

미국 공군 ARS 부대의 공적

프롤로그

1967년 11월 8일, 미해병대와 월남군 부대가 도합 6천명이나 주둔하는 월남 북부의 케산기지 근처에서 미육군과 월남군 혼성의 정찰 수색조가 베트남에게 포위되어 위기에 처해 있었다. 베트남들은 반드시 오게 될 미군의 헬리콥터까지 잡기 위해 고의로 공격을 늦추고 있었다. 이렇게 소수의 생존자를 불모로하여 구원에 나서는 헬리콥터를 지대공 미사일로 공격하여 격추하는 전법이 월맹군과 베트남의 상투 전술이었다.

미군과 월남군도 이런 전법을 잘 알고 있었지만 현실적으로 포위된 우군의 구출을 서둘지 않을 수 없어 희생을 무릅쓰고 작전을 감행하기 일수였다. 이날도 가장 먼저 구원차 날아온 월남군의 헬리콥터와 미 육군의 UH 무장헬기 각 1기가 월맹군의 지대공 미사일에 맞아 격추되어 정찰팀은 여전히 포위되어 궁지에 몰려 있었다.

그 결과 8일 심야에서 9일 새벽에 걸쳐 미공군의 SAR(수색구난 부대)가 이들을 구출하기 위해 시콜스키 H-3E 헬기 2대로 현지에



구난 구조용 최신에 헬기

날아갔다. 생존 우군의 구출에 나선 1번기는 곧 미사일을 맞아 전장이탈이 불가피해 졌기 때문에 임무는 2번기의 기장인 영 대위에게 위탁되었다. 영 대위는 사이공 기지를 출발할 때 구난 통제관으로부터 “미사일 반격이 심하여 기장이 임무를 수행하기 어렵다고 판단한 때는 임무를 해제한다”는 허가를 얻어놓고 있었다.

영 대위는 기내전화로 전 승무원에게 어떻게할까를 물었다. 승무원 전원이 임무 수행을 찬성하였다. 영대위는 위험하더라도 정찰팀을 구출하기로 결심하고 UH-1 무장헬기의 대지 원호사격에 맞추어 생존자 구출지점을 찾아 지상 약 1m높이로 비행하면서 정찰조원의 탑승을 재촉했다. 다행히

우군 2명이 달려와 헬기에 올라탔다. 이때 영 대위의 헬기가 막 이 탈 상승하려는 순간에 월맹군의 특수탄이 우측 엔진에 명중하여 헬기는 지상에 옆으로 넘어지는 상태로 추락하고 말았다.

추락지점이 계곡의 경사면이어서 헬기는 불이 붙어 타면서 경사면을 굴러 내려갔다. 영 대위는 이때 기체밖으로 튕겨져 나가 계곡 밑창까지 미끄러져 내려갔으며 전신의 약 4분의 1에 화상을 입었다. 영대위는 계곡 경사면의 중간에 위치한 기체에 접근하여 승무원 한명을 끌어내다 부근의 가시덤불 속에 숨겼다.

이 승무원의 부상을 응급치료하면서 살펴보니 다른 생존자 5명이 기체 근처의 나무 밑에 모여 있는

것을 발견했다. 그는 베트콩의 행동을 경계하여 이는체를 하지 않았다.

날이 밝자 더글러스 A-1E 프로펠러기 2기가 날아와 헬기 추락지점 근처를 저공으로 선회하면서 약 2시간에 걸쳐 생존자가 있는 부근 일대를 공중에서 제압했다. 이런 작전에는 속도가 느린 프로펠러기가 가장 적합했다. 이 정찰기에 의해 발견된 생존자들은 곧 헬기가 나타나 구조해 갔다. 그런데 가시덤불속에 숨어 있던 영 대위와 부상한 승무원은 소지하고 있던 무전기로 헬기와 연락하려고 시도했으나 어쩔일인지 서로 신호가 포착되지 않아 그대로 날아가 버렸다.

영 대위는 부상한 승무원을 가시덤불속에 꼭꼭 숨겨놓고 부근의 월맹군을 따 돌리기 위하여 자신이 먹이가 되기로 결심했다. 그는 모습을 드러내고 곧 달아났다. 이것을 본 월맹군은 영 대위를 추격해 따라왔다. 대위의 책략은 성공한 것이다. 미군 헬기가 추락한 현장 부근은 약 100명의 우군이 공수되어 이잡듯 생존자 수색이 시작되어 다른 부상자와 함께 가시덤불속의 승무원도 발견되어 무사히 구출되었다.

그러나 이미 10km도 더 떨어져 버린 영대위는 구조하지 못했다. 결국 영대위가 구조된 것은 다음날 아침이 되어서였다. 그는 화상을

입은 몸으로 24시간 이상이나 월맹군을 따돌리는데 성공했던 것이다. 이때의 공적으로 영 대위는 미군 최고의 영예인 MOH(의회명예훈장)을 받았다.

이것이 월남전에서 보인 미공군 ARS(Air Rescue Service 항공구난 비행대)의 활동상이며 그들은 “남을 살리기 위하여”(That Others May Live)라는 표어를 충실히 지키고 있다는 증거를 볼 수 있으며 그들은 육해공군으로부터 절대적인 신뢰를 얻고 있다. 영대위의 자기희생정신은 미공군 ARS부대의 분투를 상징하는 것이라고 말할 수 있다.

한국전이 탄생계기

그렇다면 미공군의 구난구급구조 전문의 ARS부대는 언제부터 생겼는가? 미국에서 육군 비행대가 공군으로 개편된 1947년 이후 1950년 한국에서 전쟁이 터진 뒤 미 극동항공군단(FEAF)이 조직 파견된 때에 함께 탄생했다고 한다. 극동공군에는 제2, 제3항공구난비행대가 소속되어 지휘를 받고 있었다.

1950년 6월 25일에 발발한 한국전쟁은 약 1년뒤인 1951년 6월경에 38도선 부근에서 지상군의 전선은 거의 교착상태에 빠진 것과는 달리 항공전은 더욱 치열해졌다.

이 때 제3 ARS는 아직 실용화되지 얼마안된 저성능의 헬리콥터를 몰고 구난구조의 어려운 임무를 수행하게 되었던 것이다. 개전초 이들은 L-5연락기 2대를 한국에 보냈지만 논이나 산악에서 이착륙을 하지 못해 구난활동에는 당연히 한계에 부딪혔다. 그 후 스콜스키 N-5헬기의 분전대가 대구에 파견되었다. 단발 4인승의 이 헬리콥터는 양쪽에 들 것을 신는 캡슐을 장착하고 최전선에서 부상병을 후송하는 임무를 수행했다.

그때까지 미 제 8군은 헬기가 없어 부상병의 후송을 전적으로 자동차에 의존하다가 9기의 헬기가 ARS부대에 의해 운영되자 부상자 후송에 크게 공헌했다. 그 후 제3 ARS는 14대의 헬기를 더 배정받아 전력을 증강하고 적 후방에 뛰어 내린 아군 공군 조종사나 승무원들의 구조에도 나서게 되었다. 실제로 51년 9월 4일 전투기를 타고 출격하여 적지에 낙하산으로 뛰어내린 웨인대위를 북한땅에 들어가서 구조하는데 성공했다. 현재의 헬기와 비교하면 장난감과 같은 40여년전의 헬리콥터로 적진에 들어가 구출 임무에 성공한 사실은 당시로서는 특기할만했다. 적군의 항공전력이 미약하여 제공권이 미국의 수중에 있었기 때문에 가능한 작전이었다.

비행정 등장

제3구난비행대는 1951년 헬리콥터 외에 SA-16A형 알바트로스 비행정을 수령하여 폭격기 편대 구난에 나섰다. 특히 바다위에 불시착하는 해군 항공기의 조종사들을 구조하는데는 비행정이 가장 적당한 장비였다.

먼저 대마도 부근 해상에서 바다에 추락한 조종사를 추락 2시간만에 구출했다. 비행정은 파도 1.5m 이하의 해상에서는 자유로이 착수, 이탈이 가능하기 때문에 아주 제격이었다. 이어 북한 근처 해역에서 F-51 전투기 조종사를 구출했는데 이때는 불과 5분이내에 구출했다. 다시 1951년 6월에는 야간에 대동강의 물위에 착수하여 F-51 전투기에서 뛰어내린 조종사를 구출하는데 성공했다.

비행정에 의한 구조에서 가장 문제가 되는 것은 겨울의 추위때에 바다위에 착수할 경우 바다물이 순간적으로 얼어서 다시 이탈할 때

장해가 되는 점이였다. 이 때문에 추위때는 부득이 바다위에 구조해야 할 사람을 보고도 헬리콥터에 임무를 맡겨야 할 때가 한두번이 아니었다.

1951년 가을 미 제5공군은 북한 서부의 철도 수송 저지작전을 발동했다. 이 때문에 미군 공격기가 서울기지를 출격하면 알바트로스 비행정이 서해상의 속도 북방에서 선회하며 대기했다. 야군의 메이데이 콜사인을 받기 위해서이다.

적탄을 맞았거나 또는 기체 고장으로 위험에 처한 야군 조종사는 메이데이를 타전하면서 되도록 비행을 계속하여 한반도 서해안 해상에 설정한 구난 지점인 속도근처에 와서 불시착 하든지 또는 뛰어내리면 비행정이 구조하도록 되어 있었다. 이때 비행정이 도착하기까지의 구난시 전투 공중 초계는 전투기 4기 편대의 우군기가 담당하는 것이 불문율이였다. 1951년 11월에는 제3ARS의 전력증강을 위해 상시 3대의 SA-16A비행정을 대기하도록 지시했다. 그 때문에 일본기지에 있던 비행정이 운번으로 한국전선에 출동했다.

한편 바다물에 뛰어내린 조종사는 방한방수 비행복을 입었다고 하더라도 추운 겨울에는 장시간 견디기 힘

들었다. 이런 문제점을 보완하기 위해 51년 12월에 제5공군 당국은 제3ARS에 대하여 H-5헬기 2대를 서해상에 전진 대기시키게 했으나 북한군의 공격을 피하기 위해 밤에는 백령도에 두었다가 낮에만 속도에 보내다가 다음해 1월부터 속도의 안전이 기약되어 항시 2대의 헬기가 속도에 대기했었다.

이런 배치 때문에 북한 상공에서 대공포화나 MiG기에 맞은 우군기는 어떻게해서든지 속도나 백령도 부근까지만 와서 뛰어내리면 확실하게 구조될 수 있었다. 1952년이 되자 가혹한 임무에 노후한 H-5 헬기 대신 시콜스키 H-19헬기를 수령했다. 이 헬기는 호이스트를 장비하고 있어 구조하기가 쉬워졌다.

확대개편 단행

1952년 4월 당시의 ARS는 대대적인 부대 개편을 단행했다. 극동공군 소속의 제2, 제3 ARS는 각각 항공군으로 격상되었다. 그 때문에 각 비행대의 예하에 있던 각조가 비행대로 격상되었다.

1953년 3월 1일 제3ARG의 제1분견대는 제2157 항공구난비행대로 개칭되었고 비행대 규모의 부대로 재발족했다. 이런 조직 확대에 따라 필리핀이나 오키나와 등지에 주둔하던 SA-16A비행정들이 속속 포항, 강릉등으로 이동해 왔다.



H5헬기와 SA-16A비행정

1952년 7월 홍수로 전선에서 고립된 UN군 지상부대의 구출에 나선 H-19 파견부대는 고립지점에서 710명을 단시간에 후방으로 공수하여 H-19의 공수능력을 과시했다. 1952년 9월에는 속도에서 피격한 정찰기 조종사를 불과 15초 만에 구조했다. 이것이 한국전에서의 최단시간 구출기록이다. 1953년 4월에는 한국전에서 가장많은 적기를 격추한 톱 에이스인 막코넬 대위가 서해에 불시착한 것을 H-19가 구조했다. 개전 초기에는 미군의 B-29 초중폭격기가 북한내 각 지를 마음대로 폭격해도 피해는 아주 경미했다. 그러나 1950년 11월 MiG-15에 의해 요격되고부터 불시착이나 피격전수가 갑자기 많아졌다.

1951년 3월에는 B-29기 18대가 출격하여 MiG-15의 요격을 받아 10대가 피격되고 3대가 불시착하는 피해를 당했으며 4월이 되자 2대가 격추되는 등 피해가 속출했다. 그 때문에 한때 B-29에 의한 주간폭격을 보류하는 소동까지 있었으나 미군의 F-86에 의한 원호를 받게 되자 주간폭격이 재개되었다. 한국전 전기간을 통하여 극동 공군의 폭격 출격은 21,328회에 달했고 투하폭탄량은 167,100톤에 달했다. 이에 따른 B-29의 손해는 전투기에 의한 피격추 16대, 대공 화기에 의한 피격추 4대, 작전중



사고 14대의 총 34대였다고 기록되어 있다.

한국전쟁시의 미공군 구난구조 비행대는 많은 고난을 이겨가며 활약했다. 가령 적지에 떨어내린 조종사라도 꼭 구출하거나 아니면 구출을 시도한다는 선례를 남겼다. 이 때 표어로 삼았던 "That Others May Live"라는 말은 자기희생을 바탕으로 우군의 생명을 구출하는 숭고한 정신이 그대로 실천된 것이었다. 한국전쟁에서 유일하게 대통령 부대표창을 받은 부대가 바로 제3구난비행대였다. 또한 전쟁기간 중 개인 감사장을 받은 대원이 1천명을 넘는 부대도 이 구난부대였다.

항공구난부대가 한국전 기간중 어디서나 소기의 임무를 잘 수행한 것은 UN군의 제공권이 확실하여 공군의 우세가 매우 크게 기여한 것만은 사실이다. H-5나 H-19같은 저속 저기동성의 헬리콥터가 적지에 침투할 수 있는 것은 전투기부

대의 분전 뿐 아니라 적의 지대공 전투력이 미약했기 때문에 가능한 것이었다. 더욱이 휴대식 비상용 무전기의 보급에 의해 불시착한 조종사들의 위치를 공중에 있는 구난기에 쉽게 알릴 수 있었던 것도 구난구조의 효율성을 높게 했다고 볼 수 있겠다.

한국전 기간중 미공군의 탑승 근무자 1,690명이 적지에서 격추되거나 적지에 불시착하고 있는데 그 중 170명이 ARS에 의해 구출된 것이다. 그 중 102명은 헬리콥터에 의해 구조되고 66명은 비행정으로 구했으며 2명이 L-5에 의해 구출되었다고 한다.

1954년부터 베트남전쟁에 걸쳐 ARS에는 몇가지 신기종이 취역했다. 더글러스 SC-54는 항공거리 화물탑재량등이 증가했고 40인승 팽창식 고무 보트를 싣고 있다. SA-16A 비행정은 1968년까지 현역에 남아 활약했다.