

## 공군의 창설과 발전

李 明 煥\*

1. 머 리 말
2. 전술공군체제 수립기(1945~1960)
3. 전술공군체제 발전기(1961~1990)
4. 전략형 공군 도약기(1991~2008)
5. 맺 음 말

### 1. 머 리 말

대한민국 공군은 1949년 10월 1일 육군으로부터 독립하여 창설되었다. 공군의 창설과 함께 대한민국 국군은 비로소 현대전쟁 수행의 핵심전력인 지상전력, 해상전력 그리고 공중전력을 제대로 구비하게 되었다. 공군은 창설 이후 지속적인 발전을 거듭하여 건국 60주년을 앞둔 현재 전략형 공군으로 발돋움하여 항공우주군을 지향하고 있다. 특히, 안보의 최전방 보루로서 최첨단 과학기술전력을 바탕으로 '대한민국의 하늘을 지키는 가장 높은

힘'이라는 국가안보적 사명을 위하여 노력을 다하고 있다.

민족사적 관점에서 고찰해볼 때, 1949년 10월 공군의 창설은 독립 정신을 계승하였다고 할 수 있다. 일본 제국주의 침략세력에 맞서 독립군 공군을 창설하고자 하였던 대한독립군과 광복군 정신의 위대한 승리이자 소중한 결실이기 때문이다. 일제시대 해외에서 활동하던 항공인들은 1945년 8월 15일 일본이 항복하자 국내로 들어와 각종 항공단체를 설립하여 활동하였다. 이들 항공인들은 공군 창설을 위하여 공동의 노력을 경주하고자 각종 항공단체를 통합하여 한국항공건설협회를 설립하였다. 새로이 통합·설립된 한국항공건설협회는 미국 군정청과 공군의 창설을 협의하였다. 협의결과, 국군부대 내에 별도의 항공부대를 창설하기로 하여 1948년 5월 5일 경기도 수색에서 항공부대가 통위부 직할부대로 설립된다. 항공부대를 기반으로 마침내 1949년 10월 대한민국 공군이 창설되었다.

6·25전쟁 발발은 초창기 공군에 지대한 영향을 미쳤다. 공군은 6·25전쟁의 전 기간 동안 공산군의 도발을 저지·격퇴하는 '항공작전'을 수행하는 동시에 전술공군체제로의 '공군력 건설'을 병행하였다. 휴전협정이 체결된 이후부터 1960년대 초까지는 북한 공군의 급속한 전력 팽창에 대응하면서 전력의 제트화와 전술공군체제 수립에 집중하였고, 1970년대에는 공중전력의 초음속화와 전술공군체제 발전에 주력한 것이다. 1980년대에 들어와서는 '국가방위의 핵심전력'으로 전술공군체제를 안정적으로 운용하는 데에 성공하였고, 1990년대 이후에는 전술공군의 수준을 뛰어넘어 전략형 공군인 '항공우주군'으로의 도약을 도모하고 있다.

본고에서는 공군 60년 역사를 '전술공군체제'에서 '전략형 공군체제'로의 발전이라는 패러다임으로 분석하려고 한다. 공군의 발전 과정을 시기적으로 세 부분으로 구분하여 첫 단계인 전술공군체제 수립기(1945~1960)에서는 공군창군에서 6·25전쟁을 거쳐 공군작전사령부가 창설되는 과정을, 두 번째 단계인 전술공군체제 발전기(1961~1990)에서는 공군전력의 초음속화 과정과 공군전력의 안정적 운영을, 세 번째 단계인 전략형 공군 도약

\* 공군사관학교 교수

기(1991~2008)에서는 걸프전 이후 추진하고 있는 21세기의 전장환경에 부합하는 공군력의 패러다임 변혁과정을 '항공우주군'의 틀로 분석하였다. 각 단계별로 해당시기의 항공전력 증강 과정을 중심으로 분석하고 시기별로 항공작전을 지원하기 위한 군수체계와 교육훈련 발전을 부가하여 서술하였다.

## 2. 전술공군체제 수립기(1945~1960)

### (1) 공군의 창군

대한민국 공군은 1919년 3·1독립만세운동으로 건립된 상해 대한민국 임시정부의 무장독립전쟁 정신을 계승하고, 1948년 8월 15일에 수립된 대한민국 정부의 기본이념인 자유민주주의의 실현을 통한 조국의 평화적 통일에 기여하고자 1949년 10월 1일 육군으로부터 독립하여 창군되었다. 따라서 1949년 10월 대한민국 공군의 창군은 상해 임시정부를 중심으로 전개되었던 독립전쟁을 위하여 공군력을 보유하겠다는 간절한 염원과 1945년 8월 해방 이후 독립국가의 자주권을 수호하려는 강력한 의지가 상호 결합된 것으로 볼 수 있다. 상해 임시정부는 장차 일본과의 독립전쟁에 대비하여 무관학교를 개교하였을 뿐만 아니라, 비행사의 양성에도 많은 노력을 기울였다. 상해 임시정부에서 현대전에서의 공군력의 필요성을 주장하면서 독립군 공군의 창설을 위하여 헌신하였던 사람은 군무부 초대총장이었던 노백린 장군과 광복군 총무처장이었던 최용덕 장군이었다.<sup>1)</sup>

노백린(盧伯麟) 장군(1875. 1. 10~1926. 1. 22)은 1919년 4월 17일 독립

신문을 통하여 “앞으로 전쟁의 승패는 육군보다 하늘을 지배하는 공군력이 좌우할 것이고, 공군력에 의해서만 세계를 제패할 수 있다”는 시대를 앞선 항공력에 대한 신념을 발표하였다. 이와 같은 확신에서 장군은 독립전쟁을 위한 한국인 비행사 양성을 위하여 미국으로 건너가 1920년 2월 20일 캘리포니아주 북부에 위치한 윌로우스(Willows)에 대한민국의 국방사와 항공사에 길이 빛날 「윌로우스 독립군 비행사 양성소」를 설립하였다.<sup>2)</sup> 노백린 장군은 현지 교포들의 재정지원으로 훈련용 비행기 2대를 구입하고 한국인 비행사 6명(장병훈·오립하·이용선·이초·이용근·한장호)을 교관단으로 초빙하여 비행학교를 운영함으로써 1920년 7월에 25명, 1922년 6월에 41명, 그리고 1923년에는 41명의 졸업생을 각각 배출하였다. ‘윌로우스 독립군 비행사 양성소’는 안정적인 예산지원이 안되어 단기간만 운영되었지만, 대한민국 공군의 태동기 역사로서 큰 의미를 지닌다고 할 수 있다.

한편, 최용덕(崔用德) 장군(1898. 9. 19~1969. 8. 15)은 일찍이 중국에 망명하여 중국군의 조종사가 되었고, 중국 공군부대의 주요 보직인 공군기지사령관·공군기지 학교장 등을 역임하였다. 특히 그는 조국에서 3·1독립만세운동이 발발하자 중국 군대를 떠나 한동안 독립운동에 투신하였고, 중국군에 다시 복귀한 이후에는 직책을 이용하여 임시정부와 독립군에 대한 항공수송을 적극적으로 지원하였으며, 뜻있는 한국 청년들의 중국 군관학교와 항공학교 입학을 적극적으로 주선하였다. 최용덕 장군은 1940년 11월 1일 광복군 총사령부 총무처장에 보임되자, 중국군·미군과 협의하여 광복군 소속의 비행대를 창립하는 계획을 추진하였다.<sup>3)</sup> 특히 최용덕 장군은 1943년 8월 광복군 공군설계위원회를 설치하여 대일 독립투쟁에 참전할 한국인 조종사를 양성하기 위하여 필리핀에 한국과 미국이 합동으로 공군훈련소를 설립할 것을 협의하였으나 일본이 조기에 무조건 항복함으로써 그 결실을

2) 한국독립운동사연구소, 『노백린의 생애와 독립운동』(독립기념관, 2003), pp. 143-156.

3) 이윤식, 『항공독립운동과 대한민국 공군의 아버지 창석 최용덕의 생애와 사상』(공군교재창, 2007), pp. 179-183.

1) 공군사관학교, 『공군사관학교 50년사(1949~1999)』(공군교재창, 1999), pp. 27-32.

보지 못하게 된다.<sup>4)</sup> 대한민국 공군의 창군은 이 원대한 계획이 수립된 지 여섯 해가 지난 1949년이 되어서야 비로소 실현되었다.

조국이 해방된 후 국내외 항공분야에서 종사하였던 항공인들은 미 군정 체제하에서 민간차원의 항공단체를 결성함으로써 향후 공군 창설로 연결될 기반을 조성하게 된다. 항공인들은 1단계 계획으로 1946년 8월 10일 최용덕을 위원장으로 하는 '한국항공건설협회'를 조직하였으며, 이 단체를 중심으로 남한 내의 항공계 인사들을 규합하여 500여 명의 항공종사자 명부를 작성하였다.<sup>5)</sup> 민간단체인 '한국항공건설협회'는 본격적인 활동을 시작하면서 항공부대 창설을 위한 2단계 계획인 미 군정청 당국과의 협의에 착수하였다. 군정청과 협의업무를 담당한 사람은 당시 통위부 정보국장 대리에 보임된 김영환(金英煥)이었다. 그는 미국 고문관인 프라이스 대령과 공군창설을 위한 사안들을 구체적으로 논의하였다. 이와 같은 논의과정 중에 1948년 봄 군정청 당국은 항공계 지도자급 인사들에게 조선경비대 보병학교 입학과 미국식 군사훈련 이수를 제안하였고, 당대 항공계의 최선임자인 최용덕이 군정청의 제안을 수용함으로써 같은 해 4월 1일 항공부대 핵심 창설 요원인 최용덕·김정렬·장덕창·박범집·이근석·김영환·이영무 등이 보병학교에 입학하게 된다. 이들은 보병학교에서 1개월간 교육훈련을 마치고, 이어서 5월 1일 태릉의 조선경비사관학교에서 장교후보생으로 2주간의 교육을 받은 후 소위로 임관하여 공군창설의 모체가 되는 항공부대의 간부요원으로 활동하게 된다.<sup>6)</sup>

4) 최용덕은 공군설계위원회가 활용할 수 있는 중국 내의 비행사와 기지사 명단을 다음과 같이 제시하고 있다. 비행사: 최용덕(崔用德)·이영무(李英茂)·정재섭(鄭再燮)·최철성(崔鐵城)·권기옥(權基玉, 여), 기지사: 김진일(金震一)·장성철(張聖哲)·손기종(孫基宗)·이사영(李士英)·염온동(廉溫東)·왕영재(王英在).

5) 500여 명의 항공계 인사 중에 조종사는 90여 명이고, 나머지는 정비·통신·기상 분야에서 활동하였던 사람들이었다. 90여 명의 조종사는 중국 출신이 20여 명, 민간 항공인이 40여 명, 나머지는 일본군 항공대 출신으로 구성되어 있었다. 김정렬, 『김정렬 회고록』(을유문화사, 1993), pp. 86-87.

6) 공군본부, 『공군사 제1집(1949~1953)』(공군교재창, 1962), 공군본부, 『공군사 제1집 증

공군창설의 모체가 되는 항공부대는 통위부의 직할부대로서 1948년 5월 5일 경기도 수색에서 조선경비대 제1여단사령부 내에 창설된다.<sup>7)</sup> 또한, 항공 간부인 최용덕이 항공부대의 제2대 부대장으로 보임(1948. 7. 9)되면서 후일 공군 창군으로 이어지는 항공병과 기반확대 작업인 항공병 모병과 미 군으로부터 항공기 인수가 본격적으로 추진된다. 특히 대한민국 정부 수립 후 육군과 해군이 1948년 9월 각각 개칭되고, 국회에서 국군조직법에 관한 초안을 작성하는 과정에서 항공간부들은 공군독립의 필요성을 강력하게 주장하였다. 공군독립 필요성은 국방장관 등 정부 고위층에까지 공감대가 형성되어 있었지만, 미 군사고문단과 군 지휘부 중 일부가 공군의 독립에 반대하는 의견을 제시하기도 하였다.<sup>8)</sup> 그 결과 양자 간의 절충안이 채택되어 공군독립의 문제를 해결하였는데, 국군조직법 제23조에 유보조항을 두어 육군의 항공병을 필요한 시기에 공군으로 독립할 수 있도록 한다는 것이었다. 법령은 11월 30일 국회에서 인준되어 공포되었다.<sup>9)</sup>

이후 항공 간부들은 1949년 1월 육군항공사령부 조직을 개편하여 예하에 항공사령부 본부, 항공기지부대, 항공비행부대 그리고 항공사관학교와 여자항공교육대를 편성함으로써 공군으로 독립할 수 있는 기반을 확충하였다. 1월 14일 독립하게 될 공군의 간부 양성을 위한 항공사관학교가 김포에 설립되어 6월 10일 제1기 항공사관후보생 97명이 입학하였고, 2월 15일에는 여자항공교육대가 창설되어 제1기 여자 항공병 15명이 입대하였다.<sup>10)</sup> 특

보관(1949~1953)』(공군교재창, 1991), p. 43. 군사편찬연구소, 『건군사』(정문사, 2002), pp. 224-226.

7) 공군본부, 『공군일지』(1948~1953), 1948년 5월 5일. 항공부대의 창설에서 공군이 창군되기까지 부대명칭의 변경은 다음과 같다: 항공부대(1948. 5. 5)-항공기지부대(1948. 7. 9)-항공기지사령부(1948. 7. 27)-육군항공사령부(1948. 12. 1)-공군(1949. 10. 1).

8) 신성모 국방장관과 손원일 해군 총참모총장은 공군독립에 찬성하는 입장을, 미군사고문단장 로버트 준장(W. Roberts)과 채병덕 육군총참모장은 공군독립에 반대하는 입장을 취하였다.

9) 『국군조직에 관한 법령』(법률 제9호, 1948. 11. 30).

10) 『공군사 제1집 증보판(1949~1953)』, pp. 46-47. 『공군사관학교 50년사(1949~1999)』,

히, 항공사관학교장인 김정렬은 1949년 4월 항공(航空)의 경종(警鐘)이라는 계몽성 책자를 저술하여 공군독립의 당위성을 대내외적으로 역설하여 공군 독립의 분위기를 더욱 키워갔다.<sup>11)</sup> 마침내 대한민국 정부는 육군항공사령부를 육군으로부터 분리하여 공군을 독립시켰다. 대통령령 제254호, 공군본부직제(空軍本部職制)를 발표하여 1949년 10월 1일 공군을 창설한 것이다. 창설 당시 공군의 전력은 병력 1,100명에 연락임무용 항공기인 L-4/5 20대에 불과했다.

## (2) 6·25전쟁기의 공군작전

공군은 창군 이후 북한 공군의 전력증강과 관련하여 북한 공군과 최소한의 균형을 이룰 수 있도록 미국에 F-51 전투기 지원을 요청하였지만 6·25전쟁이 발발하기까지 이 요구는 수용되지 않았다.<sup>12)</sup> 이에 공군은 최소한의 항공전력을 확보하기 위해 항공기 헌납운동을 전개하였다. 국민들이 헌금한 돈으로 고등훈련기인 T-6 항공기 10대를 구매하여 1950년 5월 14일 여의도 기지에서 이들 항공기를 전국기로 명명하는 의식을 거행하게 된다. 이처럼 힘겨운 공군력 증강 노력에도 불구하고 6·25전쟁 발발 당시에 공군은 병력 1,897명에 조종사 100여 명, 경항공기 22대(L-4 8대, L-5 4대, T-6 10대)의 전력만을 보유하고,<sup>13)</sup> 북한 인민군이 보유한 T-34 탱크를 파괴할 수 있는 전술항공기는 단 한 대도 보유하지 못하였다. 따라서 공군은 6·25전쟁기간 중에 '전쟁 승리를 위한 항공작전'과 '공군력 증강'이라는 두 가지

p. 41. 공군군역사기록관리단, 『공군여군사』(공군교재창, 2006), p. 36.

11) 『항공의 경종』은 1949년 4월 김정렬이 북한군의 남침 가능성을 경고하고 공군 독립의 필요성을 절박하게 호소한 책자이다. 『김정렬 회고록』, pp. 331-353.

12) 『공군사 제1집 증보판(1949~1953)』, pp. 55-56.

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

임무를 병행하여 수행하지 않으면 안 되었다. 공군의 실질적인 전술항공작전은 전쟁 발발 이후 F-51 전투기 10대를 인수하게 된 1950년 7월 2일 이후부터 가능하였다. 공군의 독립적인 항공작전은 F-51 전투기 조종사를 집중적으로 양성한 후, 강릉기지의 제10전투비행전대를 중심으로 단독 전투 출격을 시작한 1951년 10월 이후부터 본격화되었다.

6·25전쟁 기간 공군이 전개한 항공작전은 전쟁 초기의 정찰항공작전과 F-51 전투기 도입 후 본격화한 항공후방차단작전 및 근접항공지원작전으로 구분될 수 있다. 공군은 전쟁이 발발한 6월 25일 10시에 여의도기지 내 비행단에 공군작전지휘소를 설치하였고, 오후부터 T-6 및 L-4/5 항공기 22대를 동원하여 개성, 문산 방면과 의정부, 포천, 동두천 방면 그리고 춘천 방면으로 출격하여 15kg 폭탄을 후방석의 관측사가 손으로 북한군 전차나 차량에 투하하였다.<sup>14)</sup> 하지만 북한 지상군에 대한 폭격작전도 한국공군이 보유하고 있던 274개의 폭탄이 6월 27일까지 전량 소모됨에 따라 더 이상 계속할 수 없었다. 이에, 6월 28일부터는 정찰 항공작전과 연락작전으로 전환하여 지상전투의 상황을 정찰한 후 육·해·공군합동작전지휘소에 보고하였다. 공군은 7월 6일 대전기지에서 정찰비행대대(L-5 2대, L-4 3대, T-6 2대)를 창설하여 지상군 방어작전을 직접 지원할 것을 결정하게 된다. 정찰비행대대는 작전기지를 김천, 영천 등으로 이동하여 낙동강 방어작전을 지원하였다. 인천상륙작전 이후에는 유엔군이 북진함에 따라 정찰비행대대를 10월 17일 정찰비행전대로 편성하여 육군의 제1, 제2, 제3군단에 각각 정찰비행대를 파견하여 항공정찰, 포병 관측, 공격 목표물 유도 및 연락 임무 등을 지원하였다. 이처럼 공군 정찰비행전대는 1951년 5월까지 지상군 작전을 지원하였으나, 육군이 육군항공대를 창설함에 따라 항공정찰 및 연락 임무를 육군에 이관하고 공군 사천기지로 복귀하여 공군 조종사 양성 임무를 전담하게 되었다.<sup>15)</sup>

14) 『공군사 제1집 증보판(1949~1953)』, pp. 109-110. 공군본부, 『6·25전쟁 증언록(L4/5 및 AT-6 출격상황)』(2002), pp. 129-143.

1950년 7월 2일 한국공군은 미 극동공군으로부터 10대의 F-51 전투기를 인수하면서 새로운 차원의 항공작전을 시작할 수 있게 된다.<sup>16)</sup> F-51 전투기는 북한 인민군 T-34 전차를 공격할 수 있는 5인치 로켓포와 250kg 폭탄을 투하할 수 있는 전술기였기 때문이다. 나아가 F-51 전투기를 보유한 공군은 인민군 후방지역에서 전선으로 연결되는 인민군 후속제대, 철로·도로 등 보급로, 보급품 집적소 등을 직접 공격하는 항공후방차단작전이 가능해졌다. 한국공군의 F-51 전투기는 7월 3일부터 대구기지에서 전투출격을 시작하였고, 7월 13일부터 한·미 공군 합동출격이 이루어졌는데,<sup>17)</sup> 합동출격의 경우 미 공군 조종사가 편대장이 되고 한국공군 조종사들이 요기가 되어 출격을 하였다. 한·미 합동 후방차단작전은 1951년 10월 한국공군의 제10전투비행전대가 강릉기지에서 단독 전투출격을 하기 전까지 계속되었다.<sup>18)</sup>

한국공군은 8월 29일부터 9월 6일까지 미 제5공군의 작전태세검열(ORI)을 수검한 결과 전투능력이 높게 평가되어 단독 전투출격작전을 수행할 수

- 15) 제1군단 파견 정찰비행대는 5월 17일에, 제2·3군단 파견 정찰비행대는 5월 29일에 각각 대구기지로 복귀하였다.
- 16) 전쟁이 발발한 6월 25일 공군 지휘부와 한국 정부는 맥아더 사령부와 미국무성에 한국공군에 대한 F-51 전투기의 지원을 요청하였고, 미국은 6월 26일 한국공군에 대한 F-51 전투기 10대의 지원을 결정하였다. 이에 공군은 T-6 조종 경험이 있는 10명의 조종사(이근석 대령, 김영환 중령, 장성환 중령, 김신 중령, 박희동 대위, 강호륜 대위, 정영진 중위, 이상수 중위, 김성룡 중위, 장동출 중위)를 선발하여 일본의 미군기지로 파견하였다. 『공군사 제1집 증보판(1949~1953)』, pp. 119-122.
- 17) 『공군사 제1집 증보판(1949~1953)』, p. 123. 두 번째 전투 출격일인 7월 4일 시흥 상공에서 인민군 전차를 목표로 기총사격을 하며 급강하 공격을 하던 이근석 대령의 F-51 전투기가 인민군의 대공포화에 피탄되어 이근석 대령이 전사한 후 조종사 전력보호를 위하여 미군조종사와 합동출격조치를 하게 된다.
- 18) 합동출격 초기에 한국공군 조종사들은 대구기지에 파견된 헤스(D. Hess) 소령이 지휘하는 보우트-원(Bout-One) 부대 미군 조종사들과 함께 출격하였다. 미 제5공군은 7월 31일 보우트-원 부대를 해체하고 미 제6146기지부대를 창설하여 한국공군에 대한 전투비행훈련을 지원하였고, 이 부대는 1951년 5월 이후 공식적으로 한국공군지원단(Korean Advisory Group)이 된다.

있게 되었다.<sup>19)</sup> 1951년 9월 28일 제10전투비행전대의 전력(F-51 전투기 12대, T-6 1대 및 275명의 병력)이 강릉기지로 전개하였는데, 제10전투비행전대의 항공작전 임무는 한국군 제1군단 전면인 원산에서 동부전선에 이르는 북한군 보급로를 차단하는 것으로 철도, 도로, 주요 보급기지 및 교량이 주요 공격목표였다.<sup>20)</sup> 전쟁기간 중 한국공군은 총 1,427회의 항공후방차단작전을 수행하였고, 그중에서 가장 성공적인 사례는 1952년 1월 15일에 평양 동쪽 10km 지점에 위치한 승호리 철교를 폭파한 작전이었다.<sup>21)</sup>

한편, 공군의 본격적인 근접항공지원작전은 1952년 10월 28일부터 시작되었다. 강릉기지의 제10전투비행전대는 동부전선의 한국군 제1군단에 대한 근접항공지원을 시작하여 작전영역을 중부전선의 한국군 제2군단으로 확대하였고, 대표적인 근접항공지원작전은 인민군 제7사단과 접전을 전개한 동해안 고성 남방 351고지 전투에 대한 근접항공지원작전이었다.<sup>22)</sup> 제10전투비행전대는 1953년 2월 15일 제10전투비행단으로 창설되면서 근접항공지원작전 임무에 더 큰 비중을 두었고, 전쟁 말기 간성, 금성, 시변리 지구에 출격했던 F-51 전투기들은 90% 이상의 지상군 엄호율을 기록하였다.<sup>23)</sup>

- 19) 검열 내용은 한국 조종사들의 비행훈련 및 공중작전 능력 평가, 후방지원 능력 평가 등으로 이루어졌고, 후방차단작전 능력을 평가하기 위하여 8월 29일과 9월 1일에는 해주의 적 보급로와 철로에 대한 공격을 미군 조종사와 함께 하였다.
- 20) 『공군사 제1집 증보판(1949~1953)』, p. 193. 1951년 10월 11일 08시 55분에 제10전투비행전대장 김영환 대령이 지휘하는 F-51 전투기편대(2번기 이기철 중위, 3번기 윤응렬 대위, 4번기 Largro 대위)가 이륙함으로써 한국공군 단독의 후방차단작전이 시작되었다.
- 21) 승호리 철교는 대동강 지류인 남강의 철교로 군수물자를 중·동부전선으로 수송하는 적 후방보급로의 요충지였다. 한국공군은 8,000피트 고도에서 강하하여 3,000피트에서 폭탄을 투하하고 이탈하는 폭격전술을 4,000피트에서 강하하여 1,500피트에서 폭탄을 투하하는 초저공 폭격전술을 시도하였다. 『공군사 제1집 증보판(1949~1953)』, pp. 205-209. 『증언록』(김신, 김두만, 옥만호, 윤응렬), pp. 443-449.
- 22) 『공군사 제1집 증보판(1949~1953)』, pp. 239-241. 351고지 전투를 지원한 한국공군의 T-6모스키토 항공통제기와 F-51 전투기간의 유기적인 협동작전은 가장 대표적인 근접항공지원작전이었다.
- 23) 전쟁 막바지인 1953년 6월~7월 한국공군 전투 출격 총 758회 중 666회(79%)가 근접항공차단작전이었다.

근접항공지원작전은 동부전선에서 한국군 제1군단을 대상으로 시작하여 곧 중부전선의 한국군 제2군단으로 확대되었기 때문에 근접항공지원작전 임무는 전쟁 말기 공군의 중요한 전투출격이 되었다. 근접항공지원작전의 범위가 점차 확대됨에 따라 공군은 1953년 2월부터 전술항공통제반(TACP) 요원을 춘천기지(K-47)에 주둔하고 있는 미 제6147전술항공통제전대에 파견하여 아군 지상군에 대한 근접항공지원작전을 효율적으로 수행하도록 하였다.

이처럼 6·25전쟁 기간 중 한국공군은 항공작전 수행과 공군력 증강이라는 두 가지 임무를 역동적으로 완수하였다. 그 결과 전쟁 발발 당시 병력 1,897명에 조종사 100여 명, 경항공기 22대의 전력을 보유했던 한국 공군은 휴전 당시 병력 11,461명, 항공기 118대(F-51 전투기 79대), 2개의 비행단(제10전투비행단/강릉, 제1훈련비행단/사천)의 전력을 보유한 상당한 군대로 성장하였다. 그러나 이미 제트항공기 전력을 구비한 북한 공군의 전력에는 크게 미달하는 실정이었다. 따라서 휴전 후 공군의 당면과제는 공군전력을 조기에 제트화하는 것이었다.

### (3) 제트전술기의 도입과 전술공군체제

한국 공군은 6·25전쟁 중인 1952년 4월부터 공군력 증강 3개년 계획을 본격적으로 추진하였다. 공군력 증강 추진계획에는 두 가지 배경이 있었는데, 대외적 배경은 당시 북한 공군 전력의 비약적인 증강이었다. 1951년 여름 북한공군 총사령부는 MIG-15 제트기 1개 사단(약 90대)을 포함한 3개 전투기사단(MIG-15, LA-9, YAK-18, YAK-11 등 전투기 총 455대)을 보유하고 있었다.<sup>24)</sup> 대내적인 배경은 1951년 말까지 우리 육군이 미국의 군사원조에 힘입어 완전편성 10개 사단을 보유한 사실이었다. 당시에 강릉기지

24) 공군본부, 『공군사 제2집(1953. 7. 27~1957. 12. 31)』(공군교재창, 1964), p. 67.

의 제10전투비행전대밖에 전투비행부대를 보유하지 못한 공군은 10개 육군사단의 지상작전을 효율적으로 지원하는데 최소한 10개의 전투기 대대가 필요하다고 판단하였다.

이와 같은 상황에 직면하여 공군 총참모장 김정렬 소장은 1951년 11월과 12월에 기자회견을 통하여 공군 전력증강의 긴급성을 여론에 호소하고,<sup>25)</sup> 1952년 4월 1일 공군력을 확장하기 위한 3개년 계획에 착수하였다. 계획안에 따르면 공군은 계획이 완결되는 1955년 3월 말까지 인원을 23,700명으로 증원하고, 매년 100대씩 항공전력을 증강하여 1955년 3월 말에는 제트전술기인 F-84 300대를 보유한 4개 전투비행단을 창설하는 것이었다.<sup>26)</sup> 공군확장 3개년 계획안은 1952년 5월 16일 국무회의에서 의결되었지만, 미 극동공군 사령부와 미 공군성은 한국 공군의 계획안에 대한 승인을 유보하면서 한편으로 한국 공군에 대한 F-51 항공기의 추가 지원을 통보하고 다른 한편으로 1952년 8월 15일부로 한국 공군에 대한 미 고문단의 설치를 인가하였다.<sup>27)</sup>

휴전이 성립한 후 공군은 공군력 증강의 기본목표를 첫째, 전술항공기의 제트화와 공수능력을 구비한 비행부대의 창설, 둘째, 전술요격 관제능력의 구비, 그리고 독자적인 창정비 능력 확보와 보급행정체계의 수립 등으로 설정하고 공중방어 임무를 수행해 나갈 수 있는 기초역량 확보에 노력하였다. 특히 공군력 확장 3개년 계획의 핵심인 한국 공군 전술기의 제트기 전환은 1954년 3월부터 한·미 공군 간에 본격적으로 논의되어 같은 해 11월 29일 회의에서 최종적으로 한국 공군에 1개 제트전술기 비행단 창설과 C-46 수송기 공급이 쌍방 간에 합의되었다. 이와 같은 한·미 공군 간의

25) 「3개년계획으로 공군 대확장」(1951. 12. 27, 공군본부 기자회견), 공군본부, 『역대참모총장 연설문집 1(제1대~5대)』(1982, 공군 교재창), pp. 100-101.

26) 『공군사 제2집(1953. 7. 27~1957. 12. 31)』, pp. 87-88. 공군은 3개년 계획을 추진하기 위한 특별위원회를 구성하였고, 위원회에 대령 신상철, 소령 박충훈, 소령 김선직, 소령 이만갑 등이 임명되었다.

27) 『공군사 제2집(1953. 7. 27~1957. 12. 31)』, p. 89.

회의결과에 따라 한국 공군은 1954년 하반기부터 제트기 조종사와 정비사에 대한 기종전환 교육을 본격적으로 시행하였다. F-86 전투기 조종사 기종 전환훈련을 위하여 10명의 장교가 미국 공군기지에 파견되었고, 정비사 교육은 대구기지(K-2)에서 미 극동공군의 지도로 F-86 및 T-33 정비사 제트전환 교육이 실시되었다. 이처럼 제트기 전력화 계획에 따라 1955년 수원기지의 공군 제10전투비행단은 미 공군으로부터 F-86F 14대와 T-33 9대를 인계받아 공군 최초의 제트전술기를 보유하게 되었고, 이어서 1956년에는 F-86F 68대를 추가로 인수하여 1956년 4월 1일 제10전투비행단은 제트기 전력화를 완료하였다.<sup>28)</sup> 또한 공군은 제10전투비행단이 제트전술기로 전환되는 과도기 기간에 재래식 전술기인 F-51을 효율적으로 활용하기 위해서 1955년 10월 15일 대구기지에 제5혼성비행단을 창설하여 1957년 6월까지 운영하였다. 제5혼성비행단은 제10전투비행단과 제1훈련비행단이 이관한 F-51을 3개 비행대대로 편성하여 공지합동작전과 고급 비행훈련을 시행하였으며, 동시에 C-46 수송기 17대로 제5공수전대를 창설하여 공수업무를 시작하였다.<sup>29)</sup>

공군 전술기로 F-86 제트기 도입이 결정되자, 공군은 제트기로 구성된 항공전력을 지원하는 체제구비에 착수하였다. 1954년 11월 한·미 공군회의에서는 한국 공군이 전술요격관제 능력을 구비하는 문제와 향후 공군 레이다망 운영계획을 중요한 의제로 다루었다. 공군은 독자적인 요격관제 능력과 경보작전 능력을 구비하기 위한 첫 번째 조치로 1955년 9월 1일 제30비행관제정보대대를 공본 직할부대로 창설하였고, 미 공군의 도움을 받아 본격적인 관제사 및 관제 정비사 교육을 시작하였다. 교육과정은 안정적으로 운영됨에 따라 공군은 미군이 운용하고 있는 레이더 기지에 대한 인수를 목표로 강릉, 포항, 서울에 비행관제정보부대를 각각 창설하여 미군과 합동으로 근무하도록 하였다.<sup>30)</sup> 공군은 한·미 공군 관제요원 합동근무를

28) 『공군사 제2집(1953. 7. 27~1957. 12. 31)』, p. 104.

29) 『공군사 제2집(1953. 7. 27~1957. 12. 31)』, p. 78.

통하여 항공기에 대한 요격관제, 조기경보 능력을 충분히 습득한 후 1957년 7월에 강릉 레이더 기지를, 1959년 7월에 오산의 중앙방공관제소(ADCC)를 각각 인수함으로써 남한지역 전체를 엄호할 수 있는 방공관제정보망을 구축하게 되어 전술공군 작전을 지원하게 되었다. 이에 따라 제30경보대대도 독립전대급인 제30경보전대로 승격되었다.

공군은 제트전술기 도입 결정이 있는 후 관련 군수지원체계를 구축하기 시작하였다. 전쟁 기간 중 공군의 창정비 능력은 제80항공창에서 경비행기를 수리하는 수준이었으나, 1953년 2월 1일 제81항공창이 증편되어 전체 창정비 업무를 총괄하였고, 1955년 여름부터는 육군 항공기(L-19)에 대한 창정비를 지원하였다. 또한 후방보급 지원능력을 향상시키기 위하여 1953년 6월 공군 제40보급창을 창설하여 분산되어 시행되었던 보급지원 업무를 통합운영하였다. 특히 제트전술기 도입으로 정비 및 보급업무가 확대됨에 따라 1957년 7월 1일 항공본창을 창설하여 보급 및 정비 분야 업무를 통합하여 운영하였다.

공군은 1958년 1월부터 창군 후 최대규모의 전력증강계획인 「무술작전(戊戌作戰)」을 추진하였는데, 무술작전의 목표는 1개의 제트기비행단 추가 창설과 동시에 전술공중통제부대, 전술항공정찰대대, 구조비행부대, 관제정보부대를 창설하여 전술공군체제를 확립하는 것이었다. 이 계획에 따라 1958년 8월 1일 F-86F 전투기를 운용하여 전술공군작전 임무를 수행하는 공군 제11전투비행단이 김포기지(K-14)에서 창설되었고, 같은 해에 제32전술정찰비행대대는 수원에서, 제33구조비행대대는 오산기지에서 그리고 제31전술통제비행전대는 사천기지에서 각각 창설되어 전술공군체제를 구비하게 되었다.<sup>31)</sup>

30) 『공군사 제2집(1953. 7. 27~1957. 12. 31)』, pp. 112~117. 공군은 1955년 12월에 강릉의 제301비행관제정보과전대, 1956년 12월에 포항의 제302비행관제정보과전대, 그리고 1957년 1월에 서울의 제306전술통제과전대를 각각 창설하여 미군과 합동으로 근무하도록 조치하였다.

31) 공군본부, 『공군사 제3집(1958. 1. 1~1962. 12. 31)』(1968), pp. 97~129.

2개의 제트전술기 비행단을 보유하여 전술공군체제를 갖춘 공군은 1958년 후반부터 F-86D 전천후 요격전투기를 주축으로 하는 2개의 요격전투비행대대 창설을 추진하여 1960년 4월 15일 제10전투비행단 예하에 F-86D 전투요격 임무부대인 제108요격비행대대를, 다음 해인 1961년 7월 1일에는 제109요격전투비행대대를 창설하여 명실상부한 전술공군체제를 확립하게 되었다.<sup>32)</sup> 김신 공군참모총장은 F-86D 전천후 요격전투기의 운용이 전술공군체제 확립에 미치는 의의를 다음과 같이 평가하였다.

“우리 공군이 신형 F-86D 전천후 요격전투기를 확보하게 됨으로써 여하한 악천후(惡天候)나 야음(夜陰)에도 능히 철통같은 공중방위임무에 임할 수 있게 되었다. 우리 공군은 현대화한 전력의 효율적 운용을 위하여 보다 더 고도의 기술을 습득하고 발전시키기 위하여 전 역량을 집중시킬 것이다.”<sup>33)</sup>

F-86D 전투기 보유는 한국 공군으로 하여금 야간작전 능력까지 구비하게 만들었다. 제108요격비행대대는 1960년 12월부터 야간전투요격훈련을 실시하였고 1961년 4월부터는 제10전투비행단 작전계획으로 주야간 계속작전 수행이 가능해졌다. 그러므로 공군의 F-86D 운용은 공군작전의 새로운 전환점으로 평가될 수 있다. F-86D 전천후 요격전투기 도입으로 지금까지 UN공군의 지원이 가능한 시기까지의 작전 수행 개념에서 적의 최초 습격을 격파하여 기습을 사전에 봉쇄한다는 수준으로 공군작전 개념이 한 차원 높은 단계로 발전하였기 때문이다.<sup>34)</sup>

32) 『공군사 제3집(1958. 1. 1~1962. 12. 31)』, p. 125.

33) 1960년 11월 14일 F-86D 전투기 인수식(수원) 연설. 『공군사 제3집(1958. 1. 1~1962. 12. 31)』, p. 125 재인용.

34) 『공군사 제3집(1958. 1. 1~1962. 12. 31)』, p. 127.

### 3. 전술공군체제 발전기(1961~1990)

#### (1) 공군 작전사령부의 창설과 자주적 공중전력 건설

한국 공군은 1950년대 후반을 거치면서 전술항공기의 제트화와 전술공군체제의 확립에 집중적인 노력을 기울였다. 그 결과, 1961년 초에는 F-86F 및 F-86D 제트전투기를 주력 전술기로 운용하는 2개의 전투비행단과 공수, 전술공중통제, 전술항공정찰 및 공중구조 임무를 수행하는 비행부대를 보유할 수 있었다. 공군의 작전 능력이 향상되자 공군본부의 확대된 지휘범위를 경감시키고 공군의 작전임무를 전문적으로 수행할 중간 사령부의 필요성이 증대되어, 1961년 7월 1일 오산기지에 공군 작전사령부가 창설되었다. 이로써 공군본부는 작전계획을 수립하고, 작전사령부에는 수립된 작전을 운영하는 임무와 기능이 주어졌다.<sup>35)</sup> 창설 당시 작전사령부 예하전력은 제10·제11전투비행단, 제30관제경보전대, 항공본창, 제5공수전대, 제31전술통제비행전대, 제32전술정찰비행대대, 제33구조비행대대 등 7개의 전술작전부대였다.<sup>36)</sup>

한편, 북한 공군은 1960년대 초에 이미 MIG-17 전투기 등 전술기 404대를 보유하고, 1975년에는 MIG-17/21, IL-28 등 전술기 600여 대와 지원용 항공기 300대 등 약 900대의 항공기, 14개의 제트비행기지 등 총 27개의 전술기지를 보유하여 공중전력에서 남한에 비해 상대적으로 월등해졌다.<sup>37)</sup> 특히, 북한이 보유한 IL-28 폭격기와 MIG-21 전투기는 남한 후방 중

35) 공군작전사령부, 『작사 25년사(1961~1986)』(공군교재창, 1987), p. 27. 작전사령부에게 장차 합동작전지휘본부(KJOC: Korea Joint Operation Center)를 사령부 내에 편성할 능력 배양 및 공중작전본부(AOC: Air Operation Center) 운영 직능이 부여되었다.

36) 『작사 25년사(1961~1986)』, p. 53.

37) 공군본부, 『공군사 제6집(1973~1977)』(공군교재창, 1985), p. 43.

심에 위치한 목표물까지 공중폭격을 전개할 수 있는 능력을 보유하고 있었다.

남·북한 공군전력의 급격한 열세에 직면하여 한국 공군은 1961년부터 북한의 공군력 증강에 대응할 수 있는 신예 전술기의 도입과 새로운 작전 기지의 확보 및 작전능력 향상을 목표로 전술공군체제를 발전시키게 된다. 전술공군체제로 발전하기 위한 1단계 목표는 북한 공군이 보유한 MIG-17/21 전투기에 대응할 수 있는 초음속 전술기를 보유하는 것이었다. 공군은 애초부터 F-104G 전천후 요격기 이상의 전술기 도입을 희망하였으나, 1963년 한·미 합동회의에서 F-5A 전투기가 미국 군원무기로 도입이 결정되었다.<sup>38)</sup> 이 계획에 따라 1965년도에 18대의 F-5A 전투기가 도입되어 제10전투비행단에 배속되었다. F-5A 전투기 도입으로 한국공군도 아음속 공군을 뛰어넘어 초음속 공군시대로 진입하게 되었다.

초음속 전술기의 도입과 동시에 새로운 비행단 건설의 필요성이 제기되었다. 1960년 초까지 공군이 보유한 10개의 전술기지는 대부분 중부지역과 영남지역에 위치하였기 때문에 유사시 중심방어를 할 수 있는 새로운 작전 기지의 확보가 절실하였기 때문이다. 공군은 1967년 5월 국제적 기준의 전술항공기지인 광주기지를 새로 건설하였다. 광주 기지는 다음 해인 1968년 전투임무부대인 제1전투비행단이 되었다. 요격관제와 조기 경보 능력도 점차로 확대되어 1963년 9월 제30방공관제경보전대가 제30방공관제단으로 승격되어 전술공군체제 발전의 기반을 다지게 된다.

1968년 초에 발생한 「1·21 북한 무장공비 청와대 침투기도사건」과 미군 정보함 푸에블로호 납북사건, 그리고 1969년 7월 아시아에 주둔한 미군을 철수시킨다는 닉슨독트린 선언으로 한국 공군의 전술항공체제는 획기적으로 발전하게 된다. 특히, 「닉슨독트린」은 지금까지의 미국 의존 국방체제에서 “우리의 능력으로 우리나라를 지킨다”는 자주국방체제로 전환되는 국방정책의 근본적인 변화를 초래하였다. 공군도 이러한 변화에 부응하여 조국의 영공수호를 위한 자주적인 전력 확보와 독자적인 전략 추진을 목표

38) 『작사 25년사(1961~1986)』, p. 125. pp. 130-133.

로 정립한다. 공군의 전력증강 계획은 한국의 자주국방체제 구축계획인 울곡계획의 틀 안에서 ‘공군 울곡계획’으로 본격적으로 추진되었다. 미국은 1968년의 「1·21사건」과 푸에블로호 사건으로 한반도에서 전쟁 발발 가능성이 고조되자 한국에 대한 추가 군사원조를 약속하였다. 추가 군사원조 문제를 협의하는 과정에서 공군은 한국의 핵심부인 수도 서울이 북한공군 전술기의 5~10분 이내 공격 거리에 위치한 작전환경을 부각시켜 최신예 F-4 전폭기의 도입을 강력히 요구하였다. 5월 28일 한·미 국방장관 회의에서 팬텀전폭기의 도입이 결정되어,<sup>39)</sup> 1969년 9월 전천후 전폭기인 F-4D가 도입되었다. F-4D의 도입으로 한국공군은 지금까지의 방어용 전술항공기와 차별되는 공격용 전술항공기를 보유하게 되어 전술공군체제를 획기적으로 발전시킬 수 있었다.

이후 공군은 ‘공군 울곡계획’에 근거하여 1970년대에서 1980년대 말까지 신예 전술기의 확보, 조기경보능력 향상, 작전기지의 신설 및 확장 그리고 전술부대의 증편 등 공군전력 증강을 도모하였다. 북한공군의 공중전력에 대비하여 3:1이라는 수적인 열세를 질적으로 만회하고자 하였던 것이다.<sup>40)</sup> 우선, 신예 전술기 도입으로 1974년 8월 북한 공군의 MIG-19/21에 대처하기 위하여 기동성이 우수한 다목적 전술기인 F-5E를 도입하여 F-5A 전투기를 대체함으로써 주간 전투요격 능력을 향상시켰으며,<sup>41)</sup> 1977년 9월에는 북한 공군에 대한 전천후 및 야간 작전능력을 향상시키고 북한의 국지도발 억제와 보복능력을 확보하기 위하여 F-4E 전폭기를 도입하였다.<sup>42)</sup> 공군 울곡사업의 첫 번째 과제인 신예 전술기의 도입은 공군의 전력증강에 결정적으로 기여하였던 것이다.

한편, 자주국방태세 확립을 위하여 국가 방위산업을 육성하고, 우리 손으로 만든 국산 전투기를 국내에서 생산하기 위한 계획이 추진되었다. 정부

39) 『작사 25년사(1961~1986)』, pp. 136-140.

40) ‘공군 울곡사업’의 배경과 변천은 『공군사 제6집(1973~1977)』, pp. 94-101.

41) 『공군사 제6집(1973~1977)』, pp. 101-102. 『작사 25년사(1961~1986)』, pp. 147-148.

42) 『작사 25년사(1961~1986)』, p. 150.

는 1979년 대한항공을 전투기 생산사업 전담업체로 지정하고 미국 항공사(노드롭)의 기술을 지원받아 북한공군 주력기인 MIG-21전투기보다 성능이 뛰어난 F-5F 전투기를 공동으로 생산하게 하였다. 대한항공 기술진에 의하여 조립 생산된 F-5F 국산전투기가 1982년 9월 9일 김해기지에서 시범비행에 성공하자 '제공(制空) 1호기'로 명명되어 공군에 인도되었다.<sup>43)</sup> 1980년대에 들어 우리나라의 국력이 비약적으로 성장하자 공군은 한반도 영공방위는 물론 주변국가의 어떠한 공중도발에도 대처할 수 있는 능력을 구비한 21세기형 공군력 건설을 목표로 하여 전력증강사업인 차세대 전투기사업(F-X)을 추진하였다. 북한공군의 MIG-23 전투기에 대한 대응전력의 확보 측면과 주변 국가들로부터 국가이익을 보호하기 위한 차원에서 향후 공군의 주력 최첨단 전술기로 F-16D가 선정, 1986년 4월 도입되어 '필승 보라매'로 명명되었다.<sup>44)</sup> 또한 현대전 수행에 필수적인 대량 공수 능력과 대형 전투지원 장비에 대한 공수 능력을 확보하기 위하여 기존의 노후화된 C-54 수송기와 C-123 수송기를 대체할 수 있는 원거리 공수 능력을 구비한 C-130 수송기를 1988년 1월 도입하였다. 이로써 공군은 휴전 이후부터 역동적으로 추진하였던 전술공군체제를 안정적인 궤도에 진입시켜 향후 '21세기 전략형 공군'으로 도약할 수 있는 굳건한 기반을 구축하였다.

이처럼 공군은 율곡사업을 통하여 1970년대와 1980년대에 집중적으로 공중전력을 증강시켜 전술공군체제를 발전시켰고, 이와 같은 과정에서 공군본부는 공군전력 건설을 위한 기본계획을 수립하는 군정(軍政) 기능을 그리고 작전사령부는 공군작전을 운영하는 군령(軍令) 기능을 중심으로 발전함으로써 현대 공군의 성숙한 모습을 구비하게 된다.<sup>45)</sup> 전술공군체제를 발전

43) 공군본부, 『공군사 제7집(1978~1982)』(공군교재창, 1991), pp. 139-142. 『작사 25년사(1961~1986)』, pp. 151-153.

44) 공군본부, 『공군사 제8집(1983~1988)』(공군교재창, 1994), pp. 73-75. 『작사 25년사(1961~1986)』, pp. 153-154.

45) 공군본부의 군정기능은 1990년에 전투발전단과 항공기사업단이 창설되면서 더욱 보강되었다.

시킨 한국공군의 능력은 1976년부터 실시된 「팀스피리트」 한·미연합훈련을 통하여 해마다 검증되었고, 한반도에서 북한 공군의 선제 도발 가능성을 억제하는 능력으로 발전하였다.

전술공군체제 발전을 위한 공군 율곡사업의 두 번째 과제인 조기경보능력 향상사업은 두 단계로 추진되었다. 먼저 공군은 기존의 방공망을 보장하는 사업으로 북한공군 전술기의 기습 침투를 저지하고, 수도권 서북부 지역과 동부 내륙 산악지역의 저고도 포착능력을 보완하기 위하여 이동식 레이더를 운영하였다. 다음 단계는 지금까지 수동식으로 운영되던 방공관제체제를 중앙집권적 자동화 방공관제체제(MCRC)로 전환하는 것으로서 사업이 1984년 말 완료됨에 따라 대규모 항공관제가 가능해져 통합 항공작전 능력이 크게 증대되었다.<sup>46)</sup> 이어서 한국전투정보센터가 개통되자 전쟁 상황 발생에 관한 조기 경보 능력과 필요한 전투정보를 적시에 제공하는 능력이 크게 신장되었다.

공군 율곡사업의 세 번째 과제인 작전기지의 신설 및 확장은 전쟁 초기의 대응능력을 증대시키기 위하여 '1도(道) 1비행장 확보'를 목표로 추진되었다. 먼저 「1·21사태」 이후 남북간의 긴장이 고조되는 상황에서 작전기지의 부족에 따른 항공작전 수행의 문제점이 드러나자, 공군은 건설중인 고속도로에 비상활주로를 설치하는 계획을 1972년부터 추진하여 경부고속도로 노선에 비상활주로를 건설하였고, 호남고속도로 구간에도 비상활주로를 건설하여 관리하였다.<sup>47)</sup> 이어서 공군은 기존의 작전기지를 확장하거나 보수하고 나아가 수도권과 중부지역을 중심으로 새로운 기지의 건설계획을 추진하였다. 먼저 서울시의 도시개발계획에 따라 공군이 창설된 이래로 수도권 주력기지로 사용하던 여의도기지를 서울시에 인도하고, 새로운 수도권

46) 『작사 25년사(1961~1986)』, pp. 102-103.

47) 장지량, 『빨간 마후라. 하늘에 등불을 켜고』(이미지북, 2006), pp. 294-297. 장지량 공군 참모총장은 전투기 이착륙과 무기고, 임시 격납고를 구비한 9,000피트의 비상활주로 16개의 건설을 요구하였다.

기지로 신촌리기지를 건설하여 1974년 5월에 제15전투비행단을 창설하였다. 그리고 중부내륙지역에 작전기지를 확보하기 위하여 예천기지를 건설하여 1976년 8월 제16전투비행단을 창설하고, 1978년 9월 청주기지에 제17전투비행단을 창설하였다. 또한 6·25전쟁 기간 중에 공군의 유일한 전진 작전기지였던 강릉기지가 동진계획에 의거하여 새로운 작전기지로 확장하여 개발됨에 따라 1977년 6월 강릉기지에 제18전투비행단을 창설하였으며, 전방지역 지상군에 대한 전술항공지원작전을 효과적으로 수행하기 위하여 1979년 8월 횡성·원주기지를 확장하여 제8전술항공통제비행단을 창설하였다.

## (2) 공군의 해외파병

미국은 1964년 8월 통킹(Tong King)만 사건을 계기로 본격적으로 베트남전쟁에 개입하여 다음해 5월까지 75,000여 명의 미군을 파병하였다. 한국 정부는 미국 정부의 요청에 따라 한국군 전투부대를 베트남에 파병하는 문제를 국무회의를 거쳐 국회의 의결로 결정하였다. 정부의 파병안이 국회를 통과한 후 1964년 9월에 이동외파병원과 태권도 교관으로 구성된 군사원조단이 먼저 파견된 후 청룡부대(해병대)와 맹호부대(육군) 등 전투부대가 파견되었다.<sup>48)</sup>

베트남전쟁 파병과 관련하여 공군은 내부적으로 1개의 F-5A 전폭기대대 파견 가능성을 논의하였으나 공군 전투부대의 파견은 제외되었고,<sup>49)</sup> 단지

48) 최용호, 『베트남전쟁과 한국군』(군사편찬연구소, 2004), pp. 168-178. 베트남전 참전 주요 일지로 국회 파병동의안 통과(1964. 7. 31), 해병 제2여단(청룡부대) 부산항 출발(1964. 10. 3)/캄란만 도착(10. 8), 수도사단(맹호부대) 부산항 출발(1964. 10. 15)/퀴논항 도착(10. 21).

49) 1966년 5월에 박원석 이임 공군참모총장이, 8월에는 장지량 신임 공군참모총장이 공군 전투부대의 파병계획-조종사 25명 포함 총 병력 500명 규모의 1개 F-5A 전투비행대대를 수립하였다. 공군 군역사기록관리단, 『공군 해외파병사』(공군교재창, 2007), pp.

1964년 7월 16일 주한 미군사령부와 국방부 간 필요시 파병부대와의 연락을 위하여 한국공군 수송기 사용 문제를 합의」하였다. 이 합의서에 근거하여 한국군 전투부대를 지원하기 위해 미국은 1966년 6월 한국공군에 C-54D 수송기 4대를 지원하여 이들 항공기가 제5공수전대 제8공수비행대대에 배속되었고, 1966년 10월 17일 여의도기지에서 한국-베트남 간 장거리 공수임무부대인 '은마부대(銀馬部隊)'가 창설되었다.<sup>50)</sup> 은마부대(제8공수비행대대)의 C-54D 수송기는 매주 1회씩 한국-베트남 간 동남아 노선을 운항하였는데, 김포공항을 출발한 항공기는 필리핀 클라크비행장을 경유하여 베트남으로 진입하여 한국군 청룡부대와 맹호부대가 주둔하고 있는 퀴논과 탄손누트비행장을 거쳐 다시 필리핀의 클라크비행장으로 돌아와 김포공항으로 귀국하였다. 은마부대의 주요 임무는 한국에서 베트남으로 주요 인사와 보급품을 공수하고, 귀로에는 클라크기지에서 본국으로 후송대기 중인 부상자를 수송하는 것이었다.<sup>51)</sup>

공군은 1967년 7월 주월 한국군사령부 직할부대로 비행대가 포함된 공군 지원단을 창설하였고, 이를 기반으로 공군 전투부대의 파병(가칭 '공군혼성비행단')을 다시 한번 시도하였으나 여러 가지 사정으로 계획이 실현되지 못하였다.<sup>52)</sup> 공군지원단은 1973년 3월 15일 베트남에서 철수할 때까지 7년여 동안 한국군 전투부대에 대해 10,600회의 전술공수 임무와 1,960회의 전방공중통제, 그리고 19,800명의 병력과 233만 파운드의 화물을 공수하는 실적을 거두고 귀국함으로써 공군의 창군 이래 첫 번째의 해외파병 임무를 성공적으로 완수하였다.

38-41.

50) 은마부대가 창설되면서 제5공수전대는 1966년 9월 15일부로 제5공수비행단으로 승격된다.

51) 『공군 해외파병사』, p. 65.

52) 『공군 해외파병사』, p. 73.

#### 4. 전략형 공군 도약기(1991~2008)

공군은 창군 50주년과 뉴밀레니엄의 도래를 앞둔 1990년대 중반부터 '21세기 전략형 공군력 건설'을 목표로 공중전력 증강을 보다 강력하게 추진하게 된다.<sup>53)</sup> 공군의 새로운 목표가 된 '전략형 공군'이란 유사시 공군이 적군과 가장 먼저 싸워야 하는 전력이기 때문에 공군력은 전시에 승리를 위한 핵심전력일 뿐만 아니라, 평시에도 전쟁을 억제하는 가장 강력한 힘이라는 현실적 인식을 반영한 것이라 할 수 있다.<sup>54)</sup> 사실 공군은 1983년부터 교리적으로 북한 공군의 도발위협을 뛰어넘어 한반도 주변 국가들로부터 파생하는 군사적 위협을 영토 밖에서 조기에 대처함으로써 국가의 이익을 보장할 수 있는 전략적 능력을 구비한 공군으로의 발전을 추진하여 왔다.<sup>55)</sup> 특히, 1991년 걸프전에서 보여 준 항공력의 눈부신 결과와 이후 전 세계적으로 추진된 군사혁신의 거센 바람으로 '전략형 공군'으로 도약할 수 있는 외부적인 환경이 조성되자,<sup>56)</sup> 공군은 공군력 발전 방향을 제시하기 위한 국제적 수준의 '항공우주 심포지엄'과 '공군력 학술회의'를 정기적으로 개최하여 향후 공군의 모습과 전력구조를 계속하여 발전시켰다.<sup>57)</sup>

53) 김영삼 대통령은 1997년 3월 14일 공군사관학교 제45기 졸업식에서 「전략형 공군력 건설」을 천명하였다. 『공군사관학교 50년사』, p. 734.

54) 제24대 공군참모총장 이광학 대장(1996. 3. 8~1998. 3. 6)은 「전략형 공군력 건설」 추진에 지휘역량을 집중하였다. 「참모총장 지휘서신 제1호(1996. 3. 18): 전략형 공군력 건설 추진」, 「참모총장 지휘지침(1996. 4. 30): 전략형 공군력 건설 개념 설정」, 「전략형 공군력 건설 개념 연구」(1996. 8. 29).

55) 공군은 1983년 5월 개정된 공군기본교리에서 공군을 국가방위의 핵심전력으로 규정하고, 공군 목표를 전쟁 억제, 영공 방위, 전쟁 승리, 국익 증진 등 4가지로 구체적으로 제시하여 발전시켰다. 공본 기획관리참모부, 『공군 기본교리』, p. 4.

56) 홍성표, "21세기 전쟁양상 변화와 효과기반 작전," 문정인, 『국방개혁의 패러다임을 통한 항공우주력 건설』(오름, 2007), pp. 133-176.

57) 특히 공군과 연세대학교 국제학 연구소가 합동으로 개최하는 공군력 국제학술회의는

'전략형 공군' 건설을 위한 첫 걸음은 군 구조의 변화에서부터 시작되었던 바, 휴전 이후 육군이 운영하던 방공포병부대가 1991년 공군으로 전군이 되어 공군 방공포사령부가 창설되었다. 공군은 자동화 방공관제 레이다에 의한 원거리 탐지 능력을 기반으로 전술항공기와 방공포병의 전술을 통합적으로 운영함으로써 방공작전을 보다 완벽하게 수행할 수 있는 능력을 구비하게 된 것이다. 나아가 공군의 전력증강 사업은 걸프전의 제공작전에서 탁월한 능력이 입증된 F-16 전투기와 한국형 전투기사업으로 생산된 KF-16 전투기가 주력 전술기로 배치된 새로운 개념의 중원기지와 서산기지가 각각 완공됨으로써 속도를 더해갔다. 이로써 수도권외의 영공방위 능력이 대폭적으로 강화되었고, 서해안 개발시대에 국가이익을 보장하는 강력한 수단을 확보하게 되었다.

공군은 걸프전 항공전과 1999년 코소보 공습작전을 세밀하게 분석하여 향후 건설될 전략형 공군의 실제적인 모습을 '항공우주군(Aerospace Force)'으로 결정하여 이를 공군지표로 설정하였다.<sup>58)</sup> 향후 공중(Air)과 우주 공간(Space) 그리고 정보 영역(Information)으로까지 확대될 공군의 항공우주작전 역할과 능력은 다음의 다섯 가지로 요약할 수 있다. 첫째는 공중과 우주영역에서의 우세로, 공군은 우군의 행동의 자유를 보장하기 위해 적·아 공중과 우주전력을 통제하는 능력을 구비해야 한다. 둘째는 정보우세로, 적군의 정보 수집, 통제 및 활용 능력을 거부하면서 우군의 정보 수집, 통제 및 활용 능력을 보호할 수 있어야 한다. 셋째는 전략적 중심타격으로, 공군은 언제, 어떠한 위협이든지 공격할 수 있는 무장을 갖추고 적군의 중심을 신속하게 타격할 수 있는 능력을 구비해야 한다. 넷째는 정밀교전으로, 전략적·작전적·전술적 효과를 달성할 수 있도록 정밀유도무기를 투사하는 능력을 갖추어야 한다. 마지막으로 모든 군사작전에 걸쳐 민첩한 전

2007년에 10회를 맞이하였고, 학술회의 결과는 「연세대 공군력 연구총서」로 발간된다.

58) 미국 공군은 1958년부터 '항공우주(Aerospace)'의 개념을 정립하여 사용해 왔고, 이를 바탕으로 미 공군의 우주교리(AFM 1-6)가 발전되었다.

투지원으로 항공우주전력을 유지하고 보호할 수 있는 능력을 구비해야 한다.<sup>59)</sup> 이를 근거로 공군은 공중 및 우주우세 획득, 정보우위 달성 그리고 장거리 정밀타격 임무를 수행할 수 있는 항공우주전력체계 구축을 본격적으로 시작하였다. 21세기의 공군이 지향하는 항공우주군의 전력은 위성통신, 위치·항법체계 등 우주자산, 유·무인 정찰기 및 조기경보정보기를 중심으로 전장 감시정찰능력을 갖추고, 지상 및 공중 통제소를 운영하여 실시간 지휘통제가 가능하며, 장거리 정밀공격이 가능한 전력을 구비하면서 전자전과 스텔스능력으로 생존성이 보장된 전력으로 구성되어져야 한다는 것이다.<sup>60)</sup>

‘항공우주군’으로 명확한 발전목표를 설정한 21세기의 공군은 투명한 전력증강 사업으로 국민적 검증을 통과하였다. 정부는 2002년 4월 19일 항공우주시대의 차세대 전투기(F-X)로 F-15K 선정을 대외적으로 발표하였다.<sup>61)</sup> 공군은 ‘항공우주군’ 전력 중 최우선 요소인 장거리 정밀공격 능력이 탁월한 F-15K ‘슬램 이글’을 전력화함으로써 일본, 중국과 국가 이익을 보호하는 경쟁에서 효과적인 수단을 확보하였다.<sup>62)</sup> 국방개혁 추진과 관련된 연구보고서에서 이정훈은 2020년도를 목표로 해서 공군전력을 병력 6만 5천 명에 약 500대의 전술기를 유지하고, 남부전투사령부에 추가하여 북부 지역을 분할하여 담당하는 1~2개의 전투사령부가 필요할 것이라고 예상하고 있다. 또한, 전투사령부에서 운용하는 전력은 장거리 정밀타격을 담당하

59) 공군본부, 『한국공군 EBO 발전방향』(공군교재창, 2006), pp. 22-30.

60) 김홍래, 『정보화시대의 항공력』(나남출판, 1996), pp. 253-263. 김순태·전현식, “항공우주군 도약을 위한 우주전력체계 구축방안,” 문정인, 『국방개혁의 패러다임을 통한 항공우주력 건설』, pp. 53-90. 공군사관학교 군사전략학과(편), 『항공전략론』(공군교재창, 2008), pp. 374-380.

61) 안승범·양욱, 『F-15K Slam Eagle. 동북아 최강 다목적 전투기, 승리의 날개를 펴다』(플래닛 미디어, 2007), p. 12.

62) 전투행동반경이 1,760km인 F-15K는 보조연료탱크를 장착한 상태에서 항속거리가 5,580km이기 때문에 한반도를 초월하여 주변국까지도 작전이 가능하다. 실제로 F-15K는 2008년 7월 29일 해군함정과 함께 독도 방어훈련에 참가하였다(국방일보, 2008. 7. 30).

는 하이(High)급 전술기와 중거리 타격과 침투한 적 전투기를 요격하는 미디움(Medium)급 전술기, 그리고 지상군을 근접항공작전으로 지원하는 로(Low)급 전술기로 적절하게 구성되어야 한다는 주장이다.<sup>63)</sup> 더불어 장거리 중심타격이 가능한 하이급 작전기로 500~1,000km 공격이 가능한 F-15K 급과 스텔스 전투기를, 미디움급 작전기로 300~500km 중심을 공격할 수 있는 KF-16과 KF-X를, 지상군작전을 지원하는 근접항공작전기로 FA-50을 제시하고 있다.

『국방개혁 2020』과 병행한 하이급 전술기 확보계획에 따르면 F-15K급 전술기 추가도입 사업은 이미 확정되었고, 상대의 레이더에 탐지되지 않는 스텔스 기종은 대략 2010년대 중·후반 경에 도입될 것으로 보인다. 한편, 2010년대 초반까지 공중조기경보통제기(E-737)를 도입하는 사업과 노후화된 방공무기 교체사업(SAM-X)이 확정됨에 따라 공군이 운용하는 하이급 전술기의 작전성능은 크게 증대될 것으로 보인다. 더불어 2010년대 중반에 전술기의 작전반경을 현저히 증대시킬 수 있는 공중급유기 도입사업(KC-X)과 막대한 물자를 단기간에 수송할 능력을 갖춘 차기 수송기 도입사업(C-X)이 완료되면, 현재 전력화한 F-15K의 전쟁억제 기능이 한층 강화될 것이다.<sup>64)</sup>

항공무기체계의 국산화도 진전되고 있다. 현재의 외국산 무기체계 수입에서 자주적인 국산화로 공군의 전력증강사업이 이루어진다면 우리 공군은 진정한 ‘항공우주군’의 모습으로 발전하게 될 것이다. 우리나라의 항공산업은 1980년대에 제공호(F-5E/F) 조립생산과 1990년대 필승보라매(KF-16) 완제기를 생산한 경험을 바탕으로 KT-1 기본훈련기를 우리의 기술로 개발하여 양산 체제에 들어갔으며,<sup>65)</sup> 국제적인 협력으로 개발한 초음속 고등훈

63) 이정훈, “국방개혁 2020의 3군 분절구조 극복방안,” 문정인 외, 『국가안보를 위한 전력구조 발전방향』(오름, 2008), pp. 154-161.

64) 『국가안보를 위한 전력구조 발전방향』, pp. 160-162.

65) 월간항공 기획출판팀, 『KT-1 프로젝트』(와스코, 2003).

런기 T-50도 세계시장의 문을 두드리고 있는 실정이다. 현재 공군과 항공 산업계는 국산 훈련기(KT-1, T-50)를 개발하면서 축적한 기술로 2018년까지 한국형 전투기를 개발하는 사업(KF-X)을 추진하고 있다.

대한민국 공군은 1990년대에 들어 전략형 공군을 건설하는 것과 병행하여 세 차례의 해외파병을 통하여 대한민국과 공군의 위상을 세계적으로 격상시키는 데에 크게 기여하였다. 공군 창설 후 두 번째 파병은 1991년 1월 걸프전에서였다. 공군은 같은 해 2월 23일 제56공수비행단(비마부대)을 창설하여 C-130 수송기로 2월 26일부터 다국적군의 '사막의 폭풍작전'을 지원한 후 4월 3일 무사고로 한국으로 귀환하였다. 특히 한국에서 아랍에미리트연합(UAE) 다란의 알아인 기지까지의 항로는 왕복 24,148km로 약 50시간가량 비행하는 장거리 여정으로서 중간에 필리핀의 클라크 기지, 태국의 방콕공항 그리고 스리랑카를 경유하였다.<sup>66)</sup> 두 번째 해외파병은 장거리 공수작전 이외에도 사막지역의 모래바람과 유정의 연기로 시계가 제로인 상태로 비행해야 하는 전혀 새로운 작전환경을 경험하는 계기가 되었다.

공군의 세 번째 해외파병은 2001년 9·11테러사건이 발생한 후 미국이 주도하는 대테러전쟁인 '항구적 자유작전'에 참가하면서 이루어졌다. 정부의 대테러전쟁 파병동의안이 2001년 12월 6일 국회 본회의에서 통과된 후 공군은 12월 18일 파병부대인 제57공수비행단(청마부대)을 창설하였다. 제57비행단은 해단하는 2003년 12월 23일까지 2년여에 걸쳐 인도양의 디에고 가르시아에 대한 정기공수 작전과 태평양 및 인도양의 기타 작전지역에 대한 부정기 공수작전을 성공적으로 수행하였다.<sup>67)</sup> 미국이 주도하는 대테러전쟁에 한국공군이 참여함으로써 미군은 아프간 및 이라크 전쟁을 수행하는데 안정적인 군수보급선을 확보하게 되어 작전 수행을 원활하게 할 수 있었는데, 제57공수비행단의 활동은 결과적으로 한·미동맹 관계를 강화하

66) 『공군 해외파병사』, p. 209.

67) 청마부대는 총 81회에 걸쳐 600여 명의 병력과 310톤의 물자를 공수하였다. 『공군 해외파병사』, p. 281.

는 데 기여하였다.

공군의 네 번째 해외파병은 2004년 8월 3일 이라크 전쟁에 자이툰 부대를 파병하게 되면서이다. 공군은 자이툰 부대를 지원하기 위해 8월 31일 제58항공수송단(다이만 부대)을 창설하여 10월 12일 쿠웨이트 알리 알 살렘 기지에 전개하였다. 다이만 부대는 10월 29일부터 이라크의 쿠르드족 자치 지역인 아르빌에 위치한 자이툰 부대에 대한 인원 및 물자 공수작전을 시작하여 현재까지 완벽하게 임무를 수행하고 있다.<sup>68)</sup>

## 5. 맺 음 말

대한민국 공군은 창군 시절 열악한 상황을 극복하고 선진 정예화된 강한 공군」으로 거듭나고 있다. 일제하에서 태동하여 발아하였던 공군의 독립 사상과 이념은 대한민국 정부 수립 후 계승되었으나, 1948년 창군 당시 독립된 군으로 출발하지 못하였다. 또한, 일 년 후인 1949년 10월 1일 1,100명의 병력에 연락임무용 항공기 L-4/5 20대로 창설된 공군은 독립하여 체제를 갖추기도 전에 6·25전쟁을 맞이하였다.

6·25전쟁은 공군의 열악한 현실을 적나라하게 드러낸 공군의 위기이자 발전의 기회였다. 공군은 전쟁을 수행하면서 '전쟁 승리를 위한 항공작전'과 '공군력 증강'을 목표로 발전하게 된다. F-51 전투기 10대를 인수하여 제10전투비행전대를 중심으로 단독으로 전투출격이 가능해졌으며, 항공 후방차단작전 및 근접항공지원작전을 수행할 수 있었다. 휴전 후 공군력 증강 3개년 계획, 무술작전 계획을 통해 F-86을 도입하게 됨에 따라 비로소 전술공군체제를 갖추게 되었다. 전술공군체제의 비약적인 발전은 '울곡 계획'에

68) 공군 제58항공수송단, 『이라크 자유작전: 공군 다이만 부대』 화보 2집(공군교재창, 2006), pp. 12-13.

의하여 초음속 전술기(F-5, F-4, F-16)를 도입하면서 본격화되었다. 특히, 1980년대 중반 들어 전술공군체제가 안정적으로 발전함에 따라 북한 공군의 기습 공격에 대해 대응할 수 있는 능력을 갖추게 되었다.

1990년대 들어 잦은 국제 분쟁으로 공군력의 중요성이 나날이 증대되는 상황에서 공군은 전략형 공군으로 도약하는 계기를 갖는다. 공군은 걸프전 항공전과 1999년 코소보 공습작전을 세밀하게 분석하여 향후 공군의 실제적인 모습을 '항공우주군(Aerospace Force)'으로 결정하였고 이를 21세기 공군의 지표로 설정하였다. 나아가 공군은 최근 '항공우주군' 전력 중 최우선 요소인 장거리 정밀공격 능력이 탁월한 F-15K를 전력화함으로써 전략형 공군으로서 실제적인 모습을 갖추게 되었다.

향후 공군의 미래는 전략형 공군력으로서 항공우주군을 지향하며, 「국방개혁 2020」의 청사진에 의거하여 공중조기경보체제를 구비하고, 우주자산을 확보하여 대북억제 전력의 차원을 넘어 국가이익을 보장하기 위한 전력투사가 가능하도록 발전해야 할 것이다.

(원고투고일 : 2008. 5. 21, 심사수정일 : 2008. 7. 31, 게재확정일 : 2008. 8. 8)

주제어 : 공군, 항공부대, 6·25전쟁, 항공작전, 제트전술기, 공군 울곡계획, 공군 작전사령부, 전술공군, 전략형 공군, 항공우주군

<ABSTRACT>

## Foundation and Development of the Republic of Korea Air Force

Lee, Myoung-hwan

The Republic of Korea Air Force (ROKAF) was founded on October 1, 1949. After the foundation, the Air Force has developed to strategic air force, and now it is orienting toward aerospace force. The 60-year history of the Air Force can be divided into three stages. The first stage, the establishment of tactical air force (1945~1960), was the period, in which the Air Operational Command was established. The Korean War, exposing the weakness of the ROKAF, was a crisis and opportunity at the same time. Undertaking various operations during the war, the Air Force aimed for two different objectives, air operations for victory and enhancement of air power. After acceptance of ten F-51 fighters from the US Far East Air Force, the 10th Fighter Wing could operate independently. After the Korean War, the ROKAF received F-86 fighters through the 3-year plan of enhancement and *Moosul* plan.

In the second stage (1961~1990), the era of tactical air force system, the ROKAF introduced supersonic fighter planes and could have stable air operation capabilities. Through the *Yulgok* Project, the ROKAF introduced supersonic fighters such as F-5, F-4, and F-16. The improved stability of air operations in the 1980s enabled us to respond to possible sudden attacks from the North Korea Air Force.

The third stage (1991~2008), which aims for the strategic air force, has

its momentum resulted from the circumstances in the 1990s, the period of increasing importance of air power due to frequent international conflicts. After analyzing the specifics of the air combats during the Gulf War and the air-strike of Kosovo in 1999, the ROKAF has set up its future identity as Aerospace Force, the barometer of 21st century air force. Furthermore, the recent mobilization of F-15K, a fighter capable of precise long-distance attack, demonstrates the characteristics of the ROKAF as strategic air force.

The future orientation of the ROKAF is aerospace force. On the basis of *National Defense Reform 2020*, the Air Force could secure the Airborne Warning and Control System, space capabilities, and therefore, it could protect the national interest beyond war deterrence capability against North Korea.

Key Words : The Republic of Korea Air Force (ROKAF), Aviation Unit, The Korean War, Air Operations, Jet Fighter, Air Force *Yulgok* Project, Air Operational Command, Tactical Air Force, Strategic Air Force, Aerospace Force