

Journal of Military History
2026, No. 138, pp.87-137
<https://doi.org/10.29212/mh.2026..138.87>
Printed in the Republic of Korea

논문 3

6·25전쟁 이전 북한 공군의 교육·훈련 연구

- 북한 공군 궤멸의 내부적 원인을 중심으로 -

김선호 | 국방부 군사편찬연구소

- 목 차
1. 머리말
 2. 북한 공군의 교육·훈련체계와 교원
 3. 북한 공군의 정치사상교육과 군사교육
 4. 북한 공군의 비행사·기술원 양성
 5. 북한 공군의 비행훈련 실태와 전투력
 6. 맺음말

초 록 북한 공군은 6·25전쟁 이전에 전투력을 갖추기 위해 1950년 4월까지 지상에서 실시할 수 있는 이론교육과 전투준비를 완료했으며, 전력을 급속히 증강하기 위해 교도연대에 가장 많은 병력을 배치했다. 북한 공군의 유일한 부대였던 비행사단의 교도연대 비행학생들은 1950년 1~2월에 집중적으로 실시된 야크(YAK) 기종의 동승비행훈련을 통해 단독비행능력을 보유하게 되었다. 추격기연대와 습격기연대는 1949년부터 본격적으로 비행훈련을 시작했으며, 1950년에 들어서 개전에 대비해 비행훈련시간을 1949년도의 두 배로 늘렸다.

비행사단 습격기연대는 1950년 4월부터 전면전에 대비해 일류신(IL) 기종에 대한 비행훈련을 집중적으로 실시했다. 그러나 습격기연대는 1950년

까지 대지사격훈련과 강하폭격훈련만 실시했고 공중전에 필요한 비행 훈련을 실시하지 않았다. 추격기연대의 비행사들은 1950년 2월까지 실지비행 훈련을 통해 단독비행능력과 2대 대형비행능력을 갖추게 되었지만, 모두 5월에 처음으로 대지사격훈련과 공중사격훈련을 받았다.

북한 공군의 가장 큰 문제점은 비행사이 1950년 3~4월에 처음으로 공격전에 필요한 집단비행기술·사격기술·폭격기술 훈련과 합동작전에 대한 비행훈련을 받았다는 점이다. 결국 북한 공군은 전면전에 필수적인 공격기술, 공중전의 전투비행기술, 지상군과의 합동작전능력을 숙달하지 못한 상태에서 전쟁에 투입되었다. 이것이 바로 북한 공군이 개전 초기에 궤멸된 내부적 원인이었다.

주제어 : 민족보위성, 비행사단, 정치상학, YAK-9기, IL-10기, 공중전, 인민군

원고투고일 : 2025.12.15. 심사수정일 : 2026.2.19. 게재확정일 : 2026.2.19.

1. 머리말

북한 공군은 1950년 6·25전쟁 개전 당시에 남한지역의 주요도로, 비행장, 교통시설 등 기간시설을 집중적으로 파괴하는 임무를 부여받았다. 개전 당시 민족보위성은 정식으로 공군을 창설하지 않은 상태에서 직속부대로 비행사단을 보유하고 있었으며, 비행사단은 추격기연대, 습격기연대, 교도연대, 기술대대 등으로 편성되었다.¹⁾ 러시아 자료에 따르면 비행사단의 습격기(전폭기)는 1950년 6월에 44회, 7월에 46회, 8·9월에 각각 4회씩 출격해서 약 100시간의 비행시간을 기록했다. 비행사단의 추격기(전투기)는 6~8월 동안 45대의 유엔군 전투기를 격추했고 222회의 공중전을 수행했다.²⁾

그런데 비행사단은 ‘조선인민군’이 공식적으로 창설된 1948년 2월 8일이 아니라 1949년 12월에 창설되었다. 부대 명칭은 창설 당시에 “항공사단”이었는데 1950년 1월 17일에 “비행사단”으로 변경되었다.³⁾ 비행사단은 창설된 지 불과 6개월 만에 전쟁에 참전한

1) 추격기는 공중에서 적의 비행기 등을 추격해서 소멸하는 전투기이고, 습격기는 비교적 가까운 중심의 지상·해상 목표물을 폭탄·포탄·총탄 등으로 소멸하거나 진압하는 폭격기이며, 교도부대는 군대 안에서 간부 육성을 기본임무로 하는 부대이다. 사회과학출판사 편, 『조선말대사전』 1권, 평양: 사회과학출판사, 1992, 289; 1879쪽; 사회과학출판사 편, 『조선말대사전』 2권, 평양: 사회과학출판사, 1992, 577쪽.

2) 소련 국방성 편, 이은연 번역, 『개정증보판> 소련이 기술한 6·25전쟁』 I, 계룡: 육군군사연구소, 2023, 14; 93쪽.

3) 제56추격기연대 참모부, 「번호 및 대호규정에 관하여」(1950.1.17), 제2대대, 『<극비> 상부지시문철』, 1950.5, NARA, RG 242, SA 2010, Box 3, Item 164.

것이다. 그럼에도 불구하고 비행사단은 어떻게 지상군과 함께 공격전의 한축을 담당할 수 있게 되었을까? 이 글은 이 같은 문제의 식에서 출발했다. 이 문제의식을 밝히기 위해서는 무엇보다 비행사단이 급속히 전력을 확보할 수 있었던 교육·훈련의 체계와 내용을 해명해야 한다.

현재까지 6·25전쟁 이전 북한 공군의 교육·훈련을 독립주제로 다룬 연구는 없다. 이 주제는 국방부에서 선도적으로 연구했는데⁴⁾ 국방부 군사편찬연구소는 2004년 발간한 공간사를 통해 비행사단의 편제, 비행기와 비행사의 보유현황, 대략적인 훈련과정을 해명했다.⁵⁾ 개인 연구자들은 1990년대의 경우 북한군 창군과정을 연구하면서 공군의 창설과정을 부분적으로 해명했다.⁶⁾ 2000년대에 들어와서는 미군노획문서와 러시아문서를 바탕으로 북한 공군의 창설과정과 소련 군사고문의 존재, 비행사단의 편제와 간부구성, 비행기와 비행사의 보유현황, 개전 직전 실제전력, 소련의 북한 공군 지원 현황 등을 밝혀냈다.⁷⁾

선행연구를 통해 북한 공군의 전력 증강과정과 무기·병력 현황이 밝혀졌다. 특히 북한 공군의 소련제 비행기 도입과정과 보유현

4) 공군본부 정훈감실, 『空軍史』 제1집, 서울: 공군본부, 1962; 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』 1권, 서울: 국방부 전사편찬위원회, 1967; 육군본부 군사연구실, 『창군전사』, 서울: 육군본부, 1979; 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 1권, 서울: 국방부 군사편찬연구소, 2004.

5) 국방부 군사편찬연구소, 앞의 책, 2004, 293~296쪽.

6) 장준의, 『북한인민군대사』, 서울: 서문당, 1991, 34~37; 45~47쪽; 최완규, 「조선 인민군의 형성과 발전」, 『북한체제의 수립과정』, 서울: 경남대 극동문제연구소, 1991, 139~176쪽; 김용현, 「북한인민군대의 형성과정에 관한 연구」, 동국대 정치외교학과 석사논문, 1994, 33~62쪽.

7) 김광수, 『한국전쟁 전반기 북한의 전쟁수행 연구』, 경남대 북한대학원 박사논문, 2008, 73~74; 127쪽; 김선호, 「북한 공군 창설과정을 통해 본 식민지 유산의 연속과 단절」, 『현대북한연구』 15권 2호, 북한대학원대학교, 2012; 김선호, 「한국전쟁 직전 북한 공군의 실제전력 연구」, 『군사』 89호, 국방부 군사편찬연구소, 2013; 이신재, 「한국전쟁 이전 소련의 북한 공군지원 고찰(1945~1950)」, 『현대북한연구』 19권 1호, 북한대학원대학교, 2016.

황, 병력구성은 선행연구를 통해 상세히 해명되었다. 선행연구의 성과를 종합해 보면 북한 공군은 1949년부터 소련의 군사지원에 따라 조종사와 항공기술자를 양성하고 소련제 비행기를 도입해서 급속히 전력을 증강했다. 그리고 1950년부터 소련제 비행기를 추가로 도입하고 비행사단의 연대를 증편했다. 그 결과 북한 공군은 개전 당시에 226대의 비행기와 4,135명의 병력을 보유함으로써 남한 공군보다 우월한 전력을 갖추게 되었다.⁸⁾

선행연구는 주로 북한 공군의 편제·무기·병력을 집중적으로 밝혔다. 그러나 6·25전쟁 이전 북한 공군의 전력과 특징을 정확히 파악하기 위해서는 이들이 교육과 훈련을 통해 병력을 양성하고 전투력을 향상시키는 과정을 해명할 필요가 있다. 소련제 비행기를 보유하고 소련군사고문단의 지원을 받는다고 해도 이를 운용할 수 있는 병력이 부족하다면 전투력을 발휘할 수 없다. 또한 교육·훈련의 내용과 과정을 재구성한다면 북한 공군이 추구한 전력 증강의 실태와 정치적·군사적 목적을 파악할 수 있다.

무엇보다 6·25전쟁 이전 북한 공군의 교육·훈련 실태는 선행연구에서 주목하지 못한 6·25전쟁 초기에 북한 공군이 궤멸된 내부적 원인을 밝히기 위해 중요하다. 북한 공군은 개전 초기에 전력을 상실했는데 이는 미 공군의 압도적 공군전력 때문이었다. 7월 15일 김포비행장에 YAK 전투기 7대가 출현한 이후 북한 공군은 한번의 사례를 제외하고 공중공격을 할 수 없었다. 이는 미 공군이 6월 29일부터 비행장 공습과 공중전으로 북한 공군의 전력을 급속히 파괴했기 때문이다. 미 공군은 8월 10일까지 110대의 전투기·전폭기를 파괴했으며 초기에 큰 어려움 없이 제공권을 장악했다.⁹⁾ 물론 이 같은 외부적 원인이 결정적이었지만 이와 함께 북한

8) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 2권, 국방부 군사편찬연구소, 2005, 747쪽; 김광수, 위의 논문, 2008, 74쪽.

9) 공군역사기록관리단 역, 『〈한글개정판〉 UN 공군사』 상권, 계룡: 공군역사기록관

공군이 개전 당시 완전한 전력을 갖추지 못한 내부적 원인이 밝혀져야 비로소 궤멸의 전체적 이유가 해명될 수 있다.

이 글의 목적은 6·25전쟁 이전 북한 공군의 교육·훈련과 병력 양성과정을 해명하는 것이다. 첫째, 이 글은 북한 공군의 교육·훈련 과정과 내용을 확인하고 여기에 투입된 교원들을 분석할 것이다. 먼저 공군의 교육체계를 재구성하고, 다음으로 내부 교육통계를 활용해서 정치교육과 군사교육의 내용을 분석할 것이다. 둘째, 이 글은 북한 공군의 병력 양성 과정과 내용을 확인하고 전투부대의 비행훈련 과정과 그 결과를 밝힐 것이다. 병력 양성은 비행사단의 훈련부대인 교도연대를 통해 살펴보고 비행훈련은 각 연대의 비행 훈련통계를 중심으로 살펴볼 것이다.

2. 북한 공군의 교육·훈련체계와 교원

북한군의 군인들은 부대에서 실시하는 교육과 훈련을 통해 전사(戰士)로 육성되었다. 북한군은 군인들에 대한 교육을 “상학(上學)”이라고 불렀다. 상학은 원래 중국공산당에서 쓰던 용어인데 북한군 창설 초기부터 널리 사용되었다. 북한군의 상학은 “정치상학”과 “군사상학”으로 구분된다. 군사상학은 병사들에게 ‘군사학’을 교육해 군사기술을 보유한 군인으로 만드는 것이다. 예를 들어 비행사단의 군사상학 내용은 “사격·전술·규정·기상·자동차구조학·통신·수학·항공근무학” 등이었다.¹⁰⁾ 정치상학은 병사들에게 정치사상을 교육해서 군대가 요구하는 인간형으로 만드는 것이다.

리단, 2017, 54~55쪽.

10) 항공사단, 『월말보고서』, 항공사단, 1950.1, NARA, RG 242, SA 2007, Box 10, Item 20.

북한군은 군인들에게 군사와 정치를 교육시키기 위해 각 부대마다 학습조직인 “상학조(上學組)”를 편성했다. 이 상학조는 직무와 계급에 따라 조직되었다. 군사상학을 실시할 때는 대부분 직무별로 상학조를 만들었는데 비행사단에서는 사단장조, 후방부사단장조, 참모장조, 사단기사조, 사단무기기사조, 사단계기기사조 등으로 편성했다. 정치상학을 실시할 때는 주로 계급별로 상학조를 만들었는데 일반적으로 군관조, 하사관조, 전사조(병사조)로 편성했다.¹¹⁾ 군사상학조를 직무별로 조직한 것은 직무에 따라 군사교범과 군사기술에 차이가 있었기 때문이며, 정치상학조를 계급별로 조직한 것은 계급에 따라 정치사상의 수준과 내용이 달랐기 때문이다.

정치상학은 북한군에서 “군대의 기본상학”으로 취급되었다. 따라서 북한군의 군인은 의무적으로 정치상학을 받았다. 북한군은 각 부대마다 정치상학을 위해 상학조를 편성했다. 전사는 소대장이 교육했고 하사관과 군관은 문화부중대장이 교육했다. 정치상학조는 1개 조당 25~30명으로 조직했다. 정치상학조의 조직과 정치상학에 대한 책임은 문화부연대장이 맡았다.¹²⁾

정치상학은 각 상학조별로 운영되었고 월별 정치상학 결과는 대대·연대 문화부가 취합해서 연대·사단 문화부에 보고했다. 비행사단의 예하부대가 1950년 2~4월에 진행한 정치상학 결과를 보면 부대와 상학조에 따라 진행실태가 약간씩 다르다. 1950년 2월의 정치상학은 군관조 16시간, 하사·전사조 24시간, 신대원조 24시간을 실시했고 평균 출석률은 93%로 전월에 비해 2.6%가 향상되었

11) 사단참모장 김만영, 「〈비〉 3월분사단장조 상학과정표」(1950.2.28); 후방부부대장 문서봉, 「상학일 연기한데 관하여」(1950.6.20); 참모장 김만영, 「3월분 항공사단 전투정치훈련일력표」(1950.2.21), 비행사단 참모부, 『1950年 指令接受綴』, 비행사단 참모부, 1950.

12) 항공사단, 『월말보고서』; 문화부, 「문화부의 조직과 그의 임무」, 『軍衆工作』, 조선인민군, 1950.8.5, NARA, RG 242, SA 2009, Box 4, Item 149.

다. 평균성적은 5점 만점에 4.1점으로 전월과 동일한 수준이었다.¹³⁾ 비행사단의 직속부대인 항공감시소와 경비소대의 상학시간을 보면 군관조는 18시간을, 하사조와 전사조는 26시간을 실시했다. 직속부대의 정치상학 출석률은 1월에 90.04%였고 2월에 93%였으나 4월에 들어서 88.6%로 떨어졌다. 반면에 신대원조는 거의 100%에 가까운 출석률을 보였다.¹⁴⁾

비행사단은 1개월마다 평균적으로 군관조 16~18시간, 하사관조·전사조 각각 24~26시간씩 정치상학을 실시했다. 북한군은 정치사상교육을 군관들보다 하사관과 전사들에게 매달 8시간씩 더 실시했으며, 특히 신대원들이 정치사상교육에 반드시 참석하도록 관리했다. 이것은 비교적 일찍 입대해서 오랫동안 정치사상교육을 받은 군관들보다 늦게 입대해서 정치사상교육에 익숙하지 않은 하사관과 전사들의 정치의식을 급속히 향상시키기 위한 조치였다. 반면에 정치상학 출석률은 개전에 가까워질수록 하락했는데 이는 전쟁을 앞두고 북한군 부대에서 군사훈련이 강화됨으로써 상대적으로 정치사상교육이 약화된 것으로 판단된다.

그렇다면 북한 공군에서 정치상학을 담당한 교원들은 어떤 사람들이었을까? 비행사단에는 정치상학을 위해 ‘썰미날 교원’과 ‘정치교원’을 두었고 교원 밑에는 부교원을 두었다.¹⁵⁾ <표 1>은 비행사단 습격기연대와 추격기연대의 정치상학조 정치교원·부교원들을 정리한 것이다.

13) 항공사단, 『월말보고서』.

14) 항공감시소장 윤재식, 「4月分 月末統計表」(1950.4.4); 정기수, 「4월분 정치상학 통계표」(1950.5.5); 제855군부대 사단직속경비소대 소대장 현춘식, 「구대원조·젊은대원조 四월말 정치상학통계표」(1950.5.3), 조선인민군 제861군부대 문화부, 『잡서류철』, 1950, 국립중앙도서관 소장 노획문서 사본. 제855군부대는 비행사단의 단대호이며 제861군부대는 제1습격기연대의 단대호이다. 김선호, 『조선인민군』, 서울: 한양대출판부, 2019, 651쪽.

15) 항공사단, 『월말보고서』.

〈표 1〉 습격기연대와 추격기연대의 정치상학조 정치교원부교원 명단¹⁶⁾

부대	학습조명	직책	성명	직무	직위	생년	본인성분	당별	지식	조원
습격기연대	군관1조	교원	정중우	문화부련대장	7	1922		로동당	소졸	16명
		부교원	최학현	1세대 상급부관	5	1928		로동당	소졸	
	군관2조	교원	김영섭	연대 선전원	4	1921		로동당	소졸	34명
		부교원	리태용	비행사	4	1923		로동당	중졸	
	군관3조	교원	백승기	민청위원장	4	1926		로동당	중졸	41명
		부교원	리광필	기관사	3	1926		로동당	소졸	
	군관4조	교원	리재선	비행사	4	1925		로동당	중졸	46명
		부교원	김형선	기관사	3	1926		로동당	소졸	
	교도대대 군관조	교원	김길용	문화부대대장	6	1924		로동당	중2	28명
		부교원	유만식	기관사	3	1927		로동당	중2	
	교도대대 비행학생조	교원	김형성	기관사	3	1926		로동당	소졸	41명
		부교원	장능덕	비행학생	학생	1926		로동당	소졸	
	하사관1조	교원	방주천	무기기사(장비원)	6	1925		로동당	소졸	45명
		부교원	박명원	무기장비원	각횡	1929		로동당	소졸	
	하사관2조	교원	조형국	기관사(장비원)	3	1925		로동당	소졸	27명
		부교원	김응수	전정라디오장비원	각횡	1928		무소속	소졸	
	전사1조	교원	최상욱	기관사(장비원)	3	1926		로동당	중2	31명
		부교원	박기돈	장비원	전사	1926		로동당	소졸	
전사2조 (수리소)	교원	김병식	수리소 소장	5	1921		로동당	소졸	24명	
	부교원	한성철	수리원	각3	1928		무소속	소졸		
전사3조 (감시소)	교원	남태수	감시소 소장	3	1929		무소속	소졸	10명	
	부교원	박봉수	무전수	전사	1930		무소속	중퇴		
추격기연대	군관1조	교원	리주학	문화부련대장	7	1925	로동	로동당	소졸	
		부교원	김영학	련대전정기사	4	1927	학생	로동당	중3	
	군관2조	교원	리종률	련대민청위원장	5	1927	로동	로동당	중졸	
		부교원	장태균	기관사	4					

부대	학습조명	직책	성명	직무	직위	생년	본인성분	당별	지식	조원
1대대 군관조	교원	방재성	대대참모장		5	1930	로동	무소속	소졸	
	부교원	김준철	기관사		3		빈농	로동당	소졸	
2대대 군관조	교원	최창범	대대참모장		5	1926	빈농	로동당	소졸	
	부교원	정동섭	비행사		3	1927	빈농	로동당	소졸	
3대대 군관조	교원	김응진	대대참모장		5	1926	로동	로동당	소졸	
	부교원	김병엽	비행사		3	1927	로동	로동당	중졸	
1대대 하사관조	교원	윤규현	기관수		3					
	부교원	민해상	무기	각형		1926	빈농	로동당	중2	
2대대 하사관조	교원	서창민	기관수		3	1927	로동	로동당	소졸	
	부교원	김 원	무기	각형		1926	사무원	로동당	중졸	
3대대 하사관조	교원	김길명	기관수		3	1926	농업	로동당	소졸	
	부교원	박명재	무기	각형		1926	사무원	로동당	소졸	
정비원조	교원	리중필	무기기수		3	1928	학생	무소속	중2	
	부교원	황지면	정비원	각3		1928	빈농	로동당	중2	

〈표 1〉에 정보가 기록된 인물은 총 40명으로 비행사단 전체로 보면 극히 일부에 불과하다. 그러나 이들은 비행사단 3개 연대 중 2개 연대에서 연대 전체의 군관·하사관·전사·비행학생에게 정치사상교육을 시킨 책임자와 부책임자들이다. 이 교원과 부교원들이 비행사단 전체를 대표할 수는 없지만, 이들의 계급·직무·본인성분·당적·교육수준을 통해 북한 공군에서 활동한 정치사상교육 간부들의 특징과 그 의미를 확인할 수 있을 것이다.

연대와 대대의 정치상학조 구성을 보면 계급에 따라 군관조, 하

16) 제866군부대 문화부련대장 정중우, 「군관상학조 명단 제출에 대하여」(1950.1.7); 조선인민군 861군부대 문화부련대장 정중우, 「제2연대 정치교관 및 각종별 문화일꾼 명단에 관하여」(1950.1.28); 추격기련대 문화부, 「정치교원 및 부교원명단」, 조선인민군 제861군부대 문화부, 『잡서류철』.

사관조, 전사조로 편성되었는데 군관조는 연대와 대대급에만 편성되었다. 직무에 따라 “정비원조”가 편성되거나 “비행학생조”가 편성되기도 했다. 따라서 비행사단의 학습조직은 기본적으로 교육내용을 고려해서 계급별로 편성되었고, 비행사와 정비원을 양성하는 학습조직만 별도로 조직되었다. 이것은 항공 전력의 근간이 되는 비행사와 정비원을 특별교육을 통해 급속히 양성하려는 목적이었다.

군관조에 소속된 간부들의 직무를 보면 습격기연대 군관제1조는 연대장, 비행부대장, 작전참모, 연대책임기사, 1·2·3대대장, 대대상급부관, 대대책임기수 등 “부대대장 이상”으로 편성되었다. 습격기연대 군관 제2조는 모두 “비행사 군관”으로, 군관 제3조는 “기관사무기·계기·라디오 기수”로, 군관 제4조는 “신(新)기관사”로 편성되었다. 비행사단은 군관 학습조직의 경우 직무능력을 향상시키기 위해 기본적으로 직무별로 편성했으며, 작전의 지휘능력과 수행능력을 향상시키기 위해 지휘관·참모·부관의 학습조직을 별도로 조직했다.

또한 비행사단은 정치사상교육을 중시했기 때문에 정치교원과 부교원도 모두 군관상학조에 포함시켜 교육했다. 예를 들어 습격기연대 하사관1조의 교원 방주천과 전사2조의 교원 김병식은 둘 다 습격기연대 군관 제1조의 조원이었다.¹⁷⁾ 부대에 따라서는 전사들의 학습조직을 입대시기에 따라 다시 세분하기도 했다. 가령 항공사단 사단수리소의 전사조는 “구대원 1·2·3조”와 “젊은 대원 1·2·3조”로 편성되었다.¹⁸⁾ 이것은 신병들을 모아 특별 교육을 실시함으로써 이들을 빠른 시간 안에 기존 전사들의 수준으로 끌어올리

17) 제866군부대 문화부련대장 정중우, 「군관상학조 명단 제출에 대하여」(1950.1.7), 조선인민군 제861군부대 문화부, 『잡서류철』.

18) 수리소문화부소장 지명하, 「교원명단 제출에 관하여」(1950.1.6), 조선인민군 제861군부대 문화부, 『잡서류철』.

려는 의도였다.

비행사단의 상학조는 10명 이상, 50명 이하로 편성되었는데 조원은 각 부대의 편제인원에 따라 편차가 컸다. 군관조의 교원과 부교원은 모두 군관들이 담당했으며, 하사관조와 전사조의 교원은 군관이 맡았고, 부교원은 하사관과 전사가 담당했다. 각 대대 정치상학조를 살펴보면 습격기연대 교도대대 군관조의 교원은 문화부대대장이, 부교원은 기관사가 맡았다. 추격기연대 1대대·2대대·3대대의 교원은 대대 참모장이, 부교원은 기관사와 비행사가 맡았다. 군관조의 교원은 문화부연대장, 연대 민청위원장, 연대 선전원, 문화부대대장, 대대 참모장이 맡았는데 이들은 참모장을 제외하고 모두 연대·대대의 문화부에서 활동하는 문화간부들이었다. 이에 비해 하사관조와 전사조의 교원은 무기기사, 기관사, 비행사 등 일반 군사간부들이 맡았다.

그런데 연대와 대대에는 군관조의 교원을 맡은 문화간부 외에도 대대선전원, 대대벽보위원, 대대오락위원, 대대체육위원 등의 문화간부가 배치되어 있었다.¹⁹⁾ 그럼에도 불구하고 예하대대와 연대의 하사관조·전사조의 정치교원·부교원은 문화간부가 아닌 인물들이 임명되었다. 이를 통해 볼 때 북한군 부대는 군관들의 정치사상교육에 가장 큰 관심과 노력을 기울였음을 알 수 있다. 비행사단은 군관·하사관·전사들의 교육을 책임지는 주(主)교원을 군관들이 담당하게 했으며, 특히 정치사상사업을 책임지는 문화간부들에게 군관조의 주교원을 맡겨서 군관들에게 수준 높은 정치사상교육을 진행했다.

정치교원·부교원과 함께 각 정치상학조에는 선전원과 독보원 등의 초급문화일꾼이 배치되었다. 예를 들어 추격기연대 정치상학조

19) 추격기연대 문화부, 「제1련대 각위원 명단」, 조선인민군 제861군부대 문화부, 『잡서류철』.

에는 “군관조 선전원, 하사관조 선전원, 하전사 선전원, 군관 독보원, 하전사 독보원”이 임명되었다.²⁰⁾ 선전원은 북한군에서 ‘군무자들에게 정치담화를 진행하고 정치수준을 제고시키며 부대의 내무질서와 규율강화사업에서 병사·하사관들의 교양자’로 규정되었다.²¹⁾ 따라서 이들은 정치교원과 정치부교원과 함께 정치상학조에 투입되어 교원들의 정치사상교육을 보조했던 것으로 보인다.

정치상학조의 정치교원과 부교원의 본인성분을 보면 노동자가 6명, 빈농(농업 포함)이 6명, 사무원이 2명, 학생이 2명이다. 북한군 병사들은 빈농이 가장 많고 다음은 노동자가 다수이며 사무원과 학생은 극소수였다. 이에 비해 정치교원과 부교원은 상대적으로 노동자·사무원·학생이 많았다. 교원·부교원의 당적을 살펴보면 기록된 총 38명 중에서 노동당원이 32명(84%)이고 무소속이 6명이다. 교원·부교원은 북한군 병사들에 비해 노동당원의 비율이 압도적으로 높았다.

정치교원과 부교원의 학력을 보면 소졸 24명(63%), 중학교 재학·퇴학 8명(중학교 2·3학년 7명, 중퇴 1명, 21%), 중졸 이상 6명(중졸 5명, 정치학교 졸업 1명, 16%)이었다. 북한군 부대 병사들 중에는 국문해득자가 상당수 있었지만, 정치교원과 부교원 중에는 국문해득자가 한명도 없고 중학교 재학 이상의 고학력자도 37%에 달한다. 비행사단은 정치교육을 담당하는 교원들을 노동자·사무원·학생 출신인 고학력자 중에서 선발했음을 알 수 있다. 또한 정치교원과 부교원에 노동당원을 집중적으로 배치함으로써 이들을 통해 교육과정에서 노동당의 정치노선을 군인들에게 이식시켰다.

20) 조선인민군 861군부대 문화부련대장 정중우, 「제2련대 정치교관 및 각종별 문화일꾼 명단에 관하여」(1950.1.28), 조선인민군 제861군부대 문화부, 『잡서류철』.

21) 최주철, 「선전원 수책을 어떻게 리용할것인가」, 민족보위성 문화훈련국, 『조선인민군 선전원수책』 제9호, 민족보위성 문화훈련국, 1950.4.20, 18쪽.

3. 북한 공군의 정치사상교육과 군사교육

그렇다면 북한 공군의 군인들은 구체적으로 어떤 내용을 교육받고 훈련받았을까?²²⁾ 비행사단의 군사교육 내용은 비행사단과 습격기연대의 상학자료를 통해 구체적으로 확인할 수 있다. 먼저 <표 2>의 비행사단 사단장조의 상학과정표를 통해 군사교육의 내용을 확인해 보자.

<표 2> 1950년 3월분 비행사단 사단장조 상학과정표(1950.2.28)²³⁾

No	날짜	시간	과목	상학내용	교재	장소	교관
1	22	8-10	정치	문화부 계획에 의함	제강	사단본부	문화부사단장
		10-12	항공전술	보병사단 방어시 항공대의 보장	제강	사단본부	사단장
		12-14	항공정찰	방어시 항공정찰의 임무	제강	사단본부	사단참모장
		16-18	고사포전술	방어시 고사포 사용법	제강	사단본부	고사포연대장
2	23	8-9	습격기전술	방어시 습격기의 임무	제강	사단본부	습격기연대장
		9-10	추격기전술	방어시 추격기의 임무	제강	사단본부	추격기연대장
		10-12	외국군대연구	미국군대 방어전술에 대하여	제강	사단본부	비행부사단장
		12-14	문건작성법	명령 지령 임무요해 정찰판단 예비결심	제강	사단본부	참모장
		16-18	통신	방어시 통신조직	제강	사단본부	통신과장
3	24	8-10	전술	쌌미날	제강	사단본부	사단장

22) 북한 공군에 입대한 사람들의 전체적인 경력·이력·성분 등은 확인할 수 없지만 공군 지휘부와 연대·대대간부의 경력·이력·성분은 확인되었다. 공군 지휘부는 조선의용군 출신, 일본군 출신, 고려인으로 구성되었고, 연대·대대간부는 일본 육군 소년비행병학교 등 일본군 출신과 평양학원 졸업생 등으로 구성되었다. 김선호, 「한국전쟁 이전 북한 공군 간부의 구성과 정치연합체제의 구축」, 『현대북한 연구』 19권 3호, 북한대학원대학교, 2016, 84~86쪽.

No	날짜	시간	과목	상학내용	교재	장소	교관
		10-12	전술	지도작업	제강	사단본부	사단장
		16-18	전술	지도작업	제강	사단본부	사단장
4	25	8-12	문답	규정	제강	사단본부	참모장
		12-14	총결		제강	사단본부	사단장

〈표 2〉에 기록된 교육일수는 4일뿐이지만 1950년 3월 동안 비행사단 사단장조에서 진행된 교육 전체이다. 특히 이 교육내용은 북한 공군이 이 1개 비행사단만으로 참전했다는 점, 비행사단의 지휘부인 사단장조의 교육내용이라는 점, 개전을 3개월 앞둔 1950년 3월에 실시된 교육이라는 점에서 개전 직전 북한 공군의 전술적 특징과 전술 교육내용을 파악할 수 있기 때문에 중요한 의미가 있다.

이 상학과정표는 비행사단 참모장이 매달 작성해서 사단장에게 비준받은 문서이다. 사단장조는 매달 일상적으로 군사교육을 실시한 것이 아니라 월말에 4일에 걸쳐 집중적으로 군사교육을 실시했음을 알 수 있다. 교육은 아침 8시부터 저녁 6시까지 8시간 동안 진행되었고, 셋째 날과 넷째 날에는 6시간 동안 실시되었다. 사단장조의 조원은 기록되어 있지 않지만, 교관의 구성과 교육장소를 볼 때 사단본부의 군관들을 대상으로 실시된 것으로 보인다. 교관은 습격기의 임무에 대한 교육을 습격기연대장이 맡는 등 교육내용에 맞는 책임자가 담당했다.

주목되는 것은 교육내용이다. 사단장조의 교육내용은 크게 분류해 정치, 전술, 군대연구, 문건작성법, 통신, 문답으로 나눌 수 있다. 총 교육시간은 28시간이었는데 이 중에서 정치·군대연구·

23) 표의 내용은 원문을 그대로 옮긴 것이다. 사단 참모장 김만영, 「〈비〉 3월분사단장조 상학과정표」(1950.2.28), 비행사단 참모부, 「1950年 指令接受綴」.

문건작성법·통신에 대한 교육은 각각 2시간에 불과했다. 28시간 중에서 20시간은 항공전술, 항공정찰, 고사포전술, 습격기전술, 추격기전술 등 전술교육에 집중되었다. 교육내용의 가장 큰 특징은 「방어시 습격기의 임무」 등 대부분의 전술교육이 방어전투를 상정해 실시되었다는 점이다. 이를 통해 볼 때 민족보위성 비행사단은 1950년 3월까지 주로 공격전투가 아니라 방어전투를 중심으로 사단 지휘부에게 전술교육을 실시했다.

그러나 공격전투에 대한 전술교육이 없었던 것은 아니다. 추격기연대 비행사가 필기한 『항공전술』 교범의 내용을 보면 “적 진지 돌파시의 항공대의 작용, 적진지를 돌파시의 각종비행기의 임무, 공격개시전 추격기의 행동, 적방어 돌파에 있어서의 추격기의 동작” 등이 포함되어 있다. 이 교범에는 지상군이 적의 방어선을 돌파할 때 추격기들이 적 항공대의 공격으로부터 아군을 방어하고, 습격기를 호위해 적의 진지를 타격하며, 적의 방어구역을 습격해야 한다고 쓰여 있다.²⁴⁾

『항공전술』을 비롯해 비행사단에서 군관·하사관·전사들에게 가르친 교범들은 모두 소련 공군의 교범을 번역한 것이었다. 민족보위성은 1948년 11월 1일 항공연대가 창설된 직후부터 소련 공군의 교범을 본격적으로 번역해서 배포했다. 1949년 10월에는 이미 『비행기근무규정』을 번역해서 교육하고 있었고, 1950년에는 1949년에 번역·배포한 『비행기기술근무교범』을 개정해서 다시 배포했다.²⁵⁾ 북한은 1948년 2월 8일 ‘조선인민군’ 창설 직후부터 소련군의 군사교리를 정규군의 모델로 설정하고 소련군의 규정·교범을

24) 추격기연대 함봉철, 『항공전술』, 비행사단, 1950.3.7, NARA, RG 242, SA 2009, Box 5, Item 123.

25) 민족보위성, 『비행기근무규정(수기 학습장)』, 평양: 민족보위성, 1949.10, NARA, RG 242, ATIS Enemy Documents, No.201055; 민족보위성 총참모부, 『비행기기술근무교범(1950년도판)』, 평양: 민족보위성 군사출판부, 1950, RG 242, ATIS Enemy Documents, No.200923.

본격적으로 번역했다. 즉 민족보위성은 1948년 9월 이후 공격전에 필요한 지휘관용 전술교범의 번역을 시작으로 1949~1950년에 항공부대·기계화부대 등 공격전에 필수적인 병종부대의 규정과 교범을 집중적으로 번역했다.²⁶⁾ 이를 통해 북한군은 공격형군대로 육성되었다.

다음으로 1950년도 습격기연대의 상학통계표를 통해 비행사단 예하 연대의 정치·군사교육 내용을 확인해보자. 습격기연대의 주제별 교육시간과 참가율을 월별로 정리하면 <표 3>과 같다. 이 중에서 5월의 통계는 5월 15일까지 실시한 결과이다.

<표 3> 습격기연대의 1950년도 상학통계표(1950.5)²⁷⁾

월별	정치		무기		로어		제식		체육	
	시간 (일/시간)	참가율 (%)	시간 (일/시간)	참가율 (%)	시간 (일/시간)	참가율 (%)	시간 (일/시간)	참가율 (%)	시간 (일/시간)	참가율 (%)
1월	17/30	95	12/29	93	2/4	89	0/0	0	0/0	0
2월	12/28	94	14/28	90	4/8	92	0/0	0	2/4	91
3월	13/28	93	15/58	94	6/12	97	4/8	94	7/14	94
4월	12/26	97	7/16	95	5/16	98	2/10	97	2/8	95
5월	8/18	98	2/13	100	2/4	94	1/2	100	0/0	0
합계	62/130	95.4	50/144	94.4	19/44	94	7/20	97	11/26	93.3
전체비율	35.7%		39.6%		12.1%		5.5%		7.1%	

습격기연대의 교육과 훈련 내용은 정치·무기·로어(露語: 러시아어)·제식·체육이었다. 습격기연대가 1950년도 1월부터 5월

26) 김선호, 「북한의 소련군 규정·교범 번역과정 연구(1945~1950)」, 『대동문화연구』 119호, 성균관대 대동문화연구원, 2022, 394~395쪽.

27) 습격기연대, 『제목없음(인민군부대 상학통계)』, 항공사단 습격기연대, 1950.5, NARA, RG 242, SA 2007, Box 8, Item 59.

15일까지 교육에 할애한 시간은 총 364시간이었다. 1월 1일부터 5월 15일까지 일수는 135일인데, 이를 기준으로 했을 때 1일당 교육시간은 약 2시간 40분이다. 북한군의 일과는 식사시간을 제외하고 평균 8시간이었으므로 일과의 33%가 이 교육·훈련에 투입되었다. 나머지 일과는 군사훈련에 사용되었다. 가장 많은 시간을 할애해서 교육한 분야는 39.6%를 차지한 무기부문이었으며, 그 다음 분야는 35.7%를 차지한 정치부문이었다. 이 두 부문이 전체 교육시간의 약 75.3%를 차지하고 있었다.

습격기연대의 정치교육은 1~4월에 많이 실시되었고 무기 교육은 1~3월에 집중적으로 실시되었다. 러시아어 교육은 2~4월에 주로 실시되었으며 제식과 체육 교육은 3~4월에 집중적으로 실시되었다. 정치사상교육은 총 130시간으로 시기에 따라 큰 변화 없이 매달 25~30시간씩 진행되었다. 무기교육은 총 144시간으로 3월에 가장 많이 실시되었다. 이에 비해 체육 교육시간은 5개월 동안 26시간에 불과했으며 더구나 1월과 5월에는 체육 교육이 실시되지 않았다. 제식 교육에 투여된 시간도 20시간에 불과했고 1·2월에는 교육이 진행되지 않았다.

각 주제별 교육시간의 특징을 종합해 보면 비행사단은 군인들에게 지속적으로 정치사상교육을 실시했으며, 개전 3개월 전인 1950년 3월까지 무기교육을 집중적으로 실시했다. 또한 습격기연대는 개전 2개월 전인 4월에 무기·러시아어·제식·체육 교육을 대부분 완료한 상태였다. 따라서 비행사단은 1950년 4월까지 모든 군관·하사관·전사를 대상으로 정치사상교육과 군사학교육 등 이론교육을 완료하고 5월부터 본격적으로 전투훈련을 개시했음을 알 수 있다.

습격기연대의 상학통계표에는 각 주제별 교육내용도 상세히 기록되어 있다. 첫째, 무기교육의 내용을 보면 1950년 1·2월에는

무기(기관총·항공폭탄 등)의 종류·제원·구조·분해조립법·고장종류와 수리법을 교육했고, 2월 말에는 조준사격·폭격훈련에 대해 교육했다. 3월 상반기에는 항공요소(방향·속도·고도·바람)·폭탄투하 계산법·측정법을 교육했고, 하반기에는 대부분 기존에 학습한 내용에 대한 시험·복습에 교육시간을 할애했다. 4월 무기상학시간은 모두 실습으로 채워졌다. 주로 무기의 명칭·작용·분해·조립에 대한 실습이 이루어졌다. 5월 무기상학은 모두 폭탄의 종류·구조·용도·정비계통·신관에 대한 내용이었다.²⁸⁾ 주제별 교육내용을 종합해 보면 습격기연대는 1950년 4월까지 비행기에 탑재된 기관총과 폭탄의 기본개념, 분해조립법, 수리법, 사용법에 대한 교육을 끝마쳤다. 이와 함께 습격기연대에 배치된 무기에 대한 실습교육도 4월까지 모두 완료되었다.

둘째, 습격기연대의 1950년도 정치상학 주제와 일정을 종합적으로 정리하면 <표 4>와 같다.

<표 4> 습격기연대의 1950년도 정치상학 주제와 일정(단위: 시간, 비율: %)²⁹⁾

정치상학 주제	1월	2월	3월	4월	5월	합계	비율
소련에 관한 선전해설	3	12	5	3		23	17.7
맑스레닌주의에 관한 해설			4			4	3.1
김일성의 발언에 대한 해설	4		1			5	3.8
북한정권에 대한 해설	8		1	2		11	8.5
북한 주민들의 투쟁에 관한 선전해설	2	2	2	2		8	6.2
조선인민군에 대한 해설	1					1	0.8
조선로동당에 대한 해설				4		4	3.1
세계공산진영·반공진영에 대한 해설·비판			1	4	5	10	7.7
미국남한정부에 대한 비판		1			5	6	4.6

28) 습격기연대, 『제목없음(인민군부대 상학통계)』.

정치상학 주제	1월	2월	3월	4월	5월	합계	비율
전투준비에 관한 선전					2	2	1.5
기념일에 대한 해설		1		1		2	1.5
복습과 문답	12	12	14	10	6	54	41.5
합계	30	28	28	26	18	130	100

정치상학의 주제를 월별로 비교해 보면 소련에 관한 선전·해설과 북한정권에 대한 해설은 1월부터 4월까지 매달 교육되었다. 그러나 김일성의 발언에 대한 해설은 1~3월까지 매달 진행되다가 4~5월에는 1시간도 진행되지 않았다. 특히 4월에는 그동안 등장하지 않았던 주제, 즉 세계공산진영·반공진영에 대한 해설·비판과 조선로동당에 대한 해설이 정치상학 주제로 등장했다. 또한 5월에는 문답시간을 제외하고 12시간 중 세계공산진영·반공진영에 대한 해설·비판에 5시간, 미국과 남한에 대한 비판에 5시간, 전투준비 선전에 2시간을 할애했다. 이것은 개전을 앞두고 군인들에게 세계정세를 인식시키고 남한에 대한 비판의식을 고취시키기 위한 주제 배치였다. 또한 개전에 앞서 노동당의 선도적 역할과 전투준비의 중요성이 특별히 강조되었다.

셋째, 러시아어교육의 내용을 보면 1월에는 “로어초보” 제6·7과를 학습했다. 2월에는 로어초보 제9·10·11과를 교육했다. 3월에는 로어초보 제11과 해설, 제2과 전투임무, 제3과 회화를 교육하고 제3과 해설을 세 번 반복했다. 4월에는 “읽기와 회화발전(A·B·B·Γ·Д·E)”을 교육했고 5월에는 그동안 배운 내용을 복습했다. 비행사단의 러시아어 교육은 무엇보다 초급단계의 읽기와 회화에 집중되었다. 이처럼 러시아어 교육이 중요했던 이유는 북한 공군이 소련 공군의 군사교리를 도입했기 때문이었다.

29) 습격기연대, 『제목없음(인민군부대 상학통계)』.

이 교육의 목적은 군인들이 소련군의 군사교범과 지도서를 이해할 수 있고 소련 군사고문과 기본적인 의사소통이 가능하도록 만드는 것이었다. 조선인민군총사령부는 항공부대에 소련군 군사교리를 교육하기 위해 이미 1948년 8월 15일에 『로조항공용어사전(露朝航空用語辭典)』을 발간했다. 이 사전에는 소련 공군이 사용하는 총 2,766개의 항공용 군사술어가 수록되어 있었다.³⁰⁾

넷째, 제식교육의 내용을 보면 3월에는 매일 2시간씩 분대 정지간 전환법, 소대대형 정렬법, 행군대형 정렬법, 소대행군대형, 횡대대형 전환법, 행진간 전환법을 교육했다. 4월에는 중대행군대형 정렬법·행진간 전법·전환법과 소대행군대형 정렬법·소대대형을 5시간동안 교육했다. 5월에는 분대횡대 1열횡대·2열횡대 짓는 법을 2시간동안 교육했다.³¹⁾ 다섯째, 체육 교육내용을 보면 2월에는 “기계체조” 제1~4종을 가르쳤고, 3월에는 “기계종합체조” 제5~10종을 교육했으며, 4월에는 기계종합체조 제11~16·12·13·14·16종을 가르쳤다. 제식과 체육은 군인들의 군대생활에 가장 필수적인 과목이다. 습격기연대는 그 중에도 3~4월에 소대·중대의 행군대형과 기계종합체조를 집중적으로 교육함으로써 개전 이후 전선으로 이동하는데 필요한 제식교육과 체력훈련을 끝마쳤다.

이상의 내용을 종합해 보면 비행사단은 1950년 3월 말까지 방어전투를 중심으로 군사교육을 실시했다. 그러나 4월과 5월의 교육내용을 보면 4월부터 공격전투를 염두에 두고 전투의지를 고취시키는 정치사상교육과 실전능력을 향상시키는 군사학교육을 진행했다. 특히 비행사단의 군인들은 개전을 앞두고 남한에 대한 비판의식, 노동당의 선도적 역할, 전투준비의 중요성을 집중적으로

30) 朝鮮人民軍總司令部, 『露朝航空用語辭典』, 朝鮮人民軍總司令部 飛行隊, 1948.8.15, 1~150쪽, NARA, RG 242, SA 2012, Box 5, Item 211.

31) 습격기연대, 『제목없음(인민군부대 상하통계)』.

교육받았다. 그리고 비행사단은 1950년 4월까지 모든 군관·하사관·전사를 대상으로 이론교육과 실습교육을 완료하고 5월부터 본격적으로 전투훈련을 개시했던 것으로 보인다. 따라서 비행사단은 개전하기 2개월 전에 자체적으로 지상에서 실시할 수 있는 전투준비를 완료했다.

4. 북한 공군의 비행사·기술원 양성

북한 공군은 전투를 수행할 수 있는 전력을 갖추기 위해 무엇보다 비행사기술근무원의 양성과 비행훈련에 집중했다. 그러나 병력을 양성하고 비행훈련을 할 수 있는 능력이 부족했기 때문에 소련 군사고문으로부터 도움을 받았다. 비행사단의 전신으로 1948년 11월 1일에 창설된 항공연대에는 본부에 수석군사고문이 있었고 각 대대에는 군사고문이 2명씩 배치되었다. 또한 항공연대에는 비행훈련고문도 있었고 소련군 정비하사관들도 배치되어 항공정비사를 양성했다. 1949년 6월 22일 당시 비행훈련고문은 추마크 소령이었다.³²⁾ 현재까지 자료로 확인되지 않지만 소련 군사고문들은 1949년 12월에 창설된 민족보위성 항공사단(이후 비행사단으로 개칭)에도 배치되어 비행사기술근무원을 양성하고 비행훈련을 가르쳤을 것이다.

북한 공군은 항공전력을 강화하기 위해 정기적으로 비행훈련을 실시했다. 북한 공군의 군사교육과 군사훈련 중에서 가장 중요하게 취급된 것은 바로 비행훈련이었다. 그 이유는 비행훈련의 성과가 전투의 승패와 직결되었기 때문이다. 북한 공군의 비행훈련은

32) 김선호, 앞의 논문, 2012, 277~279쪽.

“연습비행”과 “실지비행”으로 구분된다. 연습비행은 비행사단에 소속된 비행학생(예비비행사)들에게 비행기술을 습득시키기 위해 비행장과 그 인근에서 실시하는 것이며, 실지비행은 부대에 배치된 조종사들에게 비행전술을 습득시키기 위해 현지 상공에서 실시하는 것이다.

북한 공군은 “비행사”와 “기술근무원(技術勤務員)” 등 항공병력을 양성하기 위해 비행사단 안에 훈련부대인 교도연대(教導聯隊)를 설치했다. 교도연대는 제1비행대대, 제2비행대대, 이론학습대대(제3대대)로 편성되었다.³³⁾ 1950년 2월 22일 현재 제1비행대대의 병력은 98명, 제2비행대대의 병력은 96명, 이론학습대대의 병력은 245명(55.8%)이었다.³⁴⁾ 각 대대별 병력을 비교해보면 교도연대는 비행훈련보다 이론학습에 더 치중했던 것으로 보인다. 교도연대의 연대장은 허민국, 참모장은 최희춘, 문화부연대장은 지정심, 작전참모는 강찬도였다. 교원으로는 사격교원, 무전교원, 기상교원, 비행기교원, 발동기교원, 계기교원, 항공력학교원, 수리학교원, 로어교원, 정치지리교원 등이 배치되어 학생들을 교육했다.³⁵⁾ 교도연대는 1949년 12월 18일에 처음으로 비행사와 기술원을 배출했다.³⁶⁾

교도연대의 총병력은 매달 조금씩 변화했다. 1950년 1월 25일에는 군관 92명, 하사관 35명, 병사 312명, 총 429명이었다. 2월 17일에는 군관 98명, 하사관 72명, 병사 307명, 총 477명이었다.

33) 항공사단, 『월말보고서』.

34) 『일보표(교도련대)』(1950.2.22), 비행사단 대열과, 『日報』, 비행사단, 1950.2.28, RG 242, SA 2009, Box 2, Item 117.

35) 교도련대, 『련락병명단』, 항공사단 교도련대, 1950, NARA, RG 242, SA 2009, Box 2, Item 133.

36) 김일성, 「항공대를 확대강화하기 위하여-조선인민군 제867군부대 비행사 및 기술근무원반 졸업식에서 군인들과 한 담화」(1949.12.18), 『김일성전집』 10권, 평양: 조선로동당출판사, 1994, 407쪽.

2월 17일 당시 다른 부대 병력을 살펴보면 추격기연대는 총 237명, 습격기연대는 총 404명이었다.³⁷⁾ 비행사단은 교도연대에 가장 많은 병력을 배치해서 비행사와 기술원을 육성하는데 집중했다. 교도연대의 총병력을 보면 군관·병사계급은 큰 변동이 없음을 비해 개전시기와 가까워지면서 하사관 계급이 2배 이상 확충되었음을 알 수 있다. 이는 중간계급인 하사관층을 두텁게 함으로써 개전 이후 인적 손실에 대비한 것이다.

교도연대 하사관·병사들의 병종별 구성과 인원은 <표 5>와 같다.

<표 5> 교도연대 하사관·병사 병종별 통계표(1950.1.28, 단위: 명)³⁸⁾

직무	비행학생			기술학생			기술원			통신기술원			보병			합계		
	하사관	병사	계	하사관	병사	계	하사관	병사	계	하사관	병사	계	하사관	병사	계	하사관	병사	계
정수	0	196	196	0	180	180	100	0	100	0	0	0	13	0	13	113	376	489
현수	34	179	213		127	127							2	7	9	36	313	349
부족	+34	-17	+17		53	53	100	0	100				11	+7	4	77	63	140

위 표의 편제정원(정수)을 보면 북한 공군은 비행학생과 기술학생을 모두 병사계급에서 충원할 계획이었고 기술원을 모두 하사관계급에서 충원할 계획이었다. 기술원은 모두 하사관계급으로 구성되었다. 그런데 1950년에 들어서 비행학생의 편제정원에 없는 34명을 하사관계급에서 새로 충원했다. 당시 병사계급의 비행학생은 17명이 부족한 상황이었다. 북한 공군은 병사계급에서 비행학생의

37) 「人員統計表」(1950.1.25); 「人員統計表」(1950.2.17), 비행사단 대열과, 『日報』.

38) 「하병사 병종별 통계표」(1950.1.28), 비행사단 대열과, 『日報』.

편제정원을 충원할 수 없는 상황이 발생하자, 상대적으로 부대경험이 풍부한 하사관계급에서 비행학생을 충원했다. 북한 공군은 교도연대를 통해 1950년 1월 28일까지 하사관·병사계급에서 213명을 비행사로 육성하고 있었고 127명을 기술원으로 육성하고 있었음을 알 수 있다.

비행사단의 추격기연대가 1개 연대로 지속되었음에 비해 습격기연대는 1950년 1월에 “습격기1연대”와 “습격기2연대”로 증편되었다.³⁹⁾ 1950년 6월 25일 개전 당시 비행사단이 보유한 비행기는 총 226대였는데 이 중에서 추격기는 84대, 습격기는 113대, 기타는 29대였다.⁴⁰⁾ 추격기(YAK-9)는 1인승이고 습격기(IL-10)는 2인승이었다.⁴¹⁾ 따라서 개전 당시 비행기를 운용하기 위해 필요한 비행사는 총 339명이었다. 비행사단은 1월 말까지 비행학생 중 병사계급의 편제정원에서 17명이 부족한 상태였다. 또한 개전 당시 필요한 비행사수를 감안하면 1950년 1월 28일 당시에도 여전히 126명이 부족한 상태였다.

비행사단이 육성하고 있던 비행사와 기술원의 전체적인 현황은 <표 6>의 교도연대 병종별 통계표를 통해 자세히 확인할 수 있다.

39) 「간부부족 병종별 통계표」(1950.1.28), 비행사단 대열과, 『日報』.

40) 소련군 총참모부 작전총국, 「1950년 6월 25일 현재 조선인민군과 남조선 국군의 전력 현황」(1951.12.3), 국사편찬위원회 번역, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950~1953년』, 과천: 국사편찬위원회, 2006, 60쪽. 한편 소련 국방성이 펴낸 자료에는 비행사단이 보유한 비행기가 239대로 서술되어 있다. 1951년에 생산된 소련군 자료의 통계가 보다 정확하다고 판단된다. 소련 국방성 편, 앞의 책, 2023, 14쪽.

41) 윤시원, 『6·25전쟁 주요무기』Ⅱ(공산군편), 국방부 군사편찬연구소, 2021, 272; 281쪽.

〈표 6〉 교도연대 병종별 통계표(1950.2.1)⁴²⁾

직위	군관						하사관					병사					계
	비행사	기술	후방	참모	문화	통신	비행 학생	기술 학생	기술 원	통신 기술원	보병	비행 학생	기술 학생	기술 원	통신 기술원	보병	
인원	11명	65명		4명	4명		34명				2명	179명	127명			7명	
합계	84명						36명					313명					433명
비율	19.4%						8.3%					72.3%					100%

교도연대의 군관은 13.1%(11명)가 비행사로서 비행교관으로 근무했으며 77.4%(65명)가 기술교관으로 근무했다. 교도연대의 하사관은 94.4%가 비행학생으로 활동했다. 병사는 57.2%가 비행학생이었고 40.6%가 기술학생이었다. 1950년 2월 1일 현재 예비비행사인 비행학생을 포함한 비행사는 224명, 예비기술원인 기술학생을 포함한 기술원은 192명이었다. 비행학생과 기술학생의 현원은 앞의 〈표 5〉에 있는 1950년 1월 28일 당시 현원과 동일하다. 〈표 6〉의 통계표에는 2월 1일 당시 군관계급의 비행사 11명과 기술군관 65명이 추가되었다.

그렇다면 1949년부터 1950년까지 교도연대의 이론교육과 비행 훈련을 통해 양성된 병력은 실제 몇 명이었을까? 교도연대의 병력 양성 현황을 가장 정확히 알 수 있는 통계는 1950년 2월 10일자 「기술인원 훈련에 대한 조사표」이다. 교도연대를 통해 1949년에 훈련된 총병력은 290명이었고 1950년에 훈련된 총병력은 337명이었다. 구체적인 내용은 〈표 7〉과 같다.

42) 「하행사 병종별 통계표」(1950.1.28), 비행사단 대열과, 『日報』.

〈표 7〉 기술인원 훈련에 대한 조사표(1950.2.10)⁴³⁾

병종별	1949년도에 훈련된 인원	1950년도에 훈련된 인원	비고	합계
비행학생	76명	209명	118명 / 91명	285명
비행기관	79명	62명		141명
무기기관수	80명	25명		105명
라디오계기 기관수 및 전정기	55명	41명		96명
계	290명	337명		627명

교도연대에서 양성된 병력을 보면 1949년에 1년간 양성된 총병력이 290명이며, 1950년 1월 1일부터 2월 10일까지 40일 동안 양성된 총병력은 337명이다. 물론 1950년도 양성 인원 중 상당수는 1949년부터 교도연대에서 훈련받은 인원이었을 것이다. 하지만 교도연대의 훈련인원과 훈련프로그램이 1950년에 들어서 급격히 확대되었음은 틀림없는 사실이다. 1950년 2월 10일까지 훈련을 완료한 비행학생은 285명이며 기술원은 342명이다. 비고에 기록된 인원을 합하면 209명이므로 이는 1950년도 비행학생 훈련인원을 기종별로 나눈 것으로 보인다. 209명의 비행학생 중에 습격기 비행사는 118명, 추격기 비행사는 91명으로 추정된다. 〈표 6〉에서 2월 1일 당시 군관계급의 비행사는 11명이었다. 따라서 2월 10일 현재 비행학생을 포함한 비행사단의 전체 비행사는 296명이었다.

각 직무별 양성 인원을 연도별로 비교해 보면 비행·무기·라디오 계기·전정기기관수 등 기술원의 양성인원은 1950년도에 들어서 214명에서 128명으로 줄어들었음에 비해, 비행학생의 양성인원은 1950년도에 들어서 76명에서 209명으로 2.8배나 급증했다. 이들이 1949년부터 항공연대 교도대대에서 훈련받았음을 감안한다면 북한 지도부는 1948년 11월 1일에 항공연대를 창설할 당시부터

43) 「기술인원 훈련에 대한 조사표」(1950.2.10), 비행사단 대열과, 『日報』.

1950년 2월까지 약 280명 이상의 비행사를 양성하려고 계획했을 것이다. 따라서 교도연대의 1950년도 핵심사업은 비행사 양성사업이었다.

북한 공군의 비행사 양성계획이 1950년에 들어서 급속히 성과를 보인 이유는 교도연대의 무기 배정과 관련 있다. 항공연대의 전신인 항공대대는 1948년 10월까지 남한에서 월북한 L-4기 1대와 소련군에서 인계받은 PO-2 연습기 1대로 비행훈련을 실시했다. 그리고 항공연대는 1948년 12월 말부터 소련군으로부터 인계받은 비행기로 평양비행장에서 비행훈련을 실시했다. 그런데 북한 공군의 전력은 1949년 3월 17일 「조·소경제문화협정」이 체결된 다음부터 비약적으로 발전했다.⁴⁴⁾ 북한 정부는 1949년 3월에서부터 IL-10 전폭기와 YAK-9 전투기 약 30대를 도입했다. 그리고 YAK-18기 교육요원 40명을 소련에 파견했다.⁴⁵⁾ 그 결과 북한 공군은 1949년 8월 1일 현재 추격기(YAK-9기) 24대, 습격기(IL-10기) 24대, 훈련·전투 겸용 비행기(추격연습기·습격연습기, UYAK·UIL기) 18대, 연습기(YAK-18기) 8대 등 총 74대를 보유하게 되었다.⁴⁶⁾

6·25전쟁 개전 당시 북한 공군의 비행기는 크게 나누어 추격전투기(YAK-9기), 습격전투기(IL-10기), 추격연습기(YAK-8기·YAK-9V기·YAK-11기·YAK-18기: 통칭 UYAK기), 습격연습기(UIL-10기), 연습기(C-4기·PO-2기·UT-2기)로 구분할 수 있다. 추격전투기는 미군·국군의 전투기에 해당하며 습격전투기는 전폭기에 해당한다. 이 중에서 습격전투기(IL-10기)·습격연습기(UIL

44) 金日成, 『조국의 통일독립과 민주화를 위하여』 2권, 평양: 국립인민출판사, 1949, 349쪽.

45) 국방부 전사편찬위원회, 앞의 책, 1967, 698~699쪽.

46) 「조선민주주의인민공화국 주재 소련대사가 소련 내각회의 의장에게 보낸 보고」 (1949.9.15), 국사편찬위원회 번역, 앞의 책, 2006, 42쪽.

기)·추격연습기(YAK-11기·YAK-18기)는 2인승이며 나머지는 모두 1인승이다.

제2차 세계대전 당시 야크기(야코블레프기: ЯК(YAK), Яковлев)는 소련의 주력 전투기였고, 일류신기(Ил(IL), Ильюшин)는 소련의 주력 지상공격기였다. 연습기 중에서 С-4기와 РО-2기(폴리카르포프기: По-2, Поликарпов)는 복엽기(複葉機)로서 초급연습기이며, UT-2기는 단엽기(單葉機)로서 고급연습기이다.⁴⁷⁾ 이 UT-2기를 개량해서 발전시킨 모델이 고급연습기인 YAK-18기였다.

북한 공군은 1950년 1월 3일 현재 총 75대의 비행기를 보유하고 있었는데 이중에서 “추격전투기”는 24대, “습격전투기”는 24대, “추격연습기”는 9대, “습격연습기”는 9대, “연습기”는 9대였다.⁴⁸⁾ 이중에서 추격연습기는 추격기연대에, 습격연습기는 습격기연대에, 연습기는 교도연대에 각각 배속되었다. 그리고 교도연대는 1950년 2월 17일자로 습격기연대에서 새로 9대의 비행기와 연습기를 인수했다.⁴⁹⁾

1950년 2월 10일 현재 비행사단이 보유하고 있던 비행기는 모두 82대였는데 이 중에서 전투기가 46대, 전투연습기가 14대, 연습기가 22대였다.⁵⁰⁾ 그런데 2월 10일 당시에 비행학생은 285명이었고 교도연대에 배치된 연습기는 22대였다. 따라서 교도연대의 비행학생들은 주말을 포함해 13일에 한번 꼴로 실제 비행기에 탑승해서 비행훈련을 실시할 수 있었다. 따라서 교도연대가 전체 병력의 55.8%를 2개 비행대대가 아니라 이론학습대대에 편성한

47) 윤시원, 앞의 책, 2021, 270~290쪽.

48) 제855군부대, 「일보표」(1950.1.3), 비행사단 대열과, 『日報』.

49) 제861군부대 대열과 서기 박창용, 「일보표(습격기연대)」(1950.2.17), 비행사단 대열과, 『日報』.

50) 제855군부대, 「일보표」(1950.2.10), 비행사단 대열과, 『日報』.

이유는 이론교육의 중요성과 함께 비행훈련을 실시할 수 있는 연습기가 부족했기 때문이었다.

그렇다면 비행학생들의 실제 비행훈련과정은 어떻게 진행되었을까? 북한 공군의 비행학생들은 1950년에 들어서 소련제 연습기가 도입됨에 따라 “연습비행”을 통해 비행기술을 습득할 수 있었다. 연습비행은 소련제 연습기 “Y T-2”(UT-2)기로 실시했으며, 연습비행의 종류는 ‘지상준비(학습), 동승비행훈련, 단독비행훈련, 검열비행’으로 구분되었다. 연습비행의 순서는 다음과 같다. 첫째, Y T-2(UT-2)기로 동승비행훈련을 실시했다. 먼저 비행 전후 동작절차, 수평·상승·하강비행, 이륙, 90°선회, 직각항로비행 등에 대한 지상교육을 실시했다. 그 이후 직각항로 견습비행, 90°선회비행, 이륙·착륙기술을 훈련했다. 둘째, 동승비행을 통해 2구(具)착륙법과 착륙목측법(目測法)을 훈련했다.

셋째, 단독비행 전에 직각항로의 비행기술을 교육했다. 이 훈련에서는 불시착했을 때 비행장과 착륙장 순회기술, 측풍때 비행·이착륙방법, 정지된 프로펠러로 목측하는 방법, 속도계·고도계·회전계를 보지 않고 비행하는 방법 등을 가르쳤다. 넷째, 공중구역과 직각항로에서 실제로 단독비행훈련을 실시했다. 이 훈련에서는 직각항로 단독비행과, 공중구역에서 경사 30°·60°선회, 8자형 선회, 전후선회, 반전, 50°급강하, 나선강하, 사강을 실시했다. 다섯째, Y T-2(UT-2)기로 편대비행을 실시했다. 편대비행은 중대 단위 검열시험비행과 비행기 2대의 단독편대비행로 나누어 실시했다.⁵¹⁾

1950년에 1개월 동안 비행학생들의 연습비행에 소요된 총시간은 102시간이었다. 이 중에서 72시간(70.6%)은 지상준비(학습)에

51) 비행사단, 『練習飛行順序』, 비행사단, 1950, NARA, RG 242, SA 2009, Box 4, Item 138.2.

소요되었다. 동승비행은 65회가 실시되었는데 소요된 시간은 13시간 12분이었다. 단독비행은 58회가 실시되었고 소요된 시간은 10시간 16분이었다. 검열비행은 20회가 실시되었으며 소요된 시간은 6시간 32분이었다. 동승비행과 단독비행을 포함해서 비행학생들이 비행훈련과정에서 한 달 동안 비행한 횟수는 123회였지만 비행한 시간은 23시간 28분(총 1,408분)에 불과했다.⁵²⁾ 비행훈련 1회당 비행시간은 겨우 11분 26초였다.

1950년 2월 22일 당시 교도연대의 비행학생은 제1비행대대 98명, 제2비행대대 96명으로 총 194명이었다.⁵³⁾ 따라서 한 달 동안 비행학생 1명이 실제로 비행기를 타고 훈련을 실시한 시간은 7분 15초에 불과했다. 이 시간은 공중에서 편대비행이나 폭격훈련을 실시하기에 턱없이 부족한 시간이었다. 그러므로 교도연대의 비행학생들은 1950년 1월까지 대부분 이륙·착륙훈련만 받았던 것으로 보인다.

그러나 교도연대는 1950년 1월에 비행학생들의 비행능력을 급속히 향상시킬 수 있는 훈련계획을 새로 수립했다. 즉 2월 중에 제1비행대대와 제2비행대대의 학생들에게 YAK-18기 동승비행훈련을 대대당 평균 55회씩 실시하는 계획을 수립했다. 이를 통해 비행학생들이 단독비행을 할 수 있게 만들 계획이었다. 동승비행 훈련은 1월 25일 현재 평균 50회씩 실시되었다. 그 결과 비행학생들은 모두 단독으로 공중비행과 이착륙을 할 수 있는 비행능력을 보유하게 되었고 그 중에서 29명은 이미 실제로 단독비행을 완료했다.⁵⁴⁾ 따라서 교도연대의 비행학생들은 1~2월에 집중적으로 실시된 동승비행훈련을 통해 기본적인 비행능력을 보유하게 되었다.

52) 비행사단, 『練習飛行順序』.

53) 「일보표(교도연대)」(1950.2.22), 비행사단 대열과, 『日報』.

54) 항공사단, 『월말보고서』.

5. 북한 공군의 비행훈련 실태와 전투력

북한 공군의 추격기연대와 습격기연대는 교도연대와 다른 방식으로 비행훈련을 실시했다. 무엇보다 2개 연대는 전투부대였기 때문에 “연습비행”이 아니라 “실지비행훈련”을 통해 비행사들의 전투력을 강화했다. 실지비행훈련은 비행장이 아니라 비행기에 직접 탑승해 현지 상공에서 실시한 비행훈련을 뜻한다. 추격기연대는 1950년 2월까지 실지비행훈련을 비교적 많이 실시했다. 훈련결과 추격기연대 제1조에 속한 비행사들은 전투기로 “2대 대형비행”을 능숙하게 할 수 있게 되었다. 그리고 제2조 비행사들은 “단독비행”을 할 수 있게 되었고 제3조 비행사들은 “YAK-18연대”로서 단독비행을 완료했다.

반면에 습격기연대는 1950년 2월부터 실지비행훈련을 거의 실시하지 못했다. 그 이유는 습격기연대가 주둔한 함흥지방에 눈이 많이 왔기 때문이었다. 습격기연대는 이를 만회하기 위해 추격기연대보다 지상에서 실시하는 이론교육에 집중했다. 습격기연대 비행사조는 2월 동안 항법·항공전술·항공사격·실탄사격·러시아어 등에 관한 이론교육을 계획보다 초과해서 실시했고, 기수조는 연료·활유·냉각·액체에 대한 이론교육을 초과 실시했다. 또한 정비원조는 비행기 이론학 교육을 초과 실시했으며, 무기조·무기기수조와 전정기조도 이론교육을 모두 초과해서 실시했다.⁵⁵⁾ 습격기연대는 1950년 2월까지 추격기연대보다 이론교육을 더 많이 실시했지만 비행훈련을 거의 실시하지 못했다. 따라서 습격기연대의 실전능력

55) 항공사단, 『월말보고서』.

은 추격기연대보다 떨어졌다.

북한 공군 전투부대의 비행훈련 현황과 성과는 각 비행사들에게 지급된 『개인비행수첩』을 통해 구체적으로 확인할 수 있다. 북한 공군의 규정에 따르면 비행수첩은 “조선인민군 항공군의 공중근무원의 비행훈련·전투훈련·전투동작을 평가하기 위한 문건”이다. 「비행수첩에 관한 규측」을 보면 “비행수첩은 조선인민군 항공군 중에서 실제 비행근무자들에게만 지급되었으며, 수첩은 항공군의 비행학원·학교에서 실질적으로 공중근무를 시작하는 시기부터 사용”했다. 비행수첩에는 10개 사항이 기록되었는데 이는 전 이력, 1년간의 비행총계, 전투기술기록(비행일지, 비행내용, 전투훈련), 전투공작(전투일지), 비행사고, 낙하산 강하, 조종기술의 검열란, 비행공작·서류검열 기입란, 비행수첩소유자의 검사기입란이다.⁵⁶⁾

비행사들의 『개인비행수첩』을 통해 전투부대의 비행훈련 내용을 확인해 보자. <표 8>은 1948년부터 1950년 6월까지 실시된 비행사단의 비행사별 비행훈련 통계표이다.

<표 8> 비행사단의 비행훈련통계(1948.1~1950.6)⁵⁷⁾

이름	훈련 기종	1948		1949		1950.1		1950.2		1950.3		1950.4		1950.5		1950.6		합계			
		횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간		
서주필	PO-2					158	19:58	47	19:01	215	32:32	137	17:22	177	27:53	132	20:04	2,750	350:33		
	YAK-11																				
	YAK-18	없음	없음	1,884	213:43	리차록, 항로비행, 대형	리차록, 명목	리차록, 항법, 항로, 편대, 대형, 공중구역, 특수	리차록, 편대, 시험, 특수	리차록, 사격, 편대, 항로	리차록, 편대리차록, 편대, 항로, 사격										
	YAK-9M																				
YAK-9P																					
YAK-9V																					

56) 제855군부대, 「비행수첩에 관한 규측」, 『<비밀> 개인비행수첩(박경옥)』, 제855군부대, 1950, NARA, RG 242, SA 2007, Box 8, Item 13A.

57) 제855군부대, 『개인비행수첩(서주필)』, 제855군부대, 1950, NARA, RG 242, ATIS Enemy Documents, No.200786; 제855군부대, 『개인비행수첩(최현옥)』, 제855군부대, 1950, NARA, RG 242, SA 2007, Box 8, Item 13E; 제855군부대, 『개인비행수첩(박경옥)』, 제855군부대, 1950, NARA, RG 242, SA 2007,

이름	훈련 기종	1948		1949		1950.1		1950.2		1950.3		1950.4		1950.5		1950.6		합계	
		횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간	횟수	시간
최현옥	PO-2 C-4 YAK-8 YAK-18 UUL-10 IL-10	76	7:2	1,238	194:23	63	12:52	35	14:02	111	2:28	112	18:42	90	23:33	없음	없음	1,725	292:42
	대지사격 강하목적 항법			항법		항법		대지사격, 강하목적											
박경옥	YAK-11 YAK-18 YAK-9M YAK-9V	없음	없음	없음	없음	205	30:34	96	21:29	273	34:15	280	32:20	201	29:06	62	5:37	1,117	153:21
정규성	PO-2 YAK-11 YAK-18 YAK-9M YAK-9P YAK-9V	없음	없음	309	44:53	없음	없음	없음	없음	25	20:33	45	4:33	29	6:47	24	6:10	442	82:56
엄용남	PO-2 YAK-11 YAK-18 YAK-9M YAK-9P YAK-9V	없음	없음	672	68:19	66	16:42	33	8:30	36	9:21	30	6:7	37	13:19	10	3:43	884	135:51
	리차록, 축풍이차록, 대형			리차록, 특수비행, 대형, 공중구역		리차록, 시격등승, 대형비행, 시함비행, 공중구역, 사격		직각항로, 시함비행, 대형비행, 항법											
김기옥	PO-2 YAK-11 YAK-18 YAK-9M YAK-9P YAK-9V	없음	없음	951	136:12	85	21:15	42	10:52	30	6:31	27	5:16	74	14:3	50	7:47	1,259	201:56
	리차록, 계기비행, 운중비행, 편대기동, 대형기동			리차록, 대형비행, 공중조작, 협동동작, 편대기동, 대형기동		리차록, 대형, 대지사격연습, 사격등승, 후좌석, 공중구역, 사격		리차록, 대형, 후좌석, 직각항로, 후석교관, 사격, 항법											
합계		76	7:2	2,861	443:37	577	101:21	253	73:54	690	125:20	631	84:20	608	114:41	278	43:21		
연도별 합계		• 1948년 : 76회, 7시간 2분 • 1949년 : 4,745회, 657시간 20분 • 1950년 1-6월 : 3,037회, 542시간 57분																	

Box 8, Item 13A; 제855군부대, 『개인비행수첩(정규성)』, 제855군부대, 1950, NARA, RG 242, SA 2007, Box 8, Item 13B; 제855군부대, 『개인비행수첩(엄용남)』, 제855군부대, 1950, NARA, RG 242, SA 2007, Box 8, Item 13C; 제855군부대, 『개인비행수첩(김기옥)』, 제855군부대, 1950, NARA, RG 242, SA 2007, Box 8, Item 13D.

이 비행훈련통계는 각 비행사들의 『개인비행수첩』에 기록되어 있는 것이다. 앞의 표에 등장하는 서주필은 추격기연대장이고 최현옥(崔賢玉)은 습격기연대장이다. 박경옥(朴敬玉)은 추격기연대 제2대대장이며 정규성은 추격기연대 제1대대 제1중대 책임비행사이다. 엄용남은 추격기연대 제2대대 제2중대장이고 김기옥은 추격기연대 제2대대 제3중대장이다.⁵⁸⁾ 이들 외에도 비행사단에는 많은 비행사들이 근무했지만 현재까지 상세한 비행훈련통계를 확인할 수 있는 비행사는 위의 6명밖에 없다.

이들의 비행훈련통계를 시기별로 보면 몇 가지 특징이 나타난다. 1948년에 비행훈련을 받은 비행사는 습격기연대장 최현옥뿐이다. 이것은 최현옥이 1948년부터 비행사단의 전신인 항공연대에서 습격기대대장으로 활동했기 때문이다. 또한 최현옥은 1950년 6월부터 비행훈련을 받지 않았는데 이는 습격기연대장으로써 전쟁을 앞두고 실무를 처리하기 위해 지상근무에 집중한 것으로 보인다. 서주필도 최현옥과 함께 항공연대에서 제4대대장(교도대대장)으로 근무했지만, 그는 훈련부대인 교도대대를 맡았기 때문에 비행훈련통계가 기록되지 않은 것으로 보인다.⁵⁹⁾ 박경옥은 1950년 1월부터 비행훈련 기록이 있는데 이는 그가 항공사단에 늦게 입대했기 때문일 것이다. 정규성은 1950년 1~2월의 비행훈련 기록이 없다. 그는 다른 보직에 발령받았거나 비행기가 부족해 훈련하지 못했을 것이다.

6명의 비행훈련통계를 연도별로 보면 1948년에는 비행훈련이 거의 실시되지 못했다. 항공연대는 1948년 11월 1일에 창설되었으므로 창설 직후에는 연대장급 정도만 비행훈련을 실시했음을 알

58) 추격기연대, 『<극비> 연대간부명단』, 추격기연대, 1950.1.1, NARA, RG 242, SA 2010, Box 2, Item 47.4; 제855군부대, 『개인비행수첩(최현옥)』, 제855군부대, 1950.

59) 김선호, 앞의 논문, 2016, 60~64쪽.

수 있다. 비행훈련은 1949년부터 본격적으로 시작되었다. 1949년 1년간 비행훈련은 비행사 1인당 572회, 88시간 43분 동안 실시되었다. 1950년 1~6월까지 비행훈련은 비행사 1인당 434회, 81시간 13분 동안 실시되었다. 항공사단은 1949년 12월에 창설되었는데 항공사단이 창설되기 이전부터 비행사들에 대한 비행훈련이 상당히 많이 진행되었음을 알 수 있다. 1949년과 1950년 비행훈련기록을 비교해보면 1950년에 6개월 동안 훈련한 시간이 1949년에 1년 동안 훈련한 시간에 거의 육박하고 있음을 알 수 있다. 개전을 앞두고 비행훈련시간을 1949년도의 두 배 수준으로 늘렸던 것이다.

비행훈련기록을 개인별로 살펴보자. 비행훈련시간을 살펴보면 서주필은 약 350시간, 최현옥은 약 293시간, 박경옥은 약 153시간, 정규성은 약 83시간, 엄용남은 약 136시간, 김기옥은 약 202시간 동안 비행훈련을 받았다. 6명 중에서 서주필이 가장 오랫동안 비행훈련을 받았다. 반면에 습격기연대장 최현옥은 1948년부터 비행훈련기록이 있었지만 서주필보다 비행시간이 57시간이나 적다. 이것은 추격기연대가 습격기연대보다 비행훈련을 더 많이 실시했다는 사실을 보여준다. 앞에서 확인했듯 습격기연대는 1950년 2월부터 주둔지에 계속 내린 폭설 때문에 실지비행훈련을 거의 실시하지 못했는데 비행훈련통계에 그 결과가 반영된 것이다.

추격기연대 제2대대장 박경옥의 비행시간은 추격기연대 제2대대 제3중대장 김기옥의 비행시간보다 적었다. 이것은 박경옥의 비행기록이 1950년도만 기록되어 있기 때문이다. 1950년 1~6월 동안의 비행시간만 비교한다면 박경옥의 비행시간은 153시간으로 제3중대장 김기옥이 비행한 66시간의 2배가 넘는다. 중대장들의 비행시간은 엄용남이 136시간이었고 김기옥이 202시간이었다. 따

라서 박경옥 등 대대장들이 1949년부터 1950년까지 훈련받은 비행시간은 200시간을 충분히 넘었을 것이다.

추격기연대 제2대대 제2중대장 엄용남과 제3중대장 김기옥의 비행시간을 종합해보면 중대장들은 1949년부터 1950년 6월까지 평균 170시간 정도 비행훈련을 받았다. 그리고 추격기연대 제1대대 제1중대 책임비행사 정규성은 1949년부터 1950년 6월까지 약 83시간동안 비행훈련을 받았다. 일반 비행사들은 책임비행사보다 비행시간이 적었을 것이다. 따라서 전투부대 비행사들이 1949년 1월부터 1950년 6월까지 실시한 비행훈련시간을 정리해보면 연대장은 290~350시간, 대대장은 200~250시간, 중대장은 135~200시간, 책임비행사는 80시간 정도 비행훈련을 받았을 것으로 추정된다.

그런데 북한 공군 비행사들의 비행훈련시간은 공중비행, 편대비행, 공중전술을 능숙히 수행하기에 턱없이 부족했다. 하지만 이들의 비행훈련시간은 국군 조종사들에 비하면 상당히 많은 것이었다. 6·25전쟁에 참전한 국군 조종사들의 비행훈련시간은 20~30시간에 불과했다. 게다가 국군 조종사들은 1949년까지 L-4연락기와 L-5연락기로 훈련했고, 1950년 3월 중순에서야 캐나다에서 구입한 T-6정찰기 10대로 훈련을 시작했다. 이들은 훈련기와 정찰기로 훈련했을 뿐 북한 공군 비행사들처럼 전투기나 전폭기로 훈련받지 못했다. 더구나 국군에 있던 일본 육군소년비행병학교(이하 소비) 15기 을(乙) 출신들은 T-6정찰기로 훈련받지 못했다.⁶⁰⁾ 이에 비해 습격기연대장 최현옥 등 북한 공군에 있던 소비 15기 을 출신들은 중대장급 이상의 직급을 달고 야크(YAK) 기종으로 비행훈련을 받고 있었다.

60) 윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 서울: 황금알, 2010, 111~112; 145쪽. 윤응렬은 소비 15기 을 출신이다.

한편 북한 공군 비행사들은 1948년부터 다양한 종류의 소련 비행기를 탑승하면서 조종능력을 향상시켰다. 이들의 탑승 기종을 보면 훈련기는 PO-2 훈련기, C-4 훈련기, YAK-8 실험기, YAK-9V 복좌식훈련기(YAK-9M의 훈련기), YAK-11 훈련기, YAK-18 훈련기를 탑승했다. 전투기는 YAK-9M 전투기(추격기)와 YAK-9P 전투기(추격기)를 탑승했으며, 전폭기는 UIL-10 전투·훈련 겸용기와 IL-10 전폭기(습격기)를 주로 탑승했다. 이들이 탑승한 기종은 훈련기 7종(UIL-10기 포함), 전투기 2종, 전폭기 1종이며, 훈련기 7종 중 4종은 야크(YAK) 기종이었다.

훈련 기종을 연도별로 살펴보면 1948년에는 PO-2훈련기와 C-4훈련기 등 훈련기만으로 비행훈련을 실시했다. 1949년에는 주로 PO-2 훈련기, YAK-9V 복좌식훈련기, YAK-18 훈련기로 비행훈련을 실시했다. 1950년에는 YAK-9V 복좌식훈련기, YAK-11 훈련기, YAK-18 훈련기, YAK-9M 전투기, YAK-9P 전투기로 비행훈련을 실시했다. 1950년의 훈련내용이 1949년과 다른 점은 PO-2훈련기 비행훈련이 없어졌고 야크(YAK) 기종의 훈련기에 대한 비행훈련이 강화되었다는 점이다. 그리고 1950년에 들어서 YAK-9M 전투기와 YAK-9P 전투기에 대한 비행훈련이 처음으로 실시되었다.

그런데 습격기연대장 최현옥의 비행훈련 내용은 다른 비행사들과 다르다. 그는 1949년에 PO-2 훈련기, C-4 훈련기, YAK-18 훈련기, UIL-10 전투·훈련 겸용기, IL-10 전폭기로 비행훈련을 실시했다. 1950년에는 YAK-8 실험기, YAK-18 훈련기, UIL-10기, IL-10 전폭기를 번갈아 타면서 훈련했다. 그는 습격기연대장이었기 때문에 다른 비행사들과 달리 야크 기종의 전투기에 대한 비행훈련을 받지 않았고, 대신에 UIL-10 전투·훈련 겸용기, IL-10 전폭기 등 일류신(IL) 기종에 대한 비행훈련을 받았던

것이다.

특히 최현옥은 1950년 4월부터 YAK-18 훈련기, UIL-10기, IL-10 전폭기를 집중적으로 훈련받았다. 그 이유는 개전을 앞두고 습격기인 일류신 기종에 대한 비행훈련이 절대적으로 필요했기 때문이었다. 또한 그는 전쟁수행 중 야크(YAK)기를 타야 하는 비상상황에 대비하기 위해 YAK-18 훈련기를 통해 야크 기종에 대한 비행훈련도 동시에 받았다. 반면에 추격기연대장 서주필을 비롯해 추격기연대의 비행사들은 일류신 기종에 대한 비행훈련을 한 번도 받지 않았다. 따라서 북한 공군은 추격기 비행사를 대체할 수 있는 군관급 비행사는 있었지만, 습격기 비행사를 대체할 수 있는 군관급 비행사는 없었다.

북한 공군 비행사들의 『개인비행수첩』에는 비행훈련의 내용도 상세히 기록되어 있다. 습격기연대장 최현옥의 「전투기술기록」에는 1949년 5월 6일부터 1950년 3월 21일까지 총 30회의 훈련내용이 기록되어 있다. 그가 수행한 훈련은 공중사격, 폭격, 항법 훈련이었다. 공중사격훈련은 대지사격과, 공중사격 중에 대지사격훈련만 실시했다. 폭격은 급강하폭격·강하폭격·수평폭격 중에 30° 강하폭격만 실시했다. 또한 훈련항목에는 공중전투훈련도 있었지만 한 번도 실시하지 않았다. 항법훈련 결과를 보면 1회당 비행거리는 148~173km였으며, 1회당 비행시간은 40분에서 1시간 15분 사이였다.⁶¹⁾ 최현옥의 훈련기록을 볼 때 습격기연대의 비행사들은 대지사격훈련과 강하폭격훈련만 실시했으며, 공중사격과 공중전투훈련 등 공중전에 필요한 비행훈련을 실시하지 않았다.

최현옥의 「조종기술검열란」에는 비행부사단장 리활(李濶)이 훈련내용을 검열한 기록이 적혀있다. 리활은 최현옥의 UIL-10기 사용법·발동기구조·비행규정·비행훈련교범을 검열하고 모두 5점 만점

61) 제855군부대, 「전투기술기록」, 『개인비행수첩(최현옥)』.

을 주었다. 그는 검열란에 “우일-10 동승비행 허가한다”라고 기술했다. 또한 최현옥의 YAK-18 훈련기 사용법·비행기구조학·발공기구조학·비행규정·비행훈련교범을 검열하고 모두 ‘우’점을 주었다. 그는 검열란에 “비행기 야-크 18 동승비행 허가한다”라고 썼다. 또한 리활은 1950년 5월 6일에는 최현옥이 조종하는 UIL-10기에 동승해서 조종기술을 검열했다. 그는 이륙, 난선회, 급선회, 전투선회, 폭격, 사격, 목측(目測), 착륙, 지상유도 조종기술을 검열한 후 모든 항목에서 5점 만점을 주었다. 리활은 최종 의견란에 “전투비행 가능함을 증명한다”라고 썼다.⁶²⁾

비행사단은 습격기연대장의 경우에도 지상검열과 동승비행을 통해 비행능력을 철저히 검열했다. 검열결과를 보면 습격기연대장은 1950년 5월 초까지 급선회·전투선회 등 각종 선회기술, 폭격·사격기술, 지상유도 조종기술 등을 완비하고 전투비행능력을 갖추었다. 그러나 모든 비행사가 5월 시점에 전투비행능력을 갖춘 것은 아니었다. 추격기연대 제2대대장 박경옥의 「조종기술의 검열란」에는 1950년에 YAK-11 훈련기로 실시한 공중구역비행에 대한 검열결과가 기록되어 있다. 검열은 추격기연대 연대장 서주필이 실시했다. 연대장은 검열결과에 “횡전에서 발을 너무 많이 쓰므로 H상실하며, 상승반전의 각도가 적다”라고 평가했다.⁶³⁾ 이것은 박경옥의 전투비행능력이 1950년에도 여전히 미흡했음을 보여준다. 따라서 대대장 이하의 비행사 중에도 개전 당시까지 전투비행능력을 갖추지 못한 사람이 적지 않았을 것이다.

1950년도에 실시된 비행훈련의 내용을 살펴보면 비행사들이 1950년 1월부터 6월까지 계속해서 훈련받은 것은 이착륙과 항법이었다. 이들은 3월부터 새로 각종 비행기술과 사격기술을 훈련받

62) 제855군부대, 「조종기술검열란」, 『개인비행수첩(최현옥)』.

63) 제855군부대, 「조종기술의 검열란」, 『개인비행수첩(박경옥)』.

기 시작했다. 3월에는 개인비행기술로 계기비행, 운중비행, 특수비행, 항로비행, 공중조작, 공중동작을 훈련받았고, 집단비행기술로 대형비행과 편대비행을 훈련받았다. 이 같은 개인비행기술과 집단비행기술에 대한 훈련은 3월부터 6월까지 지속되었다. 또한 비행사들은 3월부터 지상군과 함께 공격전을 수행하는 협동작전(합동작전)을 훈련받았으며, 비행기를 통한 공격기술을 훈련받기 시작했다. 3월에는 습격기를 통한 대지사격과 강하폭격을 훈련받았고, 5~6월에는 추격기를 통한 대지사격과 공중사격을 훈련받았다. 특히 6월에는 처음으로 편대이착륙훈련과 직각항로비행훈련을 받았다.

북한 공군 비행사들의 비행훈련에서 가장 특징적인 것은 공격전에 필수적인 집단비행기술·사격기술·폭격기술을 훈련받은 기간이 3개월 미만이라는 사실이다. 추격기연대장인 서주필조차 1950년 3월에 처음으로 편대비행훈련과 대형비행훈련을 받았고 6월에 처음으로 편대이착륙훈련을 받았다. 중대장들도 마찬가지였다. 제2중대장 엄용남도 3월에 처음으로 대형비행훈련을 받았고 제3중대장 김기옥도 3월에 처음으로 편대기동훈련과 대형기동훈련을 받았다. 또한 최현옥을 제외하고 3명의 추격기연대 비행사들은 모두 5월에 처음으로 대지사격훈련과 공중사격훈련을 받았다. 이처럼 실전훈련이 부족했기 때문에 습격기연대는 1950년 5월 13일부터 6월 10일까지 비행사들을 IL-10기와 UIIL-10기에 탑승시켜 “연습폭탄”으로 ‘급강하’ 폭격훈련을 실시했지만 훈련결과는 5점 만점에 3.7점에 불과했다.⁶⁴⁾

특히 북한 공군은 지상군과 함께 전투를 수행하는 합동작전에 대한 비행훈련도 1950년 4월에 처음으로 실시했다. 합동작전에

64) 사격장 비행지도자, 「편대폭격 및 사격 비행계획표」(1950.6), 비행사단, 『조선인민군 항공부대내의 사고원인조사표』, 비행사단, 1950.6, NARA, RG 242, SA 2010, Box 2, Item 25.

대한 이론적 전술은 1950년 3월에 『항공전술』 교범을 통해 비행사들에게 교육되었다. 예를 들어 추격기연대 비행사 함봉철이 1950년 3월 7일에 필기한 『항공전술』 교범에는 “증강한 보병사단과 항공대의 협동동작”이 포함되어 있다.⁶⁵⁾ 결국 북한 공군 비행사들은 공격전에 필수적인 집단비행기술·사격기술·폭격기술·합동작전을 비행훈련을 통해 충분히 익히지 못한 상태에서 전쟁에 투입되었다.

북한 공군의 전투력을 좀 더 상세히 분석해보면 추격기연대와 습격기연대의 전투력에 차이가 있다. 추격기연대는 습격기연대보다 더 많은 시간동안 비행훈련을 실시했다. 또한 훈련기 7종 중 4종은 야크 기종이었고 1종만 일류신 기종이었기 때문에 야크 기종으로 훈련받은 비행사가 더 많았다. 게다가 습격기연대는 1950년 1월에 습격기1연대와 습격기2연대로 나뉘어졌다. 1월 28일 당시 2개 연대의 편제병력은 각각 178명이었는데 습격기1연대의 현재병력은 118명인데 비해 습격기2연대의 현재병력은 5명에 불과했다.⁶⁶⁾ 즉 습격기2연대는 1950년 1월 말에 처음 편성되었고 약 5개월 동안 병력충원과 비행훈련을 실시하고 전쟁에 참전한 것이다. 따라서 습격기연대는 훈련내용과 훈련기간의 측면에서 추격기연대보다 실전능력이 떨어질 수밖에 없었다.

추격기연대와 습격기연대의 전투력 차이는 개전 이후 전투성과에서도 그대로 나타났다. 북한 최고인민회의는 개전 이후에 전투영웅들에게 “국기훈장”과 “공화국영웅칭호”를 수여했다. 비행사단에서 개전 직후에 전투영웅으로 뽑힌 사람은 4명이었다. 추격기연대장 서주필은 1950년 7월에 국기훈장 2급을 수여받았다. 추격기연대 제2대대 제3중대장 김기옥, 추격기연대 제1대대 제2중대장 리문순과 제2중대 책임비행사 리동규는 1950년 7월 15~19일에

65) 추격기연대 함봉철, 『항공전술』.

66) 사단대열과, 「간부부족 병종별 통계표」(1950.1.28), 비행사단 대열과, 『日報』.

공화국영웅칭호를 수여받았다.⁶⁷⁾ 비행사단의 전투영웅은 모두 추격기연대에서 배출되었다. 물론 이들의 전투성과는 과장되었지만 북한군의 전투성과 평가에서 습격기연대보다 추격기연대가 높이 평가받은 것은 분명한 사실이다.

북한 공군이 1950년 4월부터 실시한 지상군과의 합동작전 비행 훈련은 개전 직후에 실제 전과로 나타났다. 북한 공군은 6월 25일 남진하는 보병사단을 따라 출격해 김포비행장을 공습했고 6월 26일에는 교통요충지인 영등포역을 공습했으며 6월 27일에는 진격하는 보병사단을 위해 김포·수원비행장을 폭격하고 미군 비행기 9대를 격추했다. 하지만 공중전에 대한 교육·훈련이 현저히 부족했기 때문에 6월 27일에 벌써 추격기 2대가 공중전에서 미 공군에 의해 격추되었고 6월 30일에는 수원비행장 폭격에 나선 습격기 3대가 귀환하지 못했다.⁶⁸⁾

6. 맺음말

북한 공군은 교육·훈련용 학습조직을 기본적으로 계급별로 편성했고, 항공전력의 근간이 되는 비행사와 기술원을 급속히 양성하기 위해 이들을 양성하는 학습조직만 별도로 조직했다. 북한 공군은 1950년 4월부터 전면전을 염두에 두고 전투의지를 고취시키는 정치사상교육과 실전능력을 향상시키는 군사교육을 병행했다. 특히 비행사단의 군인들은 개전을 앞두고 남한에 대한 비판의식, 노

67) 조선인민군, 『전투영웅실기』, 조선인민군, 1950, 7~8; 15; 19~20쪽, NARA, RG 242, SA 2007, Box 10, Item 55; 추격기연대, 『〈극비〉 연대간부명단』.

68) 소련군 총참모부 편, 이은연 번역, 『6·25전쟁 시 소련군 문서(전투일보)』 I (계룡: 육군군사연구소, 2024), 5~11쪽.

동당의 선도적 역할, 전투준비의 중요성을 집중적으로 교육받았다. 그리고 비행사단은 1950년 4월까지 지상에서 실시할 수 있는 이론교육과 전투준비를 완료했다.

또한 비행사단은 항공전력을 급속히 증강하기 위해 교도연대에 가장 많은 병력을 배치해서 비행사와 기술원을 집중적으로 육성했다. 그러나 교도연대는 연습기가 부족했기 때문에 전체병력의 55.8%를 2개 비행대대가 아니라 이론학습대대에 편성할 수밖에 없었다. 교도연대의 비행학생들은 1~2월에 집중적으로 실시된 YAK-18기 동승비행훈련을 통해 공중비행과 이착륙 등 단독비행 능력을 보유하게 되었다.

교도연대에서 훈련을 완료한 비행학생은 1949년에 76명에서 1950년에 209명으로 2.8배나 급증했다. 그 결과 1950년 2월 10일까지 훈련을 완료한 비행학생은 285명이었다. 이들은 모두 하사관과 병사였다. 1950년 1월 28일 당시 비행사단의 군관급 비행사는 총 89명이었다.⁶⁹⁾ 따라서 2월 10일 현재 비행학생을 포함한 전체 비행사는 374명이었다. 개전 당시에 비행기를 운용하기 위해 필요한 비행사는 총 339명이었는데 개전 4개월 전에야 비로소 필요한 비행사를 충족했다. 그러나 개전 후 전사부상 등으로 결원이 발생할 경우에 이들을 대체할 예비비행사는 여전히 부족했다.

추격기연대와 습격기연대는 1949년부터 본격적으로 비행훈련을 시작했으며, 1950년에 들어서 개전에 대비해 1949년도의 두 배 수준으로 비행훈련시간을 늘렸다. 전투부대의 비행사들이 1949년 1월부터 1950년 6월까지 받은 비행훈련은 연대장 290~350시간, 대대장 200~250시간, 중대장 135~200시간, 책임비행사 80시간 정도였다. 그러나 북한 공군 비행사들의 비행훈련시간은 공중선회, 편대비행, 사격, 폭격, 공중전술을 능숙히 수행하기에 턱없

69) 「간부부족 병종별 통계표」(1950.1.28), 師團대열과, 『日報』.

이 부족했다.

비행사단은 1949년에 PO-2훈련기를 통한 비행훈련을 종료하고 1950년부터 야크(YAK) 기종의 훈련기를 통한 비행훈련을 강화했다. 그리고 1950년에 처음으로 YAK-9M 전투기와 YAK-9P 전투기에 대한 비행훈련을 실시했다. 습격기연대는 1950년 4월부터 개전에 대비해 UIL-10 전투·훈련겸용기와 IL-10 전폭기 등 일류신(IL) 기종에 대한 비행훈련을 집중적으로 실시했다. 그러나 습격기연대의 비행사들은 1950년까지 대지사격훈련과 강하폭격훈련만 실시했으며, 공중사격과 공중전투훈련 등 공중전에 필요한 비행훈련을 실시하지 않았다. 또한 습격기연대는 2월부터 폭설 때문에 비행훈련을 원활히 실시하지 못함으로써 추격기연대보다 실전능력이 떨어졌다.

추격기연대의 비행사들은 1950년 2월까지 실지비행훈련을 통해 단독비행능력과 2대 대형비행능력을 갖추게 되었다. 또한 이들은 2월 이후에도 지속적으로 실지비행훈련을 실시했기 때문에 습격기연대보다 상대적으로 전투력이 높았다. 그러나 추격기연대 비행사들은 모두 5월에 처음으로 대지사격훈련과 공중사격훈련을 받았다. 그 결과 추격기연대 비행사들의 전투비행능력은 1950년에도 여전히 미흡했으며, 대대장 이하의 비행사 중에는 개전 당시까지 전투비행능력을 갖추지 못한 사람이 적지 않았다.

북한 공군은 공격전을 염두에 두고 1950년 3월부터 비행사들을 직접 YAK-9 전투기와 IL-10 전폭기에 탑승시켜 실전에 사용할 수 있는 전투비행능력과 공격능력을 습득시켰다. 이와 함께 1950년 3월에 『항공전술』 교범을 활용해 비행사들에게 공격전투 시 항공전술을 교육했다. 그러나 비행사단 지휘부에 대한 전술교육은 3월 말까지 공격전투가 아니라 방어전투를 중심으로 실시되었다. 따라서 사단 지휘부가 4월부터 공격전투에 필요한 항공전술을 집

중적으로 습득했다고 해도 지상군과 합동작전을 능숙히 수행할 수 있는 지휘능력을 갖추기 어려웠다.

아울러 북한 공군의 비행사들은 1950년 3월에 처음으로 공격전에 필요한 집단비행기술·사격기술·폭격기술을 훈련받았다. 추격기 연대장인 서주필 조차 1950년 3월에 처음으로 편대비행훈련과 대형비행훈련을 받았고 6월에 처음으로 편대이착륙훈련을 받았다. 특히 북한 공군은 지상군과 함께 전투를 수행하는 합동작전에 대한 비행훈련도 1950년 4월에 처음 실시했다. 결국 북한 공군 비행사들은 공격전에 필수적인 집단비행기술·사격기술·폭격기술, 전면전에 필요한 지상군과의 합동작전능력, 공중전에 필요한 전투비행기술을 숙달하지 못한 상태에서 전쟁에 투입되었다.

그 결과 북한 공군은 개전 당시 추격기·습격기 177대를 보유하고 참전했지만 대부분 파괴되어 8월 24일에는 겨우 36대만 보유하고 있었다.⁷⁰⁾ 즉 북한 공군은 참전한 지 2개월도 안되어 거의 궤멸되었으며 이후에도 인천상륙작전 중 미군 함정에 기습공격을 감행한 것을 제외하고 공격력을 발휘하지 못했다.⁷¹⁾ 개전 초기 북한 공군 궤멸의 외부적 원인이 미 공군의 압도적 공군력이었다면 그 내부적 원인은 바로 지상훈련·비행훈련·전술훈련의 부족으로 완전한 전력을 갖추지 못한 채 참전한 것이었다. 이 글은 6·25전쟁 이전 북한 공군의 공격전 전술과 전쟁 준비과정을 다루지 못했다. 이 주제는 향후 연구과제로 남긴다.

70) 국사편찬위원회 번역, 앞의 책, 2006, 93쪽.

71) 공군역사기록관리단 역, 앞의 책, 2017, 57쪽.

〈참고문헌〉

자료

- 교도련대, 『련락병명단』, 항공사단 교도련대, 1950, NARA, RG 242, SA 2009, Box 2, Item 133.
- 국사편찬위원회 번역, 『한국전쟁, 문서와 자료』, 국사편찬위원회, 2006.
- 김일성, 『조국의 통일독립과 민주화를 위하여』 2권, 국립인민출판사, 1949.8.5.
- 문화부, 『軍衆工作』, 조선인민군, 1950.8.5, NARA, RG 242, SA 2009, Box 4, Item 149.
- 민족보위성 문화훈련국, 『조선인민군 선전원수책』 제9호, 민족보위성 문화훈련국, 1950.4.20.
- 민족보위성 총참모부, 『비행기기술근무교범(1950년도판)』, 민족보위성 군사출판부, 1950, RG 242, ATIS Enemy Documents, No.200923.
- 민족보위성, 『비행기근무규정(수기 학습장)』, 민족보위성, 1949.10, NARA, RG 242, ATIS Enemy Documents, No.201055.
- 비행사단 대열과, 『日報』, 비행사단, 1950.2.28, RG 242, SA 2009, Box 2, Item 117.
- 비행사단 참모부, 『1950年 指令接受綴』, 비행사단 참모부, 1950.
- 비행사단, 『練習飛行順序』, 비행사단, 1950, NARA, RG 242, SA 2009, Box 4, Item 138.2.
- 비행사단, 『조선인민군 항공부대내의 사고원인조사표』, 비행사단, 1950.6, NARA, RG 242, SA 2010, Box 2, Item 25.
- 소련 국방성 편, 이은연 번역, 『〈개정증보판〉 소련이 기술한 6·25전쟁』 I, 육군군사연구소, 2023.
- 소련군 총참모부 편, 이은연 번역, 『6·25전쟁 시 소련군 문서(전투일보)』 I, 육군군사연구소, 2024.
- 습격기연대, 『제목없음(인민군부대 상학통계)』, 항공사단 습격기연대, 1950.5, NARA, RG 242, SA 2007, Box 8, Item 59.
- 제855군부대, 『〈비밀〉 개인비행수첩(박경옥 정규성·엄용남·김기옥·최현옥)』, 제855군부대, 1950, NARA, RG 242, SA 2007, Box 8, Item 13A·

13B-13C-13D-13E.

- 제855군부대, 『〈비밀〉 개인비행수첩(서주필)』, 제855군부대, 1950, NARA, RG 242, ATIS Enemy Documents, No.200786.
- 제2대대, 『〈극비〉 상부지시문철』, 1950.5, NARA, RG 242, SA 2010, Box 3, Item 164.
- 조선인민군 제861군부대 문화부, 『잡서류철』, 1950, 국립중앙도서관 소장 노획 문서 사본.
- 조선인민군, 『전투영웅실기』 2, 조선인민군, 1950, NARA, RG 242, SA 2007, Box 10, Item 55.
- 朝鮮人民軍總司令部, 『露朝航空用語辭典』, 朝鮮人民軍總司令部 飛行隊, 1948.8.15, NARA, RG 242, SA 2012, Box 5, Item 211.
- 추격기련대 함봉철, 『황공전술』, 비행사단, 1950.3.7, NARA, RG 242, SA 2009, Box 5, Item 123.
- 추격기련대, 『〈극비〉 련대간부명단』, 추격기련대, 1950.1.1, NARA, RG 242, SA 2010, Box 2, Item 47.4.
- 항공사단, 『월말보고서』, 항공사단, 1950.1, NARA, RG 242, SA 2007, Box 10, Item 20.

단행본

- 공군역사기록관리단 역, 『〈한글개정판〉 UN 공군사』 상권, 공군역사기록관리단, 2017.
- 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 2권, 국방부 군사편찬연구소, 2005.
- 국방부 전사편찬위원회, 『한국전쟁사』 1권, 국방부 전사편찬위원회, 1967.
- 金日成, 『조국의 통일독립과 민주화를 위하여』 2권, 국립인민출판사, 1949
- 김선호, 『조선인민군: 북한 무력의 형성과 유일체제의 기원』, 한양대출판부, 2019.
- 김일성, 『김일성전집』 10권, 조선로동당출판사, 1994.
- 사회과학출판사 편, 『조선말대사전』 1·2권, 사회과학출판사, 1992.
- 윤시원, 『6·25전쟁 주요무기』 Ⅱ(공산군편), 국방부 군사편찬연구소, 2021.
- 윤응렬, 『상처투성이의 영광』, 황금알, 2010.

논문

- 김광수, 『한국전쟁 전반기 북한의 전쟁수행 연구』, 경남대 북한대학원 박사학위논문, 2008.
- 김선호, 「북한 공군 창설과정을 통해 본 식민지 유산의 연속과 단절」, 『현대북한연구』 15권 2호, 북한대학원대학교, 2012.
- 김선호, 「북한의 소련군 규정교범 번역과정 연구(1945~1950)」, 『대동문화연구』 119호, 성균관대 대동문화연구원, 2022.
- 김선호, 「한국전쟁 이전 북한 공군 간부의 구성과 정치연합체제의 구축」, 『현대북한연구』 19권 3호, 북한대학원대학교, 2016.

<Abstract>

A Study of the Education and Training of the North Korean
Air Force Before the Korean War
- Focusing on the Internal Causes of the Destruction of the North
Korean Air Force -

Kim, Seon-Ho

By April 1950, the North Korean Air Force(NKAF) had completed ground-based theoretical training and combat preparations, and deployed the largest number of troops to the training regiment to rapidly enhance its combat power. Flight students from the Training Regiment, under the direct control of the Ministry of National Defense, acquired independent flight capabilities through intensive flight training with the Yak-18 aircraft in January and February 1950. The Fighter Regiment and Fighter-bombers Regiment began full-scale flight training in 1949, and in 1950, in preparation for war, they doubled their flight training hours compared to 1949.

Beginning in April 1950, the Air Division's Fighter-bombers Regiment intensively trained Ilyushin(IL) aircraft in preparation for war. However, until 1950, the Fighter bombers Regiment only conducted ground to ground gunfire and dive bombing training, and did not conduct any training necessary for air combat. While the pilots of the

Fighter Regiment acquired the ability to fly solo and in formations with two aircraft through flight training by February 1950, they all received their first ground-to-ground and air-to-air gunfire training in May. As a result, the Flight Division's combat flight capabilities remained inadequate even in 1950.

With offensive warfare in mind, the NKAF began training its pilots in Yak-9 fighters and IL-10 fighter-bombers in March 1950, acquiring combat flight and attack capabilities that could be utilized in actual combat. However, the NKAF pilots first received training in group flight, shooting, and bombing techniques essential for offensive warfare, as well as joint operations, in March and April 1950. Ultimately, the NKAF was deployed to the Korean War without sufficient mastery of the attack techniques, air combat flight techniques, and joint operations capabilities essential for all-out war.

Keywords : North Korean Ministry of National Defense, Flight Division, Yak Fighter, Ilyushin Fighter-bomber, Air Combat, North Korean Army, Soviet Army

