

다음은 2001년 발행된 버트 솔로스버그 "KAL 007: 풀리지 않는 의혹들" 4장 "바다 속에서" 중 89쪽에서 96쪽 까지의 내용을 저자 승인 하에 인용한 것이다.

평론가들은 대부분 KAL 007기가 바다에 떨어졌고, 해상 추락의 충격으로 "산산조각 났다"고 결론 내렸다. 공중에서 폭발했거나 빠른 속도로 바다에 충돌했거나, 아니면 폭발 후 바다로 급추락했다고 보았기 때문이다. 그러나 또 다른 가능성이 있다.

"KAL 007은 무사히 착수했고, 승객과 승무원 전원, 혹은 그들 대다수가 구출되었다. 그 후 소련군은 민간 여객기를 격추한 만행을 은폐할 의도로 비행기를 바다에 침몰시킨 후 수중에서 폭발시켰다."

이 가설의 타당성을 검토하기 위해 공중 폭발이나 해상 추락은 특성상 "평등하게" 피해를 입는다는 사실을 알아야 한다. '침몰되지 않는' 타이타닉호의 침몰은 그런 면에서 분명히 불평등했다. 타이타닉호의 침몰로 1,513명이 사망했다. 생존자는 700여명에 불과했다. 일등석에 탔던 아이들은 한 명을 제외하고 모두 살아 남았다. 반면 삼등석에 탔던 아이들은 49명이 죽었다. 전체적인 생존율을 따져보면, 일등석 승객 63%, 이등석 승객 47%, 삼등석 승객 25%였다. 배가 빙산에 부딪힐 당시 좌석별 승객들의 선체 내 위치 때문에 생긴 결과였지만, '몇 등석인가'에 따른 차등도 무시할 수 없는 요인이었다.

정도는 덜하지만 항공기의 지상 추락도 피해에 차등이 있다고 믿는 전문가들이 있다. 꼬리 부분이 떨어져 나가면서 큰 손상을 입고, 그 결과 중간이나 앞에 앉은 승객보다는 동체 후미에 앉은 승객들이 더 많이 목숨을 잃는 경우가 많다. 물론 이런 구조적인 '차별'을 인정하지 않는 사람들도 있다.

그러나 공중 폭발이나 바다 추락일 경우에는 피해가 '평등하다'는 용어를 쓸 수 밖에 없다. 추락이나 공중 폭발 직후 추락 현장에는 표류 화물과 잔해가 무차별적으로 뒤섞여 있다. 시체들, 승객들이 입던 옷이나 소지품, 객실에서 나온 스웨터, 재킷, 좌석 식사대, 구멍 조끼, 잡지들, 비행기 화물칸에 있던 수화물, 포장용 나무 상자, 판지, 스포츠 용품, 기계 및 전기 장비, 그리고 다양한 비행기 파편들이 뒤섞여 있다. 폭발 당시 비행기 고도가 높을수록, 아니면 고도가 낮더라도 공중에서 파괴 및 분해되는 시간이 길수록 표류 화물과 잔해는 더 많이 흩어진다. 공중 폭발과 해상 추락 현장은 언제나 이런 특징이 나타난다고 봐야 한다.

그러나 KAL 007기의 경우는 이런 특성들이 나타나지 않았다. 이 점을 더욱 분명히 이해하기 위해 KAL 007 기의 추정 추락 상황과 비슷한 실제 비행기 추락 사고 결과를 비교해 볼 필요가 있다¹.

사례 1. 1985년 6월 23일, 인도 항공 보잉 747 182편이 아일랜드 해안 근처 북대서양 상공을 비행하다가 폭탄 테러로 공중 폭발했다. 당시 182편의 고도는 31,000 피트, KAL 007이 미사일에 맞은 고도보다 4,000피트 정도 낮았다. 182편은 바다로 곤두박질쳤고 승객과 승무원 329명 전원이 사망했다. 같은 날 시신 123구가 인양되었고, 다음 날 8구가 추가로

¹ 1983년 9월 1일 KAL 007기 피격 이전에는 보잉 747기가 바다에 추락한 적이 한번도 없었다. 그래서 조사자들이나 일반 사람들이나 똑같이 추락 후에 어떤 상황인지 짐작하기가 어려웠다.

인양되었다. 녀 달 후 시신 1구가 바다 밑에서 인양된 동체 좌석에 매달린 상태로 발견되었다.

영국 왕립 해군 소속 의무관 리처드 크립 대위의 표현을 빌면, 시신들은 "심하게 훼손되고 부서졌으나 모두 한덩이"였다². 시신은 탑승객의 40% 이상이 회수되었다. 약 6,700 피트 깊이의 바다에서 말이다. 비행기 잔해는 바다 밑바닥 4마일에 걸쳐 퍼져 있었고, 한달 동안 수화물과 다른 잔해들이 아일랜드 해 (Irish Sea) 수면 위에 떠 다녔다. 수색은 녀 달 동안 계속 되었다.

사례 2. 1987년 11월 28일, 남아프리카 항공 보잉 747기가 인도양으로 추락했다. 비행기 잔해, 화물, 시신들이 150평방마일에 걸쳐 흩어졌고 12,000 피트 깊이까지 잠겼다. 승객과 승무원 159명 가운데 시신 15구가 인양되었다. 다시 말해 시체 회수율이 10%정도였다. 여러 날 동안 수화물과 비행기 잔해들이 해상에서 떠 다녔다. 수색은 1년 동안 계속되었다.

사례 3. 이란-이라크전이 막바지에 이르렀던 1988년 7월 3일, 어니스트 윌 작전 (Operations Earnest Will, 이란-이라크전 때 양국의 제 3국 선박에 대한 무차별 공격으로 큰 피해를 입은 쿠웨이트 요청으로 1987-1988년 미군이 페르시아 만에서 수행한 쿠웨이트 유조선 호송 작전-웁긴이) 수행 중 미 해군 소속 이지스급 순양함 미군 기선 빈세네스 (U.S.S. Vincennes) 호가 페르시아 만 상공을 비행하던 이란의 에어버스 여객기를 격추시켰다. 200명이 넘게 사망했으며, 시체와 수화물 조각들이 서로 뒤섞인채 바다에서 인양되었다.

사례 4. 1986년 1월 28일, KAL 007이 미사일 공격을 받은 고도보다 3,000피트 더 높은 38,000 피트 상공에서 우주 왕복선 챌린저 호가 엄청난 폭발을 일으켰다. 왕복선의 파편들은 52,800 피트 높이까지 솟아 올랐다 (16 킬로미터나 튀어 오른 것이다). 이제껏 발생한 비행 폭발 가운데 가장 규모가 큰 사고였다.

"그러나 미사일 폭발 (KAL 007을 맞췄던 아납 미사일에 통상 들어 있는 대략 32 킬로그램의 폭탄도 포함) 이 폭죽으로 보일 정도로 엄청났지만, 수색 결과 곧 20톤이 넘는 잔해를 회수할 수 있었다³."

승무원 7명 전원의 시신도 난도질 당했지만 신원 확인이 가능한 상태였다. 시체 회수율 100%였다.

사례 5. 1996년 7월 17일, 트랜스월드 항공 800편 보잉 747기가 대서양 상공에서 기계 고장으로 폭발했다⁴. 승객과 승무원 230명 전원이 사망했다. 1년 동안 시신 230구가 모두 회수되고 신원이 확인되었는데 마지막 2구는 DNA 분석을 통해 신원을 확인했다.

KAL 007의 경우, 1983년 9월 1일, 사할린섬 35,000 피트 상공에서 미사일에 맞았다. 비행기 파편과 다른 잔해들은 수면과 656 피트 (200미터)

² AP 통신특보, Deseret News (미국 유타 주 솔트레이크 시티에서 발행되는 신문-웁긴이), 1985년 6월 24일자.

³ New American, 1988년 8월 29일자, Robert W Lee 기사참조.

⁴ FBI가 내놓은 가장 그럴듯한 사고 원인은 이렇다. "중앙 연료 탱크에 연료 대신 가스가 가득차 있었다. 비행기는 이륙 전에 오랫동안 활주로에 서 있었던 탓에 가열된 상태였다. 중앙 연료 탱크 아래에 있던 에어컨 열기로 연료 탱크가 뜨거워졌고, 그 연료 탱크 위로 지나가는 전기 케이블에서 합선이 일어나 가열된 연료 증기가 폭발했을 것이다."

에서 1,640 피트 (800미터) 에 이르는 타타르 해협 의 얕은 바다 밑바닥에 분산되어 있었다.

현장에서 인양된 수화물-0

현장에서 인양된 시체-0

시체 회수율-0

비행기 잔해의 양-'경비행기 추락 잔해 정도'⁵"

비행기 뼈대, 기체 파편, 승객 소지품, 객실 물품 그리고 8일 후 피격 현장에서 수백 마일 떨어진 일본 해안에 끌려온 신원을 알 수 없는 13개 신체 부위 (이 사건과의 관련성 자체도 불확실하다) 까지 포함해서 1,020 가지 작은 조각들이 잔해 총량이다⁶. 이 중에서 785가지 (77%)는 일본에서 제공했다. 소련 정부에서 넘긴 물품은 235가지 (23%)에 불과했다.

CIA 기밀 보고서의 결론은 다음과 같다: "KAL 007 기의 잔해와 수화물 대부분과 무고한 탑승자 269명전부가 1983년 8월 31일에서 9월 1일로 넘어가는 밤 사이에 거의 자취도 없이 사라진 것처럼 보인다. ... KAL 007기와 비슷한 사건에서 엄청난 잔해가 발견된 경험적 증거에 비추어 볼 때, KAL 007기에서도 막대한 양의 잔해가 나왔어야 한다. KAL 007기가 정말 '추락했다면' 말이다⁷.

"KAL 007에서 나온 잔해가 너무 적고, 그것조차 나중에야 회수된 것을 고려할 때, KAL 007기는 결국 추락하지 않았다고 가정하는 것이 합리적이다⁸."

미국은 1983년 11월 7일, KAL 007기가 피격된 지 불과 한 달 6일 만에 수색 작업을 종료했다. 일본은 그 이틀 뒤 작업을 종료했다. ICAO는 같은 해 12월에 조사를 마치고 보고서를 제출했다. 모든 조사가 일찍 끝났다. 조사를 담당한 정부 기관들은 '추락 현장'과 홋카이도 해변에서 발견된 잔해들을 살펴 봤다면, 탑승자들이 구조된 것 같다는 의심을 품었어야, 아니 구조된 것이 틀림없다는 결론을 내렸어야 마땅하다. 회수된 물품 1,020개에는 틀니, 신문, 책, 좌석 쿠션, '대한 항공' 종이컵, 신발, 샌들, 운동화, 카메라 케이스, '좌석 벨트를 매어 주세요' 표지판, 산소 마스크, 핸드백, 블라우스, 식기 세척제, 캐나다 수 세인트 머리 (Sault Ste. Marie) 출신의 25세 승객 메리 제인 핸드리의 신분증, 병, 조끼, 뉴욕에서 온 승객 케이씨 브라운스피어의 명함 그리고 아기 인형이 있었다.

이런 물품들과 비행기 파편 이외의 인양물은 모두 비행기의 한쪽, 볼록한 모양의 동체 '윗칸' 즉 객실에서만 나왔다. 비행기동체의 '아래칸', 즉 화물칸에 있던 물건들이 해상에서 발견되거나 수거되었다는 보고는 단 한 건도 없었다.

⁵ CIA/공화당 의원 연구서, 10 쪽

⁶ 가장 큰 조각이 비행기 꼬리 수직 안전판에서 나온 것으로 추정되는 30 X 36인치 금속 조각이었다.

⁷ KAL 007기에서 나온 소량의 잔해는 20톤에 달하는 챌린저 호의 잔해와 4톤이 넘는 인도 항공 182기 잔해와 상당히 대조적이다. .

⁸ CIA /공화당 의원 연구서, 10쪽

이 점만 고려하더라도 조사자들은 KAL 007이 공중에서 폭발했을 리가 없다고 깨달았어야 마땅하다. 미사일에 맞아 폭발했을 리도 없고 (9년 뒤 블랙 박스 테이프 분석에서 밝혀졌다), 일본 오징어 잡이 어선 치도리마루호 근처에서 폭발한 것도 아니다 (9년 뒤 소련군 지상 무선 교신 내용 분석에서 확인되었다. 치도리마루호 선원들은 6시 30분에 폭발을 목격했지만, 6시 34분 소련군 레이더에 KAL 007이 그 어선에서 22.5 마일 떨어진 모네훈 섬 16,400 피트 상공을 비행하는 모습이 잡혔다). KAL 007이 바다에 추락했을 리도 없다. 조사자들의 추정대로 KAL 007이 무시무시한 속도로 추락했다면 비행기는 '맨 위부터 아래까지' 박살났을 것이다. 그러나 어떤 수화물 (기내에는 원래 450개의 수화물이 있었다) 도, 포장용 나무상자나 판지, 화물칸에 있던 물품도 바다에서 발견되지 않았다.

KAL 007이 착수에 성공했고, 그 후 승객과 승무원과 기내 수화물이 빠져 나온 다음에 비행기가 폭발되었다는 것을 처음부터 알아차렸어야 한다. 그러나 그러지 못했다.

1991년 <CIA/공화당 의원 연구서>는 다음과 같은 결론을 내렸다. "이런 대형 여객기 추락 사고에서 잔해와 시체, 수화물이 없는 상황을 설명하려면 이렇게 가정할 수 밖에 없다. 'KAL 007은 착륙지를 찾아서 12분을 비행한 끝에 해상 불시착에 성공했다. 소련 정부는 생존 탑승자 전원을 구조하고 수화물을 회수했거나, 아니면 모든 시체, 잔해, 수화물을 수거했다.' 1991년 <이즈베스티야>보도로 소련 정부에서 블랙 박스와 비행기 잔해를 회수했다는 것이 알려진 지금은, 소련 정부가 '살았건 죽었건' 탑승자를 모두 데려갔고 수화물을 전부 회수했다고 보는 것이 합리적이다⁹."

'살았건 죽었건 탑승자들을 데려갔다'는 것이다. 소련 정부가 이 불운한 여객기에서 사망해 버린 승객들을 발견한 적이 있는가? 좀 더 구체적으로 물어보자. 모네훈 섬 연안 타타르 해협이 얇은 바다 밑바닥에서 KAL 007의 잔해를 발견한 소련 잠수부들이 KAL 007기의 승객과 승무원의 시체를 발견했는가?

주석: 이 질문에 대한 답을 보려면, <http://www.rescue007.org/story.htm>에서 "KAL 007, 미국 7함대, 그리고 대러시아 계략"을 보시오.

⁹ CIA/ 공화당 의원 연구서가 작성된 시기는 보리스 옐친이 블랙 박스 테이프를 몬트리올의 ICAO에 제출하기 전이었다.