

한국전쟁기 제트전투기 공중전투 연구

(1950. 11~1953. 7)

이명환*, 김관호**

1. 들어가는 글
2. 소련 제트전투기 미그-15의 등장과 공중전장 환경의 변화
3. 미국 극동공군과 소련 제64전투비행군단의 공중작전
4. 미그골짜기의 제트전투기 공중전투
5. 맺는 글

1. 들어가는 글

한국전쟁에서 공군력이 결정적인 전력이었다는 주장은 그 정당성을 갖는다. 1951년 5월 미국 극동공군사령관에 보임해 한국전역의 공중작전을 지휘한 웨이랜드(Weyland) 장군은 “공격 대상, 목표, 각종 위협 그리고 공격의 가능성 등을 종합적으로 고려해 볼 때, 한국전역에서 공군력만이 적대국 전력에 대응하여 가장 융통성있게

* 충북대학교 사학과 강사

** 청주대학교 항공운항학과 교수

운용할 수 있는 전력”이었다고 평가한다.¹⁾ 한국전쟁 전 기간을 통하여 미국 극동공군(FEAF; Far East Air Force, 이후 ‘극동공군’) 사령부가 주도하여 운용한 공군력은 전쟁의 승리를 최종적으로 보장하지는 못하였지만²⁾, 3차례에 걸쳐 위기의 전장 환경을 유엔군에 유리하도록 전환시키는 데에 핵심적인 역할을 하였다. 첫 번째는 북한 인민군의 기습적 남하공격에 국군과 미군이 낙동강을 의지한 마지막 방어작전을 하였던 매우 위태로운 시기로서, 이 때 미국 극동공군과 극동해군의 항공기들은 인민군의 최전방부대 전력을 직접 공격하여 전진 속도를 늦추었고 동시에 이들 전방부대들을 지원하는 후방 제대와 보급로를 적극적으로 차단함으로써 낙동강 방어작전과 인천상륙작전의 성공을 보장하였다. 두 번째는 중국 공산당 군대가 한국전쟁에 대대적으로 개입함으로써 유엔군이 38도선 이남까지 다시 후퇴하였던 시기인데, 이때에도 극동공군 전력은 근접항공지원작전과 후방차단작전을 통하여 중국군의 남진 속도를 저지함으로써 유엔군이 전열을 가다듬어 반격할 수 있는 시간을 확보하는데 크게 기여하였다.³⁾ 세 번째는 서울 북방 38도선 인근으로 다시 밀린 조중(朝中)연합군의 남하 돌파작전에 대하여 마찬가지로 근접항공지원작전과 후방차단작전을 지속적으로 전개함으로써

1) Gen. Otto P. Weyland, 「The Air Campaign in Korea」, in 『Air University Quarterly Review 6』(Fall 1953), pp.27~28; Conrad C. Crane, *American Air Power Strategy in Korea 1950~1953*(University Press of Kansas 2000), p.171.

2) 한국전역에 운용된 극동공군 전력은 한국전역에서 전술공군 임무를 수행한 제5공군과 전략폭격 임무를 수행한 폭격기사령부를 핵심 축으로 구성되고, 여기에 미 극동해군 항공대와 해병대 항공대 전력이 추가적으로 포함된다. 그 밖에 한국공군, 영국, 오스트레일리아, 남아프리카 공화국, 그리스, 태국의 공군 전력은 제5공군의 전술통제 하에 운영되었고, 이를 통합하여 “유엔군 공군”이라 부른다.

3) 중국인민지원군 총사령 팽덕회는 “만약 1950년 말의 공세기에 중국군이 제공권을 가졌다면, 미군과 연합군을 한국에서 축출시킬 수 있었다”고 말한다. Xiaoming Zhang, “China and Air War in Korea 1950~1953”, *The Journal of Military History* Vol.62, 2(1998. Apr), pp.335~370, p.354 재인용.

전선을 안정시키고 휴전체제를 성립하는 데에 결정적으로 기여한다. 전쟁의 전 기간을 통하여 극동공군의 작전목표는 공중전투를 통하여 한반도에서 공중우세(air superiority)를 확보하고 이를 유지하는 것이었다.⁴⁾ 극동공군의 작전기들은 초기에 38도 이남 지역을 넘어서 침투 비행하는 인민군 전술기를 격추하였고, 작전영역이 북한 전역으로 확대되자 북한 내 비행장과 항공기들을 거의 파괴함으로써 한반도 상공에서 공중지배(air supremacy)를 달성한다. 나아가 이를 기반으로 적군의 지휘시설, 교통시설 및 지원 시설을 공중폭격한 후방차단작전과 유엔군 지상군에 대한 근접항공지원작전을 효과적으로 수행할 수 있었다.⁵⁾ 하지만 이와 같은 극동공군의 한국전역 공중우세 상황은 1950년 11월 소련제 최신식 후퇴익 제트전투기 미그-15가 한국전역에 출현함으로써 심각한 도전을 받게 되고⁶⁾, 이후 1953년 7월 27일 휴전이 선포될 때까지 소련, 중국, 북한 조종사들이 조종하는 미그-15 전력은 유엔군의 전쟁 수행에 상당히 위협적인 존재였다.

공중전투에서 미그-15의 성능이 뛰어난 사실을 인식한 미국 공군은 미국이 본토에 보유한 최신 제트전투기인 F-86 세이버(Sabre)와 F-84 썬더(Thunder)를 한국전역에 투입할 것을 결정한다. 이렇게 하여 한국전쟁은 제2차 세계대전 이후 미소 과학기술의

4) James. T. Stewart(ed.), *Airpower: The Decisive Force in Korea*.(New York: Van Nostrand Co. 1957), pp.23~28.

5) 초기의 공중작전 임무 항공기는 공군의 F-51 Mustang, F-82 Twin Mustang, F-80 Shooting Star, 공군 폭격기 B-26 Invader, B-29 Super Fortress, 해군의 F4U Corsair, F9F Panther 등이다. 이 중 제트기는 F-80과 F9F이었고, 1950년 12월에 F-86 Sabre Jet와 F-84 Thunder Jet가 증원된다. 한국전역 공중작전의 70% 이상을 극동공군이 담당하고, 나머지를 미국 해군과 해병대 항공대 그리고 나머지 유엔군 참전 국가의 공군이 담당하였음.

6) 후퇴익(sweptback wing) 항공기는 초음속으로 비행할 때 항력을 감소시킬 수 있도록 직선날개에 후퇴각을 주어 뒤로 젖힌 날개를 가진 항공기임. 최초의 후퇴익 항공기는 1944년 실전에 배치된 독일 메서슈미트 Me-262임. 장조원, 『비행의 시대』, 사이언스 북스, 2015, 73쪽.

결정체인 후퇴의 제트전투기들이 동원된 ‘최초의 제트기 공중전역 (first jet air campaign)’으로 발전한다.⁷⁾ 한국전역에서 공중우세를 쟁취하기 위하여 미그-15와 F-86이 맞붙은 공중전투는 대체로 ‘미그기 골짜기(MiG alley)’로 불려진 압록강과 청천강 사이 60~80km의 공간에서, 즉 서해 바다를 제외한 북한의 서북부 내륙 지역 상공에서 전개된다.⁸⁾

본 논문의 주요 관점은 극동공군의 F-86과 소련 공군 및 조종연합군의 미그-15 사이에 벌어진 제트기 공중전투이고, 이와 같은 공중작전의 궁극적 목표는 한국전역에서 공중우세의 지배권을 어느 편이 장악하느냐에 관한 것이고, 공중우세의 장악은 곧 지상군 작전을 최대도로 유리하게 전개시킬 수 있는 전략적 이점이 있기 때문이다. 이런 관점에서 논문 2장은 미그-15가 한국전역에 등장함으로써 새롭게 조성된 공중전장 환경의 변화를 다룬다. 소련공군의 미그-15가 등장함으로써 극동공군의 지금까지 공중우세가 처음으로 도전을 받게 되고, 중국의 전쟁개입을 전략폭격으로 차단하려는 유엔군 전략은 위기에 처한다. 이런 이유로 미그-15에 대항할 수 있는 성능을 보유한 F-86이 한국전역에 투입된다.

논문 3장은 한국전역에서 공중우세권 확보를 위해 공중작전을 전개한 미국 극동공군과 소련 공군 제64전투비행군단(64th Fighter Air Corps, 이후 ‘제64군단’)의 군사작전을 미국과 소련의 한국전쟁 수행 전략의 틀 안에서 조명한다. 미국과 소련 모두 한국전쟁의

7) John A. Olsen(ed.), *A History of Air Warfare*.(Dulles : Potomac Books, 2010), pp.98~99; Thomas Newdick(ed.), *Air Warfare. From World War I to the Present Day*. (San Diego:Thunderbay Press, 2008), pp.170~174; Zhang, op. cit. p.348; Robert Jackson, *Air War over Korea*(London: Ivan Allan Ltd 1973), pp.62~63.

8) William T. Y'Blood, Mig Alley: The Flight for Air Superiority, in: 『*The U.S. Air Force in Korea The Korean War Fiftieth Anniversary*』(Air Force History and Museums Program, 2000). MiG Ally; ‘미그 골짜기’라는 용어는 미그-15 항공기로 넘치는 3차원 공간 개념임.

목표를 “한반도의 국지전쟁이 세계전쟁의 수준으로 발전하는 것을 경계하는 것”으로 설정하였고, 이에 따라 극동공군의 공중작전 목표와 범위가 엄격하게 통제된다. 한국전쟁의 제한전(制限戰) 성격은 특히 공중작전의 수행 측면에서 매우 두드러지게 나타난다. 논문의 마지막 장은 미그골짜기에서 F-86과 미그-15가 보여준 집단 공중전술의 특성을 각각의 항공기 특성과 관련하여 분석한다.

따라서 본 논문은 미그골짜기의 공중전투에 주도적으로 참여한 3개의 전력, 즉 미국 극동공군, 소련 제64군단 그리고 중국 인민지원군공군(이후 ‘중국 공군’)의 공군작전이 중심을 이룬다. 미국 공군 역사단은 극동공군의 공중작전에 관한 학술연구를 계속하여 발간하였다.⁹⁾ 퍼트렐(Futrell)의 저작은 극동공군의 작전체계로부터 참전 F-86 조종사의 감성까지 느낄 수 있는 최고의 안내서이고, 극동공군사령관 스트레이트마이어(Stratemeyer) 장군의 전쟁 일기는 한국전역의 공중작전을 기획하고 수행한 지휘부인 극동공군사령부, 유엔군사령부(맥아더) 그리고 미국 공군본부와 합동참모본부(이후 ‘합참’)의 지휘결심을 직접 확인할 수 있는 최고 수준의 사료이다. 소련의 붕괴 후 소련 중앙 문서고의 사료와 국방부 자료를 번역한 자료들과 제64군단 미그-15 조종사의 참전기¹⁰⁾, 그리고 제64군단에 관한 논문은 러시아어를 학습하지 않은 필자에게 큰

-
- 9) Robert F. Futrell. *The United States Air Force in Korea 1950- 1953*. (New York: Van Rees Press, 1961); Revised (Washington D.C.: Office of U. S. Air Force History 1983) 본 논문은 개정판 참고; William T. Y'Blood(ed.), *The Three Wars of Lt. Gen. George E. Stratemeyer. His Korean War Diary 1950. 6.25~1951. 6. 20*, (Washington D.C.: Air Force History and Museums Program 1999). 스트레이트마이어 중장은 1951년 5월 20일까지 극동공군사령관 제직. 웨이란드(Otto P. Weyland) 장군이 후임자임.
- 10) 군사편찬연구소 역, 『소련 제64전투비행군단. 전투활동 약사(1950~1955)』, 2011; 김종국 역, 『러시아가 본 한국전쟁(러시아 국방부 편)』, 오비기획, 2002; 공군대학(정성택) 역, 『세이버와 맞선 미그기. 6.25 참전 소련공군 조종사(페렐라예프) 회고록』, 국군인쇄창, 2011; 공군본부(역), 『소련 MiG-15 조종사(세르게예비치)의 한국전쟁 회고록』, 공군교재창, 2004.

도움이었음을 밝힌다.¹¹⁾ 중국 공군의 공군작전은 장소명(張小明)의 연구에 크게 의존하였다.¹²⁾ 또한 오네일(M. O'Neil)이 미국 공군 역사연구소의 한국전쟁기 극동공군 사료와 소련 국방부 중앙문서고의 한국전쟁 공군작전 사료를 비교하여 서술한 연구는 F-86과 미그-15의 공중전투 전과를 비교하는 데 크게 도움이 되었다.¹³⁾

2. 소련 제트전투기 미그-15의 등장과 공중전장 환경의 변화

항공전의 역사를 통해 볼 때 1950년 11월 1일은 새로운 양상의 공중전투가 시작되는 전환점의 날이다. 소련제 제트전투기 미그-15가 한국전역에 처음으로 등장한 날이다.¹⁴⁾ 지금까지 방어적 회피 비행을 선호하였고, 그 존재감마저 미미하였던 북한공군 구식 전술기들이 11월 1일 돌연 미군 작전기를 공중에서 공격한다. 이날 아침에 신의주 비행장을 이륙한 “3대의 야크-9이 신의주 남방 15마일 상공을 비행하는 B-26 중폭격기와 T-6 공중통제기 모스키토(Mosquito)를 공격”한 것이다. 극동공군은 이들 북한군 야크기 중 2대는 지상의 대공화기 공격 임무를 수행하던 F-51 머스탕

11) 이재훈, 「6·25전쟁과 소련의 군사적 역할」, 김영호 외, 『6·25전쟁의 재인식』, 기파랑, 2010, 82-118쪽; 전현수, 「소련공군의 한국전 참전」, 군사편찬연구소 편, 『한국전쟁사의 새로운 연구 1』, 정문사, 2001, 625~672쪽.

12) Xiaoming Zhang, *Red Wings over the Yalu*. (Texas A&M University Press 2002); Zhang, op. cit.

13) Mark A. O'Neil, *The Other Side of the Yalu: Soviet Pilots in the Korean War, November 1950~April 1951*, Ph.D. Dissertation, Florida State University(1996).

14) “재래식 항공기와 제트 항공기가 동원된 적군 항공작전은 새로운 높은 수준(enemy air operation on new high level)으로 접어들었음” Stratemeyer, op. cit., p.263

전폭기를 소환하여 공중전투로 격추시켰고, 나머지 1대는 B-26 사수의 기총 공격에 격추되었다고 하였다.¹⁵⁾ 이어 북한 조종사들은 공중전에서 야크기가 연이어 격추되자, 공중전을 포기하고 자신의 항공기를 조종하여 압록강을 넘어 중국으로 도주한다. 이날 정오경, 정찰비행 임무를 하는 RF-80이 신의주 비행장에 15대의 북한군 야크기가 지상에 주기중인 것을 보고하자, 제5공군사령관 패트리지(Earl E. Partridge)는 이들 항공기를 즉각 파괴할 것을 지시한다. “12대의 F-80 슈팅 스타가 비행장 공격임무를 수행하여 야크기 1대를 완전히 파괴하고 다른 6대를 손상”시켰으나, 비행장을 공격하던 “F-80 1대가 압록강 넘어 중국의 만주지역에 주로 설치된 대공포에 격추”된다. 이에 신의주 지역에 대한 전투초계비행을 강화하기 위하여 제5공군(Fifth Air Force)은 F-80 16대를 추가로 배치한다.¹⁶⁾

북한군 조종사들의 적극적인 공중전 도전에 그 의도를 의심하고 있던 미군조종사들을 진정 놀라게 한 사건이 곧 발생한다. 극동공군은 이 날 오후 13시 45분 신의주 남산리 근방 I 군단지역에서 모스키토 공중통제기의 지시에 따라 지상공격 중인 머스탕 편대가 “미그-15로 추정되는 적성 항공기 6대”가 갑자기 나타나자 임무를 포기하고 전장을 이탈한다. 다행히 머스탕은 적기로부터 아무런 피해를 당하지 않고 귀환하였고, 오히려 새로운 모델의 항공기에게 경미한 피해를 주었다고 보고하였다. 한국전역에서 최초로 목격된 새로운 디자인의 항공기는 소련이 제작한 후퇴익 제트전투기 미그-15인 것이다. 하지만 일선 조종사들의 최초 보고를 접수한 극동공군 정보 분석가들은 다음의 세 가지 실수를 한다. 먼저 그들은 머스탕 조종사들이 목격한 후퇴익 항공기를 “미그-15가 아닌 미그-14형”

15) Futrell, op. cit., p.219; Stratemeyer, op. cit., p.250.

16) Stratemeyer, op. cit., p.252.

으로 간주하였고¹⁷⁾, 둘째로 소련이 이들 미그기의 전투 성능을 점검하기 위하여 “소련군이 아닌 중국군이나 북한군 조종사”들에게 항공기의 조종을 맡긴 것으로 판단하였다. 마지막으로 소련이 한반도에 투입한 후퇴익 제트항공기의 수효가 매우 제한적일 것으로 낙관하였다.

다음 날인 11월 2일 13시 45분~14시 15분 사이에 모스키토 조종사는 만주에서 압록강 상공을 넘어 신의주로 진입하는 제트기로 보이는 6~9대의 신형 항공기를 목격한다. 모스키토의 보고에 따르면 이 “항공기의 동체는 짧고 두툼하며, 뒤로 제쳐진 후퇴익 날개는 대략 30~35도 꺾으로 보이고 오른 쪽 날개 위로 붉은 별 모양”이 그려져 있다는 것이다.¹⁸⁾ 같은 날 또 다른 보고는 F-51 머스탕 4대가 미그기 6~7대와 저고도에서 공중전투를 벌여 이중 2대를 격파하고, 피격당한 적기들이 압록강 너머의 북서쪽으로 도주하였다는 것이다.¹⁹⁾ 이 보고를 분석한 후 극동공군은 신의주 상공에 이틀째 출현한 신형 항공기를 “미그-14가 아닌 미그-15로 잠정적”으로 판단하였다.²⁰⁾ 그리고 11월 1일과 2일, 양일 간의 공중전투 결과를 통보받은 미 공군본부는 11월 3일 최종적으로 한반도 상공에 새롭게 등장한 후퇴익의 적군 항공기를 미그-15로 최종 판정하고, 극동공군사령부에 이에 대한 대비조치로 F-84 등 제트기 증원 가능성을 검토할 것을 지시한다.²¹⁾

그러나 소련공군 제64전투비행군단의 전투기록은 극동공군의

17) Stratemeyer, op. cit., p.252.

18) Stratemeyer, op. cit., p.252.

19) 미그-15와 프로펠러 F-51의 공중전투는 10,000피트 이하 - 머스탕은 최적의 고도이나, 미그는 고속 수직기동을 할 수 없는 낮은 고도 - 에서 이루어짐. Kendall Carson 소령은 11월 7일 공중전투에서 자신의 ‘기총공격에 피격당한 미그기에 불이 붙어 지상으로 추락’했다고 주장했으나 격추로 인정되지 않음. Y’Blood, op. cit., pp.10~11

20) Stratemeyer, op. cit., p.252.

21) Stratemeyer, op. cit., p.255.

11월 첫 주 공중전투 결과와 매우 차이가 난다. 제64군단은 미그-15와 F-80간의 공중전투는 미 공군의 공식 발표보다 일주일 전인 11월 1일 이루어졌고, 이 전투의 승자는 소련제 미그-15라는 것이다. 제64군단 참모장인 메르첼리킨 대령은 11월 1일 12시 50분에서 16시 05분까지 군단 예하 제151전투비행사단과 제28전투비행사단이 총 16회의 전투 출격하였고, 그 결과 “미그-15가 아무런 손실이 없었던” 반면에 “미 공군 F-80 2대를 격추”했다고 수기로 기록하고 있다.²²⁾ 수기에 따르면, 제151전투비행사단 72전투비행연대 소속 미그-15는 4대를 1개 편대로 편성하여 통상 비행고도보다 4,500 미터 고공으로 비행하던 중 13시 15분에 슈팅 스타 25대가 3~4대를 1개 편대로 집단으로 비행하는 것을 발견하고 이들보다 “높은 고도와 후면에서 집단으로 공격해 이중 1대를 격추”하는데 성공하였고, 미그-15에 피격되어 불타는 F-80이 안동 북동방향 15 킬로미터 지점으로 추락하였다고 보고한다. 제28전투비행사단 역시 13시 54분과 14시 50분에 미그-15 2개 편대를 전투초계비행 임무로 출격시켰으나, 미군기들을 발견하지 못하고 선양 비행장으로 돌아온다. 15시경 다른 미그-15 편대가 전투초계비행 임무 중에 10대의 F-80을 발견하였고, 이들보다 “높은 고도 후면 100~150미터 거리에서 기총 공격으로 1대의 F-80”을 격추시켰다는 것이다. 격추된 슈팅스타가 불길에 휩싸인 채 안동 남동쪽 25 킬로미터에 추락한 것을 비행편조인 페트라체프 대령이 목격했다고 격추 사실을 확인하여 이를 공식적인 첫 격추로 기록한다.²³⁾

11월 1일 미그-15가 미군기를 상대로 한 최초의 공중전 결과는 암호전문(Zakharov)으로 소련 정치국에도 보고되었는데, 그 내용

22) O'Neill, op. cit., p.59; 전현수, 앞의 논문, 641쪽.

23) 북한은 이날의 공중전에 대하여, 의주 상공에서 벌어진 공중전에서 미군 B-29 1대와 F-51 1대를 격추시켰고, 자신들의 야크-9 2대가 격추되었다고 주장한다. O'Neill, op. cit., p.61.

은 소련의 “미그-15들이 2대의 미군 F-82를 안동~신의주 구간에서 격추”시켰고, 또한 “대공포로 다른 2대의 미군기를 격추”시켰다고 보고하였는바 격추 미군기의 기종과 방공포 격추 비행기 숫자가 서로 맞지 않는다. 암호전문은 계속하여 벨로프 군단장이 지휘하는 미그-15들이 심양(瀋陽)비행장과 안산(鞍山)비행장을 각각 8대씩 이륙(총 16대)하였고, 이날 미그-15기의 피해는 전혀 없었다는 것이다. 하지만 11월 30일 극동공군사령부에 제출한 11월 월간 전투 보고서에서 제64군단은 11월 1일 총 16회의 전투출격을 하였고, 이 중에서 공중전투는 2회였으며, 공중전을 통하여 미 공군 F-80 2대를 격추하였다고 보고한다. 덧붙여 보고서는 1대의 미그-15가 안동비행장에 불시 착륙하게 되었는데 그 사유는 연료 부족이었다는 것이다.²⁴⁾ 나아가 11월 중 84회에 걸쳐 적성국인 유엔 항공기의 항적이 레이더에 포착되었고, 현재 제64군단은 36명의 중국군 조종사를 훈련하고 있다고 보고한다.

아울러 소련문 암호전문은 소련군 군사고문관 페트라체프 대령이 북한 공군 1개 연대 전력 - 북한군 조종사 26명과 야크-9 공격기 24대 - 을 안동비행장에서 조종훈련을 시키고 있다는 사실을 확인해 주고 있다. 전문에 따르면 페트라체프 대령은 11월 1일 유엔공군이 만주 안동(安東)비행장의 야크-9 16대를 공격하여, 이 중 1대는 불에 타버렸고, 2대는 완전히 파괴되었으며, 다른 3대는 정비하여 활용이 가능할 만큼의 손상을 입었다고 보고한다.²⁵⁾

극동공군과 제64군단의 공중전투 결과 보고서를 비교해 볼 때, 11월 1일 양자 간의 첫 번째 공중전투는 다음과 같이 재구성할 수

24) 미군 머스탕 조종사의 보고 내용 - 후퇴익을 가진 신형 항공기에 경미한 피해를 안김 - 을 미루어 볼 때, 불시착 미그-15 1대는 머스탕의 기총공격에 연료계통 장치에 문제가 발생해서 연료부족으로 모기지로 복귀할 수 없어 불시 착륙한 것으로 보는 것이 타당하겠다.

25) O'Neill, op. cit., pp.61~62.

있다. 제64군단은 중국군 지상군이 반격을 시작하는 이날을 미군 조종사의 전력과 기량을 시험하고 평가하는 날로 선택한 것으로 보인다. 이런 전술적 목표에서 아침에 페트라체프는 지금까지 직접 훈련시킨 북한군 구식 야크-9기로 하여금 북한 상공에서 미군기와 1차로 공중전투를 하도록 출격시키고, 전력의 열세를 인식하고 야크기를 만주의 안동비행장으로 전개시킨다. F-51의 대공포 제압 대기공격 후 F-80이 압록강 너머 안동비행장의 지상 야크기를 직접 공격하자, 이번에는 만주의 비행장 방호 임무를 위하여 선양비행장과 안산비행장에 전개된 미그-15를 출격시킨다. 16회의 전투 초계비행 임무 중에 미그-15는 집단을 이루어 비행하는 F-80을 발견하여 안동 상공에서 공중전을 벌였고, 또한 지상의 대공포가 F-80을 목표로 발사된다. 이 과정에서 최소 1대의 F-80이 대공포 또는 미그-15에 의해서 격추된 것이다.

11월 1일의 양측 자료를 통해 볼 때 분명한 두 가지 사실을 도출할 수 있다. 첫째 소련공군 조종사가 조종하는 미그-15가 한국전역에 최초로 등장한 것이고, 둘째 극동공군 F-80 1대가 최소한 격추된 것이다.

그러나 극동공군은 11월 8일 F-80과 미그-15의 최초 제트기 공중전투에서 미그-15를 처음 격추했다고 공식적으로 기록한다.²⁶⁾ 이날 79대의 B-29 편대가 신의주와 압록강 철교 폭격작전 임무에 투입되었고²⁷⁾, 폭격기 엄호 임무에 제5공군 전폭기 87대가 참가한다. F-51는 폭격기의 저고도에서 대공화기 제압과 폭격기 측면 엄호 비행 임무를, F-80 역시 대공화기 제압 임무와 폭격기의 고공 및 측면 엄호비행을 담당한다.²⁸⁾ F-80 전투요격대대 대대장인

26) Futrell, op. cit., p.223; Y'Blood, op. cit., p.11; Newdick, op. cit., p.168; Jackson, op. cit., p.63.

27) Stratemeyer, op. cit., p.270.

28) 당시 소련군이 본 극동공군의 폭격작전은 2단계로 구성된다. 폭격기가 진입

스테펜 중령은 폭격기들이 신의주 상공으로 진입할 때, 안동에서 이륙해 압록강을 넘어 남하 비행하는 미그-15 집단을 발견한다. 이들 미그들은 고고도로 비행하는 B-29 폭격기는 무시하고 폭격기 아래로 비행하는 엄호기들을 목표로 접근하였다. 대대장 스테펜이 슈팅스타 4대의 편대를 18,000~20,000피트의 고도로 상승하였을 때, 8대의 미그가 비슷한 고도에서 루프(loop)와 바렐 롤(barrel roll) 수직기동 후 급강하 공격으로 F-80 편대를 스쳐갔다. 이때 대대장의 요기(wingman)인 러셀 브라운(Russel J. Brown) 중위가 급강하 공격을 가하고 왼쪽으로 회피기동을 시도하는 미그 1대의 꼬리를 잡아채 왼쪽 코너를 차단한 후 기총으로 4발씩 2차례 사격한다. 피격된 미그-15의 오른쪽 연료부에서 연기가 나는 것을 본 브라운은 3번째 기총공격을 하고 미그는 공중에서 폭발한다. 역사상 최초의 제트기 공중전투에서 미 극동공군 제5공군 제51비행단 제16전투요격대대 브라운 중위가 최초로 승리한 것이다.²⁹⁾

극동공군은 첫 번째 공중전투를 통하여 미그-15 1대를 잡았지만, 소련의 제트기가 지금까지 한국전역 상공에서 상대방이 없이 공중제패를 달성한 극동공군의 전술기를 속도와 무장면에서 능가하는 항공기라는 사실이 밝혀졌다.³⁰⁾ 나아가 이들 미그-15가 극동공군 폭격기사령부의 핵심전력이며, 핵무기를 탑재할 수 있는 본토 전략사령부의 파견 전력인 B-29 중폭격기를 북한 상공에서 격추

하기 이전에 1차로 F-51과 F-80이 저공비행으로 지상의 대공포를 기관총, 로켓, 소이탄으로 공격한 후, B-29의 본격적 폭격이 시작된다. 세르게예비치 회고록, 120쪽.

29) 1950년 11월 8일 극동공군 작전보고 “F-80과 미그-15간의 첫 번째 전투에서 미그 1대 격추(one MiG kill), 1대 격추 추정, F-80 피해 없음.” Stratemeyer, op. cit., p.271.

30) 1950년 11월 1일 기준 미그-15는 한국전역에 운용 중인 F-80과 F9F에 비해 시속 120km 이상 빠르고, 초당 상승률도 높아서 미그 조종사들은 공중전을 자신했다. 세르게예비치 회고록, 120~121쪽.

시킨다. 11월 9일 신의주 상공에서 미그-15는 F-80 엄호비행 편대의 방어망을 뚫고 RB-29 1대를 별집으로 만든다. 피격당한 RB-29는 일본 이다쓰게 기지까지 겨우 귀환에 성공했지만 착륙 도중에 거의 완파된다. 다음 날인 11월 10일 미그-15는 또 다시 대량파괴 폭격작전 임무 중인 B-29 요격에 성공해 피격당한 슈퍼 포트리스가 공중에서 폭발한다. 이에 미그-15의 뛰어난 성능과 미그-15가 조성한 새로운 공중전투 상황을 인식한 미 공군은 11월 9일 미그-15에 대적하고 이를 제압할 수 있는 F-86 제4전투요격비행단과 F-84 제27전투엄호비행단 전력을 미 본토에서 한반도로 증원할 것을 결정한다.³¹⁾

한국전역에서 F-86 세이버는 공중우세 확보와 유지의 임무를, F-84 썬더제트는 B-29 엄호 임무를 우선적으로 부여받았다. 일본을 거쳐 한국에 전개한 극동공군의 최신예 전력인 제27전투비행전대(이후 ‘제27전대’) F-84는 12월 6일부터, 제4전투비행전대(이후 ‘제4전대’) F-86은 12월 15일부터 전투 출격을 시작한다. F-86 세이버는 전투임무에 투입된 지 이틀만인 12월 17일에 미그-15를 처음 격추시킨다. 이날 세이버 제336대대장 힌톤 중령(Bruce H. Hinton)은 4대 편대와 함께 신의주 인근 25,000ft 상공에서 만주에서 날아오는 미그 4대를 만난다. 아마도 미그-15 조종사들은 이날 상대할 미군기를 자신들에 비해 성능이 떨어지는 지금까지 마주친 F-80으로 잘못 파악한 듯하다. 이들 미그-15들이 F-86보다 5,000ft 이상 낮은 20,000ft 고도에 도달했을 때, 힌톤은 요기를 이끌고 적기를 향해 급강하한다. 이에 미그의 편대 대형이 깨어지자, 1대의 미그 꼬무니를 차단한 후 기총으로 공격

31) 스트레트마이어 11월 12일 일기, “제27전투비행단(F-84E) 제대와 제4전투비행단(F-86) 1개 대대가 11월 14, 16, 17일 항공기 110대, 장교 150명, 병사 1200명과 함께 항공모함에 선적 예정”. Stratemyer, op. cit., p.277; Futrell, op. cit., p.248.

하자 미그기의 파편이 튀어 오르고 연료가 뿜어져 나왔다. 이때 힌톤의 앞에서 다른 미그 한 대가 선회하는 게 보이자, 미그기 뒤쪽으로 대략 800피트 거리까지 접근한 후 기총공격을 쏟아 부었고, 동체를 피격당한 미그는 지면으로 다이빙하듯 추락한다.³²⁾ 이것이 F-86 세이버가 미그-15에 대하여 거둔 첫 번째 공중전투 승리의 기록이다. 그리고 힌톤이 승리한 1950년 12월 17일은 1953년 7월까지 세이버가 기록한 적기 810대 격추로 이어지는 공중전 승리 기록의 첫날인 것이다. 제4전대 F-86은 1950년 12월말까지, 즉 한반도로 전개한지 보름 동안 234회 전투임무로 출격하였고, 그중 76회에 걸쳐 미그와 공중전투를 벌여 8대 격추, 2대 격추 추정, 7대 이상 손상이라는 놀라운 전과를 기록한 반면에 세이버 1대를 잃는다.³³⁾ 이에 비하여 제64군단은 세이버가 출전한 12월의 공중전투에서 F-86을 11~14대를 격추시켰다고 주장한다.³⁴⁾ 이런 공중전투의 결과를 상호 비교하는 작업은 논문의 마지막에서 종합적으로 다루겠다.

3. 미국 극동공군과 소련 제64전투비행군단의 공중작전

가. 미국 극동공군 공중작전 전략지침과 작전 중점

한국전역의 극동공군 공중작전은 미국 대통령의 전쟁지도 지침을 수행한 미국 합동참모본부가 작전의 대상과 범위 그리고 사용 수단을 명확히 규정한 “제한전쟁”(limited war)의 기본 구조에서 전개된

32) Futrell, op. cit., pp.250-251; Y'Blood, op. cit., pp.13~14.

33) Y'Blood, op. cit., p.16.

34) O'Neill, op. cit., pp.144~152.

다.³⁵⁾ 북한 공산주의 정권에 의한 군사적 남한 공격을 불법으로 규정하고 참전을 결정한 미국과 서방 정치지도부는 미국과 유엔의 참전이 잠정적으로 소련 연방이나 신생 중화인민공화국이 포함된 “새로운 세계전쟁”(a new general war)으로 비화되는 상황을 적극적으로 경계하고, 한국전쟁이 “한반도의 지리적 경계 안에서 국지전”(The local Korean war must not be allowed to spread beyond the confines of Korea)으로 수행되어야 한다는 전쟁수행의 기본 방향에 의견을 같이한다.³⁶⁾ 이와 같은 전략 목표에서 미국 대통령은 합참을 통하여 미 극동군의 군사작전을, 특히 극동공군의 공중작전에 상황별 전략지침을 하달하고, 공중작전의 세부사항을 적극 통제한다. 따라서 극동공군의 공중작전은 시작부터 워싱턴 정치 지도부와 합참의 명확한 전략적 지침에 따라 전개된 제한적 공중작전이었다고 할 수 있다.³⁷⁾

중국과 소련의 군사적 개입을 예방하고 전쟁의 확대를 방지한다는 목적에서 제일 먼저 극동공군 공중작전의 지리적 범위와 작전구역이 한국의 국경선 이내로 명확하게 제한된다. 6월 29일의 국가안보위원회 회의에서 애치슨(Acheson) 국무장관은 극동공군의 공중작전이 북한지역으로 확대되는 것에는 원칙적으로 동의하면서,

35) 당시 합참의장 콜린스(Joseph L. Collins) 장군은 “한국전쟁은 미국이 현대에 수행한 첫 번째 제한전쟁”으로 평가함. Joseph L. Collins, *War in Peacetime. The History and Lessons of Korea.* (Boston 1969), p.382. ‘제한적’(limited)이라는 용어는 제2차 세계대전 시 독일과 일본에 대하여 ‘무조건 항복’을 목표로 적성국의 모든 지역을 군사 목표물로 설정하고, 이를 파괴하는 데 모든 수단(핵무기 포함)을 동원한 전쟁수행 방식에 대한 상대용어임.

36) 미 국무장관 애치슨 의회 연설, “우리의 정책 - 미국의 한국전쟁 참전 - 은 세계전쟁을 예방하는 것이고, 우리의 동맹국들도 그렇게 믿고 있다.” 특히 영국 수상 애플리는 “한국전쟁(The Far Eastern war)이 한반도 안으로 한정되어야 한다”고 강하게 요구함. Futrell, op. cit., p.248.

37) 극동공군이 보유한 주요전력은 제5공군(Fifth Air Force)과 폭격기사령부인데, 후자는 미 본토 전략사령부 예하 중폭격기 2개 전대(제22, 제92폭격기전대)와 제31전략정찰대대, 극동공군 제19폭격전대로 구성됨.

“공중작전이 한반도의 지리적 경계선을 넘어선 안 된다”는 사실을 분명히 한다. 이에 6월 30일 극동군 사령관 맥아더는 스트레이트 마이어 극동공군사령관에게 “북한에서 공군작전은 만주와 소련 국경선을 분명하게 주의하여 수행”할 것을 주문한다. 7월 2일 미 국무부-국방부 합동회의에서 공군장관은 “전체 공군작전 임무 수행자들에게 북한 지역 너머의 목표물을 공격할 기회가 없다는 것을 작전 브리핑에서 강조”할 것을 지시한다. 이에 따라 압록강철교와 압록강 너머의 만주 공업지대 그리고 만주 비행장 등 군사시설과 두만강 너머의 소련 지역은 합참에 의하여 폭격 금지 지역과 대상으로 설정된다. 그 결과 이후 만주와 소련 국경지역의 군사 목표물은 극동공군의 폭격작전에서 제외되는, 군사작전 목적에서 공격이 불가능한 성역(聖域 sanctity)이 된다.³⁸⁾ 10월 7일 유엔 총회가 38도선 이북에서 유엔군의 군사 활동을 허용한 결의안을 통과시킨 직후에도 국방장관 마샬은 맥아더에게 중국군의 개입으로 미군이 중국군과 전투를 하게 될 경우, 전장이 한반도이면 현재의 군사작전을 계속 수행하지만, “전장이 중국 영토에서 이루어진다면 워싱턴으로부터 반드시 승인”이 있어야 한다는 것을 명확하게 지시함으로써 한국전쟁의 제한적 성격을 다시금 확인해 준다.³⁹⁾ 이처럼 만주와 소련 접경지역에 대한 성역화 지침은 전쟁이 끝나는 1953년 7월까지 크게 완화되지 않고 그대로 유지된다.

극동공군은 1950년 7월 3일, 8월 14일 그리고 9월 26일 북한 국경지역에서 작전 임무를 수행하는 제5공군과 폭격기 사령부 조종사들에게 합참의 전략 지침 - 국경을 절대 침범하지 말 것 - 을 교육하고, 만약 군사 목표물에 대한 위치 파악이 어려운 경우 평양과

38) 전쟁기간 중 특별히 논란이 컸던 군사목표물은 압록강 쌍둥이 철교, 압록강 너머 안동비행장, 수풍댐과 발전시설, 동해안 나진항이었다.

39) “Message from JCS to Commander in Chief”(1950. 10. 9), in: 국방군사연구소, 『한국전쟁 자료총서 49』(국방군사연구소 1999), 328쪽.

원산을 잇는 선 이북의 목표물을 공격하지 말 것을 지시한다.⁴⁰⁾ 나아가 합참은 10월 19일 평양을 점령한 후 극동공군 폭격기 사령부에게 만주 국경에서 5마일 이내의 목표는 특별한 승인을 받지 않는 한 공격하지 말 것을 거듭해서 강조한다. 하지만 이런 합참 전략지침을 여러 차례 교육하고 강조했음에도 1950년 여름과 초가을에 국경선을 월경하여 만주와 극동 시베리아를 폭격하는 사건들이 발생한다.⁴¹⁾ 가장 큰 이유는 임무 조종사들이 공중에서 한국의 지형을 잘 식별하지 못했기 때문이다. 8월 27일 2대의 F-51이 신의주로부터 압록강을 건너 비행하여 안동비행장의 폭격하였고, 9월 22일에는 1대의 B-29가 안동의 철도 조차장을 폭격한다. 나아가 10월 8일에는 한반도의 동북 끝자락에 위치한 청진비행장을 폭격하기 위하여 출격한 전폭기 2대가 블라디보스토크 인근의 소련공군 비행장을 폭격하여 지상에 주어진 7대의 P-39 항공기를 격파하는 사건이 발생한다. 소련 외무부는 이를 강력하게 항의하였고, 미국은 오폭사건을 사과하지 않으면 안 되었다. 이에 극동공군 지휘부는 국경 월경 지시를 위반한 조종사를 군사재판에 회부하였고, 이들 조종사들이 처벌을 받지 않았지만 이들에겐 더 이상 한국전역에서 전투비행임무가 주어지지 않았다. 이후로 성역화를 규정한 합참의 전략지침은 10월 말까지 극동공군에 의하여 잘 지켜졌지만, 미그-15와 공중전투가 빈번해지는 1951년부터 F-86 조종사들은 의도적으로 압록강을 넘어 만주 비행장을 공중에서 공격하기도 한다.⁴²⁾

하지만 11월 초부터 압록강 주변의 작전환경 - 중국군의 대대적인 개입, 신의주와 안동에 구축된 대공포망의 위협성, 미그-15의 만주로부터 집단출격 -이 급격하게 변화하자, 제5공군은 극동공군

40) Y'Blood, op. cit., p.7.

41) Y'Blood, op. cit., p.7.

42) Jacob Neufeld(ed.).Coalition Air warfare in the Korean War 1950~1953, p.62.

사령부에, 극동공군과 유엔군사령부는 합참에 전략지침의 재검토와 수정을 요청한다. 먼저 제5공군사령관 패트리지는 11월 3일 “신의주 폭격”과 “만주를 작전기지로 활동하는 적기를 만주지역까지 추격”할 것을 요청한다. 이에 맥아더는 통일 후 북한지역의 재건을 위해 “신의주 시에 대한 폭격을 유보”시키고, 대신 군사목표물이 분명한 “압록강 북한쪽 철교의 폭격”과 북한 내 다른 군사목표물을 공습하기 위해 “B-29를 다시 작전에 투입”할 것을 지시한다.⁴³⁾ 중국군의 개입을 확신한 맥아더는 11월 5일 “북한의 모든 시설과 설비, 마을을 군사적, 전술적 목표물로 설정”할 것과 “만주~북한, 소련~북한을 연결하는 모든 교량은 파괴하고 절단”할 것을 지시함으로써 북한 내에 위치한 모든 도시와 공장, 마을을 파괴하고, 불태우는 이른바 초토화 작전이 시작된다. 이틀 전에 폭격대상에서 제외되었던 신의주 역시 군사목표물 목록에 포함되고, 폭격 대상에서 제외된 3곳은 “수풍수력발전소, 나진시 그리고 중간지점부터 만주 방향의 압록강 교량” 뿐이었다.⁴⁴⁾ 폭격작전 시 국경선을 침범해서는 안 된다는 점이 다시 강조되었고, 폭격은 압록강에서 시작해서 북한 내륙 남쪽으로 내려간다. 나아가 폭격기사령부의 B-29는 중국군의 은신처를 없애기 위한 목적에서 북한 도시와 폭격에 지금까지 사용을 자제했던 발화성이 높은 소이탄을 탑재한다. 11월 4일부터 작전을 재개한 B-29의 소이탄 폭격은 북한의 도시들과 마을을 파괴하고 불태우는데 11월 4일 청진, 5일 강계, 8일 신의주가 공습의 목표물이 된다.⁴⁵⁾ 폭격의 방법은 주간이 시계 폭격이었고, 이를 위하여 제5공군 전술기들은 폭격기에 대한 미그-15와 대공포의 공

43) 스트레이트마이어는 B-29를 매일 24대씩 출격시킬 수 있고, 최대 75대까지 임무에 투입할 수 있다고 보고함. Stratemeyer, op. cit., p.254.

44) Stratemeyer, op. cit., p.258.

45) 김태우, 『폭격. 미공군의 공중폭격 기록으로 읽는 한국전쟁』(창비 2013), 291~316쪽.

격을 저지하는 임무를 부여받는다. 대체로 속도가 느린 F-51은 지상 대공포나 고사포 제압임무를, F-80은 폭격기를 엄호하여 공중전투 임무를 맡게 된다.

11월 7일 맥아더는 지난 일주간 급변한 작전환경을 근거로 지금까지 유지된 합참 전략지침의 수정을 워싱턴에 긴급히 요청한다. 먼저 맥아더는 합참의장에게 보낸 비밀전문(C-68396)을 통해 중국군에 대한 군수품 지원의 주요 통신로인 2개의 압록강 철교를 최소한 파괴시켜야 하고, 이 문제를 대통령이 책임을 지고 해결해 줄 것을 강력하게 촉구한다. 그 내용은 다음과 같다.

대규모 인력과 물자가 만주로부터 모든 압록강 교량을 통해 들어오고 있음. 이것들의 움직임은 위협을 초래하고, 제가 지휘하는 전력에 엄청난 손해를 초래할 가능성이 큼. 적군 전력의 증강을 저지할 수 있는 유일한 방법은 (압록강) 교량을 파괴하는 것임. (...) 합참이 내린 제한조치가 초래할 물리적, 심리적 재앙은 엄청남. 이 문제에 대해 대통령이 알아야 한다는 것을 요청함. 합참의 지시가 재앙을 불러올 것이고, 대통령이 이런 상황을 이해하지 않는다면 나는 결코 책임을 지지 않을 것임. 시급하게 이 문제의 재검토를 요청하고, 명령이 내려지면 거기에 복종할 것임. 맥아더 서명⁴⁶⁾

같은 날 맥아더는 합참의장에게 개인 서신을 통하여 만주 비행장을 활용하는 적군 항공기를 제압하기 위하여 만주 상공에 유엔군 항공기를 투입할 것을 재차 요구한다.

적군의 재래식 항공기와 제트기가 만주로부터 국경을 넘어 곧장 날아옴. (적기들은) 합참의 국경침범 금지조치로 인해 압록강 근처에서 우리 항공기를 향해 총공세를 퍼붓고 있음. 합참의 조치가 최신 제트기로 무장한 적군에게 피난처를 제공하고 있는 실정임. 적군의 공군작전은 유엔군 전체에게 심각한 위협이 될 것임. 만주 영토 상공을 공격할 수 있도록 항공기를 출격시켜야

46) Stratemeyer, op. cit., p.264.

함. 만주 국경을 넘어 항공기와 지상군을 추격하고 공격할 수 있는 권한을, 우리 항공기를 출격시킬 수 있는 권한을 부여해 주기를 강력히 촉구함. 현재 중국군과 교전을 벌이고 있는 유엔군을 보호하기 위해 이와 같은 권한은 필수적임.⁴⁷⁾

이와 같은 현지 사령관 맥아더의 재검토 요청에 대하여 합참은 다음과 같이 답변서를 전문(C-95946)으로 발송한다.

(사령관이 요청한) 압록강 교량 파괴조치가 중국군 활동을 증가시키고, 소련이 이를 만주에 대한 공격으로 간주하고 대응하지 않는다면, (...이 조치가) 사령관 예하 전력의 안전에 기여할 것으로 동의함. 하지만 이 조치는 사령관 전력을 위협에 빠지게 하거나, 분쟁지역의 확대로 비화하여 미국을 위협한 상황으로 내몰 가능성도 있음. (...사령관이) 계획한 신의주와 압록강 철교 끝부분을 포함한 국경 인근의 북한 지역에 대한 폭격을 허용함. 압록강 댐이나 발전소에 대한 폭격을 허용한 것이 아님. 미국의 국익에서 볼 때, 한반도 전쟁을 국지화하는 노력이 결정적으로 중요함. 만주 영토와 영공을 침범하지 않도록 최대한 노력을 기울이기 바람.⁴⁸⁾

결국 합참은 1950년 11월 7일 신의주와 북한 쪽 압록강 철교 끝부분을 포함한 국경 인근의 북한 지역에 대한 폭격만 허용하는 수정지침을 하달한다. 따라서 12월 이후 압록강 상공에서 극동공군의 F-86과 F-84는 미그전투기가 공중전투에서 불리할 때 압록강 북서쪽으로 기수를 돌려 도주해도 더 이상 추격을 할 수 없는 공중전투를 계속 해야만 했다.⁴⁹⁾ 더구나 국경선 너머 안산, 심양, 안동비행장에 미그-15와 다른 재래식 항공기 수백 대가 최상의 공격목표로 노출되어 있지만, 어떠한 형태의 공중공격을 할 수 없었다. 그리고 11월 7일의 합참 지침은 1951년부터 전략적 목표로 수행된 “공중

47) Stratemeyer, op. cit., p.263.

48) Stratemeyer, op. cit., p.267.

49) Stewart, op. cit., pp.40~43.

후방차단작전”(air interdiction)과 “공중압박작전”(air pressure)이 전개되었을 때에도 크게 변하지 않고 1953년 7월까지 그대로 유지된다.⁵⁰⁾ 그 결과 압록강 철교를 통해 지속적으로 북한으로 유입되는 전쟁 지원물자를 압록강~청천강 사이에서 공중 폭격으로 차단하려는 극동공군 작전과 이를 반드시 저지할 뿐 아니라, 만주 작전기지를 넘어 압록강 너머 북한지역 비행장에서 미그기를 출격시켜 작전반경을 확장하려는 조중연합군의 공중작전은 미그골짜기에서 대규모 공중전투가 불가피한 상황이 된다.

극동공군 F-86은 평양 이남으로부터 전체 만주지역을 내려다볼 수 있는 신의주-압록강-두만강 상공까지 공중우세를 보유한 방어자이자, 중국군에 대한 군수지원을 국경의 압록강 철교로부터 차단하기 위해 공격의 임무를 계속 수행하지 않으면 안 된다.⁵¹⁾ 반면에 소련과 조중연합군의 미그-15는 최전선의 중국군에 대한 안정적 군수 지원을 위해 만주와 압록강 상공을 넘어 북한 내륙으로 연결되는 병참선을 극동공군의 공중공격으로부터 방어하고, 이를 위하여 최소한 북한 서북부 상공에서 극동공군의 공중우세를 빼앗아야만 하는 도전자의 입장인 것이다.

이렇게 볼 때, 극동공군 공중작전의 궁극적 목표인 ‘한국전역에서 공중우세를 장악하고 이를 지속적으로 유지’하는 일은 만주지역의 적군 비행장과 만주 상공의 적군 항공기를 어떤 상태에서도 공격할 수 없는 엄격히 제한된 작전 환경에서 획득해야만 하는 매우 어려운 작전임무였다. 이외에도 극동공군은 적군 지휘체계와 적군의 부대 집결지를 파괴하고 적군 보급망을 차단하기 위하여 적 후방의

50) 북한 내 교통망인 철도, 도로, 교량 파괴를 목표로 한 공중후방차단작전은 크게 3단계로 진행됨. 1단계, Operation Strangle(1951.5~11); 2단계, Operation Saturate(1952.3~10); 3단계 Operation Spring Thaw(1953.3~7). 이에 비하여 휴전협상 진행을 위해 1951년 7월부터 전개된 공중압박작전은 수풍댐과 발전시설, 저수지 등 전략 목표가 표적에 포함됨. Olsen, op. cit., p.97.

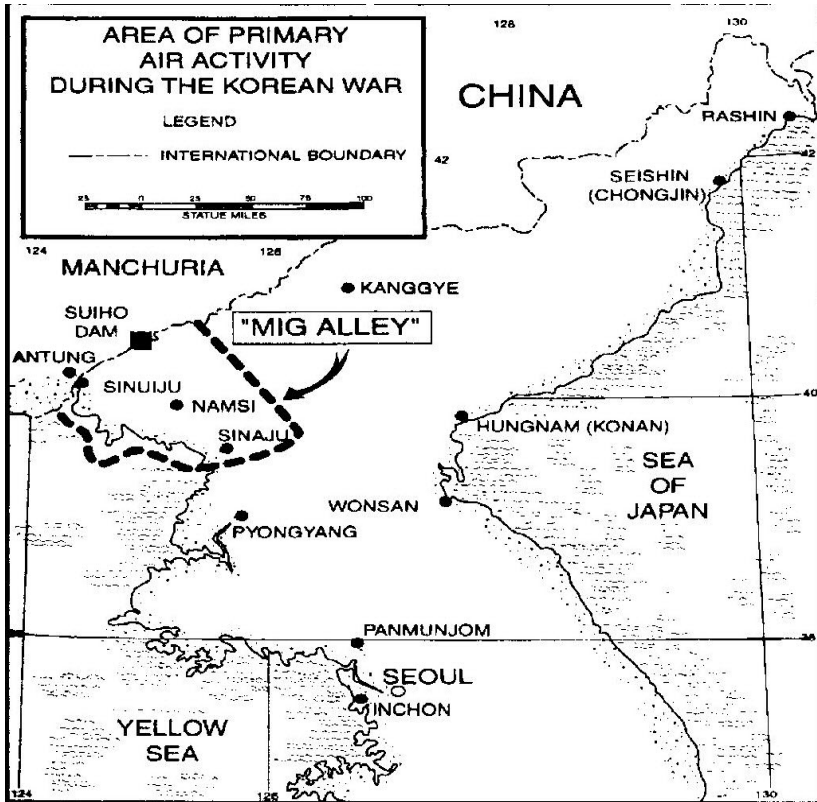
51) Ibid, pp.97~101.

철도 시설과 각종의 교량을 파괴해야 하는 임무를 수행해야 한다. 더구나 중국인민지원군의 지상 반격작전이 성공하여 유엔 지상군이 북한 지역에서 철수하고 38도선 부근에 전선이 형성되는 1951년 봄 이후부터 중국공군 지휘부는 만주비행장의 성역화를 전제로 하고, 미그기 전력의 압도적 수량 우세를 기반으로 보다 도전적인 작전계획을 수립한다. 조중연합군은 신의주 이남에서 평양 북방까지 전진 비행장 34개의 건설을 시도한다.⁵²⁾ 마침내 극동공군이 극도로 우려한 만주의 성역화로 초래될 수 있는 최악의 시나리오가 현실화되기 직전의 상황이 된 것이다. 특히 청천강에서 평양 사이에 건설되는 3개의 비행장-남시, 태천, 윤리-이 완성되면, 미그-15의 작전반경이 최소 90km 이상 증가되어 38도선 인근의 중국군 지상군에게 직접 근접공중지원을 할 수 있게 되는 것이다.⁵³⁾ 극동공군이 할 수 있는 해결책은 단 한 가지뿐, 이들 비행장은 무조건 파괴시켜 무용지물로 만들어야 한다. 1951년 여름에서 11월까지 극동공군은 폭격기와 전폭기를 동원하여 북한 내의 비행장을 지속적으로 폭격하여 이들을 사용하지 못하도록 만든다. 극동공군의 작전은 성공하였고, 의주부근까지 전진 배치된 중국과 북한미그기들은 다시 만주의 비행장으로 되돌아간다.⁵⁴⁾ 이들 미그기들은 1953년 7월까지 압록강을 따라서 성역인 만주의 비행장을 작전기지로 사용할 수밖에 없었다. 특히 중국 공군은 이 지역에 3~4개 비행사단 전력인 150~200대의 미그-15를 보유한다.

52) 1951년 4월 25일 조중연합사령부 예하에 중국공군사령부가 창설된다. 이후 9월부터 훈련을 마친 중국과 북한 미그조종사들이 제64군단의 소련조종사들과 함께 작전에 참가한다. 북한 내 전진비행장 건설은 스탈린이 “전선의 중국군 지상군을 훈련을 마친 중국공군이 공중지원 임무를 담당”해야 한다는 요구로 급하게 추진된. 대신 스탈린은 중국에 최신 제트기 미그-15를 제공하고 중국군 조종사의 훈련까지 담당함. Xiaoming Zhang, op. cit., pp.351~355.

53) Y'Blood, op. cit., p.27.

54) Xiaoming Zhang, op. cit., p.358.



〈그림 1〉 미그골짜기⁵⁵⁾(MiG alley)

나. 소련 제64전투비행군단 공중작전 전략지침과 작전 중점

미국의 정치 지도부가 한반도에서 전쟁이 발발한 후에 한국전쟁을 제한전쟁으로 수행하고자 결정했던 것과 달리, 소련 연방 최고 지도자 스탈린은 처음부터 한국전쟁의 발발 책임에서 자유로울 수 없다. 스탈린은 전쟁의 결정과정에서 1950년 4월 모스크바를 방문한 김일성에게 “미국의 개입 가능성 검토”, “전쟁 계획에 대한 중국

55) C. Crane, op. cit., p.51.

지도부의 사전 승인” 그리고 “완벽한 전쟁 준비”를 직접 지도한 전쟁의 숨은 기획자이기 때문이다.⁵⁶⁾ 나아가 스탈린은 소련 군사고문단을 통하여 북한 인민군을 조직하여 이들을 공격형 무기체제로 무장시켰고, 고문단은 인민군 총참모부를 도와 남한 공격 군사작전인 ‘선제 타격계획’을 만들어 주었으며⁵⁷⁾, 전쟁이 시작된 이후에도 고문관을 통하여 인민군전선부대의 작전수행을 직접 지도하였다. 그러나 스탈린은 미국과의 군사적 충돌을 회피하고자 하는 의도에서 북한과 인민군에 대한 전쟁과 작전 지도를 최고의 비밀로 유지하고 이를 은폐한다. 이와 같은 스탈린의 전쟁지도 방침은 미국의 참전으로 북한 인민군이 내몰리고 중국군이 대규모로 투입되는 위기의 1950년 10월 상황에서도 그대로 유지된다. 이에 중국의 최고 지도자 모택동은 한반도로 진입해 미군과 직접 전투해야만 하는 중국군을 위하여 소련이 공군으로 지원해 줄 것을 주은래와 임표를 파견하여 소련에게 요청한다.⁵⁸⁾ 스탈린은 7월 중국에 두 차례나 공군지원에 관한 약속성 언급을 하였음에도 불구하고 회담 초기에 소련 공군의 지원에 유보적인 태도를 취한다. 그 본질적 이유는 “미국과 충돌사태가 벌어져 일이 크게 변질 것”을 우려한 것이다.⁵⁹⁾ 하지만 스탈린은 모택동의 요청을 받아들여 소련 공군부대를 편성하여 한국전쟁에 참전토록 조치한다.⁶⁰⁾

이런 배경에서 창설된 소련 공군 전투부대가 미그-15를 핵심

56) 스탈린, 김일성, 박헌영 모스크바 3자 회담기록은 박명림, 『한국전쟁의 발발과 기원 I』(나남 1996), 149~151쪽.

57) 정병준, 『한국전쟁. 38선 충돌과 전쟁의 형성』(돌베개 2006), 520쪽. 소련군 사고문단이 5월 27일 완성한 작전계획의 러시아어 초안은 ‘선제타격 작전계획’임.

58) 데이빗 쉐이, 『중국의 6·25전쟁 참전』(한국전략문제연구소 201), 221~230쪽; Xiaoming Zhang, op. cit., pp.342~344; 이재훈, 앞의 논문, 98~100쪽.

59) 박명림, 『한국전쟁 1950. 전쟁과 평화』, 나남 2002, 479쪽.

60) “스탈린은 1950년 9월 18일 국방부에 평양에 공군 엄호를 할 수 있는 계획 수립을 지시”. 쉐이, 앞의 책, 224쪽; 전현수, 앞의 논문, 638~641쪽.

전력으로 운영하여 극동공군의 공중작전에 대응한 제64전투비행군단이다. 제64군단 공중작전에 대한 스탈린의 지침은 이전과 마찬가지로 명확하다. 즉, 소련 공군이 한국전역에 참전한 사실은 어떤 경우에도 미국에 확인이 되지 않도록 비밀이 유지되고 은폐되어야 한다. 특히 참전 소련공군 조종사가 피격되어 미군의 포로가 되는 상황을 극도로 예방하는 데에 초점이 맞추어져 있다.⁶¹⁾ 이와 같은 스탈린의 전쟁지도 지침에 의거하여 제64군단은 다음과 같은 6가지 기본 원칙에서 공중작전의 영역과 공중작전 수행을 제한적인 범위에서 운영한다.⁶²⁾

첫째, 소련 공군 작전기의 비행기지는 중국 영토(만주)에 위치해야 한다.

둘째, 소련 공군 작전기는 중국 동북방 만주지역과 북한 서북부 압록강 상공의 방공작전을 주요 임무로 한다. 따라서 소련 공군은 평양 이남에서 작전 중인 중국군 지상군에 대한 근접 공중지원작전을 할 수 없다.

셋째, 소련 공군 작전기의 (미군이 제해권을 장악한) 서해(황해) 상공 비행은 금지된다.

넷째, 소련 공군 작전기의 단독비행은 금지된다. 2기 이상이 편대를 이루어 1대가 피격 시, 다른 1대가 피격 항공기 조종사의 생환을 돕는다.

다섯째, 소련 공군 작전기는 중국기로 위장하고, 모든 소련공군 조종사는 중국군 복장을 착용한다.

여섯째, 공중작전 중 소련 공군 조종사의 무선통신은 중국어를 사용한다.

61) 쉰이는 “스탈린이 소련공군 파병을 지연시킨 가장 큰 원인이 소련공군 조종사가 포로가 되는 상황을 우려”한 것으로 본다. 쉰이, 앞의 책, 224쪽.

62) Xiaoming Zhang, op. cit., p.349; 세르게예비치, 앞의 책, 18쪽; 페펠랴에프, 앞의 책, 65쪽; 박명립(2002), 앞의 책, 490~493쪽.

제64군단의 여섯 가지 원칙 중 앞선 3가지 원칙에 따라 미그-15의 작전영역이 명백하게 설정된다. 이에 따라 서해를 제외한 평양 북방에서 압록강까지 이르는 서북부지역, 특히 미그기 조종사에게 보다 안전이 보장된 청천강 이북에서 압록강까지 이르는 북한의 서북부 상공이 주 작전영역이 되었고, 이곳에서 F-86과 미그-15의 공중전투 전장인 미그골짜기(MiG-alley)가 형성된 것이다. 소련의 참전 조종사들이 가장 어려웠던 것은 여섯 번째 원칙인데, 삶과 죽음이 순간에 오고 가는 공중전투 절정의 순간에 수첩으로 암기한 몇 마디의 중국어보다 태어나서부터 입에 뱀 모국어인 소련어가 튀어 나오는 것은 너무나 당연한 현상이었다. 이런 이유로 미국은 통신 감청을 통하여 미그-15를 능숙하게 조종하는 조종사들이 소련 출신이라는 사실을 일찍 인식하였고, 이에 대한 결정적 증거로 미그-15를 획득하고 소련군 조종사를 포로로 잡는 작업에 노력한다.

소련 공군 제64전투비행군단은 1950년 11월 만주의 선양에서 중국인민지원군을 지원하기 위하여 창설된다.⁶³⁾ 1951년 방공작전 전력을 보강한 제64군단은 1953년 7월 27일까지 대체로 2~3개의 전투비행사단, 1개 독립 야간전투비행연대, 2개 고사포병사단, 1개 고사탐조등연대, 1개 항공기정비사단으로 편성되었다.⁶⁴⁾ 제25군단 제1진 공중작전 전력은 제28, 제50, 제151전투비행사단으로 편성되었고, 이들은 제2진 전력인 제303, 제324전투비행사단과 1951년 작전임무를 교대한다. 1951년 방공작전을 강화하기 위하여 제64군단에 제87, 제92고사포사단, 제10고사탐조등연대, 제351야간전투비행연대와 제18항공기정비사단이 증원된다. 공중작전 부대는 1952년 1월 제97, 제190전투비행사단이 교체 투입되고, 이후

63) 「소련군 총참모장 전문(No5564)」, 군사편찬연구소(역), 『소련 제64전투비행군단. 전투활동 약사 1950~1955』(2011), 3쪽. 이후 ‘제64군단 약사’; 진현수, 앞의 논문, 638~645쪽.

64) 제64군단 약사, 15쪽, 이재훈, 앞의 논문, 100~103쪽.

에도 3차례(1952년 7월, 1953년 1월, 7월)에 임무교대가 이루어진다.⁶⁵⁾ 한국전쟁 중 제64군단의 주요 공중작전임무는 “심양 방면 중국 동북 지역의 주요 산업·행정 중심지, 수풍 수력발전소, 안동의 압록강 철교, 평양-원산 라인까지의 북한 교통망을 방어”하기 위하여 공중전투 임무를 수행하는 것이었다.⁶⁶⁾ 극동공군과 효율적인 공중전투를 위하여 제64군단은 1950년 11월 20일부터 전술기들을 선양, 안산, 안동 비행장에 분산하여 전진 배치시킨다. 제64군단의 다른 임무 하나는 중국과 북한 조종사를 훈련하여 양성하고, 기존의 조종사를 단기단에 최신 제트기 미그-15로 전환하는 훈련을 담당하는 것이었다.

제64군단의 공중작전은 크게 2단계로 이루어졌다고 볼 수 있다. 첫 번째 단계는 11월 1일 미그-15의 첫 공중전투처럼 미그-15를 편대로 출격시켜 공중 전투초계비행을 하는 것이고 이 과정에서 극동공군의 전술기와 공중전투가 이루어진다. 제1진 공중작전 전력인 제28, 제50, 제151전투비행사단의 미그-15조종사들만이 임무를 수행한다. 이에 비하여 제2단계는 1951년부터 본격적으로 실시된 통합방공작전 시스템에 의한 공중작전이었다. 만주 안산에 위치한 중앙관제소의 레이더가 고도에 따라 160~200km 전방부터 서해 바다 쪽에서 북한 내륙상공으로 진입하는 극동공군 작전기를 1차로 탐지하고⁶⁷⁾, 개천 등 전방 지역에 설치한 보조 레이더 기지와 청천강 이북부터 압록강까지 북한 내륙으로 진입하는 비행경로에 설치한 육안 감시조가 2차로 이들 항공기들의 기종, 수량 및 방향을 무선으로 보고한다. 이 보고를 중앙관제소가 종합하여 대응하는 미그기 전력의 규모를 결정한다. 이 시기에 극동공군은 대체로 만주

65) 제64군단 약사, 3~5쪽; O'Neil, op. cit., pp.13~51.

66) 제64군단 약사, 13쪽.

67) 만주에는 안산 이외에 심양, 요양, 안동에도 원거리 레이더기지가 있었음. 제64군단 약사, 17~18쪽; 김종국, 앞의 책, 243쪽.

비행장들로부터 50~70km 거리에 위치한다. 이 단계부터 제64군단장(부재시 참모장)이 직접 공중작전을 지휘한다. 군단장은 만주 비행장에 분산 대기 중인 전투비행사단에게 출격의 규모를 전화로 지시하고, 위급한 상황일 경우 활주로에서 비상대기 중인 미그-15 조종사들에게 직접 출격을 지시하기도 한다.⁶⁸⁾ 이륙이 완료된 미그기들은 연대, 대대별로 집단편대 대형을 이루어 군단장 또는 사단장의 무선 지시에 따라 B-29나 F-86의 작전목표 상공에 먼저 도착하여 높은 고도를 유지한 채 공격대형을 편성한다. 그리고 공중전투는 시작과 함께 연대 편대군이 대대별로 나뉘고, 대대 편대군이 중대와 편대별로, 이어 분대별로 나뉜다. 공중전투 현장의 지휘는 대체로 대대장의 공격 지시에 따라 전투가 시작되는데, 최종 전투단위인 2기의 분대에서 장기가 공격 임무를, 요기가 장기 엄호 임무를 분담하지만 요기가 공격을 당하는 경우에 장기는 공격보다 요기의 보호에 임무의 우선권을 두었다. 제64군단은 이와 같은 요격을 위한 공중전투 임무에 주야간 전천후 작전이 가능한 1급 조종사와 주간 약천후나 야간 호기상에서 작전이 가능한 2급 조종사 등 조종기량이 상당한 숙련급 조종사를 투입하였다.⁶⁹⁾

4. 미그골짜기의 제트전투기 공중전투

1951년 초부터 1953년 7월까지 북한 서북상공의 미그 골짜기에서 극동공군 F-80, F-84, F-86과 제64군단과 조중연합공군 소속의 MiG-15 사이에 공중전투가 계속된다. 공중전투의 주역은

68) ‘미그기의 이륙부터 착륙까지 전투임무’는 페펠라에프, 앞의 책, 84~90쪽.

69) 페펠라에프, 앞의 책, 69쪽.

제2차 세계대전에서 이미 공중전 경험을 익힌 극동공군의 F-86 조종사와 제64군단의 미그-15 조종사였고, 역사가들은 이를 공중전 사상 최초의 ‘제트 전투기 집단공중전투’(dogfighting)라고 기록한다. 치열한 공중전투 중에도 극동공군 조종사는 국경선인 압록강을 넘어서는 안 된다는 제한사항을 상기해야 하였듯이, 제64비행군단의 조종사 역시 전투반경이 국경선에서 남쪽으로 반경 75km를 초과하지 않는 청천강 상공까지로 제한되었고 서해 상공의 비행은 원천적으로 금지되었다.

전쟁이 장기화되고 이에 따라 상호간 공중전투 횟수가 증가함에 따라 F-86 조종사와 미그-15 조종사는 항공기 성능과 공중전투전술에서 서로의 장점과 단점을 금방 식별한다. 제트전투기로서 F-86과 미그-15는 항공기 성능의 측면에서 엇비슷해 한차례 공중전투가 끝나면 양측 모두 사후평가(debriefing)을 통하여 자신의 장점을 살리고 아군의 약점을 보완하며, 상대방의 장점을 상쇄하고 약점을 공격하는 공중전술을 새로 고안한 후 다음의 공중전투에서 새로 개발한 공중전술을 시험하곤 한다.

제트전투기 F-86과 미그-15의 항공기 성능을 비교하면 다음과 같다.⁷⁰⁾ 두 항공기의 순항속도는 시속 1,096km 대 시속 1,072km로 세이버가 미그-15를 조금 앞서나 이 차이는 공중전투에서 거의 무의미하다. 기체 중량이 상대적으로 가벼운 미그-15는 50,000피트 고고도까지 작전이 가능하고, 고고도에서도 짧은 선회반경을 가져 공중전투에 유리하다. 하지만 미그-15의 결정적 단점은 공중전투가 한창인 고고도, 초고속에서 기체가 조종이 불가능한 스핀(spin; 실속) 상태로 쉽게 진입한다는 점이다.⁷¹⁾ 공중전투의 중요

70) 두 항공기 성능의 비교는 Olsen, op. cit., p.99; Y'Blood, op. cit., p.14; Xiaoming Zhang, *Red Wings over the Yalu*. pp.208~209; 세르게예비치, 앞의 책, 122쪽.

71) 35대의 미그-15가 스핀으로 추락. 그 이유 중 하나가 고고도에서 공중전투

요소인 상승률에서 미그-15가 세이버를 초당 42m대 35m로 앞선다. 공중전투에서 또 다른 중요 요소인 항공기 무장을 비교하면, 0.5인치(12.7mm) 캘리버 기관총 6개를 장착한 F-86은 분당 발사률이 높아 미그-15 기체를 많이 맞추지만 관통력이 떨어져 큰 손상을 주지 못한다. 이에 비하여 미그-15는 37mm 캐논포 1개와 23mm 기관총 2개를 장착하여 발사율에서 떨어지지만, 관통력이 엄청나 F-86이 한번 피격되면 격추되기 십상이었다.

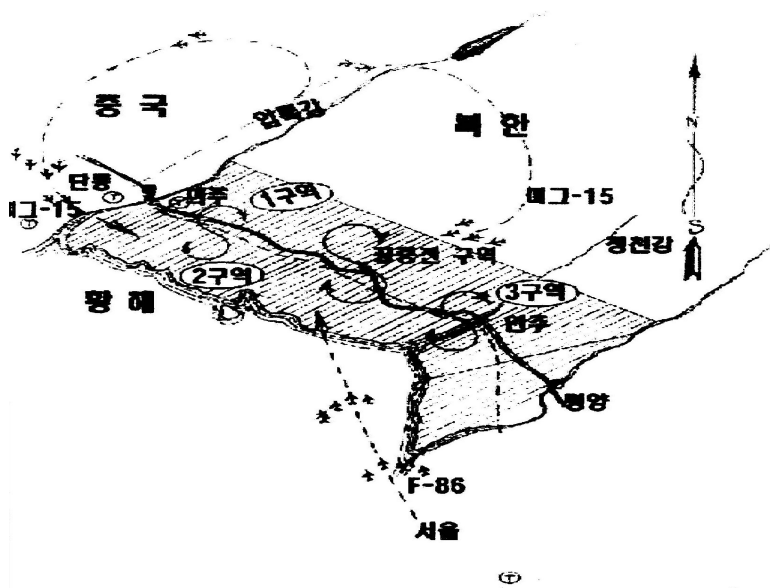
이에 비하여 F-86 조종사는 높은 중력을 견딜 수 있는 조종복(G-suit)을 착용하여 공중전투 중 발생하는 8배 이상의 중력을 아주 효과적으로 커버했고, 고고도에서도 안전하게 작동하는 산소공급 장치를 보유하여 미그-15와 같은 스핀사고를 예방할 수 있었다. 조종사에게 방탄 헬멧과 12개의 라디오 채널 등 안전 보조 장치를 공급해 임무조종사를 심리적으로 안정시켰다.⁷²⁾ 뿐만 아니라 개량형 F-86E는 기총사격 시 표적까지 거리를 레이더가 자동으로 산정하는 레이더 조준 사격 장치를 설치함으로써 세이버조종사의 격추율을 높이는 데 기여한다.

이와 같은 공중전술의 시행착오를 서로 거듭하다보니 1951년 가을 즈음엔 F-86과 미그-15의 공중전투 전술은 서로 닮아가는 모습을 보인다. 이 경우 공중전투의 성패는 조종사 개인의 조종 능력과 전투기량에 달려있는 셈이다. 제2차 세계대전에서 공중전투의 실전 경험을 가진 극동공군과 제64군단 조종사들의 제트기 공중전투 역량은 서로 대등한 수준으로 평가된다. 하지만 제64군단 소련 조종사로부터 처음으로 미그-15제트기 조종훈련을 짧은 기간에 전수받고, 제트기의 공중 특성이 몸에 채 익숙해지기 이전에 공중

때 산소 공급장치가 제대로 작동이 안 되어 조종사가 순식간에 의식 불능 상태(Black out) 도달함. 페펠라에프, 앞의 책, 95~96쪽.

72) 참전 미그-15조종사들은 F-86조종사의 G-suit, 고고도 산소 공급장치 그리고 조종사 방탄헬멧을 몹시 부러워한다. 세르게예비치, 앞의 책, 10쪽.

전투에 조기 투입된 중국과 북한 조종사의 기량은 이들보다 훨씬 떨어졌고, 세이버 조종사들이 전쟁 중에 주장한 14 대 1의 높은 미그기 격추율 - 이후 격추율은 10 : 1로, 현재는 7 : 1을 정설화 - 은 상당부분이 이들로부터 쟁취한 것으로 보인다.⁷³⁾ 실제로 중국 공군은 훈련을 마친 미그-15 조종사를 제64군단과 합동으로, 또는 중국 조종사 단독으로 집단전투초계 임무와 집단공중전투 임무에 참여시켰지만 그 결과는 시원찮아서 다시 강도가 높은 제트기 조종 훈련에 집중하곤 한다.



〈그림 2〉 미그골짜기 공중전투 구역과 F-86/MiG-15의 진입 경로도⁷⁴⁾

73) 중국 미그-15조종사는 1950년 12월 28일 소련공군과 처음 출격함. 하지만 1951년 전반기까지 중국공군의 주력 전술기는 미그-9였다. 이들 미그-9은 F-86과의 공중전투에서 상대가 안되었기 때문에 스탈린은 1951년 6월 26일 중국공군 3개 비행사단(6, 12, 14)의 주력 기종을 미그-15로 전환하도록 지원하였고, 이에 제64군단은 방공작전 임무와 중국공군의 제트기 기종 전환훈련 임무를 병행하여 수행함. Xiaoming Zhang, op. cit., pp.352~355.

74) 페펠라에프, 앞의 책, 89쪽.

가. F-86의 공중전투 전술

〈그림 2〉에서 본 것처럼 수원과 김포기지를 이륙한 F-86은 16대를 기본으로 한 집단편대 대형으로 서해 상공을 비행해 평양을 지나면서 동북방향으로 비행경로를 잡아 안주와 청천강 철교를 지상 참고물로 내륙으로 비행하여 미그골짜기로 진입한다. 서해 상공에서 세이버는 통상 시속 450~500km의 저속으로 비행하다가 평양을 지나면서 속도를 높여 내륙 진입 시엔 시속 758km(마하 0.62), 청천강과 미그골짜기로 진입할 때 기체 외부에 장착한 120갤론 연료탱크를 투하하고 속도를 1,040km(마하 0.85)로 높인다. 미그골짜기의 공중전투는 안주 인근 3구역 상공에서 시작하여 북쪽으로 확대된다. 몇 차례의 공중전투를 통해 세이버의 공중전술을 파악한 제64군단 미그-15 조종사들은 전략지침을 준수하면서 소련 조종사의 자존심을 지킬 수 있는 공중전술을 개발한다. 미그-15의 표본 공중전투 전술은 이른바 ‘먼저 치고 도망가기 전술’(Hit-and-Run)이다. 만주 레이더기지의 원격 통신 지시를 통하여 F-86의 비행방향과 고도를 통보받은 미그-15 집단편대는 미그골짜기의 35,000~40,000피트 고고도에서 먼저 위치를 잡고 세이버를 공격할 시점을 기다린다. 이들 미그-15는 자신들의 위치를 발견하고 상승비행하여 접근하는 F-86 집단편대를 자신들이 위치한 높은 고도로부터 아래로 급강하하는 공격으로 세이버편대에 1회 사격을 한 후에 공격을 회피한 세이버가 속도를 가속해서 자신들을 추격하기 이전에 전장을 이탈하여 만주 기지로 도주하는 전술인 것이다.⁷⁵⁾ 미그-15의 이와 같은 공중전술의 대응으로 F-86은 미그골짜기 진입 속도를 시속 1,064km(마하 0.87)로 높여 추격 비행의 효율을 높이고자 조치한다. 이 경우 문제는 모기지로 돌아갈 수

75) Stewart, op. cit., pp.44~45.

있는 연료가 부족하다는 것이다.

원거리 원정 작전을 해야만 하는 세이버 조종사의 가장 어려운 점은 전투초계나 폭격임무를 완수하고 안전하게 모기지로 돌아가기 까지 항상 연료계기를 수시로 점검해야 하는 것이다. 이를 보완하기 위해 동체외부에 120갤런의 보조탱크를 장착하여 항속거리를 약 340km 증가시켜 준다. 김포기지에서 압록강까지 왕복 560km를 고려하여 미그골짜기로 진입할 때까지 보조탱크 연료를 먼저 사용하고, 미그골짜기로 진입하면서 보조탱크를 투하하면 미그골짜기에서 공중전투에 할당할 수 있는 시간은 대략 20분에 불과하다. 이 20분 안에 미그-15를 잡지 못하면 빈손으로 돌아가는 것이다. 이와 같은 미그골짜기에서 20분간의 공중전투시간을 어떻게 할 것인가를 두고 극동공군과 제64군단 모두 새로운 방안을 마련하게 된다.

먼저 극동공군은 시속 1,000km 이상의 초고속에서 전개되는 공중전투 시간으로 너무 짧은 20분을 최대한 효율적으로 활용하는 방안을 선보인다. 해답은 집단편대의 구성 방식에 변화를 주어 전체 공중전투 시간을 늘리는 것이었다. 전투초계임무를 위한 16대 항공기 기본 전투편대는 그대로 유지하고, 단지 이들의 미그골짜기 진입 방식에 융통성을 부여한 것이다.⁷⁶⁾ 이들 16대 집단편대는 각각 4대를 1개 편대로 4개조를 구성한 후, 편대별 5분 간격으로 서로 다른 고도로 미그골짜기에 진입한다. 12월 22일 처음 선보인 16대 집단 전투편대 대형, 즉 4개 편대가 5분의 시간차별, 고도별 진입하는 전술의 지휘관은 제4비행전대장 마이어 중령(John C. Meyer)이었다.⁷⁷⁾ 이들 세이버를 마중해 나온 15대의 미그-15는 미군기들에겐 공중전투시간이 20분밖에 주어지지 않는다는 지금까지의 방식으로 공중전투를 시도한다. 따라서 F-86의 새로운 공중

76) Y'Blood, op. cit., p.15.

77) Futrell, op. cit., pp.251~253.

전투 전술은 미그에게 큰 재앙이 된다. 이날 30,000피트 상공에서 시작하여 미그 골짜기의 산 정상 가까운 저공까지 이어진 공중전투에서 제4전투비행전대는 미그-15 6기를 격추시키고, 1대의 세이버가 격추된다.

이처럼 미그골짜기에서 F-86의 표준적인 공중전투는 16대 F-86 집단편대가 시차별, 고도별 독립대형을 기본으로 했고, 공중전투의 현장은 4대의 F-86이 독립적 전투단위였고, 공중전투가 벌어지는 시점에서는 2대가 편조가 되어 장기가 공격임무를 맡고 요기가 장기를 엄호하는 형태를 취하였다. 이와 같은 공중전투 전술에서 F-86와 미그-15 제트기 조종사는 대체로 한 번의 기총 사격기회를 갖는다. 제트항공기의 높은 속도와 전투중의 높은 중력(G-Force)은 조종사가 기총사격을 할 때 편차각도를 충분히 고려할 만한 기회가 별로 없었다. 이 경우 적기를 격추시킬 수 있는 확실한 방법은 미그의 꼬리를 잡은 후 가까운 거리에서 기총으로 배기구를 날려버리는 것이었다. F-86조종사가 높은 격추율 - 초기 14 대 1, 현재는 7 대 1 - 을 주장하는 배경에는 미그조종사들이 부러워한 중력을 감당해주는 조종복(G-suit)과 레이더 사격장치 및 조종사 통신장비인 URC 4 라디오가 크게 기여한 것이 분명하다. 나아가 세이버 조종사들은 성공적인 공중전투를 위하여 속도와 항속거리 그리고 강력한 무장 능력을 갖춘 항공기를 요구한다. 이와 같은 전장 현장의 요구에 대하여 미국공군은 F-86A 항공기의 성능을 계속적으로 개량하여 엔진 추력과 항공기 무장능력을 향상 시킴으로써 미그-15에 비하여 약점이었던 상승률과 45,000 피트 이상의 고고도 능력 및 공중전투시 기총사격의 미약한 파괴력을 보완하게 된다.⁷⁸⁾ 그 결과 1951년 10월에 F-86E, 1952년 중반에

78) F-86E는 F-86A에 비하여 중량이 565파운드 더 무거웠지만 엔진의 애프터 버너 장치로 45,000피트 이상, 마하 0.9 이상의 고속비행에서 우세하였다. 200 갤런 보조탱크를 장착한 F86F는 F-86E보다 700파운드 이상 무겁지만, 최고

F-86F가 한국전역에 투입되어 공중전투에서 미그-15를 결정적으로 압도하게 된다.

세이버 조종사들이 더 큰 짐으로 느낀 것은 1951년 가을부터 미그-15로 전력을 증강한 중국공군이 엄청난 미그를 동원하여 별때 공격식 공중전투를 도전한 것이다.⁷⁹⁾ 이에 미국은 제51전투요격전대를 F-86으로 전환시켜 전력을 증원하지만, 1952년 봄에 극동공군이 F-86을 165대 보유한다에 비하여 제64군단, 중국공군과 북한공군은 대략 550대 이상의 미그-15를 보유한다. 따라서 미그골짜기의 공중전투는 지상전투와 마찬가지로 미그의 물량 공세를 세이버 조종사의 질적 우세로 상쇄시킬 수밖에 없었다.⁸⁰⁾ 미그골짜기에서 공중전투 경험을 가진 F-86조종사들은 자신들이 “통상 8 대 1, 많게는 10 대 1의 항공기 숫자상 절대적으로 열세한 가운데 공중전을 치루었다”고 말한다.⁸¹⁾ 이런 이유에서 세이버 조종사들은 급강하 공격 후 만주 성역의 비행기지로 도주하는 미그기를 압록강을 넘어 추적을 금지시킨 합참의 조치에 큰 불만과 이의 조속한 수정을 강하게 요구하였고, 뿐만 아니라 자주 만주 비행장 활주로 위의 미그기를 공격하곤 한다.⁸²⁾ 이런 F-86의 비행장 기습을 대비하기 위하여 제64군단은 항상 비상대기 편대를 준비하였고, 비상대기

52,000피트(+ 4,000피트)까지 상승 비행이 가능했고, 분당 400피트의 상승속도를, 수직 낙하 비행시 마하 1.05의 속도로 비행하였다. 특히 F-86F는 4문의 20mm 캐논포를 장착하여 기총사격의 파괴력을 획기적으로 개선하였다.

79) 스탈린이 중국공군에게 중국지상군을 지원해야 한다는 독촉에서 비롯되었고, 이를 위해 중국공군에게 미그-15를 대량 공급한다. 1951년 여름에 소련과 중국공군은 총 445대의 미그-15를 보유한다에 비하여, 극동공군 F-86은 89대(한국에 44대)에 불과한 실정이었다. Y'Blood, op. cit., p.24, p.29.

80) 이런 이유로 극동공군은 한국에 처음 배속된 F-86조종사의 전투기량을 단기간에 향상시키기 위하여 전술 및 생존 훈련과정인 Clobber College를 운영함.

81) Olsen, op. cit., pp.51~52.

82) F-86조종사의 국경 월경 교전 수칙은 활주로 이외의 장소에 위치한 항공기는 공격 대상이 아니었고, 이 경우 국경 침범 사실을 은폐하기 위하여 기총에 장착된 카메라를 제거하였다. Neufeld, op. cit., p.61~62.

편대의 이륙이 이루어지지 않으면 인근 비행장 미그기의 지원을 받는다.⁸³⁾ 뿐만 아니라 신의주를 중심으로 하여 차츰 남쪽의 평양까지 연결된 점점 강화된 대공포 진지는 미그-15를 추적하는 F-86을 크게 위협하는 무기체계였다.

나. 미그-15의 공중전투 전술

제64전투비행군단의 미그-15 조종사들은 F-86이 서해상으로부터 안주 내륙으로 비행경로를 바꾸면 안산 중앙관제소와 만주 비행장 전투지휘관제소의 지시에 따라 출격한다. 대체로 미그-15는 비행연대나 비행대대 전체전력으로 이륙하여 수적으로 충분히 우세한 집단편대군을 형성한 후 비행장 상공에서 압록강 상공에 도달할 때까지 40,000피트에 가까운 충분한 고도를 얻는다. 이후 국경을 통과할 때 통상 45,000피트의 고도를 유지하여 국경선으로부터 미그골짜기로 진입하여 올라오는 F-86을 향하여 오전에는 동남방향으로부터, 그리고 오후에는 서남방향으로부터 태양을 등진 위치에서 급강하기동으로 공격을 시도한다. 미그골짜기 공중전투에서 제64군단이 설정한 가장 이상적인 전투공간은 국경지역에서 가장 먼 거리에 위치한 3공역이고, 최소한 3공역과 1, 2 공역의 중간지대 공간이다. 제64군단 지휘부는 미그-15 조종사들에게 가능한 국경지역과 1, 2 공역 이남에서 공중전투를 끝내기 위해 먼저 고고도에서 전투위치를 차지할 것을 요구하였다. 또한 미그기 조종사들은 F-86의 최대 약점이 연료재고에 따른 체공시간 이 20분 내외라는 것을 잘 인식하고 있었고, 세이버의 약점을 최대한 활용한 공중전투 전술을 개발한다.⁸⁴⁾ 미그-15 공격전술은 미그기의 우수한

83) 김중국, 앞의 책, 250쪽.

84) 이명환, 「6·25전쟁 중 소련공군 작전 연구」, 『공사 논문집』 제64집 1권, 2013, 73~100쪽.

상승률과 강력한 기관포 사격, 공중전장에서 수적인 절대 우세, 태양을 등진 유리한 위치에서 급강하 기관포 공격, 공격 후 공중전장을 이탈하여 15분 비행 후 안전한 만주 기지 귀환 등을 십분 활용한 전술이다. 공격 표적으로 삼은 F-86 편대를 향하여 급강하 기동을 한 후 월등한 기관포로 1회 사격을 하고 안전한 만주기지로 회피하는 ‘때리고 도망가기(Hit-and-Run)’ 전술인 것이다.⁸⁵⁾

소련 조종사는 우수한 “항공기 속도와 기동성”을 전제로 할 때, 공중전 성패의 변수는 어느 고도에서나 뛰어난 기총사격 기량을 발휘할 수 있는 조종사의 역량에, 특히 “조종사의 기총 조준능력과 공중전투시 중력을 이겨낼 수 있는 조종사의 체력과 인내력”에 달려 있다고 보았다. 나아가 적기를 격추할 수 있는 공중전투의 성공 여부는 앞의 두 가지 요소를 토대로 “비행 편대(編隊)의 상호 협동 능력”에 좌우된다고 보았다.⁸⁶⁾ 이에 따라 편대장인 장기와 편대원인 요기는 편대장을 놓치지 않게 편대장과 근접비행하며 똑같이 비행해야 한다. 대체로 장기가 적기 편대의 요기를 공격하고 이때 요기가 같은 비행으로 장기를 엄호해야 하며, 만약 공격 중에 요기가 공격당하는 것을 알아차리면 장기는 공격을 멈추고 요기를 보호해야 한다. 이런 부분에서 F-86과 미그-15는 서로 유사한 공중전술을 운영하고 있다는 사실을 발견한다.

제64군단의 공중전투 기본전술에 따르면, 집단편대를 형성한 미그-15들은 목표상공에 접근하면서 공격편대군과 엄호편대군으로 나뉘고, 통상 공격편대군이 낮은 고도로 앞서 비행하고 엄호편대군이 높은 고도에서 후방에 위치한다. 고도 40,000피트에서 F-86 집단편대를 급강하 공격할 때 엄호편대 집단은 통상 공격편대 집단보다 660~1,000피트 상공에 위치하고, 공격편대 집단보다

85) Stewart, op. cit., pp.44~50. 참전 미군 조종사들은 위 3가지 요소를 시기와 장소에 따라 응용한 미그-15의 공중전투전술을 9가지로 분류하기도 한다.

86) 세르게예비치, 앞의 책, 19~20쪽.

2,600~3,300피트 후방에 위치한다. 후방 상공에 위치함으로써 시야를 확보해 적기의 배후와 측면 공격을 차단하기 위해서이다. 한편, 기본 편대 4대는 각각 공격 편조 2대와 엄호편조 2대로 구성된다. 공격 또는 엄호 임무이던지 모든 분대의 항공기는 동일한 고도를 유지하고 좌우 1,000~1,300피트의 거리로 비행한다.⁸⁷⁾ 각 분대(2대)의 장기와 요기는 좌우 300~500피트의 거리를 유지하고 상하 100~170피트의 고도에서 1대가 공격할 때, 다른 1대가 엄호하는 임무를 한다. 먼저 공격에 들어간 장기가 측면이나 배후에서 미처 발견하지 못한 적기로부터 공격을 받을 때, 똑같은 기동 경로로 비행하는 요기가 이들 적기를 향해 차단공격에 들어가면 장기가 임무를 교대해서 공격하는 요기를 엄호하게 된다.

제64군단과 조중연합공군은 1951년 봄부터 ‘때리고 도망가기(Hit-and-Run)’ 전술을 기초로 몇 가지 공중전술을 개발한다. 이와 같은 개선 공중전술의 기본전제는 미그-15의 압도적 숫자적 우세에서 출발한다.⁸⁸⁾

1) 요요 연속공격 전술(Yo-Yo)

세이버와 조종사 기량의 우수성을 인식한 제64군단은 1951년 6월부터 미그-15 전력을 증강해 작전 최남단 경계선인 평양상공까지 진출하여 사용한 공중전술이다. 20대 이상의 미그-15들이 F-86보다 5,000~6,000 피트 높은 상공에서 루프(loop) 기동으로 고도를 얻은 후 1대가 F-86 1대를 목표로 급강하 기총공격을 한 후 다시 원래의 편대대형으로 상승하고, 이어 대기 중인 미그-15가 같은 방식으로 동일목표의 F-86을 급강하하며 계속 공격하는 전술이다.⁸⁹⁾

87) 세르게예비치, 앞의 책, 33~38쪽, 김종국, 앞의 책, 244~251쪽.

88) Stewart, op. cit., pp.46~50.

89) Ibid., p.46.

2) 포위 및 협공 전술(Pincer and Envelop)

제64군단과 중국 공군이 1951년 9월부터 1953년 4월까지 숫자가 적은 F-86에 대하여 통상 8~10배 규모(최대 180대 이상)의 미그기를 동원하여 공중 전투 기량의 부족을 숫자적 우위로 공중우세를 장악하고자 시도한 공중전술이다. 이 전술은 60~80대 규모의 미그기 집단편대가 35,000~40,000피트로 압록강 상공을 통과하여 남하하다가 3구역인 청천강 상공에서부터 F-86을 색출하기 위하여 집단편대를 소규모 편대로 나누어 계속적으로 투입하며 공격하는 전술기동이다. 이때 여분의 미그-15 편대는 동남방향 원산 방향으로 분산하여 비행하다가 다시 경로를 돌려 미그골짜기의 1, 2구역으로 북상 비행하는 F-86을 후방의 고공에서 포위하여 공격하는 전술이다. 마찬가지로 다른 여분의 미그-15편대는 서남방향 진남포 방향으로 분산하여 비행하다 되돌아와 1, 2구역 상공에서 F-86을 공중에서 크게 포위하여 협공하는 개념이다.⁹⁰⁾

3) 미끼유인 전술(Decoy)

제64군단과 중국 공군은 공중전투에서 차츰 자신감을 갖게 되자, 항공기 숫자의 우세를 믿고 더 대담한 공격전술을 개발한다. 그것은 미그-15가 스스로 미끼가 되어 F-86의 공격을 유도하고, 공격을 하는 세이버를 다른 미그-15 편대가 공격하는 공중전투 전술이다. 30,000피트로 전투초계 비행하는 F-86 앞에 미그기 편대가 이들보다 낮은 25,000~18,000피트로 비행하면서 세이버의 급강하 공격을 유도하는 미끼가 된다. 이때 F-86보다 더 높은 40,000피트에서 대기 중이던 대규모의 미그-15 편대들이 급강하하면서 F-86을 후방과 아래로부터 공격하는 전투기동이다. 엄호 미그기

90) Ibid., p.47.

편대집단이 본격적인 공격을 시작하면 미끼 역할을 한 미그-15 편대는 전속력으로 전장을 이탈한다.⁹¹⁾

5. 맺는 글

한국전쟁에서 ‘극공공군이 핵심적 역할을 수행한 공군작전은 전쟁의 결과에 가장 큰 영향을 주었다’는 주장은 역사적 정당성을 지닌다. 극동공군은 참전하자 곧 한국전역에서 절대적인 공중우세를 확보하였고, 몇 차례의 위기가 있었지만 1953년 7월까지 공중우세를 지속적으로 유지한다. 하지만 극동공군이 공중우세를 확보하기 위해 전개한 공중작전은 미국 합동참모본부의 전략지침에 따라 제한적(制限的) 군사작전의 틀 안에서, 즉 ‘만주 성역의 불침 준수’라는 매우 어려운 조건을 극복하고 이루어낸 성과였다.⁹²⁾ 따라서 휴전협정의 조인은 극동공군의 작전 목표인 한국전역에서 공중우세의 확보를 전제로 계획되고 실행된 유엔군 지상군 작전이 전쟁 이전 상태의 남북한 경계선을 대략적으로 회복하고, 나아가 이를 유지할 수 있었기 때문이다. 극동공군의 효율적인 공군작전이 중국과 북한의 전쟁 지도부에 휴전협정서에 서명을 강요하였다고 평가할 수 있다. 소련의 스탈린은 전쟁 초기부터 북한의 전쟁계획이 실패하였을 경우를 대비하여 중국군이 북한을 직접 지원하여 미군을 상대하고, 이들 중국 지상군에 대한 공중엄호를 소련공군이 담당할 것을 원칙적으로 합의한다. 이 합의를 근거로 소규모의 소련공군 제64전투비행군단이 1950년 11월 만주에 창설되고, 이들이 미그-15 최신

91) Ibid., p.48.

92) Futrell, op. cit., pp.694~699.

전투기로 중국 동북부 도시와 산업지역, 수풍 수력발전소 그리고 단동의 압록강 철교에 대한 방공 임무를 수행하면서 극동공군의 공군작전은 도전을 받게 된다. 제64군단의 공중작전은 중국이 기대한, 한반도에 출병한 지상군에 대한 근접 항공지원이 원천적으로 배제된 중국 동북방에 대한 방어적 성격의 방공작전이었다. 대신 소련은 중국에 미그-15를 대량으로 제공하고, 중국군 조종사를 훈련시켜 이들이 조종하는 미그-15가 1951년 가을부터 한국전역에 대규모로 참전한다. 이들이 소련 공군을 대신하여 중국 지상군을 직접 지원하기 위하여 북한 내에 비행장을 건설한 계획은 극동공군의 폭격으로 실패한다. 이런 배경에서 제64군단과 중국공군은 지상군 작전과 마찬가지로 작전 항공기 수량의 절대적인 우세를 전제로 한 공중전술을 발전시킨다.

극동공군과 제64군단 및 중국 공군의 제트전투기인 F-86과 미그-15는 청천강에서 압록강에 이르는 미그골짜기에서 한국전역에서 공중우세를 방어하느냐 아니면 이를 빼앗느냐를 걸고 치열한 공중전투를 벌인다. 전쟁의 역사상 최초의 제트기 공중전이 벌어진 것이다. 뿐만 아니라 중국 공군은 겨우 제트기 전환훈련을 마친, 기량이 미숙한 미그-15 조종사들을 대규모로 공중작전에 투입한다. 극동공군은 지형적으로 작전상 내선위치에 자리를 잡은 제64군단에 비해 절대적으로 불리한 작전 환경뿐만 아니라, 작전항공기 수량의 엄청난 열세를 극복하지 않으면 안 되었다. 미그골짜기에서 전개된 공중전투는 집단 공중전 형태로 진행되었고, 제트항공기의 고속 특성상 통상 1회의 교차공격으로 종료되었고, 미그-15는 성역인 안전지대 만주로 회피한다. 하지만 극동공군은 이와 같은 공중작전 환경의 구조적 어려움을 극복하고 작전임무인 한국전역에서 공중우세를 확보하였을 뿐만 아니라, 휴전의 성립까지 이를 계속하여 유지한다. 이것을 가능하게 한 결정적 요인으로 미국공군의

F-86A 항공기의 개량형인 F-86E 및 F-86F의 한국전역 투입을 거론할 수 있다. 나아가 극동공군 세이버조종사의 월등한 조종 능력과 전투 역량 그리고 F-86 항공기의 우수한 조종사 안전장비 - 중력 슈트, 레이더 조준 사격장치, URC 4 라디오 등 - 는 미그-15와의 공중전투를 압도하여 공중작전임무를 달성하는 데에 크게 기여한다.

극동공군은 전쟁 직후에 공중작전을 통하여 F-86이 미그-15에 대하여 “세이버의 압도적 격추율(14 대 1)”과 공중전투의 승리를, 즉 세이버가 “미그-15를 810대를 격추시키고, 반면에 F-86 56대를 잃었다”고 주장하고, F-86에 의한 미그-15의 격추는 대부분 미그골짜기에서 이루어졌다고 기록한다.⁹³⁾ 미국 공군은 사후 재평가를 통해 극동공군은 공중전투를 통하여 미그기를 총 792대 격추하고, F-86이 79대 격추(+ 23대)되었다고 기록(10 대 1)을 정정한다.⁹⁴⁾ 이후에도 한국전쟁기 공중전투의 기록은 재평가가 계속적으로 이루어져 현재는 7 대 1의 기록을 정설로 삼고 있다.⁹⁵⁾

이에 비하여 소련 공군은 전쟁 기간 중에 유엔군 작전기를 1,309대(미군기 1,067)를 격추했고, 이중 미그-15가 공중전투로 격추시킨 항공기가 1,097대이며, 자신들은 335대가 격추되었다고 기록한다.⁹⁶⁾ 특히 소련은 공중전투에서 F-86을 594~650대 격추시켰고, 여기에 중국군과 북한군이 211~330대를 격추하여 격추 F-86 숫자를 805~980대라고 주장한다. 미국 공군의 과학적 검증 결과에 크게 벗어난 주장이 아닐 수 없다. 중국은 공중전투로 극동공군 전술기 330대(F-86 211대, F-84/F-80 72대, 기타 47대)를 격추

93) Futrell, op. cit., pp.689~693; Stewart, op. cit., p.44.

94) Neufeld, op. cit., p.60. 이때 대공포에 의한 추락과 기체 결함(항공기 연료 부족 포함)에 의한 추락은 제외됨.

95) Y'Blood, op. cit., pp.43~44.

96) 제64군단 약사, 13~15쪽; 전현수, 앞의 논문, 665쪽.

시켰고, 중국공군의 미그-15 224대가 격추되었다고 발표한다.⁹⁷⁾ 나아가 중국은 공중전투 이외에 대공포로 413대의 적군 항공기를 격추하여 총 524대 유엔군 항공기를 격추했다고 한다. 중국과 소련 공군이 합하여 총 10,629대의 적군 항공기를 격추시키거나 피해를 입혔다고 한다. 여기에 더해 북한은 5,729대의 유엔군 항공기를 격추시켰고, 6,484대의 다른 항공기에게 피해를 입혔다고 주장한다. 총 항공기 숫자가 12,213대에 달하는 가히 엄청난 기록이다. 중국과 북한의 주장을 그대로 수용하면 유엔군 항공기의 피해는 총 22,842대가 된다. 극동공군의 피해 발표보다 16배나 큰 숫자다. 이처럼 공중작전 결과를 과장되게 발표한 배경에는 같은 비행장을 활용한 소련, 중국, 북한군 조종사가 동일한 공중전투 결과를 두고 서로 자신의 공훈으로 돌렸고, 이 현상은 조종사와 대공포 사수들 간 전투결과를 산정하는 데에도 동일하게 적용된 것으로 보인다. 향후에 한국전역의 공중작전을 총체적으로 다루어서 근본적으로 재평가를 해야 할 대목이다.

제2차 세계대전 공중전투 방식의 연장선으로 볼 수 있는 미그골짜기에서 F-86 대 미그-15간의 공중전투는 세이버의 완승으로 평가하는 것이 역사적 정당성을 지닌다. 작전 항공기의 수량에서 절대적 열세를 극복한 F-86의 미그골짜기 제트기 공중전투 승리는 한국전역에서 극동공군의 공중우세 유지로 귀결된다. 극동공군의 세이버가 이처럼 공중전투에서 승리할 수 있었던 가장 큰 요인은 미군 조종사의 뛰어난 역량과 훈련 등 인적 요소에서 비롯된 것이라 하겠다. 소련 제64전투비행군단도 제한전쟁의 유리한 환경을 십분 활용하여 공중작전의 목표인 압록강 철교와 만주 지역 방공 임무를 잘 수행하였다고 평가할 수 있다. 특히 미그-15에 의한 B-29 폭격기의 격추는 미국 공군전략사령부(SAC)에 큰 부담을

97) Xiaoming Zhang, op. cit., p.366.

안겨 준다. 이후 미국의 핵전략은 장거리 폭격기 이외에 핵잠수함과 대륙간 탄도미사일의 3두체제로 발전하게 된다. 한국전쟁기 제트전투기 F-86과 미그-15의 공중전투 방식인 조종사의 1회 기총사격 방식은 이후 항공기의 속도가 더욱 고속화됨에 따라 항공기에 장착한 미사일을 발사하여 적기를 격추시키는 공대공 미사일 공격 방식으로 근본적으로 변화한다. 따라서 미그골짜기에서의 제트기 공중전투는 조종사 개인의 기총공격 역량에서 한 국가의 과학기술 역량인 미사일 공격으로 전환을 가속한 전쟁역사의 한 장을 장식한 셈이다.

[원고투고일: 2015.10.9, 심사수정일: 2015.11.23, 게재확정일: 2015.11.24.]

주제어 : 한국전역, 미국 극동공군, 소련 제64 전투비행군단, 공중전투, 제트 전투기(F-86, 미그-15)

<ABSTRACT>

The Study on the Air Combat of the Jet Fighters during the Korean War from November 1950 to July 1953

Lee Myoung-hwan, Kim Kwan-ho

This article analyzes the air combat of jet fighter during the Korean War. Without question, the decisive force in the Korean War have been the air power, despite limited resources and many restrictions. US Far East Air Force(FEAF) played the major role in taking the air superiority over the air campaign in Korea. Before the outbreak of the war, China and the Soviet Union already agreed upon the Chinese ground force support for North Korea and the Soviet air support for the China ground force. According to this agreement, the Soviet Union established the 64th Fighter Air Corps in Manchuria to protect the Chinese northeast industrial centers, powerplants and rail bridges near the Yalu river, and a transport network between Pyongyang and Wonsan. To accomplish this mission, Soviet MiG-15 jet fighters had engaged in the air combats(dog fightings) with F-86 jet fighters of FEAF in the so called MiG-alley. This story of the war in the air has been well told. Despite numerical superiority in fighter aircraft, the 64th Fighter Air Corps and chinese Air Force were unable to gain air superiority. F-86 of FEAF shot down over 792 MiGs at a greater than 7-to-1 ratio. These high figures show a significantly better performance against a numerically superior MiGs. A number of reason accounts for this, among them poor tactics, poor flying skills and perhaps a fear of widening the war etc.

It was the air superiority of FEAF, what finally compelled the

Communists to accept the armistice. MiG-15 had developed several air combat tactics to defeat F-86 throughout the 63,229 sorties for air combat. And the Soviet 64th Fighter Air Corps could achieve some tactical results in air warfare.

Key Words : Korean Air Campaign, US Far East Air Force, Soviet 64th Fighter Air Corps, Air - to- Air Combat(dogfighting), Jet Fighter(F-86, MiG-15)