거주 중인 미국인을 일본으로 긴급 수송할 목적이었다. 이에 스트레이트메이저 장군은 C-46과 C-47 등의 수송기를 김포비행장으로 급파하였다. 그 과정에서 자연스럽게 제공(counter-air)작전도 함께 개시되었다. 항공수송 과정에서 발생 가능한 북한 항적으로부터의 공격에 대비하기 위함이었다. F-80과 F-82 전투기를 중심으로 운영된 제공작전에서 미 공군은 6월 27일 하루에만 7대에 이르는 북한 항공기를 격추하는 성과를 거두었다.²³⁾

개입 초기, 다소 소극적인 형태로 운영되던 미 공군의 제공작전은 6월 29일 이후 보다 적극성을 띠게 되었다. 38선 이북지역에 위치한 표적에 대한 공격을 허용한다는 맥아더 장군의 명령에 따라 남한 상공에서 활동하는 북한 항적 뿐 아니라 북한 내 비행장에 주기 중인 항공기까지 공격이 가능해졌기 때문이다. 그 결과 미 극동공군은 B-26을 포함한 18대의 항공기를 동원해 해주비행

21) 국방군사연구소, 『한국전쟁 (상)』, pp. 208-211.

22) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p. 84, 113.

23) Wamock ed., *The USAF in Korea: A Chronology 1950-1953*, pp. 2-4.

장을 폭격해 29일 하루에만 총 26대의 적기를 파괴하였다.²⁴⁾ 첫 작전일에 거둔 성과까지 포함하면 미 공군은 제공작전 개시 후 단 3일만에 북한 항공전력의 약 15%를 파괴한 것이다.²⁵⁾

당시 미 극동공군의 초기 작전이 북한 항공력에 상당한 피해를 입힌 것이 사실이지만 이들의 활동을 완전 무력화시킨 것은 결코 아니었다. 실제 극동공군 역시 북한 측 공격으로 인해 7월 2일까지 12대의 비행기 손실을 입었으며, 북한 항공기의 공격활동이 가장 활발했던 7월 13일에는 하루에만 B-26 등 3대의 항공기가 격추되기도 하였기 때문이다.²⁶⁾ 심지어 유엔 측이 공중우세를 확보한 시점이라 일컬어지는 7월 20일 이후에도 북한 항공대의 공격활동은 간헐적으로 지속되었다.²⁷⁾

통상 공군작전에 있어 가장 높은 우선순위를 지니는 것은 제공작전이다. 이러한 우선순위는 공중에서의 우세를 확보하지 못한다면 전장 내 아군전력의 안전을 보장하지 못할 뿐 아니라, 전쟁에서 승리할 수 없다는 확고한 신념에 기반해왔다.²⁸⁾ 하지만 미 극동공군은 한반도 전장에서 공중우세가 확고히 달성되지도 않은 시점에 지상군을 지원하기 위해 항공력을 운용해야 했다. 상대적으로 열세인 북한 항공대의 활동이 미 항공전력에 치명적인 피해를 입히지 못할 것이라는 믿음과 함께, 아군에게 극도로 불리하게 전개되고 있는 지상작전에 항공력이 신속히 개입하지 않을 경우 전쟁에서 패배할 수 있다는 우려가 급증했기 때문이었다.²⁹⁾

24) 와이블러드 엠틀, 문관현 외 옮김, 『극동공군 사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, 서울: 플래닛미디어, 2011, pp. 70-71, 90.

25) 개전 직전 북한이 보유한 항공기는 총 226대였다. 625전쟁기 북한의 항공력과 관련한 자세한 내용은 다음의 논문을 참고할 것. 김선호, “한국전쟁 직전 북한공군의 실제전력 연구: 비행사단의 병력과 무기 현황을 중심으로.” 『軍史』 第89號, 2013.12, pp. 161-195.

26) 장성규, 『6.25 전쟁기 미국의 항공전략: 현대 항공전략의 기원』, p. 123; 와이블러드 엠틀, 『극동공군 사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, p. 92.

27) 실제 북한 공군 전력이 7월 20일을 기점으로 전면 무력화 된 것은 아니었다. 소련군 총참모부 작전총국의 보고서에 따르면 7월 20일 당시 북한군이 개전시점에 보유했던 공격기 177대 중 92대가 파괴되지 않고 잔존해 있었기 때문이다. “조선인민군 공군의 상태에 대하여.” (1950년 8월 26일), 국사편찬위원회, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950-53년』, 과천:국사편찬위원회, 2006, p. 93.

28) 이성만, 강창부, 『항공우주시대 항공력 운용: 이론과 실제』, 서울:도서출판 오름, 2018, p. 66.

개전 초기 미 극동공군에 의한 지상작전 지원은 크게 세 가지 형태로 수행되었다. 근접항공지원, 항공차단, 항공수송작전 등이 그것이다. 이들 중 위기에 처한 지상군에 가장 시급했던 것이 바로 근접항공지원이었다. 하지만 전선에 대한 직접적인 항공지원은 초반부터 원활하게 수행될 수 없었다. 당시 미 극동공군은 지상군과 통신할 수 있는 기초적인 수단조차 마련하지 못하였으며, 전선이 혼란하여 육안만으로 아군과 적군을 구분해내기 어려웠기 때문이다. 지상작전 지원을 위해 6월 28일 2개의 전술 항공 통제반(Tactical Air Control Party)을 전장에 급파하는 한편, 5일에는 대전에 합동작전본부(Joint Operations Center)를 설립하였으나 낮은 작전환경, 부족한 지상작전 지원경험, 불충분한 인력 및 장비 등의 문제로 인해 근접항공지원작전 체계는 여전히 혼란스럽기만 하였다.³⁰⁾ 이로 인해 미군의 선견대로 파견되었던 스미스 특임부대가 오산에서 북한군과 첫 전투에 임하던 순간에도 항공력으로부터의 직접적인 지원은 이루어질 수 없었다.³¹⁾

선부른 지상작전 지원이 오히려 아군에 대한 오폭문제를 야기할 수 있다는 판단하에 극동공군은 한반도 내 공-지 합동작전을 위한 체계가 안정되기 전까지 근접항공지원작전을 가급적 지양하고자 하였다. 따라서 개전 초기 지상군에 대한 항공지원은 전선 후방에 대한 차단작전에 보다 비중을 두고 진행되어야 했다. 실제 차단작전은 미 극동공군의 참전 이틀째인 28일부터 시작되었다. 북한 측의 병력 및 물자이동이 주로 철도를 통해 이루어진다는 사실을 파악한 극동공군사령부는 20여 대의 B-26 경폭격기를 동원해 서울과 문산 인근에 위치한 주요 철로를 우선 폭격하였다.³²⁾ 29일부터는 차단작전이 보다 폭넓게 시행되었다. 특히 “한강에 위치한 교량과 한강 이북에 집결한(massing) 북한군 병력에 공중공격을 집중하라”는 맥아더 장군의 명령에 따라 북한군의 주요 교통로와 병력이동을 차단하기 위한 작전이 본격화되기 시작했다.³³⁾

29) 장성규, 『6.25 전쟁기 미국의 항공전략: 현대 항공전략의 기원』, pp. 128-129.

30) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, pp. 78-80.

31) 장성규, 『6.25 전쟁기 미국의 항공전략: 현대 항공전략의 기원』, p. 167, 184.

32) Wamock ed., *The USAF in Korea: A Chronology 1950-1953*, p. 3.

동시에 전선에서 악전고투를 벌이고 있는 국군에 전쟁물자를 지원하고, 일본 내 주둔하고 있는 미 지상군 지원전력을 한반도로 신속히 전개하기 위한 항공수송작전 역시 진행되었다. 우선 미 극동공군 제374 수송전대 소속 수송기들을 활용해 6월 28일부터 3일에 걸쳐 550톤 가량의 탄약을 일본으로부터 공수하여 한강 이남에서 방어진영을 구축하던 국군에 긴급지원하였다.³⁴⁾ 미 제24사단의 한반도 파병이 결정된 직후에는 7월 1일부터 3일간에 걸쳐 부산과 일본 사이를 왕복하며 2개 대대 규모의 병력과 장비를 한반도에 전개시켰다. 그 결과-비록 패퇴하기는 하였으나-미 지상군 부대가 7월 초부터 한반도에서 실질적인 군사작전을 수행할 기틀을 마련할 수 있었다.³⁵⁾

7월 중순에 이르러서는 그간 제한되어 왔던 근접항공지원작전 역시 본격화되기 시작하였다. 7월 초부터 모스키토(Mosquito)로 통칭되었던 공중항공통제기(Airborne Controller)가 충원되기 시작하면서 초기의 혼란했던 공-지 합동작전 체계가 상당부분 안정을 찾기 시작했다.³⁶⁾ 여기에 더해 “한반도 중부지역을 향해 진격하는 북한군 사단에 대항하기 위해 최대한의 노력을 동원하라”는 맥아더 장군의 7월 13일자 명령 역시 근접항공지원작전의 비중을 높이는 계기가 되었다.³⁷⁾ 7월 중순에 이르러서야 본격적으로 지상작전 지원을 위한 종합적인 항공력 운용이 가능해진 것이다.

33) Warnock ed., *Ibid.*, p. 4.

34) Leary, William M., *Anything Anywhere, Any Time: Combat Cargo in the Korean War*. Washington D.C.: Air Force History and Museum Program, 2000, p. 1.

35) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p. 77.

36) Futrell, *Ibid.*, pp. 80-83.

37) Appleman, Roy E., *South to the Naktong, North to the Yalu*. Washington D.C.: Center of Military History, United States Army, 1992, p. 105.

Ⅲ. 낙동강까지 : 항공력이 창출한 역설(Paradox) I

1. 북한군의 불안한 남진

개전 초기부터 운용된 유엔 항공력의 대지(Counter-land)작전 결과는 후퇴 중이던 아군진영보다 파죽지세로 남진하던 북한군 진영에서 먼저 체감하였다. 불안정한 공-지 합동작전 체계로 인해 국군과 미 제24사단 병력이 항공지원의 가시적인 효과를 인지하지 못하고 있던 시기, 전선 후방에 위치한 교통로와 병력에 대한 차단작전으로 북한 측 작전운영에 심각한 제약이 발생하기 시작했기 때문이다.

전술했듯 북한군 전술의 핵심은 기갑전력을 중심으로 한 기동전이었다. 이러한 기동전의 성패는 후방의 보급선을 얼마나 안정적으로 유지하는지에 달려 있다 해도 과언이 아니다. 문제는 북한군이 적대적 항공력에 의한 대지작전에 대응할 준비가 전혀 되어있지 않았다는 점이었다. 당시 북한군은 방공(防空)에 대한 개념이 희박하여 사전에 공중공격으로부터 주요 교통로를 보호하기 위한 최소한의 노력도 기울이지 않았으며, 극동공군 소속 폭격기들에 의해 한강 인근의 주요 교량과 38도선 이남으로 이어지는 철로가 파괴된 이후에도 한동안 교통로 복구에만 치중했을 뿐, 유엔 항공력의 공격활동을 방어하기 위한 실질적인 대응책을 마련하지 못하였다.³⁸⁾

심지어 북한군은 적대적 항공력으로부터 이동 중인 병력과 물자를 안전하게 보호하기 위한 사전교육이나 통일된 지침조차 제대로 전달받지 못하였다. 실제 차단작전에 참여했던 미 극동공군 소속 제49전투폭격전대장 스미스(Stanton T. Smith) 대령의 증언에 따르면 “개전 초기 적군은 항공력에 대해 너무나 무지했다(not too well indoctrinated).” 당시 북한군의 트럭들은 항공기에 의한

38) 김태우, 『폭격』, pp. 153-154; 공산측이 유엔 항공력의 공격으로부터 주요 거점지역을 보호하기 위한 대공부대인 ‘비행기 사냥꾼조’를 구성한 것은 1951년 초반이다. 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주버예프의 6.25전쟁 보고서 2』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2001, pp. 79-80.

교량폭격이 진행되고 있음에도 불구하고 주간에 은닉하지 않고 대열을 맞추어 교량을 건너기 위해 이동하였으며, 전투기가 기총소사를 위해 접근하는 순간에도 대피하기는커녕 “차량에서 일어나 우리[전폭기]를 향해 소총으로 응사”하는 모습을 자주 보였던 것이다.³⁹⁾

이러한 상황하에서 수행된 항공차단작전의 결과는 북한군에 있어 실로 치명적이었다. 우선 전선으로의 물자보급에 즉각적인 제한이 발생하기 시작했다. 북한 물자수송 체계의 핵심이라 할 수 있는 철도 운행이 상당부분 마비됨에 따라 전방으로의 물자이동은 대체로 차량을 통해 이루어져야 했다. 하지만 한강 이남으로 이어지는 주요 교량들이 파괴된 데다, 도로를 통해 이동하던 수송 차량 역시 유엔 항공력의 공격에 쉽게 노출됨에 따라 북한 측 보급수송 체계에 큰 피해가 발생할 수밖에 없었던 것이다. 특히 개전 초기 북한군 수송차량에 큰 피해를 입힌 것은 F-80, F-51과 같은 전폭기들이었다. 전술했듯 상당수 전폭기들은 아군에 대한 오폭가능성 때문에 주로 전선 후방에서 활동하며 도로를 통해 이동하는 북한군 차량과 병력을 공격하였다. 그리고 아무런 대비 없이 이동하던 북한의 트럭은 이들 전폭기의 공격에 쉽게 노출될 수밖에 없었다. 실제 미 극동공군 측 자료에 기반한 연구에 따르면 미 공군 소속 전폭기들은 7월 7일부터 10일까지 단 4일간 서울-평택 구간을 이동하던 북한군 트럭 300여 대 이상을 파괴하였다.⁴⁰⁾

이는 북한군 보급체계에 즉각적인 문제를 야기하였다. 실제 극동공군은 차단작전의 결과로 7월 초에 이르러 서울, 평택, 안성 등지에 주둔하고 있는 북한군 주력군에 대한 보급이 “명백히 둔화”되는 현상이 관찰되었다고 보고하였다.⁴¹⁾ 특히 서부 전선에 위치한 북한군 부대에서 이러한 문제가 심각하였는데, 북한군 사단 중 하나는 남진 과정에서 마주한 항공공격으로 보유하고 있던 90여대의 트럭 중 60대 가량을 손실하였으며, 잔여 트럭조차도 후방으로부터의

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

40) 김태우, 『폭격』, p. 252.

41) 김태우, 위의 책, p. 239.

연료보급이 끊겨 제대로 운영할 수 없을 정도였다. 이로 인해 전체 보급품 중 10% 정도만 정상적으로 전달받을 수 있었다.⁴²⁾ 이러한 보급문제는 병력의 사기와 직결되는 식량보급에 있어서도 직접적인 피해를 야기하였다. 실제 마크(Eduard Mark)의 연구에 따르면 차단작전으로 인해 전선에 공급되는 북한군 식량 배급량이 개전 초 일인당 하루 800그램 정도에서 이후 그 절반 수준인 400그램으로 감소하는 문제가 발생하였다고 한다.⁴³⁾

주요 교통로에 대한 공중공격은 북한 인민과 지도부에 즉각적인 불안감을 야기하였다. 실제 북한주재 소련대사인 슈티코프(Terenty Shtykov)가 스탈린에게 보고한 7월 7일자 전문에 따르면 주요 철도 분기점과 기차역 등에 대한 항공공격이 “조선 지휘 성원들과 주민들에게 [전쟁 승리에 대한] 어두운 인상”을 주고 있으며, 지도부 중 일부 역시 “미 지상군에 반대한 자국군대의 전투 행동에서의 성공에 대한 우려감”을 보이기 시작했다고 한다.⁴⁴⁾ 특히 7월 8일자 전문에서는 종전까지 비교적 침착한 모습을 유지하던 김일성마저 슈티코프를 찾아와 미 공군에 의한 주요 교통로의 파괴와 더딘 속도로 진행되고 있는 복구 문제에 대해 고민을 털어놓았다고 언급하고 있다. 당시 슈티코프는 “김일성이 몹시 화가 나 있으며 매우 허둥대고 있다는 사실을 처음으로 보게 되었다”며 항공공격에 대해 북한 최고 지도부가 느끼는 불안감을 여과없이 전달하였다.⁴⁵⁾

이러한 위기의식 속에 북한군 지휘부 역시 차단작전에 의한 피해를 최소화하고자 나름의 노력을 기울였다. 라주바예프의 보고서에 언급되어 있듯 7월 초부터 각 현장지휘관 주도하에 “부대 지원을 위한 모든 형태의 수송이 야간

42) USAF HD, HS 71, USAF Operations in the Korean Conflict, 25 June-1 November 1950, p. 46, In Hallion, “The Air War in Korea, 1950-1953: An American Perspective.” p. 16.

43) Mark, Eduard, *Aerial Interdiction: Air Power and the Land Battle in Three American Wars*. Washington, D.C.: USAF, 1994, p. 281.

44) “조선민주주의인민공화국 주재 소련 내각회의 의장에게 보낸 전문, 조선인민군 지휘기관들의 채편성과 조선인민군의 전투행동에 대한 보고서, No.468.” (1950년 7월 7일), 국사편찬위원회, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950~53년』, pp. 74-75.

45) “조선민주주의인민공화국 주재 소련 내각회의 의장에게 보낸 전문, 조선의 상황에 대하여, No.477.” (1950년 7월 8일), 위의 책, pp. 77-78.

에만” 진행되도록 하였으며, 주간 이동은 “강우시나 비행이 불가능한 날씨에만” 운영하기 시작한 것이다.⁴⁶⁾ 문제는 이로인해 북한군의 보급지원 및 병력 증원 속도가 더욱 지연될 수밖에 없었다는 점이다. 야간 중 제한된 시간에만 이동이 가능하였기에 북한군 운송차량의 하루 평균 이동거리가 16km 남짓에 불과하게 된 것이다.⁴⁷⁾

항공력에 의한 북한군 후방지역에서의 상황변화는 전방에서의 전투활동에도 영향을 미치기 시작하였다. 보급품 수급 및 통행의 제한으로 인해 한강 이남으로의 진출 후 북한군의 진격속도 역시 둔화되기 시작한 것이다. 실제 북한군 주력부대는 개전 초기 3일간 하루 평균 25km의 진격속도를 보이며 신속히 남진하였으나, 미 극동공군의 차단작전이 본격화된 이후 이동속도가 하루 평균 11km 정도로 느려지기 시작하였다.⁴⁸⁾

그럼에도 지상으로부터의 저항이 미미하였기에 북한군은 주전력에 큰 손실을 입지 않고 천안까지 진격할 수 있었다. 하지만 뒤이은 유엔 항공력의 근접 항공지원작전으로 인해 최전선에 위치한 북한군의 전투환경 역시 최악을 향해 치닫기 시작했다. 실제 천안에서 미 제24사단 병력에 승리를 거두고 조치원을 향해 진격하던 105기갑사단 예하 107기갑연대가 7월 8일 오후 2시 경 미 공군의 집중 공격을 받고 급작스레 방어태세로 전환한 것이다. 당시 북한군 전차가 입은 피해를 구체적으로 적시하고 있지는 않으나, 라주바예프는 항공공격으로 인해 “아군의 공격은 성공을 거두지 못하였을 뿐 아니라, 막대한 손실을 당할 수밖에 없었다”고 언급하였다.⁴⁹⁾ 동시에 전선에 나타난 적대적 항공기의 존재로 인해 북한군 내 이른바 “항공기 공포증”이 단시간 내에 확산되기 시작하였다고 기술하였다. 그 결과 7월 10일경에 이르러 “[북한군] 보병은 저공으로 비행하는 항공기를 보유회기로 격추하려는 시도조차 하지 않았는데, 그에 따라 적 항공기는 아무런 방해도 받지 않으면서 조선인민군 대열을 공격할 수

46) 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6.25전쟁 보고서 2』, p. 194.

47) Hallion, “The Air War in Korea, 1950-1953: An American Perspective”, p. 16.

48) 권주혁, 『기갑전으로 본 한국전쟁』, 서울: 지식산업사, 2010, p. 194.

49) 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6.25전쟁 보고서 2』, pp. 22-23.

있었다”.⁵⁰⁾

이러한 공포감은 북한군의 작전 수행방식에도 즉각적인 변화를 야기했다. 항공력에 의한 병력 피해를 최소화하기 위해 주간에는 은신해 있다가 야간에 만 움직이는 등 공세활동에 소극적인 모습을 보이기 시작한 것이다. 이에 미 육군사기인 애플맨(Roy E. Appleman)은 7월 10일까지 수행된 근접항공지원 작전이 북한군의 기갑전력에 큰 손실을 입혔으며, 그 결과 “[전장에서] 변화를 만들어냈다(has wrought the change)”고 이례적으로 항공력의 활동에 특별한 의미를 부여하였다.⁵¹⁾

전·후방을 가리지 않는 항공력의 활동으로 천안 점령 이후 북한군의 진격이 정체되자 북한군 최고지도부의 마음에도 불안과 다급함이 가득 차기 시작하였다. 이러한 반응은 김일성과의 면담내용을 기록한 슈티코프의 7월 19일자 전문에 잘 나타나 있다.

“7월 19일 김일성의 요청에 따라 그와 만났습니다. 대담 초반에 김일성은 전선의 상황에 대해 말하며 분개한 어조로 도무지 상황을 이해할 수 없다고 말했습니다. 그는 전선의 상황이 자신들에게는 아마도 파국적인 상황인지 모르겠는데 이 모든 것은 미 공군 때문이라고 했습니다. ... 김일성은 그들[전선사령관 김책, 강건]에게 두 번이나 [대전 점령] 명령을 내렸지만 그들은 이 명령 실행을 조직하지 않았습니다. 그들은 항상 미군 항공대를 거론하며 낮에 작전하는 것은 불가능하며 밤에도 움직이지 못한다는 것입니다. ... 최근 며칠 동안 군대는 미 공군 때문에 전투 작전을 사실상 멈추었다고 말했습니다.”⁵²⁾

북한군에 가해진 물리적 제약은 대전 방어선 돌파 이후 낙동강으로 진격하는 과정에서도 지속되었다. 이로 인해 북한군은 낙동강 방어선 인근에 이르러

50) 국방부 군사편찬연구소, 위의 책, pp. 194-195.

51) Appleman, *South to the Naktong, North to the Yalu*, p. 107.

52) “조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 내각회의 의장에게 보낸 전문, 전선 상황에 대한 북조선 정부의 정보보고와 중국의 참전 문제에 대한 조중 협상의 결과에 대하여, No.649.” (1950년 7월 20일), 군사편찬위원회, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950-53년』, pp. 87-88.

그 세가 크게 약화될 수밖에 없었다. 실제 낙동강 전선에 다다른 시점에 북한군 각 사단의 전투력은 개전초기와 비교해 50~60% 수준으로 격감하였다.⁵³⁾ 특히 북한군 화력의 핵심이었던 기갑전력의 손실이 뼈아팠다. 개전 초기 전쟁에 투입되었던 240여 대에 이르는 북한군의 전차 중 최종적으로 낙동강 방어선까지 다다른 전력은 불과 70여 대에 불과하였기 때문이다.⁵⁴⁾ 물론 이들 피해의 대부분은 유엔 항공력에 의해 양산된 것이었다.⁵⁵⁾ 6.25전쟁 초기를 “북한군의 압도적인 승리의 시기”로 설명하는 일반적인 학계의 인식과는 달리, 실제 북한군의 진격은 유엔 항공력에 의한 심각한 물리적 제약, 그리고 공포 속에서 진행되어야 했던 것이다.⁵⁶⁾

2. 유엔군의 안정적인 후퇴

7월 중순 이후 북한군의 전선상황이 ‘파국적’으로 변모했다면, 반대로 후퇴를 거듭하고 있던 국군과 미 증원군의 상황은 점차 ‘안정적’으로 변화해갔다. 전후방을 가리지 않는 항공지원으로 북한군의 진격에 심각한 제한이 발생하고, 주간 작전활동이 사실상 중단되면서 역설적이게도 수세적 위치에 있던 유엔군 측이 점차 여유를 갖고 전투에 임하는 상황이 창출된 것이다.

북한군에 비해 압도적인 전력 열세에 있었던 미군은 북한 주력부대를 전면에서 방어할 만한 역량을 보유하지 못했었다. 따라서 당시 미 제24사단 병력

53) 국방군사연구소, 『한국전쟁 上』, p. 303.

54) 권주혁, 『기갑전으로 본 한국전쟁』, 파주: ㈜지식산업사, 2010, pp. 154-155.

55) 북한군 제2군단이 7~8월 사이 입은 전투손실 결과를 정리한 라주바예프의 보고서에 따르면, 이들이 입은 대포와 전차 피해의 80% 이상이 항공공격의 결과에 의해 발생했음을 확인할 수 있다. 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6.25전쟁 보고서 1』, p. 378; 북한군 포로의 증언에 기반한 미 극동공군의 조사 역시 유사한 시기 북한군 전차와 대포의 70% 이상이 항공력에 의해 파괴되었다고 결론지었다. Futtrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p. 700; 이러한 사실은 미 육군의 연구에서도 상당부분 인정되고 있다. Appleman, *South to the Naktong, North to the Yalu*, pp. 301-302.

56) 김태우, “무한전쟁을 향하여: 한국전쟁기 미 공군 공중폭격작전의 성격 변화.” 한국역사연구회 현대사분과편, 『역사학의 시선으로 읽는 한국전쟁』, 서울: 휴머니스트, 2010, p. 304.

들은 이른바 ‘기동 방어식 전투’를 수행하였다. 진술적으로 유리한 방어선을 선점한 후 교전 과정에서 북한군의 위협이 증가하거나 조금이라도 포위될 가능성이 있으면 가차 없이 후방에 위치한 다음 방어선으로의 퇴각을 감행한 것이다. 이 과정에서 유엔 항공기는 추격하려는 북한군에 화력을 집중시켜 북한군의 진격을 봉쇄하고 아군전력이 안전하게 후퇴할 수 있도록 엄호하였다.⁵⁷⁾

또한 미 지상군은 공중우세를 확보한 유엔 항공력 덕분에 주·야간을 막론하고 원하는 시점에 필요한 지역으로 주요 무기체계를 이동시킬 수 있었다. 특히 항공공격을 염려하며 주간에 철저한 위장 상태를 유지해야 했던 북한군 포병전력과는 달리 미군의 포병은 그 어떠한 위장도 없이, 심지어 화기진지를 위한 방어설비도 갖추지 않은 채 주요진지에 대규모의 화력을 자유로이 집결 및 배치할 수 있는 혜택을 누렸다.⁵⁸⁾ 적대적 항공력의 활동으로 인해 전차 및 포병전력을 “현지에서 신속하게 위장”해야 했으며, “위장이 불량할 시에는 적정찰기에 발각되어 파괴당하는 경우가 많았다”는 북한군의 입장과는 극명히 대비되는 상황에 놓였던 것이다.⁵⁹⁾

이처럼 근접항공지원작전이 전선에서 눈에 띄는 효과를 발휘하기 시작하자 육군 지휘부 내에서도 항공지원에 대한 긍정적인 평가가 등장하기 시작하였다. 실제 제24사단장 딘 소장의 경우 대전에서 무사히 방어진지를 구축한 직후 “지속적인 공군력의 노력이 없었다면 전선을 따라 빈약하게 포진해있던 [아군] 병사들이 압도적인 병력우세를 지닌 적군의 맹공(onslaught)을 견뎌낼 수 있었을지 의문스럽다”며 항공력이 “북한군의 남진을 둔화시켰다는 사실은 의심할 나위 없다”고 발언하였다.⁶⁰⁾

여기에 더해 유엔군은 보급품 부족으로 큰 어려움을 겪던 북한군과는 달리 보급문제로부터 자유로운 상황에서 전투를 수행할 수 있었다. 공중우세의 확보로 인해 유엔군 후방에 대한 적대적 공격행위가 부재함에 따라 수송기와 함정

57) 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6.25전쟁 보고서 2』, pp. 260-261.

58) 국방부 군사편찬연구소, 위의 책, p. 9.

59) 국방부 군사편찬연구소, 위의 책, p. 43.

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

을 활용해 일본으로부터의 물자보급을 지속할 수 있었기 때문이다. 실제 미 극동공군 소속 수송기의 경우 제한적인 활주로 상황에도 불구하고 7월 말까지 총 1,279 소터에 이르는 출격을 통해 지상전 수행에 긴급히 요구되는 장비 및 물자를 공수하였으며, 유엔 함정들은 7월 한 달간에만 약 31만 톤에 이르는 전쟁물자를 부산항으로 수송하였다.⁶¹⁾ 그 결과 유엔 지상군은 공산측 입장에서 봤을 때 “거의 무제한이라고 할 수 있는 양”의 물자를 보유하고 전쟁을 수행하였다. “미군 포병이 가진 가장 중요한 특징 중 하나는 탄약을 매우 많이 보유하고 있다는 것”이라는 라주바예프의 부러움 섞인 보고서가 항공지원에 의해 유엔군이 간접적으로 누렸던 혜택의 또 다른 일면을 단적으로 보여준다.⁶²⁾

공중우세의 확보는 유엔 지상전력의 대규모 증원 역시 가능하도록 하였다. 실제 7월 말부터 8월 초 사이에 미 본토 및 하와이로부터 제5연대전투단, 제2사단, 제1해병여단 등의 병력이 해상을 통해 한반도로 추가 증원된 것이다. 그 결과 북한군이 낙동강 방어선에 대한 공세를 개시할 시점에 이르러 유엔 지상군은 병력규모에 있어 북한군에 거의 대등한 수준에 이르게 되었다.⁶³⁾ 북한 대비 압도적인 열세하에 있었던 기갑전력에 대한 증원 역시 추진되었다. 이에 따라 8월 3일, 50대 가량의 M4A3 전차를 보유한 미 제89전차대대가 부산항에 도착한 데 이어 8월 7일에는 미군의 최신형 전차인 M46 패튼(Patton)으로 무장한 제6전차대대를 비롯한 총 3개의 전차대대가 추가 증원된 것이다.⁶⁴⁾ “만약 적군에 공군이 있었다면, 부산으로부터 ... 보급 활동이 가능했는지 의문이다”는 극동공군사령관의 말처럼, 공중우세의 획득으로 인해 유엔군은 단순한 물자보급에도 어려움을 겪던 북한군과는 달리 단기간 내에 급격한 병력증강을 추진할 수 있었던 것이다.⁶⁵⁾

61) 조관행, “6.25전쟁에서 UN 공군의 공수작전 운영과 성과.” 공군본부, 『제4회 공군역사재단 국제학술회의 논문집』, 공군본부, 2017, p. 117; 국방군사연구소, 『한국전쟁 上』, p. 305.

62) 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6.25전쟁 보고서 2』, p. 5.

63) 당시 유엔군 병력은 약 9만여 명 수준으로, 최대 92,000명 정도로 추정되었던 북한군 병력과 거의 유사해 졌다. 국방군사연구소, 『한국전쟁 上』, pp. 304-305.

64) 권주혁, 『기갑전으로 본 한국전쟁』, pp. 160-161.

65) 와이블러드 엠틀, 『극동공군 사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, p. 336.

물론 전폭적인 항공력의 지원에도 불구하고 유엔군이 병력의 열세를 딛고 북한군을 격퇴하는 극적인 상황까지 연출하지는 못하였다. 실제 항공력으로부터 가장 많은 지원을 받았던 미 제24사단조차도 7월 20일 대전에서 패배한 후 낙동강 방어선까지 지속적인 후퇴를 거듭해야 했던 것이다. 하지만 그 후퇴 과정이 전술한 것처럼 비교적 체계적이고 질서정연하였기에 유엔군은 승패와 무관하게 전력 손실을 최소화할 수 있었다. 또한 효과적인 지연작전의 결과 추가전력이 증원할 시간을 확보함으로써 이후 낙동강 전선을 중심으로 대 반격작전을 수행할 기틀을 마련할 수 있었다.

IV. 다시 38선 이남으로: 항공력이 창출한 역설 II

1. 중공군의 참전 과정과 유엔 항공력

6.25전쟁 개전 이후 공산 측 지휘부 사이에 중국의 참전문제가 본격적으로 논의되기 시작한 시점은 인천상륙작전 직후인 9월 말 경이었다. 북한군 단독의 힘으로 승리를 달성하는 것이 불가능해 보이기 시작하자 중국군의 개입이 진지하게 고려되기 시작한 것이다.⁶⁶⁾ 흥미로운 점은 해당 문제가 거론되기 시작할 시점부터 북한군 지휘부 내에 ‘중국군이 참전한다 해도 전황을 크게 바꾸기는 어려울 것’이라는 회의론적 시각이 존재했다는 점이다. 이는 슈티코프가 북한 지도부와 중국의 참전문제를 논의한 결과를 소련 외무성에 보고한 9월 21일자 전문에 잘 나타나 있다.

“[김일성] 중국 군대는 훌륭하며 전쟁 경험을 갖고 있지만 미군 항공대가 끊임없이 아군에 폭격을 가하는 상황에서 그들이 어떻게 행

66) 실제 북한은 인천상륙작전 직후 중국의 지원을 요청하기 위해 박헌영과 박일우(조선노동당 정치위원)를 베이징으로 급파하였다. 세르게이 곤차로프, 존 루이스, 쉐리타이 지음, 성균관대학교 한국현대사 연구반 옮김, 『흔들리는 동맹: 스탈린과 마오쩌둥 그리고 한국전쟁』, 서울: 일조각, 2011, p. 323.

동할지 모르겠다고 말했습니다. 이때 우리에게 다가온 김두봉은 그들에게 훌륭한 군대가 있고 이 군대는 잘 싸울 것이지만 미군 항공대가 끊임없이 폭격을 퍼붓는다면 그들이 커다란 손실을 입게 될 것이라고 말했습니다. ... 이때 그는 중국군 부대들이 온다 하더라도 이들을 엄호할 항공대가 없다면 적과 싸우는 것이 여전히 어려울 것이라는 생각을 드러냈습니다.”⁶⁷⁾

위에 언급된 바처럼, 김일성을 비롯한 북한 지휘부는 유엔 항공력 앞에서 중국군의 지상전 경험과 능력이 별다른 효과를 발휘하지 못할 것이라 염려하였다. 북한군 스스로가 유엔 항공력의 파괴력과 이로 인한 무력감을 처절히 경험하였기에, 유엔 측의 공중우세를 저지할 만한 대안이 등장하지 않는 한 중국의 지원 역시도 전장에 큰 변화를 가져오기 어려울 것이라 인식했던 것이다.

사실 유엔 항공력의 활약은 당시 참전을 고려하던 중국 지도부의 공통된 고민거리이기도 하였다. 실제 10월 초, 6.25전쟁 파병을 논하기 위해 마오쩌둥(毛澤東)의 주관하에 중난하이(中南海)에서 열린 중앙당 정치국회의에서 인민해방군 총사령관 주더(朱德)는 “조선의 전황은 매우 위중하나 우리는 공군이 없다”며 신중론을 제기하였고, 국공내전을 거치며 최고의 명장 반열에 오른 린 바오(林彪) 역시 미국의 강력한 공군력과 원자탄을 거론하며 미국과의 싸움은 “몸에 기름을 붓고 불구덩이에 뛰어드는 격”이라 발언하기까지 하였다. 유엔 항공력이 중국 지도부의 6.25전쟁 참전 결정과정에 신중성을 더하는 핵심적인 요인으로 고려되었던 것이다.⁶⁸⁾ 이에 마오쩌둥은 10월 13일 암호전문을 통해 스탈린에게 한반도에 대한 파병결정 의사를 전달할 때에도 “가장 필요한 것은 엄호해 줄 항공전력”이며, “가능한 한 빨리, 늦어도 2개월 이내에 항공 엄호 부대가 도착하기를 희망”한다는 그들의 입장을 적시하였다.⁶⁹⁾

67) “조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 외무성 제1부상에게 보낸 전문, 중국인민지원군의 참전 가능성에 대한 조선민주주의인민공화국 정부의 논의에 대하여, No.1238.” (1950년 9월 21일), 국사편찬위원회, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950-53년』, p. 145.

68) 박실, 『중국 공문서와 자료로 본 6.25전쟁과 중공군』, 서울: 청미디어, 2015, pp. 112-113.

69) 예브게니 비자노프·나탈리아 바자노바 지, 김광린 역, 『소련의 자료로 본 한국 전쟁의 전말』, 서울: 도서출판 열림, 1997, pp. 124-125.

심지어 유엔 항공력은 중국군의 한반도에서의 작전계획 수립에 있어서도 큰 제약요인이 되었다. 유엔 측 대비 압도적인 열세에 있는 항공력 상황을 고려하지 않고서는 제대로 된 작전계획을 수립할 수 없었기 때문이다. 실제 10월 23일 마오쩌둥이 지원군 총사령관으로 임명된 펑더화이(彭德懷)에게 타전한 「한반도에서의 지원군 작전총방침」에 따르면 “적 항공기가 우리 인원을 살상하고, 우리의 활동에 방해를 많이 할 것이다”라며, 한반도에서 작전 수행 시 유엔 항공력에 의한 피해를 최소화하는 방식으로 전투가 수행되어야 함을 강조하였다. 이를 위해 이미 국공내전을 통해 숙달되었던 야간행군작전의 중요성을 지속적으로 언급하는 한편, 평양, 원산 등의 대도시에 대한 직접 공격을 가급적 지양하고 “고립거점에 위치한 유엔 측 병력을 각개섬멸하는 방식으로” 전투를 수행할 것을 지시하였다.⁷⁰⁾ 유엔 항공력에 대한 우려로 인해 중국군은 애초부터 매우 조심스럽고 제한적인 형태의 작전계획을 수립해야 했던 것이다.

10월 중순부터 시작된 중국군의 한반도로의 전개과정 역시 순탄하지 않았다. 당시 중국 지도부는 1차 전역 중에 합류한 제50군과 제66군을 포함해 총 6개 군단, 29만명 규모의 병력을 한반도에 파병하였다.⁷¹⁾ 하지만 국경부근을 정찰비행하는 유엔 항공기에 발각되지 않으며 대규모 병력을 한만 국경 이남으로 전개하는 과정이 손쉬울 리 만무하였다. 특히 국경 인근에서부터 움직임이 극도로 조심스러워졌는데, 이때부터 병력의 이동은 주로 야간에 산길을 통해 이루어졌으며, 차량의 이동 역시 같은 방식으로 진행되어야 했다.

한반도 전개과정의 고단함은 10월 19일 한만 국경을 넘어 펑더화이와 접선하기 위해 대우동에 위치한 사령부로 이동하던 지원군 부사령관 홍쉐즈(洪學智)의 회고록에 상세히 기록되어 있다. 그는 지프 차량을 이용해 한만 국경을 넘는 과정에서 유엔 항공기의 공습을 우려해 야간에 대로가 아닌 산길을 활용하여 이동하였는데, “산길이 좁은 데다 미군 비행기가 언제 공습해 올지 몰라

70) 중국 군사과학원 군사역사연구부 저, 박동구 역, 『중국군의 한국전쟁사 2』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2005, p. 23.

71) 중국 군사과학원 군사역사연구부 저, 위의 책, pp. 14-15.

차의 전조등을 끄고 전진하려니 이만저만 고생이 아니었다”고 회고하였다.⁷²⁾ 심지어 흥쇄즈는 압록강을 건너 22일 평터화이를 접선하기까지 3일간, 유엔 항공기의 공격을 총 3차례나 마주해야 했다. 특히 22일 새벽 5시경, 중간 접선 장소에 도착한 후 긴장이 풀려 잠시 눈을 붙이고자 하였으나 이른 아침부터 시작된 F-51 전투기의 기총소사로 인해 편히 쉴 수조차 없었다고 한다.⁷³⁾ 한반도에 발을 내딛는 순간 중국군 역시 이전까지 북한군이 경험한, 유엔 항공력에 의한 물리적·심리적 제약 속에 놓이게 된 것이다.

이처럼 유엔 항공력의 활동은 중국군의 6.25전쟁 참전과정에서 가장 심각하게 고려되었던 요인임과 동시에 중국군의 작전계획 수립과 이후 한반도로의 전개과정을 심각하게 제약하였던 유일무이한 변수였다. 사실상 중국군은 6.25전쟁에 참전을 고려하는 순간부터 유엔 항공력의 영향력하에 위치하게 된 것이다.

2. 중국군의 불안한 추격

10월 25일 약 25만에 이르는 병력으로 감행된 중국군의 공세는 실로 상당한 기습효과를 낳았다.⁷⁴⁾ 그 결과 “크리스마스 전에는 집으로 돌아갈 수 있을 것”이라는 기대에 부풀어 경쟁적으로 북진을 이어가던 유엔군은 곳곳에서 전개되는 중국군의 기습공세에 밀려 불과 2달여 만에 서울을 다시금 빼앗기는 수모를 겪어야 했다.⁷⁵⁾ 반면 중국은 연이은 승전보에 기세등등하여 개전 이전에 가졌던 유엔 항공력에 대한 우려를 모두 떨쳐버린 듯 보였다. 실제 중국의 공간사 역시 1951년 1월 8일까지 전개된 총 3차례의 공세 결과를 각각 “유엔

72) 홍학지 지음, 홍인표 옮김, 『인해전술의 전쟁기록: 중국이 본 한국전쟁』, 서울: 고려원, 1992, p. 53.

73) 홍학지 지음, 위의 책, pp. 58-59.

74) 맥아더 장군의 중국군 참전에 대한 정보판단 실패와 관련된 최근의 연구는 다음의 논문을 참고할 것. Knight, Peter G., “MacArthur’s Eyes: Re-assessing Military Intelligence Operations in the Forgotten War, June 1950-April 1951.” PhD Dissertation of the Ohio State University, 2006.

75) Ministry of Defence, Historical Branch(Naval), *British Commonwealth Naval Operations, Korea, 1950-53*. Ministry of Defence, Historical Branch, Naval, 1967, pp. 109-110.

군을 압록강변에서 청천강 이남으로 내몰았다”, “모든 전역에서 예상을 뛰어넘는 대대적인 승리를 거두었다”, “모든 전역에서 ... 완전히 주도권을 장악하였다”며, 이를 유엔군에 대한 공산 측의 압도적인 승리의 시기로 기록하고 있다.⁷⁶⁾

이처럼 중국군의 개입 이후부터 1951년 초반까지의 기간은 중국군에는 일방적인 승리로, 유엔군에는 치참한 패배의 시기로 기억되는 것이 보편적이다. 하지만 당시의 실상에는 일반적으로 알려진 바와 상당히 다른 부분이 존재한다. 개전 초기 남진을 지속하던 북한군이 경험했던 것처럼, 중국군 역시 유엔 항공력이 창출한 전장환경 속에서 가혹한 시기를 보내야 했기 때문이다.

중국군이 유엔군을 위기에 몰아넣으며 승승장구하던 12월, 소련과 북한 지휘부를 중심으로 중국군의 전쟁수행 방식에 대한 불만이 제기되기 시작하였다. 중국군의 공세가 단호하지 못하고 우유부단하다는 것이 불만의 이유였다. 실제 소련 군사고문단의 12월 15일자 보고서에 따르면 “정면공격을 담당할 중국인 민지원군의 작전은 단호하지 않았는데, 이는 적으로 하여금 별다른 어려움 없이 후퇴하여 재배치를 할 수 있는 기회를 제공하였다”고 기술하고 있다.⁷⁷⁾ 비슷한 시기 김일성 역시도 중국군이 총공세를 진행하는 과정에서 승기를 잡은 이후에도 추격을 지속하지 않고 잦은 휴식을 취한다며 “중국인들이 군사작전을 전개하는데 신속성이 부족한 것에 불만”을 공공연히 제기하였다.⁷⁸⁾ 세간에 알려진 것과는 달리 중국군이 승전을 거듭하던 시기 공산측 지휘부 내에 중국군의 작전운영 방식에 대한 불협화음이 존재했던 것이다.

실제 중국군은 10월 25일 시작된 기습공격으로 유엔군을 청천강 이남으로 밀어내고 승기를 잡았음에도 불구하고 전투개시 10일 만인 11월 5일, 모든 전투를 중지하고 약 20일간의 휴식기에 들어갔다. 11월 25일 재개된 2차 전역의

76) 중국 군사과학원 군사역사연구부 저, 『중국군의 한국전쟁사 2』, p. 70, 207, 291.

77) 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6.25전쟁 보고서 2』, p. 216.

78) “조선인민군 총군사고문이 소련 육군상과 소련군 총참모장에게 보낸 전문, UN 사무총장의 전문 접수 문제와 조선에서 중국군 부대들의 원만한 공격 속도에 대하여, No.1845.” (1950년 12월 13일), 군사편찬위원회, 한국전쟁, 문서와 자료, 1950-53년, p. 231.

경우에도 7일간 계속된 전투 결과 미8군 전력에 큰 피해를 입히고 이들의 후퇴를 재차 이끌어냈음에도 불구하고 도중에 추격을 멈추고 유엔군이 재집결할 기회를 제공하였다. 즉 소련과 북한 측 입장에서 봤을 때 중국군이 특별한 정치적 목적을 갖고 일부러 전투를 지연하고 있다는 의심을 가질만한 부분이 존재하는 것이다. 실제 12월 13일자 라주바예프의 보고서에 따르면 김일성은 “중국군 작전의 완만함은 북경에서 내린 지시에 의한 것”이라 추측하고 있었다.⁷⁹⁾

하지만 김일성의 생각과는 달리, 중국군이 승기를 잡고도 전투를 지속하지 않은 이유는 마오쩌둥의 지시에 따른 것이 아니었다. 물론 최종적으로 마오쩌둥의 승인을 받기는 하였지만 공세의 지속 여부를 판단하고 건의한 주체는 한반도 지원군 총사령관인 펑더화이였기 때문이다.⁸⁰⁾ 그리고 이러한 판단은 정치적 이유에 기인하기보다는 상당부분 당시 전장상황에 대한 냉철한 분석에 근거한 것이었다. 특히 유엔 항공력의 지속적인 공세활동으로 인해 중국군이 전투를 장기간 지속할 수 없었다는 점이 핵심적인 이유 중 하나였다.

중국군이 한반도에서 전투를 개시하면서 직면한 첫 번째 문제는 물자보급의 어려움이었다. 이는 1차적으로 중국군의 병참체계가 제대로 조직되어 있지 않아서이기도 했지만, 보다 핵심적인 이유는 유엔 항공력의 활동으로 인해 전선으로의 보급이 지속적으로 차단되었기 때문이었다. 당시 한반도에 전개한 중국군에 대한 전쟁물자는 가오강(高崗)이 지휘하는 중국인민지원군 동북군구(東北軍區)에서 지원하였다. 그리고 동북군구에서는 전쟁물자 확보에 최선의 노력을 기울여 전선에서의 소요에 부족함이 없는 수량을 한반도로 전달하였다.⁸¹⁾ 문제는 보급품이 국경을 넘어 한반도로 진입하는 순간부터 유엔 항공기의 거센

79) 국사편찬위원회, 위의 책.

80) 펑더화이는 11월 4일 마오쩌둥에게 전문을 보내 1차 전역을 11월 5일부로 종료하고 전력을 재정비할 것을 건의하였다. 다음날 1시, 마오쩌둥이 “전보의 당신계획에 동의한다”고 펑더화이의 계획을 승인함에 따라 공산측의 공세는 잠시 소강상태에 머무르게 되었다. 2차 전역 중 미8군에 대한 추격을 중지한 결정 역시 펑더화이의 판단에 근거해 중앙군사위원회의 허락을 득하여 추진되었다. 중국 군사과학원 군사역사연구부 저, 『중국군의 한국전쟁사 2』, pp. 63-64, 171.

81) 중국 군사과학원 군사역사연구부 저, 위의 책, p. 224.

공격에 노출되어야 했다는 점이다.

당시 미 극동공군은 맥아더 장군의 지시에 따라 한만국경을 연결하는 “모든 교통수단을 파괴”한다는 목표하에 압록강에 위치한 국제교량과 이남으로 이어지는 교통로에 대한 대대적인 폭격을 진행하였다.⁸²⁾ 그 결과 동북군구에서 보낸 물자의 상당량이 운송 도중 파괴되거나 적시에 전달될 수 없었다. 당시 지원군사령부에서 물자보급을 총괄하던 홍쉐즈에 따르면 “두 차례의 전역 중 적기의 엄청난 공습 때문에 밤낮으로 아군 후방보급선이 봉쇄되거나 파괴되어 아군의 주식과 부식 공급이 제때 이루어지기 어려웠다”고 한다.⁸³⁾ 그 결과 한반도에 전개한 중국군은 전투지속을 위해 요구되는 물자의 40%~50% 가량만을 보급받을 수 있었다.⁸⁴⁾

보급과 관련해 특히 중국군을 괴롭혔던 것은 식량 관련 문제였다. 전술한 보급문제로 인해 전선에 공급되는 식량의 양이 절대적으로 부족할 뿐만 아니라, 설사 식량을 제때 공급받았다 할지라도 유엔 항공기의 활동으로 제대로 식사조차 할 수 없었기 때문이었다. 실제 홍쉐즈의 회고에 따르면 병사들이 밥을 짓기 위해서는 불을 피워야 하는데 “미군전투기가 수시로 우리를 찾느라 혈안이 되어있어 연기를 낼 수 없었다”고 한다.⁸⁵⁾ 심지어 야간에도 제대로 된 식사를 하기 어려웠는데, 유엔 항공기의 공격을 피하기 위해 주로 야음을 틈타 행군을 하거나 전투를 수행해야 했기 때문이다.

중국 지휘부에서는 이러한 중국군의 식량문제를 해결하기 위해 동북군구 주도하에 긴급히 조리 없이 전선의 병사들이 식사를 할 수 있는 전투식량 개발에 골몰하게 되었다. 그 결과 말린 콩을 갈아 만든 미숫가루를 보급할 것을 결정하고 11월 말 2차전역 개시 전까지 급하게 2,000톤의 미숫가루를 만들어 전선으로 보급하였다.⁸⁶⁾ 하지만 미숫가루는 수분과 영양분이 부족해 이를 상

82) Futrell, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, p. 221.

83) 홍학지 지음, 『인해전술의 전쟁기록: 중국이 본 한국전쟁』, p. 147.

84) 중국 군사과학원 군사역사연구부 지, 『중국군의 한국전쟁사 2』, p. 224.

85) 홍학지 지음, 『인해전술의 전쟁기록: 중국이 본 한국전쟁』, p. 147.

86) 중국 군사과학원 군사역사연구부 지, 『중국군의 한국전쟁사 2』, p. 128.

용한 병사 중 입안이 헐어 구강염에 걸리는 자들이 다수 보고되기 시작했다.⁸⁷⁾ 이에 병사들의 보급상태 개선을 위한 추가적인 대책이 고민되었으나, 유엔 항공력의 활동으로 취사 자체가 제한된 상황 속에서 중국군 지휘부가 택할 수 있는 선택의 폭은 매우 제한적이었다. 단지 공급되는 미숫가루의 질을 높이기 위해 중앙군사위와 동북군구 측에 앞으로는 “누런 콩, 쌀과 소금이 가미된 미숫가루를 보내주기 바랍니다”라고 청원할 따름이었다.⁸⁸⁾

이처럼 처절한 보급환경은 자연스레 중국군의 사기와 전투력에도 막대한 영향을 미쳤다. 당시 식량문제로 고통을 받던 일부 중국군 병사들 사이에서는 “미숫가루를 나무 위에 걸어놓으면 미군 전투기 조종사들이 불쌍히 여겨 공습을 하지 않겠지”라는 자조적인 말이 유행할 정도였다.⁸⁹⁾ 또한 기력이 부족해 전투를 일정 기간 이상 지속하기도 어려웠다. 실제 라주바예프 역시 “전선부대들은 식량이 부족하며, 많은 경우 굶주리기도 한다. 이 때문에 그들은 성공적으로 개시된 작전을 끝까지 이끌지 못할 뿐더러 되찾은 영토를 지킬 수조차 없게 되고 있다”며 중국군이 당면한 현실적인 문제를 적시하였다.⁹⁰⁾

유엔 항공력이 한반도에 전개한 중국군에 미친 영향은 단지 보급문제에만 국한되지 않았다. 중국군의 전투행위 역시 항공력의 지속적인 방해와 위협으로 인해 큰 제약을 받아야 했기 때문이다. 전술했듯 중국군은 개전 이전부터 유엔 항공력의 활동을 고려하여 야간전투와 유엔군 측면에 대한 기습작전을 지속하였다. 문제는 결정적인 시점에 유엔 항공력이 개입하여 중국군의 작전을 심각하게 방해하는 상황이 반복되었다는 점이다. 라주바예프의 보고에 따르면 중국군에 의해 주요 거점이 점령된 후 “문자 그대로 몇 분이 지나지 않아서 미군 폭격기들이 출현하여 엄청난 폭격과 기총소사”를 퍼부었다고 한다. 그 결과 중국군은 유엔군에 대한 추격과 점령지에 대한 방비를 강화하는 데 난관을

87) 홍학지 지음, 『인해전술의 전쟁기록: 중국이 본 한국전쟁』, p. 149.

88) 홍학지 지음, 위의 책, p. 149.

89) 홍학지 지음, 위의 책, p. 149.

90) 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6.25전쟁 보고서 2』, p. 224; 같은 보고서에서 라주바예프가 언급한 식량부족의 첫 번째 이유는 “미 공군의 공습”이었다.

겪어야 했다.⁹¹⁾

실제 중국군은 11월 4일, 미8군의 오른쪽 측면을 위협할 수 있는 군사적 요충지인 비호산(평안남도 개천시 소재)에 대한 점령을 목전에 두고 미 극동공군 소속 전폭기의 공격을 받아 후퇴해야 했다.⁹²⁾ 심지어 유엔군에 대한 공격에 성공한 이후 추격을 시도하기는커녕, 후퇴하는 병력이 남기고 간 차량 및 물자조차 제대로 수습하지 못하는 경우 역시 빈번하였다. 실제 11월 30일 평안남도 운곡지구에서 벌어진 전투에서 패배한 미 제8군이 1,000여 대 이상의 차량과 함께 대규모 물자를 남기고 후퇴하였음에도 불구하고 전장에 난입한 유엔 전폭기의 소이탄 공격으로 인해 “길에 남아있던 그 많던 자동차들이 검은 연기를 내면서 이내 한 줌의 재”로 변하였으며, 유엔군에 대한 중국군의 추격 역시 중단될 수밖에 없었다고 한다.⁹³⁾

유엔 항공력의 활동에 대한 중국군 지휘부의 인식은 11월 14일, 슈티코프와 김일성, 평터화이 등이 참석한 다음의 회의내용에 자세히 언급되어 있다.

“팽덕회[평터화이]는 미군 항공대들의 작전에 특별한 관심을 호소했습니다. 미 공군은 대규모 편대로 활동하며 소이탄을 비롯한 많은 양의 폭탄을 투하하고 있다고 지적했습니다. 소이탄을 산에 투하하고 점화시켜 미 항공대는 중국군에 커다란 손실을 입히고 있다고 말했습니다. 적 비행대들이 활발하게 움직이고 있어서 중국군 사령부는 군사활동을 야간에 전개해야 합니다. ... 중국군은 미 항공대 때문에 많은 손실을 입었다고 두 번째로 강조했습니다. 팽덕회는, 왜 소련 조종사들이 조선에 오지 않는지 중국인들이 자주 질문을 한다고 말했습니다.”⁹⁴⁾

이처럼 전투활동을 다차원적으로 제약하는 유엔 항공력의 활동으로 인해 짧

91) 국방부 군사편찬연구소, 위의 책, pp. 221-222.

92) 홍학지 지음, 『인해전술의 전쟁기록: 중국이 본 한국전쟁』, pp. 87-88.

93) 홍학지 지음, 위의 책, pp. 135-136.

94) “조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 내무성 제1부상에게 보낸 전문, 조선에서 전선 상황과 전쟁 수행계획을 논의한 조중 군 지휘관들의 회의 결과에 대하여, No.7.” (1950년 11월 17일), 군사편찬위원회, 한국전쟁, 문서와 자료, 1950-53년, p. 205.

은 공세와 휴식기를 수차례 반복해야 했던 중국군은, 결국 1951년 2월 중순에 이르러 수개월 간 전투를 중지하고 전면적으로 병력을 재정비할 것을 결심하였다. 특히 유엔 측 공중공격으로부터 공산군을 보호할 항공지원 없이는 공세작전을 지속할 수 없다고 판단한 평터화이는 공산군의 4차 공세작전이 한창이던 2월 20일, 급히 베이징으로의 복귀를 결정하였다. 그리고 2월 21일 진행된 마오쩌둥과의 회의에서 공중지원의 부재로 인해 지상군이 당면하고 있는 다양한 문제점들을 직접 거론하며, 공세작전의 지속이 불가능함을 호소하였다. 결국 중국군이 한반도에서 처한 상황에 공감한 마오쩌둥은 평터화이에게 유엔 측에 대한 공세를 중단할 것과 2개월 가량의 전력 정비기간을 운영할 것을 명령하였다.⁹⁵⁾ 중국의 참전 이후 지속되었던 유엔군의 후퇴가 비로소 멈춰서는 순간이었다.

3. 유엔 지상군에 대한 구원자, 항공력

중국군이 10월 말 한반도에서 전투를 시작한 이래 지속적으로 유엔 항공력에 의한 물리적 제한을 받음에 따라, 초반에 혼란을 겪던 유엔 지상군의 상황 역시 점차 안정적으로 변화해갔다. 특히 후방차단과 근접지원작전의 결과로 중국군이 공세작전을 일정기간 이상 지속하지 못함에 따라, 유엔군은 신속한 후퇴를 통해 병력의 피해를 최소화하고 전력을 재정비할 물리적 시간을 확보할 수 있었다.

먼저 유엔군은 주야간을 가리지 않는 항공 정찰활동을 통해 중국군의 움직임과 기습공격을 사전에 포착하고자 노력하였다. 당시 중국군은 위장술에 능했으며, 중장비나 차량 없이 산길 등을 활용해 소규모 부대단위로 신속하게 이동하였기에 유엔 지상군이 적정을 파악하는 데 큰 어려움이 존재했다. 그 결과 기습공격을 받은 유엔군이 장비도 제대로 챙기지 못한 채 후퇴하기 급급한

95) Zhang, Xiaoming, *Red Wings over the Yalu: China, the Soviet Union, and the Air War in Korea*. Texas A&M University Press, 2002, pp. 113-114.

상황이 반복되었다. 이에 극동공군 지휘부는 “모든 항공정찰력을 동원, 육안 및 사진을 이용하여 밤낮으로 활동하고 전투기들도 적 지상군 위치를 촬영하여 보완”하고자 하였다.⁹⁶⁾ 특히 야간 정찰활동 강화에 주력하였는데 11월 26일 하루에만 B-26 폭격기 및 해병대 항공기 등을 동원하여 총 61회의 야간 정찰활동을 실시하였다.⁹⁷⁾ 이런 정찰활동은 지상군이 적군의 위치를 파악하고 전방상황을 파악하는 데 실로 큰 도움이 되었다. 실제 제7보병사단장 바(David C. Barr) 소장은 유엔 항공기의 정찰지원으로 인해 “전방에서 많은 적을 격퇴할 수 있었으며 진격하는 동안 아군의 오폭으로 피해를 입은 장병이 단 한사람도 없었다”는 감사 서신을 보내오기도 하였다.⁹⁸⁾

위기에 처한 유엔 지상군을 지원함에 있어 무엇보다 강조되어야 할 항공력의 역할은 근접항공지원작전이었다. 앞서 언급한 바와 같이 항공력은 곳곳에서 중국군의 기습으로 인해 포위될 위기에 처해있던 유엔군을 사실상 ‘구제’하였다. 중국군에 막대한 화력을 퍼부어 이들의 추격 의지를 제거하는 한편, 유엔군이 두고 간 전쟁물자가 공산측에 의해 재활용되는 것을 방지하였던 것이다. 지상군에 대한 항공력의 ‘구원자’적 역할은 특히 동부전선에서 두드러졌다. 평양 인근에 이르러 중국군이 진격속도를 늦춤에 따라 육로를 통한 후퇴가 가능했던 서부전선의 미 제8군과는 달리, 동부전선에 위치한 제10군단의 경우 공산 측의 신속한 남진으로 퇴로가 차단됨에 따라 홍남을 통한 해상철수가 불가피하였기 때문이다.⁹⁹⁾ 특히 장진호 인근에서 고립되어 전멸될 위기에 처했던 병력들이 무사히 귀환하는 데 근접항공지원작전이 큰 도움이 되었다.

당시 유엔 지휘부는 미 극동공군 전폭기뿐 아니라 최대 7척에 이르는 항공모함을 동원하여 10군단의 후퇴를 지원하였는데, 장진호 일대를 선회하며 지상의 요청이 있을 때마다 네이팜 탄을 떨어뜨렸던 항공기의 활동으로 중국군

96) 와이블러드 엠클, 『극동공군 사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, p. 561.

97) 와이블러드 엠클, 위의 책, p. 485.

98) 와이블러드 엠클, 위의 책, pp. 496-497.

99) 김인승, “한국형 항공모함 도입계획과 6.25전쟁기 해상항공작전의 함의.” 『국방정책연구』 제35권 4호, 2019년 겨울, pp. 126-127.

은 낮시간 동안에는 사실상 유엔군에 대한 추격을 포기해야만 했다.¹⁰⁰⁾ 그 결과 고립되었던 병력 상당수가 중국군의 포위망을 뚫고 극적으로 흥남에 도달할 수 있었다. “근접항공지원작전이 없었다면 우리는 절대 포위망을 탈출할 수 없었을 것”이라며 제5공군사령관에게 서신을 보내온 한 미군 보병사단 지휘관과¹⁰¹⁾ “항공지원이 없었다면 그들은 이렇게 부대 단위로 생존할 수 없었을 것”이라며 항모 사령관에게 깊은 감사를 표한 한 해병대 지휘관의 사례가 당시 유엔 항공력이 수행한 역할의 가치를 다시금 일깨운다.¹⁰²⁾

위기에 처한 병력을 구원하기 위한 수송기 부대의 활약 역시 언급할 필요가 있다. 중국군의 기습으로 인해 청천강 이남으로 밀려나야 했던 미 제8군이 전력을 재정비하기 위해 긴급하게 전쟁물자가 필요할 때, 극동공군 소속 전투항공수송사령부는 총 4,041톤의 물자를 신속히 공급하였다. 이러한 항공수송은 “당시 우리가 기대할 수 있었던 유일한 물자보급이었으며, 그 결과 지상군이 전방에서의 전투를 지속할 수 있었다”는 미8군사령관 워커(Walton H. Walker) 장군의 말처럼, 서부전선 내 유엔군에게 생명줄과도 같았다.¹⁰³⁾

이들의 활약은 동부전선에서 더욱 극적이었는데, 영흥에서의 전투 중 적군에 포위되어 탄약조차 소진된 채 고립되어 있는 제65연대 소속 부대원들을 지원하기 위해 11월 8일 C-47수송기를 동원해 5,300파운드의 탄약을 공중낙하한 것을 시작으로, 동부전선 곳곳에서 고립된 10군단 소속 부대에 같은 방식으로 수천 톤의 물자를 긴급공수하였다. 또한 교량 파손으로 퇴로가 막혔던 해병대원의 이동을 돕고자 긴급제작된 구조물을 공수하여 이들 병력이 남하할 수 있도록 하였다.¹⁰⁴⁾ 심지어 중국군의 개입으로 유엔군이 후퇴하는 기간 동안 최소 2만명 이상의 부상자들을 남한과 일본 내 병원으로 긴급후송하기도

100) 김인승, 위의 논문, p. 127; 극동공군 역시 장진호에서의 후퇴시기(11월 28일-12월 11일) 동안 총 408 소터의 근접항공지원을 하며 10군단의 후퇴를 도왔다. 와이블러드 엠틀, 『극동공군 사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, p. 590.

101) 와이블러드 엠틀, 위의 책, pp. 573-575.

102) Hallion, *The Naval Air War in Korea*, p. 84.

103) Leary, *Anything Anywhere, Any Time: Combat Cargo in the Korean War*, p. 10.

104) Leary, *Ibid.*, pp. 12-20, 23-24.

하였다.¹⁰⁵⁾ 이러한 항공수송지원에 힘입어 유엔군은 병력 피해를 최소화하는 한편, 위기상황에 있었던 유엔군이 지속적으로 전투를 수행할 수 있는 기반을 제공한 것이다.

결국 유엔 지상군은 항공력의 전방위적인 지원에 힘입어 연속되는 위기상황에도 불구하고 비교적 적은 피해로 전력을 재수습하고 대대적인 반격을 위한 준비에 착수할 수 있었다. “빠른 속도로 남쪽으로 도주하고 있어서 적의 손실은 크지 않습니다. 1951년 1월 3일 12시 00분까지 포로로 3천명을 잡았을 뿐입니다”라는 평터화이의 아쉬움 가득한 전쟁경과 보고의 일면에 그간 제대로 주목받지 못했던 유엔 항공력의 역할이 고스란히 담겨있는 것이다.¹⁰⁶⁾

V. 맺음말

본 연구에서는 6.25전쟁기 유엔 항공력의 활동이 지상작전에 미친 영향을 재검토하였다. 특히 급격한 전선 변화로 인해 지상에 대한 항공지원 수요가 특별히 높았던 시기를 중심으로, 공중우세를 획득한 진영의 항공력이 다양한 형태의 대지작전을 통해 지상의 전장환경 형성에 얼마만큼 강력한 영향력을 행사할 수 있는지 살펴보았다.

실제 유엔 항공력은 우세한 공중상황을 바탕으로 시종일관 아군진영에는 운신의 자유와 안정성을 제공하고, 공산 측에는 심각한 물리적·심리적 제약을 가하였다. 이러한 항공력의 역할은 특히 유엔군이 공산 측의 거센 공세를 맞아 후퇴를 거듭하던 개전 초기와 중국군의 1~4차 공세 시기에 두드러졌다. 유엔 항공력은 지속적인 후방차단과 근접항공지원작전을 바탕으로 공산 측의 작전 활동을 크게 제약하는 한편, 신속한 항공수송지원 등을 통해 유엔 지상군이

105) 와이블러드 엠틀, 『극동공군 사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, p. 590.

106) “중화인민공화국 중앙인민정부 주석이 소련 내각회의 의장에게 보낸 전문, 조선에서 공격작전을 수행한 경과에 대한 조중연합군 사령관의 보고서, No.60.” (1951년 1월 4일), 국사편찬위원회, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950-53년』, p. 237.

안정적으로 전투를 지속하고 나아가 대대적인 반격 기회를 확보할 수 있는 환경을 창출하였던 것이다.

결국 이러한 유엔 항공력의 활약으로 인해 공산군은 승리를 목전에 둔 상황에서 두 번이나 연거푸 고배를 들어야 했다. 공산 측이 유엔 항공공격에 대해 느끼는 분노와 좌절감은 이후 정전협상 테이블에서도 고스란히 표출되었다. 실제 1951년 8월 14일 북한 측 대표로 정전협상에 참여한 남일은 군사분계선 설정을 둘러싼 언쟁 과정에서 “공군과 해군에 의한 무차별적인 폭격 지원이 없었다면, 당신의 지상군은 이미 오래전(long ago) 우리의 강력하고 숙련된(battle-skilled) 지상군에 의해 한반도로부터 밀려났을 것”이라며 노기를 드러내었다. 적어도 공산 측 지도부에게 있어 유엔군이 “위태롭게나마 현재의 위치를 고수할 수 있었던 이유”는 철저히 항공력의 지원 덕분으로 인식되었던 것이다.¹⁰⁷⁾

반면 유엔 지상군은 항공력의 전폭적인 지원을 바탕으로 두 차례의 위기상황을 극복할 수 있었다. 이러한 사실은 지상작전에 대한 항공지원의 성과를 분석한 미 육군 항공지원부(Army Air Support Center)의 1950년 12월 1일자 보고서에 잘 나타난다. 당시 연구를 지휘한 히긴스(George J. Higgins) 준장은 북한군 포로들에 대한 심문결과를 바탕으로 “유엔 지상군의 기동계획(scheme of maneuvers)의 전반적인 성공을 야기한 가장 위대한 단일 요인(the greatest single factor)이 있다면 그것은 아마 유엔 지상군에 대한 항공력의 전술적 지원일 것”이라고 결론지었다.¹⁰⁸⁾ 이것이 유엔 항공력, 특히 공군의 역할에 대한 평가에 있어서 완벽히 중립적이기 어려운 육군 장성이 내린 결론이라는 점에서, 당시 유엔 항공력이 지상 작전에 미친 영향력이 얼마나 대단했는지를 짐작케 한다.

107) “Transcript of Proceedings, Twenty-fourth Session, Conference at Kaesong, Korea, on the Armistice Proposal.” (14 August 1951), 국사편찬위원회, 『남북한관계사료집 I : 휴전회담 회의록 1』, 과천: 국사편찬위원회, 1994, pp. 389-390.

108) Brig. Gen. Higgins, George J., USA, “Air Support in Korean Campaign,” ATASC-D 373.21, Ft. Bragg, NC: Army Air Support Center, 1 Dec. 1950, p. 6.

이처럼 유엔 항공력은 공산 측과 유엔 지상군 양쪽 모두에 있어 6.25전쟁 전반기 지상작전의 성패를 결정한 핵심전력으로 인식되고 있다. 그리고 이러한 역할은 특히 유엔 지상군이 위기에 몰렸던 시기에 더욱 두드러졌다. 6.25전쟁 발발 70주년을 맞이한 해에 진행된 본 연구가 해당 전쟁기 유엔 항공력이 담당한 역할의 중요성을 재인식하는 데 조금이나마 일조하기를 바란다.

참고문헌

- 국방군사연구소, 『한국전쟁 (상)』, 국방군사연구소, 1995.
- 국방부 군사편찬연구소, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6.25전쟁 보고서 1』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2001.
- _____, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6.25전쟁 보고서 2』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2001.
- 국사편찬위원회, 『남북한관계사료집 I: 휴전회담 회의록 1』, 과천: 국사편찬위원회, 1994
- _____, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950-53년』, 과천: 국사편찬위원회, 2006.
- 권주혁, 『기갑전으로 본 한국전쟁』, 파주: (주)지식산업사, 2010.
- 김동춘, 『전쟁과 사회』, 서울: 돌베개, 2018.
- 김선호, “한국전쟁 직전 북한공군의 실제전력 연구: 비행사단의 병력과 무기 현황을 중심으로.” 『軍史』 第89號, 2013.12.
- 김인승, “한국형 항공모함 도입계획과 6.25전쟁기 해상항공작전의 함의.” 『국방정책연구』 제35권 4호, 2019년 겨울.
- 김태우, “무한전쟁을 향하여: 한국전쟁기 미 공군 공중폭격작전의 성격 변화.” 한국역사연구회 현대사분과 편, 『역사학의 시선으로 읽는 한국전쟁』, 서울: 휴머니스트, 2010.
- _____, “육감에서 정책으로: 한국전쟁기 미 공군 전폭기들의 민간지역 폭격의 구조.” 『역사와 현실』 Vol. 77, 2010.9.
- _____, 『폭격』, 서울: 창비, 2013.
- _____, “한국전쟁기 미 공군의 공중폭격에 관한 연구.” 서울대학교 국사학과 박사논문, 2008.
- 박실, 『중국 공문서와 자료로 본 6.25전쟁과 중공군』, 서울: 청미디어, 2015.
- 세르게이 콘차로프, 존 루이스, 웨리타이 지음, 성균관대학교 한국현대사 연구반 옮김, 『흔들리는 동맹: 스탈린과 마오쩌둥 그리고 한국전쟁』, 서울: 일조각, 2011.
- 앨런 스티븐스, “한국 항공전, 1950-1953.” 존 안드레아스 올슨 엮음, 강창부 옮김, 『항공전의 역사』, 서울: 한울아카데미, 2017.
- 예브게니 비자노프-나팔리아 바자노바 저, 김광린 역, 『소련의 자료로 본 한국 전쟁의 전말』, 서울: 도서출판 열림, 1997.
- 와이블러드 엮음, 문관현 외 옮김, 『극동공군 사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, 서울: 플래닛미디어, 2011.
- 윌리엄 스톡, 서은경 역, 『한국전쟁과 미국 외교정책』, 서울: 나남출판, 2005.
- 이성만, 강창부, 『항공우주시대 항공력 운용: 이론과 실제』, 서울: 도서출판 오름, 2018.
- 장성규, 『6.25전쟁기 미국의 항공전략: 현대 항공전략의 기원』, 서울: 좋은땅, 2013.
- 조관행, “6.25전쟁에서 UN 공군의 공수작전 운영과 성과.” 공군본부, 『제4회 공군역사재단 국제 학술회의 논문집』, 공군본부, 2017.

- 중국 군사과학원 군사역사연구부 저, 박동구 역, 『중국군의 한국전쟁사 2』, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2005.
- 홍학지 지음, 홍인표 옮김, 『인해전술의 전쟁기록: 중국이 본 한국전쟁』, 서울: 고려원, 1992.
- Appleman, Roy E., *South to the Naktong, North to the Yalu*, Washington D.C.: Center of Military History, United States Army, 1992.
- Brig. Gen. Higgins, George J., USA, "Air Support in Korean Campaign." ATASC-D 373.21, Ft. Bragg, NC: Army Air Support Center, 1 Dec. 1950.
- Bruning, John R., *Crimson Sky: The Air Battle for Korea*. Washington D.C.: Potomac Books, INC., 2000.
- Douhet, Giulio, Ferari, Dino trans., *The Command of the Air*. Washington, D.C.: Office of Air Force History, 1983.
- Futrell, Robert F., *The United States Air Force In Korea 1950-1953* Washington D.C.: Office of Air Force History, United States Air Force, 1983.
- Hallion, Richard P., "The Air War in Korea, 1950-1953: An American Perspective." 공군본부, 『제 3회 공군역사재단 국제학술회의 논문집』, 공군본부, 2016.
- Jackson, Robert, *Air War Korea 1950-1953*. England: Airlife, 1997.
- Knight, Peter G., "MacArthur's Eyes: Reassessing Military Intelligence Operations in the Forgotten War, June 1950-April 1951." PhD Dissertation of the Ohio State University, 2006.
- Kohn Richard H. and Harahan, Joseph P., *Air Superiority in World War II and Korea*. Washington D.C.: Office of Air Force History, United States Air Force, 1983.
- Leary, William M., *Anything Anywhere, Any Time: Combat Cargo in the Korean War*. Washington D.C.: Air Force History and Museum Program, 2000.
- Mark, Eduard, *Aerial Interdiction: Air Power and the Land Battle in Three American Wars*. Washington, D.C.: USAF, 1994.
- Meilinger, Philip S., "Ten Propositions Regarding Airpower." *Airpower Journal*, Vol.10, No 1, Spring, 1996.
- Mr. Mossman, B. C., "The Effectiveness of Air Interdiction During the Korean War.", Office of the Chief of Military History, Department of the Army, 1966.
- Neufeld, Jacob and Watson, George M. Jr. eds., *Coalition Air Warfare in the Korean War 1950-1953*. Washington, D.C.: U.S. Air Force History and Museums Program, 2005.
- OPD 384.5 Korea, 22 Jun 50.
- Stewart, James T., *Airpower: The Decisive Force in Korea*. Princeton, New Jersey: D. Van Nostrand Company, INC., 1957.

- Thomas, Graham, *Furies and Fireflies over Korea*. London: Grub Street, 2004.
- Thompson, Wayne and Nalty, Bernard C., *Within Limits: The U.S. Air Force and the Korean War*. Washington, D.C.: U.S. Air Force History and Museums Program, 1996.
- Warnock, A. Timothy ed., *The USAF in Korea: A Chronology 1950-1953*. Washington D.C.: Air University Press, 2000.
- Y'Blood, William T., *MiG Alley: The Fight For Air Superiority*. Washington D.C.: Office of Air Force History, United States Air Force, 2000.
- Zhang, Xiaoming, *Red Wings over the Yalu: China, the Soviet Union, and the Air War in Korea*. Texas A&M University Press, 2002.

Abstract

The UN Airpower's Counter-land Operation and It's Results in the Early Part of the Korean War
: Focused on the Operational Environment Created by the Air Superiority

Inseung Kim (Associate Professor, ROK Air Force Academy)

This study is about the UN Airpower's efforts to support the ground operations and their results during the early stage of the Korean War. In Korea, based on the early attained Air Superiority, the UN Airpower conducted Close Air Support, Air Interdiction and Combat Cargo operations to saved the UN ground forces who were in endangered situation. By doing so, it created a friendly operational environment for the UN ground forces by allowing them to operation without hazard of hostile air attack. On the other hand, The Communist forces, which had superior strength in their numbers, had to operation under severe restrictions enforced by the adversary Airpower.

The purpose of this study is to re-evaluate the UN Airpower's roles for the support of the ground forces which is still controversial. For this purpose, it particularly focused on the UN forces' two retreats faced by the Communists' attacks—one by the North Korea's People's Army, and the other by the Chinese People's Liberation Army—conducted during the early part of the war. Based on these examinations, it concludes that, the UN Airpower conducted critical roles in deciding the ground operational situation.

Keywords: The Korean War, The UN Airpower, Close Air Support, Air Interdiction, Combat Cargo Operation

투고일: 2020년 6월 15일, 심사일: 2020년 7월 23일, 게재확정일: 2020년 8월 5일