현대북한연구, 19권 1호(2016), © 2016 북한대학원대학교 심연북한연구소, pp.234~268.
http://dx.doi.org/10.17321/rnks.2016.19.1.006

한국전쟁 이전 소련의 북한 공군지원 고찰(1945~1950)

이신재(국방부 군사편찬연구소)

한국전쟁 당시 북한공군은 개전 3개월도 못 되어 완전히 궤멸되었다. 이것의 가장 직접적인 원인은 미 공군의 조기참전을 들 수 있다. 그러나 한편으론 광복이후부터 소련의 지원으로 양성된 북한공군의 전력이 왜 그토록 미약했는가 하는 의문을 가지지 않을 수 없다.

이 점에서 본 연구는 개전 초기 북한공군의 궤멸원인을 1945~1950년 소련의 북한 공군지원에서 찾고자 했다. 이를 위해 이 시기 소련의 공군지원을 시기와 분야별로 살펴보았다. 그 결과 1949년 3월 김일성과 스탈린의 모스크바 회담 이전까지 소련의 지원은 대단히 미약했으며, 전쟁발발 시점에 임박해서야 양적증가를 보이지만, 이 또한 매우 소극적으로 이루어졌음을 확인할 수 있었다.

개전 초기 북한공군은 남한공군과 비교할 때 10배의 양적 우위에 있었지만 질적인 면에서는 매우 불완전한 상태였으며, 미 공군의 조기참전에 제대로 대응하지 못하고, 궤멸될 수밖에 없었던 것이다. 이것은 소극적이었던 소련의 북한공군 지원에 따른 예견된 결과였다고 할 수 있다.

북한 공군에 대한 소련의 지원이 소극적이었던 이유는 당시의 민감했던 국제정치 상황, 북한의 낮은 전략적 가치, 독일과의 전쟁으로 인한 경제적 어려움, 남한공군 전력과 비교할 때 전쟁의 낙관적 전망 등이 복합적으로 작용했다.

주제어: 한국전쟁, 김일성, 북한공군, 소련, 제64전투비행군단, 항공기, 조종사

1. 문제의 제기

한국전쟁 개전 당시 북한공군의 전력은 남한에 비해 10배의 우위에 있었다.[1] 그러나 북한공군은 개전 3개월도 못 되어 완전히 궤멸되었다.[2] 그 결과 북한공군은 전쟁기간 내내 적극적으로 전투에 참가하지 못하고 지리멸렬한 상태를 유지하며, 자체 공군력 양성에 주력하게 된다. 그리고 북한공군의 궤멸로 인한 전력의 공백은 1950년 11월 이후 소련 제64전투비행군단으로 대체되면서 소련군 참전의 한 원인이 되기도 했다.

그렇다면 압도적 우위에 있던 북한공군은 왜 조기에 궤멸했을까? 물론 가장 직접적인 이유는 미 공군의 조기 참전이었다. 개전 당시 일본에 주둔하고 있던 미 제5공군은 북한군 남침 이틀째인 6월 26일 5대의 F-82 전투기를 한반도로 급파했다.[3] 이들의 임무는 주한 미국인들의 후송을 엄호하는 것이었지만, 이 과정에서 북한공군과 서울상

---

1) 한국전쟁 개전 당시 북한공군은 1개 비행사단, 병력 2800명, 항공기 226대(추격기 84대, 습격기 113대, 기타 29대)를 보유하고 있었다. 이에 반해 한국공군은 병력 1897명에 연락 및 훈련용 항공기 22대만을 보유하고 있었다. 『소련군 총참모부 전투일지(1950.6.25～1951.12.31)』, 국방부 군사편찬연구소 소장사료(HR696); 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제2권(서울: 군사편찬연구소, 2005), 744쪽.

2) 북한공군은 개전 이후부터 1950년 8월 24일까지 총 109대의 항공기가 손실되었다. 국사편찬위원회 편, "소련군 총참모부 작전총국의 조사보고(1950.8.26)," 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950～53년』(과천: 국사편찬위원회, 2006), 93쪽. 미 공군 역사서에도 미 공군이 1950년 10월 한 달간 단 1대의 북한 항공기도 격추하지 못한 것으로 나온다. 이는 북한공군에 더 이상 작전 중인 항공기가 없었음을 보여주는 것이다. A Timothy Warnock(editor), *The U.S. Air Force's First War: Korea 1950～1953 Significant Events*(air force historical research agency, 2000), pp. 68～69.

3) *Ibid*., p. 2. 이후 미 공군은 6월 27일 B-26 경폭격기와 F-80 및 F-92 전투기를 한반도에 출격시켜 북한공군과 본격적으로 교전한다.

공에서 처음으로 교전하고 승리를 거둔다. 기량 면에서 북한공군은 미 공군의 상대가 되지 못했던 것이다.

그러나 이러한 설명에도 불구하고 또 하나의 의문은 여전히 남는다. 1945년 광복이후 부터 소련의 후원하에 창군과 전쟁준비를 추진했던 북한공군의 전력이 왜 3개월도 못 버틸 정도로 미약했는가 하는 점이다. 미 공군의 참전이 조기궤멸의 직접적 요인이었지만, 전쟁개시 이전에 진행되었던 소련의 북한지원에도 어떤 원인이 있지 않았을까 생각하게 된다. 따라서 이에 대한 제대로 된 해답을 찾으려면 1945~1950년 기간 중 소련의 북한공군 지원에 대해서도 살펴봐야 할 필요성이 있다.

그러나 기존 연구 중에서 개전당시 북한공군의 조기궤멸에 주목하고 그 원인을 규명하고자 하는 시도는 거의 이루어지지 않았다. 대다수의 연구가 광복이후 북한군 건군과정의 일부로써 북한공군을 기술하는 정도였다. 전쟁기간 중 북한공군에 대한 연구 또한 초기 궤멸된 현상만을 작전경과와 함께 나열하거나 북한공군의 전투력 강화과정을 고찰하는 정도였다.[4] 이것은 접근할 수 있는 자료의 부족이라는

4) 이 시기에 대한 대표적 연구성과로는 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제1권(서울: 군사편찬연구소, 2004); 기광서, "북한 무력형성과 북소관계," 『중소연구』, 제103호(2004); 김광수, "조선인민군의 창설과 발전, 1945~1990," 『북한군사문제의 재조명』(서울: 한울, 2006), 63~165쪽; 장준익, 『북한인민군대사』(서울: 서문당, 1991); 심헌용, "주북한 소련 군사고문단 연구," 『동북아연구』, 제29권 2호(2014); 안승환, "주북한 소련군사고문단의 북한군 지원활동(1946~1953년)," 『한국전쟁사의 새로운 연구 2권』(서울: 군사편찬연구소, 2002); 이신재, "6·25전쟁기 북한공군의 성장과정 고찰," 『군사』, 제89호(2013.12), 197~232쪽 등이 있다. 한편 소련의 북한공군 지원과 관련한 소련 측 자료는 매우 한정되어 있다. 대표적인 자료로는 국방부 군사편찬연구소에서 러시아로부터 수집해 번역 출간한 『소련군사고문단장 라주바예프의 6·25전쟁 보고서(전 4권)』(서울: 군사편찬연구소, 2001)나 『소련 제64전투비행군단 전투활동 약사 1950년~1955년』(서울: 군사편찬연구소, 2011)을 비롯한 제64전투비행군단 관련자

현실적인 한계와 더불어 전쟁 당시 북한공군의 규모가 지상군에 비해 턱없이 작았기 때문에 이에 대한 연구의 동기부여가 부족했기 때문으로 보인다.[5]

이런 가운데 기존 연구 중에서 본 연구와 동일한 문제의식을 갖고 그 원인을 규명하고자 시도했던 연구가 한 편 확인된다. 김선호의 연구는 북한공군의 내부 전력을 평가해 개전 당시 북한공군의 전력은 매우 미완성 상태였고, 미 공군에 대항할 수 없는 수준이었다고 주장한다. 그러나 이 연구는 소련과의 관계 보다는 북한공군 자체에 대한 평가에 한정짓고, 연구대상 시기도 1949년 12월부터 1950년 6월까지로 설정해 아쉬움이 있다.[6]

이 점에서 이 논문은 개전 초기 북한공군의 조기 궤멸의 원인을 소련의 지원측면에서 살펴보고자 한다. 이것은 북한이 소련의 절대적인 지원하에 남침준비를 했다는 명백한 사실을 부인하는 것이 아니다. 소련의 지원이 양적으로는 성과를 보였지만, 지원과정, 특히 공군에 대한 지원은 매우 소극적이었으며, 결과적으로 소련의 소극적 지원이 개전초기 북한공군의 조기궤멸과 상관관계가 있음을 입증하고자 하는 것이다.

료들, 그리고 국사편찬위원회가 수집 발간한 국사편찬위원회, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950～53년』; 박종효 편역, 『러시아 연방 외무성 대한정책 자료 I』(서울: 선인, 2010) 등이 있다. 그러나 이 자료들 또한 1945～1950년 북한공군 지원에 관한 사항은 매우 일부분에 불과하다.

5) 그러나 공군은 현대전에서 전쟁의 승패를 좌우하는 전략적·전술적 수단으로 매우 중요한 분야이다. 그뿐만 아니라 육군에 비해 보다 명확한 연구의 대상이 될 수 있는 특징도 있다. 육군의 경우 조직과 개별부대의 다양성으로 인해 연구가 복잡성을 띨 수 있지만, 공군은 이에 반해 상대적으로 간결성을 띠기 때문에 연구의 대상으로 삼기에 용이하다.

6) 김선호, "한국전쟁 직전 북한공군의 실제전력 연구," 『군사』, 제89호(2013), 161～195쪽.

이를 위해 1945년 8월 광복 이후부터 1950년 6월 개전까지의 기간에 진행된 소련의 북한공군 지원에 주목하고자 한다. 이 기간은 북한의 모든 국가체제가 소비에트화(Sovietize)되어가는 시기임과 동시에 특히 북한이 군대를 창군하고, 남침전쟁을 일으킬 정도로 급속히 성장했다는 점에서 매우 중요한 시기이기 때문이다. 과연 이 시기에 소련의 북한공군 지원에 대한 입장은 어떠했으며, 실제로 어떻게 지원이 전개되었고, 그 성과는 어느 정도나 달성되었는지를 접근 가능한 범위 내에서 확인하고자 한다.

이를 위해 2절에서는 북한공군의 창군과 성장과정에 대해 살펴보고, 3절에서는 소련의 북한공군에 대한 지원 현황을 시기와 분야로 나누어 살펴볼 것이다. 4절에서 소련의 북한 공군지원을 평가하고, 5절에서는 소련의 소극적 북한공군 지원 배경에 대해 살펴볼 것이다. 6절은 이 논문의 결론이다.

2. 북한공군 창군과 성장과정

1) 김일성의 관심과 공군 창군

광복 이후 김일성을 비롯한 북한의 정치세력들은 노선과 방법의 차이는 있었지만 목표는 동일했다. 즉, 그들의 공통된 목표는 당과 국가건설, 그리고 이를 수호하기 위한 무력수단으로 군대의 창군이었다. 그리고 이 목표는 소련의 지원 속에 빠른 속도로 추진되었다. 이 과정에서 김일성의 공군 창군에 대한 관심 또한 컸다. 김일성의 관심 때문만은 아니었겠지만, 어찌되었든 북한은 광복 직후부터 다른 북한

군 창군과 동시에 공군 창군을 시도한다.

김일성의 공군 창군에 대한 관심은 1945년 11월 29일 조선항공협회 신의주지부에서 한 격려사를 통해 처음 확인된다.[7] 이 자리에서 김일성은 "새 조선의 항공대를 창설하자"고 강조한다. 그러면서 "지금 우리나라에는 항공기술을 가진 사람이 매우 적다"며 항공기술의 습득과 이를 통해 항공대, 즉 공군을 창군하자고 역설한다. 이를 위해 조선항공협회가 '조선항공대의 씨앗이자 싹'이 될 것을 강조한다.

김일성의 공군에 대한 관심은 새삼스럽다고 할 수는 없을 것 같다. 왜냐하면 일제강점기부터 공군에 대한 여러 활동이 한반도에서 추진되고 있었기 때문이다. 김일성의 공군력에 대한 관심은 이런 분위기 속에서 자연스럽게 나온 것이라고 볼 수 있다.

이미 일제강점기부터 북한지역에는 항공기 제작공장이 존재했었다. 1942년 3월 언론 보도에 따르면 해주에 있는 비행기 제작공장에서 비행기 생산을 위한 준비에 들어갔다는 내용이 확인된다.[8] 또 1944년 1월 27일자 신문에는 "1월부터 조선의 모든 남자 중등학교에 전학생을 대상으로 글라이더(Glider) 교육과를 개설하고 교관을 배치했다"는 기사도 확인된다.[9] 1944년 10월에는 "조선영공 방어의 일환으로 현재의 비행장을 확장하고 있다"[10]는 보도도 나온다. 이러한 점은 광복 초기 북한 내부적으로도 공군에 대한 관심이 폭넓게 형성될 수 있는 분위기였음을 보여준다.

---

7) 김일성, "새 조선의 항공대를 창설하자(조선항공협회 신의주지부에서 한 격려사, 1945년 11월 29일)," 『김일성 전집』, 제2권(평양: 조선로동당 출판사, 1992), 371쪽.

8) 『京城日報』, 1942년 3월 10일.

9) 『朝日新聞』, 1944년 1월 27일.

10) 『朝鮮商工新聞』, 1944년 10월 12일.

공군에 대한 김일성의 높은 관심 속에서 북한공군은 크게 세 단계를 거쳐 창군된다. 1단계는 신의주 항공대 설립단계, 2단계는 신의주 항공대가 평양학원의 항공중대로 편성되는 단계, 3단계는 정규군으로 북한공군이 창군되는 단계이다. 이를 구체적으로 살펴보자.

첫째, 북한공군의 시작은 신의주항공대였다. 신의주항공대는 일본과 중국의 비행학교 출신들이 중심이 되어 만든 준군사조직이었다. 설립 당시 소련 점령군 사령부의 승인도 받았다. 신의주항공대는 조종, 정비, 통신 등 3개 교육대를 갖췄고, 1945년 10월 25일부터 80명의 교육생을 대상으로 본격적으로 비행교육을 시작했다.[11] 1946년 1월 제1기생 80명이 3개월간의 교육을 마쳤고, 2월 23일에는 제2기생 160명이 입교했다.[12]

둘째, 신의주 항공대가 평양학원 항공중대로 변화되는 단계이다. 신의주항공대의 규모가 커지자 북한은 훈련장소 등의 문제를 해결하기 위해 1946년 5월 평양비행장으로 장소를 이동한다. 그리고 훗날 북한군의 모태가 되는 평양학원의 항공중대로 편입하며 조직의 변화도 겪게 된다.[13] 이후 1947년 5월 17일 인민집단군 사령부가 창설되면서 평양학원 내의 항공중대는 항공과와 비행대대로 확대 개편된다.

셋째, 정규군으로서의 북한공군이 창군되는 단계이다. 북한군은 1948년 2월 8일 창군되는데, 이 과정에서 평양학원에 소속된 비행대대는 제25비행연대로 확대 개편된다. 당시 25비행연대는 습격기대대, 추격기대대, 교도대대, 후방지원대대로 편성되었다.[14]

---

11) 1945년 9월 창설된 신의주항공대는 창설 당시 일본비행학교 출신 20명과 중국 비행학교 출신 10명, 기타 만주군 및 군수공장에서 근무하던 기술자 20명 등 총 50명으로 구성되었다. 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제1권, 288쪽.

12) 위의 책, 288쪽 참조.

13) 공군본부 정보국, 『북괴공군』(서울: 공군본부, 1951), 24～25쪽.

2) 창군 이후 전력 증강

소련의 대북 공군지원이 본격화되는 것은 1948년 말 이루어진 소련군 철수로부터 시작되었다. 소련군은 철수하면서 주요 시설과 장비를 북한군에 인도했다. 이 과정에서 북한공군도 1948년 10월 평양비행장을 인수받고, 12월에는 항공기(IL-10, Yak-9, Po-2 등)도 인수받았다. 북한은 이를 기반으로 계속해서 병력과 장비를 증강해나갔고, 1949년 12월에는 이전의 제25비행연대를 항공사단으로 증편했다.

당시 항공사단은 추격기연대, 습격기연대, 교도연대, 공병대대로 편성되었다. 연대 예하에 각각 3개 비행대대를 편성했고, 공병대대도 3개 중대로 편성해 주요 항공기지에 배치했다. 사단사령부는 평양비행장, 습격기연대는 연포 및 평강기지, 추격기연대는 평양 및 신막기지, 교도연대는 연포기지 등에 각각 배치되었다. 사단장에는 왕연, 비행부사단장에 이활이 각각 임명되었다.

소련의 항공기 지원은 이후에도 계속되었다. 특히 1950년 4월에는 IL-10, Yak-9 등 약 60대의 항공기를 지원받았고, 남침 1주일 전인 6월 18일에는 소련 조종사들이 직접 IL-10 60대를 북한 연포비행장에까지 몰고 와서 인도해주었다.[15] 그 결과 1950년 6월 25일 기준 북한공군 전력은 1개 비행사단에 병력 2800명, 그리고 항공기 226대를 보유하게 된다.[16] 평양의 항공기지사령부 예하에 10개의 기지도 구비했다.[17] 이것은 당시 훈련기와 연락기 등 22대의 항공기를 보유

14) 일반적으로 습격기는 폭격기를, 추격기는 전투기를 지칭한다.

15) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제1권, 294~295쪽.

16) 국사편찬위원회 편, "소련군 총참모부 작전총국이 작성한 조선에서의 전투행동 개관에서 발췌, 1950년 6월 25일 현재 조선인민군과 남조선 국군의 전력현황(1951.12.3)," 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950~53년』, 60쪽.

하고 있던 남한공군과 비교할 때 압도적인 전력의 우위였다.

1949년 들어서면서 정비사 교육도 어느 정도 체계를 이룬 것으로 보인다. 북한은 신의주항공대 시절부터 정비교육대를 운용했는데, 당시는 시작단계이고, 구체적인 교육내용은 확인되지 않는다. 그러나 노획문서를 통해 유추해 볼 때 정비교육이 이전과는 달리 체계화 된 것으로 평가된다. 당시 북한 민족보위성에서 발행한 206쪽 분량의 자체 기술교범에는 비행기의 배치 및 보관법, 비행기 구조 및 검사, 작업조직, 부속품, 기술교류 구입, 장비의 사용규정, 그리고 여름과 겨울철 사용절차까지 상세한 내용이 수록되어 있다.[18] 또 이것을 교재로 정비교육을 받는 정비사 교육도 체계화했다. 1949년 5월 5일 제1900부대[19]로 명명된 곳에서 엔진정비과인 '기관과'를 졸업한 자의 졸업장에는 당시 교육과목이 수록되어 있다. 교육과목은 정치, 발동기, 비행기사용법, 전정기(정전기), 항공이론, 비행기 무기, 폭탄, 라디오 등이다. 정비사의 종합성적도 평가했다(위 졸업생의 성적은 '량'으로 표기됨). 이 점에서 현재 공군정비사가 기관정비, 무장정비, 통신정비 등의 직종이 있는 것과 비교할 때 표면적으로는 크게 다르지 않은 수준이다.[20] 또 1949년 12월에는 모형 항공기 경기대회도 개최하며

17) 북한의 비행장은 대부분 일제강점기 때 건설된 것이지만, 이 중 몇 개는 전쟁발발 직전 북한이 건설한 것이다. 일본군이 건설한 평양·신의주·원산·연포비행장은 포장된 활주로와 수리창, 유지고(油脂庫) 등의 시설이 완비된 상태였고, 신설된 신막비행장도 제반 비행시설을 갖추고 있었다. U.S. Air University, *United States Air Force Operations in the Korean Conflict*(1956).

18) 조선민주주의인민공화국 민족보위성 총참모부, 『비행기 기술근무교범』(평양: 민족보위성군사출판부, 1950).

19) 제1900부대의 부대장 이름은 당시 비행사단장인 왕연으로 기재되어 있다. 당시 북한군의 타 문서에는 왕연을 비행사단장으로 적고 있는데 이 문서에는 부대장으로 적고 있는 것으로 볼 때 비행사단장 예하에 정비부대가 편성되었거나 또는 별도의 정비부대를 왕연이 겸직하고 있었던 것으로 보인다.

공군에 대한 관심을 고양시킨다.[21]

3. 소련의 북한 공군지원 현황

1) 시기별 지원 현황

소련의 대북 군사지원은 광복이후 부터 개전시점까지 비록 5년이라는 짧은 기간이었지만 시기별로 일정한 특징이 있다. 각 시기는 크게 세 시기로 구분해볼 수 있는데, 제1기는 1945년 8월 광복이후 소련군의 북한진주부터 1948년 2월 8일 북한군 창군까지, 제2기는 1948년 2월 북한군 창군부터 1948년 12월 소련군이 북한에서 철군하기까지, 제3기는 1949년부터 1950년 6월 전쟁 발발 직전까지이다. 각 시기별 지원내용 및 특징을 기술하면 다음과 같다.

(1) 제1기(1945.8~1948.2)

제1기는 광복 이후부터 1948년 북한군 창군까지의 기간이다. 이 시기 북한공군에 대한 소련의 지원 사항을 확인하는 것은 쉽지 않다. 자료의 부족도 있겠지만, 전체적인 상황을 함께 고려해 본다면 사실상 지원이 거의 이루어지지 않았다는데서 원인을 찾을 수 있다.

이 시기 소련의 지원은 크게 세 가지 측면에서 이루어졌다. 첫째는 북한의 공군 창군시도에 대해 '승인'하는 것이었다. 북한에 주둔한

---

20) "북한군 조종사 항공학교 졸업증(1949.5.5)" 국방부 군사편찬연구소 소장사료 (HD496).

21) 『로동신문』, 1949년 12월 28일.

소련 제25군사령부는 1945년 10월 25일 신의주항공대의 발족을 승인해 줬는데, 신의주항공대는 북한공군의 모태로 평가받고 있는 곳이다. 둘째는 일본군이 놓고 간 항공기를 북한에 넘겨주는 것이었다. 이 과정에서 제25군사령부는 공군 소좌 막시노프(Максинов)를 초대 고문관으로 임명하고 북한 공군건설에 대한 지원을 맡긴다. 막시노프는 일본군이 북한에 남기고 간 95식 연습기 3대를 처음으로 북한에 넘겨주는데, 북한은 이 항공기를 수리해 1945년 11월부터 신의주, 정주, 평양, 진남포, 청진비행장을 왕복하면서 훈련에 활용했다.[22] 셋째는 북한의 비행장 건설 지원이었다. 광복 직후 북한에는 일본이 건설한 비행장이 있었지만 이를 보수하고, 신설하는 작업은 향후 공군 창군을 위해 필수적인 사항이었다. 1946년 5월 4일 소련 제25군 군사평의회는 북한에 비행장 건설을 도와주는 결정을 내린다.[23]

소련군 사령부의 일본군 항공기와 무기 지원은 이후에도 간헐적이긴 했지만 계속되었다. 특히 1946년 2월 북조선 임시인민위원회가 만들어진 이후부터는 북조선 임시인민위원회가 북한 주둔 소련군에 요청하면, 일본군 전리품 중에서 우선 이전하는 식으로 진행되었다. 때로는 북한의 요청이 소련군 사령부를 경유해 연해주군관구로 보내지기도 했다. 실례로 1947년 4월 김일성은 항공대 창설을 위해 소련에 PO-2 항공기 제공을 요청했는데, 이것은 제25군사령관 코로트코프(Коротков Г. Р.) 중장을 경유해 연해주군관구에 보내졌었다.[24]

---

22) 장준익, 『북한인민군대사』, 67쪽.

23) "소련의 대북한 군정자료: 소련 제25군 군사평의회 결정(1946년)" 국방부 군사편찬연구소 소장사료(HR074). 그러나 2쪽 분량의 이 결정문은 목록상에는 일자와 제목, 분량이 확인되나 구체적인 내용은 확인되지 않는다. 이 시기 소련 국방성 문서에서 흔히 나타나는 특징이다.

24) 기광서, "북한 무력형성과 북소관계," 223~225쪽. PO-2는 현재 북한군 특수부

그러나 1948년 2월 8일 북한군 창군이전까지 소련의 북한공군에 대한 구체적 지원활동은 잘 확인되지 않는다. 이것은 자료의 부족도 있겠으나, 실제로 구체적인 지원이 이뤄지지 않은 측면이 강하기 때문이다. 우리의 소령급인 막시노프 소좌를 공군고문관으로 임명한 것을 놓고 볼 때도 당시 소련이 북한공군 창군에 큰 비중을 두지 않았다고 볼 수 있다.

(2) 제2기(1948.3~1948.12)

제2기는 북한군 창군이후 부터 소련군 철군까지의 기간이다. 소련군은 1948년 12월 말로 북한에서 철군한다. 이 과정에서 소련군은 보유하고 있던 무기와 장비를 북한군에 이양하게 되는데, 이로 인해 북한군 전력은 대폭 강화된다.

1948년 2월 8일 창군 당시 항공대대에 불과했던 북한공군도 소련군이 철수할 때 IL-10(전폭기), Yak-9(전투기) 등 각종 항공기를 인수받고, 항공연대로 증편된다. 또 여기에 소련고문단도 파견되는데 연대본부에는 수석고문을, 예하대대에는 2명의 고문관을 배치해 전반적인 운영을 담당했다. 소련군 정비하사관들도 배치되어 북한 정비사를 양성했다.[25]

그렇다면 소련이 철군하면서 북한에 주고 간 항공기는 몇 대나 될까? 이 부분에 대한 정확한 자료는 확인되지 않는다. 다만, 일부 자료에는 소련군대가 철군하면서 약 100대의 항공기를 지원한 것으로 되어 있다.[26] 그러나 이는 조금 과장된 측면이 있다. 그 이유는 1949년

대가 침투용으로 이용하는 An-2기와 유사한 소형항공기이다.

25) 장준익, 『북한인민군대사』, 103~104쪽.

26) 위의 책, 132쪽

3월 김일성과 스탈린(Joseph V. Stalin)의 모스크바 대화에서 당시 김일성은 북한에 있는 항공기는 전투기 48대, 훈련기 19대 등 총 67대라고 밝히고 있기 때문이다.[27] 김일성의 발언을 고려한다면 소련군대가 철군할 때 이전해준 항공기는 약 60대 이내로 볼 수 있다.

물론 60여 대의 항공기는 북한에게는 매우 많은 규모일 수 있다. 그러나 소련이 북한에 주둔한 이후부터 1948년 12월 철군 때까지 북한에 지원한 항공기는 대부분이 일본군에게서 획득한 전리품이었다. 소련 본토로부터 가져온 항공기는 거의 없었던 것으로 보인다. 결국 이 시기 소련 중앙정부차원에서 전개된 북한공군 지원활동은 거의 이루어지지 않았던 것으로 보인다.

(3) 제3기(1949.1~1950.6)

제3기는 소련군의 철군이후인 1949년 1월부터 1950년 한국전쟁 발발 직전까지의 기간이다. 이때는 이전 시기와 달리 북한의 공군력이 양적·질적으로 급속히 성장하는 시기이다. 특히 1949년 3월 김일성의 모스크바 방문은 이러한 변화의 중대한 전환점이 된다. 1949년 3월 5일 김일성과 박헌영은 모스크바에서 스탈린과 회담한다. 1시간 15분간 진행된 회담에서 많은 안건들이 논의되는데, 특히 공군 분야의 내용도 주목할 만하다.[28]

---

27) 박종효 편역, "스탈린과 김일성을 단장으로 한 조선정부대표단과의 회담(1949.3.5)," 『러시아 연방 외무성 대한정책 자료 I』, 308~314쪽.

28) 당시 김일성과 북한대표단의 모스크바 방문 일정을 구체적으로 살펴보면, 1949년 3월 3일 모스크바에 도착해, 3월 5일 스탈린을 예방했다. 3월 9일에는 스탈린에게 선물을 증정하고, 레닌 묘에 헌화했다. 3월 12일에는 모스크바 대학 방문 및 소연방 최고위원회 회의 참관, 3월 17일에는 조·소경제 및 문화협력조약 체결, 3월 20일에는 레닌그라드 방문, 그리고 4월 7일, 항공편으로 평양에 도착했다. 박종효 편역, "북조선과 남조선의 중요 사건일지," 『러시아 연방

이 자리에서 스탈린은 북한에 항공기를 지원해줄 수 있다는 의향을 밝힌다. 또 김일성이 요청한 소련·북한 합작 항공주식회사의 설립도 가능하다고 답한다. 스탈린은 북한 공군현황에 관심을 보이면서, "북한에 항공학교가 있느냐"고 물었고, 김일성은 "전투비행교육연대가 있고, 조종사 양성은 이제 시작단계"라고 대답한다.[29]

김일성의 항공기 요청과 스탈린의 지원 약속은 양국의 차관 제공 문제가 논의되면서 함께 다루어진 것이었다. 양측은 3월 17일 "소·조간 상품교류 및 지불에 관한 합의의정서"를 체결했다. 그 내용은 소련이 북한에 무기 및 군수품을 제공하면, 북한은 이에 대해 북한에서 생산되는 상품으로 대금을 결제한다는 것이었다.[30] 주목할 점은 이 의정서가 체결된 날에 "조·소 군사비밀협정"도 함께 체결된다는 점이다. 군사비밀협정에는 북한에 대한 소련의 무기지원 내용이 담겨있었다. 특히 공군에 대해서는 "충분히 훈련되었을 시 정찰기 20대, 전투기 100대, 폭격기 30대를 추가 원조한다"는 내용이 담겼다.[31] 이후 북한에 대한 소련의 무기지원은 이전과 비교할 수 없을 정도로 눈에 띄게 전개되고, 공군에 대한 지원도 본격화된다.

협정체결 이후인 1949년 5월 1일 북한이 요구하는 무기 및 장비목록이 쉬띄꼬프(T. E. Shtikov) 대사를 통해 스탈린에게 전달되었다. 전

외무성 대한정책 자료 I』, 359～360쪽.

29) 박종효 편역, "스탈린과 김일성을 단장으로 한 조선정부대표단과의 회담(1949.3.5)," 『러시아 연방 외무성 대한정책 자료 I』, 308～314쪽; 국사편찬위원회 편, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950～53년』, 19～25쪽.

30) 박종효 편역, "소·조간 상품교류 및 지불에 관한 합의의정서(1949.3.17)," 『러시아 연방 외무성 대한정책 자료 I』, 326쪽.

31) 장준익, 『북한인민군대사』, 113쪽. 3월 17일 체결된 의정서와 군사비밀협정은 동일한 것일 가능성이 높다. 다만 의정서는 대금지불의 방식을, 군사비밀협정은 세부 지원사항을 기술했다는 차이점이 확인된다.

문에는 장차 북한의 공군건설 구상이 포함되었다. 북한은 2개 연대(1개 연대에 전투기 43대 편성)로 구성된 혼성항공사단을 계획했다. 간부 양성을 위한 항공교육 연대도 별도로 두기로 했다. 그러면서 현재는 지휘부 구성에 난항을 겪고 있지만, 1949년 9월경에는 지휘부를 갖춘 항공사단이 편성될 것이라고 했다.[32] 이에 대해 소련 무력성의 답변은 김일성이 요청한 1949년도 항공기 98대를 지원하겠다는 것이었다.[33] 이것은 1949년 3월 스탈린과 김일성의 회담 이후 이루어진 첫 인도분이었다.

그러나 문제는 이런 소련의 답변에도 불구하고 그 이행은 제때 이루어지지 않았다는 점이었다. 당시 북한에 대한 소련의 항공기 지원은 세 차례로 나누어 지원된다. 1차분은 1949년 8월 중순 총 30대의 IL-10과 YAK-9 항공기가 지원된다. 북한은 이를 기반으로 1949년 12월 항공연대를 항공사단으로 확장한다.[34] 그러나 2차, 3차분은 해를 넘겨 1950년에 이루어진다. 2차분 60대(IL-10, YAK-9)는 1950년 4월에 제공되며, 3차분 60대(IL-10)는 한국전쟁 개전직전인 6월 18일 북한에 도착한다.[35] 지원시기만 놓고 볼 때 순조롭게 진행되었다고 보기 힘들다.

한편 소련의 항공기 지원이 지연되고 있을 무렵인 1949년 10월 북한 『로동신문』에는 항공기 건조기금 모금에 대한 기사가 등장하기

32) 박종효 편역, "쉬띄꼬프가 스탈린에게 보낸 극비문서(1949.5.1)," 『러시아 연방 외무성 대한정책 자료 I』, 318 ~319쪽.

33) 박종효 편역, "소련 무력성 부상 쉬떼멘꼬가 외무부상 그로뮈꼬에게 보내어 그로뮈꼬가 쉬띄꼬프 대사에게 보낸 전문(1949.6.4)," 『러시아 연방 외무성 대한정책 자료 I』, 325쪽.

34) 장준익, 『북한인민군대사』, 132쪽.

35) 위의 책, 133쪽.

시작한다. 그 내용은 농민, 기업가, 상인, 농민을 비롯해 각 도 및 기업, 그리고 북한에 거주하고 있는 화교들까지 비행기와 탱크 건조기금이라는 명목으로 금전을 '희사(喜捨)'하고 있다는 것이었다. 이런 보도는 이후에도 계속 이어지는데,[36] 이것은 이 시기 소련이 북한과 체결된 협정에 따라 항공기를 제때 공급해주지 않자 북한 자체적으로 항공기를 확보하기 위한 시도로 보인다.

소련의 항공기 지원이 지연되는 것과 맞물려 북한 내 조종사 양성도 정상적인 추진에 차질이 빚어졌다. 1949년 9월 14일 평양의 소련 대사관은 소련 외무성에 전문을 보내는데, 전문에는 "북한 항공기는 남한에 비해 우월하지만, 조종사 부족과 조종사 훈련 부족은 미흡하다"라는 김일성의 지적을 담고 있었다.[37] 이것은 당시 조종사 훈련이 정상적으로 진행되지 못했던 것을 보여주는 것이었다. 실제로, 1949년 8월 1일 기준 북한공군 중 전투기 조종교육을 받은 인원은 모두 26명에 불과한 상태였다.[38]

그러나 조종사 양성 부진과 소련의 항공기 지원에 차질이 생겼음에도 불구하고, 북한의 공군력은 이 시기 눈에 띄게 성장했다. 이런 사항은 남한에서도 확인하고 있었다. 1949년 말 육군본부 정보국의 "종합정보보고서"에는 북한공군이 항공기 62대를 갖춘 것으로 파악

---

36) 이런 기사는 1949년 10월 13일『로동신문』에 처음으로 보도된 후 1950년 2월 12일까지 총 23차례가 보도된다. 그 후에는 한국전쟁 개전 이후부터 재개된다.

37) 박종효 편역, "평양소련 대사관에서 뚠낀이 외무성에 보낸 전문(1949.9.14)," 『러시아 연방 외무성 대한정책 자료 I』, 334쪽.

38) 박종효 편역, "쉬띄꼬프가 스탈린에게 보낸 극비 보고서(1949.9.15)," 『러시아 연방 외무성 대한정책 자료 I』, 341~342쪽. 이 전문에서 쉬띄꼬프는 북한 항공기는 전투기 24대, 지상공격기 24대, 훈련과 전투병용기는 18대, 훈련기는 8대 등 총 74대가 있다고 보고한다.; 국사편찬위원회 편,『한국전쟁, 문서와 자료, 1950~53년』, 43, 46쪽.

되었지만, 1950년 5월 12일 당시 김백일 육군참모부장은 항공기 197대를 갖춰, 1949년 말보다 135대가 증가했다고 밝히고 있다.[39]

2) 분야별 현황

공군은 그 특성상 항공기를 조종하는 조종사, 이를 정비하는 정비사, 항공기가 작전하는 비행기지, 그리고 이들 각각의 분야가 종합적으로 작동해야 최적의 작전능력을 발휘하는 특징이 있다. 이점에서 소련의 북한공군에 대한 지원을 각 분야별로 살펴볼 필요가 있다.

먼저 조종사 양성분야이다. 이것은 공군력에 있어서 가장 중요하고, 시간도 가장 많이 요구되는 부분이다. 당시 북한조종사 양성은 북한이 자체 양성하는 것과 소련에서 양성하는 경우로 나뉘어 진행되었다.

북한은 1945년 10월 25일 신의주 항공대가 발족된 이후 1946년 1월 제1기생 80명을 3개월간 교육했다. 그러나 이 인원이 모두 조종사 교육을 받은 것은 아니며, 조종교육을 받은 자들의 교육기간 또한 3개월에 불과해 전투기 운용에 필요한 교육을 받기에는 터무니없이 짧은 기간이었다.[40] 그 결과 북한의 조종사와 비행관련 인원은 매우 불충분했고, 그 수준도 매우 낮았다. 개전 초기 북한공군 비행사단의 경우 필수적인 참모간부는 28.3%만 충원된 상태였고, 조종사는 보유한 전투기만큼도 확보하지 못했으며, 조종사의 83%는 속성과정을 졸

39) 장준익, 『북한인민군대사』, 214쪽. 당시 김백일 육군참모부장은 1950년 5월 12일 유엔한국위원단과 한국 외무장관 회견에서 북한공군은 1개 사단 1800명이며, 항공기는 197대로 1949년 말보다 135대가 증가했다고 밝히고 있다.

40) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제1권, 288쪽 참조.

업한 정도였다.[41] 결국 개전당시 북한공군 전력은 양적으로는 남한공군에 비해 10배의 우위였지만, 질적으로는 많은 문제점을 안고 있었던 것이다.

한편, 북한 조종사 양성은 소련 본토에서도 이뤄졌다. 소련은 1949년 1월부터 한국전쟁 발발직전까지 호롤스끄(Хорольск) 특수비행학교와 치깔로프(Чикалов) 군사비행학교에서 각각 45명씩 북한 조종사를 훈련시켰다. 또 소련전문가들은 만주의 북한비행학교에서 2000명의 조종사 양성에 참여했던 것으로도 알려져 있다.[42] 북한은 국내에서 양성한 조종사들 중 성적이 우수하고 소위 당의 열성분자 40명을 선발하여 소련 보로실로프(Ворошлов)에 유학을 보내 습격기 조종과 추격기 조종훈련도 받게 했다. 교관들도 소련 키에프(Киев)에 있는 연합공군사령부에 보내 지휘관과정을 받고 1949년 말 입북시켰다.[43]

소련의 북한에 대한 지원 중 가장 큰 분야는 항공기 지원이었다. 항공기 지원은 앞서 살펴본 바와 같이 1949년 8월과 1950년 4월 및 6월 3차례에 걸쳐 총 150대를 지원했다.

비행장 신설 및 보강에 대해서도 지원이 이뤄졌다. 1946년 5월 4일 소련 제25군 군사평의회는 북한 비행장 건설을 지원하는 결정을 내린 바 있다.[44] 그러나 비행장 건설은 북한에 항공기 등이 부족한 상황에서 그리 중요하게 다뤄지지 않고 군사고문단의 공군 담당자들 선에서 일제 강점기 건설된 비행장을 보수하거나 시설을 개선하는 수준에

41) 김선호, "한국전쟁 직전 북한공군의 실제전력 연구," 191~192쪽.

42) 안승환, "주북한 소련군사고문단의 북한군 지원활동(1946~1953년)," 414쪽.

43) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제1권, 294쪽.

44) "소련의 대북한 군정자료: 소련 제25군 군사평의회 결정(1946년)," 국방부 군사편찬연구소 소장사료(HR074).

서 이뤄졌을 것으로 보인다.

4. 북한 공군지원 평가

지금까지 북한공군이 짧은 기간 동안 소련의 지원 아래 비약적인 성장을 이루는 과정에 대해 살펴보았다. 그러나 결과적으로 양적인 성장은 이뤘으나 그 과정은 순탄치 않았음을 확인할 수 있었다.

소련은 1945년 8월 북한에 군대를 주둔한 이후 북한군 창군과정에 직접적인 지원을 했지만 공군 분야에서의 지원은 눈에 띄지 않을 정도로 미미한 수준이었다. 1948년 12월 소련군이 북한에서 철수할 때까지 일본군들이 한반도에 남기고 간 항공기를 북한군이 사용하도록 하는 정도였다. 본격적인 지원은 1949년 3월 김일성의 모스크바 방문 당시 스탈린과의 회담이후 이루어졌다. 그렇지만 1950년 이전까지 항공기 양도는 1949년 8월의 1회에 불과했고, 나머지 2회는 한국전쟁이 임박한 1950년 4월과 6월에 급박하게 이루어진 특징이 있다.

<표 1>은 소련의 북한에 대한 항공기 지원 현황을 시기별로 작성한 것이다. 표에서 보는 바와 같이 북한공군의 전력은 1949년 이후 짧은 기간에 급속히 증강되었다. 북한은 1949년 이전까지 67대의 항공기를 보유했지만 한국전쟁 개전 당시에는 226대로 급증했다. 불과 1년여 사이에 약 4배 가까운 양적 증가를 보인다. 이 점에서 북한공군의 창군과 급속한 성장은 소련의 절대적 지원이 있었음은 부인할 수 없는 사실이다.

개전 초기 북한공군은 남한의 주요 군사시설과 도로, 철도 등 교통시설을 공격하고, 지상군에 대한 지원임무를 수행했다.[45] 이 과정에

<표 1> 소련의 북한 항공기 지원 현황

구분	1945.10 (주둔 직후)	1948.12 (철군시)	1949. 8	1949.9～12	1950.4	1950.6
누적대수	3	67	74	104	164	226

서 6월 29일 전선시찰을 위해 수원비행장에 왔던 더글러스 맥아더(Douglas MacArthur) 미 극동군사령관의 전용기에 대한 공격을 시도하기도 했다.[46]

그러나 미 공군의 참전이 시작되면서 급격히 무너지고 만다. 북한공군은 1950년 6월 25일부터 7월 3일까지 불과 1주일 동안 총 36대의 항공기가 격추 및 파손[47]된데 이어 개전 2개월만인 8월 24일에는 습격기와 추격기 등 전투기는 36대(이 중 완전한 상태는 21대)만 남았고, 조종사도 23명에 불과했다.[48] 전쟁 당시 소련군 총참모부에서 작성한 '북한군 전투일지'에서도 북한공군의 궤멸은 뚜렷이 확인된다. 개전 초기 서울과 인천시내와 수원비행장을 폭격하고, 북한 지상군 엄호 및 정찰임무를 수행하던 북한공군 활동은 7월 중순 이후 급격히 사라지고, 8월 이후에는 거의 확인되지 않는다.[49] 이것은 이미 개전 2개월 만에 북한공군이 궤멸되었음을 보여주는 것이다. 이후 북한지

45) 국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제2권, 754쪽.

46) 공군본부 옮김, 『스트레이트 메이어 장군의 6·25전쟁 일기』(대전: 공군본부, 2005), 49쪽.

47) 국사편찬위원회 편, "소련군 총참모부 작전총국 조사보고(1950.7.3)," 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950～53년』, 59～61쪽.

48) 위의 책, 93쪽; A Timothy Warnock(editor), *The U.S. Air Force's First War: Korea 1950～1953 Significant Events*, pp. 68～69.

49) 『소련군 총참모부 전투일지(1950.6.25～1951.12.31)』, 국방부 군사편찬연구소 소장사료(HR696).

도부는 미 공군에 대한 방어를 강화하기 위해 방공부대 창설을 시도하고, 1950년 11월까지 1개 대공포 연대, 10개 독립대공포 대대, 2개 대공기관총 중대를 창설한다.[50]

그렇다면 북한공군은 왜 조기궤멸하게 된 것일까? 그 이유는 앞서 살펴본 광복이후 5년간의 소련의 공군지원 과정에서 원인을 찾을 수 있다. 소련의 지원으로 양적인 성장은 눈에 띄게 이뤄졌지만, 질적인 성장은 못 이루었기 때문이다. 다시 말해 기술군(技術軍)이라는 공군의 특성상 질적인 성장까지 이루기에는 시간이 부족했던 것이다. 이것은 소련의 소극적인 대북 공군지원에 따른 '예견된 결과'였다.

개전 당시 북한공군의 가장 큰 문제점은 적은 조종사 숫자와 낮은 기량이었다. 개전 직전 훈련된 조종사는 약 80명(일부 자료는 116명이란 자료도 있음: 필자 주)으로 사실상 운용할 수 있는 전투기에 비해 훈련된 조종사가 극히 부족한 상태였다.[51] 물론 당시 북한공군이 운용하던 항공기가 제2차 세계대전 당시 사용하던 프로펠러(propeller)기로 항속거리와 전투반경이 짧았던 문제도 있었다.[52] 그러나 항공기는 소련이 지원하면 충당이 되는 것이었지만, 조종사 양성과 기량 향상에는 반드시 충분한 시간이 필요한 것이었다.

조종사의 경우 조종술을 습득하는 것은 비록 당시 전투기가 복잡한 사양을 갖추지 않아 기술습득 기간이 짧다고 해도 필수 이수시간이 필요한 것이다. 조종사 양성은 처음에는 이론교육과 함께 이착륙 비행(take off and landing), 공중조작(aerobatic), 항법비행(navigate flying),

50) 국방부 군사편찬연구소, 『소련군사고문단장 라주바예프의 6·25전쟁 보고서』 제1권(서울: 군사편찬연구소, 2001), 404~406쪽.

51) Robert F. Futrell, *The United States Air Force in Korea 1950~1953*(Office of Air Force History, 1983), p. 98.

52) 공군본부, 『UN공군사(상)』(1975), 19쪽.

야간비행 등의 단계를 거치게 된다. 이런 과정을 거친 후 대지공격, 공대공 사격, 공중전술 습득 등 전술훈련의 단계로 넘어가는 특징이 있다. 이 단계에서 조종술이 일정수준에 올랐을 때 공군의 기본 전술이라 할 수 있는 근접항공지원(close air support), 공중우세, 공중차단 등 보다 높은 수준의 전술작전 능력을 완성해가게 된다. 이것은 절대 단기간에 할 수 있는 것이 아니다. 그러나 당시 북한공군의 상황에서 이 같은 체계적인 교육은 거의 불가능했다고 할 수 있다. 당시 북한 조종사들의 수준은 이착륙과 공중조작, 그리고 일부 대지공격의 초보적 능력을 구비하고 있었다고 보는 것이 정확한 평가일 것이다.

전쟁기간 북한공군의 기량이 부족했다는 점은 김일성도 인정했다. 김일성은 "북한 공군부대는 조직된 지 오래지 않기 때문에 아직도 경험이 풍부하지 못하며 이론적으로나 기술적으로 수준이 높지 못하다"라고 인정한 바 있다.[53]

이 같은 북한공군의 문제는 소련 외교문서에서도 확인된다. 1949년 6월 22일 쉬뜨코프가 비신스키(Wyszynski)에게 보낸 전문에는 당시 북한공군의 문제점이 잘 드러나 있다. 보고서에는 조종사 교육이 지난 8개월 동안(1948년 11월부터 시작한 것으로 보임: 필자 주) 80명이 교육 중이며, 1949년 4월에 100명을 받아들였으나, 충분히 양성되지 못하고 있다고 적고 있다. 그러면서 그 이유를 훈련기의 부재라고 지적한다. 당시 북한에서 요구한 8대의 Yak-18 연습기가 전달되지 못했고, 이와 관련하여 항공연료도 부족하여 2개월 이상 훈련이 이루어지지 않고 있다고 했다. 또 이 과정에서 이미 수령한 Yak-9 항공기가

53) 김일성, "인민공군을 더욱 강화하자: 조선인민군 제564군부대군정간부회의에서 한 연설(1952.6.20)," 『김일성 전집』, 제15권(평양: 조선로동당출판부, 1996), 50쪽.

1944~1945년제 제품이며, 이들 항공기의 모터는 1~2차례 수리했던 중고품으로, 이중 10대는 현재 수리불능 상태라고 되어 있다. 또한 24대의 IL-10과 9대의 Yak-10연습기도 모두 1945-46년형 중고로 이중 6대는 수리 불능 상태라고 되어 있다.[54] 이 부분에 대해서는 훗날 북한에서도 소련이 북한으로부터 비싼 가격에 항공기를 원조했다는 비난을 불러일으키기도 했다.[55]

이 전문내용은 소련의 지원이 매우 불완전했고, 소극적이었다는 점을 명확히 보여주는 것이라 하겠다. 비록 개전에 임박해서 다량의 항공기를 지원해 결과적으로 북한공군의 양적 성장은 이뤄냈지만, 지원과정에서는 많은 문제점을 내포하고 있었던 것이다. 결국 이것은 원활한 조종사 양성 등 북한이 공군전력을 구비를 하는 데 큰 장애물이 될 수밖에 없었고, 결과적으로 북한공군 조기궤멸의 요인으로 작용한 것이다.

5. 소련의 소극적 북한 공군지원 배경

그렇다면 소련은 왜 북한공군 지원에 소극적이었던 것일까? 그 이유는 당시 국제정치적 상황에 대한 고려, 북한의 낮은 전략적 가치,

54) "쉬뜨코프로부터 비신스키에게 보낸 전문(1949.6.22)," 『한국전쟁관련 소련 비밀외교문서 Ⅳ』, 35~36쪽.

55) 『로동신문』, 1963년 6월 24일. 이런 부분은 김일성의 일대기를 소설화한 '총서 불멸의 력사' 시리즈에도 등장한다. 시리즈 중 한 권인 소설 『운명』에는 1959년 7월 모스크바에서 회담하던 남일에게 소련은 전쟁시기 무기와 탄약에 대한 빚을 갚으라고 한다. 김일성이 이를 알고 남일에게 회담을 취소하고 귀국을 지시한다. 정기종, 『운명』(평양: 문학예술출판사, 2012), 27~28쪽.

소련의 어려운 경제 상황, 북한군 전력평가 등 네 가지 측면에서 살펴볼 수 있다.

첫째, 당시 국제 정치적 상황에 대한 고려였다. 당시 소련은 미국과 미소공동위원회를 진행하고 있었고, 남한에 미군이 주둔하고 있는 상황에서 북한에 대한 일방적이고 적극적인 지원을 하기 힘들었다. 특히 공군력이 가지는 전략적 특성상 소련의 대북 공군지원은 자칫 정치적 문제로 확대될 수 있는 민감성을 내포하고 있었다. 이런 이유로 김일성의 강력한 지원요청에도 불구하고 소련은 소극적 지원을 할 수밖에 없었다.

이런 소련의 입장을 단적으로 보여주는 사례가 1948년 12월 중순 모스크바에서 있었던 소련·중국·북한의 전략회의였다. 당시 회의에서 소련은 북한에 강력한 군대를 편성하기로 결정하고, 사단증설, 조선의용군 입북, 전차지원 등 다양한 지원을 밝힌다. 그러나 공군에 대해서는 정치적 문제를 고려하여 당분간 편성하지 않는다는 결정을 내린다. 물론 이 결정은 1949년 1월 김일성과 북한에 파견된 소련 군사사절단과의 회담에서 변화를 겪게 되지만, 소련의 본질적인 입장은 정치문제를 고려해 북한에 공군지원을 하지 않는다는 것이었다.

소련의 북한공군 지원에서 결정적 전환점이 되었던 것은 1949년 3월 17일 양국 군사비밀협정이었다. 그러나 이 협정에서도 공군지원에 대해서는 '북한공군이 충분히 훈련되었을 시'라는 단서가 붙게 된다. 이를 단서로 총 150대의 항공기를 지원하겠다는 것이었다. 그러나 그 이상의 전력지원은 고려하지 않고 있었다. 사실 소련은 당시 국제정치적 고려 때문에 북한이 강력한 공군력을 갖추는 것을 바라지 않았다. 만일 북한이 막강한 공군력을 갖춘다면 일본까지 공격할 것을 우려하고 있었다. 만약 그렇다면 그것은 곧 미국과의 전쟁을 의미

한다고 간주한 것이다.[56] 결국 이를 종합적으로 고려해 볼 때 소련의 대북공군지원은 당시 국제정치적 요인으로 인해 소극적으로 전개될 수밖에 없었다.

둘째, 소련의 입장에서 북한이 가지는 낮은 전략적 가치 때문이었다. 스탈린은 북한에 대한 전략적 가치를 동유럽보다 낮게 평가하고 있었다. 이를 보여주는 1946년 7월 초 사례가 있다. 당시 스탈린은 모스크바를 방문한 김일성과 박헌영에게 "소련군을 유지하기 어렵기 때문에 곧 조선에서 철수 시킬 것"이라고 언급한다. 그러면서 김일성과 박헌영에게 "만일 당신들이 더 배우지 않는다면 상어가 당신들을 집어 삼킬 것이다"라는 요지의 답변을 한다.[57] 또 다른 사례로 1947년 5월 스탈린은 쉬띄꼬프 대사에게 "우리는 조선의 내정에 깊이 개입할 가치가 없다"고 단호하게 말한 것으로 알려졌다.[58] 이런 스탈린의 소극적인 대북 인식 속에서 공군력의 지원뿐만 아니라 지상군에 대한 지원도 소극적으로 이루어질 수밖에 없었던 것이다. 이것은 스탈린의 대북 정책이 당시 동유럽에 비해 후순위에 놓여 있었다는 점을 보여주는 것이다.

또한 당시 북한은 소련군 철수 이후 발생하는 전력공백을 메우기 위해 북·소 군사동맹체결을 희망하였다. 이것은 1948년 12월 9일 쉬띄꼬프가 스탈린에 보낸 전문에 김일성의 요청으로 포함되어 있었다. 그러나 당시 소련은 이를 거부하였다. 표면적으로는 미국의 반발을 예상한 것도 있었지만, 보다 근본적인 이유는 동유럽에 비해 낮은 북

56) K. 칼리노프, "소련은 어떻게 북한인민군을 건설했는가," 『북한』, 6월호(1998), 58쪽.

57) 기광서, "북한 무력형성과 북소관계," 233쪽.

58) 위의 글, 233쪽.

한의 전략적 중요성 때문이었다.[59]

1949년 2월 9일 평양에서 쉬띄꼬프 대사가 몰로또프(Molotov) 외무상에게 보낸 암호 전문에도 소련의 북한에 대한 낮은 전략적 인식이 담겨있다. 당시 38도선 충돌에 대한 대응차원에서 소련은 원산에 전투항공기 1개 연대를 원산에 배치하고자 했었다. 그러나 이에 대해 쉬띄꼬프 대사는 "이것이 정치적으로 소련에 이롭지 못하며, 전략적 가치는 없다"는 의견을 보고한다.[60] 쉬띄꼬프의 의견처럼 북한에 소련공군의 주둔, 더 나아가 북한공군에 대한 지원은 소련의 입장에서는 정치적으로나, 전략적으로 그 의미가 낮을 수밖에 없었던 것이다.

셋째, 당시 소련이 처했던 어려운 경제 상황을 들 수 있다. 소련은 1941~1945년 독일과의 전쟁을 치룬 뒤라 국내경제가 매우 심각한 상황이었다. 소련 측 자료에 따르면 전쟁으로 인해 당시 소련 국부(國富)의 약 30%를 상실했다고 한다. 이를 구체적으로 보면, 인적 손실 약 2000만 명, 도시 및 도시형 부락 1710개, 촌락 7만 개 이상, 공장 3만 2000여 개 등이 파괴되었고, 철로 6만 5000km, 선박 1만 6000척, 화차 42만 8000량을 상실했다.[61] 이로 인해 당시 소련은 전쟁 피해를 복구하고 경제를 재건하기 위해 다각도로 노력했다. 국방 분야에서도 군사력 감축의 일환으로 병력의 대규모 감축을 단행했다.[62] 이런 상황에서 동유럽에 대한 지원을 우선순위로 다루고 있었기 때문에 북한

---

59) 위의 글, 228~229쪽.

60) 박종효 편역, "쉬띄꼬프 대사가 외상 몰로또프에게 보낸 전문(1949.2.9)," 『러시아 연방 외무성 대한정책 자료 I』, 307쪽.

61) M. V. Zakharov, ed., *50 Let Vooruzhennykh Sil SSSR*(Moscow: Voyenizdat, 1968), 453쪽; 이재훈, 『소련군사정책 1917~1991』(서울: 국방군사연구소, 1997), 339쪽에서 재인용.

62) 이재훈, 위의 책, 340~341쪽.

에 대한 지원은 전략적 가치 측면에서 후순위로 밀릴 수밖에 없었다.

이 같은 경제 상황으로 인해 소련의 대북 군사지원은 무상(無償)이 아닌 유상(有償)으로 이루어지게 된다. 소련의 대북 군사지원은 1949년 3월 17일 체결된 양국 간의 협정서에 근거하고 있다. 그러나 그 내용은 군사지원에 대해 북한에서 나오는 생산물로 상환하도록 되어 있다. 이점은 미군이 한국에 대해 그 지원규모는 크지 않았지만, 대부분 무상으로 이루어졌던 것과 비교되는 부분이다.

이 뿐만 아니라 당시 북한 주재 소련 군사고문단 주둔비용의 상당 부분은 북한의 몫이었다. 특히 1947년 12월 16일 소련 내각회의 결정에 의해 북조선인민위원회는 소련고문단의 급료를 지불하게 되었다. 1948년도 북한군에서 근무하는 소련군 군관 및 고문관 유지를 위한 비용은 약 1억 원에 달했으며, 이는 모두 북한의 부담이었다.[63] 이런 주둔비용은 북한 경제의 부담으로까지 작용했을 뿐만 아니라, 주한미군이 모든 비용을 미국에서 부담하는 것과 비교할 때 '명분'의 문제에서도 중요했다. 그러나 당시 소련이 처한 상황에서는 이를 해결할 경제적 여유가 없었던 것이다.

넷째, 소련의 남한 공군전력 평가도 한 요인이었다. 소련 입장에서는 당시 남한공군의 열세한 전력(연락기 22대)에 비해서 그 이상의 공군력이 불필요하다고 판단하고 있었다. 전차부대를 보유한 북한 지상군만으로도 충분히 남한을 석권할 수 있다는 것이다. 이는 곧 북한공군을 전쟁수행에 있어서 주 전력이 아닌 보조전력 정도로 인식하게 했다. 더 나아가 북한공군에 대한 과도한 지원은 오히려 북한이 일본 본토까지 공격할 우려를 낳기도 했다.[64] 당시 이러한 소련의 인식으

63) 기광서, "북한 무력형성과 북소관계," 232쪽.

64) K. 칼리노프, "소련은 어떻게 북한인민군을 건설했는가," 58쪽.

로 북한공군에 대해 적극적인 지원을 하지 않으려 했던 것이다.

6. 결론

지금까지 한국전쟁 당시 북한공군의 조기 궤멸의 원인을 1945년 8월 광복이후부터 1950년 6월 개전시점까지 소련의 북한공군 지원 측면에서 살펴보았다. 그 결과 소련의 지원은 매우 소극적으로 전개되었고, 이로 인해 북한은 개전 때까지 공군력 운용을 위한 충분한 시간을 갖지 못했음을 확인할 수 있었다. 비록 양적성장은 이뤘지만 질적 측면에서는 많이 부족했고, 이것이 조기궤멸의 원인이 되었다.

소련의 대북 공군지원은 광복 이후부터 1948년 북한군 창군까지는 북한에 남아있던 일본군 항공기를 지원하고, 북한 자체의 조종사 양성 시도를 승인하는 정도의 소극적 수준에서 이루어졌다. 또 1948년 12월 소련군 철수 당시 일부 항공기가 북한으로 이양되지만 당시까지 북한에는 전투기 48대, 훈련용 19대 등 총 67대 정도의 소규모 공군력만이 존재하고 있었음을 확인했다. 이 과정에서 1948년 12월 모스크바 전략회의에서는 정치적 고려로 인해 북한에 대한 공군지원을 하지 않겠다는 결정도 있었다.

1949년 들어서면서 김일성의 강력한 요청과 이에 대한 스탈린의 동의로 한국전쟁 직전까지 세 차례에 걸쳐 약 150대의 전투기가 북한에 전달되었다. 그러나 이때도 소련의 북한 공군지원은 소극적이었다. 대부분의 지원이 전쟁에 임박해서 짧은 기간에 급속히 이루어졌고, 그것도 무상이 아닌 유상으로, 또 조종사 양성과 연계되어 진행되었다. 때로는 신품이 아닌 중고품이, 그것도 정상적으로 부품이 지원

되지 않아 제대로 된 조종훈련이 이루어지지 못했다.

그 결과 소련의 지원으로 개전 초기 북한공군은 양적으로는 남한 공군에 비해 10배 이상의 전력을 구비했지만, 장시간 요구되는 공군력 양성의 특성을 고려할 때 실제 전력면에서는 많은 문제점을 지니고 있었다. 그리고 이것이 원인이 되어 북한공군은 개전 3개월도 못되어 완전히 궤멸되었고, 이는 일련의 과정을 고려할 때 이미 예견된 결과였다. 북한공군의 조기 궤멸은 지상군의 고전과 나아가 소련 제64전투비행군단 참전의 원인이 되었다.[65]

소련이 북한공군 지원을 소극적으로 하게 된 배경은 당시 국제정치적 상황 고려, 북한의 낮은 전략적 가치, 소련의 어려운 경제 상황, 북한군 전력평가 등 네 가지 측면에서 찾을 수 있었다.

지금까지 많은 연구들은 개전 초기 북한공군의 전력을 항공기 대수 및 병력수를 기반으로 한 이른 바 낱알세기(bean count)적 전력평가에 근거해 남한보다 10배 이상의 우위에 있었다고 적고 있다. 이것은 명백한 사실이다. 그러나 이러한 연구들로 인해 지금까지 개전초기 북한군의 질적 전력에 대한 연구가 부족했던 측면도 있었다. 이런 점에서 이 논문은 개전당시 북한공군의 실제 전력을 분석하고자 시도했다는 점에서 그 의미가 있다. 더 나아가 공군 이외에도 육군과 해군에 대한 전력평가와 이를 발전시켜 계량화하는 노력도 필요해 보인다.

그러나 이 논문은 연구의 핵심적인 사항이라는 할 수 있는 북한과 소련자료의 활용측면에서는 적지 않은 한계를 갖고 있다. 이 또한 북

65) 1950년 11월부터 참전한 소련 제64전투비행군단은 전쟁 기간에 267명이 전사한 것으로 확인된다. 다만, 이 수치는 명단이 확인된 경우에 불과하다. 자세한 현황에 대해서는 국사편찬위원회 편, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950～53년』, 837～890쪽 참조.

한연구의 어려움이라 하겠으나, 보다 심층적인 연구를 위해서는 북한과 소련의 1945~1950년 시기 양국자료의 충분한 확보와 검토가 뒷받침 되어야 할 것이다. 아무쪼록 향후 추가적인 자료 보완을 통해 더 진전된 연구 성과가 나오기를 기대한다.

■ 접수: 3월 2일 / 수정: 3월 30일 / 채택: 4월 10일

참고문헌

1. 북한자료

1) 단행본

김일성, “새 조선의 항공대를 창설하자(조선항공협회 신의주지부에서 한 격려사, 1945년 11월 29일),” 『김일성 전집』, 제2권(평양: 조선로동당출판사, 1992).

_____, “인민공군을 더욱 강화하자: 조선인민군 제 564군부대군정간부회의에서 한 연설(1952.6.20),” 『김일성 전집』, 제15권(평양: 조선로동당출판사, 1996).

정기종, 『운명』(평양: 문학예술출판사, 2012).

조선민주주의인민공화국 민족보위성총참모부, 『비행기 기술근무교범』(평양: 민족보위성군사출판부, 1950).

2) 신문

『로동신문』, 1963년 6월 24일.

3) 기타 자료

“북한군 조종사 항공학교 졸업증(1949.5.5)”(군사편찬연구소 소장사료 HD496).

“비행훈련 강령철(제887군부대 참모부/1950년 1~5월)”(군사편찬연구소 소장사료 HD799).

“비행훈련에 대한 보고 존근철(제1대대 참모부, 1950월 1월)”(군사편찬연구소 소장사료 HD607).

2. 국내 자료

1) 단행본

국방부 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사』, 제1권(서울: 군사편찬연구소, 2004).

_____, 『6·25전쟁사』, 제2권(서울: 군사편찬연구소, 2005).

_____, 『소련군사고문단장 라주바예프의 6·25전쟁 보고서(전 4권)』(서울: 군사편찬연구소, 2001).
국사편찬위원회 편, 『한국전쟁, 문서와 자료, 1950~53년』(과천: 국사편찬위원회, 2006).
공군본부, 『UN공군사(상)』(서울: 공군본부, 1975).
_____, 『소련 MiG-15 조종사의 한국전쟁 회고』(대전: 공군본부, 2004).
공군본부 옮김, 『스트레이트 메이어 장군의 6·25전쟁 일기』(대전: 공군본부, 2005).
공군본부 정보국, 『북괴공군』(서울: 공군본부, 1951).
란코프, 안드레이(Andrei Lankov) 엮음, 『소련공산당과 북한 문제: 소련공산당 정치국 결정서(1945~1952)』, 전현수 옮김(대구: 경북대출판부, 2014).
박종효, 『러시아 연방 외무성 대한정책 자료 I』(서울: 선인, 2010).
션즈화(沈志華), 『조선전쟁의 재탐구: 중국·소련·조선의 협력과 갈등』, 김동길 옮김(서울: 선인, 2014).
심지연, 『미·소공동위원회 연구』(서울: 청계연구소, 1989).
이재훈, 『소련군사정책 1917~1991』(서울: 국방군사연구소, 1997).
장준익, 『북한인민군대사』(서울: 서문당, 1991).
코르트코프, 가브릴(Gavril Korotkov), 『스탈린과 김일성』, 어건주 옮김(서울: 동아일보사, 1990).

2) 논문

기광서, "북한 무력형성과 북소관계," 『중소연구』, 제103호(2004).
김광수, "조선인민군의 창설과 발전, 1945-1990," 『북한군사문제의 재조명』(서울: 한울, 2006), 63~165쪽.
김선호, "한국전쟁 직전 북한공군의 실제전력 연구," 『군사』, 제89호(2013.12).
심헌용, "주북한 소련 군사고문단 연구," 『동북아연구』, 제29권 2호(2014).
안승환, "주북한 소련군사고문단의 북한군 지원활동(1946~1953년)," 『한국전쟁사의 새로운 연구 2권』(서울: 군사편찬연구소, 2002).
안정애, "소련의 대북한 군사원조정책의 성격에 관한 연구," 『군사』, 제38호(1999).

이신재, “6·25전쟁기 북한공군의 성장과정 고찰,” 『군사』, 제89호(2013).
K.칼리노프, “소련은 어떻게 북한인민군을 건설했는가,” 『북한』(1998년 6월호).

3) 신문
『경성일보』, 1942년 3월 10일.
『조선상공신문』, 1944년 10월 12일.

4) 기타 자료
『한국전쟁관련 소련 비밀외교문서 IV』.
“소련(蘇聯)의 대북한 군정자료 “1945.10.11～1945.11.23 북한주둔 소련군사령관 명령서”(군사편찬연구소 소장사료 HR026).
“소련의 대북한 군정자료: 소련 제25군 군사평의회 결정(1946년)”(군사편찬연구소 소장사료 HR074).
“소련의 북조선과의 관계 1945～1980”(군사편찬연구소 소장사료 HR577).
“소련 제64전투비행군단 전투활동 약사 1950～1955년”(군사편찬연구소 소장사료 HR721).
『소련군 총참모부 전투일지(1950.6.25～1951.12.31)』(군사편찬연구소 소장사료 HR696).
“전후 소련의 극동정책 자료(1946～1952)”(군사편찬연구소 소장사료 HR736).

3. 국외 자료

A Timothy Warnock(editor), *The U.S. Air Force's First War: Korea 1950～1953 Significant Events*(U.S. Air Force Historical Research Agency, 2000).
M.V. Zakharov, ed., *50 Let Vooruzhennykh Sil SSSR*(Moscow: Voyenizdat, 1968).
Robert F. Futrell, *The United States Air Force in Korea 1950～1953*(USAF Historical Division, 1961).
U. S. Air University, *United States Air Force Operations in the Korean Conflict*(1956).
『朝日新聞』, 1944년 1월 27일.

Abstract

A study on the USSR's Assistance against the North Korea air force before Korean War(1945～1950)

Lee, Sin Jae(Institute for Military History)

During the Korean War, North Korea Air Force(NKAF) was collapsed within three months after war beginning. It was caused mainly by U.S air force. But real combat power of NKAF which was made by USSR so weak. How could understand about NKAF's weak power. It is a big question to me.

This study's purposes is find the cause of NKAF's early collapses. Especially, this study try to find at the very passive support of USSR.

To this purpose, this study researched USSR's support against NKAF dividedly by period and section. Based on this evaluation, USSR's support against NKAF is very passive and weakly until Kim il sung visit Moscow, and meet Stalin March 1949.

Active support from USSR was only one year before the outbreak

of Korean war. But this support is not proceed smoothly. Also USSR not acted normally by weapon supply agreement between North Korea and USSR.

At the beginning time, NKAF is absolute superior than South Korean AF in the point of quantity and quality of combat power. But in the side of quality power – pilot number and skill - is not perfect. And so NKAF was not repose properly to US Air Force early take part in Korean war. As a result, NKAF was collapsed early. Between USSR's passive support against NKAF and early collapses of NKAF is a causal relationship to each other.

There is four reason that USSR's passive support against NKAF. First, there is sensitive of the international political situation at that time. Second, there is North Korea's low strategic value for the USSR. Third, USSR's economic difficulties because of USSR-Germany war, fourth, optimistic prospects of war because South Korea Air force is low.

This study confirmed once again that NKAF's development in five years after the liberation war is the USSR's support. And so NKAF's has a enough air power to cause the attack against South Korea.

But, USSR's support against NKAF was very passive. The result was the NKAF has collapsed war in three months. And so USSR's 64th combat air force corps attend to the Korean war instead of NKAF.

Keywords: Korean War, Kim Il Sung, North Korea Air Force(NKAF), USSR, the 64th combat air force corps, Aircraft, Pilot