

9. KAL 007 기가 착륙한 곳은 사할린였는가 아니면 모네론 근처 바다 위였는가?

KAL 007기가 안전하게 착륙하여 승객들이 구조되고 수화물이 옮겨졌음을 확신하는 사람들 사이에도 비행기 착륙 지점에 대해 두 가지 이론이 있다. 두 이론들과 두 위치 모두 어느 정도 뒷받침해 줄 근거가 있다. 우리는 비행기가 작은 모네론 섬 근처 해상에 착륙했다고 믿고 있지만 각 입장의 찬반 의견을 제시하고자 한다. 승객들과 승무원들이 비행기가 파괴되면서 몰살한 것이 아니라 어디론가 잡혀갔다는 사실에 관한 한 어느 경우든 결론은 같다.

사할린

정치적으로 논쟁을 불러 일으키고 있는 사건들에 있어서 최초의 보고가 종종 가장 정확하다는 사실은 이미 지적된 바있다. 이 최초의 보고들은 특정한 관점에서 특정 이해 관계에 얽힌 사람들이 그 보고를 통제하려 들거나 "방향을 틀어" 버리려는 시도를 할 기회를 가지기 전에 발표된 것들이다. KAL 007 사건에 대한 바로 이 최초의 보고들은 모두 비행기가 몇몇의 군사적/상업적 비행장들이 있는 거대한 사할린 영토에 착륙했다고 보도했다. 이 보도는 *The New American magazine*에 로버트 W. 리가 쓴 세 개의 기사에 (<http://www.thenewamerican.com/focus/mcdonald/kal/>) 상세하게 나와있다. 그는 일본 자위대 레이더로 비행기가 사할린에 착륙하는 것이 추적되었다고 FAA 대변인인 주변 사관 오르빌 브록맨이 래리 맥도날드 미 하원의원의 보좌관 토미 톨스에게 통지하는 테이프 녹음 복사본을 가지고 있다. 이 테이프를 청취한 사람들은 그 목소리의 톤 또한 매우 사실적이고 사무적이어서, 이 대변인이 이 보고가 사실이라 믿고 (허위 보도가 아니라) 사실적인 정보를 있는 그대로 전달하고 있다는 생각에 믿음을 주고 있다고 비평한다. 이외 다른 보도로는 1983년 9월1일 뉴욕 타임즈지의 기사 - 뉴욕 타임즈지의 격추에 대한 최초 기사-가 있는데 이는 비행기가 착륙을 피할 수 없어 사할린에 착륙했으며 탑승한 사람들이 모두 안전해 보임을 보도했던 최초의 보도를 언급하고 있다. 서울 시간 1983년 9월 1일 UPI의 바로 초기에 전신상으로 보도된 내용도 그와 매우 비슷한 정보를 제공하고 있다. 기사에 따르면, 이 보도들은 미국 CIA 보고서에 근거를 둔 한국 외무 장관 직원들에게서 나온 것이었다. 대한 항공 사장은 분명히 승객들과 승무원들이 살아 있다고 믿고 그들을 만나러 일본에 갔다가 사할린으로 향했었다. 다른 한편으로, 맥도날드 하원 의원의 이사 (행정) 보좌관인 프레드 스미스는 이 최초 보도들의 사실성에 의구심을 품고 이를 밝히기 위해 미 국방성에 갔다. 거기서 그는 (그 보고서 작성자들과의 개인적인 왕래를 통해) 비행기가 격추 당했음을 알게 되었다.

또한 공격당한 비행기 조종사가, 특히 비행기를 어느 정도 계속 조종할 수 있다면, 착륙하기에 가장 가깝고 좋은 장소를 찾을 거라는 것은 논리가 있다. 이는 어둠 속 구름이 깔린 하늘 아래 빈 바다 위 보다는 확실히 정규적인 활주로였을 수도 있다.

이 견해의 문제점은 이를 지지해 줄 다른 근거가 전혀 없으며 초기 기사를

보도했던 기자들 몇몇이 이를 나중에 철회했다는 데 있다; 그와 반면에, 비행기가 모네론 근처 바다 위에 착륙했다는 주장을 지원할 수 있는 상당한 증거가 다양한 자료원에서 나오고 있다. 사할린에 착륙했음을 보고하는 보도 중 아무것도 특정 착륙 지점이나 특정 비행장을 구체적으로 표현하지 않고 있다. "사할린"이 그 큰 섬의 일반적인 지점을 의미하는데 사용되었을 수 있으며 원래 의도된 것보다 상세한 위치 설명인 것처럼 넘겨져 버렸다고 생각할 수 있다.

Moneron



Moneron Island

모네론 근처 수상 착륙에 관련해서는 이를 뒷받침할 다양한 공식/비 공식적인 정보통들이 있다. 우리는 이 많은 정보통들이 흔한 허위 메시지를 전달하려 하거나 (할 수 있었다는) 음모의 가능성이 거의 없다고 간주하고 있다.

1. 공화당 의원 연구 보고서/"CIA 보고서" 에 보고된 CIA/NSA 자료들: 비행기 레이더 추적이나 소련 공군 비행기들의 행동을 조회하는, 연구 보고서에 포함된 몇몇 "특별 정보" 또는 NSA 보고서들이 있다.

이 보고서들은 KAL 007기가 계속 감속하면서 12분 동안 고도 30,000 피트에서 1,000 피트로 하강했다는 정보를 포함하고 있다. 비행기가 소련 측 레이더에서 사라졌을 때 비행기는 초당 22.2 피트 평균 속도로 내려가고 있는 중이었다.

다음 인용문들이 비행 항적에 관련된 것이다:

"KAL 007이 미사일에 맞은 후 비행하여 소련측 레이더에서 사라진 위치를 보여주는 지리적 좌표가 상당한 정확성을 가진 특별 정보에 의해 알려져 있다. 그리고 이 지점들은 미국 정보부 지도에 표시되었다. 예를 들면, 미사일에 맞은 9분 후 추적된 KAL 007 마지막 위치인 5,000 피트 고도 상에서, 비행기는 대략 4617N-14115E 좌표 상이었다. 1991년 6월 NSA 재검토에 따르면, 소련 레이더 추적 결과를 보여주는 이 특별 정보는 북쪽에서 남쪽 방향인 사할린 섬에서 모네론 섬으로 향하는 비행 항적과 모네론 섬 북쪽으로 2.6 킬로미터 떨어진 지점으로 보고된 소련 영해 상에서 있었을 수상 착륙 또는 추락

지점에 대해 보여주고 있다." (공화당 의원 연구서/"CIA 보고서", 46-47 쪽)

이 위치에 관련된 다른 인용문:

특별 정보에 따르면, 오시포비치 소령의 편대 동료 조종사 중의 한 사람이 KAL 007기가 소련 레이더에서 사라진 지 약 15분 경에 "기준 지점"을 "원"을 그리며 날고 있다고 보고했다. 이 사실은 그 요격기가 KAL 007기가 수중 착륙했거나 추락했을 수 있는 가능 장소 위에 원을 그리며 날고 있었고 그로 인해 소련 공군 방위 레이더가 그 지점을 정확히 표시할 수 있게 됨을 제시한다.

특별 정보에 따르면, 소련 요격기들은 모네훈 섬을 선회 비행하고 있었다... (공화당 의원 연구 보고서/"CIA 보고서", 54 쪽)

2. ICAO 보고서 내 소련측 사본: 1993년 ICAO 보고서에 첨부되었고 버트 솔로스버그의 Rescue 007 (한글본: KAL 007, 폴리지 않는 의혹들), 3장, "모네훈 상공에서 사라지다" 에 제시된 소련 지대지 통신 사본은 소련군 당국이 비행기가 모네훈 방향으로 튕 후 섬 상공에서 레이더에서 사라졌음을 알았다는 것에 충분한 확신을 준다. 비행기가 스크린에서 사라진 지 몇 분 안에 두 개의 구조 작업 지령이 내려졌다. 스미르니크 공군 기지 전투기 사단 참모장 대리 노보셀레츠키는 구조 헬리콥터를 보내도록 요청했고 극동군관구의 부사령관 스트로고프는 모네훈 근처에 있는 모든 배 (민간인 배 포함) 를 그 섬으로 즉시 보내도록 요청했다.

3. 공화당 의원 연구 보고서/"CIA 보고서"에 보고된 대로 현장 목격자들이 있다: 공화당 의원 연구 보고서에 두 가지 중요한 보고가 기록되어 있는데, 하나는 47쪽에 기록된 것으로 그 지역에 있던 일본 어부가 KAL 007기의 모네훈 섬상 선회 비행을 증언한 것이고, 두 번째는 여기에 모두 인용되어 있다:

최근 이민자 한 명이 KAL 007기가 사실상 소련 영해인 모네훈 섬과 사할린 섬 사이에 성공적으로 수상 착륙했으며 그 보고에 의하면 래리 맥도날드 하원의원을 포함한 많은 승객들이 생존했을 거라는 새로운 정보를 제공하고 있다. 보고에 의하면 수상 착륙한 비행기는 KGB 로마넨코 (Romanenko) 장군 지휘 하에 KGB 경비정에 의해 거의 모두 손상없이 복구되었으며 생존한 승객들과 수화물이 모두 그곳에서 옮겨졌다. 그 이민자는 또한 한 소련 헬리콥터 조종사가 KAL 007이 바다 표면에 온전하게 있었음을 보았다고 보고한다. 그런 다음 비행기는 모네훈 근처 소련 영해로 끌려갔으며 소련 국경 내의 얇은 바다에 의도적으로 침수되었다.

그러나 보고에 의하면[원문 그대로] 로마넨코 장군은 생존자들과 수화물을 어떻게 처리해야 할지 몰랐으며 블랙 박스 회수하는 것을 잊었다고 한다. 그는 오가르코프에 의해 징계받고 풀려난 후 실수를 한 것과 너무 많은 것을 알게 되었다는 이유로 굴라그 (옛 소련 정치범 강제 노동 수용소) 에 보내졌다고 한다. (공화당 의원 연구 보고서/"CIA 보고서", 75 쪽)

4. 버트 솔로스버그에게 한 러시아 출신 이민자의 보고- Rescue 007

(한글본: KAL 007, 풀리지 않는 의혹들 참조:

1991년 8월 9일 아침, 엑시와 나는 예루살렘 힐튼 호텔의 혼잡한 로비로 들어섰다. 소련군 방공 포대 제 1845부대에서 지도 제작병으로 복무했던 루벤 (uben V.) 이라는 사람을 만나기로 되어 있었다. 쉬프린에 따르면 이 부대는 KAL 007기가 바다 위에 무사히 착륙할 때까지 계속 항로를 추적했던 부대이다...

그런 식으로 루벤이 들려준 얘기는 다음과 같다: 1983년 9월 1일 소비에트 가반 (사할린 섬 맞은 편 러시아 동쪽 해안) 에 위치한 1845 부대 지휘관은 그날 밤 당직을 섰던 대위였다. 그는 KAL 007이 격추되기 전 몇 분 동안 항적을 보여주는 레이더 스크린을 사진으로 찍었다. KAL 007이 요격된 후에도 레이더는 12분 동안 계속해서 그 점보 여객기의 항적을 따라갔으며 마침내 여객기는 영점 아래로 내려갔다. [1,000 피트- 레이더가 추적 가능한 최저 레벨]. 루벤의 상관 이름은 리즈코프 (Ryzhkov) 였다. 리즈코프와 제 1845부대 전체가 콤소몰스크-나-아무르 (Komsomolsk-na-amure) 에 위치한 지하 본부의 일부였다..

리즈코프는 KAL 007기가 무사히 착륙했음을 확신한다고 루벤에게 말했다. 피격당한 KAL 007기가 영점 아래로 내려갈 때까지의 항적을 따라간 레이더 기지는 루벤의 부대만이 아니었다. 방공 부대 2212 PT6으로 지정된 에딩카(Yedinka) 의 레이더 기지도 그 중 하나였다. 루벤은 호텔 메모지에다 소비에트 가반의 지도를 그렸고, 제1845 부대 남서쪽 해변 상에 에딩카를 표시했다. 리즈코프는 36장짜리 필름 3통을 그 레이더 스크린을 찍는데 다 썼다고 한다. (이 외에도 레이더 스크린이 사진으로 찍혔다고 확인된 사실이 최근 사상 처음으로 여기서 영어로 발행된 Soviet Top Secret Memos (<http://www.rescue007.org/TopSecretMemos.htm>) 에 입수되었다. Memo 번호 4를 참조). 그러나 나중에 필름을 모두 KGB에 압수당했다고 말했다. 제 1845 부대와 다른 레이더 기지에 있던 병력들은 모두 KAL 007기의 항적에 대해 일체 발설하지 말라는 명령을 받았다. 이 명령을 어길땐 사형이나 유배를 당하게 된다는 걸 모두 알고 있었다.

"왜 리즈코프가 당신에게 이런 얘기를 다 했을까요?" 나는 루벤에게 물었다. "발각되면 엄청난 처벌을 받을 걸 알면서 말이죠."

"그는 술에 취해 있었어요," 루벤이 대답했다. "그리고 양심을 품고 있었어요. 모욕을 당했거든요. 이 사건에 관계된 다른 사람들은 한 계급씩 올라갔는데, 그는 진급에서 제외되었어요. 리즈코프가 KGB에 이유를 물었더니, 그가 사진기에 필름을 제대로 걸지 않아서 사진이 안 나왔다는 거예요. 하지만 리즈코프는 그런게 아니란 걸 알았죠."
(Rescue 007 - 한글본: KAL 007, 풀리지 않는 의혹들 42-44 쪽)

5. ICAO 보고서에 보고 된 바와 같이 KAL 007기가 비행하여 사할린 서쪽으로 갔음을 보여주는 일본 레이더:

23:30 시 [UTC 또는 그리니치 표준시] 에 JMSA [일본 해안 보안청] 는 JDA [일본 국방부] 로부터 레이더 상에 와카나이 북동쪽 100 NM 근처에서 남서 방향으로 움직이고 있는 비행기가 보이고 있다는 정보를 받았다. 이 교신은 18:29시 JDA 와카나이 감시 레이더 초소에서 마지막으로 관측된 것이다. 위의 정보를 받고난 후 JMSA는 사할린 섬 서쪽 지역으로 두 대의 경비정을 파견하고 와카나이 공항에 두 대의 비행기를 이륙 준비시켰다. 06:10시와 14:30분 사이, JMSA는 사할린 섬 서쪽 바다로 또 다른 8척의 경비정을 파견했다. (ICAO 1993 1.11.5 단락, 17 쪽)

이는 모네론이라고 직접적으로 지적하고 있지는 않지만, 분명히 사할린을 지나친 방향에 비행기가 있었고 사할린과 모네론 사이의 바다 또는 심지어 모네론 섬의 서쪽 바다에서 탐색 작업이 이루어지고 있었음을 보여준다.

6. 소련 관영지 *이즈베스티야* 기사: *이즈베스티야*지 기사는 서로 상반되는 자료와 증언을 포함하고 있는데, 이는 다른 정보들과 맞아 떨어지는 정도까지만 신뢰성을 인정받는다. 여기서, 비행기가 내려와 (기사를 쓴 저자가 생각하는 처럼) 추락하기 전까지 모네론 섬 근처를 두 바퀴 선회 비행했다는 참고 문구가 있다.

모네론 수상에 착륙했을 거라는 추측의 주요한 문제점으로 꼽히는 것은 그러한 묘기에 가까운 일을 해내기가 아주 어렵다는 데 있다. 그러나, 비행기 조종사들은 이러한 예측치 못할 사건에 대비하여 훈련을 받으며 여객기를 수상 착륙시킬 절차들이 모든 여행사에 제공되고 있다. 정기 여객기들이 바다에 수상 착륙한 사례는 드물지만, 승객들을 태우고 있는 경우 이렇게 된 적이 있으며 그때 그들 모두 살아 남았다. (더 자세한 정보는 수상 착륙을 (<http://www.rescue007.org/ditchings.htm>) 참조.) 게다가 한국 공군 대령인, KAL 007기 조종사 천 병인 기장은 노련하며 대형 비행기 운항에 높은 수준의 실력을 가진 베테랑이었다. 그의 높은 수준의 실력으로 인해 1982년 한국 대통령이 미국을 방문할 때 한국 대통령 전용기 조종사로 근무했었다. 만약 보잉 747기가 바다에 수상 착륙 가능하게 만들어져 있다면, 천 기장은 그것을 해낼 수 있었을 것이다.

착륙 당시, 어둡고 2,000 미터 정도에 짙은 구름이 깔려 있었다.

게다가, 우리는 격추 당시 일본 와카나이 근처에 근무하던 미국 공군 한명으로부터 그곳 근처 언덕에서 의문의 지역이 눈에 보인다는 보고를 전해 들었다. 그는 구조 작업이 전혀 관찰되지 않았다고 주장한다. 그러나, 여기서 문제점은 모네론이 와카나이에서 45 해리 정도 (54 법정 마일, 86 킬로미터) 떨어져 있다는 것이다. 근처의 레분과 리쉬리 섬의 가장 높은 위치는 1,700 미터 (5,000 피트) 이상 높이지만 와카나이에서 가장 가까운 호카이도에서 가장 높은 위치는 내륙으로 15 마일 정도 들어가야 하며 427 미터 정도 밖에

되지 않는다 (Planet Earth Macmillan World Atlas). 우리는 그 공군이 언급한 미군 관측대가 위치한 장소를 알지는 못한다. 그러나 만약 와카나이 근처 호카이도에 위치해 있다면, 모네론을 볼 만큼 높은 위치가 되지 못했을 것이다. 이에 관련해서, 우리는 와카나이 근처에 이런 관측이 가능할 만큼 높은 언덕이 있는지 확신할 수 없었다. 만약 이를 읽고 있는 누군가가 이에 대해 아는 바가 있다면 우리에게 정보를 전달해 주기를 간절히 바라고 있다.

착륙 당시 겪었을 어려움 외에도, 비행기는 승객들과 수화물들이 옮겨질 동안 해상에 있었을 것이고, 화물칸에 있던 수화물들은 비행기가 해상에 있는 동안에는 옮겨질 수가 없었을 것이다. 우리는 모든 수화물들이 옮겨졌다고 믿는다. 이는 비행기가 화물칸이 열리면서 침수된 후 잠수부들이 수중에서 이를 행했을 수 있다. 다른 가능성은 이 특정 비행기가 주갑판 (main deck) 에 특별 화물 컨테이너를 갖추고 있어 갑판 (deck) 아래 공간이 다른 목적으로 사용되었을 수도 있다는 것이다. 대한 항공은 적어도 16대의 비행기에 이를 갖추게 했다. 우리는 이 특정 비행기가 이를 갖추어 있었는 지는 확신할 수 없는 상태이다.