

21世紀의 軍用航空機 豫測

李 聖 馥 譯

戰略的 作戰用途機

戰略的 航空作戰의 專用機種으로는, 攻擊川의 機種으로 爆擊機가 있다. 그리고 戰略的 航空作戰의 主役을 맡고 있는 機種이며, 戰略的 航空作戰用途機(以下 이것을 戰略用途機라고 略稱함)를 대표하는 존재는 아니지만, 이에 대항하여 그 爆擊機의 戰略的 航空攻勢作戰의 遮斷防衛에 임하는 邀擊機라고 하는 존재도 또한 현존하고 있는 것이다. 實際로서 이러한 종류의 邀擊機라는 機種의 존재없이는 敵의 戰略的 航空攻勢作戰에 대처하는 데는 효과를 기대할 수 없는 경우가 있는 것이다.

따라서 일반적으로 戰略用途機라고 稱하는 것 가운데에는 공격과 방어기능이 相反하는 爆擊機와 邀擊機라고 하는 두가지 종류가 불가결의 機種으로서 共存하는 것이며, 이 두가지 종류를 포괄하여 戰略用途機라고 총칭하게 되는 것이다.

우선 主役쪽은 爆擊機이지만 戰術的 作戰의 專用機에도 아직 爆擊機라고 하는 명칭을 붙인 기종이 남아있던 시대에는 戰術爆擊機와 구별하는 의미에서, 현재의 爆擊機에 해당하는 기종에는 일부러 「戰略」의 두字를 붙여 「戰略爆擊機」라는 機種類別上的 呼稱이 사용되었던 것이다.

그러나 그후 戰術的 航空作戰에 있어서 공격 임무용도는 전부 戰術機에 의하여 교체되었다. 그 戰術機에도 여전히 航空優勢(制空)와 그리고 戰術爆擊機가 담당하고 있던 戰術支援을 대행하는 것의 임무용도를 달리하는 두가지 機種의 類別法이 아직 殘存하고 있던 때에는 後者의 임무

용도에 임하는 기종을 非公式的으로 「戰術爆擊機」로 칭하는 호칭법도 사용되고 있던 일이 있었다.

그러나 現在 戰術的 航空作戰의 주체를 이루는 戰術的 支援은 모두 戰術機가 主任務로 하게 되었으며, 航空優勢를 위한 制空任務와 같은 것은 우발적인 從屬任務로 간주하게 되며 이전에는 戰術爆擊機가 일부 담당하고 있던 戰術支援의 일종인 航空遮斷(Interdiction)의 任務用途에도 큰 戰術行動半徑 또는 戰線上空滯空時間의 성능을 이용하여 임무수행하는 攻擊機가 새롭게 戰術機로 부터 分科되어 정식으로 類別하여 버렸기 때문에, 마침내 戰術的 作戰用途에 있어서는 「爆擊機」라는 호칭이 부활할 기미나 動向이 없어지고 만 것이다.

이와 같이 過去에 「戰術爆擊機」가 완전히 死滅되어 호칭자체는 死語가 되어버린 今일에 있어서는 단순히 「爆擊機」라고 하면 그것은 옛날식의 개념에서 말하는 「戰略爆擊機」에 해당하는 기종을 의미하며 爆擊機, 즉 戰略的 航空作戰의 공격임무용도에 임하는 기종이라고 말할 수 밖에 없는 것이다.

그러나 소聯空軍이 實行을 계획하고 있는 戰略的 航空作戰이라는 것은 有人航空機를 가지고 실시하는 大陸間作戰을 말하는 것은 아니다.

實際로 소聯은 大陸間作戰에 적합한 능력을 가진 爆擊機는 보유한 바가 없었던 것이다. 따라서 동일한 戰略的 航空作戰이라고는 하더라도 「戰略的」이라는 표현이 의미하는 것이 美·소間에는 심하게 차이가 있는 것이다.

그러나 소聯이 개발중인 Ram P Black Chack

가 장래 戰力化될때는 현재 美·소間에 있어서의 이 戰略的 航空作戰에 관한 「戰略的」인 차이는 해소되고 兩國에서 同一意義를 갖게될 것이다.

戰略爆擊機와 專用機種

第2次大戰 후반에 爆擊機가 이론 戰略爆擊의 효과는 눈부신 것이었다는 것은 그 누구도 인정하지 않을 수 없는 것이다. 그러므로 戰略的인 航空機가 결정적인 것으로 만들었다고 하는 점에서 Battle(戰鬪)이 War(戰爭)의 勝敗를 결정한다고 하는 측면에서 18世紀가 陸戰의 시대, 19世紀가 海戰의 시대라고하면 20世紀는 航空戰의 시대라고 보는 戰史觀이 일부에서 주장되고 있다고 본다.

그러나 이와 같이 第2次大戰의 後半戰과 前半戰을 포함하는 從前戰史에서 뚜렷하게 특징을 짓고 있는 戰略航空戰도 틀림없이 최후의 廣島와 長崎에서의 原爆投下를 통해서 이미지가 결정지어졌다고 하지만 그 航空戰은 반드시 하나의 新時代의 시작을 의미하는 것은 아니었던 것이다. Battle이 War를 결정한다는 航空戰의 시대는 第2次大戰의 종말을 통해서 오히려 확실히 과거가 된것으로 보아도 좋을 것이다.

그것을 War가 在來兵器戰의 시대로부터 核兵器의 시대로 移行하는, 즉 War의 本質自體가 확실히 변화하였다는 점에서 새로운 時代의 시작이라고 하면 肯定되겠지만, 적어도 Battle의 遂行手段이라고 하는 점에서는 航空戰이 主體를 이루던 時代는 廣島와 長崎를 통해서 終焉을告한 것으로 볼수 있는 것이다.

現在 Battle은 核兵器와 大戰末期 獨逸의 V-2號와의 결합으로 새로운 遂行手段의 時代를 마지한 것은 아니었는가 생각한다. 그러므로 第2次大戰후반과 戰略爆擊戰에 관해서도 그것을 時期에 따라 戰域別로 作戰遂行當事國別로 보면 단순한 戰鬪效果面에 있어서 一律的으로 파악하려고 하는 史觀에는 妥當性이 없는 것이다.

獨逸軍의 第1次大戰 전반에 있어서 噴火艇 飛行船 및 第1次大戰후반에 고타 등의 爆擊機隊가 실행한 敵國領土空襲의 原始的 戰略航空時代는

물으겠으나 1,2次의 兩大戰이 空軍用兵論者間에서 막연하게 觀念的으로 行해지게 하였던 戰略爆擊이라는 航空作戰의 한 종류를 말하면 自身이 사전에 거의 意圖한 바가 없었음에도 不拘하고 率先하여 실행에 옮겨 이러한 종류의 作戰用兵의 軍事的 價値의 正當한 평가와 귀중하고 풍부한 경험을 얻게 한것은 日本海軍이었던 것이다.

日本海軍의 독특한 기종이었던 陸上攻撃機는 本來 戰略用途機가 아니며 日本海軍自身에도 戰略的 作戰用兵의 사상은 없었던 것이다. 海軍條約에 제약되었던 艦艇兵力의 甚한 劣勢를 보충할 유일한 수단으로서 陸上航空兵力의 海軍 진출과 艦隊決戰(美艦隊漸減作戰)參加를 목적으로 생긴것이 이 陸上攻撃機이며, 用兵이었던 것이다.

그러나 實戰에서 처음 사용은 당시의 地政學的 조건과 日本陸軍航空의 近代空軍으로서의 능력부족이 뜻밖에 이와 같이 世界最初의 本格的인 戰略的 航空作戰의 실천이 이루어졌던 것이다.

또한 太平洋戰爭직전에 超大行動半徑을 가진 「戰略戰鬪機零戰」의 출현은 세계의 爆擊機用兵者의 오랜꿈이면서 그림의 떡에 불과했던 「戰爆聯合」작전이라고 하는 理想을 현실화하여, 1942年 전반까지 日本海軍陸攻隊를 통해서 세계에서 유일한 戰略的 航空作戰兵力이 되었던 것이다.

美·英空軍의 戰略的 航空作戰

美國에 이어 戰略的 航空作戰에 적합한 專用機種을 독자적인 用兵觀에 基本을 두고 自身의 손으로 開發裝備하게된 나라가 英國이다.

第2次大戰에서 戰略爆擊機를 대대적으로 運用한 것은 사실상 世界에서도 美·英 2個國만에 限定된 결과로서 끝났다.

專用機兵力을 多量으로 장비하고, 戰略爆擊을 실시하여 실적을 올리게 된것이 실체문제로서 세계에서 美·英 2個國에 限定된데 대해서는 그들대로의 필연적인 요인이 存在하였음을 발견할 수가 있다. 즉 兩大戰間에 일시적인 獨善的, 唯我獨尊의인 門羅主義(對外絕對不干涉主義)란 것이 제창되어 合衆國民의 Consensus 土壤에는 造成

하는데 충분한 만큼의(歐亞大陸으로 부터 떨어져 고립된 北美大陸이라고 하는 독립된 文化文明圈을 形成하는데 美合衆國의 資源이 풍부한) 地政學的인 조건이 있었던 것이다.

이 地政學的인 조건이 航空技術의 발달과 第2次世界大戰 발생가능성이라는 두가지 사실을 생각할 경우에는 美陸空軍用兵者를 통해서 大陸間 航空作戰과 실행수단으로서의 Ten Ten Bomber 라고 하는 氣宇壯大한 꿈에까지 그 用兵觀을 발전시키게 된것도 당연한 것이었다고 할수 있는 것이다.

한편, 英國은 전국이래 外敵不可侵의 섬나라라고 하는 聖域的인 地政學的인 國土條件에 추가하여 第1次大戰에서도 이미 全盛期는 멀리 살아졌지만, 7大洋에 걸쳐있는 大帝國이라고 하는 國家的인 立地條件 때문에도 軍을 國外(라고 하기 보다는 歐州大陸)에 진격시켜 싸우는 어리척음을 인식하고 있었던 것이다. 이는 專守防衛라고 하는 無意味한 守勢를 전연 意味하는 것이 아니고, 歐州大陸諸國을 서로 다투게 하여 漁夫之利로 얻는다는 遠交近攻策이 영국의 國防上인 전통적 基本전략을 이루고 있다는 것이다.

따라서 그 英國이 國防上의 基本전략으로서 채택하고 있는 것은 海軍에 의한 防衛, 그 가운데 7大洋에 걸친 警察海軍인 海上通商의 방위와 海·陸軍에 이어 생겨날 空軍이라는 新種兵力에 의한 歐州大陸作戰이었던 것이다. 結論的으로 말한다면 英國空軍이라는 존재는 建軍根本精神에 있어서는 이미 戰略空軍이었던 것이며 用兵의 기본을 항상 戰略的인 作戰이라는 계속된 空軍이었던 것이다.

美·英 戰略空軍의 質的比較

第2次大戰에서는 戰略用途專用機를 장비운용하고 실제의 戰略的인 航空作戰을 전개한 나라는 앞에서 기술한 바와 같이 美·英國에 한정되어 버리고 그 작전의 발자취를 뒤돌아 보기전에 이들 兩空軍의 戰略的인 用兵思想이나 機材 등의 質的인 比較를 시도해 보고자 한다.

大戰突入時의 美陸·空軍使用機材인 B-17과 B-24 그리고 大戰후반에서 太平洋戰域에 등장한

B-29, 이들은 飛行機 그 자체로서는 우수하였던 것이다. B-17은 최초의 練習作品과 같이 技術的으로도 미숙한 점이 많았으며, 量産中에 改良에 改良을 거듭하므로서 機能 및 性能에 實用價値를 향상시켜 인정되는 최고의 戰略用途機가 되었던 것이다.

B-24는 第2의 작품으로, 計劃年次도 B-17보다 5年가까이나 후의 것이며 基本設計에서도 B-17보다 발전되고 또한 戰略用途機는 量産과 裝備가 되지 않고서는 意味가 없다고 하는 것이 本機計劃當時에 판단되므로서 量産性에서는 B-17을 上回하였던 것이다. 다만 性能全般에서 B-17보다도 5年間의 技術進歩에 不합될 만큼 上回할 것을 목표로 한 것이며 실제로 飛行艇技術陣들에 첫 陸上機로서는 항속성능에 關한 B-17에 능가할 정도에 그쳤던 것이다.

B-29는 말할것도 없이 技術的으로는 第2次大戰期間에서 최고의 우수작으로 이를 증가하는 機體는 大戰中에는 출현하지 안했던 것이다.

美國의 3個종류의 航空機는 계획당시의 最先端技術 전부를 結集하므로서 이루어졌던 것 뿐이다. 그러므로 質的으로는 그 出現年次에 따라 最高潮에 달하였던 시기에 있어서 世界의 최우수작이 되었던 것이다.

美國이 기술적으로 유지해 온 高空性能의 우수성이며 爆擊機用兵者의 理想의 하나인 「戰鬪機보다 빠르고 높게 날으게」하므로서 敵戰鬪機의 접근을 못하게 한 것이다. B-29에 있어서는 終戰까지 日本軍戰鬪機에 대해서 優越性을 유지하였던 것이다.

美國의 3個종류의 航空機는 어떠한 戰域에 있어서도 어떠한 종류의 作戰에도, 그나름대로 眞價를 Full로 발휘할 수 있다고 하는 汎用性을 구비하고 있었다. 이점도 오로지 歐州大陸만을 作戰의 장소로 목표하여 만들어져, 意識空間이 한정된 用兵思想의 産物로서 英國空軍의 세가지 종류의 戰略用途機는 質的으로 크게 우수하였던 점이라고 하겠다.

참고 문헌

(航空情報 6/83)