

ГЕНЕРАЛЬНАЯ  
АССАМБЛЕЯ

Distr.  
GENERAL  
A/5069  
24 April 1962  
RUSSIAN  
ORIGINAL: ENGLISH

ДОКЛАД КОМИССИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ УСЛОВИЙ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВ,  
ПРИВЕДШИХ К ТРАГИЧЕСКОЙ СМЕРТИ Г-НА ДАГА ХАММАРШЕЛЬДА И  
ЧЛЕНОВ СОПРОВОЖДАВШЕЙ ЕГО ГРУППЫ \*

## СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО .....		4
СОКРАЩЕНИЯ .....		5
ВВЕДЕНИЕ .....	1 - 17	6
I - РАССЛЕДОВАНИЕ, ПРОВЕДЕННОЕ КОМИССИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ .....	18 - 58	13
А. Другие расследования .....	19 - 30	13
1. Родезийский Комитет по расследо- ванию .....	21 - 23	13
2. Родезийская Комиссия по расследо- ванию .....	24 - 30	14
В. Работа Комиссии .....	31 - 38	17
1. Нью-Йоркская сессия (с 15 по 22 декабря 1961 г.) .....	31	17
2. Леопольдвильская сессия (с 24 по 30 января 1962 г.) .....	32	18
3. Первая сессия в Солсбери (с 31 января по 7 февраля 1962 г.)..	33 - 34	18
4. Сессия в Ндола (с 8 по 14 февраля 1962 г.) .....	35	19
5. Вторая сессия в Солсбери (15-16 февраля 1962 г.) .....	36	19
6. Женевская сессия (с 21 февраля по 8 марта 1962 г.)..	37 - 38	19

\* Приложения к настоящему докладу выпущены отдельно за номером  
A/5069/Add.1.

# СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
С. Общие соображения .....	39 - 58	21
1. Порядок и методы работы Комиссии ....	39 - 44	21
2. Обращение к свидетелям о даче показаний .....	45 - 46	22
3. Дополнительное исследование .....	47	23
4. Сотрудничество между Комиссией Организации Объединенных Наций и Родезийской комиссией .....	48 - 53	23
5. Договоренность с родезийскими властями относительно заслушивания свидетелей .....	54 - 56	25
6. Предоставленные возможности и благодарность .....	57 - 58	26
П - ВЫЛЕТ САМОЛЕТА SE-BDY ИЗ ЛЕОПОЛЬДВИЛЯ .....	59 - 91	28
А. Дипломатические мероприятия в связи с миссией Генерального Секретаря .....	60 - 67	28
В. Подготовка полета Генерального Секретаря на самолете SE-BDY .....	68 - 78	31
С. Прибытие Генерального Секретаря на Леопольдвильский аэропорт (Нджили) и вылет самолета SE-BDY .....	79	35
Д. Меры безопасности, принятые на Леопольдвильском аэропорте (Нджили) и вопрос о плане полета для самолета SE-BDY .....	80 - 83	35
Е. Ответы на вопросы, поставленные Генеральной Ассамблеей в пунктах За и Зд резолюции 1628 (XVI) .....	84 - 91	36
Ш - АВАРИЯ САМОЛЕТА SE-BDY .....	92 -158	39
А. Полет из Леопольдвилья в Ндола .....	93 - 97	39
В. Пролет над аэропортом Ндола .....	98 -102	41
С. Порядок посадки в Ндола .....	103 -106	43
Д. Описание аварии .....	107 -115	45
Е. Медицинская информация .....	116 -120	48
Ф. Возможные причины .....	121 -157	50

# СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
1. Диверсия или вмешательство изнутри ...	123 - 132	50
2. Нападение или вмешательство извне ....	133 - 144	55
3. Техническая неисправность .....	145 - 150	60
4. Выход из строя или ошибка пилотов ....	151 - 157	62
G. Ответ на вопрос, поставленный Генеральной Ассамблеей в пункте 3b резолюции 1628(XVI) ..	158 - 159	66
IV - ПОИСКОВЫЕ И СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ .....	160 - 201	67
A. Правила, касающиеся поисковых и спаса- тельных операций в районе сбора сведений о полетах Солсбери .....	161 - 165	67
B. Хронологический отчет о ходе поисково- спасательных операций, предпринятых после исчезновения SE-BDY .....	166 - 178	70
C. Разбор поисково-спасательных операций и ответы на вопросы, поставленные Гене- ральной Ассамблеей в пункте 3c резолюции 1628(XVI) .....	179 - 201	74
1. Задержка в передаче первого сигнала INCERFA .....	182 - 188	74
2. Задержка в передаче первого сигнала DETRESFA .....	189 - 197	79
3. Задержка в организации поисков с воздуха .....	198 - 201	81
V - СВОДКА ЗАКЛЮЧЕНИЙ КОМИССИИ .....	202 - 213	84

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

24 апреля 1962 г.

Имею честь сослаться на резолюцию 1628(XVI) Генеральной Ассамблеи от 26 октября 1961 г., которой была учреждена Комиссия по расследованию условий и обстоятельств, приведших к трагической смерти г-на Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы, и, по просьбе Комиссии, представить Вам прилагаемый доклад в соответствии с пунктом 4 упомянутой резолюции.

Комиссия утвердила доклад на своем последнем заседании 8 марта 1962 г. в Женеве. Однако, направляя его Генеральному Секретарю для представления Ассамблее, Комиссия отметила, что она потребовала, чтобы обломки самолета были подвергнуты некоторым научным испытаниям, связанным с переплавкой кусков алюминия и легких сплавов, расплавившихся и сплавившихся во время пожара, последовавшего за аварией. С этой целью Генеральный Секретарь распорядился о назначении Организацией Объединенных Наций эксперта для принятия участия, вместе с родезийскими властями, в переплавке таких кусков металла и производстве лабораторных анализов над остатками (см. пункт 47 доклада).

Так как эти испытания еще продолжаются, Комиссия просила не представлять ее доклада до тех пор, пока они не будут закончены и члены Комиссии не смогут ознакомиться с их результатами. Доклад назначенного Организацией Объединенных Наций эксперта, содержащий результаты испытаний, был получен Генеральным Секретарем 6 апреля 1962 г. и был сообщен членам Комиссии. Изучив полученные результаты, члены Комиссии пришли к заключению, что пересмотра их доклада не требуется, и разрешили выпустить доклад в том виде, как он был утвержден ранее. Доклад эксперта, содержащий результаты научных испытаний, прилагается к докладу Комиссии (см. приложение XII).

Примите и проч.

У ТАН

И.о. Генерального Секретаря

Его Превосходительству  
г-ну Монжи Слим,  
Председателю шестнадцатой сессии  
Генеральной Ассамблеи

/...



# СОКРАЩЕНИЯ

АЛЕРФА	( ALERFA )	Стадия "Тревога"
В	( В )	По местному времени Ндола
ВП	( FL )	Высота полета, летный уровень
ВСУМ	( ASL )	Выше среднего уровня моря, над уровнем моря
ГСВ	( GMT , Z )	Гринвичское среднее время
ДЕТРЕСФА	( DETRESFA )	Стадия "Бедствие"
ИНСЕРФА	( INCERFA )	Стадия "Неопределенность"
K <sub>1</sub>	( QFE )	Установка альтиметра на показание высоты над аэропортом
K <sub>2</sub>	( QNH )	Установка альтиметра на показание высоты над уровнем моря
КВВСР	( RRAF )	Королевские военно-воздушные силы Родезии
КСЦ	( RCC )	Координационный спасательный центр
МОГА	( ICAO )	Международная организация гражданской авиации
ННРМ	( NDB )	Ненаправленный радиомаяк
ОГПА	( CASO )	Офицер гражданской поисковой авиации
ОНУК	( ONUC )	Организация Объединенных Наций в Конго
ОС-РИС	-	Регистрационный номер самолета лорда Лансдоуна
SE-BDY	-	Регистрационный номер самолета Генерального Секретаря
ЦССП	( FIC )	Центр сбора сведений о полетах

## ДОКЛАД КОМИССИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ

### ВВЕДЕНИЕ

1. 18 сентября 1961 г. весь мир с глубокой скорбью узнал о трагической смерти Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций Дага Хаммаршельда, погибшего на службе Организации во время выполнения задачи, взятой им на себя ради мира и независимости народов. Во время этой трагедии погибли также следующие пятнадцать сопровождавших его лиц: г-н Генрих А. Вишгофф, г-н Владимир Фабри, г-н Вильям Раналло, г-жа Алиса Лаланд, г-н Гарольд М. Джульен, г-н Серж Л. Барро, г-н Франсис Эйверс, г-н Стиг Олоф Хьелте, г-н Пер Эдвальд Перссон, г-н Халлонквист, г-н Нильс-Эрик Аахреус, г-н Ларс Литтон, г-н Нильс Геран Вильгельмссон, г-н Гарольд Ноорк, г-н Карл-Эрик Розен.

2. Выполняя возложенную на нас задачу по расследованию обстоятельств трагической смерти Дага Хаммаршельда и его спутников, мы, члены назначенной для этой цели Комиссии, отдавали себе отчет в том, что расследуем причины смерти людей, погибших при выполнении задания, цель которого состояла в обеспечении лучших условий жизни для миллионов людей. Поэтому мы считаем своим долгом в начале настоящего доклада выразить наше глубокое почтение и величайшее уважение к Дагу Хаммаршельду и другим жертвам, павшим при выполнении этого задания.

3. Покойный Генеральный Секретарь вылетел из Нью-Йорка 12 сентября и прибыл в Леопольдвиль 13 сентября 1961 года. Цель его поездки была обсудить с Центральным правительством вопрос о принятии программы помощи Республике Конго. Однако сразу же по прибытии он узнал о серьезном кризисе, наступившем в отношениях между Организацией Объединенных Наций и властями провинции Катанга.

4. Кризис возник в связи с проведением в жизнь Организацией Объединенных Наций в Конго пункта 2 части А резолюции, принятой Советом Безопасности 21 февраля 1961 г. (S/4741). В этом пункте Совет настаивал, чтобы "были приняты меры к немедленному выводу и эвакуации из Конго всего бельгийского и другого иностранного военного и полувоенного персонала и политических советников, не находящихся в ведении

/ ...

Командования Организации Объединенных Наций, а также всех наемных солдат".

5. Такой персонал в наибольшем числе -- около 500 человек -- был сосредоточен в частях вооруженных сил Катанги. В течение месяцев, последовавших за принятием этой резолюции, ОНУК пыталась провести в жизнь постановления пункта 2 части А резолюции путем соглашения с провинциальными властями Катанги и, в особенности, с возглавлявшим их г-ном Чомбе. Эта попытка только частично увенчалась успехом, и военному командованию Организации Объединенных Наций пришлось установить предельный срок для сдачи -- с целью их эвакуации -- всех наемных солдат, находящихся на службе провинциальных властей Катанги. Однако, по истечении поставленного срока, свыше 100 наемных солдат, заведомо находившихся в Катанге, не явились в ОНУК, и 13 сентября военное командование приняло меры предосторожности, чтобы облегчить задачу по задержанию и эвакуированию этих людей. Эти меры натолкнулись на сопротивление, и в Элизабетвиле и других городах Катанги начались столкновения (S/4940).

6. Военные действия не ограничивались наземными войсками. Тогда как у Организации Объединенных Наций не было вооруженных самолетов, власти Катанги ввели в действие реактивный самолет типа "Фуга Магистер", вооруженный двумя пулеметами и мелкокалиберными бомбами. Этот самолет значительно затруднял движение транспортных самолетов Организации Объединенных Наций и в некоторых случаях воспрепятствовал снабжению и смене частей Организации Объединенных Наций.

7. Тем временем, с официальными лицами Катанги имели место различные переговоры с целью достигнуть немедленного прекращения огня, но к вечеру 15 сентября результатов достигнуто еще не было. 16 сентября Генеральный Секретарь рассмотрел возможность организации личной встречи в Родезии с г-ном Чомбе. В течение ночи представитель Организации Объединенных Наций в Элизабетвиле получил через посредство британского консула сообщение, уведомлявшее Организацию Объединенных Наций, что г-н Чомбе желает встретиться с ним в Банкрофте (Северная

Родезия) 17 сентября в 09 ч. 30 м. по ГСВ. Генеральный Секретарь послал ответ, в котором он напомнил руководящие принципы операций Организации Объединенных Наций в Конго и предложил лично встретиться с г-ном Чомбе. Он указал, однако, что для того, чтобы "предлагаемая встреча могла состояться, очевидно необходимо, чтобы был отдан заранее приказ о немедленном и действительном прекращении огня (S/4940/Add.4, пункт 7). Он предложил поэтому, "чтобы с обеих сторон было безотлагательно предписано прекратить огонь, для того чтобы могла состояться такая встреча". Кроме того он указал, что, поскольку в Банкрофте нет достаточных возможностей для посадки крупного самолета, он не сможет прибыть туда к назначенному г-ном Чомбе времени. Поэтому он предложил, чтобы намеченная встреча состоялась позднее в Ндола (Северная Родезия). Свой ответ г-ну Чомбе Генеральный Секретарь закончил следующими словами:

"Я сообщу Вам возможно скорее завтра утром 17 сентября о времени моего прибытия в Ндола, но до моего отъезда я должен получить Ваш ответ на это сообщение и узнать о Вашем решении относительно прекращения огня. Со стороны Организации Объединенных Наций такое прекращение огня будет автоматическим, поскольку, согласно данным инструкциям и применяемым Организацией правилам, ее отряды открывают огонь только в случаях законной защиты. Жду Вашего незамедлительного ответа на это предложение встретиться с Вами и на предложение о немедленном прекращении огня" (S/4940/Add.4, пункт 7).

8. Утром 17 сентября британский консул передал Организации Объединенных Наций сообщение г-на Чомбе, в котором этот последний соглашался "в принципе на немедленное прекращение огня" и выражал готовность встретиться с Генеральным Секретарем в Ндола. Г-н Чомбе конкретно требовал, однако, "чтобы войскам Организации Объединенных Наций был запрещен выход из их лагерей" и "чтобы ООН прекратила передвижение войск и посылку подкреплений наземным и воздушным путем" (там же, пункт 10).

9. В ответ на это сообщение, Генеральный Секретарь поручил представителю Организации Объединенных Наций в Элизабетвиле уведомить г-на Чомбе, что он не находит возможным "принять условия прекращения огня и встречи с г-ном Чомбе, которые ему были сообщены". Он подчеркнул, что "речь может идти только о прекращении огня без всяких оговорок с какой бы то ни было стороны и о том, чтобы договориться о встрече; все другие условия естественно должны обсуждаться в ходе беседы" (там же, пункт 12).

10. Однако, когда представитель Организации Объединенных Наций в Элизабетвиле обратился к британскому консулу с просьбой передать г-ну Чомбе ответ Генерального Секретаря, ему сообщили, что г-н Чомбе зафрахтовал самолет и в скором времени собирается лететь в Ндола.

11. При таких обстоятельствах Генеральный Секретарь решил направиться в Ндола и покинул Леопольдвиль в 15 ч. 51 м. по ГСВ на самолете Командующего Вооруженными силами ООН. Это был самолет типа DC.6B, зарегистрированный под литерами SE-BDY. В 22 ч. 10 м. по ГСВ SE-BDY дал по радио сигнал "нахожусь над Ндола", и было видно как он пролетел над аэропортом. Через несколько минут он исчез из поля зрения в западном направлении, и все старания восстановить радиосвязь не увенчались успехом. На следующий день 18 сентября в 13 ч. 10 м. по ГСВ с воздуха были обнаружены обломки самолета в 9,5 милях к западу от Ндола. Когда на место аварии прибыла полиция, она нашла в живых только одного пассажира - сержанта Джульена, который был в таком тяжелом состоянии, что умер через несколько дней.

12. 29 сентября Даг Хаммаршельд был похоронен в Упсале. За два дня до его похорон ряд государств-членов Организации просили Генеральную Ассамблею включить в свою повестку дня следующий вопрос: "Международное расследование условий и обстоятельств, приведших к трагической смерти г-на Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы (A/4896 и Add.1-6). Единогласным постановлением этот вопрос был включен в повестку дня 13 октября и обсуждался 26 октября на 1042-м пленарном заседании.

13. На этом заседании на рассмотрении Ассамблеи находился проект резолюции (A/L.356/Rev.1 и Add.1-5), предусматривавший создание Комиссии Организации Объединенных Наций для проведения расследования всех условий и обстоятельств, сопровождавших эту трагедию. В ходе прений в поддержку проекта резолюции выдвигались следующие доводы: расследование должно проводиться под эгидой международного органа, чтобы удовлетворить общественное мнение и рассеять беспокойство во всем мире, вызванное размерами трагедии и ее политическим и историческим значением; Организация Объединенных Наций должна провести это расследование как дань Генеральному Секретарю и другим жертвам катастрофы; международное расследование должно проводиться под эгидой Организации Объединенных Наций для обеспечения его независимости и беспристрастности; расследование должно дать ответ на все слухи, опасения и предположения, вызванные этой трагедией; расследованием должна быть установлена ответственность за катастрофу; наконец, расследование должно содействовать предупреждению подобных катастроф в будущем и обеспечению максимальной защиты лицам, выполняющим какие-либо функции на службе Организации Объединенных Наций.

14. По окончании прений проект резолюции был принят Генеральной Ассамблеей 97 голосами, причем никто не голосовал против, и стал резолюцией 1628(XVI) (см. приложение I). 8 декабря Генеральная Ассамблея назначила членами Комиссии следующих лиц:

Судью Самуэля Банколе ДЖОНСА (Сьерра-Леоне)

Г-на Рауля КИХАНО (Аргентина)

Судью Эмиля САНДСТРЕМА (Швеция)

Г-на Ришикеша ШАХА (Непал)

Г-на Николу СРЖЕНТИЧА (Югославия).

Генеральный Секретарь назначил г-на Блэйна Слоуна главным секретарем, а г-на Николая Тесленко заместителем главного секретаря Комиссии. По любезному предложению Международной организации гражданской авиации (МОГА) директор Средневосточного регионального управления МОГА г-н Нил Ричардсон и член Юридического бюро МОГЛА г-н Р.Х. Манкевич,

/ ...

который выполнял роль поверенного Организации Объединенных Наций при Федеральной комиссии по расследованию, были командированы в распоряжение Организации Объединенных Наций в качестве консультантов по вопросам авиации и воздушного права, соответственно, при Комиссии.

15. Полномочия Комиссии изложены следующим образом в резолютивном пункте 3 резолюции 1628(XVI):

"Генеральная Ассамблея,

.....

3. постановляет, что под эгидой Организации Объединенных Наций должно быть немедленно проведено носящее международный характер расследование всех связанных с этой трагедией условий и обстоятельств и, в особенности:

а) почему этот полет нужно было предпринять ночью без сопровождения;

б) почему, как сообщается, прибытие самолета в Идолу чрезмерно задержалось;

с) утратил ли самолет контакт с диспетчерской вышкой Идолы после того, как он установил такой контакт, и стал ли факт его гибели известен лишь по прошествии нескольких часов, и если это было так, то почему;

д) был ли самолет, после ранее полученных им, как сообщалось, повреждений в результате его обстрела самолетом, враждебным Организации Объединенных Наций, в надлежащей исправности для дальнейшего использования".

16. Тогда как в вышеприведенных подпунктах указываются четыре конкретных вопроса, подлежащих расследованию Комиссии, вступительная фраза дает ей общие полномочия расследовать "все связанные с этой трагедией условия и обстоятельства". Из самой резолюции и из прений в Генеральной Ассамблее несомненно явствуют, что никоим образом не имелось в виду ограничить общие полномочия Комиссии этими конкретными вопросами.

17. В части I настоящего доклада описывается программа работы Комиссии и связь между проведенным ею расследованием и расследованиями, проведенными под эгидой Федерации Родезии и Ньясаленда. Следующие три части касаются условий и обстоятельств, связанных с катастрофой, а именно: отъезд, полет и авария и поисково-спасательная операция. В каждой из этих частей делается попытка ответить на поставленные Генеральной Ассамблеей конкретные вопросы, которые относятся к главной теме, рассматриваемой в каждой части доклада. В части V, наконец, дается сводка мнений, высказанных в предыдущих частях.



## І. РАССЛЕДОВАНИЕ, ПРОВЕДЕННОЕ КОМИССИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

18. Комиссия Организации Объединенных Наций по расследованию провела заседания в Нью-Йорке, с 15 по 22 декабря 1961 г., и в Леопольдвиле, Ндзола и Женеве, с 24 января по 8 марта 1962 года.

### А. ДРУГИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

19. Прежде чем давать в настоящем докладе более подробное описание работы Комиссии, целесообразно будет отметить другие проведенные расследования.

20. Принимая резолюцию 1628 (XVI), Генеральная Ассамблея отметила, что правительства или заинтересованные стороны провели или проводят расследования. Представители, выступавшие по этому вопросу в Генеральной Ассамблее, считали, что различные расследования не должны вступать между собой в конфликт и что результаты предыдущих расследований смогут облегчить задачу Комиссии Организации Объединенных Наций. Комиссия приняла эти рекомендации к сведению и очень внимательно изучила результаты предыдущих расследований.

#### 1. Родезийский Комитет по расследованию

21. Сразу же после аварии Федеральное правительство Родезии и Ньясаленда, - государства, в котором произошла авария, - создало Комитет по расследованию в соответствии со статьей 26<sup>1/</sup> Конвенции

---

<sup>1/</sup> Статья 26 предусматривает: "В случае если самолет одного из договаривающихся государств потерпит на территории другого договаривающегося государства аварию, вызвавшую смерть или серьезные повреждения или указывающую на серьезные технические неисправности самолета или аэронавигационных средств, государство, в котором произошла авария, предпринимает расследование обстоятельств несчастного случая в соответствии, поскольку это позволяют его законы, с порядком, который может рекомендовать Международная организация гражданской авиации. Государству, в котором самолет зарегистрирован, предоставляется возможность назначить своих наблюдателей, присутствующих при проведении расследования, а государство, проводящее расследование, должно сообщить вышеупомянутому государству доклад и полученные по этому вопросу сведения".

Международной организации гражданской авиации и приложением 13 (Нормы и рекомендуемые практические меры — Расследование аварий самолетов) к этой Конвенции, проведенных в жизнь разделом 144 Федеральных авионавигационных правил от 1954 года.

22. Этот Комитет, председателем которого был федеральный директор гражданской авиации подполковник М.Ч.Г. Барбер, проводил расследование с 19 сентября по 2 ноября 1961 года. Кроме председателя в состав Комитета входили два члена от Родезии и один член от Соединенного Королевства. Его доклад, содержащий ряд приложений, включая подробное техническое исследование обломков, был закончен 11 января 1962 г. (см. приложение П). Кроме того, для Комитета по расследованию был также составлен доклад о медицинской экспертизе.

23. В соответствии с приложением 13 к упомянутой выше Конвенции о международной гражданской авиации, к участию в расследовании были приглашены наблюдатели от Швеции — государства регистрации самолета. Такие же приглашения были посланы наблюдателям, назначенным Организацией Объединенных Наций. Наблюдателями от Организации Объединенных Наций были сотрудники МОГА г-н Ж.П. Фурнье и г-н Р.Т. Нельсон. У каждого из них был большой опыт в расследовании авиационных аварий на государственной службе своих соответствующих стран до их поступления на службу в МОГА, а г-н Нельсон возглавлял Отделение МОГА по расследованию аварий. Как наблюдатели от Швеции, так и наблюдатели от Организации Объединенных Наций, равно как и представители шведской компании "Трансэр", которая эксплуатировала этот самолет, и представители Международной Федерации ассоциаций пилотов воздушных линий, полностью принимали участие в расследовании. Имена членов, вошедших в состав Комитета по расследованию, и имена всех наблюдателей указаны в пункте 2.2 приложения П.

## 2. Родезийская Комиссия по расследованию

24. Помимо Комитета по расследованию, согласно закону 1955 года о федеральных комиссиях по расследованию была также учреждена Федеральная комиссия по расследованию в соответствии с постановлениями

/...

приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации. Круг ведения Комиссии по расследованию состоял в следующем: расследовать "Причину или причины и обстоятельства аварии самолета SE-BDY, происшедшей около Ндола ночью 17 сентября 1961 года, в том числе все вопросы и обстоятельства, касающиеся подготовки полета этого самолета, его полета, аварии, гибели его пассажиров, а также поведения всех лиц и властей, имевших какое-либо отношение к обстоятельствам, существовавшим перед этой аварией, а также во время и после нее".

25. Письмом от 8 декабря 1961 г. на имя Председателя Генеральной Ассамблеи Постоянный представитель Соединенного Королевства от имени правительства Федерации Родезии и Ньясаленда, предложил Организации Объединенных Наций назначить своего представителя в члены Федеральной комиссии по расследованию. В том же письме представитель Соединенного Королевства уведомил Председателя Генеральной Ассамблеи о том, что федеральное правительство просило также правительства Швеции и Соединенного Королевства, равно как и МОГА, назначить своих представителей в члены Федеральной комиссии. Он добавил, что пятым членом Федеральной комиссии будет Верховный судья Федерации Родезии и Ньясаленда, который будет исполнять обязанности председателя.

26. Председатель Генеральной Ассамблеи, согласно предложению Постоянного представителя Соединенного Королевства, передал этот вопрос Комиссии Организации Объединенных Наций по расследованию, которая в то время проводила свои организационные заседания в Нью-Йорке. После внимательного изучения вопроса Комиссия пришла к заключению, что добиться желательной для Генеральной Ассамблеи согласованности действий двух различных органов по расследованию можно лучше всего путем сотрудничества и обмена информацией между органами по расследованию, причем самое расследование должно проводиться ими отдельно.

27. В соответствии с этим Комиссия сообщила Председателю Генеральной Ассамблеи следующее:

"Комиссия внимательно рассмотрела это письмо, и ее Председатель также обсудил этот вопрос с Постоянным представителем Соединенного Королевства.

/...

Комиссия считает более целесообразным проводить свое расследование отдельно от родезийского расследования и поэтому не рекомендует Организации Объединенных Наций назначать члена в Публичную комиссию Федерации.

Обсуждался также вопрос о том, было ли бы для Организации Объединенных Наций целесообразно назначить в Комиссию наблюдателя. Мнения по этому вопросу, однако, разошлись. Комиссия не делает определенной рекомендации о назначении Организацией Объединенных Наций своего наблюдателя, но и не будет возражать, если Председатель Генеральной Ассамблеи или Генеральный Секретарь сочтут целесообразным назначить такого наблюдателя.

Комиссия также хотела бы поставить Председателя в известность о том, что она получила от родезийских властей предложения о сотрудничестве между обеими комиссиями, и она обсудит с соответствующими властями наилучшие способы осуществления такого сотрудничества".

28. С учетом этого мнения, Председатель Генеральной Ассамблеи ответил Постоянному представителю Соединенного Королевства следующее:

"Всесторонне и сочувственно рассмотрев это приглашение, Комиссия пришла к заключению, что целесообразнее будет, чтобы расследование Организации Объединенных Наций проводилось отдельно от родезийского расследования, и поэтому она не могла рекомендовать, чтобы Организация Объединенных Наций назначила члена в Публичную комиссию Федерации.

Комиссия, однако, сообщила мне, что она получила от властей Родезии предложения о сотрудничестве между обеими комиссиями и что безотлагательно будут предприняты дальнейшие шаги для осуществления такого сотрудничества, которое должно оказаться выгодным для проведения обоих расследований.

Я обсудил этот вопрос с Генеральным Секретарем, который, как и я, вполне согласен с точкой зрения Комиссии Организации Объединенных Наций".

29. Правительство Швеции также решило не назначать члена в Комиссию. Правительство Соединенного Королевства и МОГА приняли предложение Федерации Родезии и Ньясаленда и назначили членов в Родезийскую комиссию.

30. Генеральный Секретарь назначил поверенного, который представлял бы интересы Организации Объединенных Наций во время слушания показаний, даваемых Родезийской комиссией, и в вопросах, связанных с предметом расследования. По окончании разбирательства Родезийской комиссии, которое продолжалось с 16 по 29 января 1962 г. в Ндола и Солсбери, поверенный Организации Объединенных Наций г-н Р.Х. Манкевич представил Комиссии Организации Объединенных Наций доклад о работе Федеральной комиссии. Доклад Федеральной комиссии был опубликован 9 февраля 1962 года (см. приложение Ш).

#### В. РАБОТА КОМИССИИ

##### 1. Ньюйоркская сессия (с 15 по 22 декабря 1961 г.)

31. Когда Комиссия в первый раз собралась в Нью-Йорке 15 декабря 1961 г., она избрала своих должностных лиц: г-н Рашикеш Шаха (Непал) был единогласно избран Председателем Комиссии, а г-н Рауль Кихано (Аргентина) был единогласно избран ее Докладчиком. Сэр Александр Мак-Фарквар присутствовал на заседаниях Комиссии в Нью-Йорке в качестве представителя Генерального Секретаря. Комиссия рассмотрела программу и организацию своей работы и вынесла решение относительно связи проводимого ею расследования с расследованиями, проводившимися тогда в Родезии. Она также получила доклад от г-на Т.Р. Нельсона (МОГА) - одного из наблюдателей от Организации Объединенных Наций при Родезийском комитете по расследованию. Комиссия заслушала показания еще трех свидетелей, включая г-на Э.В. Кордые, Вице-секретаря по делам Генеральной Ассамблеи, и связанным с нею вопросам, в отношении общих мер безопасности, которые были приняты для охраны Генерального Секретаря.

2. Леопольдвильская сессия (с 24 по 30 января 1962 г.)

32. Комиссия проводила заседания в Леопольдвиле с 24 по 30 января 1962 года. На своем первом заседании она получила доклад г-на Ж.П. Фурнье (МОГА), второго наблюдателя от Организации Объединенных Наций при Родезийском комитете по расследованию. Во время этой сессии она также выслушала показания всех свидетелей, бывших в то время в Конго (Леопольдвиль) и желавших сообщить какие-либо сведения о планировании, организации, мерах безопасности и сообщениях, имевших отношение к полету Генерального Секретаря или к экипажу самолета. В числе этих свидетелей были заведующий операциями Организации Объединенных Наций в Конго (ОНУК) г-н С. Линнер, Командующий Вооруженными силами Организации Объединенных Наций в Конго генерал-лейтенант Сеан Мак-Эойн и британский посол г-н Д.М.Г. Ричес. Комиссия также выслушала других свидетелей, бывших в Леопольдвиле или прибывших туда, чтобы сделать свои заявления Комиссии. В их числе были должностные лица "Трансэр" - шведской компании, эксплуатировавшей самолет SE-BDY. В ходе своих заседаний в Леопольдвиле Комиссия заслушала 23 свидетеля на пленарных заседаниях; Председатель и главный секретарь допросили 8 свидетелей и доложили Комиссии об этих допросах.

3. Первая сессия в Солсбери (с 31 января по 7 февраля 1962 г.)

33. По настойчивой просьбе федерального правительства Родезии и Ньясаленда Комиссия решила отправиться в Солсбери до посещения Ндола, чтобы обсудить с федеральными правительственными властями правовые и практические мероприятия, необходимые для ведения следствия. По дороге из Леопольдвила в Солсбери Комиссия пролетела над местом аварии, чтобы осмотреть его с воздуха.

34. Со 2 по 7 февраля Комиссия проводила публичные заседания в здании верховного суда Федерации; за это время она заслушала 15 свидетелей, включая 2 членов шведской группы по расследованию, которые участвовали в работе Комитета по расследованию, представителя Соединенного Королевства в Комитете по расследованию, главного

/...

медицинского эксперта и персонал управления воздушным движением и Центра сбора сведений о полетах в Солсбери. Комиссия также посетила аэропорт, Центр сбора сведений о полетах и аэродромную диспетчерскую вышку на аэропорте Солсбери.

4. Сессия в Ндола (с 8 по 14 февраля 1962 г.)

35. Публичные заседания Комиссии в Ндола проводились с 8 по 14 февраля и на них были заслушаны 28 свидетелей, включая многих лиц, видевших самолет незадолго до аварии, персонал аэропорта и управления воздушным движением аэропорта Ндола, врачей и больничный персонал, ухаживавший за сержантом Джульеном. Комиссия также осмотрела место аварии, освидетельствовала обломки самолета, запечатанные в одном из ангаров аэропорта, посетила диспетчерскую вышку и, наконец, посетила лагерь угольщиков и фактические места в зарослях, откуда некоторые из свидетелей африканцев видели аварию. Одно из заседаний Комиссии имело место в Западном лесном заповеднике Ндола, причем допрос свидетелей происходил в пунктах, с которых свидетели видели аварию.

5. Вторая сессия в Солсбери (с 15 по 16 февраля 1962 г.)

36. Комиссия вернулась в Солсбери и провела 15 и 16 февраля заседания, на которых она заслушала родезийских членов Комитета по расследованию и медицинскую сестру, ухаживавшую за сержантом Джульеном вскоре после доставки его в больницу.

6. Женевская сессия (с 21 февраля по 8 марта 1962 г.)

37. 21 февраля Комиссия возобновила свои заседания в Женеве. Она заслушала заявления лорда Лансдоуна, парламентского вице-государственного секретаря по иностранным делам и г-на А.Э. Ландина, представителя Швеции в Родезийском комитете по расследованию. Она заслушала также Директора европейского отделения Организации Объединенных Наций г-на Спинелли и г-на Кнута Хаммаршельда - племянника

покойного Генерального Секретаря, который немедленно после аварии отправился в Ндола. Комиссия заслушала также заключительные заявления поверенных, представлявших правительства Швеции, Соединенного Королевства и Федерации Родезии и Ньясаленда.

38. Комиссия посвятила двенадцать заседаний составлению своего доклада, который был закончен 8 марта 1962 года.



## С. ОБЩИЕ СООБРАЖЕНИЯ

### 1. Порядок и методы работы Комиссии

39. В распоряжении Комиссии Организации Объединенных Наций находились доклады и отчеты о работе Родезийского Комитета по расследованию и Родезийской Комиссии по расследованию, равно как и все вещественные доказательства, представленные последней. Среди этого материала находился подробный технический доклад об аварии, подробный доклад о медицинском исследовании жертв катастрофы, заявления и стенографические отчеты всех показаний свидетелей, снятых либо Комитетом по расследованию, либо Комиссией по расследованию (см. выше, пункты 21-30).

40. Как уже указывалось, Комиссия получила полные доклады от г-на Нельсона и г-на Фурнье, наблюдателей от Организации Объединенных Наций при Родезийском Комитете по расследованию, и от г-на Манкевича, поверенного Организации Объединенных Наций в Родезийской Комиссии по расследованию. Она также выслушала мнения представителя шведского правительства, представителей Компании "Трансэр" и членов Комитета по расследованию, представлявших Родезию и Соединенное Королевство. От правительства Швеции она получила анализ медицинской экспертизы, проведенной в Родезии, сделанный для Королевского шведского медицинского Совета.

41. Комиссия Организации Объединенных Наций, приняв к сведению все доказательства, представленные Родезийскому Комитету по расследованию и Родезийской Комиссии по расследованию, не считала нужным дублировать всю уже проделанную работу. Она выслушала, однако, всех свидетелей, показания которых, как она считала, могли бы выявить новые сведения или появление которых считалось существенно важным для того, чтобы создать правильное суждение о прежних свидетельских показаниях. В общей сложности Комиссия Организации Объединенных Наций заслушала 90 свидетелей, 25 из которых ранее не делали заявлений и не давали свидетельских показаний (см. приложение IV).

42. Поскольку это было возможно, Комиссия позволяла каждому свидетелю давать свои показания в том виде, в каком он желал. Дополнительные сведения выяснялись посредством вопросов, задаваемых членами Комиссии и поверенными заинтересованных правительств.

43. В связи с этим Комиссия согласилась также (см. ниже, пункт 50), чтобы заинтересованные правительства были представлены на ее публичных заседаниях поверенными и имели право задавать свидетелям вопросы через посредство Председателя Комиссии. Комиссия оставила за собой право проводить закрытые заседания, если бы она сочла это необходимым, но фактически ни разу не воспользовалась этим правом в Родезии.

44. На заседаниях Комиссии правительство Федерации Родезии и Ньясаленда представляли Королевский адвокат г-н Ч.С. Марго и г-н Ф.Ч. Кук из Министерства юстиции. Правительство Швеции представляли г-н Т. Томпсон, г-н Т. Чернинг и г-н А. Эдельстам, а правительство Соединенного Королевства — г-н Д. Нил и г-н П.С. Беван.

## 2. Обращение к свидетелям о даче показаний

45. До начала своих заседаний в Родезии Комиссия Организации Объединенных Наций выпустила следующее обращение к свидетелям:

"Комиссия, назначенная Организацией Объединенных Наций для расследования смерти Генерального Секретаря г-на Дага Хаммаршельда, начнет свои заседания в Солсбери 1 февраля 1 февраля 1962 года.

Комиссия, которая является международным органом, созданным Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций, обращается ко всем лицам, могущим иметь какие-либо сведения, касающиеся предмета ее расследования, с просьбой снестись с ее канцелярией, адрес которой указывается ниже:

Следует адрес"

46. Это обращение было опубликовано в африканских и английских газетах и передано по радио. Кроме того, плакаты на африканских и на

английском языках были развешены в Ндола и ее окрестностях и африканцам, живущим вблизи места аварии, были розданы летучки. В ответ на это обращение явилось, чтобы дать свои показания, пять лиц, которые не были заслушаны в ходе предыдущих расследований.

### 3. Дополнительное исследование

47. Комиссия решила потребовать, чтобы над обломками были произведены некоторые дополнительные испытания. Самое главное из этих испытаний было решено произвести по предложению правительства Швеции; оно состояло в переплавке алюминиевых масс и кусков легких сплавов, расплавившихся и сплавившихся в пожаре, последовавшем за аварией (см. ниже, пункт 113), и в последующей научной экспертизе остатков; цель этого испытания состояла в том, чтобы определить присутствие в обломках каких-либо посторонних материалов, как, например, взрывчатых веществ, пуль, частиц снарядов или ракет. С этой целью Генеральный Секретарь принял меры к тому, чтобы эксперт, назначенный Организацией Объединенных Наций, принял вместе с родезийскими властями участие в предстоящих испытаниях.<sup>2/</sup>

### 4. Сотрудничество между Комиссией Организации Объединенных Наций и Родезийской комиссией

48. Для достижения максимального сотрудничества Председатель Комиссии Организации Объединенных Наций обменялся взглядами с Председателем Родезийской комиссии по расследованию. Они договорились о том, что консультации относительно согласования рабочих программ будут полезными и должны проводиться между двумя председателями.

---

<sup>2/</sup> Доклад назначенного Организацией Объединенных Наций эксперта г-на Фрей-Зульцера, главы научного отделения полиции Цюриха и профессора научной криминологии в университете Цюриха, был получен Генеральным Секретарем 6 апреля. Не было обнаружено никаких посторонних материалов. Доклад эксперта был разослан членам Комиссии, которые, изучив результаты испытания, заключили, что пересмотра доклада Комиссии не требуется. Доклад эксперта, содержащий результаты испытаний, воспроизводится в качестве приложения XII.

49. Также было договорено, что Комиссия Организации Объединенных Наций не будет снимать показаний в Федерации прежде, чем Федеральная комиссия не закончит заслушивание своих свидетелей, а начнет свои заседания на территории Федерации сразу же после окончания работы Федеральной комиссии. Далее было договорено, что Федеральная комиссия предоставит в распоряжение Комиссии Организации Объединенных Наций отчеты о своей работе и что власти Родезии, поскольку возможно, предоставят в ее распоряжение всех родезийских свидетелей. Комиссия Организации Объединенных Наций, со своей стороны, предоставит Федеральной комиссии все относящиеся к делу показания, снятые в Конго, и использует свои добрые услуги, чтобы заручиться присутствием свидетелей для дачи показаний на заседаниях Родезийской комиссии.

50. Хотя по законам Родезии требуется, чтобы поверенным в публичных комиссиях по расследованию был адвокат, имеющий право практики в Федерации, Федеральное правительство разрешило Родезийской комиссии аккредитовать при себе поверенного Организации Объединенных Наций в качестве "представителя Организации Объединенных Наций" и предоставить ему права и привилегии поверенного, состоящие в опросе свидетелей, обращении к Комиссии и представлении доказательств. Комиссия Организации Объединенных Наций, отклонившись от принятой в Организации Объединенных Наций практики в отношении комиссий по расследованию, согласилась, чтобы правительство Родезии и другие заинтересованные правительства были представлены их поверенными на всех ее публичных заседаниях.

51. В день своего прибытия в Леопольдвиль (24 января) Комиссия получила от британского посла в Республике Конго (Леопольдвиль) сообщение, препровождающее просьбу Родезийской Комиссии по расследованию о том, чтобы Комиссия Организации Объединенных Наций в срочном порядке рассмотрела материал, содержащийся в докладе Родезийского Комитета по расследованию, и сообщила Федеральной комиссии, имеется ли у нее какой-либо относящийся к расследованию материал, который мог ускользнуть от внимания Родезийского Комитета по расследованию.

52. В ответ на эту просьбу главный секретарь сообщил британскому послу, что Комиссия Организации Объединенных Наций только что начала свои заседания в Леопольдвиле и на этой стадии еще не имеет никакой информации, которую она считала бы ценной. В то же время он передал заверения Комиссии в ее желании сотрудничать и сообщил о ее намерении предоставлять в распоряжение Федеральной комиссии любой материал, относящийся к производимому ею расследованию и заслуживающий ее внимания.

53. В письме на имя Председателя Родезийской комиссии Председатель Комиссии Организации Объединенных Наций также дал заверения о том, что он обязательно доведет до сведения Родезийской комиссии все новые сведения, которые могут ей быть интересны. В соответствии с этим отчеты о заседаниях Комиссии Организации Объединенных Наций были переданы родезийским властям для их использования и для использования их Федеральной комиссией, как только они были составлены.

5. Договоренность с родезийскими властями относительно заслушания свидетелей

54. В обсуждении вопроса с Комиссией родезийские власти указали, что законы Федерации, касающиеся явки свидетелей, не смогут применяться к заседаниям Комиссии Организации Объединенных Наций без особого законодательства, которое не может быть введено в силу ко времени заседаний Организации Объединенных Наций. Поэтому Комиссия Организации Объединенных Наций не сможет вызывать свидетелей, приводить их к присяге или предавать их суду за проявленное неуважение. Власти далее выразили мнение, что заявления свидетелей в Комиссии Организации Объединенных Наций едва ли могут считаться "привилегированными", другими словами, что свидетели не будут подвергаться преследованию за противозаконные действия, вскрытые ими в ходе их показаний.

55. Что касается первых трех пунктов, то особых затруднений не предвиделось. Родезийские власти заверили Комиссию, что все должностные

лица, которых Комиссия пожелает вызвать, явятся по ее требованию и что будет оказано содействие, чтобы добиться добровольной явки свидетелей. На деле, хотя не было возможности принудить свидетелей к явке, не было ни одного случая, чтобы затребованный Комиссией свидетель не явился, и в некоторых случаях свидетелей привозили за много миль, чтобы предоставить их в распоряжение Комиссии.

56. Комиссия была, однако, обеспокоена замечанием о том, что показания выступающих перед ней свидетелей не смогут считаться привилегированными. По ее мнению, свидетель, дающий показания перед Комиссией Организации Объединенных Наций, должен пользоваться иммунитетом от судебного преследования в результате его показаний. Выразилось мнение, что согласно общим правовым принципам и в соответствии со статьей 105 Устава Организации Объединенных Наций свидетели должны пользоваться такой привилегией. Не предпринимая правовых вопросов, родезийские власти заверили Комиссию, что правительство не будет принимать никаких мер против любого лица в связи с его явкой в Комиссию Организации Объединенных Наций или дачей им показаний.

#### 6. Предоставленные возможности и благодарность

57. Возможности для ведения заседаний Комиссии в Солсбери и Ндола были предоставлены по соглашению с правительством Родезии и включали пользование зданием Федерального верховного суда во время первой сессии в Солсбери. Для проведения заседаний в Нью-Йорке, Леопольдвиле и Женеве в распоряжении Комиссии были услуги и помещения Организации Объединенных Наций.

58. Комиссия желает отметить свою признательность Федеральным властям Родезии и Ньясаленда за сотрудничество и предоставленные ей возможности выполнить свою задачу в Родезии. Точно так же Комиссия хочет выразить свою благодарность Республике Конго (Леопольдвиль). Она также выражает признательность МОГА за предоставленных в ее

распоряжение консультантов по авиации и по воздушному праву. Наконец, Комиссия благодарит правительства Швеции, Соединенного Королевства и Федерации Родезии и Ньясаленда за оказанную их представителями помощь в ее работе.

## II. ВЫЛЕТ САМОЛЕТА SE-BDY ИЗ ЛЕОПОЛЬДВИЛЯ

59. В настоящей части доклада анализируются условия и обстоятельства, сопутствовавшие вылету самолета SE-BDY из Леопольдвилья. Кроме того, в ней дается ответ на вопросы, поставленные Генеральной Ассамблеей в пунктах 3а и 3д резолюции 1628 (XVI).

### A. ДИПЛОМАТИЧЕСКИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В СВЯЗИ С МИССИЕЙ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

60. Как указывалось в Введении (см. выше, пункт 7), вечером 16 сентября 1961 г. г-ну Чомбе было послано сообщение, в котором говорилось, что Генеральный Секретарь готов встретиться с ним в Ндола. Утром того же дня Генеральный Секретарь просил британского посла в Леопольдвиле г-на Ричеса выяснить у правительств Соединенного Королевства и Родезии, могут ли быть приняты соответствующие меры на аэродроме Ндола для проектируемого свидания его с г-ном Чомбе. Вечером того же дня посол Ричес послал телеграмму в Министерство иностранных дел, в которой он просил о предоставлении Генеральному Секретарю необходимых возможностей для встречи с г-ном Чомбе в Ндола. Эта телеграмма была послана с согласия парламентского государственного вице-секретаря по иностранным делам лорда Лансдоуна, который в это время по поручению правительства Соединенного Королевства находился в Леопольдвиле.

61. В воскресенье, 17 сентября, лорд Лансдоун посетил Генерального Секретаря в 9 ч. 30 м. утра. Так как ответа на каблогамму посла Ричеса еще не было получено, то лорд Лансдоун во время своего посещения высказал пожелание сопровождать Генерального Секретаря в Ндола, для того чтобы обеспечить ему известные удобства и помочь в отношении принятия необходимых мер на британской территории. Лорд Лансдоун заявил Комиссии следующее:

/...



"Генеральный Секретарь согласился на мое предложение, считая, что мое присутствие в Ндола может оказаться в некоторой степени полезным, так как к тому времени мы еще не получили разрешения от моего правительства. Таким образом он принял мое предложение, но, обдумав его, он счел, что будет более благоразумно - по политическим соображениям, на которых, мне кажется, нам нет здесь надобности останавливаться - если я не буду сопровождать его во время полета. Поэтому он предложил, чтобы я отправился на другом предоставленном Организацией Объединенных Наций самолете и вылетел раньше его. На это предложение я, конечно, охотно согласился. Я, далее, подумал, что я не должен лично видаться с г-ном Чомбе; я считал важным ограничить свою деятельность лишь одной целью - оказанием помощи в принятии необходимых мер для совещания. Я никоим образом не был замешан в переговорах".

62. Относительно времени, согласованного для его полета, лорд Лансдоун показал следующее:

"... было предложено, чтобы я вылетел из Леопольдвилья днем - около 3 часов, мне кажется - и чтобы Генеральный Секретарь вылетел после меня. Мне было сообщено, что я полечу на медленном самолете - DC.4, а Генеральный Секретарь отправится на более быстром самолете; что он вылетит после меня и совершит перелет, конечно, в значительно более короткий промежуток времени".

Показание лорда Лансдоуна подтверждается одним из помощников г-на Линнера г-ном Пужула, который сообщил Комиссии, что "лорд Лансдоун должен был вылететь приблизительно в 3 часа".

63. Из общего содержания показаний как лорда Лансдоуна, так и г-на Пужула было ясно, что оба они имели в виду леопольдвильское местное время, которое на один час вперед гринвического среднего времени (ГСВ); на авиационном языке ГСВ обозначается буквой Z. Поэтому время, которое они упоминают, является 14 ч. 00 м. Z или ГСВ.

/...

64. Следует отметить, что Отдел воздушных операций, входящий в Военное командование Организации Объединенных Наций, понял, что лорд Лансдоун вылетел несколько позднее и выдал для его полета в Ндола полетный пропуск № 685, в котором предположительное время вылета указано в 15 ч.10 м. ГСВ или в десять минут пятого по местному времени.

65. Около полудня 17 сентября Генеральному Секретарю по телефону из британского посольства было сообщено, что относительно его проектируемого свидания с г-ном Чомбе в Ндола из Министерства иностранных дел было получено сообщение о том, что "все в порядке".

66. В 13 ч.49 м. г-н посол Ричес направил Верховному комиссару Соединенного Королевства в Солсбери лорду Альпорту следующую телеграмму:

"Лорд Лансдоун и Вилфорд прибудут в Ндола около 19 ч.00 м. сегодня на самолете Организации Объединенных Наций и проследуют в Солсбери; они возвратятся в Леопольдвиль завтра после полудня. Генеральный Секретарь прибудет в Ндола сегодня вечером на отдельном самолете после лорда Лансдоуна. Подробности полета будудт сообщены непосредственно с самолета".

67. Вскоре после полудня г-н Пужула заехал за лордом Лансдоуном и его помощником г-ном Вилфордом и отвез их на аэропорт, остановившись по пути у квартиры посла Ричеса и у британского посольства, чтобы забрать их документы и багаж. По пути на аэропорт г-н Пужула разговаривал по радио с охраной ОНУК относительно готовности самолета DC.4, на котором лорд Лансдоун должен был отправиться в Ндола и Солсбери. На аэропорте лорд Лансдоун и г-н Вилфорд сели на самолет DC.4, на котором имелись регистрационные литеры CO-RIC и который был предназначен для них полетным пропуском № 685, и вылетели в Ндола в 15 ч.04 м. ГСВ.

## В. ПОДГОТОВКА ПОЛЕТА ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ НА САМОЛЕТЕ SE-BDY

68. Первоначально имелось в виду, что Генеральный Секретарь вылетит в Ндола на самолете OO-RIC в 10 ч. 00 м. ГСВ 17 сентября.

16 сентября Отдел воздушных операций выдал для этого полетный пропуск № 673. Однако позднее было решено, что Генеральный Секретарь полетит на самолете Командующего вооруженными силами SE-BDY - Дугласе DC.6B, принадлежащем шведской компании "Трансэр", который был более быстрым и более комфортабельным самолетом. Полетный пропуск № 673 был соответствующим образом изменен, и предположительное время отбытия Генерального Секретаря было изменено с 10 ч. 00 м. ГСВ на 15 ч. 00 м. ГСВ. Как было указано выше, самолет OO-RIC был предназначен для лорда Лансдоуна.

69. Самолет SE-BDY доставил Командующего вооруженными силами в Элизабетвиль ночью 16 сентября и возвратился в Леопольдвиль приблизительно в 07 ч. 00 м. ГСВ 17 сентября. Команда самолета во время этого полета состояла из капитана Ахреуса, второго пилота Литтона и штурмана Вильгельмсона. После посадки в Леопольдвиле Вильгельмсон сообщил, что самолет SE-BDY при вылете из Элизабетвиля был обстрелян. Поэтому под наблюдением главного механика компании "Трансэр" Триггвасона был произведен тщательный осмотр самолета. В ходе осмотра было обнаружено, что мотор № 2 (внутренний, с левой стороны) был задет пулей, которая проникла в кожух мотора и пробила выхлопную трубу. Выхлопная труба была заменена, и самолет был заправлен горючим в общей сложности в 10 тонн. Как Триггвасон, так и механик компании "Трансэр" Тьернель показали, что эта работа была закончена и самолет был готов к полету к 11 ч. 00 м. ГСВ.

70. Самолет также был подвергнут тщательному осмотру для того чтобы убедиться в том, что не было никакого другого повреждения, и была произведена тщательная проверка. Было показание, которое Комиссия считает заслуживающим доверия, относительно того, что этот самолет находился в весьма хорошем состоянии и, как специальный самолет Командующего вооруженными силами, содержался очень хорошо. Доказательства летных качеств самолета и подробности находившихся на нем /...

радио- и другого оборудования представлены в дополнении V.

71. С того момента, как работа на самолете была закончена (11 ч.00 м. ГСВ), до приблизительно 15 ч. 00 м. ГСВ самолет оставался на аэродроме без присмотра, хотя механики компании "Трансэр" работали, за исключением того времени, когда они ушли завтракать, поблизости над другим самолетом. В течение всего этого времени все трапы были убраны и главные двери самолета были заперты. Однако двери, ведущие в гидравлический отсек и к системе обогрева не были заперты. Около самолета не было поставлено никакой специальной охраны, и обычному отряду Организации Объединенных Наций на аэродроме не было предложено обеспечить специальные меры безопасности для самолета.

72. Приблизительно в 15 ч.30 м. ГСВ на аэродром прибыл экипаж самолета SE-BDY. Он состоял из трех человек, которые летали на этом самолете в Элизабетвиль, и капитана Халлонквиста, который должен был быть старшим пилотом. Капитан Халлонквист не участвовал в полете в Элизабетвиль и, как сообщается, выглядел отдохнувшим и был в хорошем настроении (см. приложение П, пункт 12.9). Было также отмечено, что на самолете имелось спальное помещение для членов экипажа и что, по-видимому, капитан Ахреус и второй пилот Литтон менялись по очереди как пилоты. Второй пилот Литтон, согласно показаниям майора Лунгквиста, заявил о своем намерении спать во время первой части полета. Ввиду этого считается, что не было нарушения международных стандартов и рекомендованной практики или специальных постановлений, которые могли быть применены в этом отношении.

73. Экипаж был специально тренирован для управления самолетом SE-BDY. Полные подробности о квалификациях и опыте членов экипажа могут быть найдены в приложении П, пункты 4.1-4.4. Капитан Халлонквист был, помимо опытного пилота, навигационным офицером и инструктором своей компании. Все три пилота имели действительные дипломы радиста. Экипаж был весьма компетентным и опытным, и капитан Халлонквист всеми, кто давал показания, считался положительным и осторожным пилотом. Комиссия убеждена в том, что самолет соответствующим образом обслуживался компетентным экипажем, имевшим дипломы, соответствующие

/...

международным стандартам и рекомендованной практике.

74. В ходе своего расследования Комиссия рассмотрела вопрос, не могли ли экипаж самолета SE-BDY, никогда ранее не приземлявшийся в Ндола, испытывать затруднения при посадке там ночью. Выслушав заключения экспертов, Комиссия пришла к выводу, что ночная посадка в Ндола не могла представлять никаких затруднений. В этой связи Комиссия отметила, что капитан Халлонквист налетал в общей сложности 7 841 час, включая 2 669 часов полета по приборам и ночного полета; резервный капитан Ахреус - 7 107 часов, включая 1 500 часов полета по приборам и ночного полета, и второй пилот Литтон - 2 707 часов, включая 835 часов полета по приборам и ночного полета.

75. Ввиду опасности нападения со стороны "Фуга-Магистер" катангских вооруженных сил, было решено не пользоваться радио во время полета в Ндола. Однако, для того чтобы дать возможность самолету SE-BDY получать и посылать экстренные сообщения, радисту Карлу-Эрику Розену было предписано лететь с экипажем, а другой радист был назначен для слежки за сообщениями самолета SE-BDY с радиостанции ОНУК, установленной на леопольдвильском аэропорте. Обоим радистам было предписано сообщаться по коду Морзе на шведском языке для передачи всех сообщений, посланных самолетом SE-BDY или адресованных ему, так как этот язык менее доступен для вооруженных сил Катанги. Однако нет указаний на то, что было послано или получено какое-либо сообщение.

76. Начальнику связи ОНУК в Леопольдвиле было известно, что с самолетом SE-BDY может быть установлен контакт на волне 11318 кг., что уже выходило за пределы частоты радиосети авиационного движения в этом районе, и он просил радиостанцию в Нджили сообщить радисту самолета SE-BDY, что радиостанция штабквартиры ОНУК будет находиться в готовности для установления связи с самолетом после его вылета в Ндола. Однако начальник связи получил инструкции о том, что станция ОНУК не должна связываться с самолетом SE-BDY во время его полета. Несмотря на это станция ОНУК продолжала следить на волне 11318 кг. с момента вылета самолета SE-BDY до того, как была подтверждена авария.

/...

В течение всего этого времени с самолета SE-BDY не было слышно передач и никакая станция не вызывала самолет SE-BDY.

77. Вскоре после своего прибытия на аэропорт капитан Халлонквист подал план полета в Лулуабург. Самолету не было бы разрешено вылететь без плана полета, а в целях безопасности было нежелательно заявлять о действительном месте его назначения. Фактически, в разговоре с майором Лjungквистом из Отдела воздушных операций ОНУК, который прибыл на аэропорт незадолго до вылета самолета SE-BDY, капитан Халлонквист упомянул, что он летит не в Лулуабург, а в Ндола.

78. Что касается курса, которому капитан Халлонквист намеревался придерживаться, то майор Лjungквист показал в Комиссии, что:

"... когда я был вместе с капитаном Халлонквистом и вторым пилотом Археусом, мы обсуждали курс этого полета, и в то время последним маяком, которым следовало пользоваться в пути, был Лулуабург. После этого он сказал мне "я не буду получать радионавигационных указаний, и поэтому я должен идти на Лулуабург, а после этого я не знаю, буду ли я следовать вдоль границы с Анголой или же я возьму какой-нибудь другой курс". Это все, что он мне сказал, а именно, что он решил лететь на Лулуабург и что после этого - он не знал. Он сказал мне: "я разработаю остальную часть полета во время полета в зависимости от особых условий". Капитан Халлонквист сам был навигатором. Он был специалистом по навигации в Компании и всегда был преподавателем в Компании. Мне сказали, что он сам заведовал навигационной частью во время полета".

С. ПРИБЫТИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ НА ЛЕОПОЛЬДВИЛЬСКИЙ  
АЭРОПОРТ (НДЖИЛИ) И ВЫЛЕТ САМОЛЕТА SE-BDY

79. Вскоре после 15 ч. 30 м. ГСВ Генеральный Секретарь и сопровождавшие его лица прибыли на аэропорт и сели в самолет SE-BDY. Личный помощник Генерального Секретаря г-н Раналло, который вместе с и.о. начальника охраны ОНУК г-ном Джульеном и с отрядом стражей обеспечивал личную безопасность Генерального Секретаря, произвел осмотр кабины самолета сразу же после посадки в самолет. В соответствии с постоянными правилами, изданными военным командованием после происшедшего в Элизабетвиле столкновения, в самолет были помещены два солдата ОНУК — сержант С.О. Хьельте и рядовой П.Е. Перссон. Моторы были пущены в ход, и в 15 ч. 51 м. ГСВ самолет SE-BDY поднялся на воздух для своего последнего полета.

Д. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ, ПРИНЯТЫЕ НА ЛЕОПОЛЬДВИЛЬСКОМ АЭРОПОРТЕ  
(НДЖИЛИ) И ВОПРОС О ПЛАНЕ ПОЛЕТА ДЛЯ САМОЛЕТА  
SE-BDY

80. Прежде чем пытаться ответить на конкретные вопросы, заданные Генеральной Ассамблеей в пунктах 3а и 3d резолюции 1628 (XVI), Комиссия желает отметить два момента, которые были затронуты предыдущими разделами.

81. Комиссия с сожалением и с беспокойством отмечает то обстоятельство, что днем 17 сентября самолет SE-BDY оставался в течение нескольких часов без охраны и надзора на ангарной площадке аэропорта. Имеющиеся в распоряжении Комиссии данные указывают на то, что лицо, желавшее произвести диверсию, могло получить доступ к самолету, не будучи замеченным. Комиссия считает, что ее круг ведения не требует от нее вынесения суждения о персональной ответственности за отсутствие на леопольдвильском аэродроме специальных мер безопасности в отношении самолета Генерального Секретаря, но она должна отметить, что необходимая координация, по-видимому, отсутствовала. В этой связи есть указание на то, что, в то время как некоторые должностные лица ОНУК, которым следовало бы сообщить о предполагаемом полете,

не были об этом информированы, другой персонал ОНУК, который не был непосредственно с этим связан, слышал как этот полет обсуждался.

82. Комиссия далее отмечает, что в Солсбери не было передано никакого плана полета для самолета SE-BDY. Комиссия учитывает условия, существовавшие в то время в Конго, и, в частности, опасность нападения со стороны "Фуга-Магистер", чем объясняется это отклонение от правил, определяющих транспортную авиацию. Верно, что система аэронавигационной связи не может обеспечить тайну передаваемых сообщений.

83. Однако Комиссия считает, что ответственный офицер ОНУК должен был быть заранее информирован о курсе, которому капитан Халлонквист намеревался следовать, с тем чтобы Центр сбора сведений о полетах в Леопольдвиле мог начать необходимые поиски и спасательные операции, если бы самолету пришлось сделать вынужденную посадку до установления связи с Центром по сбору сведений о полетах в Солсбери.

Е. ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ, ПОСТАВЛЕННЫЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕЕЙ  
В ПУНКТАХ 3а и 3д РЕЗОЛЮЦИИ 1628 (XVI)

84. Два конкретных вопроса, поставленные Генеральной Ассамблеей в пункте 3 резолюции 1628 (XVI), относятся к существу настоящей части доклада.

85. Первый вопрос содержится в подпункте 3а и гласит:

"Почему этот полет нужно было предпринять ночью и без сопровождения".

86. Что касается первого момента, - почему этот полет нужно было предпринять ночью, - Комиссия отмечает, что в своем показании г-н Линнер заявил:

"В отношении выбора времени для встречи в уме г-на Хаммаршельда главную роль играли два обстоятельства. Прежде всего он стремился прибыть в Ндола возможно скорее, для того чтобы избежать возможности отъезда г-на Чомбе до его приезда. Во-вторых,



г-н Хаммаршельд и лорд Лансдоун договорились о том, что последний также направится в Ндола в воскресенье, но как можно скорее проследует в Солсбери, и что он определенно покинет Ндола до прибытия Генерального Секретаря. Однако по неизвестным мне причинам отбытие лорда Лансдоуна из Леопольдвилья было задержано до 4 ч. дня, в результате чего отъезд Генерального Секретаря также был задержан до 4 ч. 55 м. дня".

87. В другой части своего показания г-н Линнер заявил:

"Итак, в распоряжение лорда Лансдоуна был предоставлен самолет, и, поскольку мне известно, самолет был готов около полудня. Я точно помню, как мы запросили британское посольство, где завтракал лорд Лансдоун, о том, когда он будет готов к полету, но по неизвестным мне причинам он не смог этого сделать до 4 ч., и поэтому покойный Генеральный Секретарь думал только о том, чтобы как можно скорее вылететь, но обстоятельства сложились так, что его полет стал ночным полетом".

88. Комиссия считает, что имеющиеся в ее распоряжении доказательства не поддерживают полностью этой точки зрения. Она отмечает, что даже в том случае, если бы лорд Лансдоун выехал на аэропорт немедленно после получения сообщения, о котором говорил г-н Линнер, то он не покинул бы Леопольдвилья в такое время, которое дало бы Генеральному Секретарю возможность прибыть в Ндола до темноты. Более того, Комиссия считает, что упомянутое показание лорда Лансдоуна и г-на Пужула (см. пункт 62), равно как и предположительное время отбытия, указанное в полетных пропусках № 673 и № 685 (см. выше, пункты 64 и 68), указывают на то, что Генеральный Секретарь решил вылететь из Леопольдвилья не ранее чем в 15 ч. 00 м. ГСВ, т.е. в 4 ч. дня по местному времени. При таких обстоятельствах, как это было решено самим Генеральным Секретарем, главная часть его полета в Ндола должна была происходить ночью.

89. По-видимому существовал ряд причин, почему полет Генерального Секретаря не состоялся в более ранний час. Как отмечалось, в течение утра 17 сентября происходил ремонт самолета. Более того, как указывалось в Введении к настоящему докладу, обсуждение вопроса о свидании с г-ном Чомбе продолжалось в течение этого утра, и на решение относительно времени вылета должна была оказать влияние попытка связаться с г-ном Чомбе через британское консульство в Элизабетвиле. Ясно также и то, что Генеральный Секретарь желал прибыть в Ндола после того, как лорд Лансдоун будет иметь достаточно времени для посадки и вылета, что также обуславливало время его отлета. Все эти обстоятельства, взятые вместе, могли сделать ночной полет неизбежным во всяком случае. Уместно также отметить, что из-за опасности нападения со стороны "Фуга-Магистер" большинство полетов в Конго в то время производились ночью.

90. Что касается второго момента, — почему этот полет нужно было предпринять без сопровождения, — Комиссия отмечает, что в это время ОНУК не имел в Конго самолетов-истребителей и что правительству Федерации Родезии и Ньясаленда не было направлено никакой просьбы об обеспечении сопровождения над территорией Родезии.

91. Второй вопрос имеется в подпункте 3а этой резолюции. Он гласит:

"Был ли самолет, после ранее полученных им, как сообщалось, повреждений в результате его обстрела самолетом, враждебным Организации Объединенных Наций, в надлежащей исправности для дальнейшего использования".

Комиссия, исходя из имеющихся у нее доказательств, убеждена в том, что повреждение, причиненное самолету ЗД-ВУ обстрелом в Элизабетвиле, было незначительным и что оно было соответствующим образом исправлено до вылета самолета из Леспольдвилья 17 сентября.

### III. АВАРИЯ САМОЛЕТА SE-BDY

92. Настоящая часть доклада касается условий и обстоятельств полета и аварии самолета SE-BDY и содержит анализ возможных причин аварии. Кроме того, в ней дается ответ на вопросы, поставленные Генеральной Ассамблеей в пункте 3b резолюции 1628(XVI).

#### A. ПОЛЕТ ИЗ ЛЕОПОЛЬДВИЛЯ В НДОЛА

93. Как изложено в части II, Генеральный Секретарь покинул аэропорт Нджили, в Леопольдвиле, в 15 ч. 51 м. ГСВ<sup>3/</sup> на самолете SE-BDY. Пока самолет находился над конголезской территорией, то, по-видимому по соображениям безопасности, соблюдалось полное радиомолчание. Насколько известно, самолет SE-BDY впервые нарушил радиомолчание в 20 ч. 02 м. ГСВ, когда он вызвал Центр сбора сведений о полетах (ЦССП) в Солсбери и осведомился о приблизительном времени прибытия в Ндола самолета OO-RIC, на котором находился лорд Лансдоун. По требованию ЦССП в Солсбери самолет SE-BDY тогда сообщил, что он является самолетом DC.6, направляющимся из Леопольдвилля в Ндола, и предположительно исчислил время своего прибытия в Ндола в 22 ч.35м. ГСВ. Затем в 20 ч. 35 м. ГСВ он сообщил о своем местонахождении - в пункте над южной частью озера Танганьика.

94. Хотя точный курс полета самолета до этого пункта неизвестен, следует предположить, что он летел из Леопольдвилля в восточном направлении и по достижении озера Танганьика взял курс на юг, сообщив ЦССП в Солсбери, что он летит по заданному маршруту 432. Он продолжал двигаться вдоль конголезской границы и для этой цели летел слегка к востоку от заданного маршрута 432 и подходил к Ндола с востока или юго-востока. Оперативная группа, включая наблюдателя Организации Объединенных Наций, которая в связи с производимым следствием была учреждена Родезийским комитетом по расследованию,

---

<sup>3/</sup> ГСВ означает Гринвичское среднее время.

реконструировала вероятный маршрут полета, как он указан на карте в приложении XIII. Описание реконструкции вероятного маршрута изложено в пункте 11 части 3 доклада Комитета по расследованию (приложение II, пункты 11.1-11.3). См. также доклад Родезийской комиссии по расследованию (приложение III, пункт 5).

95. В сообщениях, которыми обменялись самолет SE-BDY и ЦССП в Солсбери, самолету SE-BDY было указано приблизительное время прибытия в Ндола самолета OO-RIC, т.е. 20 ч. 17 м. ГСВ, а позднее - его фактическое время прибытия в 20 ч. 35 м. ГСВ. Самолету SE-BDY было дано разрешение снизиться с 17 500 до 16 000 футов, и в 21 ч. 15 м. ГСВ он сообщил о достижении им этого уровня полета. Самолет также сообщил, что он держится вне пределов территории Конго и направляется вдоль границы, чтобы совершить посадку в Ндола, что после этого он почти немедленно взлетит, не возвращается в Леопольдвиль и не в состоянии еще указать свое назначение после отбытия из Ндола. Пилот также предполагал, что он выйдет на траверс Ндола в 21 ч. 47 м. ГСВ. В 21 ч. 32 м. ГСВ ЦССП в Солсбери передал самолет SE-BDY в ведение диспетчерской службы в Ндола.

96. Сводка относящихся к этому сообщений, которыми обменялись ЦССП в Солсбери, диспетчерская вышка в Ндола и самолеты OO-RIC и SE-BDY, приводится в приложении VIA. В приложении VIB и C приводятся копии записанных на магнитофоне радиотелефонных разговоров между самолетом SE-BDY и ЦССП в Солсбери и между Солсбери и Ндола; в приложении VID приводятся выдержки из диспетчерского журнала аэропорта в Ндола и в приложении VIE - более подробный перечень сообщений между самолетом SE-BDY и диспетчерской вышкой в Ндола. Этот перечень был составлен поздно утром на следующий день диспетчером г-ном Мартином, - который находился на вышке в тот момент, когда самолет SE-BDY подходил к Ндола, - частично по памяти, а частично на основании "данных о ходе полета", т.е. записи разговоров с самолетом, сделанной во время этих разговоров.

97. Согласно инструкциям, полученным от ЦССП в Солсбери, самолет SE-BDY вызвал в 21 ч. 35 м. ГСВ диспетчерскую вышку в Ндола и

/...

сообщил ей о том, что он предполагает выйти на траверс Ндола в 21 ч. 47 м. ГСВ и прибыть туда в 22 ч. 20 м. ГСВ. Вышка передала метеорологическую сводку, указав силу ветра в семь узлов из восточно-юго-восточного направления, видимость от 5 до 10 миль с незначительной дымкой, а также барометрические установки для альтиметра, чтобы получить показание высоты над уровнем моря (квадрантная высота  $K_2$ ) и показание высоты над аэропортом ( $K_1$ ). Самолет подтвердил метеорологическую сводку и просил разрешения снизиться, предполагая начать снижение в 21 ч. 57 м. ГСВ. Разрешение на снижение до 6 000 футов было дано, и от самолета потребовали сообщения "верхней точки снижения". На вопрос о том, проследует ли самолет в Солсбери или останется в течение ночи в Ндола, самолет SE-BDY ответил в отрицательном смысле. Он заявил, что не в состоянии дать дальнейшие сведения относительно своих намерений после посадки, и указал, что даст их на земле. Он также заявил, что ему может быть потребуется небольшая дозаправка топливом в Ндола.

#### В. ПРОЛЕТ НАД АЭРОПОРТОМ НДОЛА

98. Следующий разговор, как сообщается, произошел в 22 ч. 10 м. ГСВ:

"САМОЛЕТ SE-BDY: "Ваши огни видны, находимся над Ндола, снижаемся, подтвердите квадрантную высоту".  
(AD 200-317°)".

"НДОЛА: "Сообщение принято (Roger). Квадрантная высота 1021 миллибара; сообщите, когда достигнете 6 000 футов".

"САМОЛЕТ SE-BDY: "Сообщение принято (Roger) 1021".

Это была последняя связь с самолетом Генерального Секретаря.

---

4/ Запись "AD 200-317°" указывает, что магнитный курс на Ндола с самолета, как показывал автоматический радиопеленгатор (AD-200) на диспетчерской вышке Ндола, был 317° (магнитных). По-видимому самолет фактически не был над аэродромом, но подходил к аэродрому с юго-востока, как можно было ожидать, если он облетел выступ катангской территории.

/...

99. Из сведений, данных диспетчером Мартином, явствует, что самолет SE-BDY никогда не сообщил о достижении им 6 000 футов. Однако в 22 ч. 10 м. ГСВ он заявил, что ему видны огни Ндола и что он находится над Ндола, снижаясь. В то же время он затребовал и получил подтверждение установки альтиметра (квадрантная высота -  $K_2$ ).

100. Некоторый интерес представляет обмен сообщениями между диспетчерской вышкой в Ндола и самолетом OO-RIC, изложенный следующим образом диспетчером Мартином:

"..... дано разрешение на снижение до 6 000 футов  $K_2$  с ВП в 7500 футов. Самолет должен сообщить о достижении им 6 000 футов. Все это было подтверждено, и самолет своевременно сообщил о достижении им 6 000 футов. Ему были даны инструкции сохранить эту высоту и сообщить радиомаяку "огни видны". Самолет сообщил "огни видны", и ему были указаны направление и сила ветра и дано разрешение выйти в полосу движения к посадочной полосе 10-..."

101. Следует отметить, что после того как самолет OO-RIC, который подходил с запада, сообщил о достижении им 6 000 футов, от него потребовали сообщения о пролете над радиомаяком или "огни видны". Он сообщил "огни видны" и тогда получил разрешение войти в полосу движения. Рассматривалась возможность того, следовало ли понять, что самолет SE-BDY находился на высоте 6 000 футов над аэропортом, когда он сообщил "огни видны". Как бы ни было такое толкование правдоподобным, это по-видимому не было так понято г-ном Мартином, который заявляет, что его последние слова самолету в 22 ч. 10 м. были "сообщите о достижении 6 000 футов".

102. Когда самолет летел над Ндола, он был замечен рядом лиц, находившихся на аэропорте в Ндола или вблизи нее. Аэронавигационные огни были зажжены и, хотя замечания не всех свидетелей сходятся, мигающий красный аэронавигационный огонь на верхушке хвостового стабилизатора, по-видимому, тоже функционировал. За исключением одного лица из числа находившегося на аэропорте персонала KBWCP, которое считало, что самолет находился приблизительно на высоте 10 000 футов над аэропортом, все свидетели, которые фактически видели самолет, пролетающий над аэропортом, заявили, что он летел на

/...

нормальной высоте или немного ниже. Следует отметить, что, в соответствии с утвержденными картами, нормальной высотой считается 6 000 футов над уровнем моря или менее 2 000 футов над аэродромом, высота которого над уровнем моря составляет 4 160 футов. С другой стороны, несколько свидетелей, живущих к западу от аэродрома, заявили о своем убеждении, что высота самолета была намного ниже обычной. Эти свидетели фактически не видели самолета, а только его слышали, и их убеждение, что он летел на малой высоте объяснялось тем обстоятельством, что звук самолета был более громкий, чем у самолетов, нормально приземляющихся в Ндола. Однако эти свидетели, по-видимому, не отдавали себе отчета в том, что DC.6B является самолетом, производящим гораздо более громкий шум, чем те, которые нормально приземляются в Ндола.

#### С. ПОРЯДОК ПОСАДКИ В НДОЛА

103. Федеральное правительство Родезии и Ньясаленда утвердило порядок подхода по приборам для самолетов, приземляющихся в Ндола, основанный на использовании радиомаяка (ненаправленного радиомаяка - ННРМ), установленного приблизительно в трех милях к западу от аэропорта. Этот порядок описывается на изданной властями Родезии стандартной карте МОГА для подхода по приборам. Он также описывается на карте (см. приложение XIVА), воспроизведенной в руководстве Йеппесена, изданном компанией Йеппесен в Денвере (Колорадо), которое является состоящим из отдельных листов "Наставлением для производства полетов" и одобренным для использования в качестве справочника Компанией "Трансэр".

104. Как видно из самого названия, карты подхода по приборам предназначены главным образом для использования их в условиях сокращенной видимости, когда для пилота становится необходимым полагаться на приборы, а не на визуальные данные. Однако было указано, что на основании постоянных инструкций, изданных Компанией "Трансэр", пилоты, пользующиеся тем или иным аэродромом впервые, должны делать весь подход по приборам, даже когда видимость и высота облаков неограничены.

105. При выполнении подхода по приборам к Ндола самолет летит к западу от Ндола, пользуясь пеленгом в  $280^{\circ}$ , до пункта, находящегося в 1,25 морской мили за радиомаяком (ННРМ). Тогда он начинает "доворот, выполняемый в установленном порядке", изменяя курс сначала направо на  $325^{\circ}$  в северо-восточном направлении и затем постепенно поворачивая налево до тех пор, пока курс полета не устанавливается на одной линии с посадочной полосой на  $100^{\circ}$  в восточном направлении. В соответствии с вышеуказанной картой самолет сохраняет в течение всей процедуры разворота высоту в 6 000 футов над уровнем моря. По завершении разворота он начинает снижаться, чтобы прибыть на посадку над радиомаяком (ННРМ) на высоте 5 000 футов (ВСУМ), после чего нормальная скорость снижения обеспечивает точный окончательный подход и посадку.

106. Однако во время некоторых из своих полетов в Родезии Комиссия обратила внимание на то, что для Ндола имеются карты подхода по приборам, в которых предусматривается снижение с 6 000 до 5 000 футов во время доворота, выполняемого в установленном порядке. Пилот, пользующийся этим доворотом со снижением, может свободно достигнуть высоты в 5 000 футов, пролетая над местностью, которая выше 4 000 футов, и таким образом сократить запас высоты до менее 1 000 футов, которые для безопасности рекомендуются в руководство МОГА "Порядок аэронавигационной службы - Летные операции самолетов" (документ 8168 - OPS/611), относящемся к подходу по приборам к ННРМ. Однако у Комиссии не имеется никаких доказательств того, были ли в распоряжении команды самолета SE-BDY карты, разрешающие доворот со снижением, и знала ли команда вообще о таковых, тогда как карта в руководстве Йеппесена, а также карта, опубликованная органами гражданской авиации Родезии, предусматривают сохранение высоты в 6 000 футов в течение всего доворота, выполняемого в установленном порядке.



#### Д. ОПИСАНИЕ АВАРИИ

107. После пролета над аэродромом самолет SE-BDY совершил разворот по-видимому над надлежащим районом подхода и разбился в конце разворота, когда он снова оказался на курсе в восточном направлении. Фактически, во всех пробных полетах, совершенных Родезийским Комитетом по расследованию, с доворотом, выполняемым в установленном порядке, экспериментальный самолет летел над местом аварии приблизительно в направлении аварийного курса ( $120^{\circ}$ ), прорезанного среди деревьев самолетом SE-BDY. Родезийский Комитет по расследованию убедился в том, что в момент аварии самолет SE-BDY совершал подход в установленном порядке (см. приложение П, пункты 14.1-14.6; см. также приложение XIV С).

108. Время аварии трудно определить с точностью до одной минуты. Если считать правильным время, указанное г-ном Мартином, что самолет находился над аэродромом в 22 ч. 10 м. ГСВ, то авария произошла вероятно между 22 ч. 13 м. и 22 ч. 15 м. ГСВ. С другой стороны, четыре пары остановившихся часов, показания которых расходятся менее чем на две минуты, дают среднее время в 22 ч. 11 м. ГСВ, и имеются некоторые указания на то, что самолет мог пролететь над аэродромом на несколько минут раньше, чем это сообщено в журнале г-на Мартина. Во всяком случае авария почти наверное произошла между 22 ч. 10 м. ГСВ и 22 ч. 15 м. ГСВ, т.е. вскоре после полуночи по местному времени в Ндола.

109. Место, где разбился самолет, находится примерно в девяти с половиной милях к западу от аэропорта Ндола. Высота местности в самом месте крушения составляет 4 285 футов, а высота вершук первых деревьев, растущих на несколько более высоком месте, которые были задеты самолетом, равнялась 4 357 футам. Это почти на 200 футов выше, чем высота аэропорта в Ндола, а именно 4 160 футов. Между местом аварии и аэродромом была также некоторая возвышенность, которая могла заслонить видимость огней в Ндола непосредственно перед аварией.

110. Осмотр места аварии и обломков самолета, по-видимому, с полной несомненностью устанавливает, что, за исключением высоты полета, самолет в момент аварии находился в нормальном положении подхода. Описание в следующих пунктах (пункты 111-114) основано на мнении экспертов, которые принимали участие в работе Родезийского Комитета по расследованию и которые дали свои показания в Комиссии.

111. Колеса шасси были спущены и закреплены, элероны находились в промежуточной ( $30^{\circ}$ ) позиции, правильной для этой стадии подхода. Моторы, по-видимому, работали с нормальной для подхода мощностью. Не было никаких признаков чрезмерной скорости. Кроме того несколько экспертов заявили, что опыт показал, что если бы скорость самолета в этот момент была чрезмерной, то кожух носового колеса шасси почти наверно был бы оторван от фюзеляжа до того, как он задел дерева.<sup>5/</sup> Этого, однако, не произошло. Привязные ремни, по крайней мере у шести из находившихся на самолете лиц, были закреплены; положение остальных не могло быть установлено. Посадочные огни не были включены, но на основании данных показаний они не должны были быть обязательно включены на этой стадии подхода.

112. Самолет летел горизонтально или под очень пологим углом (приблизительно в один градус), когда он впервые задел за верхушки деревьев, и имеются указания, что в этот момент самолет имел незначительный крен влево. После того как он впервые задел верхушки

---

5/ Шведское правительство, однако, замечает следующее:

"(Родезийская) Комиссия по расследованию заявляет, что, если бы была большая скорость, как, например, после пикировки самолета перед ударом, дверцы носового колеса должны были бы оторваться в воздухе. Тот факт, что этого не произошло, указывает, по мнению Федеральной комиссии, что не было никакого значительного пикирования по направлению к земле, за которым последовало бы выравнивание самолета. Однако мы хотели бы указать, что шасси было в выпущенном положении и что пикирование, если таковое имело место, не могло означать потери высоты более чем на несколько сот ярдов".

деревьев, угол снижения и размер крена налево увеличились. Угол между точкой первого задевания за деревья и местом, в котором самолет разбился о землю, составлял в среднем  $5^{\circ}$ . Первым указанием на это задевание были перерезанные воздушными винтами ветки и следы резины от антиобледенителей воздушных винтов. Почти непосредственно после этого конец левого крыла был оторван и левое крыло постепенно разрушилось почти до мотора номер 1, по мере того как самолет спускался, ломая деревья, все с большим уклоном. Приблизительно в 760 футах от того места, где самолет впервые задел деревья, остаток левого крыла ударился о землю перед муравейником вышиной в 12 футов. Самолет перевернулся через крыло налево и остановился в направлении, противоположном тому, в котором он летел. Носовой конус отломался и был найден неповрежденным на муравейнике. Промежуток времени между первым столкновением с деревьями и окончательной аварией не мог быть более нескольких секунд.

113. В момент аварии самолет SE-BDY должен был иметь в своих баках около 5 тонн горючего. Бензин из разбитого левого крыла разлился на последние 300-350 футов аварийного курса самолета. Горючее из правого крыла, которое было сломлено, когда самолет снижался через деревья по завершении переворота через левое крыло, по-видимому, пролилось на главную часть обломков самолета. Последовавший за этим пожар охватил обломки самолета, и огонь распространился назад вдоль облитой бензином полосы. Интенсивным жаром было разрушено или расплавлено от 75 до 80 процентов фюзеляжа; боеприпасы и пиротехнические средства, находившиеся на борту самолета, взорвались.

114. Не было никаких следов того, чтобы верхушки деревьев обгорели, или других признаков пожара во время полета, причем произведенные Родезийским Комитетом по расследованию поиски в районе, который самолет предположительно пересек непосредственно перед аварией, не обнаружили никаких частей самолета до того момента, как он столкнулся с деревьями.

115. План расположения обломков самолета, составленный Родезийским Комитетом по расследованию, содержится в приложении XV. Фотоснимки места аварии и обломков самолета даются в приложении XVI. Сводка доклада о техническом осмотре обломков, составленного Родезийским Комитетом по расследованию, приводится в приложении П, раздел 10, в частности, в пунктах 10.3.1 по 10.3.12.<sup>6/</sup>

#### Е. МЕДИЦИНСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

116. На основании показаний родезийских полицейских, которые первыми прибыли на место аварии, выясняется, что в момент удара Генерального Секретаря выбросило из самолета, так что он упал за пределами того района, который был затем охвачен огнем. В родезийском медицинском докладе д-ров Г.Д. Росса, П.Дж. Стивенса и Дж. Хиллсдона Смита (см. приложение VII A) содержится заключение, что Генеральный Секретарь мгновенно умер от повреждений, полученных им при падении. С другой стороны, на основании изучения родезийского медицинского доклада, произведенного по требованию Шведского медицинского совета, доктора А. Фрикхольм и Н. Рингертц высказали мнение, что, если бы г-н Хаммаршельд был извлечен немедленно после катастрофы и получил немедленный врачебный уход при помощи самого современного оборудования, его жизнь могла бы быть немного продлена. В других отношениях шведский доклад соглашается с заключениями родезийского медицинского доклада (см. приложение VII B).

117. Сержант Джульен был найден живым вне пределов обгоревшей площади. Он был обожжен огнем и, кроме того, пострадал от действия погоды и солнечных ожогов в течение тех 16 часов, которые он оставался на месте аварии. Он получил первую помощь от полицейских, которые прибыли на место аварии, и был перевезен в больницу в Ндола приблизительно в 16 ч. 45 м. по местному времени. Несмотря на неослабный врачебный уход, он умер в 08 ч. 00 м. утром 21 сентября

---

<sup>6/</sup> Полный технический доклад находится в архивах Секретариата и может быть выдан для справок по просьбе заинтересованных делегаций.

1961 года. Доктор Мак-Наб, который был во главе группы врачей, следивших за оказанием медицинской помощи сержанту Джульену, заявил, что, если бы он был извлечен раньше утром и не подвергнулся действию солнечного жара в течение всего дня, у него было бы больше шансов остаться в живых. Д-р Левенталь, который также видел сержанта Джульена непосредственно после его помещения в больницу, засвидетельствовал, что шансы на выживание были бы у него неизмеримо более значительными.

118. Можно предположить, что находившиеся на самолете остальные лица умерли через несколько секунд после аварии. Некоторые из них получили повреждения, которые исключали для них всякую возможность остаться в живых, даже если бы не произошло пожара; можно считать, что другие умерли немедленно от удара.

119. В трупах двух шведских солдат были найдены пули. В начале родезийского расследования были высказаны некоторые сомнения относительно того, могло ли это произойти от взрыва патронов в результате пожара. Однако пули находились сравнительно неглубоко под кожей и в мышцах, причем в тех же ранах были найдены осколки патронных гильз. Баллистический осмотр показал, что на пулях не было никаких следов нарезов и что они не прошли через ствол огнестрельного оружия. Они были того же калибра, что и боеприпасы, которые имели при себе солдаты. Поэтому все проконсультированные эксперты признали, что наличие в трупах пуль было фактически результатом того, что находившиеся у этих лиц патроны взорвались во время пожара.

120. Один труп был найден только на следующий день, когда части обломков были передвинуты на другое место. Первоначальное отсутствие сведений относительно общего числа находившихся на самолете лиц бесспорно значительно затруднило установление того, были ли все трупы найдены. Комиссия удостоверилась в том, что находившиеся на борту самолета шестнадцать лиц были надлежащим образом опознаны.

## Г. ВОЗМОЖНЫЕ ПРИЧИНЫ

121. В случае аварии самолета, когда никто не остался в живых и когда большая часть обломков уничтожена пожаром, могут быть затруднения при установлении причин аварии. Были выдвинуты различные теории, подкрепляемые или не подкрепляемые доказательствами, и были сделаны различные заключения. Некоторые из них были основаны только на слухах. Комиссия считала, что в ее обязанности входит рассмотрение этих теорий и слухов и выяснения во всех возможных случаях действительных фактов. Возможные причины аварии рассматриваются под четырьмя главными заголовками: 1) диверсия или внутреннее вмешательство; 2) нападение или вмешательство извне; 3) техническая неисправность; и 4) выход из строя или ошибка пилотов.

122. Поверенные правительств, представленных в Комиссии, давали объяснение по вопросу о том, должна ли Комиссия требовать в каждом случае доказательств, не оставляющих резонных сомнений, или же делать свои заключения на основании преобладающих доказательств или взвешивания вероятностей. Хотя Комиссия и признавала, что при вынесении своих заключений она не должна ограничивать себя правилами о доказательствах, существующими в какой-либо правовой системе для конкретной категории дел, она полагала, что она должна в общем иметь в виду степень доказанности, необходимую для выяснения истины. Но эта норма должна одинаково применяться ко всем рассматриваемым Комиссией причинам аварии.

### 1. Диверсия или вмешательство изнутри

123. Ввиду того что для самолета SE-BDY не было назначено особой охраны перед его отбытием из Леопольдвилья, возможность неразрешенного приближения к самолету для целей диверсии не может быть исключена. Кроме того, хотя утверждалось, что двери были закрыты на замок, был возможен доступ в гидравлический отсек, к системе обогрева, а также к шасси самолета.

124. Одним из возможных способов диверсии может быть порча одной или нескольких существенно важных частей самолета, например, тросов, приводящих в действие плоскости управления, или механизм элеронов или выпуска шасси, с тем чтобы эти части не функционировали к моменту подхода или посадки. Однако у Комиссии нет никаких доказательств, свидетельствующих о таком вмешательстве. Технический осмотр важных частей самолета, которые не были уничтожены вследствие удара или пожара, не обнаружил никаких повреждений, причиненных до аварии. Кроме того, самолет летел с правильным для подхода наклоном, положением элеронов, и аварийный курс не указывает на какую-либо ненормальность в маневренности или управлении, которую можно было бы ожидать в случае диверсии такого рода.

125. Второй возможностью, которая представляется менее всего вероятной в данном случае, является использование бомбы замедленного действия. Потенциальный диверсант вряд ли мог предвидеть, что самолет полетит по маршруту, требующему свыше шести часов, вместо прямого маршрута, требующего только четыре или пять часов полета. Равным образом было бы трудно угадать точное время отбытия.

126. Можно было бы также допустить возможность установки адской машины, приведение в действие которой было связано с механизмом для выпуска шасси или с механизмом элеронов, с тем чтобы она взорвалась, когда эти механизмы будут пущены в ход для посадки, с барометрическим прибором, который действует, когда самолет снижается до заранее установленной высоты, или с каким-либо другим научным прибором. Установка бомб такого рода требует специальных квалификаций, а для их изготовления необходимо значительное время.

127. Хотя детонация бомбы в момент посадки не является невозможной, Комиссия должна повторить, что у нее не имеется никаких доказательств того, чтобы на борту самолета взорвалась какая-либо бомба или чтобы вообще произошел какой-либо взрыв во время полета самолета. Конкретно говоря, технический осмотр установил, что на шасси или поблизости его кожуха, а также и на других частях самолета, которые были

подвергнуты осмотру, не было следов взорвавшейся бомбы. Как ранее указано в настоящем докладе, по просьбе Комиссии обломки самолета подвергаются дальнейшему научному испытанию, с тем чтобы не оставить ни одной не исследованной возможности, доказывающей или опровергающей диверсию.<sup>7/</sup>

128. Не имеется никаких убедительных доказательств того, что кто-либо из очевидцев слышал или видел взрыв до аварии. Некоторые очевидцы давали показания в пользу взрывов, имевших место примерно в момент аварии, но, по всей вероятности, это были взрывы баков для горючего и последовавший затем взрыв боеприпасов и пиротехнических средств, находившихся на борту самолета. Один полицейский Северной Родезии сообщил, что в 2340 ГСВ он видел вспышку в небе и какой-то предмет, падавший непосредственно после этого. Это было приблизительно через полтора часа после аварии, и то, что было замечено, могло быть взрывом одного или нескольких сигнальных пиротехнических патронов, находившихся на самолете SE-BDY, или, как предполагали отдельные члены Родезийской Комиссии по расследованию, взрывом бака с бензином, баллона с кислородом или какой-либо другой части обломков самолета, взлетевшей на воздух во время пожара (см. приложение III).

129. Ряд свидетелей утверждал, что сержант Джульен говорил о взрыве. По словам д-ра Левенталя, он сначала сказал, что произошла авария, а затем был взрыв, а позднее сказал, что был взрыв, а затем авария. По словам медицинской сестры Мак-Грат, он сказал, что взрыв произошел, когда самолет был на посадочной полосе. Старший инспектор Аллен заявил следующее Родезийскому Комитету по расследованию относительно своего разговора с сержантом Джульеном и подтвердил его перед Комиссией Организации Объединенных Наций:

"Я сказал ему, что мы последний раз слышали о них, когда они были над посадочной полосой аэропорта Ндола, и затем ничего больше не слышали: "Что произошло?" Он сказал: "Он взорвался". Я сказал: "Это произошло над посадочной полосой?" и



он сказал: "Да". Я сказал: "Что затем произошло?", на что он ответил: "Была большая скорость - большая скорость".

130. Упоминание сержантом Джульеном о взрыве может относиться к толчку или шуму, когда левое крыло задело за первые деревья и было оторвано, или к взрыву баков для горючего в момент удара. Мысль о том, что это произошло над посадочной полосой, была по-видимому нечаянно подсказана ему старшим инспектором Алленом, и в том состоянии, в котором сержант Джульен находился под влиянием шока и данных ему успокоительных средств, это вероятно не имеет никакого значения. Возможно, что упоминание о большой скорости отражало ощущение, которое у него было, когда самолет проходил через деревья, как это предполагается Родезийской Комиссией по расследованию (см. приложение III, часть 10, раздел A.2).

131. Следует также отметить, что несколько очевидцев, которые видели как самолет SE-BDY пролетал над аэродромом и затем исчез в западном или в северо-западном направлении, сообщили, что они видели в небе вспышку в моменты, которые различны по времени от 20 секунд до 4 и более минут. Шведские наблюдатели, отмечая это расхождение во времени, рекомендовали рассмотреть, не имеется ли возможности того, что были две вспышки, причем одна из них в то время, когда самолет находился еще в воздухе. Однако когда были совершены пробные полеты, с тем чтобы очевидцы наблюдали за самолетом с тех мест, которые они занимали в ночь аварии, один из них - г-н Певер - отдал себе отчет в том, что с балкона четвертого этажа своего многоквартирного дома он должен был видеть самолет SE-BDY в течение большей части доворота, выполненного им в установленном порядке. Он пришел к выводу, что самолет исчез из его поля зрения всего за несколько секунд до фактической аварии. Некоторые из других очевидцев, которые наблюдали за самолетом с земли, потеряли его из виду на несколько минут раньше. Расхождение во времени, указанном другими наблюдателями, может быть объяснено различием их поля зрения, в зависимости от их близости или отдаленности от линии деревьев.

132. В качестве другой возможности вмешательства изнутри Комиссия отмечает сенсационную статью, опубликованную в нескольких газетах в некоторых странах в январе 1962 г., согласно которой семнадцатый человек вошел на самолет в Леопольдвиле с целью его похищения. В этой статье высказывалось предположение, что авария произошла в тот момент, когда этот человек пытался отнять управление самолетом от пилота. Хотя это сообщение явно относится к категории слухов, Комиссия внимательно рассмотрела вопрос о том, верно ли оно. Г-н Линнер и другие лица, которые присутствовали при отлете самолета из Леопольд-виля, показали, что они были знакомы или познакомились со всеми лицами, которые вылетели на борту самолета. Более того, д-р Росс считал совершенно невероятной возможность того, что среди обломков самолета мог быть семнадцатый труп, тогда как полиция, которой не было известно число находившихся на самолете лиц, осмотрела место аварии, чтобы обнаружить, не забрел ли кто-либо в заросли, но никаких следов этого не нашла.

## 2. Нападение или вмешательство извне

133. Комиссия внимательно рассмотрела возможность того, что самолет SE-BDY был сбит другим самолетом или в результате нападения на него с земли. Она также рассмотрела возможность того, что авария могла произойти в результате маневрирования с целью уклонения от нападения или в результате того, что внимание пилота было минутно отвлечено нападением или симуляцией нападения с воздуха или с земли. Комиссия не нашла никаких доказательств в подтверждение такого предположения.

134. Комиссия получила показания опытных офицеров военно-воздушных сил относительно больших затруднений, с которыми связана возможность сбить самолет ночью, особенно когда маршрут самолета и время его прибытия точно не известны. Что касается, однако, последних сообщений, то следует отметить, что приземляющиеся в Ндола самолеты часто пролетают вблизи места аварии и что о подходе самолета SE-BDY к Ндола стало известно примерно за два часа до его прибытия и приблизительно час прибытия был указан в сообщениях ЦССП в Солсбери и вышке в Ндола, которые могли быть легко перехвачены любым заинтересованным лицом. Поэтому такая возможность не может быть полностью исключена.

135. Была также рассмотрена возможность нахождения другого самолета в районе Ндола во время аварии. Ввиду того что принадлежащий вооруженным силам Катанги самолет типа "Фуга-Магистер" действовал против Организации Объединенных Наций в Катанге, возможность того, что он мог долететь до Ндола, была рассмотрена Родезийским Комитетом по расследованию и Родезийской Комиссией по расследованию. Было установлено, что этот самолет не мог долететь от своей обычной базы в Кольвези до Ндола и вернуться в Кольвези, так как это расстояние больше его радиуса действия. Его капитан и другие лица также заявили, что в ночь с 17 на 18 сентября самолет "Фуга" находился на земле в Кольвези и им не могли пилотировать в эту ночь. Эти доказательства не вполне убедительны, так как перед Родезийской Комиссией по

расследованию капитан признал, что по крайней мере в одном случае самолет "Фуга" взлетел с немощенной дороги. Хотя было указано, что эта именно дорога находится еще даже на более значительном расстоянии от Ндола, ничто по-видимому не может исключить возможность использования такой дороги в пределах досягаемости Ндола. Тем не менее, нет никаких доказательств, что самолет "Фуга" находился поблизости от Ндола в ночь, когда произошла авария.

136. Родезийские власти заявили, что им неизвестно, чтобы помимо самолета SE-BDY в районе Ндола в воздухе находился какой-либо другой самолет между 20 ч. 35 м. ГСВ, когда приземлился самолет OO-RIC, и тем временем, когда предположительно потерпел аварию самолет SE-BDY. Комиссии было, однако, сообщено о том, что вечером и ночью 17 сентября 1961 г. в районе Ндола не велось радиолокационного наблюдения, и поэтому возможность присутствия "неизвестного самолета" не может быть полностью исключена.

137. Некоторые свидетели показали, что они видели или слышали второй и даже третий самолет. В частности, некоторые из них показали, что они видели второй меньший самолет, который летел близко от самолета SE-BDY, после того как последний пролетел над аэропортом или непосредственно перед аварией, и что этот меньший самолет освещал своими огнями больший самолет. Комиссия посетила с некоторыми свидетелями те места, откуда они делали свои наблюдения, и старалась уяснить себе их показания. Комиссия считает, что некоторые из этих свидетелей были искренни в своих рассказах о том, что, по их мнению, они видели. Однако Комиссия также придерживается того мнения, что эти свидетели могли неправильно истолковать свои наблюдения и сообщить о некоторых инцидентах, которые фактически могли не произойти таким образом или в то время, как это им казалось, когда они давали свои показания перед Комиссией.

138. Комиссия отмечает, что самолет SE-BDY, т.е. DC.6B, является самолетом более крупных размеров, чем те, которые обычно видят в районе Ндола, и снабжен красным мигающим сигнальным огнем,

установленным на необычно высоком хвостовом стабилизаторе. Возможно, что "меньшим самолетом" могло казаться хвостовое оперение самолета SE-BDY, мигающий огонь которого производил различные впечатления в зависимости от угла зрения. Эта возможность подтверждается показаниями свидетелей, что меньший самолет летел выше и позади большего самолета на довольно устойчивом расстоянии.

139. Эта теория не разъясняет все аспекты показаний свидетелей, в частности, заявление некоторых из них, что небольшой самолет улетел в сторону после аварии. Принимая во внимание промежуток времени между аварией и их показаниями, возможно, что некоторые из свидетелей могли верить в то, что они видели или слышали нечто, чего они фактически не видели и не слышали, или что они уложили в один день наблюдения за событиями, происходившими в течение более длинного периода. Другие свидетели проявили очень враждебные чувства против Федерации Родезии и Ньясаленда, и возможно, что некоторые из их показаний были даны по политическим мотивам. Более подробное изложение заявлений некоторых из этих свидетелей воспроизводится в приложении VIII.

140. С указанными выше исключениями, ни один из свидетелей, которые наблюдали за самолетом SE-BDY, когда он пролетал над аэродромом и исчез из виду, не видел другого самолета, и никто из них не сообщил о том, что слышал перед аварией звуки стрельбы.

141. Комиссия также рассмотрела возможность нападения с земли. Было отмечено, что имелись полянки, которые обеспечивали возможность обстрела. С другой стороны, нападение с надеждой на успех потребовало бы, по мнению экспертов, сосредоточенного огня, и не имеется никаких доказательств, прямых или косвенных, на основании которых можно было бы предположить, что это имело место. Не было никаких сообщений о том, что какие-либо посторонние лица могли находиться в зарослях, и, как указано выше, перед аварией не было слышно звуков выстрелов.

/...

142. При первом осмотре обломков самолета было замечено несколько пробоин, которые, как полагали, могли быть пробоинами от пуль. Более подробный осмотр установил с несомненностью для всех экспертов, что это не так, с возможным исключением одной пробоины в правой оконной раме кабины. По рекомендации шведского представителя Родезийская Комиссия по расследованию отдала распоряжение о производстве спектроскопического анализа. Комиссия Организации Объединенных Наций была уведомлена о том, что этот осмотр установил с несомненностью для шведских экспертов, что эта пробоина не была сделана пулей.<sup>8/</sup>

143. Служащий Компании "Трансэр" г-н Вирвинг высказал в Комиссии теорию, согласно которой на самолет SE-BDY могло быть совершено нападение и он был сбит самолетом, вооруженным ракетами. Эта теория была частично основана на анализе заявлений различных свидетелей относительно замеченных ими самолетов и вспышек в небе. Никаких существенных доказательств в подкрепление этой теории представлено не было, и Комиссия придерживается мнения, что большинство явлений, о которых упоминает г-н Вирвинг, допускает другие более логические объяснения. Комиссия также проконсультировала ракетных экспертов при Организации Объединенных Наций в Конго, которые высказали большие сомнения относительно возможности такого нападения. Наконец, как уже отмечено, никаких признаков взрыва до аварии или следов ракеты в обломках самолета найдено не было.<sup>9/</sup>

---

<sup>8/</sup> См. также приложение ХП, раздел 3.2.

<sup>9/</sup> См. также результаты испытаний в приложении ХП.

144. Комиссия также приняла к сведению мнение экспертов, что, если бы самолет был собит, можно было бы ожидать, что его снижение было бы более крутым, чем то, на которое указывает аварийный след. Если бы на самолет SE-BDY было совершено нападение и была сделана попытка от этого нападения уклониться, то нормальной реакцией пилота, при наличии для того достаточного времени, было бы вытянуть шасси и элероны и пустить моторы на полную мощность. Ни то, ни другое не было сделано.

3. Техническая неисправность

а) Технический или структурный дефект

145. Нет никаких данных, которые указывали бы на то, что катастрофа с самолетом SE-BDY могла быть вызвана каким-либо техническим или структурным дефектом самолета или его двигателей. По мнению технических экспертов, элероны самолета были наклонены и его моторы и воздушные винты приведены в надлежащее состояние для подхода к посадочной полосе. Это вряд ли было бы так, если бы налицо имелся дефект, отказ в работе или неисправность какой-либо из его важных частей. Так как состояние обломков после крушения исчерпывающего расследования не допускало, эта возможность не может быть полностью исключена, но, по приведенным выше причинам, она представляется маловероятной.

б) Неисправность высотомера

146. Обследование высотомеров, произведенное Советом гражданской авиации Соединенных Штатов и Приборостроительной компанией Кольсмана (Kollsman Instrument Corporation), изготовившей эти приборы, не обнаружило в них никаких предшествовавших аварии дефектов (см. приложение IX). Каждый из высотомеров имел также правильную барометрическую установку, сообщенную диспетчерской вышкой в Ндола.

147. Один из высотомеров был найден после аварии оторванным от своей статической трубки. Результат такого разобщения был бы тем, что этот высотомер показывал бы высоту на основании давления в самолете, а не вне его. Как общее правило, он показывал бы в таких условиях преуменьшенную высоту, и естественная реакция пилота на это должна была заключаться в том, чтобы набрать высоту. По имеющимся сведениям, когда самолет SE-BDY находился на больших высотах, в нем поддерживалось давление, эквивалентное 6 000 футов. При спуске, однако, это давление должно было бы автоматически повышаться, и оно никогда не должно было быть ниже атмосферного давления вне самолета.



148. Это разобщение высотомера с его статической трубкой могло произойти в результате толчка при падении. Если бы оно произошло при полете, командир самолета должен был немедленно получить об этом предупреждение, так как его указатель скорости подъема, соединенный с той же статической трубкой, также испытал бы на себе влияние этого разобщения. В самолете SE-BDY высотомеры командира и второго пилота были снабжены отдельными статическими трубками и, следовательно, разъединение или воздушная утечка того высотомера, о котором идет речь, обнаружились бы из расхождения данных, показываемых различными высотомерами самолета.

с) Пожар во время полета

149. У Комиссии нет данных, свидетельствующих о том, что на борту самолета был пожар до того, как он разбился о землю. Эксперты, обследовавшие место аварии, сообщили, что деревьев с обожженными верхушками там обнаружено не было и что на обследованных частях самолета не было горизонтальных подтеков, которые указывали бы на то, что был пожар в полете. Два ручных огнетушителя были найдены разряженными, и Комиссия потребовала их осмотра, желая установить, были ли они разряжены в результате использования ручным способом при полете или разрядились сами от жара и других причин после аварии. Результаты их разборки и обследования ни к какому определенному заключению не привели, но было отмечено, что по крайней мере один из них в момент аварии все еще был прикреплен к переборке самолета. Поэтому представляется маловероятным, чтобы им пользовались в течение полета. Кроме того, эксперты полагают, что если бы был пожар, были бы обнаружены следы таких принятых пилотом мер по борьбе с ним, как поспешное уменьшение давления в самолете. По-видимому, однако, по имеющимся данным, такие меры приняты не были.

150. Наконец, нет никаких данных, свидетельствующих об отравлении угарным газом, а следы карбоксигемоглобина, обнаруженные в телах, могут легко объясняться либо тем, что жертвы катастрофы курили

папиросы, либо тем, что, после того как вспыхнул пожар, они прожили еще несколько секунд. Хотя возможность пожара в течение полета и не может быть полностью исключена, данных, подтверждающих, что такой пожар действительно был, не имеется.

4. Выход из строя или ошибка пилотов

а) Выход из строя пилотов

151. Было высказано предположение, что один или несколько пилотов неожиданно выбыли из строя. Комиссия не получила никаких данных, которыми бы это предположение подтверждалось. Она отмечает, что в свидетельствах о медицинском осмотре нет данных, указывающих на то, что по состоянию здоровья пилоты не могли выполнять своих обязанностей. Однако, так как не все формы выхода человеческого организма из строя могут быть обнаружены вскрытием, эту возможность исключить нельзя.

152. Комиссия убеждена также в том, что несчастье произошло не вследствие усталости пилотов. В этой связи отмечается следующее:

а) Вся продолжительность полетного времени от Леопольдвилля до Ндола составляла 6 часов 30 минут.

б) На борту самолета находились три опытных пилота, из которых до этого по крайней мере один воспользовался двадцатичетырехчасовым отдыхом.

с) На самолете для пилотов имелись спальные места.

д) Самолет был снабжен автопилотом.

е) При данных условиях в этих районах Африки самолетовождение по счислению пути особых трудностей не представляет и особой усталости вызывать не должно.

б) Использование не той карты для посадки по приборам

153. При производстве расследования как Родезийским Комитетом по расследованию, так и Родезийской Комиссией по расследованию значительное внимание было уделено возможности того, что Ндола в Северной

Родезии, лежащая на высоте 4 160 футов над уровнем моря, была спутана с Ндоло, небольшим аэродромом, лежащим на высоте 951 фут над уровнем моря, близ Леопольдвилля (см. приложение II, пункты 6.4.2 и приложение III, часть 10, раздел В.5; см. также карты в приложении XIV А и В). Среди обломков самолета SE-BDY были найдены экземпляры Наставления по производству полетов Военно-воздушных сил США (US Air Force flight information manual), содержащие аэронавигационные карты посадки по приборам в Ндолс, а не в Ндола. В январе 1962 года один из членов Родезийского Комитета по расследованию отметил, что в одном из этих руководств высота Ндола над уровнем моря (4 160 футов) была обозначена зелеными чернилами на карте посадки по приборам в Ндоло. Впоследствии было выяснено, что эта пометка не была сделана почерком кого-либо из пилотов, находившихся на самолете SE-BDY.

154. Возможность того, что один из этих аэродромов был принят за другой, представляется Комиссии весьма маловероятной. Заход на посадку в Ндолс лежит к востоку от этого аэродрома, тогда как заход на посадку к Ндола лежит к западу от этой последней. По-видимому, по крайней мере в основном, в момент аварии самолет следовал заходу на посадку в Ндола. На карте Ндоло показаны такие заметные топографические особенности, как река Конго, которые вряд ли могли бы не привлечь внимания. Кроме того, как сообщается, капитан Халлонквист обсуждал с другими лицами сходство названий Ндола и Ндолс, равно как и тот факт, что Ндола лежит почти на такой же хорошо ему знакомой высоте, как и Элизабетвилль в Катанге. Наконец, нет оснований считать, что капитан Халлонквист не пользовался картой Ндола из руководства Йеппесена, имевшегося на борту самолета и обычно применявшегося пилотами Компании "Трансэр". В экземпляре руководства Йеппесена, найденном среди обломков, страница с аэронавигационной картой посадки в Ндола отсутствовала. Предполагается, что, как это делается обычно, пилот, для целей посадки, вынул лист карты из этого руководства, которое состоит из отдельных листов, и приколот его рядом с собой в кабине управления, где во время пожара она сгорела.

Таким образом отсутствие этой страницы является веским указанием на то, что в действительности пилот ею пользовался.

с) Неправильное чтение данных высотомеров

155. Комиссия рассмотрела вопрос о том, могла ли катастрофа быть результатом неправильного чтения пилотами данных высотомеров. Она отметила ряд сообщений об авариях, являвшихся результатом того, что опытные пилоты неправильно прочитывали данные высотомеров. По-видимому наиболее частой ошибкой является неправильное чтение высоты в 10 000 футов, объясняющееся недостаточным размером цифры, указывающей эту высоту. Компания, строящая высотомеры, бывшие на самолете SE-BDY, изменяет в своих новых приборах эти цифры так, чтобы их легче было считывать. Представляется, однако, маловероятным, чтобы в данном случае высота в 10 000 футов могла быть неправильно считана немедленно после того, как самолет пролетел над хорошо освещенным аэродромом. Один из членов Родезийского Комитета по обследованию высказал также предположение, что пилот мог принять 4 600 футов за 6 400 футов. Однако для этого он должен был бы неправильно прочесть ряд высот, и никакого объяснения не дается тому, каким образом он мог спуститься на такую высоту, не заметив этого по высотомеру. Хотя, с одной стороны, никаких данных, подтверждающих это предположение, нет, с другой, возможность какой-либо ошибки в чтении данных высотомера полностью не может быть исключена.

д) Отвлечение внимания пилота

156. Если по какой-либо причине, производя выполняемый в установленном порядке доворот, пилот спустился на высоту в 5 000 футов, как это допускается некоторыми аэронавигационными картами посадки по приборам в Ндола (см. выше, пункт 106) или при подходе по наземным или частично по наземным - ориентирам, его высота полета над местом аварии могла снизиться менее, чем до 650 футов. Возможно, что в то время, когда, для выполнения установленного доворота, требуется

особая точность, что-либо внутри или вне самолета на мгновение отвлекло его внимание, в результате чего была утрачена и без того незначительная высота, обеспечивающая безопасность самолета. Было бы крайне трудно доказать, что авария была вызвана именно этим обстоятельством — или что она была вызвана не этим обстоятельством.

е) Дача пилоту самолета СС-BDY вводящей в заблуждение или неполной информации

157. Следует отметить, что согласно спецификациям Международной организации гражданской авиации для аэронавигационных карт захода на посадку по приборам (приложение 4 к Конвенции о Международной гражданской авиации) требуется, чтобы на этих картах обозначались топографические данные, могущие влиять на безопасность подхода, и предусматривается, что "рельеф местности должен быть обозначен наиболее подходящим образом для указания характерных имеющихся в этом районе высот". Поэтому принято, что государства, всиду, где это необходимо, указывают горизонтали местности и дают отметки отдельных высот. Аэронавигационные карты воздушных подходов по инструментам к Идола содержат отметки значительных высот в районе аэродрома. Но для района выполняемого в установленном порядке доворота и района подхода не имеется ни отметок высоты, ни горизонталей. Кроме того, на некоторых картах профиль местности не дает точного представления о возвышенностях. Если по той или иной причине пилот спустился до высоты в 5 000 футов, он мог не отдавать себе отчета в том, что его высота над данной местностью не была достаточной для обеспечения безопасности. Поэтому не может быть полностью исключена возможность того, что косвенной причиной катастрофы явилась неполнота данной пилоту информации, относящейся к наиболее критической фазе его полета в Идола.

Г. ОТВЕТ НА ВОПРОС, ПОСТАВЛЕННЫЙ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕЕЙ  
В ПУНКТЕ 3Ь РЕЗОЛЮЦИИ 1628 (XVI)

158. Пункт 3ь резолюции 1628 (XVI) гласит:

"Почему, как сообщается, прибытие самолета [Генерального  
Секретаря] в Ндола чрезмерно задержалось?"

159. Помимо того что, как об этом говорится в части П, отъезд из Леопольдвилья по ряду причин задержался до конца дня 17 сентября и что самолет избрал менее прямой путь, требующий от одного до двух с половиной дополнительных часов полета, по-видимому никакой задержки в прибытии в Ндола не было. Более того, самолет был над аэропортом за несколько минут до последнего указанного предположительного времени его прибытия. Как это будет отмечено в следующей части доклада, когда самолет исчез, стали высказываться предположения о том, что он мог отложить свою посадку или направиться в какое-либо другое место. Вместо этого, во время его подхода к аэродрому с намерением на нем приземлиться, с ним произошла авария.

#### IV. ПОИСКОВЫЕ И СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ

160. В этой части доклада даются: краткий обзор соответствующих правил, которые были в силе в Районе сбора сведений о полетах Солсбери в момент аварии, хронологический отчет о ходе поисковых и спасательных операций, предпринятых после исчезновения самолета SE-BDY, анализ этих операций и ответы Комиссии на вопросы, поставленные Генеральной Ассамблеей в пункте 3с резолюции 1628(XVI).

##### А. ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ПОИСКОВЫХ И СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ В РАЙОНЕ СБОРА СВЕДЕНИЙ О ПОЛЕТАХ СОЛСБЕРИ

161. Правила, касающиеся поисковых и спасательных операций, которые были в силе в Районе сбора сведений о полетах Солсбери в момент аварии, были изданы 6 октября 1959 г. Федеральным департаментом гражданской авиации под заголовком "Порядок поисков и спасения в поисково-спасательном районе Солсбери". В этих правилах уточняется, что они были приняты "в соответствии и с применением" соответствующих Норм и Рекомендованной практики в Международной организации гражданской авиации. (Приложение 12 к Конвенции о международной гражданской авиации.) Полный текст этих правил - без добавлений - прилагается к настоящему докладу в качестве приложения X. Этот текст был представлен властями Родезии Федеральной комиссии по расследованию в качестве экспоната № 16.<sup>10/</sup>

162. В указанных правилах предусматривается создание Координационного спасательного центра (КСЦ) "со специальной целью предпринимать, согласовывать и прекращать поисковые и спасательные операции".

---

<sup>10/</sup> Комиссия также рассмотрела специальные инструкции, изданные для аэропорта Ндола Федеральным департаментом гражданской авиации под заголовком "Порядок, которому надлежит следовать в случае аварии или наступления стадии "Тревога". Однако Комиссия нашла, что эти инструкции не имеют прямого отношения к вопросам, разбирающимся в этой части настоящего доклада.

В случае возникновения чрезвычайного положения Центр становится оперативным органом ЦССП в Солсбери. До вступления в действие КСЦ поисково-спасательные операции лежат на обязанности старшего дежурного диспетчера в Солсбери. В случае возникновения чрезвычайных обстоятельств Центр обслуживается дежурным персоналом ЦССП.

163. Операции, которые должны быть предприняты в чрезвычайных условиях, делятся на стадию "Неопределенность", стадию "Тревога" и стадию "Бедствие", закодированные обозначения которых соответственно следующие: INCERFA, ALERFA и DETRESFA. В пунктах 8-10 правил определяются условия, при которых считается, что данная стадия наступила. Постановления этих пунктов, которые по-видимому относятся к положению, создавшемуся ввиду утраты радиосвязи с самолетом SE-BDY после 22 ч. 10 м. 17 сентября 1961 г., следующие:

"8. Стадия "Неопределенность". Считается, что стадия "Неопределенность" наступает, когда:

.....

б) самолет не прибывает в течение тридцати (30) минут по истечении предположительного времени прибытия, которое было сообщено в последний раз или исчислено диспетчерской службой, в зависимости от того, что было более недавним;

за исключением случаев, когда нет никаких сомнений относительно безопасности самолета и находящихся на борту лиц.

9. Стадия "Тревога". Стадия "Тревога" объявляется, когда:

а) после объявления стадии "Неопределенность" последующей проверкой связи не удалось установить никаких сведений о самолете; или когда

б) самолету была разрешена посадка, но он не приземлился в течение пяти минут после исчисленного для посадки времени и связь с самолетом не была вновь установлена;

.....



за исключением случаев, когда имеется уверенность в том, что самолету и находящимся на борту лицам не угрожает серьезная и непосредственная опасность и что немедленная помощь не требуется.

10. Стадия "Бедствие". Считается, что наступила стадия "Бедствие", когда:

а) после объявления стадии "Тревога" отсутствие сведений от многочисленных пунктов связи при данных обстоятельствах указывает на то, что самолет вероятно терпит бедствие;

.....

за исключением случаев, когда имеется уверенность в том, что самолету и находящимся на борту лицам не угрожает серьезная и непосредственная опасность и что немедленная помощь не требуется".

164. Что касается поисков с воздуха, то в пункте 11 Правил говорится, что "Королевские военно-воздушные силы Родезии согласились предоставить, насколько это возможно, такие самолеты, которые необходимы для проведения поисков, когда в этом будет необходимость". Эти самолеты предоставляются в распоряжение Управления гражданской авиации, и в пункте 15 Правил предусматривается, что в течение стадии "Неопределенность" Департамент гражданской авиации назначает старшего офицера Департамента в качестве офицера гражданской поисковой авиации (ОГПА). В пункте 20 предусматривается, что "как только сложилось положение, подробно изложенное в пункте 10," — другими словами, когда наступает стадия "Бедствие", — Координационный спасательный центр извещает об этом Королевские военно-воздушные силы Родезии и просит, чтобы самолеты начали поиски".

165. В Правилах также предусматривается, что Координационный спасательный центр "обращается к полиции или другим местным властям с

просьбой о содействии путем организации наземных поисковых команд, если этого требуют обстоятельства..." (пункт 29).

В. ХРОНОЛОГИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ О ХОДЕ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ, ПРЕДПРИНЯТЫХ ПОСЛЕ ИСЧЕЗНОВЕНИЯ SE-BDY

166. Следует помнить, что всякая связь с самолетом SE-BDY была утрачена после того, как самолет, в 22 ч. 10 м. ГСВ 17 сентября, подтвердил сигнал от диспетчерской вышки в Ндола, которым ему давались инструкции сообщить "о достижении высоты в 6 000 футов" и подтверждалась квадрантная высота ( $K_2$ ) установки барометрического давления для альтиметра.

167. Потеря связи с SE-BDY вынудила приступить к поисково-спасательным операциям, резюмированным хронологически в нижеследующих пунктах. Ввиду того что наличие дневного света является важным фактором при каждой такой операции, указываемое время - местное (или "В"), которое на два часа впереди ГСВ. 18 сентября 1961 г. рассвет в Ндола начался в 05 ч. 38 м. В, а солнце взошло через двадцать минут.

168. Вскоре после потери связи в 00 ч. 10 м. В 18 сентября диспетчерская вышка в Ндола начала повторно вызывать SE-BDY, но не получила ответа. В 00 ч. 30 м. капитан Дeppe - пилот 00-RIC - попросил разрешение на взлет и получил инструкции с вышки "оставаться на месте до момента посадки SE-BDY". С одобрения диспетчерской вышки он также вызвал SE-BDY, но не получил ответа. В 00 ч. 35 м. В капитан Дeppe взлетел и снова безуспешно вызывал SE-BDY. В 01 ч. 15 м. диспетчерская вышка в Ндола телефонировала полиции и запросила, не имеются ли донесения о каких-либо авариях или взрывах в этом районе. Ответ был отрицательным. Начальник аэропорта в Ндола также вызвал дежурного офицера в Солсбери и диспетчерскую вышку Лусака, сообщивших ему, что им ничего неизвестно о самолете SE-BDY.

169. В 01 ч. 50 м. В ЦССП в Солсбери получил от вышки в Ндола срочный сигнал № Z.40, требующий известий о SE-BDY и уведомляющий, что

/...

связь с самолетом утрачена. Центр передал этот сигнал по телетайпу в Иоганнесбург для дальнейшей передачи в Леопольдвиль. В 01 ч. 42 м. В вышка в Ндола передала первый сигнал INCERFA. Сигнал этот (за номером ZC.41) прибыл в ЦССП в Солсбери в 02 ч. 16 м. и был передан по телетайпу в Иоганнесбург для дальнейшей передачи в Леопольдвиль.

170. В какой-то момент между 02 ч. 00 м. В и 03 ч. 00 м. В – показания о точном времени противоречивы – заведующий аэропортом Ндола покинул аэропорт и отправился на ночь в свой отель в Ндола. В 03 ч. 10 м. В дежурный диспетчер Ндола обратился в ЦССП в Солсбери с просьбой о разрешении закрыть диспетчерскую вышку на ночь. Разрешение было дано и диспетчер закрыл вышку, оставив дежурного связиста. Следует пояснить, что связист является радистом, получающим и передающим сообщения, исходящие от диспетчера, но, как правило, сам своих сообщений не посылает.

171. Вскоре после этого на аэропорт в Ндола прибыли двое полицейских и сообщили дежурному связисту, что приблизительно в 00 ч. 20 м. В помощник инспектора ван-Вик видел самолет, летевший над аэродромом в Ндола и исчезнувший из вида в западном направлении. Через несколько минут ван-Вик увидел в небе вспышку в направлении исчезновения самолета. По просьбе связиста, который не смог связаться с заведующим аэропортом по телефону, оба полицейских отправились в его отель и сообщили ему о вспышке. Они также сообщили ему, что полиция посылает патрули для выяснения происхождения этой вспышки. Заведующий аэропортом заявил, что до рассвета нельзя ничего сделать и ушел в свою комнату. Полиция в Ндола и Муфулире отправила несколько патрулей на "ленд ровере" в направлении, где была видна вспышка, но они ничего не нашли.

172. В 05 ч. 50 м. В на аэропорт в Ндола прибыл диспетчер и вышка начала функционировать. В 06 ч. 45 м. В диспетчер сообщил в ЦССП в Солсбери следующее:

"ZC.2 INCERFA. ЗДЕШНЯЯ ПОЛИЦИЯ ПОЛУЧИЛА ДОНЕСЕНИЕ С АЭРОПОРТА О БОЛЬШОЙ ВСПЫШКЕ В НЕБЕ 2300 ГСВ В НАПРАВЛЕНИИ МУФУЛИРА".

173. В 06 ч. 53 м. В КСЦ в Солсбери передал сигнал DETRESFA следующего содержания:

"DETRESFA ROCI ПРОШУ НЕМЕДЛЕННО ОТВЕТИТЬ НА СИГНАЛ ИЗ НДОЛА ЗС.40 В СВЯЗИ С SE-BDY, ПРОЛЕТЕВШИМ НАД НДОЛА В 2210 НО НЕ ПРИБЫВШИМ НДОЛА ИЗ ЛЕОПОЛЬДВИЛЯ ТОЧКА ПРИШЛИТЕ ПОДРОБНОСТИ ПЛАНА ПОЛЕТА - НЕ БЫЛО ПОЛУЧЕНО СИГНАЛА О ВЫЛЕТЕ"

Этот сигнал был передан в Ндола, Элизабетвиль, а также в Иоганнесбург для передачи по телетайпу в Леопольдвиль. Была также сделана попытка связаться с Леопольдвилем по радио. Эта попытка не сразу удалась, хотя воздушные и наземные высокочастотные установки (ВЧ) в Леопольдвиле, обслуживаемые персоналом МОГА, функционировали всю ночь. Хотя это и не было официальным каналом для непосредственной связи, персонал МОГА в ЦССП в Леопольдвиле сообщил, что им пользовались ранее как единственным надежным средством связи между Солсбери и Леопольдвилем.

174. В 07 ч. 20 м. В Иоганнесбург сообщил Солсбери, что не удалось возможным передать в Леопольдвиль ни один из сигналов, о которых говорится выше, и что нельзя надеяться на установление связи с Леопольдвилем до 08 ч. 00 м. В.

175. В 07 ч. 44 м. В КСЦ в Солсбери получил сообщение из Леопольдвилля о том, что никаких известий о самолете SE-BDY нет. Вскоре после этого Центр сообщил полиции своего района об исчезновении SE-BDY.

176. После телефонного разговора с Ндола, имевшего место по имеющимся сведениям около 09 ч. 00 м. В, КСЦ подтвердил сигналом просьбу о том, чтобы отряд Королевских военно-воздушных сил Родезии, находящийся в Ндола, приступил к поискам SE-BDY с воздуха. Этот сигнал был получен КВВСР в 09 ч. 42 м. В. Воздушные поиски начались в 10 ч. 00 м. В.

177. В 14 ч. 10 м. В директор гражданской авиации назначил заведующего аэропортом в Ндола офицером гражданской поисковой авиации.

178. В 15 ч. 10 м. В один из самолетов, участвовавших в поисках, заметил с воздуха обломки SE-BDY. Тем временем полицейские, которым сообщили об этом местные жители, обнаружившие обломки, прибыли на место аварии.

С. РАЗБОР ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ И ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ, ПОСТАВЛЕННЫЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕЕЙ В ПУНКТЕ 3с РЕЗОЛЮЦИИ 1628(XVI)

179. В пункте 3с резолюции 1628(XVI) от Комиссии требуется ответ на следующие три вопроса:

- 1) Утратил ли SE-BDY контакт с диспетчерской вышкой в Ндола после того как он установил такой контакт?
- 2) Стал ли факт гибели SE-BDY известен лишь по прошествии нескольких часов?
- 3) Если это было так, то что является причиной такого промедления?

Что касается первого вопроса, то Комиссия отмечает, что авария произошла приблизительно через пять минут после последнего радио-контакта между вышкой в Ндола и SE-BDY. Комиссия не нашла указаний тому, что в течение последних пяти минут вышка или самолет пытались связаться и что они не смогли этого сделать из-за неисправности радиооборудования.

180. Что касается второго вопроса, то Комиссия отмечает, что хотя беспокойство о судьбе самолета SE-BDY росло в течение ночи с 17 на 18 сентября, особенно когда рано утром 18 сентября самолет должен был исчерпать свою способность к полету, факт гибели самолета не был определенно установлен до тех пор, пока наземный патруль не добрался до обломков самолета, вскоре после 15 ч. 00 м. В.

181. Чтобы ответить на третий вопрос, Комиссия проанализировала поисково-спасательные операции, резюмированные в предыдущем разделе, и пришла к заключению, что имели место задержки в передаче первых сигналов INCERFA и DETRESFA и в организации поисков с воздуха.

1. Задержка в передаче первого сигнала INCERFA

182. Согласно пункту 8b "Порядка поисков и спасения" стадия "Неопределенность" наступила для самолета SE-BDY в 00 ч. 50 м. В или через 30 минут после предположительного времени прибытия, в

/...

последний раз сообщенного самолетом диспетчерской вышке в Ндола (см. выше, пункт 163). Однако первый сигнал INCERFA был послан вышкой только 52 минуты спустя, в 01 ч.42 м.В. Кроме того, прошло еще 34 минуты, пока сигнал не был получен ЦССП в Солсбери.

183. Должностные лица Департамента гражданской авиации, заслушанные Комиссией в качестве свидетелей, пытались оправдать эту задержку, ссылаясь на то, что в докладе Федеральной Комиссии по расследованию называется "состоянием духа" заведующего аэропортом в Ндола.

184. Такое состояние духа было, по-видимому, вызвано обстоятельствами двоякого рода. Прежде всего имеется в виду характер полета самолета SE-BDY. В связи с этим заведующего аэропортом в ходе показаний в Федеральной Комиссии по расследованию спросили, испытывал ли он "особенную тревогу за этот самолет", когда SE-BDY не приземлился после последнего контакта с вышкой в Ндола. Он ответил: "Нет. Имея в виду характер полета и самые обстоятельства, его вызвавшие, я на той стадии не был встревожен". Когда его спросили, что он подразумевает под "характером полета," он ответил: "Это был полет, плана которого мы не имели, так же как мы не имели и сигнала о его отбытии. Контрольный центр не получил никаких сведений в установленном или обычном порядке, принятом согласно правилам МОГА для любого полета, совершающегося в Федерации или в районе вокруг Федерации".

185. Комиссия считает, что по крайней мере часть тайны, окружавшей полет SE-BDY, по мнению заведующего аэропортом, могла бы быть рассеяна, если бы его должным образом информировали о сообщении об отбытии Генерального Секретаря в Ндола, направленном послом Ричесом Британскому верховному комиссару в Федерации Родезии и Ньясаленда лорду Альпорту. Следует помнить, что в этом сообщении посол Ричес определенно заявил, что "подробности полета будут сообщены непосредственно с самолета". Однако подлинный текст сообщения и, в частности, приведенная выше фраза не были известны Департаменту гражданской авиации и должностным лицам авиации, которые фактически получали от самолета детали о полете.

186. Другим обстоятельством, повлиявшим на состояние духа заведующего аэропортом, было присутствие лорда Альпорта в Ндола в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года. В заявлении, сделанном в Федеральной Комиссии по расследованию, лорд Альпорт пояснил, что, когда ему сообщили о потере связи с SE-ВДУ после 00 ч.10 м.В, он подумал, что:

"... причиной перерыва связи с Ндола могло быть то, что самолету г-на Хаммаршельда сообщил один из самолетов атташе Соединенных Штатов на аэродроме в Ндола, что лорд Лансдоун только что отбыл и что, по определенному пожеланию г-на Хаммаршельда, леопольдвильский самолет свернул с пути на короткое время, чтобы создать определенный промежуток времени между отбытием лорда Лансдоуна и прибытием г-на Хаммаршельда. Я думал, также, что возможно, что самолет г-на Хаммаршельда оставался в воздухе до окончания передачи сообщений или какого-нибудь телефонного разговора.

Когда прошло минут тридцать или более, я подумал, что, быть может, что-нибудь случилось в Элизабетвиле, или что г-н Хаммаршельд получил сообщение из Леопольдвилья или Нью-Йорка, заставившее его решить отложить свое свидание с г-ном Чомбе и отправиться в другое место. Мне не показалось странным, что г-н Хаммаршельд не известил Ндола о своих намерениях, отчасти из-за осторожности, с которой самолет сносился с диспетчерской службой в Ндола, а отчасти потому, что я полагал, что если он действительно изменил свои намерения, то он захочет, чтобы об этом стало известно тогда, когда для него это будет удобно. В 01 ч.15 м. г-н Вильямс [заведующий аэропортом в Ндола] спросил меня, считаю ли я нужным приступить к обычной процедуре в случае запоздания самолета, к которой, как я понял, приступают через 60 минут после утраты связи. Я сказал ему, что он должен следовать всякой требуемой обстоятельствами процедуре и, поскольку мне известно, это было немедленно сделано.

/...



Г-н Бильяме, по моей просьбе, все время осведомлял меня с положением, поскольку оно было известно управлению в Идола, и ему, конечно, была известна моя точка зрения, а именно, что произошло что-то, что заставило г-на Хаммаршельда изменить свои намерения и решить не приземляться в Идола, как было решено ранее. Естественно что это, вместе с тем обстоятельством, что леопольдвильский самолет не следовал обычному порядку, повлияло на последующие действия г-на Бильяме",

187. Комиссия сожалеет, что было допущено, чтобы впечатления политического характера повлияли на действия должностных лиц авиации, занимавшихся поисково-спасательными операциями. Комиссия, кроме того, отмечает, что эти впечатления полностью противоречили точке зрения лорда Ланедсуна, занявшего Комиссии следующее:

"На основании моих разговоров с Генеральным Секретарем я совершенно уверен в том, что он решил отправиться в Идола и предоставить себя в распоряжение г-на Чомбе для ведения переговоров, которые он считал столь важными. На основании всего сказанного мне г-ном Хаммаршельдом и всех наших бесед я совершенно в этом уверен ...

Поскольку я знаю, такой был план Генерального Секретаря, и он намеревался ему следовать".

К сожалению, лорд Альпорт и должностные лица авиационного управления, по-видимому, об этом не знали.

188. Комиссия также отметила, что, в отличие от лорда Альпорта и должностных лиц аэродрома Идола, лорд Ланедсуун был очень встревожен, когда ему сообщили, что связь с самолетом ZE-BDU утрачена. Он сказал Комиссии, что при полете в Солсбери на самолете OO-RIC он заметил, что "капитан Делле, весьма опытный пилот, был явно обеспокоен таким отсутствием связи. Естественно, что, говоря с ним об этом, г-н Бильфорд и я были также чрезвычайно обеспокоены. Моим первым

вопросом заместителю Верховного комиссара г-ну Скотту по прибытии в Солсбери было: "Есть ли у Вас известия о самолете Генерального Секретаря?" К моему отчаянию он сказал, что у него известий нет. К этому времени я испытывал уже весьма большую тревогу. Я не мог себе представить, что могло случиться... Я полагаю, что г-н Скотт не мог иметь сомнений в том, что капитан Дeppe, пилот нашего самолета, г-н Вильфорд и я были чрезвычайно встревожены".

2. Задержка в передаче первого сигнала DETRESFA

189. Первый сигнал ДЕТРЕСФА был передан КСЦ в Солсбери в 06 ч. 53 м.В - через 4 часа 37 минут после получения первого сигнала INCERFA. Эта задержка объясняется, по-видимому, двумя основными причинами.

190. Во-первых, на основании имеющихся у Комиссии показаний выяснилось, что состояние духа заведующего аэропортом в Ндола разделялось в большой степени дежурными должностными лицами в ЦССП в Солсбери. Это доказывается следующими примерами.

191. В 01 ч. 20 м.В 18 сентября заведующий аэропортом в Солсбери вызвал директора гражданской авиации и сказал ему, что самолет SE-BDY пролетел над Ндола и "снова улетел".

192. Диспетчер аэропорта в Солсбери, находившийся на дежурстве с 19 ч. 30 м.В 17 сентября по 06 ч. 00 м.В 18 сентября, показал, что его впечатление от разговора с заместителем Верховного комиссара было, "что весьма вероятно, что самолет возвращается в Леопольдвиль".

193. При слушании дела в Комиссии старший диспетчер аэропорта в Солсбери высказал мнение, что "если бы это был обычный полет, т.е. если бы мы получили план полета и если бы самолет не был засекречен и если бы пилот сделал то, что мы обычно ожидаем от пилота, и, после того как он спустился на 6 000 футов, мы потеряли бы с ним связь, то я полагаю, что мы объявили бы стадию "Тревога"...". Свидетель имел в виду правила, изложенные в пункте 9b "Порядка", относящиеся к самолету, которому "была разрешена посадка, но он не приземлился в течение пяти минут после исчисленного для посадки времени".

194. Должностные лица ЦССП в Солсбери и Федерального департамента гражданской авиации показали, что они не предполагали, что капитан Халлонквист будет следовать предписанным правилам, так как он был "скрытым" в своих сношениях с Солсбери и Ндола и ввиду того, что самолеты, зафрахтованные Организацией Объединенных Наций, часто нарушают "Нормы и рекомендованную практику", установленные МОГА для международных полетов. Что касается первого момента, то Комиссия

считает, что журнал, в котором записывался обмен сообщениями между SE-BDY и Солсбери или Ндола, не подтверждает обвинения в скрытности. Комиссия считает, что второй момент никакого отношения к делу не имеет. Комиссия не видит никакой связи между поисково-спасательными операциями, относящимися к самолету SE-BDY, и прежними полетами других самолетов, зафрахтованных Организацией Объединенных Наций. Поэтому Комиссия считает, что утверждение, будто самолеты, зафрахтованные Организацией Объединенных Наций для международных полетов, нарушают "Нормы и рекомендованную практику" МОГА, не входит в круг ее ведения. Однако, в качестве органа организации, которая ставит себе задачей соблюдение международных правил, Комиссия не может не довести это утверждение до сведения надлежащих властей.

195. Во-вторых, лица, выступавшие в Комиссии, утверждали, что сигнал DETRESFA обычно не должен был бы быть передан, пока ЦССП в Солсбери не получил бы ответа на сигнал INCERFA, направленный в Леопольдвиль. Должностное лицо, давшее в 06 ч. 53 м.В этот сигнал, показало, что, дав сигнал DETRESFA до получения ответа из Леопольдвилья, оно "опередило события".

196. Комиссия не нашла в "Порядке поисков и спасения" никакого постановления, которое запрещало бы давать сигнал DETRESFA до тех пор, пока один из соответствующих центров сбора сведений о полетах не ответит на направленный ему сигнал INCERFA. Комиссия далее отмечает, что ЦССП в Солсбери не попытался выяснить у Йоганнесбурга, получил ли фактически Леопольдвиль те сигналы по телетайпу, которые Йоганнесбург просили передать в Леопольдвиль; Комиссия считает такое упущение тем более поразительным, что, по имеющимся у нее сведениям, задержки в обмене сообщениями между центрами сбора информации о полетах в Африке не ограничиваются сообщениями между Солсбери и Леопольдвилем.

197. В то же время Комиссия не может не сожалеть о дезорганизованном состоянии дела передачи по телетайпу сообщений на Леопольдвильском аэропорте, выяснившемся из полученных показаний.

3. Задержка в организации поисков с воздуха

198. Комиссия отметила, что КВВСР не предприняли никаких поисков самолета SE-BDY с воздуха до 10 ч. 00м.В 18 сентября, т.е. более чем через восемь часов после передачи первого сигнала INCERFA.

Комиссия далее отметила, что в Ндола в это время находилось восемнадцать самолетов и что командующий ими подтвердил, что с предупреждением за час он мог бы послать их на рассвете. Фактически сигнал КСЦ в Солсбери, требующий, чтобы КВВСР предприняли поиски, был получен только в 09 ч. 42 м.В.

199. Следует также отметить, что за семь часов до начала поисков с воздуха полиция сообщила дежурному связисту на аэропорте в Ндола, что помощник инспектора ван-Вик донес о том, что он видел вспышку в небе в направлении исчезновения самолета SE-BDY. Говоря о значении информации, полученной от помощника инспектора ван-Вика, Родезийский Комитет по расследованию пишет в своем докладе:

"Донесение помощника инспектора ван-Вика исходило от ответственного офицера полиции, и его начальники нашли его достаточно убедительным, чтобы предпринять поиски на дороге, которые из-за обширности района, покрытого зарослями, не могли позволить с уверенностью исключить возможность того, что виденное им явление связано с исчезновением SE-BDY. Мы можем согласиться с тем, что при обычных обстоятельствах это явление можно было бы с основанием приписать пожару кустарника или атмосферному электрическому разряду, но его совпадение во времени с утратой всякой связи с SE-BDY кажется нам достаточным, чтобы послужить указанием на возникновение чрезвычайного положения, несмотря на то, что из Леопольдвилля до 05 ч. 50 м. (7 ч. 50 м. утра) не было получено никаких сигналов, и, конечно, после этого времени. Если добавить к этому то обстоятельство, что для проверки донесения требовалось обследовать определенную

часть района с радиусом, требующим всего нескольких минут летного времени, то мы полагаем, что если бы такое ответственное должностное лицо, как директор аэропорта, проявило инициативу, то оно предложило бы КСЦ в Солсбери разрешить одному из имеющихся самолетов КВВСР предпринять эту задачу. Тогда место аварии могло бы быть обнаружено на несколько часов раньше и оставшемуся в живых пассажиру могла бы быть оказана помощь до того, как дальнейшее воздействие лучей тропического солнца ухудшило состояние полученных им в катастрофе ожогов" (приложение III, часть 9).

200. Комиссия полностью присоединяется к этому мнению, выраженному Родезийской комиссией по расследованию. Она, тем не менее, отмечает, что в другом месте доклада Федеральная комиссия, по-видимому полную ответственность за промедление с началом поисков возлагает на заведующего аэропортом Ндола г-на Вильямса. Она говорит:

"Верно, что ... ответственность за поддержание связи с КВВСР возлагается на КСЦ в Солсбери, но, поскольку для поднятия тревоги требовалось донесение из Ндола, вполне обосновано предполагать, что донесение г-на Вильямса в КСЦ в Солсбери на рассвете о том, что он не уверен в безопасности самолета, среди прочего, ввиду сообщения о вспышке или зареве на небе в направлении Муфулиры, замеченной всего лишь через несколько минут после выхода самолета из пределов слышимости, побудило бы компетентные власти затребовать помощь КВВСР для немедленных воздушных поисков в окрестностях" (там же).

201. В этой связи Комиссия должна отметить, что, хотя и верно, что г-н Вильямс не принял никаких мер, когда его поставили в известность о донесении помощника инспектора ван-Вика, диспетчер в Ндола передал в 06 ч. 45 м.В содержание этого донесения Центру сбора информации о полетах в Солсбери (см. выше, пункт 172). Комиссии приходится только сожалеть о том, что истекли еще 2 часа 45 минут до того, как КСЦ в Солсбери потребовал приступить к воздушным поискам. Верно, что директор гражданской авиации, который принял на себя функции офицера гражданской поисковой авиации до 14 ч. 10 м. В, показал, что ему только в 09 ч. 00 м.В сообщили о сигнале, переданном в 06 ч. 45 м.В диспетчером из Ндола. Это, тем не менее, по мнению Комиссии, не может снять с Федерального департамента гражданской авиации ответственности за запоздание с началом воздушных поисков.

## V. СВОДКА ЗАКЛЮЧЕНИЙ КОМИССИИ

202. В заключение своего доклада Комиссия желает представить следующую сводку своих заключений относительно условий и обстоятельств, связанных с трагической смертью Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы.

### Приготовления к полету

203. Комиссия уверена, что решение вылететь в Ндола во второй половине дня 17 сентября 1961 г. было принято самим Генеральным Секретарем в связи с заданием, которое ему предстояло выполнить. Принимая это решение, Генеральный Секретарь полностью отдавал себе отчет в том, что этот полет должен будет состояться без охраны и что в своей большей части он будет происходить ночью. Комиссия также считает, что экипаж самолета, предоставленного Генеральному Секретарю, был вполне компетентным для данного полета, для управления самолетом при отсутствии радиосвязи и для посадки в Ндола в условиях ночной темноты. Капитан и остальные члены экипажа были людьми опытными, умелыми и добросовестными. Правила, относящиеся к ограничению числа полетных часов членов экипажа, по-видимому, нарушены не были.

204. Комиссия удостоверилась в том, что самолет Генерального Секретаря содержался в исправности и был полностью годен для полета. Она считает в частности, что повреждение, причиненное самолету в предыдущую ночь в Элизабетвиле, было надлежащим образом исправлено. Комиссия отмечает, что ЦССП в Солсбери не получил никакого сообщения о плане полета или об отлете. Она придерживается мнения, что положение, сложившееся в результате враждебных действий в Катанге, в частности в результате операций реактивного самолета, оснащенного для воздушного боя, который в то время находился в распоряжении вооруженных сил Катанги, объясняет это отступление от правил, относящихся к международной гражданской авиации.



205. Комиссия, однако, сожалеет с тем, что перед отлетом самолета из Леспольдвилья ответственное должностное лицо ОНУК не было поставлено в известность относительно маршрута следования самолета. Она также считает, что должны были быть приняты особые меры для обеспечения безопасности и охраны самолета Генерального Секретаря на аэропорте в Нджели перед его отлетом. Хотя Комиссия не имеет никакого основания полагать, что какое-либо из этих упущений сыграло роль в аварии, тем не менее она считает, что оба они заключали в себе потенциальную опасность.

#### Возможные причины аварии

206. Комиссия внимательно изучила все возможные причины аварии. Она приняла во внимание возможность диверсии или нападения, а также технической неисправности или выхода из строя или ошибки экипажа, которые могли бы привести к аварии. Она не обнаружила никаких доказательств в пользу какой-либо одной из выдвинутых гипотез, равно как она не была в состоянии исключить ни одной из рассмотренных ею возможных причин. В этой связи она отмечает, что наблюдатели от Организации Объединенных Наций и от Швеции, которые принимали участие в работе Родезийского Комитета по расследованию, также выразили мнение, что невозможно исключить какую-либо из рассматривавшихся ими возможных причин или даже расположить их в порядке наибольшей вероятности.

207. Что касается возможности диверсии, то Комиссия отметила, что, когда самолет находился на аэропорте в Нджели (Леспольдвиль), он не имел специальной охраны и доступ к нему не был невозможным предприятием. Комиссия отдает себе отчет в том, что существует много возможных методов диверсии. В ее распоряжении нет никаких доказательств, свидетельствующих в пользу диверсии, но возможность эта не может быть исключена.

208. Возможность нападения как с воздуха, так и с земли также была полностью изучена. Комиссия не обнаружила никаких доказательств того, что имело место нападение любого такого рода. Она также приняла во внимание мнение экспертов о том, что, если бы самолет подвергся нападению, он вряд ли находился бы в той по-видимому нормальной позиции захода на посадку, которая была установлена на основании изучения траектории аварии и обломков крушения. Тем не менее Комиссия не может исключить нападение как возможную причину аварии.

209. Комиссия также приняла во внимание различные возможности технической неисправности, в том числе технических или структурных дефектов, повреждения альтиметра или пожара во время полета. Техническими экспертами, в том числе и членами Родезийского Комитета по расследованию и наблюдателями от Организации Объединенных Наций и Швеции, было произведено тщательное обследование той части обломков самолета, которую можно было подвергнуть изучению. Альтиметры подверглись исследованию в Соединенных Штатах Советом гражданской авиации и их фабрикантом. Никаких следов технической неисправности самолета обнаружено не было, но и эта возможность не может быть исключена, главным образом потому, что большая часть самолета была уничтожена огнем.

210. Комиссия также приняла во внимание различные возможности выхода из строя или ошибки экипажа. Она не обнаружила никаких признаков того, что кто-либо из пилотов лишился способности к выполнению своих функций. Она, тем не менее, не может полностью исключить эту возможность, так как некоторые формы такого состояния могут не быть обнаружены путем вскрытия трупа. Комиссия также приняла во внимание различные возможности ошибки пилотов, в том числе использование неподходящей карты подходов на посадку по приборам или неправильное чтение показаний альтиметров. Она обратила внимание на то, что Родезийский Комитет по расследованию, путем исключения других возможных причин, которые ему представлялись менее вероятными, пришел к выводу, что вероятной причиной аварии была ошибка пилота. Комиссия,

не исключая этой возможности, тем не менее не нашла никаких указаний на то, что именно это было вероятной причиной аварии.

211. Комиссия рассмотрела возможность того, что во время визуального или частично визуального подхода на посадку или следуя порядку захода на посадку по приборам, требующему разворота со снижением, самолет мог спуститься ниже уровня в 1 000 футов над уровнем почвы, который считается минимально безопасным. На некоторых посадочных картах отсутствуют точные данные о возвышенностях в районе подхода на посадку, и, если самолет спустился ниже предписанного уровня, минутная невнимательность пилота, вызванная чем-либо в самолете или вне него, может повести к полной утрате остающейся высоты. Однако Комиссия не нашла никаких данных, позволяющих утверждать, что именно это вызвало аварию.

212. Комиссия считает своим долгом заявить, что она изучила различные слухи относительно причин аварии, которые дошли до нее, но не обнаружила никаких доказательств в их подтверждение.

#### Поисковые и спасательные операции

213. Что касается поисковых и спасательных операций, то Комиссия отмечает, что, несмотря на то что авария SE-BDY произошла на расстоянии 9,5 мили от аэродрома, на котором находились восемнадцать военных самолетов, которые были в состоянии вести поиски с воздуха, родезийские власти определили местонахождение обломков самолета только через пятнадцать часов после аварии и более чем через девять часов после наступления рассвета 18 сентября 1961 года. Комиссия вполне отдаст себе отчет в том, как трудно вести поиски с воздуха над местностью, покрытой зарослями и лесами. Тем не менее, она убеждена, что в данном случае задержка начала поисковых и спасательных операций усугублялась недостаточной связью и сотрудничеством между соответственными должностными лицами, отсутствием с их стороны инициативы и стараний, а также промедлением в выполнении предписанной процедуры. Как кажется, чрезмерный упор делается на беспочвенное

предположение, будто Генеральный Секретарь, после того как самолет пролетел над Ндола, изменил свои намерения и решил сделать посадку на другом аэропорте, не уведомляя об этом диспетчерскую вышку в Ндола. Если бы была проявлена та степень усердия, которую можно было бы ожидать при данных обстоятельствах, возможно, что авария была бы обнаружена раньше, а тем самым увеличались бы шансы на то, что сержант Джульен остался бы в живых. Если бы он выжил, то не только была бы спасена жизнь человека, но и имелся бы также возможный источник непосредственных сведений относительно условий и обстоятельств этой трагедии.

Настоящий доклад направляется Генеральному Секретарю для представления его Председателю Генеральной Ассамблеи в соответствии с пунктом 4 резолюции 1628 (XVI) от 26 октября 1961 года.

Комиссия выражает благодарность Секретариату за помощь, оказанную им во время выполнения ею своего задания.

СОСТАВЛЕН восьмого марта тысяча девятьсот шестьдесят второго года в Европейском отделении Организации Объединенных Наций.

Ришикеш ШАХА, председатель  
Рауль КИХАНО, докладчик  
Самюэль Банколе ДЖОНС  
Эмиль САНДСТРЕМ  
Никола СРЖЕНТИЧ

Блэн СЛОУН  
Главный секретарь

-----