

6·25전쟁 중 한국공군의 항공작전

(1950. 6~1953. 7)

李 明 煥

(공군사관학교 교수)

1. 들어가는 말
2. 전쟁 초기의 항공작전
3. 항공정찰작전
4. 항공후방차단작전
5. 근접항공지원작전
6. 맺는 글

1. 들어가는 말

한국공군은 1949년 10월 1일 1,100명의 병력과 연락 임무용 항공기인 L-4 및 L-5 20대의 전력을 가지고 육군으로부터 독립하였다. 6·25전쟁 발발 이전에 이미 한국 정부와 공군 지휘부는 북한 공군의 전력 증강과 관련하여 남·북한 공군이 최소한의 균형을 이룰 수 있도록 미국에 F-51 전투

기 지원을 요청하였지만 수용되지 않았다.¹⁾ 이에 공군은 우리 스스로의 힘으로 최소한의 항공전력을 확보하기 위하여 정부, 국회 및 언론기관의 협조를 받아 항공기 헌납운동을 전개하였고, 이렇게 국민들이 헌금한 돈으로 캐나다 정부로부터 고등훈련기급 T-6 항공기 10대를 구매하여 전쟁 발발 1개월 전인 1950년 5월 14일 여의도기지에서 이들 항공기를 건국기로 명명하는 의식을 행하였다.

힘겨운 공군력 증강 노력에도 불구하고 전쟁 발발 당시에 한국 공군은 병력 1,897명에 조종사 100여명,²⁾ 경항공기 22대(L-4 8대, L-5 4대, T-6 10대)의 전력만을 보유하고, 북한군 지상군의 핵심 공세전력인 T-34 탱크나 야포를 한번의 공격으로 파괴할 수 있는 전투기를 단 한대도 보유하지 못한 것은 아쉬운 현실로 남아있다. 따라서 훈련기와 연락기 전력만을 보유한 한국공군은 전쟁 이전에 주로 정찰, 전단 살포, 지휘관 수송 등의 작전에서 지상군과 합동작전을 수행하였고, 전쟁 발발 직후에도 보유 항공기의 한계로 말미암아 이와 같은 작전을 계속하여 수행하지 않으면 안 되었다.

하지만 한국공군은 창군 8개월 후에 발발한 6·25 전쟁기간 중에 '전쟁 승리를 위한 항공작전'과 '공군력 증강'이라는 두 가지 임무를 수행하지 않으면 안 되었다. 실제로 한국 공군은 북한군 지상군 탱크나 야포를 효율적으로 공격할 수 있는 F-51 전투기 10대를 인수하게 된 1950년 7월 2일 이후에나야 전술항공작전이 가능하게 된다. 한국공군의 본격적인 항공작전은 F-51 전투기 조종사를 집중적으로 양성하여 강릉기지의 제10전투비행전대를 중심으로 단독 전투출격을 시작한 1951년 10월 이후로 볼 수 있다는 것이다.

1) 공군본부, 「공군사 제1집(1949~1953)」(공군교재창, 1962), p. 66; 공군본부, 「공군사 제1집 증보판(1949~1953)」(공군교재창, 1991), pp. 55~56(이후 '증보판').

2) 이들 한국공군 조종사는 T-6 조종사 12명, L-4/5 조종사 30명만이 실질적으로 항공기 조종을 하였고, 나머지 60여명은 항공기의 부족으로 행정 업무를 하고 있었다.

이에 비하여 전쟁 발발 당시 북한 공군은 2,800명의 병력에 조종사 약 200명, YAK-9, IL-10 등 전폭기를 포함하여 226대의 항공기(전투기 84대, 저공습격기 113대, 기타 29대)를 보유하여 한국공군에 비하여 10:1 이상의 압도적인 전력을 지니고 있었다.³⁾ 북한 공군은 전쟁 발발 일년 전인 1949년 여름에 이미 YAK-9, IL-10 등 소련제 전투기를 도입하여 실전 훈련과 조종사 양성을 집중적으로 실시하였다.⁴⁾ 또한 북한인민군은 북한공군의 주요 임무를 한국 공군의 주요 군사시설인 여의도·김포·수원 비행장 파괴와 철도·도로·조차장 등 주요 교통 시설 및 병참선 파괴로 설정하고 국군의 집결과 후방 예비대의 지원을 차단하여 북한군 지상군의 기습적 공세작전을 항공지원하는 것으로 규정하였다.⁵⁾ 나아가 이와 같은 공세적 항공작전 수행을 위하여 북한군 항공사단의 비행부대를 지상군 주력인 제4사단에 배속하여 직접 사단장의 작전 지휘를 받도록 편성하였다.

이처럼 남·북한 공군의 전력과 항공작전 체계를 비교해 볼 때, 북한공군이 개전 초부터 한국의 수도권 비행장과 주요 교통시설을 파괴하고 지상군과의 합동작전이 가능한 수준의 공세적 항공전력을 보유하고 있던 반면에, 한국공군이 보유한 항공전력은 정찰과 수송 및 연락작전 임무 수행 정도만 가능한 수준이었다. 그러나, 200여대의 전술기를 보유한 북한 공군의 항공전력도 미 극동공군이 북한에 대한 본격적인 공세적 항공작전을 시작한지 한 달 만인 1950년 7월 말이 되면 대부분 지상의 비행장에서 파괴된다. 미 극동공군이 8월 첫 주에 이미 한반도에서 절대적인 공중우세를 확보한 것이다. 따라서 한국공군의 항공작전 역시 이와 같은 미 극동공군의 완벽한

3) 소련군 극동방면사령부(편), 「조선에서의 전투행동일지(1950. 6. 25~1951. 7. 31)」(러시아 국방성 문서보관소, astjms 139, 목록 133, 문서철 2830), 국방부 군사편찬연구소(편), 「6·25전쟁사 2. 북한의 전면남침과 초기방어전투」(2005), p. 19, p. 747 재인용.

4) 개전 당시 북한공군은 근접항공지원 작전을 효율적으로 수행할 수 있는 숙련 조종사를 약 80명 보유하고 있었다.

5) 「인민군 제4사단 전투명령 제1호(1950. 6. 22)」의 비행부대 임무에 관한 명령; “제4사단의 작전지구를 가능한 적의 공격으로부터 엄호한다. 적의 군사시설, 역을 파괴한다. 적의 집결과 예비대의 접근을 불허한다. 적의 도로를 파괴하며 집결을 불허한다.”

제공권 장악이라는 전장 환경 하에서 전개되었다는 사실을 인식하지 않으면 안 된다.

이와 같은 관점에서 본 논문은 『6·25전쟁 중 한국공군의 항공작전』을 당시 전투비행부대인 공군비행단(1950. 6~1951. 7), 공군 제10전투비행전대(1951. 8~1953. 1) 그리고 공군 제10전투비행단(1953. 2~1953. 7)이 전개한 항공작전을 중심으로 분석하였다. 전쟁 초기 항공작전에서는 선제 항공공세를 취한 북한 공군의 초기 항공작전과 한국 공군의 서울 방어 항공작전, 그리고 6·25전쟁 전 기간을 통하여 결정적 전력이었던 미 극동공군 항공작전의 성격을 분석하도록 하겠다. 북한군의 서울 점령 이후 전개된 한국공군의 항공작전으로는 L-형 항공기가 중심이 되어 지상군 작전을 직접 지원한 정찰 항공작전을 먼저 다루고, 마지막으로 1950년 7월 2일부터 F-51 전투기 전력을 보유한 한국공군의 전술항공작전을 항공후방차단작전과 근접항공지원작전의 측면에서 분석하였다.

2. 전쟁 초기의 항공작전

(1) 북한 공군의 항공작전

북한 공군의 서울에 대한 공세적 항공작전은 북한 인민군 지상군과 해군이 38선을 넘어서 전면적인 남하 공세를 개시한지 8시간이 지난 정오부터 시작되었다. 6월 25일 하루 동안 3회에 걸쳐 진행된 YAK 전투기 편대의 공중공격은 그들이 사전에 훈련한대로 서울의 주요 비행장인 여의도·김포 기지와 용산역 등 주요 교통시설을 목표로 하였다. 북한 공군은 6월 25일 10:00경 먼저 YAK전투기 2대로 여의도와 김포비행장 상공을 정찰 비행하고 본격적인 항공 공격작전을 정오부터 전개하였다. 제1차 공격 편대로

12:00경에 용산 상공을 내습한 4대의 YAK전투기는 용산역과 서울공작창, 기관사 운전사무소, 통신소 등에 기총으로 공격을 가했고, 용산역 앞에 위치한 교통부의 육상운영국 건물에 기총소사와 폭탄을 투하하였다.⁶⁾ 16:00에 시작된 제2차 공격편대는 YAK전투기 5대로 증강되었고, 이중 2대는 김포기지의 관제탑과 석유저장탱크를 기총으로 공격하고 활주로에 대기중인 미군 C-54수송기 1대를 공격하여 날개를 파손시켰다. 그리고 다른 3대의 YAK기는 여의도기지를 공격하여 한국공군의 T-6 전국기 1대의 연료탱크를 파손시켰다. 북한 공군의 제3차 공격편대인 6대의 YAK전투기는 19:00경에 김포기지를 공습하여 제2차 공격때 파손시킨 활주로상의 미군 C-54수송기를 완전 파괴시켰다.

6월 26일에도 YAK전투기 4대가 3차에 걸쳐 김포와 여의도기지를 공격하였고, 영등포역과 한강 남쪽 일대에 기총소사를 가하였으며, 수색역을 공격하여 열차를 불태워버렸다. 뿐만 아니라 이날 13:30경 북한 공군기들은 작전 범위를 인천으로 확대하여 주한 미국인 철수작전을 엄호하기 위해 인천 상공에서 초계 비행 중인 미 극동공군의 F-82전투기 4대에 위협적으로 접근하기도 하였다. 6월 27일에는 10:00, 15:00 3회에 걸쳐 YAK전투기 4대가 내습하여 여의도기지에 폭탄 10개를 투하하였고, 이날 정오경에 공수작전을 수행하고 있던 미 극동공군의 F-82전투기에 대하여 5대의 YAK전투기가 도전하여 공중전이 벌어졌고, 그 결과 YAK전투기 3대가 격추되었다. 그리고 오후에는 8대의 IL-10전투기가 2회에 걸쳐 김포기지에서 공수작전중인 미수송기를 공격하였고, 이 과정에서 북한 공군의 IL-10과 미군 F-80전투기간에 공중전이 전개되어 IL-10 4대가 격추되었다. 이로써 6월 27일 하루 동안에 북한 공군기가 미군기와의 공중전에서 총 7대가 격추되었다.⁷⁾

서울이 점령된 6월 28일에 북한 공군은 한국 지상군의 후퇴를 저지하기

6) 6월 25일 북한 공군 YAK기의 공습 상황에 관한 참전자 증언(김정렬, 김신, 김두만 등)은 공군본부(편), 『6·25전쟁 증언집』(공군교재창, 2002), pp. 115~126(이후 '증언집').

7) 증보판, p. 107.

위하여 YAK기 편대에게 영등포역과 시흥역의 철도와 열차를 공격하는 임무를 부여하였고, 나아가 YAK기 편대의 작전범위를 남쪽으로 확대하여 수원비행장을 공격하여 미 공군 C-54수송기 1대를 파괴하였다. 특히 6월 29일에 북한 공군은 파괴된 김포비행장을 복구하여 YAK 전투기 7대를 위장하여 전진 배치함으로써 김포기지를 아군 지상군과 미 제5공군 전술기를 공격할 수 있는 전방기지로 활용하고자 하였다.⁸⁾

이와 같이 북한공군은 개전 초 5일간 한국의 수도권 비행장과 교통시설을 주공격 목표로 하여 공세적 항공작전을 전개하였지만, 북한공군은 보유한 200여대의 항공기 전력을 초기에 집중적으로 운용하지 못하고 소규모의 전력으로 분산하여 운용하였기 때문에 초기 항공작전의 성과는 북한 지상군에 비하여 미미한 수준이었다. 특히 북한 공군의 YAK 전투기들이 한국 공군의 여의도 기지와 김포기지를 선제공격하여 T-6기 1대를 파손시켰지만, 나머지 21대의 전력이 아무런 손상을 주지 못하여 향후 한국공군은 이들 T-6기와 L-4/5기를 중심으로 계속하여 항공작전을 전개할 수 있었다. 뿐만 아니라 북한공군의 항공작전은 한국 지상군 예비대의 일선 수송과 한국군의 한강이남 후퇴작전에 결정적인 타격을 주지 못하였기 때문에 북한공군의 초기 항공작전은 후방차단작전이나 근접항공지원작전의 관점에서 목표를 달성하는 데에 실패하였다고 하겠다.⁹⁾

(2) 한국공군의 서울 방어 항공작전

북한 공군의 YAK전투기가 서울 상공에 출현한 후 한국공군은 6월 25일 10:00에 여의도기지 내의 비행단에 공군작전지휘소를 설치하고, 수도권방

8) 김포기지에 위장 전개된 적기는 미 제5공군 전포기에 의하여 7월 15일까지 격파되었다. 공군본부, 「6·25전쟁 항공전사」(공군교재창, 2002), pp. 107~108.

9) 한국군은 6월 25일에 기관차 30량, 객차 300량, 화차 850량을 동원하였고, 6월 26일에는 1,000량의 화차를 동원하여 후방의 병력과 물자를 전방으로 수송할 수 있었다. 공군본부, 「공군사 제1집 증보판(1949~1953)」(1991, 공군 교재창), p. 108.

어를 위해 우리공군이 보유하고 있던 전체 항공전력인 22대의 항공기를 동원하여 북한 지상군의 남하를 저지하기로 결정하고 이날 오후부터 T-6 및 L-4/5 항공기로 2회를 출격하였다.¹⁰⁾ 이 결정에 따라 비행단장 이근석 대령은 T-6 9대를 3개편대로 편성하여 각 편대별로 개성, 문산 방면과 의정부, 포천, 동두천 방면 및 춘천 방면으로 적정 정찰을 위하여 기지를 이륙하였고, T-6기 편대는 포천상공에서 적 지상군이 포천 북방에 대거 집결하고 있는 것과 개성방면에서 적 전차가 남하 기동하는 것을 발견하였다. 정찰을 마치고 돌아온 T-6기는 북한군의 남하를 저지할 목적으로 육군 병기창에서 15kg 폭탄 274개와 서울시 경찰국에서 인수한 500개의 수류탄 중에서 각 기에 폭탄 8~10개씩을 싣고, 6월 25일 18:00시에 이근석 대령 지휘하에 T-6기 3개편대가 해주, 개성, 포천, 동두천 방면으로 각각 출격하여 200피트 저고도로 비행하면서 후방석에 있는 관측사가 폭탄을 손으로 들고 목측으로 북한군 전차와 차량에 투하하였으나, 폭탄을 맞은 전차는 계속하여 기동을 하였다.¹¹⁾

이후 폭탄을 손으로 투하하는 것이 비효과적임을 인식한 공군비행단은 T-6 양날개에 8개의 폭탄걸이를 새롭게 제작하였고, 폭탄걸이를 장착한 T-6기는 6월 26일부터 8개의 폭탄을 달고 이른 아침부터 적의 주공 방면인 동두천과 포천방면으로 출격하여 행군 중대로 남하하는 북한군의 전차, 차량, 보병을 목표로 공격을 가하였다. 이와 병행하여 L-형 항공기들도 6월 25일부터 6월 27일까지 후방석의 관측사가 15kg 폭탄 2개를 가슴에 안고 출격하여 폭탄을 투하하였다.

한편 이근석 대령을 비롯한 T-6기 조종사 10명이 6월 26일 오후에 F-51 전투기를 인수하기 위해 일본으로 출발하였기 때문에 6월 27일 이후의 항

10) 증보판, pp. 109-110, 「증언록」(L4/5 및 AT-6 출격상황), pp. 129~143.

11) 참전자 증언(권성근), “적 탱크 20여대의 선두 1번 탱크의 지근거리까지 내려가 15kg 폭탄을 투하했더니 화염과 함께 먼지가 그 일대를 덮었습니다 …… 관찰해보니 적 전차의 전진대열이 주춤거리다가 다시 움직이는 것이었습니다.”, 「증언록」, p. 133.

공작전은 윤응열, 오춘목, 김두만, 이강화, 전봉희 중위와 최종봉 소위 등이 지상교육 후 T-6기를 몰고 출격하였다. 하지만 이와 같은 북한군 지상군에 대한 폭격작전도 한국공군이 보유하고 있던 274개의 폭탄이 6월 27일까지 전량 소모됨에 따라 더 이상 작전을 계속할 수 없었다. 따라서 한국공군의 전 항공기는 6월 28일부터 정찰작전과 연락작전으로 전환하여 아지상군의 전황과 북한군의 전황을 정찰하여 육·해·공군합동작전지휘소에 보고하여 아지상군의 방어작전을 지원하도록 하였다. 한국공군의 최초 3일간(6. 25~6. 27) 기종별 전투 출격과 전과를 종합해 보면 <표 1, 2>와 같다.¹²⁾

<표 1> T-6 및 L-형 항공기 출격기록

기종 \ 임무	L-4		L-5		T-6	
	출격회수	폭탄소모	출격회수	폭탄소모	출격회수	폭탄소모
폭격작전(K-16)	85	70	10	25	28	179
정찰 및 연락작전(K-16)	정찰	연락	정찰	연락	정찰	연락
	120	45	17	5	28	6

<표 2> 종합전과

구분	적병력	차량	전차	교량	보급품 집적소	야포	선박
파괴(사살)	130	1		4	1	2	
파손		5	4				2
계	130	6	4	4	1	2	2

12) 증보판, p. 113.

(3) 극동공군(FEAF)의 초기 항공작전

1944년 6월에 창설된 미 극동공군(FEAF; Far East Air Force)의 주 작전 임무는 일본에서부터 류큐열도, 마리아나 제도 그리고 필리핀을 전략적으로 방어하는 것이었다. 6·25전쟁이 발발한 1950년 6월 현재 미 극동공군은 9개 비행단(5개 전투 비행단, 2개 폭격 비행단, 2개 수송 비행단), 30개 비행대대, 1,172대의 작전기와 병력 33,625명의 전력을 보유하고 있었다. 극동공군 예하 비행단은 대부분 일본 본토에 위치하였고 오키나와, 괌 그리고 필리핀에 각각 1개의 비행단이 주둔하고 있었다.¹³⁾ 하지만 극동공군이 보유한 총 1,172대 작전기(B-26 경폭격기 73대, B-29 중폭격기 27대, F-51 전폭기 47대, F-80 전투기 504대, 수송기 179대, 정찰기 48대, 기타 252대)의 상당수는 정비를 필요하는 항공기로서 한반도 상공에서 실제로 작전이 가능한 항공기는 총 보유기의 절반에 미달하는 553기에 불과했다. 한국전쟁 발발 당시 미 극동공군이 보유한 항공전력을 도표로 종합해 보면 <표 3>과 같다.

이처럼 강력한 항공전력을 보유한 미 극동공군이 총 226대의 전술기를 보유한 북한 인민군 공군에 대하여 개전 초기부터 한반도 상공에서 제공권을 장악하는 것은 결코 어려운 임무가 아니었다. 왜냐하면 항공전력의 측면에서 볼 때 한국공군에 대하여 우세를 보였던 북한공군의 전력은 미 극동공군 전력에 비하여 항공기의 수량이나 또는 보유 항공기의 성능측면에서 훨씬 미달하였기 때문이다. 개전 이틀째인 6월 27일부터 한반도에서 작전임무를 수행하기 시작한 극동공군의 첫 번째 임무는 한국에 체류중인 미국인을 안전하게 철수하기 위한 공수작전이었다. 이를 위하여 미 극동공군의 항공전력 중 2개의 중거리 폭격기대와 8개의 전투 비행대대가 동원되었고, 이들 항공전력은 8월부터 추가로 투입된 4개 비행단의 B-29 폭격기 전력과 함께

13) R. F. Futrell, The United States Air Force in Korea, New York 1961, p. 55.

<표 3> 미 극동공군 보유 항공전력(1950. 6)

부 대 명	위 치	기 종	대 수
제35전투요격전대	Yokota AB	F-80	504
제49전폭전대	Misawa AB	F-80	
제18전폭전대	Clark AB	F-80	
제51전투요격전대	Naha AB	F-80	
제8전술정찰대대	Yokota AB	RF-80	
제77전투대대(호주공군)	Iwakuni AB	F-51	47
제68전천후전투대대	Itazuke AB	F-82	42
제339전천후전투대대	Yokota AB	F-82	
제4전천후전투대대	Naha AB	F-82	
제3폭격전대	Jonson AB	B-26	73
제8전폭대대	Itazuke AB		
제19폭격대대	Anderson AB	B-29	27
제21공수대대	Clark AB	C-54 등 수송기	179
제374병력공수전대	Tachikawa AB		
제31전략정찰대대	Kadena AB	RB-29, WB-29, SB-17, SB-29 등의 정찰기	48
제512기상정찰대대(최장거리)	Yokota AB		
제514기상정찰대대(최장거리)	Anderson AB		
제2정찰대대:A 및B파견편대	Clark AB		
C파견편대	Kadena AB		
D파견편대	Anderson AB		
제3정찰대대 A 파견편대	Jonson AB		
B파견편대	Anderson AB		
C파견편대	Misawa AB		
D파견편대	Ashiya AB		
기 타			252

낙동강 방어작전과 인천 상륙작전 그리고 38도선 이북 지역에서 항공작전 임무를 수행하였다. 특히 항공작전의 범위가 압록강까지 허용이 된 6월 29일부터 북한에 위치한 비행장에 대한 집중적인 공습작전이 감행되었고 그 결과 인민군 공군의 항공기들은 7월 하순에 가면 대부분 비행장에서 지상

격파되었다.¹⁴⁾ 이로써 유엔 공군은 한반도 상공에서 절대적인 공중통제 능력을 보유하게 되었고, 이후 유엔군의 항공전력은 후방차단작전과 근접항공 지원작전에 집중적으로 운용되었다. 결과적으로 7월말에 가면 유엔 공군의 항공기들이 한반도 상공에서 완벽하게 제공권을 장악할 수 있었고, 이와 같은 전장환경에서 지상군 작전에 대하여 무제한적인 항공지원이 가능하게 되었다.¹⁵⁾

이로써 한반도 상공에서 절대적인 공중 지배권을 장악한 미 극동공군은 한편으로 인민군 전방 사단에 대한 병참지원을 원천적으로 봉쇄하고, 다른 한편으로 국공과 미 제8군의 지상작전을 근접항공지원하는 임무에 항공전력을 집중적으로 운용하기 시작하였다. 그리고 이와 같은 작전 목표에서 미 극동공군은 공세 기동중인 인민군의 병참선을 차단하려고 대대적인 교량 파괴작전을 전개하였다. 특히 서울이 인민군에게 점령되어 인민군의 병참기지로 활용된 이후 한강 철교 등 교량들에 대한 작전적 가치는 더욱 높아졌고, 유엔군 항공기들은 작전적 가치를 지닌 교량들부터 우선적으로 폭격하여 정상적인 사용이 불가능하도록 만들었다. 여러 강변의 교량 중에서 특히 북한으로부터 서울로 유입되는 주요 병참선인 한강 교량에 대한 공습 작전이 6월 30일부터 8월말까지 실시되었고, 전방 인민군 전투부대를 고립시키기 위하여 전개된 후방차단작전으로 44개의 주요 교량과 260대의 기관차량이 파괴되었다.¹⁶⁾ 유엔 공군의 교량파괴로 보급품 수송에 큰 지장을 받게 된 북한군은 공습이 끝난 후 병력과 민간인을 동원하여 새로운 교량을 건설하거나 부교를 급조할 수밖에 없었다. 이 부교는 즉각 파괴되었지만, 설치지점의 수심이 얕아서 곧 복구되곤 하였다. 따라서 유엔공군은 반

14) 극동공군의 정보보고에 의하면 7월 중반 북한 공군의 일일 출격횟수는 16회에 불과하였다. 공군본부 역, 『핵시대의 항공세력』(공군교재창, 1985), p. 51.

15) James. T. Stewart(ed.), Airpower. Princeton 1957, p. 32.

16) 극동공군(FEAF) 폭격기 사령부의 B-29 폭격기들이 제1차 후방차단작전 기간인 8월 30일까지 지정된 교량 44개를 모두 파괴하였기 때문에 극동공군은 9월 4일 추가로 55개의 교량을 배정하게 된다.

복하여 복구되는 교량을 계속 공중에서 폭격하지 않을 수 없었으며 계속적인 폭격으로 인민군의 전방 보급품 수송은 결정적으로 차단되었다.¹⁷⁾

이와 같은 유엔공군의 성공적인 항공작전의 결과, 6·25전쟁의 제1단계 기간에 해당하는 1950년 6월 25일부터 11월 25일 사이에 북한 인민군은 개전 초기에 보유하였던 대부분의 항공기와 전차 그리고 장갑 차량 등 공격용 핵심전력을 상실하였다. 미 극동공군의 발표에 따르면 최소한 39,000명의 인민군이 항공기 공습으로 사망하였는데 이 숫자는 인민군이 남침 당시에 동원한 지상군 전력의 3분의 1에 해당한다. 또한 인민군의 전격작전 수행에 가장 큰 역할을 하였던 전차 전력의 75퍼센트에 해당하는 452대의 전차, 6,000대 이상의 수송용 차량과 1,300대의 무개차량이 항공기의 공중공격으로 파손되었다. 이들을 부문별로 종합해 보면 다음과 같다.¹⁸⁾

항 공 기			차 량	
격추/격파	미확인 격파	파 손	격 파	파 손
104	38	69	8,367	6,129

전 차		건 물	
격 파	파 손	격 파	파 손
452	405	21,733	13,151

철 도		교 량	
완 파		격 파	파 손
379		118	393

병 력	
사 살	
39,000	

17) 1950년 7월초까지 북괴군의 일일 평균 보급품 지원은 206톤이었으나, 낙동강 방어선이 공고화되는 8월말과 9월초가 되면 21.5톤으로 격감되었다. 광영달, 「한국전쟁, 창공의 영웅들」(맥문화사, 1994), p. 25.

18) 공군본부, 「한국전쟁에서의 항공작전」(공군교재창, 1988), pp. 53-55.

3. 항공정찰작전

한국공군은 보유하고 있던 274개의 폭탄이 전량 소모되어 더 이상 북한군 지상군에 대한 폭격작전을 계속할 수 없게 되자 6월 28일부터 아군 지상군의 지연후퇴작전을 지원하기 위하여 수원과 대전기지의 L-4/5 항공기와 T-6기를 동원한 정찰 항공작전을 시작하였다. 정찰작전 초기 수원기지에서 이륙한 L-형 항공기의 임무는 서울을 중심으로 한 북한군의 배치 및 병력집결지 등 적정을 탐지하고, 한강 이남으로 기동하는 북한군 전차부대의 이동상황을 정찰하여 한·미합동작전사령부에 보고하는 것이었다. 항공정찰을 통한 정보의 정확성을 높이기 위하여 수원기지의 정찰작전 지휘관(대령 박범집)은 6월 29일부터 정찰비행고도를 3,000피트에서 1,500피트로 낮추어 적정 정찰을 지시하였고, 정찰작전의 범위도 한강연안 일대에서 중부전선까지 확대하였다.¹⁹⁾ 또한 서울 방어 항공작전에 참가하고 대전기지로 철수한 T-6기 부대도 6월 28일부터 정찰작전에 참가하여 그 작전범위를 서울, 홍천, 횡성방면으로 확대하였고, 6월 29일에는 군 수뇌부를 위하여 한강교 폭파 여부를 확인시키는 정찰임무를 수행하였다.²⁰⁾ T-6비행부대는 지상군을 위한 적정 정찰 이외에도 한국전에 참전한 UN공군기에 대한 공격목표 유도과 전과 확인을 미 극동군사령부 전방지휘소에 보고하기도 하였고, 6월 29일부터 30일까지 대민 선무작전으로 3회에 걸쳐 60만 명의 전단을 북한군이 점령한 서울지역에 뿌리기도 하였다.

한편 전황이 계속하여 악화되자, 한국 공군은 1950년 7월 6일 대전기지에서 74명의 병력과 7대의 항공기(L-5 2대, L-4 3대, T-6 2대)로 정찰비행대대를 창설하여 지상군 방어작전을 직접적으로 지원할 것을 결정하였다.

19) 6월 30일 L-5에 동승한 이경복 상사와 백성흠 상사가 노량진 상공에서 정찰 비행중에 북한군의 대공화기에 피탄되어 한국공군 조종사 최초의 희생자가 되었다.

20) 참전자 증언(오점석·이강화), 『증언록』, pp. 247~255.

정찰비행대는 전선이 남하함에 따라 작전기지를 김천, 의성, 신령, 영천 등으로 이동하면서 국군 제1, 2군단의 방어작전을 항공정찰로 지원하였으며, 육군이 별도의 정찰용 항공부대를 창설하는 1951년 5월까지 육군 제1, 2군단을 따라서 작전을 수행하였다.²¹⁾ 특히 낙동강 방어작전 기간 중에 신령 기지로 이동한 정찰비행대는 영덕, 영주, 문경, 김천방면으로 이륙하여 정찰상황을 육·해·공군총사령부 및 미 제5공군사령부에 통고하였고, 한국 공군의 정찰 보고를 바탕으로 유엔공군기들은 이들 방면에서 낙동강 전선으로 연결되는 북한군의 목표를 공격하여 이를 대부분 파괴하였다. 이로써 정찰비행대는 낙동강 북동부전선에서 우리 지상군작전을 성공적으로 지원하였고, 이를 위하여 비행대 소속 정찰기 1기 당 1일 5~6회의 출격을 감행하였다. 8월 14일부터 정찰부대의 L-형 정찰기에 SCR-300 무전기가 장착됨에 따라서 이후 지상군 지원작전의 효율성이 더욱 높아졌다. 특히 8월 15일 왜관 북방 300고지에서 한국 제1군단 제13연대와 북한군 제3사단간의 치열한 격전이 전개되었을 때 한국 공군의 L-4기가 유엔 공군의 F-51 전투기 편대를 300고지로 유도하여 적군에게 공중공격을 가하여 제13연대 3중대가 고지를 점령하는 데에 결정적인 역할을 하였다.²²⁾ 낙동강 방어작전기간 중 L-4기는 399회의 정찰과 230회의 연락 임무를 수행하였고, L-5기는 53회의 정찰과 19회의 연락 임무를 수행하였다.²³⁾ 이처럼 한국 공군 정찰비행대의 정확한 항공정찰 보고는 북한군의 낙동강 방어선 돌파 공격을 사전에 항공공격으로 저지하고, 방어가 긴급한 아군 지역에 유엔군 항공전력을 집중적으로 유도함으로써 유엔군의 낙동강 방어작전 성공과 이후 총반격작전의 기틀을 형성하는데 결정적으로 기여하였다.²⁴⁾

한국 공군은 인천상륙작전의 성공과 뒤이은 유엔군의 북진작전이 시작됨

21) 증보판, pp. 137~139.

22) 증보판, p. 138.

23) 증보판, p. 139.

24) 이명환, 「낙동강방어작전의 항공작전」, 『군사논단』 제31호(2002년 여름호), pp. 42~62.

에 따라 정찰비행대대를 10월 17일 정찰비행전대로 승격하였고, 보유 전력도 L-형 항공기 14대(L-4 11대, L-5 2대, L-19 1대)로 증강시켰으며 육군의 각 군단에 정찰비행대를 파견하여 한국 지상군 작전을 지원하였다. 먼저 정찰비행전대 본부는 육군 제3군단 파견대와 함께 10월 3일 여의도 기지로 전진하였고, 육군 제1군단 파견 비행대는 10월 4일 강릉으로 전진한 후 원산, 함흥, 성진에서 적정 항공정찰과 연락임무로 군단 작전을 지원하였으며, 육군 제2군단 파견 비행대는 서울을 거쳐 10월 11일 포천으로 전진한 후 곡산, 개천, 순천에서 군단 작전을 지원하였다. 유엔군의 북진작전 기간 중에 정찰비행전대의 L-형 정찰기는 북한지역에서 항공정찰 193회, 연락임무 798회 등 약 869회를 출격하여 한국 육군 작전을 지원하였고,²⁵⁾ 북한 지역에 10만장 이상의 전단을 뿌려 심리전 작전을 지원하였다.

11월 말 시작된 중공군의 2차 공세로 유엔군이 다시 후퇴하게 됨에 따라 한국 공군의 정찰비행전대는 북진작전 때와 마찬가지로 육군 제1, 제2, 제3군단에 각각 정찰비행대를 파견하여 항공정찰, 포병 관측, 공격 목표물 유도 및 연락 임무 등 지상군작전을 지원하였다. 먼저 제1군단 정찰비행대는 12월 7일 함흥기지에서 서울기지로 이동하였다가 이듬해인 1951년 1월 5일 강릉기지로 전개하여 다시 제1군단 작전에 합류하였다. 제2군단 정찰비행대는 12월 5일 사리원에서 서울로 이동하였다가 12월 3일 재차 군단 작전 지원에 투입되었다. 제3군단 정찰비행대는 서울기지에서 1951년 1월 2일 영주로 이동하였고, 이후 영월, 내성 등 중부전선 지역에서 군단의 작전을 지원하였다.

이와 같이 한국 공군 정찰비행전대는 1951년 5월까지 지상군 작전을 직접적으로 지원하였으나, 한국 육군이 같은 해 5월 중순에 육군항공대를 창설함에 따라 항공정찰 및 연락 임무를 육군에 이관하고 공군으로 복귀하게 되었다.²⁶⁾ 그 후 정찰비행전대는 6월 30일 사천기지로 이동하여 공군 조종

25) 증보판, p. 154.

26) 제1군단 파견 정찰비행대는 5월 17일에, 제2·3군단 파견 정찰비행대는 5월 29일에 각각

사 양성 임무를 전담하게 되었다. 한편 T-6기 부대는 전투비행부대에 배속(대전 2대, 대구 1대, 여의도 1대)되어 아군 전투기에 대한 공격 유도임무와 한국 지상군에 대한 정찰 및 연락 임무를 계속하다가 1951년 6월 말에 공군비행단과 정찰비행전대가 사천기지로 이동함에 사천기지로 전개하여 전투조종사 고등비행훈련을 담당하였다.

4. 항공후방차단작전

(항공)후방차단작전(Air Interdiction)은 적의 군사력이 우군의 지·해상군에 대하여 효과적으로 사용되기 이전에 이를 차단, 교란, 파괴하여 적 전력의 증원 및 재보급을 제한하기 위한 작전활동이다.²⁷⁾ 6·25전쟁 중에 전략적 후방차단작전은 한반도 상공에서 절대적 공중지배를 달성한 미 제5공군에 의해 전쟁 초기부터 B-29 및 B-26 폭격기 전력으로 주요 교량 파괴 등의 작전 임무가 수행되었다. 이에 비하여 한국공군이 수행한 후방차단작전은 전술적 성격의 작전으로서 F-51 전투기 전력으로 전선 후방에서 전선으로 연결되는 적군 후속 제대, 철로 및 도로 등 보급로 그리고 보급품 집적소 등을 공격하는 것이었다. 하지만 1950년 7월과 8월의 급박한 전황은 한국 공군으로 하여금 후방차단 작전 임무뿐만 아니라 전선의 적군을 직접 공격하는 임무를 동시에 수행하게 만들었다. 따라서 한국공군 F-51 전투기의 후방차단 작전에 대한 실질적인 임무 배당은 인천상륙작전이 성공하여 여의도 기지에서 출격하는 9월 23일 이후에야 가능하였다. 그리고 이와 같은 한국공군의 후방차단작전 임무 수행은 미군조종사와 합동으로 출격하는 작전 단계와 한국공군 단독작전의 단계로 구분된다.

대구기지로 복귀하였다.

27) 공군본부, 「공군기본교리」(공군교재창, 2002), p. 57.

(1) 한·미 합동 후방차단작전

1950년 7월 2일 미 극동공군으로부터 인수받은 10대의 F-51 전투기가 대구 기지에 무사히 착륙함으로써 한국공군은 새로운 차원의 항공작전을 개시할 수 있게 되었다.²⁸⁾ 왜냐하면 F-51전투기는 북한군 T-34 전차를 한번의 공격으로 파괴할 수 있는 5인치 로케트포를 장착하고, 250kg 폭탄을 투하할 수 있는 항공기로서 당시 공군이 보유하고 있는 T-6기나 L-형 항공기와는 질적으로 다른 전술항공기였기 때문이다. 10명의 F-51 전투기 선발 조종사들은 6월 26일 오후에 일본의 이다즈께(板付)기지로 출발하여,²⁹⁾ 미 제5공군 제8전폭비행단 제36전폭전대에 배속되었다. 하지만 장마기의 악기상으로 충분한 훈련을 받지 못한 상태에서 7월 2일 미군조종사들과 함께 10대의 한국공군 F-51 전투기를 조종하여 대구기지에 착륙하게 된다.³⁰⁾ 이에 앞서 한국공군은 대전기지의 T-6기 부대를 7월 1일 대구 기지로 이동시켜 7월 3일부터 전투출격을 시작하게 될 한국공군의 F-51전투기에 대한 공격목표 유도 및 전선과의 긴급연락임무를 수행하도록 사전에 조치하였다.

한국공군 F-51전투기의 첫 전투출격 임무는 대구기지에 착륙한 다음날인 7월 3일 영등포 방면에서 수원으로 남하하는 북한군 제4사단의 전차부대를 공격하는 것이었다. 이날 박희동 소령을 편대장(2번기 강호륜 대위, 3번기 이상수 대위, 4번기 김성룡 대위)으로 하는 제1편대가 10:30경 대구기지를

28) 전쟁이 발발한 6월 25일 오전 공군 지휘부와 한국 정부는 한국공군의 F-51전투기의 확보를 맥아더 사령부와 미국무성에 전달하였고, 미국은 6월 26일 한국공군에 대한 F-51 전투기 10대의 지원을 결정하였다. 증보판, pp. 119~122.

29) 10명의 선발조종사는 T-6 조종 경험이 있는 이근석 대령, 김영환 중령, 장성환 중령, 김신 중령, 박희동 대위, 강호륜 대위, 정영진 중위, 이상수 중위, 김성룡 중위, 장동출 중위이었다.

30) 참전자 증언(김정렬), “전투기는 최소한 30시간을 타야 하고, 사격훈련을 끝내려면 약 50시간이 필요합니다 …… 우리 조종사들은 7월 2일 날씨가 개이자 F-51기를 타고 이륙을 하여 30분 정도 비행하고 착륙하자마자 …… 전부 돌아왔습니다.”, 『증언록』, pp. 244~245.

이륙하여 시흥상공에서 적의 연료보급소를 공격하여 불태워버렸고, 이어 비행단장 이근석 대령의 4기 제2편대와 박희동 소령의 3기 제3편대가 영등포 방면으로 출격하여 적 차량을 파괴하고 적병 30명을 사살하였다. 두 번째 전투 출격일인 7월 4일 F-51전투기들은 영등포-시흥-안양에 이르는 국도상의 적지상군을 공격하기 위하여 출격하였다. 그러나, 이날 시흥 상공에서 적 전차를 목표로 기총사격을 하며 급강하 공격을 하던 이근석 대령의 F-51전투기가 적의 대공포화에 피탄되어 이근석 대령이 전사하게 된다.³¹⁾

비행단장 이근석 대령이 전사한 후 한국조종사들의 손실을 방지하고 이들의 전투기량을 향상시키기 위한 한·미 공군 합동출격문제에 대한 합의가 7월 13일 이루어졌는데, 주요 내용은 합동출격 편대는 미 공군 조종사가 편대장이 되고 한국 조종사들이 요기가 되어 출격을 한다는 것이었다. 이와 같은 한·미 공군 합동출격 합의에 따라 한국공군의 F-51전투기 조종사들은 헤스 소령(Dean E. Hess)이 지휘하는 보우트 원(Bout-one) 부대의 미군조종사와 동반 출격을 하였고,³²⁾ 한·미 공군 조종사 합동출격은 1951년 10월 한국공군이 제10전투비행전대를 중심으로 강릉기지에서 단독 전투출격을 하기까지 계속되었다. 그리고 이때부터 한국공군에 로켓탄이 보급되어 7월 16일 로켓탄을 장착한 한국공군 F-51전투기들이 성환지역으로 출격하여 배가된 공격력을 선보였고, 7월 17일에는 경상북도 영덕에 침입한 북한군 제5사단지역에 출격하여 연료집적소와 기동중인 적 병력에 대한 공격을 하였다. 7월 26일 미5공군 전방사령부가 대구기지로 이동함에 따라 작전을 종료하고 진해기지로 이동하게 되었다. 1950년 7월 3일 한국공군의 F-51전투기가 첫 출격을 시작한 이래 7월 26일까지 총 91회의 전투 출격을 감행하여 북한군 지상군에 대한 직접 공격과 아 지상군의 후퇴작전

31) 증보판, p. 123.

32) 6월 27일 미5공군사령관 패트리치 소장은 한국공군을 지원할 보우트-원(Bout-one) 부대를 창설하였고, 이 부대에게 한국공군의 F-51전투기 10대 인수에 따른 한국조종사의 비행훈련과 한국공군의 전투능력 구비 임무를 부여하고 부대장에 당시 정보 및 교육 장교이던 헤스(Dean E. Hess) 소령을 임명하여 한국조종사와 함께 대구기지에 파견하였다.

을 지원하였고, 이 과정에서 전차파손 7대, 차량 및 트럭파괴 17대, 탄약 및 연료 보급집적소 파괴 18개소, 포진지 파괴 9개소, 적병사살 약 300명의 전과를 올렸다.

이후 진해기지에서 전투비행훈련을 강화한 한국공군의 F-51전투기들은 8월 15일부터 미 제6146기지부대 조종사들과 함께 낙동강 방어작전에서 합동 출격을 개시하였고,³³⁾ 한국공군은 미제25사단의 적 후방에 대한 근접항공지원과 낙동강방어선 후방에 있는 적의 병력기동과 보급품 집적소를 목표로 한 공격작전에 주로 투입되었다.³⁴⁾ 9월 15일 인천상륙작전의 성공 후 한국공군 F-51전투기부대는 진해기지에서 대구기지로 이동하여 전투출격을 계속하였고, 9월 23일에는 공군비행단이 9월 23일 서울 여의도기지로 이동하였다. 낙동강 방어작전 기간 중 한국공군의 F-51전투기들은 총 93회를 출격하여 적병 살상 262명, 차량파괴 115대, 건물파괴 52개소, 교량 20개소, 연료 및 보급품집적소 10개소, 포진지 10개소, 조차장 2개소 등을 파괴하였다. 또한 F-51 전투기의 출격을 지원하기 위해 T-6기가 8월 15일부터 9월 11일까지 총 256회(정찰 124회, 연락 132회)를 출격하였다.

9월 23일 서울의 여의도기지로 복귀한 공군비행단은 9월 30일까지 F-51 전투기를 16대 보유(실가용 10대)하게 되었다. 공군은 10대의 전투기를 3개 편대로 구성하여, 제1편대에게는 아군 지상군 작전 직접 지원 임무를, 제2편대에게는 적 후방차단 임무를 그리고 제3편대에게는 긴급출동 임무를 부여하였다. 9월 24일 첫 번째 전투출격을 개시한 제1편대는 동부 및 중부 전선(원주, 춘천, 철원, 평강 등)에서 한국군 정면에 위치한 북한군을 공격하였고, 9월 23일에 첫 번째 전투출격을 한 제2편대는 서부전선의 공장지

33) 미 제5공군은 1950년 7월 31일 대구기지에 파견된 보우트 원부대를 해체하고, 미 제6146기지부대를 창설하였다. 부대의 임무는 한국공군에 대한 전투비행훈련과 후방지원이었고, 부대장은 헤스 소령이었다. 이 부대는 1951년 5월 이후 공식적으로 한국공군지원단(Korean Advisory Group)으로 명명됨.

34) 이 시기에 한국공군의 작전에 동참한 헤스 소령은 자신의 F-51전투기에 “신념(信念)의 조인(鳥人)(An Air Man of Conviction)”이라는 글을 써 붙이고 출격하였다.

대와 주요 보급소인 평양, 사리원, 겸이포 등에서 북한군의 보급차량과 전투지휘소를 공격하여 파괴하였으며, 10월에 들어서는 적 후방차단작전에 더욱 집중하여 진남포, 겸이포, 신의주, 강계에 위치한 군사목표물을 미군 조종사와 합동으로 출격하여 공격하였다. 9월 23일부터 10월 13일까지 계속된 여의도기지의 전투출격에서 한국 공군비행단은 총 74회를 출격하여 적병 살상 55명, 차량파괴 40대, 건물파괴 100개소, 교량 18개소, 연료 및 보급품집적소 2개소, 조차장 3개소, 기관차 7량 등을 파괴하였다.

유엔군이 38도선을 돌파하여 북진을 계속하면서 한국공군비행단 역시 지상군을 지원하기 위하여 10월 24일 비행단 선발대를 평양의 미림기지로 진출시키고, 10월 30일에는 비행단 주력을 미림기지로 이동시켰다. 미림기지에서 한국공군 F-51전투기의 전투출격은 동쪽으로는 원산, 함흥 및 장진 등 이었고, 서쪽으로는 순천, 박천, 강계에 이르게 된다. 공격 목표가 주로 중공군이었기 때문에 전투 출격은 야간에 이루어져 야간 작전 경험이 없었던 한국공군 조종사들은 야간 작전 임무에 제한을 받아 주로 미 제6146부대 조종사들이 임무를 수행하였다.

한편 중공군의 대대적 공세로 유엔군이 전면적으로 후퇴함에 따라 공군은 1951년 1월 5일까지 북한에서 서울, 대전, 대구로 철수하였고, 전쟁의 장기화를 대비하여 전투 조종사 양성을 골자로 한 계획을 수립하였다.³⁵⁾ 이 계획에 따라 대전기지의 비행단 주력은 안전한 제주기지로 이동하여 비행훈련에 주력하게 되었으며 대전기지는 한국공군의 전진기지가 되었다. 제주기지로 이동한 공군비행단은 비행단 예하 F-51 비행부대를 제11비행중대와 제12비행중대 및 정비대로 개편하고 12월 말부터 체계적인 전투조종사 비행훈련을 시작하였다. 비행교관은 한국공군의 전투조종사와 미 제6146기

35) 계획의 주요 내용은 다음과 같다. ① 전투조종사 양성과 전술전기 연마에 주력하여 전투태세를 갖추어 보다 효과적인 전투를 수행, ② 육군 각 군단에 파견된 정찰비행대는 계속 육군을 지원하여 정찰임무를 수행, ③ 전투부대를 지원하기 위해 대전기지에 백구부대를 창설, ④ 공군본부와 백구부대 및 각 기지경비요원을 제외한 공군 전 부대는 제주기지로 철수, 증보판, p. 192.

지부대 조종사 5명이 담당하였다. 전투조종사 양성을 위한 1차 비행훈련의 대상은 비행단 및 정찰부대에서 활동 중이던 T-6기 조종사 10명이었고, 비행훈련 내용은 F-51 전투기 공중조작 5시간, 편대비행 1시간, 대지공격 2시간과 실전훈련으로 구성되었으며, 실전훈련은 미군 조종사 5명이 직접 담당하였다. F-51 전투기 기종 전환훈련을 통하여 한국공군은 1951년 6월 30일까지 F-51 전투조종사 24명을 양성할 수 있었다.

제주도에서 전투조종사 전력을 양성한 공군비행단은 여의도기지로 전진한 미 제6146기지부대 조종사들과 합동으로 백구부대(白鷗部隊) 항공작전을 4월부터 본격적으로 전개하여 F-51 조종사의 전투기량을 연마함으로써 차후 계획된 한국공군 단독 전투출격작전에 대비하도록 하였다. 이를 위하여 공군은 4월 2일 F-51 전투기 3대를 여의도기지로 전진시켰고, 4월 19일에는 제주기지의 제11비행중대 전부를 여의도기지로 이동하여 미 제6146부대의 조종사들과의 합동출격을 지원하여 5월이 되면 백구부대는 조종사 15명(한국공군 조종사 9명, 미군 조종사 6명)에 F-51 전투기 8대의 전력을 보유하게 된다. 4월 3일부터 5월 31일까지 백구부대의 F-51 전투기 합동 전투출격은 총 261회(미군 조종사 141회, 한국 조종사 120회)였고, 작전임무는 서부전선 지대인 사리원, 연안, 개성을 중심으로 후방 적 보급로 폭격 및 군수물자 저장소 폭격 등이었다. 특히 이 시기의 전투출격에서 한국공군의 F-51 전투기는 적군의 증강된 대공포를 제압하기 위하여 처음으로 네이팜탄을 사용하여 공격하였다.³⁶⁾ 백구부대는 이와 같은 후방차단작전을 통하여 적병 살상 131명, 차량파괴 155대, 건물파괴 105개소, 교량 26개소, 연료 및 보급품집적소 41개소, 포진지 13개소 등의 전과를 올렸다.

36) F-51 전투기의 네이팜탄 공격방법은 ① 대공포 진지를 네이팜탄 공격으로 대공포 제압, ② 작전목표물에 대한 폭탄, 로켓트로 또는 기총 공격의 순이었고, 이로써 아군기의 손실을 크게 줄일 수 있게 되었다.

(2) 단독 후방차단작전

1) 동부전선 후방차단작전

공군은 1951년 7월초부터 강릉에 전진기지를 설치하여 한국지상군에 대한 근접항공지원작전을 실시할 것을 결정하고, 단독 전투출격을 위한 세부 계획을 추진하여 7월 24일 미 제5공군으로부터 강릉기지 한국공군 출격 기본계획안에 대한 긍정적인 동의를 받았다. 이와 병행하여 공군은 1951년 8월 1일 사천기지(K-4)에서 개전 초부터 항공작전과 전투조종사 양성 훈련을 담당하였던 공군비행단을 제1전투비행단(단장 : 장덕창 준장)으로 창설하였고, 그 예하에 제10전투비행전대와 제2정찰비행전대를 개편하여 설치하였는데 당시 한국공군의 전력은 조종사 31명에 F-51전투기 20대(실가용 17대)였다.³⁷⁾ 제1전투비행단 창설과 함께 공군은 사천기지에서 F-51전투기 조종사에 대한 계기항법훈련, 공대지 사격훈련, 공중기동 사격훈련 등을 집중적으로 교육하였고, 8월 17일부터 9월 18일까지 진행된 지리산 공비토벌작전에서는 제2정찰비행전대의 T-6 및 L-형 정찰기가 정찰에 이어 공격 목표를 유도하면 제10전투비행전대의 F-51전투기가 목표를 공격하는 협동작전을 수행하였다.

한국공군은 8월 29일부터 9월 6일까지 미 제5공군의 작전태세검열(ORI)을 받게 되는데,³⁸⁾ 검열 결과 전투 능력이 높게 평가됨에 따라 한국공군의 단독 전투출격작전이 실현되게 되었다. 공군은 미 제5공군과의 협조와 제반 준비가 이루어지자 1951년 9월 28일 제10전투비행전대의 전력을 중심으로 F-51 전투기 12대, T-6 1대 및 275명의 병력을 강릉기지로 전진 이동시

37) 증보판, pp. 174~177.

38) 검열 내용은 한국 조종사들의 비행훈련 및 공중작전 능력 평가, 후방지원 능력 평가 등으로 이루어졌고, 후방차단작전 능력을 평가하기 위하여 8월 29일과 9월 1일에는 혜주의 적 보급로와 철로에 대한 공격을 미군 조종사와 함께 하였다.

켜 한국군 제1군단에 대한 지상작전 지원체제를 구축하였다.³⁹⁾ 제10전투비행전대의 항공작전 임무인 후방차단 임무는 한국군 제1군단 전면의 원산에서 동부전선에 이르는 북한군 보급로를 차단하는 작전으로서 철도, 도로, 주요 보급기지 및 교량이 주요 공격목표였다. 공군 제10전투비행전대의 F-51전투기 편대의 역사적인 단독출격작전(원산작전)은 1951년 10월 11일 개시되었다. 이날 08:55에 제10전투비행전대장 김영환 대령이 지휘하는 F-51 전투기 제1편대(2번기 이기협 중위, 3번기 윤응렬 대위, 4번기 Largro 대위)들은 500파운드 폭탄 2개와 로켓탄 4발, Cal-50 기관총 1,850발을 장착하고 편대장기를 선두로 이륙하였다. 첫 단독출격의 임무는 중공군 제 66야전군과 북한군 제2군단 후방의 고저-통천-화천리-말휘리-마봉-양구에 이르는 주보급로에 대한 후방차단 폭격 및 무장정찰이었고, 편대는 첫 출격에서 말휘리 서쪽 도로상의 트럭 2대를 파괴하고 도로 4개소를 차단하였다. 이어 09:20에 김두만 대위가 이끄는 제2편대(2번기 박완규 소위, 3번기 옥만호 중위, 4번기 손재권 소위)가 같은 지역으로 출격하여 마차 1대와 건물 1동을 파괴하였으며, 13:45에 이륙한 강호륜 소령이 지휘하는 제3편대(2번기 장성태 중위, 3번기 이강화 대위, 4번기 Adams 대위)가 같은 지역에 출격하여 도로 4개소를 파괴하였다.⁴⁰⁾

제10전투비행전대의 F-51전투기 편대들은 10월 15일~17일에는 인제 북방 매봉산 적 진지를 폭격하고 연천 북방 대광리 지구의 중공군 보급로를 공격하였으며, 통천과 회양 지구의 도로와 교량을 파괴하였다. 또한 10월 18일~24일에는 안변, 원산 및 신고산 일대를 공격하여 도로, 교량, 보급물 집적소, 철도, 건물, 차량 등을 격파하였고, 10월 25일~30일에는 원산, 안변, 세포리, 회양, 신고산 지역을 공격하여 터널, 철도, 차량, 기관포 진지,

39) 당시 한국공역에 대한 항공작전의 지휘권은 미 제5공군에게 있었고, 한국 중서부지역에 대한 항공지원은 미 제5공군이 담당하고, 동부지역은 미 제1해병비행사단 및 해군항공대가 담당하고 있었다.

40) 증보판, p. 193.

교량, 보급물집적소 등을 파괴하였다. 11월이 되어서도 공군 F-51 전투기들은 원산, 통천, 금성, 창도리 지구를 공격하여 철교, 철도, 연료 및 보급품집적소를 공격하여 불태워버렸다. 그리고 11월 19일~20일에는 원산, 현리, 창도리, 평강, 금화지구를 공격하여 건물, 보급품집적소, 포진지 등을 격파하였고, 21일~28일에는 원산, 회양, 고성, 현리 지구를 공격하여 보급물집적소, 철교, 포진지, 차량 등을 파괴하고 적병 100여명을 사살하는 전과를 거두었다.

단독출격 후방차단작전에서 한국공군은 총 496회(후방보급로차단 486회, 무장정찰 10회)를 출격하여 적병 살상 100명, 차량파괴 47대, 건물파괴 100개소, 교량 및 철교 24개소, 연료 및 보급품집적소 71개소, 포진지 66개소, 도로 및 철로 162개소 등을 파괴함으로써 전술 후방차단작전을 성공적으로 수행하였다.

2) 서부전선 후방차단작전

1951년 12월이 되면서 전선은 고성-금성-판문점-임진강 선으로 점점 고착되었고, 유엔공군은 연일 전선으로 공급되는 적군의 보급물자를 차단하기 위한 적 보급로를 중점적으로 공격하였다. 이와 같은 작전상황하에서 2차 지리산공비토벌작전을 마치고 12월 27일 강릉기지로 복귀한 제10전투비행전대는 보다 체계적인 항공작전 운용을 위하여 단독 30회 이상 적지출격의 경험을 쌓은 조종사들(김성룡 소령, 김두만 소령, 옥만호 대위 등)을 편대장으로 임명하고, 18대의 F-51 전투기와 20명의 조종사를 전력으로 본격적인 적 후방차단작전을 시작하였다. 또한 이 시기부터 제10전투비행전대는 지금까지의 작전영역이었던 태백산맥 동쪽의 동부전선에서 차츰 평양-원산 이남의 중부 및 서부전선 지역으로까지 작전범위를 확대해 나갔다.

1951년 12월 30일 13대의 F-51 전투기가 4차에 걸쳐 황주와 토산 일대의 군사목표물에 대한 공격한 것을 시작으로 1952년 1월 7일까지 18대의 F-51

전투기가 시변리, 이천, 사리원, 황주 지역의 적 보급물집적소, 철도, 포진지를 공격하였다. 1월 8일~12일에는 총 44대의 F-51 전투기가 원산, 금성, 평강, 이천을 공격하였고, 13일~15일에는 28대의 F-51 전투기가 금성, 회양, 평강 일대를 목표로 후방차단작전에 출격하였다. 특히 1월 15일에는 평양동쪽 10km 지점에 위치한 승호리 철교를 불과 14회의 출격으로 절단하는데에 성공함으로써 한국공군의 전투기량을 유엔공군으로부터 인정받는 계기가 되었다.⁴¹⁾

한편 제10전투비행전대는 1952년 3월 28일부터 재차 서부전선으로 연결되는 적의 보급요충지인 곁이포 등 도시에 대해 폭격을 시작하였고, 적군 보급로 중에도 특히 철도차단작전을 주력하였다. 4월 3일까지 계속된 곁이포에 대한 공격에 75대의 F-51 전투기가 동원되었고, 곁이포에 위치한 제련공장, 군수공장 등은 철저히 파괴되었다. 또한 4월 5일부터 5월 2일까지 약 한달에 걸쳐 F-51 전투기 197대가 출격하여 진남포, 해주, 곁이포, 평양, 사리원, 이천 등지의 철도, 군수공장, 유류집적소, 차량, 화차, 도로 등을 파괴했다. 5월 5일~15일에는 사리원 지구에 대해 F-51 전투기 107대가 출격하여 철도를 집중적으로 차단하였고, 5월 25일~5월 29일에는 경원선의 검불량 지구에 56대의 F-51 전투기가 출격하여 화차 및 철도를 파괴하였다. 5월 31일~6월 17일까지는 F-51 전투기 140대가 출격하여 평양, 통천, 삼원리, 검불량, 신고산, 원산, 고저, 평양 등지의 철도를 차단하고 다수의 군용건물을 파괴시켰다. 특히 1952년 여름 유엔 공군이 북한 지역에 대한 전략폭격작전을 집중적으로 수행하는 시기에 한국공군은 적 보급로와 보급요충지에 대한 후방차단작전을 계속하여 수행하였고,⁴²⁾ 특히

41) 승호리 철교는 대동강 지류인 남강의 철교로 군수물자를 중·동부전선으로 수송하는 적 후방보급로의 요충지였다. 이때 한국공군(김신 대령)은 종래의 8,000피트 고도에서 강하하여 3,000피트에서 폭탄을 투하하고 이탈하는 폭격전술을 4,000피트에서 강하하여 1,500피트에서 폭탄을 투하하는 초저공 폭격전술을 사용하였다. 중보판, pp. 205~209, 참전자 증언(김신·김두만·옥만호·윤용렬), 『증언록』, pp. 443~449.

42) 항공압박작전(Air Pressure Operation)의 주요 항공작전으로 북한 내 13개소 발전소 폭

1952년 7월 13일부터 10월 27일까지 3개월 동안에는 원산으로부터 신안주를 연결하는 선과 최일선 사이의 적 보급물집적소를 주 공격목표로 파괴함으로써 적 보급물자가 일선부대에 도달하지 못하도록 하였다.

이와 같은 서부전선 후방차단작전에 한국공군은 총 931회를 출격하여 군수공장 파괴 81동, 철도차단 및 보급로 파괴 428개소, 기관차 및 화물차량 파괴 22량, 유류 및 보급품 집적소 파괴 4개소, 대공포진지 파괴 4개소의 전과를 올렸다.

5. 근접항공지원작전

근접항공지원작전은 아군과 근접하여 대치하고 있는 적의 군사력을 공격함으로써 아군 지·해상군을 지원하는 공지합동작전이다.⁴³⁾ 6·25전쟁 중에 한국공군은 낙동강 방어작전 중 한국해병대 통영상륙작전과 1952년 10월 이후 동부전선에서 아군 지상군을 지원하는 작전에서 한국공군의 T-6모스키토 항공통제기와 F-51 전투기간의 유기적인 협동작전으로 공지합동작전을 수행하였다. 동부전선에서의 근접항공지원작전은 한국군 제1군단 지역을 대상으로 시작하였지만, 한국공군의 전력이 점차 증강됨에 따라 1953년 6월부터는 중부전선의 한국군 제2군단에 대한 항공지원임무도 한국공군이 전담하게 되어 근접항공지원작전은 전쟁 말기 한국공군의 중요한 항공

격작전(6월 말), 평양 군사시설 폭격작전(7. 12), 평양 대폭격작전(8. 29), 한·만 국경지대 폭격작전(9. 12, 9. 13)을 들 수 있다. 특히 8월 29일 평양 대폭격작전에는 유엔공군기 총 1,080대가 3차에 걸쳐 참가하여 평양 소재 45개 군사목표물 중 31개를 완전히 파괴하였다. 이 평양 대폭격작전에 한국공군도 배당된 2개의 목표물(대동강철교 서쪽의 평양금속공장과 평양 곡산 공장, 대동강 동쪽의 철도 조차장과 철도시설물)을 파괴시켰다. 증보판, p. 219.

43) 공군본부, 「공군기본교리」(공군교재창, 2002), p. 58.

작전이 되었다.⁴⁴⁾ 근접항공지원작전의 범위가 점차 확대됨에 따라 한국 공군은 1953년 2월부터 전술항공통계반(TACP) 요원을 춘천기지(K-47)에 주둔하고 있는 미 제6147전술항공통계전대에 파견하여 아군 지상군에 대한 근접항공지원작전을 효율적으로 수행하도록 하였다.

한국해병대 통영상륙작전은 8월 16일 북한군 제7사단 선발대 370명이 고성과 통영을 점령하여 진해와 부산을 위협하게 되자 한국 해병대가 통영반도에 상륙하여 적을 격멸할 계획을 수립하면서 시작되었다. 이에 따라 당시 진해를 작전기지로 한 한국 공군비행단은 해병대의 통영상륙작전을 지원하기로 결정하고, 8월 17일 1차로 T-6기 4대를 통영 상공으로 출격시켜 F-51 전투기 3대를 유도하는 작전으로 야포를 앞세운 적군을 공격하였다. 이어 18:00에 한국해병대가 통영상륙작전에 성공하고 다음 날인 8월 18일 11:00 고성으로 연결되는 원문고개에서 해병대와 북한군간의 치열한 격전이 전개되었을 때 T-6기 4대 편대가 진해기지에서 한국공군의 F-51 전투기 3대 편대를 유도하여 북한군을 기총으로 공격하여 이들을 서북방으로 패주시켰다.⁴⁵⁾ 달아난 적군이 8월 20일 다시 원문고개를 따라 해병대 진지를 침투 공격하게 되자, 공군은 T-6 편대로 F-51 전투기편대의 공격을 유도하여 침투한 북한군을 완전히 격퇴함으로써 한국해병대 통영상륙작전의 성공을 지원하였다. 통영상륙작전은 한국군만으로 최초로 수행한 공군과 해병대의 공지합동작전이었고, 이 작전에서 공군은 해병대에 3회의 근접항공지원을 제공하여 적병 400여명 살상, 적군 야포 10문 및 차량 5대 격파의 전과를 기록하였다.

이후에도 한국공군은 1951년 8월과 12월의 지리산공비토벌작전에서 군·경 합동토벌부대를 T-6기와 F-51 전투기로 근접항공을 지원하였다.⁴⁶⁾ 공군

44) 한국공군은 1953년 2월말에 병력 9,814명에 총 75대의 항공기(F-51 전투기 39대, 기타 항공기 35대) 전력을 보유하게 됨.

45) 증보판, pp. 133~134, 「증언록」, p. 294.

46) 공군은 지리산 공비토벌작전에서 제1차 작전(1951. 8. 17~9. 18)과 제2차 작전(1951. 12. 3~12. 25)에 참가하여 군·경 합동토벌부대를 업호율 80~90%로 지원하였다. 증보판,

의 근접항공지원작전은 공산군이 중동부전선에다 병력을 증강하고 최전선 방어진지를 엄폐호 또는 동굴진지로 개조한 요새 구축을 시작한 1952년 10월 말부터 본격적으로 시작되었다. 사실 공군은 1951년 10월 강릉기지에서 단독 전투출격에 의한 후방차단작전을 진행하면서 아 지상군에 대한 근접항공지원작전을 체계적으로 준비하였다. 한국 공군은 근접항공지원작전을 위한 전술항공통제반 요원 7명의 장교를 선발, 평택기지의 미 제6147전술항공통제전대에 파견하여 1951년 11월부터 실무교육을 받도록 한 후 교육을 이수한 이들 7명이 강릉기지로 복귀하여 다시 한국공군 전투조종사들에게 전술항공통제 교육을 시켰다.⁴⁷⁾ 당시 한국공군의 공지합동작전은 지상군 전투에 대하여 직접 공중에서 항공지원을 하는 것으로서 그 과정은 다음과 같다. 먼저 지상군이 공군에 대하여 공격목표를 요청하고, 이 요청에 따라 T-6 모스키토기가 목표 상공에 이르러 목표물을 확인한 후 기지로 무선으로 연락하여 F-51 전투기를 유도한다. 전투기들이 도착하면 모스키토기는 목표식별용 로켓탄을 발사하고 이탈하고, 이어서 F-51 전투기가 목표인 적의 동굴 요새, 보급물집적소, 포진지 등을 공격하고 그 결과를 모스키토기가 확인하거나 전투기 자체의 사진으로 확인한다.⁴⁸⁾

한국공군의 본격적인 근접항공지원작전은 1952년 10월 28일부터 전개되었는데 강릉기지의 제10전투비행전대가 조종사 31명, F-51 전투기 25대의 전력으로 동부전선의 한국군 제1군단 예하 제5사단과 제11사단에 대한 근접항공지원을 시작한 것이다. 초기의 근접항공지원작전은 동해안의 고성~전선지역 사이에서 집중적으로 감행되었는데 그 이유는 아 지상군 정면의 북한군 제7사단이 아군의 주요 방어진역인 고성 남방 351고지를 중심으로 339, 260, 365고지에 공격을 집중하였기 때문이었다.⁴⁹⁾ 작전 첫날인 10월

pp. 198~199.

47) 선발된 7명의 장교는 위관급 장교로서 영어회화에 능통하였고, 전술항공통제요원 교육과정은 AT-6G기를 30회 탑승하는 실전훈련과정이었다.

48) 참전자 증언(위상규), 『증언록』, pp. 486~490.

49) 351고지 전투를 지원한 한국공군의 T-6모스키토 항공통제기와 F-51 전투기간의 유기적

28일 09:10 오춘목 소령이 지휘하는 F-51 전투기 4기편대가 고성남방 지역에서 적과 대치중인 아 지상군을 지원하기 위해 500파운드 일반폭탄 8발과 로켓탄 16발, 기탄총 4,700발을 가지고 출격하여 적의 참호, 보급품 집적소 등을 폭격하고 적 지상군에 대한 기총공격을 가한 후 10:45시에 강릉기지로 귀환하였다. 이어 11:40시에 김금성 대위가 지휘하는 F-51 전투기 4기편대가 고성지역에 출격하여 지상군작전을 지원한 후 기지로 귀환하였다. 첫 출격에서 8대의 F-51 전투기는 병커 5개소, 참호 2개소, 보급품집적소 15개소를 파괴하였고, 아 지상군 엄호율 90%라는 전과를 올렸다.⁵⁰⁾ 제10전투비행단은 1953년 2월 15일 제10전투비행단이 창설될 때까지 4개월간 근접항공지원작전과 후방차단작전을 병행하여 총 191회의 전투출격을 감행하였는데 이중 98회가 근접항공지원작전이었다.

제10전투비행단이 창설된 1953년 2월 15일부터 휴전이 성립되는 1953년 7월 27일까지 공군은 동해안의 고성으로부터 문동리-금성-금화-철원-판문점으로 연결되는 전선 북방에 1일 평균 30회 이상 출격하여 아 지상군에 대한 근접항공지원작전과 적 보급품을 전선에 도달하기 전에 분쇄하는 후방차단작전에 전력을 집중하였다. 1953년 2월 15일~28일까지 총 193대의 F-51 전투기가 내금강, 연화봉, 고성지구에 출격하였고, 3월에는 총 319대가 전투 출격하여 근접항공지원작전 252회 그리고 후방차단작전 57회를 수행하였다. 4월에는 실제 출격일수 23일간에 512대의 F-51 전투기가 후방차단에 140회, 근접항공지원에 372회를 출격하였다.

제10전투비행단의 전력은 1953년 5월 F-51 전투기 80대로 증강되었고, 5월 중 508회의 전투출격을 통하여 고성·간성·통천지구에 대한 근접항공지원작전과 후방차단작전을 계속하여 적군의 포진지, 동굴, 병커, 산병호, 대공포진지, 보급품집적소 등을 파괴하였다. 6월부터 제10전투비행단은 중부전선의 한국군 제2군단 지역에 대한 근접항공지원작전 임무를 시작하였

인 협동작전은 가장 대표적인 근접항공지원작전이었다.

50) 증보판, pp. 226~228, 특히 p. 224.

는데 6월에 F-51 전투기는 실제 출격일수 12일간 374회에 걸쳐 고성, 창도리, 간성, 금성, 시변리 지구에 출격하여 아 지상군 전투를 지원하였다.⁵¹⁾ 6월 1일부터 7월 27일까지 한국공군은 실제출격일수 22일간에 총 758회를 출격하였고, 이중 666회(79%)를 근접항공지원작전에, 92회를 후방차단작전에 투입함으로써 전쟁의 막바지 단계까지 아 지상군 지원에 전력을 다하였다. 특히 6월 14일과 30일에는 1일 출격회수가 50회를 넘었고, 7월 17일에는 77대의 F-51 전투기가 출격하여 개전 이래 1일 최고출격기록을 수립하였다. 이와 같은 한국군 제1군단 및 제2군단 작전지역에 대한 근접항공지원작전을 수행하는 과정에서 7월 18일 고광수 중위가 동해상공에서 전사하여 6·25전쟁의 마지막 전사조종사가 되었다.

6. 맺는 글

6·25전쟁 기간 중 한국공군은 ‘전쟁 승리를 위한 항공작전’과 ‘공군력 증강’이라는 두 가지 임무를 역동적으로 수행하였다. 그 결과 전쟁 발발 당시 병력 1,897명에 조종사 100여명, 경항공기 22대(L-4 8대, L-5 4대, T-6 10대)의 전력을 보유한 한국 공군은 휴전 당시 병력 11,461명, 항공기 118대(F-51 전투기 78대)의 전력을 보유한 군대로 성장하였다. 개전 당시 한국 공군은 전투기를 단 한대도 보유하지 못하였지만, 북한군 지상군과 T-34 탱크의 남하 공격을 저지하기 위하여 보유한 22대 항공기 전부를 동원하여 15kg 폭탄과 수류탄으로 무장하여 서울 방어 항공작전을 전개하였다. 보유한 폭탄이 모두 소모되자 한국 공군은 전체 항공기를 수원기지과 대전기지로 이동시켜 항공정찰 작전으로 전환하여 아군 지상군의 지연 후퇴작전과 방어 작전을 직접적으로 지원하였다. 한국공군의 전술항공작전은 1950년 7

51) 특히 창도리의 대공포는 한국 조종사들에게 위협적인 존재였다. 『증언집』, p. 478.

월 2일 공군이 북한군 지상군 탱크나 야포를 효율적으로 공격할 수 있는 항공기인 F-51 전투기 10대를 인수하면서 가능해졌다. 이후 한국공군의 항공작전은 F-51 전투기 조종사를 보유한 공군비행단, 제10전투비행전대 그리고 제10전투비행단을 중심으로 전개되었다.

이에 비하여 전쟁 발발 당시의 북한 공군은 한국공군에 비하여 10:1 이상의 압도적인 전력(병력 2,800명, 조종사 약 200명, 항공기 226대)을 보유하여 개전 초부터 한국의 수도권 비행장과 교통시설을 주공격 목표로 하여 공세적 항공작전을 전개하였지만, 우세한 항공전력을 초기에 집중적으로 운용하지 못하고 소규모로 분권적으로 운용하였기 때문에 한국공군이나 아지상군에게 결정적인 타격을 주지 못하였다. 이런 관점에서 북한공군의 초기 항공작전은 후방차단작전이나 근접항공지원작전의 관점에서 작전목표 달성에 실패하였다. 뿐만 아니라 북한공군의 항공전력은 미 극동공군이 북한지역에 대한 공세적 항공작전을 본격적인 시작한지 한 달 만인 1950년 7월 말이 되면 대부분 지상에서 파괴된다. 이처럼 미 극동공군은 8월 첫 주에 이미 한반도에서 절대적인 공중우세를 확보하였고, 따라서 한국공군의 항공작전은 미 극동공군의 완벽한 제공권 장악이라는 전장 환경 하에서 전개되었다는 사실을 인식하지 않으면 안 된다.

북한군에 의하여 서울이 점령된 이후에 전개된 한국공군의 항공작전은 L-형 항공기가 중심이 된 정찰 항공작전과 F-51 전투기 전력이 중심이 된 항공후방차단작전과 근접항공지원작전으로 크게 구분된다. 1950년 7월 6일 대전에서 창설된 공군정찰비행대대는 1951년 5월 공군으로 복귀할 때까지 육군 제1, 2, 3군단을 따라 다니며 적정을 탐지한 항공정찰 정보를 기반으로 아군의 낙동강 방어선 후퇴작전과 북진 공격작전을 직접적으로 지원하였다. 정찰비행대대는 전쟁 중에 항공 정찰 임무뿐만 아니라, 연락 임무 및 전단 대량 살포 등 심리전 작전에도 참가하였다.

한국공군은 F-51 전투기 10대의 전력을 확보한 1950년 7월 이후부터 본격적인 전술항공작전인 항공후방차단작전과 근접항공지원작전을 시작하였

다. 한국공군은 전투기 인수 직후 F-51 전투기 전력으로 전선 후방에서 전선으로 연결되는 적군 후속 제대, 철로 및 도로 등 보급로 그리고 보급품 집적소 등을 공격하는 후방차단작전의 수행을 우선적으로 계획하였으나, 낙동강 방어선의 급박한 전황으로 말미암아 후방차단작전 뿐만 아니라 전선의 적군을 직접 공격하는 임무를 동시에 수행하지 않으면 안 되었다. 따라서 한국공군 F-51 전투기의 후방차단작전 임무는 인천상륙작전이 성공한 9월 23일 이후에야 실질적으로 가능하였고, 임무 수행 형태는 미 제6146기지부대 미군조종사와 합동으로 출격하는 작전 단계와 한국공군 단독작전의 단계로 구분된다. 한국공군의 본격적인 후방차단작전은 1951년 10월 제10전투비행전대가 강릉기지로 전개되어 동부전선 지역을 중심으로 수행되었다. 제10전투비행전대의 후방차단작전 임무는 한국군 제1군단 전면의 원산에서 동부전선에 이르는 북한군 보급로를 차단하는 것으로서 철도, 도로, 주요 보급기지 및 교량이 주요 공격 목표였다. 동부전선 지역에서 전술 후방차단 작전을 성공적으로 수행한 제10전투비행전대는 1951년 12월부터 평양-원산 이남의 중부 및 서부전선 지역으로까지 후방 차단작전의 범위를 확대하여 사리원, 황주 지역의 적 보급물 집적소, 철도, 포진지를 항공 공격하였다. 이 시기의 대표적인 작전으로는 1952년 1월 15일 평양 동쪽의 승호리 철교 차단작전과 동년 8월 29일의 평양 폭격 작전을 들 수 있다.

한국공군은 1950년 8월 한국 해병대 통영상륙작전과 1951년 8월과 12월의 지리산 공비 토벌작전에서 T-6모스키토 항공통제기와 F-51전투기 간의 유기적인 협동 작전으로 근접항공지원 작전을 성공적으로 수행하였지만, 본격적인 근접항공지원작전은 1952년 10월말 동부 전선의 한국군 제1군단에 대한 지원으로부터 전개되어 아군 지상군 정면에 위치한 적의 참호, 동굴 요새, 보급물 집적소, 포진지 등을 주로 공격하였다. 이 시기 대표적인 작전으로는 고성 남방 351고지 전투에 대한 근접항공지원 작전이었다. 1953년 6월부터는 중부전선의 한국군 제2군단 지역에 대한 근접항공지원작전 임무를 수행하여 지상군 엄호율 90% 이상의 전과를 올렸다.

이상을 종합해 볼 때, 한국공군은 1952년 가을 이전에는 F-51 전투기로 후방차단작전을 우선적으로 수행하였고, 이후에는 근접항공지원작전을 중점적으로 수행하였다.

(원고투고일 : 2006. 4. 10, 심사완료일 : 2006. 6. 5)

주제어 : 항공작전, 제공권, 항공정찰, 항공후방차단, 근접항공지원작전

K C I

<ABSTRACT>

The Air Operations of the ROKAF in the Korea War
(June 1950~July 1953)

Lee, Myoung-hwan

Throughout the Korea War, ROKAF actively carried out the two missions 'Air Operation' and 'Air Force Strengthening.' As a result, the actual strength of the ROKAF that possessed only approximately 100 pilots, 22 lightweight aircraft(eight L-4s, four L-5s, and ten T-6s) with a total force of 1,897 personnel in June 1950 had grown to 118 aircraft(78 F-51) 11,461 personnel in July 1953.

At the beginning of the War, even though ROKAF didn't possess only one fighter, it decided to employ all twenty-two of its aircraft loaded with grenades and 15 kilogram bombs to try and halt the advance of the NKPA ground forces and T-34 tanks southward. Since the ROKAF was out of ammunition, it transferred all aircraft into Suwon and Dajeon Air Bases and reverted to reconnaissance mission to support retreat tactics and defence operation of ROKA's ground forces.

ROKAF's Tactical Air Operation was not possible until the reception of the ten F-51 Fighters on 2 July 1950 that could attack tanks or artilleries effectively. Since then, ROKA's air operation was performed driven by the 10th Tactical Wing Group and the 10th Fighter Wing.

In contrast, by the time the War broke out, the North Korean Air Force(NKFA) held a more than 10-1 advantage(approximately 200 pilots and 226 aircraft with a total of 2,800) over the ROKAF. NKFA began its Air

Operation, targeting air bases and transportation facilities but its failure to concentrate its superior air power resulted in only minor damage on the ROKAF and ground forces.

From the Air Interdiction or Close Air Support(CAS) Operation concept, the NKAF's initial air operation failed to achieve the goals. In addition, most of the NKAF air power was destroyed in late July 1950, only a month later when the USAF's Far East Air Force(FEAF) officially performed air assaults on the NK areas. The FEAF already acquired air superiority in the Korean Peninsular in late July, thus it should not be overlooked that ROKAF's air operation was carried out under the battlefield environment of the FEAF's air supremacy and dominance.

This paper analyzed ROKAF's air operations: the Seoul air defence operation, L-type aircraft reconnaissance operation, the F-51 fighter Air Interdiction and the CAS operation from June 1950 to July 1953.

The reconnaissance SQ, founded on 6 July 1950 in Daejeon, directly supported the ROK Army through air reconnaissance information. Besides, it performed liaison mission and airborne mass flyers.

ROKAF initiated the Air Interdiction and CAS operation with ten F-51 fighters in July 1950. But the active Air Interdiction operation was performed in the East Front in October 1951. The aim of this operation was to halt the supplies of NKPA from Wonsan to the East Front and the targets of air strike were rails, bridges and supply spots. As a successful result of Air Interdiction operation, this air operation was enlarged into the Middle and West Front in December 1951.

ROKAF performed CAS operation in August 1950 in the Landing Operation of ROK Marine Corps in Tongyoung with T-6 Mosquitoes and F-51 fighters. The active CAS operation, however, was deployed in late October 1952, supporting the 1st Corps of ROK Army in the East Front. The targets of this operation were trenches, cave fortresses, artillery spots located right in front of the 1st Corps of ROK Army.

To sum up, ROK's tactical air operations from June 1950 to July 1953, that is, L-type aircraft reconnaissance operation and F-51 fighter Air Interdiction and CAS operations were very successful.

Key Words : Air Operation, Air Supremacy, Air Reconnaissance, Air Interdiction,
Close Air Support(CAS) Operation

K C I