

6·25전쟁시 전차운용의 특징과 영향

노 양 규*

1. 들어가는 말
2. 6·25전쟁시 단계별 전차운용
3. 6·25전쟁시 각 국가별 전차운용 특징
4. 전차가 전쟁에 미친 영향
5. 맺음말

1. 들어가는 말

하나의 전쟁을 들여다보면 그 전쟁의 흐름을 주도적으로 이끌고 전쟁의 속도와 승패를 좌우했던 결정적이고 지배적인 무기를 발견할 수가 있다. 6·25전쟁시 전차¹⁾는 전쟁의 흐름을 주도하고 결정짓는 가장 지배적인 무기였다.

* 군사학 박사, 전 육군대학 교수

- 1) tank에 대한 표현은 전차, 탱크, 탱크 등으로 호칭하는데 동일한 개념이다. 그러나 전차부대, 기갑부대, 기계화부대는 엄밀한 의미에서 상이한 용어이다. 전차부대는 전차를 중심으로 구성된 부대, 즉 전차대대, 전차중대, 전차소대를 통칭하며, 기계화부대는 장갑차를 중심으로 구성된 부대, 즉 기계화보병 대대, 중대, 소대 등이다. 기갑부대는 여단급 이상부대로서 전차와 장갑차, 자주포병을 포함하여 편성되지만 전차부대 위주로 편성된 부대이며, 기계화보병부대 위주로 편성되면 기계화부대로 호칭한다. 따라서 기갑군단은 전차위주, 기계화군단은 기계화보병부대 위주로 편성된다. 그러나 6·25전쟁시에는 그러한

6·25전쟁시 북한군은 소련으로부터 지원받은 T34전차를 앞세우고 기습 남침하였다. 당시 한 대의 전차도 갖지 못한 한국군²⁾은 전차를 앞세운 북한군의 기습 공격을 저지하지 못하고 초기전투에서 급속히 붕괴되었다. 당시 전차는 전쟁의 흐름과 승패를 결정짓는 지배적인 무기로서 한국군과 미군을 낙동강 방어선까지 파죽지세로 내몰았다. 공격의 선두에서 운용된 T34전차를 저지할 수단은 아무 것도 없었다. 8월 이후에야 미군의 전차부대가 급속히 증강되고 다양한 대응수단이 발휘되면서 북한군 전차의 충격력은 약화되었다. 그리고 한국군도 미군이 투입되고 지연전을 수행하면서 점차 전차에 대한 두려움이 많이 완화되었다. 그러나 6·25전쟁 전체를 통틀어 전차만큼 전쟁 전반에 영향을 미친 무기는 없었다.³⁾ 전차는 심리적인 무기였다. 전차가 나타나는 것 자체만으로도 공포감을 심어주었다. 6·25전쟁시 전차를 운용한 국가는 북한과 미군을 비롯하여, 영국, 캐나다, 필리핀, 한국군, 중공군⁴⁾ 등 7개국이며, 특히 보병부대 위주로 참전한 것으로 알려진 중공군이 2개의 전차사단을 운용하였다는 것은 새로운 사실이 아닐 수 없다.⁵⁾ 초기 기동전 기간 동안 전차운용이 활발하였고, 진지전기간에는 소극적이었다. 그러나 6·25전쟁을 통해 전차의 중요성이 재인식되어 한국

구분이 불명확하여 전차, 전차부대라는 용어로 표현한다.

- 2) 당시 한국군은 1948년 12월 10일에 '육군독립기갑연대'를 증설하여 운영하였으나 전차는 보유하지 않았고 6·25전쟁 당시 M8장갑차 27대, M3반궤도장갑차 12대를 보유하였다. 한남전우회, 「육군독립기갑연대사」(서울: 한국컴퓨터산업, 1997), p.36, p.40: 육군본부, 「6.25 전쟁시 기갑부대 운용」(대전: 육군본부, 2008), p.2.
- 3) 6·25전쟁시 미군전차운용에 대해서는 Jim Mesko, *Armor in Korea : A Pictorial history*(Texas: Squadron/ signal Pub. 1984), p.3 ; USA Armor School, *Research Report : Employment of Armor in Korea, First year, Second Year*(Fort Knox, 1952) ; Vincent V. McRoe and Alvin D. Coox, *Technical memorandum ORO-T-278 : Tank vs Tank Combat in Korea* Vol.9(John Hopkins University, 1955.4) ; Simon Dunstan, *Armour of the Korean War, 1950-53*(London: Osprey Pub. 1982) ; Steven Zaloga and George Balib, *Tank warfare in Korea 1950-53*, Concord Pub. 1995을 참고.
- 4) 노양규, 교참17-20, 「한국전쟁시 기갑부대 운용」(대전: 육군본부, 2000), pp.2-144~2-146.
- 5) 중공군 전차운용에 대해서는 한국전략문제연구소 역, 「중공군의 한국전쟁사: 함미 원조전사」(서울: 세경사, 1991), pp.262~273 ; 국방군사연구소, 「중공군의 한국전쟁(군사년표)」(서울: 국방군사연구소, 1994), pp.42~160, 군사편찬연구소 역, 중국 군사과학원 군사역사연구부 저, 「중공군의 한국전쟁사(1)」(대전: 육군본부, 2002), pp.269~271: 육군본부, 「중공군의 한국전쟁 교훈」(대전: 육군본부, 2005), pp.169~172.을 참조

과 북한군은 전차부대를 급속하게 증강하였을 뿐만 아니라 미국을 포함한 영국, 독일, 러시아 등 주요 국가들은 전차개발 프로젝트를 다시 진행하였다.⁶⁾

이처럼 전차는 6.25전쟁에서 중요한 역할을 수행하였다. 미군은 전쟁중인 1950년 10월 전차전문가들로 구성된 전장조사단 40명을 편성하여 전차전투를 정밀 분석하였고⁷⁾, 전후 전차운용에 대한 분석자료를 작성하여 활용하였다.⁸⁾ 그러나 초기전투에서 북한군 전차에 크게 패배한 경험을 가진 한국군은 61년이 지난 오늘날까지 전군 차원에서 전차운용에 대한 체계적인 분석과 학술적인 연구가 거의 이루어지지 않고 있다.⁹⁾ 일부 연구를 제외하고 학교기관에서 소부대전투사례 위주로만 연구되고 있을 뿐이다.¹⁰⁾

따라서 본 논문에서는 6·25전쟁시 전차가 전쟁에 미친 영향을 작전단계별, 각 국가별 전차운용을 중심으로 분석하여 미래 한반도에서의 기갑/기계화부대 운용의 이론적 근거와 발전방향을 제시하고자 한다. 이를 위해 각 단계별, 각 국가별로 전차가 어떻게 운용되었고 그 특징은 무엇이며, 그러

6) W. Connor, Jr. "The Armor Debacle in Korea 1950 : Implications for Today", *Parameters*, Summer 1992, p. 69 ; S. D. Badsey, "The American Experience of Armour 1919-1953", J. P. Harris and F. H. Toase, eds., *Armoured Warfare* (London : Batsford, 1990), p.144.

7) Vincent V. McRoe and Alvin D. Coox, *Tank vs Tank Combat in Korea Vol.9* (Operations Research Office, 1955) : 노양규 역, 「한국전쟁시 전차전 분석」 (대전 : 교육사, 2000), p.3.

8) ORO Report, *The Employment of Armor in Korea Vol. 1 and 2*, 20 may 1952. : *Employment of Armor in Korea*, OCAFF, Ft. Monroe, Training Bulletin No. 2, 14, March 1952. ; *The Employment of Tanks in Korea*, Headquarters 2nd Inf. Div. 1951.

9) 그동안 한국군에서는 7기동군단이나 기계화학교 주관으로 연 1~2회 기계화부대 전술토의가 정기적으로 실시되고 있다. 그러나 전군 차원에서 전차전을 포함한 기갑/기계화전투에 대한 논의는 아직 이루어지지 않고 있다.

10) 한국전쟁시 전차운용에 대한 자료로는 1군사령부(홍성태), 「한국전쟁 중 피아기갑운용」 (원주: 1군사령부, 1969); 노양규, 교육참고, 「한국전쟁시 기갑부대운용」 (대전: 육군본부, 2000), 교육사령부, 「한국전쟁시 전차전 분석」 (대전: 교육사령부, 2000) ; 최홍호, "라주바에프의 6.25전쟁보고서 분석 : 북한군의 남침계획 제1단계작전을 중심으로," 「군사」 43호(2001), 김광수, "한국전쟁중 북한군의 기갑운용연구", 「화랑대 연구보고서」 (서울: 화랑대연구소, 2004); 박기련, "북한군의 기갑부대", 「한국전쟁사의 새로운 연구」 (군사편찬연구소, 2002), 기갑학교 소부대전투사례 등이 있다.

한 결과가 6·25전쟁 전반에 미친 영향을 미쳤는가를 알아보고자 한다. 연구범위는 6·25전쟁 기간 운용된 전차에 국한하였고, 연구방법은 6·25전쟁에 참전한 각 국가의 관련 자료와 전쟁에 참가한 참전용사들의 증언 등을 중점적으로 활용하였다.

오늘날 한반도에는 약 6천여 대의 전차가 휴전선을 중심으로 상호 대치하고 있으며, 미래전에서도 전차를 포함한 기계화부대가 공세전력으로 운용될 것으로 예상된다. 따라서 6·25전쟁시 전차운용과 전차가 전쟁에 미친 영향을 분석해 보는 것은 대단히 의미있는 연구라고 생각한다.

2. 6·25전쟁시 단계별 전차운용

6·25전쟁시 단계별 전차운용은 전차가 주도적으로 운용된 상태에 따라 크게 4개 단계로 구분할 수 있다. 1단계는 북한군 T34전차가 집중적으로 운용된 1950년 6월부터 인천상륙작전이 실시된 9월 15일까지이다. 이 시기는 북한군의 전차가 공격의 선봉에서 주도적으로 운용되었고, 전차를 보유하지 못했던 한국군과 7월초에 참전한 미군이 낙동강방어선으로 지연작전을 수행하면서 점차적으로 북한군 전차에 대한 대응능력을 확보해 가던 시기이다. 미군은 7월 10일 전의전투에 처음 전차를 투입한 이후 낙동강방어작전을 수행하던 8월 16일까지 총 487대의 전차를 투입하여 대응하였다. 그러나 인천상륙작전 이전까지는 북한군이 공세의 주도권을 행사하였다.¹¹⁾ 2단계는 인천상륙작전 이후 반격 및 북진작전이 이루어진 1950년 9월 15일부터 크리스마스 공세가 시작된 1950년 11월 말까지이다. 이 시기는 북한군 T34전차가 인천상륙작전 및 반격으로 거의 소멸되고, 미군 전차가 절대

11) 북한군은 8월 17일 마산서쪽 오탁리전투, 8월 23일 다부동전투 등 8월공세를 통해 많은 전차를 상실하였고 또 미군전차가 대량으로 투입되면서 8월 20일을 전후하여 전차 주도권을 상실하였다.

무기로서의 역할을 수행하던 기간이다. 3단계는 크리스마스 공세이후 중공군 공세로 평택일대까지 후퇴하였다가 1951년 1월 유엔군의 위력수색 및 공세작전으로 휴전선 일대에서 공방을 거듭하던 시기이다. 4단계는 유엔군과 공산군이 휴전선 일대를 중심으로 진지전을 수행하면서 휴전협상이 진행되던 진지전 기간이다.

1) 1단계 : 북한군의 공세(1950. 6 ~ 1950. 9)

초기전투 및 지연전기간은 북한군의 T34전차의 위용과 영향력이 가장 강력하던 시기였다. 당시 북한군만이 강력한 전차부대를 보유하고 있었고 한국군은 한 대의 전차도 보유하고 있지 않았던 시기이다. 북한군은 1945년 북한에 진주한 소련군 제10전차사단¹²⁾에 의해 전차부대를 편성하고 훈련하였다.

한국군은 북한군의 전차에 대한 정보를 인식하고 전차를 보유하려는 노력을 하였지만, 미군은 한국군에게 전차라는 공격적이고 위협한 무기를 주려고 하지 않았다.¹³⁾ 한국군의 요구에 고문단장 로버츠 준장은 한반도는 산악이 많아 전차부대를 운용하는 것은 효과가 적으며 운용이 제한된다는 원론적인 대답만을 하였을 뿐이다.¹⁴⁾ 이승만대통령의 북진통일 주장은 미군 정치가들을 불안하게 만들어 전차는 한국군 증강대상에서 제외되었다.¹⁵⁾ 결국 북한은 한국에 대해 대칭적인 전력을 확보할 수 있었다.

12) 육군본부, 「6·25전쟁시 기갑부대 운용」 (대전: 육군본부, 2008), p.7.

13) 이종학, 「6·25전쟁이란 무엇인가」 (대전: 충남대출판문화원, 2011), pp.390~391, 1949년 신성모장관이 미 군사고문단측에 189대의 M26퍼싱전차를 요구했으나 거절당했다. 당시 미군은 만약 남한에 공격용 중장비를 제공할 경우 이승만대통령이 북진할 것을 우려했다고 한다 : 당시 미군은 한국군의 무장을 경찰력수준의 치안력을 확보하는데 두었다. 안정애, “미국의 대한군사원조정책(1948~1950):결과와 집행 및 한국정부의 추가군원 요청을 중심으로”(역사와 현실 27호), p.47, 「주한미대사의 대담 비망록」 1949.5.10, FRUS1949, Vol 7, pp.1016~1018. 남한에 대한 군사원조에는 공격용무기는 제외되었다. 조이현, p.324에서 재인용.

14) 군사편찬연구소, 「소련군사고문단장 라주바예프 6·25전쟁보고서(1)」 (서울: 군사편찬연구소, 2001), p.116 : 장준익, 「북한인민군대사」 (서울: 서문당, 1991), p.216.

15) 조이현, “1948~1949년 주한미군의 철수와 주한미군사고문단(KMAG)의 활동”, p.323.

초기전투에서 보병부대의 선봉에서 운용된 북한군 전차에 대해 대응수단을 갖지 못한 한국군은 쉽게 붕괴되었다. 개성일대, 의정부 정면, 춘천 및 흥천축선에서 대전차특공조에 의한 파괴노력이 있었고, 축석령과 의정부 시내 백석천에서 독립기갑연대 장갑중대에 의한 대전차전투가 수행되었다. 그러나 그것은 일시적인 방법이었지 체계적인 대응은 될 수 없었다. 전차에 대한 공포심이 확산되었고, 전차가 물리적인 파괴력 이외에 심리적인 무기입이 확인되었다. 전차는 공격력, 방호력, 충격력(shock action)이 중요한 역량이며 그중에서도 충격효과는 전차만이 갖는 중요한 위력이다.

지연작전간에도 전차를 앞세운 북한군의 공격은 위력적이었다. 7월 4일 한강을 도하하여 7월말 낙동강 방어선에 이르기까지 북한군 전차는 공격의 선봉대로서 운용되었다. 보병사단에 분산되어 운용되었지만 대응수단이 제한되었던 한국군과 미군에게는 전차의 위력이 절대적인 가치를 지니고 있었다.

죽미령에서의 패배이후, 전의와 천안 등지에서 전차 위력을 확인한 미군은 전차를 저지하지 않고서는 북한군의 남진을 막아낼 수 없다고 보고, 새로 개발한 3.5인치 로켓포와 미군 전차부대의 신속한 투입을 요청하였다. 지연작전은 북한군의 공격과 전차를 조기에 투입하려는 미군과의 시간 싸움이었다. 결국 미군은 금강선, 대전전투, 영동선에서의 저지를 통해 시간을 확보하고 8월 중순까지 5개 전차대대를 투입하여 북한군의 전차를 저지할 수 있었다.¹⁶⁾ 낙동강 방어작전의 승리는 이러한 전차부대의 투입이 가져다 준 결과였다. 낙동강방어선에서 M-26 퍼싱전차와 맞선 T34전차가 파괴되면서 북한군 전차의 주도권은 상실되었다.

당시 미국은 한국정부의 대규모 군비증강과 북진주장에 대해 여러 통로를 통해 반대하였다.
16) 국방군사연구소, 「한국전쟁(상)」(서울 : 국방군사연구소, 1995), p. 345.; Roy E. Appleman, U.S.A in Korea War : South to the Naktong, North to the Yalu (Department of the Army, Washington, D. C. 1961), p. 381.

2) 2단계 : 미군의 공세(1950. 9 ~ 1950. 11)

인천상륙작전의 성공은 전쟁의 흐름을 단번에 '역전'시켜 버렸다. 모든 것이 변화하였다. 북한군의 8월, 9월 공세를 저지하던 한국군과 유엔군은 본격적으로 반격에 나섰다. 낙동강을 도하하여 서울을 향해 추격하는 린치 특수임무부대와 베이커 특수임무부대는 최고속력으로 전진하였다. 조직적인 방어를 수행하는 북한군은 없었다. M4A3전차와 M26퍼싱전차가 반격의 선봉에 섰다. 낙동강 방어선까지 전진해 왔던 북한군 전차들은 인천상륙작전과 반격으로 대부분이 전멸하고 38선 이북으로 복귀하지 못했다.

적을 깊숙이 끌어들이는 다음에 적의 측후방을 절단하는 상륙작전은 맥아더 장군이 자주 사용하던 방법이었다. 맥아더는 6월 29일 한강방어선을 순시하면서 이미 상륙작전을 구상하였고, 낙동강으로의 지연전을 수행하면서 계획을 구체화하였다. 미8군사령관 위커는 제한된 병력과 자원으로 적의 공세를 막아내는 데 전력을 경주하였다. 낙동강 방어작전 기간중 전차는 기동예비로서 다부동, 경산, 영천, 포항 등지에 투입되어 중요한 역할을 수행하였다.¹⁷⁾

인천상륙작전이 성공적으로 수행되자 전세가 역전되었고, 낙동강 방어선에서 반격작전이 동시에 실시되었다. 인천상륙 후 김포공항과 서울탈환을 위해 해병 전차부대가 선두에서 운용되었다. 전차는 어디에서나 위력을 발휘하였다. 상륙작전에서 그리고 서울 탈환작전에서도 전차는 결정적인 역할을 수행하였다.

38선을 돌파하고 평양으로의 북진이 시작되었다. 이때 한국군 1사단장 백선엽장군은 밀번 1군단장에게 전차중대의 지원을 요구하였다. 전차가 지원되자 1사단은 진격속도를 높여 평양에 가장 먼저 진격하였다.¹⁸⁾

북진 간에 전차는 가장 선두에서 운용되었다. 평양을 지나고 청천강을

17) 9월 5일 영천이 위기에 처하자 2군단장 유재홍준장은 미8군사령부를 방문 전차지원을 요청하였다. 미군전차 1개소대가 지원되어 영천시내에 투입, 영천을 탈환하는데 크게 기여하였다. 국방군사연구소, 「한국전쟁(상)」(1995), p.368.

18) 백선엽, 「내가 물러서면 나를 쫓라 (1)」(서울: 중앙일보, 2010), p.374.

남을 때에도 전차가 선두에 섰다. 미 21연대 1대대와 6전차 A중대는 정주를 지나 신의주를 바라보는 정거동까지 진출하였다. 북진작전간 전차부대의 전방지역을 항공연락기가 정찰을 통해 적의 위치를 사전에 알려줌으로써 용이하게 적전차를 격파할 수 있었다. 이러한 경험은 전후 항공기감수색부대로 발전되었다.

3) 3단계 : 중공군의 공세(1950. 11 ~ 1951. 6)

중공군의 개입은 미군을 포함한 유엔군에게 큰 충격을 주었다. 전혀 예상하지 못한 시기에, 예상하지 못한 방식으로 중장비를 가진 유엔군을 혼란 속으로 몰아 넣었다. 산악을 이용하여 후방으로 침투하는 중공군에게 도로를 중심으로 운용된 미군은 전차와 강력한 포병을 마음대로 사용할 수가 없었으며, 익숙하지 않은 중공군의 공격전술은 미군들을 속수무책으로 만들었다. 11월 24일 총공세를 시작한 유엔군은 25일 중공군의 대공세에 막혀 공세를 중지하였고, 급기야 12월 3일에는 38선으로의 전면적인 총 퇴각을 결정하였다.

그러나 후퇴작전간에도 전차는 중요한 역할을 수행하였다. 남으로 후퇴하는 길목이 차단되었을 때는 돌파역할을 맡았고, 후퇴작전의 제일 마지막까지 남아 쫓아오는 적을 막아서는 역할을 수행하였다. 전차는 가장 위험하고 가장 어려운 임무를 맡았다. 12월 31일 중공군의 3차 공세가 시작되자 유엔군은 1월 4일 서울을 다시 포기하고 8일에는 평택-삼척선까지 후퇴하여 새로운 방어선을 형성하였다.

유엔군은 1951년 1월 위력수색을 통해 적과의 접촉을 유지하면서 공격의 지를 되살렸다. 이후 중공군의 4차, 5차 공세를 저지하고 2차, 3차 반격작전을 통해 유엔군은 6월에는 캔사선까지 진출하였다. 중공군 전차부대도 1951년 3월 31일을 기해 1개 사단 약 200여 대의 전차가 들어왔다. 당시에는 제공권이 미군에게 있었기 때문에 중공군 전차부대의 이동은 주로 야간에 부서진 철로와 교량들을 극복하면서 수행되었다. 중공군 전차 역시 보

병작전을 지원하는 방식으로 운용되었다.

4) 4단계 : 휴전선 일대에서의 진지전(1951. 7 ~ 1953. 7)

1951년 7월 휴전회담이 진행되면서 1953년 7월 휴전이 될 때까지 휴전선을 연하는 중부전선에서 피아간에 치열한 고지쟁탈전이 수행되었다. 미군은 제한전쟁이라는 틀 속에서 명예로운 종전을 위해 노력하였고, 따라서 방어 위주 작전이 지속되었으며, 전차는 주요 축선별로 배치되어 보병작전을 지원하는 제한된 작전이 수행되었다.

기간중 전차는 정찰활동, 산악지형에서는 사격으로 보병작전을 지원하였고 때로는 계곡을 통한 적의 후방 차단작전을 수행하기도 하였다. 그러나 전차 운용은 기동전 시기에 비해 제한된 수준에 머물렀다. 기간중 수행된 터치다운 작전은 한국적 지형에서 보전포 특수임무부대가 수행한 작전모형으로서의 가치가 있었다.

이 진지전 기간중에 한국군 전차부대가 창설되어 운용되었다. 미군은 장차 북한군의 공격을 저지할 한국군의 증강을 결정하였는데 이때 전차의 증강도 필요하다고 판단하였던 것이다. 1951년 10월부터 9개 독립전차중대가 편성되기 시작하였으며 1953년까지 3개 전차대대로 증개편되었다. 한국군은 약 220여 대¹⁹⁾가 넘는 전차를 갖게 되었고, 대부분이 군단 및 보병사단의 작전을 지원하는 형태로 운용되었다. 비록 반격 및 복진작전시와 같은 격렬한 전차전투는 발생하지 않았으나 측방이동이 제한되고 제한된 기동력을 가진 한국적 지형에서의 전차운용이 어떠해야 하는지를 경험한 중요한 기간이었다.

19) 전차 1개 대대는 66대, 3개 전차대대는 총 198대를 보유하고, 기갑학교 교육대전차(M36전차 36대, M32구난전차 2대)를 포함하여 220여 대의 전차를 보유하고 있다.

3. 6 · 25전쟁시 각 국가별 전차운용 특징

1) 북한군 전차운용

(1) 전차부대 창설

북한군은 창설 초창기부터 북한에 진주한 소련군 전차부대의 영향을 받아 전차부대를 중요시하였다. 1946년 7월 평양에서 북한군 창설 제1차 회의에서 3개 간부훈련소와 1개 전차부대 창설을 결정하였다.²⁰⁾

이에 북한군은 1947년 5월 17일 3개 간부훈련소를 3개 보병사단으로 확장하였고, 소련군 제10전차사단 예하에 3개월 전차교육과정을 개설한 뒤 이 과정을 수료한 인원을 주축으로 1947년 12월 북한군에 제208전차훈련연대를 창설하였다.²¹⁾ 이 전차훈련연대는 1947년 말부터 전국 고등학교에서 학생 400명을 선발하여 전차병 교육을 실시하였다. 그리고 1948년 초 소련군은 북한 주둔 제 10전차사단을 철수시키면서 한인 2세 뽀들중좌를 지휘관으로 한 1개 전차연대를 잔류시켜 북한군 전차병 훈련을 지원하였다. 선발된 학생들은 이 소련 전차연대에서 전차병 훈련을 실시하였다. 1948년 10월에는 이미 훈련을 마친 기간요원과 400명의 전차훈련병을 중심으로 10대의 전차를 지원받아 제115전차연대를 정식으로 창설하였다. 북한군 최초의 전차부대가 창설된 것이다.²²⁾ 한편 소련군은 1948년 12월 3일 전차연대가 철수할 때 T34전차 60대와 76mm자주포 30대, 싸이드카 60대, 차량 40대를 북한군 전차대대에 인계하였고,²³⁾ 이들 장비를 인수한 제115전차연대

20) 1군사령부, 「한국전쟁중 피·아 기갑부대 운용」(원주: 1군사령부, 1969), p.1.

21) 국방일보, 6·25특집, 러시아 국방 문서록, 1995. 6. 29일자. 라주바예프 중장이 소련군 총참모장 슈테멘코 대장에게 제출한 1951년 11월 14일자 보고서, 러시아 국방부 중앙문서고, 자산번호 16, 분류번호 126~127. pp.220~222.

22) 전사편찬위원회, 「한국전쟁사 연구 제1집」(서울: 국방부, 1966), P. 31; E. Appleman, *South to the Naktong, North to the Yalu*, Center of Military History USA, Washington D.C. 1960. p.9.

23) 이종학, 전계서, p.400.

는 2개 전차대대, 1개 자주포대대, 공병중대, 통신중대, 전차수리중대, 군의소 등으로 구성되었고, 전차연대장은 북한군 2사단 4연대장으로 있던 류경수²⁴⁾ 중좌가 임명되었다.

1948년 12월 25일 북한군 확장을 위한 모스크바 전략회의에서 북한군에게 500대의 전차를 공급하여 2개 전차사단을 편성하고 이를 지원하기 위해 특별군사사절단을 파견하기로 하였다. 이에 전차전문가인 카투노프 장군과 쿠바노프 장군이 포함된 40여 명의 사절단이 1949년 1월 평양에 도착하였다. 이들은 장군 5명, 대령 12명, 중령과 대위급 20여 명으로 구성되었으며, 4명의 장군이 모두 기갑전문가들이었다. 이때부터 북한군 전차부대 확장이 본격적으로 시작되었다.

이렇게 소련군의 지원을 받은 제115전차연대는 연대내에 군관 및 전차병 연습소를 개설하여 전차병과 전차군관을 양성하고 소련군으로부터 추가적인 전차를 지원받아 1949년 5월 16일에는 제115전차연대를 다시 제105전차여단으로 증·개편하였다. 제105전차여단은 3개의 전차연대와 1개의 기계화보병연대, 자주포연대 그리고 직할부대로 구성되었다. 전차연대는 40대, 대대는 13대, 중대는 4대의 전차로 구성되어 전차여단은 총 120대의 전차를 보유하게 되었다. 북한군 전차부대는 소련군 전차부대에 비해 한 단계 축소된 편성을 보유하고 있었다. 여단장은 류경수가 소장으로 진급하여 유임되었고, 평양 사동에는 여단사령부와 직할대대, 제107전차연대와 제206기계화연대, 제208교도연대 등이 배치되었고, 황해도 남천에는 제203전차연대, 강원도 철원에는 제109전차연대가 배치되었다.

1950년 4월에는 소련으로부터 청진항을 통해 전차 100대, SU-76 자주포 60문, 트럭 150대를 추가로 지원받았다. 그리고 1950년 6월초 나진에서 T34전차가 추가로 지원되었다. 한국전쟁시 유엔군 전사를 집필한 애플만(Roe E. Appleman)은 흥천축선에 독립전차연대가 창설되어 운용된 것으

24) 류경수는 김일성의 심복으로서 1938년에 적군 전차학교를 졸업하고 전차부대의 소대장과 중대장으로 근무하면서 제2차 세계대전에도 참가한 경험이 있는 당시 전차전문가였다.

로 설명²⁵⁾하였으나, 라주바예프 보고서에 의하면 “독립전차연대는 없었고, 제16전차여단이 6월 6일 철원에서 편성되기 시작하였으나 남침 당시 운용되지는 않았다”²⁶⁾고 새로운 사실을 제시하고 있다.²⁷⁾

1950년 6·25 남침 당시 북한군은 총 242대의 전차를 보유한 것으로 보고되었으나 편제상의 전차는 105전차여단 120대만이 명확하게 확인되고 그 외 전차에 대해서는 추가적인 확인이 필요하다.²⁸⁾ 남침 당시 1개 전차여단 이상의 대규모 전차전력은 한 대의 전차도 보유하지 못했던 한국군에 비해 매우 압도적이고 공세적인 전력이었다.

25) Roy E. Appleman, Ibid, pp.10~11.

26) 국방부 군사편찬연구소, 「라주바예프의 6.25전쟁 보고서, 2권」 (서울: 군사편찬연구소, 2001), pp.27~30.

27) 북한군 독립전차연대 존재에 대해서는 추가적인 연구와 자료가 필요하다. 유엔군전사를 편찬한 애플만은 독립전차연대가 흥천축선에서 운용된 것으로 제시하였고, 일본 육전사 연구회에서 편찬한 「조선전쟁」 1권에서도 이를 인정(pp.66~71)」하고 있다. 그러나 소련 군사고문단장 라주바예프의 6.25전쟁보고서(1~3)에서는 독립전차연대에 대해 기록하지 않고 있다. 그리고 최용호, “라주바예프의 6.25전쟁보고서 분석”, 「군사」 43호, 2001, pp.57~59에서는 당시 홍청방면에서 운용된 장비는 전차가 아니고 자주포로 분석하고, 라주바예프의 보고서가 타당성이 있다고 평가하였다.

28) 남침당시 북한군의 전차 보유대수에 대해서는 다양한 의견이 존재한다. 한국에서 발행되는 대부분의 자료는 모두 242대를 보유한 것으로 기록하고 있는 반면, 미국, 영국, 일본의 자료에서는 대부분 150대로 기록하고 있고 일부 자료에서는 225대를 주장하는 등 차이가 난다. 육군본부 발간 육군전사 제2권을 보면, 1949년 12월 27일 육본 정보국에서 작성한 ‘연말 종합정보보고서’에는 북한군이 전차 120대를 보유한 것으로 평가하고 있고, 1950년 1월 육군참모총장 대리 신태영소장이 유엔 한국위원단에게 북한군 전차가 130대라고 설명하였으며, 5월 12일 유엔 한국위원단과 한국 외무장관의 회견시 육군참모부장(김백일 대령)과 정보국장(장도영 대령)이 북한군에 대해 설명하였는데, 여기서는 전차 1개 사단에 173대의 전차를 보유한 것으로 평가 보고하였다.(육군본부 정보국, 「유엔한국위원단에 보고한 자료」, 1950. 5. 12), 한편 당시 육본 정보국에서는 ‘1950년 3월말 현재 이미 북한군이 총 242대의 전차를 보유한 것으로 추산하고 있다’라는 첩보사항이 처음으로 나오는데(육본, 육군전사 제2권(1954. 1. 15) 9페이지(부표그림1) 이때에 추산한 정보판단이 오늘날 까지 그대로 공식의견으로서 이어지고 있는 것으로 판단이 된다. 이때 242대의 전차는 편제상의 숫자가 아니라 북한군이 보유한 전차 수량을 추정한 것이다. 한편 한국전쟁에 관한 미육군 공식 전사를 집필한 애플만은 남침 당시 북한군은 105전차여단 보유 120대와 동부지역에서 운용된 독립전차연대 30대 등을 합쳐 150대의 전차를 보유하였다고 기록하고 있다.(Roe E. Appleman, Ibid, pp.10~11), 소련군사고문단 라주바예프의 보고서를 분석한 최용호 연구위원은 남침 당시 1단계작전에 참가한 북한군 전차는 편제상으로 105전차여단 120대와 독립전차대대 13대 등 133대가 운용되었다고 했다.

당시 북한군이 소련으로부터 지원받아 보유한 T34전차는 '모스크바의 수호신'이라고 불린 소련군 표준 주력전차로서 제2차 세계대전 독일군과의 전투에서 크게 활약하였다. 1940년 초에 제작되었으며 최초에는 76밀리포였으나 1943년 말에 85밀리포로 개량하였다. 북한군이 보유한 T34전차는 이를 다시 개량한 T34/85Ⅱ로서 당시 우수한 화력과 기동력, 양호한 장갑보호와 낮은 실루엣으로 방호효과를 증대시킨 우수한 전차였다.²⁹⁾

북한군은 1948년까지는 각 부대단위로 훈련을 실시하였으나 소련군 군사사절단이 도착하면서 본격적인 훈련을 실시하였다. 훈련은 주로 공격에 중점을 두었다. 전차부대 훈련 중점은 전차운용 기술과 불리한 지형의 기술적 이용에 관한 것이었다. 예를 들면, 전차에 의한 도하작전, 산악지형에서의 매복작전, 공격과 철수작전, 정찰 등을 강조하였다. 그래서 북한군 전차학교의 임무는 전투여건의 복잡성에 관계없이 지휘가 가능하고 상대방에게 결정적 타격을 가할 수 있는 통일된 중대, 대대, 연대 혹은 혼성부대를 만드는 것이었다.³⁰⁾

소련 군사사절단은 1949년 늦가을부터 각 사단과 특수부대를 대상으로 전투훈련평가를 실시하였다. 이는 그들이 그동안 육성해 놓은 북한군의 능력을 평가하는데 있었다. 첫 단계는 각 부대별로 훈련을 실시하고, 다음 단계로 민족보위성 전투훈련국의 계획에 의해 합동훈련이 전개되었다. 1949년 7월에는 인민군 창설 후 최초로 민족보위성 주관의 '전차 및 포병을 동반하는 보병사단 공격에 대한 지휘관 및 참모의 야전훈련'이라는 군단급 지휘조 야외기동훈련을 평양 남방 중화와 황주 사이에서 실시하였다. 이 훈련에는 소련고문관 10여 명과 참모총장 강건, 포병사령관, 전투훈련국장 등 고급군관 100여 명이 참가하였는데, 강건이 지휘관으로서 남침 작전지도 위주로 훈련을 실시하였다. 이때 전차여단도 본격적인 야외기동훈련체제로

29) T34전차는 전 세계적으로 64,525여 대가 생산되었는데 화력으로는 85밀리 이외에 7.62밀리 기관총 2정이 장착되어 있고 전차포탄은 55발을 장착하며, 중량은 32톤, 시속 30~40마일 승무원은 5명이다.

30) Daniel S. Steimach, *The Influence of Russian Armored Tactics on the North Korea Invasion of 1950*, Ph.D. Dissertation(Saint Louis Uni. 1973), pp. 148~178.

전환하여 1949년 9월 실시된 전군 대기동훈련에서 최우수부대로 선발되었다.³¹⁾

이어 1950년 2월 북한은 소련사절단의 감독하에 2개 보병사단과 1개 기동화사단 및 전차여단으로 또 하나의 합동훈련을 실시하였다. 이 훈련은 전선돌파후의 신속한 전과확대 상황으로 전개되었으며, 전차부대의 가장 큰 장애물인 적진 후방의 하천 도하훈련시험이 포함되어 있었다. 소련군사사절단은 이 훈련을 통하여 전차여단은 6시간 이내에 한국의 평균 폭의 하천을 충분히 도하할 수 있다고 결론지었다.³²⁾

(2) 초기전투시 전차 운용

북한군의 남침을 위한 부대전개는 1950년 6월 12일 소위 '대기동작전훈련'이라는 명목으로 시작되었다. 제105전차여단은 6월 18일부터 이동을 시작하여 예하연대를 문산 및 고랑포축선인 1사단에는 제203전차연대를, 연천 및 고랑포 축선인 제4사단에는 제107전차연대를, 철원축선의 제3사단에는 제109전차연대를 배속하여 배치하였다. 전차 20여 대를 가진 208교도연대는 38선상에 남아 전차병 훈련을 담당하였다. 전방으로 이동 배치된 전차연대들을 대대단위로 3일간의 기동훈련을 실시하였고, 그 외 장비 친숙 훈련, 무전기 조작, 전차상호간의 통신훈련, 전차포 및 기관총 조작훈련 등을 실시하였다.

북한군이 남침시 제1단계 작전은 서울을 점령하는 것이었는데 이때 북한군은 크게 3개 축선으로 공격하였다. 서쪽인 금천-구하리 축선은 북한군 6사단과 1사단으로 구성하여 1군단 서측 공격을 담당하였고, 연천-철원축선은 북한군 4사단과 3사단으로 구성하여 1군단의 동측 주공격집단을 담당하였다. 화천-양구 축선은 북한군 2사단과 12사단으로 구성하여 북한군 2군단의 주공격집단을 담당하였다. 이때 전차부대는 북한군 1사단에 203전차

31) 장준익, 「북한인민군대사」(서울: 서문당, 1991), p. 141.

32) Kalinov, "How Russian built North Korean Army", (The Reporter, sep. 26. 1950), p. 5 ; New York Times, 1950. 5. 20 ; 「북한」(1988. 6월), pp. 50~65.

연대를, 4사단에는 107전차연대를, 제3사단에는 109전차연대를 배치하였고 105전차여단은 의정부 축선에 위치하였다.³³⁾ 당시 북한군 전차부대는 집중 운용하지 않고 전차연대별로 보병사단에 배속되어 공격을 선도하는 임무를 수행하였다. 따라서 보병 지휘관의 통제를 받으며 보병부대의 전진과 거의 속도를 같이 하였다.

당시 한 대의 전차도 보유하지 못했던 한국군은 전 전선에서 전차의 공격을 저지하지 못하고 패퇴하였으며 일부 지역에서는 특공조를 조직하여 전차의 공격을 저지하였지만 대부분의 전선에서는 전차에 대한 대응수단이 부족하여 전선은 쉽게 붕괴되었다. 남침시 북한군의 전차부대는 각 축선에서 공격부대의 선두에서 보병부대를 선도하여 공격을 개시하였다.³⁴⁾

서부지역 축선인 개성 문산축선에서는 적 6사단과 1사단이 제203전차연대 전차 40대를 선두로 공격하여 왔다. 아군은 57밀리 대전차포로 적 전차의 전진을 저지하려 하였으나 성과를 보지 못하고 임진강 남안으로 철수하였다. 그리고 임진강 교량 폭파에 실패한 1사단은 파주를 거쳐 축차적인 방어를 하면서 김포로 철수하였다. 북한 203전차연대는 고랑포를 통해 투입된 후 문산과 법원리를 거쳐 파주 봉일천으로 진출하였다.

중부축선에서는 제4사단과 제3사단이 전차 2개 연대를 앞세우고 동두천과 포천 방향으로 공격해 왔다. 전차를 앞세운 공격에 26일 의정부가 피탈되었다. 아 2사단은 의정부~포천방향으로 역습을 실시하였으나 실패하였다. 북한군의 전차 공격이 가장 성공적으로 이루어진 곳은 의정부 축선이었다. 대전차지뢰나 대전차포를 갖지 못한 한국군은 필사적으로 저항하였으나 보전협동으로 공격해 오는 북한군의 전차공격을 막지 못하였다. 26일에는 의정부 일대가 돌파되었고 27일 정오경에는 창동방어선에 도달하였다. 창동방어선에 배치된 아군 장병들은 전차가 접근해 오자 소총으로 사격하며 저항하였지만 결국 정오경에는 무너지고 말았다. 아군은 미

33) 국방부 군사편찬연구소, 「라주바예프의 6·25전쟁보고서(1)」, p. 138.

34) 당시 북한군은 보병사단 보병연대에 전차를 대대 및 중대단위로 분산하여 운용하였다. 「라주바예프의 6·25전쟁보고서(1)」, pp. 133~184.

아리에 마지막 방어선을 구축하였다. 미아리방어선은 27일 저녁까지 사수되었다. 그러나 북한군이 전차를 앞세워 24시경 공격을 재개하였다. 전차가 나타나자 57밀리 대전차포와 2.36" 로켓포, 기관총 등으로 일제 사격을 하였으나 실효는 없었다. 28일 새벽 1시경 적 전차는 사격을 가하면서 고개를 넘어 서울로 진입하였다. 이를 확인한 병사들은 흠이치고 말았다.³⁵⁾

28일 새벽 2시경 적 전차가 시내에 돌입하였다는 보고를 받은 채병덕 참모총장은 한강교 폭파를 지시하고 한강을 넘었다. 새벽 2시 30분경에 한강교가 폭파되었다. 한강교가 폭파됨으로써 한강 북방에 남아있던 대부분의 부대들은 주요 장비와 중화기, 보급품을 철수할 수 없게 되었다. 뒤이어 28일 새벽 4시부터 적은 서울에 대한 총공격을 실시하였다. 적의 주력이 서울 시대 중심부에 완전히 들어온 것은 28일 새벽 6시경이었다.

전차가 서울 시내로 진입하자 한강교를 폭파시키는 명령으로 변화되어 수많은 인명과 장비, 물자의 손실을 가져오는 결과를 낳았다. 적 전차에 대한 공포감이 지휘관의 심리에 심리적 마비상태를 가져온 것이다.

한편 동부축선인 춘천 홍천지역에서는 아 6사단이 지형을 이용한 효과적 방어로 적의 공격을 저지하였고, 인제 홍천축선에서도 적 12사단의 공격을 저지하였다. 전체적으로 춘천방향의 진출이 지연되면서 동부지역에서의 공격은 예상보다 성과를 내지 못하였다. 특히 말고개에서는 아군의 특공조들이 고갯길에서 속도가 느린 자주포에 올라가 수류탄을 투척하는 등 목숨을 건 파괴활동으로 자주포 여러 대를 파괴하는 전과를 올렸다. 그리하여 아 6사단은 예상외의 선전으로 적의 진출을 지연시키고 29일 밤 큰말 고개를 철수하여 횡성, 원주, 제천을 거쳐 7월 1일 충주로 철수하였다.

전차를 앞세워 28일 서울을 점령한 북한군은 1단계 작전을 마무리하였다. 한편 서울을 점령한 제3사단과 4사단 및 105전차여단에게는 서울사단이라는 칭호를 부여하였으며, 제105전차여단은 전차사단으로 승격시켰

35) 국방부 군사편찬연구소, 「6.25전쟁사」 2권 (2005), pp.651~658. 라주바에프 보고서(2권), p.16에서는 28일 새벽 0시 30분경에 전차 6대가 서울로 진입한 것으로 설명하고 있다.

다.³⁶⁾

초기전투에서 북한군 전차부대들은 각 축선별로 보병사단에 배속되어 방어선을 돌파하는 역할을 수행하였다. 한편 한 대의 전차도 보유하지 못했던 한국군은 57밀리 대전차포와 2.36" 로켓포, 기관총 사격에도 불구하고 계속 전진해 오는 전차에 대해 공포심을 갖게 되었다. 이러한 전차 공포심은 북한군에 대한 저항 의지를 더욱 약화시키는 요인으로 작용하였다.

(3) 지연전시 전차운용

서울에서 3일간을 지체한 북한군은 7월 3일부터 한강을 도하하면서 2단계 작전을 실시하였다. 북한군의 2단계 작전은 미군이 증원되기 이전에 아군의 주력을 수원 이북에서 포위한 후 평택-충주-제천-영월에 이르는 선까지 진출하기 위해서 경부축선에 주공을 지향하였다. 따라서 한강을 도하한 북한군 제4사단은 7월 4일 새벽 제105전차사단 소속의 전차를 영등포 일대에 집결시킨 뒤 경부가도의 아 방어진지를 공격하기 시작하였다. 아군의 방어진지를 돌파한 적은 4일 저녁 수원시내에 진입하였고, 5일 아침에는 전차를 앞세워 남하하기 시작하였다. 북한군 제4사단과 제105전차사단이 선두에서 공격을 주도하고 그 뒤를 3사단과 6사단이 후속하였다.³⁷⁾

5일 아침 오산 남방 죽미령에서 최초로 미군 스미스특수임무부대와 마주쳤지만 전차를 앞세워 돌파하였고, 6일에는 평택-안성선을, 그리고 8일에는 천안시내에서 미 24사단 34연대가 저항하였지만 상대가 되지 않았다. 이 천안전투에서 34연대장 마틴 대령은 직접 2.36" 로켓포로 8m 거리에서 적 전차와 1:1로 대결하다가 전차포에 맞아 전사하였다. 평택~천안전투에서 막대한 손실을 입은 미군은 적 전차를 저지하기 위해 105밀리 대전차포와 새로 개발한 3.5인치 로켓포를 긴급 요청하였다.

7월 10일 전의에서는 일본에서 긴급 투입된 미군 M24차폐 전차가 최초

36) 북한 사회과학원 역사연구소, 「조선전사」 25권(과학백과사전 출판사, 1981), p.124~128.

37) 「리주바예프의 6·25전쟁보고서(1)」, p.185.

로 투입되어 북한군 T34전차와 대결하였지만 곧 2대가 파괴되었고 이튿날 5대가 추가적으로 파괴되자 철수하였다. 전의-조치원선이 무너지자 미군은 19일부터는 대전방어선에 새로 개발된 3.5인치 로켓포를 긴급 공수받아 투입하였다. 단 사단장은 3.5인치 로켓포로 적 전차를 파괴하는 등 20일까지 필사적으로 저항하였지만, 결국 붕괴되어 사단은 영동과 금산으로 철수하였고 사단장은 행방불명되었다.

24사단이 대전방어 후 영동으로 물러나자 제1기병사단이 영동~김천축선에서 적의 공격을 저지하였다. 그리고 7월 말까지 필사적으로 적을 저지하면서 한국군과 미군은 낙동강 방어선으로 후퇴하였고, 8월부터는 한국군과 미군이 협조된 방어선을 형성하여 조직적인 방어를 실시하게 되었다.

이 지연작전 기간중 북한군의 전차부대는 초기전투와 같이 보병부대에 배속되어 선두에서 돌파 임무를 수행하였지만 독자적인 운용으로 중심깊이 전진하지는 못하였다. 왜냐하면 보병부대와 전진속도를 맞추기 위해서 전진속도가 늦을 수밖에 없었고 또 독립작전을 수행하지 않았기 때문이다. 또 일부지역에서는 전차 단독으로 과감한 진출을 시도하였으나 미군 포병과 미 공군에 의해 대량의 피해를 입기도 하였다. 전의전투가 벌어지던 10일 오후에는 평택도로 상에서 공중공격으로 많은 전차와 차량들이 피해를 입었고, 29일경에도 김천 북방에서 남하하던 적 전차 19대가 전투기에 의해 큰 피해를 입었다. 이후 북한군 전차부대와 차량들은 주간이동을 회피하고 야간이동으로 전환하였다.

북한군 전차병들은 남침직전까지도 전차 운용에 대해 충분한 경험과 훈련이 부족하였다. 그러나 작전이 지속되면서 전차운용에 대한 경험과 요령이 증가하였고 또 장거리에 걸친 기동으로 기술적인 숙련도가 점차 증가되어 갔다. 그러나 기동거리가 증가되고 한반도의 도로상태가 열악하였기 때문에 수리부속에 대한 소요가 증가되었지만 쉽게 조달할 수는 없었고, 특히 미군의 공중공격은 주간기동을 제한하여 전차의 활동을 위축시켰다.

포로심문에 따르면 북한군 전차부대는 7월 중순까지는 큰 어려움이 없었고 전차병들의 사기도 매우 높은 상태였다고 한다. 공중공격이 전차 운용에 제한을 주었지만 큰 손실은 없었다. 그러나 7월 셋째 주가 되면서 장기

간 계속된 공격과 미군 공중공격의 증대가 북한군의 전차 손실을 증가시켰다. 그리고 험한 도로와 장기간의 작전은 전차에게 무리를 주기 시작하였고, 하천 도섭과 물이 있는 논을 통과하는 횡수가 증가하면서 전차 엔진에 무리를 주게 되어 엔진이 과열되는 일이 많았다. 그리고 전차 정비에도 한계가 도래하여 공격 초기에는 사단의 정비 지원을 받았지만 시간이 경과함에 따라 수리부속이 부족하여 고장난 전차를 분해하여 정비를 해야 하는 일이 많았다. 또한 상대적으로 전차에 대한 공포와 불안감이 감소되었고, 전차를 파괴할 수 있는 수단이 대전차포, 포병사격, 공중공격, 특공조 파괴, 전차지뢰 등으로 점차 증가되었다.

(4) 낙동강방어작전시 전차운용

1950년 8월 1일 북한군은 진주-김천-점촌-안동-영덕에 이르는 선까지 진출하였다. 수안보에는 전선사령부가 위치하였고, 왜관에서 마산까지를 담당한 제1군단은 김천에, 왜관에서 영덕까지를 담당한 2군단은 안동에서 각각 공격부대를 지휘하였으며, 투입부대는 약 10개 사단 규모였고, 제105전차사단은 예하 전차연대가 낙동강을 연해 서측방에 투입되었다.

7월 말 이후 3.5인치 로켓포와 공군 네이팜탄, 그리고 미군 전차의 등장으로 북한군 T34전차의 위력은 점차 상실되었고, 8월 4일부터 16일까지 미군 전차가 대거 투입되자 전차수에서도 역전되었다. 제105전차사단은 최초 120여 대이던 전차가 그 1/3일 수준인 약 40여 대로 줄어들었다.

8월 말 북한은 제16, 제17전차여단을 편성하여 투입하였다. 6월에 편성된 16전차여단은 7월 15일경에 소련으로부터 도착된 전차로 편성되었으며, 1군단에 배속되어 낙동강 서안에 배치되었다. 여단장 김철원 소장은 원래 105전차사단의 참모장이었으나 서울 점령의 공로로 여단 지휘권을 부여받았다. 제17전차여단은 '49년 10월부터 '50년 6월까지 전차중대로서 훈련받다가 8월 23일에 전차를 수령하여 편성되었다. 여단장 필우창 소장은 45년까지 소련군 전차병으로 근무하였고 베를린전투에도 참가한 경험이 있었

다.³⁸⁾ 이 2개 전차여단은 개전 후 소련에서 급히 수송된 80여 대의 전차로서 만주를 경유 8월 말에 평양에 도착하여 편성되었으며, 각 40대의 전차를 2개 대대규모로 편성하였고, 야간을 이용하여 철도로 전선에 투입되었다.³⁹⁾

낙동강 방어선에서 북한군의 전차는 각 보병부대에 분산 배치되어 소규모 단위로 보병의 공격을 선도하였다. 다부동지역에서는 기간 중 가장 격렬한 전차전이 벌어지기도 하였다. 또 낙동강을 도하하기 위해 치밀한 사전정찰로 도하지점을 선정하고 가마니와 흙으로 수중교를 구축하는 등의 다양한 노력을 보이기도 하였다. 그러나 전차의 위력은 초기전투와 같지 않았다. 유엔군은 이미 대전차 화력이 증강되고 북한군 전차에 대응하는 방법을 배웠으며, 자신감도 획득하였다. 항공기를 이용한 공중공격은 북한군 전차를 괴롭히는 가장 위험한 요소였으며, 주간 활동을 극도로 제약하였다. 그리고 무엇보다도 가장 큰 타격은 8월이 되면서 미군이 5개 전차대대와 4개 연대 전차중대로 증강되면서 전차수량과 파괴력면에서 T34전차를 능가한 것이었다. 이 기간중 지상군 운용에서 공중공격의 중요성이 다시 한번 확인되었다.

(5) 인천상륙작전과 전차부대 붕괴

9월 15일 인천상륙작전이 실시되어 인천과 서울이 유엔군에게 피탈되자 낙동강선까지 진출하였던 북한군 전차부대들은 경부가도를 통해 후방으로의 탈출을 시도했다. 그러나 이미 수원에서 남으로 내려오던 상륙부대에 의해 후퇴로는 차단되고 더 이상의 탈출은 불가능하였다. 따라서 낙동강선까지 진출하였던 제105전차사단, 새로 창설되어 투입되었던 제16, 제17전차여단 전차도 대부분이 파괴되었다.

38) D. Steimach, Ibid, p.255.

39) 포로진술에 의하면, 제16전차여단은 제1, 제2 전차대대, 2개 보병대대, 포병부대로 구성되었으며, 철원에서 창설되어 약 2주간 훈련후 8월 15일 서울을 경유, 8월 31일 영산을 바라보는 낙동강 서안에 도착하였다고 한다. 평양에 있던 전차훈련연대의 핵심요원들과 훈련받던 요원으로 구성되었다. 국방부 전사편찬위, 고재남 역, 「북한군 전투서열」(서울: 국방부), p.128.

인천상륙작전시 인천과 서울 진입과정에서 북한군 전차들이 투입되었지만 곧 파괴되고, 이후 북진과정에서 적 전차의 저항은 미약하였다. 10월 이후 국경선으로 퇴각하였던 북한군 전차부대들은 중공군이 개입하고 전선이 38도선 부근에서 교착기에 접어들자 소련으로부터 추가적인 전차를 지원받아 1952년 7월까지 전차부대들을 재편성하였다.⁴⁰⁾ 105전차사단과 2개 전차여단은 해체되고 기계화사령부를 새로 편성하였으며⁴¹⁾, 그 예하에 약 6개의 전차연대를 두었다.⁴²⁾

전쟁 초기 북한군은 전차를 보병사단에 전차연대, 보병연대에 전차대대 및 전차중대로 분산 운용하였다. 당시 한국군은 한 대의 전차도 보유하지 못했기 때문에 이러한 북한군의 분산된 전차 운용도 큰 성과를 거두었다. 그러나 리델하트는 “만약 북한이 그들의 전차부대를 중심깊은 돌파와 전과 확대를 수행하도록 편성하고 구데리안식으로 대담하게 운용하였더라면 유엔군이 부산 교두보에 병력을 증강하기 이전에 한반도를 석권할 수 있었을 것이다”라고 북한군이 집중 운용하지 못한 것을 비판하였다.⁴³⁾

북한군은 낙동강선까지 진출하면서 병참선이 신장되고 보급거리가 길어짐으로써 전투력이 급격하게 약화되었다. 특히 미 공군의 지속적인 공중공격, 도로의 불량, 미군 전차의 증강, 야지기동으로 인한 빈번한 고장의 발생, 수리부속의 부족 등의 애로사항이 발생하였다. 그러나 이러한 제한사항에도 불구하고 자신들의 전차운용이 조금 더 효율적이거나 집중 운용되었더라면 큰 성과를 거둘 수 있음을 확인하는 계기가 되었고, 지상군의 핵이 전차부대임을 다시 한번 확인하였다.

40) 국방부 군사편찬연구소, 「라주바예프의 6·25전쟁보고서(1)」, pp.258~259.

41) 정보사령부, 「북괴군 기갑전술」(서울: 정보사령부, 1973), p.12. 휴전시 북한군은 T34전차 약 340대와 SU-76자주포 140대 등을 보유하여 남침 당시와 같은 전력으로 회복되었다.

42) 노양규, 「한국전쟁시 기갑부대운용」(대전: 육군본부, 2000), p.2-208; 부록2-1, 부록5-1. 휴전당시 북한군 전차부대는 기계화사령부 직속으로 제104, 105, 106, 107, 109, 206전차연대, 156, 485전차연대, 915전차수리연대 등이 식별되었으며, 1955년 1군사령부 정면에 배치된 북한군 전차는 제103, 106, 24, 25전차연대 등 150여 대로 식별되었다. 1군사령부, 「1군사 제1집」(원주: 1군사령부, 1956), pp.54~55.

43) Liddell Hart, “Tank Warfare and It’s Future”, *Military Review*, Nov., 1952. p.79.

2) 미군 전차운용

(1) 최초의 전차전 : 전의

한국전쟁 발발당시 미군은 급격한 감축상태에 있었다. 극동에서 당시 가용한 부대는 일본 점령군인 제7사단, 24사단, 25보병사단, 1기병사단이 전부였으며, 그나마도 대부분이 도시주변에서 행정업무를 수행하고 훈련이 부족한 상태였다. 이 사단들은 제77, 78, 79, 71전차대대를 보유하고 있었지만 모두 1개 중대(A중대, 전차 14대)로 감편된 상태였고⁴⁴⁾ 중전차도 없이 경전차인 M24 차페전차⁴⁵⁾뿐이었다. 당시 중전차는 일본의 도로와 교량에 피해를 줄 것이 우려되어 보유하지 않고 있었다.

한국에 최초로 투입된 미군 전차는 M24차페전차였다. 오산 죽미령에서 스미스특수임무부대가 무너지자 일본에 있던 차페전차가 급히 투입되었던 것이다. 차페전차에게 부여된 임무는 T34전차를 저지하는 것이었다. 파죽지세로 밀려 내려오는 북한군 전차를 막을 수 있는 유일한 무기가 전차밖에 없었기 때문이었다. 물론 공중공격이 중요한 역할을 수행하였지만 기상과 착잡한 지형으로 한계가 있었다. 따라서 미 본토와 일본 여러 곳에 흩어져 있던 전차부대들이 급히 재편성되어 투입되었다.

전의지역에서 최초로 북한군 전차와 맞붙은 차페전차는 파괴력면에서 중전차 T34에게는 상대가 되지 않았다. 75밀리 전차포로서는 85밀리 신히포를 장착한 T34전차를 파괴할 수 없었던 것이다. 지연작전간에 투입된 14대의 차페전차는 전의지역에 투입된 7월 10일부터 낙동강 방어작전이 시작된 8월 2일까지 대부분의 전차를 상실하였다.⁴⁶⁾ 최초의 전차전에서 승리한 북한군 전차병들은 미군 전차와의 교전에 자신감을 가졌다.

44) A. Doughty, "The Evolution of US Army Tactical Doctrine, 1946~1976", *Leavenworth Papers, Command and General Staff College*(1979, Aug.), p.7.

45) M24 차페(Chaffee)전차는 1943년 편제상에 인가되어 2차 세계대전시 마지막으로 생산된 이 전차는 유럽과 태평양 지역에서 운용된 수색정찰용 전차로서, 중량 18.4톤, 75밀리 주포, 시속 54km, 장갑 방호력 최대 37.5밀리인 경전차였다.

46) 24th Infantry Division, Unit War Diaries, 8 July 1950 : 78th Tank Battalion, 'War Diaries.'

(2) 전차 투입과정

미군이 자연작전간 북한군 전차를 저지하는데 얼마나 다급했는지는 전차 투입과정을 보면 어느 정도 알 수가 있다. 미군은 북한군의 전차를 저지할 수 있는 효과적인 수단이 전차임을 알고는 일본과 미 본토에서 즉시 가용한 전차를 파악하였다. 우선 일본에 주둔하고 있던 여러 부대에 흩어져 있던 M4A3서만전차들을 모아 제 8072중전차대대를 창설하였다. 그리고 신속히 정비하여 부산 지역에 이동시켜 사격훈련과 전차조종, 정비훈련 등을 실시하였다. 그리고 전쟁발발 4일 후에 도쿄 병기창고에서 3대의 고장난 M26퍼싱전차를 발견하였다. 퍼싱전차는 90밀리 포를 가진 파괴력이 우수한 전차였다. 물론 고장이 난 상태였지만 즉각 정비가 실시되어 7월 13일에 완료하였다. 이 3대의 퍼싱전차는 곧바로 선적되어 16일 부산에 도착하였다. 그리고 M24차폐 경전차를 운용하던 장병들을 대상으로 M26전차 사용법에 들어갔다. 개략적인 사용법만을 익힌 후 진주방면으로 투입되었다. 팬벨트가 고장이 난 상태였지만 북한군 6사단이 마산방면으로 공격해 오자 즉각 전선에 투입되었다.

그리고 고베에 있던 1해병여단의 예하 전차중대도 새로운 M26퍼싱전차를 받았는데, 시간이 부족하였기 때문에 단 2발의 사격연습만 실시하고 바로 선적되었다. 그리고 선상에서 미처 실시하지 못했던 전차조작법, 조종훈련, 정비훈련 그리고 부족한 사격훈련 등이 추가로 실시되었다. 그리고 이 퍼싱전차는 즉각 낙동강 전선에 투입되었다. 새로운 전차가 투입되자 성과는 곧바로 나타났다. 8월 17일 미 24사단 통제하의 낙동강 교두보인 마산 서쪽 오탁리에 배치된 해병여단 정면으로 북한군 제4사단 소속의 T34전차 4대가 공격해 왔다. 항공기의 공중공격, 바주카포와 무반동총의 사격을 받고도 계속 공격해 오던 T34전차는 M26퍼싱전차의 사격을 받고 1대가 파괴되었고 뒤이어 다른 3대의 전차도 합동공격으로 파괴되었다. 미군 M26퍼싱전차가 북한군 T34전차를 물리친 것이다. 이제 그 불사조 같았던 T34전차의 신화가 깨어지기 시작하였다.

그리고 8월 21일에는 다부동 계곡으로 수 대의 전차를 동반한 북한군 공격이 개시되자, 1사단에 증원된 미 27연대 예하 전차중대가 보전포 합동공격으로 치열한 전차전투를 수행하여 6일 동안 적 전차 14대와 자주포 4대를 격파하였다. 다부동지역에서의 기간중 가장 치열한 전차전투로서 '볼링장(Bowling Alley)전투'로 불리워졌다.

새로운 전차의 투입으로 미군은 북한군 전차를 물리칠 수 있는 기술적 능력과 자신감을 갖게 되었고, 북한군 전차병들은 그동안 미군 전차를 경시하며 접근하다가 퍼싱전차의 파괴력을 인식하면서 북한군 전차의 활동이 급격히 위축되었다.

(3) 전차 우세달성

8월 4일부터 16일까지 5개의 전차대대가 증원되었다. 제6전차대대(M46패튼), 제70전차대대(M26퍼싱 및 M4A3셔만), 제73전차대대(M26퍼싱), 89전차대대, 그리고 해병 전차대대(M26퍼싱)였다. 70, 73전차대대는 포트 베닝에 있던 보병학교와 포트녹스의 기갑학교에 있던 교육훈련 전담대대들이었다. 6전차대대만이 제2기갑사단의 예하 대대들이었다. 당시 그들이 미국 본토에서 전투에 투입할 수 있는 유일한 전차대대들이었다. 북한군 전차를 저지할 수 있는 시간이 부족하였기 때문에 우선적으로 투입할 수 있는 모든 전차들이 투입되었고 보병학교와 기갑학교의 교육보다도 전선투입이 우선이었다. 당시 미군이 북한군 전차를 저지하기 위해 얼마나 고심하였는가를 알 수가 있다. 이들 전차들은 23일 샌프란시스코를 출발하여 전속력으로 8월 7일 부산에 도착하였다. 각 전차대대들은 69대의 전차들로 구성되었는데 대부분 퍼싱전차와 셔만 전차로 혼합 편성되어 있었으며, 6전차대대만이 M46패튼전차⁴⁷⁾로 구성되었다.

47) C. B. Rogers, *Tank in Battle*(London : Seeley Service & Co. Ltd, 1965), p. 217. 패튼전차는 3개의 시리즈가 있다. M46전차는 M26퍼싱전차를 개량한 것으로서 2차 세계대전시 미국의 유명한 전차 지휘관 패튼의 이름을 따다. 90밀리 주포에 44통, 시속 48km, 항속거리 110km이며, 700마력이다. 1951년에 생산되었고 한국전쟁 이후 많이 개량되었고 그 다음 모델이 M47전차, M48전차, M60전차 등이다.

8월말까지 한국에 투입된 전차대대는 6개 전차대대와 약 6개의 연대 전차중대를 포함하여 약 500여 대에 달해 북한군 전차에 비해 5:1의 우세를 달성하였다.⁴⁸⁾ 그리고 10월까지 7개의 전차대대와 12개의 연대 전차중대, 3개 해병대 전차소대 등이 투입되었으며, 12월까지 일본과 미 본토에서 한국에 투입된 전차는 총 1,326대에 달했다.⁴⁹⁾

전쟁초기 미군은 모든 노력을 병력증원과 전차 확보에 경주하였다.⁵⁰⁾ 그 결과 병력집중은 대단히 빠르게 진행되어 10월 말까지 약 9개 사단과 약 570여 대의 전차가 집결되었다. 기간 중 미 전차부대의 증파현황은 다음의 표와 같다.

(4) 상륙작전 및 반격간 전차 운용

인천상륙작전은 10군단 통제하에 2개 사단 2개 연대 총 7만여 명이 투입되었으며, 주요 임무는 인천확보와 김포비행장 확보, 그리고 한강도하 및 서울 탈환, 미 8군과 연결작전을 통해 북한군을 차단 격멸하는 것이었다. 돌격부대인 해병 1사단은 인천을 점령하고 신속히 김포비행장을 확보하였으며, 미 7사단은 우측방에서 수원방향으로 기동하여 낙동강 전선에서 올라오는 미 8군과 연결작전을 수행하는 것이었다. 상륙부대의 교두보 확보와 미 8군과의 연결작전, 그리고 저항하는 북한군을 선두에서 격파하기 위하여 2개 전차대대와 1개 전차중대 규모가 상륙부대에 참가하였다. 상륙부대 선두에서는 M26퍼싱전차 6대와 M4A3화염방사기 전차 1대, M4A3셔만도자전차 2대, M32정비전차 1대가 활약하였다. 화염방사기 전차는 적의 토치카나 방카같은 곳을 화염으로 불사르고 공격하였으며, 도자전차는 방카와

48) George Forty, *Tank Commander*, p. 157. E. Appleman, *Ibid*, pp. 265~270. 육본, 「유엔군전사 제1집」, p.201.

49) 노양규 역, 「한국전쟁시 전차전 분석」(대전: 육군교육사령부, 2000), p.24.

50) James A. Huston, *The Sines of War : Army Logistics, 1775~1953*(Washington D. C. : Center of Military United States Army, 1988), pp.618~619. 1950년 7월 7일 금요일 정오부터 7월 10일 월요일 정오까지 미 육군 군수참모부(G-4)가 실시한 24개의 검토 및 조치사항(공수 최우선 순위 : 3.5인치 로켓탄, 미군 기갑부대 장비현황 등등)은 6·25전쟁시 즉각적인 군수지원에 매우 중요한 역할을 수행했다.

미군 전차부대 증파 및 운용⁵¹⁾

구분	전차부대	규모	종류	상륙일시	최초배치	소속	주요작전
지연	78전차A중대	중대 (14대)	M24차폐	7. 4일	전의	24사단	
	79전차A중대	중대	M24차폐	7. 15일		25사단	
	89전차A중대	중대	M4A3셔만	8. 1일	진주	24사단	
	71전차A중대	중대	M4A3셔만	7. 31일		1기병사단	
	5연대 전차	중대	M26퍼싱	7. 31일		미전투단	
낙동강 방어	89전차대대(-)	대대 (69)	M4A3셔만	8. 4일	중암리 진동리	19연대 27연대	TF.MATTAN TF DOVIN TF KEAN
	해병전차대대	대대	M26퍼싱	8. 2일		해병여단	TF KEAN
	6 전차대대	대대	M46패튼	8. 7일	대구	8군 예비	왜관-김천
	70전차대대	대대	M26퍼싱 M4A3셔만	8. 7일	대구	1기병사단	
	73전차대대	대대	M26퍼싱, 후에 M46패튼	8. 7일			인천상륙작전 참가
	72전차대대	대대	M26퍼싱, 후에 M46패튼	8. 16일		2사단	영산전투
반격	56전차대대	대대	특수	9. 15	인천		인천상륙작전
	1전차A중대	중대	특수	9. 15	인천		인천상륙작전
	64전차대대	대대	M26퍼싱, 후에 M46패튼	11월		3사단	
기타	140전차대대	대대		'52. 1. 11		40사단	
	245전차대대	대대		'52. 12. 1		45사단	

※ 미 1기병사단('51.12), 미 24사단('52.2)이 철수, 40, 45사단이 교체 투입

토치카 그리고 장애물들을 사격으로 파괴한 후 도자로 무너뜨림으로써 전차부대가 통과할 통로를 개척하였다. 그리고 퍼싱전차는 주요 지역에서 적의 반격과 기관총 진지 그리고 역습하는 적들을 사격으로 격멸하는 등 상

51) 1군사령부, 「한국전쟁 중 피아 기갑운용」 (원주: 1군사령부, 1969), p.52.

륙작전을 선두에서 지원하였다.

인천에서 서울로 진격하는 동안 16일 인천동쪽지역에서 공중공격으로 적 전차 6대를 격파하였고, 17일에는 해병 전차중대가 부평 원통이교 일대에서 적 전차 6대를 파괴하였다. 김포비행장에서는 전차중대가 선두에서 돌격하여 비행장을 탈취하였다. 1해병사단은 상륙 후 서울로 진격하는 과정에서 4일 동안 총 24대의 적 전차를 파괴하였고, 10일이 지난 25일까지 12대를 추가 파괴하였다.

한편 수원방향으로 진격한 미 7사단 예하 73전차대대는 19일에는 안양을, 21일에는 수원까지 진출하였고, 8대의 전차를 파괴한 후, 26일에는 오산 남방에서 진격해 온 1군단 선두부대와 연결작전을 완료하였다. 이로써 낙동강전선에 투입되었던 적 전차부대들은 대부분이 파괴되고 일부는 전차를 유기한 채 산악을 통해 도주하였다.

이처럼 상륙작전간 전차들은 사단 예하 연대에 중대단위로 분산 배속되어 소부대 단위로 운용되었다. 그리고 소대규모 또는 보전조 협동팀으로 편성하여 운용하였고 일부 전력은 기동예비로 운용하였다.

9월 22일부터 서울 탈환작전이 개시되었다. 이때에도 사단 전차대대들은 각 연대에 중대단위로 배속되어 선두에서 운용되었다. 서울 시내에는 곳곳에 바리케이트와 각종 대전차 장애물, 지뢰 등이 설치되어 있었는데, 전차들은 보병들과 협동으로 장애물 엄호병들을 사살하고 도자전차, 화염방사기 전차 등이 바리케이트를 하나씩 격파하는 식으로 전진해 나아갔다. 서울 탈환작전간 보병과 전차는 서로 밀접하게 상호지원하면서 적의 도로장애물과 바리케이트를 극복하면서 시내를 탈환하였다. 도시지역 작전간 전차는 강력한 화력과 방호력으로 핵심적인 역할을 수행하였으며, 도자전차와 화염방사기전차 등은 큰 역할을 수행하였다. 이러한 작전으로 서울은 9월 27일 15:08에 중앙청을 탈환하였다.

한편 낙동강 방어선에서는 인천상륙작전과 연계하여 9월 16일부터 반격으로 전환하였다. 북한군은 강력히 저항하였으나 21일 인천상륙작전 소식이 전해지면서 전의를 상실하였고 23일에는 북으로의 후퇴명령을 하달하였

다.⁵²⁾ 이에 8군은 전 전선에서 추격명령을 하달하였다. 미군은 우선 전차를 중심으로 보병, 포병, 공병부대 등을 통합하여 특수임무부대(TF)를 편성하여 운용하였는데, 경부축선에서는 1기병사단 70전차대대 예하 전차중대가 편성된 린치(Lynch)특수임무부대가 운용되었고, 전주로부터 금강선까지는 미 25사단 예하 89전차대대가 편성된 매튜스(Matthews) 및 돌빈(Dolvin) 특수임무부대가 운용되었다. 9월 22일 다부동을 출발한 린치 특수임무부대는 전속력으로 추격작전을 수행하였고, 진격속도를 증가시키기 위해 최선두에 수색소대와 전차 1개 소대를 편성 베이커 특수임무부대를 편성 최고 속력으로 전진하여 9월 26일 22시에 연결작전을 성공하였다. 이 베이커 특수임무부대는 보은에서 오산까지 170km를 11시간만에 돌파하였다.

반격작전간 전차부대는 보병연대에 중대단위로 배속되어 운용되었다. 전차 대대단위로 운용되지는 않았지만 린치 특수임무부대나 베이커 특수임무부대는 주변에 산재해 있던 북한군을 격멸하지 않고 전진축을 따라 신속히 추격함으로써 연결작전을 성공하였다. 이러한 전차운용은 반격작전간 가장 대표적인 전차운용 방법을 제시하였다고 할 수 있다. 주변의 적을 소탕하는 것이 아니라 중심깊이 전진하여 적의 퇴로를 차단함으로써 저항의지를 붕괴시키는 전형적인 기동전 개념으로 운용되었던 것이다.

이제까지 미군 전차부대는 초기 지연전에서 낙동강방어작전까지 방어위주로 운용되다가 반격작전에서 공세적으로 운용되었다. 전차를 중심으로 한 특수임무부대의 편성 운용은 전차의 기동력과 파괴력 그리고 화력을 효과적으로 운용하며 제병과의 특성을 융합하는 효율적인 방법이었다. 속도위주의 추격작전은 후퇴하던 북한군들을 더욱 압박하였고, 연결작전으로 적의 저항의지를 붕괴시키는 결정적인 역할을 수행하였으며, 아군에게는 용기와 의욕을 북돋우는 역할을 수행하였다. 미군 전차가 한반도에 투입되어 운용된 사례중에서 가장 결정적이고 특징적인 전차운용이었다.

반격작전간 미군도 전차를 집중운용 하지는 않았다. 그것은 전차가 대대

52) E. Appleman, Ibid., p.152.

단위로 편성되어 있었고, 그 이상 제대로 새로운 지휘조직을 편성하기 어려웠기 때문이다. 그리고 당시 보병사단 예하 전차대대로 편성하여 운용하는데 큰 무리가 없다고 판단하였다. 이러한 전차의 분산운용 개념은 미군의 전차운용 개념이 해양전략사상을 바탕으로 하고 있었기 때문이며, 보병사단의 단계적이고 안정적인 작전만으로도 충분히 임무를 수행할 수 있었기 때문이다. 만약 리델하트가 초기전투시 북한군의 집중 운용을 지적한 것처럼 미군들도 반격작전간 전차를 집중 운용하였다더라면 보다 쉽고 용이하게 북한군을 격멸할 수 있었을 것이며, 전쟁의 방향을 새롭게 변화시키는 계기가 되었을 것이다.

(5) 북진작전

인천상륙작전과 낙동강에서의 반격으로 국군과 유엔군은 9월 28일 서울을 수복하고 38도선으로 접근하며 북진을 준비하였다. 그리고 10월 1일 각 군단별로 북진을 개시하였다. 북진은 총 5개 군단이 수행하였는데 미 1군단은 주공으로서 개성-사리원-황주를 경유 평양으로 공격하고, 한국 2군단은 중부에서 철원-평강-양덕을 거쳐 청천강선으로 진격하며, 한국 1군단과 미10군단은 동부전선에서 운용되었고, 9군단은 후방에서 운용되었다.

미군 전차부대는 사단 전차대대와 연대 전차중대로 구성되었는데, 북진작전간 각 사단은 1개의 전차대대를 보유하고었는데 이를 다시 각 연대에 1개 중대씩 배속하여 북진작전간 선두에서 운용하도록 하였다. 북한군이 초기전투에서 사단별로 1개 전차연대 40대씩을 선봉으로 운용하며 남진을 실시한 것과 동일하게 미군들도 사단 전차대대 69대의 전차를 1개 중대씩 연대에 배속하여 운용하였던 것이다. 반격간 미군 전차를 저지할 수 있는 북한군의 전차 저항은 미미하였다.

당시 서부지역에서 미 1기병사단과 함께 평양탈환을 위해 경쟁하던 한국군 1사단은 진격속도가 늦자 미군에게 전차지원을 요청하여 1개 전차중대(6전차 C중대, 전차 20대)를 지원받았다. 한국군 1사단은 이를 선두연대에

배속하여 보병을 전차에 탑승시키고 신속히 전진하여 진격속도를 발휘하였으며, 사단장이 2번 전차에 탑승하여 지휘하기도 하였다. 평양외곽선에서는 미 6전차대대장 그로든 중령이 전차 1개중대를 더 이끌고 와 지원해 줌으로서 총 2개 전차중대 50여 대의 전차로 진격함으로써, 평양을 미군보다 먼저 탈취하는 영광을 안게 되었다.⁵³⁾ 평양북방 순천일대에서 실시된 공정작전시 로저스특수임무부대가 70전차대대를 중심으로 편성되어 연결작전을 수행하였다.

10월 말에는 국경선으로 진격이 시작되었다. 10월 26일에는 한국 6사단 1대대가 초산을 점령 압록강에 다다랐고, 서부축선에서는 미 24사단과 영국군 27여단이 청천강, 박천을 지나 신의주를 향해 나아갔다. 10월 27일 정주 직전방에서 전차전투를 벌여 적 전차 10대와 자주포 2문을 파괴하였고, 29일에는 항공연락기가 전방 정찰을 통해 적 전차를 배치된 것을 알려 와 좌우 협격작전으로 격파하였다. 정주를 지나 광산일대에서 적전차 7대를 격파하는 치열한 전차전이 발생하였으며, 정거동까지 진출한 21연대 1대대와 6전차 1중대는 11월 1일 밤 적전차 7대와 500여 명의 병력으로부터 공격을 받았으나 치열한 전차전투를 수행하여 적전차 7대를 격파하였고 100여 명을 사살하였다. 이 정거동 전차전투가 8군이 북진작전간 최북단에서 싸웠던 마지막 전차전투였다.⁵⁴⁾

북진작전간 전차대대는 항공연락기를 운용하였는데, 항공연락기는 전차대대 선두에서 정찰활동을 통해 적의 위치와 활동을 사전에 연락해 줌으로써 전차부대들이 효과적으로 대응할 수 있게 해 주었고, 측방방호와 사격위치 선정에 도움을 주었다. 한 퇴역군인은 미 기갑학교 논문에서 '정찰기에 의한 정찰활동은 전차부대에게 큰 도움이 되었다. 특히 제한된 도로망을 갖고 있는 산악지형에서는 특히 더 그러하였다. 행군로, 우회로, 장애물, 지뢰밭, 적 매복 예상지점 등에 대해 항공기가 계속 관심을 기울이고 있다는 것 자

53) 백선엽, 「한국전쟁 회고록, 軍과 나」(서울: 대륙연구소, 1989), pp.94~99.

54) Jim Mesco, *Armor in Korea : A Pictorial History*(Texas : Squadron/Signal Pub., Inc. 1984), p.30.

체가 지상부대에겐 큰 힘이 되었고, 항공기는 지상부대의 측방 방호수단이 되었다' 라고 하였다.⁵⁵⁾ 그리고 미 25사단 80전차대대의 전투기록에는 '전차대대가 빠른 진격과 피해를 최소화할 수 있었던 이유를 한 가지 든다면, 전차 종대의 선두를 감시한 대대 연락조종사의 역할 때문이었다' 고 기록하고 있다.⁵⁶⁾ 항공연락기의 감시활동이 전투 효율성을 증대시켰던 것이다.

(6) 미군 전차조사단의 운용과 분석

미군은 유엔군이 9월 낙동강 방어선을 돌파하자 한반도에서 파괴된 미군과 북한군의 전차전 결과에 대한 전장조사를 실시하였다. 40여 명으로 구성된 전차전문가들이 투입되어 1950년 7월부터 11월까지 낙동강으로부터 청천강 일대까지에서 벌어진 모든 전차전투를 정밀 분석하였다. 조사내용은 피·아 전차의 파괴원인(전차탄, 항공기, 대전차화기, 포병, 장애물, 지뢰, 특공조, 자체 파괴 등), 장소, 시간대, 전차전 실시 당시의 전술적 상황, 피·아전차 효율성, 승무원의 피해, 교전 사거리, 교전한 전차 종류와 수량, 사격의 정확성, 사격의 최종 효과, 종합적인 전차전투결과 등에 관한 것이었다.

이러한 전차전투 조사 결과, 남침 초기 북한군은 SU 76자주포를 제외하고 T34전차를 225대 보유한 것으로 추정되며, T34전차 이외의 다른 전차 종류는 발견되지 않았다.⁵⁷⁾ 1950년 11월까지 북한군이 기존 전차 외에 추가로 투입한 전차는 총 183대로 추정되어 전쟁기간 중 북한군은 총 408대 정도를 운용한 것으로 파악되었다.⁵⁸⁾ 기간 중 소규모 전차전투는 총 119회 발생하였으며 9월달에 62회, 10월달에 40회 전투가 발생하였다. 평양과 압록강으로 북진해 가는 기간에는 31회의 소규모 전차전투가 발생하였다. 이정밀 분석은 한반도에서의 전차전투에 대한 최초의 정밀분석으로서

55) 노양규 역, 「한국전쟁시 전차전 분석」 (대전: 교육사, 2000), pp.90~91.

56) 상계서, p.90.

57) 상계서, p.22.

58) 상계서, p.22.

전차개발, 교육훈련, 교리발전, 전차전투 지휘 등 전차운용 전반에 훌륭한 기초자료를 제공해 주었다.

이상과 같이 1950년 7월 이후 북한군 전차를 저지하기 위하여 급속하게 투입된 미군 전차부대들은 초기전투와 지연작전, 낙동강 방어작전에서 북한군 전차의 공격을 저지하고, 인천상륙작전, 반격 및 북진작전에서 미군이 승리하는 데 가장 결정적인 역할을 수행하였다. 특히 방어작전에서 중심적인 버팀목 역할을 수행하였고, 공격시에는 가장 선두에서 돌파를 수행하고 적 방어체계를 무너뜨리는 결정적인 역할을 수행하였다. 전차는 2차 세계대전이후 6·25전쟁을 통해 다시 한번 지상의 왕자로서의 역할과 기능을 확인하는 중요한 계기가 되었다.

3) 중공군 전차운용

6·25전쟁시 그동안의 분석과는 달리 중공군이 1951년 3월 말부터 1개 전차사단 약 200여 대의 대규모 전차를 투입하여 운용하였고, 1953년부터는 2개 전차사단 약400여 대의 전차를 운용하였다. 그동안 중공군이 대규모 전차부대를 운용하였다는 사실은 널리 알려져 있지 않고 한국 공간사에서도 거의 언급이 없다.

중국공산당은 국부군이 보유하던 전차, 일본군으로부터 인수한 전차, 소련군이 만주에서 일본군으로부터 빼앗아 넘긴 전차 등을 중심으로 전차부대를 보유하였었다.⁵⁹⁾ 그러나 중공군이 공식적으로 전차부대를 보유하게 된 것은 국공내전에서 승리하고 1949년 10월 1일 중국인민공화국이 수립되면서 부터이다. 1950년 2월에 주은래 주재 아래 군사위원회에서 비행단과 전차부대, 고사포부대, 포병부대의 증편이 논의되었고, 6.25전쟁이 한창 진행중이던 1950년 9월 1일에는 전차부대 지휘부가 북경에 정식으로 발족되

59) 육군본부, 「한국전쟁시 기갑부대 운용」(2000), p.2-102, 주영복, 「내가 겪은 조선전쟁」(서울: 고려원, 1990), p.215 ; S. R. Thomson . *War in Peace : An analysis of warfare to the present day*. (London : Macdonald & Co. Ltd, 1988), p.9.

었다. 허광달 사령관, 섭학정 부사령관, 향중화 부정치위원, 장문주 참모장이 임명되고 이들이 중공군 전차부대의 창설에 관하여 전체적인 지휘를 담당하게 되었다. 이어서 제1전차학교가 천징에 세워지고 허광달이 교장을 겸직하였다. 이로부터 전차병과가 정식으로 중공군의 1개 병종이 되었던 것이다.⁶⁰⁾

그리고 실제적으로 현대식 전차부대를 보유한 것은 6.25전쟁에 개입하기 위해 소련으로부터 10개 연대규모에 달하는 전차를 지원받은 이후이다. 중공군은 6·25전쟁에 개입한 이후 장기전에 대비하기 위해 대대적인 군비증강방안이 논의되었는데, 이때 항공기, 각종 화포, 전차 등의 증강이 결정되었고, 무기는 소련에서 구매하기로 하였다. 1950년 11월 대규모 군사증원이 소련으로부터 시작되었다. 이때 10개 연대 규모의 전차가 중국의 장춘, 사평, 풍일, 서주에 도착하였다. 소련은 중공군에게 T-34전차, JS-2전차, SU-100 등 3가지 종류 총 200여대 전차를 제공했는데 T34전차가 150대로 대부분이었다.⁶¹⁾ 중공군은 소련으로부터 받은 전차를 중심으로 3개 전차사단(6개 연대)과 3개 독립전차연대를 편성하였다.⁶²⁾

소련으로부터 대규모 전차를 구매한 중공군 전차부대는 만주일대에서 소련군 지원하에 1951년 3월까지 집중적인 군사훈련을 실시하였다.⁶³⁾ 훈련은 충분히 실시되지는 못하고 조종과 사격위주로 실시되었으며 한반도에 투입하기까지 전차조종연습은 4~5시간, 포수는 20~30발 사격훈련을 했을 뿐이다.

한반도 상황이 급박하게 되자 1월 25일 중공군은 춘계공세와 차후 작전에 대비하기 위해 대규모 병력과 전차부대의 참전에 박차를 가하였다.⁶⁴⁾

중공군 전차가 한반도에 실제 투입된 것은 1951년 3월 31일이다.⁶⁵⁾ 당시

60) 국방군사연구소 역, 「중공군의 한국전쟁」(서울: 국방군사연구소, 1994), pp.89~108.

61) 조선전쟁(Ⅰ), 일본 군사잡지(도쿄, 1992. 8), p.116.

62) 「중공군의 한국전쟁」, p.24.

63) 상계서, p.117.

64) 한국전략문제연구소 역, 전계서, p.99.

65) 중공군은 개입 초기에는 전차부대가 만주 일대에서 편성중에 있어서 투입여건이 되지 못하였다. 한국전략문제연구소 역, 상계서(1991), pp.331~333 : 조선전쟁(Ⅰ), p.116.

한반도에 투입된 중공군 총사령부 예하에는 공군, 포병, 공병, 후방, 전차사령부, 각 병단사령부가 편성되어 있었으며, 전차사령부는 전차 1사단을 근간으로 하였고 사령관은 1사단장인 황고현이 임명되었다. 전차 1사단은 사단사령부와 전차 1, 2, 3전차연대와 독립전차연대 그리고 차량화 보병연대로 구성되었다.⁶⁶⁾ 3월말부터 투입된 중공군 전차부대는 약 200여 대 규모였다. 투입된 전차부대는 도로와 교량이 대량으로 파괴되고 유엔군의 공습으로 지상기동이 제한되어 정상적인 작전이 어려웠다.

중공군 전차부대는 크게 2가지 방법으로 운용되었는데 하나는 보병사단에 배속되어 보병작전을 지원하는 것이었고,⁶⁷⁾ 또 하나는 후방에서 유엔군의 상륙작전에 대비하는 것이었다. 보병작전을 지원하는 것은 소대 또는 중대 단위로 운용되어 큰 성과를 달성하지는 못하였고, 진지속에 전차를 은폐시킨 가운데 사격으로만 지원하는 형태였다. 기간중 보병부대의 작전을 지원한 것은 약 20여 회가 되는 데 대부분이 3대에서 20여 대 규모였다.⁶⁸⁾

전선에 투입된 중공군 전차를 괴롭힌 것은 무엇보다도 유엔군의 공중공격이었다. 그래서 전차병들은 공중공격에 각별히 관심을 가졌으며, 이동도 신속히 하지 않을 수 없었다. 1951년 10월 16일 중공군 전차 310호는 하루 밤에 3대의 미군전차를 파괴하고 '영웅전차' 칭호를 부여받기도 했다.⁶⁹⁾

1952년 7월에는 제1전차사단이 철수하고 제3전차사단이 교대로 투입되었다.⁷⁰⁾ 그러나 휴전회담이 장기화되고 미군의 상륙작전계획에 관한 첩보가 획득되자 중공군은 동·서해안에 대한 유엔군의 상륙작전에 대비하기 위해 철수했던 제1전차사단을 재차 한반도에 투입하였다. 이때가 중공군이 한반

66) 한국전략문제연구소 역, 상계서, p.349.

67) 1953년 7월 13일~27일間に 수행한 금성지역에서 중공군 20집단군 작전에 의하면, 당시 집단군에는 독립전차 제 2연대 예하 3개 중대 32대의 T34전차가 군단예하 부대로 전투에 참가하였으며, 기간중 탄약 소모는 1,778발, 전차 손실은 4대로 제시되어 있다. 중국인민지원군 항미원조 전쟁경험 총결편집위원회, 「중공군이 경험한 6·25전쟁(上)」(원제, 抗美援朝 戰爭의 經驗 總結, 上)(1956. 10), p.75.

68) 상계서, p.332.

69) 상계서, pp.361~391.

70) 상계서, p.229.

도에 가장 많은 전차를 투입하였던 시기로서 2개 전차사단 약 400여 대 규모였다.⁷¹⁾ 중국 전차사단의 기록에는 전차 출동횟수가 246회, 적전차 파괴 40대, 적진지 파괴 846개소 등이 기록되어 있으며, 유엔군이 추정한 중공군 전차의 손실은 약 250여 대였다.⁷²⁾

중공군 전차부대가 한반도에 투입되어 운용되었으면서도 그 활약은 크게 부각되지 못하였다. 그것은 중공군 전차부대가 1951년 3월 이후에 투입되었고 곧 진지전이 수행되면서 전차의 역할이 제한되었기 때문이다.

4) 한국군 전차부대 창설과 운용

해방후 한국군은 미국의 대한군원 기본정책인 ‘국내 치안유지 수준, 북으로의 공격 억제’ 정책에 따라 공격형 무기인 전차를 한 대도 보유하지 못하였다.⁷³⁾ 전쟁이 시작되자 한국군은 북한군의 T34전차에 의해 초기전투에서 무너졌다. 이에 전차의 필요성을 절감한 한국군은 미군의 지원을 받아 전차부대를 창설하기로 하였다. 1950년 11월 부산 동래에 종합학교 교수부에 전차과를 설치하고 전차교육을 시작하였다.⁷⁴⁾ 그리고 1951년 2월 21일부로 보병사단에 전차중대가 인가되었다. 1951년 4월 15일에는 육군종합학교가 보병학교로 개편되면서 학생연대에 M36전차 38대, M32전차 2대로 전차교도대대가 창설되었다.⁷⁵⁾

미군으로부터 M36전차⁷⁶⁾가 인도되자 한국군은 1951년 10월 5일 2개 독

71) 상계서, p.142.

72) 조선전쟁(I), p.117.

73) 국방군사연구소, 「한국전쟁(상)」(서울: 국방군사연구소, 1995), p.53. 전쟁전 육군본부 는 북한군이 전차를 보유한 것을 확인하고 신성모국방장관이 미군에게 M26퍼싱전차 189 대를 지원해 줄 것을 요청했지만 받아들여지지 않았다.

74) 국방부 전사편찬위, 「국방사 2권」(국방부, 1987.12), p.342. 육본 역, 「조선전쟁 1권」, pp. 28~29. E. Appleman, Ibid, pp.14~15.

75) 국방부 전사편찬위, 상계서, p.342.

76) M36채슨전차는 표준 전차가 아닌 tank destroyer로서 대전차 방어를 주로 하는 전차로서 셔먼전차 차체에 90밀리 포를 장착하였고, 승무원은 5명이며 시속 42km, 항속거리 450km, 27톤, 장갑 38.1밀리로서 대전차전담 전차였다. J. P. Harris and F. H Toase, ed, *Armored Warfare*(London: Ratsford, Ltd. 1980), pp.142~143. 또 M36채슨전차

립전차중대를 최초로 창설하였다. 이어 1952년에 6개 독립전차중대, 1953년에 1개 독립전차중대를 추가로 창설함으로써 한국군은 전쟁기간중 총 9개의 독립전차중대를 보유하게 되었다. 각 독립전차중대는 M36 잭슨전차 22대와 M32 정비전차 1대를 장비하였으며, 중대는 4개 소대로 구성되었다.⁷⁷⁾

이렇게 창설된 독립전차중대는 곧바로 전선에 투입되었다.⁷⁸⁾ 동해안 제1군단에는 제51, 56, 60전차중대가, 중부전선 제2군단에는 제52, 55, 58전차중대, 그리고 금화, 철원, 연천지역의 한국군 보병사단에는 제53, 57, 59전차중대가 배치되었다. 그러나 독립중대단위로 배치됨으로써 보급, 정비, 행정, 교육훈련 등에 많은 문제가 도출되었다. 이에 육본은 전차부대의 통합 지휘와 군수지원, 집중적이고 융통성있는 운용을 위하여 독립전차중대를 전차대대로 통합하기로 하였다. 1953년 1월 25일에는 제52, 55, 58독립전차중대를 흡수하여 제1전차대대가 창설되었고, 4월 5일에는 제51, 56, 60독립전차중대를 통합하여 제2전차대대가 창설되었으며, 제3전차대대는 제53, 57, 59독립전차중대를 통합하여 편성되었다. 전차대대는 총 66대의 전차를 편제하였고 군단 직할 전차대대가 되었다.⁷⁹⁾ 그리고 1953년 5월 15일에는 기갑학교가 창설되어 본격적인 전차병 육성에 들어갔다.

한국군 전차부대가 전선에 투입된 것은 1951년 10월이었으며 북한군 전차와 실제적인 전차전투는 수행하지 못하였고 보병사단에 배속되어 고지쟁탈전과 보병 지원임무를 수행하였다. 당시 미군전차들이 서부지역에 집중 배치된 것과는 달리 한국군 전차부대는 동부지역에 배치되어 운용되었다.

주요 전투로는 동해안 지역의 월비산 및 351고지 탈환전, 중부, 화천지역

는 전차 출입구를 막는 헛지(뚜껑)가 없었다. 육본 참전용사증언론 제3권, p.2.

77) 육본, 「병과별 부대역사」(육본, 1959), p.60.

78) 육군본부 군사연구실, 증언 청취록 제3권 : 한국전 참전 용사 증언청취자료(1994. 7. 28~30) 군사연구실(6-2003), 당시 제51독립전차중대는 경남 동래에서 창설하여 1951년 10월 7일 부산에서 LST를 타고 동해바다를 거쳐 10월 19일 강원 속초에 도착, 1군단에 배속되었다.

79) 손장래, 「기갑부대 개편소고」(광주: 기갑학교, 1968), p. 1. 소대 5대, 중대 4개 소대, 중대 본부 2대 등 22대, 대대는 3개 중대, 전차대대 66대형이었다.

의 689고지, 오봉고지, 삼각봉 고지, 지형능선전투, 중서부 금화, 연천지역의 노리고지, 베티고지, 쿠인고지, 백마고지 등 주요 전투에 참가하여 중요한 공헌을 하였다.⁸⁰⁾

한국군 전차는 보병사단 전차중대 또는 군단 예하 전차대대로 편성되어 보병작전을 지원하는 분산운용 개념을 적용하였다. 따라서 창설 초기부터 소규모 단위로 운용되었고, 전차를 대규모로 운용하는 개념이 발전되지 못하였다. 반대로 북한군은 최초부터 전차여단/사단으로 편성 운용됨으로써 사단급, 연대급 전차운용 개념이 형성되었고, 북한 지상군의 중심부대로 성장하였다. 그후 북한군의 전차운용은 소련군의 기동전 사상을 바탕으로 공세적이고 대규모적인 전차운용 개념이 발전하였다. 한국군은 미군의 소모전 사상을 바탕으로 방어적인 전차운용개념이 발전하였다.

5) 유엔군 전차운용

6·25전쟁시 전차를 파견한 유엔군은 미군을 포함하여 영국, 캐나다, 필리핀 등 4개국이다. 이중 영국군은 두 번째로 전투부대를 한국에 파견한 국가로서, 미국 다음으로 큰 규모의 지상군과 해군을 파견하였다. 지상군은 증강된 2개 여단 규모로서, 이중 제27여단은 1950년 8월 28일 부산에 도착하여 낙동강 방어작전에 참전하였고, 제29여단은 11월 18일에 부산에 도착하였다.

27보병여단은 3개 보병대대와 뉴질랜드 포병대대로 구성되었으며, 작전 간에는 미군의 전차와 포병의 지원을 받았다. 반면 제29보병여단은 3개 보병대대와 포병대대, 4.2인치 박격포대대, 8전차연대, 공병대대, C전차중대로 구성되었다.⁸¹⁾ 영국군은 1년 단위로 4개의 전차연대를 전후기간까지 교대로 파견하여 운용하였으며, 주요 전투는 정주전투('50.10.29~30), 박천

80) 1군사령부, 전세서, p.110.

81) 영국군 전차부대 편제는 미군과 달리 여단(Brigade)-연대(Regiment)-중대(squadron)-소대(troops)로 되어 있으며, 연대규모는 미군의 대대규모와 유사하다.

전투('51. 4. 22~25), 고양전투('51. 1. 2~3), 적성 설마리 전투('51. 4. 22~25)이며 특히 글로스트대대는 설마리전투에서 훌륭한 전투를 수행하였다.⁸²⁾

8전차연대는 신형 센츄리온전차 64대⁸³⁾, 크롬웰전차 6대, 도자전차 3대, 처칠구난전차 3대, 처칠교량전차 3대, 수색정찰차량 18대로 구성되었으며, 1개 소대는 4대의 센츄리온 전차로 구성되었다. 한편 추가로 파견된 C전차 중대는 8전차연대와는 달리 처칠전차 16대, 지휘전차 2대, 구난전차 2대 등 20여 대의 전차로 구성되었다. 특이한 것은 이 처칠전차는 화염방사기를 장착하여 도시지역전투이나 방카지역에서 활용하도록 설계되어 있었다.

영국군 전차는 1950년 11월에 투입되어 북한군 전차와 직접적으로 전차전을 수행하지는 못하였으며, 전선이 고착된 이후 방어작전 위주로 운용되었다.⁸⁴⁾ 센츄리온 전차는 두터운 장갑과 등판능력이 우수하여 산악지형에서의 운용에 어려움이 없었으나 당시 우수한 센츄리온 전차를 가진 전차병들은 이러한 소극적 운용을 아쉬워했다.⁸⁵⁾

캐나다는 다섯 번째로 전투부대를 파견한 국가로서 지상군, 해군, 공군을 모두 파견하였다. 캐나다 제25여단은 1개 대대가 1950년 12월 18일에, 나머지 여단 주력은 '51년 5월에 파견되었다. 대대는 영국 27여단에 배속되어 운용되다가 주력이 도착한 후 영연방사단 통제하에 운용되었다. 캐나다 여단에는 전차 1개 중대가 편성되었는데, 미군과 같은 종류의 M4A3셔만 전차 20여 대로 구성되었다. 캐나다 전차중대는 자체적으로 전차전을 수행하지는 못하였고 보병작전을 지원하였다. 캐나다군이 수행한 주요 전투는 가평전투, 자일리전투, 고왕산전투, 나부리전투 등이다.

82) The National Army Museum, *Project Korea : The British Soldier in Korea 1950-1953* (London, 1988), p. 10, 한국전쟁 요약, pp. 146~147.

83) 센츄리온 전차는 1945년에 생산된 후 2차 세계대전에는 참가하지 못하였고 6·25전쟁에 처음으로 참전하여 운용되었다. 한국전쟁에 참가한 이 Mark III 센츄리온 전차는 영국 전차박물관(뽀빙톤)의 한국전쟁 코너에 노획한 북한군 T34전차와 함께 전시되어 있다.

84) Julian Thompson, *Lifblood of war*(Brassey's, 1991), pp. 105~132. 영국군 예비역 해병 중장인 그는 한국의 산악지형에서 전차운용이 어려웠다고 기술하였다.

85) Ashley Cunningham-Boothe and Peter Farrar, *Ibid.*, p.9.

이들 전차부대들은 초기에는 미군 군단 및 사단에 배속되어 작전을 수행하였으나 1951년 7월 28일 이후에는 영연방국가(영국, 캐나다, 오스트레일리아, 뉴질랜드, 인도) 부대들을 통합하여 영연방 1사단을 구성하고, 사단 단위로 운용되었다.⁸⁶⁾

필리핀군은 보병 1개 대대전투단을 파견하였다. 이 대대전투단은 보병 3개 중대, 105밀리 포병중대, M4A3셔먼전차 중대, M24차폐전차 3대를 가진 수색중대 그리고 공병, 통신, 의무, 보충대의 기능을 가진 대대본부 및 본부중대로 구성되었으며, 1950년 9월 20일 부산에 도착하였다. 주로 미군부대에 배속되어 후방지역 방어임무를 수행하였으며, 주요 작전은 평양 주요급로 경계작전, 울동전투, 아스널~이리고지 전초전, 백석산~크리스마고지 전투 등이다.

이처럼 6·25전쟁시 유엔군은 미국, 영국, 캐나다, 필리핀 등 4개국이 전차를 파견하여 운용하였다.

4. 전차가 전쟁에 미친 영향

1) 전차운용의 특징

6·25전쟁시 전차 운용의 특징을 살펴보면, 첫째, 전차는 전쟁의 흐름을 좌우하였다. 전쟁기간 중 많은 국가의 전차들이 운용되었다. 북한군이 전차를 선두로 기습 남침하자, 미군, 영국군, 중공군, 캐나다군, 필리핀군 그리고 한국군이 전차를 운용함으로써 전쟁기간 중에 7개국 약 2,000여 대의 전차가 운용되었다. 제2차세계대전 이후 하나의 전쟁에 7개 국가의 전차가 운용된 경우는 처음이다. 대부분 북한군과 미군의 전차들이 기동전 기간에

86) Ashley Cunningham-Boothe and Peter Farrar, *British Forces in the Korean War* (London, 1960), pp.3~11.

격렬한 전차전을 수행하였고, 나머지 국가들은 주로 보병작전을 지원하였다. 북한군과 미군의 전차부대들 사이에서는 단차에서 소대 규모에 이르는 전차전이 1950년 7월부터 11월까지 5개월 동안에 119회에 발생하였으며, 그중에서도 9월에 62회, 10월에 40여 회가 발생하였다. 그만큼 38선에서 남쪽 끝까지 그리고 다시 북쪽 끝까지 공격하고 후퇴하는 격렬한 기동전 기간에 전차전투가 일어났음을 알 수가 있으며, 전차가 전쟁에 영향을 미친 가장 중요한 절대무기였음이 확인되었다.

둘째, 전차를 저지하는 최고의 수단은 전차였다.⁸⁷⁾ 전차를 대응하는 수단에는 항공기, 대전차화기, 특공조 운용, 지뢰 등이 있지만 지형과 기상 변화에 영향을 적게 받고 그리고 공격과 방어, 수색정찰 등 다양한 상황에서 전차를 파괴할 수 있는 수단은 전차였다. 이러한 특성을 이해한 미군은 북한군의 전차를 저지하기 위해 모든 노력을 전차부대의 투입에 쏟아부었다. 일본의 병기창고속에서 구형 전차들을 찾아내 정비한 후, 사격훈련과 조종훈련을 할 틈도 없이 전차들을 마산방면에 투입하였으며, 미 본토에서는 기갑학교와 보병학교의 교육용 전차대대들을 즉각 선적하여 최단시간 내에 한반도에 투입하였다. 오늘날의 시각으로 볼 때도 7월 23일 선적하여 15일 만인 8월 7일 부산에 도착시키는 초인적인 성과를 달성하였다. 미군이 전차를 확보하기 위해 얼마나 많은 노력을 하였는가를 알 수가 있다. 8월 16일경 미군 전차가 487대가 넘어서자 전선은 미군의 우세로 역전되었고 인천상륙작전과 반격작전을 수행할 수 있었다.

셋째, 전차는 다양한 형태로 운용되었다. 공격작전시 선두에서 적진을 돌파하는 역할을 수행하였고 낙동강방어작전에서는 예비대로서 상실된 지역을 역습하고 증원하였으며, 상륙작전의 선봉에서 서울 탈환작전을 주도하였다. 장애물의 극복과 개척 그리고 도하작전, 문산 북방 및 순천 공정작전시 연결작전, 병력 호송 및 주요시설 경계, 후퇴작전시 후위로서의 임무와 퇴로 개척임무 등을 수행하였다. 장진호전투에서는 후방으로의 공격작전도 수

87) A. W. Connor. Jr. "The Armor Debacle in Korea, 1950 : Implications for Today," *Parameters*, summer 1992, p.66.

행하였다. 진지전 기간에는 보병부대와 함께 돌파작전의 수행, 포위부대 구출, 직접 사격으로 지원하는 역할도 수행하였다.

넷째, 다양한 특수임무부대를 편성하여 운용하였다. 죽미령에서의 스미스(Smith TF) 특수임무부대 운용을 포함하여 지연작전과 방어작전, 그리고 반격작전과 진지전 기간동안 약 20여 회의 특수임무부대를 편성 운용하였다.⁸⁸⁾ 보병과 전차, 포병, 공병, 항공기 등을 제병협동으로 편성하여 운용함으로써, 전차나 보병 단독으로 운용하는 것보다 큰 성과를 달성하였다. 개개 병종의 취약점을 보완하고 전투력 발휘의 상승효과를 달성하였다.

다섯째, 전차는 심리적인 무기였다. 북한군이 대규모 전차를 앞세워 기습 남침하였을 때 한국군은 북한군의 T34전차를 대응할 수단이 없었다. 바주카포와 기관총 그리고 포병 사격에도 아랑곳 하지 않고 다가오는 검은 전차의 모습은 병사들에게 공포감을 심어 주었다. 어떻게 해 볼 도리가 없을 때 포기하게 되고 포기는 저항의지를 소멸시킨다. 초기전투에서의 한국군의 붕괴, 6월 28일 새벽 1시 적 전차가 서울에 진입했을 때 한강교 폭파 명령은 전차가 심리적인 무기임을 그대로 보여주고 있다.

여섯째, 전차는 대담하게 중심으로 운용되었다. 반격작전시 린치 특수임무부대는 낙동강에서 수원까지 잔적 소탕에 시간을 소비하지 않고 신속히 진격함으로써 5일 동안 262km를 기동하였고, 베이커 특수임무부대는 11시간에 165km를 기동하여 오산에서 연결작전을 실시하였다. 평양, 청천강, 정주지구 전투시에도 전차는 대담하게 기동하였다. 그리고 1951년 10월 단장의 능선 전투시에는 문동리계곡으로 미 72전차대대가 돌파해 들어가 적 후방을 차단함으로써 큰 전과를 달성하였다. 린치특수임무부대의 기동작전은 전형적인 기갑부대의 후방 중심돌파를, 문동리 계곡에서의 전차대대 돌파작전은 산악지형에서의 전차운용 모델을 제시한 사례로 평가될 수 있다.

88) James I. Matray, *Historical Dictionary of the Korean War* ; Harry S. Summers, *Korean War Almanac* ; Clay Blair, *The Forgotten War* ; James F. Schnabel, *Policy and Direction* ; Walter G. Hermes, *Truce Tent and Fighting Front* ; Mark W. Clark, *From the Danube to the Yalu* ; 노양규, 「한국전쟁시 기갑부대 운용」, 제3기갑여단, 「한국전에서의 기갑전투」(1991)에서 발췌

일곱째, 한국 지형은 전차운용에 제한되지 않았다.⁸⁹⁾ 1949년 신성모장관이 미 군사고문단장에게 189대의 전차 지원을 요청하자, 군사고문단장 로버트 준장은 한국 지형은 전차 운용에 제한된다고 하면서 이를 거부한 바 있다. 전쟁을 통해 지형적인 제한은 부수적인 것이며 상황을 고려한 창의적인 전차 운용이 중요하다는 것을 확인시켜 주었다. 북한군은 초기전투에서 각 축선별로 1개 연대 약 40대의 전차를 선두에서 운용하였고, 한강에서 낙동강까지 전진할 때에 전차는 선두에서 공격적으로 운용되었으며, 지형적인 제한은 극복되었다. 오히려 지형을 극복하고 전진해 오는 전차는 병사들에게 더 큰 공포감을 느끼게 하였다. 그리고 낙동강 방어작전시 피아 전차는 중요한 역할을 수행하였다. 반격 및 복진작전간 미군 전차들은 결정적인 역할을 수행하였으며, 인천상륙작전간 그리고 서울탈환작전에서도 선두에서 운용되었다. 그리고 중공군 개입이후 후퇴작전, 위력수색작전, 수색정찰, 그리고 3차에 걸친 유엔군의 공세작전이나 터치다운작전, 지암리-파로호 작전 등 수많은 작전에서 효과적으로 운용되었다. 한국지형은 전차 운용에 제한되지 않았으며, 승리는 이러한 지형적 특성을 어느 지휘관이 창의적으로 활용하느냐에 달렸다는 것을 보여주었다.

여덟째, 시상전에서 전차의 중요성이 재인식되었다. 2차 세계대전이 끝난 후 미국을 비롯한 각 국가들은 전차개발 계획을 취소하고 생산을 중지하였다. 특히 핵을 가진 미국은 상대적으로 재래식 무기에 관심이 적었다. 그러나 6·25전쟁이 발발하고 북한군의 전차부대가 결정적인 역할을 수행하자 장차전에서도 전차가 중요한 역할을 할 것임을 인식하고, 중지되었던 전차개발 프로젝트를 재가동하였다.⁹⁰⁾ 6·25전쟁이 전차 개발에

89) 「한국전쟁시 미 전차부대의 대전차 임무수행 결과 분석보고서」에 의하면, “한국지형은 빈약한 도로, 부족한 도로망, 끊어진 다리, 논밭 등과 같은 어떠한 제한요소로도 한국에서 전차를 운용하는 데 제한을 주지 않았다.”라고 분석하였다. A. D. Coox, *US Armor in the Antitank Role Korea, 1950, Staff Memorandum* (Operations Research Office The Johns Hopkins Uni. 1952), p.22.

90) A. Doughty, “The Evolution of US Army Tactical Doctrine, 1946~1976”, *Leavenworth Papers*, Command and General Staff College(1979, Aug.), p. 15. 북한군의 전차공격에 대한 충격으로 미군은 전차개발계획에 강력한 노력을 경주하였다. 아주 단기간에 미군은

자극제가 된 것이다.⁹¹⁾

2) 다양한 종류의 전차 운용

각국이 운용한 전차의 종류도 다양하여 2차 세계대전 축소판 같았다. 북한군과 중공군은 자체적으로 전차를 생산하지 못하고 소련으로부터 지원받은 T-34전차를 보유하였고, 미군은 M24 차폐, M4A3 셔먼, M26 퍼싱, M46 패튼 전차 등을 보유했으며, 영국군은 처칠 보병전차, 크롬웰, 코메트, 센츨리온 전차 등을, 캐나다와 필리핀은 M4A3 셔먼 전차를, 한국군은 M36 잭슨 전차를 보유하여 총 11종류의 전차가 운용되었다. 그중 미국의 M46 패튼전차와 영국의 센츨리온 전차는 처음으로 전투에 참가한 신형 전차들이었고 나머지는 2차 세계대전 당시의 전차들이었다. 북한군이 보유한 T-34/85 전차도 2차 세계대전시 사용된 전차를 개량한 우수한 전차였다.

주력전차 외에 미군과 영국군은 아주 다양한 종류의 전투 기동지원장비를 운용하였다. 즉 도랑이나 대전차구, 부서진 교량을 극복하기 위한 교량 가설전차, 낙석이나 장애물을 파괴하고 애로지역을 개척하기 위한 전투공병전차, 도로상에 전차선을 매설하는 전화선 매설전차, 박격포 전차, 화염방사기 전차, 전차 전면에 도자 삽날을 부착하여 진지를 구축할 수 있는 도자 전차, 전차 등이 고장났을 때 구난할 수 있는 구난전차 등이 있었고, 1951년 후반기부터 중공군과 북한군의 지뢰에 의해 많은 양의 미군 전차들이 피해를 입게 되자 도리개 형태의 지뢰제거 전차를 제작하여 운용하기도 하였다. 그리고 동계에 빙설지를 기동하기 위한 방활구도 활용되었다. 이러한 장비들은 북한군, 중공군, 캐나다, 필리핀, 한국군 등은 거의 보유하지 못하였다. 특히 무엇보다도 논과 밭, 계단이 많고 하천과 계곡 등 기복과 굴곡이 많은 한국지형에서는 도자전차와 같이 지형을 극복하면서 통로를

M41, M47, M48탱크를 생산하였고, 장갑차량으로 M59장갑차를 생산했으며, M113장갑차 개발계획을 시작하였다. 이 모든 것이 한국전쟁시 전차운용 교훈을 평가한 결과이다.

91) C. B. Rogers, *Tank in Battle*(London : Seeley Service & Co. Ltd., 1965), p.218.

개척하는 전투공병 장비들이 사막지형보다 더 필요하고 필수적이라는 것을 제시해 주었다.

3) 전차가 미친 영향

첫째, 전차는 전쟁의 흐름을 좌우하였다. 6·25전쟁은 1950년 6월부터 이듬해 6월까지 밀고 밀리는 기동전이 수행되었고 그 이후에는 휴전회담이 진행되면서 진지전 형태로 수행되었다. 북한군 T-34전차는 초기전투와 지연작전시 공세적으로 운용되어 전쟁의 흐름을 좌우하였다. 특히 초기전투시 북한군 전차의 위력과 영향력은 절대적이었다. 한국군의 붕괴는 기습 남침과 전차라는 무기에 의한 충격이 가중되어 나타났고, 그러한 충격은 주요 축선에서의 패배, 한강교 폭파, 서울의 함락 그리고 끝없는 지연작전으로 이어졌다. 한국군의 충격은 미군의 지원과 낙동강 방어선이 형성되면서 어느정도 가시기 시작하였다. 만약 북한군이 전차를 선봉에서 운용하지 않았더라면 그와 같은 결정적인 성과는 달성할 수 없었을 것이다.

낙동강 방어작전이 시작되고 미군 전차대대가 대거 투입되면서 전세가 역전되었고, 인천상륙작전 이후 반격 및 복진작전간에는 미군 전차가 전장을 지배하였다. 그해 10월 중공군이 개입하면서 미군은 38선 일대로 물러났고, 중공군의 새로운 전투방식이 적용되면서 전차는 위력을 발휘할 기회를 상실하였다. 그러나 기동전에서와 같은 전차의 일방적인 우세는 사라졌지만, 지상작전에서의 전차의 위력, 전차의 전장 지배는 지속되었다.

둘째, 전차는 공격의 형태를 변화시켰다. 6·25전쟁은 크게 두 부분으로 구분할 수 있다. 즉 1950년 6월부터 1951년 6월까지 약 1년 동안의 기동전 단계와 1951년 7월 휴전회담이 실시되면서부터 1953년 전쟁이 끝날 때까지의 진지교착전 단계로 구분할 수 있다.

기동전 단계에서는 전쟁의 진행속도가 상당히 빨랐고, 변화도 많았으며, 기동위주로 실시되었다. 그리고 이 기동전 단계에서는 작전술 차원에서 루트위크(E. N. Luttwak)가 말한 “체계적 붕괴”⁹²⁾ 사태가 세 번이나 발생하

였다. 첫 번째는 북괴의 기습 남침에 의해 한국군이 무력하게 붕괴된 것이고, 두 번째는 인천상륙작전에 의해 북한군이 붕괴된 것이며, 세 번째는 중공군의 1, 2차 공세에 의한 유엔군의 붕괴이다. 진지 교착전 단계에서는 기동보다는 화력이 주가 되는 화력소모전 위주로 진행되었고, 체계적 붕괴보다는 누진적 파괴에 의한 소모전이 지루하게 진행되었다. 따라서 이러한 기간 중 전차의 운용도 상이하였다. 기동전 단계에서 전차는 기동의 주역으로서 공격을 선도하였다. 반면 진지 교착전이 전개되면서 전차는 기동을 상실하고 직사화기로 변모되어 보조적인 역할을 수행하였다.

셋째, 전차는 특수임무부대(TF) 형태로 운용되었다. 전차는 단독으로 운용되지 않고 보병과 포병, 공병과 함께 특수임무부대(TF)를 구성하여 보전포 협동전투를 수행하였다. 반격간에는 전차와 공군연락기가 상호 협력함으로써 오늘날 항공기갑수색대의 원형이 되었다. 전쟁기간중 운용된 다양한 형태의 특수임무부대는 전후 미군과 한국군의 제병협동전투의 한 형태로 발전되었다.

넷째, 6·25전쟁은 현대적 전차발전의 시발점이 되었다. 2차 세계대전을 수행한 많은 국가들은 전쟁이 종료된 이후 병력의 감축과 함께 전차개발 계획을 중지하였다. 그러나 6·25전쟁을 통해 전차의 중요성이 확인되자 새로운 전차 및 장갑차 개발을 추진하였다. 2차 세계대전이 전차의 양적 확대를 가져왔다면 6·25전쟁은 전차의 현대적 개발을 촉진시키는 계기가 되었다.

다섯째, 미래 한반도 전쟁양상과 군사력 건설의 방향을 제시했다. 6·25 전쟁시 전차운용 경험은 남북한이 대규모 전차부대를 창설하고 지상전의 핵심전력으로 발전하는 계기가 되었다. 한국군은 미군 지원에 힘입어 9개 독립전차중대를 창설하고 이어 1953년까지 3개 전차대대로 발전하였다.⁹²⁾ 전후에는 여단, 사단, 군단 규모로 성장하였다.

92) “체계적 붕괴”란 화력 소모전에 의한 “누진적 파괴” 대신에 조직이 정상적인 기능을 발휘하지 못하는 상황이 발생함으로써 붕괴되는 현상을 말한다. 기동전에서 추구하는 개념이며, 체계적 붕괴를 통해 마비가 달성된다.

93) 노양규, 「한국전쟁시 기갑부대 운용」 (대전 : 육본, 2000), p.2-210.

한편 북한군도 인천상륙작전 이후 대부분의 전차를 상실하였다가 1951년 후반부터 소련군의 지원을 받아 전차부대를 재편성하였고,⁹⁴⁾ 1953년 초에는 기계화사령부를 편성하고 8개 전차연대로 확장되었다. 그리고 전후에는 소련군 작전술 교리를 받아들여 기갑군단과 기계화군단을 창설하여 지상군의 중심군으로 육성하였다. 교리적인 측면에서 북한군은 소련군 교리를 받아들여 공격적이면서 집중운용 방식으로 발전되었다. 반면 미군 교리를 수용한 한국군은 방어적이면서 전차를 분산 운용하는 방식으로 발전되었다.

5. 맺음말

전쟁은 불확실성의 연속이며 예상하지 않은 여러 요인들에 의해 변화하고 발전된다. 6·25전쟁도 다양한 요인들에 의해 전쟁의 흐름과 성격이 변화되었는데 그중에 전차는 전쟁의 흐름과 속도를 변화시킨 중요한 요소였다. 초기에는 전차가 중심이 된 격렬한 기동전을 수행하였고, 중공군이 개입하면서 전쟁의 양상이 변화되자 전차는 교착된 전선에서 보병작전을 지원하는 역할을 수행하였다.

6·25전쟁은 한반도의 전쟁 양상을 바꾸었고 전차를 비롯한 기계화부대가 지상군의 주력으로 등장하는 계기가 되었다. 전차는 매우 다양하게 운용이 되었다. 공격의 선두에서 적진을 돌파하였고 방어시에는 예비대로서 적의 전차를 저지하였을 뿐만 아니라 돌파된 지역을 역습하는 역할을 수행하였다. 그리고 반격 및 복진시에는 선봉으로서 적진을 돌파하였고, 공정부대와의 연결작전, 위력수색, 후퇴작전시 최후 저지부대로서 운용되었다.

북한군 T34전차는 초기전투 및 지연전에서 결정적 역할을 수행하였고, 미군은 병력과 전차를 확보하는 데 모든 노력을 경주하였다. 8월 중순 낙동강 방어선이 형성되고 전차가 500대 이상으로 증강되자, 북한군 전차의

94) 전사편찬연구소, 「라주바에프의 6·25전쟁보고서(1)」, pp.258~259.

위력은 반감되고 전차 대응수단도 다양해졌다. 반격이 시작되면서 미군 전차가 전장을 지배하였다. 인천상륙작전시에도 전차는 교두보 확보와 서울 탈환의 견인차 역할을 했고, 평양에 가장 먼저 입성한 한국군 1사단도 전차의 지원을 받았다. 중공군이 개입하고 새로운 전투양상이 진행되면서 전차의 역할은 변화되었지만 지배적인 무기로서의 전차의 역할은 지속되었다.

1951년 위력수색작전이나 수 차에 걸친 중공군의 공세를 저지하고 반격하는 과정에서 전차의 중요성은 재확인되었으며, 크롬베즈 특수임무부대나 터치다운 작전에서의 전차의 역할은 한국지형하에서의 전차운용 모델을 제시해 주기도 하였다.

아울러 전쟁을 통해 지형은 전차 운용을 제한하지 못한다는 것을 확인하였다. 지형은 하나의 객관적인 여건일 뿐이며 지휘관이 어떻게 운용하는가에 따라 그 효과는 상이하였다. 3년간의 전쟁을 통해 전차가 운용되지 않은 곳이 없었고, 전차는 오히려 전쟁의 흐름을 좌우하는 결정적인 역할을 수행하였다.

전차는 심리적인 무기였다. 적진을 돌파하는 것은 물리적인 능력이지만 적을 공황속으로 몰고 가 붕괴시킨 것은 심리적인 결과였다. 상대로 하여금 '대응할 수 없다'는 두려움과 공포감은 행동의 자유와 함께 사고의 자유를 박탈하여 저항의지를 상실하게 만들었다. 초기전투에서 북한군 T34전차 앞에 무너진 병사들이 그러했고, 한강교를 조기 폭파시킨 요인도 전차에 대한 두려움이 가져온 결과였다. 반격작전시 린치특수임무부대가 낙동강을 돌파하여 경부가도를 질주하자 북한군 역시 붕괴되고 효과적인 대응을 하지 못하였다. 고지쟁탈전에서도 전차가 지원되면 병사들의 사기가 올라갔다.

6·25전쟁 기간 중 전차는 7개 국가 약 2천여 대가 운용되었다. 중공군도 1951년 3월 이후 1개 전차사단을 투입하여 운용하였고, 한국군도 전쟁 중에 전차부대를 창설하여 휴전시에는 3개 전차대대를 보유하고 있었다. 그리고 전쟁기간중 다양한 전차가 운용되었다. 북한군과 중공군은 소련으로부터 지원받은 T-34전차를 운용하였고, 미군은 M24차페, M4A3서만, M26퍼싱, M46패튼 전차를 운용하였으며, 영국군은 처칠보병전차, 크롬웰, 코메트,

센츄리온전차를, 캐나다와 필리핀은 M4A3셔만 전차를, 한국군은 M36잭슨 전차를 운용하는 등 총 11종류의 전차가 활약하였다.

6·25전쟁을 통해 각 국가들은 전차의 중요성을 인식하고 중지하였던 전차개발 계획을 재가동하였다. 6·25전쟁이 전차 개발의 자극제가 된 것이다. 한국군도 미군의 지원을 받아 급속도로 전차부대를 증강하였고 북한군도 전차를 지상군의 핵심으로 확대 개편하였다. 80년대 북한군이 기갑군단과 4개의 기계화군단을 편성한 것은 모두 6·25전쟁의 경험과 소련군 교리의 결합이 가져다 준 산물이었다. 6·25전쟁시 운용된 전차가 미래 한반도 전쟁의 방향과 성격을 변화시킨 것이다.

오늘날 전장의 여건은 과거와 달리 많이 변화하였다. 미래 전차 운용개념은 제한된 공간, 남북한의 밀도높은 기계화부대의 대치, 고착된 전선, 강력한 장애물 지대 등을 고려하여 새로운 변화가 필연적이다. 6·25전쟁 속에는 미래 한국적 교리 발전의 귀중한 교훈들이 숨겨져 있다. 그동안 제한되었던 소련과 중공 등 공산군측의 자료가 공개되면서 입체적인 분석이 가능하게 되었고, 다양한 측면에서 전쟁에 대한 분석이 이루어지고 있다. 그러나 전장의 흐름을 지배했던 전차에 대한 연구는 아직도 부족하고 제한적이다. 오늘날 한반도에는 남북한 약 6천여 대의 전차가 배치되어 세계 어느 곳보다도 높은 밀도를 유지하고 있고 미래전 역시 전차를 비롯한 기갑/기계화부대가 핵심전력으로 운용된다고 볼 때, 6·25전쟁시 전차운용에 대한 체계적인 연구와 분석이 필요하다고 본다.

(원고투고일 : 2011. 7. 1, 심사수정일 : 2011. 8. 5, 게재확정일 : 2011. 8. 16)

주제어 : T34전차, 미군 전차, 중공군 전차, 지배적인 무기, 특수임무부대, 분산운용

<ABSTRACT>

The Characteristics and result of Tank Employment in Korean War

Roh, Yang-kyu

During the Korean War (1950~1953), the tank was a decisive weapon system which dominated the battle field. The T-34 tank conducted decisive role as to drive the Republic of Korea (ROK) and the United States (US) Forces into the Line of defense, Nakdong River. On the other hand, during the counter-attack, the US Forces' tank troops seized the initiative.

And then the situation was changed when the Chinese Communist Forces (CCF) engaged. In that time, there were approximately 2,000 tanks of diverse model of 7 countries, the North Korean People Army (NKPA), US, United Kingdom, CCF, Canada, Phillipine and ROK. Especially, the CCF operated approximately 400 tanks with 2 tank divisions. And it's interesting because we normally regarded that they had used so called 'human-wave tactics'. The ROK Armed Forces operated approximately 220 tanks with 3 tank battalions in 1953.

Making and addition, the ROK Armed Forces didn't have any tank in 1950. But the NKPA had more than 150 tanks with 1 tank Brigade and 1 tank regiment. They attached the tank troops to the infantry division in order to operate tank troops by the axis.

The NKPA obtained great success by dispersing. But Basil Liddell Hart said "If the NKPA operated its tank troops in concentrating form like Heinz Guderian did in 1940. they could had dominated the Korean Peninsula before the ROK and US Forces secured the Line of Defense, Nakdong River.

And then, as the US Forces begun the counter-attack operation, their tank troops could dominate the battle field. They also operated tank troops in dispersing form. But it is worthy of notice that they came up with various operating model of the counter-attack, link-up operation, covering

operation, withdrawal, reconnaissance in force, surprise attack which had been useful in the terrain of Korean Peninsula. Especially, the way of task organizing the infantry, tank and artillery units is the original form of the modern armed forces operation.

In the Korean war, the tank took a role of a main actor. Some students of military art say that in the terrain of Korean Peninsula, tank is not appropriate one. But it's not true. The analysis on the Korean War shows the tank conducted main role as to overcome terrain and swayed the direction of war finally. That's the reason why many countries started to develop and improve a new type tank after the Korean War. The NKPA and ROK tried to promote the tank troops also. It has a influence both physical and psychological power.

From old time, the battle field condition had been changing. We should prepare new operating conception for the future operational environment. We should consider our battle reality like a limited battle space, high density of deployment, powerful obstacles. And we pursuit change and challenge.

The Korean War is a treasure house of the military doctrine. There are new trends of the Korean War study because confidential material of the USSR and CCF has been opening to the public. But the study on the role of tank is still insufficient. I hope this study could be helpful to make clear the historical fact. The tank was the key factor to understand the Korean War.

Key Words : T-34 Tank, US Tank, CCF Tank, Dominated Weapon, Task Force, Disperse