Journal of Military History
2025, No. 135, pp.163-202
https://doi.org/10.29212/mh.2025..135.163
Printed in the Republic of Korea

지평리 전투 간 유엔군 항공력 운용에 관한 고찰

김원재 | 미 육군 지휘참모대학

목 차

1. 서론
2. 유엔군 항공력 분석
   가. 근접항공지원 교리
   나. 지휘체계
   다. 항공전력
3. 항공력 운용분석
   가. 지평리 전투 개관
   나. 2월 13일 전투 : 폭풍전야
   다. 2월 14일 전투 : 중공군의 전면적 공격
   라. 2월 15-16일 전투 : 위기와 해소
4. 결론

www.kci.go.kr

초 록 본 연구는 1951년 2월 중공군 제4차 공세 기간 발생하였던 전투 중, 2월 13일부터 2월 16일까지 진행된 지평리 전투에서 유엔군의 항공력 운용을 분석한다. 기존 전투사 연구는 기동부대 중심으로 이루어져 항공력 운용에 대한 세부적인 분석이 미비하였다. 전쟁 전반에 걸쳐 항공력이 중요하게 운용되었던 6·25 전쟁을 정확히 이해하기 위해서는 당시 유엔군의 항공력 운용을 세부적으로 분석하는 노력이 필요하다. 이를 위해 본 연구에서는 미 제5공군, 미 제10군단, 미 제2사단, 미 제2사단 제23보병연대 보고서와 국방부 및 육군의 공간사, 미군의 공간사, 공지합동작전과 관련한 당시 미군 교범 등을 살펴봄으로써 지평리 전투 기간 항공력 운용을 분석한다.

지평리 전투에서 유엔군은 제1·2차 세계대전을 거치며 작성한 근접항공지원 교리를 바탕으로 항공력 운용에 관한 지휘체계를 구축하였다. 특히, 하부구조에서는 TACP가 연대와 사단을 지원했으며 보다 용이한 지원을 위해 모스키토라고 불리는 공중 FAC을 적극적으로 운용하였다. 이 둘은 지평리 전투에서도 상호 보완적으로 운용되었다. 이러한 교리와 지휘체계를 바탕으로 유엔군은 지평리 전투에서 프로펠러 전투기, 제트전투기, 장거리 폭격기, 수송기, 헬기 등을 복합적으로 운용하여 전투 승리에 기여하였다. 몇 가지 항공력의 한계점도 식별할 수 있었다. 하지만 방어작전과 역습 간 근접항공지원으로 큰 효과를 보았고 특히 공수작전 외에는 보급이 불가능한 지평리의 상황에서 항공력이 없었다면, 미 제23보병연대전투단의 방어작전은 존립할 수 없는 작전이었다.

주제어(Keywords) : 미 제23보병연대전투단, 미 제5공군, 지평리 전투, 항공력 운용, 근접항공지원

www.kci.go.kr

1. 서론

지평리 전투는 1951년 초 유엔군사령부(United Nation Command)가 반격 작전을 하던 중 벌어진 중공군 2월 공세(제4차 공세)의 가장 대표적인 전투이다. 지평리 전투 이전 유엔군은 청천강 전투와 장진호 전투에서 참담하게 패배하여 전반적인 사기가 저조하였다. 전임자인 월튼 워커(Walton Harris Walker) 중장 사망 이후 부임한 리지웨이(Matthew Bunker Ridgway) 미 제8군 사령관은 패배주의에 빠진 군을 재건하는 데 집중했고[1], 이를 위해 정보를 중시하는 가운데 우세한 화력과 기동력을 바탕으로 중공군이 지닌 병력의 우세를 꺾고자 했다. 유엔군 입장에서 지평리 전투는 중공군과 싸워서 얻은 최초의 전술적인 성공이었고, 지난 12월과 1월 초의 곤혹스러웠던 철수 시기에 상실했던 사기를 되찾고 새로운 각오로 전투에 임하는 전환점이 되었다.[2]

이 전투와 관련된 기존 연구들은 지휘관의 뛰어난 리더십과 판단력, 유엔군 상호 간 유기적인 협조와 강인한 정신력, 중공군 보급로 차단 등을 그 성공 요인으로 꼽는다.[3] 그러나 UN군 수뇌부가 항공화력을 강조했고 지평리 전투에서도 그 성과에 대한 증언이 있었음에도, 지평리 전투 간 항공력 운용에 대한 연구가

1) 국방부 군사편찬연구소, 『6 · 25 전쟁사 8권 : 중공군 총공세와 유엔군의 재반격』(서울: 국방부 군사편찬연구소, 2011), p. 217.
2) 위의 책, p. 309.
3) 육군 군사연구소, 『1129일의 전쟁 6 · 25』(계룡 : 육군 군사연구소, 2014), pp. 317-319.

www.kci.go.kr

미진한 실정이다. 가령, 리지웨이는 작전방침에서 '…. 공군은 지상 작전에 대한 화력지원에 중점을 둔다.', '…. 적의 주력을 아군의 화망 속으로 유도한 다음 지상 및 항공화력으로 집중적으로 강타한다.' 등 항공화력을 지속해서 강조했다.[4] 또한 미 육군 미 제2사단장 루프너(Clark Louis Ruffner) 장군이 지평리에서 공군 화력으로 인한 공산군 시체를 다수 보았다고 증언한 바 있다.[5] 따라서 본 연구에서는 1951년 2월 13일부터 동월 16일까지 진행된 지평리 전투에서의 항공력 세부 운용과정의 실체를 규명하고자 한다.

6·25전쟁 당시 중국인민지원군 부사령원 홍쉐즈(洪學智)는 그의 회고록에서 지평리 전투 간 제공권이 없어 고전을 면치 못했고, 대낮에는 미군 전투기가 벌떼처럼 달려들어 맹폭을 가하여 밤에만 이동 및 공격을 할 수밖에 없었다는 내용을 첫 번째로 기술하고 있다. 그리고 이와 더불어 유엔군 지원병력이 물밀 듯이 몰려왔음을 회고하였다.[6] 이처럼 중공군 부사령관이 항공력을 지평리 전투의 첫 번째 실패 요인으로 꼽는 데 비하여, 기존 연구는 유엔군의 진지편성과 포병 화력에 초점을 맞추는 등 지평리 전투에서 항공력 운용에 관한 상세한 연구는 찾아보기 어렵다.

국방부 공간사 8권에서는 지평리 전투의 배경과 경과를 정리하고 이에 대한 분석 및 평가를 다루고 있다. 그러나 항공력 운용 측면에서는 여러 기존 연구들의 한계점과 유사하게, 단지 근접항공지원을 실시하고 수송기로 보급품을 전달했다는 식으로 짧게 기록하고 있다.[7]

---

4) 국방부 군사편찬연구소 (2011), pp. 224-225.
5) 위의 책, p. 703.
6) 홍학지, 홍인표 역, 『중국이 본 한국전쟁』(파주 : 한국학술정보㈜, 2008), p. 227.
7) 국방부 군사편찬연구소 (2011), pp. 300~310.

www.kci.go.kr

미 육군 군사연구소의 러셀 A.구겔러(Russell A. Gugeler)의 저작인『한국에서의 전투사례(Combat Actions in Korea)』에서는 지평리 전투에서 미 제23 보병연대전투단(the 23d Regimental Combat Team)이 2월 14일 24회의 탄약 항공수송과 여러 차례의 공습, 그리고 이후에도 지속적인 공습을 통한 지원을 했음을 기술했지만, 이 외 구체적 내용은 제시하고 있지 않다.[8] 로버트 프랭크 퍼트렐의『6·25전쟁 미 공군 항공전사(The United States Air Force in Korea, 1950-1953)』1991년 개정판에서도 지평리 전투에서 항공력 운용에 대하여 세부적인 분석을 하지 않고 있다. 미 공군대학에서 발행한『UN공군사 (상권)(United Sates Air Force Operations in the Korean Conflict : 25 June 1950 - 1 November 1950; United Sates Air Force Operations in the Korean Conflict : 1 November 1950 - 30 June 1952)』에서는 적에게 포위된 제23보병연대에게 2월 14일부터 16일까지 3일간 C-119 수송기 87대로 탄약, 휘발유, 레이션 등을 공중보급했으며, 미 제2사단장 루프너 소장이 후일 스트레이트마이어(George E. Stratemeyer) 극동공군사령관(Commanding general of Far East Air Forces)에게 많은 적병이 살상당하는 것을 보았다는 서신을 보내왔다는 사실만 간단히 정리되어 있다.[9]

중공군 공간사를 번역한 육군 군사연구소의『중공군이 경험한 6·25 전쟁 1권』에서는 지평리 전투에 대해 자국군의 과오에 대한 내용을 중심으로 기술하였다. 중공군은 유엔군의 규모를 잘못 판단하였고, 공격 준비도 제대로 하지 않은 채 견고하게 방어준비를 한 적을 공격했을 뿐만 아니라 공격에 참여한 부대가

8) Russell A. Gugeler, *Combat Actions in Korea* (Washington, D.C. : Center of Military History United States Army, 1987), pp. 100-123.
9) 공군역사기록관리단,『UN공군사 상권 : 한국전쟁(1950.6.25.~1952.6.30.)』(공군역사기록관리단, 2017), pp.222-223.

www.kci.go.kr

많았음에도 긴밀한 협조가 미흡하였다. 포병과 탄약이 부족하여 효과적인 화력지원도 할 수 없었다. 따라서 유엔군을 협소한 공간에 몰아넣고도 신속하게 섬멸하지 못하였다고 평가할 뿐 유엔군의 대응과 항공력에 관한 정리는 미흡하다.[10]

최근 국내연구로 박동찬(2022)은 공산군측 제4차 공세 결정과정과 지평리 전투가 6 · 25전쟁 전반에 미친 영향에 주목하였다. 해당연구에서는 논의를 진행하는 과정에서 지평리 전투에서의 항공작전이 미 공군전사에 기록될만큼 의미가 컸다고 강조하였다.[11] 김영환(2024)은 중공군 제4차 공세에서 단순히 유엔군이 패배한 횡성전투와 유엔군이 승리한 지평리 전투라는 이분법을 넘어, 중국측 사료를 중심으로 중공군 제4차 공세를 새롭게 해석하고자 하였다. 그리고 중공군 입장에서 지평리 전투패배요인 5가지를 도출하였는데, 그 중 하나로 근접항공지원을 비롯한 유엔군의 화력지원을 선정하였다.[12]

기존 연구에서 단순히 유엔군 측의 항공력이 운용되었다는 사실만 제시하거나, 근접항공지원과 수송기를 이용한 보급 작전 현황을 기술할 뿐 어떤 개념에서 어떻게 진행되었는지 당시의 세부적인 내용을 연구하고자 하는 노력은 부족하였다. 따라서 이 논문은 지평리 전투 시 항공력 운용에 있어 공지 합동작전에 대한 교리, 지휘 통제체계와 같은 개념적인 부분과 실제 어떠한 형태로 이루어졌고 또한 어떠한 효과가 있었는지 분석을 통해 기존 연구의 공백을 채워 실체적 진실에 다가서도록 하겠다.

본 연구는 문헌 분석의 방법을 사용한다. 문헌은 1차 사료인

10) 육군 군사연구소, 『중공군이 경험한 6 · 25전쟁 Ⅰ』(육군 군사연구소, 2017), p. 72; p. 78.
11) 박동찬, 「6 · 25전쟁기 공산군의 제4차 공세와 지평지구 전투 재조명」, 『역사학연구』 제86호(2022), pp. 196-200.
12) 김영환, 「중공군 제4차 공세에 관한 주요 쟁점과 평가」, 『군사연구』 제158집(2024), pp. 27-30.

www.kci.go.kr

1951년 2월의 미 제5공군, 미 제10군단, 미 제2사단, 미 제2사단 제23보병연대(23rd Infantry Regiment) 보고서를 중점적으로 분석한다. 더불어 미군의 당시 미군 공지 합동작전 교범과 지침 등을 구체적으로 살펴본다. 이로써 당시 유엔군의 지상전에서 항공력 운용을 이해하고, 이를 바탕으로 유엔군 항공력 분야의 지휘통제 체계와 근접항공지원, 수송기를 통한 보급 작전 등을 살펴보도록 하겠다.

연구 범위는 지평리 전투가 진행되었던 1951년 2월 13일부터 동년 동월 16일까지의 전투를 그 범위로 한다. 그리고 전투 간 근접항공지원 및 수송지원을 포함하는 전(全) 항공력에 대하여 다루도록 하겠다.

2. 유엔군 항공력 분석

지평리 전투에서 항공력의 성과를 살펴보기에 앞서 어떠한 근접항공지원 교리와 지휘체계, 무기체계 속에서 항공력이 운용되었는지 살펴보는 것은 전투사의 이해도를 높이는 데 도움이 될 것이다. 이번 장에서는 당시 유엔군 항공력을 근접항공지원 교리와 지휘체계, 항공전력 세 가지 측면에서 분석하도록 하겠다. 그중에서도 지평리 전투 간 항공력 운용의 핵심적 역할을 담당한 미 공군(United States Air Force)을 중심으로 논의를 진행하도록 하겠다.

가. 근접항공지원 교리

모든 종류의 항공력을 통틀어 미군 내에서 오랫동안 논쟁이

www.kci.go.kr

많았던 것은 근접항공지원이었다. 6·25전쟁도 예외는 아니었다. 지상 작전 지원에 투입되는 항공기 사용과 관련하여 극동공군 및 미 제5공군 사령관은 지상군 사령관들과 끊임없는 갈등을 빚었다. 육군은 해병대의 근접항공지원 방식에 매혹되었을 뿐만 아니라 항공력을 스스로 통제할 방법을 모색했다.[13]

근접항공지원의 방식에 대한 논쟁은 미 공군이 미 육군 예하에 있었던 제1차 세계대전 당시부터 있었다. 논쟁의 핵심은 근접항공지원에 있어서 지휘 통제를 누가 하는 것이 효율적인가에 대한 것이었다. 즉, 중앙집권화된 항공 사령관과 분권화된 지역 군사령관 중 누가 지휘 통제하는 것이 타당한지에 대한 논쟁이었다.[14]

이러한 갈등은 6·25전쟁에서도 발생하였지만, 과거와 다른 점은 근접항공지원에 대한 교리체계가 어느 정도 정립되어 있었다는 것이다. 그 시초는 미 공군이 독립하기 이전인 1942년으로 거슬러 올라간다. 1942년 4월 9일, 야전교범(이하, FM) 31-35 『항공력의 지상군 지원(Aviation In Support of Ground Forces)』이 발간된다. 본 야전교범은 5개 장으로 이루어져 있으며, 1장은 일반론, 2장은 전투비행[15], 3장은 정찰비행, 4장은 공중수송, 5장은 통신대책으로 구성되어 있다.

이 교범의 목적은 전투, 일반기능, 지상군을 위한 전술적 지원을 위한 기구를 규정하는데 있으며, 지휘통제권한은 지상군의 요청을 받은 항공지원사령관에게 있음을 지적하였다. 또한 지상

13) William T. Y'Blood, *Down in the Weeds : Close Air Support in Korea* (Washington, D.C. : Air Force History and Museums Program, 2002), p. 1.
14) John Schlight, *Help From Above* (Washington, D.C. : Air Force History and Museums Program, 2003), pp. 1-2.
15) 지상군 지원을 위한 전투비행으로 근접항공지원이라는 용어를 사용하고 있지는 않으나 그 의미는 유사하다.

www.kci.go.kr

군 부대를 위한 항공부대의 지정이, 곧 그 항공부대가 지상군 부대에 예속되는 것이 아님을 분명히 하였다.[16] 이러한 핵심개념과 더불어 군(Army)에 항공지원사령부(Air Support Command)를 정점으로 하여 예하 부대에는 항공지원반(Air Support Parties)과 항공지원통제조(Air support control)를 운용하는 방법도 기술하는 등 실제 운용에 참고할만한 내용도 담고 있다.

1942년판 FM 31-35는 1943년 7월 21일 발간된 FM 100-20『항공력의 지휘 및 운용(Command and Employment of Air Power)』에 의해 보강된다. FM 100-20은 서두에서 "지상군(Land Power)과 항공력(Air Power)은 서로 동등하고 독립적인 군으로서 일방이 타방을 보조하는 것이 아니다."라고 명시하고 있다.[17] 이와 함께 항공력 운용에 있어 공중우세 확보(Air superiority)의 중요성과 항공력이 반드시 중앙집권화 된 단일한 항공지휘관 통제 아래 있어야 한다고 지적하였다. 또한, 전술적 운용 측면에서는 지상군과 항공력 간 긴밀한 협조를 강조하였다.[18]

1946년 8월, 상기 FM 31-35와 FM 100-20에 전쟁의 교훈을 적용하여 새로운 FM 31-35『공지작전 (Air-Ground Operations)』를 새로 발간하였다. 제2차 세계대전이 한창인 1944년 유럽에선, 미 제9공군의 전투기·폭격기 출격 중 36%가 근접항공지원이었을 정도로 비중이 높았다. 이러한 실전 경험 속에서 미군은 육군항공대(공군의 전신)가 독립성의 원칙과 항공자산에 대한 통제권을 보존하면서도, 미래전쟁은 모든 군종 간 통합된 행동을 요구하는 합동작전이 될 것이기에, 이 상반된 두

16) War Department, *FM 31-35 Aviation in Support of Ground Forces* (1942), pp. 1-5.
17) War Department, *FM 100-20 Command and Employment of Air Power* (1943), p. 1.
18) 위의 책, pp. 1-2; 9-12.

www.kci.go.kr

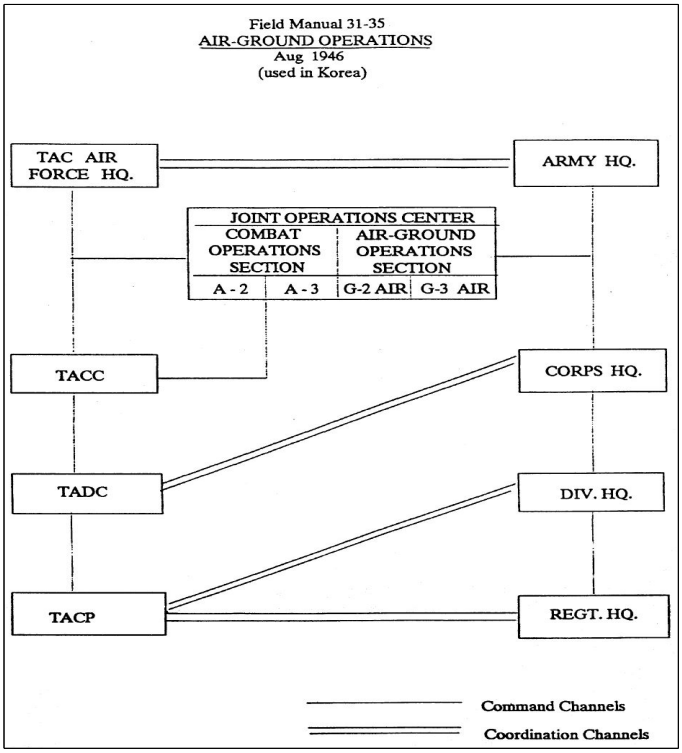
가지 요소를 융합해야 한다는 교훈을 얻게 되었다. 새로운 교범은 이러한 바탕에서 작성되었다. 새 교범은 기존 교범과 마찬가지로 근접항공지원에서 중앙집권화된 지휘통제를 강조하였을 뿐만아니라, 근접항공지원 절차도 정립하였다. 체계는 〈그림 1〉과 같이 두 개의 병렬구조, 즉 공습을 요청하는 지상군 측(AGOS, Air Ground Operations System)과 이를 제공하는 공군 측(TACS, Tactical Air Control System)으로 구성되었다.[19]

교리 상 체계의 상부에는 합동작전본부(JOC, Joint Operation Center)를 두고 하부 단계에는 별도의 합동 기획 및 작전조직을 두지 않았다. 사단과 군단의 TACS는 지상군의 요청을 승인할 권한이 없었으며, 그들의 주 임무는 지상군의 표적선정을 돕는 것이었다. 공습요청은 JOC로 종합되었고, 여기서 승인되어야만 공습 명령이 하달되었다.[20]

19) Schlight (2003), pp. 57-58.
20) 위의 책, pp. 58-60.

www.kci.go.kr

〈그림 1〉 1946년 미군 공지합동작전 교리 상 지휘체계



* 출처 : John Schlight, *Help From Above* (Washington, D.C. : Air Force History and Museums Program, 2003), p. 59.

6·25전쟁에서 근접항공지원 간 공군력의 운용은 이 FM 31-35『공지작전 (Air-Ground Operations)』의 교리적 토대에서 이루어지게 된다. 또한 전쟁 중인 1950년 9월 1일, FM 31-35를 일부 수정한『공지작전 합동훈련지침(JTD, Joint Training Directive for Air-Ground Operations)』이 추가로 발간되었다.

www.kci.go.kr

나. 지휘체계

제2차 세계대전까지 미 공군은 독립된 군으로 존재하지 않았으며, 이 시기 미 육군항공대(United States Army Air Forces)로서 전쟁을 수행했다. 그러다 1947년 국가안전보장법(National Security Act of 1947)에 따라 육군항공대가 공군으로 독립하게 된다. 6·25전쟁은 미 공군이 육군으로부터 독립한 후 처음 치른 전쟁이 되었다.

이러한 배경 속에서 6·25전쟁 항공력 운용의 중심은 자연스럽게 미 극동공군사령부가 되었다. 미 극동공군은 제2차 세계대전이 절정에 달했던 1944년 6월 15일 호주에서 창설되었다. 제2차 세계대전이 진행되는 동안 미 극동공군은 전장을 따라 뉴기니, 필리핀 등의 지역을 전전하였으며 일본의 항복으로 1945년 9월 사령부를 도쿄에 창설하였다.[21]

미 극동공군은 예하부대로 일본 본토방위 임무를 가지고 있는 제5공군, 필리핀 지역 방위를 담당한 제13공군, 오키나와에 주둔한 전략공군 성격의 제20공군을 두고 있었다. 그리고 6·25전쟁에서 근접항공지원은 극동공군의 주력인 제5공군을 중심으로 이루어지게 되었다. 개전 초기 제5공군은 6개 전폭대대, 5개 요격대대, 2개 수송대대를 보유하고 있었다.[22]

개전 후 극동공군의 근접항공지원은 혼란 그 자체였다. 극동공군은 6월 29일부터 지상의 한국군을 지원하려고 했으나, 한국군은 극동공군과 통신할 수 있는 공지통신장비를 제대로 갖추지 못했고 극동공군은 전투지역에 대한 정보가 부족하였다. 특히 가용 항공력을 적시적소에 적용하는 합동작전본부(JOC) 기능을

21) 공군역사관리기록단 (2017), p. 8.
22) Gordon L. Rottman, *Korean War Order of Battle* (Connecticut : Praeger Publishers, 2002), pp. 74-75.

www.kci.go.kr

정상화하는 데 어려움을 겪고 있었다. 전술항공통제체계(TACS)가 각급 제대에서 작동하지 않는 상황에서 표적 정보도 JOC에 도착하지 않았다.[23]

이러한 혼란은 지평리 전투를 앞둔 시점에는 정리되었다. 1951년 봄, JOC는 전력운용기구로 존속되었고, 육군 장교가 전술 항공지원을 요청하면 공군 장교가 출격을 명령하는 체제로 운용되었다. 제5공군과 제8군사령부는 대구 시내에 가까이 근무하고 있었고, 공동 목표를 육·공군 간 논의할 때는 조금만 이동하면 되었다. 아침 참모회의에서는 미 제8군 사령관 리지웨이 장군 주관 아래 육·공군 장교들이 함께 다음날 필요한 항공지원 소요량 및 항공지원을 우선적으로 받아야 하는 지상군 부대를 검토했다. 그리고 오후 1시에 제5공군 기획회의에서 다음날의 공군력을 정확히 배당하였다. 이 결정사항은 전술 부대에 전달할 일일 단편작전명령(Fragmentary Operations Order)의 근거가 되었다.[24]

이처럼 제5공군과 제8군 사이의 협력이 매우 원활하였기 때문에, 리지웨이 장군이 필요하다고 판단하면 언제든지 항공지원을 집중할 수 있었다. 따라서 1951년 1월 미 제1군단(I Corps)과 제9군단(IX Corps)이 대규모 위력정찰작전인 '선더볼트 작전(Operation Thunderbolt)'을 개시하자 제5공군의 근접항공지원 전력이 양 개 군단 후방에 집중되었다.[25] 1·9군단은 긴밀한 근접항공지원을 바탕으로 적을 효과적으로 제압할 수 있었다.

근접항공지원을 위한 상부지휘체계와 더불어 하부에서 지휘체계확립을 위한 노력도 눈여겨볼 만하다. 연대 또는 대대별로 전

23) 장성규, 『6·25 전쟁기 미국의 항공전략』(좋은땅, 2013), pp. 183-186.
24) 로버트 프랭크 퍼트렐, ㈜이포넷 역, 『6·25전쟁 미 공군 항공전사』(공군본부, 2021), pp. 400-401.
25) 위의 책, p. 403.

www.kci.go.kr

술항공통제반(TACP, Tactical Air Control Party)이 배치되었다. TACP는 경험 있는 조종사인 전방항공통제관(FAC, Forward Air Controller)과 두 명에서 세 명의 통신병으로 구성되었다. 일반적으로 각 미군 사단에는 4개에서 6개의 TACP가 운용되었다. 미 공군 역시 사단별로 6개의 TACP운용을 최대치로 판단하였다. 그러나 1950년대 후반 제10군단은 군단장인 알몬드(Edward Mallory Almond) 장군의 강력한 요구에 따라 예하 3개 사단에 37개 TACP를 운용하였다.[26]

모스키토(Mosquitoes) 운용 역시 주목할 만하다. FM 31-35에서 공중 전방항공통제관(airborne FACs)에 대한 언급은 거의 없다. 그러나 초창기 지상 FAC 운용의 어려움은 모스키토라고 불리는 공중 FAC 운용을 이끌어냈다. 전쟁 초기 대전전투 당시 미24사단(US 24th Infantry division)에서 L-5 정찰기로 최초 운용되었고, 이후 모스키토 작전은 급속도로 확산되었다. 1950년 8월 1일, T-6가 제6147전술항공통제대대(the 6147th Tactical Control Squadron)에 공식적으로 도입되었고, 다음 달에 대대는 27명의 항공기와 55명의 파일럿을 보유하였다.[27] 이들은 지평리 전투가 치러지는 1951년 초에도 활약하였다.

지평리 전투에서 리지웨이 장군은 미 제23보병연대와 프랑스 대대가 곧 포위당할 위험한 상항에 처한 것을 파악하고 클라크 루프너(Clark L. Ruffner) 장군이 지휘하는 미 제2사단에 최우선적으로 항공지원토록 하였다. 2월 14일부터 16일까지 매일 '모스키토 코튼시드(Mosquito Cottonseed)' 통제 항공기 10개 편대가 제2사단 상공에서 지속적으로 주간 초계비행을 실시하고 각종 지원된 전투기를 공중 지휘했다. 항공지원은 충분했을 뿐

26) Schlight (2003), pp. 149-151.
27) 앞의 책, pp. 151-152.

www.kci.go.kr

만 아니라 매우 효과적이었다.[28]

추가로 지상 공격이 확대됨에 따라 더 많은 보급품이 필요했기에 1951년 1월 25일 극동공군 소속으로 제315항공사단(315th Air Division)이 창설되었고, 해당 항공사단은 제8군의 지원을 맡게 되었다. 이 사단은 1월 28일 C-46 수송기로 수원비행장에 첫 수송을 개시했다. 그리고 지평리 전투에서 사단 예하 부대인 제314수송항공단(314th Troop Carrier Group) 소속의 C-119가 제23연대전투단에게 탄약, 연료, 식량을 수송하였다.[29]

다. 항공전력

지평리 전투 당시 운용된 항공 무기체계를 살펴보는 것은 전투장면을 보다 선명하게 그려준다. 전투 간 사용된 항공 무기체계는 공간사와 미군 작전일지를 통해 도출하였다. 1951년 초 운용된 전투기, 폭격기, 수송기, 연락기, 헬기 순으로 살펴보도록 하겠다.

6 · 25 전쟁 초기 극동공군이 근접항공지원에 투입한 전투기는 F-80C 슈팅스타(F-80C Shooting Star)였다. 슈팅스타를 비롯한 초기 제트기의 주요 문제점은 제한된 운용범위였다. 로켓과 양 날개 끝의 연료통에 165갤런의 연료를 탑재할 시 작전반경은 225마일이었다. 양쪽 날개 끝에 연료통 대신 1,000파운드 상당의 폭탄을 탑재할 시 작전반경은 100마일로 줄어들었다. 당시 F-80이 운용될 수 있는 비행장은 일본에만 있었기 때문에 짧은 작전반경으로 인한 문제가 부각되었다.[30] 따라서 극동공군은 이 문제를 해결하기 위해 노후한 항공기를 운용할 수밖에 없었다.

---

28) 로버트 프랭크 퍼트렐 (2021), p. 405.
29) 위의 책, pp. 403-405.
30) Y' Blood (2002), p. 2.

www.kci.go.kr

극동공군사령부 참모부는 소련이 전쟁에 개입하지 않는 한 공중전보다는 지상공격임무가 더욱 중요할 것으로 판단하고, 공중방어에 적합한 F-80을 프로펠러 전투기인 F-51 무스탕(F-51 Mustang)으로 재편하는 안을 스트레이트마이어 극동공군 사령관에게 제출하였다. F-51은 한국 비행장에서 운용하기 적합했으며 더 중요한 점은 제트기에 비해 목표물을 조준한 채 더 오랫동안 체공할 수 있었다는 점이었다. 스트레이트마이어 사령관은 극동공군 소속 F-80대대 중 6개 대대를 F-51로 전환하는 것을 승인하였다.[31]

제트기를 한반도에서 운용하기 어려웠던 고충은 1950년 9~10월 국군과 유엔군의 총반격작전이 이루어지고 남한 내 F-80이 전개하면서 다소 해소되었다.[32] 다만, 1951년 초 상황은 다시 반전되었는데 중공군의 침공으로 제5공군 전투력의 대부분이 일본에 주둔하게 된 것이다. 다시 직면한 항속거리 문제를 해결할 방법으로 추가적으로 파일론 탱크를 다는 방식과 대구기지를 최전방 기지로 활용하는 방법, 제49전폭전대를 조기에 대구기지로 전개하는 방법을 동원하여 극복하였다.[33]

결국 지평리 전투에서는 프로펠러 전투기와 제트 전투기 모두 근접항공지원을 실시하게 되었다. 당시 제5공군 일일정보요약(Daily Summary Report and Statistical Summary)을 살펴보면, 전투 당시 지평리로 근접항공지원을 실시한 전투기는 F-51뿐만 아니라 F-80, F-84와 같은 제트기도 실시했음을 확인할 수 있다.[34]

---

31) 앞의 책, p. 3.
32) 박동찬, 『6 · 25전쟁 주요 무기 I 유엔군편』(국방부 군사편찬연구소, 2021), pp. 396-397.
33) 공군역사관리기록단 (2017), pp. 212-216.
34) Fifth Air Force, *Intelligence, Feb. 1951*, pp.184-185.

www.kci.go.kr

더불어 당시 미 해군과 해병대는 F4U 콜세어(F4U Corsair)를 운용하고 있었다. 미 해군의 F4U는 항공모함에서 출격하여 북한의 주요 시설물 폭격과 유엔 지상군 근접항공지원을 제공했고, 미 해병대용은 주로 근접항공지원 목적으로 활용되었다.[35] 제5공군 일일정보요약에 따르면 미 해병대 F4U 10대가 2월 15일, 제10군단을 근접항공지원하여 지평리 일대 중공군을 공격하였다.[36]

6 · 25전쟁 당시 미 공군은 B-26 인베이더(B-26 Invader)와 B-29 슈퍼포트리스(B-29 Superfortress) 두 종류의 폭격기를 운용했다. B-26은 전쟁 당시 '밤의 저승사자'로 불릴 만큼 야간항공작전에서 탁월한 성능을 발휘했다. B-29는 전략폭격기였지만 지상군 근접항공지원부터 북한지역 전략목표물 폭격에 이르기까지 다양한 역할을 수행하였다. 이는 전략폭격기와 전술항공기의 역할이 명확하게 구분되었던 제2차 세계대전 때와는 분명 다른 것이었다.[37] 제5공군 일일정보요약(Daily Summary Report and Statistical Summary)을 분석해보면 지평리 전투에는 B-26이 운용되었음을 확인할 수 있다.[38]

다양한 수송기가 6 · 25 전쟁에서 운용되었지만, 지평리 전투에서는 C-47 스카이트레인(C-47 Skytrain)과 C-119 플라잉 박스카(Flying Boxcar)가 운용되었다. C-47은 야간조명임무에 쓰였으며, C-119는 수송작전에서 혁혁한 공을 세운다. 전투 간 총 84회의 공중 투하 출격 횟수를 기록했고, 400톤이 넘는 탄약을 공수했다. 지휘관이었던 미 제23보병연대장은 이러한 공중보급을 '하늘이 준 선물(Godsend)'이라고 표현하였다.[39]

35) 박동찬 (2021), pp.499-500.
36) Fifth Air Force, *Intelligence, Feb. 1951*, p.210.
37) 박동찬 (2021), pp.423-432.
38) Fifth Air Force, *Intelligence, Feb. 1951*, pp.184-265.
39) 박동찬 (2021), p.456.

www.kci.go.kr

연락기는 모스키토로 불리는 공중 FAC로 운용한 기종이다. 전쟁 초기에는 L-5 센티넬(L-5 Sentinel)이 공중 전방항공통제를 위해 운용되었다. 하지만 제5공군 사료에 따르면, 지평리 전투시기의 공중 FAC임무는 주로 T-6 텍산(T-6 Texan)이 운용되었다.[40] 미 공군 제502전술항공통제단과 제6147전술항공통제전대가 T-6를 운용한 부대였으며 운용 간 장거리 무전기를 장착하여 활용하였다.[41]

마지막으로 6·25전쟁 기간 헬리콥터는 H-5 드래곤플라이(H-5 Dragonfly)와 H-19 치카소(Chickasaw)가 운용되었다. H-19는 1951년부터 운용되었고, 지평리 전투에서는 제5공군 소속 제3항공구조단(3rd Air Rescue Group)의 H-5가 환자후송[42] 등의 임무로 지상군 부대를 지원하였다.

40) Fifth Air Force, *Intelligence, Feb. 1951*, pp.184-265.
41) 박동찬 (2021), pp.474-477.
42) Fifth Air Force. *RG 342, Fifth Air Force, Entry 54-7025, Box 21, Classified Outgoing Messages, 11-14 Feb. 51 (2 of 2)*, p. 12, p. 49, p. 128. ; Fifth Air Force. *RG 342, Fifth Air Force, Entry 54-7025, Box 21, Classified Outgoing Messages, 15-18 Feb. 51 (2 of 2)*, p. 68.

www.kci.go.kr

〈표〉 지평리 전투 당시 운용된 항공전력 제원

구 분	기종 (승무원)	작전중량	최대속도	항속거리 (연료탱크 추가부착 시)	최대 상승고도	무장
전투기	F-51D (1명)	5,262kg	703km/h	2,100km	12,770m	12.7mm기관총 6정, 1000파운드 폭탄2발 (또는 5인치 로켓 10발)
	F-80C (1명)	7,646kg	933km/h	2,221km	13,030m	12.7mm기관총 6정, 1000파운드 폭탄2발, 5인치 로켓 16발
	F-84E (1명)	8,165kg	965km/h	1,369km (2,979Km)	13,716m	12.7mm기관총 6정, 2,040kg의 로켓/폭탄
폭격기	B-26C (3명)	13,572kg	598km/h	1,435km	–	12.7mm기관총 12정, 5인치 로켓 14발, 폭탄 최대 6000파운드
함재기	F4U-4 (1명)	5,627kg	728km/h	2,407km	11,704m	12.7mm기관총 6정, 5인치 로켓 8발, 1000파운드 폭탄2발
수송기	C-47D (4명)	11,793kg	360km/h	6,116km	7,315m	–
	C-119C (5명)	29,030kg	452km/h	3,669km	7,300m	–
훈련기 (공중FAC)	T-6 (2명)	2,548kg (자체중량)	330km/h	1,398km	7,544m	30구경 기관총 2정
헬리 콥터	H-5 (1~2명)	2,184kg (자체중량)	145km/h	519km	4,400m	–

* 출처 : 박동찬, 『6·25전쟁 주요 무기 I 유엔군편』(국방부 군사편찬연구소, 2021)

www.kci.go.kr

3. 항공력 운용분석

가. 지평리 전투 개관

지평리 전투는 1951년 2월 13일부터 16일까지 미 제2사단 제23연대(프랑스 대대 배속)가 지평리에서 중공군 제39군 예하 3개 사단의 집중공격을 막아낸 방어전투이다. 유엔군 입장에서 지평리는 인접 지역의 전체 도로망을 통제하고 한강선으로 진출할 수 있는 관문이자, 미 제10군단의 좌측방을 방어할 수 있는 강력한 방어진지인 동시에 남한강 서쪽의 광주 지역에 있던 적을 위협할 수 있는 전략적 요충지였다.[43]

당시 전반적인 맥락을 살펴보면 유엔군은 제3차 공세 이후 전선에서 갑자기 사라진 공산군 상황파악을 목적으로, 서부전선에서 1951년 1월 15일 '울프하운드 작전(Operation Wolfhound)'을 개시한다. 이어서 1월 25일에는 미 제1군단과 제9군단이 증강된 1개 사단을 투입하여 한강 남안까지 진출하는 것을 목표로 '선더볼트 작전(Operation Thunderbolt)'을 개시한다. 이러한 일련의 유엔군 군사작전에 대응하여 마오쩌둥(毛澤東)은 대규모 반격을 결심한다.[44]

한편 중부전선의 미 제10군단은 미 제2사단 2개 연대전투단을 비롯한 다수부대를 운용하여 홍천을 양익포위 및 탈환하겠다는 '라운드업 작전(Operation Round-Up)'을 수립하였다. 이를 위해 미 제2사단 제23연대전투단을 양평방면으로, 제38연대전투단

43) 국방부 군사편찬연구소, 『6 · 25전쟁사 제8권: 중공군 총공세와 유엔군의 재반격』(서울: 국방부 군사편찬연구소, 2011), p. 300.
44) 박동찬 (2022), pp. 183-189.

www.kci.go.kr

을 횡성방면으로 투입한다. 그리고 미 제23연대전투단과 중공군 간 1월 29일 무왕리에서 지평리 전투의 전초전이라고 할 수 있는 '쌍터널 전투'가 벌어진다. 이후 수일간 지속된 격렬한 전투에서 유엔군은 쌍터널 일대를 확보하는데 성공하고, 이튿날 지평리에 입성한다.[45]

이러한 배경 속에서 제4차 공세를 준비하던 중공군의 펑더화이(彭德懷)와 각 군 사령관들은 전투력이 약한 횡성지구의 국군을 먼저 공격해 와해시킨 후 계속해서 지평리 지구를 공격하기로 결정하였다.[46] 이후 횡성일대의 주도권을 확보한 중공군이 지평리 공격을 준비하는 동안, 미 제10군단은 제23연대를 지평리에서 철수시키는 것을 고려하였다. 그러나 제8군사령관 리지웨이는 지평리 사수명령을 내렸고, 제23연대장 프리만(Paul L. Freeman) 대령은 지평리 사수를 결심하며 방어진지를 강화하였다.[47]

제10군단은 횡성-원주 축선의 적 돌파를 막기 위해 12일 20시 작전지시 104호(Operations Instruction No.104)를 발령하였다. 이 지시는 지평리-원주-새말을 연하는 선을 방어하기 위해 위치를 조정하는 것을 포함하였다.[48] 연대는 13일까지 작전목적을 달성하기 위해 방어진지를 강화하였다. 연대의 작전목적은 다음과 같았다.[49]

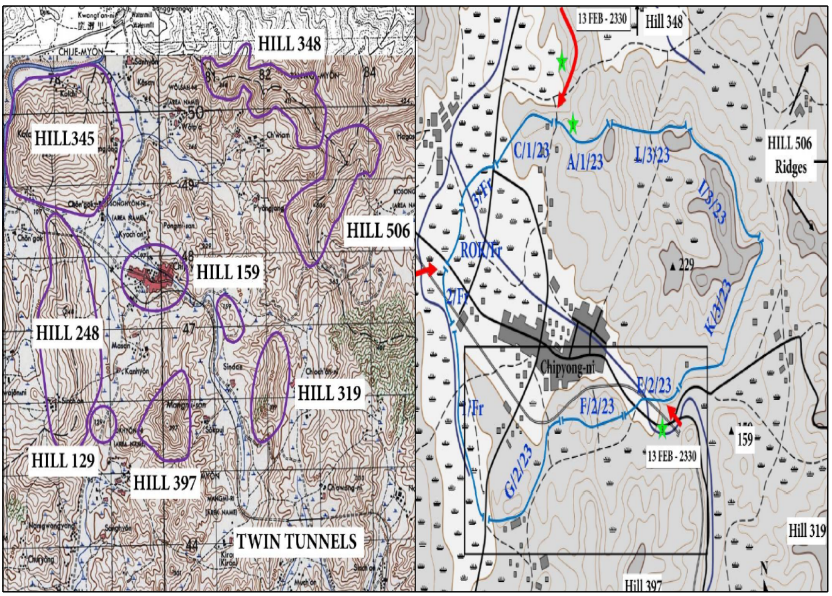
1. 적군이 도로망을 사용하는 것을 거부한다.
2. 제10군단의 예비인 국군 제3사단이 이 전선을 따라 배치하여 북쪽으로 공격할 수 있을 때까지 2-2전선의 왼쪽 측면을 유지한다.

45) 박동찬 (2022), pp. 187-195.
46) 국방부 군사편찬연구소 (2011), p. 300.
47) 앞의 책, p. 302.
48) X Corps, *Command Report- Headquarters X Corps. Feb. 1951*, p.10.
49) Department of the Army, 3*02-INF(23), Command Report, 23rd Infantry Regiment, 2nd Infantry Division, February 1951*, p.11.

www.kci.go.kr

지평리는 점령 시 이상적인 원형진지가 형성되는 6개의 고지 즉, 북쪽의 348고지, 북동쪽의 506고지, 남동쪽의 159고지와 319고지, 남쪽의 397고지, 서쪽의 248고지로 둘러싸여 있었다. 그러나 이는 연대 전투단의 가용능력을 초과하였기 때문에 고지군 아래 평지에 점령 가능한 범위로 축소하여 진지를 점령했다.[50]

〈그림 2〉 지평리 일대 요도와 최초 부대배치(2월 13일)



* 출처 : The Battle of Chipyong-ni Staff Ride(Korea, 1951) Study Instructions & Readings, Kansas : The Army University Press, 2019, pp. 27-28.

이로써 제23연대 전투단은 제1대대가 12시에서 1시 방향을, 제3대대가 2시에서 5시 방향을, 제2대대가 5시에서 7시 방향을, 그리고 프랑스 대대가 7시에서 11시 방향을 각각 분담하여 사주경계할 수 있도록 배치하였다.[51] 그러나 원형진지를 축소하였음

50) 위의 책, p.11.

www.kci.go.kr

에도 둘레가 6km에 이르러 완벽한 사주 방어형태를 갖추기는 어려웠다. 연대장 프리만 대령은 이러한 점을 감안하여 13일 예비 병력으로 연대에 1개 중대와 각 대대에 1개 소대만을 남기고 전 병력을 제1선에 투입하였다. 또한 미 제23연대는 전차중대를 일선 외곽에 배치하고 진지 주위에 지뢰를 설치하였으며 각 부대 간의 모든 간극을 메우기 위해 자동화기 화망으로 구성하였다.[52]

제23연대가 방어준비를 하는 가운데, 중공군은 13일 13시에 덩화(鄧華) 명의로 지평리에 대한 최종 공격계획을 예하부대에 하달하였다. 이 명령에 따라 이날 17시 30분을 기해 지평리에 대한 중공군의 공격이 개시되었다. 중공군 제40군 예하 제119사단의 제356연대가 상고송에서, 제357연대가 광탄리에서 지평리를 향해 공격했으며, 제42군 제375연대가 황거리에서 지평리 동남쪽의 초왕리를 향해 공격했다. 그리고 제42군 예하의 제126사단 제376연대와 제377연대가 서쪽과 서남쪽에서 지평리를 향해 공격하고 제378연대가 이포리에서 유엔군의 증원 병력을 견제하였다.[53]

나. 2월 13일 전투 : 폭풍전야

1951년 2월 13일부터 16일까지 제5공군 일일 단편작전명령을 살펴보면 일자마다 출격하는 항공기의 기종과 숫자, 시간 등을 변화하지만 그럼에도 불구하고 공통적으로 적용되는 사항이 있다. 전투를 살펴보기에 앞서 이 사항을 검토한다면, 변화해왔던 교리 및 지휘체계가 실제 6 · 25전쟁 공군 작전명령에 어떻게 적

51) 앞의 책, p.11.
52) 국방부 군사편찬연구소 (2011), pp. 302-303.
53) 위의 책, pp. 303-304.

www.kci.go.kr

용되었는지 확인할 수 있을 것이다.

단편작전명령을 검토해보면 근접항공지원과 수송작전(공수) 모두 지상 FAC와 공중 FAC 즉, TACP와 모스키토가 적극적으로 운용되었음을 확인할 수 있다. 일일 단편작전명령에서 파일럿이 지켜야할 사항을 살펴보면, "TACP 또는 모스키토의 직접적인 통제 하에 있지 않는 한, 폭격선(Bomb Line)[54] 내에서 표적을 공격할 수 없다.", "전술기 조종사, 모스키토 조종사, TACP 중 하나에 의해서 표적이 적인지 아닌지 의심되는 경우에는 표적을 공격할 수 없다."는 내용을 확인할 수 있다.[55]

더불어 T-6를 주 기종으로 공중 FAC 임무를 담당했던 제6147전술항공통제단의 임무와 운용방식을 보면 교리와 지휘체계가 어떻게 적용되는지 보다 선명하게 확인할 수 있다. 2월 13일에서 16일 간 대구와 서울 사이에는 모스키토 멜로우(Mosquito Mellow)라는 콜싸인으로 불리는 중계기가 07시 10분부터 17시 25분까지 운용되었고, 전방에는 8개 지점에서 모스키토 통제기가 07시 15분부터 18시까지 운용되었다. 각각의 모스키토 통제기들은 '모스키토' 뒤에 '포이즌(Poison)', '스트레티지(Strategy)', '스피릿(Spirit)', '코발트(Cobalt)', '리버레이터(Liberator)', '리버레이터 스페셜(Liberator Special)', '헤저드(Hazard)'라는 콜싸인을 붙여서 불렸다.[56] 그 중에서도 지평리에서는 '모스키토 스피릿'이 지리적으로 가장 인접했다.

---

54) 폭격선(Bomb Line) : 공군 지휘관과 지상 부대 지휘관의 협조 하에 설정된 선. 가능한 식별이 용이한 지형을 선정해야하고, 이 선 이내에서는 지상군 부대의 위험이 없어도 공군 임의로 표적에 대한 공중 공격 시에는 반드시 해당 지상부대 지휘관과 협조되어야 함. (군사용어사전)

55) Fifth Air Force. *RG 342, Fifth Air Force, Entry 54-7025, Box 21, Classified Outgoing Messages, 11-14 Feb. 51 (2 of 2)*, p.28. ; p.63. ; p.143.

56) 위의 책, p.20. ; p.57. ; p.137.

www.kci.go.kr

단편작전명령에서는 헬기 운용에 대한 사항도 명시하였는데, 전투 기간 지평리 지역에서는 제3항공구조단 소속의 H-5 드래곤플라이가 운용되었다. 구조 헬기는 모스키토 또는 TADC의 접촉으로 운용할 수 있다고 명시되었다.[57] 지평리에는 주로 군단급에 설치 및 운용되었던 TADC가 없었기 때문에, 작전지역 내 헬기는 공중 FAC에 의해 주로 통제되었을 것으로 보인다.

그뿐만 아니라 작전계획 행간에 숨겨진 의미를 발견하는 것도 의미가 있다. 단편작전명령과 작전결과에서 별다른 공중전에 대한 내용이 없는데, 이는 이미 앞서 살펴본 교리적으로 강조하는 공중우세가 이미 달성되어 있는 상황이었으며 중공군의 방공능력은 미 공군의 활동을 제약하지 못하였기 때문이다. 전투 기간 동안 제5공군 정보요약에서 적 대공능력은 빈약하고 부정확한 것으로 평가하고 있다.

전투가 벌어진 기간은 전반적으로 날씨가 좋지 못했다.[58] 그리고 보급로가 차단된 관계로 제23연대전투단의 유일한 보급은 일본에서 오는 공수로 이루어졌다. 주요 품목은 1종(식량), 3종(탄약)과 의료품이었다. 공수에는 여러 가지 어려움이 있었다. 먼저 적어도 12시간의 준비시간이 필요했으며, TACP와 수송기 사이 통신도 어려웠다. TACP도 수송기의 주파수에 대해 불충분하게 알고 있었기 때문이다. 따라서 모스키토가 중요한 역할을 담당했다.[59]

이러한 여러 가지 여건 속에서 1951년 2월 12일과 13일 주간에는 적과 근접전투 없이 지나갔다. 13일 공중관측을 통해 지평

57) 위의 책, p.29. ; p.64. ; p.144.
58) Fifth Air Force. *Weekly Intelligence Roundups, Jan.-Mar. 1951*, p.122.
59) Department of the Army, *302-INF(23), Command Report, 23rd Infantry Regiment, 2nd Infantry Division, February 1951*, p.33.

www.kci.go.kr

리 북쪽과 동쪽에서 중공군이 접근 중인 것을 발견했고, TACP가 포병화력이 닿지 않는 적군을 표적으로 40회의 근접항공공격을 유도했다.[60] 한편 23연대를 지원하는 모스키토가 13일 해군 소속의 F4U 콜세어 8대와 F-80들을 통제하여 지평리 우측 503고지 동측의 중공군 천 여명에게 네이팜탄을 투하하여 15~20명의 적을 살상하고 17시까지 적을 소산하도록 하였다.[61]

야간에 TACP는 야간조명을 요구했고[62] 제5공군 정보요약에 따르면 이날 C-47 3대가 지평리 일대에 조명탄을 투하하였다.[63] 이날 22시에서 23시 사이 지평리 북서쪽과 북쪽, 남동쪽에서 적의 소화기와 박격포 공격이 개시되었고, 잠시 후 공격준비사격과 함께 중공군이 제1대대를 공격하였다.[64]

다. 2월 14일 전투 : 중공군의 전면적 공격

14일 1시 중공군은 전면적 공격을 개시하였다. 이 전투가 성공한다면 중공군은 한강선으로 계속 진출하여 다시 전쟁의 주도권을 가져올 수 있었고, 유엔군은 반대로 반드시 이러한 중공군의 기도를 저지해야 하는 상황이었다. 2시 15분에는 남서쪽과 남쪽에서 적이 K중대를 향하여 공격하였고, 2시 45분에는 북서쪽에서 프랑스 대대를 공격하였다. 15분 뒤에는 적이 C중대를

60) 위의 책, p.12.
61) Department of the Army. *302-INF(23), After Action Report, 23rd Infantry Regiment C Team, 2nd Infantry Division, 29 January -16 February 1951*, p.22.
62) 위의 책, p.22.
63) Fifth Air Force, “Daily Intelligence Summary” (13 February 1951), p.2.
64) Department of the Army, *302-INF(23), Command Report, 23rd Infantry Regiment, 2nd Infantry Division, February 1951*, p.12.

www.kci.go.kr

타격했지만 아군이 이를 성공적으로 격퇴하였다. 5시 30분이 되자 프랑스 대대 쪽 외에 적의 압력은 완화되었다. 그러다 6시 30분 남서쪽에서 적의 공격이 재개되었으나, K중대와 I중대가 이를 물리쳤다. 이후 오전에는 간헐적인 전투만 벌어졌다.[65]

14일 3시에서 5시 사이에 B-26 3대가 근접항공지원을 실시했다.[66] 이와 더불어 야간방어에서 제23연대전투단은 진지주변에 빈틈없는 탄막을 구성하였고, 이날 밤 연대에 배속된 포병 1문 당 평균 250발을 발사하여 가공할 위력을 발휘했다. 그러나 적 또한 연대 지휘소 근처에 다량의 포탄을 발사하여 연대장이 화상을 입고 군수참모가 전사하였다. 프리먼 대령의 부상으로 인하여 연대장은 제10군단 작전참모를 역임했던 칠레스(John H. Chiles) 대령으로 교체되었다.[67]

13일 저녁에서 14일 아침까지 타이완 지역에서 저기압이 올라와 규슈지방을 지나갔다. 이로 인하여 한반도 또한 기상이 좋지 못하였다. 그러다 12시 이후 점차 날씨가 좋아지기 시작했다.[68] 6시 45분 연대전투단은 10시에 공수가 있다는 것을 인지했다. 그러자 대대 작전항공장교(S-3 Air)는 모건 공군 중위(Lt. Morgan)가 이끄는 TACP를 두 개로 나누었다. 한 조는 C-119를 유도하고, 다른 한 조는 전투기와 수송기를 유도하도록 통제하였다.

짙은 안개로 인하여 C-119 유도는 시작부터 난관에 부딪혔다. 그러자 모건 중위는 상업 전파망(Commercial-type radio beam)을 사용하며 수송기를 드랍존(Drop Zone)으로 유도하였

65) 위의 책, p.13.
66) Department of the Army. *302-INF(23), After Action Report, 23rd Infantry Regiment C Team, 2nd Infantry Division, 29 January -16 February 1951*, p.22.
67) 국방부 군사편찬연구소 (2011), p. 304.
68) Fifth Air Force, *Intelligence, Feb. 1951*, p. 214.

www.kci.go.kr

다. 이러한 노력의 결과 안개로 인한 저시정과 강한 바람에도 불구하고 거의 95%의 공수물자가 드랍존에 정확히 낙하하였다. 전투기와 수송기의 도착은 매우 지연되었다. 14시 30분이 되어서야 첫 3대의 항공기가 도착했고, 15시 15분에 첫 번째 공수가 실시되었다. 17시 30분까지 17대의 수송기가 임무를 완수했고, 나머지 7대도 18시 45분 경 임무를 완료하였다.[69] 공중 보급에 대한 제5공군 보고서에 따르면, 이날 70여 톤의 탄약과 식량이 지평리로 공수되었다.[70]

14일 오후에는 24회의 공수와 더불어 TACP가 남쪽 적에 대해 세 차례의 공중 공격을 통제하였다.[71] 당일 기상이 좋지 않았음에도 제5공군은 B-26 1대로 마룡리의 병력을 공격했고, F-80 24대와 F-51 20대[72]를 동원하여 공습을 감행하였다. 지평리 인근에서 적군 보급건물 25채를 파괴하고 30채에 손상을 입혔으며 적군 병력을 공격하였다.[73] 이날 실시한 110회 소티 중 80회가 지평리, 원주 방향으로 집중되었다.[74] 상당한 출격이 지평리와 인근 지역에 집중되었다는 점과 이 지역을 사수하려는 제8군 사령관 리지웨이의 의지를 동시에 고려해볼 때, 상부구조에서 지상군인 미 제8군과 제5공군의 협력은 비교적 유기적으로 잘 이루어진 것으로 보인다.

14일 야간이 되자 다시 위기가 고조되었다. 중공군은 항공력

---

69) Department of the Army. *302-INF(23), After Action Report, 23rd Infantry Regiment C Team, 2nd Infantry Division, 29 January -16 February 1951*, p.22.
70) Fifth Air Force. *RG 342, Fifth Air Force, Entry 54-7025, Box 21, Classified Outgoing Messages, 15-18 Feb. 51 (1 of 2)*, p. 110.
71) Department of the Army, *302-INF(23), Command Report, 23rd Infantry Regiment, 2nd Infantry Division, February 1951*, p.13.
72) 이 중 F-51 4대는 기상이 상황악화되어 비행을 중단하였다.
73) Fifth Air Force, *Intelligence, Feb. 1951*, pp. 217-218.
74) Fifth Air Force. *Weekly Intelligence Roundups, Jan.-Mar. 1951*, p.123.

www.kci.go.kr

의 열세로 인하여 주로 밤에 공세를 실시했기 때문이다. 연대장은 소화기 탄약을 포함한 각종 탄약을 아끼도록 통제하였다. 주간에 수차례 공수에도 불구하고 소화기 탄약과 박격포 탄약이 부족했기 때문이다. 이날도 연대 지휘소가 북쪽에서 날아온 적의 120밀리 박격포 포격에 피격되었고, 2대대와 3대대가 있는 남쪽과 남동쪽에서는 근접전투가 벌어졌다.[75] 특히 중공군은 주공을 남쪽의 2대대 G중대 정면으로 지향하였다.[76]

라. 2월 15-16일 전투 : 위기와 해소

15일 1시 30분 K중대는 두 번에 걸친 적의 공격을 물리쳤다. 2시 30분에는 적이 I중대를 관통하였으나, L중대의 도움으로 이를 막아냈다. 그러나 적의 주공이 지향했던 G중대는 대량 피해를 입고 3시 15분 경 거점을 이탈하여 철수하였다. 이 시점에서 연대전투단 예하 부대는 심각한 탄약 부족에 시달렸다. 따라서 지휘관들은 적을 직접 보지 않는 한 소화기 탄을 쏘지 않도록 통제하였다.[77] 탄약도 절실하고 예비대가 부족한 가운데, 원형방어진지의 일선 방어부대가 퇴각한 이 시점이 제23연대전투단으로서 절체절명의 위기상황이었다.

위기의 순간에서도 다른 거점을 점령한 부대들은 진지를 고수하는데 성공하였고, 15일 6시 15분이 되자 제23연대전투단의 역습이 시작되었다. 그리고 아침 8시에 연대장은 B중대에게 G중대 책임지역을 수복하도록 지시하였다.[78] 이와 더불어 7시 55분

75) Department of the Army, *302-INF(23), Command Report, 23rd Infantry Regiment, 2nd Infantry Division, February 1951*, p.14.
76) 국방부 군사편찬연구소 (2004), p. 305.
77) Department of the Army, *302-INF(23), Command Report, 23rd Infantry Regiment, 2nd Infantry Division, February 1951*, p.14.
78) 위의 책, p.15.

www.kci.go.kr

에는 TACP가 유도하여 공수가 진행되었다. 뒤이어 08시 30분부터 10시 30분까지 30대의 C-119가 공수를 진행했다. 공수가 진행되는 와중에 TACP는 4대의 전투기 중 1대를 돌려가며, 공수를 공중엄호하도록 통제하였다.[79]

10시 30분부터는 B중대의 역습을 지원하기 위해 397고지 등 인접 고지와 서측 248고지 후사면의 적 박격포 진지를 공습하였다. 특히, 14시 50분에서 15시 15분 사이의 공습은 G중대 위치의 B중대 70미터 인근에 네이팜탄이 떨어졌는데, 이 한발로 중공군 60여 명이 한 번에 격멸되었다. 역습을 하는 동안 이 지역의 공습은 TACP에 의하여 통제되었다.[80]

공습이 진행되는 중간에도 오후에 공수를 통하여 재보급을 받았고[81], 특히 19대의 항공기로 TACP 통제 아래 야간에 탄약을 공수받았다. 이 공수작전은 다음 날(16일) 3시까지 이어졌다.[82] 그리고 12시 30분 공중관측을 통해 연결 작전을 실시 중인 제5기병연대(5th Calvary Regiment)가 남서쪽으로 8.2km 떨어진 지점까지 진출했다는 것을 확인하였다.[83]

15일은 전투 전 기간을 통틀어 항공력이 전투성과에 가장 기여한 날이었다. 항공력은 방어작전과 B중대의 역습, 탄약부족을 해소하기 위한 수송작전 모두에서 중요한 역할을 하였다. 39대

---

79) Department of the Army. *302-INF(23), After Action Report, 23rd Infantry Regiment C Team, 2nd Infantry Division, 29 January -16 February 1951*, p.22.
80) 위의 책, p.23.
81) Department of the Army, *302-INF(23), Command Report, 23rd Infantry Regiment, 2nd Infantry Division, February 1951*, p.15.
82) Department of the Army. *302-INF(23), After Action Report, 23rd Infantry Regiment C Team, 2nd Infantry Division, 29 January -16 February 1951*, p.23.
83) Department of the Army, *302-INF(23), Command Report, 23rd Infantry Regiment, 2nd Infantry Division, February 1951*, p.15.

www.kci.go.kr

의 F-84가 지평리에 근접항공지원을 실시했으며, F-51 16대와 F-80 89대가 제10군단에 근접항공지원을 지원하여 지평리 인근의 보급건물 10채를 파괴, 추가적으로 10채를 손상시켰으며 적 병력과 장비를 공습하였다. 뿐만 아니라 미 해병대 소속의 F4U 콜세어 10대도 지평리 일대에 근접항공지원을 실시하여 적 병력을 살상하였다.[84] 15일 하루 동안 제23연대전투단은 무려 131회에 이르는 공중지원을 받았다.[85]

17시 15분이 되자 마침내 제5기병연대가 제23연대전투단과 연결하는데 성공하였다. 21시 30분에는 TACP 유도 아래 야간공수작전이 진행되었고 일자가 지난 16일 5시에도 C-119 1대의 공수작전이 성공하였다.[86] 15일 야간에서 16일 아침까지는 별다른 적과 접촉이 없었으며 16일 아침에는 상황이 종료되었다. 그리고 당일 16시 35분에는 육로로 보급품이 도착하기에 이른다.[87]

이어서 16일에도 공중작전은 지속되었는데 B-26 4대가 야간비행을 실시했고, C-47 3대가 지평리에 야간 섬광탄을 투하하였으며[88], 10대의 F-51[89]과 4대의 F-80은 지평리 남서방향의 적 부대를 공격하였다.[90]

16일 제3항공구조단 소속 H-5 드래곤플라이의 활약도 주목할 만하다. 미 제2사단『지휘보고(Command Report)』에 따르면 13

84) Fifth Air Force, *Intelligence, Feb. 1951*, pp.198-199. ; p. 209.
85) Department of the Army, *302-INF(23), Command Report, 23rd Infantry Regiment, 2nd Infantry Division, February 1951*, p.16.
86) Department of the Army. *302-INF(23), After Action Report, 23rd Infantry Regiment C Team, 2nd Infantry Division, 29 January -16 February 1951*, p.23.
87) Department of the Army, *302-INF(23), Command Report, 23rd Infantry Regiment, 2nd Infantry Division, February 1951*, p.16.
88) 이 중 한 대는 효과없었음.
89) 이 중 네 대는 날씨로 인하여 효과를 발휘하지 못했다.
90) Fifth Air Force, *Intelligence, Feb. 1951*, pp.185-186.

www.kci.go.kr

시 15분에, 제5공군 문서에는 14시에 H-5 8소티로 24명이 후송되었다고 기록되어있다. 두 부대가 다소 상이한 시간을 기록하였으나 후송작전에서 H-5가 활약했다는 사실에는 변함이 없다. 그리고 17일에도 H-5 1소티로 3명을 추가적으로 후송하였다.[91] 일일 단편작전명령에 근거하여 생각해본다면 이 시간대에는 공중 FAC가 운용되는 시간대(07:15-18:00)였음으로, 모스키토 통제 아래 후송작전을 수행하였을 것으로 보인다.

지금까지 살펴본 바처럼 유엔군은 지평리 전투 전 기간에 걸쳐 고립된 기동부대에 항공력을 운용하여 근접항공지원을 통한 화력지원과 물자공수 및 환자후송을 실시했고, 이는 전투 승리의 핵심요소였다. 항공력 운용의 성과는 당시 지상군 지휘관들의 증언에서도 잘 나타나는데, 알몬드 제10군단장은 "우리 지상군 장병들의 사기를 높이는데 공군의 근접항공지원보다 더 좋은 방법은 없다."고 언급했으며, 루프너 미 제2사단장은 "유엔공군 항공기들이 지평리 언덕 반대편 기슭에 네이팜탄을 투하하고 난 뒤 이전에 보았던 어떤 싸움터보다 많은 시체가 널려 있는 것을 발견하였다고 증언하였다.[92] 또한 당시 중국인민지원군 부사령원인 홍쉐즈 또한 전투 간 제공권이 없어 근접항공지원에 의한 맹폭을 당하여, 전투 내내 고전을 면치 못했다는 것을 시인하였다.[93] 결론적으로 지평리 전투에서 유엔군 항공력 운용은 유엔군과 중공군 지도부 모두가 인정한 전투의 향방을 가른 결정적 요소였다.

---

91) Fifth Air Force. RG 342, Fifth Air Force, Entry 54-7025, Box 32, Daily Journal, Feb. 1951 (2 of 3), p.76.
92) 공군본부, 『6 · 25전쟁 항공전사』(계룡 : 공군본부, 2002), pp. 364-367.
93) 홍학지 (2008), p. 227.

www.kci.go.kr

4. 결론

본 연구는 지평리 전투에서 항공력 운용분석을 통하여 기존에 주로 다뤄지지 않았던 항공력의 역할을 설명하였다. 기존 연구는 지휘관의 리더십과 기동부대, 포병 화력의 역할을 잘 설명하였지만, 항공력 운용의 세부적인 모습은 설명하지 못하였다. 본 연구는 당시 미 제5공군과 지상군 사이의 항공력 운용에 대한 세부적인 모습과 운용체계를 규명하였다.

이번 연구를 통해 유엔군 항공력의 중심이었던 미 공군의 근접항공지원 교리와 지휘체계, 당시 사용된 항공전력을 체계적으로 정리하였다. 그리고 지평리 전투에서 이러한 요소들이 어떻게 작전명령에 반영되었고 실제로 어떻게 운용되었는지 설명하였다. 미 공군 근접항공지원 교리는 단기간에 정립된 것이 아니며 그 기원은 제1차 세계대전에 있었다. 그리고 제2차 세계대전의 경험과 공군이 독립해나가는 과정에서 통제권의 효율성에 대한 논쟁이 있었음을 확인할 수 있었다. 이러한 논쟁 속에서 1942년 처음 관련 교리가 작성된 이래 이후 점차 보완되었고 6 · 25전쟁을 거치며 비로소 정립되었다.

교리와 더불어 이에 근거한 지휘체계의 운용도 확인할 수 있었다. 지평리 전투 시기 항공지원 지휘구조 상부에는 합동작전본부(JOC)가 있었으며, 이 조직을 정점으로 지상군 측(AGOS)과 이를 제공하는 공군 측(TACS)으로 구성되었다. 하부구조에서는 TACP가 연대와 사단을 지원했으며 보다 용이한 지원을 위해 모스키토라고 불리는 공중 FAC을 적극적으로 운용하였다. 모스키

www.kci.go.kr

토와 TACP는 상호보완적으로 운용되었다. 모스키토는 TACP에 비해 가시거리와 통신장비 등에서 우위에 있었다. 그러나 TACP는 주간에만 운용되는 모스키토에 비해 지상군 부대에 지속적인 지원이 가능하다는 장점이 있었다. 따라서 다수의 야간 근접항공지원과 공수작전은 TACP의 통제하에 진행되는 것을 확인할 수 있었다. 그리고 이러한 전방항공통제관들이 해군과 해병대의 자산도 통제하여 근접항공지원을 실시하는 모습도 확인할 수 있었다.

6·25전쟁에서는 다양한 항공전력들이 사용되었으며, 이는 지평리 전투에서도 마찬가지였다. 제2차 세계대전과 다른 한반도 전역의 특성으로 인하여, 폭격기가 전략폭격과 근접항공지원 모두에서 사용되었다. 그리고 전투기도 기지와 항속거리, 체공시간 등 여러 고려사항으로 인하여 F-51 무스탕과 같은 프로펠러 동력기와 F-80, F-84와 같은 제트기가 공존하는 모습을 보여주었다. 수송기도 공수작전뿐만 아니라 야간조명 등 다양한 임무로 활용되었고, 지휘 통제기를 운용하여 전술 통제를 강화하였다. 마지막으로 부상자 후송 임무에 헬리콥터를 적극적으로 운용함으로써 미래 전쟁에서 회전익기 활용의 가능성을 보여주었다.

지평리 전투에서 항공력 운용을 분석하며 항공력의 한계점도 식별할 수 있었다. 지평리 전투 기간은 전반적으로 기상이 좋지 못하였는데, 이에 따라 악기상 시에는 근접항공지원과 수송작전이 충분히 제공하기 어려웠다. 야간 공수 시에는 낙하 지점을 명시하기 위해 차량 전조등을 켜두었는데, 이런 방식 또한 적 포병 또는 박격포 공격에 노출되는 극히 위험한 행동이었다.[94]

94) Department of the Army, *302-INF(23), Command Report, 23rd Infantry Regiment, 2nd Infantry Division, February 1951*, pp.33-34.

www.kci.go.kr

이에 덧붙여 공중 FAC에 비해 지상 FAC은 통신과 교신능력이 다소 부족한 점을 확인할 수 있었다. 그럼에도 불구하고 여러 제한사항을 극복하기 위한 노력도 식별했는데, 지상 FAC의 단점을 극복하기 위해 공중 FAC을 적극적으로 운용한 것이나, 모건 중위가 악기상에서 수송작전을 성공시키기 위해 상용 라디오망을 사용하여 공수작전을 성공시킨 것이 그러한 사례가 될 것이다.

본 연구를 통하여 지평리 전투에서 항공력의 역할을 규명하고 이 기반이 된 6·25전쟁 시기 항공력의 교리와 지휘체계, 항공전력을 체계적으로 정리하고자 하였다. 관련된 방대한 자료에 비해 아직 당시 항공력 연구에 대해서 미진한 실정이다. 특히 거시적 항공전략에 관한 연구들은 이루어져 가고 있지만 미시적 단위 즉, 전투에서 항공력이 어떻게 운용되었는지에 대한 연구의 공백이 존재한다. 이에 따라 전투사에서 항공력은 중요한 역할을 담당했을 것으로 추정하는 단계에 머물러 있다.

연구결과 지평리 전투는 지휘관의 리더십, 부대배치, 포병화력이 중요한 역할을 했다는 기존 연구결과를 수용하면서도, 항공력이 없었다면 제23연대전투단이 결코 승리하기 어려웠을 것이라는 사실을 증명한다. 근접항공지원으로 다수의 적을 저지, 격멸하고 B중대의 역습을 성공시키는데 중요한 역할을 했다. 그리고 공수작전 외에는 보급이 불가능한 지평리의 상황에서 항공력의 지원이 없었다면, 지평리 방어작전은 존립할 수 없는 작전이었다. 이와 같이 향후 다른 전투에서도 항공력 운용과 그 역할에 대한 추가적인 연구가 필요하다.

www.kci.go.kr

〈참고문헌〉

1. 1차 사료

Department of the Army. 302-INF(23). After Action Report, 23rd Infantry Regiment C Team, 2nd Infantry Division, 29 January -16 February 1951.

Department of the Army. 302-INF(23). Command Report, 23rd Infantry Regiment, 2nd Infantry Division, February 1951.

Fifth Air Force. Intelligence, Feb. 1951.

Fifth Air Force. RG 342, Fifth Air Force, Entry 54-7025, Box 32, Daily Journal, Feb. 1951 (2 of 3).

Fifth Air Force. RG 342, Fifth Air Force, Entry 54-7025, Box 21, Classified Outgoing Messages, 11-14 Feb. 51 (2 of 2).

Fifth Air Force. RG 342, Fifth Air Force, Entry 54-7025, Box 21, Classified Outgoing Messages, 15-18 Feb. 51 (1 of 2).

Fifth Air Force. RG 342, Fifth Air Force, Entry 54-7025, Box 21, Classified Outgoing Messages, 15-18 Feb. 51 (2 of 2).

Fifth Air Force. Weekly Intelligence Roundups, Jan.-Mar. 1951.

United States War Department. FM 31-35 1942 (OBSOLETE) : Basic field manual, Aviation in Support of Ground Forces, (Washington, D.C. : United States Government Printing Office, 1942).

United States War Department. FM 100-20 1943 : Field Service Regulations, Command and Employment of Air Power, (Washington, D.C. : United States Government Printing Office, 1943).

X Corps. Command Report- Headquarters X Corps. Feb. 1951.

www.kci.go.kr

2. 공간사

공군본부. 『6 · 25전쟁 항공전사』, (계룡 : 공군본부, 2002).

공군역사기록관리단. 『UN공군사 상권 : 한국전쟁(1950.6.25.~1952.6.30.)』, (계룡 : 공군역사기록관리단, 2017).

국방부 군사편찬연구소. 『6 · 25전쟁사 제8권: 중공군 총공세와 유엔군의 재반격』, (서울: 국방부 군사편찬연구소, 2011).

국방부 군사편찬연구소. 『중국군이 경험한 6 · 25 전쟁 1권』, (서울: 국방부 군사편찬연구소, 2017).

로버트 프랭크 퍼트렐. ㈜이포넷 역. 『6 · 25전쟁 미 공군 항공전사』, (계룡 : 공군본부, 2021).

육군 군사연구소. 『1129일의 전쟁 6 · 25』, (계룡 : 육군 군사연구소, 2014).

3. 단행본

박동찬. 『6 · 25전쟁 주요무기 I 유엔군편』, (서울: 국방부 군사편찬연구소, 2021).

장성규. 『6 · 25 전쟁기 미국의 항공전략 : 현대 항공전략의 기원』, (서울 : 좋은땅, 2013).

홍학지. 홍인표 역. 『중국이 본 한국전쟁』, (파주: 한국학술정보(주), 2008).

Rottman, Gordon L., Korean War Order of Battle, (CT : Praeger, 2002).

Schlight, John. Help From Above, (Washington, D.C. : Air Force History and Museums Program, 2003).

Y'Blood, William T., Down in the Weeds : Close Air Support in Korea, (Washington, D.C. : Air Force History and Museums Program, 2002).

www.kci.go.kr

4. 논문

김영환.「중공군 제4차 공세에 관한 주요 쟁점과 평가」,『군사연구』 제158집 (2024).

박동찬.「6 · 25전쟁기 공산군의 제4차 공세와 지평지구 전투 재조명」,『역사학연구』제86호 (2022).

www.kci.go.kr

〈Abstract〉

A Study on the Employment of Air Power by U.N. Forces during the Battle of Chipyong-ni

Kim, Won-Jae[95]

This study aims to examine the employment of air power by U.N. forces during the Battle of Chipyong-ni, which took place from February 13 to 16, 1951. While much of the existing research on combat history has focused primarily on maneuver warfare, detailed analysis of air power operations remains insufficient. However, air power played a crucial role throughout the Korean War, making its analysis essential to a comprehensive understanding of the conflict. Accordingly, this study analyzes reports from the U.S. Fifth Air Force, U.S. X Corps, U.S. 2nd Infantry Division, and the 23rd Infantry Regiment, as well as the official histories published by the Ministry of National Defense and the U.S. Army. It also considers relevant U.S. military doctrine concerning air-ground operations.

In the Battle of Chipyong-ni, the U.N. forces established a command and control system for the employment of air power based on close air support doctrine developed during World Wars I and II. At the tactical level, Tactical Air Control Parties (TACPs) supported both regimental and divisional units, while a forward

95) Major Won-Jae Kim, Republic of Korea Army, is currently attending the U.S.

www.kci.go.kr

air controller (FAC) aircraft known as the “Mosquito” was actively employed to facilitate air support. These two elements worked in a complementary manner during the battle.

Relying on these doctrines and the established command and control system, the U.N. forces employed a diverse mix of air assets—including propeller-driven fighter aircraft, jet fighters, long-range bombers, transport planes, and helicopters—which contributed significantly to their success in the battle.

In the isolated situation at Chipyong-ni, the defense operation of the 23rd Regimental Combat Team could not have succeeded without close air support and aerial resupply.

Keywords : The 23rd U.S. Infantry Regimental Combat Team, The 5th U.S. Air force, Battle of Chipyong-ni, Air Power employemnt, Close Air Support

논문투고일 : 2025.03.29. 심사완료일 : 2025.05.26. 게재확정일 : 2025.06.04.

www.kci.go.kr