

6·25전쟁기 북한공군의 성장과정 고찰

이 신 재*

1. 연구의 목적
2. 전쟁초기 북한공군 현황과 괴멸
3. 6·25전쟁기 북한공군 재건과정
4. 휴전 이후 재건전력의 북한 반입
5. 맺음말

1. 연구의 목적

6·25전쟁은 현재의 한반도 구조를 정형화시킨 중대한 사건(critical event)이었다. 6·25전쟁은 1945년 8월 15일 해방과 동시에 이루어진 한반도의 분단을 보다 공고화시킴과 동시에 현재까지 지속되고 있는 남북한 군사적 대결구조의 실질적인 출발점이라고 평가할 수 있을 것이다.

이점에서 남북한 군사문제를 연구하는 많은 학자들은 6·25전쟁과 남북한 군대의 성장과정에 주목하고 연구들을 진행하였다. 그러나 이들 연구의 상당부분은 한국군에 관련된 것이었다. 전쟁의 상대방이었던

* 국방부 군사편찬연구소 연구원

북한군의 전력증강에 대한 문제는 창군이후부터 북한군의 시기별 성장과정을 살펴보거나, 혹은 전쟁이전의 창군과정과 전쟁이후의 증강문제를 다루는 정도였다.¹⁾ 정작 6·25전쟁기간 중 북한군의 변화와 성장을 중심으로 연구한 성과는 거의 없다고 할 수 있다.²⁾ 특히 북한 군사력 증규모면에서는 소수지만, 현대전의 핵심전력이라 할 수 있는 공군력의 증강 과정에 대한 연구는 찾아보기 힘든 것이 사실이었다.³⁾

이러한 경향은 북한공군이 전쟁초기 미 공군의 참전 이후 전투력을 소멸하였다는 사실에서 직접적인 요인을 찾을 수 있다. 북한공군은 한반도 상공에서 제공권을 상실하였고, 이후 한반도에서의 공중전은 1950년 11월 소련공군의 참전을 계기로 실질적으로는 소련과 미국공군의 대결로 이어졌기 때문이다. 이점에서 전쟁초기 괴멸된 북한공군의 전쟁기간 중 활동은 연구자들의 관심을 끌지 못했다고 할 수 있다.

그러나 북한공군은 전쟁초기 괴멸되었지만 전쟁기간 재건의 과정을 거쳤고 결과적으로 휴전 무렵에는 전쟁 이전보다 더욱 성장하였다. 또 휴전이후에도 계속 성장하여 1970년에는 한국공군과 단순수량비교에서 약 2배 이상의 우위를 갖게 되었다.⁴⁾ 북한은 이 같은 공군력의 성장을 통해 1967년 베트남전쟁과 1973년 4차 중동전쟁에 전투조종사를 파병하는 등 주목할 만한 변화를 가져오게 되었다. 이점에서 6·25전쟁기간 동안의 군사력 증강은 전후 군비증강 역사의 토대를 이루기 때문에 주의

1) 이들 연구들로는 김광수, 『조선인민군의 창설과 발전, 1945~1990』, 『북한군사문제의 재조명』, 한울, 2006, 63~165쪽; 장준익, 『북한인민군대사』, 서문당, 1991; 최완규, 『조선인민군의 형성과 발전』, 『북한체제의 수립과정』, 극동문제연구소, 1991, 139~176쪽 등이 있다.

2) 전쟁기간 중 북한군의 전쟁수행과정에 대한 연구로는 김광수, 『한국전쟁 전반기 북한의 전쟁 수행연구』, 경남대학교 북한대학원 박사학위 논문, 2008이 독보적이다.

3) 이런 현실에서 국방부 군사편찬연구소에 발간한 『6·25전쟁사』 제1~11권은 6·25전쟁기간 북한의 공군작전을 다룬 독보적인 연구 성과로 평가할 수 있다.

4) 이런 격차는 1990년대까지 계속되었다. 남북한 공군전력은 단순한 수량비교에서 한국군이 북한의 61% 수준이었고, 질적 요소들을 감안할 때 북한의 82~90% 수준에 이를 것으로 평가되었다. 이영호, 『북한 군사력의 해부: 위협의 정도와 수준』, 『전략연구』 제4권 3호, 1997, 191쪽.

깊게 다루어야 한다는 함택영의 지적을 주목할 필요가 있다.⁵⁾

전쟁시기 북한공군에 대한 연구가 미진한 또 다른 측면은 보통의 북한 연구가 그러하듯 이 시기 북한공군의 활동을 규명해 줄 자료의 부족에 따른 것으로 볼 수 있다. 북한이 전쟁시기 공군활동을 비롯해 전반적인 전쟁관련 자료를 공개하지 않는 상황에서 연구의 중요성을 인식했다고 할지라도 심도 깊은 연구에는 많은 제약이 있었기 때문이다.

그러나 이것 또한 충분하다고 할 수는 없겠지만, 최근 들어 구소련과 중국자료의 공개, 그리고 현재 발간된 북한 공간사(公刊史)들을 활용한다면 제한된 범위이기는 하지만, 연구를 시도할 정도의 토대는 마련되었다고 할 수 있다.⁶⁾

이런 점에서 이 연구는 기존연구에서 다루지 않았던 전쟁시기 북한공군의 궤멸과 재건과정을 고찰하고자 한다. 그리고 북한공군의 전쟁기간 중 재건과정이 전후 북한 공군력 발전의 기본토대가 되었음을 규명하는데 목적을 두고 있다. 이 연구를 통해 전쟁기간 북한공군의 변화와 성장과정을 이해함은 물론 전쟁기간이 남북한 군비경쟁의 실질적인 출발점이라는 데 의미를 부여할 수 있을 것이다.

이 연구는 총 5개의 장으로 구성되어 있다. 1장은 연구의 목적이며, 2장은 전쟁초기 북한공군의 전력현황과 활동, 그리고 미 공군의 참전 이후 궤멸되는 과정을 살펴볼 것이다. 3장은 궤멸된 북한공군이 소련공군의 참전과 이후 휴전협상 기간 동안 급속히 성장하는 과정을 김일성의

5) 함택영, 『국가안보의 정치경제학』, 법문사, 1998, 147쪽.

6) 이들 자료들로는 1997년 러시아 군역사연구소에서 발간한 자료인 군사편찬위원회 편, 『6·25전쟁, 문서와 자료, 1950~1953년』, 2006; 국방부 군사편찬연구소 역, 『소련 제64전투비행군단 전투 활동 약사』, 군사편찬연구소, 2011; 국방부 군사편찬연구소 역, 『소련 제64전투비행군단 제18비행기동사단 지원업무 종결보고 1951년 6월~1953년 9월』, 2011; 러시아 국방부 편, 김종국 역, 『러시아가 본 6·25전쟁』, 2002; 중국 군사과학원 군사역사연구부 저, 박동구 역, 『중국군의 한국전쟁사 2』, 2005 등이며, 북한의 김일성 전집류 및 노동신문, 귀순조종사 노금석의 회고록인 No Kum-Sok with J. Roger Osterholm, *A MiG-15 to Freedom*, McFarland&Company, Inc., 1996과 미 공군 역사연구소(Air Force Historical Research Agency) 홈페이지(<http://www.afhra.af.mil>) 게재자료, 그리고 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 제1~11권 등을 들 수 있다.

공군력에 대한 인식, 소련 제64전투비행군단의 참전, 북한공군의 조종사 양성, 항공기 지원, 항공시설의 복구노력, 작전활동의 변화 등을 통해 살펴볼 것이다. 4장은 전쟁기간 중 만주와 소련에서 재건된 북한의 공군력이 휴전을 전후하여 북한지역으로 이전되는 과정을 살펴볼 것이다. 5장은 이 논의의 결론이다.

2. 전쟁초기 북한공군 현황과 괴멸

전쟁초기 북한공군은 소련의 지원으로 남한공군에 비해 압도적인 전력의 우위에 있었다. 1950년 6월 25일 북한공군은 1개 비행사단과 병력 2,800명, 비행기 226대(추격기 84대, 습격기 113대, 기타 29대)를 보유하였다.⁷⁾ 북한공군은 우세한 공군력을 바탕으로 전쟁초기 남한의 여의도, 김포, 수원비행장 등 주요 군사시설과 도로, 철도, 초차장 등 교통시설을 공격하였으며, 지상군에 대한 지원임무를 수행하였다.⁸⁾ 심지어 북한공군의 Yak기는 1950년 6월 29일 전선시찰을 위해 수원비행장을 찾은 맥아더(Douglas MacArthur) 사령관의 전용기 C-54 바탄(Bataan)호를 공격하는 ‘용맹함’을 보이기도 하였다.⁹⁾

그러나 북한공군의 ‘용맹함’은 미 극동공군 전력의 신속한 한반도 전개로 오래 지속되지는 못했다. 당시 미 극동공군은 일본에 주둔하던 제5

7) 「소련군 총참모부 작전총국이 작성한 조선에서의 전투행동개관에서 발췌, 1950년 6월 25일 현재 조선인민군과 남조선 국군의 전력현황(1951.12.3)」, 군사편찬위원회 편, 앞의 책, 군사편찬위원회, 2006, 60쪽. 일반적으로 습격기는 폭격기를 지칭하며, 추격기는 전투기를 말한다. 참고로 개전당시 한국공군은 1,897명의 병력과 경비행기 22대(L-4 8대, L-5 4대, T-6 10대)를 보유하였을 뿐 전투기는 한 대도 없었다. 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 2, 군사편찬연구소, 2005, 751쪽.

8) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 2, 754쪽.

9) 북한 Yak기의 공격은 호위 중이던 미 F-51 전투기에 의해 제지되었다. 공군본부 역, 『스트레이트메이커 장군의 6·25전쟁 일기』, 공군본부, 2005, 49쪽.

공군의 F-82 전투기를 한반도로 급파해 주한 미국인들의 후송을 엄호하였다. 이 과정에서 6월 26일 F-82전투기 5대가 북한공군 Yak기 3대를 격추시키면서 6·25전쟁 중 공중전에서 첫 승리를 기록하였다.¹⁰⁾ 이후 미 극동공군은 6월 27일 B-26 경폭격기 2개 대대, F-80전투기 4개 대대, F-82전투기 2개 대대를 출격시켰다. 한반도에 참전한 미 극동공군은 처음 며칠 동안 구체적인 공격계획 없이 공중방어를 수행하는 정도였다.¹¹⁾ 그러나 이것은 이후 본격적인 미 공군의 참전을 위한 것이었고, 북한공군의 공격은 미 제5공군의 참전이 본격화되면서 서서히 시들해지고 있었다.

미 공군자료에 따르면 1950년 6~10월까지 미 공군은 총 56,558회의 작전을 실행했다.¹²⁾ 이 시기 격추(격추추정 및 손상을 입힌 항공기 포함)한 북한 항공기는 총 143대(격추 78대, 격추 추정 31대, 손상 34대)였다. 월별로는 6~7월 81대, 8월 48대, 9월 14대의 항공기를 격추했고, 10월에는 격추한 항공기가 없었다.¹³⁾ 산술적으로는 전쟁초기 총 226대의 항공기를 가지고 있던 북한공군이 약 4개월여 만에 전체 항공기의 63%인 143대를 잃거나 손상을 입었고 약 83대의 항공기만이 남았을 정도로 큰 손실을 입었던 것이다.¹⁴⁾

10) 공군본부 역, 『UN공군사(상)』, 공군본부, 1975, 30~31쪽.

11) 위의 책, 35쪽.

12) 미 공군의 월별 비행 횟수는 1950년 6~7월 총 8,499회, 8월 15,586회, 9월 15,839회, 10월 16,634회였다. A Timothy Warnock editor, *The U.S. Air Force's First War: Korea 1950~1953 Significant Events*, 2000, p.69.

13) *ibid.*, pp.68~69.

14) 물론 이 숫자에는 습격기, 추격기 이외의 항공기와 전쟁개시 이후 소련으로부터 추가로 지원받은 항공기는 포함되지 않은 것이다. <표 1>에서 보는 북한 항공기의 숫자도 개전 초기와 이후 손실의 숫자가 정확히 일치하지는 않는다. 이것은 개전 이후 계속해서 소련에서 항공기가 도입되었기 때문으로 보여진다. 실제 소련이 개전 이후 계속해서 항공기를 지원했다는 증거는 여러 곳에서 확인되고 있다. 1950년 7월 7일 북한주재 소련대사는 김일성을 만나 “항공무기와 무기 및 탄약이 수송 중에 있으며, 7월 8일경에는 국경역에 도착할 수 있을 것”이라고 통보하였다. 또 8월 28일경에는 스탈린이 주북 소련대사에게 보낸 전문에서 “필요하다면 소련은 조선항공대를 위해 습격기와 추격기들을 추가로 더 보낼 수 있다”고 통보한다. 소련군 총참모부 작전총국의 정보보고서에 따르면, 1950년 10월 21일까지 북한에 공급된 무기종류 목록에는 기종이 명시되지는 않았지만 비행기

북한공군의 괴멸은 소련의 자료에서도 확인되고 있다. <표 1>은 1950년 8월 26일 소련군 총참모부 작전총국에 보고된 북한 공군현황이다.

<표 1> 1950년도 북한 공군현황

번호	명 칭	전투개시 당시 총수	7월 20일 상황		8월 24일 상황	
			손실 수	잔류 수	손실 수	잔류 수
1	습격기	93	36	57	109	34
2	추격기(전투기)	84	49	35		2
3	습격기 조종사	25	10	15	8	17
4	추격기 조종사	26	15	11	16	6

* 출처: 「소련군 총참모부 작전총국의 조사보고(1950.8.26)」, 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 93쪽.

<표 1>에서 보는 바와 같이 북한공군은 개전당시 습격기와 추격기를 177대 보유하고 있었다. 그러나 7월 20일에는 이 중에서 85대가 손실되고 92대만이 남았고, 8월 24일에는 약 36대의 항공기와 23명의 조종사만이 남게 되었다. 이 자료는 북한공군의 습격기, 추격기와 그 조종사에 대한 자료만을 담고 있지만, 개전 2개월 당시 북한공군의 괴멸상황을 잘 보여준다고 할 수 있다.

북한공군의 괴멸을 증명하는 또 다른 자료는 미 공군자료에서 확인할 수 있다. 앞서 살펴본 것처럼 미 공군은 1950년 10월 단 1대의 북한 항공기도 격추시키지 못했다. 흥미로운 점은 1950년 6~7월 81대, 8월 48대, 9월 14대를 격추 또는 손상시키는 등 시간이 지나면서 감소추세에 있었으며, 급기야 10월에는 격추한 항공기가 없는 것이다. 유엔군이 공식적으로 북진하던 10월에 북한 항공기를 단 1대도 격추시키지 못했다는 것은 미 공군 전력의 문제가 아니라 북한 공군기 중 더 이상 작전에 사용할 항공기가 없었음을 반증하는 것으로 평가할 수 있다.¹⁵⁾

62대가 실제 전달된 것으로 되어 있다. 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 77~78, 94, 185쪽.
15) 이후 미 공군의 적 항공기 격추는 11월에 들어서면서 9대, 12월에 10대가 나오고 있다.

미 공군의 신속한 참전과 이에 따른 북한공군의 괴멸적 상황은 김일성에게는 매우 충격적인 일이었다. 미 공군의 폭격에 대한 김일성의 충격은 7월 19일 노골적으로 표출되었다. 이날 김일성은 전선 상황에 대해 분개한 어조로 “전선의 상황이 자신들에게는 아마도 **파국적인 상황**인지 모르겠는데 이 모든 것은 **미 공군 때문**”¹⁶⁾이라고 했다. 미 공군 폭격에 대한 김일성의 우려는 소련에 공군 파견요청으로 나타났다. 1950년 8월 18일 김일성은 개인비서 문일(소련계 한인)을 슈티코프(T.E.Shtikov) 대사에게 보내 항공력의 파견을 요청한다.¹⁷⁾

그러나 소련은 1950년 11월이 되어서야 만주에 제64전투비행군단을 파견하게 된다. 이때까지 북한공군은 미 공군의 공격 앞에서 일체의 대응도 하지 못한 채 괴멸상태에 빠지게 된다. 북한공군의 괴멸은 북한의 지상군이 유엔군의 인천상륙작전이 개시된 1950년 9월 15일 이후 급속도로 붕괴되던 것에 비하면 시기적으로 조기에 붕괴되었다고 평가할 수 있다.

3. 6·25전쟁기 북한공군 재건과정

1) 김일성의 공군력 재건의지

김일성의 공군력 인식에 영향을 미친 것은 스탈린(Joseph V. Stalin)이었다. 육군경험이 많았던 김일성은 해방초기 공군력을 상대적으로 덜 중요시 여겼지만, 스탈린의 2차 세계대전 경험을 통해 공군력의 군사적

특히 12월 10대 중 8대는 MiG-15기였다. A Timothy Warnock editor, *Op. Cit.*, pp.68~69.

16) 「조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 내각회의 의장에게 보낸 전문(1950.7.20)」, 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 87쪽. 진한 글자는 저자 강조.

17) 「조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 외무상에게 보낸 전문(1950.8.19)」, 위의 책, 92~93쪽.

가치를 높이 평가하게 되었다고 한다.¹⁸⁾ 그러나 김일성은 개전초기 공군력의 궤멸을 겪으면서 본인 스스로 공군력의 중요성을 ‘실감’하게 되었고, 본격적인 공군력 재건의지를 피력하게 된다.

김일성의 공군력 재건에 대한 의지는 전쟁기간 여러 곳에서 찾아볼 수 있다. 이미 1950년 8월 18일 소련에 공군력 파병을 요청했던 김일성은 이후 계속해서 소련에 조종사 양성을 요청하는 등 공군력 재건에 매진하게 된다.

김일성의 전쟁기간 중 공군력에 대해 강조한 내용은 소위 ‘별오리 회의’로 불리는 1950년 12월 21일 조선노동당 중앙위원회 3차 정기회의에서 찾아볼 수 있다. 당시 회의는 지난 전쟁과정을 평가하고 앞으로 대책을 논의하는 자리였다. 이 회의에서 김일성은 지난 6개월간의 전쟁과정에서 북한군이 가지고 있었다는 “엄중한 결함”¹⁹⁾에 대해 8가지로 정리하였는데, 그 중 다섯째가 공군과 해군의 문제였다. 김일성은 “우수한 공군과 해군과 포화들을 소유한 적들과 싸우는 특수한 조건에서 전투를 진행할 줄 몰랐다”²⁰⁾고 지적하였다. 그러면서 현재 처한 상황에서 질이 좋은 비행사, 땅크수, 포병 등 ‘후비부대’를 제 기한내에 양성할 것을 강조하였다.²¹⁾

또 휴전협상이 진행 중이던 1952년 6월 조선인민군 제564군부대 군정간부회의에서 행한 연설을 통해 공군력 강화를 재차 강조한다. ‘인민공군을 강화하자’라는 제목의 이 연설에서 김일성은 “우리 공군부대는 조직된 지 오래되지 않았기 때문에 아직도 경험이 풍부하지 못하며 이론적으로나 기술적으로 수준이 높지 못하다”고 인정한다. 그러면서 ‘지휘관, 비행사, 기술근무원들은 물론 공군부대의 모든 군인들의 기술 수준을 더욱

18) 김경록, 「해방이후 남북한의 공군력 인식과 한국전쟁 준비과정」, 『군사』 제67호, 군사편찬연구소, 2008, 190~192쪽.

19) 조선중앙통신사, 「현 정세와 당면과업-조선노동당 중앙위원회 제3차 정기회의에서 진술한 김일성 동지의 보고(1950.12.21)」, 『조선중앙연감 1951~52』, 조선중앙통신사, 1952, 25쪽.

20) 위의 책, 28쪽.

21) 위의 책, 34쪽.

높일 것을 강조'하였다.²²⁾

김일성의 공군력 재건에 대한 의지는 미 공군에 대한 두려움과 북한공군의 괴멸, 그리고 북한군의 계속되는 패전 속에서 더욱 절실히 자라나고 있었던 것이다. 그리고 즉각적으로 공군력 재건 작업에 착수한다.

2) 소련 제64전투비행군단의 참전과 북한공군 재건

소련자료에 따르면 제64전투비행군단은 참전기간 동안 10개 전투비행사단 29개 전투비행연대가 전투를 수행했고, 각 사단의 투입기간은 6개월에서 1년 사이였으며, 총 64,300회를 출격, 유엔 공군기 1,106대를 격추하였다고 주장한다.²³⁾ 6·25전쟁시기 군사고문단을 제외하고 유일하게 전투부대로 참전했던 소련공군 제64전투비행군단은 실질적인 공산군 측의 공군력으로 미 공군을 상대하였다. 그러나 소련공군은 이런 전투만을 한 것은 아니었다. 중국과 북한공군을 지원하면서 북한공군에게는 재건의 절대적인 역할을 하였다.

1950년 11월 중국 선양(沈陽)에서 창설된 소련 제64전투비행군단은 정전협정이 체결된 다음해인 1954년 12월까지 주둔하였다.²⁴⁾ 군단의 명시된 임무는 “선양, 안산(鞍山), 안둥(安東, 현재의 단둥: 저자 주), 지안(集安), 동펑(東丰)지역에서 미 공군의 공중타격과 공중정찰로부터 정치, 행정 및 경제중심, 산업시설, 철도거점, 교량, 군대집결지 그리고 다른 중요한 대상들을 엄호하고, 압록강 교량과 안둥지역의 발전소 엄호에 특별히 주의를 기울이는 것”²⁵⁾이었다.

그러나 부차적으로 제64전투비행군단은 중국 및 북한공군의 양성 임무도

22) 김일성, 「인민공군을 더욱 강화하자-조선인민군 제564군부대 군정간부회의에서 한 연설 (1952.6.20.)」, 『김일성 전집 제15권』, 조선노동당출판사, 1996, 50쪽.

23) 「소련군 총참모부 작전총국 정보조사서(1953.11.3)」, 군사편찬위원회 편, 앞의 책, 499쪽.

24) 국방부 군사편찬연구소 역, 「소련 제64전투비행군단 전투활동 약사」, 군사편찬연구소, 2011, 10쪽.

25) 「1950년 11월에서 12월까지 제64전투비행군단의 전투행동개관(1951.1.9)」, 군사편찬위원회 편, 위의 책, 133쪽.

맡고 있었다. 창설 당시 군단은 제28, 제50, 제151전투비행사단 등 3개 예하 사단을 골간으로 하고 있었다. 이 중 제28, 제151전투비행사단은 예하 각 연대에서 재교육실시를 위해 경험 있는 교관들로 충원된 비행대대 1개씩을 선발하였었다. 특히 제151전투비행사단은 1950년 8월 동북중국의 대상물 엄호와 중국공군 전투비행사단 조종사들의 재교육 수행임무를 띠고 선양비행장에 도착했었다.²⁶⁾

북한 공군조종사들에 대한 재교육 임무는 12월 말에 도착한 소련 제324전투비행사단에게 부여되었는데, 그 임무는 1951년 1월 5일부터 착수하였다.²⁷⁾ 제324전투비행사단은 1952년 1월 만주에서 철수한 뒤 제190전투비행사단으로 대체되었다.²⁸⁾

이 당시 소련의 구상은 자신들이 직접 미 공군과 대결하는 대신 중국 조종사들을 훈련시켜 그 임무를 중국이 대신해 줄 것을 계획하고 있었다. 소련은 중국이 9개 사단을 조선 국경지대에 배치할 경우 그 부대의 엄호를 위해 중국 측에 124대의 제트전투기로 편성된 비행사단을 보낼 준비가 되어 있으며, 소련은 자국 조종사들의 원조하에 2~3개월 동안 중국 조종사들을 훈련시킨 다음 중국 측 조종사들에게 모든 장비를 전달할 생각을 하고 있었다.²⁹⁾

소련의 이 같은 계획은 북한에도 동일하게 적용되었을 것이다. 북한공군 또한 소련으로부터 당시 최첨단 제트전투기인 MiG-15를 인수받고, 조종사양성을 비롯해 공군력을 전수받으면서 괴멸된 공군력의 재건을 위한 기회를 갖게 된 것이다.

26) 「소련 육군상이 소련 내각회의 부의장에게 보낸 보고서(1950.8.31)」, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 99쪽.

27) 「1950년 11월에서 12월까지 제64전투비행군단의 전투행동개관(1951.1.9)」, 위의 책, 134쪽.

28) 국방부 군사편찬연구소 역, 『소련 제64전투비행군단 전투활동 약사』, 5~6쪽.

29) 「소련 내각회의 의장이 중화인민공화국 주재 소련대사에게 보낸 전문(1950.7.13)」, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 81쪽.

3) 북한 공군의 재건 과정

전쟁초기 괴멸된 북한공군의 전력은 1950년 10월 중국인민지원군의 참전으로 전선이 안정을 되찾고, 11월 소련 제64전투비행군단이 참전하면서 본격적으로 진행된다. 여기서는 북한공군의 재건과정을 공군작전의 3대 요소라 할 수 있는 조종사 양성, 항공기 도입, 비행장 건설/복구 측면과 이 시기 북한공군이 미 공군에 대항하기 위해 추진했던 작전적 측면, 즉 대공방어와 PO-2 항공기를 이용한 전술을 중심으로 살펴보고자 한다.

(1) 조종사 양성

(가) 소련에 조종사 양성 요구

조종사는 공군작전의 핵심요소이다. 항공기는 소련에서 지원을 받을 수 있지만, 조종사는 북한이 양성해야 할 중요과제였다. 항공기의 지원이 하드웨어적 지원이라고 한다면, 조종사는 소프트웨어적인 문제였다. 북한에게 전투기 조종사의 부족은 개전초기부터 해결해야 할 오래된 문제였다. 조종사는 이론교육과 함께 조종기술 습득을 함께 교육해야 한다. 따라서 조종사의 양성은 단기간에 이루어질 수 없는 특징이 있다. 조종사 양성의 이 같은 시간적 소요와 기술적 문제는 북한이 해방 후 타 분야에서는 일제청산을 이루었다고 하지만, 항공기술 분야에서는 일제시기의 인력들이 그대로 이어지는 결과를 가져왔던 것이다.³⁰⁾ 전쟁초기 습격기와 추격기가 177대였지만, 이 기종의 조종사는 51명에 불과했다는 소련군 총참모부의 보고는 조종사 확보의 어려움을 잘 보여주고 있다고 할 수 있다.³¹⁾

30) 김선호, 「북한공군 창설과정을 통해본 식민지 유산의 연속과 단절」, 『현대북한연구』, 제 15권 2호, 북한미시연구소, 2012, 249~294쪽.

31) 「소련군 총참모부 작전총국의 조사보고」, 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 93쪽.

이점에서 김일성도 공군력의 핵심요소로 조종사의 중요성을 인식하고 있었다. 김일성은 1951년 3월 18일 한 연설을 통해 “우리에게 지금이라도 비행사만 있으면 문제는 해결됩니다. 비행기는 형제국가들에서 원조 받을 수 있습니다. 미제놈들이 배운 기술을 우리가 배우지 못할 리 없습니다. 우리도 배우면 됩니다.”³²⁾라며 조종사 부족에 대한 고충과 의지를 피력했다.

북한은 공군이 괴멸된 상황인 1950년 9월 무렵부터 본격적으로 조종사 양성을 확대한 것으로 보여진다. 1953년 9월 21일 MiG-15로 귀순한 북한 조종사 노금석에 따르면, 1950년 9월 조종사 선발을 위해 당시 자신이 다니던 청진의 해군군관학교에 군의관들이 찾아와 80명의 인원을 선발해 갔다고 한다. 공군조종사 선발을 위해 해군군관학교까지 찾아온 것이다.³³⁾ 시기적으로 유엔군의 북진에 따라 북한군이 만주로 이동해 전력을 재정비하는 시기와 거의 일치한다.

북한공군이 괴멸되어가는 상황에서 김일성이 소련에 가장 먼저 요구한 내용도 조종사 양성문제였다. 김일성이 소련에 조종사 양성을 요청한 것은 10월 9일이다. 김일성은 스탈린에게 전문을 보내 ‘소련에서 유학중인 학생들 중 2~300명과 소련계 조선인들 중 2,000명의 조종사양성을 요청한다.’³⁴⁾ 계속해서 김일성은 1950년 10월 10일 주소련 북한대사 주영하를 통해 소련 외무성 제1부상 그로미코(Andrei A. Gromyko)를 만나 소련에서 공부하는 모든 조선 대학생들과 대학원생들 및 소련의 기업들에서 생산기술 실습을 하는 조선기술자들을 소련 항공학교로 이전하도록 요청한다.³⁵⁾

32) 「인민군대내에서 당생활을 강화할데 대하여-조선인민군 최고사령부 총참모부 제2차 당 열성자회의에서 한 연설(1951.3.18)」, 『김일성 저작집』 제6권, 조선노동당출판사, 1980, 357쪽.

33) No Kum-Sok with J. Roger Osterholm, *Op. Cit.*, pp.69~70. 물론 학생들에게는 해군조종사 양성이라고 설명되었다고 한다.

34) 「조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 내각회의 의장에게 보낸 전문(1950. 10.9)」, 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 172쪽. 이 전문에는 조종사 외에도 탱크병 1천명, 무선병 500명, 공병군관 500명의 양성 요청도 포함되어 있다.

35) 주영하는 이 만남에서 ‘현재 소련에 있는 조선학생들은 모두 738명이며, 이 중 남자는

소련주재 북한대사 주영하는 약 한 달 뒤인 1950년 11월 13일 소련 외무성 제1극동과 부과장을 만나, 지난 번 소련에 유학중인 북한학생들과 조선계 한인들에 대한 조종교육에 대해, 이들이 5개월 후에 전선에 투입될 수 있도록 조종사 선발과 교육을 서둘러 달라는 김일성의 ‘특별한 부탁’을 전달한다.³⁶⁾ 김일성은 1950년 11월 16일, 스탈린에게 공군 지원을 재차 요청하는 전문을 보낸다. 이 전문에서 김일성은 기존에 요구했던 2~300명의 북한 유학생 조종사 양성을 재차 요구한다. 그리고 소련 영토내에서 교육받고 있는 북한군 조종사 119명 가운데 제트기 2개 연대와 폭격기 1개연대의 편성을 위한 비행요원을 양성해 줄 것, 현지에서 양성이 불가능한 항공기술자 90명과 습격기 조종사 30명의 양성을 위해 총 120명을 소련에 파견해 줄 것, 1951년 1월 1일까지 이론과정을 마칠 조선조종사 170명을 항공실습을 위해 소련에 추가로 파견해 줄 것 등을 새롭게 요구한다.³⁷⁾

소련에서도 조종사 양성문제를 매우 적극적으로 추진하였다. 소련측 자료에 따르면 스탈린이 김일성에게 조종사 양성과 관련하여 1950년 11월 20일 전문을 보낸다. 전문에는 ① 만주 영토 옌지(延吉)에 이미 개설되어 있는 비행학교에서 조선학생 중 200~300명을 조종사로 훈련시킬 것. 추가로 양성되는 인원을 위해서는 소련 교관이 지원될 것임 ② 2개 제트전투비행연대에 필요한 조종사는 만주에 있는 우리의 MiG-15기로 구성된 비행사단들 중 1개 사단 내에서 훈련시킬 수 있음. 조종사가 훈련을 마치면 MiG-15기가 제공될 것임. 1개 폭격비행연대의 조종사훈련은 연해주 소재 조선학교에서 하는 것이 편리할 것임. 군수기재와 폭격연대용 Tu-2기 또한 제공될 예정임 ③ 우리는 연해주 소재 조선인 비행

669명, 여자는 69명’이라고 대답했다. 「소련 주재 조선민주주의인민공화국 대사의 접견에 대하여 소련 외무성 제1부상의 일지에서 발췌(1950.10.10)」, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 173쪽.

36) 「소련 외무성 제1극동과 부과장의 일지에서 발췌(1950.11.13)」, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 195쪽.

37) 「조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 외무성 제1부상에게 보낸 전문(1950.11.17)」, 위의 책, 210쪽.

학교에 추가로 120명을 수용하여 항공정비 기술자와 습격기 조종사를 양성하는 데 동의함 ④ 조선인 조종사들의 비행실습장소로는 그들이 훈련 받게 될 만주나 연해주 지역이 더 나을 것이라는 내용이 포함되었다.³⁸⁾

김일성은 1950년 11월 27일 또다시 북한주재 소련대사에게 전문을 보내 소련정부에 연지의 항공학교에 La-9기 교관 20명, Yak-9기 교관 10명, IL-10기 교관 10명 등 총 40명의 소련교관을 추가로 파견해 줄 것을 요청한다.³⁹⁾

스탈린은 북한 조종사 양성에 많은 관심을 보였다. 대표적인 사례로 1951년 6월 스탈린은 만주에 주둔하던 제64전투비행군단장과 중국군 총군사고문에게 전문을 보내 북한 조종사를 소홀히 교육시키고 있다는 정보가 있다고 지적한다. 그러면서 과거 전쟁시에는 5, 6개월 사이에 러시아 조종사들을 훈련시켰는데, 왜 7, 8개월이 지났는데 중국 조종사들의 훈련을 마치는 못하느냐고 조종사 양성이 속도를 내지 못하는데 대해 지적했다. 그리고 이것을 책임회피라고 지적했다.⁴⁰⁾

스탈린의 지적에 대해 중국인민해방군 총군사고문은 스탈린에게 보낸 보고에서 '1개 북조선 전투비행사단 조종사 총원 65명, 8월 15일 전투준비완료 예정'이라고 보고한다. 또 일부 중국 전투비행사단의 재교육을 진행할 계획인데, 이 기간 중 실질적인 도움을 주기 위해 중국군 총군사고문 크라스포스키가 북한 비행사단을 직접 관할 할 것⁴¹⁾이라면서 스탈린의 지적에 대책을 보고한다.

그렇다면 김일성은 어느 정도 규모의 조종사 양성을 목표로 하고 있었을까? 또 언제쯤 전선에 투입할 구상을 하고 있었던 것일까? 김일성과

38) 「소련내각회의 의장이 조선민주주의인민공화국 내각 수상에게 보낸 전문(1950.11.20)」, 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 566~567쪽.

39) 「조선인 조종사들과 기술자들의 교육을 위해 중국으로 소련 군사전문가들을 추가적으로 파견할 것을 요청하는 조선민주주의인민공화국 정부의 각서(1950.11.27)」, 위의 책, 220~221쪽.

40) 「소련 내각회의 의장이 중국인민지원군 총군사고문에게 보낸 전문(1951.6.13)」, 위의 책, 584쪽.

41) 「중국인민해방군 총군사고문이 소련 내각회의 의장에게 보낸 보고서(1951.6.15)」, 위의 책, 585~586쪽.

스탈린 사이에 오고갔던 전문의 내용을 토대로 당시 북한이 구상했던 조종사의 규모와 전선투입시기를 추정해 볼 수 있다.

김일성은 소련에 유학중인 북한 유학생 중에서 200~300명, 소련계 조선인 학생 중 2,000명, 기존에 엔지와 연해주 지역에서 교육 중이던 조종사 등을 포함해서 약 2,500명에서 최대 3,000명 규모의 조종사 양성을 목표로 했던 것으로 보인다. 그러나 조종사 양성과정에서 중도 탈락률 등을 감안했을 때 약 2,000명의 조종사 양성을 희망목표로 했을 것으로 보인다.⁴²⁾

그리고 이들 신규 조종사들에게 약 5개월간의 교육을 통해 1951년 4~5월에는 전선에 투입시키기를 희망했던 것으로 보인다. 그러나 김일성은 조종사 양성이 쉽지 않다는 것을 알고 있었다. 김일성은 자신의 비서인 문일과의 대화에서 ‘우리는 조종사를 많이 양성해야 합니다. 이 모든 것을 준비하는 데 반년이, 또는 일년이 걸릴 수도 있습니다.’라고 하였다.⁴³⁾ 소련측에 요구한 5개월은 희망이었을 것이다.⁴⁴⁾ 그러나 이런 희망을 통해, 김일성은 북한공군을 최소 500대 이상의 항공기를 가진 군대로 키우고자 했을 것으로 보인다.

(나) 조종사 양성 과정

전쟁 당시 북한 조종사들은 어디에서 양성되었을까? 이것에 대한 정확한 자료는 확인하기 힘들다. 다만, 스탈린과 김일성의 전문내용과 소련측 보고자료, 그리고 탈북자 증언 등을 토대로 추적해 볼 수는 있을 것이다. 그 결과 북한 조종사들은 중국 엔지, 만주 주둔 제64전투비행군단,

42) 약 30%의 중도 탈락률을 적용한 것이다. 2,000명 정도의 조종사는 단좌(單坐)항공기의 경우 2대당 약 3명, 복좌(複座) 항공기의 경우 1대당 4명(2명 탑승, 2명 예비)으로 가정한다면, 2,000명의 조종사는 약 500~800대 정도의 항공기를 운용할 수 있는 규모로 추정해 볼 수 있다.

43) 「조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 외무성 제1부상에게 보낸 전문(1950. 10. 6)」, 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 166쪽.

44) 그러나 노금석의 경우를 보면, 1950년 9월에 선발되어 양성과정을 거친 후 1951년 11월 의주로 전개되어 첫 전투에 참전하였다. 따라서 당시 MiG-15전투기 조종사 양성에는 약 12개월 정도의 시간이 소요된 것으로 볼 수 있다.

소련 연해주, 그리고 소련의 기타지역 등 크게 네 지역에서 교육된 것으로 볼 수 있다. 각 지역별 양성 현황을 보다 구체적으로 살펴보자.

첫째, 엔지지역이다. 엔지에는 북한공군의 항공학교가 위치해 있었다. 그 시기가 언제부터 인지는 확인되지 않지만, 적어도 전쟁 이전부터 있었던 것으로 보인다.

소련군 자료에 따르면, 1950년 10월 14일 현재까지 엔지비행장에서 수료한 조종사는 57명(Yak-9기 16명, IL-10기 26명, PO-2기 15명)이며, 69명(추격기 60명, 습격기 9명)이 엔지에서 훈련 중인 것으로 보고되고 있다.⁴⁵⁾ 이미 이곳에서 북한 조종사들이 양성되고 있었고, 전쟁을 시작하면서도 조종사 양성과정은 계속된 것을 의미한다.

엔지 항공학교의 규모에 대해서는 약 2,600명으로 되어 있다.⁴⁶⁾ 그리고 엔지 항공학교에서는 주로 초급수준의 비행교육을 실시했는데, 그 내용으로는 항공역학, 항공기 기관, 항공법 등의 지상교육과 Yak-18 프로펠러기로 비행훈련을 실시한 것이었다.⁴⁷⁾ 스탈린은 이곳에 소련 교관을 보내 조종사 양성교육을 지원했다.

둘째, 만주에 주둔했던 소련공군 제64전투비행군단에서 이루어진 조종사 교육이다. 앞서 살펴본 바와 같이 제64전투비행군단은 당초 압록강 및 중국 동북지역에 대한 방호와 중국 및 북한공군의 양성을 임무로 파견된 부대였다. 특히 제64전투비행군단 예하 제324전투비행사단 같이 북한공군을 전담하는 부대가 편성되어, 조종사 양성에 주력하였다.

북한은 엔지 항공학교에서 이론 및 Yak-18기를 이용하여 비행실습을 마친 인원을 제64전투비행군단에 보내 MiG-15기 조종훈련을 시켰고,

45) 「소련군 총참모부 부참모장의 정보보고서(1950년 10월 26일)」, 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 183~184쪽.

46) 「조선민주주의인민공화국 주재소련대사 소련군 총참모부 부참모장에게 보낸 전문(1950. 10. 31)」, 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 562~563쪽. 김일성도 스탈린에게 소련 군사고문단의 북한군내 잔류를 요청한다. 「조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 내각회의 의장에게 보낸 전문(1950.11.2)」, 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 564쪽.

47) No Kum-Sok with J. Roger Osterholm, *Op. Cit.*, p.76.

훈련이 끝나면 MiG-15기를 제공했었다.⁴⁸⁾

셋째, 연해주지역에서 이루어진 조종사 양성이다. 1950년 10월 26일, 소련군 총참모부 부참모장의 정보조사서에 따르면, 연해주 군관구에서 201명이 조종사 훈련 중에 있다고 되어 있다.⁴⁹⁾ 스탈린은 1950년 11월 20일 전문에서 “1개 폭격비행연대의 조종사훈련은 연해주 소재 조선학교에서 하는 것이 편리할 것이며, 군수기재와 폭격연대용 Tu-2 또한 제공될 예정”이라고 했다. 또 “우리는 연해주 소재 조선인 비행학교에 추가로 120명을 수용하여 항공정비 기술자와 습격기 조종사를 양성하는 데 동의”하고, “조선인 조종사들의 비행실습장소로는 그들이 훈련받게 될 만주나 연해주 지역이 더 나을 것”⁵⁰⁾이라며 연해주지역을 계속해서 언급하고 있다.

구체적으로 연해주 어느 지역에 비행교육시설이 있었는지, 규모는 어느 정도였는지 명시되지 않았다. 다만, 소련 연해주 ‘하바롭스크(Khabarovsk) 특수임무항공소에서 45명의 조선인이 교육을 받았다’⁵¹⁾는 내용을 고려시 하바롭스크로 추정해 볼 수 있을 것이다.

넷째, 연해주를 제외한 소련 본토의 기타 도시에서 이루어진 조종사 교육이다. 이곳은 여러 곳에서 진행되었다. 김일성이 스탈린에게 소련 유학중인 조선학생들과 소련계 조선인들 중에서 조종사를 양성해 달라는 것은 상당부분 소련 영토 내에서 해 달라는 의미인 것으로 보인다. 이것은 전쟁 이전 소련에 파견되었던 북한 조종사들 대부분이 우크라이나 키예프(Kiev)와 모스크바 근교의 제2항공학교에서 비행훈련을 받았기

48) 스탈린도 1950년 11월 20일 전문에서 언급했듯, “2개 제트전투비행연대에 필요한 조종사는 만주에 있는 우리의 MiG-15기로 구성된 비행사단들 중 1개 사단 내에서 훈련시킬 수 있음. 조종사가 훈련을 마치면 MiG-15기가 제공될 것임”이라고 했다. 「소련내각회의 의장이 조선민주주의인민공화국 내각 수상에게 보낸 전문(1950.11.20.)」, 군사편찬위원회 편, 앞의 책, 566~567쪽.

49) 「소련군 총참모부 부참모장의 정보보고서(1950년 10월 26일)」, 군사편찬위원회 편, 앞의 책, 183~184쪽.

50) 「소련내각회의 의장이 조선민주주의인민공화국 내각 수상에게 보낸 전문(1950.11.20.)」, 위의 책, 566~567쪽.

51) 심현용, 『한러군사관계사』, 국방부 군사편찬연구소, 2007, 365쪽(재인용).

때문이다.⁵²⁾ 그러나 이 외에도 레닌그라드의 비행교육부대에서도 교육이 이루어진 것으로 보인다.⁵³⁾ 이뿐 아니라 소련 본토의 다른 도시인 츠칼로프(중부지역) 군항공양성소에서 45명의 조선인 비행사가 교육되었고, 이르쿠츠크(몽골 위) 항공학교에서도 30명의 조선인이 교육을 받았다는 것도 확인되고 있다.⁵⁴⁾

이처럼 북한의 조종사 양성은 1~2곳에서 진행된 것이 아니라, 옌지, 만주, 연해주, 그리고 모스크바를 비롯한 소련 영토 등 다양한 지역에서 동시적으로 진행되었음을 확인할 수 있다. 이것은 항공기 기종 및 교육 수준별로 교육장소를 달리해야 하는 조종사 교육의 특성뿐만 아니라, 빠른 시간에 많은 수의 조종사를 양성하기 위한 목적에서 나타난 특징이라 할 수 있다.

한편 각 지역에서 양성된 북한공군 조종사들은 소련공군과 함께 단계적으로 작전에 참가하면서 실전 훈련을 진행하였다. 이는 3단계로 진행되었다. 1단계는 중국, 북한공군이 소련공군의 엄호하에 함께 작전에 참가하는 것이었고, 2단계는 중국과 북한공군이 1제대로, 소련이 이들을 엄호하는 방식, 3단계는 책임구역을 구분해 중국공군은 서해안에서, 북한공군은 동해안에서 운용되며, 소련공군은 공중상황의 전개에 따라 연합공군을 지원하는 단계였다.⁵⁵⁾

(다) 조종사 양성 결과

전쟁기간 중 실제 양성된 북한 조종사 숫자는 어느 정도일까? 김일성이

52) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제2권, 746쪽.

53) 장학수의 증언에 따르면, 북한은 1950년 11월경 소련 유학생 중 러시아어를 잘하고 신체 건강한 자 수십 명을 선발하여 레닌그라드에 있는 비행기 조종사 양성대로 보내 전투기 조종사 과정을 이수시켰다 한다. 이들은 6개월 정도의 교육을 받고 6·25전쟁에 조종사 또는 정비사로 참전하였으며 이들 중 전사한 유학생이 50명가량 되었다고 한다. 장학수, 『붉은 별 아래 청춘을 묻고 - 북한과 소련에서의 성공과 좌절 42년의 기록』, 문학사상사, 1990, 191-192쪽.

54) 심현용, 위의 책, 365쪽(재인용).

55) 「제64전투비행군단장이 소련군 공군 총사령관에게 보낸 보고서 발췌문, 1951년 6월~1953년 7월 27일(보고일자 미상)」, 군사편찬위원회 편, 앞의 책, 445~446쪽.

계획했던 2,500~3,000명의 조종사는 양성된 것일까? 이것을 확인하는 것은 쉽지 않다. 다만 일정 시점에 누적된 조종사 숫자를 통해 전쟁초기 보다 늘어난 조종사 숫자를 전쟁기간 중 양성한 조종사 규모로 파악하는 것도 한 방법이 될 것이다.

전쟁초기 습격기와 추격기의 조종사는 총 51명이었다. 물론 북한의 조종사는 이 기종 외에 PO-2 같은 경량항공기들이 있었다. 이들 항공기 조종사까지 포함하면 약 200명 전후까지 추정해 볼 수 있을 것이다.⁵⁶⁾

1951년 10월 20일 북한주재 소련 군사고문단장 라주바예프의 보고서에는 제1전투비행단(MiG-15), 제2전투비행사단, 제11혼성항공사단, 폭격사단 등 4개 사단의 군관 숫자가 2,115명 편제에 1,336명으로 되어 있다.⁵⁷⁾ 이 군관이 모두 조종사는 아닐 것이다. 대략 전체 군관의 10%를 조종사로 가정하면 약 130명 선이다.

1953년 4월 기준 북한공군의 전력은 대규모로 증가하였다. 북한공군은 소련의 지원을 토대로 대대적인 조직 개편과 전력재편성을 이루게 되었다. 이 작업을 통해 평양의 공군사령부 예하에 3개 전투비행사단, 1개 폭격기 사단, 2개의 독립폭격연대를 갖추게 되었다. 당시 기종별 북한공군 조종사는 MiG-15 179명, IL-28 42명, TU-2 3명+45명(소련 교육 중, 5월말 완료), Yak-18과 PO-2 24명, 예비 비행연대(IL-10, La-9) 70명 등 총 363명이었다.⁵⁸⁾

1953년 4월 기준 363명이라는 북한 조종사 숫자는 전쟁초기 괴멸된 북한공군 수준을 고려할 때 눈에 띄는 성과이다. 이는 개전당시 조종사 숫자를 뛰어넘는 것으로 전쟁기간 중 북한공군의 재건을 다음에서 살펴볼 항공기 증가와 더불어 상징적으로 보여준다고 할 수 있다.

56) 1968년 발행된 국내 자료에 의하면 개전초기 북한 조종사를 200명으로 제시하고 있다. 공산권문제연구소, 『북한총람 '45~'68』, 공산권문제연구소, 1968, 523쪽.

57) 국방부 군사편찬연구소 역, 『소련군사고문단장 라주바예프의 6·25전쟁 보고서 3』, 군사편찬연구소, 2001, 260~261쪽.

58) 「조선인민군 총군사고문이 소련군 총참모장에게 보낸 보고서(1953.4.30)」, 군사편찬위원회 편, 앞의 책, 629~630쪽.

(2) 항공기 확보 / 지원

전쟁기간 항공기는 소련의 지원으로 이루어졌다. 항공기는 조종사와 같이 양성시간을 필요로 하진 않지만, 소련에서 북한지역 또는 북한공군이 위치해 있던 중국 만주지역으로 이동하는 과정이 필요로 했다. 이동 방법은 철도를 이용하는 방법과 조종사들이 직접 탑승해 조종해서 오는 방법이 있었다.

그러나 소련의 북한에 대한 항공기 지원은 무상은 아니었다. 북한은 항공기를 지원받는 것에 일정한 대가를 지불하였던 것으로 보인다. 여기서는 전쟁시기 소련의 북한에 대한 항공기 지원 사항과 대가지불방식에 대해 살펴보고자 한다.

먼저, 소련의 북한에 대한 항공기 지원이다. 전쟁이전부터 북한에 항공기를 지원해 주었던 소련의 원조는 전쟁 중에도 계속되었다. 김일성은 1950년 8월 18일 소련에 공군력을 요청한데 이어 1950년 10월 25일 소련에 PO-2기 20대를 11월 15일 이전까지 중국 안둥(安東)으로 공급'해 줄 것을 요청하였다.⁵⁹⁾ 또 1951년 10월에는 스탈린에게 3개 보병사단을 위한 무기 공급, 자동차 1천대와 함께 Tu-2 항공기를 요청한다.⁶⁰⁾

북한의 공식문헌에도 소련으로부터 항공기를 지원받았음을 언급하는 부분이 확인된다. 김일성은 1951년 4월 최고사령부 총참모장 남일에게 한 지시를 통해 “공군사령관에게 지시하여 비행기를 접수하러 가는 성원들을 빨리 현지에 보내도록 하여야 하겠습니까.”⁶¹⁾라고 한다. 그러면서 “우리는 공군무력을 새로운 비행기와 최신 기술장비들로 강화하여 지상에서 뿐만 아니라 공중에서도 미제침략들의 거만한 콧대를 꺾어놓아야

59) 「조선민주주의인민공화국 내각 수상이 조선민주주의인민공화국 주재 소련 대사에게 보낸 서한(1950.10.25)」, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 188쪽.

60) 「조선인민군 총군사고문이 소련 육군상에게 보낸 전문(1951.10.17)」, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 260쪽.

61) 김일성, 「조선인민군 최고사령부 총참모장 남일에게 준 지시(1951.4.4)」, 『김일성 전집 제13권』, 조선노동당출판사, 1995, 338쪽.

합니다.”⁶²⁾라고 강조한다.

개전초기 비행기 226대를 보유하고 있던 북한은 1951년 10월 기준 325대의 항공기를 보유하게 되었다. 이것은 개전초기 상당수의 항공기가 미 공군에 의해 손실된 상황을 고려한다면 상당한 증가라고 할 수 있다. 이를 세부적으로 살펴보면, 항공학교의 교육 및 전투용항공기 141대(기중불상)와 전투부대에 MiG-15 52대, LA-9 48대, PO-2 12대, YK-9B 2대, YK-11 2대, YK-17 2대, YK-18 1대, IL-10 30대, YK-9 32대 LA-2 연습기 2대, IL-10연습기 1대 등 총 184대이다. MiG-15는 당시 최신의 제트전투기로서 전쟁초기에는 없던 것이었으나, 1951년 10월 52대를 보유하게 된 것이 주목된다.⁶³⁾ 1952년 7월 24일 스탈린은 김일성에게 서한을 보내, 항공기 40대 대신에 Tu-2 항공기 30대의 제공을 약속하고⁶⁴⁾ 김일성은 이에 대해 스탈린에게 감사와 고마움을 표명한다.⁶⁵⁾

이후에도 소련의 북한에 대한 항공기 지원은 계속되었다. 특히 이 시기 언론에는 1952년 9월 소련이 중국과 군사원조 협정을 체결하였다는 내용이 보도되었다. 그 내용에는 향후 1년간 중국에 대해서 구형기 Yak로부터 MiG-15까지 1,500대에 이르는 항공기를 공급한다는 것이었다.⁶⁶⁾ 이 내용은 소련과 중국간의 협정이었지만, 항공기 지원이 북한에도 비슷한 조건과 수준으로 제공되었음을 추측해 볼 수 있다.

〈표 2〉는 1953년 4월 현재 북한공군의 부대 편성 및 보유항공기 기종별 현황을 나타낸다. 표에서 보는 바와 같이 북한공군은 항공학교 소속의 항공기를 제외하고도 386대 이상의 항공기를 보유하게 되었다. 특히

62) 김일성, 위의 책, 338쪽.

63) 국방부 군사편찬연구소 역, 『소련 군사고문단장 라주바예프의 6·25전쟁 보고서 3』, 260~261쪽.

64) 「소련 내각회의 의장이 중화인민공화국 총군사고문에게 보내는 전문(1952.7.24)」, 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 270쪽.

65) 「조선인민군 총군사고문 라주바예프가 소련 육군성 제1부상에게 보낸 전문(1952.7.25)」, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 270~271쪽. 김일성은 이 전문에서 Tu-2 항공기를 조선 조종사들이 소련에서 수령하여 여름에 만주로 몰고 오게 할 것을 요구한다.

66) 『동아일보』, 1952년 9월 17일자.

전쟁이전에는 한 대도 없었던 MiG-15의 개량형인 MiG-15bis를 158대나 보유하게 되었다.

〈표 2〉 1953년 4월 1일 현재 북한공군 현황

부 대	항공기 기종	대수	합계
공군사령부			386+α
제1전투비행사단	MiG-15bis	54	
제2전투비행사단	MiG-15bis	63	
제3전투비행사단	MiG-15bis	41	
제10제트폭격사단	IL-28	39	
제1독립폭격연대	TU-2	37	
제2독립폭격연대	Yak-18, PO-2	48	
예비 비행연대	IL-10, La-9	104	
항공학교	전투기 및 훈련기	?	

북한공군의 전력증강은 1953년 6월에 10,547명의 병력에 독립전투비행사단 3개, 독립폭격비행사단 1개, 독립폭격비행연대 2개를 보유하게 되었다. 또 항공기는 MiG-15bis 110대를 비롯해 MiG-15 39대 등 215대와 기타 항공기를 포함해 총 492대의 항공기를 보유하게 되었다. 전쟁초기 괴멸된 상황을 고려할 때 항공기 도입은 비약할 만한 성장이라 평가할 수 있을 것이다. 세부 기종별 보유현황은 다음 〈표 3〉과 같다.

〈표 3〉 1953년 6월 15일 기준 북한공군 항공기 보유현황

구분	비행기종	대수	합 계
전투기	MiG-15bis	110	215
	MiG-15	39	
	La-9	66	
습격기	IL-10	55	55
폭격기	IL-28	39	76
	Tu-2	37	
기타	·	146	146
총 계			492

* 출처: 「소련군 총참모부 작전총국장의 보고서(1953.8.25)」, 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 643~644쪽.

다음으로 소련으로부터 지원받는 항공기에 대한 대가 지불문제를 살펴 보자. 북한이 소련으로부터 지원받은 항공기는 무상이 아니라 유상(有償) 판매였다.

이점에서 김일성은 여러 차례 항공기 관리에 대해 강조하였다. 김일성은 1951년 4월 최고사령부 총참모장 남일에게 한 지시를 통해 “이번에 들어오는 비행기들은 우리 인민이 푼전을 아껴가며 마련한 귀중한 외화를 주고 가져오는 것인 만큼 공군사령부에서는 비행사와 기술근무원들에 대한 사상교양사업을 강화하여 그들이 비행기를 자기의 눈동자와 같이 애호관리하며 부속품 하나라도 소중히 다루고 아껴 쓰도록 하여야 합니다.”⁶⁷⁾ 라고 강조한다. 김일성은 1952년 6월 20일 “인민공군을 더욱 강화하자”라는 연설에서도 이 부분을 강조한다. 김일성은 “동무들이 다루고 있는 비행기들은 우리 인민들이 먹을 것을 제대로 못 먹고 입을 것을 제대로 못 입으면서 전쟁의 승리를 위하여 모든 곤란을 이겨내고 투쟁하여 마련하여준 가장 귀중한 인민의 재산”이라고 강조한다. 그러면서 “우리 비행사들을 사랑하는 조선의 모든 어머니들을 생각하면서 그들처럼 자기의 비행기를 사랑하여야 하겠습니다.”⁶⁸⁾라고 강조한다.

그렇다면 북한은 소련에 대해 어떤 방식으로 어느 정도의 금액을 항공기 대금으로 지불했을까? 정확한 내용은 확인되지 않는다. 그러나 소련측 자료에 따르면, 북한과 소련의 항공기를 포함한 전쟁물자에 대한 대가지불은 차관이나 현물상환 형태인 유상판매였다.

알려진 바에 따르면, 북한과 소련은 1949년 3월 양국간 협정을 체결하였다. 1949년 3월 11일자로 소련의 조선문제위원회가 작성된 「설비, 자재 및 군사장비의 대금 결제를 위해 소련이 조선민주주의인민공화국에 제공하게 될 차관문제에 관한 양국 정부간의 협정 초안 양국간 협정

67) 김일성, 「조선인민군 최고사령부 총참모장 남일에게 준 지시(1951.4.4)」, 『김일성 전집 제13권』, 338쪽.

68) 김일성, 「인민공군을 더욱 강화하자-조선인민군 제564군부대 군정간부회의에서 한 연설(1952.6.20)」, 『김일성 전집 제15권』, 조선노동당출판사, 1996, 51쪽.

(안)」에 따르면, '1949년 7월 1일부터 1952년 7월 1일까지 사용될 루블(금액은 미기재, 저자 주) 상당의 차관을 매년 같은 금액으로 나누어 조선민주주의인민공화국 정부에 제공'하며, 북한은 '1952년 7월 1일부터 3년에 걸쳐 매년 동일한 액수로 분할 상환하는 것'으로 되어 있다. 또 그 수단으로는 '철, 비철금속, 화학제품을 비롯한 기타 제품으로 차관액과 이자를 상환한다. 양국의 동의하에 금으로도 대부 상환은 가능하다'고 되어 있다.⁶⁹⁾

협정내용은 1950년 2월 4일 소련으로부터 3개 보병사단 추가 편성을 위한 무기를 소련에서 구입하려고 북한의 계획에 따라 1951년분 차관을 1950년에 앞당겨 이용해 달라는 김일성의 요청으로 일정의 변화를 겪기도 한다.⁷⁰⁾

무기면에서 예를 들면 1950년 3월 북한정부는 북한군의 무장과 증강을 위해 소련정부에 1억 2천~1억 3천만 루블 상당의 군사기술장비 공급을 요청했다. 그 대가로 북한은 당해연도에 금 9톤, 은 40톤, 모나즈석 농축광 1만 5천 톤 등 1억 3천 8백 5만 5백 루블 어치를 소련에 공급할 것을 약속하였다. 군사고문의 현지급여 및 숙박음식 등 체재비도 북한측이 전담했다. 또한 전쟁 중 소련 군사학교에 파견된 조종사, 통신 등의 북한 수련생 훈련비도 모스크바 계좌를 통해 정식 지불되었다.⁷¹⁾

이런 점을 고려할 때 북한은 소련으로부터 항공기를 군사차관형식으로 도입했고, 그 상환 수단은 북한에서 생산되는 지하자원으로 제공했다고 볼 수 있다.

69) 「소련 내각회의 제1부의장이 소련 내각회의 의장에게 보낸 첨부 메모와 조선민주주의인민공화국에 공급되는 설비와 자재대금 지불을 위한 소·조간 협정(안)(1949.3.11)」, 군사편찬위원회 편, 앞의 책, 27~29쪽.

70) 「조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 외무상에게 보낸 전문, 소련 정부의 의견을 고려하여 국내문제들을 해결하려는 북조선 정부의 제안에 대하여(1950.2.7)」, 위의 책, 56쪽.

71) 안승환, 「주북한 소련군사고문단의 북한군 지원활동(1946~1953년)」, 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사의 새로운 연구』, 제2권, 군사편찬연구소, 2002, 418~419쪽.

(3) 북한지역 비행장 복구/신설

북한은 개전 당시 북한지역에 비행장 25개를 보유하고 있었다. 이 중 5개의 비행장이 인공포장을 해 놓은 이착륙장을 가지고 있었지만, MiG-15 기지로 적합한 비행장은 없었다.⁷²⁾ 그리고 이들 비행장마저 미군의 공습으로 모두 작전불능에 처하게 되었다.

북한은 1951년 4월 말 순안, 순천지역에 새로운 4개의 비행장 건설을 시작하였으나, 미 공군의 공습으로 복구와 파괴를 반복하였다. 1951년 9월에는 태천지역에 비행장 3개의 건설을 시작, 9월에 완공하여, 5일간 MiG-15 기지로 운용하였지만, 이 또한 미 공군의 폭격으로 파괴되었다. 1951년 7월 의주 비행장 건설이 시작되어 11월 초에 22,000미터 길이의 콘크리트 활주로를 갖춘 비행장이 건설되었다. 북한은 만주에서 MiG 기 훈련을 마친 북한공군 제1항공사단 제2항공연대(첫번째 제트기 연대)를 1951년 11월 7일 의주기지로 이동시켰다. 이 시기 김일성도 의주를 방문했다고 한다.⁷³⁾ 그러나 북한 항공연대는 미 공군의 폭격으로 인해 1951년 12월 15일 의주기지를 포기하고 안동으로 다시 이동했다.⁷⁴⁾ 그리고 안동에서 소련, 중국공군과 기지를 공유했다.⁷⁵⁾ 의주 전개 및 안동 복귀이후 북한과 공산공군은 더 이상 북한지역에 대한 비행장 건설을 추진하는 대신 동북지방에 비행장 건설을 시도하게 된다.⁷⁶⁾

소련자료에는 북한지역에서 비행장 복구작업 시 유엔공군의 활동이 잘 나타나 있다. 미국공군은 북한의 비행장 복구작업을 저지하기 위해 2단계 작전을 전개하였다. 제1단계는 단독이나 항공기 4~12대의 작은 그룹

72) 「제18비행기술사단장이 제64전투비행군단장에게 보낸 보고서 발췌(1953.9월)」, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 476쪽.

73) No Kum-Sok with J. Roger Osterholm, *Op. Cit.*, pp.106~107.

74) 그러나 소련측 자료에는 의주에서 체류 기간은 16일이었다고 되어 있다. 노금석의 증언에 비해 짧은 기간이다. 「제18비행기술사단장이 제64전투비행군단장에게 보낸 보고서 발췌(1953.9월)」, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 477쪽.

75) No Kum-Sok with J. Roger Osterholm, *Op. Cit.*, p.107.

76) 「제18비행기술사단장이 제64전투비행군단장에게 보낸 보고서 발췌(1953.9월)」, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 477쪽.

으로 주야 공습을 실행했는데, 이들의 임무는 비행장을 파괴하지 않은 채 공중에서 정찰임무를 수행하며 건설현장에서 작업하는 개별성원들에게 영향을 미치는 것이었다고 한다. 이후 비행장 건설이 완공에 다다른지나 혹은 완공시점에 제2단계 공격을 감행해 지금까지 건설되었던 비행장을 완파시켰다는 것이다. 이런 작전은 건설현장에서 일하는 개별성원들의 사기에 영향을 미쳤으며, 노동의 질을 떨어뜨리고 노동생산성을 축소시켰다고 한다.⁷⁷⁾

결과적으로 북한 영토내에 비행장 복구 및 신설 노력은 성공하지 못했다. 공산공군은 북한 영토내에서는 땅위에서 이착륙이 가능한 경량항공기를 제외하고 제트전투기의 작전이 가능한 비행기지를 단 한곳도 가지지 못한 것이었다. 이는 모든 잔여 항공전력을 만주로 이동하게 했으며, 만주에서 한반도에 대한 공군작전은 전투기 체공시간 등에서 제한을 받았고, 결과적으로 북한을 포함 공산공군의 작전을 소극적으로 만들 수밖에 없었던 것이다.

(4) 북한공군 작전 활동

소련공군의 소극적인 작전은 미 공군이 주축이 된 유엔공군의 적극적인 공격을 막아내기에는 역부족이었다. 이런 상황에서 북한이 할 수 있는 것은 적 항공기에 대한 대공방어 강화와 제트항공기가 아닌 구형 항공기를 이용한 특수전술이었다. 이점은 전쟁이후 북한 공군발전 방향에 영향을 미치기도 하는데, 여기서는 대공방어 강화활동과 PO-2를 이용한 특수작전에 대해 살펴보고자 한다.

먼저, 대공방어 강화사항이다. 유엔공군에 의해 한반도 제공권이 장악된 상황에서 북한은 대공방어에 주력하는 작전을 전개하였다. 김일성은 대공방어를 계속해서 강조하면서 ‘비행기 사냥군조’, ‘반항공반어처’, ‘전시

77) 국방부 군사편찬연구소 역, 『소련 제64전투비행군단 제18비행기동사단 지원업무 종결보고 1951년 6월~1953년 9월』, 군사편찬연구소, 2011, 51쪽.

철도복구연대' 등 다양한 조직을 설치하여 대책을 강구하였다.

김일성은 1950년 8월 유엔공군의 폭격에 대처하기 위해 방공사업 강화를 지시⁷⁸⁾한데 이어, 12월 29일에는 최고사령관 명령으로 '비행기사냥군조 조직'을 지시한다.⁷⁹⁾ '비행기 사냥군조'는 미 공군 항공기를 소총으로 격추시키기 위한 조직으로 김일성은 이 조직을 1951년 1월 5일까지 각 보병연대에 2~3개씩 조직할 것을 지시한다. 그러면서 이들에게는 각종 격려대책을 약속한다.⁸⁰⁾ 이후 '비행기 사냥군조'의 전과에 대한 보도는 1953년 7월말까지 노동신문에 약 35건 가량이 보도된다.

김일성의 대공방어 대책은 현실적으로 공군력이 한계인 상황에서 계속해서 강조되었다. 김일성은 휴전회담이 시작된 직후인 1951년 7월 13일 최고사령부 간부들과 한 담화에서도 반항공방어를 강조하면서 최고사령부에 '반항공방어처'를 신설한다. 그러면서 이 조직이 전선부대들의 반항공방어뿐만 아니라 후방의 반항공방어까지 통일적으로 장악하고 지휘할 것이라고 강조한다.⁸¹⁾ 이어서 '항공감시 및 통보연락체계 수립 및 통일적 지휘'⁸²⁾, '항공감시를 위한 대책 강화'⁸³⁾, '평양 반항공 방어정형' 검토 등을 지시한다.⁸⁴⁾ 또 비행대의 강화도 지시하는 데, 그 내용에는 아직

78) 김일성, 「방공사업을 강화할데 대하여-조선민주주의인민공화국 군사위원회 명령 제39호 (1950.8.1)」, 『김일성 전집 제12권』, 조선노동당출판사, 1995, 194~195쪽.

79) 김일성, 「비행기사냥군조를 조직할데 대하여-조선인민군 최고사령관 명령 제238호 (1950년 12월 29일)」, 『김일성 전집』 제12권, 조선노동당출판사, 1995, 501~502쪽.

80) 당시 비행기 사냥군조에 대한 격려책으로는 타 군인들에 비해 봉급의 50%를 가산하여 지불하고 솜옷과 신발을 보장하여 주며 식사의 질을 높여주는 것 등이다. 또 적기 1대를 격추한 사수(혹은 포수)와 개별적 전사에게는 조선민주주의인민공화국 국기훈장 제2급을 수여하고, 그 외 인원들에게는 국기훈장 제3급을 수여하며 적기 2대를 떨군 사수(혹은 포수)와 개별적 전사에게는 국기훈장 제1급을 수여하고 그 외 인원들에게는 국기훈장 제2급을 수여하며 적기 3대를 떨군 사수에게는 공화국 영웅칭호 수여, 3개월 동안에 비행기사냥군조에서 적기 3대 이상 떨군 병사, 하사관 및 군관들에게는 15일간 휴가를 주어 집으로 보내는 것을 허가한다는 것이다.

81) 김일성, 「반항공방어를 강화할데 대하여 - 조선인민군 최고사령부 간부들과 한 담화 (1951.7.13)」, 『김일성 전집 제14권』, 조선노동당출판사, 1996, 11쪽.

82) 위의 책, 11쪽.

83) 위의 책, 12쪽.

84) 위의 책, 14쪽.

항공기가 많지 않은 상황에서 반항공비행대와 지상부대의 전투행동을 지원하는 전선비행대를 따로 둘 필요가 없다며, 집중과 통일의 방법을 강조하였다.⁸⁵⁾

‘전시철도복구련대’는 유엔공군의 폭격으로 철도가 파괴되는 상황에서 철도복구를 강조하는 조직이었다. 교통성 산하에 조직하고, ‘이동복구대와 공무공작대’로 구성되며, 이들에게 제복을 입히고 군사규율을 적용하도록 하였다.⁸⁶⁾

미 공군자료에 따르면 6·25전쟁기간 작전활동 중 격추된 미 공군 항공기의 격추원인에는 적의 대공포에 의한 것이 550대, 공중전이 139대로 대공포에 의한 격추가 월등히 높았다.⁸⁷⁾ 이것은 물론 제64전투비행군단 예하 고사포사단의 역할도 있었으나, 북한의 대공방어 노력도 일정한 성과를 거둔 것으로 평가할 수 있다.

다음으로 북한공군은 전투기를 이용한 공격이외에 PO-2라고 하는 구형 경량항공기를 이용한 특수전술을 사용하여 유엔군을 위협하고자 하였다. PO-2를 이용한 야간 공격은 6·25전쟁기간 북한공군이 시도한 가장 효과적인 작전으로 평가되고 있다. PO-2를 이용한 야간 특수공격이 처음 등장한 것은 1950년 11월경이었다. 북한공군은 소련공군이 독·소전쟁 시 적용했던 전술 중 일부를 채택하기 시작했으며, 그 일환으로 PO-2 항공기를 이용한 야간 폭격을 전개했다.⁸⁸⁾ PO-2는 합판과 가죽 천으로 만들어진데다 저공으로 비행하여 레이더에 포착되지 않았고, 일반 땅위에서 이착륙이 가능한 항공기였다.

북한은 야간에 PO-2를 이용해 미군부대나 비행장 상공에서 폭탄을 투하하는 방식으로 공격했다. 1953년 6월 15일 밤에는 9대의 경량항공기가 이승만 대통령 관저인 경무대에 폭탄을 투하하기도 했다.⁸⁹⁾ PO-2

85) 김일성, 앞의 책, 14~15쪽.

86) 김일성, 「전시철도복구련대를 조직할데 대하여-조선민주주의인민공화국 군사위원회 제7차 회의에서 한 결론(1950.7.8)」, 『김일성 전집 제12권』, 조선노동당출판사, 1995, 105~106쪽.

87) A Timothy Warnock editor, *Op. Cit.*, p.74

88) 공군본부, 『6·25전쟁 항공전사』, 2002, 672쪽.

공격은 미 공군이 PO-2 이착륙 비행장을 대규모로 폭격함으로써 1953년 7월초 이후에는 중단되었다. 그러나 북한의 입장에서 PO-2는 매우 효과적인 전술이었으며, 전쟁이후 북한이 An-2를 이용한 전술활용은 PO-2의 성공 경험에서 나온 것이라 할 수 있다.

4) 북한공군의 재건 결과 평가

앞서 살펴본 바와 같이 북한공군은 전쟁초기 괴멸된 상황에서 소련의 지원하에 전쟁기간 중 재건과정을 거치게 되었다. 1953년 7월 당시 북한의 공군 재건결과는 양적측면에서는 상당부분 성공했지만, 질적측면에서는 아직까지는 미흡한 수준이었다고 평가할 수 있다.

양적측면에서 북한공군은 비약적인 성장을 이룩하였다. 북한은 1950년 6월 25일 당시 1개 비행사단과 병력 2,800명, 비행기 226대를 보유하고 있었다. 그러나 1953년 6월 15일 기준 병력 10,547명에 3개 전투비행사단과 1개 폭격사단, 2개 독립폭격연대를 구비하게 되었고, 항공기는 전투기 215대, 습격기 55대, 폭격기 76대, 기타 146대 등 492대를 보유하게 되었다.⁹⁰⁾ 조종사는 1953년 4월 기준 약 363명이었다. 산술적으로는 개전초기보다 병력은 약 3.7배, 조종사와 항공기는 약 2배 이상 증가한 것이다. 더구나 전쟁초기 북한공군이 괴멸된 상황을 고려하고, 개전당시 단 1대도 없었던 당시 최첨단 제트항공기인 MiG-15기 149대를 보유하게 되었다는 점은 비약적인 성장이라 평가할 수 있다.

그러나 질적측면에서 북한공군은 아직 완전한 성장을 이룩하지는 못했었다. 개전초기 수준을 기준으로 한다면 북한공군은 질적으로도 충분한 재건을 달성하였다고 평가할 수 있다. 그러나 양적측면에서 이룩한 성장에 비해 질적측면의 성장은 아직 진행 중이었다고 평가해야 할 것 같다.

89) 공군본부, 앞의 책, 674쪽.

90) 「소련군 총참모부 작전총국장의 보고서(1953.8.25)」, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 643~644쪽.

당시 북한공군의 질적 수준은 군사고문단의 보고서에 잘 나타나 있다. 소련 군사고문단은 “대부분의 사단 및 연대 참모부는 고문관의 도움 없이 독자적으로 전쟁을 준비하고 실행하는 것이 불가능”하다고 평가하고 있다. 반면, “각급 전투비행부대 참모부는 대공방어지휘체계에서의 전투 지휘는 가능하나, 공격작전의 조직 및 실행은 고문관의 도움을 받아야만 가능”하다고 평가하였다.⁹¹⁾

1952년 말에 이르러 중국, 북한의 연합공군은 이미 전투준비를 갖춘 충분한 수의 부대를 보유하고 소련 전투기들과 협조하여 적 공군의 대규모 공격에 대한 반격에도 참여하였다.⁹²⁾ 그러나 이 과정에서 많은 북한 조종사들은 미 공군에 희생되거나, 스스로 겁을 먹고 항공기에서 비상 탈출하는 현상까지 발생하였다. 아직 준비가 덜 된 상태였기 때문이다.⁹³⁾

김일성도 북한공군의 질적 수준에 대해서는 잘 알고 있었다. 김일성은 “지금 어떤 비행사들은 하루바삐 싸움을 시켜달라고 요구하고 있습니다. 그와 같은 투지는 매우 좋습니다. 그러나 오늘 우리 공군부대의 중요한 과업은 적과 무리하게 대항하는데 있는 것이 아니라 앞으로 결정적인 단계에 가서 지상부대와의 긴밀한 협동동작으로 결정적 승리를 쟁취할 수 있는 준비를 철저히 갖추는데 있습니다.”⁹⁴⁾라며 아직은 미 공군에 대적할 수준이 아님을 잘 알고 있었다.

이 때문에 1953년도 소련 군사고문단의 보고서에는 질적 성장을 강조하는 내용들이 상당부분 포함되어 있다. 예로써, 북한 공군사령관과 참모그룹을 비롯해 각 사단, 연대 단위의 지휘관과 참모들에 대한 교육 훈련이 진행되었다. 이것은 북한공군 지휘관들이 젊고 경험이 부족하기 때문에 소련 고문단의 도움이 절대적이었지만, 점진적으로 그 의존도를

91) 「조선인민군 총군사고문인 소련군 총참모장에게 보낸 보고서(1953.4.30)」, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 625쪽.

92) 「제64전투비행군단장이 소련군 공군 총사령관에게 보낸 보고서 발췌문, 1951년 6월~1953년 7월 27일(보고일자 미상)」, 국사편찬위원회 편, 앞의 책, 445~446쪽.

93) A. Timothy Warnock Editor, *Op. Cit.*, pp.59~60.

94) 김일성, 「인민공군을 더욱 강화하자-조선인민군 제564군부대 군정간부회의에서 한 연설(1952.6.20.)」, 『김일성 전집 제15권』, 조선노동당출판사, 1996, 58쪽.

낮추기 위한 방편이었을 것이다. 또 한 개 비행중대를 선발해 야간 전투에 대비한 훈련을 실시하고, 모든 조종사들에 대한 재교육 등이 진행되었다.⁹⁵⁾

결론적으로 정전협정 체결직전 북한공군은 양적으로 비약적인 성장을 거두었다. 비록 전투능력을 비롯해 질적인 측면에서는 양적성장에 비해 충분히 성장하지 못했지만, 이 또한 개전초기에 비하면 괄목할만한 성장이라고 평가하기에 충분할 것이다.

4. 휴전 전후 재건전력의 북한 반입

북한은 전쟁초기 괴멸의 상황을 극복하고 전쟁기간에 공군력을 재건하였다. 그러나 북한이 재건해 놓은 공군력은 북한영토가 아닌 중국 만주와 소련에 이루어놓은 결과였다. 정전협정 규정을 준수한다면 북한은 공군력의 북한 반입을 할 수 없었다. 정전협정 13항 ㄷ목은 한반도 안으로 군사장비의 반입을 금지하는 동시에 휴전당시 보유하고 있던 장비의 경우 같은 성능과 유형의 물건으로 1:1로 교체하는 것만을 허용하고 있다. 이 경우에도 중립국감독위원회와 군사정전위원회에 보고 및 지정된 출입항을 이용하도록 되어 있다.⁹⁶⁾ 조종사의 입북은 사람이기 때문에 엄격한 규제가 힘든 부분이었다. 그러나 장비의 입출입은 엄격한 통제의 대상이었던 것이다. 이점이 북한에게는 해결해야 할 고민이었을 것이다.

그러나 북한은 자신들이 재건한 공군력을 비밀리에 북한영토로 반입하는 데 성공하였다. 북한은 어떤 방법으로 전쟁기간 재건한 공군력을 정전협정을 위반해 가면서 북한으로 이동시켰을까?

95) 『조선인민군 총군사고문이 소련군 총참모장에게 보낸 보고서(1953.4.30)』, 국사편찬위원회 편, 위의 책, 623~625쪽.

96) 『국제연합군 총사령관을 일방으로 하고 조선인민군 최고사령관 및 중국인민지원군 사령원을 다른 일방으로 하는 한국 군사정전에 관한 협정(1953.7.27)』

이 과정에 대해서 1953년 9월 자신의 MiG-15를 몰고 귀순한 노금석의 진술은 매우 유익하다. 노금석에 따르면, 항공기 반입이 매우 비밀리에 진행되었고, 그 시기는 정전협정이 체결되는 1953년 7월 27일 이전부터 이루어졌다고 한다. 노금석은 정전협정 체결 일주일 전 북한공군 최고정치위원인 김한전 장군이 당시 노금석이 주둔해 있던 기지(안동: 저자 주)를 방문하여 1953년 7월 27일 이후에는 북한 내로 무기나 병력을 수송하는 것이 금지된다고 말하면서, 그 전에 공군 전체를 만주에서 북한으로 이동시켜야 한다고 했다는 것이다. 그리고 그 이동장소는 중국군이 복구해 놓은 의주비행장이라는 것이다. 이 지시에 따라 북한 조종사들이 7월 19일부터 MiG기를 의주에 몰고 간 후 트럭을 타고 안동으로 돌아왔다고 한다. 북한은 MiG기가 착륙하자마자 남쪽의 산속으로 옮겨 위장했다고 한다. 또 7월 26일과 정전협정 체결일인 7월 27일에는 안동에 있는 모든 인력, 즉 소련군, 중국군, 북한군, 조종사, 정비사, 지휘관 할 것 없이 모두 MiG기를 분해하고 포장했다고 한다. 그리고 이들 MiG기를 바지선에 싣고 압록강을 건넜다는 것이다. 정전협정 체결 다음 일주일 동안에도 나머지 비행기를 트럭, 기차, 바지선에 싣고 북한 안으로 옮겼고, 이런 작업은 1953년 8월에도 계속되었다고 하였다. 이들 항공기는 의주비행장에서 내륙 운송을 통해 구성, 평양 순안비행장 등으로 배치되었다.⁹⁷⁾

항공기의 북한 반입 후 1953년 8월과 9월 비행은 거의 없었다고 한다.⁹⁸⁾ 노금석은 1953년 9월 21일 순안비행장을 이륙, 남한에 귀순했는데, 당시 순안비행장에는 16대의 제트전투기가 있었다고 하였다.⁹⁹⁾

그렇다면 북한은 정전협정 이후 어느 정도의 항공기를 북한으로 반입한 것일까? 이에 대한 정확한 통계자료를 확인하기는 어렵다. 그러나 1955년

97) No Kum-Sok with J. Roger Osterholm, *Op. Cit.*, pp.139~143.

98) 그러나 이 기간 중에도 광복절인 1953년 8월 15일, 노금석은 김일성을 비롯한 북한 지도자들이 참관하는 가운데 각각 8대로 구성된 2개의 밀집대형으로 평양에서 축하비행을 했다고 한다.

99) *ibid.*, pp.143~144.

9월 7일자 조선일보에는 당시 한국정부의 발표를 토대로, 300대의 MiG기가 불법으로 반입되었다고 하였다.¹⁰⁰⁾

일부 자료에 따르면, 1958년 북한은 제트전투기 622대를 포함 약 870대의 항공기를 보유하고 있으며, 비행기지는 28곳을 보유한 것으로 파악되기도 하였다.¹⁰¹⁾ 스톡홀름 평화문제연구소(SIPRI) 자료에 따르면, 중국은 1958년부터 1960년대 초반까지 수백 대의 MiG-15와 MiG-17 전투기, 그리고 약간의 IL-28 경폭격기를 제공했다고 나와 있다.¹⁰²⁾

북한의 항공기 밀반입과 정전협정 위반에 대해 유엔사측도 휴전초기에는 간헐적으로 이의를 제기하는 수준이었다.¹⁰³⁾ 그러나 1957년 6월 21일 제75차 군정위 회의에서는 양측간 상대적 군사역량의 균형을 명분으로 공산군 측이 이 조항을 준수할 의사를 증명할 때까지 정전협정 13항 ㄱ목의 준수를 하지 않겠다고 선언한다.¹⁰⁴⁾ 이 시점에서 유엔사측은 더 이상 북한의 항공기 밀반입을 묵과하기 힘들 정도로 그 규모가 커졌음을 보여주는 것이라 볼 수 있다.

이상의 내용은 북한이 전쟁기간 만주지역에서 재건한 공군력을 성공적으로 북한 영토내로 반입했으며, 이후에도 중국과 소련으로부터 항공기 지원을 통해 공군력을 계속해서 증강시켰다는 점을 보여주고 있다.

100) 『조선일보』, 1955년 9월 7일자. 이 자료는 한국정부가 북한출신 군인 및 민간인의 진술을 종합한 것으로 일부 항공기의 숫자가 중복될 가능성도 있다고 보도하였다.

101) 한승주, 「안보정책과 군사전략」, 김준업·로버트 스칼라피토 편, 『북한의 오늘과 내일』, 법문사, 1982, 249쪽.

102) SIPRI, *Arms Trade Registers: The Arms Trade with the Third World* (Cambridge: MIT Press, 1975), pp.10~12. 함택영, 앞의 책, 160쪽.(재인용)

103) 군사정전위원회 회의록에 따르면 유엔사측이 공산군측에 정전협정 13항 ㄱ목에 대해 항의한 것은 1957년 제57차까지 최소 3차례였다. 대표적인 것으로 1955년 2월 21일 제55차 군정위 회의, 1955년 7월 5일 열린 제60차 군정위, 1956년 2월 14일 제68차 군정위 등이다. 합참 정보참모본부, 『군사정전위원회 편람 제4집』, 1999.

104) 위의 책, 53~54쪽

5. 맺음말

지금까지 6·25전쟁기 북한공군의 초기 전력현황과 괴멸, 그리고 재건 과정에 대한 고찰을 통해 북한공군의 성장을 확인하였다.

북한공군은 개전초기 남한공군에 비해 전력의 우위를 지니고 있었다. 그러나 미 공군의 참전으로 개전 4개월 만에 괴멸 되었다. 이후 소련의 적극적인 지원으로 재건과정을 거쳐 1953년 6월에는 병력 10,547명에 3개 전투비행사단과 1개 폭격사단, 2개 독립폭격연대를 구비하게 되었고, MiG-15 149대를 비롯해 총 492대의 항공기를 보유하였으며, 약 363명(4월 기준)의 조종사를 양성하는 등 개전초기와 비교해 비약적인 성장을 이룩하였다.

또한 정전협정 체결 전후 기간에는 중국에 주둔하고 있던 재건 공군력을 비밀리에 북한지역 안으로 반입하였으며, 이를 공군력 성장의 공고한 토대로 활용하였다. 이를 통해 1970년 기준 남한 공군력보다 2배 이상의 전력을 보유하게 이르렀고, 1967년 베트남전쟁, 1973년 중동전쟁에 전투조종사를 파병하는 등 전투력을 과시하기도 하였다. 북한공군의 전쟁기간 중 이같은 성장은 ‘전쟁은 국가를 만들고 국가는 전쟁을 만든다(War made states, states made war)’라며 전쟁과 군대, 그리고 국가성장과의 관계를 지적한 국제정치학자 찰스 틸리(Charles Tilly)의 연구에 부합하는 좋은 사례가 될 수 있을 것이다.

이 연구는 기존연구에서 다루어지지 않았던 전쟁기간 중 북한공군의 괴멸과 재건과정에 대한 고찰을 통해 전쟁기간 중 북한공군의 재건과정이 현재 북한 공군력을 형성하는 데 중요한 기초가 되었음을 보여주고, 이 점에서 오늘날 남북한 군비경쟁의 시작점이 휴전이후가 아닌 전쟁기간 군사력 증강과정부터 확인되어야 함을 지적하고자 하였다. 이를 통해 6·25전쟁기간 중 북한공군의 변화과정에 대한 연구가 부족했던 현실에서 이 분야 연구의 시작을 제공하고자 했다는 점에 의의를 부여하고자 하였다.

그러나 소논문으로서 양적인 제한으로 전쟁기 북한공군의 성장이 전후 공군력 성장으로, 그리고 해외파병으로 어떤 연관성을 갖고, 어떤 과정을 거쳐 진행되는지에 대한 보다 세밀한 접근이 생략되었다는 점은 이 연구의 한계라 할 것이다. 또한 논문에서 제시한 자료의 상당부분이 북한의 자료가 아닌 소련측 자료라는 점도 아쉬움으로 남는다.

따라서 향후 북한공군에 대한 연구에서는 6·25전쟁기간 재건된 북한 공군 전력의 휴전 이후 어떤 과정을 거쳐 지속적으로 성장하였는지 보다 상세한 규명이 필요할 것이다. 또한 1958년 중국인민지원군의 북한에서 철수와 김일성의 동의과정에서 북중관계의 정치적 문제뿐만 아니라 성장한 북한 공군력에 대한 김일성의 인식이 어느 정도 영향을 미쳤을 것인지에 대한 연구도 가치가 있다고 보인다. 북한과 소련간 항공기를 비롯한 군사무기 지원과 대가지불에 대한 연구도 보다 구체적으로 연구되어야 할 필요가 있을 것이다. 더 나아가 북한의 전쟁기간 공군력 재건과 전후 성장이 이후 북한공군의 해외파병과 군사외교에 미친 영향에 대해서도 살펴볼 필요가 있다.¹⁰⁵⁾ 앞으로 후속연구를 통해 북한공군에 대한 보다 입체적인 이해가 이루어질 수 있기를 기대한다.

(원고투고일 : 2013. 10. 1, 심사수정일 : 2013. 11. 12, 게재확정일 : 2013. 11. 20)

주제어 : 6·25전쟁, 조선인민군, 북한공군, 김일성, 스탈린, 조종사, 항공기, 공군성장, 공군재건, 정전협정

105) 북한공군의 해외파병에 대해서는 다음의 문헌들을 참조할 것. 김일성, 「에급에 파견되는 비행사들과 한 담화(1973.5.28)」, 『김일성 전집 제51권』, 조선노동당출판사, 2003; 김일성, 「비행대전투원동무들에게-에급에 가 있는 비행사들에게 보낸 서한(1973.11.7)」, 『김일성 전집 제53권』, 조선노동당출판사, 2004; 『노동신문』, 2011년 2월 12일자; 김일성, 「수리아에 파견되는 비행사들과 한 담화(1973.10.23)」, 『김일성 전집 제53권』, 조선노동당출판사, 2003 등이다. 또한 미 우드로윌슨센터 국제냉전사프로젝트(CWIHP)의 연구성과도 참고할 만하다. 북한은 1950년대 말 이후 고위급 공군관들을 공산주의 및 비동맹국가들에 보내기 시작했으며, 1970년대 초 부터는 공군 조종사들을 기술고문 또는 훈련 목적으로 이집트, 이란, 캄보디아, 리비아, 마다가스카르, 니카라과아, 수단, 베트남, 짐바브웨 등에 보냈었다. 조셉 S. 버뮤데즈 저, 김광수 역, 『북한군: 구조와 변동』, 황금알, 2007, 200쪽.

<ABSTRACT>

A Study on the Growth of North Korean Air Force during the Korean War

Lee, Sin jae

South and North Korea's military buildup during Korean war made the foundation of reinforcement of the military buildup after war. And so we can evaluate the period of Korea war by starting point about military buildup. But, the study on the North Korean military buildup during Korean war is not enough. Particularly the study of North Korean Air Force(NKAF) nearly could not find.

In this paper, we study NKAF during Korean war. Especially, Reconstruction process of NKAF is main study point. For this study check the status of the beginning of the war power of the Air Force look at North Korea, Kim Il Sung, in the circumstances of the initial devastating air power will rebuild, the Soviet 64th Army combat flight status and support of the war, North Korea's air force pilot training in the reconstruction information, aircraft acquisition, airfield repair and new, and in a situation that could not be equipped with air power air defense activities, such as PO-2 aircraft using lightweight operations discussed NKAF.

Through this process, troops increase about 3.7 times, 2 times the pilot, and 2 times the aircraft than at the beginning of the war. The growth of NKAF continue after the cease-fire process.

In conclusion, this study point out the growth of NKAF during Korean war make the start point of military buildup in Korea peninsula.

Key Words : Korean War, North Korean People's Army(NKPA), North Korea Air Force(NKAF), Kim Il Sung, Joseph V. Stalin, Pilot, Aircraft, Air Force growth Process, Air Force Rebuilding, Armistice Agreement