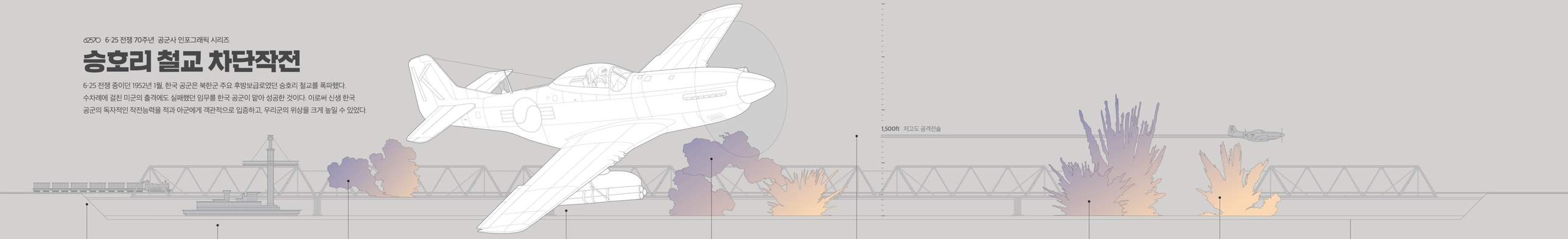
625TO 6·25 전쟁 70주년 공군사 인포그래픽 시리즈

승호리 철교 차단작전

6·25 전쟁 중이던 1952년 1월, 한국 공군은 북한군 주요 후방보급로였던 승호리 철교를 폭파했다. 수차례에 걸친 미군의 출격에도 실패했던 임무를 한국 공군이 맡아 성공한 것이다. 이로써 신생 한국 공군의 독자적인 작전능력을 적과 아군에게 객관적으로 입증하고, 우리군의 위상을 크게 높일 수 있었다.



1952년까지
후방 보급로의 요충지

북한군과 중공군은 경의선과 만포선을 통해 군수물자를 평양으로 수송하였고, 이를 서부와 동부전선으로 보급하였다.

승호리 철교는 평양 동쪽 10km 지점에 위치하며, 군수물자를 중·동부 전선으로 수송하는 적 후방 보급로의 요충지였다.

1월 초
승호리 철교 폭파 및 신설

미 제5공군은 군사적 중요성에 따라 승호리 철교를 폭파차단하였다.

그러나 북쪽 200m 지점을 우회하여 가설된 새로운 철교는 주위에 대공 방어 시설을 집중 배치하여, 폭격이나 기총탄 공격에 피해를 최소화할 수 있었다.

1월 초
폭파실패 · 임무 인계

미 제5공군은 전투기들을 수없이 출격시켰으나, 폭파하지 못한 채 대한민국 공군에 임무를 인계하였다.

임무를 인수한 제10전투비행전대장 김신 대령은 공군 최초로 100회 출격을 달성한 김두만 소령에게 승호리 철교 차단 임무를 부여하였다.

1월 12일 07시 40분
승호리 철교 1차 출격

07시 40분에 강릉기지를 이륙한 6대의 F-51D 전투기는 편대장 김두만 소령 지휘하에 대관령을 넘어 평양 상공으로 출격하였다.

적의 대공포화에 회피기동하며 500파운드 폭탄 12발을 투하하였으나, 철교 주변의 모래와 물속으로 떨어져 폭격효과가 없었다.

1월 12일 14시 00분
승호리 철교 2차 출격

같은날 14시에도 제1편대장 윤응렬 대위와 제2편대장 옥만호 대위의 2개 편대가 승호리 철교를 향해 출격하였다.

1차 출격과 같이 승호리 철교에 폭탄과 로켓탄으로 공격하였으나, 결국 파괴하지 못한 채 강릉기지로 귀환하였다.

1월 12일 이후
전술적 문제 논의

제10전투비행전대장은 휘하 지휘관 및 참모와 전술적 문제를 논의하였다.

8,000ft 고도에서 강하하여 3,000ft 고도에서 폭탄을 투하하는 전술대신, 위협을 감수하고라도 4,000ft 고도에서 강하하여 1,500ft 에서 폭탄을 투하하는 저고도 공격방법을 택하였다.

1월 15일 08시 25분
승호리 철교 3차 출격

제1편대장 윤응렬 대위와 제2편대장 옥만호 대위의 2개 편대가 이륙하여 승호리 철교 상공으로 접근하였다.

제1편대가 제2편대의 엄호하에 공격을 가했고, 이에 2개의 경간이 부서지며 철교 중앙부분 두 곳에 커다란 구멍이 생기며 폭파에 성공했다.

1월 15일 13시 00분
4차 최종 공격

오후에는 전과를 확인하기 위해 이기협 대위 편대가 출격하였다. 오전 편대에 의해 차단된 다리 중간에 교각이 서있는 것을 발견하고 이를 최종공격했다.

임무를 완수한 F-51D전투기 편대는 강릉기지에 무사히 귀환하였다.

2월 21일
승호리 철교차단작전의 성공

작전 결과는 미 제5공군 휘하의 비행단장 및 전대장 회의에서 소개되었고, 당시 이 회의에 참석했던 김신 대령은 축하의 박수를 받았다.

공군의 명예를 걸고 기필코 성공해야 한다는 구국일념과 감투정신에 기인한 저고도 공격전술로 이룬 성과였다.

폭파 후 다시 가설된 승호리 철교



미 제5공군이 승호리 철교를 폭파 차단하자, 북한군은 본래의 철교 위치에서 북쪽 200m 지점을 우회하여 새로운 철교를 가설하고 그 주위에 대공 방어시설을 집중 배치하였다.

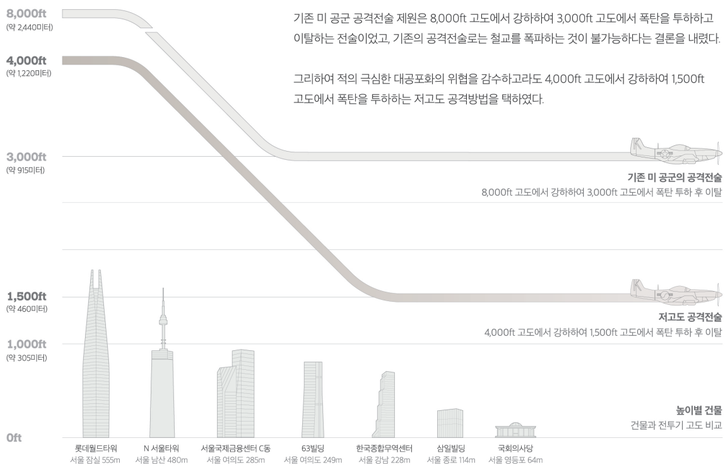
신설된 철교는 300m의 길이에 10개의 교각으로, 각각의 교각은 침목을 정자형(井字)으로 쌓아 올리고 빈 공간에 모래주머니를 채워 넣어 만든 것이었다. 폭격이나 기총탄 공격에도 피해를 최소화할 수 있도록 되어있었다.



승호리 철교 차단작전의 영웅들

승호리 철교 1차 출격 (6소티)	승호리 철교 2차 출격 (6소티)		승호리 철교 3차 출격 (6소티)		4차 최종 공격 (5소티)
편대장 **김두만 소령**	제1편대장 **윤응렬 대위**	제2편대장 **옥만호 대위**	제1편대장 **윤응렬 대위**	제2편대장 **옥만호 대위**	편대장 **이기협 대위**
장성태 대위 김금성 대위 이기협 대위 전봉희 대위 Largo 중위	주영복 대위 정주량 대위	유치곤 중위 박재호 대위	정주량 대위 장성태 대위	유치곤 중위 박재호 대위	김금성 대위 주영복 대위 전봉희 대위 손홍준 중위

적의 위협을 감수한 저고도 공격방법과 높이 비교



기존 미 공군 공격전술 제원은 8,000ft 고도에서 강하하여 3,000ft 고도에서 폭탄을 투하하고 이탈하는 전술이었고, 기존의 공격전술로는 철교를 폭파하는 것이 불가능하다는 결론을 내렸다.

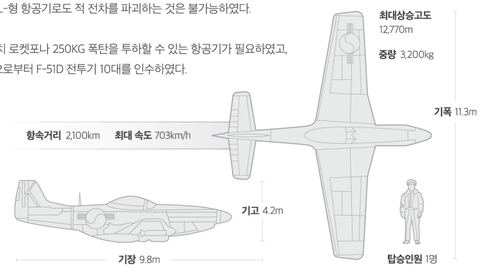
그리하여 적의 극심한 대공포화의 위협을 감수하고라도 4,000ft 고도에서 강하하여 1,500ft 고도에서 폭탄을 투하하는 저고도 공격방법을 택하였다.

승호리 철교 폭파임무에 출격한 F-51D 전투기

6·25전쟁 발발 당시, 한국군이 보유하고 있던 로켓포와 대전차포로는 남하하는 적의 전차를 파괴할 수 없었다. 또한 공군에서 보유 중이던 T-6 항공기나 L-형 항공기로도 적 전차를 파괴하는 것은 불가능하였다.

적의 T-34 전차를 파괴하기 위해서는 5인치 로켓포나 250KG 폭탄을 투하할 수 있는 항공기가 필요하였고, 대한민국 공군은 1950년 7월 2일에 미군으로부터 F-51D 전투기 10대를 인수하였다.

무장	
폭탄 1,000lbs	2발
기총 12.7mm	6문
로켓탄 5인치	10발



승호리 철교 차단작전의 의의

대한민국 공군의 공격 성공	6·25 전쟁 속 승리의 밑거름
기필코 성공시켜야 한다는 사명감과 저고도 공격전술을 두려워 하지 않은 조종사들의 높은 전투의지는 전쟁기간 내내 공군의 정신이 됐고, 공군의 작전능력과 전력신장의 밑거름이 되었다.	

기획 월간 공군 편집실 **디자인** 일병 김현준 **감수** 공군역사기록단

625TO DESIGN HYEON JUN 대한민국공군 REPUBLIC OF KOREA AIR FORCE