

KAL007便の行方不明になった乗客と乗組員に関するロシアの説明

海面に衝突したといかなる乗客機の場合とは違い、KAL007便の疑惑の海面衝突によっては、想定されている「衝突」場所において一体の遺体も見つからなく—そして一個の荷物も見つからなかったのです。この事実によって、その現場に出くわしたロシアの潜水夫や KAL007 便撃墜の責任者だったソビエトの「戦略軍」司令官のウラディミール・カメンスキー将軍、前 NASA 衝突分析専門家のジェームズ・オバーグのような様々な人々は非常に困惑した経験を抱いたのです。カメンスキーの意見は「007 便の救出」のホームページ www.rescue007.org に載っています。私が執筆した「007 便の救出」の本は、これらの行方不明になった遺体に関するロシアの説明を詳述しています。

(次の項は「007 便の救出：KAL007 便とその生存者の語られていない物語、バート・シュロスバーグ、フリブリス出版社、2000 年」の 82-92 ページからの引用です。使用には許可が必要です)

ロシアの評論家達は、彼らが主張する「水面下のジャンボジェット機の残骸」の現場から、KAL007 便の 269 人の乗客と乗組員が消えたという虚構を苦しんで説明してきたのです。そしてソビエトが企ててきた4つの説があるのです。

一番初期の説は、KAL007 便には少数の軍人だけがいて、民間人はいなかったもので、遺体は見つからなかったというものです。この最初の KAL007 便はスパイ機であるという説は、1983 年、9 月 9 日にソ連の参謀総長兼第一国防相のニコライ・オガルコフが KAL007 便には民間の乗客が搭乗していた事を認めたことにより、放棄されました。

1983 年 9 月 9 日の彼の報道記者会見において、同じ日のモスクワ・ラジオによって引用されたところによれば、オガルコフはこう述べました。「ソ連領内への大韓航空機の侵入は、意図的であり完全に計画された情報収集活動だった事は明白に証明されている。それはアメリカと日本の領土内の特定の地域から指示されていたのだ。民間の航空機はその作戦の意図的であった人命の軽視、またはひょつとすると人命の犠牲を期待して、選ばれたのだ」



Marshal Nikolai Ogarkov during his September 9, 1983 press conference on the shootdown of KAL 007. Ogarkov gave a good performance, but his remarks were a coverup from beginning to end.

KAL007 便撃墜事件に関する 1983 年 9 月 9 日の報道記者会見でのニコライ・オガルコフ将軍。オガルコフは見事な演説をなしたが、話の内容は最初から最後まで事実のみ消しだった。

KAL007 便の犠牲者の何千もの親族、友人はこの事件に苦しみ、最初からこの「KAL007 便—非民間航空機説」を信じていなかったのです。

2 番目の説は、飛行機は空中爆発の時または破滅的な海面衝突の時に完全に粉々になったので、遺体は見つからなかったと言うものです。完全に遺体が木っ端微塵になったというのは受け入れ難いものです。なぜなら以前にそのような事はなかったし、それ以降もないからです。

スペースシャトルのチャレンジャーの乗組員の件はこの事を考えるに当たって、基準となるものでしょう。KAL007 便よりわずかに高い高度でチャレンジャーは空中で大爆発を起こし、ついで海面に大衝突したのです。しかし、ばらばらになったにも関わらず、全ての遺体は回収されただけでなく、特定できるほどのものだったのです。KAL007 便の撃墜の後で、他のボーイング 747 ジャンボジェット機の空中爆発と海面衝突が起こった事故がありました。(74)

これらの後の事件の結果と言うものは、KAL007 便に何が起こったのかという事を明らかに理解させるものなのです。沢山の遺体はすぐに後の衝突場所で回収され、全て識別可能だったのです！この最後の要点によって、KAL007 便撃墜後8日経ってただ2つの不完全な遺体と11の小さな体の破片だけが日本の浜辺に打ち揚げられたらろうという事がわかっています。全て識別不可能でした。それゆえ、これらのあるか

ないかぐらいの数の遺体の小片は乗客と乗組員の救出、ソ連がどの程度乗客救出の裏工作をしたかという事の無言であります。ゾッとするほどの証言の論点を支持するものなのです。これらの13の体の部位の持ち主の犠牲者が、ソ連の裏工作の目的のために殺されたという事は、想像できない事ではないのです。

乗客の遺体粉碎説の最も信頼できない事例として、1993年にロシア連邦から国連に引き渡されたブラックボックスの解析から、KAL007便は実際、一誤って信じられているのですが—ミサイル衝突と海面衝突によっては爆発しなかったという事は明白なのです。

第三の説 —KAL007便の269名の乗客が疑わしい衝突場所から実際に消えたという— は本当にばかばかしいのですが、ソ連の記者のアンドレイ・イレーシュが、自分が書いた「大韓航空機のボーイング747の不思議」の中で提案しているのです。この説は遺体は巨大なカニによって食べられたという事を提案しているのです。その本の中には、KAL007便が最終的に辿り着いた海底におそらく住み着いているそれらのカニの内の1つの写真が載っているのです。しかし骨はどうなったのでしょうか？どうやってこれらのカニは骨を処分したのでしょうか？

このカニが食べたと言う説は長らく粘り強く生き続け、ソ連の迎撃機のパイロット、ゲンナジー・オシポビッチもそれに同調しているのです。(明らかに確信に満ちているという訳ではないのですが)

「…私がサハリンにいた時に、彼らが「ボーイング」を見つけたという事を聞いたのです。そしてそれを調査しました。ですが誰もそこに人を見なかったのです。ですがサハリン沖の海に沢山のカニがいるという事実があるので、すぐにそれらのカニは全て遺体を食べてしまったのだらうと私は思うのです…彼らが1つの黒い手袋からただ1つの手を見つけたことを聞きました。多分それは私が撃墜した航空機のパイロットの手だったのでしょ。あの一、今でさえ私は飛行機に乗客が搭乗していたという事を信じられないのです。このカニが食べたと言う説を否定する事はできないのです…本当にそこに何かが残っていたでしょうか？…ですが、私は古い説を支持します。いずれにしても、KAL007便がソ連に入ってきた事は偶発事態ではなかったのです」(75)

(74) KAL007便の状況に一番類似している事件としては、1987年11月28日の南アフリカ航空のボーイング747事件と、1985年6月23日に北大西洋上空でテロリストの爆弾で吹き飛ばされたインド航空のボーイング747事件です。

(75) 1991年2月8日付けのイズベスチヤの7ページ

海洋生物学者のウィリアム・ニューマン教授は、なぜカニ(または他の海洋生物)説が受け入れがたいものであるかを説明しています。

「たとえもし甲殻類またはサメまたは他の何かの生物が人間の肉体を襲ったという考えを推し進めたとしても、その人間の骨格は残っていた事でしょう。多くの場合において、骨格は近海または遠海の海底で見つかっているのです。そしてそれは長年そして何十年もその場所に、見つかる前に存在していたのです。付け加えて、甲殻類は骨を食べてはいなかったでしょう。」(76)

4番目のロシアの説明は、イズベスチヤの記者のシャルネフとイレーシュによって提示されているのです。彼らはロシアの潜水艇「ティンロ2」の艦長の、KAL007 便に関するイズベスチヤの一連の記事のためにインタビューを受けたミハイル・イゴレビッチの話の聞いてそれを発表したのです。1991年5月31日のイズベスチヤの新聞で、イゴレビッチは4番目の説を語っています — 乗客は航空機から放り出されました。衣服を飛行機に残したままで！イゴレビッチの話した内容は、いったん、乗客は救出されたという単純な推定が排除されると、いかにその説が難解になるかと言う事を実証するために新聞に引用されているのです。イゴレビッチはそれにもかかわらず、乗客がKAL007便に残っていたという考えの説明不足を例証するために提供している情報によって、乗客救出の主張を故意にではなく支持しています。

「他の遺品は私達にとって説明できないものです — ファスナーが閉められた衣服。例えば、ファスナー付きのコート、ズボン、シューズ、セーター — これらの遺品は違うものですが、ファスナーは閉められたままでした。そして飛行機の中には何も残っていませんでした。それで私たちはこの結論に達したのです：十中八九、乗客は減圧によって飛行機から引き出され、私達が破片を見つけた様々な場所に本当にばらばらに落下していったのです。彼らは広大な地域に飛ばされてしまったのです。気流もその事に作用し影響を与えていたのです。」(77)

言うまでもなく、この「広大な地域」とは特定されていないのです！私達に向かい合っている真実について目を閉じてゆっくり考えると、そのような事柄を踏まえて、真実を欲する想像が働くのです！しかし、これら全ての説の根本的な動向は、1つの顕著な事実を説明し、または説明し取り除く必要があるのです。— 遺体があったはずなのに、無いと言うことなのです！

回収された1020のがらくたと飛行機の破片の中に荷物(または貨物室にあったいかなる品)が無かった事と同様に、乗客と乗組員の遺体が消えたという不可解な事は後の章でさらに取り上げることにならう。しかし、このKAL007便のミサイル衝突後の顛末により、KAL007便はミサイル衝突後飛行している間中も「安定した」操作状況

にあったという論点を支える項目を全て満たすことができます。全ての項目とは以下のとおりです。

- ・パイロットの意識の清明さに十分な酸素があった
 - ・全てのエンジンは正常に作動していた
 - ・電気系統は作動していた(もしそうでなければ、飛行機の無線通信とエンジンは動いていなかったでしょう)
 - ・KAL007 便の高度を下降させるために減速するのに必要なパイロットの能力が証明されている
- (もし彼がそういうふうに来なかったなら、飛行機は下降方向加速を推進し続けていたでしょう。しかし、2分から2分半の間の時間で海面に衝突しただけでした KAL007 便の飛行は少なくとも 12 分間続きました)

- ・KAL007 便は、ほとんど正確にミサイル衝突前の高度を回復することが出来ました (KAL007 便が偶然に弧を描いて飛行した後に正確な高度を回復したことはとてもありえないことです)
- ・KAL007 便は、ミサイル衝突前の前方加速速度を回復することは出来ました
- ・チュン機長は KAL007 便の機種を飛行機の正確な飛行レベルに持っていくことは出来たのです
- ・KAL007 便は、旋回する事は出来たのです
- ・機長と／または乗組員は、乗客を緊急海面着陸と救助に備えさせる事に従事することはできたのです。
- ・KAI007 便は螺旋降下そして／または円を描いて飛行することは出来たのです。

(76) 前記の箇所に

(77) 1991 年 5 月 28 日のイズベスチヤの 8 ページ