

6·25전쟁 전반기 미국의 항공기 원조와 한국의 전투조종사 양성정책: 제1전투비행단 창설과정을 중심으로

이지원 (공군사관학교 부교수)*

논문요약

6·25전쟁이 일어나기 전 미국은 “항공분견대(air detachment)”라는 기준에 따라 한국에 연락기만을 원조했다. 연락기와 훈련기 22대를 보유하고 있던 한국 공군은 전쟁이 발발하자 미국으로부터 F-51 전투기 10대를 즉각 지원받았다. 그러나 항공기를 추가로 원조할 필요성에 대한 양국의 시각은 달랐다. 한국은 주요 항공작전을 수행할 수 있는 전술제대를 갖추려면 항공기 추가 원조가 필요하다고 주장했고, 미국은 한국이 그럴 수 있는 인적·물적 토대를 갖추고 있지 못하기 때문에 추가 원조는 시기상조라고 판단했다. 전쟁 전반기 내내 지속되었던 이 시각 차이는 지상에서 전선이 교착되고 휴전회담이 시작되면서 점차 해소되었다. 전쟁 이후 한반도 안보를 고려하여 한국 공군이 주요 항공작전을 수행할 수 있어야 한다는 점에 미국이 동의하게 되었기 때문이다. 한·미 양국은 전투조종사를 지속적으로 양성할 수 있는 단계적 비행훈련 체계를 사천기지에 구축하여 항공력 건설의 토대를 마련했다. 그리고 이를 바탕으로 제1전투비행단을 창설했다. 이 부대가 공비토벌작전과 미 제5공군의 전투태세검열을 거쳐 유엔군 산하의 전술부대로 포함되면서, 한국 공군은 항공차단작전과 근접항공지원작전을 수행할 수 있는 전술제대를 공식적으로 확보하게 되었다.

제1전투비행단을 창설하는 과정에 대한 분석을 통해, 이 연구는 한국과 미국 사이의 지속적 상호작용이라는 관점에서 전쟁기 한국의 항공력 건설 과정을 조망할 필요가 있다고 주장한다.

주제어: 항공력, 공군, 조종사, 비행단, 6·25전쟁, 한국전쟁, 군사원조

* 심사과정에서 유익한 조언을 해 주신 익명의 심사위원님께 감사드립니다.

I. 서론

1949년 10월 1일에 창군된 후 전쟁이 일어나기 전까지, 기능적 측면에서 한국의 ‘공군(air force)’은 단순한 수사(修辭)적 표현에 지나지 않았다. 참모본부와 사관학교, 비행부대 등을 갖추고 있었지만, 정작 주요 항공작전을 수행할 수 있는 전술제대를 갖추지 못했다. 양병조직 및 지휘참모조직의 과대(過大)함과 용병조직 및 전술제대의 과소(過小)함은 이 시기 한국 공군의 핵심적 특징이었다. 그래서 단순한 정찰·연락 임무만 수행할 수 있을 뿐, 방어제공작전이나 근접항공지원작전 등 ‘공군’의 존재이유에 해당하는 항공작전은 전혀 수행할 수 없었다. 미국이 국가안보회의보고서 8/2(NSC 8/2)에서 한국에 원조할 항공력 수준으로 규정한 “육군에 통합된 항공분견대(air detachment)”라는 표현이 차라리 더 현실에 부합했다.¹⁾ 전쟁에 직면했을 때 한국 공군이 보유한 항공기는 연락기와 훈련기 22대 뿐이었고, 1,000시간 이상의 비행시간을 갖춘 숙련 조종사는 11명에 불과했다.²⁾

그래서 전투비행단을 갖추겠다는 것은 1949년 12월 이후 한국의 오랜 목표였고, 미국 측에 항공기 원조를 즐기치게 요구했던 가장 중요한 이유였다.³⁾ 이미 그해 10월에 이승만 정부는 미국의 반대를 무릅쓰고 공군을 창군하여 우

1) 1949년 3월에 트루먼(Harry S. Truman) 대통령에게 보고된 NSC 8/2에서 미국은 한국에 원조하는 항공력의 성격을 육군에 통합된 “항공분견대(air detachment)”로 규정했고, 이에 따라 정찰기 유형의 항공기 12대로 원조의 범위를 한정했다. “Report by the National Security Council to the President: Position of the United States With Respect to Korea(NSC 8/2)”(1949. 3. 2.), the United States Department of State, *Foreign Relations of the United States*, 1949, Volume. VII, Part. 2, The Far East and Australia, Washington D.C.: Government Printing Office, 1969, pp. 969-978.

2) Appleman, Roy E., *United States Army in the Korean War: South to the Naktong, North to the Yalu(June–November 1950)*, Washington, D.C.: US Government Printing Office, 1992, p. 17; “A brief History of the Republic of Korea Air Forces.”(1951. 10. 20.), 공군본부, 『元山作戰 基本計劃案 外』: “South Korean Army Air Forces.” Reported by Donald Nichols(1949. 9. 12.).” *Air Intelligence Information Report* (Report No. IR-263-49).

3) 이승만 정부가 1949년 12월 2일에 제출한 “한국 공군을 위한 미국의 원조 프로그램 제안”에서는 향후 한국이 건설하려는 항공력의 청사진으로서 일반참모본부와 전술사령부, 사관학교 외에 훈련비행단 1개와 전투비행단 1개를 제시했다. “주한 미대사가 국무부장관에게.”(1949. 12. 7.), the United States Department of State, *Foreign Relations of the United States*, 1949, Volume. VII, Part. 2, The Far East and Australia.

선 양병조직과 지휘참모조직을 키우는데 노력을 집중했다.⁴⁾ 그래서 한국 공군은 머리는 크지만 손발은 없다시피 한 기형적인 형태로 전쟁에 직면하게 되었다. 북한군이 침공했을 때 김정렬(金貞烈) 공군총참모장은 “건국기 10대와 L-5 4대, L-4 8대를 가지고 작전을 하는 데는 불과 350명 내지 400명의 인원만 있으면 충분하고, 나머지 1천 6백 명에 대하여는 하등의 임무도 부여하지 못할 것이기 때문”이라며 “비전투요원”을 “귀가조치”하도록 지시하게 되었다.⁵⁾

그런데 전쟁 발발 후 불과 18개월 만에 한국은 20여 대의 F-51 전투기를 운영하는 전투비행단을 갖추고 항공차단작전과 근접항공지원작전을 수행하는 등 명실상부한 ‘공군’의 골격을 갖추었다. 그리고 다시 18개월 후에는 F-51 전투기 80대를 포함하여 총 110여 대의 항공기를 운용하는 규모로 팽창했다.⁶⁾ 한반도의 많은 귀중한 것들이 파괴되었던 그 기간은 항공력에 대해서만큼은 뚜렷한 성장의 기간이었으며, 그 중에서도 전반기는 그러한 성장의 틀이 마련된 결정적인 시기였다.

이러한 한국의 항공력 건설과정은 그동안 주목받지 못했다. 국방부의 역사서에는 지나치게 소략하게 서술되어 있어 그 변화의 실체를 파악하기 어렵고, 공군의 역사서는 사료가 군내 자료로 제한되어 사실(事實)관계가 다소 불명확하다.⁷⁾ 미 공군에서 발간한 역사서들에는 한국 공군의 활동이 거의 다루지지 않으며, 드물게 등장하는 내용들도 미국의 간헐적인 군사원조에만 초점이 맞춰져 있다.⁸⁾

4) 강창부·김기동·이지원, “공군의 창설에서 최용덕의 역할”, 『民族文化論叢』 第 64輯, 2016, pp. 239-246.

5) 『6·25전쟁 참전용사 증언록』, 계몽: 국군인쇄창, 2010, pp. 24-29; 김정렬, “6.25 當時의 記錄, 未完成 原稿(1951年)”, 金貞烈, 『金貞烈 回顧錄』 서울: 乙酉文化社, 1993, p. 467.

6) 국방부전사편찬위원회, 『國防史2(1950. 6.-1961. 5.)』, 서울: 국방부, 1987, p. 388.

7) 공군본부, 『空軍史 第1輯(1949. 10. 1.- 1953. 7. 27.)』; 국방부전사편찬위원회, 『國防史2(1950. 6.-1961. 5.)』; 국방군사연구소, 『建軍 50年史』, 서울: 서울인쇄공업협동조합, 1998; 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 2권-8권, 서울: 군사편찬연구소, 2005-2006-2008-2009-2010-2011.

8) Futrell, Robert Frank, *The United States Air Force in Korea, 1950-1953*, Revised Edition Washington D.C.: Office of Air Force History, United States Air Force, 1983; Futrell, Robert F., *United States Air Force Operations in the Korean Conflict, 25 June-1 November 1950*, Washington D.C.: Department of the Air Force, 1952.

이 주제에 대하여 가장 면밀하게 다룬 연구는 미 공군 제6146부대의 활동을 중심으로 한국 공군의 성장과정을 분석한 논문이었다. 미국과 한국 공군의 자료를 종합한 선구적 연구였지만, 미국의 지원에 초점을 맞추다보니 항공력 건설을 위한 한국의 노력은 잘 드러나지 않았다.⁹⁾ 미국의 자료를 토대로 전쟁기 한국의 군사력 건설과정을 분석한 연구들도 한국 공군의 성장을 군사원조에 의한 당연한 결과로 간주하고 군사력 건설을 단순한 경제적 계산의 문제로 치환해 버리는 경향이 있다.¹⁰⁾

군사원조에 의한 군사력 건설을 자금 배정에 의한 일방적 시혜의 과정으로 간주하면 군사력 건설이 근본적으로 상호작용의 결과라는 사실을 간과하게 된다. 단순히 자금이나 항공기를 제공받는다 고 해서 항공력이 건설되는 것은 아니다. 항공력을 운용하는 전술체대를 만들려면 다른 것들을 제쳐 두고서라도 일단 충분한 수의 전투조종사가 필요하고, 그 전투조종사들은 온전히 그 사회로부터 모집해야 하기 때문이다.

다음 장들에서는 미국과 한국의 1차 자료를 토대로 6·25전쟁 전반기 한국에 대한 미국의 항공기원조정책과 한국의 조종사양성정책을 함께 분석하고 그 상호작용 과정을 크게 세 시기로 나누어 설명한다.¹¹⁾

II. 미국의 전투기 원조와 한국의 전투조종사 결핍(1950년 6월-12월)

1949년 10월에 주한미군사고문단의 베어드(John Baird) 대령은 북한의 전차와 항공기에 대한 방어 수단으로 한국이 F-51 전투기를 도입할 필요가 있다고 권고했다.¹²⁾ 불과 8개월 후 그 우려는 현실이 되었다. 북한군 전차가 파

9) 장성규, “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원.” 『軍史』 75號, 2010.

10) 안정애, “미국의 대한군사원조정책(1948-1950): 결정과 집행 및 한국정부의 추가군원 요청을 중심으로.” 『역사와 현실』 제27호, 1998; 이미숙, “6·25전쟁기 미국의 한국군 증강정책과 그 특징.” 『軍史』 54號, 2008.

11) 미국 측 자료로서는 미 국립문서보관소의 RG 338, RG 330 자료들과 미 합동참모본부기록, 그리고 미 공군 역사연구소의 역사자료들을 검토한다. 그리고 한국 측 자료로서는 공군역사기록관리단이 보유하고 있는 장교자력기록부와 주요서신, 명령서, 각종 일지 등을 검토한다.

죽지세로 남하하자, 이승만(李承晩) 대통령은 F-51 전투기를 긴급 지원해 달라고 무초(John J. Muccio) 주한 미대사를 통해 미국에 요청했다.¹³⁾ “공산주의식 전격전(Communist Blitz Attack)” 앞에 한국군은 속수무책이었고, 이승만 대통령은 자신의 요구가 수용되지 않으면 북한의 진격을 막기 어려울 것이라고 호소했다.¹⁴⁾

이승만의 요구를 받은 맥아더(Douglas MacArthur) 극동군사령관은 F-51 전투기를 한국에 지원하라고 극동공군에 지시했다.¹⁵⁾ 당시 극동공군은 47대의 F-51(Mustang IV) 전투기를 보유하고 있었으나 대부분은 장기 보관 조치된 상태였고, 오직 10대만 운용 가능했다. 극동공군은 운용 가능한 전투기를 한국으로 보낼 준비를 했다. 또한 한국 조종사들에 대한 훈련과 F-51 전투기에 대한 군수 지원을 제공하기 위하여 지원 병력을 함께 보내기로 했다.¹⁶⁾ 6월 26일에 공군비행단장 이근석(李根植) 대령을 비롯한 총 10명의 조종사가 F-51 전투기를 인수하기 위해 일본 이타즈케(板付) 기지로 출발했다.¹⁷⁾

전쟁이 일어나자마자 미국은 한반도에 항공력을 투입하기로 결정했지만, 일본에서 출격하는 제트기로 북한군 전차의 진격을 막기는 어려웠

12) Schnabel, James F., *Policy and Direction: The First Year*, Washington D.C.: Center of Military History United States Army, 1992, p. 36.

13) “주한 미대사가 국무부 장관에게(1950. 6. 26).”, the United States Department of State, *Foreign Relations of the United States, 1950*, Volume. VII, Korea, Washington D.C.: Government Printing Office, 1976.

14) Futrell, *The United States Air Force in Korea, 1950-1953*, p. 85. 이와 관련하여 1951년에 김정렬 공군참모장은 “그 때 우리에게 F-51 전투기 20대만 있었다고 한다면 적의 대부분을 포착 격멸하고, 육군으로 하여금 전차공포증(戰車恐怖症)에 걸리지 않도록 했을 것이라고 한탄했다. “6.25 當時의 記錄, 未完成 原稿(1951年).”, 金貞烈, 『金貞烈 回顧錄』, p. 465.

15) 이미 1950년 5월 말에 무초는 무장을 준비한 F-51 전투기 40대와 T-6 훈련기 10대, C-47 수송기 3대를 지원해 줄 것을 본국에 강력히 요청했고, 국무부와 국방부는 NSC 8/2를 수정해서라도 한국에 전투기를 지원할 필요가 있다는 합의에 도달한 상태였다. 박동찬, 『주한미군사고문단 KMAG: 한국군 건설의 기획자』, 서울: 한양대학교 출판부, 2016, pp. 222-224.

16) “Memorandum for Chief, Mobilization Division: Korean Air Situation.”(1950. 6. 26.), RG 330, 330.6 Records of the Office of the Assistant Secretary of Defense(1944-67), Box 68; 윌리엄 T 와이블러드 지음, 문관현·손석주·김택 옮김, 『극동공군 사령관 조지 E. 스트레이트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, 서울: 플래닛미디어, 2011, pp. 79-80.

17) 공군본부, 『비행단역사(1950)』, 1950년 6월 26일.

다.¹⁸⁾ 전선이 계속 밀리던 7월 2일, F-51 전투기에 탑승한 한국 공군 조종사들이 대구기지(K-2)에 도착했고 다음 날 바로 출격을 개시했다.¹⁹⁾

10대의 F-51 전투기를 인수하면서 한국 공군은 전쟁 전부터 염원했던 전술제대를 창설할 수 있을 것이라는 희망을 갖게 되었다. 그러나 그 전투기를 운용하는데 모든 것이 부족했다. 우선 각종 군수물자와 장비가 없었다. 제5공군은 한국에 원조한 전투기에 대한 군수지원 임무를 제 6002항공기지전대(the 6002 Air Base Group) 제1분견대에 부여하고, ‘바우트-원’(Butt-One)부대라는 이름으로 임시 편성한 후 이 부대를 이타즈케기지에서 대구기지로 이동시켰다.²⁰⁾

F-51 전투기 조종사가 부족하다는 점이 더 큰 문제였다. 전쟁이 일어나기 직전에, 한국 공군에는 500시간 이상의 비행시간을 보유한 조종사가 지휘부를 제외하고 26명 있었다.²¹⁾ 이들은 모두 광복 이전에 비행 훈련을 경험했던 경력자들로서, 김신을 제외한 나머지는 일본 항공인력으로 경력을 쌓았다. 그래서 F-51 전투기를 실전에서 운용해 본 조종사는 없었다. 미 공군의 경우 L형 항공기를 조종할 수 있는 초급조종사가 전투조종사가 되려면 T-6 훈련기 기종전환훈련과 F-51 전투기 기종전환훈련을 차례로 거쳐야 했는데, 이 기준에 따르면 당시 한국 공군의 주력 조종사 10여 명은 T-6 훈련기 기종전환훈련을 마친 상태 정도

18) F-80전투기의 항속거리로는 한반도에 잠시만 머물 수 있었기 때문에 전방통제기와 통신장비가 없는 상황에서 전차를 탐색하는 임무는 거의 불가능했다. Futrell, *The United States Air Force in Korea, 1950-1953*, p. 32.

19) 공군본부, 『비행단역사(1950)』; 공군본부, 『전투요보(1950-1951)』, 대전: 공군본부, 2002, 1950년 7월 3일; 戰史編纂委員會, 『韓國戰爭史 第1卷(改訂版): 北傀의 南侵과 緒戰期(1950. 6. 25.-1950. 7. 4.)』, 서울: 國防部, 1977, pp. 825-826.

20) "Fifth Air Force Support of the ROK Air Force by Colonel Thomson." (1951. 12. 24.), the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951-31 December 1951*; Futrell, *The United States Air Force in Korea, 1950-1953*, p. 52; 장성규, "6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원", p. 126.

21) "Proposed United States Assistance Program for The Korean Air Force." (1949. 12. 2.), RG 330, 330.6 Records of the Office of the Assistant Secretary of Defense(1944-67), Box 68. 이들 이외에 비행시간 400시간 이하의 초급 조종사들이 34명 있었다. 공군본부, 『T-6 수료조종사명부』; 공군본부, 『F-51 수료조종사명부』.

로 볼 수 있었다.²²⁾ 이들은 F-51 전투기로 이륙하여 간단한 기동을 하고 착륙하는 데에는 짧은 기간에 적응할 수 있었지만, 고도의 조종능력이 요구되는 전투임무를 수행하기에는 아직 역부족이었다.²³⁾ 그래서 이 시점에는 “전투임무를 수행할 자격기준을 갖춘 한국 조종사가 없었다.”²⁴⁾

당시 미국도 이 사실을 인식하고 있었다. 6월 26일에 미 공군은 F-51 전투기 원조를 준비하는 과정에서 한국 공군에 비행시간 700시간 이상의 조종사가 16명에 불과하며, 이들의 훈련도 아시아·태평양전쟁 당시에 이루어졌고 최근의 비행경험은 L형 항공기에 국한된다고 파악했다.²⁵⁾ 이 원조와 관련하여 브래들리(Omar N. Bradley) 미 합참의장은 “한국인들이 그 사용법을 교육받지 못한 물자를 보내는 것이 어떤 가치가 있는지” 의문이라고 말했다.²⁶⁾ 파트리지(Earl E. Partridge) 제5공군 사령관은 한국 공군 조종사들이 F-51 전투기를 제대로 다룰 수 없을 것으로 판단하여 9명의 미군 조종사들을 비행교관으로 ‘바우트-윈’ 부대에 배속시켰다.²⁷⁾

그러나 급박한 상황에서 한국 공군은 2,500시간 이상의 비행경력과 아시아·태평양전쟁에서의 실전 경험을 가진 극소수의 숙련 조종사들에게 희망을 걸었다. 7월 4일, 시흥을 향해 진격하는 북한군 전차들을 저

22) “로버츠가 무초에게.”(1949. 7. 18.), “브라운필드가 무초에게”(1949. 7. 13.) RG 338, Box 6, Provisional Military Advisory Group, 1948-49 and Korean Military Advisory Group, 1949-53; Air Intelligence Information Report U.S. Air Attache, Korea “South Korean Army Air Forces.”; “항공기헌납기금모집운동”을 통해 T-6 훈련기를 도입하여 실시한 ‘건국기 명명식’ 기념비행에 참가했던 조종사 10명을 주력조종사로 볼 수 있다. 『空軍日誌(1948-1953)』, 1950년 5월 14일.

23) 일본제국의 육군항공대위 출신인 김정렬 공군총참모장은 “F-51 전투기는……구조도 복잡하고 까다롭다. 다른 전투기를 조종한 경험 있는 노련한 자도 이 비행기를 마스터하려면 구조 교육에 2주일, 이착륙(離着陸)에 일주일, 사격, 폭격, 기타 전투교육에 1개월은 족히 걸린다”고 판단했다. “6.25 當時의 記錄, 未完成 原稿(1951年).”, 金貞烈, 『金貞烈 回顧錄』.

24) Appleman, Roy E., *United States Army in the Korean War: South to the Naktong, North to the Yalu(June–November 1950)*, p. 17.

25) “Memorandum for Chief, Mobilization Division: Korean Air Situation.”(1950. 6. 26), RG 330, 330.6 Records of the Office of the Assistant Secretary of Defense(1944-67), Box 68.

26) “제섭(Jessup) 무임소 대사의 대화록.”(1950. 6. 25.), the United States Department of State, *Foreign Relations of the United States, 1950*, Volume. VII, Korea.

27) Futtrell, *The United States Air Force in Korea, 1950-1953*, p. 89.

지하기 위해 출격한 이근석 대령이 저고도에서 기총사격 공격을 시도하다 지상에 충돌하여 전사했다.²⁸⁾ 당시 미 공군의 고문관과 지휘관은 그가 예전에 능숙하게 다루었던 일본군 항공기에 비해 무거운 F-51 전투기의 특성을 간과하고 너무 낮은 고도에서 급강하 기동을 하다가 사고를 당한 것으로 판단했다.²⁹⁾

사고 이후의 미 공군 정보보고서에 따르면, 7월 14일 현재 한국의 전투기 운용 부대인 공군비행단에는 F-51 전투기 7대와 T-6 훈련기 3대, 그리고 총 25명의 기성 조종사가 남아 있었다.³⁰⁾ 작전을 개시한 지 11일 만에 F-51 전투기의 30%를 상실한 것이었다. 게다가 전사한 이 대령은 26명의 기성 조종사들 가운데 가장 긴 비행시간과 많은 실전경험을 가진 조종사였다.³¹⁾ 이 대령의 사고는 즉각 실전에 투입할 수 있는 전투조종사가 한국 공군에 단 1명도 없음을 방증했다.

이 사고 직후 ‘바우트-원’ 부대의 미군 조종사들이 전투임무를 수행하고 한국 공군은 비행훈련에 집중했다.³²⁾ 그러다 F-51 전투기의 항공무장(로켓)이 도착하자, 7월 16일부터는 미군 조종사가 이끄는 편대의 일원으로 출격하는 방식으로 전투임무를 재개했다.³³⁾ 절실하게 요구되는 실전적 ‘훈련’을 실전(實戰)으로 대체한 셈이었다.

28) “6.25 當時의 記錄, 未完成 原稿(1951年).”, 金貞烈, 『金貞烈 回顧錄』, pp. 472-474.

29) 서진태, 『사상 및 개념: 한국공군&미국의 한반도 정책, 1946-1956』, 서울: 대외, 2019, pp. 101-103; 딘 D. 헤스 지음, 이동은 옮김, 『신념의 조인』, 서울: 플래닛미디어, 2010, pp. 131-132. 김정렬 공군참모장 역시 이근석 비행단장의 사고에 대하여 “戰鬪機를 受領하고 한번도 降下한 일이 없는 操縦士에게, 卽 飛行機의 性能이 어땀건가 모르고 降下高度의 判斷을 못할 사람에게 戰車攻撃을 命했다”는 점을 후회했다. “6.25 當時의 記錄, 未完成 原稿(1951年).”(공군역사기록단 소장 원본 원고); 戰史編纂委員會, 『韓國戰爭史』 第1卷(改訂版), p. 828.

30) “States of South Korea Air Force.”(1950. 7. 14.), 공군본부, 『극동공군 및 5공군 단편명령, 서한, 한국공군 공중메달 수여(1950. 6. 30.-1953. 7. 21.)』.

31) “Proposed United States Assistance Program for The Korean Air Force.”(1949. 12. 2.), RG 330, 330.6 Records of the Office of the Assistant Secretary of Defense(1944-67), Box 68.

32) 『비행단역사(1950)』, 1950년 7월 8일, 7월 13일.

33) 공군본부, 『비행단역사(1950)』, 1950년 7월 16일; 공군본부, 『空軍史 第1輯 改訂版(공군 창군과 625전쟁)』, pp. 111-112; 서진태, 『사상 및 개념: 한국공군&미국의 한반도 정책, 1946-1956』, p. 112; “김정렬: AT-6 도입경위”, 군사연구실, 『한국전쟁면담록』 제1권; 戰史編纂委員會, 『韓國戰爭史 第2卷(改訂版): 遲延作戰期(1950. 7. 5.-1950. 7. 31.)』, 서울: 國防部, 1979, pp. 891, 895-896, 901-902.

7월 말, 대구기지에 유엔군 항공력이 집결하여 붐비게 되자 한국 공군은 훈련에 집중하기 위하여 사천기지로 이동하기로 했다. 제5공군도 ‘바우트-원’부대에 대하여 제6146항공기지부대(the 6146th Air Base Unit, 이하 제6146부대)라는 명칭으로 정식 편제를 인가하면서 주둔지를 사천기지로 정했다.³⁴⁾ 공군비행단과 제6146부대는 즉각 사천기지로 이동을 개시했으나 “전황의 불리”로 인하여 주둔지를 진해기지(K-10)로 변경하였다.³⁵⁾ 제6146부대와 공군비행단은 진해기지의 시설물을 보수하고 활주로를 확장한 후 T-6 비행훈련을 시작으로 각종 훈련을 개시했다. 기성 조종사들에게는 F-51 전투기를 실전에서 운용하는데 필요한 신호법과 사격술 등을 익히는 적응훈련을, 사관후보생들에게는 지상훈련을, 그리고 항공병들에게는 실무교육을 실시했다.³⁶⁾

F-51 전투기 기종전환훈련에는 평균 60시간이 필요했지만, 한국 공군 조종사들은 15-20시간의 적응훈련에 만족해야 했다. 낙동강 전선에 대한 북한군의 공세가 시작되자 8월 15일부로 제6146부대 조종사 1명과 한국 공군 조종사 2명이 편대를 이루어 다시 전투임무에 투입되었다. 2주간 F-51 전투기 적응훈련을 받았던 6명의 조종사들이 미 공군 조종사들과 함께 8월 한 달 동안 총 109회의 전투임무에 출격했다.³⁷⁾

34) 장성규, “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원”, pp. 126-127; 공군본부, 『비행단 역사(1950)』, 1950년 7월 26일, 7월 27일; Endicott, Judy G., *The USAF in Korea Campaigns, Units, and Stations 1950-1953*, USAF History and Museums Program, 2001, p. 90; Hess, 2010, pp. 169-173; Futrell, Robert, F., *United States Air Force Operations in the Korean Conflict, 25 June-1 November 1950*, pp. 19-20. 제창설 당시 제6146부대는 장교 6명과 항공병 42명으로 구성되었고, 원래 조직된 목적에 더하여 일반적으로 지원 부대가 수행하는 보급, 정비, 수송 및 행정 업무도 수행했다. “Fifth Air Force Support of the ROK Air Force by Colonel Thomson.”(1951. 12. 24.), *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951 - 31 December 1951*.

35) 공군본부, 『비행단역사(1950)』, 1950년 7월 28일.

36) 공군본부, 『비행단역사(1950)』, 1950년 8월 4일, 8월 15일; *History of the 6146th Air Base Unit 1950*, for the month of August 1950; 공군본부, 『空軍史 第1輯 改正版(공군 창군과 6·25전쟁)』, pp. 131-132; 戰史編纂委員會, 『韓國戰爭史 第3卷: 洛東江 防禦作戰期(1950. 8. 1.-1950. 9. 30.)』, 서울: 國防部, 1970, p. 354.

37) Warnock, A. Timothy, *The USAF in Korea a Chronology 1950-1953*, Washington D.C.: Air Force History and Museums Program, 2000, p. 15; 공군본부, 『空軍史 第1輯(1949. 10. 1.-1953. 7. 27.)』, p. 115; 장성규, “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원”, pp. 128-132.

그러나 6대의 F-51 전투기로는 전투임무와 훈련임무를 동시에 수행할 수 없었고, 전선의 이동에 따른 잦은 부대 이동으로 인하여 체계적인 훈련도 곤란했다.³⁸⁾ 출격횟수는 9월에는 총 21회, 10월에는 총 54회에 불과했다. 결국 제6146부대를 편성한 후 4개월 간 한국 공군의 기성 조종사들은 동반출격을 통해 F-51 전투기 운용에 익숙해지거나, 스스로 T-6 훈련기 비행기술을 숙달했을 뿐이었다. 전투조종사의 숫자는 거의 늘지 못했고, 기량향상 효과도 제한적이었다. 8월부터 12월까지 비행단일지에 기록된 두 기종의 훈련일수를 비교하면 T-6는 총 14일, F-51은 총 5일에 불과했다.³⁹⁾

〈표 1〉 공군비행단 훈련일수(1950년 8월-11월)

구분	훈련일수	훈련일
T-6	14일	8월: 4, 5, 9, 10, 21일 10월: 9, 12, 23, 24, 26일 11월: 11, 12, 13, 14일
F-51	5일	10월: 9, 10, 12, 13일 11월: 25일

출처: 공군본부, 『비행단역사(1950)』

‘실전적 훈련’이 실전이 아닌 것과 마찬가지로, ‘실전에 의한 훈련’은 훈련이 아니었다. 훈련이 부족하면 전투를 수행할 수 없고, 항공기가 부족하면 훈련을 할 수 없었다. 이승만 대통령은 10월 25일에 무초 대사에게 서신을 보내어 F-51 전투기 100대, 훈련 및 정찰 임무수행을 위한 T-6 훈련기 60대, 그리고 각종 지원 임무수행을 위한 C-47 수송기 15대를 원조해 달라고 요청했다.⁴⁰⁾

그러나 한국군 증강에 대한 미국의 청사진은 한국과 달랐다. 향후 한국에는

38) 제6146부대와 공군비행단은 전선이 북상하자 여의도를 거쳐 평양으로 이동했고, 중국군이 개입하여 전선이 남하하자 대전으로 재차 이동했다.

39) 공군본부, 『비행단역사(1950)』; the Fifth Air Force, *History of the 6146th Air Base Unit 1950*, for the month of August 1950, for the month of September 1950.

40) “이승만이 무초에게.”(1950. 10. 25.), 공군본부, 『중요 Letter 집』.

“미 공군과 해군의 지원을 받으며” 미군 장비로 무장한 지상군을 건설할 계획이었다.⁴¹⁾ 미국은 항공전술제대를 보유하려는 한국의 목표에는 무관심했다. 그들은 이승만 정부의 과감한 요구를 경청한 후, 이듬해 1월까지 C-47 수송기 1대와 수송기 교육요원, F-51 전투기 4대만을 지원해 주었다.⁴²⁾

Ⅲ. F-51 전투기 기종전환훈련과정 도입과 “한국 공군 확장을 위한 제안”(1951년 1월-6월)

F-51 전투기 보유량이 다시 총 10대로 늘어나자, 한국 공군은 전투와 훈련을 분리했다. 1951년 1월에 제6146부대와 공군비행단은 장비와 인력을 둘로 나누었다. 제6146부대의 주력과 한국 공군의 일부 정비요원들은 대전비행장에 잔류하여 F-51 전투기 4대로 전투임무를 수행하기로 했다. 교관 조종사 크레이그웰(Ernest Craigwell Jr.) 중위와 7명의 항공병, 공군비행단 주력은 나머지 6대를 가지고 제주도 모슬포기지(K-40)로 이동했다. 이들은 제주도에서 F-51 전투기 기종전환훈련을 실시했다. 가능한 신속하게 전투조종사를 양성하기 위해 간단한 편대구성과 지상사격술 등을 단기간 집중적으로 실시한 속성훈련과정이었다.⁴³⁾

유엔군의 반격으로 전선이 북상하자 제6146부대도 다시 여의도기지로 이동했고, 마침 F-51 전투기 기종전환훈련을 마친 4명의 신예 전투조종사가 합류하여 전투에 참가했다. 훈련으로 전투조종사를 양성한 후 실전을 통해 기량을 향상시키는 구조가 드디어 마련되는 듯 했다.⁴⁴⁾ 다만 충분한 수의 전투조종사

41) 박동찬, 『주한미군사고문단 KMAC: 한국군 건설의 기획자』, p. 285.

42) “파트리지가 무초에게.”(1950. 11. 6.), 『극동공군 및 5공군 단편명령, 서한, 한국공군 공중매달 수여』(1950. 6. 30.-1953. 7. 21.)₁; “6146th Air Base Squadron.” the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 January 1951-30 June 1951*.

43) the Fifth Air Force, *History of the 6146th Air Base Unit 1951*, for the month of July; “Republic of Korea Air Force,” the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951-31 December 1951*.

를 양성하기에는 여건이 열악했다. 이승만 대통령은 2월 20일에 맥아더에게 다음과 같은 서신을 보내어 항공기 원조와 비행훈련과정 지원을 요구했다.

한국 공군이 항공인력 훈련에 사용할 AT-6 훈련기를 최소 30대 확보할 수 있도록 미국 정부에 요청합니다. 현재 많은 항공 인력이 준비되어 있음에도 불구하고 항공기가 부족하여 비행훈련을 받지 못하고 있습니다. 이들이 지금 비행훈련을 받으면 F-51 전투기를 획득하는 즉시 추가 훈련에 시간을 거의 또는 전혀 낭비하지 않고 전투조종사로 활용할 수 있습니다. ... 또한 가능하다면 일본과 미국에서 한국 공군 인원이 훈련을 받을 수 있도록 준비해 줄 것을 요청합니다.⁴⁵⁾

3월에 무초는 미국 정부가 항공기 원조를 고려하고 있다고 답했다. 4월에 미국은 한국 공군 조종사 29명을 일본 존슨기지에서 훈련시켰고, 편성장비 및 조직표(T/O&E: Table of organization and equipment) 와 장비인가표(T/A: Table of Allowance) 상 제6146부대의 F-51 전투기 인가 대수를 10대에서 20대로 증가시켰다. 그리고 5월에는 F-51 전투기 8대와 L형 항공기 16대를 추가로 지원하고 제6146부대를 제6146항공기지대대(6146th Air Base Squadron, 이하 제6146대대)로 승격시켰다.⁴⁶⁾

미국의 항공기 원조가 조금씩 확대되었던 이 시기에, 속성으로 진행된 F-51 전투기 기종전환훈련과정의 한계가 드러났다. 그 훈련을 마치고 전투에 투입된 전투조종사들의 전사 비율이 너무 높았다. 1951년 5월까지 26명의 기성 조종사들 가운데 7명이 F-51 전투기를 조종하다 비행사고를 경험했으며, 이 가운데 5명이 전사했다. 이 사고들 가운데 4건은 조종사 과실에 의한 사고였다.

44) the Fifth Air Force, *History of the 6146th Air Base Unit, 1951*, for the month of January 1951; 장성규, “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원”, pp. 132-133.

45) 공군본부, 『중요 Letter 집』, “이승만이 맥아더에게.”(1951. 2. 20.).

46) “Fifth Air Force Support of the ROK Air Force by Colonel Thomson.”(1951. 12. 24.), “Korean Air Advisory Group.”(1951. 7. 23.), “Republic of Korea Air Force.”, the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951-31 December 1951*; 국방부전사편찬위원회, 『國防史2(1950. 6.-1961. 5.)』, p. 398; 戰史編纂委員會, 『韓國戰爭史 第5卷: 中共軍 侵略과 再反作戰期(1950. 12. 1.-1951. 4. 30.)』, 서울: 國防部, 1972, p. 205; 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1950년 5월 22일.

〈표 2〉 공군비행단 F-51 전투기 비행사고 발생현황(1950년 7월-10월)

비행사고 발생일	사고원인	비 고
1950. 7. 4.	조종사	전사
1950. 9. 10.	조종사	전사
1950. 10. 9.	조종사	
1950. 10. 13.	피탄	전사
1950. 11. 25.	조종사	
1951. 4. 16.	피탄	전사
1951. 4. 21.	피탄	전사

출처: 공군본부, 『航空機 事故 通覽(1950-1972)』; 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』;
공군본부, 『공군장교자력기록부』; 공군본부, 『십비일지(1951-1955)』

특히, 여의도기지에서 전투임무에 합류했던 신예 전투조종사 중 2명이 투입한 달 만에 전사한 일은 가장 뼈아픈 손실이었다. 〈표3〉에서 확인할 수 있듯이, 1950년 8월 이후 1951년 3월까지 F-51을 조종하는 한국 공군의 주력 조종사는 사실상 8명이었다. 이 가운데 이상수(李相垂) 중위와 장동출(張東出) 중위가 이미 1950년 가을에 전사했다. 1951년 4월에 5명의 전투조종사들이 새로 양성되어 전투에 투입되었는데, 이 가운데 최종봉(崔鐘奉) 대위와 이세영(李世暎) 대위가 투입 직후 전사했다. 신예 전투조종사의 2/5를 순식간에 상실한 것이었다.

손실을 별충할 수 있는 초급조종사 양성과정이 뒷받침되어 있지 않아서 전투조종사 손실의 충격은 배가되었다. F-51 전투기 기종전환훈련에 참여할 수 있는 조종사는 이제 10명도 남지 않은 상황이었다.⁴⁷⁾

47) 지휘관급 조종사들을 제외하면, 윤응렬(尹應烈), 권성근(權成根), 주영복(周求福), 옥만호(玉滿鎬), 윤석준(尹錫俊), 최호문(崔浩文), 전명섭(全明燮) 등이 여기에 해당했다.

〈표 3〉 한국 공군 전투조종사 현황(1951년 4월말 현재)

1950년 9월 주력 전투조종사	이름 (출격횟수)	박희동(29회), 강호륜(34회), 정영진(40회), 이상수(21회/전사), 장동출(15회/전사), 김성룡(35회), 김두만(12회), 전봉희(9회)
1951년 4월 이후 신예 전투조종사	이름 (출격횟수)	신유협(6회), 오춘목(14회), 이강화(13회), 최종봉(10회/전사), 이세영(15회/전사)

출처: “Individual Flight Records From 3 July 1950 to Nov. 1951.”, 공군본부, 『元山作戰 基本計劃案 外』, pp. 3,148-3,170. 각 개인기록을 토대로 연구자가 종합.

이러한 수치가 보여주는 교훈은 명확했다. 전투임무를 지속적으로 수행하려면 충분한 수의 전투조종사가 필요하고, 그렇게 하려면 예비조종사들을 초급조종사로 양성하는 초급비행훈련과정과 초급조종사들을 전투조종사로 양성하는 기종전환훈련과정이 유기적으로 연결되어야 했다. 그러한 비행훈련체계를 갖추지 못한 채 전투조종사들을 실전에 투입하는 것은 자살행위와 같았다.

따라서 항공전술제대를 창설하는 일과 전투조종사 양성을 위한 비행훈련체계를 갖추는 일은 동전의 양면과 같았다. 김정렬 공군총참모장은 1951년 5월 15일자로 파트리지 제5공군 사령관에게 “한국 공군 확장을 위한 제안”이라는 제목의 서신을 보내어 다음과 같이 요구했다.

- a. 1951년 10월 말까지 F-51 3개 대대(75대)로 구성된 전투비행단의 편성 및 훈련이 완료되어야 합니다.
- b. 한국 공군은 1951년 10월 말까지 모든 에너지를 훈련 프로그램에 집중해야 합니다 ... 두 개의 훈련대대가 긴급히 요구됩니다. 우선 기초비행훈련을 위한 초등훈련기 30대와 고등훈련기 30대 등 총 60대의 훈련기를 갖춘 훈련대대가 하나 필요합니다. 그리고 전투 훈련을 위해 30대의 F-51 전투기를 갖춘 또 다른 훈련대대가 필요합니다....⁴⁸⁾

48) “김정렬이 파트리지에게.” 『중요 Letter 집』(1951. 5. 15).

이 제안에는 향후 전투조종사를 양성하기 위한 한국 정부의 방침이 담겨 있었다. 우선, 3개의 전투비행대대로 구성된 전투비행단을 그 해가 지나기 전에 창설하겠다는 목표를 재확인했다. 그리고 전투조종사를 지속적으로 충원할 수 있도록 초급조종사를 양성하는 훈련비행대대와 전투조종사를 양성하는 훈련비행대대를 함께 창설하기로 했다. 마지막으로, 충분한 수의 전투조종사를 확보하지 못한 상태에서는 전투를 지속할 수 없다는 입장을 표명했다. 6월 2일부로 한국 공군은 F-51 전투기의 전투임무 투입을 중단했다.⁴⁹⁾

한국 공군이 제5공군 측에 “한국 공군 확장을 위한 제안”을 보냈을 무렵, 미국의 대한군사원조정책에서도 변화가 나타났다. 조속한 정전협정 체결을 정치적 목표로 삼게 되면서 정전 이후를 대비하여 한국군을 증강시키려는 정책을 추진했다. 5월에 승인된 국가안보회의보고서 48/5(NSC 48/5)에서는 “적절한 휴전조항 하에서 전투행위를 종식”하고, “북측 경계선 이남의 한국 지역에…최고수준의 행정과 군사방어를 촉진”하며, “한국군이 북한의 새로운 공격을 억제하거나 격퇴할 수 있도록 한국군의 충분한 군사력 건설을 허용”한다고 규정했다. 그리고 유엔군의 역할을 분담할 수 있도록 한국군을 “가능한 한 신속하게, 그리고 충분한 규모로” 발전시키겠다고 강조했다. 적절한 훈련 및 충원제도를 갖춘 후 실질적인 군사력 증강을 추진하려는 방침이었다.⁵⁰⁾ 한국 공군에 대한 원조에서도 전향적인 움직임이 나타났다.

5월 말에 파트리지 장군에 이어 제5공군 사령관에 취임한 팀버레이크(Edward J. Timberlake Jr.) 소장은 취임 직후 “한국 공군과 제5공군이 합의한 방침”에 대해 상부에 승인을 요청하겠다는 입장을 표명했다.⁵¹⁾ 6월에는 제5공군에서 제6146대대를 주한공군고문단으로 전환하려는 논의가 이루어졌다.

49) “Republic of Korea Air Force.”, the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951–31 December 1951*. 한국 공군이 다시 전투태세로 전환된 것은 1951년 10월 11일이었다.

50) “Report to the National Security Council by the Executive Secretary.”(1951. 5. 17.), the United States Department of State, *Foreign Relations of the United States, 1951*, Volume. VII, Part. 1, Korea and China, Washington D.C.: Government Printing Office, 1984; 박동찬, “주한미군사고문단(KMAC)의 조직과 활동(1948-53).” 한양대학교 대학원 사학과 박사학위논문, 2011, pp. 295-296.

51) “팀버레이크가 이기봉에게.”(1951. 5. 29.), 공군본부, 『중요 Letter 집』.

F-51 전투기 20대와 관련 필수 장비를 공식적으로 한국 공군에 양도하고, 필수적인 제6146대대 병력들을 고문단 병력으로 운용한다는 계획이었다. 제5공군은 양도할 장비 및 물자의 목록과 한국 공군의 편성장비 및 조직표(T/O&E)와 장비인가표(T/A)를 작성하여 정식 인가를 받고 양도조치를 이행한 후에야 제6146대대를 해체하고 주한미공군고문단을 창설할 수 있을 것으로 판단했다. 하지만 7월 말에는 “한국 공군에 양도할 수 없지만 F-51 전투기 운영에 필수적인 장비들”의 문제가 해결되기 전에는 그러한 전환이 불가능하다는 결론에 도달했다.⁵²⁾

미국 측에 항공력 건설을 위한 제안을 제시한 후 한국 공군은 조종사를 대량으로 양성하기 위한 즉각적인 조치를 취했다. 우선 육군 각 군단에 배치되었던 정찰비행전대 파견대를 모두 소환한 후 정찰비행전대를 사천기지로 이동시키고 초급조종사 양성을 전담하도록 했다.⁵³⁾ 그리고 조종사관과 사관후보생(사관생도)들에 대한 초급비행훈련과정을 운영했다. 조종사관과정은 항공병들 중 후보생을 모집하여 초급비행훈련을 실시하는 제도로, 1949년 8월 19일에 처음 시도된 적이 있었다. 1951년 4월 6일에 사천에서 13명의 후보생을 모집하고 제2차 조종사관에 대한 초급비행훈련을 개시하여 4월 28일에 완료하였다. 그리고 이를 후 제1기 사관후보생(사관생도) 83명 중 42명을 사천기지로 이동시키고 5월 25일에 초급비행훈련을 개시했다. 이들은 초급조종사 양성을 위해 일반 학생을 대상으로 모집한 최초의 장교후보생이었다.⁵⁴⁾ 공군은 초급비행훈련을 실시하는 동시에 항공병과 민간학생들을 대상으로 조종사관과 사관후보생을 지속적으로 충원했다.⁵⁵⁾ 아울러 같은 기간에 제주도의 공군

52) “한국공군 고문단.”(1951. 6. 13.), 『극동공군 및 5공군 단편명령, 서한, 한국공군 공중메달 수여(1950. 6. 30.-1953. 7. 21.)』; “Korean Air Advisory Group.”(1951. 7. 23.), the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951-31 December 1951*.

53) 공군본부, 『空軍史 第1輯(1949.10.1.-1953. 7.27.)』, pp. 221-222.

54) 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1949년 8월 19일, 1951년 4월 6일, 4월 28일, 5월 25일.

55) 8월에 공군은 비행훈련 경험이 없는 항공병을 대상으로 제4기 조종사관후보생을 80명 모집했다. 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1949년 8월 19일, 1951년 4월 29일, 4월 30일, 5월 23일, 6월 23일; 공군본부, 『십비일지(1951-1955)』, 1951년 6월 6일, 6월 23일.

비행단에서는 이미 양성된 초급조종사들에 대한 T-6 훈련기 기종전환훈련도 개시했다.⁵⁶⁾

6월 15일에 한국 공군은 전투조종사 부족 문제에 대처하기 위한 특단의 조치를 결정했다. “차기작전의 만전과 조종교육의 완벽을 기하고저” 대부분의 항공기와 조종사, 그리고 조종사후보생을 전장에서 이격된 사천기지에 집결시키기로 했다.⁵⁷⁾ 초급비행훈련과 기종전환훈련을 병행하는 비행훈련체계를 만들기 위한 조치였다. 6월 말에 한국 공군은 여의도기지와 제주기지의 비행단 전력을 사천기지로 집결시키고, 7월 1일부로 사천기지에서 업무를 개시했다.⁵⁸⁾ 제6146대대 역시 공군비행단과 함께 이동을 완료했다.⁵⁹⁾

IV. 단계적 비행훈련체계 도입과 전투비행단 창설(1951년 7월-12월)

사천기지에서 한국 공군은 비행훈련에 집중했다. 이전까지는 “전투와 훈련을 합한 횟수가 월평균 62회를 넘지 못했으나 사천으로 이동한 1951년 7월 한 달에만 총 317회의 훈련임무 비행을 실시했다.”⁶⁰⁾

한국의 노력에 미국도 적극적으로 부응했다. 7월 26일부터 사흘간 제5공군은 사천기지의 비행훈련 현황을 점검했다. 그 결과 한국 공군은 아직 독자적으로 비행임무를 계획하고 실행할 역량이 부족하다고 판단했다. 기성 전투조종사들은 전술 교육을 충분히 받지 못했고, 초급조종사들은 그 상위 단계로 나아가지 못한 채 “부적절한 계획과 감독으로 인하여 정체되어 있었다.” 점검 후 제5공군 작전훈련장교 옛켈슨(Howard S. Askelson) 대위는 제6146대대와 한

56) 공군본부, 『십비일지(1951-1955)』.

57) 공군본부, 『작전명령(1950-1953)』, 공군작명 제31호; 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1951년 6월 20일.

58) 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1951년 6월 20일, 6월 30일; 공군본부, 『십비일지(1951-1955)』, 1951년 6월 22일, 6월 28일, 6월 29일, 7월 1일.

59) the Fifth Air Force, *History of the 6146th Air Base Unit, 1951, for the month of June 1951.*

60) 장성규, “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원”, p. 135.

국 공군에 다음과 같은 권고를 했다.

- a. 제6146항공기지대대의 임무에 대해 명확하게 이해 및 해석할 것.
- b. 제6146항공기지대대 비행훈련 장교가 비행임무 계획을 세울 때 더 많은 권한을 가지고 면밀히 감독할 것.
- c. 전투 준비가 된 조종사를 양성하기 위한 명확한 비행훈련 과정을 설정하고 이를 준수할 것.
- d. 각 개별 조종사들에 대한 정확한 비행훈련 진행기록을 보관하고, 숙련도에 따라 한 단계에서 다음 단계로 진행될 수 있도록 할 것.⁶¹⁾

제5공군의 권고를 바탕으로 제6146대대와 한국 공군은 7월 30일부터 제 6146대대 라그로(Lewis LaGro) 중위의 지원을 받으며 미 공군의 비행훈련과 유사한 형태의 단계적 비행훈련체계를 도입했다. 이 과정은 L형 항공기를 이용한 초급비행훈련과정과, T-6 훈련기 기종전환훈련과정, 그리고 F-51 전투기 기종전환훈련과정이 단계적으로 이루어지도록 구성되었다.⁶²⁾ 후보생과 초급조종사는 각 훈련 단계에서 요구되는 기준시간을 충족한 이후에만 F-51 전투기 조종사로 인증 받게 되었다.⁶³⁾ 이 비행훈련체계에서 제6146대대 조종사들은 “감독”하는 역할만 맡고, 한국 공군 조종사들이 직접 교육을 전담하기로 했다.

이에 따라 초급비행훈련은 정찰비행전대가 사천으로 이동하여 담당했고, 비행단에서는 이미 정찰비행전대에서 L형 항공기를 충분히 숙달한 9명의 조종사들이 T-6 훈련기 기종전환훈련을, T-6 훈련기를 숙달한 15명의 조종사들이 F-51 전투기 기종전환훈련을 시작했다.⁶⁴⁾ 이들은 단계적 비행훈련체계를 통해

61) “Report of Staff Visit to 6146th Air Base Squadron(ROKAF).”(1951. 8.), 공군본부, 『중요 Letter 집』.

62) 이후 이 세 단계에 대하여 초등비행훈련·중등비행훈련·고등비행훈련이라는 명칭이 사용되었다. 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1951년 6월 5일; 공군본부, 『空軍史 第1輯(1949. 10. 1.-1953. 7. 27.)』, pp. 221-222.

63) “Republic of Korea Air Force.”, the Fifth Air Force, *History of the 6146th Air Base Unit 1951*, for the month of July.

64) 공군본부, 『F-51 수료조종사명부』; “Individual Flight Records From 3 July 1950 to Nov. 1951.”, “The

양성한 최초의 조종사들이었다.⁶⁵⁾ 이를 통해 비로소 한국 공군은 전투조종사를 지속적으로 충원할 수 있는 비행훈련체계를 갖추게 되었다.

〈표 4〉 T-6/F-51 기종전환훈련 참가 조종사(1951년 4월-10월)

T-6 훈련기 (9명)	박두원, 정중암, 백정현, 박용만, 배상호, 임순혁, 권중화, 전응조, 장경순
F-51 전투기 (15명)	구선진, 김금성, 장성태, 변희주, 유치곤, 손재권, 손홍준, 박완규, 신철수, 이기협, 정주량, 라창준, 박재호, 이일영, 서상순

출처: 공군본부, 『F-51 수료조종사명부』를 토대로 연구자가 종합.

그런데 항공기 부족이 여전히 문제였다. 1951년 7월 31일의 미 공군 정보 보고에 따르면, 한국 공군이 보유하고 있는 항공기는 F-51 전투기 21대를 포함하여 총 49대였다. 훈련기는 L형 항공기 21대와 T-6 훈련기 6대를 보유하고 있었는데, 제1기 사관후보생 83명과 제4기 조종사사관후보생 80명을 훈련 시키기에는 턱없이 부족했다.⁶⁶⁾ 게다가 미국은 F-51 전투기와 달리 T-6 항공기는 원조하지 않았다.⁶⁷⁾

한국은 미국 측에 항공기 원조를 재촉하는 한편, 독자적으로 ‘입문용 훈련기’와 ‘고급 훈련기’ 각 50대를 구입하기 위한 ‘항공기헌납기금모집운동’을 개시했다. 구입대금 145만 달러를 마련하기 위해 1951년 8월 1일부터 3개월 간 전국적으로 기금모집 운동을 전개했다.⁶⁸⁾ 장면(張勉) 국무총리는 에버레스트

Present Air Activities and Training Status of Republic of Korea Air Force.”(1951. 10. 30.), 공군본부, 『元山作戰 基本計劃案 外』.

65) “Air Intelligence Information Report: Korean Air Force (Personnel Strength).”(1951. 7. 31.), the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951-31 December 1951*.

66) “Air Intelligence Information Report: Material in Possession of ROKAF.”(1951. 7. 31.), the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951-31 December 1951*.

67) 미국의 항공기 지원현황은 다음을 참고할 것. 戰史編纂委員會, 『韓國戰爭史 第4卷: 總反擊作戰期(1950. 9. 15.-1950. 11. 30.)』, p. 705.

68) 강창부·이지원·임혁, “6·25전쟁기 한국의 공군력 확충 노력: 1951년 ‘항공기헌납기금모집운동’을 중심으로”, 『동북아연구』 제33권 2호, 2018, pp. 99-121. 모금 결과가 만족스럽지 않아 1952년 4월까지로 기간을 연장했지만, 이 시점까지 모금된 총액은 목표액의 4%에 불과한 4억 2천여만 원에 불과했다.

(Frank F. Everest) 제5공군 사령관에게 서신을 보내어 한국 공군이 “너무 작아서, 조종사 훈련프로그램을 크게 확장하는 것이 미래 안보에 필수적”이라며, “공무원과 군인의 기부를 통해 확보할 훈련기 구매 프로그램을 승인했다”고 밝혔다.⁶⁹⁾

미국은 한국의 독자적인 항공력 건설 노력에 비판적이었다. 8월 19일에 제8군 부사령관에게 보낸 서신에서 무초 대사는 평시 한국 공군의 규모와 임무에 미국이 얼마나 개입하고 지원할 것인지에 대한 계획이 수립되기 전까지 기금모집운동을 중단할 것을 한국의 대통령과 국방부장관에게 촉구하겠다고 밝혔다.⁷⁰⁾ 미국은 한국의 경제적·군수적 여건이 열악하다는 점을 우려했다. 미 공군은 한국 공군이 급유장치도, 무장을 다루는 장치도 없으며, 보유하고 있는 소량의 장비 대부분이 매우 열악하여 제6146대대에 배정된 장비가 없다면 F-51 전투기 20대를 운용하는 데에도 “극도의 어려움을 겪을 것”이라고 판단했다.⁷¹⁾

한국이 요구하는 대로 다량의 훈련기를 원조하는 대신 미국은 한국 공군이 운용하는 항공기에 대한 열악한 군수지원을 개선할 방법을 강구하고 있었다. 제5공군은 7월 14일에 한국 공군이 F-51 전투기를 20대 운용하는데 적절할 것으로 판단되는 편성장비 및 조직표(T/O&E)와 장비인가표(T/A)를 완성했다. 이를 승인받게 되면 미 공군이 한국 공군에 보급품과 장비를 직접 제공하고 제6146대대의 임무를 고문단의 역할로 축소할 수 있을 것으로 기대했다.⁷²⁾

7월 중순, 미국의 항공기 원조 여부와 무관하게 한국 공군은 강릉비행장(K-18)에서 “미구(未久)에 예기(豫期)되는 공중출격(空中出擊)”을 수행하기

69) “장면 국무총리가 에버레스트에게.”(1951. 8. 9.), 공군본부, 『중요 Letter 집』.

70) “Fifth Air Force Support of the ROK Air Force by Colonel Thomson.”(1951. 12. 24.), the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951-31 December 1951*.

71) “Air Intelligence Information Report: Material in Possession of ROKAF.”(1951. 7. 31.), the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951-31 December 1951*.

72) “Fifth Air Force Support of the ROK Air Force by Colonel Thomson.”(1951. 12. 24.), the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951-31 December 1951*. 이 편성장비 및 조직표는 미 제5공군으로부터 9월 9일에 정식동의를 받게 되었다. 戰史編纂委員會, 『韓國戰爭史 第6卷: 制限戰線の激動期(1951. 5. 1. -1951. 8. 31.)』, 서울: 國防部, 1973, p. 711.

위한 기본계획을 수립하고 이를 제6146대대를 통해 제5공군에 통보했다. 한국 육군이 담당하고 있는 동부전선에서 후방차단작전과 공지합동작전을 수행하는 것을 목표로 기지 환경조성부터 이동, 전투작전 수행까지 망라한 단계별 계획이었다.⁷³⁾

그리고 8월 1일부로 비행단을 개편하여 제1전투비행단을 창설하고, 그 예하에 제10전투비행전대와 제1010기지전대, 제30정비보급전대, 제201의무전대를 편성했다.⁷⁴⁾ 제10전투비행전대 예하에는 2개의 전투비행대대와 1개의 훈련비행대대를 편성했다. 정찰비행전대는 제2정찰비행전대로 개칭하고, 초급조종사 비행교육을 전담하도록 개편했다.⁷⁵⁾ 이로써 1949년 12월에 처음 공식적으로 제시했고, 1951년 5월에 구체화한 목표를 외형적으로나마 실현했다.

1951년 7월 말에 지리산지구 공비토벌작전을 수행하고 있던 경찰전투부대에서 항공지원을 요청하자, 한국 공군은 이를 “하나의 전투단위로서 자주적인 작전”을 수행하는 기회로 삼았다.⁷⁶⁾ 그래서 항공작전 통제 권한을 가지고 있는 제5공군사령관에게 지리산 지역에서 “적극적 비행훈련(Active Air Training)”을 실시할 수 있도록 승인해 줄 것을 요청했다. 제5공군사령관은 이를 승인하고, 적극 지원하겠다고 답신했다. 제1전투비행단 예하의 제10전투비행전대는 자체적으로 계획을 수립한 후 8월 17일부터 한 달간 F-51 전투기로 공비토벌작전을 지원했다.⁷⁷⁾

제1전투비행단이 공비토벌 지원작전을 수행하고 있던 기간에, 제6146대대는

73) 장성규, “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원”, pp. 137-138; 공군본부, 『空軍史 第1輯 改正版(공군 창군과 625전쟁)』, pp. 251-253; “Basic Program for the Preperation of Combat Missions Republic of Korea Air Force at K-18 Air Base.”(1951. 7. 20.), 공군본부, 『元山作戰 基本計劃案 外』.

74) 공군본부 일반명령 제52호(1951. 7. 29.), 공군특명 제167호, 공군본부, 『空軍日誌(1948-1953)』, 1951년 8월 1일.

75) 공군본부, 『십비일지(1951-1955)』, 1951년 8월 5일.

76) 공군본부, 『空軍發展略史 第1券』, 공군본부고급부관실인쇄소, 1954, p. 56.

77) 공군본부, 『空軍史 第1輯 改正版(공군 창군과 625전쟁)』, pp. 231-235; “Request for Active Air Training.”(1951. 8. 19.), RG 338, KMAG, Adjutant General, Decimal File(1948-53), Box 41; 공군본부 작전명령 제34호(1951. 8. 2.), 비행단 작전명령 제8호(1951. 8. 18.).

한국 공군이 전투부대가 될지 아니면 훈련부대로 남을 지 결정하기 위한 작전 태세검열(ORT: Operations Readiness Test)을 제5공군이 계획하고 있다는 통보를 받았다.⁷⁸⁾ 제5공군 전술검열관 아이잭슨(Clayton M. Isaacson) 중령 일행은 8월 27일 사천에 도착하여 검열을 실시했다. 검열은 작전·정보·인사·정비·무장·보급·통신 분야별로 전투임무수행이 가능한지 여부를 판단하는데 주안점을 두고 실시되었다. 항공작전의 경우 아이잭슨 중령이 동승하여 편대집합과 항법, 대지공격과 기지 귀환까지 전 과정을 점검하였다. 9월 1일에 검열은 성공적으로 종료되었다. 제5공군은 검열 결과를 보내어, 한국 공군이 전투 작전에 요구되는 필수 전투장비가 일부 부족하지만 10월 1일부로 전투작전 수행이 가능하며, 전투와 훈련에 필요한 물자를 제공하겠다는 입장을 전달했다.⁷⁹⁾ 이것은 한국 공군이 전투임무를 수행할 수 있는 전술체대를 보유해야 한다는 점에 대한 미국의 공식적 동의였다.

한국 공군은 검열 결과를 확인한 직후, 강릉비행장(K-18)에서 전투임무를 개시하기 위한 준비를 했다. 제1전투비행단의 F-51 전투기 12대를 포함한 항공기 총 14대, 전투조종사 20명을 포함한 일부 병력, 그리고 제6146대대 제2파견대가 강릉비행장으로 이동했다.⁸⁰⁾ 마침 극동공군은 5월 31일부터 지속적으로 북한 지역의 철도수송망을 타격하는 ‘스트랭글 작전(Operation Strangle)’을 수행하고 있었다. 유엔군 항공작전에 참여하라는 승인을 받은 한국 공군은 항공편으로 일일작전명령을 전달 받았다. 원산에서 평강에 이르는 경원선 철도와 그와 연결되는 철도 및 도로를 타격하는 임무가 주어졌다. 10월 11일 아침에 F-51 전투기 4개 편대가 공산군의 보급로에 대한 공중타격 임무를 수행하

78) “Republic of Korea Air Force.”, the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951-31 December 1951*.

79) “Republic of Korea Air Force.”, Ibid: 장성규, “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원”, pp. 136-137; “From CG AF FIVE KOREA To C/S ROKAF TAIGU KOREA (COURIER).”(1951. 9. 7), 공군본부, 『元山作戰 基本計劃案 外』.

80) 강릉에 전개한 제1전투비행단 병력은 장교 63명과 항공병 222명이었고, 여기에 제6146대대의 장교 1명과 항공병 7명이 추가되었다. “Republic of Korea Air Force.”, the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951-31 December 1951*; 戰史編纂委員會, 『韓國戰爭史 第6卷: 制限戰線의 激動期(1951. 5. 1. -1951. 8. 31.)』, p. 260.

면서 제1전투비행단이 유엔군 지휘통제 휘하의 진술제대로서 역할을 수행하기 시작했다.⁸¹⁾ 12월말까지 한국 공군은 총 708회 출격하여 항공차단작전과 근접 항공지원작전 등을 실시했다. 이 과정에서 F-51 3대와 조종사 2명을 손실하면서도 흔들림 없이 임무를 수행하여 유엔군으로부터 “찬사”를 받았다.⁸²⁾

V. 결론

1951년 5월 14일에 김정렬 공군총참모장은 파트리지 제5공군 사령관에게 보낸 서신에서 미국이 원조해 준 F-51 덕분에 “우리 국민과 적들이 한국 공군의 존재이유(the *raison d'etre*)를 인식할 수 있게” 되었다고 감사를 표현했다.⁸³⁾ 이에 대해 파트리지 소장은 한국 공군이 “확고한 조직적 기반을 갖추어 방어제공작전을 수행할 수 있는 공군을 국가에 제공하겠다는 목표에 조속히 다가가기로 진심으로 기원”한다고 화답했다.⁸⁴⁾ 우호적이면서도 기만적인 대화였다. 당시 한국은 항공력을 대폭 확장하여 북한의 항공력에 대한 억제력을 발휘하는 것이 공군의 “존재이유”라고 주장했지만, 미국은 현재 규모로 지상군에 대한 항공지원작전을 수행하는 것을 한국 공군의 “존재이유”로 판단하고 있었기 때문이다.⁸⁵⁾ 전쟁 기간 내내 한국 공군의 “존재이유”에 대한 양국의 이해는 완전히 일치된 적이 없었다. 미국은 원조할 수 있는 한계를 기준으로 한국 공군의 역할을 규정했고, 한국은 미국이 규정한 한계 너머로 청사진을 그렸다.

전쟁이 일어난 직후, 미국이 F-51 전투기 10대를 한국에 원조했을 때부터 한국에 어느 정도의 항공력이 필요한가의 문제에 대한 양국의 입장에 차이가

81) 공군본부, 『空軍史 第1輯(1949.10.1.-1953. 7.27.)』, pp. 153-154.

82) “Republic of Korea Air Force.”, the Fifth Air Force, *The History of the Fifth Air Force, 1 July 1951-31 December 1951*.

83) “김정렬이 파트리지에게.”(1951. 5. 14.), 『중요 Letter 집』.

84) “파트리지가 김정렬에게.”(1951. 5. 26.), 『중요 Letter 집』.

85) 이미숙, “6·25전쟁기 미국의 한국군 증강정책과 그 특징.”, pp. 227-228.

있었다. 한국은 항공전술제대를 갖추려면 추가적인 항공기 원조가 필요하다고 주장했고, 미국은 한국이 그럴만한 인적·물적 토대를 갖추고 있지 못하기 때문에 추가 원조는 시기상조라고 판단했다. 이 입장 차이가 좁혀지기 시작한 시점은 지상에서 전선이 교착되고 휴전회담이 시작된 1951년 하반기였다. 미국은 정전 이후 한반도 안보를 고려하여 한국이 스스로 항공작전을 수행할 수 있는 규모로 성장할 필요가 있다는 점에 동의했다. 그 결과 한국의 항공력 건설을 위한 한·미 양국의 정책적 대화가 처음으로 괄목할 만한 결실을 맺게 되었다. 양국은 사천기지에 단계적 비행훈련체계를 도입하여 지속적으로 전투조종사를 충원할 수 있는 토대를 마련했다. 이를 바탕으로 한국은 1951년 10월에 제1전투비행단을 창설함으로써 염원하던 전술제대를 갖추게 되었다. 미국은 전투태세검열(CRT)을 통해 한국 공군의 전투임무 참여를 승인했다.

한국 공군의 “존재이유”에 대한 양국 간 인식의 간극 속에서 전투조종사 양성문제는 정책적 대화의 구심점이었다. 미국은 한국의 무리한 항공기 원조 요구를 대체로 무시하면서도 양성된 전투조종사를 활용할 수 있는 수준에서는 항공기를 원조했다. 한국은 항공기 원조를 요구하는 근거로서 충분한 수의 전투조종사를 양성하는데 노력을 집중했다. 이런 점에서 전투조종사 양성을 위한 비행훈련체계는 한국으로서는 어디까지 희망할 수 있을지에 대한 가능자였고, 미국으로서는 어느 정도까지 가망이 있는가에 대한 척도였다.

이 연구는 한국이 전투비행단을 창설하는 과정을 분석하여 미국의 대한군사 원조정책과 한국의 군사력건설정책 사이의 갈등양상에 대한 새로운 일면을 드러내고자 했다. 우선, 육군과 비교할 때 미국의 원조 규모가 빈약하여 공군의 발전 속도가 더뎠다는 오랜 인식에 의문을 제기한다. 실제로 국방비의 관점에서 비교하면 전쟁 발발 후 미국의 원조는 미미했고, 공군은 “수적으로나 장비면에서 군사력으로 간주되기 어렵다고 평가될 정도”였다.⁸⁶⁾ 그러나 군사적 관점에서 보면 그 발전의 정도는 작지 않았다. 육군의 전술제대가 전쟁을 통해

86) 이마숙, 위의 논문, p. 227. 전쟁 발발 후 1951년 10월까지 실제로 미국의 항공기 원조는 F-51 전투기 인가를 10대 더 늘려주고, 수송기 1대와 L형 항공기 16대를 지원한 정도에 불과했다.

성장했다면, 공군의 전술제대는 전쟁을 통해 탄생했기 때문이다. 이 기간 동안 공군은 단순 정찰과 연락 임무만 수행할 수 있는 ‘항공분견대’에서 항공차단작전과 근접항공지원작전을 수행할 수 있는 명실상부한 ‘공군’으로 탈바꿈했다.

또한 이 연구는 전투비행단 창설이 미국의 일방적 기획에 의한 결과일 것이라는 대중적 인식에도 의문을 제기한다. 대부분의 항공기를 제공했다는 점에서 미국은 한국 공군이 성장할 수 있는 한계를 규정하였지만, 전투비행단을 창설 하겠다는 청사진을 제시하고 시행착오를 거쳐 목표를 달성한 쪽은 한국이었기 때문이다.

참고문헌

- 강창부·이지원·임혁, “6·25전쟁기 한국의 공군력 확충 노력: 1951년 ‘항공기헌납기금모집운동’을 중심으로” 『동북아연구』 제33권 2호, 2018.
- 강창부·김기동·이지원, “공군의 창설에서 최용덕의 역할.” 『民族文化論叢』 제64輯, 2016.
- 공군본부, 『6·25전쟁 참전용사 증언록』, 계룡: 국군인쇄창, 2010.
- _____, 『空軍發展略史 第1券』, 공군본부고급부관실인쇄소, 1954.
- _____, 『空軍史 第1輯(1949. 10. 1.-1953. 7. 27.)』, 서울: 공군교재창, 1962.
- _____, 『空軍史 第1輯 改正版(공군 창군과 625전쟁)』, 계룡: 공군본부, 2010.
- _____, 『F-51 수료조종사명부』·『T-6 수료조종사명부』
- _____, 『공군장교자력기록부』.
- _____, 『작전명령(1950-1953)』.
- _____, 『전투요보(1950-1951)』.
- _____, 『空軍日誌(1948-1953)』·『비행단역사(1950)』·『십비일지(1951-1955)』.
- _____, 『航空機 事故 通覽(1950-1972)』.
- _____, 『元山作戰 基本計劃案 外』.
- _____, 『극동공군 및 5공군 단편명령, 서한, 한국공군 공중메달 수여(1950. 6. 30.-1953. 7. 21.)』.
- _____, 『중요 Letter 집』.
- 공군역사기록단, “6.25 當時의 記錄, 未完成 原稿(1951年).”
- 국방군사연구소, 『建軍50年史』, 서울: 서울인쇄공업협동조합, 1998.
- 국방부전사편찬위원회, 『國防史2(1950. 6.-1961. 5.)』, 1987.
- 군사연구실, 『한국전쟁면담록』 제1권.
- 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』 제2권-8권, 서울: 국방부, 2005·2006·2008·2009·2010·2011.
- 金貞烈, 『金貞烈 回顧錄』 서울: 乙酉文化社, 1993.
- 딘 D. 헤스, 이동은 역, 『신념의 조인』, 서울: 플래닛미디어, 2010.
- 박동찬, “주한미군사고문단(KMAG)의 조직과 활동(1948-53).” 한양대학교 대학원 사학과 박사 학위논문, 2011.
- _____, 『주한미군사고문단 KMAG: 한국군 건설의 기획자』, 서울: 한양대학교 출판부, 2016.
- 서진태, 『사상 및 개념: 한국공군 & 미국의 한반도 정책, 1946-1956』, 서울: 대희, 2019.
- 안정애, “미국의 대한군사원조정책(1948-1950): 결정과 집행 및 한국정부의 추가군원 요청을 중심으로.” 『역사와 현실』 27호, 1998.
- 윌리엄 T. 와이블러드 지음, 문관현·손석주·김택·오충원 역, 『극동공군 사령관 조지 E. 스트레이 트마이어 장군의 한국전쟁 일기』, 서울: 플래닛미디어, 2011.

- 이미숙, “6·25전쟁기 미국의 한국군 증강정책과 그 특징.” 『軍史』, 54號, 2008.
- 장성규, “6·25전쟁기 한국공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원.” 『軍史』, 75號, 2010.
- 戰史編纂委員會, 『韓國戰爭史』, 第1卷-第6卷, 서울: 國防部, 1977·1979·1970·1971·1972·1973.
- 정병준, 『한국전쟁 : 38선 충돌과 전쟁의 형성』, 파주: 돌베개, 2006.
- Appleman, Roy E, *United States Army in the Korean War: South to the Naktong, North to the Yalu(June–November 1950)*, Wahington, D.C.: US Government Printing Office, 1992.
- Endicott, Judy G., *The USAF in Korea Campaigns, Units, and Stations 1950–1953*, USAF HIstory and Museums Program, 2001.
- Futrell, Robert F., *United States Air Force Operations in the Korean Conflict, 25 June–1 November 1950*, Washington D.C.: Department of the Air Force, 1952.
- _____, *The United States Air Force in Korea, 1950–1953*, Revised Edition, Washington D.C.: Office of Air Force History, United States Air Force, 1983.
- National Archives and Records Administration, RG 330, 330.6 Records of the Office of the Assistant Secretary of Defense(1944–67), Box 68.
- _____, RG 338, KMAG, Adjutant General, Decimal File(1948–53), Box 41.
- _____, RG 338, Provisional Military Advisory Group, 1948–49 and Korean Military Advisory Group, 1949–53, Box 6.
- Schnabel, James F., *Policy and Direction: The First Year*, Washington D.C.: Center of Military History United States Army, 1992.
- The United States Department Of State, *Foreign Relations of the United States, 1949*, Volume. VII, Part. 2, The Far East and Australia, Washington D.C.: Government Printing Office, 1969.
- _____, *Foreign Relations of the United States, 1950*, Volume. VII, Korea, Washington D.C.: Government Printing Office, 1976.
- _____, *Foreign Relations of the United States, 1951*, Volume. VII, Part. 1, Korea and China, Washington D.C.: Government Printing Office, 1984.
- U.S. Air Force Historical Research Agency, Air Intelligence Information Report.
- _____, History of the 6146th Air Base Unit, 1950 · 1951.
- _____, History of the Fifth Air Force, 1 January 1951–30 June 1951.
- _____, History of the Fifth Air Force, 1 July 1951–31 December 1951.
- Warnock, A. Timothy, *The USAF in Korea a Chronology 1950–1953*, Washington D.C.: Air Force History and Museums Program, 2000.

Abstract

Korean Policy for Raising Fighter Pilots as well as U.S. Aircraft Aid to Korea during the First Half of the Korean War: Focused on the Establishment of the 1st Fighter Wing

Jiwon Lee (Associate Professor, ROK Air Force Academy)

Before the Korean War, the ROK Air Force was nothing but an “air detachment” with twenty-two liaison and trainer aircraft. As soon as the Korean War broke out, the U.S. provided ten F-51 fighters to the Republic of Korea. After that, the Korean government made several requests for further large scale aid for the purpose of creating a tactical air unit to carry out air operations. But U.S. didn't accept that since Korea was not equipped with personnel and economic foundation to manage such a large air unit. However, this matter, which lasted throughout the first half of the war, was resolved as the stalemate and the armistice talks began in 1951 summer. The U.S. agreed that the ROK was needed to possess the potential to be able to conduct tactical air operations on its own following U.S. leaving Korea after the war. Korea coupled with U.S. established three different phases of flight training system to produce fighter pilots continuously, leading to establish the 1st Fighter Wing. This unit was officially included later in the tactical unit under the United Nations Command (UNC) passing the Operations Readiness Test (ORT) driven by the U.S. 5th Air Force.

This study argued that the continuous interaction between Korea and U.S. built the Korean air power during the war.

Keywords: Air Power, Air Force, Pilot, Fighter Wing, Korean War, Military Aid

투고일: 2020년 11월 08일, 심사일: 2020년 12월 03일, 게재확정일: 2020년 12월 15일