

機雷發展과 韓國戰爭에서의 機雷戰

(下)

金 一 相

第三章 北傀의 機雷能力

入手 가능한 모든 書類를 검토해 보면 北傀海軍이 機雷敷設한 확실한 日字는 1950年 7月 10日 이후에 실시되었음을 알 수 있다. 그 日字 이전에 船積했거나 부설했다는 증거는 없다.

Struble提督의 견해로는 北傀는 戰前에 機雷敷設計劃은 없었다고 보고 있다. 그의 이와같은 見解를 뒷받침 할 수 있는 것은 北傀는 機雷를 제외한 다른 武器와 軍需物資를 공급받았기 때문이다. 더우기 北傀는 美海軍의 공격을 예견하고 美海軍이 활동할 海岸에 가능한 많은 機雷를 부설하여 港口와 水路의 사용을 거부하기 위하여 戰爭勃發과 동시에 敷設한 것이 확실하다고 보고 있다.

元山 突擊후에 정보에 의하던 元山과 鎮南浦 機雷敷設은 2月 1日경이 었음을 보여주었다. 이것은 仁川 陷落후에 확인되었다. 더우기 入手된 船積符號와 노획된 機雷를 검사한 결과 韓國戰爭에 사용된 모든 機雷는 소聯의 備蓄物이 었음을 알 수 있었다.

이들의 대부분은 1950年 7月 10日부터 20日 사이에 汽車로 보내졌고 少數는 海上으로 수송되었다는 증거가 있었다. 元山 占領후 元山鐵道要員을 심문한 결과 機雷는 트럭으로 海州로 수송되었고 기타는 汽車로 仁川과 群山에 수송되었음을 알게 되었다. 후에 알게된 일이지만 소聯은 北傀에게 機雷뿐 아니고 爆雷도 공급했다.

10月 16日에는 14個의 21인치 魚雷를 元山飛行場 滑走路 근처 터널속에서 발견하였다. 그

魚雷는 길이가 24피트이고 彈頭가 있으며 2次大戰時 獨逸에서 사용했던 것과 같다.

29個의 爆雷는 각각 300파운드이고 40個는 50파운드 었다. 그리고 167個의 繫留機雷도 발견했으며 후에 元山에서 600個의 機雷를 발견하기도 했다.

北傀捕虜들의 진술에 의하면 소聯 海軍將校들은 仁川보다 훨씬 南쪽에서 작전하였고 그들 소聯海軍의 教官들은 機雷의 技術訓練과 7月 16日~8月 17日 間에 元山과 鎮南浦 機雷結合을 감독하였다. 이들 소聯海軍은 元山에 부설했던 磁氣機雷를 조절하고 磁氣機雷 부설에 직접참가하였다. 후에 平壤에서 北傀에 1名의 將校와 3名의 士兵에게 磁氣機雷의 敎育을 시켰다.

우수한 機雷原을 형성하는 것이나 北傀의 海岸防禦와의 긴밀한 협조가 이루어지게 하였다는 점등은 소聯軍이 元山 機雷原 준비를 감독하였다는 결론을 내리게 한다.

接觸機雷는 北傀가 직접 작업했다는 것은 확실하다. 그것은 機雷敷設節次와 장비가 대단히 단순하고 原始的이었으며 美海軍의 장비와 敎理와는 크게 다른 것이었다. 통상 河川 또는 海岸에서 木造浮船(Barge)은 10~15個의 機雷를 운반하도록 鐵 또는 木製 Track을 장치하고 있었다.

機雷는 人力으로 싣고 曳引船으로 曳引하여 신호에 의해서 1分 내지 1分 30秒 간격으로 浮船의 船尾쪽에서 밀어 떨어뜨렸다. 이런 방법으로 3,000個나 되는 機雷를 元山海域에 3週間에 걸쳐 부설하였다.

北傀의 機雷敷設모양은 특수했다. 어떤 것은

中央의 점에서 放射線型으로 마치 馬車바퀴의 살모양처럼 설치되었고 어떤 것은 不規則한 위치에 설치되었다. 이런 방식은 美國海軍의 機雷敷設方法과는 판이한 것이었다.

1952年 HMCS Nookta艦(카나다 驅逐艦, 艦長 Richard M. Steel 中領)에서 韓國動亂中 최초로 北傀 海軍船隻을 포획하였으며 거기에 있는 北傀 海軍의 포로로부터 北傀는 鎮南浦 海軍基地에서 機雷와 魚雷部門의 활동을 다시 개시한 후 52年 9月 13日밤에 小規模의 機雷를 부설했음을 알수 있었다.

魚雷部門에는 將校 4名, 士兵 12名으로 구성되었고 北傀海軍將校는 羅津에서 1個月間 機雷教育을 받았으며 교육내용은 소聯의 掃海冊字를 韓國말로 번역하여 北傀海軍將校가 대체로 譯義式으로 실시했다.

鎮南浦의 機雷敷設要員의 구성은 政治將校인 責任者 大尉 1名과 航海長이 있고 그 밑에 機雷官 中尉와 櫓를 짓는 士兵 6名이 있었다. 이들은 25피트의 장크船을 敷設船으로 사용하려고 鎮南浦를 出港하여 몽금포로 修理次 가는 길이었다. Nookta에서 잡은 捕虜는 機雷敷設船을 만들려고 노력하고 있었다고 진술하고 있으나 肉眼으로나 Radar로 그런 배를 본적은 없었다.

그들은 機關대신에 배 짓는 사람을 쓰고 肉眼으로나 Radar로 접촉할 수 없도록 水面上의 船體높이를 18인치 이하로 하였다. 木船에 木造支柱를 縱으로 설치하여 機雷敷設 Rail로 사용하였다. 機雷敷設은 실제로 시작한 것은 6日후인 4月 19日이었고 2個의 磁氣機雷를 부설하였다.

20日, 26日, 27日밤에 航海器具도 없이 磁氣機雷를 설치하였다. 航海長은 달빛을 이용한 배사람들의 經驗으로 岬에 대한 方位를 눈어림으로 測定하고 배의 속력은 1노트로 推測하면서 부설했었다. 이런 점은 北傀가, 潮汐의 干만의 差와 潮流가 심한 西海에서는 接觸機雷보다 磁氣機雷가 낫다고 생각했던 것이다.

第四章 UN艦艇의 機雷에 의한 損傷

敵의 계속적인 機雷敷設과 再敷設努力에도 불
《國防과 技術 1981. 9》

구하고 1951年 본부터 1953年 休戰까지 UN海軍에게 비교적 적은 損傷만을 주었을 뿐이었다.

AMS-31 USS Partridge(艦長 B. M. Clark 中尉)는 1951年 2月 2日에 元山 東南方에 있는 양양近海에서 漂流機雷의 접촉으로 10分도 채 되지 않는 사이에 침몰했다.

이로써 將校 2名, 士兵 6名이 死亡하고 將校 1名과 士兵 5名이 重傷을 당하였다.

이 艦艇은 韓國戰爭에서 4번째이며 마지막 掃海艦이었다.

ATF-111 Sarsi艦은 1952年 8月 30日밤에 興南外海에서 경비하다가 機雷接觸으로 침몰하고 2名이 죽었다.

DD-723 Walke艦(艦長 M. F. Thompson 中領)은 1951年 6月 12日에 DD-838 Small艦(艦長 F. S. Snow)은 1951年 10月 7日에 興南부근에서 機雷로 大破되었다. Walke艦은 26名이, Small艦은 9名이 죽었다.

또한 DD-722 USS Barton艦은 52年 9月 16日에 元山 東方 90海里의 海上에서 TF 77로서 警戒陣을 형성하고 航海하다가 機雷에 접촉하였다.

Barton艦의 艦長 H. B. Seim中領은 당시 8月 18日에 그곳을 스쳐간 颱風 Karem에 의하여 元山機雷原에서 잘려져 나간 機雷로 판단했다.

7艦隊司令官 Clark中將은 다음 數週日間에 40個의 機雷가 艦周圍에 있었다고 報告받았다. 기타의 機雷도 元山港內에 떠돌아 다니고 어떤 것들은 海岸의 도래사장에 올라와 있었다. “Baron艦은 南쪽에 있는 機動部隊中 最北端에 위치하고 있었는데 우리앞에 있는 驅逐艦과 航空艦이 우리와 접촉했던 바로 가까이에 점점 접근하고 있었습니다. 機雷爆發直前に 나는 漂流機雷에 대한 艦艇의 취약성에 관한 電文을 막 다 읽었습니다.

그 電文에 艦速力을 10노트 이상으로 하면 艦首波濤에 의해서 機雷가 비껴나게 됨으로 안전할 것이라는 내용이었습니다. 그러나 Barton艦의 機動部隊는 15노트로 航海中이었음에도 艦首波濤는 機雷를 비껴나게 하지는 못했습니다.”라고 Barton艦의 Seim艦長이 설명하였다.

그는 계속해서 “21時 15분에 機雷와 부딪쳤지요. 그때 배는 龍骨에서 主甲板까지 鐵板이 산

機雷에 의한 損傷

順番	艦名	日字	場所	備考
# 1	USS Brush()	1950. 9. 26	단천	死亡: 13, 負傷: 34
☆ 2	USS Brask(DD-745)	1950. 9. 26	단천	死亡: 9, 負傷: 10
# 3	ROKN YMS-509	1950. 9. 28	南海	艦首損傷
☆ 4	USS Magpie(AMS-25)	1950. 9. 29	浦項	失蹤: 21, 生存: 12
☆ 5	USS Mansfield(DD-728)	1950. 9. 30	元山	失蹤: 5, 負傷: 48
# 6	ROKN YMS-504	1950. 10. 1	木浦	負傷: 5
☆ 7	USS Pirate(AM-275)	1950. 10. 12	元山	沈沒 死亡: 6, 負傷: 40
☆ 8	USS Pledge(AM-277)	1950. 10. 12	元山	沈沒 死亡 미상, 負傷 미상
# 9	ROKN YMS-516	1950. 10. 18	元山	沈沒 死亡: 6, 負傷: 50
☆ 10	USS Partridge(AMS-31)	1951. 2. 2	巨津	沈沒
☆ 11	USS Walke(DD-723)	1951. 6. 12	東海	大破 負傷: 61
# 12	USS Small(DD-838)	1951. 10. 7	興南	大破 死亡: 9
# 13	JMS-306	1951. 5. 6	鎮南浦	沈沒 死亡: 6, 負傷: 18
# 14	PC-704	1951. 12. 26	元山	沈沒
# 15	USS Sarsi(ATF-111)	1952. 8. 27	興南	沈沒 負傷: 7
☆ 16	USS Barton(DD-722)	1952. 9. 16	元山	中破 負傷: 11

표는 Most Dangerous Sea에서 발췌

☆ 표는 The Sea War in Korea에서 발췌

산조각이 나고 前部 보일러室은 内部破裂로 完全浸水되었고 40피트나 되는 큰 구멍이 뚫렸습니다. 前部 보일러室의 5명은 죽고 파괴된 前部 보일러室 다음에 있는 主機室 人員은 심하게 火傷을 입었습니다.”라고 말하고 있다. 2隻의 韓國海軍 艦艇도 이 기간에 機雷와 접촉했다.

JMS-306艦은 5월 6일에 鎮南浦 外海에서, 그리고 PC-704艦은 元山灣內에 있는 여도外港에서 51年 12月 26日 밤에 機雷에 접촉했다. 나중에 여도附近에서 20具의 시체를 올렸다. 韓國海軍의 記錄에 의하면 PC-704는 機雷를 맞고 元山灣에서 作戰中 침몰했다.

JMS-302, YMS-502, 그리고 PF-61, JMS-306들을 함께 鎮南浦에서 機雷敷設活動을 하는 敵을 탐지해 내도록 과전했다.

1951年 5月 6日 아침의 길은 안개가 막 개인 때 있었는데 JMS-306艦은 偵察哨戒를 시작했고 20分 후인 0.9時 20分 機雷와 접촉했다.

爆發로 主機室이 침수되고 36名の 乘組員中 6名이 죽고 18名이 負傷했으며 72分동안 12名の 負傷당하지 않는 人員이 침수를 막으려고 防水作業을 하고 있었는데 그때 友軍艦艇 2隻은 그

곳에 繫留시켜 구조하고자 갖은 노력을 다 하였으나 10時 32分 때는 침몰하고 生存者는 PF-61艦에 옮겨 釜山에 돌아왔다.

第五章 海岸砲의 威脅

1951年 가을에서 戰爭終了時까지의 기간중 UN掃海艦艇은 敵機雷보다는 敵海岸砲에 의해서 더 많은 피해를 받았다.

敵砲台는 1隻의 掃海艦에 사격을 가하다가 계속 맞지 않으면 돌연 사격을 중단하고 다시 射擊을 개시하는 式으로 하루종일 射擊을 가한다.

射擊이 계속됨에 따라서 敵砲彈에 명중되거나 破片에 의한 損傷을 피하기는 어렵게 되었다.

가장 자주 얻어맞은 掃海艇은 AMS-28이었는데 이艦은 1951年 10月 29日에 砲彈 2發을 맞았는데 1發은 굴뚝에, 다른 1發은 水面上의 船體에 맞았다. 52年 4月 23日에는 성진沿岸에서 敵列車에 대한 射擊誘導와 觀測任務를 수행하다가 얻어 맞았다. 52年 10月 13日에는 高조에서 上陸揚動作戰에 참가했는데 副長과 士兵 3名이 破片으로 부상당하였다.

可能限 경우에는 掃海艦도 敵砲台에 사격을 가하였고 射擊支援을 요청하기도 하였다. 海岸砲의 사격을 피하기 위하여 긴급히 全速으로 機動을 했고 위급시는 掃海具의 절단도 하고 Zag Zag 機動도 하였다.

海岸砲台에서 閃光이 번쩍하면 즉시 針路를 바꾸고 또 20秒내지 30秒내에 또다시 針路를 바꾸기도 했다. 어떤 掃海艦長은 煙幕을 발생케하여 敵의 사격을 어렵게 만들었다.

이런경우 디젤油를 직접 소음기에 注入하여 굴뚝에서 심한 白色煙氣를 배출하는 方法이다. 이 方法은 엔진에 損傷을 줄 우려가 있지만 가만히 앉아서 損傷을 당하는 것보다 더 효과적이었으며 실제로 이로 인하여 기관고장을 일르킨 艦艇은 없었다.

敵의 海岸砲射擊이 증가함에 따라 對砲台射擊이 요구되었다.

掃海艦 Zeal艦의 艦長 F. H. Sonntag大尉는 이 문제를 그의 戰鬪報告書에 다음과 같이 간결하게 記述하였다.

『敵의 海岸砲台들이 배치되어 있는 것으로 알려진 海域에서 작전하는 掃海艦艇을 지원하는 驅逐艦級の 艦艇에 의하여 수행될 艦砲支援敎理가 없었다. 이에 관한 결심과 방법은 支援을 제공하는 艦의 艦長에게 달려있는것 같았다. 本人은 支援艦들이 掃海艦보다 內側으로 더 접근하는 것도 보았고 또한 다른 支援艦들은 掃海艦들보다 더 海岸側으로 접근하는 것도 보았고 또한 다른 支援艦들은 掃海艦보다 훨씬 外海에 있는 것도 보았다. 多樣한 여러 艦艇들이 참가할時 최선의 支援位置에 관하여 연구하기를 建議한다. 艦砲支援艦은 비상시 掃海艦과 Float間을 통과할 수 있다는 것을 알아야 한다.』

元山港內에서 33日間 掃海艦을 지원한 驅逐艦長은 Seim中領이었는데 그는 다음과 같이 말하였다.

支援驅逐艦은 掃海艦의 뒤를 따르는 것보다 外舷側에 나란히 航海하는 것이 좋은 方法이라고 생각했다. 이 方法은 특히 元山에서 적용했다. 元山港에서는 掃海艦과 驅逐艦이 기동할 空間이 제한되어 있어 機動은 단지 “8”字型的의 機動뿐이었고 1회의 한 側面선회에 한쪽 砲台를

사용할 수 있고 다른 한 側面의 선회시 다른 쪽의 砲를 사용할 수 있었다.

第六章 夜間掃海

1952年 10月 15日 元山東南方 25海里에 있는 “고조”에서 揚動掃海를 실시하는데 있어서 夜間掃海의 중요성이 점차 증가되어 갔다. D-3일에 “고조”에 도착한 掃海艇中 MSB 5隻이 먼저 掃海를 시작했는데 海岸 1,500야드 부근에 접근했을 때 敵海岸砲의 사격이 시작되었고, 海岸砲와 機關砲는 대단히 強烈했고 정확하여 3隻만이 첫 번째 Run을 완료했을뿐 殘餘 2隻은 掃海索을 끊고 外海로 피했다. 그날 늦게 2隻의 驅逐艦에 艦砲支援을 받으면서 AMS들이 掃海했다.

그러나 射擊自體는 훌륭했지만 敵海岸砲를 침묵시킬 수는 없었다고 보고되었다. 掃海艇 Osprey와 驅逐艦 Perkins가 가벼운 損傷을 입었고 驅逐艦은 부근에 떨어진 砲彈破片으로 1名이 죽고 17名이 負傷을 당하였다. 10月 14日 아침 일찍이 3隻의 AMS로써 다시 掃海를 시작했으나 마찬가지로 掃海區域으로 들어오기도 前에 砲彈을 퍼부어 그들을 물러나게 했다.

敵海岸砲의 정확하고 집중적인 위협으로 15日의 晝間掃海는 불가능했다.

만약 고조에 대해서 掃海를 해야한다면 日沒후가 아니면 안되었다.

10月 15日 단 하루의 밤만이 남아있어 夜間掃海를 한 결과 機雷는 없었다. 고조에서의 晝間掃海의 실패와 더욱 심해진 敵海岸砲射擊으로 夜間掃海가 대두하게 되었다.

第2次大戰時에도 夜間掃海는 했지만 敎理에 속달하는 것, 즉 上陸突擊直前의 隊列掃海가 특히 必要하게 되었다.

AMS-382 Shoveler艦長 C. J. Casserely는 다음과 같이 建議했다.

- 1) 夜間掃海의 再檢 및 開發
- 2) 掃海索으로 掃海할 확실한 方法, 研究
- 3) 夜間에 掃海된 기뢰를 標識하거나 照明할 수 있는 方法, 研究

其外에도 水中信號彈, 夜間에 불수 있는 Dye Marker, 그리고 Grapnel이 掃海된 機雷의 위치

를 확실히 식별하는데 도움이 된다고 建議하였다. 그러나 夜間掃海는 敵海岸砲의 위협은 적어 지겠지만 다음과 같은 이유로 晝夜掃海보다 어렵다.

- 1) 掃海된 구역을 정확히 記點하지 못함으로써 夜間掃海는 航海의 難과 潮流는 Holiday를 만들게 하거나 掃海된 구역을 重複掃海하게 한다
- 2) 機雷破壞와 浮標設置는 夜間에는 매우 어렵다.
- 3) 夜間에 先導艦의 뒤를 따라가는 것은 매우 어렵다.
- 4) 數 많은 漁船이 夜間에 出沒하여 위협이 따른다.

AM-123 USS Symbol 艦長 E. E. Hollyfield Jr少領은 다음과 같이 말하였다.

“韓國戰爭이 終末에 가까울수록 AM들은 夜間掃海만을 하게 되었다. 東海에서는 AM가 爆擊線에서 양도의 北端까지 약 227海里를 檢索掃海責任을 맡았다. 우리는 日沒후 砲射距離 밖에서 掃海具를 내리고 어렵게 되면 海岸으로 접근하면서 掃海를 시작하였다.

우리는 海岸과 平行하게 다음날 동이 뜰때까지 掃海하면 보통 60내지 70海里를 掃海했다. 어떤 때는 掃海航路가 陸地에서 불과 500야드以內일 때도 있었다. 동이 뜨기직전에 外海로 빠져나가 砲射距離 밖에서 掃海具를 引揚하였다.

우리는 바다의 어떤 곳에 있던 무엇을 하는것조차 모르면서 夜間掃海만을 했었다.

그리하여 날이 밝으면 掃海된 區域을 통해서 高速으로 빠져나와 監視哨戒를 할수 있었다.

漂流機雷가 때때로 掃海된 區域에서 발견되었다. 그것은 밤 사이에 끊어졌거나 우리가 掃海했던 것이다.

Hollyfield는 계속해서 “夜間掃海中 제일 困難했던 점은 앞에 漁船이 출현하는 것이었다.

우리는 北韓人이 굶주리고 있어서 고기를 잡아야 한다는 점을 알고는 있었지만 無燈火 漁船이 漁具를 달고 있는지 機雷를 달고 있는지 알 도리는 없었다. 이런 檢索掃海에서는 掃海艇을 반대로 回頭하여 機雷原으로 들어 가서는 안된다. AMS들은 海岸가까히에서 掃海하였을 뿐

아니라 專門家에게도 어려운 夜間에 反對針路로 回頭는 매우 어려운 일이었다.”고 述懷하고 있다.

다른 AM艦長인 A. G. Russillo少領(AM-387 USS Toucan)은 “夜間掃海의 어려움을 우리가 얼마나 훌륭히 수행했는지 전혀 알수 없었다는 것으로 알수 있는 것이다. 우리가 機雷를 끊었지만 파괴하는 문제가 있었다. 海上狀態가 나쁠 때는 Radar로서 도저히 接觸할 수 없었고 끊어진 機雷가 잘 보이지 않을 때는 水中에 매달려 있는 機雷처럼 위험했다.

우리는 위협을 당하고 있는지 또는 뒤에서 따라오는 掃海艇에 복잡한 문제가 생겼는지조차 모르고 있었다.

西海에서는 航海障礙物이 있어 더욱 어려웠다. 夜間에는 掃海索을 극도로 벌려놓게 했고 우리가 아는 限 夜間掃海는 효과적이었다.”라고 말하고 있다.

그러나 YMS-13艦의 艦長을 歷任한 Myers中領은 “韓國戰爭中 골치 아팠던 夜間掃海는 2次大戰時 Anzo에서 실시했던 夜間掃海에 비해 쉬었다”라고 말하고, Anzo에서는 정확히 敵의 海岸砲에다 空中攻擊을 일정하게 받아서 더욱 어려웠다고 하면서 “만약 韓國에서도 Anzo와 같은 狀況이었다면 掃海問題에다 지원문제가 加重되었을 것이다”라고 述懷하였다.

結 言

1950年 가을까지의 掃海作戰은 대체로 매우 급한 狀況下에 실시하였고 기간도 짧았다.

仁川掃海는 數時間에 불과하였고 元山, 鎭南浦, 利原, 興南등은 수일을 요했었다. 이 기간은 주로 上陸戰을 위한 掃海라고 할수 있겠다.

당시의 掃海要員들은 비교적 경험이 부족한데다 修理附屬品과 修理施設不足과 掃海艦艇의 수적인 부족, 그리고 掃海政策에 있어서도 50년에는 機雷가 없다고 하는 곳에도 掃海를 했으나 51년에는 機雷가 있다고 하는 곳에만 掃海를 하였다.

1951년에는 掃海目的에도 상당한 변화가 있었는데 그 내용을 요약하면 다음과 같다.

- 1) 敵의 兵力集結을 거부하고 敵海岸砲와 補給物資集積所를 파괴하기 위한 艦砲支援艦區域의 開放
- 2) 戰術欺瞞策으로 敵의 兵力, 장비를 再展開하도록 강요하여 友軍에 대한 敵地上軍의 압력을 감소시킴.
- 3) 元山, 興南, 송진 등의 封鎖作戰과 砲擊에 필요한 海岸을 準備
- 4) 繫留機雷 掃海와 그 처리를 함으로써 漂流機雷를 감소시켜 友軍艦艇 安全도모

이런 政策으로 51年初에 興南에서 186個, 2月 16日 元山에서 325個를 掃海했고, 51年 5月 1日 부터 51年 12月 31日까지 총 683個의 繫留機雷를 掃海했다(그중 9個는 磁氣機雷임).

韓國戰爭에 있어서 機雷戰은 대단히 중요했고 많은 敎訓을 남겼다.

機雷戰에 있어서 무엇보다 중요한 것은 機雷情報이며 機雷의 精確한 위치와 諸元을 안다면 對機雷戰은 참으로 쉽게 된다.

韓國戰爭中 무엇보다 有用했던 것은 136피트의 木造船인 AMS였다.

이것은 航續距離가 짧고 부적당한 통신수단과 復原力이 缺點이지만 淺海에서나 深海에서 掃海할 수 있다. 敵에게는 적은 追적이어서 안정마춤이고 耐海性도 經濟性도 있는 배이다.

AM型 艦은 遠海掃海에 적절하고 速力이 빠르고 砲가 있는 것이 長點이며 航海裝備가 우수하고 參謀要員을 수용할 空間이 있어 旗艦으로 사용할 수 있다.

LST는 LSD보다는 덜 有用하지만 甲板이 넓어서 헬리콥터 離着陸(2臺)이 가능하고 LCVP를 이용할 수 있으나 LCVP를 Bow Ramp로 올리고 내리는 것은 꽤 위험하고 잔잔한 날씨에만 가능하며 作業이 어렵고 오래 걸려서 별로 효과적이지 않다.

LSD는 가장 우수한 艦이다. 헬리콥터의 着陸場을 제공하고 掃海用 舟艇을 수용한 母艦이 되며 補給艦으로서 掃海艦의 支援艦으로서 유용했다.

또한 UDT要員과 헬리콥터, 航空機등이 有用하게 이용되었다. UDT와 헬리콥터는 Hunting하는데 사용하지만 헬리콥터로 PBM航空機와

함께 爆彈投下로 掃海하는데 사용되었다.

이 爆彈投下는 별다른 성과는 없었다.

헬리콥터는 對機雷戰에 없어서는 안될 裝備임이 증명되었다.

當時로서는 壓力機雷나 압력과 磁氣 또는 압력과 音響機雷등의 결합은 掃海不可能 했었다. 그러므로 敵이 磁氣機雷를 사용하지 않는 점은 우리에게 매우 대행한 일이며 그들이 만약 磁氣와 音響의 결합된 機雷를 사용한다면 掃海는 百배나 더 어려웠을 것이다.

韓國戰爭은 共產主義者들에게 機雷에 대한 통찰력을 일깨워 주게 되었고 美國도 이에 대한 對抗策을 연구하기에 이르렀다.

1951年 1月 3日에 John M. Higgins少將이 眞珠灣에만 機雷戰司令部를 설치하였고 Higgins提督이 부임 며칠후에 다음과 같은 聲明을 발표하면서 모든 將兵들이 必讀하도록 했다.

그 內容은 다음과 같은 것이었다.

『韓國戰爭中的 機雷戰에서 장래에 어떤 敵軍이라도 이 가공할 武器를 사용하리라는 점은 明白해 졌습니다.

幼稚할 정도의 輸送船舶과 미흡한 기술, 그리고 裝備를 제대로 갖추지 못한 小海洋國일지라도 적은 費用으로 원시적인 機雷로써 광범하게 부설한다면 現代화된 大海軍力을 갖는 나라에게는 그의 港口와 水域의 사용을 충분히 拒否할 수 있게 되었습니다.』

53年 8月 23日 美海軍은 새로이 125隻의 掃海艦을 요구했다.

韓國戰爭에 있어서 敵의 機雷는 전반적으로 防禦的이고 制限的 이지만 原始的 機雷와 부설수단으로 現代화된 聯合海軍을 機雷가 없는 100 Fathom線 밖에서 활동하도록 強要되었던 것이다.

또한 51年 5月까지는 200個의 機雷를 掃海했고 5隻의 艦艇이 機雷로 침몰했으나 5月이후 12月까지는 700個를 掃海하면서도 1隻의 掃海艦도 손실되지 않았다는 점을 간과해서는 안된다.

이점은 掃海裝備가 충분하고 經驗이 많으면 效率的이고 안전하게 掃海할 수 있다는 점을 提示해 주는 것이다.

韓國海域은 대부분 淺海區域으로 機雷敷設에 理想的인 곳이다. 특히 西海는 水深이 60피트

上 되는곳이 없으며 설물은 機雷을 음폐하여 주어 헬리콥터나 UDT要員으로 Hunting도 어렵고 東海나 西海는 潮流影響으로 浮遊機雷을 放流한다면 15日간을 떠다니게 될것이다.

또한 北傀는 소聯의 영향을 받고 軍事的인 모든 지원을 받고 있는 現時點에서 소聯이 歷史的으로 성공했고 중요시했던, 그리고 6.25戰爭中 漁船이나 浮船으로 부설한 機雷로서 UN艦艇의 海上作戰에 커다란 지장을 주었던 敎訓에서 機雷戰을 重視하고 발전을 위해 노력할 것은 뻔한 일이다. 將次戰에 있어서도 海岸砲와 機雷로서 友軍艦艇의 접근과 上陸作戰을 거부할 것이며 우리의 主要港灣에 攻擊機雷의 설치도 생각할 수 있는 것은 문제이다.

우리는 이같이 중요한 機雷戰에 대비하고 攻擊機雷 및 防禦機雷戰에 가일층의 努力을 다하여 發展해 나가야 할것이다.

참고 문헌

- 1) Malcolm W. Cagle and Frank A. Manson, The Sea War in Korea, Annapolis, Maryland, United States Naval Institute, 1957.
- 2) George Bruce, Sea Battles of the 20th Century, Hamlyn, London.
- 3) J.S. Cowie, Mines, Minelayers, and Minelaying, The Camelot Press Ltd, London and Southampton, 1951.
- 4) Arnold S. Lott, Most Dangerous Sea, US Naval Institute, Annapolis, Maryland, 1959.
- 5) Rear Admiral Rog F. Hoffmann, Offensive Mine Warfare. A Forgotten Strategy?, Proceeding, May 1977.
- 6) Professor Andrew Patterson Jr, Mining A Naval Strategy, Naval War Collage Review, May 1971.
- 7) Commander James A. Meacham, Four Mining Campaigns An Historical Analysis of the Decisions of the Commanders, Naval War Collage Review, Jun 1967.
- 8) Kim Sang Mo, The Implications of the Sea War in Korea, Naval War Collage Review, Summer 1967.
- 9) Mathew J. Whelan, Soviet Mine Warfare Intent and Capability, Proceeding, September 1980.
- 10) 金一相譯「世界海戰史」淵鏡文化社, 서울, 1979.

〈附 錄〉 海戰別機雷에 의한 沈沒統計

戰爭別	年度	隻數	備 考
南北戰爭	1862	1	
	1863	7	2隻沈沒
	1864	12	11隻 "
	1865	15	13隻 "
1次大戰(美海軍)	1918	2	沈沒
	1919	1	"
2次大戰 掃海艦艇除外한 軍艦	1942	2	"
	1943	3	"
	1944	36	" (28隻은 Borneo에서 沈沒)
	1945	2	"
2次大戰 掃海艦艇沈沒	1941	0	
	1942	0	
	1943	0	
	1944	15	沈沒
	1945	9	" (6隻은 Borneo에서 沈沒)
2次大戰 美陸軍艦艇 및 Coast Guard損失	1942	1	損傷
	1943	1	"
	1944	1	"
	1945	3	沈沒
2次大戰 商船損失	1940	1	沈沒
	1941	2	"
	1942	18	14隻沈沒
	1943	7	2隻 "
	1944	28	6隻 "
	1945	34	5隻 "
	1946	18	2隻 "
	1947	4	1隻 "
	1948	4	沈沒없음
1949	1	"	
1950	1	"	
美海軍의 防禦機雷 原에 의한 聯合海軍 의 損失	1942	18	12隻沈沒
	1943	6	4隻沈沒
	1944	2	沈沒
	1945	1	"
敵機雷에 의한 美海 域에서의 聯合國의 損失	1942	7	4隻沈沒
	1943	4	3隻 "

※ Most Dangerous Sea에서 발췌

