

次の文章は、著者の許諾のもとに、2001年フリブリス出版社から出された、バート・シュロスバーグの「007便の救出：KAL007便とその生存者たちの語られなかった物語」の4章『海面において』の76-82ページからの抜粋です。

ほとんどの評論家は、KAL007便は海面に不時着したが、空中爆発または海面への急スピード衝突、あるいはその両方により海面に衝突した時にはバラバラになっていたと実際に結論づけています。ですが、もう一つの可能性もあるのです（KAL007便の海面着水は成功し、その後全部の、あるいはほとんどの乗客と乗組員は飛行機から脱出、そしてソビエトの航空機撃墜の悪行を隠蔽するために飛行機は海面に沈められ、爆破させられたという可能性）

これらの可能性を検証するために、飛行機の空中爆破または海面衝突時の「機内にあまねく被害が広まる」性質というものを理解する必要があります。

「沈むはずがなかった」タイタニックの沈没は、まず間違いなく被害が全てに広がる性質が原因によるものではなかったのです。タイタニックが沈んだ時、1513人の人命が失われ、ただ700人の命だけが救われたのです。一等船室の一人を除いた全ての子供たちが救われた一方、三等船室の49人の子供たちは助かりませんでした。全般的な生存率は次の通りです：一等船室は63%、二等船室の乗客は47%、三等船室の乗客は25%でした。この事実は第一に、

タイタニックが氷塊に衝突した時の船体における乗客グループの位置によりま
すが、「階級構造」のヒエラルキーが結果の一面を担っていたのも事実です。

同様に、多くの評論家は、飛行機着陸時の衝突時の被害分布も、程度は劣
るものの差別的であると信じています。多くの場合において、尾翼部分は構造
的損傷によりはぎ取られ、結果的に飛行機の中部または前部座席の乗客よりも
胴体後部座席における乗客の人命損失の方が著しいのです。他の評論家はこの
構造的「傾向」を否定しています。

しかし、空中爆破または飛行機の海面衝突の場合においては「爆発被害が
広汎に行き渡る」という現象以外で説明はできないのです。これらの例におい
て、衝突または空中爆破後、ほぼすぐに衝突現場においては乱雑ながらくたや
破片の混ざったものが見つかっています。この複合物は多くのものから成り立
っています：乗客と一緒に、または付いていた様々な品物、セーター、ジャケ
ット、夕食用盆、救命胴衣、雑誌のような船室からの品物、スーツケース、荷
物箱、大箱、スポーツ用品、工業製品そして電子器具のような航空機の貨物区
域からの品物、そして最後に航空機自体の様々な大きさの破片。爆発時の航空
機の高度が高ければ高い程、または空中における分解の持続時間、そして崩壊

の程度が-たとえ低い高度であっても-大きければ大きいほど、がらくたと破片はさらに広範囲に散らばり、拡散していくのです。これらの現象が起らなく、空中爆破があり、二次的な海面衝突が起るといのは事実上不可能なのです。

しかし、KAL 0 0 7 便の例においては、これらの事が起らなかったのです。

この事をさらに理解するために、疑わしい KAL 0 0 7 便の衝突と同様な条件を持つ実際に起った現下の衝突結果と、KAL 0 0 7 便自身の場合とを比べてみましょう。(1)

一つ目のケース。インド航空のボーイング 7 4 7 の 1 8 2 便は、1 9 8 5 年 6 月 2 3 日にアイルランド沖近くの北大西洋上空を飛行中に、テロリストの爆弾により吹き飛ばされました。それが爆発した時、高度は 3 1 0 0 0 フィートで KAL 0 0 7 便の高度よりも 4 0 0 0 フィート下だったのです。1 8 2 便は海面に突っ込み、3 2 9 名の乗客と乗組員の命が失われました。同じ日に、1 2 3 体の遺体が回収され、海底から引き上げられた時には胴体の座席にシートベルトで固定されていた状態でした。

遺体はイギリス海軍軍医のリチャード・クリブ中尉によって次のように描写されています。「ひどく粉碎され、ばらばらになっているが、一つの形を留め

ている」(2) 1 8 2 便の乗客の 4 0 パーセント以上の遺体は、海面下約 6 7 0
0 フィートの深度から回収されました。破片は海底 4 マイル四方に散らばって
おり、一ヶ月間荷物と他の破片はアイルランド海を漂っているのが目撃されて
います。搜索作業は四ヶ月続きました。

(1) 1 9 8 3 年 9 月 1 日の KAL 0 0 7 便の墜落事件以前には、ボーイング 7
4 7 の海面衝突は一度もなく、そのことにより調査機関と一般市民が
KAL 0 0 7 便事件の顛末を推測するのが困難となっています。

(2) 1 9 8 5 年 6 月 2 4 日の AP 特電のデイザレットニュース

二つ目のケース。1 9 8 7 年 1 1 月 2 8 日、南アフリカ航空のボーイング
7 4 7 がインド洋に海面衝突しました。航空機の破片、荷物と遺体は付近 1 5
0 平方マイル、そして 1 2 0 0 0 フィートの深度にまで渡り散乱しました。少
なくとも 1 5 9 名の乗客と乗組員の内の 1 5 の遺体は回収されました。つま
り約 1 0 パーセントの遺体だけが回収されたのです。多くの荷物と破片は海洋
上を何日も漂流しているのが目撃されています。そして搜索作業は一年続いま

した。

三つ目のケース。1988年7月3日に「アーネストウィル作戦」中に、イラクーイラン戦争終結に向けてアメリカ海軍船舶のエイジス級巡洋艦ヴィンセンズがペルシャ湾上空でイランのエアバス航空機を撃墜し、200名以上の乗客が犠牲となりました。また何百もの混ざり合った遺体と破片が、海面から回収されました。

四つ目のケース。1986年1月28日、38000フィートの高度で（KAL007便が攻撃を受けた時より3000フィート高い）スペースシャトル・チャレンジャーは大爆発し、機体の各部分は52800フィートの高度（10マイル高！）まで吹き飛ばされました。これは今まで起った非核爆発の中で最大のもので、「しかし、ソビエトのロケット爆発を花火のように見させた爆発地獄図（おそらくKAL007便に向けて発射されたアナブ型ミサイルの総計である70ポンドの爆弾を含み）にも関わらず、捜索隊はすぐに20トン以上のチャレンジャーの残骸を回収しました。（3）全ての7名の乗組員の遺体は――潰れていたが全て識別可能で――100パーセント回収されました。

(3) 1988年8月29日の「ニュー・アメリカン」におけるロバート・W・リーの記事

五つ目のケース。1996年7月17日にトランス・ワールド航空の800便、ボーイング747は大西洋上空において、おそらく機械的原因により爆発しました。(4) 全230名の乗客と乗組員の命は失われました。全ての乗客と乗組員の遺体は回収され、識別判定は一年をかけて行われ、最後の2体はDNA鑑定で身元が照会されたのです。

KAL007便のケース。1983年9月1日にサハリン島上空35000フィートの高度でロケット攻撃される。航空機は形を留め、他の破片は海面とタタール海峡の656フィート(200メートル)から1640フィート(800メートル)の範囲の浅い深度にありました。

- 現場において回収された荷物の数-0
- 現場において回収された遺体の数-0

●乗客の遺体の回収率 - 0パーセント

●航空機の構造に関わる破片の総量-

「パイパー・カブの衝突時の総量になぞらえられる」(5)

●航空機の構造に関わる一部と、ばらばらになった部分を含む破片と

乗客の所有品、機内の品物と墜落現場から何百マイルも離れた日

本の海岸線(墜落場所から関連が疑わしいが)で8日後に波にさ

らわれた事で発見された13の識別不可能な遺体の各部分を含ん

だ物の総量 - 1020の小片。(6)

この数の内、785個(77パーセント)は日本によって提供さ

れ、たった235個(23パーセント)がソ連によって引き渡さ

れました。

(4) FBI が為した最善の推測は次のようなものです：中央燃料タンクには燃料

がなかったが、煙で満ちていた。飛行機は機体の温度が上昇しつつ滑走

路に長い時間留まっていた。空気調節装置は中央タンクの下に位置して

いて、それが空調の温度を上げていた。電気ケーブルはタンクを横切っ

て置かれていた。これらの状況により、漏電が起きてタンクの熱せられ

た燃料の蒸気が爆発を催したのだろう。

(5) CIA / 共和党局員報告の 10 ページ

(6) 一番大きな種目は飛行機の垂直尾翼安定板から来た信じられている

30×36 インチの金属破片です。

CIA 報告書は「KAL 007 便のほとんど全部の残骸、荷物、全ての 269 名の無実の人々が 1983 年 9 月 1 日 (8 月 31 日の夜) に、ほとんど痕跡を残す事無く完全に消えたように見える ...」

大量の破片を伴った KAL 007 便の事件と似ていると推測されている他の事件からの実証可能な証拠と比較して、KAL 007 便における破片の欠如は、もしそれが本当に衝突したのなら、KAL 007 便から大量の破片が回収されるべきだった事を示しているのです。(7)

「KAL 007 便からの遺品、残骸物の欠如、そして小さな破片が遅れて回収されつつあったという事実からして、KAL 007 便は全く衝突しなかったと推測を立てるのはおそいらく理にかなった事でしょう。」(8)

アメリカ合衆国は、撃墜からちょうど 2 ヶ月と 6 日後の 1983 年 11 月 7 日に KAL 007 便捜索救助任務を終了しました。日本は、その 2 日後に終了

しました。国際民間航空機関(ICAO)はその年の12月に調査を終え、報告書を
公布しました。しかし全てが、すぐに行き詰まってしまったのです。「衝突現場」
と北海道の岸辺で浮いていた破片の特質に対しての研究報告は、証拠の特質に
よって乗客救助が提案されただけでなく、実に救助はそれにより要求されたと
いう事の警告を、調査に責任のあった政府機関に喚起するべきでした。回収さ
れた飛行機の部品ではない1020の種目には、入れ歯、新聞、本、クッショ
ン、8個の「KAL」紙コップ、靴、サンダルとスニーカー、カメラケース、1
つの「どうぞシートベルトを締めてください」という標識と、酸素マスク、ハ
ンドバッグ、ブラウス、1個の洗剤液瓶、カナダ人の当時25歳だったスーセ
ントマリーのメアリー・ジェーン・ヘンドリーのIDカード、瓶類、1つのチョコ
ッキ、乗客のニューヨークのキャシー・ブラウン＝スピアーの名刺と、1体の
人形が含まれていました。

回収された飛行機部品ではない種目と同様に、これらの全ての種目はジャ
ンボ機のただ一つの区域(客室、ジャンボの特徴的なこぶの部分を含む機体の
最上部の部分から出てきたのです。飛行機の「下部区域」)貨物置き場から海洋
上に漂流し、そして回収された物は一つもなく、報告された物も一つもありま

せん。

この事だけでも、このジェット機が空中爆発したはずがなく-ミサイル爆破されたわけでもなく(9年後ブラックボックステープ分析により確認されたように)、日本のイカ釣り漁船の「ちどり丸」に接近した場所で爆発した訳でもないという事について(9年後ソビエトの地上間通信の分析で確認されたように)午前6時34分に起きた爆発は船の船員に目撃されており、一方 KAL 0 0 7 便は「ちどり丸」より22.5マイル離れたモネロン島上空を16400フィートで飛行しているのをソビエトにより午前6時34分に追跡されています。調査官は喚起を促されるべきでした。推測されている物理力によってそのような衝突が飛行機を機種から後尾まで破壊したから、KAL 0 0 7 便が海面に衝突したはずはないのです。スーツケース(450個以上が積まれていました)、木箱、段ボール箱またはいかなる貨物区域の品物も、ひとつたりとも深海からは現れて来ませんでした。

KAL 0 0 7 便が無事に海面に着水し、いかなる飛行機の爆発は着水後、そして全ての乗客、乗組員と荷物が取り去られた後に起っただろうという事は、

初めから明確だったのです。

1991年のCIA / 共和党局員報告は次のように結論づけています。「この巨大な航空機の事故からの残骸、遺品、遺体と荷物の存在の欠如を説明する唯一の方法は、KAL007便が着水場所を見つけている12分間の飛行の後、海面に無事着水し、ソビエトが生存していた全ての乗客を救出して、荷物を回収したか、またはソビエトが全ての遺体、残骸、遺品と荷物を回収したかという事を推測する事である。1991年のイズベスチヤで明らかにされたように、ブラックボックスと残骸を回収したという事実が知られている事により、ソビエトが、死亡していたか生きていたかに関わらず全ての乗客と荷物を回収したと十分確信して推論するのはもっとも妥当なことである」(9)

(7) KAL007便のわずかな量の破片は、チャレンジャーの20トン(245、000ポンド)と、インド航空の182便の4トン以上の破片(4、480ポンド)と比較対象になります。

(8) CIA / 共和局員報告研究の10ページ

(9) CIA / 共和局員報告研究はボリス・エリツインが本物のブラックボックス

を、モントリオールの ICAO に引き渡す前に書かれました。

「死亡していたか生きていたかに関わらず乗客を」

しかし、ソビエトは今までこの不幸なフライトの乗客の遺体を発見したのだろ

うか？疑問をさらにはっきりさせれば、KAL 0 0 7 便の遺物をモネロン島沖の

タタール海峡の浅瀬で発見したソビエトの潜水夫たちは、死亡していた乗客と

乗組員を発見したのだろうか？

注意：この疑問の解答を知るには、ホームページの

<http://www.rescue007.org/story.htm> 中の「KAL 0 0 7 便、アメリカ第七

艦隊と大口シアの策略」の記事をご覧ください。