

## KAL 007기 피격 미 CIA 비밀 보고서

CIA 문서는 다음과 같은 항목으로 구성돼 있다.

1. 정당화될 수 없는 범죄, 소련의 KAL 007기 격추
2. KAL 007기가 비행한 캄차카 반도는 소련의 전략 요충지
3. 오가르코프 원수가 주도한 소련의 기만 전략
4. 구멍 뚫린 캄차카 반도의 소련 방공망
5. 사할린 지역 소련 방공망의 취약점
6. 피격 후 KAL 007기의 비행 시간과 항로
7. KAL 007기가 첩보기가 아님을 알고 있었던 소련
8. 격추 사고 제대로 대응 못한 미국
9. 소련의 사고 관련 거짓말 검증을 거부한 미국 정보 기관
10. 소련의 사고 은폐·오도의 증거들
11. 소련 군부의 조직적 은폐 파헤친 이즈베스티야의 보도
12. 러시아 이주민들이 전하는 사건의 새로운 진실

### 앞머리

83년 9월 1일 구 소련 공군기에 의해 격추된 KAL 007기에는 2백 69명의 무고한 사람들이 타고 있었다. 같은 해 9월 8일 소련 당국은 해상에 떠 있던 KAL 007기의 잔해 몇 점을 발견했다고 주장했다. 83년 9월 26일 소련측은 8백 48점의 회수품 중 10%도 안되는 불과 76점을 국제 조사 위원회에 넘겼다. 이 가운데는 인체의 잔해는 포함돼 있지 않았고, 일부 회수된 의복들은 드라이 클리닝을 한 것이 분명했다. 당시 소련이 제공한 항공기 파편이나 인체의 잔해 가운데 KAL 007기나 승객들의 것으로 확인할 수 있는 것이 전혀 없었던 점도 중요하다.

KAL 007기 잔해가 이처럼 소량, 그것도 격추된 문제의 항공기 잔해라는 증거도 희박한 상태로 발견된 것은 소련 측이 발표한 [KAL 007기의 공중 폭발]에 대한 의문점을 강하게 제기해 준다고 할 것이다.

사고 항공기와 같은 기종인 보잉 747기들의 다른 해상 추락 사고를 살필 경우 의혹은 더욱 짙어진다. 85년 6월 아일랜드 남쪽 북대서양 상공에서 테러범이 설치한 폭탄이 터져 추락했던 인도 항공기와 87년 인도양 상공에서 화물칸 화재로 폭발 후 해상에 추락한 남아공 항공기 모두가 문제의 대한 항공기와 같은 보잉 747기였다.

문제는 이들 두 [공중 폭발 후 해상 추락] 참사에서는 항공기 잔해와 사체, 화물들이 다량으로 회수되었다는 점이다. 그리고 수심이 얇은 해역에 추락했을 것으로 추정되는 KAL 007기와는 달리 이들 두 항공기는 심해 상에 추락했음에도 불구하고 그 잔해들은 광범한 수역에서 다량으로 발견됐다.

이러한 정황들은 지금까지 알려진대로 KAL 007기가 소련 공군기의 요격을 받고 공중 폭발해 추락했다는 통설에 상당한 의문을 제기하게 만들고 있다.

여러가지 정황 증거들로 보아 문제의 KAL 007기는 피격 후에도 최소한 12분동안 비행을 한 것으로 나타나고 있다. 피격 후에도 이처럼 오랜 시간 비행을 했다는 것은, KAL 007기가 곧바로 폭발하거나 해상에 추락하지 않고 불시착에 성공했다는 추정을 가능케 한다.

최근에 들어서 KAL 007기 사고에 관련된 의혹과 수수께끼를 푸는데 도움이 되는 새롭고 강력한 단서들이 발견되고 있다.

우선 들 수 있는 것이 구 소련의 관영 신문 이즈베스티야가 90년 12월부터 91년 5월 사이에 게재한 18건의 사고기 관련된 보도였다. 이 연재 기사는 소련이 실제로 KAL 007기의 잔해를 찾아냈으며, 미국 해군의 수색 작전을 교란하기 위한 유인 작전을 썼고, 사고의 진상 파악을 위한 미국의 노력을 무력화 시키기 위해 고의적인 기만 전술을 대대적으로 전개했었다는 것 등을 공개했다. 최근 소련에서 출국한 해외 이민자들로 부터도 사고 KAL 007기와 관련된 상당히 흥미로운 극비 증거들이 공개되고 있다. 이 새로운 극비 증거는 현재까지 일부만 확인됐는데, 그 내용은 다음과 같다.

- 소련은 공군 방공 부대 레이더를 통해 KAL 007기가 조종 상태에서 하강하는 항로를 추적했다.
- 사고기는 소련의 모넨 섬과 사할린 군도 사이의 구소련 해역의 수면에 비상 착륙하는데 성공했다.
- 사고기 탑승자 중에는 생존자가 있었다.
- 사고기 생존자들은 즉각 강제 노동 수용소에 수감했다.
- 사고기의 동체는 모넨 섬 부근에서 소련 해역 안쪽으로 이동된 다음 블랙박스들을 포함한 모든 부품들이 즉각 해체되고 나서 얇은 바다에 가라앉혀진 후 폭발되었다.
- 소련은 대한 항공기 격추 사건의 진모를 은폐하기 위해 군참모총장 니콜라이 오가르코프 원수의 지휘 아래 대대적인 기만 작전을 전개하기 시작했다.
- 모스크바의 항공 연구소 소속 전문가들이 사고 항공기의 블랙박스를 분석한 결과 사고기는 소련이 당초 주장했던 것처럼 첩보 항공기가 아니었으며, 조종 상태에서 하강해 해면 불시착에 성공한 사실을 밝혀냈다.

이러한 새로운 정보들의 핵심사항들을 뒷받침 해 주는 특수첩보에 따르면 소련군부는 사고기를 격추시킨지 4시간 안에 요격기 조종사로부터 다음과 같은 사항을 보고받았다.

- 미국의 정찰기가 아닌, 민간 여객기가 오인으로 격추됐다.
  - 민간 여객기의 대략적인 추락위치
  - 소련군 지휘관들이 사고 경위를 모스크바의 합동 참모본부에 보고하기 위해서 바쁘게 움직이고 있었다.
  - 소련군은 이미 공중에서 미국인들로 신원이 확인된, 간첩 활동 혐의가 없는 승객들을 구조하기 위해 작전을 전개하고 있었다.
- 이러한 명백한 증거는 사고기가 해면 불시착에 성공했음을 강력히 시사해 준다. 뿐만아니라 우리는 명확한 증거를 통해 사고기가 피격된 다음 12분동안 공중에 머물렀다는 사실을 알고있다. (경험적인 증거에 비추어 볼때) 공중에서 폭발하는 참사를 겪었거나 바다 속으로 곤두박질치는 참사를 겪었다면 사고기는 12분동안이 아닌 2분 30초만에 추락했을 것이다.
- 만약 KAL 007기가 12분동안의 하강 비행 후 바다 속으로 추락하는 참사를 당했다면 바다 표면에 닿는 순간 대부분의 기체가 분해돼 많은 잔해가 가라앉거나 공중에서 식별이 불가능했을 것이다. 그리고 추락 후 온전하게 보존된 탑승자 사체가 있었다면 일부는 바다 위에 떠 있었을 것이다.
- 또한 사고기가 민간 여객기였고 탑승자 사체 일부의 국적이 미국이라는 것을 추락 참사 현장에서, 그것도 공중을 비행중인 공군 조종사들이 파악해 보고하는 것도 어려웠을 것이다. 사고기가 사라진 후 대략 4시간이 지났을 때 비행중인

소련 조종사들은 자기네 정보보고를 통해 미국의 민간 여객기가 아니라 한국 여객기가 사라진 사실을 알게되었다.

따라서 만약 KAL 007기가 바다에서 추락하는 참사를 당했다면 소련인들이 사고기가 민간 여객기란 사실을 파악했을 가능성이 지극히 낮다. 특히 4시간 정도 지난 후에야 사고기에 미국인 승객들이 타고 있었다는 사실을 오로지 조종사들의 보고를 통해서 알았을 가능성도 낮다.

만일 KAL 007기가 바다에 추락했다면 소련 조종사들은 자기들이 어떤 비행기를 공격한 것인지 전혀 몰랐을 것이고 수면에 비행기 잔해가 남아있더라도 그것이 자기들이 공격한 것인지조차도 확인할 수 없었을 것이다. 특히 바다에 표류하는 시신이 미국인인지의 여부는 더욱 알 수 없었을 가능성이 높다. KAL 007기가 추락했다면 소련측은 이처럼 그들이 공격한 비행기의 기종이나 승객들의 국적을 당분간 파악하지 못했을 것이다.

이와 같은 엄연한 증거들 때문에 KAL 007기의 불시착 가능성이 제기되는 것이고, 이는 또 두 곳의 정보통을 통해 입수한 새로운 증거와 완전히 일치한다. 더욱이 83년 9월 8일 주일 소련 대사는 [소련은 생존자나 시신을 수거한 적이 없다]고 일본 정부에 공식 통보했다. 소련이 KAL 007기와 관련해 보여준 이중성을 고려할 때, 이같은 소련측의 부정적 외교 성명은 곧 소련이 생존자를 구해냈다는 유력한 증거로 해석할 수 있다.

마지막으로 우리는 특수 첩보를 통해 입수한 소련의 KAL 007기 레이더 추적과정과 일본 자위대의 레이더 추적자료를 근거로 활용, KAL 007기가 소련 미사일에 맞은 뒤 12분간에 걸쳐 비행한 코스를 면밀히 분석했다. 그 결과 KAL 007기는 미사일에 맞은 뒤 적어도 12분간 비행하는 동안 침착하게 하강비행을 한 것으로 드러났다. 크게 나선형을 그리며 하강했으며 고도가 낮아질수록 하강 속도도 떨어졌던 것이다. 바다에 불시착할 때는 통상적으로 그렇게 한다.

한마디로 말해 KAL 007기의 비행 항로는 바로 바다에 불시착할 때의 그것이었다. 특별 정보와 이민자들의 증언도 그 점을 시사하고 있다.

기존의 모든 특수 첩보와 위의 두가지 정보통에서 나온 새 증거를 종합해 보면, KAL 007기가 불시착에 성공했음은 물론 어쩌면 생존자가 있을 가능성도 높다. 게다가 새로 입수한 두가지 정보는 소련 군부가 대규모 사기극을 벌였다는 기존의 특수첩보와도 완전히 일치한다. 이같은 모든 정보를 종합하면 결국 소련 군부가 KAL 007기의 사고진상을 은폐하기 위해 대규모 사기극을 벌였다는 것이 확실해진다.

최근의 소련 이민자들이 제공한 정보의 신빙성을 확실하게 해 주는 것은 그 증거가, 전에는 특수첩보를 통해서만 입수할 수 있었던 소련 측의 진상은폐 노력 및 그와 관련된 오가르코프 원수의 결정적인 역할에 대해 자세한 내용을 제시하고 있다는 점이다.

그 증거는 소련 군부가 공해상에서 무고한 민항기를 미국 정찰기로 오인하고 격추시키는데 그렇게 오랜 시간과 노력을 들였다는 사실에 크게 당황했음을 보여준다. 다음에 자세히 설명되겠지만, 특수 첩보에 의하면 소련 군부는 KAL 007기를 격추시키면서 작전 상의 중대한 실수를 많이 저질렀다는 유력한 증거가 있다. 소련 군부는 자신들의 실수를 소련 정치 지도자들에게 숨기고 잘못을 미국 측에 돌리기 위해 초기의 [작전 결과 보고서]에 KAL 007기의 [첩보기] 설을 날조해 넣었다.

사고 수 시간 뒤 당시 소련군 참모총장이던 니콜라이 오가르코프 원수에게 보내진 소련 군부의 최초 작전 결과 보고서에는 불충분한 허위 정보가 담겨 있었는데, 나중에 이를 토대로 한 공식 첩보기설이 날조됐다. 오가르코프 원수는 이 같은 최초의 보고서에 거짓말을 더 보탠 뒤 외무부와 정치부에 넘겼다. 이로써 소련의 정치 지도자 들은 사건에 대한 공식해명으로 첩보기설을 채택한 것이다.

소련군은 아마도 격추 후 4시간이 지나지 않아 불시착한 KAL 007기를 발견했을 것이다. 위치는 이즈베스티야가 밝힌대로 사할린과 모네론 섬 사이의 소련 영해였을 것이다. 소련 당국은 첩보기설을 합리화하기 위해 KAL 007기내에서 생존자·시신·화물 등을 끌어내고 모네론 섬 북쪽의 소련 영해 안쪽 깊숙이 끌고가 가라앉혔을 것이다. 그 뒤 블랙박스를 수거해 바닷물을 채우고, 나중에 미국이 첩보기 설을 뒤집을 수 있는 어떤 물적 증거도 못 찾아내게끔 수중에서 기체를 폭발했을 것이다.

오가르코프 원수는 첩보기설을 주장하려면 나중에 비행기의 파편·시신·블랙박스 따위가 온전히 발견되는 것보다는 그것들을 제거하고 수중에서 폭발시키는 것이 훨씬 낫다는 판단을 내린게 분명하다. 그러나 KAL 007기가 첩보기였다는 주장이 설득력을 얻기 위해서는 소련은무조건 KAL 007기의 블랙박스를 회수해 보관해야 했다. 만일 미국이 비행 기록을 분석했다가는 첩보기설의 허구성이 드러날 것이기 때문이었다.

이즈베스티야는 소련이 실제로 블랙박스를 회수했다고 시인했다.

특수 첩보와 이민자들의 증언 및 이즈베스티야의 보도 등 세가지 증거는 모두 일치하고, KAL 007기의 첩보기설이 틀림없이 오가르코프 원수가 지어낸 대규모 사기극이라는 점을 확인해 주고 있다. 따라서 나중에 발견된 작은 [파편들] 은 수중 폭발된 KAL 007기의 잔해가 수면으로 떠오른 것이거나, 아니면 78년 4월에 무르만스크에 불시착했던 KAL 보잉 707기의 파편을 극동으로 갖고 와 일본의 해안까지 흘러가도록 일부러 떨어뜨린 것일 수도 있다.

이미 말했다시피 소련군은 사고 발생 불과 4시간 이내에 모스크바의 군수처부에 최초의 사고 보고서를 보냈다. 그러나 그 보고서에는 생존자 여부 등 중요한 정보가 빠져 있었다. 그것은 곧 생존자가 별도의 비밀 경로로 취급됐을 수도 있음을 시사한다.

소련측은 오가르코프가 중심이 돼 미국의 해군의 수색을 방해할 목적에서 속임수 공작을 전개하기도 했다. 소련 측은 KAL 기의 추락 예상 지점이 소련 영해로부터 멀리 떨어진 곳이라며 미국 측에 완전히 잘못된 좌표를 제공했다. 소련은 또한 잠수함과 잠수정 5대를 동원해 미국측이 공해 수색 지점 바다에 설치해 놓은 수중 음파 탐지용 표지기를 제거했고, 미국측의 레이더 탐지를 교란하는 파동음 발진장치를 여러개 설치하기도 했다. 이들 조치는 모두 블랙박스의 위치와 미 해군의 수색 작업을 교란시키기 위한 것이었다.

여러 정황들로 미뤄볼 때 KAL 007기가 피격된 직후 소련 측이 잔해를 발견했을 것으로 추정되는 만큼, 소련측이 사고 후 전개한 모든 수색작업은 치밀한 술수였다. 이는 미국측이 희망을 갖고 수색작업을 벌이도록 함으로써 잔해가 이미 오래전에 발견됐음을 숨기기 위한 것이었다.

종합적으로 살펴볼 때 우리는 광범위하고 교묘하게 이뤄진 소련측 속임수 공작의 목적이 무엇이었나를 조사해야 한다. 소련의 속임수 공작이 조직적으로

행해졌다는 사실 자체가 KAL 007기의 해상 불시착이 가능했다는 증거이며, 소련측은 이 사실을 은폐하기 위해 엄청난 노력을 기울인 것이다. 소련이 KAL 007기를 무참하게 격추시킴으로써 민간 항공에 관한 모든 국제법과 그 부대조항을 위반했음은 분명하다. 만약 KAL 007기가 바다에 불시착함으로써 승객 중 생존자가 있었다면, 소련은 그들의 생존을 은폐했으며 그들을 사망케하고 투옥한 죄를 저질렀다. 설사 KAL 007기 승객 가운데 살아남은 사람이 없었다 하더라도, 소련은 적어도 그들의 죽음을 은폐하고 사체를 가족에게 되돌려 주지 않았으며, 이 두건에 관해 전세계에 대대적인 거짓말을 한 죄를 저질렀다.

## 1. 정당화될 수 없는 범죄, 소련의 KAL기 격추

KAL 007기는 83년 8월 31일에서 9월 1일로 넘어가는 밤중(새벽이 되기 1시간 전 쯤)에 소련 요격기인 수호이 15기 한대가 발사한 한발 또는 두발의 공대공 미사일에 의해 공격당했다. KAL 007기가 사할린 섬의 소련 영공을 벗어나 이미 국제 영공에 들어간 이후였음은 아주 명확하다.

최초의 가공되지 않은 특수 첩보는 이 사실을 명확하게 보여 주었다. 소련 레이더 추적망에 나타난 KAL 007기의 소련 영공 이탈 시간은 분명히 KAL 007기가 공격받기 이전이었기 때문이다. 그러므로 KAL 007기는 이미 사할린 섬 상공의 소련 영공에서 벗어났던 것이며, 소련 측은 그들이 공격하기 전에 이것을 알고 있었으나 문제의 항공기가 이미 국제 영공 안에 들어간 뒤 고의로 공격했다. 83년 9월 첫주 동안에 작성된 미국 측의 최초 정보 보고 역시 이 사실을 뒷받침했다.

그러나 그 후 84년과 87년에 각각 작성된 미국 정보 분석 평가들은 KAL 007기의 소련 영공 이탈 시점이 애매하다고 시사함으로써 이 사실을 희석시키고 모호하게 만들었다. 이것은 소련의 KAL 007기 격추에 대한 죄과를 경감시키려는 노력의 일환이었음이 분명하다. 이것은 소련의 모든 행동을 가급적 관대하게 취급하려던 83년 이전 여러 해 동안에 뚜렷하게 나타났던 미국 정보 기관의 통상적인 편향적인 자세와 맥을 같이 한다.

국제 영공과 공해 상에서의 KAL 007기 공격은 소련 공군에 의해 저질러진 국제법에 대한 근본적이고도 돌이킬 수 없는 범죄 행위다. 국제 영공 내에서 66명의 미국인을 포함, 2백69명의 무고한 민간인을 태운 KAL 007기를 공격함으로써 소련이 엄청난 범죄와 심각한 국제법 위반 행위를 저질렀음을 소련 군부도 알았을 것임에 틀림없다. 물론 이런 종류의 범죄와 치명적인 인권 유린 행위는 소련 내에서는 흔히 있는 일이다. 그러나 그것이 공해 상에서 저질러지고 세계가 그것을 밝혀낼 위험이 있을때, 소련 군부는 즉시 그들의 범죄를 은폐하려고 할 것이다. 소련 군부는 그 후 자신들이 저지른 범죄와 수많은 실수에서 발뺌하려고 KAL 007기와 관련해 일어난 일들을 은폐하기 위한 각본을 열심히 모색했다. 그러나 문제의 KAL 007기 격추가 있기 전인 78년 4월 소련이 또 다른 KAL기를 민간 여객기 임을 분명히 확인하고도 격추했던 일을 상기하는 것이 중요하다. 따라서 소련이 KAL 007기를 민간 항공기로 분명히 확인했다 하더라도 그들이 문제의 항공기를 격추하려 했을 가능성은 높다.

## 2. KAL기가 비행한 감차카는 소련의 전략 요충지

KAL 007기는 캄차카 반도와 사할린 섬이라는 두 개의 중요한 소련 영토를 가로질러 비행했다. 대륙간 탄도 미사일 발사 잠수함과 여러 개의 공군 기지 등 핵심 전략 시설들이 있는 캄차카 반도는 소련에게는 전략적으로 매우 중요한 지역이다. 특히 [클류치] 라고 불리는 캄차카의 한 지역은 대부분의 소련 대륙간 탄도 유도탄 (ICBM) 과 잠수함 탄도 유도탄 (SLBM) 시험 발사 기지로 이용되고 있기 때문에 특별히 민감한 곳이라고 모든 정보 소식통들은 밝히고 있다. 따라서 이 클류치 지역은 사실상 소련이 57년 ICBM 실험을 시작한 이래 수천 개의 유도 미사일 탄두 (핵탄두가 아닌 가짜) 를 회수한 곳이다. 심지어 공개적인 소련 소식통들조차도 캄차카와 클류치 지역이 소련에게는 특별히 민감한 지역이라고 밝힌다. 실제로 캄차카는 소련 군부에 있어서 소련 전역에서 가장 중요하고 민감한 지역 중 하나다. 이 지역의 영공 전체는 특별히 통제되고 있으며 소련 민간 항공기의 진입도 금지되고 있다. 캄차카의 페트로파브로프스크에는 소련 탄도 미사일 잠수함 기지도 있다. 이 반도 전역의 영공은 모든 외국 항공기에 대해 완전 금지 구역이다. 사실 소련은 미국 정보기관이 캄차카에 대해 관심을 갖고 있다는 것을 오래 전부터 알고 있었기 때문에 어떤 정체 불명의 항공기가 이 지역에 접근하면 일단 간첩 임무를 띤 항공기로 의심한다. 사할린 역시 외국 항공기의 접근이 완전히 금지된 소련의 전략 군사 지역이다. 그런데 KAL 007기는 격추될 당시 사할린을 통과한 후 블라디보스토크에 있는 소련의 핵심 전략 해군-공군 군사 기지를 향해 비행하고 있었던 것이다.

### 3. 오가르코프 원수가 주도한 소련의 기만 전략

특수 첩보에 따르면 70년 당시 대장이었던 니콜라이 오가르코프는 주요 작전 회의 총참모장이었다. 오가르코프는 또 69년과 72년 사이에 열린 제1단계 전략 무기 제한 협정 (SALT 1) 의 소련측 수석 군사 대표였던 것으로 외교 보고 문서들은 밝히고 있다.

특수첩보 및 민감한 비밀 소식통들에 따르면 70년 초 오가르코프 대장은 주요 작전 참모회의 내에 하나의 새로운 부서를 설치한 것으로 알려졌다. 전략적 기만술을 위해 설치된 이 새 부서는 소련의 모든 전략적 기만 활동을 입안하고 관리하는 것이 주요 임무였다.

오가르코프 장군의 주도로 설치된 이 새로운 기만 작전 부서인 [마스키로브카] 는 1차적으로 SALT 1 협상에 있어서의 소련의 모든 군사적 기만 전술들을 입안·관리·실행하는 임무가 주어졌다. 다시 말하면 소련의 미사일 현대화 프로그램의 질적 개선 범위에 대해 미국측 협상 대표들을 속여 넘기는게 그들의 임무였다.

나아가 이 새로운 부서는 이 같은 기만 전술의 테두리 안에서 SALT 1의 범위를 뛰어넘는 소련의 전략 능력을 비밀리에 확대하기 위한 교묘한 프로그램을 작성했다.

주요 작전 참모회의 총참모장이었던 오가르코프 장군은 또 SALT 1에 참석하고 있을때 이 기만 부서의 첫 책임자가 됐다. 이 기만 부서의 임무는 소련의 모든 공격 및 방위 미사일군과 폭격기들의 활동을 미국 정보 기관으로 부터 감추고 은폐하는 것이었다. 오가르코프 장군은 이 새 부서의 사령관으로서 소련의 모든 전략 미사일 실험들을 위장하고 은폐하는 기만 활동을 기획하는 일에 깊이 관여했다.

특수 첩보에 따르면 60년 대 훨씬 이전부터 시작된 미국 정찰 위성의 접근에 대한 소련 군대의 경고 프로그램이 70년대 초 오가르코프 장군의 지휘 아래 확대, 개선된 것으로 나타났다. 특수 첩보 및 위성 사진들은 또 70년 대 전체를 통해 모든 소련 군사력, 특히 전략군이 위장과 은폐 및 비밀 통신 활동을 증가하고 광범위한 가짜 및 모형 장치들을 만들기 시작했음을 보여준다. 요컨대 69년에서 72년사이의 SALT 1 협상 때 소련 군사 협상 수석대표로 참석했던 오가르코프 장군이 동시에 소련의 전략 기만 활동의 책임자였다는 사실은 잘 알려지지 않은 하나의 아이러니다.

오가르코프 장군이 77년 원수로 승진해 소련 연방 참모 총장에 취임했을 때 그가 창설한 전략 기만 부서인 마스키로브카는 이미 SALT 1의 모든 핵심 문제에 있어 미국을 속이는데 성공했다. 또 SALT 1 협정의 규제를 빠져 나가고 위반하는 소련의 모든 행위들도 마스키로브카의 주도 하에 이미 성공하고 있었다. 그러나 미국은 그 일부 만을 탐지하는 데 그쳤고 그에 대한 항의도 변변히 하지 못했다.

1단계 전략 무기 제한 협정의 속임수나 비밀 기만 작전에서 거둔 소련 군부의 이런 승리가 오가르코프 장군이 77년 원수로 승진하며 총참모장 자리에 오르게 된 중요한 이유의 하나라고 결론 짓는게 타당한 시각이다.

또한민감한특수정보에따르면지난 70년 대 중반 오가르코프 장군은 또 다른 전략 기만 작전을 꾸며 소련군부 내부에까지 마스키로브카를 제도화했다. 이러한 새로운 전략적 기만 작전은 76년말 오가르코프 장군에 의해 제도화됐고, 모든 소련 안보 산업체에서도 공장 단위로 시행하게 됐다.

그것은 미국 정찰 위성의 정보 탐지에서 소련의 방위 산업 실태를 보호하고 위장하기 위한 의도였다. 게다가 이 작전에는 미국의 SIGINT 정찰 위성의 정보 수집 활동을 방해하려는 새로운 통신 보안 절차가 포함돼 있었다. 모든 미국 정찰 위성의 정보 수집 활동에 대해 경계를 강화하기 위한 참모장의 작전은 군수 공장과 무기 설계 기관들이 대응 보안책을 마련할 수 있도록 방위 산업 전역으로 대상이 확대됐다.

간단히 말해서 소련군 총참모부 기만 작전의 중앙 계획·통제·관리 조직은 83년까지 이미 13년간이나 존재해왔다는 것과 오가르코프 원수가 이러한 작전의 창안자이며 총괄 책임자였다는 사실을 이 자료는 보여준다.

#### 가) 캄차카 반도에서 벌어진 소련의 기만 전략

소련 군부는 수십년간 미국의 정찰 위성이 캄차카 반도의 클류치 대륙간 탄도 미사일 기지를 특별히 주목하고 있음을 알고 있었다. 왜냐하면 클류치 기지에서 벌어지는 일들을 분석하면 소련의 전략 미사일의 정밀도나 파괴력과 같은 중요한 내용을 미국의 정보 당국이 알아낼 수 있기 때문이었다.

그래서 소련 군부는 캄차카 반도에서 벌어지는 미사일 발사 실험에 대한 미국 정찰 위성의 탐색을 방지하기 위한 장기적이고 대대적인 대응 책에 돌입한다. 미국의 다른 정보·정탐 수단에 대해서도 소련의 미사일 정보가 드러나는 것을 막기위한 특별한 조치가 취해졌다. 미국의 다른 정찰 수단이란 다름 아닌 [코브라 아이] 라고 불리는 신형 RC-135 정찰기와 [코브라 데인] 이라는 전자 첩보선, 그리고 [코브라 주디] 레이더 등이었다. 이것들은 알래스카에서 뻗어나온 알레우티안 제도의 끝섬인 세미야 섬에 배치되어 있었다.

캄차카 기지에서 소련이 전개했던 기만 작전의 대표적인 실례로는 이런 것이있다. 소련군은 클류치에서의 미사일 발사 실험을 대부분 야간에 실시했는데, 그 이유는 멀리 떨어진 튜라탐·플레세츠크·네노크사 등의 실험 본부에서 미사일 발사를 관찰하는 것과 발사 기지에서 약 24분 후 미사일 실험 결과를 파악하기에 야간이 유리했기 때문이다.

새벽 미명에서도 작동하는 미국 정찰 위성의 초정밀 야간 카메라와 밤에도 소련군의 상황을 관찰하는 위성 레이더는 새벽이 오기 전에 미사일 실험 정보를 미국 측에 전해준다. 따라서 새벽이 돼 미국의 위성이 정찰하기 전에 소련군은 미사일 명중 지점에 땅을 파 폭발로 인해 생긴 것처럼 위장하고 실제로는 그 구멍 안에 미사일을 배치하기도 했다. 이런 가짜 미사일 폭발 구멍은 소련 미사일의 정확도를 미국이 알지 못하게 하기 위해서 만들어 낸 것들이었다. 이 외에도 소련군은 탄도미사일은 물론이고 발사기지 및 기지에서 멀리 떨어진 튜라탐·플레세츠크·네노크사 등지의 실험 본부와 모든 전자 통신 부호를 암호화해 사용했다. 이 역시 미국의 SIGINT 정찰위성과 정찰기, 그리고 지상 전자정보 기지 등에서 캄차카 반도에서 발사되는 소련 미사일의 정확도와 파괴력 등 핵심 기밀을 파악하지 못하게 하기 위한 조치였다.

SIGINT 위성에 따르면 캄차카 반도에서 행해진 소련 측의 또 다른, 그리고 더욱 극적인 기만 전략은 KAL 007기의 운명적인 비행이 있기 몇 주 전인 83년 8월 초에 시작됐다.

당시 소련은 자신들의 탄도미사일이 대기권에 재진입해 캄차카 반도에 착륙하는 동안 캄차카 반도 상공에 전자전을 위한 특수 비행기를 띄우는 등 비상한 은폐 조치를 취하기 시작했다. 그러한 특수 전자 전용 비행기를 띄우는 목적은 특수 전파 교란용 신호를 발사함으로써 미군 첩보부가 소련측 미사일과 핵탄두에서 나오는 원격 제어용 전자 신호를 포착·분석하는 것을 막는 것이었다 (SIGINT 에 따르면 소련측은 똑같은 전파 교란 목적으로 캄차카 반도 근해에도 특수 전자 전용 선박들을 배치한 것으로 드러났다). 캄차카 반도는 이처럼 소련 측의 다양한 기만 전략이 수행되는 핵심 장소였던 것이다.

나) 소련은 기만 전략 탄로를 우려했다.

83년 7월 초 미국의 정찰 위성은 소련 크라스노야르스크 레이더 기지의 존재를 처음으로 촬영·확인했다. 크라스노야르스크에 레이더 기지를 세운 것은 SALT 협정에 대한 명백하고도 부인할 수 없는 위반이었던 만큼, 크라스노야르스크 레이더 기지의 탐지는 그 협정 위반에 대한 결정적인 증거가 됐다.

불법임이 명백한 크라스노야르스크 레이더 기지를 미국이 탐지했다는 소식은 순식간에 미국 언론에 새어나갔다. 미국의 주요 언론들에는 소련이 크라스노야르스크 건 외에도 SALT 1과 SALT 2를 위반한 사례가 많다는 기사가 홍수처럼 터졌다. 그런 사례들은 크라스노야르스크 레이더 기지처럼 그 불법성이 명백하지는 않다해도 믿을만한 증거에 입각한 것들이었다.

SALT를 위반했다는 미국 측의 비난이 가열되면서 소련은 이제 전 세계가 자신들의 관행화된 기만 전략을 눈치챘다는 상황 인식을 갖게 됐다.

따라서 83년 8월부터 시작되는 기간은 소련 군부의 기만 전략 프로그램 추진자들에게 고도로 예민한 시기가 됐다. 그런 상황 변화는 소련의 기만 전략과 SALT 위반을 주도해 온 오가르코프 원수에게 일종의 도전으로 간주됐다. 따라서 SALT 위반을 은폐하기 위한 소련의 대규모 기만 전략이

세상에 완전히 노출되는 것을 우려한 오가르코프 원수가 83년 8월 이를 막는데 혈안이 됐을 것이란 결론은 합리적인 것이다.

다) 비밀리에 진행된 미사일 실험 발사

따라서 소련군이 83년 8월 31일부터 9월 1일 사이의 야간에 캄차카 반도 상공의 영공을 침범한 외국 비행기에 대해 조금의 인내조차 하지 않은 데는 여러가지 이유가 있었다. 한 가지 결정적인 이유는 소련군이 그날밤 야음을 이용해 불법적인 신형 SS-251 CBM의 시험 발사를 비밀리에 계획 중이었다는 것이다. 미국 정보부는 소련 군이 그날 밤 SS-251 CBM을 실험 발사할 것이라는 비밀 정보를 이미 입수했었다. 미군의 RC-135 코브라 불 정찰기가 캄차카 부근의 공해 상공에 투입된 것도 바로 그런 이유 때문이었다.

그러나 SS-25는 불법적인 신형 미사일이라는 점과 불법화된 원격 제어 암호를 사용하고 있다는 점에서 당시 [정치적으로 구속력이 있는] SALT를 위반했다. 이미 언급한 대로 오가르코프 장군의 소련군 총참모부 기만 전략 담당부서는 모든 SS-25 실험 발사를 은폐·위장하기 위해 야음을 이용하고 불법화된 원격 제어 암호를 사용하는 등 온갖 노력을 기울였다.

소련측의 이런 모든 기만적 전술과 예방조치는 그 불법 미사일이 몇가지 중요한 점에서 SALT 2를 위반했음을 보여주는 특징들을 미국 정보부가 탐지하지 못하도록 하기 위한 것이었다. 게다가 소련측은 캄차카 반도 클류치 착탄 지역에서 행해진 또 다른 민감한 활동들에도 관련돼 있다. 예컨대 불법적인 이동형 ABM 레이더를 사용하거나 ICBM의 착탄 상황을 모니터하고, 동시에 불법적인 탄도탄 요격 미사일 연구를 수행하기 위해 불법화된 첨단 감지 장치를 사용한 것이다.

요컨대 SS-25 미사일 시험 발사와 그 미사일의 불법적인 특징들을 은폐하기 위해 소련이 기울인 그토록 광범한 노력에 비추어 볼 때 83년 8월 하순께 소련은 매우 민감한 상태였다고 볼 수 있다. 어찌면 그들은 미국 측의 탐지 노력을 막기 위해 실시한 전파 방해 활동을 무력화 하기위해 미국이 적극적인 조치를 취할 것이라고 우려했는 지도 모른다.

따라서 83년 8월 하순께 오가르코프 원수는 두 가지 문제에 봉착하고 있었다. 그는 미국이 소련 측의 불법적인 원격제어 장비 사용에 관한 증거를 근거리에서 수집하기 위해 RC-135 코브라 불 정찰기를 캄차카 반도 상공에 띄우거나, 소련의 방해 전파 발신기를 몰아내거나 격추하기 위해 다른 비행기를 이용할지도 모른다고 의심했다.

#### 4. 구멍뚫린 캄차카 반도의 소련 방공망

따라서 소련 방공부대는 캄차카 반도 상공을 철저히 지키면서 외국 항공기의 영공 침범을 막을 수 있어야 했을 것이다. 실제로 특수 첩보에 따르면 83년 여름 내내 캄차카 반도와 사할린 섬의 소련군 방공부대에는 매우 높은 단계의 전투 태세 명령이 내려져 있었다. 그것은 같은 해 4월 실시된 미국 해군의 항공 모함 전투 훈련 기간동안 미국 해군의 공격용 전투기가 쿠릴 열도 상공의 소련 영공을 여러 번 침범한 사건이 발생했기 때문이다.

소련 측은 그런 영공 침범 사건에 대해 외교적 경로를 통해 미국에 강력히 항의했다. 또 소련은 그 해 여름 영공에 관한 국경법을 강화하는 조치를 취했는데, 이는 4월에 있었던 미국 해군 전투기의 소련 영공 침범사건의 결과로 추측된다. 결국 그 사건으로 인해 극동 지역의 소련군 방공부대 사령관들은

방공 식별 구역을 침범하는 모든 비행기를 요격하고 이를 위해 평상시보다 더 많은 요격기들을 배치하라고 명령했다.

그러나 특수 첩보에 따르면 소련 방공 부대는 그 날 밤 공해 영공에서 KAL 007기를 실수로 격추한 것 말고도 다른 많은 중대한 실수를 저질렀다. 소련 방공 부대는 KAL 007기가 처음엔 캄차카 반도 상공, 나중에 사할린 섬 상공 등 소련 영공을 통과하는 2시간 반동안 그 비행기를 레이더 상으로 추적했다.

#### 가) 캄차카 반도 상공에서의 요격 실패

특수 첩보에 따르면 그 날 밤 소련 군은 KAL 007기를 요격하기 위해 처음엔 요격기를 두 대만 출격시켰다. 그 두 대의 요격기는 KAL 007기가 소련군 레이더에 포착된지 2시간 반동안 그 여객기를 요격하기 위해 여러번 시도했으나 실패하고 말았다 (그러나 나중에 사할린 상공으로 긴급 발진한 네 대의 소련 요격기는 결국 요격에 성공했다). 요컨대 캄차카 반도 상공의 소련군 방공태세에는 커다란 구멍이 있었던 것이다.

KAL 007기가 소련군 레이더에 처음 포착된 것은 이 여객기가 소련 영공으로부터 약 4백 50 km 떨어진 곳을 비행하고 있을 때였다. 바로 그때 KAL 007기 피격 사건의 결정적 원인이 됐던 [우연의 일치]가 발생했다. 캄차카 반도에 있는 소련군 방공 부대 레이더는 이미 두 시간 전부터 미국 공군의 RC-135 코브라불정찰기를 추적하고 있었던 것이다. 당시 RC-135기는 소련의 SS-25 미사일의 임박한 시험 발사 과정을 레이더로 포착하기 위해 그 부근에서 정찰 비행을 하고 있었다.

특수 첩보에 의하면 KAL 007기가 레이더에 처음 잡혔을 때 소련군 방공부대는 그 여객기를 미국의 RC-135기로 오인했던 것이다. KAL 007기가 우연히도 코브라 불기의 통상적인 정찰 항로 부근에서 레이더에 포착됐던 만큼 적어도 처음에 소련 측이 KAL 007기를 또 다른 코브라 불기로 추정할 것은 어쩌면 불가피한 일이었는지도 모른다.

그러나 캄차카 반도에 있는 소련군 방공부대는 그 날 밤 예상치 못한, 그러나 겁에 질린 영공 침범자를 다루는 데 있어 매우 미숙했다. 특수 첩보에 따르면 캄차카 반도 방공부대 사령관은 그 사건 이후 오가르코프 원수로부터 질책을 받았으며, 어쩌면 해임됐을 가능성도 있다.

#### 나) 소련군 방공 체제 운영성의 중대한 실책들

83년 8월 31일에서 9월 1일사이 KAL 007기가 캄차카 반도 부근 소련 영공을 침범했을 당시 소련 방공부대에 의해 저질러진 중대한 운영 상의 실수들은 다음과 같다.

첫째, 소련군의 표준 방공망 운영 절차와 당시 하달된 경계 태세 강화 명령에 따르면 방공 부대에는 캄차카 반도에서 2백 km 떨어진 곳에서 설정된 방공 식별구역에 어떤 비행물체가 접근해 오면 요격기들에게 긴급 출격 태세를 갖추도록 명령하게 돼 있었다. 그러나 당시 소련군 방공부대는 KAL 007기가 방공 식별구역에 처음 접근했을 때 그런 대응 조치를 취하지 못했다.

둘째, 소련군 캄차카 반도 방공부대는 캄차카 반도에서 1백 km 떨어진 곳에 설정된 방공구역에 KAL 007기가 처음 진입했을 때 요격기들을 긴급 출격시키는데도 실패했다. 이것 역시 표준방공망 운영절차를 어긴 것이었다.

이런 실수는 소련측이 KAL 007기를 애당초 미군의 RC-135 정찰기로 이미 파악해 놓았다는 안이한 태도에서 비롯된 것으로 추측된다.

70년째 이후 동서 대탕트 기간동안 미군의 RC-135 정찰기들, 특히 코브라 불기는 소련 영공을 거의 한번도 침범한 적이 없었다. 캄차카 해안에서 멀리 떨어진 공해 영공에서만 정찰 비행을 해왔던 것이다.

그러나 소련군은 오랜 경험을 통해 그 물체를 RC-135 기라고 여겼다. 그러나 KAL 007기가 캄차카 부근의 소련 영공을 벗어나지 않자 소련군은 완전 경비대세에 돌입했고, 그 물체에 대한 레이더 추적명칭을 RC-135기에서 [미확인 침입 항공기]로 변경했다.

KAL 007기는 RC-135기와 달리 소련 영공을 침범하고 있었다. 따라서 소련군이 당초 RC-135기로 했다가 아직 정체 불명의 미확인 침입자로 그 명칭을 변경한 사실에 주목해야 한다. 더욱이 소련 레이더망의 자체 분석 자료에 따르면 레이더 상에 나타난 KAL 007기의 항로는 항상 RC-135 코브라 불기와는 분명히 달랐다.

따라서 KAL 007기가 캄차카 상공의 소련 영공으로 접근하자 소련군은 미확인 침입자의 정체 확인을 위해 2대의 요격기를 즉각 출격시켰다. 이즈음 RC-135기는 연료가 바닥나서 평소대로 기체를 돌려 미 알래스카 연안 알루산 열도 끝의 세마섬에 위치한 공군기지로 돌아갔다. RC-135기는 KAL 007기가 그 부근을 비행 중이라거나 항로를 이탈했다는 사실을 전혀 알지 못했으며 KAL 007기와 75마일 이상 접근한 적도, 교신한 적도 없었다. KAL 007기가 소련의 사할린 섬 영공을 벗어난 직후 격추될 당시 RC-135기는 이미 약 1시간 전에 세마섬 기지로 돌아와 있었다.

셋째, KAL 007기의 위치 발견·요격에 실패한 캄차카 방공 사령부는 소련군의 야전 작전수칙에서 요구하는 공중에서의 적절하고 긍정적인 정체파악에도 실패했다. 캄차카 상공을 출격한 2대의 소련 요격기는 잘못된 항로 지시를 받고 미확인 침입자를 찾아 목적없이 인근에 대한 수색·비행을 거듭했다. 그 결과 그 물체의 위치 발견은 물론 요격도 하지 못했고, KAL 007기라는 사실도 알아내지 못했음을 특수 첩보는 나타내준다. 2대의 요격기 모두 KAL 007기 약 50마일 이내로 접근하지는 못했다.

특수 첩보에서 드러난 네번째 가장 중요한 사실은 소련의 캄차카 방공 사령부의 주요 방공 레이더 장치 일부가 작동되지 않아 요격기와 지대공 미사일의 유도가 제대로 이뤄지지 않았다는 점이다. 레이더 장치들이 제 기능을 발휘하지 못해 KAL 007기를 추적하는데 실패했다. 레이더의 작동 불능 상태는 평소 레이더 관리에 소홀했기 때문에 빚어진 것은 아니었다. 그것은 방공 레이더 부대의 심각한 기술 부족 때문이었다.

실제로 소련의 원수 오가르코프는 마음먹었다면 KAL 007기를 사할린으로 향진하게 허용하지 않고 캄차카 주둔 장거리 SAM-5 부대에서 발사한 미사일로 즉각 격추시킬 수 있었을 것이라고 공개적으로 주장했다. 그러나 캄차카의 SAM-5 레이더가 작동하지 않고 있었으므로 이것은 소련 측의 또 다른 거짓말이다.

다섯째, 소련의 캄차카 방공 사령부는 요격에 필요한 위치·속도·유도 장치 교신에 4분이나 지체됐으며, 감시 레이더 추적 데이터를 교신한 결과 교신상의 문제점도 있었다. 이로 인해 지휘 통제에 심각한 장애가 빚어졌으며 캄차카

상공을 비행 중인 KAL 007기의 요격과 적절한 확인에 실패하는 등 야전 작전 수칙에 어긋났다.

그러나 캄차카 상공에서의 가장 중대한 실수는 침입자를 적절하고 긍정적으로 확인하라는 소련군 내부의 엄격한 야전 작전 수칙에 어긋난 것이었는데, 그 대부분은 레이더 작동 불능에서 기인한 것이었다. 캄차카 방공 구역이 제 기능을 발휘해 최소한 KAL 007기가 민항기라는 사실만이라도 적절하게 확인됐더라면 비극적인 참사는 완전히 피할 수도 있었을 것이다. 그러나 당시 민항기라는 사실을 알았더라도 소련군이 KAL 007기를 아무튼 격추시켰을 가능성도 많다.

격추 사건 발생 며칠 후 모스크바의 한 고위 소련 외교관은 캄차카 상공의 레이더 장치 결함으로 소련 요격기들이 긍정적인 확인을 할수 있도록 유도할 수 없었기 때문에 사고가 발생했다고 서방 특파원에게 말했다. 이것이 아마 정확한 분석일지도 모르지만 소련 군부는 절대 이를 공개 시인하지 않았으며 소련 지도부에게는 사석에서도 시인하지 않았다.

더구나 KAL 007기 사건이 발생하고 처음 3일 간은 소련 군부가 소련 외무부에 거짓으로 보고했다고 믿을만한 소식통은 전했다. 이 소식통은 또 당시 소련 지도부 (특히 안드로포프 대통령과 그로미코 외무장관) 는 군부의 잘못과 은폐에 불만이였다. 그리고 사건 발생 중 군부의 [책임전가] 에 의해 야기된 우유 부단한 지휘 통제에도 불만이였다.

#### 5. 사할린 지역 소련 방공망의 취약점

캄차카 사령부는 여러 가지 심각한 실책을 범했지만 그래도 KAL 007 기가 사할린으로 접근한다는 사실을 사할린 방공 구역에 경보하는 데는 성공했다. 실은 KAL 007기가 캄차카 상공의 소련 영공을 처음 침범하기 약 2시간 전부터 사할린 방공 사령부는 경계 경보에 들어가 있었다. 그러나 다급해진 캄차카 사령부는 미 확인 상태의 침입자가 캄차카로 다시 돌아올 경우 요격하기 위해 세번째 전투기를 출격시켜 KAL 007 기의 비행 항로를 따라 초계 비행을 시켰다. KAL 007 기가 캄차카 상공의 소련 영공을 벗어나 공해인 오호츠크해 상공으로 향진하는 약 18분 동안 소련 레이더 상에서 사라졌다. 사할린 방공 레이더가 KAL 007기를 재추적 하기까지 걸린 18분동안 소련군은 사할린 방공구역에서 수호이 15 요격기를 출격시켜 실제로 KAL 007기를 발견했고, 결국 격추시켰다고 특수 첩보에 나타나 있다.

KAL 007기가 사할린 레이더 망에 실제로 포착되기도 전에 사할린에서 요격기를 출격시킨 사실로 미루어 경보 상태에 있던 사할린 방공 사령부가 캄차카 사령부로부터 미확인 침입자 접근 보고를 받았음을 명백히 드러내준다. 몇 개의 사할린 공군 기지로부터 최소한 3대의 다른 요격기가 출격했지만 격추에 관여한 것은 맨 처음 출격한 수호이 15였다. 캄차카에서 약 2대의 요격기가 출격했던 것에 비해 사할린에서 모두 약 4대의 요격기가 출격했다는 사실은 소련군이 점차 미확인 침입자 처리에 강도를 높였음을 입증한다. KAL 007 기 요격에 성공한 소련군의 수호이 15 조종사는 노련한 겐나디 니톨라예비치 오시포비치 소령이었다. 오시포비치 소령은 뛰어난 조종사였으며 지상 관제소의 지시를 받으며 움직였다. 그는 오호츠크해 공해 상공을 비행 중인 KAL 007기를 찾아냈다. 조종사 오시포비치는 여전히 미확인

상대인 침입 항공기를 공격하기 위해 즉각 공대공 미사일의 레이더 자동 추적 장치를 가동시켰다. 이는 KAL 007기가 사할린 상공의 소련 영공으로 재진입 하기 전의 일이었으며 KAL 007기가 공해 상을 비행하더라도 격추시킬 의향이 있었음을 드러내 주는 것이다.

오시포비치 소령은 후에 중령으로 진급했으며 훈장까지 받았다고 보도됐다. 이는 소련군 지도부가 격추 명령에 대해 어떤 비난도 받을 의향이 없었음을 시사해 주는 중대한 사실이다.

#### 가) 소련 측의 KAL 007기 정체 확인 노력 부족

특수 첩보는 KAL 007기가 적어도 두 차례나 [적기인지 아군기인지] 구별하는 소비에트 탐지망에 걸렸었다는 점과 KAL 007기가 탐지망에 응답하지 않았던 것은 소련 비행기가 아니라는 사실을 소련 측이 암시한 것이라고 밝히고 있다. 그러나 KAL 007기의 조종사는 이러한 전자 감응 추적에 대해 전혀 알고 있지 못했으며, 따라서 비행기가 항로를 이탈한 사실도 깨닫지 못했다. 또 다른 특수 첩보에 따르면 조종사 오시포비치는 사할린 반도를 따라 비행하고 있던 KAL 007기를 약 30분 가량 추적했으며, 극도로 흥분한 상태에서 지상에 있는 상관에게 비행기의 정체를 명확히 규명하기보다 [목표물] 이 신원 불명의 침입자라고 알리는데 더 열중했던 것으로 알려져 있다.

그는 비행기의 항공 라이트가 번쩍이고 있다며 세번이나 설명했다. 정체 불명의 항공기가 일정한 항로를 따라 이동하며 신호를 깜박이며 날고 있다는 보고에 의구심을 느낀 지상의 감독관들은 오시포비치에게 항공기에 대한 보다 명확한 상황설명을 요구했다. 오시포비치는 지상에 있는 극동지역 군사령관의 지시로 확실한 정체 규명을 위해 미사일 안내 레이더를 잠그기까지 했다.

특수 첩보는 이 밖에 공군 수비대가 처음으로 KAL 007를 [국경 침입자] 로 규정했다고 밝히고 있다. 공군 수비대는 소련 측의 신호에 응답하지 않은 KAL 007기를 [소련 영공을 침범한 군용 정찰기] 로 보고했으며, 설상가상으로 사할린 반도의 미사일 부대는 KAL 007기를 미국의 RC-135기로 규정해 버린 상부로부터 [즉각격추] 명령을 받았다.

무지한 캄차카 지역의 레이더 추적대는 KAL 007기를 당초의 RC-135에서 정체 불명의 침입자로 바꿔버렸다. 이러한 지시 변경은 캄차카에서 내려진 것으로, KAL 007기가 RC-135기처럼 행동하지 않았다는 증표다. KAL 007기는 RC-135와는 전혀 다른 방법으로 소련의 군사 요충지 캄차카를 비행했기 때문이다. 그러나 소련 지휘관들은 부정확한 레이더 추적장치와 통신기사들의 추측에만 의존하고 있었다. 결국 지상 레이더로부터 [국경 침입자] 라는 보고에서부터 [외부 정찰기], 더 나아가 [미국의 RC-135 정찰기] 라는 사할린 측 보고가 함께 얹혀들면서 소련 지휘관들은 KAL 007기를 즉각 격추시켜야 한다는 판단을 굳혀나가게 했다.

#### 나) 정체 파악하기도 전에 내려진 격추 명령

KAL 007기가 아직 사할린에 떠 있던 바로 그 시간 요격기 조종사 오시포비치는 KAL 007기에 경고하기 위해 포격할 것을 지시받았다. 특수 첩보에 따르면 극동 군사 지역의 책임자 이반 M. 트레트약 장군과 극동 지역 군사작전 사령관 블라디미르 L. 코프로프 장군은 사할린 공군 방어 지역에 내릴 지시에 대해 상호 의논했다. 소련군이 소련 영공을 침입한 줄 알았던 미국의

RC-135인 것으로 알았던 이 비행물체 처리에 관한 의논은 KAL 007 기가 격추되기 11분 전에 있었다.

또 다른 특수 첩보에 따르면 트레트약 장군이 가장 먼저한 일은 조종사 오시포비치에게 다시 한번 명확히 목표물을 확인하라는 것이었다. 이 명령은 오시포비치로 하여금 미사일 안내 레이더를 닫고 KAL 007기에 접근해 마지막으로 물체를 확인케했다. 또 같은 시각 사할린 레이더 추적 부대는 목표물에 대해 세가지 새로운 확인 지시를 받아 사실상 KAL 007기의 신원을 확인한 상태였다. 그런 의미에서 오시포비치는 귀중한 시간을 허비한 셈이었다. 실제로 오시포비치가 마지막 확인을 위해 비행기에 접근했을때 KAL 007기는 사할린의 소련 영공을 벗어나고 있었다. 이 때문에 소련공군 명령권자들은 마지막으로 비행기의 정체를 확인토록 다그쳤으며, 결국 KAL 007기가 소련 영토를 또 다시 벗어나기 전에 격추시킨 것이다.

트레트약 장군은 육·해·공군 등 다방면에 경험이 풍부한 군인이지만 공군 통신 시스템 구조에 대해서는 미숙했던 것으로 판단된다. 그럼에도 불구하고 [정체 불명의 침입자]가 소련 영공을 벗어나기 전에, 아니면 또 다른 전략 요충지인 블라디보스토크로 달아나기 전에 문제를 해결해야 한다는 생각으로 KAL 007기의 요격을 지시한다. 그의 명령은 [침입자를 없애라]는 것이었다.

오가르코프 원수는 트레트약 장군이 83년 9월 9일 이같은 지시를 내렸다고 외신 기자회견에서 확인했다. 이 명령은 KAL 007기가 격추되기 6분 전에 내려졌다. 그러나 불필요한 라디오 잡담과 명령 계통의 혼란으로 트레트약 장군의 지시는 오시포비치에게 여섯 번이나 반복돼 전달돼야만 했다. 이같은 사실은 소련군이 스스로를 비판한 [뒤늦은 행동]이라는 제목의 비밀 보고서에 뒤늦게 밝혀지고 있다. 이같이 트레트약 장군의 명령이 오시포비치에 의해 집행된 순간 KAL 007기는 분명히 국제 영공 위에 떠 있었다. 추측컨대 트레트약 장군은 소련군 레이더가 비행기의 정체를 밝히기 위한 모든 노력을 다했으며, KAL 007기가 아직 소련 영공을 벗어나기 전이었다고 판단했던 것으로 보인다.

이러한 증거는 사할린 영공 수비대가 그날밤 KAL 007기에 의한 더이상의 영공 침범은 절대로 안된다는 극심한 강박 관념에 시달리고 있었음을 보여준다. 캄차카가 2대의 요격기를 띄웠던 데 비해 사할린은 4대의 요격기를 배치하고 있었다. 당시 사할린 공중 수비대는 캄차카보다 월등한 활약을 보이고 있었지만 항공기 격추 직전까지 30분을 확인 작업에 허비했다. 결국 이같은 노력은 항공기를 그냥 보낼 것이냐, 확인 작업없이 격추할 것이냐는 달갑잖은 선택을 요구했다. 당시 사할린 소련군 내에는 이같은 명령 체계의 마비는 물론 우유부단함이 존재하고 있었다.

KAL 007기가 격추되기까지 2시간 30분 남짓한 사이 전개된 상황을 볼때 트레트약 장군과 고프로프 장군 중 어느 쪽이 이같은 영공 침입을 모스크바의 상부에 보고했는지, 그리고 군사령부로부터 추가 지시를 받으려했는지 여부는 알려진 바가 없다.

그러나 소련군의 명령 계통을 살펴보면 적어도 모스크바 측이 캄차카와 사할린 공중 방어에 허점이 있다는 사실을 깨달았다는 것은 분명하다. 오가르코프 원수는 KAL 007기가 격추된 그날밤 자신이 승인했음이 틀림없는 SS-25 ICBM 시험 발사와 낙하산 훈련을 취소시켰다.

KAL 007기 격추전 모스크바에 있는 소련 공군간부와 장성들 사이의 상황 보고서에는 몇가지 징후가 나타나 있다. 이에 따르면 오가르코프 원수는

트레트약 장군의 격추 지시를 포함, KAL 007기의 영공 침범 바로 그순간부터 모든 상황을 완전히 파악하고 있었음에 틀림없다.  
 조종사 오시포비치는 KAL 007기를 격추하기 전 이를 [목표물] 이라는 말외에 다른 방법으로 설명할 수 없는 데 대해 크게 당황했다. 그러나 그는 다른 한편으로 침입자를 어떻게 처리해야 할지 마냥 주저하는 지상 상관들에게도 짜증이 났다. 30분 동안에 걸친 추격전 도중에 그는 격추 지시를 받기 훨씬 전부터 비행기를 떨어뜨려야 한다고 주장했다.  
 이것은 다른 의미로 해석하면 오시포비치가 사할린 기지로 되돌아갈 충분한 연료를 가지고 있지 않았음을 반증한다. 그러나 그는 목표물을 명확히 파악해 내는데 실패했으며 항공기에 경고하거나 착륙을 유도하지도 않았다.  
 불행하게도 그는 KAL 007기가 3만 3천피트에서 3만 5천피트로 상승하는 동안 비행기가 속도를 늦추고 있다고 설명했다. 이는 지상의 소련 공군 지도부에게 [미국 RC-135 정찰기가 공격 작전을 시작하는게 아닌가] 라는 오해를 불러 일으켰다. KAL 007기는 도쿄로 보낸 교신을 통해 3만 1천피트의 고도로 진행 중이라고 말했다. 그러나 같은 시간오시포비치는 목표물의 비행 위치가 3만 3천피트라고 잘못 보고했다. 왜냐하면 그는 추적기간 내내 KAL 007기의 2Km 아래에만 있었기 때문이다.

#### 다) KAL 007기 확인 못한 요격기 조종사

SU-15기의 조종사 오시포비치가 단 한번만 KAL 007기와 같은 위치와 방향을 유지했을 뿐, 30분 내내 KAL 007기의 뒤쪽 몇 km 아래에서 추격을 계속했다는 사실은 매우 중요하다.

보잉 747기의 눈에 띄는 곡선과 흑 모양의 선실 지붕은 추격내내 식별하기 어려웠다. 조종사가 만일 한번이라도 KAL 007기의 위, 앞쪽 또는 옆으로 가 보았더라도 비행체가 보잉747였다는 점을 알 수 있었을 것이다. 그랬다면 그는 사건 당시 747기종이 미국 또는 다른 나라의 군사 용이 아니라, 가장 흔한 민간 항공기인 것을 깨달았을 것이다.

많은 항공 전문가들은 밤중에 뒤쪽과 아래쪽에서 바라본다면 보잉기747의 모습이미국 RC-135 정찰기와 흡사하다고 말한다.

KAL 007기에 대한 공격은 동트기 1시간30분 전 개시됐다. 국제 민간 항공기구 ICAO 에 의하면 이날 약간 흐린 날씨 속에서 달 면적의 45%가 66도 가량의 지평선을 비추고 있었다. KAL 007기가 격추당한 오전 6시 30분은 달이 저문 때로, 이러한 열악한 기상조건도 KAL 007기를 식별하는데 어려움을 주었다. 오시포비치는 91년 이즈베스티야지와 가진 회고 인터뷰를 통해 서방 항공기에 대한 실루엣을 배운 적이 없다고 밝혔다. KAL 007기가 이제까지 보아온 어느 미군 군용기·정찰기와도 닮지 않았다고 말한 그는, 문제의 KAL 007기가 민간 여객기임을 알았더라면 절대 격추시키지 않았을 것이라고 주장하기도 했다.

지난 78년 무르만스크에서 있었던 또 다른 KAL기 격추 사건도 이번 일과 연관이 있다. 당시의 항공기는 보잉707기로, 요격기의 조종사는 그 항공기가 4개의 엔진을 지닌 민간 항공기임을 알았고 [대한 항공] 이라는 표식까지 보고 있었다.

당시 조종사는 KAL기를 처음에는 보잉 707기라고 했는데, 곧 보잉 747기로 수정했으며 이는 소련 조종사들이 두 기종을 구별하는 일이 어렵다는 것을

증명한다. 그러나 당시 분명했던 식별에도 불구하고 소련군 책임자는 격추를 지시했다. 조종사는 두번이나 그 명령을 확인했으나 결국 미사일을 발사해 항공기의 일부를 맞혔다. 항공기는 낮은 고도로 내려간 뒤 90분을 공중에 머문 후 얼음이 굳은 호수 위에 불시착했었다.

오시포비치가 83년 그랬던 것처럼, 당시의 사건은 소련 조종사들이 보잉 747과 707기를 제대로 구분하지 못한다는 점을 나타내고 있다.

#### 라) 소련 공군 운영 체제의 불합리성

91년 이즈베스티야지와 가진 인터뷰에서 오시포비치는 조종사를 주인에게 매여있는 [양치기 개] 로 비유했다. 이 신문이 지적했듯이 양치기 개의 역할은 미미하다. 조종사들의 망명에 대한 소련 공군 사령관들의 우려 때문에 (벨렌코 중령이 76년 사할린에서 미그 25기를 몰고 왔듯이) 소련 조종사들은 충분한 연료없이 비행을 하고있다. 결론적으로 말한다면 오시포비치는 KAL 007기가 [정답] 기 었다는 것을 계속 주장함으로써 영공밖에서 수많은 목숨을 희생시킨 항공기 격추에 대한 윤리적 비난을 피하려는 모습을 보이고 있다.

이같이 소련 공군 방어 실패는 부족한 연료 지급, 상식에 의하지 않는 풍토로 이어져 KAL 007기에 대한 확실한 확인작업과 같은 행동을 막고있다.

소련 당국은 외국 망명을 우려, 엄한 통제로 그들의 정찰기를 다루고 있는 실정이다. 이같은 열악한 환경 속에서 하늘을 지키는 조종사들은 부족한 환경 속에서 모든 침입자들을 막아야 하고, 또 그들을 격추해야 한다.

사실 오시포비치의 경우도 연료가 얼마나 남았는 지에 대해 끊임없이 걱정을 한 나머지 목표인 비행기를 정확히 확인하기보다는 작전을 서두른 것이다. 이와는 대조적으로 미국 조종사들은 최소한의 지상 명령만 받고 폴탱크의 연료를 지급받으며 어떤 항공기라도 가까이 접근해 확인할 수 있는 권한을 부여받고 있다.

여러 정황으로 미뤄볼 때 소련 측은 KAL 007기를 미국의 RC-135 정찰기로 오인했으며, 오시포비치는 KAL 007기를 정확히 확인한 적이 없으며 신호 또는 경고를 보낸 적도 없었다. 트레트약 장군의 격추 명령은 이러한 확인 노력없이 나온 것이었다.

소련 측은 분명히 KAL 007기를 명확히 식별하려는 정상적인 작전 계통을 밟지 않았으며 무력을 사용하기 전 분명한 경고를 보내거나 착륙을 유도한 적도 없다. 트레트약 장군이 지상 명령권자들이 KAL 007 기의 정체를 확인했다고 잘못 생각했음에도 불구하고 격추 명령이 부적절하게 내려졌다.

게다가 2시간 30분에 이르는 KAL 007기의 추적에서 캄차카·사할린 수비대는 항공기 확인 작업 실패는 물론 많은 작전 실수를 저질렀다. 그러나 중요한 점은 지난 78년 무르만스크에 불시착했던 KAL 707기에 그랬던 것처럼, 소련측이 민간 항공기의 정체를 제대로 식별했더라도 궁극적으로는 격추 명령이 내렸을 것이라는 점이다.

#### 마) 실수와 두려움 은폐위한 고의적 격추

결론적으로 KAL 007기는 캄차카와 사할린의 잘못된 방어 체계로 국제 공용 항공에서 격추되었다. 소련군은 당시 우유 부단함과 함께 명령과 조종도

제멋대로인 측면이 많았다. KAL 007기가 격추되기까지 2시간 30분동안 소련군은 그들의 영공에서 우왕좌왕하며 비효율적으로 대처했다. 소련 지도부는 딜레마에 빠졌을 것이다. 자신들의 잘못을 만회하기 위해 격추 지시를 내렸지만 여전히 상대의 정확한 신원은 밝히지 못했다. 그 결과가 국제적 문제를 야기할 것으로 생각하기보다는 그들 자신의 군사 훈련·작전 수행 능력에 대해 실망과 두려움을 느꼈을 것이다. 그리고 이같은 두려움을 덜기 위해서는 항공기를 격추시키는 수 밖에 없다고 믿었음에 틀림없다. 다시 강조하자면 78년 비무장 대한 항공기를 격추하려 했던 것처럼 소련은 KAL 007기의 신원이 확인된 뒤에도 똑같은 격추지시를 내렸을 것이다. 믿을만한 정보에 따르면 오가르코프 원수는 나중에 캄차카 공군기지에 대해 격렬한 비난을 퍼붓고 그 곳 책임자를 갈아치웠다. 사실 최소한 3명의 공군 장성이 문책을 받고 옷을 벗었다는 증거가 있다. 모스크바 공군 기지의 실권자 세멘 로마노프 장군은 KAL 007기 격추 사건 직후 해임, 한직으로 쫓겨났다. 소련의 모든 공군 레이더 부대를 지휘하던 미하일 베레고포이 장군 또한 파면됐다. 극동군사작전 책임자 페테르 키르사노프도 좌천된 것으로 확인됐다. 이렇게 소련 극동공군 책임자들을 갈아치운 오가르코프 원수에 대한 불만도 적지 않았던 것으로 나타나고 있다. 소련 공군의 캄차카와 사할린 지역에 지나칠 정도의 많은 비행 정찰기록도 눈에 띈다. KAL 007기가 격추된 바로 그 장소를 따라서 소련의 공군 레이더가 모든 전투기를 하나하나 주의깊게 추적하는 훈련을 벌이고 있었다. 조종사에 대한 교육도 강화돼, 비행기를 격추시키기 전에 외국 민간 항공기를 착륙시키는 과정을 교육 내용에 포함시켰다. 그러나 KAL 007기 격추에 가장 책임이 큰 트레트약 장군과 고프로프 두 장군은 사건 직후 되레 진급했다. 이들은 항공기의 정체 확인 실패에도 불구하고, 상부에 그들이 최선의 결정을 내렸다는 인식을 심어준 것으로 보인다.

## 6. 피격 후 KAL 007기의 비행시간과 경로

특수 첩보에 의하면 KAL 007기는 83년 31일과 9월 1일사이 그리니치 표준 18시 26분에 레이더 추적 방식이나 적외선 추적 방식, 혹은 두 방식을 모두 갖춘 1개 또는 2개의 소련 공대공 미사일에 의해 피격되었다. 그렇다면 피격당시 KAL 007기의 고도는 얼마였을까. ICAO의 보고에 따르면 KAL 007기는 그리니치 표준 18시 23분에 [현재 비행 고도 350], 즉 3만 5천피트 고도에 도달했다고 도쿄 관제소에 보고했다. 피격 수분 전, 당시 소련 레이더 추적 감시병들은 KAL 007기가 상승하기 시작했으며 고도 1만2천m, 즉 3만 9천피트까지 상승할 것이라고 예측했다. 하지만 이 추정 고도는 언제 KAL 007기가 상승을 멈출 것인지에 대한 레이더 운영 요원의 개인적인 예측에 불과한 것이었다. 당시 도쿄 관제소는 KAL 007기에게 평균 해면 위 [비행고도 330] (3만 3천피트) 에서 [비행고도 360] (3만 5천피트) 까지 상승해도 좋다고 허락했다. 하지만 [비행고도 350] 의 실제 고도는 당시의 기압과 그에 따른 고도계의 초기 설정, 고도계 설정에 관한 그 지역의 비행 수칙 등에 따라 최소한 1천피트가 높거나 낮아질 수 있다. 다시 말해 [비행고도 350] 은 당시 그

지역의 기압에 따라 평균 해면 위 3만 4천~3만 5천피트 사이 어느 한 지점이었을 것이라는 얘기다.

따라서 KAL 007기가 피격되었을 당시 (비록 소련 레이더 추적병이 약 3만 9천피트까지 상승했을 것이라고 예측했지만) 기체는 이미 3만 4천~3만 6천피트 사이로 상승해 있었을 것이다.

요격기 조종사 오시포비치는 두 발의 미사일을 발사했다고 보고한 뒤 즉시 귀향하기 위해 기수를 돌렸다. 하지만 두 발이 모두 명중했는지, KAL 007기 기체의 어느 부위를 명중했는지, 또 어느 정도의 타격을 입혔는지 따위를 증명할 만한 증거는 아무것도 없다. 피격 행위는 동이 트기 약 1시간 반 전에 발생했다.

특수 첩보에 따르면 피격 6분전, 고도 1만 m (3만 3천피트) 상공을 비행하던 조종사 오시포비치는 KAL 007기를 발견했다고 보고했다. 하지만 이 보고는 KAL 007기가 약 3만 5천피트로 상승하기 이전에 이루어진 것이다.

오시포비치는 요격기의 고도를 줄곧 KAL 007기보다 2천m 낮게 유지했었다. 그리고 KAL 007기는 18시 23분까지는 이미 상승을 완료했다. KAL 007기가 [비행고도 330] 에서 [비행고도 350] 로 상승하는 데는 3분이 소요됐다.

이미 밝힌 바와 같이 ICAO 보고에 따르면 [18시 23분 KAL 007기가 비행고도 3만 5천피트에 도달했다고 보고함] 이라고 기록되어 있다. 따라서 2~3분 뒤인 18시 26분 피격될 당시 KAL 007기는 이미 약 3만 5천피트에 있었다는 직접적인 증거가 되는 셈이다. 한개 이상의 미사일에 명중된 직후 KAL 007기는 약 3만 5천피트의 고도에서부터 하강하기 시작했을 것이다. 그리고 지면에 도달하기 전까지 최소한 약 12분동안 공중에 머물렀을 것이다. KAL 007기에는 급작스런 [기내 압력 하강] 이 일어났을 것이며 첫째 미사일 파편이 내부 압력을 유지시키는 동체에 균열을 일으켰거나 둘째 미사일이 우측 외부 엔진 또는 꼬리 날개 파괴시킨 것이 추락의 원인이었을 가능성이 높다.

피격 1분 후 KAL 007기 조종사는 도쿄 민간 항공 관제소에 자신의 비행기가 막 고도 1만 피트로 하강하려 하고 있다고 보고했다. ICAO 보고서에 따르면 KAL 007기 조종사는 피격 직후 도쿄와의 마지막 교신에서 [급격한 compression (압력 증가, 기내 압력 감소 decompression 잘못 말한 것), one zero thousand (1만피트) 로 하강 중임] 이라고 말했다. 고도 1만 피트에서 그때까지 생존해 있던 승객들은 다시 대기를 정상적으로 호흡할 수 있었을 것이다.

일부 탑승객이 급격한 압력 감소로 인해 기체 외부로 빨려 나갔을 가능성도 있다. 며칠 뒤 일본 홋카이도 해안에서 발견된 KAL 007기의 탑승객이었을 것으로 추정되는 2구의 목이 잘린 시체는 이처럼 기체 외부로 격하게 빨려 나갔을 승객이었는지도 모른다.

가) 피격 후에도 조종사는 항공기를 제어하고 있었다

피격 후 KAL 007기의 하강 시간과 하강 경로에 관해 믿을만한 기록이 두 가지 있다. 하나는 소련 레이더의 추적에 의한 기밀 정보고, 다른 하나는 일본 자위대 레이더의 부분적인 추적기록이다. 중요한 것은 이 두가지 기록이 서로 일치한다는 사실이다.

소련 레이더의 완전한 추적에 의한 기밀 정보에 따르면 KAL 007기는 피격 직후 5분 만에 고도 3만 5천피트에서 약 1만 6천 4백피트로 하강했다. 이 급격한 하강동안 KAL 007기는 소련 레이더에 나선형 경로를 따라 하강한 것으로 나타났다. 하지만 이같은 급격한 하강은 기내에 급격한 압력 감소가 발생했을 때 조종사가 취하도록 되어있는 행동 요령 (이 경우 조종사는 승객들이 보통 기압의 공기를 호흡할 수 있도록 가능하면 빨리 약 1만 4천피트 고도로 하강해야 함) 과 일치하는 것이다.

따라서 피격 직후 5분동안 고도 약 3만 5천피트에서 약 1만 6천 4백피트로 급격한 하강이 이루어졌다는 것을 명백히 알 수 있다. 하지만 소련 레이더 추적 기록에 따르면 KAL 007기는 피격 5분이 지나면서 고도 약 1만 6천 4백피트에서 부터는 하강 속도를 늦춘 것으로 나타나 있다. 피격 직후 6분이되었을때 KAL 007기는고도약 4천m에있었다. 이 중대한 사실이 의미하는 것은 바로 KAL 007기의 조종사들이 피습 5분 후, 고도 약 1만 6천 4백피트에서 부터는 기체의 하강 속도를 분명히 늦출 수 있었다는 것이다. 이 기록은 조종사들이 기체를 어느 정도 통제하고 있었다는 것을 말해주는 것이다.

지금까지 고도 3만 5천피트에서 1만 6천 4백피트 사이에서 일어났을 KAL 007기의 하강 경로에 대해 최소한 두건 이상의 신빙성있는 시뮬레이션이 시도되었다. 이들에 따르면 5분이라는 하강 시간이 높은 신뢰도를 갖고있는 것으로 나타났다. 예를 들어 1987년 11월 28일에 발생한 남아공 항공의 보잉 747기 추락 사건의 공식 보고서에는 [고도 3만 5천피트에서 1만 4천피트로의 비상 하강 시간은 3분 30초였다] 라고 써어 있다. KAL 007기가 거의 같은 거리를 5분만에 하강했다면 이는 비상 상황아래서 적당한 하강이었다고 볼 수 있다.

이처럼 5분 간의 급격한 나선형 하강을 한 뒤 KAL 007기는 최소한 7분 동안을 공중에 떠 있으면서 사할린 섬과 모네톤 섬 사이의 소련 영해 위를 비행했다. 따라서 KAL 007기는 피격 후에도 최소12분 동안을 비행한 셈이다. 더구나 피격 후 9분 뒤 KAL 007기의 비행 고도는 약 5천피트였다. 미국의 유엔 대사인 찰스 리첸스타인이 843년 9월 1일 유엔 안보리 회의에 공개 발표한 미국 기밀 정보의 자료 원본에는 [18시 30분 (피격 후 4분) KAL 007기가 5천m (1만 6천 4백피트) 에 있는 것으로 레이더에 의해 관측됨] 이라고 기록되어 있다.

더구나 같은 날 조지 슐츠 미국 국무장관은 다음과 같이 더욱 상세하게 밝힌 바있다.

[18시 26분 소련 조종사가 미사일 1기를 발사했으며 목표물이 파괴되었다고 보고했다. 18시 30분 (4분 뒤) 그 한국 비행기는 레이더에 의해 고도 5천 m (1만 6천 4백피트) 에서 발견되었다. 18시 38분 (12분 뒤) 그 비행기는 레이더 스크린에서 사라졌다]

이상의 두 보고를 종합해 볼 때, 레이더 추적에 따른 시간 측정의 부정확성을 감안하더라도 KAL 007기는 피격 4분후쯤 고도 약 1만 6천 4백피트에 있었음이 증명된다.

사실 1991년 6월 미국 국가 안보국이 KAL 007기에 관한 기밀 정보를 재분석한 결과 우리는 당시 소련 레이더 관측병들은 약 1분여 동안을 지체한것으로 결론지었다. 이 1분이라는 시간 차이는 관측병이 고도를

분석하고 보고하는데 필요했던 시간으로 추정된다. 따라서 피격 4분후 KAL 007기의 고도가 1만 6천 4백피트였다고 미국측이 발표한 것은 사실 소련 레이더 관측병이 보고한 피격 5분후의 고도 1만 6천 4백피트라는 내용과 일치하는 것이다.

하지만 사고 발생 3일 후인 83년 9월 3일 발표한 미국 국가 안보국 (NSA) 의 [최종] 기밀보고에는 이상하게도 피격 4분후 KAL 007기의 고도가 약 1천6백 40피트였다고 기재되어 있다. 미국의 유엔대사와 미국무장관의 보고 내용과는 완전히 모순되는 이같은 번복(?)의 근거는 알려져 있지 않다. 숫자의 5천m의 마지막 0을 빠뜨리고 잘못 기재한 것일수도 있다.

만약 이것이 단순한 인쇄상의 오류가 아니라고 한다면 KAL 007기의 조종사들은 초인이었다고 보아야 할 것이다. 것처럼 낮은고도에서 그것도 추락하는 기체를 통제하며 그때부터 8분간 더 비행을 했다는 얘기가 된다. 이는 상상도 할 수 없는 일이다.

결론적으로 이는 인쇄술 상의 오류이지 무책임한 정보 보고의 한 예인것 같다. 사실 훨씬 후인 91년 6월에 나온 NSA의 특별정보분석은 4-5분 후의 1천 6백 40피트는 잘못된 것이며 1만 6천 4백피트가 정확하다고 확인하고 있다.

NSA는 83년 9월 3일 보고서를 처음 발표한 후 이 과오를 수정하는 성명을 발표했다. 그러나 이 과오의 수정 사실이 발표된 것은 한달 반 후인 83년 10월 19일이었으며, 그제서야 미국 첩보당국이 이 첩보의 중요성이나 그들이 범한 과오의 중요성을 확인한 것이다.

83년 10월 19일과 91년 7월의 정정 성명이 있었다지만, 이것은 [최종적] 이라는 83년 9월 3일의 NSA 보고서의 결정적인 오류다. 피격 후 시간대 별 고도는 KAL 007이 바다에 추락했는지, 아니면 바다 위 해면 착수를 기도했는지 그 기도가 성공했는지 등을 판단하는 결정적인 요인이 되기 때문이다.

또 사건 발생 후 불과 3일만에 최종적이라는 NSA 보고서가 이토록 심각한 오류를 담고 있었다는 사실은 미국 정보 당국이 소련의 미사일 공격을 받은 후 KAL 007기가 어떻게 되었는가에 별로 주의를 기울이지 않았으며 또 소련의 수색 및 구조 노력의 시기·성격 등 중요한 첩보 상의 문제에도 별로 신경을 쓰지 않았다는 사실을 확인해준다. 사실 미국의 이러한 첩보상의 오류가 밝혀진 것은 91년에 와서이며, 이는 미국 첩보 당국이 83년에 무엇을 밝혀야 하는지를 정확하게 파악하지 못했음을 입증한다.

KAL 007기의 엔진 장애가 있었음을 시사하는 정보도 있다. 이는 엔진하나가 미사일로 파괴되었음을 의미하는 것일 수도 있지만, 엔진 파손 정도에 관한 언급은 없다. 특수 첩보는 오시포비치가 조종한 SU-15기의 위치는 KAL 007기의 배후 8 km, 약 2 km 아래쪽이었다고 밝히고 있다. 그리고 우측에서 요격기는 KAL 007기에 미사일을 발사했으며 미사일이 항공기의 우익 엔진과 항공기 꼬리 날개 부분에 명중했다는 오시포비치의 말과 일치한다.

앞에서도 언급한 바와 같이 특수 첩보에 의하면 소련 레이더병들이 KAL 007기의 정확한 위치를 파악할 수 있었던 때는 미사일 공격 2분까지였으며, 이때 KAL 007기의 고도는 약 5천피트였다. 그리고도 소련 레이더의 KAL 007기 추적은 계속되었다. 항공기 피격 후 레이더 추적은 적어도 12분간 계속된다. 소련 레이더의 추적은 그리니치 표준시간 18시 26분에 시작해

KAL 007기가 피격된 12분후인 18시 38분에 끝났다. 83년 9월 1일자 유엔 안보리 이사회에 대한 미국 성명은 [한국 항공기는 18시 38분에 레이더에서 사라졌다] 고 언명했다. 12분간의 추적 사실은 슬츠 국무장관도 공식적으로 언급했다.

KAL 007기 피격 후의 항로에 대한 보고는 홋카이도에 있는 와카나이의 일본 자위대 레이더 기지에서 들어왔다. 이 보고는 더 제한된 레이더 추적에 입각한 것인데, 그것은 아마 일본 레이더가 소련 레이더보다 KAL 007기에서 더 멀리 떨어진 위치에 있었기 때문이었을 것이다.

와카나이의 일본 군사 레이더 추적 기록에 의하면 3만 5천피트의 고도를 유지하던 KAL 007기는 피격 3분 후 약 3만피트로 떨어진 것 같다. KAL 007기가 피격 3분 후 3만 피트의 고도에 있었다는 것은 문제의 비행기가 피격 후 3분 만에 겨우 5천피트 정도를 낙하했다는 것을 의미한다. 이는 1분에 약 1천 7백피트씩 낙하했다는 이야기가 된다. 그러나 이러한 하강 속도는 제어된 급속 하강의 정상적인 테두리 안에 든다.

이어 KAL 007기는 다음 2분동안에 1만 3천 6백피트 정도를 낙하했다. 이는 분당 평균 6천 3백피트의 가속된 하강 속도를 의미하지만, 이 가속된 하강 속도 역시 제어된 하강의 정상적 범위를 벗어나지 않는다. 보잉 747의 고공으로부터의 정상적이며 일상적인 착륙 하강 속도는 분당 2천피트 내지 4천피트라는 사실에 주목할 필요가 있다. 그러므로 이 가속된 하강 속도는 소련 레이더가 포착한 하강 속도와 일치하는 것 같다.

2분 동안의 고속 하강에 앞선 3분간 하강 속도가 늦었던 것은 조종사가 상황을 파악하고 도쿄에 무전으로 기내에 압력이 떨어져 가고 있다는 사실과 1만 피트로 하강할 의도를 알릴 시간이 필요했기 때문으로 보인다.

도쿄 항공 관제탑에서 KAL 007기의 마지막 통신을 잘 알아들을 수 없는 형태로 받았다는 것은 조종사들이 산소 마스크를 쓴 때문이 아닌가하고 생각된다. 그리고 KAL 007기 조종사들은 약 3만피트 이상의 고도에서 통신을 보냈을 것이다. KAL 007기가 1만 6천 4백피트로 하강했을 때는 도쿄 항공 관제탑과의 송수신이 불가능했기 때문이다. 일본 와카나이 레이더 기지가 제공한 이 정보는 83년12월의 국제민간항공기구 (ICAO) 보고서에 수록되었다.

평균 하강률의 차이는 매우 중요하다. 고도 3만 5천피트에서 1만 6천 4백피트로 1만 8천 6백피트를 하강하는 동안 KAL 007기는 분당 3천 7백피트, 초당 61.6피트, 시간당 약 42마일을 하강했다.

1만 6천 4백피트의 고도에서 1만 1천 4백피트 아래인 5천피트로 떨어지는 동안 KAL007기는 분당 2천 8백 78 피트, 초당 47.9피트, 시간당 32.6마일의 속도로 하강했다. 5천 피트에서 1천 피트로 4천피트 하강하는 3분 동안은 분속 1천 3백 33피트, 초속 22.2피트, 시속 26마일의 속도로 하강했다.

이러한 감속률은 KAL 007기가 수직으로 추락하거나 급강하하는 상태에 있지 않았으며, 어느정도 조종사들의 제어 하에 있었다는 것을 의미한다.

KAL 007기가 어디로 피격되고 어디로 가고 어디에서 소련 레이더에서 사라졌는가를 말해주는 지리적 좌표는 상당히 정확한 특수 첩보에 의해 파악됐고, 미국 첩보 지도에도 표시되었다. 예컨대 피격 9분 후 5천 피트의 고도에서 KAL 007기가 마지막으로 추적된 위치는 대략 북위 46도 17분, 동경 141도 15분이었다.

91년 6월 NSA의 재분석에 의하면 KAL 007기는 모네론 섬 북쪽 2.6km 지점 소련 영해에 착수 또는 추락한 것으로 밝히고 있다.

특수 첩보는 소련 레이더가 KAL 007기가 피격된 후 이 비행기를 적어도 12분간 추적했고, 홋카이도 와카나이 일본 자위대 레이더는 피격당한 후 KAL 007기를 적어도 3분간 추적했음을 밝히고 있다.

KAL 007기는 마치 급속한 감압 상황에 적용되는 표준 항공 규정을 따를 듯 5분이라는 짧은 시간 안에 비교적 안전한 1만 6천 4백피트의 고도로 급속히 하강한 후 다시 하강 속도를 줄인것 같다.

KAL 007기가 하강을 계속하면서도 속도를 줄인 것으로 보아 조종사들은 어느 정도 항공기를 제어하고 있었던 것 같다. 이어 항공기는 모네론 섬 근처의 소련 영해 쪽으로 비행한다. 이것은 모두 KAL 007기가 피격당한 후 12분간의 일이다. 피격 9분후 KAL 007기는 5천피트의 고도를 날고 있었다. 그러나 12분 후 이 여객기는 소련 레이더가 더 이상 추적할 수 없다는 약 1천피트 이하의 고도로 강하했다. 추적의 고도 한계가 1천피트라는 것은 다른 첩보에서도 확인되고 있다.

91년 이즈베스티야 시리즈는 KAL 007기가 모네론 섬 상공을 두번 선회했고, 피격 후 적어도 10분은 비행을 계속하고 있었다고 밝혔다. 부근에 있던 일본 어부들도 후에 KAL 007기가 모네론 섬 상공을 선회했다고 증언했다. 이것은 KAL 007기 조종사들이 항공기를 어느정도 제어할 수 있었음을 더욱 명확히 해주는 부분이다.