

4. "블랙박스" 테이프들과 그 사본은 믿을만한 것인가? 어떤 식으로 그들이 사용되고 있는가? "위조"된 적은 없는가?

ICAO는 프랑스의 BEA (Bureau Enquêtes-Accidents) 에 조종실 음성 기록 장치 (CVR) 와 디지털 비행 기록 장치 (DFDR), 그리고 그 테이프 조사 작업을 하청했었다.

소련은 이 테이프들을 가지고 있음을 부인했던 그 9년 동안 사실 이 테이프를 보유하고 있었다. 그들을 반박할 강한 증거가 나타나자, 러시아 공화국 보리스 옐친 대통령은 그 테이프를 보유하고 있음을 인정했고 이를 유엔에 제출했다. 이 기간 동안 테이프를 소련이 부당하게 변조했을 가능성에 대해, *Insight*지의 티모시 마이어는 이렇게 말했다:

테이프의 부분, 부분이 뚜렷하지 않았지만, 1993년 ICAO에 이 테이프들이 제출된 당시 말소된 곳이 있는지를 판단할 수 있는 기술적 분석 자체가 존재하지 않았으므로, 그러한 분석은 한번도 행해질 수 없었다. 전문가들은, 의회에서 요청을 한다면, 현재 닉슨 테이프의 18분 30초의 껍을 검토하고 있는 워싱턴의 한 음향 추출 회사의 정보 처리 장치들이 KAL 007기 테이프에서 음성을 추출해 낼 수 있을지도 모른다고 *Insight*지에 밝혔다. (*Insight*지, 2001 4월)

이러한 조작 혐의에 대한 증거가 있으며— 이 증거들은 계속 조사될 필요가 있다. (BEA가 그 테이프 원본이나 복사본을 소유 중이다.)

1. 보잉사의 대변인인 게리 레서가 설명하는 대로, "엔진이 하나라도 작동하는 한, 비행기가 물 위에 떨어지기 전까지는 음성 기록 장치와 디지털 비행 장치 녹음기 둘 다 작동하게 된다". CVR (조종실 음성 기록장치) 테이프에 기록된 부조종사의 두 번에 걸친 보고처럼 엔진들이 모두 정상 작동 중이었다. 미사일 폭발 후 104초 동안 비행기가 비행 중인데도 녹음기가 "정지" 했으므로, 우리는 테이프에 대해 말살, 제거, 접합 또는 추가 작업이 있었는지에 대한 증거가 있는지 의문을 제기할 수 있다.
2. 선스트랜드 (Sundstrand) 디지털 비행 기록 장치 (DFDR) 의 800 피트 테이프가 서울에서 앵커리지, 앵커리지에서 뉴욕 JFK 공항, JFK에서 앵커리지까지 KAL 비행기들의 27시간의 비행을 녹음했으며, 앵커리지에서 서울로 가는 KAL 007기의 비행도 녹음했다. ICAO가 고속도로 인한 충격 때문에 잠시 중단된 것이라고 밖에 설명할 수 없었던 접합 부분들이 있었다. "접합 부분들은 테이프 시작 부분부터 시작해서 대략 108, 440, 442, 463피트 정도에서 발견되었다. 중간의 두 부분들은 두 줄의 필름 릴 (알레) 사이의 테이프 길이에 맞게 띄엄 띄엄 위치되어 있었고 마지막 정보는 이 두 접합 부분 사이에 녹음되어 있었다. 테이프가 고속 충격에 의해 중단되어 릴 (알레) 를 벗어나는 일은 특이한 일이 아니다." (ICAO 보고서, 1993, 30 쪽, 1.14.3.5.4 단락). 그러나, 만약 우리가 주장하는 것과 같이 녹음기가 고속의

충격을 받지 않았다면, 이 접합 부분들에 대해 다른 설명이 필요하게 된다. 뿐만 아니라, 우리는 이것을 지적할 필요가 있다- 러시아 군사본이 추가된 1993년 ICAO 보고서에서 KAL 007가 미사일 폭파 후에도 적어도 18:35 표준시까지 계속 항해했으며, 러시아 레이더 추적 장치가 적어도 18:38 표준시까지 모네훈 섬 상공을 넓게 나선 비행하면서 내려오는 KAL 007기를 추적하고 있음을 현재 보여주는 이상, 중단된 시간이 미사일 폭파 시간(18:26:02) 후 104초 정도였음을 감안할때 블랙 박스들이 "고속 충격" 때문에 동시에 중단했다는 것에는 정당한 설득력이 없다.

3. 콜린스 조종사 음성 기록 장치 루프 테이프는 오늘날의 최신식 조사 방법으로 더 연구될 필요가 있다. 그 루프는 반 시간에 걸친 녹음 내용을 완전히 보유하고 있다. 만약 소련 측이 테이프 끝 쪽에서 폭파 후 비행 상태에 대한 대부분을 지워버렸다면, 그들은 그 지워버린 양만큼을 루프의 "시작" 부분 -폭파 전 부분- 에 부가 시켰음에 틀림없다. ICAO는 천 기장과 무기장 사이에 있었던 처음 9분 동안의 일반적인 대화 동안, 특이한, 알 수 없는 배경 음향이 같이 녹음되었다고 결론지었다. "처음 7분 45초동안 간헐적으로 어떤 특이한 소리가 발생했는데, 이것은 연속 파동 반자동 모스식 전신 부호 소리로 식별되었다. 신호기 녹음이 질적으로 좋지 못했고 그 제한된 활동도로 인해 판독이나 사용자 검증이 불가능했다." (ICAO보고서, 1993, 25 쪽, 1.14.2.4.3. 단락). 명백히 모스식 전신 부호였지만, 그러한 심각한 시점에서 특이하고 검증 불가능한 것은 분명한 설명을 위해 더 조사되어야 옳다. 격추 동안 지상에서 전기 면도기를 사용하여 전신기 잡음을 가장하기 위해 소련측이 이를 위조하고 그들의 군사 요격기 조종사와 지상 관제관 대화의 오디오 테이프를 재 녹음했던 것이다! (Republican Staff Study/"CIA Report" (<http://www.rescue007.org/docs/CIAReport.pdf>), 69쪽 에 보고된 바와 같이, 이 정보는 소련 관영지 *이즈베스티야* 1991년 KAL 007 시리즈에서 나온 것이다.)

간단히 말해서 다음과 같은 이유로 소련 측에 의한 테이프 위조 가능성이 높다:

1. 블랙 박스 구성 요소 (조종실 음성 기록 장치 CVR 와 디지털 비행 기록 장치 DFDR) 둘 다 미사일 폭파 후에도 작동 중이었다.
2. 전기 시스템 손상에 대한 아무 증거가 없다. (미사일 폭파 후 KAL 007기가 일본 지상 관제소에 고주파를 발송했으며 4 개의 모든 엔진들이 정상적으로 작동하고 있었다고 보고되어 있다.)
3. 두 녹음기들이 어떤 추정 가능한 대기 기류적 사고가 있었던 간에 그 몇 분 전에 "멈추어 버렸으며" (레이더 추적 장치와 군사적 실제 대화 내용으로 대체되어 버렸다.)
4. 비행기 기체 양 편으로 전자선을 가지고 있으며 각각의 계기 연결 장치 지점이 다른 두 녹음기 모두 같은 시각에 정확하게 "동작을 멈추었다".

1993년 기술로는 할 수 없었던 것을 현재 신기술로는 해독할 수 있을 가능성이 있다는 것과 ICAO의 마지막 보고서가 정치적으로 다루어졌고 최소화 되어진 상태 (이 마지막 보고서의 용어 선택은 국제 표준화 기구안의 전문위원회의 비정치적 용어 선택과 대조적으로 ICAO의 많은 국가 대표들 - 러시아, 미국등-의 투표에 의해 만들어지는 것이다) 이므로, 우리는 이 테이프들에 더 나아간 조사를 해야 할 것이다. 테이프가 멈춘 그 당시-미사일 폭파 이후 1분 44초이후- 테이프 녹음기가 고속 충격을 받지 않았다는 것은 소련측 지대지 대화 내용과 KAL 007 비행을 보여주는 레이더 추격 장치에서 충분히 증거를 가지고 있으며, 이 두 사실 모두 그 당시 (또는 다른 시간대에서라도) 의 고속 충격은 커녕 KAL 007기가 적어도 10분 이상 (18:38 표준시) 을 더 비행할 수 있었다 것을 보여준다. 그리고 이는 감속 상태였다.