

## KAL 007, 미국 7 함대, 그리고 대 러시아 계약

### I- 신기루

1983년 10월 17일

미국 7 함대 71 기동 부대의 새 사령관이 다리 위에 선 채 어두움 깊숙히 모넨섬 방향을 응시하며 서 있었다. 오늘, 해군 소장 윌리엄 콕켈이 기동 부대 사령관 자리에서 물러나고, 수색과 구조 작업-현재는 (9월 10일과 같이) 수색과 인양 작업으로 분류된-에서 손을 떼면서 대한 항공기 생존자에 대한 모든 희망이 사라져 버렸다. 해군 소장 월터 T. 피오티 2세 (Walter T. Piotti, Jr.) 가 현재 사령관이 되었다.



#### 해군 소장 월터 T. 피오티

9월 1일 대한 항공 007기가 알래스카, 앵커리지를 떠나 서울을 향하다 길을 잃고 캄차카 반도 위의 소련 영토와 민감한 군사 시설 상공을 깊숙히 파고 들어갔다. 그런 다음 오흐츠크해를 건너 사할린 상공-타타르 해협을 끼고 시베리아 건너편-을 지나던 당시 격추되었다. 현재, 러시아인들과 그들은 비행기 "블랙 박스"와 조종실 음성 기록 장치, 그리고 비행 기록 장치를 먼저 회수하고자 필사적으로 경합 중이었다. 이 장치들은 KAL 007기가 미국 스파이 임무를 띠고 있었다는 주장을 확인해주거나 이를 반박할 수 있는 증거를 제공할 수 있으리라 기대되고 있었다.

여기서 "그들"은 미국과 한국 그리고 일본이다.

격추된 후 즉시 KAL 007기 소유국인 한국은 미국과 일본을 수색과 인양 작업 대리국으로 지명했다. 이는 소련측의 인양 작업이 불법이며 그들이그들 영해 밖-사할린과 작은 모넨섬 주변에서- 이런 작업을 수행하려 할 경우 미국이 이에 대항하여 무력을 행사할 수 있음을 의미했다.

피오티 사령관은 이 문제에 대해 골똘히 생각했다. 블라디미르 파블로프 (Vladimir Pavlov) 주일 소련 대사가 추락 추정 장소의 소련 위/경도 좌표를 넘겨주었고, 71 기동 부대는 현재 이 좌표 상-모넨섬 북쪽과 북서쪽 방향 공해 225 평방 마일 지역-에서

수색 작업을 수행하고 있었다. 그러나 왜 소련 측이 그들 영해 안에서 대부분의 수색 작업을 집중시키고 있었는가?

그곳, 피오티의 시야를 넘어선 모네훈 방향에 주요 소련 인양선, 미하일 미르칭크 (*Mikhail Mirchink*) 호가 있었다.

S.P.D., 자체 추진 군사 훈련선 (Self Propelled Drill ship) 인 미르칭크 호는 스위스에서 건조된 배로서 배에 장착된 자이로스코프를 이용해 어떠한 바람이나 파도에도 끄덕없이 한 장소에서 뛰어난 안정성을 가지고 작업할 수 있는 큰 잇점을 가지고 있는 배였다.

피오티 사령관은 미르칭크 호가 모네훈 섬 북쪽으로 약 11해리 떨어진 소련 영해 상에 위치되어 있으며 거기서 19번의 수중 작업이 진행되었다는 것을 알고 있었다. 그러나 그는 미르칭크 호에서 작업하는 잠수부들이 러시아 북서쪽 콜라 반도에 있는 무르만스크(Murmansk) 근처 해안에서 잠수 작업을 하다가 비행기 격추 후 바로 헬리콥터를 타고 불려왔으며 "007" 임무를 위해 사할린 섬의 Kholmsk 항으로 왔다는 것은 알지 못하고 있었다.

그는 수색과 고기잡이 목적을 겸비한 하이드로노트 (*Hydronaut*) 호에 대해서는, 그것이 다른 두 대의 작은 유인 잠수정인 티로 2 호(*Tinro 2*) 과 오케아놀로그 (*Okeanolog*) 호의 모션 임은 알고 있었다. 그러나 그는 그 배 안의 잠수부들이 우크라이나 흑해 해변에 있는 스페스타폴 (*Svestapol*) 에서 급히 불려왔다는 것은 알지 못했다.

그는 두 대의 유인 잠수정과 두 대의 무인 잠수정을 겸비한 게오르기 코즈민 (*Georgi Kozmin*) 에 대해서는 알고 있었다. 그러나 그는 게오르기 코즈민 잠수부들이 타타르 해협을 끼고 사할린섬과 마주한 시베리아 해안의 소비에트 주요 항구 가반에서 불려왔으며 이들 잠수부들이 대부분의 지역에서 민간인 잠수부들이 작업하기 전에 이미 따로 작업했던 해군이었음은 알지 못했다. 만약 그가 이를 알았다면, 그는 군인/민간 잠수부들 사이에 있었던 시간과 장소적 분리에 대한 이유를 더 자세히 숙고해 보았을 것이다. 그는 마찬가지로 각각 분리된 작업의 성격에 대해서도 숙고해 보았을 것이다.

현재 기밀 서류로 분류되지 않은 1983년 11월 18일 날짜 "육/해상 전투 부대—7번 함대 71번 기동 부대 007기 활동 결과 보고서" 에서 소련측의 수색과 인양 작업을 이렇게 요약하고 있다:

“KAL 007기가 추락한 지 6일 안에, 소련 측은 여섯 대의 선박을 추락 추정 지점으로 배치했다. 미국 해병 부대의 감시 하에 있었던 그 다음 8주에 동안에는 수색 인양 (SAS) 지역에 배치된 선박 숫자는 매일 평균 소련 해군 선박, 해군 관련 선박, 상업 (그러나 의심할 여지 없이 해군 관련된) 선박 19척으로 증가했다. 이 기간 SAS 지역에 배치된 소련측 선박의 숫자는 최소 6척에서 최대 32척 이었으며 40종의 종류 다양한 선박들로 구성되어 모두 합쳤을때 적어도 48척의 선박들이 이 안에 포함되었다.”

이는 만만치 않은 해군 병력 배치였다!



*USCG (미군 해안 방위) 정 Cutter Monro (USCG 공식 사진)*

SAS 선박들에 관련해서 미국 측에서는 3대의 선박을 보유하고 있었는데 -해안 경비정 먼로 (Monro)와 구조 인양선 *USS Conserver*, 그리고 예인선 *USNS Narrangansett* 이었다. 여기에는 미 해군 극동 인양 관련 군납 업자 (Selco) 를 통해 자격이 주어진 세 척의 일본 예인선도 있었는데 - 오션 불 (*Ocean Bul*), 케이코 마루 7호 (*Kaiko-Maru 7*), 그리고 기구한 운명을 가졌던 케이코 마루 3호 (*Kaiko-Maru 3*) 이다.

항해 시스템 장치를 장착하고 있는 이 선박들은 바다 바닥에서 KAL 007 난파선과 같은 물체들을 탐지할 수 있는 수중 음파 탐지기를 스캔하여 이들을 배 옆쪽으로 예인하는 임무를 가지고 있었다. 이 선박들은 또한 스캐너를 옆에 장착하여 탐지되는 것은 무엇이든지 조사할 수 있도록 만들어진 무인 "심해 잠수정"을 진수하는 플랫폼 역할도 수행했다. 그런 다음 거기에는 중요한 "파동음 발진 장치(pinger)"가 있었는데 이는 KAL 007기의 "블랙 박스"에서 방사되는 파동 신호를 탐지할 수 있게 되어 있다. 이 신호는 30일 동안 지속될 수 있다.

이러한 SAS 선박 외에도, 미국 전투정들과 병창 임무 지원 선박들이 있었는데, 이들은 *USS Elliot*, *USS Badger*, *USS Sterrett*, *USNS Hassayampa*, *USS Callaghan*, *USS Brooke*, *USS Meyerkord*, *USS Tower*, *USS Stark* 그리고 *USS Wichita* 이다. 위에 언급된 선박들 외에도, 수많은 한국 선박들과 일본 해상 방위청 (JMSA) 소속의 경비정들이 있었다.

피오티 사령관의 이 엄청난 해상 작업 임무는: “수색 강도에서 스페인Palmares 해안에서 잃어버린 수소 폭탄을 수색하기 위해 미국 측이 수행한 작업 이래로 이래 없는 것이었다.”

그러나 이 모든 것들이 더 악화되어가기 시작했다. 양측의 대립이 일어났고 위협이 실제화되면서, 무기가 겨누어지고 장전되기 시작하면서 핵폭탄 사용 가능성이 거론되기 시작했다—이 모든 것이 KAL 007 난파선과 그 "블랙 박스"에 대한 것이다!



사건의 경과<sup>1</sup>:

9월 7일 *USS Elliot* 헬리콥터가 소련 비행기의 공격을 받음.

9월 15일 *USNS Narragansett* 가 소련 선박 *Alpinistp*의 위협한 책략에 대해 보고.

9월 18일 *Narragansett*가 *Pegus* 으로부터 공격을 받음.

9월 19일 *USNS Conserver*는 작업 당시 *Gavril Sarychev*의 간섭을 받았고, *USS*

---

<sup>1</sup> 해상에서의 냉전(Cold War at Sea), 데이비드 F. 윙클렛, 미해군협회 출판사, 2000년 6월, 47쪽

Sterrett는 *Pegasus*의 간섭을 받음.

9월 23일- *USS Callaghan* 와 *Gavril Sarychev* 사이에서 거의 충돌 위기.

9월 27일 *Kashin class* 구축함 660번이 미 해군 헬리콥터 활동 간섭. 미 해군함의 레이더 자동 추적 장치가 *Kara class* 순양함 *Petropavlovsk* 과 *Kashin class* 구축함 *Odarennyy* 의 방해로 받음.

10월 26일 소련 전투정들이 *USS Tower* 와 *Conserver* 앞을 십자로 가로질러 감.

피오티 사령관은 해상에서 겪은 소련 측의 호전적이고 위협한 방해 공작 활동들을 다음과 같이 열거했다:

“...그들은 수색 탐지기를 끌고 다니는 선박들이 계획된 수색 경로를 따라가지 못하게 막으려 했다. 선박에 연결된 탐지거나 잠수정의 공급선을 끊거나 훼손하려는 위협도 서슴지 않았다. 또한 정박 중인 일본 임대 선박에 지나치게 근접하여 선주들이 충돌이나 정박 장비 손상 (이런 일이 몇 번 있었다)에 대한 불안감을 느끼게 했다. 당시에 그랬지만 지금 돌이켜봐도 그것은 소련 측에서 미국이 임대한 일본 선박의 선주들을 협박하고 겁을 주려는 의도가 분명했다.”

“...미 해군이 충돌 상황도 불사하고 중간에 끼어들 정도로 근접 호송을 했는데도 *Maru NR 3*호 첫 번째 선주의 두려움을 막을 수는 없었다. 그는 위험하다고 판단되는 곳에는 아예 남아있지 않으려 했고 두번이나 닻을 풀어 버렸다..”

1991년 상원 외교 위원회의 공화당 의원 연구 보고서는 피오티의 목록에 추가/부연 설명을 덧붙였다.

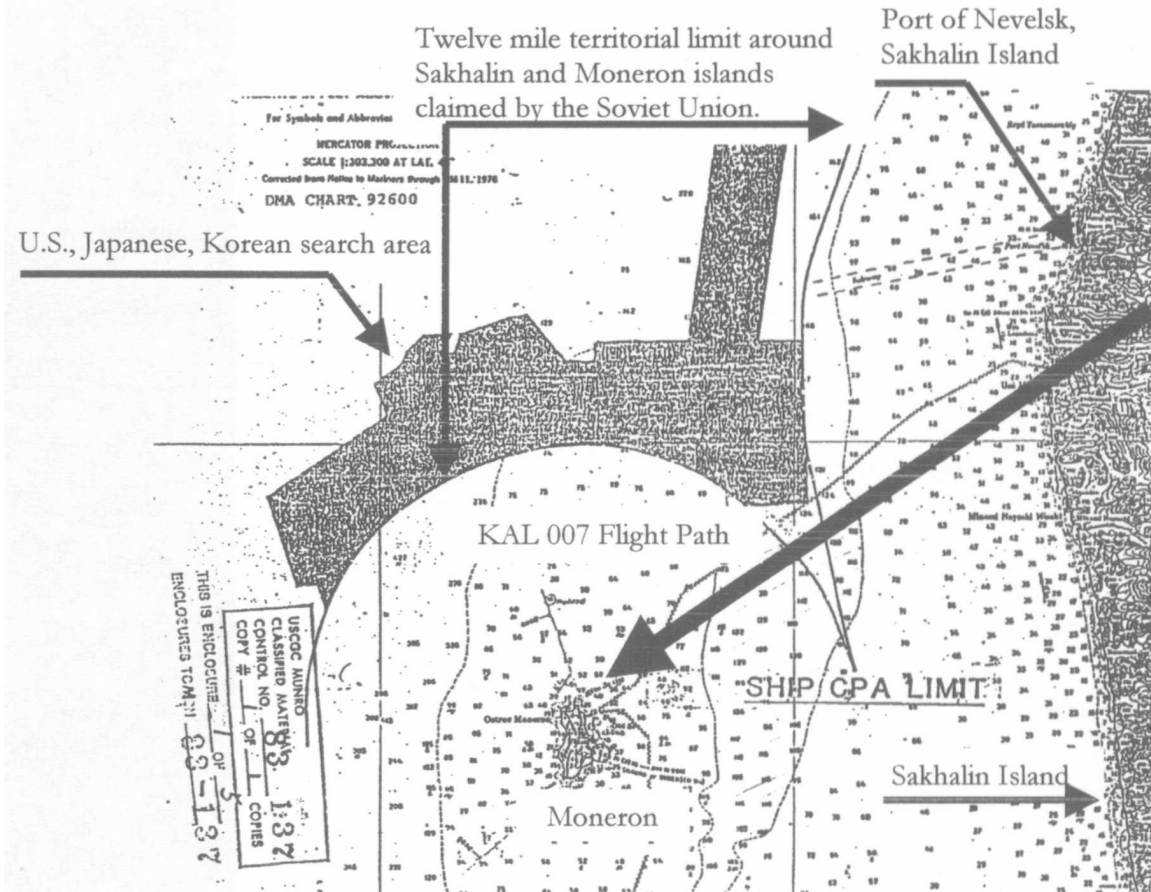
“게다가, 소련 해군과 보조 선박들은 몇몇 미군 선박들과 연합국 선박 충돌 시도, 가짜 깃발 설치 및 가짜 불빛 신호 송신, 미국 선박들의 움직임을 레이더 자동 추적 장치로 감시... 미국에 의해 임대된 일본 보조 선박들에게 무장 병력을 보내어 배에 승선하겠다고 위협을 보내는 등... 1972년 해양 사고 협약을 파기하는 많은 심각한 수준의 침해 활동을 폈다....그들은 모네훈 섬 북서쪽에서 저공비행 모의공급을 벌이고 미 해군 수색 기동 부대를 위협하기 위해 핵무기가 장착된 공대지 미사일 장착 백파이어 폭격기들을 보냈다...미국 측 수중 음파 탐지 표시계기를 움직였고 공해 깊은 바다 수면에서의 미 해군 수색 작업 당시 가짜 "파동음 발진 장치"을 설치해 엉뚱한 곳으로 유인하는 등과 같은 방법으로 조작했다”

그래서 피오티는 이렇게 결론지었다.:

“TF[기동 부대- task force] 71 이 소련 영해 구역이라는 제한없이 수색할 수 있었더라면, 그 비행기는 발견될 확률이 높았을 것이다.”

“KAL 007기의 난파물은 전혀 발견되지 않았다. 그러나 이 작업에서 95% 또는 그 이상의 확신으로 이와 같이 증명할 수 있었다; 비행기 난파물, 어느 조각이라도 소련측 영해 경계 구역으로 주장되는 지역 12 NM 그 바깥에는 존재하지 않는다.”

After Action Report Map  
From Commander, Combatant Force Seventh Fleet



### 수색 지역

그러나, 사령관이 만약 소련 측에 의해 주장된 영해 구역 12 마일 경계를 지나고 미르칭크 호가 거짓 인양 작업을 수행하는 척하고 있는 지역을 더 깊이 들어가 모네론 섬 해안에서 멀리 떨어져 있지 않은 지점까지 들어가 볼 수 있었다면, 그는 아마 진실이 드러나는 것을 보았을 것이다. 그는 왜 KAL 007기나 그 난파물, 승객이나 수화물들이 스페인 수소 폭탄 탐색 작전 이래 이래 없이 강도 높았던 해군 수색 작업에도 발견되지 않았는지를 알게 되었을 것이다.”

### II—물 속에서의 진실

(다음 섹션은 버트 슬로스 버그의 *Rescue 007: The Untold Story of KAL 007 and Its Survivors*- 한글판: *KAL 007; 풀리지 않는 의혹들*, 2000, 96-109쪽 에서 나온 것이다. 이는 저자 동의 하에 인용되었다.)

### 물 속에서 본 KAL 007

“추락하던 항공기가 바다로 떨어지기 전까지는 10분<sup>2</sup> 정도 시간이 있었음을 기억하자. 그 시간 동안 전부는 아니라도 많은 승객들이 구명 조끼를 착용했을 것이다. 더욱이 그들은 좌석 벨트를 매고 있었을 것이다. 비행기가 바다에 아무리 세계 떨어졌다 해도 269명 전부가 흔적도 없이 사라졌다는 것은 상상하기 어려운 일이다. 구명 조끼를 입고 수면으로 떠 오른 승객들이 있어야 한다. 좌석 벨트에 매인 채 밑 바닥에 남아 있는 승객들도 있어야 한다. 그들이 모두 그냥 사라졌을 리는 없다.”

—제임스 오버그 (James Oberg), 전 미항공 우주국 (NASA) □□, 추락분석 전문가

평론가들은 보잉 747기가 공중 폭발해서 바다에 추락하면 어떻게 되는지 전혀 몰랐다. (사실이라면 KAL 007은 그런 일을 당한 최초의 보잉747기일 것이다). KAL 007이 '끔찍하고' '처참하게' 공중에서 '파괴된' 뒤 '가속을 받으며' 재주 넘듯이 '급강하하고' '빙글빙글 돌면서' '곧장' '곧두박칠 처서<sup>3</sup>' 산산조각났다고 생각했기 때문에, 평론가들은 269구의 시신이 수중 무덤인 KAL 007 동체 어딘가에 갇힌 채 발견될 거라고 결론내렸다.

그 후 KAL 007 사건 위에 터진 폭탄이 있었다. 그러나 소리가 거의 들리지 않았다. 사전에 발각되어 폭탄 제거반의 강철 상자 속에서 원격 제어 장치로 폭발된 테러범의 폭탄처럼, 별 충격을 주지 못하고 사라진 것이다. 여기서 말하는 폭탄은 1990년 12월부터 1991년 6월까지 소련 신문 <이즈베스티야>에 실린 연재물이다. 인터뷰와 분석 기사로 이루어진 연재물 주제는 'KAL 007 격추'였다. 폭탄을 제거시킨 것은 아직은 자유롭지 못한 공산주의 정권의 기관지에 실렸다 것과 소련 정부가 정보를 왜곡할 목적으로 관련 기사들을 사용한 것이었다. 조사자들과 기타 언론들은 그 점을 공개달았다. 기사를 지켜보던 대중들은 이내 흥미를 잃었다.

진실을 말하면서도 그 진실의 총체적인 면모나 위협적인 면을 드러내지 않을 때 정보는 훌륭하게 왜곡된다. 그에 비하면 거짓말은 한 수 떨어진 방법이다. 그러나 모네론 섬 어딘가 사할린 해변의 연안 바다 아래 그 총체적 진실이 기다리고 있다.

기록에 남아있는 잠수팀은 세팀이다. 그러나 다른 팀들도 참여한 흔적이 있다. 기록에 있는 첫 번째 잠수팀은 타타르 해협을 끼고 사할린섬과 마주한 시베리아 해안의 소비에트 가반 소재 해군 부대 소속 군인 잠수부들이었다. 이 해군 잠수부들은 게오르기 코즈민 (Georgi Kozmin) 호를 모선으로 삼고 유인 잠수정 두대, 무인 잠수정 두대를 가동했다.

두번째 팀은, 석유부 소속 시추선 미하일 미르칭크 (Mikhail Mirchink) 호에서 파견한 무스만스크 팀이다. 스웨덴에서 건조한 미르칭크 호는 바다에서 정확한 자기 위치를 좌표로 잡을 수 있고, 바람이나 조수 조건에 상관없이 닻을 사용하지 않고도 역학적으로

---

<sup>2</sup> 소련과 일본의 레이더 추적 기록에 따르면 최소한 12분이다.

<sup>3</sup> 언론이 미사일을 맞은 KAL 007의 추락을 설명하며 상투적으로 쓰던 표현들이다. 언론의 그런 묘사 성향에 관한 설명은 부록 A를 보라.

위치를 유지하는 큰 장점이 있었다. 이 배는 추락하고 침몰하고 폭발한 비행기 사고 현장에서 잔해를 회수하는데 아주 중요한 역할을 담당하는 배였다.

세 번째 팀은 스페스타폴 (Svestapol) 팀으로 수색선이자 어선인 하이드로노트 (Hydronaut) 호를 모선으로 삼아 일했다. 하이드로노트 호는 소형 유인 잠수정 두대와 틴로 2호, 오케아놀로그 (Okeanolog) 의 모선이기도 했다. 미하일 아고레비치 기르스 (Mikhail Igorevich Girs)가 틴로 2호 설계자이자 선장이었다. 스페스타폴 잠수부들은 주로 틴로 2호를 사용했고, 오케아놀로그 호는 두 번만 잠수했다.

소비에트 태평양 함대 사령관 블라디미르 바실리에비치 시도로프 (Vladimir Vasilyevich Sidorov) 제독은 군 잠수부 뿐만 아니라 민간 잠수부들도 직접 명령권 안에 두고 인양 작전을 지휘했다. 스페스타폴 팀에 참여한 무스만스크 팀 수석 잠수부는 블라디미르 바실리에비치자하르첸코 (Vladimir Vasilyevich Zakharchenko)<sup>4</sup> 였다. 그는 잠수 작업을 순차적으로 기록했다.

스페스타폴 팀은 군 잠수부가 바다에 들어가고 난 얼마 후, 9월 15일에 잠수를 시작했다. 군에서 얼마나 일찍 작업을 시작했는지는 알려져 있지 않다—적어도 <이즈베스티야> 연재 기사에 따르면 그렇다. 그러나 <CIA/공화당 의원 연구서>에 언급된, 소련에서 이스라엘과 타국으로 이민한 사람들의 증언에 따르면, KAL 007이 추락한 직후- 그리고 KGB 로마넨코 장군의 명령으로 소련 해안 경비정들이 승객과 수화물을 비행기에서 끄집어 낸 다음- KAL 007을 "모네론 섬 근처 소련 영해로 견인해서 근처 얕은 바다에 의도적으로 침몰시켰다"<sup>5</sup>. 따라서 소련군 잠수부는 KAL 007이 피격된 당일인 9월 1일에 잠수를 시작했을 수도 있다.

민간인 잠수부는 군 잠수부가 앞서 현장에 들어간 것을 알고 있었다. 민간인 잠수부가 보유한 우수한 장비 때문에 인양 작업에 필요하다고 알고 있으라는 지시를 받았다.

극동심해탐사국 국장이자 KAL 007 '무르만스크 팀' 잠수부였던 토르치노프 (A. S. Torchinov) 는 이렇게 말했다. “물론 소련군에도 자체 수중 구조 부대가 있다. 그러나 잠수할 수 있는 깊이가 최대 160미터 밖에 되지 않았다. 또한 소련군이 보유한 장비로는 15-20분 이상 잠수할 수가 없었다. 모든 정황을 고려할 때 오랜 시간이 걸릴 작업이었다.

자체 역량만으로 임무를 감당할 수 없다고 판단하여 민간인을 최대한 고용해 수색 지역에 투입했다.” 민간인 잠수부 투입 이유가 군 잠수부 장비가 충분하지 않아서 였다는 설명은 표면적으로 그럴 듯하다. 많은 국가의 군대가 흔치 않은 심해 수색과 인양 작업을 감당할 인력이나 비용에 투자하지 않기 때문이다. 이스라엘 정부는 '노틱스' (Nauticus) 라는 미국 회사를 고용해 1999년 4월, 오래전에 잃어버린 잠수함 '다카르' (Dakar) 호의 위치를 찾았다. 또한 2000년 3월 28일 아트리트 (Atlit) 서쪽 30 킬로미터 지점의 지중해에 추락한 F-16 전투기 잔해와 '블랙박스' 수색을 의뢰했다.

---

<sup>4</sup>블라디미르 바실리에비치 자하르첸코와 이름이 비슷한 블라디미르 바실리에비치 시도로프 제독을 혼동하지 말것.

<sup>5</sup> CIA/공화당 의원 연구서 75쪽



노딕스라는 민간 업체는 지금까지 전 세계 여러 군대의 요청으로 바다에 잠긴 F-14, F-15, F-16 전투기 위치를 총 20대까지 찾아냈다.

상당히 그럴듯해 보이는 설명이지만, KAL 007 조사에 투입된 소련 민간인 잠수부의 증언에 따르면, 주어진 임무에 군장비는 적합했다. 군 잠수부에게 주어진 임무는 민간인 잠수부와 달랐다. 군 선박들 -그리고 군에서 지휘한 민간인 선박들-의 임무는 이상하게도 추락한 여객기를 견인해서 침몰시킨 다음, 잠긴 여객기를 폭파시키고, 그 잔해를 흩어 공중 폭발인 것처럼 보이게 만드는 일이었다. 민간인 잠수부는 그 다음 단계에서 공중 폭발 임을 확인하고 입증하는 역할로 투입된 것이었다. 이렇게 해서 소련 정부는 유죄를 면하려 했다.

이제 군 잠수부와 민간인 잠수부의 주요 발견 내용을 살펴보자. 군 잠수부가 수색한 KAL 007기 상태는 양호했고 전체 구조가 대체로 남아 있었다. 그러나 나중에 민간인 잠수부가 보았을 때는 비행기 상태가 전혀 달랐다. 군 잠수부가 '안으로 들어갈 수 있는' 상태라고 묘사했던 비행기 모습은 민간인 잠수부가 본 비행기 상태와 너무 달랐다. 그래서 턴로 2호 잠수정 사령관 미하일 이고레비치 기르스 선장은 군 잠수부 보고에 의문을 품었다<sup>6</sup>.

“이는 우리가 군잠수부들을 만났던 중에 있었던 일이다.”

“기르스 선장의 일기는 이렇게 시작된다: ‘그날 구조 잠수부들과 얼마간 시간을 함께 보냈다. 그들은 많은 것을 명쾌하게 해 주었지만 우리 일은 아직 끝난 것 같지 않다. 그들은 꼬리 쪽에 가까운 동체를 발견했다고 한다. 암초 사이에 수직으로 서 있었는데, 거기서 잔해를 많이 발견했다는 것이다. 그들은 동체를 놓힌 다음 안으로 들어갔다.’

“‘솔직히 말해’ 그는 이렇게 이어 적었다. ‘나는 그 잠수부들의 말을 완전히 믿지는 않는다. 그들은 꼬리 부분이 위로 가고 수직으로 서 있는 모습을 보았다고 했다. 그건 폭발로 인한 잔해로 보기에 크기가 너무 크다. 그들은 암초 사이에서 발견했다고 했다. 나도 암초를 가 봤지만 작은 파편들 뿐이 보지 못했다. 작은 파편들은 도처에 흩어져 있었다. 가장 큰 조각이라고 해 봐야 착륙 장치 일부, 바퀴, 엔진, 동체의 파편들 정도였다.’

그러나 안드레이 일레시 (Andrey Illesh) 통신원은 사할린 섬, 소콜 공군 기지의 고위 장교를 통해 인양 작업 초기 단계에는 비행기 몸체에 올라갈 수 있을 만큼 KAL 007이 온전한 상태였음을 확인했다.

“해군 기술병들은 동해에서 온전한 형태의 대형 여객기를 발견했다. 더욱이 잠수부 (군잠수부 포함) 는 바다 밑바닥으로 내려가 KAL 007 꼭대기부터 꼬리까지 달라붙어 '기어 다녔다'”<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> <이즈베스티야>, 1991년 5월 28일자, 8면

<sup>7</sup> <이즈베스티야>, 1990년 12월 21일자, 12면

소련군측과 민간인들은 잠수 시기가 한번도 겹치지 않았다. 군 잠수부가 일을 다 마친 후에야 민간 잠수부가 일을 시작했다. 제일 처음 바다에 들어간 민간 잠수부는 스페스타폴 팀이었다.

“스페스타폴 잠수부는 동해 밑바닥에서도 일했다. 작업 시기도 무르만스크에서 온 잠수부보다 먼저였다!”<sup>8</sup>”

잠수부 비야체슬라브 포포프 (Viyacheslav Popov) 는 군잠수부가 사전 작업을 했다고 말했다. 작업은 놀랍게도 거꾸로 진행되었다—그런 도무지 일어나서는 안될 일이었다.

“첫 번째 잠수는 여객기가 격추된 지 2주 후인 9월 15일에 있었다. 나는 우리 팀에 앞서 저인망 어선들이 먼저 '작업'을 줬다는 사실을 알았다. 군에서 무슨 생각으로 저인망 작업을 그렇게 했는지 이해하기 힘들었다. 먼저 저인망으로 바다 바닥을 훑어 놓은 다음에 잠수정을 들여 보내다니? ...제대로 된 순서는 분명 그 반대여야 한다.”<sup>9</sup>”

"뒤집힌 작업 순서"는 다음 주장을 뒷받침한다. KAL 007의 최종 안착지는 비행기가 발견된 위치가 아니다. KAL 007기가 착수한 후 현재 위치로 견인된 다음 침몰 (그리고 폭발) 되었다. 그 후 비행기 잔해들을 이곳 저곳에 뿌려 놓았다. 미사일에 맞은 비행기가 지상으로 추락하면서 파편이 널리 흩어진 것처럼 보이게 하기 위해서였다. 기르스 선장은 비행기 위치가 옮겨졌다는 주장을 확인해 준다.

“이 모든 정황을 보면 비행기가 하늘에서 떨어졌다고 보다는 저인망으로 이곳까지 끌려왔다는 인상을 준다.”<sup>10</sup>”

9월 말에는, 사할린 섬 연안 모넨 섬 동쪽에서 일했던 듯한 소련 시추선 미하일 미르칭크 호가 모넨 섬 북쪽에 자리를 잡았다. 두 민간인 잠수팀 모두 KAL 007 보잉 747기에서 나온 잔해와 파편을 살펴보고 사진을 찍은 후 회수했다. 탑승자 269명의 운명을 제대로 이해하려면 이들이 본 내용을 잘 살펴야 한다. 또한 그에 못지않게 중요한 것은 그들이 보지 못한 내용을 헤아릴 수 있어야 한다. 수중 체험에 대한 잠수팀 반응에서도 많은 것을 알 수 있다. 바다 밑에 펼쳐졌을 광경에 대한 그들의 예상과 그들에게 수중 임무를 맡긴 사람들의 속내가 드러나기 때문이다. <이즈베스티야>에 보도된 기사를 살펴보자. 이 사건을 이해하기 위해 그들이 묘사한 바다 속 모습과 그들이 겪은 것을 들어보는 것이 제일 좋은 방법일 것이다.

비야체슬라프 포포프 (Viyacheslav Popov):

“바다 밑바닥에 시체가 하나도 없다는 것을 알고 크게 안도했다는 점은 인정해야겠어요. 시체만 없는 게 아니었어요. 여행 가방이나 손 가방도 없었어요. 문득 '이게 정말 여객기인가, 아니면 속임수인가' 하는 생각이 들었다니까요. 우리는 독자적인 결론을 내렸어요. (어떻게든 그 상황을 스스로 설명해야 했으니까요). '저 바다 어딘가에 정말로

---

<sup>8</sup> <이즈베스티야>, 1991년 5월 27일자, 6면

<sup>9</sup> 같은 자료

<sup>10</sup> <이즈베스티야>, 1991년 5월 28일자, 8면

보잉기사고가 일어났다. 그러나 그들이 이 가짜 비행기로 사실을 은폐하고 있다'고 생각했죠<sup>11</sup>.”

블라디미르 본다레프 (Vladimir Bondarev):

“‘이렇게 생긴 손을 하나 발견했어요,’ 그는 기자들 [이즈베스티야 기자들] 에게 끔찍한 사진 한 장을 내밀었다. '9월 17일부터 20일 사이, 두번째인가 세번째 잠수에서 였죠. 석고 주물이 아니란 걸 확인하기 위해 선장님께 카메라 줌을 가까이 당겨 보라고 부탁했지요. 가짜가 아니라는 것을 확인시킬 방법은 그것 뿐이었어요.<sup>12</sup>”

미하일 이고레비치 기르스(Mikhail Igorevich Girs) 선장:

“기르스 선장 일기에서 인용: ‘10월 10일 잠수. 비행기 파편, 날개 조각, 비행기 외피 조각, 옷가지, 그러나 시체는 없다. 이 모든 것은 하늘에서 떨어졌다기 보다는 저인망으로 이곳까지 끌려온 것 같다...<sup>13</sup>”

“우리는 공동 묘지를 목격할 준비를 했다. 그러나 첫번째 잠수가 지나가고 두번째 잠수, 세번째... 모네론 섬 인근에서 상당히 오래 작업하는 동안 우리 대원이 승객 유해와 마주친 것은 다 합쳐 열번 정도 되는 것 같았다. 그게 전부였다.<sup>14</sup>”

“이해할 수 없는 것이 또 있었다—지퍼가 채워진 옷들이다. 코트, 정장 바지, 짙은 바지, 지퍼 달린 스웨터 등 종류는 다양했지만, 모두 지퍼가 채워져 있었다. 옷 안에는 아무것도 없었다. 우리는 이렇게 결론내렸다. '승객들은 기내 감압에 의해 비행기 바깥으로 빨려나갔고 비행기 잔해가 발견된 현장과 전혀 다른 곳에 떨어졌다. 시신들은 훨씬 넓은 지역으로 흩어졌다. 조류도 한몫했을 것이다.”

자하르첸코 (V. Zakharchenko), 마체벤코 (G. Matyevenko), 콘트라바예프 (V. Kondrabayev):

“우리는 바다 밑에서 공동 묘지를 보게 되리라 생각했어요... 그러나... 첫째날도 둘째날도 시체는 없었어요. .... 우리는 그곳에 익숙해졌죠. 처음으로 유해를 봤을때는 놀랐지만 기겁할 정도는 아니었어요. 뼈도 두개 찾았죠.... 손에 들어 봤어요..... 나중에 머리 가죽인 듯한, 머리 카락이 달린 사람의 두피를 보았어요. 머리 카락은 검은 색이었어요..... 그러나 만지니까 산산조각났어요... 장갑 낀 손 같은 것도 보았고, 재킷을 입은 목없는 몸통도 보았어요. 재킷 아래 흰색 끈 같은게 빠져 나가는게 보이더군요. 내장이 분명했어요....<sup>15</sup>”

“나는 모든 잠수 작업에 빠지지 않았어요. 그런데 이런 인상을 받았죠: 비행기에는 쓰레기로 가득차 있다. 그러나 시체는 없다. 왜 일까? 보통 비행기가 추락하면 소형

---

<sup>11</sup> <이즈베스티야>, 1991년 5월 27일자, 6면

<sup>12</sup> 같은 자료

<sup>13</sup> <이즈베스티야>, 1991년 5월 28일자, 8면

<sup>14</sup> 이 증언에서 '열번의 마주침'이 시체 10구를 말하는 건지 아니면 (좀 더 가능성이 높은) 10구가 안되는 시체를 열 번 마주쳤다는 건지는 확인할 길이 없다. 동일 인물의 시체에서 나온 조각들을 여러번 마주쳤을 가능성이 크다.

<sup>15</sup> 모든 잠수부들의 증언 중에서 이것이 토르소, 곧 몸통을 봤다는 유일한 기록이다.

비행기라 해도... 보통 손가방이나 여행 가방, 최소한 가방 손잡이라도 나오는 법이거든요.<sup>16</sup>”

자하르첸코 (V. Zakharchenko):

“거기서 우리가 본 것보다 (보았어야 했음에도) 보지 못한 것이 더 중요하죠— 잠수부는 시체나 유해를 전혀 보지 못했어요...<sup>17</sup>”

“우리는 무릎에 구멍난 바지를 발견했어요, 찢어졌지만 상태가 양호한 벨트도 하나 찾았고요. 이게 뭘 뜻하는 걸까? 누군가 이 바지를 입고 있었다는 말이 아닐까... 무스만스크에 돌아가서 신문 기사를 읽었어요- 아주 흥미롭게 읽었죠. 이런 생각이 들더군요. '그렇게 많은 사람들을 죽은 것처럼 가장할 수는 없다.... 한국, 태국, 미국, 대만에 있는 그 많은 친척들에게 아무것도 모르는 척 곡을 하라고 시킬 수는 없다. 두 세명의 죽음은 가장할 수 있을지 모른다—그러나 200명이 넘는 사람을?...<sup>18</sup>”

“그 보잉기에는 불이 나지 않았어요—분명해요. 모두가 기름에 흠뻑 젖은 상태였지만 물건은 그대로였어요. 그래서... 이 탐사에 참여한 사람들 사이에 온갖 말이 나돌았어요—그 여객기에는 사람이 없었다. 이건 모두 사기극이다. 처음에는 나도 그렇게 생각했죠. 휴대폰을 빼고는 거기에 사람이 있었다는 흔적이 거의 없었으니까요. 그러나 휴대폰들이 있잖아요! 옷, 사람들이 입었던 옷은 어떻게 된 건가? 옷이 찢어진 걸 보니 사람들이 파편에 잘려나간 것 같았어요.”

“아니오, 그들은 결코 사람을 찾고 있는 게 아니었어요. 그들은 가족을 잃은 사람들의 눈물과 저주보다 더 두려워하는 그 무엇을 찾았어요. ...”

“아니오, 아무도 우리에게 유해를 찾으라고 하지 않았어요. 오로지 전자 회로, 테이프, 문서, 블랙 박스 얘기 뿐이었어요.<sup>19</sup>”

이번 장과 3장에서 드러난 사실에 기초해 이제 우리는 소련 정부가 KAL 007 의 탑승자 269명 중 최소한 259<sup>20</sup>명을 성공적으로 구조했다는 증거를 나열할 수 있다.

- KAL 007이 바다에 착수한 지 27분 만에 소련 소형 선박들이 현장에 와 있었다—시도로프 제독의 증언
- 이제껏 알려진 공중 폭발이나 해상 추락한 여객기들과 달리, 해상에 떠다니는 시체가 한구도 발견되지 않았다.
- 이제껏 알려진 공중 폭발이나 해상 추락한 여객기들과 달리, 해상에 떠 다니는 가방이 하나도 발견되지 않았다 (KAL 007 화물칸에 실은 수화물은 450개가 넘었을 것이다).
- 이제껏 알려진 공중 폭발이나 해상 추락한 여객기들과 달리, 그리고 공중 폭발이나

---

<sup>16</sup> World Wide Issues, 1991년 2월 6일자 21면

<sup>17</sup> 같은 자료, 19면

<sup>18</sup> 같은 자료, 20면

<sup>19</sup> 같은 자료, 21면

<sup>20</sup> 가능성이 높지는 않지만, 잠수부들이 KAL 007 승객들 유해와 열번 마주친 것이 넉넉잡아 시체 10구라고 가정하고 열명의 여지를 두었다.

해상 추락의 일반적인 특성과 달리, KAL 007에서 수거한 물품 1,020개 가운데서 화물칸에서 나온 것은 단 하나도 없었다.

- 군에서 파견된 첫 번째 잠수팀이 저인망을 사용해 KAL 007 전체 혹은 일부를 다른 곳으로 옮긴 다음 추락한 잔해처럼 보이게 하려고 흘려버린 증거가 있다.
- 공중 폭발에서 어김없이 나타나는 불에 탄 자국이 회수된 비행기 잔해나 잠수부가 바다에서 본 잔해에는 전혀 보이지 않았다.
- 첫 번째 잠수팀, 군잠수부가 수중에서 목격한 KAL 007은 어느정도 온전한 상태였다.
- 처음 단계에서 군 잠수부는 비행기 동체 안으로 들어가서 '아래 위로' 오르내릴 수 있을만큼 온전한 상태라고 묘사했다.
- 나중 단계에서 민간인 잠수부는 KAL 007이 조각난 파편 상태라고 묘사했다. 이런 차이를 설명할 방법은 하나 뿐이다. 수중 폭발이 있었다는 뜻이다<sup>21</sup>.
- 잠수부들은 기내에서나 가라앉은 여객기 주변 어디에도 시체가 없다는 사실에 놀라워하며 이를 보고했다. (그러나 어떤 잠수부는 목이 없는 몸통을 봤다고 보고했다. 잠수부들의 모든 보고를 통틀어도 시체 파편과 '마주친' 횡수는 열번 정도에 그친다.
- 잠수부들은 기내에서나 가라앉은 여객기 주변 어디에도 수화물이 없다는 사실에 놀라워하며 이를 보고했다. (그러나 여행 가방을 몇 개 봤다는 잠수부는 한 명있다.)
- 몇몇 민간인 잠수부들은 소련 측이 블랙 박스와 전자 장치 위치만 설명하고 승객 시체에 대해서는 설명이 별도로 없었다는 데 놀라움을 표시한다.
- 시체를 전혀 찾을 수 없었다는 소련 잠수부나 시도르프 제독의 주장은 KAL 007이 민간인 탑승객이 없는 정찰기였다는 소련측 초기 입장을 뒷받침할 수 없다. 수년전인 1983년 9월 9일, 소련의 오가르코프 원수가 미국에서 KAL 007을 정찰용으로 사용했다고 비아냥거리면서도 민간인 승객이 탑승한 여객기라는 점을 인정했기 때문이다. 증거를 모두 살펴볼 때 기내에서나 침몰한 여객기 주변 어디에도 시체가 없었다던 소련 잠수부들의 주장이 진실 임이 드러난다.

\*\*\*

“이와 같이, 소련 측이 즉시적인 행동으로 이미 발견하고 [승객들과 승무원을 납치하면서] 비행기 안을 비운다음 침몰시켜 수중에서 파괴시켰을 난파선을 "수색"하는 척하며 계략을 쓴 동안 우리 수색 노력은 사실상 제스처 게임을 한 것에 지나지 않았다.” (CIA 보고서/공화당 의원 연구보고서, 65쪽)

해설, *Rescue 007: The Untold Story of KAL 007 and Its Survivors*- 한글판: *KAL 007: 풀리지 않는 의혹들의* 165-166쪽에서 인용한 것이다 :

소련이 이 일본 선박 [*Keiko-Maru No. 3*] 을 위협한 것은 사실이었다. 피오티는 소련측에서 연합국 수색 작업을 혼란시키고 주위를 분산시키기 위해 가짜 파동음 발진 장치를 설치했다고 주장했다. 이 주장을 입증하는 소련 어부의 증언이 <이즈베스티야> 연재 기사에 실렸고 1991년 5월 31일 <월드 와이드 이슈>에 인용되었다:

---

<sup>21</sup> 앞 부분을 보라. 소련 잠수부들이 증언한 내용과 소련 정부에서 넘겨준 비행기 조각들이 얼마나 다른지 놀라울 정도이다. 또한 일부 잠수부들과 군관계자들이 <이즈베스티야>와의 인터뷰에서 KAL 007 상태가 안으로 들어갈 만큼 온전했다고 밝힌 내용은 가히 충격적이다.

“기억납니다. 일본 수색선 케이코 마루 제 3호 (아니면 카이코 마루 제3 호)가 미르칭크 호 옆에 닻을 내린 때였어요; 일본 선박에는 케이블로 조종하는 자체 추진식 수중 탐사 장치가 있었어요. 이 장치의 작업 범위는, 제 기억이 맞다면 모선에서 2-2.5 킬로미터 정도였어요... 그때 TOF 사령관인 시도로프 제독이 사할린에 정박 중인 저인망 어선에 그래프넬 (정박 케이블이나 닻줄을 끊는 장치)를 달아서 빨리 케이코 마루 옆에 정박하라는 명령을 내렸어요. 케이코 마루 호가 탐사 장치를 내리자마자 그 저인망 어선이 케이코 마루호의 조종 케이블을 자르는 거죠... 그들이 무슨 일을 계획했는지 보세요: 완전히 해적질이었어요! 케이코 마루 호는 우리 해군이 심어놓은 가짜 '파동음 발진 장치' 덕분에 위기에서 벗어났어요. 그 미끼에 걸려서 잘못된 장소로 가 버렸거든요”

소련은 KAL 007의 생존자를 안전하게 빼돌렸을 뿐 아니라 미국이 이끈 수색대 활동도 효과적으로 제지했다. 그러나 수색대는 소련의 인양 선박인 미하일 미르칭크 호가 바다 밑에서 꺼내던 '잔해'가 계략에 지나지 않았음을 결코 알지 못했다.

버트 솔로스버그