

ГЕНЕРАЛЬНАЯ
АССАМБЛЕЯ



Distr.
GENERAL
A/5069/Add.1
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 *

ПРИЛОЖЕНИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

- | | |
|----------------|---|
| Приложение I | Резолюция 1628 (XVI) Генеральной Ассамблеи от 26 октября 1961 года |
| Приложение II | Доклад Родезийского Комитета по расследованию |
| Приложение III | Доклад Родезийской Комиссии по расследованию |
| Приложение IV | Список свидетелей, допрошенных Комиссией Организации Объединенных Наций |
| Приложение V | Материал, относящийся к годности самолета SE-BDY к полетам, и подробности о радиооборудовании и электронной навигационной аппаратуре на борту самолета |
| Приложение VI | Радиосообщения, относящиеся к полету самолета SE-BDY и к поисково-спасательным операциям: |
| | A. Сводка сообщений, которыми обменивались Центр сбора сведений о полетах в Солсбери, диспетчерская вышка в Ндола, самолеты SE-BDY и OO-RIC, Леопольдвиль и др. |
| | B. Магнитофонная запись радиотелефонных сообщений, которыми обменялись SE-BDY и Центр сбора сведений о полетах в Солсбери |
| | C. Магнитофонная запись радиотелефонных сообщений, которыми обменялись Центр сбора сведений о полетах в Солсбери и диспетчерская вышка в Ндола |
| | D. Выдержки из диспетчерского журнала аэропорта в Ндола |

* Текст доклада издан отдельно за номером A/5069.

Е. Заявление о сообщениях, которыми обменялись самолет SE-BDY и диспетчерская вышка в Ндола, составленное диспетчером Мартином частью по памяти, а частью на основании записей, сделанных во время передачи этих сообщений

Приложение VII

Информация медицинского характера:

А. Краткие выводы из представленного Родезийскому Комитету медицинского доклада относительно "причин аварии" и "вероятной последовательности хода аварии".

В. Краткое изложение доклада, составленного для Королевского медицинского совета Швеции и переданного правительством Швеции Комиссии Организации Объединенных Наций

Приложение VIII

Заявления свидетелей относительно второго самолета

Приложение IX

Доклад Совета гражданской авиации Соединенных Штатов Америки относительно альтиметров

Приложение X

Правила Департамента гражданской авиации Федерации Родезии, касающиеся поисковых и спасательных операций

Приложение XI

Секретариат Комиссии Организации Объединенных Наций

Приложение XII

Доклад эксперта, назначенного Организацией Объединенных Наций для научного исследования обломков самолета SE-BDY

Приложение XIII

Карта с указанием вероятного маршрута самолета SE-BDY как он был восстановлен Родезийским Комитетом по расследованию

Приложение XIV

Схемы захода на посадку по приборам:

А. Схема Ндола (Северная Родезия) из полетного руководства Йеппесена

В. Схема Ндола (Леопольдвиль) из Наставления по полетам для Военно-воздушных и Военно-морских сил Соединенных Штатов

С. Схема подхода к Ндола, нанесенная на карту района Ндола, указывающую место аварии

Приложение XV

Планы места аварии

Приложение XVI

Фотоснимки места аварии и обломков самолета

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Резолюция 1628 (XVI) Генеральной Ассамблеи
от 26 октября 1961 года

Международное расследование условий и обстоятельств,
приведших к трагической смерти г-на Дага Хаммаршельда
и членов сопровождавшей его группы

Генеральная Ассамблея,

памятуя, что 18 сентября 1961 г. самолет, на котором летели Генеральный Секретарь Даг Хаммаршельд и пятнадцать должностных лиц Организации Объединенных Наций, выполняя служебную миссию Организации, разбился близ аэропорта Ндолы в Северной Родезии, что привело к трагической смерти г-на Хаммаршельда и всех сопровождавших его лиц,

учитывая беспокойство мировой общественности, вызванное трагическим концом этого полета, предпринятого от имени и в порядке выполнения служебного долга перед Организацией Объединенных Наций,

отмечая, что в мире вызывает большое беспокойство как эта трагедия, так и связанные с ней обстоятельства, что дает основание для международного расследования, отсутствие которого может повести только к дальнейшим нежелательным предположениям,

отмечая, далее, что заинтересованные правительства или стороны провели или проводят по этому делу расследования,

считая желательным и необходимым, чтобы независимо от таких расследований подобные инциденты, касающиеся Организации Объединенных Наций, расследовались по поручению и под эгидой Организации Объединенных Наций,

1. выражает чувство глубокого потрясения скорби по случаю смерти г-на Хаммаршельда и следующих лиц, погибших с ним на службе Организации Объединенных Наций, в результате гибели самолета:

г-на Генриха А. Вишгоффа,
г-на Владимира Фабри,
г-на Вильяма Раналло,
г-жи Алисы Лаланд,
г-на Гарольда М. Джульена,
г-на Сержа Л. Барро,
г-на Франсиса Эйверса,
г-на С.О. Хьельте,
г-на П.Е. Перссона,
г-на Пер Халлонквиста,
г-на Нильс-Эрика Аахреуса,
г-на Ларса Литтона,
г-на Нильса Герана Вильгельмссона,
г-на Гарольда Ноорка,
г-на Карла Эрика Розена;

2. выражает свое искреннее соболезнование и глубокое сочувствие семьям г-на Хаммаршельда и других жертв катастрофы;

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

a) почему этот полет нужно было предпринять ночью и без сопровождения;

b) почему, как сообщается, прибытие самолета в Ндолу чрезмерно задержалось;

c) утратил ли самолет контакт с диспетчерской вышкой Ндолы 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;

d) был ли самолет, после ранее полученных им, как сообщалось, повреждений в результате его обстрела самолетом, враждебным Организации

Съединенных Наций, в надлежащей исправности для дальнейшего использования;

4. постановляет, далее, назначить Комиссию из пяти выдающихся лиц для проведения такого расследования и предложить этой Комиссии представить доклад о своих заключениях Председателю Генеральной Ассамблеи в трехмесячный срок со дня ее назначения;

5. просит все заинтересованные правительства и стороны и соответствующие специализированные учреждения Организации Объединенных Наций предоставить вышеупомянутой Комиссии при проведении этого расследования свое полное сотрудничество и содействие;

6. постановляет рассмотреть, в соответствующем Комитете, в течение настоящей сессии, вопрос о предложении соответствующей компенсации семьям жертв этой большой трагедии.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ДОКЛАД РОДЕЗИЙСКОГО КОМИТЕТА ПО РАССЛЕДОВАНИЮ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДЕПАРТАМЕНТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

АВАРИЯ ГРАЖДАНСКОГО САМОЛЕТА

Доклад Комитета по расследованию об аварии самолета SE-BDY типа
Дуглас DC6B в ночь 17 сентября 1961 г. вблизи аэропорта Ндола

РАЗЪЯСНЕНИЕ СОКРАЩЕНИЙ, КОТОРЫЕ ВСТРЕЧАЮТСЯ В ДОКЛАДЕ

АД	(Hg)	- Атмосферное давление (в дюймах ртутного столбика)
АР	(ADF)	- Автоматическая радиопеленгация; автоматический радиопеленгатор
ВП	(FL)	- Высота полета, летный уровень
ВСУМ	(MER)	- Выше среднего уровня моря, над уровнем моря
ВЧРТ	(H/F R/T)	- Высокочастотная радиотелефонная связь; высокочастотный радиотелефон
ГСВ	(GMT)	- Гринвичское среднее время
д, дм	(ins)	- дюйм, дюймы
ДА	(ATCO)	- Диспетчер (аэропорта, авиалинии)
ДМО	(DME)	- Дальномерное оборудование
И	(T)	- Истинный, -ая, -ое
ИСП	(TAS)	- Истинная скорость полета
К	(QDM)	- Кодовое обозначение направления, которого подлежит держаться, чтобы достигнуть соответствующей радиостанции, при полном отсутствии ветра
К ₁	(QFE)	- Кодовое обозначение установочного давления на альтиметре, чтобы он показывал ноль при посадке
К ₂	(QNH)	- Кодовое обозначение установочного давления на альтиметре, чтобы при посадке он показывал высоту аэродрома над средним уровнем моря
КВВС	(RAF)	- Королевские военно-воздушные силы
КВВСР	(RRAF)	- Королевские военно-воздушные силы Родезии
кц	(kc/s)	- килоциклы
М	(M)	- Магнитный, -ая, -ое
мбр	(mbs)	- миллибары (единица атмосф. давления)
мгц	(mc/s)	- мегациклы
МОГА	(ICAO)	- Международная организация гражданской авиации
МФАПГА	(IFALPA)	- Международная федерация ассоциаций пилотов гражданских авиалиний
ННРМ	(NDB)	- Ненаправленный радиомаяк
ООН	(UN)	- Организация Объединенных Наций

ПВП	(ETA)	- Предполагаемое время прибытия
РССП	(FIR)	- Район сбора сведений о полетах
РТ	(R/T)	- Радиотелефонная связь; радиотелефон
САХ	(MAC)	- Средняя аэродинамическая хорда
СВЧРТ	(VHF)	- Сверхвысокочастотная радиотелефонная связь
СПП	(ILS)	- Система посадки по приборам
У	(kts)	- Узлы
УВД	(ATC)	- Управление воздушным движением
УВС	(VSI)	- Указатель вертикальной скорости
УГП	(C of A)	- Удостоверение о годности к полету
УСРМ	(VOR)	- Ненаправленный (универсальный) сверхвысоко- частотный радиомаяк
ФАУ	(F.A.U.)	- Федеральное авиационное управление
ЦОВД	(ATIS)	- Центр обслуживания воздушного движения
ЦССП	(FIC)	- Центр по сбору сведений о полетах
ЦТ	(C of G)	- Центр тяжести

СОДЕРЖАНИЕ

ЧАСТЬ 1 - ВВЕДЕНИЕ

Пункт 1	ПОДРОБНОСТИ АВАРИИ
Пункт 2	КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ
Пункт 2.1	Краткое изложение событий, предшествовавших аварии
Пункт 2.2	Власти, предписавшие расследование, назначение аккредитованных представителей и т.п.

ЧАСТЬ 2 - ФАКТЫ, УСТАНОВЛЕННЫЕ В ХОДЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

Пункт 3	СВЕДЕНИЯ О САМОЛЕТЕ
Пункт 4	СВЕДЕНИЯ ОБ ЭКИПАЖЕ
Пункт 5	ДААННЫЕ О СОСТОЯНИИ ПОГОДЫ
Пункт 6	НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
Пункт 7	СРЕДСТВА СВЯЗИ
Пункт 8	АЭРОДРОМНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
Пункт 9	ПРОТИВОПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
Пункт 10	ОСМОТР И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ ОБЛОМКОВ САМОЛЕТА

ЧАСТЬ 3 - ЗАМЕЧАНИЯ И ВЫВОДЫ

Пункт 11	ВОССТАНОВЛЕНИЕ МАРШРУТА ПОЛЕТА ВПЛОТЬ ДО АВАРИИ
Пункт 12	АНАЛИЗ ДАННЫХ
Пункт 13	ПОИСКОВЫЕ И СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ
Пункт 14	СПЕЦИАЛЬНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ ИСПЫТАНИЯ
Пункт 15	ЗАКЛЮЧЕНИЯ
Пункт 16	ПРИЧИНЫ

ДОБАВЛЕНИЯ*

- 1.1 ПЛАН РАСПОЛОЖЕНИЯ ОБЛОМКОВ САМОЛЕТА (см. Приложение XIV А)
- 1.2 УВЕЛИЧЕННЫЙ ЧЕРТЕЖ ЧАСТИ ПЛАНА РАСПОЛОЖЕНИЯ ОБЛОМКОВ САМОЛЕТА (см. Приложение XIV В)
- 1.3 ВЕРОЯТНЫЙ МАРШРУТ САМОЛЕТА SE-BDY - МАРШРУТ САМОЛЕТА CO-RIC (см. Приложение XII)
- 1.4 ВОСПРОИЗВЕДЕНИЕ ЗАПИСИ РАДИОСООБЩЕНИЙ МЕЖДУ САМОЛЕТОМ SE-BDY И ЦССП В СОЛСБЕРИ. (см. Приложение VI В)
- 1.5 ВОСПРОИЗВЕДЕНИЕ ЗАПИСИ РАДИОСООБЩЕНИЙ МЕЖДУ ЦССП В СОЛСБЕРИ И ДИСПЕТЧЕРСКОЙ РЫШКОЙ В НДОЛА. (см. Приложение VI С)
- 1.6 ВЫДЕРЖКИ ИЗ ДИСПЕТЧЕРСКОГО ЖУРНАЛА АЭРОПОРТА НДОЛА (см. Приложение VI D)
- 1.7 ПЛАН РАЙОНА НАЗЕМНЫХ ПОИСКОВ ВЕЛИЗИ МЕСТА АВАРИИ
- 1.8 ПОДРОБНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ДОКЛАД
- 1.9 ФОТОГРАФИИ АВАРИЙНОГО КУРСА САМОЛЕТА СРЕДИ ДЕРЕВЬЕВ И ОБЛОМКОВ САМОЛЕТА
- 1.10 ДОКЛАД О ЛАБОРАТОРНЫХ АНАЛИЗАХ
- 1.11 ДОКЛАД СОВЕТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ (см. Приложение IX)
- 1.12 ПАНОРАМНАЯ ФОТОГРАФИЯ ОБЛОМКОВ САМОЛЕТА СОГЛАСНО ИХ РАСПОЛОЖЕНИЮ В АНГАРЕ В НДОЛА
- 1.13 ДОКЛАД ЭКСПЕРТА ПО БАЛЛИСТИКЕ
- 1.14 ПОДРОБНОСТИ СПЕЦИАЛЬНЫХ ИСПЫТАТЕЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ, ПРОВЕДЕННЫХ НА САМОЛЕТЕ ТИПА DC6 9 ОКТЯБРЯ 1961 ГОДА В НДОЛА
- 2. СПИСОК СВИДЕТЕЛЕЙ
- 3.1 СПИСОК ЭКИПАЖА
- 3.2 СПИСОК ПАССАЖИРОВ
- 3.3 КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ И ВЫВОДЫ ИЗ МЕДИЦИНСКОГО ЗАКЛЮЧЕНИЯ (см. Приложение VII)

* Не все добавления воспроизводятся. Те из добавлений, которые приводятся в приложениях к докладу Комиссии Организации Объединенных Наций, указываются. Прочие добавления хранятся в архиве Секретариата и заинтересованные делегации могут с ними ознакомиться.

/...

ДОКЛАД КОМИТЕТА ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ АВАРИИ
САМОЛЕТА SE-BDY

ЧАСТЬ 1 - ВВЕДЕНИЕ

1. ПОДРОБНОСТИ АВАРИИ

- 1.1 Место аварии 8,05 морских миль от диспетчерской вышки аэродрома Ндола по истинному курсу 279°. Пункт на карте - Ндола 1228D3, положение на координационной сетке - 652657, географическое положение - 12°58'20'' южной широты, 28°31'23'' восточной долготы.
- 1.2 Дата и время (приблиз.) 17 сентября 1961 года. 22 ч. 15 м. по ГСВ.
18 сентября 1961 г. 0015 м. по местному времени.
- 1.3 Компания, эксплуатирующая самолет "Трансэр" (Transair Sweden A.B.)
Мальме, Швеция.
- 1.4 Тип самолета и регистрационный номер Дуглас DC6B SE-BDY.
- 1.5 Размеры повреждений Полностью уничтожен.
- 1.6 Численность экипажа Четыре человека - все убиты.
См. приложение 3.1.
- 1.7 Число пассажиров Двенадцать человек - все убиты.
См. приложение 3.2.
- 1.8 Тип полета Перевозка пассажиров - нерейсовый полет (зафрахтованный).
- 1.9 Стадия полета Заход на посадку.
- 1.10 Характер аварии Недостаточная высота при заходе на посадку: самолет задел деревья.

2. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ

2.1 Краткое изложение событий, предшествовавших аварии

2.1.1 Самолет SE-BDY вылетел из Леопольдвилья в 15 ч. 51 м. (ГСВ) 17 сентября 1961 г., причем назначением его был, по плану полета, Лулуабург. После прекращения радиосвязи с диспетчерской вышкой в Леопольдвиле радиомолчание, по-видимому, сохранялось до тех пор, пока самолет не вызвал, в 20 ч. 02 м. по ГСВ, ЦССП в Солсбери, сообщив ему пересмотренный план полета, в котором указывалось, что самолет направляется в Ндола, рассчитывая прибыть туда в 22 ч. 35 м. (ГСВ). В 20 ч. 35 м. (ГСВ) самолет сообщил, что он находится над озером Танганьика, и указал, что он не летит по прямому курсу Леопольдвиль - Ндола. См. приложение 1.3.

2.1.2 Радиосвязь с диспетчерской вышкой в Ндола была установлена в 21 ч. 35 м. (ГСВ). В ходе последующих разговоров были сообщены сведения, касающиеся состояния погоды и посадки, и самолету было разрешено снижение с 16 000 до 6 000 футов. Когда самолет находился над Ндола, он сообщил об этом и сообщил также, что ему видны огни аэропорта. Самолет подтвердил установку альтиметра, и в 22 ч. 10 м. (ГСВ) ему было указано сообщить, когда он снизится до уровня 6 000 футов. Такого сообщения с самолета не было получено и дальнейшая радиосвязь с ним была прервана.

2.1.3 Очевидцы видели сигнальные огни самолета, когда он проходил над аэропортом Ндола в направлении к западу и исчез из вида. Самолет не запросил о последних инструкциях, касающихся посадки, и, несмотря на то что тогда предполагалось, что он изменил свои намерения и направился к другому пункту, тем не менее были приняты меры, которые предусмотрены на случай запоздания самолета.

2.1.4 Обломки самолета были обнаружены в 8 морских милях от аэропорта Ндола по истинному курсу 279°. Полиция прибыла на место происшествия в 13 ч. 45 м. (ГСВ). В живых оказался только один человек, который позднее также умер.

2.2 Власти, предписавшие расследование; назначение аккредитованных представителей и т.п.

2.2.1 Ввиду гибели важного лица и большого интереса к этому серьезному и трагическому случаю федеральное правительство поручило директору гражданской авиации лично возглавить техническое расследование, с помощью подполковника Королевских воздушных сил г-на Эванса из состава Британской верховной комиссии при Федерации. Состав Комитета по расследованию был следующим:

Подполковник М.Ч.Г. Барбер	Директор гражданской авиации Федерации Родезии и Ньясаленда (Председатель).
Полковник военно-воздушных сил Дж. Бланчард-Симс	Старший офицер оперативной службы Федерального департамента гражданской авиации.
Г-н М. Маддерс	Главный инспектор авиации Федерального департамента гражданской авиации.
Подполковник Королевских военно-воздушных сил Э. Эванс	Военно-воздушный советник, Британский верховный комиссар при Федерации.

2.2.2 К участию в расследовании были приглашены представители Швеции (государства, в котором был зарегистрирован самолет), Международной организации гражданской авиации (от Организации Объединенных Наций), Международной федерации ассоциаций пилотов гражданских авиационных линий и Компании "Трансэр" - эксплуатирующей авиалинию. Представителями этих сторон являлись:

Аккредитованные представители:

Г-н Э.А. Ландин	Инспектор гражданской авиации Королевского шведского Совета гражданской авиации.
Г-н Ж.П. Фурнье	Международная организация гражданской авиации - Организация Объединенных Наций.

Капитан А.Дж. Мак-Афи

Международная Федерация ассоциаций пилотов гражданских авиационных линий.

Технические советники:

при г-не Ландине -

д-р Э. Братт

Посланник Швеции в Южно-Африканской Республике.

г-н Т. Нилен

Юрисконсулт Королевского шведского Совета гражданской авиации.

г-н Н.Э.Л. Линдман

Временно прикомандированный к Королевскому шведскому Совету гражданской авиации в качестве старшего инспектора авиации.

г-н О. Даниэльсон

Директор шведской государственной уголовной полиции.

г-н Н. Ландин

Помощник директора Шведского национального института технической полиции.

г-н А.В. Янсон

Временно прикомандированный к Королевскому шведскому Совету гражданской авиации в качестве инспектора авиации.

при г-не Фурние -

г-н Т.Р. Нельсон

Международная организация гражданской авиации - Организация Объединенных Наций.

От компании "Трансэр" (Transair Sweden, A.B.) - собственника самолета, эксплуатировавшей его:

Капитан С. Персон

Директор летных операций Компании "Трансэр".

Г-н Б. Вирвинг

Главный инженер Компании "Трансэр".

Г-н С.Г. Гельберг

Главный борт-инженер Компании "Трансэр".

Секретарь Комитета по расследованию:

Г-н И.Дж. Берри

Старший аэродромный офицер Федерального департамента гражданской авиации.

ЧАСТЬ 2 - ФАКТЫ, УСТАНОВЛЕННЫЕ В ХОДЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

3. СВЕДЕНИЯ О САМОЛЕТЕ

- 3.1 Регистрационный номер SE-BDY.
- 3.2 Тип самолета и фабричный номер Дуглас DC6B, порядковый номер 43559.
- 3.3 Тип мотора, позиции на каркасе самолета и фабричные номера
- | | |
|----------------------------|----------|
| Пратт и Витни R2800-CB-17. | |
| Позиция № 1, фабричный № | P.35865 |
| " " 2 " | P.31738 |
| " " 3 " | P.32147 |
| " " 4 " | P.35867. |
- 3.4 Номер удостоверения о регистрации и срок действительности № 1508 - действительность неограниченна.
- 3.5 Удостоверение о годности к полету: номер и срок действительности; номер Наставления по производству полетов
- Временное удостоверение о годности к полету без номера; действительно до 31 октября 1961 года. Наставление к производству полетов без номера; приложено к временному удостоверению о годности к полету.
- 3.6 Удостоверение о техническом осмотре; дата и время (ГСВ) выдачи удостоверения и срок действительности
- Выдано 17 сентября 1961 г. в 11 ч. 00 м. (ГСВ) на 24 часа.
- 3.7 Дата постройки каркаса самолета 1952 год.
- 3.8 Имена и адрес владельцев Компания "Трансэр" (Transair Sweden, A.B.), Мальмё, Швеция.

3.9 Вес брутто: максимальный вес, указанный в удостоверении о годности для данного полета, и вес в момент аварии

Максимальный разрешенный вес при взлете - 107 000 фунтов. Фактический вес при взлете - 90 594 фунта.

Максимальный разрешенный вес при посадке - 88 200 фунтов. фактический вес в момент аварии - 76 762 фунта.

3.10 Нагрузка -

3.10.1 Пределы центра тяжести, указанные в Наставлении по производству полетов

Вес брутто - до 87 500 фунтов включительно:

Передний предел	Задний предел
11,0% САХ	33% САХ

Вес брутто - до 103 800 фунтов включительно:

Передний предел	Задний предел
14,2% САХ	33% САХ

Вес брутто - до 107 000 фунтов включительно:

Передний предел	Задний предел
16,0% САХ	33% САХ

С выпущенным шасси.

3.10.2 фактическое положение центра тяжести в начале полета и в момент аварии

Положение центра тяжести при взлете - между 20,0 и 26,9% САХ.

Положение центра тяжести в момент аварии - между 17,1 и 25,3% САХ.

3.11 Данные о службе каркаса самолета -

3.11.1 Время, налетанное со времени его выпуска с завода 16 340 часов.

3.11.2 Время, налетанное со времени последнего капитального ремонта 7 210 часов.

3.11.3 Время, налетанное со времени последней периодической проверки 105 часов.

3.11.4 Изменения . Изменения производились в соответствии со всеми применимыми директивами федерального авиационного управления.

3.12 Данные о службе моторов -

3.12.1 Время, налетанное со времени их выпуска с завода

№ 1	{ P.35865 }	5 521 часов
" 2	{ P.31738 }	5 886 "
" 3	{ P.32147 }	7 927 "
" 4	{ P.35867 }	4 848 "

3.12.2 Время, налетанное со времени последнего капитального ремонта

№ 1	{ P.35865 }	518 часов
" 2	{ P.31738 }	390 "
" 3	{ P.32147 }	278 "
" 4	{ P.35867 }	1 091 час.

3.12.3 Время, налетанное со времени последней периодической проверки

№ 1	{ P.35865 }	105 часов
" 2	{ P.31738 }	105 "
" 3	{ P.32147 }	105 "
" 4	{ P.35867 }	105 "

3.12.4 Изменения Изменения производились в соответствии со всеми применимыми директивами о годности к полету, изданными федеральным авиационным управлением.

4. СВЕДЕНИЯ ОБ ЭКИПАЖЕ

4.1	Фамилия	Халлонквист, Пер-Эрик Бо.
	Должность	Старший летчик.
	Возраст	35 лет.
	Диплом	Шведский диплом на звание летчика транспортной авиации № D-193.
	Класс самолета	Сухопутный самолет с одним или несколькими моторами.
	Типы самолетов	Дуглас DC-3, Куртис C-46/CW 20-T, Дуглас DC-6.
	Право полета по приборам и дата последней проверки	Включено в диплом летчика; 28 июня 1961 года.
	Дата последнего медицинского освидетельствования	24 апреля 1961 года.
	Действительность диплома	До 31 октября 1961 года.
	Типы самолетов, на которых он летал	Букер Бестман, Гарвард, Фоке Вульф, "Штиглиц", Фислер Сторк, Сааб B17, Сааб J21, Дуглас DC-3, Куртис C-46, Дуглас DC-6, Дуглас DC-6B.
	Время, налетанное на самолетах того типа, который потерпел аварию	DC-6 - 1 266 часов; DC-6B - 179 часов.
	Время, налетанное на этом типе самолета за последние 90 дней	DC-6/6B - 205 часов.
	Время, налетанное на этом типе самолета за последние 24 часа	7 часов.
	Общее налетанное время	7 841 час.

Капитан Халлонквист начал свою летную подготовку в 1946 г. в Королевских военно-воздушных силах Швеции, где находился до 1953 года. В 1947 г. он получил диплом частного летчика. Диплом пилота коммерческой авиации он получил в 1953 году. Приблизительно в это же время он прошел дальнейшую четырехмесячную подготовку при английской компании, занимающейся летной подготовкой личного состава воздушного флота (Air Service Training Limited). В 1955 г. он получил диплом линейного пилота транспортной авиации. Он также имел действительный диплом бортового радиста № 4447. В 1954 г. компания "Трансэр" приняла его на службу в качестве второго пилота на самолете DC-3. В 1955 году он стал старшим пилотом самолета DC-3, а в 1957 г. - старшим пилотом самолета Куртис С-46. В октябре-ноябре 1959 г. он прошел теоретическую и практическую подготовку по самолетам DC-6 под наблюдением Скандинавской сети воздушных сообщений. В декабре 1959 г. он начал летать в качестве старшего пилота самолета DC-6 Компании "Трансэр". Его общее время, налетанное по приборам и в ночное время, составляло 2 669 часов. За ним не числилось никаких авиационных аварий.

4.2	Фамилия	Литтон, Ларс Олоф.
	Должность	Второй пилот.
	Возраст	29 лет.
	Диплом	Шведский диплом на звание летчика транспортной авиации № D-360.
	Класс самолета	Сухопутный самолет с одним или несколькими моторами.
	Типы самолетов	Старший летчик на самолетах Дуглас DC-3 и Дуглас DC-6; второй пилот на самолетах Куртис С-46.
	Право полета по приборам и дата последней проверки	Включено в диплом летчика; 6 апреля 1961 года.

Дата последнего медицин- ского освидетельствования	17 июля 1961 года.
Действительность диплома	До 31 января 1962 года.
Типы самолетов, на которых он летал	Сесна 140, Лускомб-Силвэр, Пайпер Куб, Эркуне, Аустер V, Д.Х. 89, Эрспид Консул, Клемм 35, Дуглас DC-3, Куртис С-46, Дуглас DC-6, Дуглас DC-6B.
Время, налетанное на само- летах того типа, который потерпел аварию	DC-6 - 506 часов; DC-6B - 216 часов.
Время, налетанное на этом типе самолета за послед- ние 90 дней	DC6/6B - 261 час.
Время, налетанное на этом типе самолета за послед- ние 24 часа	17 часов.
Общее налетанное время	2 707 часов.

Второй пилот Литтон прошел свою первую летную подготовку в частной шведской летной школе и получил диплом частного пилота в 1953 году. В 1955 году он получил диплом пилота коммерческой авиации. Диплом пилота транспортной авиалинии он получил в 1961 году. Он также имел действительный диплом бортового радиста № 4443. Компания "Трансэр" приняла его на службу в 1958 году в качестве второго пилота на самолете DC-3 и самолете Куртис С-46. В ноябре 1960 г. он прошел теоретическую и практическую подготовку по самолетам DC-6 под наблюдением Скандинавской сети воздушных сообщений. В декабре 1960 года он начал летать в качестве второго пилота на самолете DC-6 Компании "Трансэр". Его общее время, налетанное по приборам и в ночное время, составляло 835 часов. За ним не числилось никаких авиационных аварий.

4.3	Фамилия	Вильгельмсон, Нильс-Горан
	Должность	Бортинженер
	Возраст	27 лет
	Диплом	Шведский диплом бортинженера №. MF-129
	Типы самолетов	Куртис С-46 и Дуглас DC-6
	Дата последнего медицин- цинского освидетель- ствования	17 июля 1961 года
	Действительность диплома	До 31 июля 1962 года.
	Время, налетанное на самолете того типа, который потерпел аварию	DC-6 - 1173 часа, DC-6B - 195 часов
	Время, налетанное на этом типе самолета за последние 90 дней	DC6/6B - 311 часов
	Время, налетанное на этом типе самолета за последние 24 часа	17 часов
	Общее налетанное время	2630 часов.

Г-н Вильгельмсон также имел действительный шведский диплом инженера по ремонту самолетов № MM-411. В 1949-1951 гг. он закончил курс подготовки инженеров по эксплуатации при одной из шведских муниципальных технических школ. В течение 1952-1957 гг. он работал инженером по эксплуатации в шведской гражданской воздушно-транспортной компании, а также служил в королевских военно-воздушных силах Швеции. В 1957 году он начал работать в Компании "Трансэр" в качестве инженера по эксплуатации, а в 1958 году - бортинженером на самолете Куртис С-46. В течение марта 1960 года он закончил теоретическую и практическую подготовку по самолетам DC-6 под наблюдением Скандинавской сети воздушных сообщений.

4.4	Фамилия	Ахреус, Нильс-Эрик
	Должность	Первый капитан в резерве
	Возраст	32 года
	Диплом	Шведский диплом пилота транспортной авиалинии №. D-199
	Класс самолета	Наземный самолет с одним или несколькими моторами
	Типы самолетов	Дуглас DC-3, Куртис C-46, Дуглас DC-6
	Право полета по приборам и дата последней проверки	Включено в диплом; 3 мая 1961 года
	Дата последнего медицинского освидетельствования	28 апреля 1961 года
	Действительность диплома	До 31 октября 1961 года
	Типы самолетов, на которых он летал	Тайгер Мот, Фоке Вульф, "Штиглиц", Фислер Сторк, Клемм 35, Гарвард, Букер Бестман, Сааб Сафир, Сааб В.17, Вампир, Сааб J29, Пайпер Куб, Лускомб Сильвар, Эспид Консул, Дуглас DC-3, Куртис C-46, Дуглас DC-6, Дуглас DC-6B
	Время, налетанное на самолетах того типа, который потерпел аварию	DC-6 - 738 часов, DC-6B - 122 часа.
	Время, налетанное на этом типе самолета за последние 90 дней	DC6/6B - 241 час.
	Время, налетанное на этом типе самолета за последние 24 часа	10 часов 40 минут.
	Общее налетанное время	7 107 часов.

Первый пилот Ахреус начал свою летную подготовку в Королевских военно-воздушных силах Швеции в 1947 году, где он оставался до мая 1954 года. В 1947 году он получил диплом частного пилота. Диплом пилота коммерческой авиации он получил в 1948 году.

/...

Приблизительно в июне 1954 года он был принят на службу в качестве пилота в шведскую компанию, занимавшуюся сельскохозяйственными полетами. В 1955 году он получил диплом старшего пилота коммерческой авиации. Диплом пилота транспортной авиалинии он получил в 1956 году. Он также имел действительный диплом бортового радиста № 4402. Компания "Трансэр" приняла его на службу в 1955 году в качестве второго пилота на самолете DC-3; в 1956 году он получил повышение и был назначен первым пилотом DC-3, а в 1958 году - первым пилотом самолета Куртис С-46. В течение октября и ноября 1960 года он закончил курс теоретической и практической подготовки по самолетам DC-6 под наблюдением Скандинавской сети воздушных сообщений. В ноябре 1960 года он начал летать в качестве первого пилота самолета DC-6 Компании "Трансэр". Его общее время, налетанное по приборам и в ночное время, составило 1 500 часов. За ним не числилось никаких авиационных аварий.

5. ДАННЫЕ О СОСТОЯНИИ ПОГОДЫ

5.1 Последнее перед аварией текущее наблюдение за погодой по графику было сделано персоналом метеорологической службы в Ндола в 19 ч.00 м. (ГСВ) 17 сентября (за 3 часа до аварии). Результаты наблюдения были занесены в формуляр М.О.48 (порядковый номер 17) и переданы диспетчеру аэропорта, а именно:

Ндола - 17 сентября 1961 года 19 ч.00 м. (ГСВ).

Наземный ветер - магнитное направление 110° , скорость - 10 узлов.

Видимость - 5 миль.

Погода в момент наблюдений - ясная, легкая дымка.

Облачность - нуль.

K_2 - 1019,9 миллибаров (30,12 дюйма).

K_1 - 875,6 миллибаров (25,86 дюйма).

5.2 Ниже приводится выдержка из автографической записи на 22 ч.00 м. (ГСВ) 17 сентября 1961 года.

Давление на поверхности земли 876,7 мб., т.е. 25,89 дм.,
что дает $K_1 = 30,15$ дм. (1021 мб.).

Температура согласно данным метеорологической будки -
70° (по Фаренгейту).

Ветер на поверхности земли - 120/9 узлов (истинная скорость).

5.3. Ниже приводится сообщение о состоянии погоды, переданное Управлением воздушного движения Ндола самолету SE-BDY в 21 ч.37 м. (приблизительно за 38 минут до аварии).

Ветер на поверхности земли - 120° (М); 7 узлов

Видимость - 5 - 10 миль, с легкой дымкой

Контрольное K_2 - 1021 мб.

K_1 - 877 мб.

5.4 Заход луны - 00 ч. 24 м. (ГСВ) - первая четверть.

6. НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

6.1 Оборудование, использованное во время данного полета

Леопольдвиль-ненаправленный радиомаяк (НМРМ) и универсальный сверхвысокочастотный радиомаяк (УСРМ)

Ндола - ненаправленный радиомаяк, сверхвысокочастотная радиопеленгаторская станция и дальномерное оборудование.

6.2 Оборудование, имевшееся на самолете

Один магнитный компас типа BE-16, принятый в армии США.

Два главных указателя направления типа "Пионер Бендикс D120".

Два указателя курса типа "Коллинс 331A-2".

Два магнитных указателя типа "Пионер Бендикс 36105-1J-15-c1".

Два приемника автоматического радиопеленгатора типа 51Y-1.

Один вычислитель траектории шолета типа 16000-1-C.

Два приемника типа 51 R-MNV (УСРМ/СПП).

Два приемника типа 51 V-2 GS (СПП).

Один приемник типа "Маркер МКА-7А" (СПП).

Один приемник-передатчик типа AVQ-10 (радиолокатор).

6.3 Использованное оборудование и его эффективность

6.3.1 В данной аварии навигация не являлась существенным фактором, поскольку самолет благополучно достиг аэропорта назначения в Ндола. Все приборы, указанные в пункте 6.1, работали безотказно на протяжении всего полета.

6.4 Географические карты, карты с обозначением радионавигационных средств и т.п.

6.4.1 Нельзя было установить, какие карты фактически использовались во время полета. Однако поскольку самолет закончил свой полет из Леопольдвилья в Ндола через южную часть озера Танганьика, использованные карты очевидно были достаточными для этой цели.

6.4.2 Компания "Трансэр", эксплуатировавшая самолет, заявила, что вся информация, касающаяся посадки и места назначения, берется из "Путевого справочника" ("Наставления") Йепессена. Один экземпляр этого справочника был обнаружен среди обломков самолета и, несмотря на то что он сильно обгорел, возможно было установить, что 11 сентября в него были внесены поправки на "широту и долготу" и что была включена поправка номер 34. Не удалось обнаружить плана подхода на посадку в Ндола и, возможно, что первый пилот вынул его и положил перед собой при выполнении подхода к аэропорту. Из полного текста справочника явствует, что информация относительно Ндола была правильной. Кроме того, среди обломков был найден экземпляр издания Военно-воздушных сил США "Flight Information Publication - Terminal (Low Altitude)", вышедшего в июле 1961 года. В этом

издании Ндола не упоминается, но включен аэродром Ндоло, расположенный в окрестностях Леопольдвилья. На странице, где говорится о Ндоло, и на верхней обложке этого издания имеется ряд пометок, сделанных зеленым карандашом. Эти пометки могут иметь значение в том отношении, что есть основания считать, что аэродром Ндоло не использовался крупными самолетами после выхода в свет этого издания (июль 1961 г.), и что по крайней мере одна из пометок, сделанных на странице, относящейся к Ндоло, касается, по-видимому, Ндола. Относительная высота подхода на посадку, указанная на странице, где говорится о Ндоло, значительно меньше высоты, относящейся к Ндола.

7. СРЕДСТВА СВЯЗИ

7.1 Данные о средствах связи и их функционировании

7.1.1 Самолет получил разрешение на вылет по СВЧРТ от леопольдвильской диспетчерской вышки и поднялся на воздух в 15 ч.51 м. по ГСВ времени. Комитет по расследованию не нашел никаких доказательств того, чтобы самолет вступал в радиосвязь после вылета из Леопольдвилья до 20 ч.2 м. по ГСВ, когда он связался на частоте 5 521,5 кц с Центром по сбору сведений о полетах в Солсбери (ЦССП). Бесперебойная связь с помощью высокочастотного радиотелефона поддерживалась с ЦССП в Солсбери вплоть до 21 ч.32 м. по ГСВ, когда самолет получил указание связаться с Ндола и сообщить туда о своем приближении. В 21 ч.35 м. по ГСВ самолет вступил в связь с Ндола на частоте 119,1 кц и поддерживал связь по СВЧРТ вплоть до 22 ч.10 м. по ГСВ, когда он уже находился над аэродромом. Записи переговоров по СВЧРТ между самолетом и ЦССП в Солсбери на частоте 5 521,5 кц, а также между диспетчером ЦССП в Солсбери и диспетчером вышки в Ндола на частоте 6 915/3 682 кц, приводятся в приложениях 1.4 и 1.5. Выдержки из диспетчерского журнала в Ндола приводятся в приложении 1.6. В Ндола не было магнитофонного оборудования для звукозаписи переговоров по радио.

8. СРЕДСТВА АЭРОДРОМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

8.1 Состояние аэродрома и средств аэродромного обслуживания

8.1.1 Аэродром в Ндола имеет одну асфальтированную взлетно-посадочную полосу 10/28, длиной в 6 650 футов и шириной в 100 футов, и может обслуживать полеты в любую погоду. С 04:00 до 16:00 по ГСВ, а также для обслуживания запланированных полетов в другие часы, на аэродроме обычно находятся диспетчеры, радисты и метеорологи, а также

/...

пожарный персонал. В ночь с 17 на 18 сентября 1961 г. аэродром и все средства аэродромного обслуживания были в полной исправности, и радисты находились на дежурстве всю ночь. Диспетчеры и пожарный персонал находились на дежурстве с 16 ч.00 м. по ГСВ 17 сентября до 01 ч.00 м. по ГСВ 18 сентября.

9. ПРОТИВОПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

В результате того что баки во время аварии были повреждены, произошло воспламенение большого количества горючего, превышавшего более 1 000 английских галлонов, и обломки самолета были в значительной степени уничтожены огнем. Упавший самолет в течение сравнительно длительного времени не был найден, и поэтому не было нужды в принятии каких-либо мер по тушению пожара.

10. ОСМОТР И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ ОБЛОМКОВ САМОЛЕТА

10.1 Общие замечания

10.1.1 Осмотр места аварии показал, что самолет сначала ударился о верхушки деревьев, когда он шел по магнитному курсу около 120° , снижаясь под пологим углом с умеренной скоростью. Первое место удара о верхушки деревьев находится на 66 футов выше, чем место удара носовой части самолета о землю. Линейное расстояние между этими двумя точками составляет 760 футов, что дает средний угол снижения после первого удара в 5° .

10.1.2 Пропеллерами самолета были срезаны верхние ветви деревьев, и на курсе падения самолета были прежде всего найдены отломанные ветви вместе с кусками резины от пневматической покрышки передней кромки крыла для борьбы с обледенением. Конец левого крыла отломился от самолета еще на начальной стадии, что указывает на то, что самолет по-видимому шел с небольшим креном на левое крыло, и путь, прорезанный самолетом среди

деревьев, указывает на то, что крен самолета на левое крыло постепенно увеличивался. По мере того как внешняя часть левой несущей поверхности самолета ударялась о стволы деревьев, она все больше и больше разрушалась. В то же самое время в результате ударов о деревья пропеллеры и фюзеляж самолета все более и более разрушались, и отдельные части самолета были разбросаны по всему курсу падения.

10.1.3 Носовая часть самолета, фюзеляж, центральная часть хвостового оперения и правое крыло были еще только незначительно повреждены, когда самолет ударился о муравейник высотой в 12 футов; фюзеляж перевернулся через муравейник почти на 180° и в результате последующих ударов о деревья и землю был полностью разрушен. Пламя, усиливавшееся в результате утечки горючего из поврежденных баков, охватило основную часть обломков самолета и распространилось на 350 футов в обратном направлении по курсу падения самолета.

10.1.4 Под влиянием сильного жара основная часть алюминиевого сплава центральной секции крыла и фюзеляжа расплавилась. Все четыре мотора сорвались со своей установки и были сильно повреждены в результате удара и последовавшего за ним пожара. См. план расположения обломков самолета в приложении 1.1.

10.1.5 Для организации наземных поисков было привлечено более 160 полицейских и был обследован весь район, указанный на карте в приложении 1.7. В результате поисков не было обнаружено никаких частей самолета, которые отделились бы от самолета до его удара о деревья.

10.2 Состояние обломков самолета

10.2.1 Основная часть обломков была разбросана на площади примерно 60 на 90 футов; их расположение показано на плане в приложениях 1.1 и 1.2. За исключением хвостового оперения, заднего герметического отсека и левого внешнего мотора (№ 1), вся основная часть сосредоточенных на этой площади обломков была сильно повреждена. Фотоснимки в приложении 1.9 показывают степень их разрушения. Агрегат крыла, включающий левую и правую внутренние секции и правую внешнюю секцию, лежал в правильном положении, неперевернутый, и до самого удара они не были отделены от фюзеляжа и силовых установок. Правое крыло и плоскости управления при ударе были сильно повреждены, причем это произошло в момент, когда крыло упало на деревья в вертикальном положении. Хвостовое оперение было перевернуто, причем верхние половины вертикального стабилизатора и руль поворота были оторваны, а правый стабилизатор и руль высоты также отломались. Левый внутренний (№ 2) и правый внутренний (№ 3) моторы вместе с их пропеллерами и гондолами сильно обгорели. Носовая часть фюзеляжа вместе с кабиной летчика была разбита и разбросана по площади с центром приблизительно в 100 футах до ближайшей части основной массы обломков. Передняя часть фюзеляжа заднего герметического отсека была полностью уничтожена при ударе и при последовавшем пожаре, причем сиденья, внутреннее оборудование и кухонное оборудование были разбросаны на большой площади. Агрегат шасси находился среди основных обломков. Конец левого крыла был найден на расстоянии около 600 футов от основной части обломков самолета, а части левого внешнего крыла находились на пути движения самолета между двумя этими точками. Самолет загорелся только после удара. Подробный технический отчет о состоянии обломков самолета дается в приложении 1.8.

10.3 Техническое обследование обломков

10.3.1 Место аварии было обследовано двумя землемерами из районного землемерного управления правительства Северной Родезии в Ндола, которые составили геодезическую сетку места аварии с указанием горизонталей через интервалы в один фут, а также положения больших муравейников и высоты некоторых поваленных и поврежденных деревьев на пути движения самолета. Землемеры, используя вехи и бечевку, разметили геодезическую сетку в районе аварии, причем места поврежденных деревьев, приведенных на геодезической сетке, были обозначены занумерованными колышками. Площадь, покрытая геодезической сеткой, составляет 168 000 квадратных футов (840 x 200 футов).

10.3.2 На месте аварии были осмотрены все детали обломка в самолета с целью обнаружения необычных признаков и там, где возможно, была описана окружающая обстановка, а части обломков были помечены и к ним прикреплены ярлыки с указанием пунктов на геодезической сетке, где они были найдены. Расположение всех важных частей обломков приводится на плане расположения обломков в приложениях 1.1 и 1.2.

10.3.3 В различных местах расположения обломков старшим научным сотрудником Rhodesian Selection Trust в Калалуши были взяты пробы пепла, металла и других материалов и подвергнуты лабораторным исследованиям и анализу с целью обнаружения наличия взрывчатых веществ. Копия доклада, составленного на основании этих анализов, приводится в приложении 1.10.

10.3.4 Подробный технический доклад приводится в приложении 1.8. Однако осмотр основных обломков самолета выявил следующие факты:

10.3.4.1 Шасси. Левая часть посадочного агрегата находилась в положении "выпущено", что видно из того, что обе пары запирающихся в нижнем положении защелками консолей были в соприкосновении и полностью соединены с поршнем рабочей стойки в нижней части хода поршня (полностью выпущено). Поршень рабочей стойки правой части посадочного агрегата находился также в нижней мертвой точке, но защелка консолей в нижнем положении была сломана; такого рода поломка могла произойти только в том случае, если консоли были полностью защелкнуты в спущенном положении. Что касается носового посадочного колеса, то шатун поршня рабочей стойки сломался в цилиндре, причем поршень находился в верхней мертвой точке, что указывает на то, что носовое колесо было также полностью выпущено. Была найдена рукоятка крана управления выпуском шасси, причем пружина находилась в положении выпущенного шасси. Рабочий механизм дверей также находился в положении "открыто". Не вызывает никаких сомнений, что шасси было выпущено и полностью защелкнуто в выпущенном положении в момент удара.

10.3.4.2 Система управления элеронов. Была найдена рукоятка управления элеронами, но она была повреждена и обгорела, кожух плунжера не был закреплен на своем квадранте, который был изогнут и указывал, что плунжер рукоятки управления находился в "пятом" положении в момент удара; в этом положении элероны должны быть отклонены вниз на 30° . Квадрант имеет восемь положений: 10° , 15° , 20° , 30° , 35° , 40° и 50° . Плунжер был оторван от рукоятки управления и поэтому не дает никакого конкретного положения этого механизма, хотя возможно, что переключатель фактически находился в положении 30° в момент удара. Указатель положения

/...

элеронов имел на шкале отметки в положении 30° , что создает вероятность того, что переключатель находился в этом положении. Были найдены все четыре рабочие стойки элеронов - левые рабочие стойки отломлены, а правые на месте. Были проверены крепления шатунов поршней, но эта проверка считается ненадежной, поскольку все левые рабочие стойки были вырваны из крыла при ударе, а правые рабочие стойки находились в самом верхнем положении элеронов. Элероны правого крыла могли быть сдвинуты в верхнее положение во время падения, и, поскольку гидравлические трубки, идущие к рабочим стойкам, были сломаны, поршни могли сдвинуться вместе с элеронами.

10.3.4.3 Рулевое управление. Считается, что на основании положения рулевых тяг и поверхностей нельзя сделать никаких важных выводов. Единственными частями, которые могли бы дать некоторые указания, являются механизмы управления триммерами. Однако эти механизмы управляются с помощью кабелей и они были выведены в крайнее положение в одном направлении - направлении, зависящем от порядка обрыва кабелей управления.

10.3.4.4 Моторы и воздушные винты. Обследование моторов и воздушных винтов не дало никаких признаков их отказа или неисправности в работе до удара. Осмотр упорных колец воздушных винтов подтвердил, что угловая установка всех воздушных винтов была рассчитана на постоянный диапазон скорости. Поэтому считается, что моторы и воздушные винты работали нормально и развивали мощность до момента первого удара.

10.3.4.5 Альтиметры. Все три альтиметра были поставлены приблизительно правильно на K_2 для аэропорта в Ндола в момент аварии. Контролер дал высоту в 1021 мб (30.15° AD), а установка альтиметра была следующей:

Прибор 1-го пилота	30.14" АД
Прибор 2-го пилота	30.16" АД
Прибор штурмана	30.17" АД

Стрелки всех трех альтиметров свободно болтались и их показания нельзя считать надежными. Доклад Совета гражданской авиации Соединенных Штатов Америки см. в приложении 1.11.

10.3.5 В период с 24 по 30 сентября обломки самолета были перевезены с места аварии в ангар на аэродроме в Ндола, где основные компоненты самолета и части, которые можно было распознать, были разложены по плану самолета на их соответствующие места на полу ангара. См. приложение 1.12.

10.3.6 После того как с места аварии были вывезены обломки самолета, район, где лежали обломки и трупы, между 64 линией геодезической сетки и курсом движения самолета (показано в приложении 1.1), был подчищен граблями и содержимое просеяно через 1/4-дюймовое сито. В результате этой операции удалось обнаружить дополнительно некоторые части самолета, патроны, патронные гильзы, пули, монеты и мелкие личные вещи. За исключением деталей самолета все вещи были переданы представителям Отдела уголовного розыска правительства Северной Родезии. Непросеянные остатки были собраны и перевезены в ангар на аэродроме в Ндола для дальнейшего исследования.

10.3.7 Крупные сплавленные куски металла, извлеченные из района, где находились остатки фюзеляжа и центрального крыла, были разбиты на мелкие куски и все видимые нерасплавленные части, находившиеся в блоках, извлекались для опознавания и исследования. Более тонкие куски блоков разламывались с помощью кувалды и зубил, а более крупные блоки пришлось разбить паровым молотом.

10.3.8 Все расплавившиеся предметы и обгоревшие камни, все

еще прилипавшие к обломкам самолета, были собраны и, вместе с остатками, собранными граблями, и большим количеством осколков, собранных на месте аварии, были просеяны через 1/4-дюймовое сито. В результате этого второго просеивания вновь удалось обнаружить отдельные части самолета, патроны, патронные гильзы, пули, монеты и мелкие личные вещи.

10.3.9 Для того чтобы облегчить подробное техническое изучение обломков, все предметы, доставленные с места аварии, были разделены в ангаре по следующему признаку:

Все структурные части самолета, которые можно было опознать, вместе с силовыми установками и воздушными винтами были расположены примерно на своих точных местах в соответствии с планом самолета, упомянутым выше, в пункте 10.3.5.

Соответствующие гидравлические, пневматические, электрические механизмы и т.п.

Мелкие необгоревшие куски, в отношении которых можно было установить, что они относятся к каркасу крыла.

Мелкие обгоревшие части и части, содержащиеся в оплавившихся блоках, в отношении которых можно было установить, что они относятся к каркасу крыла.

Мелкие необгоревшие части, в отношении которых можно было установить, что они относятся к каркасу фюзеляжа.

Мелкие обгоревшие части и части, содержащиеся в обгоревших блоках, в отношении которых можно было установить, что они относятся к каркасу фюзеляжа.

Разбитые детали из оплавившихся блоков, из которых все видимые нерасплавленные детали были изъяты.

Пыль, полученная в результате просеивания.

Различные мелкие части, болты, гайки, мелкие предметы оборудования кабины и т.д.

10.3.11 Специальные технические исследования и анализы

10.3.11.1 Три альтиметра, снятые с панелей пилотажно-аэронавигационной группы приборов первого и второго летчиков и штурмана были направлены для тщательного исследования и составления доклада под наблюдением Совета гражданской авиации в Вашингтоне. Соответствующий доклад воспроизведен в приложении 1.11.

10.3.11.2 Пробы пепла и обгоревших обломков, взятые из отдельных мест района аварии, были подвергнуты анализу и проверке на предмет наличия взрывчатых веществ, причем результаты проверки оказались отрицательными. Соответствующий доклад воспроизведен в приложении 1.10.

10.3.11.3 Все остатки с места аварии были собраны вместе и просеяны с целью нахождения боеприпасов, которые, как сообщалось, находились на самолете, и с целью поиска пуль и снарядов, которые не соответствовали бы вооружению, находившемуся на самолете. В то же самое время прилагались усилия к поиску каких-либо посторонних предметов или частей этих предметов, которые могли бы содержать взрывчатые вещества. Результаты этих попыток были также отрицательными.

10.3.11.4 Все огнестрельное оружие и боеприпасы, найденные в обломках, были взяты полицией Северной Родезии, которая провела соответствующее исследование. Это исследование подтвердило, что из огнестрельного оружия не было произведено выстрелов. Доклад экспертов по баллистике приводится в приложении 1.13.

10.3.11.5 Все части самолета были изучены на предмет обнаружения пулевых пробоин, признаков взрыва или саботажа. Некоторые части были выделены и явились предметом специального исследования полицией Северной Родезии и экспертами шведского правительства. Не было обнаружено никаких пулевых пробоин или признаков саботажа.

10.3.12 2 ноября 1961 г. в 14 ч. 30 м. по ГСВ ангар на аэродроме в Ндола, где находятся обломки самолета, был закрыт и опечатан в присутствии двух членов Комитета по расследованию.

ЧАСТЬ 3. ЗАМЕЧАНИЯ И ВЫВОДЫ

11. ВОССТАНОВЛЕНИЕ МАРШРУТА ПОЛЕТА ВПЛОТЬ ДО АВАРИИ

11.1 Имеются только расплывчатые и неполные данные для надежного восстановления маршрута полета. Самолет вылетел из Леопольдвилья в 15 ч. 51 м. по ГСВ и в течение полета дал сообщения о своем положении из следующих пунктов:

Над точкой 432В (07°40' южн. шир. - 30°33' вост. долг.)
в 20 ч. 35 м. по ГСВ

На траверзе Касама в 21 ч. 06 м. по ГСВ

На траверзе Ндола (ННРМ) в 21 ч. 47 м. по ГСВ

Над аэропортом Ндола в 22 ч. 10 м. по ГСВ

Поэтому при любой попытке восстановить маршрут полета или то, что могло бы рассматриваться наиболее вероятным маршрутом движения самолета, приходится основываться на предположениях. См. приложение 1.3. Это в особенности справедливо в отношении части маршрута полета между Леопольдвилем и пунктом, из которого было сделано сообщение в 20 ч. 35 м. по ГСВ. План полета показывает, что первоначальная высота крейсерского полета должна была быть 13 500 футов (ВП 135), но в 20 ч. 35 м. по ГСВ самолет сообщил высоту крейсерского полета в 17 500 футов (ВП 175). Поскольку нет никаких указаний на то, когда самолет поднялся с ВП 135 до ВП 175, эта часть полета рассчитывалась исходя из того, что самолет набрал ВП 175 сразу же после вылета из Леопольдвилья. Также подразумевалось, что подъем совершался при отсутствии ветра и при истинной скорости в 184 узла. Этот подъем в таком случае занял бы около 35 минут и за это время самолет должен был бы пройти над землей около 108 морских миль. Единственные данные

о состоянии ветра в верхних слоях атмосферы на ВП 175, которыми располагает Комитет, относятся к части вероятного маршрута от точки 432В, когда самолет сообщил о своем положении, до аэропорта в Ндола. Предполагается, что в течение полета направление ветра было 070° - 100° (истинное) и скорость - от 10 до 15 узлов. Для целей вычисления маршрута на участке полета от точки 432В до аэродрома в Ндола за основу был принят ветер направлением в 085° (истинное) и скоростью в 15 узлов, и предполагалось, что на участке полета от Леопольдвилья до той точки, из которой было передано сообщение в 20 ч. 35 м. по ГСВ, ветер был слабее и дул с востока; в этом случае для целей вычисления за основу была принята средняя скорость ветра от 5 до 6 узлов.

11.2 Наиболее вероятный маршрут полета самолета SE-BDY между Леопольдвилем и точкой передачи сообщения 432В проходил приблизительно через пункт $04^{\circ}35'$ южн. шир. и $29^{\circ}25'$ восточн. долг.; далее, вниз по озеру Танганьика к точке 432В.

11.3 Вычисление части наиболее вероятного маршрута, по которому следовал самолет после точки 432В, производилось в обратном направлении, т.е. начиная от времени его появления над аэродромом в Ндола в 22 ч. 10 м. по ГСВ. В 21 ч. 47 м. по ГСВ самолет сообщил, что он находится на траверзе Ндола. Это сообщение было передано за 23 минуты до его прибытия над Ндола. Пеленг, взятый с помощью СВЧРТ (К 279) в момент передачи этого сообщения, показывает, что самолет в то время должен был находиться к востоку от аэропорта в Ндола. Предполагая, что самолет шел со средней скоростью относительно земли в 255 узлов (240 узлов ИСП плюс 15 узлов скорость попутного ветра) от той точки, в которой он находился в 21 ч. 47 м. по ГСВ до его прибытия в Ндола, было бы логично сделать вывод, что самолет в то время находился в 98 морских милях от Ндола на пересечении координат $13^{\circ}00'$ южн. шир. и $30^{\circ}19'$ восточн. долг. Расстояние от траверза Касама до предполагаемой точки, когда самолет передал сообщение в 21 ч. 47 м.

по ГСВ, составляет 170 морских миль. Этот участок маршрута полета был покрыт за 41 минуту. Это показывает, что скорость полета относительно земли составляла 248 узлов, что, по-видимому, не противоречит известным и предполагаемым обстоятельствам полета. Расстояние от траверза Касама до точки 432В (по прямой линии от точки 432В до предполагаемой точки нахождения самолета в 21 ч.47 м. по ГСВ) составляет 150 морских миль. На эту часть маршрута полета потребовалась 31 минута, что указывает на то, что скорость полета относительно земли составляла 290 узлов. Такая скорость полета относительно земли не согласуется с другим участком маршрута полета и, учитывая сообщавшееся состояние ветра, по-видимому, является маловероятной. Поскольку скорость относительно земли южнее траверза Касама, по-видимому, не вызывает сомнений, исчисленная скорость полета относительно земли в 290 узлов, по-видимому, показывает, что самолет пролетел расстояние меньше 150 морских миль за период времени с 20 ч. 35 м. по ГСВ до 21 ч. 06 м. по ГСВ и, возможно, находился в 22 морских милях к югу или юго-востоку от точки 432В, когда он сообщил, что он находится над этой точкой.

12. АНАЛИЗ ДАННЫХ

12.1 Имеются данные о том, что намеченный полет с использованием либо самолета OO-RIC или самолета SE-BDY для поездки г-на Хаммаршельда в Ндола был предложен в воскресенье утром со временем вылета в 16 ч. 00 м. по ГСВ в воскресенье 17 сентября 1961 года. Фактически был использован самолет SE-BDY, который поднялся на 9 минут раньше намеченного времени, т.е. в 15 ч. 51 м. по ГСВ.

12.2 Капитан Халлонквист вероятно не хотел представлять план полета на этот последний полет, и диспетчер Леопольдвилля в 15 ч. 00 м. по ГСВ предложил ему представить расчет маршрута самолета с местом назначения город Лулуабург. Халлонквист представил такой план, и на нем была указана продолжительность полета - 13 ч. 25 м.

12.3 Командующий воздушными силами Организации Объединенных Наций в Леопольдвиле только за 45 минут до отлета самолета узнал, что местом его назначения является Ндола. По-видимому никто, кроме экипажа самолета, не знал о намеченном маршруте и высоте полета. Оказалось, что этот маршрут был совершенно отличным от того маршрута, которому следовал самолет OO-RIC, на борту которого находился лорд Лансдоун, который должен был прибыть в Ндола и вылететь оттуда до прибытия самолета SE-BDY, на борту которого находился г-н Хаммаршельд. Вероятно самолет SE-BDY следовал по маршруту Леопольдвиль - озеро Танганьика и затем на юг до траверза Ндола.

12.4 Самолет SE-BDY не вступил в связь с ЦССП в Найроби, а начиная с 20 ч. 02 м. по ГСВ поддерживал ВЧ радиосвязь с ЦССП в Солсбери, когда он все еще был вне РССП Солсбери. В течение последующих переговоров, до того как он был передан ЦССП управлению посадками в Ндола - в 21 ч. 32 м. по ГСВ, самолет передал информацию относительно сокращенного плана полета, с указанием высоты полета, маршрута и предполагаемого времени прибытия в Ндола.

12.5 Начиная с 21 ч. 35 м. по ГСВ самолет оговаривал по СВЧРТ вопросы, связанные с заходом на посадку в Ндола, причем в течение этого времени ему было разрешено начать в 21 ч. 57 м. по ГСВ снижение с 16 000 футов до 6 000 футов и было предложено сообщить верхнюю точку снижения. Самолет не ответил на этот запрос, но, вероятно, в это время начал снижаться и пролетел над аэропортом Ндола с востока на запад приблизительно в 22 ч. 10 м. по ГСВ в воскресенье 17 сентября на нормальной или меньшей высоте кругового облета. Самолету было предложено после того, как он сообщит о том, что он находится над Ндолой, сообщить о достижении высоты в 6 000 футов, однако он не выполнил этого указания.

12.6 Когда самолет пролетал над аэропортом, его слышали и видели многие лица, но никто из них не отметил ничего необычного в его полете. Проблесковый красный предупредительный огонь на верхней точке киля самолета - действовал, и навигационные огни были включены на положение постоянной работы. Самолет уже сообщил о своем намерении приземлиться в Ндола, так как им было дано ПВП на 22 ч. 20 м. по ГСВ. Самолет SE-BDY вероятно пролетел над радиомаяком Ндола на расстоянии 2,5 морской мили западнее аэропорта и, вероятно, продолжал совершать нормальный доворот и снижение для захода на посадку в установленном порядке. По сообщениям, самолет находился низко над маяком и очень низко во время совершения доворота для захода на посадку. Хотя ему было разрешено спуститься только до высоты 6 000 футов ВСУМ (1 840 футов выше аэродрома Ндола), он не сообщил о достижении этой высоты и, в действительности, ударился о деревья и землю под пологим углом в 5° или меньше, по-видимому, на нормальной скорости посадки, на высоте 4 357 футов ВСУМ, с выпущенным шасси, частично выпущенными элеронами, со всеми четырьмя работающими моторами и со всеми воздушными винтами, установленными на нормальный шаг, в направлении к радиомаяку Ндола на трассе посадки. Три альтиметра в кабине пилота были достаточно

правильно установлены на квадрантную высоту K_2 , данную ему управлением аэропорта в Ндола. Эти альтиметры являются американскими приборами, и они не могут быть установлены на K_1 на российских высотах; кроме того, обычно в практике компании "Трансэр" принято устанавливать все альтиметры на квадрантную высоту K_2 . Однако, если бы было возможно установить альтиметры командира самолета и первого пилота на K_1 , то путем установки одного альтиметра на квадрантную высоту K_2 , а другого на K_1 , можно было бы получить высоту аэродрома - для целей проверки приборов - с помощью простого вычитания показаний приборов.

12.7 Дым из фабричной трубы вблизи аэропорта мог пересечь подход к посадочному маршруту 10, однако считается, что это не имело никакого отношения к причине аварии, так как пилот самолета DC4, который приземлился в 20 ч. 35 м. по ГСВ, видел дым и он никак ему не помешал в выполнении визуального подхода и посадки. Так как скорость поверхностного ветра и его направление не изменились заметно между временем, когда приземлился самолет DC4 и временем аварии, то условия задымления во время, когда самолет SE-BDY выполнял свою посадку, должны были быть сходными с теми, которые описывает пилот самолета DC4.

12.8 В воскресенье утром, 17 сентября, в Элизабетвиле, мотор № 2 самолета SE-BDY был слегка поврежден пулей небольшого калибра. Он был тщательно осмотрен и отремонтирован к полудню того же самого дня в Леопольдвиле. Ремонтная группа компании "Трансэр" провела очень тщательную проверку самолета, и не было обнаружено никаких других повреждений. Комитет по расследованию не имеет никаких оснований сомневаться в пригодности самолета SE-BDY для этого полета.

12.9 Хотя Ахреус и Литтон летали из Леопольдвилля в Элизабетвиль и обратно вечером в субботу 16 сентября, капитан Халлонквист более суток до времени полета в Ндола не участвовал в полетах и,

видимо, отдохнул и находился в хорошем настроении перед полетом. Он даже, как будто бы, очень хотел совершить этот полет. На самолете находились койки для экипажа и спальные мешки.

12.10 В момент удара капитан Халлонквист вероятнее всего находился в кресле командира самолета, а второй пилот Литтон вероятнее всего находился в кресле пилота правого борта. Все три пилота имели хорошую квалификацию и опыт полетов на самолетах DC6 и за шесть недель до катастрофы каждый из них налетал в Конго свыше 100 часов.

12.11 На самолете SE-BDY находились, возможно, две парашютные осветительные ракеты, и, хотя нет никакого сомнения в том, что магний этих ракет значительно усилил бы пламя во время катастрофы, нет никаких доказательств того, что они загорелись или были сброшены перед аварией.

12.12 Нет никаких указаний на то, что в Леопольдвиле были проведены какие-либо особые мероприятия по безопасности этого самолета, поэтому нельзя исключать возможность того, что какой-либо диверсант поместил адскую машину на борт этого самолета до его взлета или каким-либо другим способом нанес ему повреждения. Однако не было найдено никаких данных, которые указывали бы на саботаж как на причину катастрофы. Нет никаких признаков взрыва или пожара в полете, и, как видно, самолет полностью повиновался управлению до тех пор, пока он не ударился о деревья; все уцелевшие части системы управления по-видимому были в исправности в момент удара.

12.13 Не было найдено никаких доказательств в подтверждение предположения, что самолет SE-BDY был сбит наземным огнем или напавшим на него самолетом. Фактически, все указывает на то, что этого не произошло. Самолет подтвердил, что, поскольку он вошел в РССП Солсбери, он намеревался оставаться вне конголезской территории. Самолет SE-BDY нес нормальные сигнальные огни ночного полета, когда он находился в окрестностях Ндола, - в

/ ...

число этих огней входил предупредительный огонь, который должен был быть видным на расстоянии нескольких миль. Маловероятно, чтобы командир самолета оставил эти огни включенными, если бы он заметил, что его обстреливают или за ним гонятся или, даже, если бы он только думал, что такие действия могут быть предприняты против него. Члены Комитета осмотрели катангский учебный истребитель-бомбардировщик Фуга на его базе в Кольвези, и при этом был отмечен калибр двух его пулеметов. В обломках потерпевшего аварии самолета не было найдено пуль такого калибра (или каких-либо пулевых пробоин). Фактически не было найдено никаких пуль, которые не соответствовали бы оружию, находившемуся на разбившемся самолете. Местные свидетели в Кольвези заявили, что самолет Фуга никогда не летал ночью. Изучив сведения, полученные от фирмы, производящей самолеты этого типа, Комитет считает установленным, что Ндола находится вне боевого радиуса самолета Фуга от района Кольвези - единственного известного аэродрома, с которого он мог действовать. Командир самолета заявил, что он никогда не переходил за границу Федерации и что никогда не сбивал никакого самолета. От самолета SE-BDY не было получено никаких радиопередач, указывающих на то, что его обстреливают или обстреливали или на него нападают или нападали, и не было найдено никаких указаний на ранения команды пулями или снарядами, что могло бы помешать передаче такого радиосообщения. Вплоть до 22 ч. 10 м. по ГСВ 17 сентября пилот поддерживал связь с диспетчерской вышкой Ндола и нормально действовал и разговаривал, и было видно и слышно, что самолет совершает полет в нормальных условиях. С этого времени в течение оставшихся 5 минут или примерно около 5 минут полета самолета его наблюдали многие дежурные полицейские и, в частности, три свидетеля; его не видели только в течение последних 20 или 30 секунд, когда самолет SE-BDY вероятно спустился ниже линии наблюдения одного из них, который стоял на балконе четвертого

этажа. В обломках самолета не было найдено никаких посторонних пуль или чего-либо, напоминающего части снаряда, гранаты или ракеты, и не было найдено каких-либо пулевых пробоин или повреждений, свидетельствующих о нападении. С момента прохождения самолета над Ндола и до момента аварии (приблизительно в 22 ч.15 м. по ГСВ) ни один из пилотов не передал никакого радиосообщения, которое указывало бы на неполадки или тревогу. Самолет разбился на трассе, имея выпущенными шасси и элероны, что опять-таки указывает на нормальное снижение и подход на посадку. Если бы самолет подвергся нападению или если бы пилоты думали о такой возможности, то для них логично было бы убрать шасси и элероны, увеличить обороты для выполнения маневра уклонения, выключить огни и предупредить аэродром. Все доказательства ясно говорят в пользу положения, которое было нормальным и правильным, за исключением того, что самолет SE-BDY был приблизительно на 1 700 футов ниже, чем он должен был бы быть в этой точке. Комитет не считает, что пилот умышленно летел низко.

12.14 Подавляющее количество достоверных доказательств указывает на то, что в это время самолет SE-BDY был единственным самолетом в воздухе в окрестностях Ндола.

12.15 Нет никаких доказательств того, что во время полета самолета SE-BDY произошел пожар или взрыв. Верхушки деревьев не были опалены, не изменили своего цвета и не загорелись до начала наземного пожара, который распространился назад по курсу падения самолета на 120 ярдов от конечной точки крушения, которая отстоит на 200 ярдов от того места, где самолет впервые коснулся верхушек деревьев. Первая часть обломков самолета была найдена в направлении полета от первой точки соприкосновения с верхушками деревьев. Этими обломками были куски резиновых покрышек антиобледенителя воздушного винта, затем конец левого крыла, куски съемной части левого крыла, обломки лопасти воздушного винта и т.п. На этих обломках, которые не находились в

районе наземного пожара, не было никаких доказательств повреждения огнем.

12.16 Медицинская экспертиза показывает, что в двух телах в коже, в подкожной ткани и в мускулах были найдены пули, фрагменты разорвавшихся патронных гильз и ударных капсюлей. В обломках, около этих тел, находились патроны, и направление пуль в тканях не подтверждает мнения, будто они были выстрелены с какого-либо логического направления. Патологи считают, что эти ранения произошли в результате взрыва патронов в огне. Эксперты по баллистике с помощью микроскопа изучили пули, найденные в этих телах, и было подтверждено, что они не проходили через ствол огнестрельного оружия. Было обнаружено, что на трех или четырех других сильно обгорелых телах находились куски частично оплавившегося металла самолета; куски эти находились на поверхности указанных тел. Патологи считают, что это произошло от сгорания тел в обломках самолета и это никоим образом не указывает на фрагментацию в результате взрыва. В телах тех, кто нес какие-либо обязанности по управлению самолетом, не было найдено никаких инородных предметов. В других телах не было найдено никаких инородных металлических предметов. Сводка доклада о медицинской экспертизе и заключения экспертов приведены в приложении 3.3.

12.17 Единственный участник полета, который был найден в живых, но вскоре также умер, сделал несколько заявлений в течение 5-6 дней, когда он находился в больнице. По медицинскому заключению заявления, сделанные им 18 сентября, ненадежны, так как он находился в бреду в это время, а заявления, сделанные в течение последних 24 часов его жизни в отношении вспышек на небе, также могут не иметь значения, так как у него тогда развилась уремия, и частью клинической картины этой болезни является появление перед глазами пятен и вспышек света.

12.18 Маршрут пилота самолета OO-RIC по существу был прямой от Леопольдвилья до Ндола и проходил в пределах 60 миль от Кольвези. Этот самолет поддерживал радиосвязь как с Каминой, так и с Элизабетвилем, и у него были включены как предупредительный, так и навигационные огни. Незадолго до отлета все считали, что именно этот самолет будет использован Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций. Самолет OO-RIC благополучно прибыл в Ндола, и на маршруте у него не было никаких инцидентов.

12.19 Была расследована возможность того, что один из трех американских самолетов DC3 (2 в Ндола и 1 в Элизабетвиле) мог быть в радиосвязи с самолетом SE-BDY, и возможность получения указаний на отклонение маршрута, а также возможность знания намерения изменить маршрут. Старший американский офицер и командиры двух других самолетов показали, что ни один из этих трех самолетов не имел связи с самолетом SE-BDY.

12.20 Остатки механизмов управления самолета, силовых установок и систем были тщательно проверены, и не было найдено никаких доказательств поломок или неисправности. Этот факт, вместе с показаниями, собранными на месте катастрофы, а также с многочисленными показаниями наблюдателей о поведении самолета в воздухе, указывает на то, что не было ни технических дефектов, ни структурных или иных материальных поломок.

/...

12.21 Было отмечено, что альтиметр командира самолета, который был найден в относительно хорошем состоянии, был отсоединен от статического давления. Однако, если произошел разрыв в линии подачи статического давления в результате рассоединения во время полета, это сразу стало бы очевидным, так как указатель вертикальной скорости прибора командира самолета должен был бы оставаться неподвижным, а показания указателя скорости и альтиметра должны были бы быть сниженными, т.е. указываемая ими высота должна была быть ниже фактической высоты. Другими словами, ошибка эта не создала бы опасности для самолета. Комитет не допускает, чтобы это могло иметь значение среди причин аварии. Кроме того, так как приборы второго пилота и штурмана имели независимую связь с внешним давлением, то расхождение в показаниях приборов должно было быть очевидным. Тем не менее нельзя исключить возможность просто неправильного показания альтиметра.

12.22 В телах двух пилотов, заведовавших управлением самолета, радиоператора и г-на Сержа Барро было обнаружено до 7 процентов карбоксигемоглобина, а в теле г-на Хаммаршельда - 2 процента карбоксигемоглобина, тогда как во всех других телах, допущавших возможность проверки, была получена отрицательная реакция. Патологи заявляют, что эти количества не показательны.

12.23 Так как самолет пролетел над аэропортом на запад, то некоторые свидетели считают, что он шел по другому назначению и поддерживал связь с другой станцией. Точно так же, когда самолет не приземлился, некоторые свидетели считали, что г-н Хаммаршельд изменил свое намерение и направил самолет туда, откуда он вылетел или в Элизабетвиль. Однако на основании данных расследования Комитет пришел к заключению, что самолет почти определенно совершал маневр поворота, подготовительный к заходу на посадку.

13. ПОИСКОВЫЕ И СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ

13.1 Нижеследующие документы определяют проведение операций по розыску и спасению пропавшего самолета: -

13.1.1 "ПОРЯДОК ПОИСКОВ И СПАСЕНИЯ В ПОИСКОВОМ И СПАСАТЕЛЬНОМ РАЙОНЕ СОЛСБЕРИ" - 334/3 от 6 октября 1959 года.

13.1.2 "ИНСТРУКЦИИ ПО РУКОВОДСТВУ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ" Департамент гражданской авиации, сентябрь 1960 года.

13.1.3 "ПОСТОЯННЫЕ ИНСТРУКЦИИ - АЭРОПОРТ НДОЛА", июнь 1961 года.

13.2 В вышеуказанных документах, среди прочего, говорится, что в этом случае первоначальные меры должны были быть приняты Службой воздушного движения аэропорта Ндола через тридцать минут после последнего предполагаемого времени прибытия самолета SE-BDY, т.е. в 22 ч. 45 м. по ГСВ. Несмотря на то, что сигнал о наступлении стадии "Неопределенность" (INCERFA) был дан только в 23 ч. 42 м. по ГСВ и был передан только в 00 ч. 16 м. по ГСВ, персоналом аэропорта были проведены другие правильные мероприятия.

13.3 Диспетчер аэропорта Ндола, начиная с 22 ч. 15 м. по ГСВ, пытался вступить в связь с самолетом SE-BDY на обоих каналах СВЧРТ и просил полицию Ндола, нет ли у нее сообщений об аварии самолета. Он также связался с ЦССП в Солсбери, предложил провести "радиопоиск" и запросил сведения у других аэродромов.

13.4 Полиция Ндола и Муфулира начала проводить наземные поисковые мероприятия, послав рано утром патрули на машинах "Ленд Ровер" из этих двух местностей для расследования сообщений о вспышке в небе к северо-западу от Ндола. Эти патрули выехали в 01 ч. 45 м. по ГСВ и не обнаружили ничего существенного. Диспетчерская вышка аэродрома Ндола была закрыта в 01 ч. 15 м. по ГСВ,

/...

и там был оставлен дежурный, который знал, как связаться с управляющим аэропорта.

13.5 Поисковые мероприятия Королевских военно-воздушных сил Родезии, которые начали проводиться в понедельник утром, в итоге закончились успешно приблизительно в то же самое время, когда полиция и управление аэропорта получили сообщения от наземных групп африканцев.

13.6 Если бы африканцы, которые видели аварию или слышали взрыв, сообщили об этом факте кому-либо из представителей власти, то они могли бы привести полицию или спасательные машины на место аварии до наступления дня. Никаких таких сообщений не поступало примерно до 13 ч. 00 м. по ГСВ в понедельник 18 сентября.

14. СПЕЦИАЛЬНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

14.1 Ввиду расхождения мнений среди свидетелей относительно высоты полета самолета над землей и относительно того, какие огни были на самолете SE-BDY, когда он находился над аэропортом Ндола или вблизи него, был проведен эксперимент с использованием самолета DC6, принадлежащего Компании "Трансэр", под управлением экипажа Компании "Трансэр", к которому был придан один из наблюдателей Комитета (бывший также директором летных операций Компании "Трансэр"), который действовал также в качестве второго пилота. Два члена Комитета находились на самолете, наблюдая за полетами.

14.2 Во время этого эксперимента самолет летал над аэропортом Ндола и далее над местом аварии в ночь на 9 октября 1961 г., сделав пять различных полетов на различных высотах, с различными комбинациями включенных огней, с различным числом оборотов двигателей и с различными скоростями. Полные детали об этих полетах содержатся в приложении 1.14.

14.3 Во время этих полетов пилот следовал порядку посадки, детально разработанному в маршрутном руководстве Йеппесена, которым пользуются экипажи Компании "Трансэр", и в каждом случае было отмечено, что самолет пролетал над местом аварии - или очень близко к нему - и приблизительно в направлении аварийного курса через деревья. (Место аварии в лесу обозначалось полицейскими машинами "Ленд Ровер", которые находились там с включенными фарами.)

14.4 Во время выполнения этих полетов всех свидетелей (за исключением одного поместили на те места, где они находились вечером во время аварии, и вместе с этими свидетелями находились члены или наблюдатели Комитета. Свидетелям были даны для заполнения формы, в которых нужно было дать информацию относительно высоты, направления, шума и огней самолетов, участвовавших в испытаниях, по сравнению с тем, что они видели или слышали в ночь аварии.

14.5 Анализ результатов этих полетов, вместе с обсуждением их со свидетелями, показывает, что большинство свидетелей с уверенностью утверждает, что самолет во время испытаний никогда не спускался так низко, как самолет SE-BDY в ночь аварии. Так как самый низкий полет во время испытаний был на высоте 6 000 футов над аэропортом (1 840 футов над землей) и 5 300 футов над местом катастрофы (934 фута над верхушками деревьев), то это по-видимому указывает на то, что самолет SE-DBY низко пролетел над аэропортом и был значительно ниже во время поворота для приземления на аэропорт. Фактически это указывает на то, что самолет SE-DBY находился ниже 6 000 футов над средним уровнем моря во время пролета над аэропортом и безусловно значительно ниже предела свободного от препятствий пространства в 4 660 футов (500 футов над аэропортом), указанного в посадочной схеме для аэропорта Ндола в маршрутном руководстве Йеппесена, после того как он пролетел над аэропортом и во время поворота на

посадку. Большинство свидетелей показало, что самолет SE-BDY был виден с его проблесковым красным предупредительным огнем и навигационными огнями, включенными на "постоянно", причем число оборотов и скорость нормального кругового полета и посадки были нормальными.

14.6 Помимо того, было проведено два специальных полета на самолете DC3, причем каждый раз на борту самолета в качестве наблюдателей находились члены Комитета. Первый полет был проведен чечек с выполнением посадки по приборам на аэродром Ндола, с целью выяснения, мог ли пилот, незнакомый с этим районом, перепутать огни города и аэродрома. В результате полета был сделан вывод, что огни не вызывают путаницы. Второй полет был совершен непосредственно перед наступлением темноты, чтобы, насколько возможно, воспроеизвести порядок подхода на посадку самолета DC6. Скорость поддерживалась на уровне 140 узлов. В каждом случае испытательный самолет пролетал приблизительно над местом катастрофы и приблизительно в направлении аварийной трассы на деревьях, и Комитет пришел к выводу, что самолет SE-BDY выполнял маневр захода на посадку, когда он потерпел аварию.

15. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

15.1 Самолет получил правильное удостоверение и содержался в соответствии с принятыми для этого правилами.

15.2 Самолет был правильно нагружен с центром тяжести в установленных пределах.

15.3 Невозможно было найти каких-либо данных, указывающих на поломки или неисправности в механизмах управления самолета, его силовых установках или системах. Данные, собранные на месте аварии, а также многочисленные показания наблюдателей относительно поведения самолета в воздухе, свидетельствуют о том, что не было никаких технических дефектов или структурных и материальных неполадок.

15.4 Все три альтиметра, находившиеся на самолете, были найдены, и можно было определить, что на каждом приборе была установлена правильная квадрантная высота (K_2) для Ндола.

15.5 У экипажа самолета были действительные и соответствующие их обязанностям дипломы, и они не превысили установленных ограничений полетного времени.

15.6 Все навигационное оборудование и радиооборудование в Ндола было в полном порядке и действовало во время аварии.

15.7 Условия погоды во время аварии были благоприятными; была легкая дымка, ночь была темная и облаков не было. Луна находилась в первой четверти и зашла в 22 ч. 24 м. по ГСБ.

15.8 Самолет SE-BDY получил от диспетчера в Ндола разрешение снизиться до высоты 6 000 футов ВСУМ после проверки квадрантной высоты (K_2), и ему было предложено сообщить, когда он достигнет высоты в 6 000 футов. Самолет не сообщил о том, что он достиг высоты 6 000 футов, а прошел над аэропортом Ндола и над (или вблизи) ненаправленного радиомаяка Ндола. Он почти закончил поворот для захода на посадку, когда ударился о верхушки деревьев. В это время шасси самолета было выпущено

и частично были выпущены элероны. Самолет впервые коснулся верхушек деревьев на высоте в 4 357 футов ВСУМ. Аэропорт Ндола расположен на высоте 4 160 футов ВСУМ.

15.9 На самолете SE-BDY были включены соответствующие внешние огни вплоть до момента аварии.

15.10 Патологи заявили, что не было обнаружено никаких медицинских причин этой аварии и не нашли никаких медицинских доказательств диверсионных актов.

15.11 ЦССП в Солсбери и диспетчерская вышка в Ндола располагали достаточной информацией относительно положения самолета SE-BDY, его места назначения и предполагаемого времени прибытия для целей руководства посадкой.

15.12 Диспетчерская вышка аэропорта Ндола была закрыта в эту ночь после начала проведения мероприятий, связанных со стадией "Неопределенность" (UNCERFA); однако эти мероприятия не были доведены до конца. В течение всей ночи велось дежурство, и дежурный мог вызвать соответствующий персонал, если бы это потребовалось.

15.13 Африканские угольщики могли бы достичь места аварии к 22 ч. 45 м. по ГСВ и привести туда спасательные команды до наступления дня, если бы они захотели это сделать.

16. ПРИЧИНЫ

16.1 Комитет по расследованию придерживается того мнения, что имеющиеся данные не дадут ему возможность определить какую-либо конкретную или определенную причину.

16.2 Комитет перечисляет ниже возможные, по его мнению, причины. Порядок перечисления не означает степени вероятности этих причин.

16.3 Умышленные действия одного или нескольких неизвестных лиц, которые принудили бы самолет спуститься и столкнуться с деревьями.

16.3.1 Замечания. Комитет, принимая во внимание степень разрушения самолета и отсутствие уцелевших от аварии лиц, которые могли бы дать показания, считает, что эту возможность нельзя полностью исключить. Однако, учитывая все имеющиеся данные, Комитет считает это маловероятным.

16.4 Некоторые неизвестные дефекты в двигателях самолета, в его остоле, механизмах и системах управления, которые экипаж самолета не мог устранить в воздухе, могли заставить пойти на вынужденную посадку самолета.

16.4.1 Замечания. Несмотря на тщательное изучение обломков самолета, такие дефекты не были обнаружены. Все доказательства указывают на то, что самолет был пригоден к полетам и полностью повиновался управлению непосредственно перед столкновением с деревьями.

16.5 Спуск полностью управляемого самолета на деревья произошел в результате а) неправильной оценки высоты аэродрома или б) внезапной неспособности к управлению трех пилотов на борту самолета или с) неправильного чтения показаний альтиметров самолета или d) неправильного показания высоты по крайней мере на одном из трех альтиметров самолета или какого-либо сочетания причин а - d.

16.5.1 Замечания. По мнению Комитета вероятная причина аварии находится в пределах этой последней группы причин.

.....	Подполковник. Председатель
.....	Старший офицер оперативной службы
.....	Старший инспектор авиации
.....	Подполковник Королевских военно-воздушных сил

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ДОКЛАД РОДЕЗИЙСКОЙ КОМИССИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ФЕДЕРАЦИЯ РОДЕЗИИ И НЬЯСАЛЕНДА - ДОКЛАД КОМИССИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВАРИИ САМОЛЕТА SE-BDY

ЕГО ПРЕВОСХОДИТЕЛЬНОМУ ГРАФУ САЙМОНУ ДЭЛЬХУЗИ, Генерал-Губернатору
и Главнокомандующему Федерации Родезии и Ньясаленда.

Ваше Превосходительство,

Мы, назначенные Вашим Превосходительством, согласно постанов-
лениям Закона о Федеральных комиссиях по расследованию от 1955 года,
комиссары, имеем честь представить свой доклад. Наш доклад был
нами одобрен единогласно.

Нам было поручено выяснить:

"Причину или причины и обстоятельства аварии самолета SE-BDY ,
произшедшей около Ндола в ночь на 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 обстоя-
тельствам, существовавшим перед этой аварией, а также во время и
после нее".

ПОРЯДОК РАССЛЕДОВАНИЯ

Прежде чем приступить к расследованию, мы потребовали, чтобы
в газетах Федерации и в передачах Федеральной корпорации радиовеща-
ния было дано извещение относительно проектируемого расследования
вместе с просьбой, чтобы лица, располагающие какими-либо сведения-
ми, сообщили их Комиссии. Комитет по расследованию, назначенный
согласно Федеральному закону о гражданской авиации, еще до этого
широко оповестил о своем желании, чтобы каждое лицо, располагающее
какой-либо информацией, сообщило ее ему. Мы также направили
просьбу Председателю Комиссии по расследованию, назначенной Органи-
зацией Объединенных Наций, прося его сообщить нам все факты,

которые, по его мнению, могли бы помочь нам в нашей работе. Со своей стороны, мы и Федеральное правительство, как до, так и во время проведения нашего расследования, сообщали этой Комиссии всю известную нам информацию. В конце наших публичных заседаний был получен ответ на нашу просьбу, в котором сообщалось, что Комиссия не располагает никакими дальнейшими сведениями.

Работа по сбору свидетельских показаний производилась от имени Комиссии г-ном Ф.Г. Куком, из Управления Генерального адвоката Правительства. Интересы сторон были представлены следующими поверенными:

Г-ном Роландом Адамсом, от шведского правительства, который представлял шведские интересы как частных лиц, так и компаний, имевших отношение к делу, но не представленных отдельными поверенными.

Г-ном Джоффри Лоренсом и г-ном П.Дж. Стюартом Беваном, от правительства Соединенного Королевства.

Г-ном Ч.С. Марго и г-ном Р.Г. Стритеном, от Федерального правительства и Федерального управления гражданской авиации.

Д-ром Р.К. Манкевичем, который представлял в Комиссии Организацию Объединенных Наций.

Свидетельские показания давались на открытых заседаниях Комиссии, происходивших в Ндола с 16 по 20 января и в Солсбери с 22 по 29 января. Показания давались под присягой или с заявлением о правильности показаний. Однако двое свидетелей не смогли дать нам лично свои показания, и поэтому к делу были присоединены показания этих же свидетелей, которые были даны ими ранее. Один из технических докладов также был получен без относящихся к нему свидетельских показаний.

Согласно принятому порядку работы, заслушивание свидетельских показаний велось от имени Комиссии г-ном Куком. Затем в порядке, который определялся в каждом случае ими самими, все поверенные задавали по своему усмотрению вопросы. Затем задавали вопросы члены

Комиссии. Поверенные не были ничем ограничены в своих вопросах, и им позволялось задавать вопросы свидетелю повторно, если это представлялось необходимым в связи с результатами дальнейшего допроса. Если это признавалось нужным, то свидетели вызывались для дачи повторных показаний. В начале работы Комиссии поверенные были уведомлены, что, если у них есть предположение, что следует допросить какое-либо лицо, они должны лишь уведомить об этом Комиссию, и данное лицо будет вызвано для дачи показаний, если это окажется практически осуществимым. Однако таких заявлений не поступило.

По окончании заслушивания свидетельских показаний мы выслушали заявления поверенных относительно отдельных спорных вопросов и свидетельских показаний.

Мы считаем своим долгом выразить глубокую благодарность за следственный материал, полученный нами от Комитета по расследованию, ведшего следствие до нас. Этот Комитет выслушал показания свыше 130 лиц, и их заявления были предоставлены в наше распоряжение. Мы вызвали в качестве свидетелей всех лиц, показания которых мы признали заслуживающими внимания. Кроме того, некоторые лица добровольно выступили с показаниями, чтобы помочь нам. Мы выслушали показания 120 свидетелей. Текст показаний составляет свыше 750 печатных страниц. Кроме того, в нашем распоряжении имеются подробные доклады по отдельным специальным вопросам.

Мы обследовали с воздуха и на земле место, где произошла авария самолета. Мы проинспектировали диспетчерскую вышку в Ндола. Кроме того, мы осмотрели обломки самолета SE-BDY, которые были перенесены в ангар в Ндола.

ПЛАН ДОКЛАДА

Доклад разделяется на следующие части:

Часть 1. Вступление.

Экипаж самолета и пассажиры.

Часть 2. Географическое положение и навигационные средства.

Часть 3. Погода.

Часть 4. Планирование и подготовка полета.

Часть 5. Полет.

Часть 6. Авария.

Часть 7. Обследование места аварии и поврежденного самолета.

Часть 8. Причины гибели пассажиров самолета.

Часть 9. Объявление тревоги; поисковые и спасательные операции.

Часть 10. Причины аварии.

Часть 11. Поведение отдельных лиц и властей после аварии.

Добавления*
(приложены)

1. Разбор показаний очевидцев.
2. Список свидетелей.
3. Карта местности и дорог (см. Приложение ХП)
4. Карта Ндола и ее окрестностей, включая место авар
аварии.
5. Фотографии места аварии.
6. План места аварии (см. Приложение XIV А).
7. Увеличенная часть плана места аварии (см. При-
ложение XIVB).

* В настоящем документе не все добавления воспроизведены. Те из них, которые прилагаются к докладу Организации Объединенных На-
ций, указаны. Остальные хранятся в архиве Секретариата, и
интересующиеся ими делегации могут ознакомиться с ними.

Время

Во всем докладе среднее время указывается по гринвичскому меридиану. Местное время в Леопольдвиле на один час впереди гринвичского. Местное время в Федерации Родезии и Ньясаленда на два часа впереди гринвичского времени. В тех случаях, когда требуется упоминание даты в сентябре, это указано.

Сокращения

В настоящем докладе употребляются следующие сокращения:

ВП (FL)	- Высота полета.
ДА (ATC)	- Диспетчер (аэропорта или авиалинии).
И (T)	- Истинный, -ая, -ое.
К (QDM)	- Кодовое обозначение направления, которому должен следовать самолет, чтобы достигнуть соответствующей радиостанции при полном отсутствии ветра.
К ₁ (QFE)	- Кодовое обозначение установочного давления на альтиметре, чтобы он показывал ноль при посадке.
К ₂ (QNH)	- Кодовое обозначение установочного давления на альтиметре, чтобы он показывал высоту аэродрома над средним уровнем моря.
КРВС (RRAF)	- Королевские военно-воздушные силы Родезии.
КСР (RSC)	- Координационный спасательный центр.
М (M)	- Магнитный, -ая, -ое.
ННЕМ (NDB)	- Ненаправленный радиомаяк.
ОГПА (CASO)	- Офицер гражданской поисковой авиации.
ПВП (ETA)	- Предполагаемое время прибытия.
ПСР (NRP)	- Полиция Северной Родезии.
РССП (FIR)	- Район сбора сведений о полетах.
СВЧ (VHF)	- Сверхвысокочастотный, -ая, -ое.
ЦССП (FIC)	- Центр сбора сведений о полетах.

ЧАСТЬ 1

Вступление. Экипаж самолета и пассажиры

В сентябре 1961 года в Республике Конго функционировала шведская компания воздушного транспорта - "Трансэр" (Transair Sweden, A.B.), самолеты которой совершали полеты из Леопольдвилья по договору с Организацией Объединенных Наций. Этой компании принадлежал самолет Дуглас D.C.6B с четырехмоторным двигателем фирмы Пратт и Уитни. Этот самолет был куплен компанией "Трансэр" в подержанном виде и доставка его была произведена в Соединенных Штатах Америки. Из Америки он совершил перелет в Леопольдвиль. Самолет был зарегистрирован под литерами SE-BDY.

17 сентября 1961 г. этот самолет совершил полет из Леопольдвилья в Ндола, в Федерации Родезии и Ньясаленд. На нем находился Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций г-н Даг Хаммаршельд. По достижении Ндола он потерпел аварию в саванне к западу от аэропорта Ндола.

Экипаж самолета состоял из трех пилотов, одного радиста и одного бортинженера. Старшим пилотом был капитан П.Б. Халлонквист. За ним был стаж около 8 000 часов полета, в том числе 1 350 часов на самолете типа D.C.6 и D.C.6B. Он имел репутацию опытного штурмана. Возраст 35 лет. Вторым пилотом был старший помощник Л.О. Литтон. Он налетал около 2 700 часов, в том числе 720 часов на самолетах этих типов. Возраст 29 лет. Запасным пилотом был капитан Н. Ахреус, налетающий 7 100 часов, в том числе 860 часов на самолетах этих типов. Возраст 32 года. Бортинженером был г-н Н. Вильгельмссон, 27 лет, налетающий 1 370 часов на самолетах этих типов. Г-н С.Э.Б. Розен находился на самолете в качестве радиста, так как предполагалось, что г-ну Хаммаршельду может потребоваться радиосвязь.

Кроме г-на Хаммаршельда на самолете находились десять других пассажиров: г-н С. Барро, г-н Ф. Эйверс, г-н В. Фабри, сержант С.О. Хьельте, сержант Г. Джульен, г-жа А. Лаланд, г-н Г. Ноорк, рядовой П.Э. Перссон, г-н В. Раналло и г-н Г. Вишгофф.

Весь экипаж самолета и все пассажиры погибли в результате аварии.
/...

ЧАСТЬ 2

Географическое положение и навигационные средства

А. Географическое положение

Из городов, упоминающихся в этом докладе, главное значение имеет Ндола. Ее местонахождение показано на карте в добавлении 3. Расстояние по воздуху от Ндола до Леопольдвилья составляет 970 морских миль, до Элизабетвилья - 115 морских миль, до Кольвези - 230 морских миль, до Лусаки - 147 морских миль и до Солсбери - 333 морские мили.

Ндола представляет собой довольно крупный город с большими зданиями и с уличным освещением. Муфулира представляет собой город при медных рудниках, расположенных в 38 милях к северо-западу от Ндола, с которой Муфулира связана асфальтированной дорогой. Большая часть окрестностей Ндола и местность между Ндола и Муфулирой представляют собой густо заросшую лесом местность, известную под местным названием "буш" (саванна), и многие части этого леса представляют собой лесные резерваты. Именно в одном из этих лесных резерватов и произошла авария самолета. Местность эта заросла деревьями с твердой древесиной, достигающими тридцати пяти футов высоты, диаметром обычно от восьми до десяти дюймов, но некоторые из них достигают двух футов в диаметре. Растут они на расстоянии от пяти до десяти футов одно от другого. Пространство между деревьями заросло травой. В сентябре эта трава достигает приблизительно восьми дюймов высоты. Иногда встречаются местности, где растет мало деревьев. В дождливый сезон эти места становятся болотистыми. О характере местности можно судить по фотографиям в добавлении 5, а густота растительности указывается на карте в добавлении 4. Сентябрь приходится на сухой сезон года, и деревья и растущая под ними трава легко воспламеняются. В сентябре в саванне нередко бывают пожары.

Аэропорт Ндола функционирует официально в течение вот уже ряда лет. Его летная дорожка может принимать все виды самолетов, за исключением современных крупных реактивных самолетов. Высота этой

/...

летной дорожки над уровнем моря равняется 4 160 футам. Окружающая местность представляет собой в основном плоскогорье, но в окрестностях имеются невысокие холмы. Между летной дорожкой и местом аварии, находящимся на расстоянии 9 1/2 миль 280° (И), местность носит приблизительно такой же характер. Местность в районе аварии находится на высоте 4 300 футов над уровнем моря, далее трасса понижается до высоты 4 200 футов, снова подымается и образует холм, который, при достаточно низком полете, загораживает огни аэропорта и затем постепенно переходит в летную дорожку.

Местечко Ндола, также упоминаемое в связи с аварией, представляет собой аэродром, находящийся на расстоянии шести миль от аэродрома Нджили, в Леопольдвиле. В 1959 году он был закрыт для крупных самолетов. Высота его над уровнем моря равняется 951 футу. Летная дорожка в Леопольдвиле находится на высоте 1 027 футов, а в Элизабетвиле - на высоте 4 187 футов над уровнем моря.

Местоположение Кольвези, Аберкорна и Касама указано на карте в добавлении 3.

В. Навигационные средства

Ненаправленные радиомаяки имеются в Ндола, Аберкорне и Касама. Радиомаяк в Ндола функционировал все время нормально. Радиомаяки в Аберкорне и Касама были выключены в 16 ч. 00 м. (6 ч. вечера) ввиду отсутствия на них требования; в это время наступила уже темнота. В Солсбери не было известно, что самолет будет находиться в полете между Аберкорном и Касамой до 20 ч. 40 м.

В распоряжении имелись все обычные средства сообщения для поддержания связи между самолетом и Солсбери и Ндола и средства эти работали безотказно вплоть до достижения самолетом Ндола, когда связь с ним прекратилась. Между Ндола и Солсбери имеется связь через телефонную станцию, которая продолжала функционировать всю ночь. Нормальная связь с Леопольдвилем поддерживается из Ндола через Солсбери и из Солсбери через Йоганнесбург. 18 сентября, когда начались поиски, аэропорту Ндола удалось установить прямой контакт по радио с Леопольдвилем.

/...

ЧАСТЬ 3

Погода

Последняя очередная сводка погоды, полученная перед аварией, была передана дежурным метеорологом в Ндола 17 сентября в 19 ч. 00 м.; согласно сводке погода была ясная, с легкой дымкой, но безоблачная. Видимость была пять миль, скорость наземного ветра составляла 10 узлов; направление ветра было под углом в 110° (магнитных).

В 21 ч. 37 м., за тридцать шесть минут до аварии, диспетчерская вышка аэропорта Ндола сообщила самолету SE-BDY следующую сводку погоды, составленную по показаниям приборов диспетчерской вышки. Скорость наземного ветра 7 узлов; угол ветра 12° (магнитных); K_2 - 1021 миллибар, K_1 - 877 миллибар. По визуальному наблюдению диспетчерской вышки самолету было также сообщено, что видимость равняется 5-10 милям при некоторой дымке.

В 22 ч. 10 м. самолет снова запросил диспетчерскую относительно K_2 и получил подтверждение, что оно все еще равняется 1021 миллибар.

В дальнейшем K_2 и K_1 были подтверждены записями самопишущих приборов, относящимися к 22 ч. 00 м. 17 сентября. Луна зашла 17 сентября в 22 ч. 24 м. Рассвет 18 сентября начался в 3 ч. 40 м., а солнце взошло в 4 ч. утра.

ЧАСТЬ 4

Планирование и подготовка полета

Организация Объединенных Наций в Леопольдвиле (Конго) время от времени фраговала самолеты, принадлежащие компании "Трансэр"; в воскресенье 17 сентября 1961 года эту компанию попросили предоставить в этот день самолет Д.С.6В для полета в Ндола Генерального Секретаря, покойного г-на Дага Хаммаршельда, и сопровождавших его лиц. Целью поездки в Ндола была встреча г-на Дага Хаммаршельда и президента Моиза Чомбе. Было условлено, что перед полетом самолета SE-BDY самолет Д.С.4, принадлежащий одной из бельгийских воздушных

компаний и зарегистрированный за № 00-RIC, отвезет в Ндола лорда Лансдауна и сопровождающих его лиц. Лорд Лансдаун должен был вылететь из Ндола в Солсбери до прибытия г-на Хаммаршельда в Ндола.

Перед отлетом самолета в Леопольдвиле были приняты меры безопасности с целью создать впечатление, будто Генеральный Секретарь полетит на самолете 00-RIC, и за исключением экипажа самолета лишь немногие лица знали о том, что Генеральный Секретарь должен лететь на самолете SE-BDY, и никто, за исключением экипажа самолета, по-видимому не знал ничего относительно предполагаемого маршрута и проектируемой высоты полета.

Свидетели показывают, что в разговорах с капитаном Холлонквистом Генеральный Секретарь сообщил о своем решении не представлять из соображений безопасности плана о полете самолета и не поддерживать радиосвязи в течение всего времени полета. По предложению леопольдвильского диспетчера капитан Холлонквист представил план полета с назначением в Лулуабург.

Нельзя было обнаружить никаких доказательств того, что экипаж самолета получил в Леопольдвиле какие-либо инструкции до отлета.

Нет также никаких сведений относительно каких-либо специальных мер безопасности в отношении самолета SE-BDY, и поэтому он был оставлен без охраны в продолжении двух-трех часов перед отлетом. Главные входные двери были заперты и передвижные лестницы убраны.

Лорд Лансдаун вылетел лишь в 15 ч. 04 м. на самолете 00-RIC, и поэтому отлет Генерального Секретаря был отложен до 15 ч. 51 м. После отлета и выхода за пределы района радиосвязи с диспетчерской вышкой в Леопольдвиле самолет SE-BDY по-видимому сохранял радиомолчание вплоть до 20 ч. 02 м., когда он вызвал ЦССП в Солсбери, запрашивая относительно ПВП прибытия самолета 00-RIC, сам все еще находясь за пределами этого РССП.

Тем временем самолет 00-RIC прибыл в Ндола через Вилла-Энрике-де Карвальхо (см. добавление 3), поддерживая все время радиосвязь и летя все время с включенными навигационными огнями. Для этого

полета был представлен обычный план полета и был подан соответствующий сигнал об отлете. Самолет OO-RIC прибыл в Ндола в 20 ч. 35 м. без всяких происшествий.

Самолет SE-BDY был поврежден пулями при обстреле его с земли в Элизабетвиле утром 17 сентября. После самого тщательного осмотра единственное повреждение, которое было обнаружено, это было повреждение выхлопной трубы одного из моторов. Это повреждение было починено, была проведена регулярная проверка, нормально предшествующая полету, и баки для горючего и масла были заправлены. На борту самолета было достаточно горючего приблизительно для 13 часов полета. На основании имеющихся у нее сведений Комиссия пришла к убеждению, что была проведена вся необходимая инспекция, что были соблюдены все требования, предусматриваемые конструкторами самолета и шведскими авиационными властями, и что самолет при отлете из Леопольдвилья был в годном для полета состоянии.

ЧАСТЬ 5

Полет

Имеющиеся сведения относительно полета самолета SE-BDY отличаются расплывчивостью и неполнотой и не позволяют восстановить картину полета с достаточной точностью. С момента отбытия из Леопольдвилья, в 15 ч. 51 м., не зарегистрировано никакой связи с самолетом до тех пор, пока он не связался с ЦССП в Солсбери в 20 ч. 02 м. По запросу этого ЦССП самолет SE-BDY сообщил, что он направляется в Ндола, что самолет принадлежит к типу DC.6, что он предполагает прибыть в Ндола в 22 ч. 35 м. и что летит он из Леопольдвилья. В 20 ч. 40 м. самолет сообщил ЦССП в Солсбери, что в 20 ч. 35 м. он пролетел над озером Танганьика и что в настоящий момент он летит по рекомендованному ему маршруту 432 на высоте 17 500 футов, чтобы избежать полета над конголезской территорией. В 20 ч. 49 м. самолету было сообщено время прибытия в Ндола самолета OO-RIC, а в 21 ч. 08 м. самолет сообщил, что в 21 ч. 06 м. он находился в приводном луче радиомаяка Касамы, что он предполагает долететь до приводного луча радиомаяка в Ндола в 21 ч. 47 м., и просил разрешения снизиться на высоту 16 000 футов. Это разрешение было ему дано. В 21 ч. 15 м. самолет SE-BDY запросили относительно его планов после прибытия в Ндола, но самолет не дал на это никакого ответа, кроме того что он намеревается вылететь из Ндола почти сразу же по прибытии. В 21 ч. 32 м. ЦССП в Солсбери дал самолету указание связаться с Ндола на СВЧ 119-1. Самолет установил радиосвязь с диспетчерской вышкой в Ндола в 21 ч. 35 м. и сообщил, что предполагает прибыть в Ндола в 22 ч. 20 м. В действительности же он пролетел над аэропортом Ндола в 22 ч. 10 м.

Чтобы как-то восстановить картину полета и попытаться установить, каким маршрутом самолет летел, приходится прибегать к догадкам (см. добавление 3). В особенности это относится к трассе полета между Леопольдвилем и тем пунктом, откуда в 20 ч. 35 м. было сделано

сообщение о местонахождении самолета. Согласно плану полета в Лулуабург первоначальная крейсерская высота полета должна была равняться 13 500 футов (ВП 135), но в 20 ч. 35 м. самолет сообщил, что он летит на высоте 17 500 футов (ВП 175). Ввиду отсутствия указаний на то, когда именно самолет набрал высоту с уровня 13 500 футов до уровня 17 500 футов, было предположено, что набирание высоты до 17 500 футов произошло немедленно после отлета из Леопольдвилья. Предполагается также, что набирание высоты происходило при отсутствии ветра, при истинной воздушной скорости, равной 184 узлам. Подъем на такую высоту должен был в таком случае занять около 35 минут на отрезке в 108 морских миль наземного расстояния. Единственная имеющаяся информация относительно ветра в верхних слоях атмосферы для полета на высоте 17 500 футов относится к трассе вероятного маршрута от точки 432В, откуда самолет сообщил о своем местонахождении, до аэропорта в Ндола. Предполагается, что на этой трассе полета ветер дул под углом $070^{\circ} - 100^{\circ}$ (И) со скоростью 10 - 15 узлов. Для вычислений, касающихся трассы полета от положения 432В до аэродрома в Ндола, была принята скорость ветра, равная 15 узлам, и угол, под которым дул ветер, равный 085° (И). Во время перелета от Леопольдвилья до точки 432В ветер был слабее и дул с востока. Для вычислений средняя скорость ветра была принята равной 5 - 6 узлам.

Наиболее правдоподобным предположением является, что от Леопольдвилья до точки 432В самолет SE-BDY летел по прямой линии приблизительно до $04^{\circ}35'$ южной широты и $29^{\circ}25'$ восточной долготы, а затем - к озеру Танганьика до точки 432В, откуда было сделано сообщение о местонахождении самолета.

Вычисление трассы самолета, по которой по-видимому следовал самолет после точки 432В, было произведено в обратном порядке, иначе говоря, начиная от времени, когда самолет в 22 ч. 10 м. находился над аэропортом в Ндола. В 21 ч. 47 м. самолет сообщил, что он находится в луче радиомаяка аэропорта Ндола. Это было за 23 минуты до его появления над Ндола. Пеленг (Q.D.M.279), указанный в момент

этого сообщения, указывает, что самолет должен был подлететь к аэропорту Ндола с востока. Если предположить, что путевая скорость самолета равнялась в среднем 255 узлам (240 узлов истинной воздушной скорости плюс 15 узлов скорости попутного ветра) от той точки, где он находился в 21 ч. 47 м., до тех пор, пока он достиг Ндола, вполне логично заключить, что самолет находился тогда на расстоянии 98 морских миль от Ндола над точкой $13^{\circ}00'$ южной широты и $30^{\circ}19'$ восточной долготы. Расстояние от положения самолета, когда он находился в луче радиомаяка Касама, до предполагаемого местонахождения, сообщенного самолетом в 21 ч. 47 м., равняется 170 морским милям. Время полета между этими двумя точками равняется 41 минуте. Это указывает на то, что путевая скорость самолета равнялась 248 узлам, что довольно хорошо согласуется с известными и предполагаемыми данными. Расстояние от положения самолета, когда он попал в луч радиомаяка в Касама, до точки 432В, откуда он сообщил о своем положении (по прямой линии от точки 432В до точки, до которой самолет предположительно долетел в 21 ч. 47 м.), равняется 150 морским милям. Эта часть полета заняла 31 минуту, что указывает на то, что путевая скорость равнялась 290 узлам. Такая путевая скорость отличается от скорости второй части полета, и, на основании сообщенных данных относительно ветра, такая скорость представляется по-видимому маловероятной. Ввиду того что указанная путевая скорость к югу от пункта вхождения в луч радиомаяка в Касама представляется логически допустимой и согласуется с остальными данными, вычисленная путевая скорость в 290 узлов заставляет предположить, что за время от 20 ч. 35 м. до 21 ч. 06 м. самолет пролетел более короткое расстояние, чем 150 морских миль, и находился вероятно в 22 морских милях к югу или к юго-востоку от точки 432В, когда он сообщил о своем нахождении в этом пункте.

Общее пройденное расстояние равнялось приблизительно 1 504 морским милям. Самолет OO-RIC по своему маршруту покрыл 973 морских мили.

Ясно, что, исходя из соображений секретности полета, капитан самолета готов был поступиться в известной степени правилами безопасности полета. Он пролетел большое расстояние над континентом, причем никто, даже члены экипажа самолета, не знал ни маршрута самолета, ни цели полета. Капитан самолета не представил заранее ни обычного плана полета, ни даже сообщения о взятых на борт пассажирах. Полет происходил без радиосвязи и без сведений относительно условий погоды во время полета. Во время полета капитан самолета не пользовался навигационными указаниями, которые он мог бы получить по запросу; он не сообщил о своем присутствии, когда долетел до РССП Найроби.

Мы воздерживаемся от высказывания какого бы то ни было мнения относительно того, были ли соображения безопасности достаточным основанием для такого образа действий.

ЧАСТЬ 6

Авария

После того как самолет SE-BDY установил в 21 ч. 35 м. радиосвязь с диспетчерской вышкой аэропорта Ндола, Ндола сообщила самолету в 21 ч. 37 м. условия погоды, данные относительно K_2 и K_1 и запросила самолет относительно времени, когда он пойдет на посадку. В 21 ч. 38 м. самолет SE-BDY запросил разрешение на посадку в 21 ч. 57 м., и диспетчерская вышка дала ему разрешение спуститься до высоты 6 000 футов K_2 и просила сообщить о высоте, с которой начнется спуск. В 21 ч. 47 м. самолет сообщил, что он вошел в луч радиомаяка аэропорта Ндола, а в 22 ч. 10 м. он сообщил, что "видит огни, находится над Ндола и спускается; просит подтвердить сообщенные ему данные о K_2 ". Это подтверждение было ему дано, и самолету было предложено сообщить, когда он достигнет высоты 6 000 футов.

По-видимому самолет начал спуск в 21 ч. 57 м. и находился на высоте 6 000 футов; когда он проходил над Ндола, и сообщение самолета относительно "спуска" в этот момент вполне может относиться к спуску ниже 6 000 футов. Несмотря на то что его просили уведомить диспетчерскую вышку, когда он достигнет высоты 6 000 футов, диспетчерская вышка такого сообщения не получила, и вообще после этого момента от самолета не поступало больше никаких радиосообщений.

Приблизительно в 22 ч. 10 м. над аэродромом многочисленными свидетелями был замечен самолет, причем никто из свидетелей не заметил ничего необычного в его полете. Показания свидетелей относительно высоты полета разнятся: один из них заявил, что самолет летел выше обычного, тогда как два других свидетеля считали, что он летел ниже, чем это полагалось бы самолету, приближающемуся к аэропорту. Ряд свидетелей показал, что самолет летел на средней высоте.

Комиссия считает, что показания свидетельствуют о том, что самолет опустился приблизительно до нормальной высоты над аэропортом для того, чтобы начать посадку (6 000 футов над средним уровнем моря - 1 840 футов над уровнем аэродрома). Самолет летел к ненаправленному радиомаяку Ндола, находящемуся в 2 1/2 милях к западу от аэропорта. По свидетельству очевидцев, над радиомаяком и после пролета над ним самолет находился на высоте ниже нормальной. Огни на посадочной дорожке и световые сигналы, зажигаемые при приземлении самолетов, были все время включены на максимальную силу.

На основании собранных сведений мы пришли к заключению, что авария произошла в 22 ч. 13 м. Мы считаем это установленным на основании показаний часов, найденных на месте падения самолета, которые, как мы полагаем, перестали работать в тот момент, когда самолет разбился о землю. Показания свидетелей относительно появления

вспышки или отблеска света на небе в точке, находящейся на линии пути, которому следовал самолет в тот момент, когда его видели в последний раз, также согласуются с этим временем.

Обломки самолета были обнаружены днем вскоре после полудня 18 сентября в 9 1/2 милях от аэропорта Ндола с пеленгом 280° (И). Самолет налетел на деревья на высоте 4 357 футов над уровнем моря под пологим углом, когда он делал небольшой поворот налево при нормальной скорости приземления. Сломанные на деревьях ветви ясно указывают направление летевшего самолета.

ЧАСТЬ 7

Обследование места аварии и поврежденного самолета

С момента прибытия полиции Северной Родезии на место аварии в этот район был запрещен доступ всем посторонним лицам. Район был немедленно оцеплен, а с наступлением темноты были зажжены огни, чтобы обеспечить достаточную его охрану. Днем и вечером первого дня тела погибших и документы, которые могли носить конфиденциальный характер, были увезены. Сержант Джулиен был отвезен в больницу.

В состав Комитета по расследованию вошли: директор гражданской авиации подполковник М.Ч.Г. Барбер, полковник военно-воздушных сил Дж. Бланчар-Симс, являющийся старшим офицером оперативной службы Департамента гражданской авиации; г-н М. Маддерс, являющийся главным инспектором авиации, и подполковник авиации Э.Эванс, консультант по вопросам авиации при Британском Верховном комиссаре в Федерации Родезии и Ньясаленда. Представители Швеции, которая является государством, где был зарегистрирован самолет, Международной организации гражданской авиации, представлявшей Организацию Объединенных Наций, Международной федерации ассоциаций пилотов воздушных линий и Компании "Трансэр", которая эксплуатировала самолет, были приглашены к участию в расследовании. Приводим имена этих лиц:

Аккредитованные представители:

Г-н Э.А. Ландин	Инспектор гражданской авиации Королевского шведского совета гражданской авиации.
Г-н Ж.П. Фурнье	Международная организация граждан- ской авиации - Организация Объ- единенных Наций.
Капитан А.Г. Мак-Афи	Международная федерация ассоциаций пилотов гражданских авиационных линий.

Технические советники:

при г-не Ландине:

Д-р Э. Братт	Посланник Швеции в Южно-Африканской Республике.
Г-н Т. Нилен	Крисконсульт Королевского шведского Совета гражданской авиации.
Г-н Н.Э.Л. Линдман	Временно прикомандированный к Королевскому шведскому Совету гражданской авиации в качестве старшего инспектора авиации.
Г-н О. Даниэльсон	Директор шведской государственной уголовной полиции.
Г-н Н. Ландин	Помощник директора Шведского национального института технической полиции.
Г-н А.В. Янсон	Временно прикомандированный к Королевскому шведскому Совету гражданской авиации в качестве инспектора авиации.

При г-не Фурнье:

Г-н Т.Р. Нельсон	Международная организация гражданской авиации - Организация Объединенных Наций.
От Компании "Трансэр" (Transair Sweden, A.B.) - собственника самолета, эксплуатировавшей его:	
Капитан С. Персон	Директор летных операций Компании "Трансэр"
Г-н Б. Вирвинг	Главный инженер Компании "Трансэр".
Г-н С.Г. Гельберг	Главный бортинженер Компании "Трансэр".

Было произведено обследование места крушения самолета, обломки которого были затем перевезены в ангар в Ндола, где они подверглись обследованию, а, кроме того, отдельные части обломков самолета были обследованы специалистами. Имеются подробные отчеты относительно

всех стадий обследования, составленные производившими их лицами. Были составлены два плана: первый - план места аварии (добавление 6); и второй - увеличенный план района аварии и расположения крупнейших обломков самолета (добавление 7); на обоих планах указывается положение тел погибших. При ведении расследования эти планы оказались нам чрезвычайно полезными.

Точное обследование места, на котором произошло крушение самолета, вместе с измерениями высоты деревьев, на которой они были повреждены, ясно показывает, что самолет налетел на деревья под нормальным углом посадки. На земле не было ни воронки, ни каких-либо иных следов резкого спуска. Измерение от первого поврежденного дерева до муравейника, от которого самолет катился до тех пор, пока не остановился, показывает, что самолет спускался под углом в 5° . Совершенно очевидно, что, если учесть повреждения самолета и потерю им скорости, этот угол первоначально должен был быть меньше. Таким образом, можно с достаточным основанием утверждать, что самолет налетел на деревья в то время, когда он спускался под углом менее 5° .

Общая длина аварийного курса самолета, начиная от деревьев, на которые он прежде всего налетел, равняется 800 футов. Никаких следов пожара не было обнаружено, за исключением последних 400 футов. Самые сильные следы пожара замечаются на последних 80 футах. Пожар на участке в обратном направлении от места, где находились обломки самолета, вероятно произошел в результате загорания разлившегося горючего и от загоревшейся травы.

В наши намерения не входит подробное обсуждение положения обломков самолета и тел жертв катастрофы. В них не было ничего необычного, за исключением того, что положение дверей в носовой части самолета говорило о том, что они вылетели при падении и ударе о землю, и что на телах четырех погибших спасательные пояса были застегнуты. Присутствие на месте крушения самолета руководства к посадке разбирается далее.

На основании обследования обломков самолета в ангаре выяснились следующие важные обстоятельства. В момент катастрофы моторы работали. Посадочное шасси было полностью спущено и находилось в замкнутом положении. Судя по тому, как был погнут вокруг своего рычага квадрант регулирования элеронов, имеются определенные указания на то, что в момент соприкосновения с землей элероны находились под углом в 30° .

Не было обнаружено ничего, что заставило бы предположить, что какие-либо приборы управления отказались работать перед аварией. Судя по характеру пожара, запасы горючего были вполне достаточными.

Обследование радиооборудования показывает, что перед аварией оно работало нормально.

Находившиеся на пульте управления три альтиметра, а также два запасных, были отправлены в Соединенные Штаты Америки для обследования их Управлением гражданской авиации и изготовившей их фирмой. Не было обнаружено ничего, что указывало бы на то, что они перед катастрофой перестали работать. Барометрические показания на трех работавших приборах приблизительно совпадают с данными, сообщенными самолету диспетчером в Ндола.

На месте аварии, в обломках самолета и с тел погибших при катастрофе, было собрано всего 201 неизрасходованных патрона, 342 пули и 362 патронных гильзы. Все они соответствовали калибру оружия, бывшего на самолете. Ни на одной пуле не было следов прохождения через нарезной ствол. Было произведено чрезвычайно тщательное обследование обломков самолета с целью обнаружения каких-либо признаков того, что самолет был задет пулей или каким-либо другим зарядом. В конечном итоге наше внимание было обращено лишь на одно подозрительное отверстие. По своей величине это отверстие было слишком маленьким, чтобы можно было допустить, что оно образовалось в результате прохождения пули калибром в 7,62 мм. Микроскопический анализ показал отсутствие всякого постороннего металла. Комитет по расследованию постановил не производить спектроскопического

анализа, так как обследуемый материал должен был быть передан в нашу Комиссию и в Комиссию Организации Объединенных Наций. Мы считали такое решение правильным. Мы сочли важным произвести спектроскопический анализ. Он обнаружил отсутствие всяких следов того, что металл был задет пулей. Были обнаружены следы кадмия, хрома, цинка и свинца. Кадмий и хром являются металлами, входящими в состав листовой обшивки болтов, что дает известное указание на то, что отверстие, о котором идет речь, могло образоваться в результате того, что из самолета был вырван небольшой болт. Пули не покрываются цинком или свинцом.

Пластмассовая носовая часть радиолокационной установки при нахождении ее не носила никаких следов повреждения пулей.

Единственным возможным видом обследования, который не был произведен, была расплавка всего оставшегося металла, собранного на месте пожара, который составил бы массу около 5 тонн весом, чтобы выяснить, не обнаружится ли там пуля. Весь этот металл был раздроблен молотом и паровым молотом в куски размером 8 кв. дюймов и толщиной в несколько дюймов. В этом металле находились многие предметы, например, болты. В тех местах, где эти предметы находились, все металлические блоки легче ломались. Нам было сообщено, что в начале производившегося Комитетом расследования шведскими представителями было предложено произвести дальнейшее обследование. Комитет решил не делать этого, а раздробить весь сплавившийся металл упомянутым выше образом. В ходе заслушания показаний нам было предложено произвести это исследование, однако на этом предложении не настаивалось. Мы тщательно обсудили вопрос о том, была ли бы достаточно обоснованной переплавка металла всех обломков самолета, и пришли к заключению, что это не было бы обоснованным.

Помимо обследования места аварии было произведено также обследование на большое расстояние района вокруг места катастрофы в лесистой местности, над которой самолет должен был пролететь перед

аварией. Трудности этого обследования указываются в добавлении 4. Обследование это охватило район приблизительно в 2 мили на 1,5 мили. В обследовании принимало участие около 180 человек. Не было обнаружено никаких предметов, которые могли бы иметь отношение к самолету. Никаких следов пожара в этом районе обнаружено не было.

ЧАСТЬ 8

Причины гибели пассажиров самолета

Все тела подверглись очень тщательному посмертному исследованию. Когда был найден самолет, все члены экипажа и все пассажиры, за исключением сержанта Джулиена, были мертвыми. Из других пятнадцати находившихся в самолете лиц, девять понесли такие повреждения, не считая ожогов, которые указывают, что они были убиты в самый момент аварии. В числе их был г-н Хаммаршельд. Силой удара он был выброшен из самолета, за пределы пожара. Медицинская экспертиза установила, что смерть наступила немедленно. Три тела были слишком сильно обожжены, чтобы можно было установить их повреждения. На трех других телах не было обнаружено смертельных повреждений, если не считать ожогов. Положение этих тел в обломках самолета и то обстоятельство, что они не смогли, как это сделал сержант Джулиен, выбраться из обломков, говорит о том, что если они не были убиты при ударе о землю, то, во всяком случае, потеряли сознание, что лишило их возможности спастись.

У сержанта Джулиена был открытый перелом лодыжки. Он сказал, что отбежал от обломков самолета. Это маловероятно; ему пришлось, вероятно, ползти. Он умер в результате ожогов от огня, усиленных действием солнечных лучей в течение приблизительно десяти часов, когда он лежал ничем не защищенный. Общая площадь пораженной ожогами поверхности тела составляла более 55 процентов. Если бы не это действие солнечных лучей и не дополнительные шесть ночных часов, когда он оставался без ухода под открытым небом в состоянии шока, то была бы возможность спасти его жизнь. Для него было сделано все возможное после того, как он попал в больницу. У него перестали действовать почки и он умер от уремии.

Двенадцать тел, включая тела трех летчиков, были подвергнуты анализу на содержание карбоксигемоглобина. В трех телах анализ

обнаружил 7 процентов, в одном - 5 процентов, в одном - 2 процента, а в семи телах вообще не оказалось карбоксигемоглобина. Как в кабине управления, так и в кабине самолета были люди, с некоторым содержанием карбоксигемоглобина и без него.

В органах пилотов анализом не было обнаружено никаких следов алкоголя.

На шести телах обнаружены доказательства того, что предохранительные пояса были закреплены. То же можно утверждать в отношении еще четырех тел на основании того, что было отмечено на месте аварии.

В телах двух солдат, пострадавших от пожара, были обнаружены пули. Перед самым отъездом их видели с надетыми патронными сумками. Все пули были собраны, и их подвергли микроскопическому исследованию. Ни одна из этих пуль не прошла через нарезной ствол. В телах они были расположены близко к поверхности и не было каких-либо видимых следов связанного с ними кровотечения. Все пули были калибра 9 мм, т.е. того же калибра, что и оружие этих солдат. В тех же телах были также обнаружены 9 мм патронные гильзы и частицы латуни, по-видимому, от этих патронных гильз, а также один ударный капсюль. Ударные капсюли и частицы патронных гильз были обнаружены еще в одном теле. Все патронные гильзы, частицы патронных гильз и ударные капсюли были расположены у поверхности тел, либо в коже, либо в тканях, обнаженных сгоранием. Другие частицы металла, как, например, маленькое зубчатое колесо и расправленный металл, были найдены на поверхности тканей или неглубоко в тканях, обнаженных сгоранием.

ЧАСТЬ 9

Объявление тревоги, поисковые и спасательные операции

Порядок, которому должен следовать в поисково-спасательных операциях персонал службы воздушного движения, изложен в Правилах Департамента гражданской авиации Федерации Родезии, касающихся поисковых и спасательных операций, которые действуют во всем поисковом и

спасательном районе Солсбери, т.е. во всей Северной и Южной Родезии, Ньясаленде и в части Бечуаналенда; пределы этого района, в данном случае, не имеют значения. Изложенный в Правилах порядок предусматривает сотрудничество гражданских властей и Королевских военно-воздушных сил Родезии, но в Правилах уточняется, что операции, связанные с запаздыванием самолетов военно-воздушных сил, находятся в ведении командования ВВС, тогда как операциями, связанными с запаздыванием гражданских самолетов, ведает Служба воздушного движения, и проведение их определено вменяется в обязанность Координационному спасательному центру (КСЦ), находящемуся в Солсбери. Операции эти состоят из первоначальных мер, координации и завершения поисково-спасательных операций.

Любое чрезвычайное положение, требующее применения правил, предусмотренных для объявления тревоги, теоретически разделяется на три стадии: а) стадия "Неопределенность"; б) стадия "Тревога" и с) стадия "Бедствие", причем все три стадии имеют закодированные обозначения, а именно, "Инсерфа", "Алерфа" и "Детресфа". Обстоятельства, при которых наступают эти стадии, определяются в плане следующим образом:

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

- а) от самолета не поступает никаких сообщений в течение тридцати (30) минут после того, как должно было быть получено сообщение о местонахождении самолета или сообщение "На борту все в порядке"; или когда
- б) самолет не прибывает в течение тридцати (30) минут по прошествии намеченного 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.

Стадия "Тревога". Считается, что стадия "Тревога" наступает, 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, или когда
- с) получена информация, в которой указывается, что эффективное управление самолетом нарушилось, но не до такой степени, чтобы возникла вероятность вынужденной посадки, или когда
- д) получена информация или имеется уверенность, что самолет готовится к вынужденной посадке или совершил вынужденную посадку,

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

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

- а) после объявления стадии "Тревога" отсутствие сведений от многочисленных пунктов связи при данных обстоятельствах указывает на то, что самолет вероятно терпит бедствие, или когда
- б) считается, что горючее на борту самолета иссякло или его недостаточно для того, чтобы самолет достиг безопасного места, или когда
- с) получена информация, в которой указывается, что эффективное управление самолетом нарушилось до такой степени, что вероятна вынужденная посадка, или когда

- а) получена информация или имеется уверенность, что самолет готовится к вынужденной посадке или совершил вынужденную посадку,

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

Предусматриваются поиски как в воздухе, так и на земле. В случае необходимости воздушных поисков в плане предусматривается, что директор гражданской авиации назначает офицера гражданской поисковой авиации (ОГПА), функции которого точно указаны в этом плане и включают обязанность держать в полном курсе дела Координационный спасательный центр. Для наземных поисков этот КСЦ может потребовать помощь полиции и местных властей.

Весь план, поскольку он касается гражданских самолетов, основан на предположении, что Служба воздушного движения осведомлена о намерениях таких самолетов при полетах в пределах данного района или при пролете через него. Это обеспечивается с помощью плана полета, составленного капитаном самолета и представленного диспетчерской службе в пункте вылета. Диспетчерская служба несет ответственность за передачу этой информации всем службам воздушного движения, находящимся на пути самолета к месту назначения. В плане полета указываются, среди прочего, регистрационные литеры самолета, его тип, фамилия капитана, численность экипажа и пассажиров, место назначения, запасные аэродромы, которыми он предполагает воспользоваться в случае невозможности приземлиться в месте назначения, продолжительность полета в часах, радиочастоты оборудования связи самолета, подробности о спасательном оборудовании на борту и т.д. В плане также указываются маршрут полета, контрольные пункты, приблизительное время полета между различными контрольными пунктами и высоты, на которых капитан намеревается лететь. На практике иногда оказывается необходимым изменить план полета во время летного периода, и это делается по радиосвязи, установленной между самолетом и Службой воздушного движения.

Сведения о самолете SE-BDY, переданные диспетчеру в Ндола, поступили из четырех источников. Ответственные лица на земле сообщили ему, что на втором самолете, вылетевшем из Леопольдвилля в Ндола, ожидается прибытие Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций, и он знал, что первый самолет, на котором находился лорд Лансдоун, уже прибыл. ЦССП в Солсбери сообщил ему, что самолет SE-BDY находится на пути к Ндола и предполагаемое время его прибытия было 22 ч. 35 м. Начиная с 21 ч. 35 м. он установил связь с самолетом, с которого ему передали, что ПВП изменено на 22ч.20 м., что он снижается до высоты в 6 000 футов и хотел бы получить квадрантную высоту (K_2). Затем ему сообщили, что самолет пролетел над аэродромом, держа курс на запад-северо-запад.

При таких обстоятельствах казалось бы ясным, что посадка самолета должна была ожидаться в 22ч.20 м. или около этого времени. Через тридцать минут после этого должны были вступить в силу постановления пункта b стадии "Неопределенность", если бы только предусмотренное исключение не оправдывало бездействия. Диспетчер в Ндола сообщил ЦССП в Солсбери около 22 ч. 42 м. об отсутствии всякой связи с самолетом после 22 ч. 10 м. Позднее, в 23 ч. 42 м. диспетчер аэропорта Ндола дал первый сигнал "Инсерфа".

Мы рассмотрели показания относительно применимости исключения. Поскольку это касается диспетчера аэропорта Ндола г-на Мартина, то во все важные моменты он находился в связи с директором аэропорта г-ном Дж.Х. Вильямсом и действовал по его указаниям. Лично г-н Мартин в то время думал, что самолет прекратил сообщения о завершении своего разрешенного снижения, потому что он намеренно задержался, чтобы позволить Генеральному Секретарю закончить разговор по радио с базой за пределами Родезии; это мнение было безусловно искренним и это в достаточной степени объясняет, почему у него не было оснований сомневаться в высказанном ему г-ном Вильямсом убеждении, что самолет задерживается или отправился на какое-либо другое место назначения. Это, по нашему мнению, далее подтверждается тем,

что по прошествии приблизительно полутора часов, — срока, который очевидно нельзя объяснить возможными переговорами по радио, — г-н Мартин, по консультации с г-ном Вильямсом, дал сигнал "Инсерфа".

Теперь мы рассмотрим состояние духа, в котором тогда находился г-н Вильямс и которое выяснилось при даче им показаний. 16 сентября он вернулся в Ндола из отпуска, чтобы приступить к исполнению своих обязанностей директора аэропорта в понедельник 18 сентября в 07 ч.00 м. (в 9 ч. по местному времени), но в воскресенье 17 числа он был вызван на аэропорт на заседание, на котором обсуждались меры безопасности и размещения в связи с намеченной на этот день встречей Президента Катанги Чомбе и г-на Хаммаршельда. Начиная с 12 ч. 30 м. (14 ч.30 м. по местному времени), были введены строгие меры безопасности на аэропорте и около дома старшего комиссара провинции, причем оба эти места охранялись большими нарядами полиции. Оперативный отдел КВВСР потребовал освободить помещение для проведения предполетного инструктажа экипажа и уступить его обслуживающему персоналу, а собственная контора директора аэропорта была резервирована для намеченной встречи. Начиная с 14 ч. 00 м. (16 ч. по местному времени), Президент Чомбе и Британский Верховный комиссар Его Превосходительство лорд Альпорт пользовались этой конторой. Из их беседы у г-на Вильямса создалось впечатление, что были некоторые сомнения как относительно вероятности прибытия Генерального Секретаря, вообще, так и в отношении времени, когда его можно ожидать. Позднее к ним присоединился лорд Лансдоун, прибывший из Леопольдвилья на самолете OO-RIC. Последние сведения, привезенные лордом Лансдоуном, подтвердили ожидаемое прибытие Генерального Секретаря и указали на возможность его прибытия после отъезда лорда Лансдоуна из Ндола. На фоне таких событий г-ну Вильямсу было сообщено о пролете самолета SE-BDY над аэродромом Ндола в направлении Леопольдвилья. Он тогда вышел и присутствовал при отлете самолета лорда Лансдоуна, а когда он вернулся, он узнал, что SE-BDY не отвечает на позывные сигналы. Он распорядился, чтобы дежурный офицер сообщил об этом в Солсбери и Лусаку и продолжал

вызывать SE-BDY. Позднее он поручил просить Солсбери снестись с Йоганнесбургом, чтобы установить связь с Леопольдвилем. Когда к 01 ч. 15 м. (3 ч. 15 м. по местному времени) не было получено никаких известий, он решил покинуть аэропорт и отправиться в свою гостиницу, оставив распоряжение, чтобы ему немедленно сообщили, если будут получены какие-либо сведения. Он заверил нас, что в то время ему и в голову не приходило, что самолету может угрожать опасность, так как он считал, что продолжающееся, несмотря на повторные сигнальные запросы, молчание самолета SE-BDY объясняется тем, что этот полет не подчиняется обычным правилам для гражданских самолетов в подведомственном ему районе. То же думал и лорд Альпорт, хотя у него не было опыта в обычной работе аэропорта, за операции которого он не нес никакой ответственности; он сказал нам, что, зная, что первым условием для встречи Генерального Секретаря с Президентом Чомбе было прекращение огня в Катанге, он опасался, что во время полета Генеральному Секретарю дали знать о каком-либо нарушении этого условия, вследствие чего он отказался от своего намерения спуститься в Ндола. Лорд Альпорт сказал нам, что он поделился своими соображениями с г-ном Вильямсом, и мы вполне понимаем, что возможность аварии даже и не приходила на ум г-ну Вильямсу до его отъезда из аэропорта и что уже принятые с опозданием меры были адекватными, с учетом всех этих обстоятельств.

Уже упоминалось о том, что у дома комиссара провинции, в Ндола, находился большой наряд полиции. Один из полицейских видел, как он сказал, вспышку или зарево на небе через несколько минут после того, как SE-BDY вылетел за пределы слышимости, на некотором расстоянии от того, что он считал маршрутом его полета. В этом районе пожары зарослей и вспышки молний считаются обычным явлением и, по-видимому, сначала никто не связывал этого зарева или вспышки с самолетом, но когда в полицейский участок в Ндола об этом поступило донесение, помощник инспектора Бегг счел уместным сообщить об этом явлении на аэродром. Когда дежурному связисту сообщили об этом около

/...

01 ч. 30 м. (3 ч. 30 м. по местному времени), он направил полицию к г-ну Вильямсу, и помощники инспектора Бегг и Пеннок посетили г-на Вильямса в его гостинице и сообщили ему о донесении о вспышке. Г-н Вильямс выразил мнение, что до рассвета (03 ч. 40 м. или 5 ч. 40 м. по местному времени) все равно ничего нельзя сделать, и отослал их. Эти полицейские офицеры по собственной инициативе испросили и получили по телефону разрешение выслать наземный полицейский патруль, но поиски оказались безрезультатными.

Только в 07 ч. 00 м. (9 ч. по местному времени, т.е. более чем через три часа после рассвета) г-н Вильямс возвратился к исполнению своих обязанностей директора аэропорта Ндола и узнал, что ЦССП в Солсбери в 04 ч. 45 м. дал сигнал стадии "Бедствие" и просил КВВСР дать два самолета для местных поисков к северу и югу от аэродрома Ндола в 07 ч. 00 м., причем поиски начались около 08 ч. 00 м.

По нашему мнению, заслуживает внимания то обстоятельство, что подразумевавшееся намерение г-на Вильямса начать поисковые операции на рассвете не было выполнено. Хотя г-н Вильямс не говорил, что это как-либо повлияло на его поведение, мы учли то обстоятельство, что его официальное возвращение из отпуска не требовало его присутствия на аэропорте в это утро до обычного часа начала работы, но его участие в мероприятиях накануне и то, что он принял донесение полиции как сделанное ему по правилам, налагало на него обязанность, как мы это видим теперь, с момента его фактического возвращения принять на себя ответственность, которую обычно несет директор аэродрома во время исполнения своих служебных обязанностей.

В пункте 33 "Порядка поисков и спасения в спасательном районе Солсбери" эти обязанности определены как обязанности, изложенные в "Руководстве для диспетчерской службы", изданном Департаментом гражданской авиации в сентябре 1960 года, которые должны читаться совместно с "Постоянными инструкциями для авиабазы" от июня 1961 года.

В первом руководстве предусматривается, что во всех случаях, когда этого требует срочность положения, ответственное отделение

диспетчерской службы должно сначала, поднять тревогу и принять все другие необходимые меры, чтобы привести в действие все надлежащие местные спасательные организации, которые могут немедленно оказать необходимую помощь. В связи с этим следует отметить, что в отличие от исключения, предусмотренного для стадии "Неопределенность", исключение для стадии "Тревога" в этих инструкциях изложено иначе, так как оно гласит: "за исключением случаев, когда имеются сведения, которые рассеивают опасения за безопасность самолета и находящихся на борту лиц". Отсутствие какого бы то ни было удовлетворительного ответа на позывные сигналы ЦССП могло скорее вызывать опасения, а не рассеять их. Верно, что в этих инструкциях 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.

Другой документ "Постоянные инструкции для авиабазы" касается главным образом аварийных посадок, и, хотя первоначальная ответственность за операции возлагается в нем на дежурного диспетчера, перечисление его обязанностей, включая обязанность уведомить директора аэропорта, определенно указывает на то, что когда директор аэропорта находится в пределах досягаемости, то от него ожидается, чтобы он наблюдал за исполнением установленной процедуры.

Независимые поиски были предприняты на основании наблюдений помощника инспектора полиции Северной Родезии Вона. В ночь на 17 сентября инспектор Вон нес патрульную службу на дороге между Муфулирой и Мокамбо, на расстоянии приблизительно в десяти милях друг от друга, находясь в своем "ланд-ровере". Когда он ехал по направлению к

Муфулире он увидел около 23 ч. 40 м. внезапный свет на небе в направлении Ндола и у него создалось впечатление, будто он увидел падающий предмет. Так как это было через час после аварии, то это можно объяснить взрывом бензинового бака во время пожара. Когда, вернувшись в Муфулиру, он услышал о чрезмерном запоздании самолета, ожидавшегося в Ндола, он вспомнил о том, что видел, и доложил об этом. Около 01 ч. 40 м. он вместе с другим офицером медленно проехали приблизительно половину дороги между Муфулирой и Ндола, тогда как третий офицер произвел быструю разведку на том же участке дороги, чтобы выяснить, нет ли каких-либо признаков, заметных с земли. Обе разведки оказались безрезультатными. На следующее утро была произведена еще одна более подробная разведка на том же участке дороги.

Чтобы помочь воздушным поисковым операциям персонал КВВСР определил азимут на наземных пунктах, откуда, согласно донесениям, были видны вспышки и т.п., и были изготовлены схемы местности в надежде установить точное место этих явлений.

Предпринятые затем старшим лейтенантом авиации Краксфордом по данным ему в 12 ч. 45 м. (14 ч. 45 м.) инструкциям воздушные поиски увенчались успехом и место аварии было обнаружено в 13 ч. 10 м. (15 ч. 10 м.). Хотя информация, на основании которой были даны эти инструкции, включала заявления, полученные только после полудня, сведения, данные помощником инспектора ван-Виком помощнику инспектора Беггу и переданные этим последним г-ну Вильямсу, были, как нам представляется, достаточными для успешного проведения наземных поисков.

Мы отдаем себе отчет в том, что требование о производстве воздушных поисков связано с большой ответственностью, так как это может привести к рассредоточению имеющихся самолетов, посылке их с безрезультатными поручениями, что может лишить возможности оказать помощь в тех районах, на которые будут указывать надежные донесения. 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 явным указанием на возникновение чрезвычайного положения, несмотря на то, что из Леопольдвилья 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 несколько минут летнего 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 не ухудшило состояние полученных им в катастрофе ожогов.

ЧАСТЬ 10

Причины аварии

А. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

1. Соображения общего характера

Прежде чем перейти к рассмотрению отдельных предполагаемых причин аварии, мы изложим некоторые соображения общего характера, которые имеют значение для всего дела. Мы пытаемся установить на основе имеющихся данных причины того, что самолет SE-BDY рухнул на землю приблизительно на $9\frac{1}{2}$ миль не долетев до посадочной полосы аэропорта Ндола. Из расследования, проведенного после аварии, с несомненностью вытекает, что самолет был намерен приземлиться в Ндола, и это намерение было подтверждено в его разговоре с диспетчерской вышкой. В момент удара моторы работали. Шасси самолета было полностью выпущено и закреплено в этом положении. Имеются положительные указания на то, что элерон находился под углом в 30° , что считается нормальным на этой стадии посадки. Те четыре предохранительных ремня, о состоянии которых можно было судить, были найдены закрепленными, а на шести телах, которые допускали осмотр с этой целью, были знаки закрепленных ремней. Закрепление предохранительных ремней имеет место при отрыве от земли и перед посадкой. Посадочные огни не были еще включены, но самолет находился слишком далеко от посадочной полосы, чтобы сделать это при нормальных условиях.

Когда все в самолете указывает на то, что он готов к посадке, а он падает на землю, не достигнув посадочной полосы, то это может быть вызвано только одной из двух общих причин. Одна из них сводится к тому, что что-то заставило самолет, против воли пилотов, слишком приблизиться к земле и удариться о нее. Другая причина может быть та, что пилоты, введенные чем-то в заблуждение или по ошибке снизили самолет слишком близко к земле, вследствие чего он ударился о нее. Само собой разумеется, что возможно и сочетание обеих

/...

причин: пилоты могли спустить самолет ниже, чем следовало, и он оказался в таком положении, когда какие-либо другие причины могли действовать с большей легкостью, чтобы помешать полету. При рассмотрении вопроса о причине, действовавшей вопреки воле пилота, правильным первоначальным подходом было бы, по нашему мнению, предположить, что такая причина возникла, когда самолет находился на той высоте, на которой он должен был находиться на этой стадии подхода к зоне аэродрома. Если предположить, что самолет находился ниже этой высоты, то напрашивается заключение, что пилоты допустили ошибку.

При ночной посадке пилот либо полагается на то, что он может видеть, - визуальный порядок снижения, - либо применяет метод снижения по приборам. Второй способ, когда он основан на существовании ненаправленного радиомаяка, состоит из полета по указанному курсу - в обратном направлении к тому, на котором самолет совершит посадку, - на определенной высоте до тех пор, пока он не пролетит над ненаправленным радиомаяком. Вскоре после этого в установленном порядке выполняется доворот. Этот доворот выполняется в сторону от трассы полета и за ним следует доворот в обратном направлении, причем оба доворота делаются таким образом, чтобы самолет шел в обратном направлении по той трассе, которой он следовал до доворота, выполненного в установленном порядке; тогда самолет летит в правильном направлении для посадки. Порядок установлен для каждого аэропорта. В некоторых случаях от самолета требуется, чтобы он оставался на первоначальной высоте до завершения доворота, выполняемого в установленном порядке; в других случаях требуется, чтобы самолет снижался в процессе выполнения доворота в установленном порядке.

Порядок захода на посадку по приборам, установленный для Идола, заключается в первом заходе на 6 000 футовой высоте по трассе в 280° в течение еще 30 секунд после пролета над ненаправленным радиомаяком. Затем выполняется доворот в установленном порядке на той же высоте, вправо. По завершении этого доворота и находясь на входной трассе в 100° к ННРМ, самолет спускается на 5 000 футов над ННРМ и затем продолжает снижение до расчетной высоты аэродрома.

/...

В очень мощной системе освещения аэропорта Ндола имеются две коротких параллельных линии огней под прямым углом к взлетно-посадочной полосе в том ее конце, где выполняется заход на посадку. Если эти две освещенные линии имеют тенденцию слиться в только одну линию, пилот знает, что он спустился слишком низко, а если эти линии кажутся на слишком большом расстоянии друг от друга, то он знает, что находится слишком высоко.

По показаниям очевидцев установлено, что самолет SE-BDY пересек аэропорт Ндола на высоте приблизительно 6 000 футов по азимуту, близкому к 280° . Также установлено, что самолет затем повернул вправо. Так как, согласно показаниям, между этим поворотом и аварией самолета не прошло достаточно времени, чтобы он мог отойти на значительное расстояние и затем вернуться, мы убеждены в том, что в момент аварии пилот продолжал свой заход на посадку, делая последующий поворот влево.

Уже указывалось, что, когда самолет задел деревья, он снижался под углом спуска менее 5° , т.е. под нормальным углом спуска. То обстоятельство, что дверцы носового колеса не были оторваны в воздухе скоростью полета, - а они были бы оторваны при большой скорости, - ясно указывает на то, что не было значительного пикирования к земле, за которым последовало бы выравнивание до указанного выше угла спуска.

2. Значение заявлений сержанта Джулиена для определения причины аварии

Ниже приводятся заявления единственного оставшегося в живых пассажира - сержанта Джулиена, которые имеют какое-либо отношение к причине аварии.

Старший инспектор полиции Северной Родезии Аллен вел с ним вечером 18 сентября следующий разговор:

Аллен: "Когда мы имели от вас последние известия, вы находились над взлетно-посадочной полосой Ндола. Что случилось?"

Джулиен: "Он взорвался".

/...

Аллен: "Это было над взлетно-посадочной полосой?"

Джулиен: "Да".

Аллен: "Что произошло затем?"

Джулиен: "Была большая скорость. Большая скорость".

Аллен: "Что произошло затем?"

Джулиен: "Затем было крушение".

Аллен: "Что произошло затем?"

Джулиен: "Было много мелких взрывов со всех сторон".

Аллен: "Как вы выбрались?"

Джулиен: "Я потянул аварийную веревку и выбежал".

Аллен: "Что случилось с другими?"

Джулиен: "Они оказались в западне".

Старший инспектор Аллен сказал, что Джулиен, по-видимому, понимал вопросы. Весь разговор не был так прост, как он здесь приведен, так как сержант Джулиен говорил очень бессвязно, и такие вопросы, как "Что произошло затем?", часто приходилось повторять. Дежурный хирург г-н Мак-Наб заявил, что, по его мнению, эти слова можно принять только как некоторое указание и что они не обязательно верны, если учесть состояние сержанта Джулиена. Он также допускал возможность частичной амнезии.

В тот же вечер сестра Мак-Грат слышала, как сержант Джулиен говорил: "Мы были на взлетно-посадочной полосе и произошел взрыв"; "Мы были на взлетно-посадочной полосе, когда г-н Хаммаршельд сказал: "Легите обратно", и тогда произошел взрыв", и "Мне единственному удалось выбраться, все остальные оказались в западне".

В тот же вечер д-р Левенталь сказал, что он спросил, почему они не спустились, когда их ожидали, и сержант Джулиен ответил сначала словами, из которых можно было заключить, что г-н Хаммаршельд изменил свое намерение или сказал: "Возвращайтесь обратно", а затем сержант Джулиен сказал, что он не знает. Доктор сказал, что сержант Джулиен сначала говорил, что был взрыв, а затем крушение, а немного позднее сказал, что сначала произошло крушение, а потом взрыв; он

/...

также сказал, что он выпрыгнул из самолета. Д-р Левенталь сказал, что сержант Джулиен в то время находился под сильным действием успокоительных средств, но говорил, по-видимому, вполне связно.

Не заслуживают внимания сделанные позднее на той же неделе его замечания относительно искр в небе. Они относятся либо к пожару после аварии, либо являются одним из симптомов его тогдашнего состояния.

Поскольку вообще можно придавать значение его словам, они относятся к следующему:

На взлетно-посадочной полосе

По-видимому сержант Джулиен думал, что то, что случилось, произошло как раз перед самой посадкой.

Большая скорость

До тех пор пока самолет не пролетел над Ндола, имеется масса доказательств, указывающих на то, что он шел нормальной скоростью. Поэтому слова "большая скорость", если они относились к самолету в воздухе, могли относиться только к какому-то времени захода на посадку установленным порядком. Доказательства указывают на то, что дверцы носового колеса были бы оторваны в результате необычной скорости. Они оторваны не были, а были найдены среди обломков: Поэтому, если это было точно запомнившимся впечатлением, то мы полагаем, что оно могло создаться только, когда самолет пролетал по верхушкам деревьев, что могло создать впечатление скорости.

Взрыв в самолете до того, как он задел деревья

Взрыв произошел несомненно после того, как самолет ударился о землю. В одном из своих заявлений сержант Джулиен именно в таком порядке и излагал события. Поскольку можно считать, что эти слова подтверждают теорию о том, что произошел взрыв, вызвавший падение самолета на землю, этот вопрос разбирается позднее.

Распоряжение вернуться

Единственным указанием на изменение плана является показание д-ра Левенталя о заявлении сержанта Джулиена, согласно которому г-н Хаммаршельд "переменил свое намерение" или сказал: "возвращайтесь обратно". Вполне вероятно, что фразой "переменил свое намерение" свидетель истолковал слова "возвращайтесь обратно" или "летите обратно". Эти слова не могли быть сказаны после аварии, так как данные свидетельствуют о том, что г-н Хаммаршельд умер мгновенно. Следовательно эти слова должны были быть сказаны в самолете. Эти слова в обеих версиях были сказаны до взрыва. Ничто не указывает на вероятность того, что г-н Хаммаршельд мог изменить свое намерение приземлиться, за исключением чего-либо связанного с аварией. По всей вероятности, первое столкновение с верхушками деревьев создало у г-на Хаммаршельда впечатление, что существует какое-то намеренное препятствие к его посадке и что тогда он произнес что-то вроде слов: "Летите обратно".

3. Показания очевидцев

Во избежание излишнего усложнения этой части доклада мы подробно рассматриваем показания всех очевидцев в добавлении 1. Мы разделили их на четыре категории. В категориях А и В приводится общая картина показаний тех свидетелей, которые видели или слышали, как SE-BDY пересекал аэропорт более или менее в том направлении, в котором он должен был лететь, что он находился приблизительно на высоте в 6 000 футов над уровнем моря или, быть может, несколько ниже, что он летел быстрее, чем обычно летит самолет, что вероятно объясняется тем, что он был большего типа, чем обычные самолеты в этом районе. Два свидетеля г-н Бермант и г-жа Райт, живущие в западной части, слышали над собой шум пролетающего самолета, который в то время выполнял, должно быть, доворот направо. От этого шума

у обоих создалось впечатление, что самолет летел низко. Поскольку свидетели категории В говорят о явлениях на небе, они не способствуют обнаружению причины крушения. Их показания свидетельствуют только о том, что крушение имело место. Но ни один из свидетелей, а их было много, не видел и не слышал никакого другого самолета около того времени, когда SE-BDY пролетал над Ндола.

Показания лиц, отнесенных в категорию С, которые говорят о двух самолетах приблизительно в одно и то же время, рассматриваются позднее. К категории D относятся свидетели, которые видели или слышали что бы то ни было много позднее крушения. Их показания не относятся к причинам. Само собой разумеется, что то же относится к любому показанию, касающемуся только обнаружения рухнувшего самолета, что имело место позднее.

В. ВОЗМОЖНЫЕ ПРИЧИНЫ АВАРИИ

1. Повреждения, полученные в Элизабетвиле

Когда утром 17 сентября самолет покинул Элизабетвиль, направляясь в Леопольдвиль, он был обстрелян. По прибытии в Леопольдвиль на капоте одного из моторов была обнаружена пулевая пробоина, а также повреждение одной из выхлопных труб. Эта выхлопная труба была заменена. Был произведен тщательный осмотр, но других повреждений обнаружено не было. По-видимому самолет не был обстрелян разрывными пулями, причем даже если какая-либо пуля и не была найдена, она не могла причинить дальнейших повреждений.

Мы считаем, что то, что произошло в Элизабетвиле, не могло никоим образом сыграть какой-либо роли в аварии.

2. Саботаж

Перед тем как самолет поднялся из Леопольдвилля, он находился под присмотром служащих компании "Трансэр", за исключением промежутка времени, когда они ушли завтракать. В течение этого времени самолет был заперт на замок и трапы были убраны. Таким образом имелась возможность поместить взрывчатый снаряд только в люки шасси. В обломках самолета не было найдено ничего, что указывало бы на повреждение шасси от взрыва. Внутренность самолета была осмотрена до отлета. Совершенно невообразимо, чтобы кто-либо из летевших на самолете лиц умышленно поместил бы на него какую-либо бомбу. Если какая-либо бомба была помещена в личный багаж кого-либо из находившихся на самолете лиц, то менее всего вероятно, чтобы взрыв произошел в кабине управления и, таким образом, вывел бы пилотов из строя. Кроме того, если бы произошел взрыв, который сделал бы самолет непригодным, какая-либо его часть была бы почти наверно оторвана и найдена вблизи места аварии. Осмотр обломков самолета и трупов не обнаружил ничего, что могло бы указать на взрыв бомбы.

Помимо этого, мы не можем себе представить, чтобы что-либо подобное могло быть сделано в Леопольдвиле. Если бы это было сделано, то необходимо предположить, что это было направлено против г-на Хаммаршельда и должно было бы быть проведено в жизнь эффективным образом. Никто не мог бы синхронизировать взрыв с моментом прибытия в Ндола, когда это назначение было известно всего нескольким лицам, и никто, за исключением пилотов, вероятно не мог знать, что полет будет продолжаться столь долгое время, учитывая избранный маршрут.

Мы не видим никаких оснований для того, чтобы приписать эту аварию саботажу.

3. Обстоятельства полета в Ндола

Ничто не указывает на то, что меры предосторожности, которые были приняты в отношении этого полета и которые привели к отсутствию всяких о нем сведений, были каким-либо образом причиной аварии. На самолете не было отдельного штурмана, и полет в большей своей части происходил путем счисления пути. Капитан Халлонквист был, однако, опытным навигатором, и принятому курсу - прямо на восток, причем для изменения курса на юг имелся столь заметный географический объект, как озеро Танганьика, - было нетрудно следовать. Самолет был снабжен радиолокатором, которым, в случае затруднительных условий видимости, можно было воспользоваться, чтобы определить, когда самолет долетел до этого озера.

Двое из трех пилотов накануне управляли полетом самолета в Элизабетвиль, а также привели его в Леопольдвиль утром 17 сентября. Когда капитан Литтон садился днем на самолет, он сказал, что он устал. Капитан Халлонквист был бодрым и отдохнувшим перед отлетом самолета. Полет в Ндола был долгим, но он не должен был чрезмерно утомить пилота. Этот полет мог быть, конечно, связан с некоторым напряжением по той причине, что на нем находилось чрезвычайно важное лицо, и должны были быть приняты меры предосторожности, чтобы скрыть его маршрут. Мы не думаем, чтобы чрезмерная усталость сыграла какую-либо роль в аварии.

/...

4. Неправильное сообщение, полученное от наземных служб в Ндола

Магнитофона для записи разговора между дежурным диспетчером в Ндола г-ном Мартином и самолетом SE-BDY не было. Точность передачи этого разговора зависит от его памяти; график полета самолета частично подтверждает его показания и никоим образом не является с ними несовместимым. Информацией, которая могла ввести пилота в заблуждение, была бы неправильная квадрантная высота (K_2), но обзор альтиметров показал, что они были установлены приблизительно на ту цифру, которая, по его словам, была им указана, и эта цифра была правильной. Сведения, которые г-н Мартин сообщил в Солсбери о своем разговоре, - после того как самолет исчез и задолго до того, как стало известно, что он разбился, - соответствуют его пересказу этого разговора. Высота аэропорта Ндола над уровнем моря не была указана, но такая информация не дается, если ее не требуют. Пилоты обычно не требуют этой информации, и самолет SE-BDY этого не сделал.

Ничто не дает оснований предполагать, что самолету были даны из Солсбери или Ндола какие-либо неправильные сведения.

5. Неиспользование аэронавигационной карты воздушных подходов к Ндола или использование аэронавигационной карты воздушных подходов к Ндола

Пилотам линии "Трансэр" вменяется в обязанность пользоваться аэронавигационными картами воздушных подходов, содержащимися в руководстве ("Наставлении") Йеппесена. Это - большое состоящее из отдельных листов руководство, изданное в Соединенных Штатах Америки. Оно содержит карту Ндола, в которой указан порядок захода на посадку по приборам. Это руководство выдается каждому пилоту в индивидуальном порядке. Никаких записей о выдаче этого руководства какому-либо из пилотов на самолете SE-BDY не имеется. Сделанная по нашему настоянию инвентаризация экземпляров руководств Йеппесена обнаружила, что трех экземпляров не хватает. Когда они исчезли -

/...

неизвестно. Каждому пилоту вменяется в обязанность иметь при себе это руководство во время полета.

В обломках самолета было обнаружено только одно руководство Йеппесена. Другие могли сгореть дотла. Об этом ничего неизвестно. В том единственном руководстве, которое было найдено, карты Ндола нет. Согласно установившейся практике необходимой при посадке карту обычно вынимают. Возможно, что так было сделано. В пружинном зажиме, в которой на самолете SE-BDY карта обычно вставляется возле капитана, одной части не доставало, так что нельзя было определить, было ли что-либо в него вставлено. Состояние зажима могло быть вызвано пожаром.

В Леопольдвиле пилоты, по-видимому, могли свободно получать небольшое переплетенное руководство с аэронавигационными картами воздушных подходов - Наставление по пользованию картами воздушных подходов для Военно-воздушных сил Соединенных Штатов Америки (The United States Air Force Approach Chart Manuals), которое регулярно переиздается. Хотя Ндола уже в течение многих лет имеет аэропорт, в издании 1961 года этого "Наставления" для нее не имеется карты подходов. Это издание содержит, однако, карту подходов к Ндоло, т.е. к аэродрому, находящемуся на расстоянии около шести миль от теперешнего аэропорта Нджили в Леопольдвиле. Начиная с 1959 года аэродромом в Ндоло больше не пользуются для больших самолетов. В обломках самолета были найдены три экземпляра этого "Наставления"; два из них на месте аварии на земле и один позднее - среди обломков в ангаре. Один экземпляр "Наставления", найденный на земле, лежал открытым и развернутым, так что была видна карта Ндоло.

Бумаги и книги пилота нормально хранятся в чемодане. Тот факт, что три экземпляра этого "Наставления" - при наличии на самолете трех пилотов - были найдены в обломках самолета, а не в чемодане, дает, по-видимому, веское указание на то, что ими пользовались для справок. Вполне возможно, что в них искали справку, когда было обнаружено, что в руководстве Йеппесена карты Ндола не оказалось,

может быть потому что она была вынута из него предшествующим пилотом и не была положена обратно на место. Представляется слишком большим совпадением, что все три экземпляра "Наставления" были не в чемоданах, если учесть дополнительное обстоятельство, а именно, что один из них был открыт на той странице, где нужно было бы искать карту Ндола.

На одном экземпляре найденных "Наставлений" Соединенных Штатов на странице с картой Ндола была зеленым чернилом записана высота аэропорта Ндола. Были также указаны два барометрических давления, одно стандартное и одно более или менее соответствующее цифре для Ндола в это время года. Последняя цифра не вполне точно соответствовала переводу на дюймы цифры в миллибарах, указанной самолету в ночь аварии. Были также странные точки вдоль схемы разворота и была подчеркнута высота в 2 500 футов. Снаружи на "Наставлении" были написаны слова "Карты воздушных подходов". Мы приняли меры к отправке этой книги в Швецию для быстрого сравнения с почерками трех пилотов, причем нам было сообщено, что этот почерк не соответствует почерку ни одного из этих пилотов. Поскольку мы были в состоянии, мы убедились в этом путем сравнения почерков трех пилотов, которые были нам посланы с фотокопией надписей на "Наставлении". Мы согласны с тем, что этот почерк не является почерком ни одного из пилотов самолета SE-BDY. В противном случае это указывало бы на то, что, при наличии правильной высоты для Ндола, было понято, что высота на карте для Ндола, т.е. 951 фут, не относится к аэропорту Ндола.

Мы не считаем также, что капитан Халлонквист мог думать, что карта Ндола относится к Ндола. За неделю до этого в Элизабетвиле и незадолго до того, как он вылетел из Леопольдвилья, капитан Халлонквист обсуждал вопрос о высоте Ндола и дал понять, что ему было известно, что она примерно та же, что и высота Элизабетвилья, т.е. 4 187 футов. Помимо этого, подход к Ндола показан с противоположной стороны, причем маяк находится к востоку, а не к западу от взлетно-посадочной полосы. Как распоряжение диспетчера о том, чтобы самолет шел на высоте 6 000 футов, так и тот факт, что, когда SE-BDY пролетал над

аэропортом, сигнальные огни аэропорта были видны на расстоянии примерно в 2 000 футов, а не на расстоянии свыше 5 000 футов внизу, показали бы обладающему опытом капитана Халлонквиста пилоту, что он не идет на посадку на высоте в 951 фут. Кроме того, порядок захода на посадку по приборам в Ндола является снижающимся порядком, причем самолет проходит над маяком на высоте 4 000 футов, снижаясь до 2 500 футов к концу разворота. Такой подход явно невозможен к аэропорту, который, как пилоту было известно, находится на высоте свыше 4 000 футов.

Если бы была неуверенность в отношении высоты взлетно-посадочной полосы в Ндола, то можно было бы ожидать, что об этом будет запрошена диспетчерская вышка. Но у капитана Халлонквиста был, по-видимому, свой особый подход в отношении сведений, получаемых от диспетчера. Примерно за неделю до этого, в разговоре с майором Лjungквистом в Элизабетвиле, он сказал, что, по его мнению, нет никакой необходимости в том, чтобы диспетчерская вышка напоминала пилоту о высоте аэропорта или давала ему некоторые другие сведения. Ночь была ясной, и световые сигналы аэропорта были хорошо видны.

Мы не считаем, что пилоты были введены в заблуждение картой Ндола, но вполне возможно, что на самолете не было карт Ндола. Мы коснемся позднее вопроса о порядке подхода на посадку.

6. Механическая неисправность

Все имеющиеся данные указывают на то, что самолет SE-BDY был в очень хорошем состоянии и вполне исправным во время полета. Осмотр моторов показывает, что в момент аварии они работали. Примерно за пять минут до аварии самолет видели летящим нормально. Самолет был четырехмоторным аппаратом, способным сохранять высоту даже при некоторой неисправности моторов. Запас горючего был достаточным. Осмотр механизмов управления не обнаружил никаких дефектов. Механическая неисправность бесспорно вызвала бы какую-то реакцию со стороны пилотов. В таком случае было бы либо об этом сообщено диспетчерской вышке, либо была бы какая-то подготовка к аварийной посадке, например, посадочное шасси было бы втянуто. Такие меры приняты не были.

Ничто не указывает на то, что механическая неисправность была причиной аварии или сыграла какую-либо роль в аварии.

7. Неисправность альтиметров

Все три альтиметра, которыми пользовались, были установлены приблизительно на ту барометрическую высоту, которая была указана диспетчером. Они все были повреждены при крушении. Весьма тщательный осмотр не обнаружил в них ничего ненормального, чего нельзя было бы приписать повреждению от удара или пожара.

Ничто не указывает на то, что неисправность альтиметров была причиной аварии или сыграла роль в аварии.

8. Пожар внутри самолета во время полета

На самолете было два ручных огнетушителя, обнаруженных среди обломков самолета в разряженном состоянии. Хотя они могли разрядиться от пожара на земле, нельзя с уверенностью сказать, что именно это было причиной их разрядки. В отношении пожара внутри самолета необходимо рассмотреть две возможности: простой пожар или пожар, внезапно вызвавший взрыв. Если произошел пожар, то он должен был

произойти в течение последних нескольких миль полета. Вскрытие трупов указывает на то, что как среди тех, кто находился в кабине управления, так и среди тех, кто был в пассажирской кабине, были лица, в крови которых не было найдено карбоксигемоглобина. Количество его, обнаруженное в трупах пилотов, было таким, что оно не могло отразиться на них в столь сильной мере, чтобы лишить их способности действовать. При этих условиях представляется действительно непостижимым, чтобы, в случае если произошел пожар, опытные пилоты могли не принять сами собой напрашивающиеся меры. Не было послано никакого извещения; самолет не направился внезапно к аэропорту для вынужденной посадки, а также не были приняты никакие из мер, которые должны были бы быть приняты, если бы пожар потребовал аварийной посадки в кустарнике, как, например, втягивание шасси или включение посадочных прожекторов, чтобы выбрать благоприятное место для посадки.

Если произошел пожар, вызвавший внезапный взрыв, вследствие чего один из пилотов или оба пилота были лишены возможности действовать или самолет перестал повиноваться управлению, то, по нашему мнению, он должен был быть такого характера, что какие-то вещественные доказательства были бы найдены на земле, либо на месте аварии, либо в другом обследованном районе.

Не имеется совершенно никаких причин подозревать, что пожар внутри самолета был причиной аварии.

9. Утрата пилотами способности управлять самолетом

Это упоминается в качестве допустимой возможности в докладе Комитета по расследованию. Мы не можем ничего найти, что подтверждает такую возможность. Вскрытие трупов указывает на отсутствие какой-либо болезни у любого из пилотов. Они все были подвергнуты медицинскому освидетельствованию в качестве пилотов. Возможность утраты ими способности управлять самолетом вследствие естественных причин является весьма мало вероятной. Шансы одновременной утраты

способности управлять самолетом являются по нашему мнению столь слабыми, что такую возможность следует исключить.

10. Действия других самолетов

а) С самого начала мы хотели бы сказать, что не было выдвинуто ни одной причины, и мы не можем найти такой причины, по которой кто-либо, имевший возможность напасть на самолет с воздуха, мог бы иметь намерение напасть на него в то время, когда на нем находился г-н Хаммаршельд, выполнявший тогда возложенное на него задание. Мы изучили положение самолетов, способных к нападению, не вследствие предположения, что нападение имело место, но для того, чтобы исключить все самолеты, находившиеся в данном районе. Имеются доказательства того, что в ночь с 17 на 18 сентября ни один самолет Королевских военно-воздушных сил Родезии не летал. Эти доказательства вообще не вызывали сомнения. В Конго, в отличие от Катанги, не было ни одного самолета, способного произвести нападение, который не был бы под контролем Организации Объединенных Наций. Один самолет, способный произвести нападение, находился в то время в Катанге и не был под контролем Организации Объединенных Наций. Это был учебный реактивный истребитель Фуга, вооруженный двумя пулеметами калибром в 7,62 миллиметра. В ночь с 17 на 18 сентября этот самолет находился в Кольвези, где находится его обычная база; имеется еще одна взлетно-посадочная полоса, которой он пользовался и которая еще более отдалена от Ндола, чем Кольвези. Эффективный радиус полета этого самолета, учитывая при этом пять минут на нападение, равняется 135 морским милям. Кольвези находится в 230 морских милях от Ндола. Помимо того что самолет Фуга никак не мог бы долететь до Ндола и вернуться, имеются показания нескольких свидетелей, согласно которым взлетно-посадочная полоса в Кольвези не приспособлена для взлета или посадки ночью, а также что фактически в ночь с 17 на 18 сентября на этой полосе были установлены заграждения. Кроме того майор Делен дал перед нами показание под присягой,

что в то время только он летал на этом самолете и что он не летал на нем в эту ночь. Майор Делен явился добровольно, чтобы дать эти показания; мы не имели никакой возможности заставить его это сделать. Кроме того, когда Комиссии были сообщены сведения, из которых могло явствовать, что его показания неправильны, он вернулся, чтобы дать новые показания. У нас нет оснований сомневаться в правильности его показаний.

Один самолет типа De Havilland Dove, принадлежащий правительству Катанги, был после 18 сентября вооружен; с него была снята дверь и на полу был установлен пулемет, чтобы вести обстрел через образовавшееся таким образом отверстие. 17 сентября этот аппарат, а возможно еще и второй, был в распоряжении Организации Объединенных Наций в Элизабетвиле. В то время три самолета типа Dove находились в Южно-Африканской Республике на осмотре.

На земле в Ндола находился один военный самолет Соединенных Штатов Америки.

b) Все собранные обломки самолета были весьма тщательно осмотрены. Только около одной пятой всего самолета можно было подвергнуть осмотру. Этот осмотр обнаружил только одно отверстие, которое возможно могло быть образовано пулей или другим снарядом. Части самолета, которые сплавилась от огня, были, как уже было указано, разбиты на мелкие куски. Сплавленный металл ломался в том месте, где в сплаве были какие-либо предметы, например болты. Ничего подозрительного обнаружено не было. Единственное подозрительное отверстие в раме одного окна пилота было слишком мало для пули в 7,62 миллиметра. Микроскопическое и спектроскопическое исследование металла вокруг этого отверстия не обнаружило никаких следов металла, из которого могла бы быть сделана пуля. Нигде не было найдено ни одной пули, которая прошла бы через нарезной ствол, и те многие пули, которые были найдены, были того типа, который предназначался для находившегося на самолете оружия. Были пули и части пуль, которые были обнаружены рентгеновскими лучами в некоторых

из трупов, но не в трупах пилотов. Ни на одной из этих пуль не было обнаружено никаких следов прохождения через нарезной ствол. Они происходили из боеприпасов, которые имели при себе некоторые лица на самолете и которые взорвались от пожара. На трупах они лежали либо на обгорелой поверхности, либо находились непосредственно под кожей или в мускулах. Ни в одном из трупов на костях не было никакого повреждения, которое могло бы быть причинено каким-либо снарядом.

Если бы какой-либо снаряд ракетного типа попал в самолет так, чтобы вывести из строя обоих пилотов или настолько повредить самолет, чтобы он перестал повиноваться управлению, то должен был бы произойти взрыв. Никто из свидетелей не говорил о том, что был слышен взрыв до того, как самолет ударился о деревья. Если бы какой-либо взрывчатый снаряд попал в самолет, то почти несомненно, что какая-либо оторванная часть самолета или какая-нибудь часть снаряда или какой-либо признак пожара были бы обнаружены на земле в обследованном районе, над которым самолет пролетал до аварии. Ничего такого найдено не было. За исключением места, где самолет упал на землю и загорелся, и района позади того, где можно было ожидать пожара, не было никаких следов горения какой-либо оторвавшейся от самолета части или растительности на земле. Район, в котором не было пожара, указан на плане аварии (добавление 6) и охватывает первую часть аварийного курса. Также нет никаких следов пожара в обширном обследованном районе позади от места крушения.

с) Имеется семь свидетелей, которые говорили о втором самолете. Один не заслуживает доверия. Трое весьма точно определили время, о котором они говорили; это время не могло иметь никакой связи со временем прибытия и аварии самолета SE-BDY. Помимо этой неувязки во времени, один из свидетелей говорил о том, что слышал два самолета в месте, находящемся на расстоянии около 30 миль от любого пункта, над которым мог пролететь самолет SE-BDY, а другой из них явно имел в виду прибытие самолета OO-RIC.

Мы переходим теперь к трем угольщикам. В добавлении 1 мы даем оценку этим африканцам, как свидетелям. Все трое — неудовлетворительны. Помимо этого, они в своих показаниях говорят о столь неправдоподобном нападении, что поверить в него нельзя. Как г-н Симанго, так и г-н Мазибиса говорят о втором самолете, бывшем вместе с большим самолетом непосредственно перед аварией и затем по-видимому исчезнувшим при аварии. После этого они не слышали никакого звука самолета. Как г-н Мазибиса, так и г-н Булени говорили о втором самолете, который был освещен, что представляется весьма маловероятным для нападающего самолета. Ни один из этих свидетелей не слышал звука стрельбы в воздухе, который является столь характерным звуком, ни какого-либо звука взрыва перед крушением. Если бы было какое-либо нападение, то можно было бы ожидать, что оно произошло в то время, когда самолет SE-BDY был на нормальной высоте подхода на посадку, но они говорят об этом самолете перед самой аварией, когда он, конечно, должен был лететь очень низко, и утверждают, что второй самолет продолжал быть близко от него и, по словам г-на Булени, в таком положении, при котором никакое нападение не могло иметь места. Только один свидетель, г-н Булени, говорил о втором самолете после аварии, причем в одном своем заявлении он дает одну версию того, что произошло, когда этот самолет улетал с все еще горевшими огнями, а в показании, данном несколько дней спустя, он привел совершенно другую версию.

d) От самолета SE-BDY не было никаких сообщений после того, как он прошел над аэропортом. Если самолет находился на правильной высоте подхода и подвергся тогда нападению, то, если только оба пилота не были убиты на месте или радио не было выведено из употребления, трудно себе представить, чтобы не было никакого сообщения. Если самолет снизился, чтобы избежать обстрела, то он все же мог послать какое-то сообщение.

e) Другим фактором, обстоятельством, говорящим против возможности нападения со стороны другого самолета, является чрезвычайная

/...

трудность перехвата ночью. Первое указание о времени прибытия было сообщено Солсбери в 20 ч.06 м., причем указано было время - 22 ч.35 м. В 21 ч.35 м. аэропорту Ндола было дано предполагаемое время прибытия в 22 ч.20 м. Фактически самолет оказался над аэропортом в 22 ч.10 м. и авария произошла около 22 ч.15 м. Следует предположить, что левый нападавший самолет должен был прибыть за 25 минут или, по крайней мере, за 10 минут до того, как, по его мнению, прибудет самолет SE-BDY. Необходимо также предположить, что ему удалось прибыть в такое место, где он мог бы совершить нападение без того, чтобы кто-либо услышал звук его полета. В эту ночь в Ндола было много лиц на дежурстве, которые слышали самолет SE-BDY. Но никто не слышал в это время второго самолета; если бы он все же прибыл, то в его распоряжении оставалось бы только около двух или трех минут, в течение которых можно было совершить нападение. Если самолет SE-BDY был на надлежащей высоте подхода, то перехват был довольно трудным. Если самолет SE-BDY приближался на низкой высоте, то он был в положении, которого нельзя было ожидать, и перехват был тем более трудным. Если нападение все же произошло, то следует предположить, что либо оба пилота были выведены из строя, либо самолет настолько перестал повиноваться управлению, что не могло быть послано никакое сообщение или приняты срочные меры, причем все это должно было произойти так, что никакая часть самолета не оторвалась; однако самолет снижался по-видимому нормально, с работающими моторами.

г) Учитывая все эти обстоятельства, мы считаем очевидным, что самолет никоим образом не подвергся обстрелу с воздуха.

11. Наземные действия, направленные против самолета

Это также является причиной, которую следует рассмотреть, хотя ничто не указывает на то, что авария была вызвана таким путем. Нормально можно было бы ожидать, что самолет будет находиться на высоте около 2 000 футов над землей и не в том районе, в котором он был перед тем, как произошла авария. Если планировалось нападение с земли, то представляется почти несомненным, что соответствующее оружие не было бы расположено таким образом, чтобы его можно было привести в действие против самолета на том курсе полета, которому он следовал. Это подтверждается также отсутствием каких-либо повреждений самолета или его пассажиров пулями, а также невероятностью того, что оба пилота самолета были выведены из строя. Это равным образом подтверждается отсутствием признаков нападения во всем том, что было обнаружено вблизи места аварии. Ни один из угольщиков, утверждающих, что они видели самолет, не говорил ни о каком звуке выстрела. Невозможно себе представить, чтобы случайный выстрел из винтовки мог сбить этот большой четырехмоторный самолет с двумя пилотами и чтобы при этом не было никакой возможности снестись с землей или подготовиться к аварийной посадке.

Мы не считаем, что действия с земли были причиной аварии.

12. Ошибка пилота

Мы уже изложили, каким образом могло произойти, что было принято решение произвести визуальное снижение. Подтверждением точки зрения, что заход на посадку в Ндола по приборам не был выполнен, служат те факты, что самолет не пролетел над аэропортом точно по тому курсу, которому он должен был следовать, когда он направился к радиомаяку ненаправленного действия и на 30 секунд далее этого маяка. Он пролетел над домом г-на Берманта, который находится примерно в трех четвертях мили к северу и слегка к западу от маяка. Чтобы на этой стадии произвести шум, который слышал г-н Бермант, он должен был лететь ниже 6 000 футов, т.е. ниже надлежащей высоты

при заходе на посадку по приборам. Затем он приблизился к дому г-жи Райт - в семи милях к северо-западу от аэропорта. Доворот, выполняемый в установленном порядке, не мог его отнести столь далеко, и в этом случае самолет не мог казаться летающим так низко.

По нашему мнению, доказательства устанавливают, что, независимо от того, повлияли ли на это решение карты "Наставления" или нет, было решено произвести посадку самолета методом визуального снижения и подхода. Ночь была ясная, все огни аэропорта были установлены на максимальную яркость, самолет сообщил, что он их видит, и ему было сообщено, что других самолетов в воздухе нет. Не было никаких причин, чтобы не выполнить визуальный подход. Отсутствие сигналов, обычных при порядке подхода по приборам, является лишним указанием на то, что был решен визуальный подход, так как не было ничего, кроме молчания, что могло бы послужить указанием на то, что радиооборудование перед аварией не функционировало.

Высота, на которой находился самолет, когда он пролетал над аэропортом, была нами установлена на основании показаний очевидцев и равнялась около 6 000 футов над уровнем моря. Отсутствие затребованного сообщения о достижении самолетом высоты в 6 000 футов, может быть объяснено тем, что самолет уже достиг этой высоты в тот момент, когда это сообщение было затребовано. Не подлежит никакому сомнению, что самолет начал снижаться вскоре после того, как он пролетел над аэропортом.

К западу от Ндола район покрыт зарослями, и после того, как самолет пролетел над световыми сигналами Ндола и выполнил разворот со снижением вправо, впереди него должна была быть темнота. Это то, что на языке летчиков называется "темным провалом". Если в ходе разворота самолет слишком снизился, то незначительное возвышение местности между местом аварии и аэропортом должно было заслонить световые сигналы посадочной полосы и Ндола, когда самолет вновь пошел по курсу, при котором эти сигналы, в противном случае, были бы видны с левой стороны.

Ввиду очевидно правильной установки трех альтиметров и того обстоятельства, что, поскольку это можно было установить, эти альтиметры правильно функционировали, непонятно, почему не было обращено внимание на опасность, связанную с полетом самолетом на небольшой высоте при наличии легкого повышения местности к западу.

С. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Нас настойчиво убеждали в том, что, прежде чем прийти к заключению, что авария объясняется ошибкой пилота, мы должны сперва рассмотреть другие возможные причины, последовательно исключая их, чтобы таким образом осталась только та причина, которую редко можно исключить при аварии самолета. Несомненно, что предполагаемые причины следует рассматривать в известном порядке. Мы привели основания, по которым мы считаем, что другие предполагаемые причины были фактически невозможны. Мы также указали причины, по которым мы пришли к заключению, что подход к аэропорту был произведен методом визуального снижения, причем самолет спустился слишком низко. Мы не можем сказать, произошло ли это в результате недостаточно внимательного отношения к альтиметрам или неправильного чтения показаний альтиметров. Но заключение, к которому мы вынуждены прийти, состоит в том, что пилоты допустили слишком большое снижение самолета, в результате которого он задел за деревья и упал на землю.

ЧАСТЬ II

Поведение отдельных лиц и органов власти после аварии

Органы гражданской авиации

Мы рассмотрели меры, принятые каждым из четырех отделов, входящих в эту категорию, а именно, Управлением воздушного движения в Ндола (УВД), Центром сбора сведений о полетах в Солсбери (ЦССП), Координационным спасательным центром в Солсбери (КСЦ) и Департаментом гражданской авиации.

Что касается УВД, то меры, принятые диспетчером, который был дежурным в эти важные моменты, были проверены на основании свидетельских показаний. По нашему мнению, все что было сделано диспетчерской вышкой, было в полном соответствии с рекомендуемой практикой, и проявленная г-ном Мартином инициатива по передаче в 23 ч.42 м. сигнала "Inserfa" (наступление стадии "Неопределенность"), когда истекшее время сделало его первоначальное предположение относительно неприбытия самолета SE-BDY невероятным, была по нашему мнению правильной. Передача дежурным связистом директору аэропорта донесения полиции относительно вспышки или отблеска возложило на г-на Вильямса соответствующую ответственность за принятие дальнейших мер и, как мы уже указали, то обстоятельство, что г-н Вильямс не принял дальнейших мер возможно скорее после первого донесения о том, что был замечен огонь, свидетельствует об отсутствии у него надлежащего понимания срочности дела.

Единственным конкретным вопросом, который вызвал замечания во время заслушания свидетелей, было принятое в 01 ч. 05 м. решение закрыть аэропорт и вышку (ошибочно указанное как "прекращение работы", так как служба связи продолжала круглосуточное функционирование). Нам было разъяснено, что затруднения с набором эффективного персонала для нелегкой работы в Управлении воздушного движения и отсутствие каких-либо самолетов, которые по расписанию должны были прибыть

рано утром, оправдывали закрытие аэропорта и вышки, чтобы таким образом дать персоналу достаточный период отдыха. Мы не видим оснований для законной критики принятого решения, которое было сообщено ЦСП в Солсбери.

Меры, принятые ЦСП, были также проверены на основании свидетельских показаний и, в данном случае, было также установлено надлежащее соблюдение рекомендуемой практики.

В показаниях относительно решения закрыть аэропорт и вышку в Ндола наблюдалась некоторая неувязка. Сообщение из Ндола в Солсбери было направлено в виде просьбы о соответствующем разрешении, а согласно показаниям эта просьба не была получена контролером в Солсбери, в обязанности которого входит решение вопроса о даче просимого разрешения. Связист в Солсбери признает, что он ответил на эту просьбу буквами О.К. ("согласен"), но не в состоянии припомнить обстоятельства, при которых он это сделал. В конечном счете от этого ничто не зависело, и мы не пытались разрешить это сомнение.

Следует теперь отметить, что диспетчер в Солсбери г-н Торогуд предвидел, что из Ндола будет дан сигнал "Inserfa", приняв меры к установлению связи с Найроби, Йоганнесбургом и Леопольдвилем в попытке получить сведения относительно самолета SE-BDY, но, ввиду того что из Леопольдвилья и Элизабетвилья ответа не последовало, его усилия оказались бесплодными.

Кроме того, старший диспетчер г-н Найт, который заменил г-на Торогуда, дал в 04 ч. 45 м. сигнал "Detresfa" (стадия "Бедствие") для передачи его в Ндола, Элизабетвиль и Леопольдвиль, с тем чтобы получить сведения от этих двух конголезских станций.

К несчастью, эти усилия были бесполезными до тех пор, пока высокочастотные сигналы "воздух-земля", начатые в 04 ч. 50 м. и продолжавшиеся до установления контакта, не дали возможности получить в 05 ч. 42 м. ответ из Леопольдвилья о том, что никаких сведений о самолете не имеется.

Выясняется, что посланные в Леопольдвиль сообщения были сначала получены одним конголезцем и затем пересланы с нарочным в Центр сбора сведений о полетах. Это лицо, в столь важный момент, не понимало английского языка и ему потребовалась помощь одного коллеги или прикомандированного для связи сотрудника Организации Объединенных Наций, прежде чем оно могло справиться с такими сообщениями. Это вызвало серьезную задержку.

Несмотря на неоднократные запросы об информации, посланные в течение ночи с 17 на 18 сентября из Солсбери в Элизабетвиль, первый ответ от этой станции был получен в 08 ч. 16 м., когда ВЧ/РТ сообщение с требованием сведений о самолете SE-BDY было получено ЦССП в Солсбери.

Помимо выполнения своих обычных обязанностей директор аэропорта в Солсбери г-н Мерфи поддерживал тесную телефонную связь с директором гражданской авиации полковником Барбером, который, принимая во внимание важность поездки Генерального Секретаря, отдал распоряжение о том, чтобы его и КВВСР держали полностью в курсе всего происходящего.

КСЦ, который является частью ЦССП в Солсбери, прибегнул к предписанному порядку приведения в готовность различных центров, от которых можно было ожидать получение сведений и возможной помощи, и при наступлении стадии "Бедствие" принял меры для назначения офицера гражданской поисковой авиации и обеспечил эффективную связь с офицером, командующим авиабазой КВВСР Родезии в Ндола. И в данном случае поддержание тесной связи с директором гражданской авиации обеспечило эффективную координацию работы всех заинтересованных органов.

Что касается четвертого отдела, т.е. Департамента гражданской авиации, то следует рассмотреть действия его директора, так как он являлся лицом, лично представляющим свой департамент в связи с этим важным полетом. Подобно ответственным лицам в Ндола, и бесспорно ввиду выраженного ими убеждения, сообщенного ему по телефону, он сначала допустил мысль о том, что самолет переменил назначение.

Он отдал распоряжение о том, чтобы было затребовано подтверждение из Леопольдвилья и Элизабетвилья, и когда ему было сообщено, что ни одна из станций не отвечает на сигналы, он отправился на аэропорт в Солсбери, чтобы лично изучить все имеющиеся сведения и быть в непосредственном контакте с этим делом, а затем вылетел в Ндола, чтобы принять на себя личное руководство мероприятиями. Следует принять во внимание, что потенциальный район, который мог бы потребовать воздушных поисков, охватывает площадь, начинающуюся в Ндола и захватывающую часть территории Конго, причем, учитывая то обстоятельство, что КВВСР не могли быть направлены через границу, тесная связь с самолетами, имевшими свою авиабазу в Леопольдвиле, была существенно необходимой, прежде чем могли быть предприняты любые общие воздушные поиски. Подготовка к этим общим поискам, которая была связана с получением самолетов дальнего действия из столь отдаленных пунктов, как Нигерия, с одной стороны, и Триполи, с другой стороны, была, по нашему мнению, разумной мерой предосторожности и оправдывала передачу полковником Барбером руководства местными поисками г-ну Вильямсу (которого он назначил офицером гражданской поисковой авиации - ОГПА) в сотрудничестве с авиационной группой КВВСР в Ндола. Мы полагаем, что о действиях директора следует судить с более широкой точки зрения его общих обязанностей и, поэтому, не только мы далеки от мысли высказывать какое-либо порицание, но и считаем, что на всех стадиях он полностью владел положением, принимал надлежащие меры и следил за их выполнением.

Полиция

Как мы уже указали, среди дежурных чинов полиции были офицеры, которые заметили вспышку или отблеск на небе вскоре после того, как пролетел самолет SE-BDY, и сообщили об этом. Кроме того, полиция выслала в ночное время дорожные патрули, чтобы расследовать это необыкновенное явление. ' Отдаленность места аварии от дороги и густые заросли фактически помешали этим патрулям обнаружить обломки самолета, и мы не можем подвергать сомнению эффективность, с которой

производилось патрулирование. Кроме того, при дневном свете был выслан из Муфулира другой патруль, который ничего не обнаружил, несмотря на тщательные поиски.

Как только полиция получила сведения от африканцев, которые обнаружили обломки самолета, она приняла срочные меры, чтобы добраться до места катастрофы и оказать помощь тем, кто мог остаться в живых. Меры по отправке санитарных автомобилей по оказанию первой помощи и т.д. были приняты в срочном порядке и эффективно выполнены. Место аварии хорошо охранялось.

Королевские военно-воздушные силы Родезии (КВВСР)

В наше распоряжение были предоставлены полные бортовые журналы КВВСР, касающиеся их деятельности в Ндола в важные моменты, и они были дополнены показаниями майора авиации Мусселля, командующего этой авиабазой. Самолеты КВВСР производили регулярную воздушную разведку, которая входила в ее нормальные обязанности, и как только дежурным оперативным офицером были получены сообщения о замеченных в течение ночи вспышках, пилотам на разведывательных самолетах были отданы распоряжения розыскать какие-либо следы разбившегося самолета. Помимо этого, самолеты типа Канберра, Вампир и Провост были назначены для производства поисков в районах, указанных гражданскими властями, причем старший лейтенант авиации Краксфорд, управляя самолетом типа Провост, обнаружил в 13 ч. 10 м. обломки самолета и сообщил по радиос его координаты по карте. На конкретные поисковые операции было в общей сложности затрачено 16 часов 40 минут полетного времени.

Мы не видим оснований для критики роли КВВСР в поисковых и спасательных операциях.

Комитет по расследованию

В соответствии с приложением 13 к главе 5 Конвенции о гражданской авиации 18 сентября был учрежден Комитет по расследованию, который начал свое расследование 19 сентября и закончил его 2 ноября 1961 года. Насколько нам известно, его окончательный доклад был подписан 11 января 1962 года. Комитету помогали в его работе аккредитованные представители и технические советники, имена которых были уже указаны. Все члены Комитета были разделены на две группы - одна оперативная,

другая техническая, хотя все они осматривали место аварии и обломки самолета как с воздуха, так и на земле. В результате обращения, переданного по общей радиовещательной сети, помещенного в газетах и отпечатанного на плакатах и листовках, был установлен контакт со всеми лицами, от которых можно было рассчитывать получить соответствующие показания, и таким образом были заслушаны заявления 133 свидетелей. Были получены технические доклады о приборах, радиооборудовании, электрическом оборудовании, летном оборудовании и автопилоте и альтиметрах, а экспертами были произведены медицинское и баллистическое исследования. В окрестностях аэродрома были предприняты проверочные полеты в условиях, воспроизводящих фактический полет самолета SE-BDY, как о нем сообщалось наземными наблюдателями. Большую помощь оказало нам рассмотрение предоставленных в наше распоряжение документов, собранных Комитетом, в частности в качестве подготовки к пониманию устных показаний, данных во время произведенного нами расследования. В ходе этого расследования наше внимание было обращено на некоторые заключения Комитета относительно причин аварии, и мы сочли правильным их рассмотреть. Хотя некоторые наши заключения — более точные, чем заключения Комитета, мы хотим определенно указать, что мы не имеем в виду критиковать Комитет. В самом деле, мы хотим формально отметить наше убеждение в том, что произведенное Комитетом расследование заслуживает особого внимания ввиду его тщательности, а доклад, в котором оно подробно излагается, является замечательным по своей ясности. Мы не можем закончить этого раздела нашего доклада, не выразив Комитету нашей признательности за произведенное им столь терпеливое, трудоемкое, обоснованное и точное исследование, результаты которого существенно облегчили наше собственное расследование.

БЛАГОДАРНОСТЬ

Прежде всего, мы хотим выразить нашу глубокую признательность г-ну Ф.Дж. Куку за выполненную им для нас работу. Он принял меры к розыскам и приводу большого числа свидетелей, которые затем давали показания, и это позволило нам провести нашу работу без задержек.

Ваши комиссары уже выразили свою глубокую признательность Комитету по расследованию. Мы хотели бы выразить нашу особую благодарность г-ну И.Дж. Берри, из Департамента гражданской авиации, который был секретарем Комитета, за выполненную для нас работу по хранению и сбору представленных нам вещественных доказательств.

Мы также хотели бы поблагодарить персонал Британского Верховного комиссара за принятые им меры в отношении привода свидетелей, находившихся вне пределов Федерации. Полиция Северной Родезии оказала нам всяческое содействие в обеспечении прибытия свидетелей из Ндола. Большим удобством было для нас разрешение пользоваться помещением Высшего суда в Ндола.

Ваши комиссары желают также отдать должное превосходной работе, проделанной в связи с ежедневным составлением стенографических отчетов показаний и печатанием настоящего доклада.

Наконец, мы хотим особо поблагодарить нашего секретаря г-на Г.С. Перри и нашего помощника секретаря г-на Р.Б. Ульетта. Они оказывали нам всемерную помощь на всех стадиях нашего расследования.

Мы представляем настоящий доклад на рассмотрение Вашего Превосходительства.

Дж. КЛЭЙДЕН,
Председатель.

Дж.Г. ЛЛОЙД-ДЖАКОБ,
Член.

Дж. НЬЮТОН,
Член.

Г.С. ПЕРРИ,
Секретарь,
Солсбери,
Февраль 1962 года.

/...

ДОБАВЛЕНИЕ I

РАССМОТРЕНИЕ ПОКАЗАНИЙ ОЧЕВИДЦЕВ

Чтобы облегчить ссылки на показания очевидцев в основном докладе, мы подразделили их на следующие группы:

Группа А. Лица, которые, находясь в Ндола или вблизи Ндола, слышали или видели какой-то самолет, пролетающий над аэропортом.

Группа В. Лица, подобные входящим в группу А, которые кроме того видели еще что-нибудь, могущее иметь отношение к аварии.

Группа С. Лица, которые слышали или видели два самолета, примерно в одно и то же время.

Группа D. Лица, не видевшие самолета, но заметившие что-либо, что могло бы иметь отношение к аварии.

В каждом случае дается краткое резюме свидетельских показаний, а затем следуют наши замечания относительно соответствующих показаний.

ГРУППА А

Г-н Д.Л. БЕРМАНТ:

Свидетель живет в доме, находящемся примерно в пяти милях к западу от Ндола и примерно в трех четвертях мили к северу от ННРМ и немного западнее его. После того как свидетель лег спать, его разбудил, как он определяет - в 21 ч. 30 м., оглушительный шум пролетевшего очень низко над его домом самолета; весь дом дрожал от грохота. Ему показалось, что самолет летел гораздо ниже, чем это обычно бывало. По-видимому, он летел в северном направлении.

Замечания. Вероятно это случилось несколько позднее, чем указывает свидетель, а самолет этот был вероятно SE-BDY, пролетевший мимо маяка вскоре после 22 ч. 10 м. Указание на очень малую высоту

самолета не соответствует другим свидетельским показаниям и объясняется, по всей вероятности, тем, что самолет этого типа мало известен в этом районе; показание свидетельствует все же о том, что самолет находился на меньшей высоте, чем это обычно бывало. Как признает свидетель, он не уверен в направлении полета.

Г-н А.Ч. МАРТИН:

Свидетель работает диспатчером на аэропорте и после того, как самолет SE-BDY сообщил в 22 ч. 10 м., что находится над аэропортом, г-н Мартин услышал его гудение.

Замечания. Замечаний нет.

Г-жа А.Д. РАЙТ:

Г-жа Райт живет на ферме милях в семи к северо-западу от Ндола. Приблизительно в 22 ч. 15 м. - 22 ч. 30 м. ее разбудил очень громкий гул самолета, доносившийся с востока, причем она слышала гул только одного самолета.

Замечания. Эти показания соответствуют тому, каков должен был быть курс самолета SE-BDY. Свидетельница сообщает несколько более позднее время, но так как она была внезапно разбужена, то указала время только приблизительно.

Г-н ЛЕМОН МБАНСА:

Будучи пожарным на плантации и направляясь на свое дежурство, которое начиналось в 23 ч. 00 м., он слышал гул самолета и видел два огня, - красный и белый. Затем самолет скрылся из виду.

Замечания. Указанное время крайне неопределенно. Вероятно это был самолет SE-BDY.

Г-н Р.Дж. ЭНДРЮЗ:

Свидетель, - инспектор резерва полиции Северной Родезии был на дежурстве на аэропорте. Вскоре после 22 ч. 00 м. он услышал шум самолета и, взглянув вверх, увидел два мигающих красных огня. Самолет летел на запад, и он не заметил ничего ненормального в отношении высоты его полета. Он не слышал гула каких-либо других самолетов.

Замечания. Эти показания соответствуют факту полета самолета SE-BDY над аэропортом.

ГЛАВНЫЙ ИНСПЕКТОР Дж. ИД (ПСР):

Вскоре после 22 ч. 00 м. он услышал гул самолета и увидел два красных огня. Самолет летел над аэропортом в направлении на запад. Свидетелю показалось, что самолет летит несколько ниже обычного и с большой скоростью. Он не слышал гула какого-либо другого самолета.

Замечания. Эти показания соответствуют факту полета самолета SE-BDY над аэропортом.

СТАРШИЙ ИНСПЕКТОР Р. Дж. РИД (ПСР):.

Свидетель дежурил на аэропорте. Около 22 ч. 00 м. он услышал гул и увидел огни самолета, пролетевшего над аэропортом в западном направлении. По мнению свидетеля, самолет летел на обычной высоте. Он не слышал гула какого-либо другого самолета.

Замечания. Эти показания соответствуют факту полета самолета SE-BDY.

ПОМОЩНИК ИНСПЕКТОРА А.Э. БЕГГ (ПСР):

Свидетель дежурил на аэропорте. Около 22 ч. 00 м. он услышал гул и увидел огни самолета, летевшего над аэропортом на северо-запад. По мнению свидетеля, в высоте его полета не было ничего необычного.

Замечания. Эти показания соответствуют факту полета самолета SE-BDY.

РЯДОВОЙ М. ДЖ. ВОСЛУ:

Между 20 ч. 00 м. и 22 ч. 00 м. свидетель нес караульную службу вблизи Муфулира, на расстоянии примерно 45 миль от Ндола. Приблизительно в середине своего дежурства он слышал гул двухмоторного самолета, пролетевшего над его головой.

Замечания. Данный свидетель не относится, строго говоря, к этой группе. Это был, почти наверное, самолет DC.4 00-RIC, который летел по этому направлению в Ндола и сделал посадку в 20 ч. 35 м.

ПОДПОЛКОВНИК Ф.Д. СЛЕЙТЕР:

Свидетель был в казарме, находящейся примерно в десяти милях к юго-востоку от Ндола. Ночью его разбудил гул большого самолета, пролетевшего очень низко над его домом. Свидетель не мог определить, в какое время это случилось.

Замечания. Этот самолет был, почти наверное DC.4 OO-RIC, который, вылетев из Ндола в 22 ч. 35 м., направляясь в Солсбери, летел на малой высоте для того, чтобы не оказаться на пути самолета SE-BDY, который, по некоторым предположениям, мог сделать там посадку. Его путь в Солсбери лежал бы в этом направлении.

СТАРШИЙ ТЕХНИК К. Г. ХАММОНД (КВВSR):

Свидетель находился на дежурстве на аэропорте. Около 22 ч. 00 м. он слышал гул и увидел красные огни самолета; самолет пересек аэропорт с востока на запад. Свидетель считает, что высота его полета над аэропортом равнялась 8-12 тысячам футов.

Замечания. Свидетель назвал значительно большую высоту, чем все остальные свидетели. В остальном его показания соответствуют факту полета SE-BDY.

СТАРШИЙ ТЕХНИК Дж. А. ТАУНСЕНД (КВВSR):

Свидетель дежурил на аэропорте. Около 22 ч. 30 м. он слышал гул и увидел огни самолета, пролетевшего над аэропортом с востока на запад. Самолет летел над аэропортом на высоте около 2 000 футов.

Замечания: За исключением указанного свидетелем несколько более позднего времени, все остальные данные соответствуют факту полета самолета SE-BDY.

КАПРАЛ Т.Н. ЛЛОЙД (КВВС):

Свидетель был на дежурстве на аэродроме. Около 22 ч. 00 м. он слышал гул самолета и увидел над головой огни, передвигавшиеся с востока на запад. Он полагает, что самолет находился над аэропортом на высоте в 2 000 футов.

Замечания. Это соответствует факту полета самолета SE-BDY.

ГРУППА В

Г-жа О.АНДЕРСОН:

Свидетельница живет в Ндола. Она услышала гул самолета и, взглянув на часы, заметила, что было 22 ч.25 м. Выглянув из окна, она увидела красные огни самолета, приближавшегося с северо-запада к Ндола и находившегося на расстоянии восьми-десяти миль. Ей показалось, что самолет летел на сравнительно малой высоте. Через некоторый промежуток времени, который она определила в 7 минут, причем за это время она успела достать воду из холодильника и уйти в спальню, находящуюся в восьми ярдах, - она услышала взрыв, за которым последовали, один за другим, еще два взрыва. Она не слышала гула других самолетов.

Замечания. За исключением того, что события должны были бы произойти минут на 10 раньше указанного ею времени, все остальное согласуется с другими показаниями.

Г-н Д.А.Ч.КЛАРК:

Свидетель нес службу охраны в местности, находящейся примерно в пяти милях к востоку от Ндола. Вскоре после 22 ч.00 м. он услышал гул самолета и увидел немигающий красный огонь самолета, летевшего с востока на запад по направлению к Ндола. Затем гул прекратился, и огня не было видно. Вскоре после того он увидел далеко на западе зарево. Узнав в 11 ч.00 м. 18 сентября о случившемся, он сообщил о том, что видел.

Замечания. Эти показания соответствуют, по-видимому, показаниям других свидетелей, и их можно считать правильными.

Г-н Д.Э.ПЕОВЕР:

Свидетель - по профессии архитектор. Он живет примерно в полутора милях от аэропорта. Около 20 ч.30 м. он увидел самолет, летевший на район Твапия. На самолете зажглись двойные посадочные огни, и он стал приближаться, круто снижаясь. За это время

Г-н Пеовер не видел каких-либо других самолетов и не слышал шума. Сразу после 22 ч.00 м. он услышал гул большого самолета и с балкона своей квартиры увидел красный мигающий огонь самолета, летевшего из аэропорта на северо-запад. Ему показалось, что самолет летит несколько выше и несколько быстрее, чем это обычно делают самолеты в нормальных условиях. Он скрылся за деревьями. Примерно через полминуты он увидел на небе красное зарево, давшее две вспышки. 18 сентября, узнав в 11 ч.00 м. о событиях, он сообщил властям аэропорта о том, что он слышал и видел. Он не слышал гула какого-либо другого самолета.

Замечания. Этот свидетель произвел самое лучшее впечатление из всех очевидцев. Мы считаем, что его показание является точным описанием посадки самолета OO-RIC, который приземлился в 20 ч.35 м., и полета самолета SE-BDY.

Г-н Д.МОЙО, Г-н Л.ДАКА, Г-н П.БАНДА:

Показания этих трех свидетелей можно для удобства объединить. Это - три угольщика, которые спали в зарослях неподалеку от места своей работы, примерно в двух с половиной милях от места аварии. 18 числа на рассвете все они отправились на место происшествия. Всех троих позднее осудили за кражу пишущей машинки, найденной ими среди обломков. Г-н Мойо показал, что примерно в 24 ч.00 м. он услышал звук выстрела, а затем увидел, как что-то горит. Он сказал, что его разбудил Дака. Последний показал, что около 01 ч.00 м. его разбудил шум, напоминавший взрыв. Затем он увидел большое пламя. Он заявил, что видел также, как что-то упало сверху, ломая деревья. Он тогда разбудил Мойо. Банда был также разбужен Дакой, который сказал ему: "Проснись, прислушайся и слушай: что-то взорвалось". Затем он услышал несколько выстрелов подряд и увидел сквозь деревья огонь. Никто из этих угольщиков не упоминал о каких-либо самолетах в полете.

Замечания. На указанное в показаниях время полагаться, как и следовало ожидать, нельзя, так как свидетели были разбужены среди ночи. Мойо был разбужен после аварии самолета, и шум выстрела, о котором он упомянул, очевидно был или последовавшим после крушения взрывом, или шумом взорвавшихся боеприпасов, как показал Банда. На показания Даки относительно того, что что-то упало, ломая деревья, повлияло очевидно то, что он видел на рассвете, так как он не мог видеть подобных вещей ночью и на известном расстоянии. То, что эти лица не сообщили об аварии, заслуживает сожаления, но объясняется несомненно кражей ими пишущей машинки из обломков самолета.

В отношении свидетеля Банды следует упомянуть об одном обстоятельстве, хотя оно и не относится непосредственно к расследованию. В сделанном членам Комитета по расследованию заявлении он сообщил, что, когда он ходил на место аварии, он видел там мертвые тела. Нам он заявил, что он не видел тел. Когда его просили объяснить расхождение в его показаниях, то он заявил, что его избили. Хотя нельзя себе представить, чтобы допрашивавшие его члены Комитета могли быть в каком-либо отношении заинтересованы в том, чтобы заставить его заявить, что он видел мертвые тела, мы сочли после этого необходимым расследовать голословное обвинение свидетеля относительно действий Комитета по расследованию. Мы можем с удовлетворением заявить, что это обвинение совершенно не соответствует истине.

ПОМОШНИК ИНСПЕКТОРА М.У. ВАН-ВИК (ПСР):

Свидетель нес дежурство в доме Комиссара провинции в Ндола. Около 22 ч.20 м. он услышал гул большого самолета и затем увидел немигающие красные огни, двигавшиеся на запад и исчезнувшие за деревьями. Он не заметил ничего необычного ни в отношении высоты самолета, ни в отношении его скорости. Через три или четыре минуты он увидел красную вспышку в небе, в направлении снизу вверх. Это зарево можно было видеть около двух секунд. Он не слышал гула какого-либо другого самолета. После окончания своей работы в 24 ч.00 м. он сообщил помощнику инспектора Беггу о том, что он видел.

Бегг ответил, что сообщит это на аэропорт, так он и сделал. На следующее утро свидетель указал из того дома, где он находился ночью, направление зарева майору ВВС Дж.Мусселю.

Замечания. Эти показания можно считать правильными.

Г-н Л.Г. КОК:

Свидетель был на дежурстве на аэропорте. В 22 ч. 05 м. по его часам он услышал как над его головой пролетел в северо-западном направлении самолет. Он посмотрел вверх, но ничего не увидел. Ему показалось, что самолет летит на обычной высоте. Когда гул самолета уже не был более слышен, он увидел на северо-западе вспышку, осветившую горизонт. Он думал, что это молния. Г-н Кок не слышал никакого взрыва и не слышал шума каких-либо других самолетов.

Замечания. Эти показания правильные.

ИНСПЕКТОР РОЗЫСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ Д.Дж.Ф.БЮКЕНЕН (ПСР):

Свидетель дежурил в доме Комиссара провинции. Около 22 ч.05 м. он увидел огни самолета, летевшего на северо-запад. Ему показалось, что самолет понемногу набирает высоту. Около 22 ч.10 м. он увидел на северо-западе вспышку света, продолжавшуюся около одной секунды и осветившую небо. Он думал, что это молния. Никакого взрыва он не слышал.

Замечания. Показания, по-видимому, правильные, за исключением создавшегося у свидетеля впечатления, что самолет набирал высоту, так как это не соответствует показаниям других свидетелей.

Г-н Д.Д.ЛОУ:

Свидетель нес дежурство в доме Комиссара провинции, будучи офицером запаса полиции. Свидетель является районным уполномоченным Британской трансокеанской авиационной корпорации (ВОАС) в Северной Родезии и работал на аэропорте. Он знаком с типом самолета D.C.6. В 22 ч.07 м. он услышал как над ним пролетел самолет, по его мнению, типа D.C.6. Он видел огни самолета, мелькавшие сквозь деревья. Самолет летел на запад. Ему показалось, что он находится

/...

на небольшой высоте и летит быстро. Минут через десять он увидел на небе в западном направлении розоватое зарево, которое через несколько секунд исчезло. Он подумал, что это зарево пожара зарослей. Он не слышал ни взрывов, ни гула каких-либо других самолетов. Свидетель признал, что в предшествующих показаниях он указал более раннее время и теперь думает, что это было правильнее.

Замечания. Эти показания представляются нам правильными может быть за исключением указания времени.

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ПОКАЗАНИЙ СВИДЕТЕЛЕЙ ГРУПП А И В

Кроме тех свидетелей, которые, по-видимому, имели в виду самолет OO-RIC, все остальные дали одинаковые показания относительно того, что произошло с тем самолетом, который вероятно был самолетом SE-BDY. Этот самолет пролетел через аэропорт на запад на высоте около 6 000 футов над уровнем моря, или, может быть, несколько ниже. Свидетель Хаммонд, по-видимому, неточно определил высоту. Многие свидетели заметили через несколько минут после этого вспышку света. Ни один из свидетелей не слышал звуков взрыва. Ни один из свидетелей группы А и группы В не слышал гула и не видел каких-либо других самолетов.

ГРУППА С

Г-н В.Дж. ЧАППЕЛ:

Замечания. Этот свидетель совершенно ненадежен. Он неоднократно противоречил себе и давал показания самым неубедительным образом. Мы не считаем нужным рассматривать его показания.

Г-жа И. ЖУБЕР:

Свидетельница живет в Муфулире, примерно в 40 милях к северо-западу от аэропорта. Ее показания относительно времени очень точны. Она сообщила, что в 23 ч. 00 м. она услышала вдали гул реактивного самолета и через 10 мин. услышала гул другого самолета, пролетевшего низко над домом. В 23 ч. 30 м. она услышала взрыв и увидела на небе зарево. В 1 ч. 00 м. огонь еще был виден.

Замечания. Показания относительно пламени вероятно правильны, хотя неизвестно, был ли этот пожар результатом аварии самолета. Можно допустить, что на месте аварии самолета произошел через час с четвертью после аварии взрыв, но представляется маловероятным, чтобы подобный взрыв мог быть слышен на расстоянии 30 миль. Если бы взрыв был таким громким, что он мог быть слышен на таком расстоянии, то странно, что больше никто не слышал его. Если свидетельница слышала гул самолета около 23 ч. 00 м. в Муфулире, то это, конечно, не был самолет SE-ВДУ, так как он вообще не приближался к Муфулире и потерпел аварию в 22 ч. 15 минут. В отношении ее показаний относительно времени вопроса об ошибке не возникает. По всей вероятности это плод воображения свидетельницы.

Г-н Т.Дж. КАНКАСА:

Свидетель занимает должность секретаря городского управления Твапии. Твапия находится примерно в 4 милях к западу от аэропорта. Г-н Канкаса шел по направлению к своему дому примерно в 20 ч. 35 минут. Он определил это время, рассчитав, что, придя домой, он

прослушал в 21 ч. 00 м. новости, передаваемые радиостанцией Спрингбок. Он вполне убежден, что события, о которых идет речь, имели место до 21 ч. 00 м. Свидетель не считал возможным, чтобы те новости, которые он слышал, передавались радиостанцией Браззавиля, что бывает в 23 ч. 00 м. Итак, в 20 ч. 35 м. он услышал специфический гул самолета и увидел большой самолет, летевший на северо-запад. Он фактически видел самолет со включенными огнями. Он видел также самолет меньшего размера, без огней, летевший над большим самолетом в том же направлении, но несколько быстрее. Затем он показал следующее: "Я видел как небольшой самолет как бы направил свои огни на больший самолет, и с этого момента на большом самолете зажглись впереди два ярких огня с лучами, направленными прямо вперед". Эти самолеты скрылись за горизонтом. Он определил, что упомянутые огни напоминали свет факела, затухавшего и вновь вспыхивавшего два или три раза.

Замечания. Ясно одно, а именно, что виденный свидетелем в 20 ч. 35 м. большой самолет не мог быть SE-BDY. Почти наверное это был OO-RIC, сделавший посадку в 20 ч. 35 м. Свидетель Пеовер видел этот самолет над Твапией в 20 ч. 30 м. и наблюдал, как на нем зажглись двойные посадочные огни. То, что он принял за меньший самолет, вероятно был просто стабилизатор большого самолета; огонь, напоминавший факел, мог быть мигающим сигнальным огнем большого самолета, который мог стать видимым в тот момент, когда самолет накренился, выполняя разворот на посадку.

Г-н Дж.М. ЛОРИ:

Свидетель-репортер. Он был на аэродроме с 22 ч. 00 м. 17 сентября до 3 ч. 30 м. 18 сентября. Вскоре после 22 ч. 00 м. он услышал гул самолета, пролетевшего над его головой. В 23 ч. 40 м. он услышал над аэропортом гул самолета, напоминавший звук, производимый самолетами типа DC-3. Легкое гудение последнего самолета было слышно в районе аэропорта в течение 20 минут. Это звук был очень слабым.

Замечания. Самолет, гул которого свидетель слышал после 22 ч. 00 м., был очевидно SE-BDY. Если бы над аэропортом находился в 23 ч. 40 м. еще один самолет, то было бы странно, что больше никто не слышал его гула. На аэродроме дежурило ведь много полицейских.

Г-н Д. СИМАНГО:

Свидетель-угольщик, спавший около обжигательной печи, находящейся примерно в двух с половиной милях от места аварии. Он видел очертания и огни самолета, летевшего из Ндола. Вскоре самолет вновь полетел в сторону Ндола. На этот раз он не видел огней. Затем он увидел вспышку света и самолет рухнул. Далее он слышал несколько взрывов. После вспышки огня и падения самолета всякий шум моторов прекратился. Перекрестный допрос свидетеля был отложен до того времени, когда должен был давать показания свидетель Мазибиса. На перекрестном допросе свидетель заявил, что видел два самолета. Небольшой самолет был виден между крылом и фюзеляжем большого. В более ранних показаниях он упоминал о том, что ему показалось, что он видел два самолета.

Замечания. Его описание последовательности виденных им вспышки и крушения очень неясно. Трудно понять, как он мог по возвращении большого самолета видеть второй самолет, когда он не видел даже огней большого самолета. Судя по тому, что всякий шум моторов после аварии прекратился, становится ясным, что на самом деле второго самолета не существовало. Его первоначальное показание было более правильным, а именно, что он видел то, что ему казалось двумя самолетами. Он мог принять стабилизатор большого самолета за второй самолет.

Г-н Ф. МАЗИБИСА:

Свидетель - по профессии угольщик и является председателем Союза угольщиков. Он спал около своей обжигательной печи примерно в двух с половиной милях от места аварии. Это именно он сообщил 18 сентября

через некоторое время после 12 ч. 30 м. через лесничество, что им найден потерпевший аварию самолет.

Свидетель сделал два заявления. В первом он не упоминал вообще о том, что видел ночью самолет, и сообщал, что очень взволновался, обнаружив потерпевший аварию самолет по дороге домой с работы. Примерно через неделю он сделал второе заявление, предварительно обсудив этот вопрос с профоргом г-ном Маттсоном, который интересовался делами Союза угольщиков. В этом заявлении угольник Мазибиса сообщил, что был занят своей работой, когда услышал гул самолета и увидел в небе огни, причем он думал, что это было два самолета, находящиеся примерно на расстоянии 100 ярдов друг от друга, и летящие один за другим с севера. Через несколько минут после этого, около 22 ч.15 м., он услышал страшный грохот и увидел очень яркий свет на уровне земли, а затем последовал целый ряд меньших шумов.

В своих показаниях перед Комиссией он заявил, что в 22 ч. 30 м., - время, которое он установил, посмотрев на свои часы, - он услышал гул двух самолетов и посмотрев вверх увидел их огни. После этого он лег спать. Через несколько минут он услышал очень сильный взрыв и увидел очень яркий свет. За этим последовал ряд меньших взрывов. Затем он ушел.

При дальнейшем допросе он заявил, что видел очертания двух самолетов, а еще позднее объяснил, что расположение этих двух источников света в пространстве навело его на мысль, что там было два самолета.

Замечания. Свидетель не производил хорошего впечатления. Он не мог по-настоящему объяснить, почему в своем первом заявлении он вообще не упоминал ни о том, что он видел ночью тот или иной самолет, ни о том, что он слышал шум аварии. Менее сильный шум или взрывы, о которых он говорил, если он вообще слышал их, могли быть звуками разрывавшихся в огне патронов. Его рассказ не подтверждает того, что, якобы, после аварии в воздухе продолжал находиться какой-либо другой самолет. Трудно найти удовлетворительное объяснение тому, почему,

если свидетель слышал ночью шум аварии и, как он сначала показал, не нашел ее следов, идя на следующий день на работу, то он не сообщил об этом раньше.

Г-н Д. БУЛЕНИ:

Свидетель давал показания 20 января 1962 года. После разговора с г-ном Маттсоном и г-ном Мазибиса он решил дать показания Комиссии. По профессии он угольщик. Он сообщил, что в воскресенье вечером он сидел на участке около своего дома, попивая пиво. Между 20 ч.00 м. и 21 ч. 00 м. он увидел самолет с огнями, летевший с запада на восток. Через большой промежуток времени он увидел другой самолет с очень большими красными огнями. Над ним летел самолет меньших размеров с красным огнем. Самолеты летели с севера на юг. Небольшой самолет находился примерно в 150 ярдах над большим самолетом. Один из самолетов взорвался и упал на землю. Затем г-н Булени увидел большое пламя. После этого небольшой самолет улетел в направлении Китве. В более раннем заявлении свидетель показал, что самолет улетел в другом направлении, а именно в сторону Муфулиры.

Замечания. Свидетель не заслуживает доверия. В его показаниях встречаются заявления, подобные следующему: "Каждому легко видеть самолеты, летящие ночью, благодаря гудению моторов". Крайне неправдоподобно, что он мог спутать направление на Муфулиру с направлением на Китве, и расхождение в этом отношении показывает, что он забыл то, что говорил несколькими днями раньше.

ГРУППА D

ПОМОЩНИК ИНСПЕКТОРА Н.Дж. ВОН (ПСР):

Г-н Вон нес дозорную службу, находясь в машине и патрулируя дорогу из Муфулиры. В 23 ч. 40 м. он увидел в направлении Ндола то, что показалось ему светом происшедшего в небе взрыва, причем что-то упало сверху. Он сравнил это явление с лопающейся электрической

лампочкой, причем все это продолжалось около двух секунд. Г-н Вон доложил об этом по возвращении своему начальству в Муфулире в 01 ч. 30 м. В результате его рапорта были высланы патрули.

Замечания. То, что свидетель видел, было по всей вероятности нагретым до красного каления кислородным баллоном или какой-либо другой частью потерпевшего аварию самолета, который подбросило силой взрыва вверх. Так или иначе, то о чем говорил свидетель, он видел больше, чем через час после аварии.

Г-н Дж. НХАТА:

Во время, определенное свидетелем по крику петуха где-то между 24 ч. 00 м. и 1 ч. 00 м., он слышал взрыв. Он лежал у себя дома, - в придорожном поселке между Муфулирой и Ндола, но не спал.

Замечания. Замечаний нет.

Г-н М.А. БРАЧ:

Около 01 ч. 30 м. свидетель ехал на машине из Муфулиры в Ндола. С какого-то места этой дороги, находящегося примерно напротив места аварии, он увидел пламя, которое он принял за локализованный пожар зарослей, и до него донесся неприятный запах, который не должен был бы чувствоваться при подобном пожаре.

Замечания. То что он видел, могло быть горящим самолетом, хотя место аварии находится примерно в четырех милях от дороги.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СПИСОК СВИДЕТЕЛЕЙ, ДОПРОШЕННЫХ КОМИССИЕЙ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

А.Б. АЛЛЕН, Старший инспектор полиции Северной Родезии в Ндола
Лорд Т.Д. АЛЬПОРТ, Британский Верховный комиссар
Г-жа О. АНГЕРСЕН, Домашняя хозяйка
В.С. АХМЕД, Старший администратор ОНУК
П. БАНГА, Угольщик
Полк. М. БАРБЕР, Директор Гражданской авиации Федерации Родезии и
Ньясаленда
А.Э. БЕГГ, Помощник инспектора полиции Северной Родезии в Ндола
Б.Л. БЕРМАНТ, Директор предприятия
Подполк. БЛАНЧАРД-СИМС, Департамент гражданской авиации Федерации
Родезии и Ньясаленда
Г. БРИНИМАН, Начальник службы связи (ОНУК)
П. БРИШАН, МОГА
Р. БУДРЕВИЧ, Диспетчер аэропорта Ндола
Г. БУБЕНИ, Угольщик
М.У. ван-Бик, Помощник инспектора подвижной полицейской службы в
Бвана-Икубва
Вильгельм ЗАХТМЕЙСТЕР, Начальник Отдела Генеральной Ассамблеи и
личный помощник Генерального Секретаря
Б. БЕРЗИНГ, Технический директор Компании "Трансэр"
Лж. Г. ВИЛЬЯМС, Управляющий аэропортом Ндола
Н. Дж. ВОН, Центральное полицейское управление в Муфулира
Алан ГРЕГОРИ, Инспектор самолетов, Департамент гражданской авиации
Федерации Родезии и Ньясаленда
М.Дж.А. ГУДБАНД, Связист аэропорта в Ндола
Л. ЛАКА, Угольщик
О. ДАНИОЛЬСОН, Начальник шведской государственной уголовной полиции;
осветник при шведском представителе при Родезийском
Комитете по расследованию
Капит. ЛЕППЕ, Бельгийская служба международных воздушных сообщений
(пилот CO-RIC)

Алан ЙЕДОН, Диспетчер МОГА

Кихано КАБАЛЬЕРО, Глава миссии МСЭ при ОНУК

Г-жа Д.М. КАВАНАГ, Медсестра

М. КАНИАКУЛА, Переводчик при суде

М.К. КАЗЕМБЕ, Сторож

Т. КАНКАСА, Секретарь городского комитета в Твапия

Б.Г. КОАСЕ, Начальник полицейского округа Муфулира

Д. КОЛЬСТИНОС, Радиотехник МОГА

Эндрю КОРДЬЕ, Вице-секретарь по делам Генеральной Ассамблеи

Г. КРУН, Помощник начальника службы безопасности (ОНУК)

М.Т. КЭРИ, Помощник инспектора полиции, помощник начальника
полицейского управления в Ндола

Полк. С. ЛАМПЕЛЛ, Начальник операций истребительной авиации ОНУК

Э.А. ЛАНДИН, Инспектор Королевского шведского Совета гражданской
авиации, представитель в Родезийском Комитете по
расследованию

Лорд ЛАНДСДОУН, Парламентский вице-государственный секретарь по
иностраным делам

Д-р М.Н. ЛЕВЕНТАЛЬ, Врач в Ндола

Ж. ЛЕМЕР, Советник при управляющем аэропортом Нджили (Леопольдвиль)

Н.Э.Л. ЛИНДМАН, Временно прикомандированный к Королевскому шведскому
Совету гражданской авиации в качестве старшего
инспектора самолетов; советник представителя Швеции
в Родезийском Комитете по расследованию

Д-р С. ЛИННЕР, Заведующий операциями ОНУК

Майор К.О. ЛКНГКВИСТ, Отдел воздушных операций Организации Объеди-
ненных Наций (ОНУК)

М. МАДДЕРС, Главный инженер Департамента гражданской авиации
Федерации Родезии и Ньясаленда

Ф. МАЗИБИСА, Председатель Объединенной африканской ассоциации
угольщиков

Г-жа А. Мак-ГРАТ, Медсестра

Д-р Д. Мак-НАБ, Хирург в Ндола

Ген.-лейт. Сеан Мак-ЗОЙН, Командующий Вооруженными силами Организа-
ции Объединенных Наций в Конго

А.Ч. МАРТИН, Диспетчер аэропорта в Ндола

Полк. МАТЛИК, Авиационный атташе при посольстве Соединенных Штатов
в Леопольдвиле

С. МАТТСОН, Международная Федерация свободных профсоюзов

Д. МОЙО, Угольщик

Л.Дж. МОРФИ, Управляющий аэропортом в Солсбери

А.Дж. МПИНГАНДЖИРА, Угольщик

Дж. МУРАНГА, Угольщик

Майор МУССЕЛЬ, Командир эскадрильи Королевских военно-воздушных сил
Родезии

А.В. НАЙТ, Старший диспетчер аэропорта в Солсбери

Т.Р. НЕЛЬСОН, Начальник отдела по расследованию аварий, МОГА,
наблюдатель от Организации Объединенных Наций в
Родезийском Комитете по расследованию

М. НКОЛОСО, Сотрудник для связи с общественностью Объединенной
партии национальной независимости

Д. НКОНДЖЕРА, Служащий склада

Л. НКОНФЕЛА, Угольщик

Г. ОУЭН, Диспетчер аэропорта в Солсбери

Т.К. ПАРКС, Страший контролер диспетчерской службы аэропорта в Ндола

Дж.К. ПЕННОК, Помощник инспектора пункта регулирования движения
в Ндола

Д.Е. ПЕОВЕР, Архитектор в Ндола

Капит. С. ПЕРССОН, Директор операций Компании "Трансэр"

Г-н ПОУЭЛЬ-ДЖОНС, Первый секретарь посольства Соединенного
Королевства в Леопольдвиле

Г-н ПУЖУЛА, Личный помощник Заведующего операциями ОНУК

Г-жа А.Р. РАЙТ, Домашняя хозяйка

В.Г. РЕДЕР, Помощник инспектора, командующий авиабазой Ндола

Д.М.Г. РИЧЕС, Великобританский посол в Леопольдвиле

Д-р Г.Д. РОСС, Патолог и эксперт по судебной медицине, Федерация
Родезии и Ньясаленда

А. СИМАНГО, Угольщик

Д.А. СКОТТ, Заместитель Британского Верховного комиссара

Подполк. СЛЕЙТЕР, командир Северородезийского полка

П.П. СПИНЕЛЛИ, Директор Европейского отделения Организации
Объединенных Наций

Дональд Э. ТОМАС, Личный помощник Генерального Секретаря

Л.Э. ТОРОГУД, Диспетчер аэропорта в Солсбери

С. ТУРП, Инженер Компании "Трансэр"

О.Э. ТЬЕРНЕЛЬ, Сотрудник технической службы Компании "Трансэр"

Дж. ТЭРНБУЛЛ, Связист аэропорта в Солсбери

Р.А. ФИЛЛИПС, Начальник заправочного пункта аэропорта Ндола

Ж.П. ФУРНЬЕ, Глава миссии МОГА в Республике Конго (Леопольдвиль),
наблюдатель от Организации Объединенных Наций в
Родезийском Комитете по расследованиям

М. ХИАРИ, Начальник гражданских операций ОНУК

Л.А. ХИКС, Помощник комиссара полиции в Ндола

Т.Г. ХОКЕР, Секретарь отдела продаж Компании Лейланд Альбион

Коммодор ХОКИНС, Заместитель начальника штаба Королевских военно-
воздушных сил Родезии

Ч.Л. ЧИЛВЕРС, Старший контролер диспетчерской службы аэропорта
в Солсбери

С. ЧИСАНГА, Угольщик

Подполк. ЭВАНС, Авиационный советник при Британском Верховном
комиссаре в Федерации Родезии и Ньясаленда

ПРИЛОЖЕНИЕ V

МАТЕРИАЛ, ОТНОСЯЩИЙСЯ К ГОДНОСТИ САМОЛЕТА SE-BDY К ПОЛЕТАМ, И ПОДРОБНОСТИ О РАДИОБОРУДОВАНИИ И ЭЛЕКТРОННОЙ НАВИГАЦИОННОЙ АППАРАТУРЕ НА БОРТУ САМОЛЕТА

Сведения относительно самолета, относящиеся к удостоверениям годности к полетам самолета SE-BDY и о его содержании в исправности, упомянуты в разделе 3 (пункты 3.1 - 3.12) части 2 Резолюции Комитета по расследованию (приложение П).

На борту самолета SE-BDY находилось следующее оборудование для радиосвязи и электронная навигационная аппаратура:

Оборудование для радиосвязи

- 2 РЧ передатчика/приемника типа 6185-1
- 1 РЧ приемник типа BC-348-P
- 2 СВЧ передатчика типа 17 L-6
- 4 СВЧ приемника типа 51 R-3
- 1 СВЧ переносный передатчик/приемник
- 1 передатчик "динги" типа T-74/CRT 3

Электронное навигационное оборудование

- 2 автоматических радиопеленгатора (радиокомпас) типа 51 V-1
- Радиолокационный аппарат для разведки погоды типа AV 610
- Радиовысотомер (высотомер) типа AV 610
- Показатель наклона планирования и приемник маркирующего горизонта системы посадки по приборам
- Радионавигационный приемник "лоран" типа R 65/ARW 9

Среди уцелевшего после аварии радиооборудования ни один из приемников или передатчиков/приемников не был установлен на так же, как и был, частоте, принятой в международном порядке для африканского района МОГА. Эксперты считают, что это объясняется изменениями в установке, которые были вызваны силой удара.

Когда был извлечен из обломков самолета радиокompас (автоматический радиопеленгатор), то он был установлен на частоту, которой не пользуются радиомаяки в этом районе (см. высказанное по этому поводу в разделе 3.5 доклада мнение д-ра Фрей-Зульзера (приложение ХП)).

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

РАДИОСООБЩЕНИЯ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ПОЛЕТУ САМОЛЕТА SE-BDY И К ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫМ ОПЕРАЦИЯМ

По причине специально-технического характера языка радиотелефонных и радиотелеграфных сообщений в настоящем приложении и трудности их точного перевода, эти сообщения представляются только на языке подлинника. Существенное содержание более важных сообщений изложено и переведено в тексте доклада.

A

Summary of communications exchanged between Salisbury Flight Information Centre (FIC), Ndola Tower, the aircraft SE-BDY and OO-RIC, Leopoldville, etc.*

17-18 September 1961

NOTE

(All times are Greenwich Mean Time)
(For local time Congo add 1 hour to GMT)
(For local time Rhodesia add 2 hrs. to GMT)

17.9.61 1525 Signal No. ZI 13 addressed to Ndola by Salisbury for attention (Airport Manager) APM.
"There is a message received from Leopoldville at 1409 - one UNO aircraft ex Leopoldville ETA Ndola 1900 presumed GMT passenger Lord Lansdowne will probably request clearance to Salisbury from yours STOP Also one other UNO aircraft ex Leopoldville to arrive during night STOP Your station to remain open until both aircraft landed - authority (Director of Civil Aviation) DCA STOP acknowledge."

1530 Ndola advised by Salisbury on 6915 kc/s to pass details of signal ZI 13 on "tie-line" to Lusaka and that Lusaka to remain open as alternate.

1535 ZI 14 addressed to Lusaka by Salisbury for attention APM - Reference signal ZI 13 your station to remain open as alternate - authority DCA STOP Acknowledge.

1551 SE-BDY with Secretary-General departed Leopoldville.

1553 Signal received by Salisbury from Lusaka acknowledging receipt of ZI 13.

1559 Signal received by Salisbury from Ndola acknowledging receipt of ZI 13.

* Initially prepared for the Commission by the Aeronautical Adviser from all sources available including transcriptions of tape recorded radio telephone communications, flight progress strips, copies of telegraphic and teleprinter messages and witnesses statements.

- 1928 Flight Plan OORIC received at Ndola. "ETA Control Area Boundary 1955, ETA Ndola 2017".
- ?1940- OORIC given QDM Ndola.^{a/}
1950?
- 2002 SE-BDY made first contact with Salisbury FIC and requested
(2006) ETA OORIC. Salisbury requested destination and aircraft type and was informed that SE-BDY was DC 6, destination Ndola. Salisbury requested ETA Ndola and SE-BDY replied ETA 2235 approximately. SE-BDY, in reply to request, stated place of departure Leopoldville. Informed by Salisbury that ETA OORIC 2017 Ndola (conversation apparently intercepted by Ndola which later received substance from Salisbury).
- 2007 OORIC given QNH^{b/} and approach instructions on VHF (Very High Frequency Radio Telephone) by Ndola. OORIC cleared to approach on NDB (Non-Directional Radio beacon) and to descend from FL 75 (7,500 ft.) to 6000 ft. (a/c to report at 6000 ft.)
- 20..? OORIC reported at 6000 ft.
OORIC instructed to maintain 6000 Ft. and report ND (Non-Directional Radio Beacon) or "lights in sight".
- 20..? OORIC reported lights in sight and was given wind direction and strength, cleared to RWY 10 and instructed to report "on base leg".
- 20..? Above signal acknowledged by OORIC.
- 20..? OORIC reported "on base leg" (its lights were sighted by the Air Traffic Controller) and was given wind direction and strength and final clearance to land.
- 2035 OORIC landed (17 minutes later than its ETA).
- 2041 SE-BDY reports position to Salisbury 432B (0740S 3033E) at 2035 and now flying on route 432 at Flight Level 175 (17,500 ft.) to avoid Congolese territory.

a/ "Q" code symbol for the bearing to be steered in zero wind to reach the radio station concerned.

b/ "Q" code symbol for the pressure setting to be set on an altimeter for it to read the aerodrome height above sea level on landing.

- 2049 SE-BDY informed by Salisbury FIC that OORIC arrived Ndola 2035.
- 2108 On HF SE-BDY reported abeam Kasama at 2106 estimating abeam Ndola at 2147 and requested permission to descend from FL 175 to FL 160. FIC Salisbury advised SE-BDY that there was no traffic and approved descent to Flight Level 160 (16,000 ft.) (2111).
- 2111- SE-BDY reported on HF to Salisbury that he had reached
2115 Flight Level 160, keeping outside Congolese territory proceeding around the border to Ndola to land at Ndola. In reply to questions stated not remaining overnight at Ndola, taking off almost immediately, not returning Leopoldville and unable to state destination after Ndola.
- 2131 SE-BDY confirmed estimating abeam Ndola at 2147. Salisbury advised SE-BDY to contact Ndola on VHF.
- 2135 SE-BDY contacted Ndola Tower on VHF 119.1 Mc/s "abeam Ndola 2147 ETA 2220".
- 2137 Ndola advised weather. Wind 120/7 knots. Visibility 5 to 10 miles with slight smoke haze. Control QNH c/ 1021 mb (30.15"/Hg) QFE d/ 877 mb. Duty Runway 10.
- 2138 SE-BDY acknowledged weather. Requested descent clearance beginning at 2157. Clearance given to 6000 ft. Requested "Report top of descent".
- 2140 Teleprinter message received by Salisbury from Ndola stating
(approx) SE-BDY will not divulge his destination after landing Ndola.
(This was in reply to a query made by the FIC on 6915 kc/s)
- 2142- SE-BDY in reply to inquiries said not proceeding to Salisbury
2144 after landing Ndola, not remaining over night Ndola. Would give intentions on ground.
- 2147 SE-BDY reported abeam Ndola.
- 2153- SE-BDY in reply to question said might require a little
2154 refuelling at Ndola.

c/ "Q" code symbol for the pressure setting to be set on an altimeter for it to read the aerodrome height above sea level on landing.

d/ "Q" code symbol for the pressure setting to be set on an altimeter for it to read zero on landing.

2210 Ndola Air Traffic Control Officer reported following from SE-BDY: "Your lights in sight overhead Ndola, descending, confirm QNH".

Ndola - "Roger QNH 1021 mb, report reaching 6000 ft."

SE-BDY - "Roger 1021."

2215 Estimated time of crash by Rhodesian Investigating Board. (Mean and average of 4 watches stopped within one minute of each other was equivalent of 2211).

2225 OORIC given taxi clearance by Ndola Tower. Wind 110/5 knts. Clear to the holding position Runway/10. Control QNH 1021 mb. QFE 877 mb. (Acknowledged by OORIC)

2230 Take-off clearance requested by OORIC. OORIC instructed by Ndola Tower to hold position, as DC6 SE-BDY was descending to 6000 ft. and the Tower had been unable to contact it during the previous 20 minutes. (OORIC endeavoured to contact SE-BDY to assist tower.)

2230- OORIC, at holding position on Runway 10, requested take-off
2235 at own discretion (no visual sign of DC6 SE-BDY).
OORIC given permission by tower to take-off at own discretion, right turn out and report on track Salisbury.

2235 OORIC took off and again endeavoured to contact SE-BDY on HF (High Frequency) as well as VHF (Very High Frequency), with negative results.

2238 OORIC reported on track, estimating control area boundary at 2255. Abeam LS 2318 and ETA Salisbury 0026. Above signal acknowledged by Ndola Tower and OORIC cleared to FL 75 to report on reaching Control Area Boundary. OORIC reported at FL 75. Instructed to maintain FL 75 and report Control Area Boundary.

2253 OORIC reported Control Area Boundary FL 75. Signal acknowledged by Ndola tower, and OORIC instructed to contact Salisbury on 5506 kc/s. Instructions acknowledged by OORIC.

2310 Call from Ndola to Salisbury on 6915 kc/s stating no contact with SE-BDY since he reported overhead at 2210.

2315 APM (Air Port Manager) Ndola advised by tower Ndola.

- 2330 Phone call to FIC Salisbury from Ndola (Air Port Manager) confirming above details and stating Ndola were taking overdue action.
- 2350 DD priority signal received by Salisbury from Ndola ZC 40 (also addressed to Leopoldville ATC and FIC and Lusaka) requesting news of SE-BDY and stating aircraft was overhead Ndola at 2210 and nil further contact.

18/9/61 0005 Lusaka reports to FIC Salisbury - "no news or contact with SE-BDY".

0016 INCERFA signal received by FIC Salisbury from Ndola (also addressed to Leopoldville and Lusaka) stating SE-BDY intended landing Ndola at 2220, having reported abeam Ndola at 2147 and overhead at 2210 - no further communication received from aircraft and its endurance was not known.

0030 Defence headquarters operations advised by FIC Salisbury of above details.

0040 DD signal sent to Ndola stating Salisbury FIC had no news of SE-BDY.

0338 First light.

0443 DHQ were 'phoned (by Mr. Knight SATCO who came on duty at 0400) re further news from RRAF. DHQ advised that the RRAF at Sarum were in the picture that there were no DC3s at Ndola but that there were Vampires and Canberras. RRAF suggested that SE-BDY may have returned to Leopoldville after having spoken to OORIC by radio.
(Mr. Knight then records that he spoke to Mr. Thorogood (the ATCO on duty at FIC until 0400) who said that the pilot of OORIC stated he did not have any contact with SE-BDY although he called him on VHF just after getting airborne at Ndola at 2235 for Salisbury).

0445 DETRESFA signal sent by the Rescue Coordination Centre (RCC 1) Salisbury to Leopoldville and Elizabethville (with a copy to Ndola for info) "Request reply immediate to Ndola signal No. ZC 40 reference SE-BDY overhead Ndola at 2210 nil arrival Ndola ex Leopoldville STOP send flight plan details - nil departure signal received".

0446 Salisbury RCC advised DHQ by 'phone that pilot of OORIC did not have any R/T contact with SE-BDY.

- 0450 Signal received by Salisbury ex Ndola (ZC 2) stating "Person reported to the police here seen great flash in the sky at approx 2300Z in direction of Mufulira" (DHQ were advised of this).
- 0509 Salisbury inquires whether police are working on SE-BDY. Ndola replies that can't say. Air Port Manager has been informed but not here.
- 0520 Jan Smuts Airport, Johannesburg, advised Salisbury RCC they will have no contact with Leopoldville until 0600/0630 approx.
- 0535 RCC 2 DETRESFA signal sent to Ndola by RCC requesting information on action taken to date on SE-BDY.
- 0542 Message sent to Leopoldville by RCC on HF A/G frequency requesting news of SE-BDY (This message was originated at 0415 but no contact was made with Leopoldville until 0542).
- 0544 Leopoldville replied (relaying through Luluabourg) that they had no news of SE-BDY (DHQ were advised of this).
- 0550 RCC 3 sent by Salisbury to Ndola advising that Leopoldville had no news of SE-BDY.
- 0553 Salisbury inquires from Senior Air Traffic Control Officer Ndola if local copperbelt police have been put in picture. Ndola replied had not advised other police stations but presumably since report came from police they had alerted other copperbelt police stations. General opinion that SE-BDY turned back and doesn't think there's probably anything in report.
- 0554 Salisbury stated just raised Leopoldville through Luluabourg. No news. Ndola replied Roger. We have of course aircraft available here for search if necessary.
- 0600 RCC Salisbury sent to Nairobi (copy to Ndola) "request news DC6 SE-BDY from Leopoldville to Ndola overhead Ndola 172210 did not land Ndola".
- 0602 Ndola were requested by RCC on 6915 kc/s to ensure that Police on the Copperbelt were alerted.
- 0627 Message received by Salisbury RCC from Nairobi on HF A/G stating no news of SE-BDY.

- 0630 RCC 5 sent by Salisbury to Ndola and Lusaka "Alert NRP stations north of Lusaka on DC6 SE-BDY STOP Nil further details available on endurance and number on board".
- 0630 Ndola signal ZC 5 received by Salisbury RCC - "Police advise all Copperbelt police stations informed ref SE-BDY".
- 0647 Signal received by Salisbury RCC ex Nairobi FIC stating no news SE-BDY this FIC.
- 0700 D/CATCO Salisbury (Mr. Chilvers) arranged by telephone with SATCO Ndola to request 2 Provosts to search 50 miles radius of Ndola.
- 0717 Message received by Salisbury RCC on Hf from Leopoldville requesting news of SE-BDY (reply was sent "No news").
- 0717 Message sent to Lepoldville on HF "request endurance of SE-BDY on departure Leopoldville for Ndola and number on board". (This message was originated at 0708)
- 0721 ZC 11 ex Lusaka "All police stations notified stop awaiting news".
- 0730 RCC 6 sent by Salisbury to Ndola (copy to RRAF Salisbury and DHQ) "Ref phone conversation request Air Search 2 Provosts 50 M radius Ndola".
- 0731 Message sent by RCC to CAA Viscount flight CE 804 - "Request you keep lookout for DC6 or parts thereof on ground en route to Ndola" (This aircraft was bound from Salisbury to Ndola).
- 0732 H/F RT message received by Salisbury RCC from Leopoldville stating SE-BDY departed Leopoldville at 1552 for Ndola with an endurance of 1325 hours "VIP on board and 5 crew".
- 0742 Signal confirming request for search by 2 Provosts received by RRAF.
- 0744 HF/RT message received by Salisbury RCC ex Leopoldville stating SE-BDY had 5 crew and 9 passengers on board.
- 0745 RCC 7 sent by Salisbury RCC to Ndola and Lusaka (copy to RRAF Salisbury and DHQ) - "SE-BDY departed Leopoldville 171552 endurance 1325 hr 5 crew 9 passengers".

- 0805 Message received by Salisbury RCC from Ndola on 6915 kc/s stating that air search had been organised - 1 Provost will search up to 50 mls south of Ndola and 1 Canberra 50 miles North except where that radius crosses the Congo border.
- 0816 HF/RT message received by Salisbury RCC from Elizabethville requesting news of SE-BDY.
- 0816 Message sent by Salisbury RCC to VP-YSP (DC3) - "Request you keep lookout for DC6 or parts thereof on ground".
- 0823 HF/RT message sent by Salisbury RCC to Elizabethville stating no news of SE-BDY.
- 0823 Ndola signal ZC 12 received by RCC stating 1 Provost and 1 Canberra departed on search.
- 0832 HF/RT message sent to Kamina by RCC requesting news of SE-BDY (This message originated at 0613 but there had been no previous contact with Kamina).
- 0833 Kamina replied - no information SE-BDY.
- 0848 HF/RT message ex Elizabethville to RCC - "did SE-BDY land at Livingstone?" - replied "Negative".
- 0919 HF/RT message received by RCC ex Leopoldville "Request news SE-BDY?"
- 0922 Reply sent to Leopoldville - "Nil news, will advise".
- 0954 ZC 24 received by RCC from Ndola (also addressed to Leopoldville and DHQ) stating Elizabethville, Kamina and Luluabourg have nil news of SE-BDY no reports yet received from search aircraft.
- 1029 HF/RT message from Leopoldville to RCC - "Any news yet SE-BDY?"
- 1035 Reply sent to Leopoldville - "Nil news SE-BDY".
- 1040 Lusaka advised by RCC on 6915 kc/s that they had received a message that the crashed aircraft found 10 miles south of Mufulira.
- 1220 DCA on 'phone to APM Ndola appointing him as Civil Air Search Officer.

1230 Entry in Ndola log as follows:

"Co-ordination - Col. Matlick (USAF ex Leopoldville)
Mr. Williams (CASO) S/Ldr. Mussell (RRAF) 4 UNO DC4s
ex Leopoldville, 2 USAF C54s AIR SEARCH RESCUE 3 US DC3s
at Ndola. Provosts report nil information RRAF search
in FTR only (2 Provosts and 1 Vampire)."

1335 RRAF advise wreckage sighted 7 miles from Ndola bearing
290°(M). A DC3 and a Provost overhead now.

1350 RRAF advise position of crash 12573 283220E Heading 114°(M).
Aircraft hit tops of trees and skidded over distance of
150 yds - wreckage scattered - elevator and two engines only
identifiable - area burnt out - aircraft still smouldering.

1407 Ndola reports 4 bodies - 1 alive not Hammarskjold - ambulance
on the spot.

1417 RRAF report 6 bodies found Hammarskjold definitely dead -
1 alive very seriously injured.

1440 Signal received ex DCA Stockholm - "Please request all
available information regarding United Nations chartered
Swedish aircraft SE-BDY type DC6B reported missing on a
flight from Leopoldville departed 1552 September 17th".

1457 RCC 8 sent to Ndola, Leopoldville, Elizabethville, Nairobi,
Lusaka, Livingstone, Kamina, Luluabourg, RRAF Salisbury and
DHQ - "Cancel DETRESFA SE-BDY found burnt out in position
1257S 28 32 30E seven miles from Ndola on bearing 294°(M)".

B

Transcription of tape recorded radio-telephone (R/T)
communications between SE-BDY and Salisbury Flight
Information Centre

Date: 17 September 1961
Recorded at: Salisbury
Circuit: No. R/T. 1. Frequency 5521.5 Kc/s
Time: Between 2002 GMT and 2132 GMT

Time	Call To	Signs From	Remarks
2002	SBY	SDY	Call
	?	SBY	Aircraft calling Salisbury say again your call sign
		SEEDY	Good evening. How do you read
		SBY	Say again your call sign
		SEEDY	How do you read
		SBY	Roger three to four slight static
2002 $\frac{1}{4}$		SDY	Request ETN. OCRIC
		SBY	Standby one (ask FIG on intercom)
	SDY	SBY	Calls
		SDY	go ahead
		SBY	What is your destination and aircraft type
2004 $\frac{1}{2}$		SDY	Standby one
	SBY	SDY	Call
		SBY	Go ahead
		SDY	Destination Ndola aircraft DC6(c)?
		SBY	Understand destination Ndola DC6C is that affirmative
		SDY	DC??
		SBY	Understand destination Ndola and aircraft type DC6 is that affirmative
		SDY	That is affirmative
2006 $\frac{1}{2}$		SBY	Roger what is your ETN. Ndola
		SLY	Roger standby one
	SBY	SDY	Calls
		SBY	Go ahead

Time	Call To	Signs From	Remarks
		SDY	ETA 2235 approximately standby for ??? ETA.
	SDY	SBY	Roger approximate ETA 2235 what was your place of departure
		SDY	Place of departure Leopoldville
		SBY	Roger Leopoldville place of departure, the ETA OORIC 2017 Ndola.
		SBY	2017 is that affirmative
		SDY	That is affirmative
2009 $\frac{1}{2}$		SDY	Roger, check, listening out
2031 $\frac{1}{2}$	SBY	SDY	Call
		SBY	Call
		SDY	Request arrival time of OORIC over
		SBY	Standby one
2033	SDY	SBY	Go ahead
		SDY	Go ahead
		SDY	Go ahead go ahead
		SDY	Go ahead
		SBY	Nothing for you were you calling
		SDY	.Request arrival time of OORIC
2033 $\frac{1}{2}$		SBY	Roger standby one
2040	SBY	SDY	Call
		SBY	Go ahead
		SDY	Checks 432B at 2035 Flight level 175 Flying 'on advising route 432 to avoid Congolese territory
42		SBY	Confirm position 432B at 2035 flight level 175 and your flying on route 432 is that affirmative
		SDY	That is affirmative
		SBY	Roger standby for arrival time OORIC

Time	Call To	Signs From	Remarks
	SBY	SDY	Standing by
2049	SDY	SBY	Arrival time Ndola OCRI 2035
		SDY	Roger 2025
		SBY	Negative 2035
		SDY	Roger thank you 2035
		SBY	That is affirmative
2111/ 08	SBY	SDY	Call
		SBY	Go ahead
		SDY	Check abeam KS/(Kasama) 06
			Estimate abeam ND(Ndola) 47
			Flight level 175 request flight level 160
		SBY	Say again your position estimate at 47
		SDY	Roger estimate abeam ND at 47
		SBY	Roger abeam KS 06 Flight level 175 estimate abeam ND 47 request Flight Level 160, is that affirmative
		SDY	Roger that is affirmative
		SBY	Standby one
2114/ 11	SDY	SBY	Nil traffic to flight level 160
		SDY	???
		SBY	Nil traffic to flight level 160 please acknowledge
		SDY	Roger check will give you a call reaching 160
		SBY	Roger thanks
2118/ 15	SDY	SBY	What are your intentions on arrival Ndola
		SDY	Say again
		SBY	What are your intentions on arrival Ndola
		SBY	Standby

Time	Call To	Signs From	Remarks
	SBY	SDY	We are keeping outside Congolese territory proceeding around the border to Ndola to land at Ndola.
		SBY	On <u>arrival</u> Ndola are you night-stopping or proceeding elsewhere
		SDY	I'm taking off almost immediately (etc??? unreadable)
		SBY	Are you returning to Leopoldville tonight
		SDY	Negative
		SBY	What is your destination on departure Ndola.
		SDY	Unable to say at present
2122/ 15	SBY	SDY	We have reached FL160
		SBY	Roger understand reached 160
2139/ 32	SDY	SBY	Confirm you estimating abeam ND at 47
		SDY	Affirmative
		SBY	Roger contact Ndola VHF 119.1 now
		SDY	Roger will do.

PLEASE NOTE latter times shown after oblique stroke are actual times as opposed to recorder times.

LEGEND
SBY - SALISBURY
SDY - AIRCRAFT SBYDY

Transcription of tape recorded radio-telephone (R/T)
communications between Salisbury FIC and Ndola Tower

Date: 17/18 September 1961
Recorded at: Salisbury
Frequency: 6915/3682 Kc/s
Time: Between 2002 GMT 17 September and 1356 GMT
18 September

Time	CALL SHOWS		REMARKS
	To	From	
2002½	SAY	NDO	Call
2018	SAY	NDO	Call
2018½	SAY	NDO	Call - Do you read?
2019	SAY	LUS	Call - 6915
2020	LUS	NDO	Our Teleprinter is out with SAY will you ask them to see us 5455
	NDO	LUS	Roger will do.
2036	NDO	SAY	Call
	NDO	SAY	Go ahead
	NDO	SAY	You are strength 2 distorted there is a DOG SREBY at FL 175 from LEO EST NDO 2235 and we haven't received any ARR SIG on OORIG Roger he arrived at 2035 over
	NDO	SAY	Roger thanks is the ARR SIG on its way?
	SAY	NDO	Affirmative our teleprinter is unserviceable will you see us on 5455
	NDO	SAY	Roger will do
2036½	SAY	NDO	Thank you
2039	NDO	SAY	Call
2043	NDO	SAY	Call
	SAY	NDO	Reply
	NDO	SAY	Still no news of VZM? over
	NDO	SAY	Negative will advise you soonest

TIME	CALL SIGNS		REMARKS
	To	From	
(2043)	NDO	SAY	Roger thanks I keep on dodging up to the TWR and will be going up shortly I have 830 arriving from Johannesburg I'll probably be up there for the next 20 minutes over
2043½	SAY	NDO	Roger thanks
2112	NDO	SAY	Call
	NDO	SAY	69
2113	NDO	SAY	6915 do you read over
2114	NDO	SAY	6915 do you read over
2114½	NDO	SAY	69 do you read over
2115	LUS	SAY	Over
2119½	SAY	NDO	Will you try again now over
	NDO	SAY	Roger you are now strength 3
	SAY	NDO	Roger you're about 2 to 3 now go ahead
	NDO	SAY	Roger SDY now at fl 160 he gave a position report abeam Kilo Sierra (Kasama) at 2106 and estimated November Delta (Ndola) at 47 over
2120	SAY	NDO	Roger thanks
2122	NDO	SAY	Call
n	SAY	NDO	Reply
	NDO	SAY	SDY to you
2128½	SAY	NDO	Roger thank you
2129	SAY	NDO	Ndola has SDY over
	NDO	SAY	Thank you Alan if you can get any information

TIME	CALL SIGNS		P	REMARKS
	To	From		
(2129)	NDO	SAY		from him as to his future movements I'd be most grateful
	SAY	NDO		sorry would you mind trying again you're fading badly
	NDO	SAY		Roger I say again if you can get any information from SDY as to his future movements after landing Ndola I'd be most grateful
2130	SAY	NDO		Stand by one
2131	SAY	NDO		Call
	NDO	SAY		Go ahead
	SAY	NDO		Reply on the tie line please, I will reply on the tie line --- correction, I will reply on the teleprinter over
	NDO	SAY		Roger thank you. Still no news of ZM?
	SAY	NDO		I think they're standing by for this lot to finish over
2132	NDO	SAY		Roger thank you
2135	SAY	NDO		Call
2224	NDO	SAY		Call
2225	NDO	SAY		Call - 6915 over
2229	NDO	SAY		Call - over
2300	NDO	SAY		on 6915 do you read over

TIME	CALL SIGN		REMARKS
	To	From	
2320	NDO	SAY	How do you read?
2321	NDO	SAY	Do you read?
			- Nothing heard during this period -
			18/9/1961
0436	SAY	NDO	Call
	NDO	SAY	Reply
	SAY	NDO	Good morning to you I've <u>nothing (?)</u> on 36 I had a message from radio police they are <u>(?)</u> informing at 3 o'clock and they reported that <u>a man (?)</u> at 2300 zulu about <u>seen (?)</u> great flash in the sky in direction of Mifulira on locking <u>a bit (?)</u> out from Ndole will you require a signal?
	NDO	SAY	Affirmative <u>Budge (?)</u> confirm by signal and advise any future developments please
0436.5	SAY	NDO	Roger

TIME	CALL SIGN		REMARKS
	To	From	
0508	ndo	aby	calls (no reply)
0509	nde	aby	calls
	aby	ndo	go ahead
	ndo	aby	It may sound a little pedantic but would you check with police and various other organizations are working on this aircraft.
	aby	ndo	Sorry Salisbury say again
	nde	aby	I say again would you just confirm that the police organization etc. is working on this aircraft this missing aircraft over
	aby	nde	I can't say that they are working or not. The A.P.M. has been informed. He's not here and as far as I know they didn't- (?) but of course I haven't been (?)
0512	nde	aby	I thought security was bad but not as bad as that It's a complete blanket is it ? (no reply by ndole to this query)
0552	SAY	NDO	Call
	NDO	SAY	Reply
	SAY	NDO	Can I speak to the SATCO if he's there please?
	NDO	SAY	Roger stand by - pause -
	NDO	SAY	Go ahead Ndole
	SAY	NDO	Ref your RCC2 what action would you suggest we take over
0553	NDO	SAY	Keith I was just wanting to check that the local Copperbelt police had all been put in the picture over

TIME	CALL SIGN		REMARKS
	To	From	
(0553)	SAY	NDO	We haven't heard advised any other police stations but presumably since this report came from the police in the first place they have alerted their other Copperbelt police stations general opinion seems to be that he's turned back - I don't think there's probably anything in this report over
0554	NDO	SAY	Roger Keith I'll keep it short I just sent a signal to you now-now-now replying from Leo with nil contact with them on any point-to-point frequency we just raised them through relay of Lulusbourg nil news
	SAY	NDO	Roger thank you we have of course aircraft available here for search if necessary
0554	NDO	SAY	Roger Keith thank you
0606	NDO	SAY	Were you calling?
			- no reply -
	NDO	SAY	Call
	SAY	NDO	Reply
	NDO	SAY	Were you calling Bud?
	SAY	NDO	Negative
	NDO	SAY	Roger's message from RCG would you please check and confirm with us that all the police stations along the Copperbelt have been alerted for this Aircraft over
0606	SAY	NDO	Roger will do

Time	Call Signs			REMARKS
	To	From		
0724½	SAY	NDO		Call
	NDO	SAY	M	Reply
	SAY	NDO		Would you ask CATCO please to confirm his request for RRAF search aircraft by signal over
0725	NDO	SAY		Roger Keith I'll do that I believe it is being done at the moment over
	SAY	NDO		Sorry come again
	NDO	SAY		Roger Wilco
	SAY	NDO		They're making the arrangements to carry out the search as requested but they'd like it confirmed in a signal for the record please over
0725½	NDO	SAY		Roger a signal will be arranged
0749	NDO	SAY		Call 69
	SAY	NDO		Reply
	NDO	SAY		Reference the aircraft 5 crew 9 pax (repeats) 5 crew 9 pax signal follows
0749½	SAY	NDO		Roger
0805½	SAY	NDO		Call 69
	NDO	SAY		Reply
	SAY	NDO		Controller pax
	NDO	SAY		Go ahead Bob
	SAY	NDO		Ref the search aircraft there'll be one Provost and one Canberra the canberra to the North --- (unreadable) --- 50 miles radius of --- (unreadable) --- Congo border
	NDO	SAY		Sorry Bob you're fading badly say again Pax
0806	SAY	NDO		Stand by one

Time	CALL SIGNS		REMARKS
	To	From	
(0806)	SAY	NDO	I say again for SATCO Reference the search the aircraft will be one Provost to the South and one Canberra to the North --- (unreadable) --- 50 miles radius --- (unreadable)
0807	NDO	SAY	Keith understand one Provost to the South and one Canberra to the North all after that I'm afraid was unreadable
	SAY	NDO	I'll try again --- (unreadable) p-- 50 mile radius but not over (?) the Congo border
	NDO	SAY	I can understand within a 50 mile radius - and - up to the Congo Pedicle is this correct?
	SAY	LUS	CALL
	LUS	SAY	Go ahead
	SAY	LUS	No he said 50 miles to North and 50 miles to South the other way it takes them over the Congo border
0807+	LUS	SAY	Roger thank you
0931	Sby	Ndo	Calls
	Ndo	Sby	Go ahead
	Sby	Ndo	Can you confirm Jacko 169 departed Thornhill 0830 elapsed time 57 minutes still nil contact.
	Ndo	Sby	Roger. He'll probably be quite close in before he contacts you Bud He's descending to I think to about 3000 feet agl to have a look for this queer job
0933	Ndo	Lus	169 passed abm mine at eight minutes ago he is down to 3 thousand searching.

1.

D

**Extracts from the Air Traffic Control Log
of Ndola Airport**

SUNDAY 17TH SEPTEMBER, 1961

0320 Budrewicz on.
0325 Runway inspection.
0335 Fire bell and stop watch O.K.
0810 Ndola CTL 5 x 5.
1045 Budrewicz off. House on.
1053 Fire bell O.K. Stop watch seen and O.K.
1735 House off. Martin on. Stop watch and Fire Bell O.K.
2135 First contact with SEEDY EST. IBM. ID. 2147
Ndola 2220.
2147 Reported IBM. Ndola (ID200 - 278 degrees) would
not divulge future movements.
2210 Overhead Ndola. (Visual sighting by RRMP personnel)
A/C checked 4NH, given 1021 report reaching 6000 feet.
No further contact after repeated calls from 2214.
Police contacted re any reported crash and overdue
action taken.
2345 Overdue action. (SU.) taken on SEEDY LC-6 and INCERFA.

MONDAY 18TH SEPTEMBER, 1961

0001 Martin on.
0115 Martin off.

**Statement of communications between SE-BDY and Ndola Tower,
prepared by Air Traffic Controller Martin partly from memory
and partly from flight progress strips**

On the night of the 17th September, 1961, I was Duty Air Traffic Control Officer at Ndola Airport. First radio contact with SEBDY was at 2135 Z and subsequent communications were as follows:-

2135^{a/} NDOLA/SEBDY Estimate abeam ND at 47, ND at 20.
SEBDY/NDOLA Roger, confirm ETA ND in 20 minutes, or at 2220.
NDOLA/SEBDY 2200.

2137 SEBDY/NDOLA Roger. Ndola weather wind 120/7 Knots. Visibility 5 to 10 miles with slight smoke haze. Control QNH 1021, QFE 877 mb. Duty R/W 10. At what time do you wish to make your descent?

2138 NDOLA/SEBDY Roger on your weather, request descent clearance at 57.
SEBDY/NDOLA Roger, no traffic in area, at 57 clear to descend to 6000 feet on QNH report top of descent.
NDOLA/SEBDY Roger.

2142 SEBDY/NDOLA Are you proceeding Salisbury after landing Ndola?
NDOLA/SEBDY Negative.

2143 SEBDY/NDOLA Roger are you night stopping Ndola?
NDOLA/SEBDY Negative.

2144 SEBDY/NDOLA Due parking difficulties would like your intentions.
NDOLA/SEBDY Will give them on the ground.
SEBDY/NDOLA Roger.

2147^{a/} NDOLA/SEBDY Now abeam ND (AD200 QDM 279 degrees).
SEBDY/NDOLA Roger report top of descent.
NDOLA/SEBDY Roger.

2153 SEBDY/NDOLA Will you require refuelling at Ndola?
NDOLA/SEBDY Standby.

2154 NDOLA/SEBDY May require a little.
SEBDY/NDOLA Roger.

2210 NDOLA/SEBDY Your lights in sight overhead Ndola, descending, confirm QNH (AD200 317 degrees).
SEBDY/NDOLA Roger, QNH 1021 mb, report reaching 6000 feet.
NDOLA/SEBDY Roger 1021.

The aircraft was visually seen overhead the field proceeding WNW at an estimated height of plus 10,000 feet by RRAF personnel, who were attending to a DC-4 registration OORIC. This aircraft was given taxi instructions

2225 WIND 110/5 K.
Clear to the holding position RW 10.
Control QNH 1021 mb QFE 877 mb.

^{a/} The 2135, 2147 and 2210 times are stated by Mr. Martin to be accurate, the remainder approximate.

2230 OORIC completed his power check and asked for Take off Clearance. Instructed to hold position, as SEBDY was descending to 6000 feet and I had been unable to contact him for the last 20 minutes.

OORIC requested take-off at his own discretion.

2235 No visual sign of DC-6 SEBDY so I allowed OORIC to take-off, right turn out, report on track Salisbury. I had the anti-collision lights of this aircraft in sight for approximately 3/4 minutes.

Numerous calls made to SEBDY on 119.1 Mc, and 118.1 Mc, with no results. OORIC offered to try to contact SEBDY, with my approval, but was unable to do so.

Contacted police to ascertain any crashes reported in the area and commenced overdue action.

Signed. A.C. MARTIN.

AIR TRAFFIC CONTROL OFFICER.

19th September, 1961.

/...

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

Информация медицинского характера

А

Краткие выводы из представленного Родезийскому Комитету по расследованию медицинского доклада относительно "причины аварии" и "вероятной последовательности хода аварии".

Ниже следуют краткие выводы, касающиеся "причины аварии" и "вероятной последовательности хода аварии", которые взяты из доклада о медицинском исследовании, проводившемся тремя патологами по просьбе Родезийского Комитета по расследованию. Исследование проводили патологи д-р Г. Дуглас Росс, судебный патолог и гистолог-консультант при федеральном правительстве Родезии и Ньясаленда; д-р П. Дж. Стивенс, майор Королевских военно-воздушных сил, Начальник отделения авиационной патологии в Институте патологии и тропической медицины Королевских военно-воздушных сил (Хальтон, Букс, Англия), и д-р Дж. Гильсдон-Смит, правительственный патолог Лаборатории общественного здравоохранения (Лусака, Северная Родезия).

"Медицинские данные, относящиеся к причине аварии"

а) Состояние здоровья членов экипажа самолета

При первоначальном вскрытии и при гистологическом исследовании тел членов экипажа не было обнаружено никаких фактов нарушения деятельности организма, которое могло бы иметь какое-либо отношение к причине аварии. Исследование органов трех пилотов на отравление не дало никаких результатов, а изучение документов, относящихся к состоянию их здоровья, не выявило никаких причин их неспособности к управлению.

b) Значение определения содержания карбоксигемоглобина в крови.

i) В качестве причинного фактора аварии: Не считается, что отмеченные положительные результаты (наивысшее содержание составляло 7%) могли явиться причиной аварии. Деятельность организма нормального взрослого человека не нарушается при уровнях менее 20-25%, а при уровне ниже 30% имеют место лишь очень слабые симптомы, такие как головная боль. Кроме того, возможное значение того, что три из пяти положительных результатов были обнаружены у членов экипажа, значительно снижается тем, что два других лица, которые вероятно находились в кабине управления, не подверглись такому воздействию.

ii) В качестве указания на возникновение пожара в ходе полета: По тем же соображениям исключена возможность того, что пожар на борту самолета в ходе полета вызвал поглощение окиси углерода, поскольку пять человек с положительными результатами реакции почти наверно находились среди незатронутых лиц во всех частях самолета.

iii) В качестве указания на то, что отдельные лица могли остаться в живых после пожара, вызванного аварией: Жертвы больших пожаров часто содержат свыше 15 процентов карбоксигемоглобина. В данном случае уровень его содержания может указывать на очень непродолжительное пребывание в живом состоянии в огне; однако это обстоятельство можно также объяснить результатами курения, которое, как известно, вызывает появление небольшого уровня содержания карбоксигемоглобина в крови.

c) Возможность саботажа

Не было обнаружено никаких фактов, говорящих о взрыве на борту самолета в ходе полета или об огнестрельных ранах, несмотря на тщательное исследование, проведенное для их обнаружения. При исследовании рентгеновскими лучами были обнаружены пули, патронные гильзы

и металлические осколки у шести человек; значение этого обстоятельства оценивается следующим образом:

i) Никаких посторонних предметов не было обнаружено у лиц, которые в той или иной степени руководили полетом самолета.

ii) Пули были обнаружены в телах № 1 и № 2. Их направление в тканях тела не поддерживает предположения о том, что они были выпущены из какого-то одного места. Они были расположены сравнительно неглубоко, и с ними не связаны какие-либо заметные признаки кровоизлияния. На них по-видимому не было никаких нарезок, однако они были переданы в полицию на экспертизу.

iii) Патронные гильзы, целые или отдельные их части, и пистоны были обнаружены в телах №№ 1, 2 и 6. Деформированные гильзы с отделившимися пистонами исключают то, что они были разбиты в затворе оружия. Все эти осколки были расположены неглубоко в коже или в тканях, которые обнаружили в результате ожогов.

iv) Другие металлические осколки состояли из неправильно или частично сплавившихся авиационных сплавов или опознаваемых обработанных предметов, таких как небольшая шестеренка и осколки застежки-молнии. Все они находились неглубоко внутри или на поверхности тканей, обнажившихся в результате ожогов.

Нельзя не сделать того вывода, что эти инородные тела явились результатом взрыва боеприпасов при пожаре, последовавшем после аварии, а также результатом случайного загрязнения поверхности обожженных тел остатками от сгоревших обломков самолета.

Связь данных медицинского обследования с вероятной последовательностью хода аварии

1. Расположение тел среди обломков самолета и оценка типа и степени причиненных им повреждений в общем соответствуют восстановленной картине последовательности хода аварии и предполагаемому вероятному сидячему положению, в котором находились жертвы во время полета.

2. Тот факт, что тела №№ 1, 3, 5, 6, 7 и 11 были привязаны к сидениям поясами, говорит в пользу предположения, что происходили приготовления к посадке.

3. В кабине управления вероятно находились лица (№№ 3, 4, 11, 15 и 10), к которым относятся пять из первых семи тел, найденных на протяжении аварийного следа; эти тела имеют самые серьезные и многочисленные повреждения. Присутствие №№ 6 и 13 среди членов экипажа, находившихся в первой группе из семи тел, рассматривается как случайное; вероятно эти лица находились в передней части главной кабины.

4. Ничего действительно несообразного не вытекает из положения следующих восьми тел; из положения тела № 5 можно предположить, что администратор самолета, предупредив других о том, чтобы они привязались поясами к сидениям, привязал себя к задней части фюзеляжа. Положение тел №№ 7, 8 и 9 полностью соответствовало тому, что эти лица находились в отдельных отсеках, расположенных в задней части самолета. Оставшийся на время в живых пассажир самолета, явно отполз от района пожара, и поэтому обозначенное положение № 16 не имеет значения для данного вопроса".

В докладе также утверждается, что "все тела определенно были опознаны". В заключение в нем говорится, что "не было обнаружено причин медицинского характера, приведших к данной аварии, и что нет никаких данных о саботаже".

В

Краткое изложение доклада, составленного для Королевского медицинского совета Швеции и переданного правительством Швеции в Комиссию Организации Объединенных Наций.

Ниже следует краткое изложение мнения д-ра А. Фрюкхольма и д-ра Н. Рингертца относительно причины аварии и гибели г-на Хаммаршельда, основанного на их изучении доклада правительства Родезии о медицинском расследовании; краткие выводы этого доклада содержатся выше, в приложении VIIA.

В качестве общей оценки протоколов вскрытия трупов можно сказать, что хотя они и являются краткими, они отвечают требованиям и создают впечатление надежности и проведения тщательного исследования. В связи со вскрытиями было проведено подробное исследование рентгеновскими лучами, а дополнительное гистологическое и химическое исследование имело место в Англии. Личность погибших устанавливалась различными способами, и опознание надо считать достаточно надежным во всех случаях. В дальнейшем приводятся некоторые замечания относительно соображений, высказанных в "Сводке и заключениях" медицинского доклада.

Состояние здоровья экипажа самолета: в полученной от Компании "Трансэр" информации относительно состояния здоровья экипажа не содержится ничего примечательного относительно состояния здоровья трех пилотов Халлонквиста, Литтона и Ахреуса и механика Вильгельмсона. Во всех случаях при вскрытии можно было определить состояние сердца и основных артерий и в них не было обнаружено никаких изменений, вызванных болезнями; не было также обнаружено никаких признаков болезни ни в одном из других внутренних органов, которые можно было исследовать. Анализ крови, взятой при вскрытии тел Халлонквиста и Литтона, дал отрицательные результаты в отношении содержания алкоголя; при анализе органов на отравление не было обнаружено никаких ядовитых веществ. С другой стороны, была обнаружена окись углерода

в крови, взятой у 5 из 12 жертв, у которых оказалось возможным провести подобную проверку. Среди них были Халлонквист (5%) и Литтон (7%). 7% окиси углерода было обнаружено даже у Розена (дополнительного члена экипажа и радиста), в то время как у Вильгельмсона не было ни одного процента. В своих выводах патологи заявляют, что 7-процентное содержание окиси углерода в крови является слишком низким, чтобы оказать какое-либо вредное влияние на умственные и физические способности.

Мы согласны с этим выводом. В докладе также делается тот вывод, что содержание окиси углерода не говорит в пользу утверждения о том, что пожар на самолете начался до аварии, поскольку пять жертв, у которых была найдена окись углерода, почти определенно находились в различных частях самолета среди других жертв, у которых нельзя было обнаружить окиси углерода. В этой связи необходимо заявить, что у обоих пилотов, которые по всей вероятности находились при исполнении своих обязанностей в кабине управления (Халлонквист и Литтон), было обнаружено содержание окиси углерода, так же как и у Розена, который по всей вероятности находился в кабине управления. С другой стороны, в крови Вильгельмсона, который также по всей вероятности находился в кабине управления, не была вовсе обнаружена окись углерода. Кроме того, содержание окиси углерода было обнаружено у Барро и у Хаммаршельда - пятой жертвы - причем в крови последнего было обнаружено лишь небольшое содержание окиси углерода (2 процента). Нельзя считать, что содержание окиси углерода в крови пилотов и Барро говорит в пользу мнения, будто пожар на самолете начался до аварии. Патологи считают, что установленное содержание окиси углерода является либо результатом того, что жертвы оставались в живых некоторое время во время пожара, возникшего в результате аварии, либо результатом курения во время полета. Следует отметить, что против первой альтернативы говорит тот факт, что как у Халлонквиста, так и у Литтона головы получили такие повреждения от удара, что смерть должна была наступить очень быстро. Обнаружение небольшой и не вполне определенной жировой эмболии на легких пилотов не

противоречит этому, поскольку подобная эмболия может развиваться чрезвычайно быстро при наличии таких сильных многочисленных переломов костей, какие были установлены в обоих случаях. Нам кажется более вероятным, что содержание окиси углерода в крови жертв является результатом курения во время полета. Было отмечено, что Халлонквист курил очень много, а Литтон - умеренно. Не было получено подобной информации относительно Розена и Барро, но Вильгельмсон, в крови которого не было найдено никакой окиси углерода, не курил вообще.

Что касается возможности саботажа, то патологи заявляют, что при исследовании не было обнаружено никаких доказательств какого-либо взрыва на самолете до того как он разбился. С этим выводом мы должны согласиться.

Далее патологи излагают характер инородных тел, которые были обнаружены в телах некоторых погибших при исследовании их рентгеновскими лучами. В теле у Пирсона и Хьельте были обнаружены пули и целые или разорвавшиеся гильзы. В теле Хьельте были обнаружены другие небольшие предметы, такие как заклепки и небольшая шестеренка, а в теле Барро - разорвавшиеся гильзы и пистоны. Эти предметы находились сравнительно неглубоко, пули лежали в ненормальном положении. Большинство пуль и гильз было обнаружено в районе поясницы или бедра. Несмотря на то, что все жертвы, найденные на месте аварии, были полностью исследованы с помощью рентгеновских лучей, пули были обнаружены лишь у трех человек, которые, как можно предположить и что вполне вероятно, имели при себе боеприпасы. Наличие в этих телах и гильз и пистонов является крайне убедительным свидетельством того, что пули проникли в тело в результате взрыва патронов во время пожара. Инородные тела, обнаруженные у некоторых жертв, которые, исходя из вероятных предположений, не могли носить при себе патронов, были расположены неглубоко и состояли из металлических частиц самолета. Мы согласны с выводами патологов, а именно, что вскрытие не дает никаких подтверждений тому, что упомянутые пули попали в тела в

результате стрельбы. В медицинском докладе анализируется соотношение между результатами вскрытия и результатами, основанными на техническом расследовании и восстановлении картины хода аварии. Патологи не находят в этом никаких противоречий. Мы в основном можем согласиться с этим выводом. Следует отметить, однако, что утверждение, что некоторые жертвы были привязаны спасательными поясами, основывается не на результатах вскрытия, а на изучении места аварии.

Тело Генерального Секретаря Хаммаршельда было единственным из тел, обнаруженных на месте аварии, которое совершенно не пострадало от огня; положение тела говорит о том, что он был выброшен из задней части самолета. Его травмы были значительными и включали, среди прочего, сильный перелом позвоночника между вторым и третьим грудными позвонками, несколько сломанных ребер и сломанную грудную кость, несколько внутренних кровоизлияний в районе плевры (500-700 миллиметров) и сломанную бедренную кость. Кровоизлияние было также обнаружено под кожей в районе висков и мягкой мозговой оболочки, но мозг не был затронут. В голове и шее был обнаружен большой застой крови. Результаты вскрытия показывают, что он оставался в живых в течение некоторого времени после аварии. Застой крови в какой-то степени подтверждает то мнение, что удушье в результате затрудненного дыхания (сильно поломанная грудная клетка, перелом позвоночника в районе грудной клетки и травма легких в результате кровоизлияния) явилось основной причиной его смерти. Нельзя определенно установить, как долго он мог прожить после аварии. Кровоизлияние в результате полученных ран могло иметь место в течение короткого периода, не превышающего нескольких часов. Мы согласны с мнением патологов о том, что раны Хаммаршельда могли быть роковыми в любом случае. Если бы он был обнаружен сразу же после аварии и ему была оказана немедленная медицинская помощь с применением новейших медицинских средств, то

можно было бы предполагать, что он мог бы прожить несколько дольше. Пассажир Джульен, который был найден живым, имел в основном такие травмы, как сломанная малая берцовая кость, но он очень сильно обгорел. Наблюдение за ним во время его пребывания в больнице, а также результаты вскрытия указывают, что его смерть была вызвана ожогами.

В заключение мы соглашаемся с общим выводом патологов о том, что медицинское исследование не могло выявить причины аварии и что это исследование не подтверждает в какой-либо мере подозрения относительно саботажа.

Стокгольм,
15 февраля 1962 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

ЗАЯВЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЕЙ ОТНОСИТЕЛЬНО ВТОРОГО САМОЛЕТА

В пунктах 137-139 доклада Комиссия рассмотрела показания некоторых свидетелей относительно того, что они видели самолет или слышали звук самолета, который летел близко от самолета SE-BDY, и выразила свое мнение в отношении этих показаний. В настоящем приложении заявления этих свидетелей приводятся в больших подробностях.

I. Показание г-на Т.Дж. Канкаса, секретаря городского управления г. Твапия

1. Г-н Канкаса сделал заявление в Родезийском Комитете по расследованию и дал показания в Родезийской Комиссии по расследованию и в Комиссии Организации Объединенных Наций.
2. В воскресенье вечером (17 сентября 1961 г.), незадолго до 11 ч. вечера по местному времени (21 ч. 00 м. ГСВ) г-н Канкаса возвращался от друзей по одной из дорог в Твапию приблизительно в четырех милях к западу от аэропорта. Он услышал странный шум, похожий на звук двух самолетов. Звук этот был громкий, и то ослабевал, то усиливался. Г-н Канкаса взглянул вверх и увидел два самолета: один самолет поменьше летел без огней и выше, но на некотором расстоянии от более крупного самолета. Ему казалось, что меньший самолет летит немного быстрее, как будто хочет догнать больший самолет. Оба самолета летели в северо-западном направлении. С меньшего самолета на больший самолет как будто был направлен какой-то световой сигнал два или три раза, как зажигающийся и потухающий фонарь. Почти в тот же момент он увидел, что на большом аэроплане засветились два ярких белых пятна, как автомобильные фары. Большой самолет продолжал лететь к северо-западу, а меньший самолет как будто взял направление к северо-востоку, хотя оба самолета все еще продолжали лететь на близком расстоянии друг от друга, когда они исчезли из вида. Г-н Канкаса на следующее же утро заявил об этом Начальнику округа и спросил, не производились ли в этом районе какие-либо воздушные маневры.

/...

3. Г-н Канкаса, по-видимому, был твердо уверен, что все это он видел до 11 ч. вечера. Он установил время по времени передачи новостей одной южноафриканской радиостанцией, когда он вернулся домой. Диктор объявил, что было 11 часов. В Родезийской Комиссии по расследованию он утверждал, что, по его мнению, он видел самолеты между 10 ч. 35 м. и 10 ч. 40 м. Если это правильно, то есть основания предполагать, что он видел OO-RIC, т.е. самолет типа DC-4, в котором в 10 ч. 35 м. прибыл лорд Лансдоун. Есть показания, что OO-RIC зажег свои посадочные огни, когда он пролетал над Твапией. Поскольку достоверно установлено, что по близости OO-RIC не было другого самолета, то возможно, что г-н Канкаса принял стабилизатор DC-4 за меньший самолет, который, как ему казалось, летел то над большим самолетом, то за ним. Мигающим огнем мог быть вращающийся аэронавигационный сигнальный фонарь самолета OO-RIC. Кажущееся различие в скорости и направлении двух самолетов можно объяснить углом зрения, в особенности, если самолет накренился или поворачивал. Однако OO-RIC летел к юго-востоку по направлению к аэропорту, а не к северо-западу, как утверждал г-н Канкаса. Следует также отметить, что г-н Канкаса отказался согласиться с тем, что он мог по ошибке принять стабилизатор одного самолета за другой самолет.

II. Показания угольщиков

4. Самолет SE-BDY упал в Западном лесном заповеднике Ндола. Ближайшим селением был Западный рабочий поселок угольщиков Ндола, и в ночь с 17 на 18 сентября многие угольщики находились на разных пунктах покрытого зарослями участка, где они обслуживали свои печи, в пределах одной или двух миль от места аварии. Некоторые из них показали, что видели падение самолета или последовавший затем пожар, и возможно, что также и другие, которые не дали никаких показаний, видели крушение или слышали взрыв.

5. Трое из них - г.г. Банда, Дака и Мойо - проснулись среди ночи от сильных взрывов и видели огонь. На рассвете они пошли к месту аварии, но не сообщили об этом. Г-н Дака вынес из обломков

/...

шифровальный прибор, который он пытался продать, думая, что это пишущая машинка. Они были арестованы и отбывают тюремное заключение за кражу или за соучастие в краже.

6. Пять угольщиков показали, что они видели два самолета, которые летели на близком расстоянии друг от друга как раз незадолго до аварии. Двое из них, г-н Мазибиса и г-н Симанго, сделали заявления в Родезийском Комитете по расследованию и дали показания в Родезийской Комиссии по расследованию и в Комиссии Организации Объединенных Наций. Один из них, г-н Булени, появился впервые в Родезийской Комиссии в январе, а также дал показания в Комиссии Организации Объединенных Наций. Двое других, г-н Мпинганджира и г-н Чисанга, впервые явились в Комиссию Организации Объединенных Наций в феврале 1962 года. В следующих разделах дается сводка показаний этих пяти угольщиков.

А. Г-н Мари Мазибиса, председатель Объединенной африканской ассоциации угольщиков

7. Г-н Мазибиса сообщил, что в ночь на 17 сентября он спал в зарослях, присматривая за своей углевыжигательной печью. Он указал Комиссии то место, где он находился. Он сказал, что около полуночи его разбудил ужасный шум, который как будто шел с севера. Он увидел два самолета - один немного впереди, другой немного позади. Он заявил в Родезийском Комитете по расследованию, что он видел какие-то огни, которые он принял за два самолета, летящих друг за другом на расстоянии приблизительно в 100 ярдов. Он снова собрался спать, но через несколько минут он услышал очень сильный шум. Он поднялся и увидел, что все кусты озарились; затем он услышал много коротких звуков, похожих на выстрелы. В тот момент он не слышал шума второго самолета. В Родезийском Комитете по расследованию г-н Мазибиса заявил, что это было в 12 ч. 15 м., а Родезийской Комиссии по расследованию - что это было в 12 ч. 30 м. Он находился приблизительно на расстоянии одной мили от места крушения. Перепугавшись, он побежал домой, в рабочий поселок угольщиков. Ему все еще не

спалось, и он отправился на велосипеде в свою городскую квартиру. Утром он вернулся в поселок и захотел узнать, что случилось. Но все, кого он спрашивал, не могли ему ничего сказать. Они только слышали сильный грохот. По словам г-на Мазибиса, когда он, его организационный секретарь г-н Лондон Нконфела и еще один член Ассоциации – г-н Мубанга, окончив работу, обсуждали случившееся, они услышали по радио, что пропал самолет Генерального Секретаря. Они не рискнули пойти на место, чтобы что-либо разузнать, так как боялись, что там может быть стража. Но в конце концов они направились по "новой дороге" и шли, пока не увидели пожар, а затем обломки. Тогда они отправились в лесничество и сообщили об этом властям. Они привели полицейских к месту аварии и, вообще, помогли ей.

8. В своем первом заявлении в Родезийском Комитете по расследованию г-н Мазибиса сообщил только, что он открыл место аварии, но ничего не сказал относительно ночи 17 сентября. Только неделю спустя, после того как он беседовал с профсоюзным организатором г-ном Матсоном, который уговорил его рассказать обо всем, что он видел, он представил Комитету второе заявление, касающееся всего, что произошло в ту ночь. Как г-н Нконфела, так и г-н Мубанга утверждали, что г-н Мазибиса никогда не говорил им ничего о том, что он видел прошлой ночью самолеты или аварию, но что г-н Нконфела первым увидел обломки, когда они возвращались домой на велосипедах. Г-н Мазибиса сказал, что он не сразу сообщил властям о виденном им, потому что он боялся, так как некоторые люди сказали ему, что он может быть заподозрен в том, что авария произошла по его вине.

В. Г-н Давидсон Симанго, угольщик

9. Г-н Симанго прилег недалеко от места своей работы, которое по его расчетам должно было находиться в двух милях от места аварии. Среди ночи, – по его мнению, это могло быть около полуночи – он услышал сильный шум от моторов самолетов. Он взглянул вверх и увидел огни. Он увидел два самолета, которые летели на более близком расстоянии друг от друга, чем они обычно летают. На большем самолете, который

/...

летел ниже, были красные (или красные и белые) мигающие огни. Самолеты летели по направлению от Ндола. Шум затих, но через несколько минут опять усилился. Г-н Симанго увидел, что один самолет возвращается. В первый раз самолеты пролетели прямо над ним. Во второй раз один самолет пролетел на некотором расстоянии от него. Затем он увидел вспышку и самолет пошел вниз, и после этого был слышен громкий взрыв. Спустя некоторое время г-н Симанго слышал еще несколько маленьких взрывов. После того, как оба самолета в первый раз скрылись из виду, второй самолет больше не появлялся. Он думал, что это был самолет с бомбами, и боялся, что и второй самолет может вернуться. Он лег, покрыв свою голову, и пролежал так всю ночь. Он не сообщил немедленно о том, что он видел, так как он был занят подготовкой своего угля для доставки.

С. Г-н Диксон Булени, угольщик

10. Г-н Булени не дал заявления в Родезийском Комитете по расследованию. Он обсуждал аварию с г-ном Маттсоном и г-ном Мазибиса в октябре 1961 года. 20 января 1962 г. он сделал заявление полиции Северной Родезии и вскоре затем дал показания в Родезийской Комиссии по расследованию. Он также дал показания в Комиссии Организации Объединенных Наций. Он сказал, что он не сообщил раньше о виденном им по той причине, что он боялся, что Федеральное правительство обвинит его в том, что он поджег самолет.

11. Вечером 17 сентября г-н Булени сидел со своей женой перед своим домом в рабочем поселке угольщиков. Он видел один самолет, который пролетел между 10 ч. и 11 ч. вечера по местному времени (20 ч. 00 м. - 21 ч. 00 м. ГСВ). После того как прошло довольно много времени, он увидел второй большой самолет, похожий на тот, который он видел раньше. Он летел довольно низко, и на нем было несколько немигающих красных огней. Над большим самолетом летел меньший самолет. На нем был один мигающий красный огонь. Г-н Булени слышал два различных звука моторов - один был на большей высоте, чем другой. Он видел, что из меньшего самолета выходил огонь, а крыша большого

/...

самолета была освещена, и он слышал звук огня. Затем большой самолет упал вниз и начал гореть, освещая все кругом. Меньший самолет описал круг и удалился в направлении Китве (т.е. к западу). Как сообщалось, в заявлении, которое г-н Булени сделал в полиции, он утверждал, что самолет улетел по направлению к Муффулире (т.е. к северо-западу), но, по его словам, при записи его показаний произошла ошибка. В его показании была также некоторая неувязка в отношении направления, в котором летел большой самолет. Г-н Булени утверждал, что он был один со своей женой и что они не пили. В поселке было несколько групп, которые пили перед своими домами. Почти все кричали, что самолет упал. Видно было, что все они были напуганы – некоторые убежали в заросли, а другие думали, что война в Катанге дошла до их поселка.

D. Г-н А.Дж. Лемонсон Мпинганджира, угольщик и бывший провинциальный Председатель Африканского конгресса Малави

12. Г-н Мпинганджира впервые дал показания в Комиссии Организации Объединенных Наций в феврале 1962 года. Он указал, что ночь на 17 сентября он провел в Западном лесном заповеднике Ндола в компании с г-ном Стивеном Чисанга. Они устанавливали углевыжигательную печь. По расчетам г-на Мпинганджира, это было между 9 ч. и 10 ч. вечера по местному времени (19 ч. 00 м. – 20 ч. 00 м. ГСВ), когда он увидел большой самолет, который летел на нормальной скорости с севера по направлению к аэропорту Ндола. Некоторое время спустя, которое он в разных случаях указал как от 10 до 15 минут или 30 минут, из Ндола к северу пролетел и повернул на запад большой самолет, который он принял за тот же самый самолет. Как раз в тот момент, когда он поворачивал, г-н Мпинганджира увидел два небольших самолета, один из которых летел очень высоко, а другой низко. На большом самолете были зажжены обычные огни. На каждом из небольших самолетов было по одному красному мигающему огню. Тот из меньших самолетов, который летел ниже, перегнал большой самолет, когда тот поворачивал обратно к Ндола. Он летел на очень небольшом расстоянии над

большим самолетом, и его красный огонь бросал отражение на большой самолет. Большой самолет накренился, и последовал взрыв. Затем последовало еще несколько взрывов. Небольшой самолет описал круг и улетел в направлении Ндола (к востоку). Г-н Мпинганджира и г-н Чисанга укрылись за муравейником. По утверждению г-на Мпинганджира, спустя приблизительно полчаса он увидел два вездехода (ленд-ровер) с двумя пассажирами – европейцами в каждом, которые направлялись с бешеной скоростью к месту аварии. Десять или пятнадцать минут спустя пламя усилилось, и вездеходы повернули обратно с той же быстротой. На следующее утро (18 сентября) г-н Мпинганджира отправился в город и купил газету Northern News, из газеты он узнал, что самолет Генерального Секретаря исчез. (В номере газеты Northern News от 18 сентября, который был представлен г-ну Мпинганджира, когда он давал показания, не было найдено такого сообщения.) 17 сентября он занес в свой дневник следующую запись: "Таинственный полет Дага Хаммаршельда". Когда он пытался вернуться на работу около 10 ч. утра, его остановила полиция на повороте от дороги Муфилира к западной Ндола и не разрешила ему приблизиться к месту, где работают угольщики. (Полиция Северной Родезии показала, что на этом месте стражи не было установлено до 19 сентября, т.е. дня, когда были найдены обломки самолета.)

13. Г-н Мпинганджира утверждает, что он ранее не дал показаний из-за того, что он не доверял Федеральной комиссии. Он не желал иметь никакого дела с каким бы то ни было федеральным учреждением. По его словам, он также был напуган тем, что его не пустили на угольное поле, где он работает.

Е. . Г-н Стивен Чисанга, угольщик

14. Показания г-на Чисанга сходны с показаниями г-на Мпинганджира, за тем лишь исключением, что, по его словам, он видел только один небольшой самолет, который летел над большим самолетом. Он также определил время появления вездеходов гораздо ближе к рассвету; кроме того, по его утверждению, в каждом из них, при знутреннем

освещении, он разглядел только по одному человеку. На следующий день он начал работу в 2 часа ночи; он увидел другой самолет, который кружился над местом катастрофы, и подумал, что этот самолет обнаружил упавший самолет. Г-н Чисанга и г-н Мпинганджира в разные моменты указали Комиссии или ее сотрудникам то место, с которого они сделали свои наблюдения. Г-ну Мпинганджира было немного трудно найти это место, но в конце концов он опознал то же место, на которое указал г-н Чисанга.

Ш. Показания г-на Нконджера и г-на Казембе

А. Г-н Давидсон Нконджера, лавочник, проживающий в западной части Кабуши, приблизительно в двух милях к западу от Ндола

15. По словам г-на Нконджера, приблизительно между 10 ч. и 11 ч. вечера по местному времени (20 ч. 00 м. – 21 ч. 00 м. ГСВ), находясь в Клубе бывших африканских военнослужащих, расположенном приблизительно на расстоянии одной мили от аэропорта Ндола, он видел, что самолет, который прилетел с северного направления, трижды описал круг над деревьями аэропорта и удалился в западном направлении. Когда самолет описывал круги, огни на аэропорте в Ндола погасли как на диспетчерской вышке, так и на земле. После того как потухли огни, он слышал шум двух реактивных самолетов, которые, как ему казалось, поднялись с аэропорта Ндола, и последовали за большим самолетом. На них зажглись аэронавигационные огни, когда они находились над большим самолетом. Г-н Нконджера сел на свой мотоцикл и направился домой, также в западном направлении, т.е. в направлении самолетов. Он увидел огонь или фонарь, который зажегся на реактивном самолете с правой стороны и был направлен на большой самолет.

16. Он утверждал, что он рассказал об этом управляющему, под руководством которого он работает. (Когда управляющий был разыскан и опрошен в Солсбери, он показал, что г-н Нконджера ничего ему не говорил относительно самолетов.) По словам г-на Нконджера, ему казалось, что виденное им имело отношение к военным действиям в Катанге. Он не дал показаний во время предыдущего следствия потому, что он не интересуется никакими федеральными делами. Он явился в Комиссию Организации Объединенных Наций, так как он был уверен, что его показания получат огласку далеко за пределами Федерации.

17. Следует отметить, что, судя по времени и по направлению, из которого, как утверждается, прибыл самолет, все это может относиться скорее к самолету OO-RIC, который приземлился в 10 ч. 35 м., прибыв из северо-западного направления. Огни на диспетчерской вышке Ндола затемняются во время посадки, чтобы позволить диспетчеру наблюдать за самолетом.

/...

В. Г-н М.К. Казембе, сторож Клуба бывших африканских военнослужащих в Ндола

18. Г-н Казембе дал приблизительно те же показания, что и г-н Нконджера. По его мнению, катастрофа произошла до 11 ч. вечера, когда клуб обычно закрывается. Он видел два реактивных самолета, которые поднялись с аэропорта Ндола и вернулись туда, и оба спустились в темноте в тот момент, когда огни на аэропорте были потушены. Он утверждает, что он боялся давать показания раньше, думая, что за раскрытие этого происшествия его убьют, как и Генерального Секретаря.

Общие соображения

19. Два других свидетеля показали в Родезийской Комиссии, что они слышали звук реактивного самолета приблизительно в то время, когда им казалось, что они слышали SE-BDY. Эти показания не были найдены убедительными. (См. приложение Ш, добавление I.)

20. Поверенный правительств, представленных в Комиссии, указал на различные факторы, которые, по мнению этих правительств, должны быть приняты во внимание при оценке показаний, данных указанными выше свидетелями. Поверенный правительства Швеции утверждал, что, хотя сомневаться в правдивости некоторых свидетелей не было оснований, они могли не отдавать себе отчета в разнице между тем, что они фактически видели, и тем, что им показалось. SE-BDY более крупный и более шумный самолет, чем те, которые обычно летают над Ндола, и, по-видимому, перед своим крушением он пролетел на очень небольшой высоте. Его несколько огней, включая вращающийся предупредительный сигнал на стабилизаторе, похожий на тот, который имеется на самолете OO-RIC, который и мог быть виденным г-ном Канкаса самолетом, легко могли ввести в заблуждение лиц, не привыкших наблюдать самолеты. Это в особенности могло произойти потому, что многие из них были разбужены внезапно.

21. Что касается других свидетелей, проявивших сильные антифедеральные настроения, то можно допустить, что они могли дать тенденциозные показания, желая поставить родезийское правительство в неловкое положение. Указывалось также, что некоторые свидетели, в особенности при перекрестном допросе, утверждали, что они могли распознать такие подробности, как крылья, моторы и убранное посадочное шасси самолета, которые, как предполагается, невозможно видеть ночью. Один свидетель сказал, что самолеты легко видеть ночью из-за шума моторов. (Однако вполне вероятно, что звук самолета помогает установить его местонахождение.) Как сообщалось, некоторые заявления представлялись совершенно неправдоподобными, как, например, то, что два вездехода промчались с бешеной бытротой, ночью, по лесной дороге, с зажженным внутри светом, а также что два реактивных самолета поднялись с аэропорта Ндола и опустились на него в темноте. Что касается последнего заявления, было отмечено, что на самом аэропорте Ндола и вокруг него в эту ночь находилось много людей и что были даны убедительные показания, что огни не были потушены в то время, когда SE-BDY находился в воздухе, что SE-BDY не описывал кругов над аэропортом и что никакие реактивные самолеты не поднимались с аэродрома и не опускались на него. Кроме того, эксперты показали, что для реактивных самолетов было бы безумием подниматься или опускаться в темноте.

22. Следует также отметить, что четырнадцать других свидетелей показали, что они видели, как SE-BDY приблизился и пролетел мимо аэропорта, а шестеро из них видели на небе зарево (причем одни принимали его за молнию, а другие - за освещение с фабрик, плавильных печей или из района шахт) вскоре после того, как он скрылся из виду. Ни один из этих четырнадцати свидетелей не видел и не слышал второго самолета. (См. приложение III, добавление I.)

23. Как отмечено в начале настоящего приложения, взгляды Комиссии относительно приведенных здесь показаний изложены в пунктах 137 - 139 настоящего доклада.

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

ДОКЛАД СОВЕТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ ОТНОСИТЕЛЬНО АЛЬТИМЕТРОВ

Представитель Соединенных
Штатов Америки при Организации
Объединенных Наций

13 декабря 1961 г.

Господин Председатель:

Направляю Вам при этом доклад Совета гражданской авиации Соединенных Штатов Америки о результатах исследования альтиметров самолета Дуглас, типа DC6B, шведский регистрационный № SE-BDY.

Исследование это было предпринято Советом гражданской авиации Соединенных Штатов Америки при обстоятельствах, изложенных в документе Организации Объединенных Наций A/4945 от 30 октября 1961 года. Как указано в этом документе, три альтиметра упомянутого самолета были переданы американскому генеральному консульству в Солсбери (Федерация Родезии и Ньясаленда) 24 октября 1961 года. Альтиметры были пересланы в Соединенные Штаты дипломатической почтой и переданы Государственным департаментом Совету гражданской авиации 31 октября 1961 года.

Копия этого доклада была вручена Директору Совета гражданской авиации Федерации Родезии и Ньясаленда 25 ноября 1961 года.

Уважающий Вас

Адлай И. Стивенсон

Приложение: упомянутсе выше.

Председателю Комиссии по производству расследования
обстоятельств, приведших к трагической смерти
Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его
группы.

СОВЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
Бюро по технике безопасности

Вашингтон, О.К.
17 ноября 1961 г.

ДОКЛАД О РЕЗУЛЬТАТАХ ИССЛЕДОВАНИЯ АЛЬТИМЕТРОВ САМОЛЕТА
ДУГЛАС, ТИПА DC-6 В, ШВЕДСКИЙ РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № SE-BDY

I. ВСТУПЛЕНИЕ

31 октября 1961 года нижеподписавшимися были получены три альтиметра, изготовленные приборостроительной корпорацией Коллсман, на которых имелись следующие порядковые номера 671CPX-6-051-20329, 671CPX-6-051-17753 и 64990. К этим приборам было приложено письмо с просьбой, чтобы Совет подверг их той проверке, которой обычно подвергаются приборы, снятые с самолетов, потерпевших аварию. Для выполнения этой просьбы Совет немедленно договорился с приборостроительной корпорацией об использовании имеющегося у нее оборудования для испытания этих альтиметров. 1 ноября 1961 года на заводе корпорации Коллсман в Нью-Йорке состоялось совещание для определения того, в чем должны заключаться желательные испытания. Тогда же была создана испытательная группа в следующем составе:

Весли Д. Коуэн - Совет гражданской авиации

Вальтер Ангст - Приборостроительная корпорация Коллсман

Роберт Куперман - Приборостроительная корпорация Коллсман

Три упомянутых альтиметра находились на хранении под личной ответственностью нижеподписавшихся со дня их получения до окончания всех испытаний.

II. ОБСЛЕДОВАНИЕ

Определение возможности какой-либо неисправности в одном из альтиметров до происшедшей аварии производилось тремя путями: наружный осмотр, испытание функционирования и подробная инспекция внутреннего устройства.

/...

Наружный осмотр касался следующего: повреждений, полученных на земле от пожара или от силы удара при падении; наличия надлежащих установочных деталей; арматуры статистического рукава; наличия инспекционной пломбы и всех положений стрелок.

При испытании функционирования изменялось давление в трубке и производились наблюдения за движениями стрелки, если таковые происходили.

Третий метод обследования состоял в проверке того, все ли части механизма налицо; нет ли в механизме какого-либо постороннего вещества или предмета; нет ли на поверхности anerоидных коробок какой-либо ржавчины, зазубрин или посторонних осадков, а также состояния различных шестерней, пружин, рычагов и подшипников.

В надлежащие моменты во время исследования были сделаны фотографии.

Ниже приводится сводка основных моментов исследования приборов.

Альтиметр Коллсмана S/N 671CPX-6-051-20329. Прибор "А"

Было обнаружено легкое повреждение от толчка на коробке прибора, но никаких следов того, что он подвергся действию чрезмерного жара обнаружено не было. Арматура рукава осталась нетронутой и каучуковая герметизационная прокладка была на месте. Ось шаровой рукоятки была сломана у гнезда и свинцовой инспекторской пломбы не оказалось. Прибор не реагировал на изменение давления. Anerоидные коробки сохранили вакуум, но были смещены с арматурной скобы. Шатун неплотно держался в опрае. Повреждения шестерен, рычагов и пружин приписываются силе удара при падении. Стрелка для отсчета сотен футов свободно болталась на своей оси, но стрелки для отсчета 1 000 и 10 000 футов были по-прежнему прикреплены к своим осевым механизмам. Внутри прибора не было найдено посторонних предметов. Не было найдено никаких указаний на неисправность этого альтиметра до его падения на землю. Показания на шкале были следующие:

Стрелка для отсчета 100 футов - свободно болтается
Стрелка для отсчета 1 000 футов - 9 000 футов
Стрелка для отсчета 10 000 футов - 19 000 футов
Установка барометра - 30,14 дюйма
Внешний установочный индикатор - минус 205 футов
Внутренний установочный индикатор - минус 200 футов

Альтиметр Коллсмана S/N 64990. Прибор "В"

Переднее стекло прибора растрескалось и ось шаровой рукоятки отломана. Монтажные винты, по-видимому, сломались после того, как прибор подвергся действию огня. Арматура рукава осталась нетронутой, но свинцовой инспекторской пломбы налицо не оказалось. Шкала и стрелки пострадали от огня, хотя обе стрелки оставались плотно прикрепленными к своим осям. Герметизационная прокладка была на своем месте. Две части anerоидной коробки сохранили вакуум, но действие огня, по-видимому, размягчило спайку на различных скреплениях. Монтажный штифт мембраны и различные рычаги и пружины были погнуты или сломаны в результате удара о землю. Внутренняя поверхность оболочки прибора и большая часть механизма были покрыты темной жидкостью или жирной пленкой. Части прибора, покрытые этим веществом, были затем переданы Федеральному бюро по расследованиям с тем, чтобы оно помогло определить это неизвестное вещество. В приложении А содержится доклад Федерального бюро, в котором указывается, что это вещество является побочным продуктом сгорания. Этого надо было ожидать при такого рода аварии. Обследование этого альтиметра не дало никаких указаний на какие-либо неисправности, существовавшие до падения прибора на землю. Показания на шкале были следующие:

Стрелка для отсчета 100 футов - 560 футов
Стрелка для отсчета 1 000 футов - свободно болтается
Стрелка для отсчета 10 000 футов - 4 000 футов
Установка барометра - 30,16 дюйма
Внешний установочный индикатор - минус 220 футов
Внутренний установочный индикатор - минус 200 футов

Альтиметр Коллсмана S/N 671CPX-6-051-17753. Прибор "С"

На оболочке прибора обнаружена легкая впадина возле середины. Часть гнезда и ось шаровой рукоятки были сломаны. Стекло прибора и арматура рукава отсутствовали. Шкала, стрелки и установочные индикаторы пострадали от огня. Инспекторская пломба отсутствовала. Герметизационная прокладка была на месте. Кар от огня на земле, по-видимому, распаял скрепления aneroidных коробок, что нарушило вакуум. На задней части aneroidных коробок были обнаружены впадины, соответствующие деформации оболочки прибора, что было, по-видимому, вызвано силой удара при падении. Шестерни и рычаги были погнуты и сломаны, надо думать, в результате удара при падении. Ничего не было обнаружено, что указывало бы на какие-либо неисправности в функционировании этого альтиметра до его падения на землю.

Стрелка для отсчета 100 футов - свободно болтается

Стрелка для отсчета 1 000 футов - свободно болтается

Стрелка для отсчета 10 000 футов - 6 000 футов

Установка барометра - 30,18 дюйма

Внешний установочный индикатор - минус 230 футов

Внутренний установочный индикатор - 200 футов

Шкалы всех трех альтиметров были переданы федеральному бюро по расследованиям, где они были подвергнуты исследованию под воздействием четырех различных частот ультрафиолетовых лучей. Не было найдено никаких указаний на то, что стрелки ударились о шкалы.
См. приложение В.

Фотоснимки и данные исследований содержатся в докладе, представленном приборостроительной корпорацией Коллсман. См. приложение С.

Весли Д. Коуэн
Эксперт по системам

Приложения.

Приложение А

Доклад лаборатории Федерального бюро по расследованиям

ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮРО ПО РАССЛЕДОВАНИЯМ

Вашингтон, О.К.

15 ноября 1961 года

Кому: Г-ну Мельвину Гоф
Директору Бюро по технике безопасности
Совета гражданской авиации
Вашингтон, О.К.

Для: г-на Весли Д. Коуэна

Предмет: АВАРИЯ САМОЛЕТА
ДАГА ХАММАРШЕЛЬДА;
ВОПРОС ПЕРЕДАН СОВЕТОМ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Подписал: Дж.Эдгар Хувер,
Директор

Исследование произведено
по просьбе: Адресата

Лаб. № PC-67845 DE

Ссылка: Вещественные доказательства, переданные с нарочным
14 ноября 1961 года

Характер просимого
исследования: Химические анализы

Q4 Альтиметр; прибор - "В"

Результаты исследования:

Настоящий доклад подтверждает и дополняет доклад,
переданный по телефону г-ну Коуэну 14 ноября 1961 года.

Постороннее вещество в альтиметре имеет типичный вид и запах, свойственные конденсатам, получаемым от сгорания пластмассы. Тот факт, что альтиметр находился очень близко от огня, указывается наличием небольших пузырей на краске у открытого конца прибора. Не было возможности установить материал в приборе, который подвергся изменению под действием жара. Вещество, найденное в приборе, могло иметь своим источником пластмассу, клейкие вещества, каучук и тому подобные материалы.

Образец Q4 сохраняется в лаборатории впредь до востребования его представителем Вашего учреждения.

/...

Приложение В

Доклад

ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮРО ПО РАССЛЕДОВАНИЯМ
Вашингтон, О.К.

13 ноября 1961 года

Кому: Г-ну Мельвину Гоф
Директору бюро по технике
безопасности
Совета гражданской авиации
Вашингтон, О.К.

Для: г-на Весли Д. Коуэна

Предмет: АВАРИЯ САМОЛЕТА
ДАГА ХАММАРШЕЛЬДА; ВОПРОС,
ПЕРЕДАНИЙ СОВЕТОМ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ

Подписал: Дж.Эдгар Хувер,
Директор

Исследование произведено
по просьбе: Адресата

Лаб. № PC-67803 DE

Ссылка: Вещественные доказательства, представленные лично
г-ном Весли Д. Коуэном 6/XI/61

Характер просимого
исследования: Различный

- Q1 Пакет, помеченный "Прибор А" и содержащий шкалы
альтиметра
- Q2 Пакет, помеченный "Прибор В" и содержащий шкалы
альтиметра
- Q3 Пакет, помеченный "Прибор С" и содержащий шкалы
альтиметра

Результаты исследования:

Образцы Q1, Q2 и Q3 подверглись исследованию под
воздействием четырех различных типов ультрафиолетовых
лучей. Ни на одном из подвергнутых исследованию пред-
метов не было найдено указаний на то, что стрелки
альтиметров ударились о шкалы.

Вещественные доказательства будут сохранены впредь
до востребования их представителем Вашего учреждения.

Приложение С.

ДОКЛАД О РЕЗУЛЬТАТАХ ИССЛЕДОВАНИЯ
ТРЕХ АЛЬТИМЕТРОВ

ТИП 671СРХ-6-051-20329

ТИП 671СРХ-6-051-17753

СЕР. № 64990 (Единственный различимый знак)

Три вышеупомянутых альтиметра были переданы Советом гражданской авиации, Вашингтон, О.К., 1 ноября 1961 г. Приборостроительной корпорации Коллсман для их исследования.

При исследовании присутствовали следующие лица:

В.Д. Коуэн - Совет гражданской авиации, Вашингтон, О.К.

В. Ангст - Приборостроительная корпорация Коллсман,
Механическое отделение.

Р.Н. Куперман - Приборостроительная корпорация Коллсман,
Правовое отделение.

Все три альтиметра были сперва сфотографированы в неразобранном виде, как они были получены; см. фотоснимки №№ 1 и 2*. (Примечание: Стрелки на снимке № 1 не находятся в том же положении, в каком они были при первом осмотре Корпорацией Коллсман.)

Альтиметр 671СРХ-6-051-20239; прибор "А".

А. Осмотр, произведенный до извлечения механизма из оболочки, установил следующее:

1. Свинцовая пломба отсутствует.
2. Ось шаровой рукоятки измерителя барометрического давления сломана вровень с гнездом.
3. Стрелка для отсчета 100 футов свободно болтается.
4. Стрелка для отсчета 1 000 футов показывает 9'000 футов.
5. Стрелка для отсчета 10 000 футов показывает 19'000 футов.
6. Установка барометра показывает 30,14 дюйма.

* Фотоснимки не воспроизведены.

7. Внешний установочный индикатор давления показывает минус 205 футов; внутренний установочный индикатор показывает минус 200 футов.
 8. Никаких повреждений от огня замечено не было.
 9. Стрелки не реагируют на изменение давления.
- В. Осмотр механизма после его извлечения из оболочки установил следующее:
1. Стрелка для отсчета 100 футов свободно болтается на оси.
 2. Стрелки для отсчета 1 000 и 10'000 футов по-прежнему прикреплены к своим осям.
 3. Оба компенсационных шарнира температурной мембраны оторваны и свободно лежат в оболочке.
 4. Оба смежных шатуна сломаны.
 5. На мембране нет заметных повреждений.
 6. Ультрафиолетовые лучи не обнаружили на шкале каких-либо следов удара стрелок.

Альтиметр, порядковый номер 64990; прибор "В".

- А. Осмотр, произведенный до извлечения механизма из оболочки, установил следующее:
1. Свинцовая пломба отсутствует.
 2. Ось шаровой рукоятки измерителя барометрического давления сломана вровень с гнездом.
 3. Три монтажных винта прибора сломаны; обломки каждого винта остались в закраине прибора.
 4. Стекло прибора растрескалось.
 5. Шкала и стрелки пострадали от огня.
 6. Стрелка для отсчета 100 футов показывает 560 футов.
 7. Стрелка для отсчета 1 000 футов свободно болтается.
 8. Стрелка для отсчета 10'000 футов показывает 4 000 футов.
 9. Измеритель барометрического давления показывает 30,16 фута.

10. Внешний установочный индикатор для измерения давления показывает минус 220 футов; внутренний установленный индикатор показывает минус 200 футов.
11. При встряске внутри оболочки обнаружены оторванные части.
12. Стрелки не реагируют на изменения давления.

В. Осмотр механизма после его извлечения из оболочки установил следующее:

1. Стрелка для отсчета 100 футов прочно держится на своей оси.
2. Штифт монтажа мембраны согнут в направлении удара при падении.
3. Спайка, прикрепляющая мембрану к ее штифту, распаялась и дала возможность мембране двигаться на штифте. .
Центральная часть мембраны, к которой прикреплен шарнир, также переместилась вследствие того, что спайка расплавилась.
4. Шарнир сломался в том месте, где он прикреплен к центральной части мембраны.
5. Оба стержня шатуна сломаны.
6. Пружина противовеса сломалась у монтажного штифта.
7. Крыло рычага противовеса на шатуне сломано.
8. Один стержень оси промежуточной зубчатой передачи сломан.
9. Оба компенсационных шарнира температурной мембраны оторвались и лежат в оболочке.
10. В одной из мембранных коробок вакуума нарушен вследствие того, что спайка расплавилась.
11. Мембрана и большая часть механизма покрыты черной клеейкой жидкостью. На заводе Корпорации Коллсман не могли определить ее по запаху.

12. С помощью ультрафиолетовых лучей не было обнаружено на шкале каких-либо следов от ударов стрелки.

С. Альтиметр 671СРХ-6-051-17753; прибор "С".

Осмотр, произведенный до извлечения механизма из оболочки, установил следующее:

1. Ось шаровой рукоятки срезана вровень с гнездом.
2. Стекло прибора отсутствует.
3. Часть самого фасета отломана.
4. Три монтажных винта, прикреплявших альтиметр к приборной доске, сломаны; части каждого винта остались в закраине прибора.
5. Шкала, стрелки и установочные индикаторы пострадали от огня; стрелка для отсчета 100 футов сильно погнута.
6. Стрелки для отсчета 100 и 1 000 футов свободно болтаются.
7. Стрелка для отсчета 10'000 футов показывает 6 000 футов.
8. К оболочке этого прибора не привинчена арматура рукава.
9. Измеритель барометрического давления показывает 30,18 дюйма.
10. Внешний установочный индикатор давления показывает минус 230 футов; внутренний установочный индикатор показывает минус 200 футов.

Осмотр механизма после его извлечения из оболочки установил следующее:

1. Валик стрелки для отсчета 100 футов отломался вместе со стрелкой.
2. Часть верхней оболочки механизма погнулась (в направлении к шкале) около передачи, приводящей в движение внутренний установочный индикатор.

3. Спайка трех камер мембранного агрегата расплавилась, вследствие чего был нарушен вакуум и мембрана сорвалась с монтажного штифта.
4. Оба компенсационных температурных шарнира лежали свободно в оболочке .
5. Рукоятка для калибровки вырвана из своего гнезда на шатуне, либо вследствие удара при падении, либо вследствие расширения мембраны, вызванного нарушением вакуума, отмеченного выше, в пункте 3. Вследствие этого шарнир погнулся.
6. Пружина противовеса сломалась у монтажного штифта.
7. Оба стержня шатуна сломаны.
8. Один стержень вала промежуточной зубчатой передачи сломан.
9. На задней части мембраны имеются зазубрины.
10. На нижней половине цилиндрической части оболочки обнаружено повреждение от удара при падении.
11. С помощью ультрафиолетовых лучей на шкале не удалось обнаружить следов удара стрелки.

Заключения:

Тщательный осмотр всех трех альтиметров и механизма каждого из них после извлечения из оболочки не обнаружил какого-либо ненормального обстоятельства, которое не могло быть отнесено за счет удара и пожара в результате аварии самолета.

Ввиду повреждения, причиненного силой удара при падении, показания стрелок не имеют никакого значения; они изменяются при простом перемещении прибора без всякой связи с изменением давления.

Соотношение между шкалой барометрической установки и обоими установочными индикаторами было найдено правильным. Вследствие повреждения механизма в результате удара при падении невозможно было проверить соотношение между измерителем барометрического давления и стрелкой ни на одном из трех альтиметров.

На фотоснимках №№ 3, 4 и 5* изображены альтиметры в разобранном виде.

2 ноября 1961 года

Вальтер Ангст
Приборостроительная корпорация Коллсман
Технический отдел по авиационным данным

* Фотоснимки не воспроизведены.

ПРИЛОЖЕНИЕ X

ПРАВИЛА ДЕПАРТАМЕНТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ФЕДЕРАЦИИ РОДЕЗИИ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОИСКОВЫХ И СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ

ПОРЯДОК ПОИСКОВ И СПАСЕНИЯ В ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОМ РАЙОНЕ СОЛСБЕРИ

СОДЕРЖАНИЕ:

Пункт 1	-	ВВЕДЕНИЕ
" 3	-	ОСНОВАНИЕ ДЛЯ НОВОГО ПОРЯДКА И ДАТА ВСТУПЛЕНИЯ ЕГО В СИЛУ
" 5	-	ГРАНИЦЫ ПОИСКОВОГО И СПАСАТЕЛЬНОГО РАЙОНА СОЛСБЕРИ
" 6	-	СОЗДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СПАСАТЕЛЬНОГО ЦЕНТРА В СОЛСБЕРИ
" 7	-	СТАДИИ ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО ПОЛОЖЕНИЯ
" 11	-	ОБЩЕЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ СОБЫТИЙ ВО ВРЕМЯ ПОИСКОВ
" 13	-	МЕРЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРИНЯТЫ КООРДИНАЦИОННЫМ СПАСАТЕЛЬНЫМ ЦЕНТРОМ В СОЛСБЕРИ
" 22	-	ОБЯЗАННОСТИ ОФИЦЕРА ГРАЖДАНСКОЙ ПОИСКОВОЙ АВИАЦИИ
" 26	-	СОГЛАСОВАНИЕ ПОИСКОВ С ВОЗДУХА
" 27	-	ПРЕКРАЩЕНИЕ ПОИСКОВ С ВОЗДУХА
" 29	-	НАЗЕМНЫЕ ПОИСКИ
" 31	-	СПАСЕНИЕ НА СУШЕ
" 32	-	УКАЗАНИЕ СТАДИЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО ПОЛОЖЕНИЯ В СООБЩЕНИЯХ
" 33	-	МЕРЫ, ПРИНИМАЕМЫЕ АЭРОДРОМОМ НАЗНАЧЕНИЯ САМОЛЕТА
" 34	-	МЕРЫ, ПРИНИМАЕМЫЕ АЭРОДРОМОМ ВЫЛЕТА САМОЛЕТА
" 35	-	ПОИСКОВЫЕ И СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ В СЛУЧАЕ ЗАДЕРЖКИ САМОЛЕТА КОРОЛЕВСКИХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ РОДЕЗИИ

ПРИЛОЖЕНИЯ: (Не воспроизведены)

- "А" - СИГНАЛЫ, ПОДАВАЕМЫЕ САМОЛЕТУ НАЗЕМНЫМИ ПОИСКОВЫМИ ПАРТИЯМИ
- "В" - ЭЛЕМЕНТЫ АВАРИЙНОГО КОМПЛЕКТА МОГА
- "С" - СИГНАЛЬНЫЙ КОД "ЗЕМЛЯ-ВОЗДУХ" ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭКИПАЖЕМ САМОЛЕТА, СОВЕРШИВШЕГО ВЫНУЖДЕННУЮ ПОСАДКУ
- "D" - СПИСОК АЭРОДРОМОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ПРОВЕРКЕ В СЛУЧАЕ ЗАПОЗДАНИЯ САМОЛЕТА

ВВЕДЕНИЕ

1. Была достигнута договоренность о том, что Королевские военно-воздушные силы Родезии предоставят, в случае необходимости, такое число самолетов, какое только будет возможно, для поисков в поисковом и спасательном районе "Солсбери" и что этими самолетами будет командовать офицер указанных военно-воздушных сил, но они будут находиться в ведении офицера гражданской поисковой авиации, который будет непосредственно отвечать перед Координационным спасательным центром в Солсбери за проведение поисков с воздуха. Следует отметить, что Королевские военно-воздушные силы не могут гарантировать вылет поисковой авиации в течение менее двух часов после получения сигнала о стадии "Тревога".

2. Ввиду вышеизложенного существующий "ПОРЯДОК ПОИСКОВ И СПАСЕНИЯ В ПРЕДЕЛАХ РАЙОНА СБОРА СВЕДЕНИЙ О ПОЛЕТАХ СОЛСБЕРИ" нуждается в изменениях. Поэтому вышеупомянутый порядок отменен и вместо него утвержден нижеследующий порядок.

ОСНОВАНИЕ ДЛЯ НОВОГО ПОРЯДКА И ДАТА ВСТУПЛЕНИЯ ЕГО В СИЛУ

3. Основание Нижеследующий порядок поисков и спасения в пределах спасательного района Солсбери установлен в соответствии и с применением:

- а) Приложения 12-го МОГА - Нормы и рекомендованная практика проведения поисков и спасения.

- в) Документа МОГА 4446-S.R/501,3-е издание, сентябрь 1956 года.
Порядка, установленного для аэронавигационной службы -
Поиски и спасение.
- с) Протоколов совещания, состоявшегося 15 сентября 1949 г.
в Мэфкинге в целях определения порядка и средств поисков
и спасения в пределах Протектората Бечуаналенд.

4. Дата вступления в силу. С 1 ноября 1959 г. новый порядок
заменит "ПОРЯДОК ПОИСКОВ И СПАСЕНИЯ В ПРЕДЕЛАХ РАЙОНА СБОРА
СВЕДЕНИЙ О ПОЛЕТАХ СОЛСБЕРИ" от 5 октября 1953 года.

ПОИСКОВЫЙ И СПАСАТЕЛЬНЫЙ РАЙОН

Поисковый и спасательный район Солсбери

"Поисковый и спасательный район Солсбери включает
территории Северной Родезии, Южной Родезии и Ньяса-
ленда и часть Бечуаналенда, расположенную к северу
от линии, соединяющей точки на координатах $22^{\circ}00'$
южной широты и $29^{\circ}03'$ восточной долготы и $22^{\circ}00'$
южной широты и $26^{\circ}00'$ восточной долготы, и к востоку
от линии, соединяющей точку на координатах $22^{\circ}00'$
южной долготы и $26^{\circ}00'$ восточной долготы и точку
пересечения международных границ Бечуаналенда,
Родезии и полосы Каприви".

$18^{\circ}00'$ южной широты	$22^{\circ}00'$ восточной долготы -
$16^{\circ}12'$ южной широты	$22^{\circ}00'$ восточной долготы.

КООРДИНАЦИОННЫЙ СПАСАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР

6. Координационный спасательный центр был создан при Центре
сбора сведений о полетах в Солсбери (Южная Родезия) со специальной
целью предпринимать, согласовывать и прекращать поисковые и спаса-
тельные операции в пределах района, определенного выше, в пункте 5.

СТАДИИ ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО ПОЛОЖЕНИЯ

7. Всякое чрезвычайное положение, которое требует готовности к применению порядка, имеющего своей целью проведение поисков, делится на три стадии: -

- а) Стадия "Неопределенность"
- б) Стадия "Тревога"
- с) Стадия "Бедствие"

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

- а) от самолета не поступает никаких сообщений в течение тридцати (30) минут после того, как должно было быть получено сообщение о местонахождении самолета или сообщение "На борту все в порядке"; или 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; или когда
- с) получена информация, в которой указывается, что эффективное управление самолетом нарушилось, но не до такой степени, чтобы возникла вероятность вынужденной посадки; или когда
- а) получена информация или имеется уверенность, что самолет

готовится к вынужденной посадке или совершил вынужденную посадку;

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; или когда
- б) считается, что горючее на борту самолета иссякло или его недостаточно для того, чтобы самолет достиг безопасного места; или когда
- с) получена информация, в которой указывается, что эффективное управление самолетом нарушилось до такой степени, что вероятно вынужденная посадка; или когда
- а) получена информация или имеется уверенность, что самолет готовится к вынужденной посадке или совершил вынужденную посадку;

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.

ОБЩЕЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ СОБЫТИЙ ВО ВРЕМЯ ПОИСКОВ

11. Королевские военно-воздушные силы Родезии согласились представить, насколько это возможно, такие самолеты, которые необходимы для проведения поисков, когда в этом будет необходимость; они также согласились с тем, что эти поисковые самолеты, которыми будут командовать офицеры Королевских военно-воздушных сил, будут находиться под контролем Управления гражданской авиации.

12. Ниже следует общее изложение последовательности событий, когда поиски с воздуха становятся необходимыми:

- а) Координационный спасательный центр в Солсбери приступает к проведению спасательных операций и немедленно ставит в известность Штаб Королевских военно-воздушных сил Родезии, как того требуют обстоятельства данного случая.
- б) Координационный спасательный центр определяет вероятный район бедствия и информирует об этом Королевские военно-воздушные силы и все другие заинтересованные органы.
- с) Назначается офицер гражданской поисковой авиации из числа старших сотрудников Департамента гражданской авиации.
- а) Координационный спасательный центр в Солсбери, в консультации с назначенным командиром Королевских военно-воздушных сил и офицером гражданской поисковой авиации, определяет "операционную базу", с которой самолеты Королевских военно-воздушных сил будут осуществлять свои поисковые операции.
- е) Поисковые самолеты вылетают на "операционную базу" и, если возможно, осуществляют поиски по пути следования. Офицер гражданской поисковой авиации или сопровождает Королевские военно-воздушные силы или вылетает самостоятельно на операционную базу.
- г) Офицер гражданской поисковой авиации берет на себя руководство поисковыми и спасательными операциями и полностью использует всю имеющуюся на месте информацию и все время информирует Координационный спасательный центр о принимаемых мерах.
- г) Офицер Королевских военно-воздушных сил, командующий поисковой авиацией, взаимодействует с офицером гражданской поисковой авиации в целях скорейшего проведения поисков с воздуха.

- h) Координационный спасательный центр полностью все время информирует все заинтересованные органы о мерах, принимаемых на операционной базе, и, вообще, делает все возможное для согласования поисковых операций.
- j) Поиски с воздуха прекращаются только по распоряжению Координационного спасательного центра по соответствующей просьбе офицера гражданской поисковой авиации. Последний не просит о прекращении поисков с воздуха, пока он не убедится в том, что дальнейшие поиски бесполезны.
- к) Обеспечение на операционной базе всех условий, касающихся снабжения горючим, размещения персонала, и другие административные вопросы, связанные с поисками с воздуха, входят в обязанность ближайшего отделения военно-воздушной полиции, расположенного на территории, в пределах которой осуществляются поиски.

МЕРЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРИНЯТЫ КООРДИНАЦИОННЫМ СПАСАТЕЛЬНЫМ ЦЕНТРОМ В СОЛСБЕРИ

13. Общие положения. Координационный спасательный центр в Солсбери принимает все необходимые меры для обеспечения начала, согласования и прекращения поисковых и спасательных операций в пределах района, определенного в пункте 5. Соответствующий смежный координационный спасательный центр (в Найроби, Леопольдвиле, Лоренсо-Марке, Претории или Луанде) полностью все время информируется о всех известных подробностях, касающихся терпящего бедствие самолета, который может продолжить свой полет в район, входящий в сферу деятельности смежного координационного спасательного центра. В случае чрезмерного запоздания самолета его владелец или владельцы информируются об этом, а также о всех последующих событиях.

14. Соответствующие диспетчерские центры и координационный спасательный центр сотрудничают со всеми другими органами, которые могут иметь к этому отношение, с тем чтобы сведения могли быстро оцениваться.

15. Стадия "Неопределенность". После того как сложились условия, изложенные в пункте 8, координационный спасательный центр информирует в соответствующий момент старшего оперативного офицера Департамента гражданской авиации в Солсбери, причем один офицер назначается Департаментом в качестве офицера гражданской поисковой авиации. Обязанности этого офицера подробно излагаются в пункте 22.

16. Координационный спасательный центр извещает Штаб Королевских военно-воздушных сил о том, что наступила стадия "Неопределенность", указывая при этом тип самолета и возможный район поисков.

17. Если поступают новые сведения о том, что местонахождение самолета установлено, Координационный спасательный центр должен известить об этом все заинтересованные органы.

18. Стадия "Тревога". Как только сложились условия, изложенные в пункте 9, Координационный спасательный центр извещает об этом Штаб Королевских военно-воздушных сил и просит привести в состояние готовности к поискам экипажи и самолеты. В то же время Центр,

/...

вместе с офицером гражданской поисковой авиации, определяет расположение операционной базы и вероятный район поисков. Затем, в зависимости от необходимости, Центр сообщает или пересылает сигнальное сообщение, в котором указывается о наступлении стадии "Тревога".

19. Если затем поступают сведения о том, что местонахождение самолета и находящихся на борту лиц установлено, Координационный центр информирует об этом все заинтересованные органы.

20. Стадия "Бедствие". Как только сложилось положение, подробно изложенное в пункте 10, Координационный спасательный центр извещает об этом Королевские военно-воздушные силы и просит, чтобы самолеты начали поиски. Затем, в зависимости от необходимости, Центр сообщает или пересылает сигнальное сообщение о том, что наступила стадия "Бедствие". Операционной базе сообщаются подробности предстоящих поисков, фамилия офицера гражданской поисковой авиации и расчетное время вылета поисковых самолетов.

21. Если затем поступают сведения о том, что местонахождение самолета и находящихся на его борту лиц установлено, Координационный центр оповещает об этом:

- а) Все находящиеся в полете поисковые самолеты Королевских военно-воздушных сил.
- б) Офицера гражданской поисковой авиации.
- с) Штаб Королевских военно-воздушных сил.
- д) Все другие заинтересованные органы.

ОБЯЗАННОСТИ ОФИЦЕРА ГРАЖДАНСКОЙ ПОИСКОВОЙ АВИАЦИИ

22. Офицер гражданской поисковой авиации вылетает на операционную базу как только сложилась обстановка, подробно изложенная в пункте 10, и был затребован вылет поисковой авиации. По прибытии на базу он, вместе с офицером Королевских военно-воздушных сил, командующим поисками с воздуха, тщательно изучает факты и, используя имеющуюся "местную информацию", определяет точные районы и методы поисков с воздуха.

23. Офицер гражданской поисковой авиации изучает все имеющиеся на местах сообщения о движении самолета и, в консультации с офицером Королевских военно-воздушных сил, командующим поисковой авиацией, решает, какие следует принять меры.

24. Он полностью все время информирует Координационный спасательный центр о всех принятых мерах, обследованных районах, участвующих в поисках самолетов, летных часах и т.п. и после обнаружения самолета и находящихся на борту лиц, сообщает, по возможности скорее, Координационному спасательному центру в Солсбери следующие подробности:

- а) местонахождение самолета;
- б) ранения лиц, находившихся на борту самолета, и потребности в медицинской помощи;
- с) намеченные или принимаемые меры для спасения лиц, находившихся на борту самолета;
- д) степень повреждения самолета;
- е) причину вынужденной посадки или аварии. (Неисправности в моторе или корпусе, потеря курса, погода, нехватка горючего и т.д.);
- ф) установлена ли у самолета охрана (охрану нельзя снимать без предварительного разрешения Центра сбора сведений о полетах в Солсбери).

25. Офицер гражданской поисковой авиации прекращает поиски с воздуха, когда, в консультации с офицером Королевских военно-воздушных сил, командующим поисковой авиацией, прекращение поисков признается необходимым и это решение подтверждается Координационным спасательным центром.

СОГЛАСОВАНИЕ ПОИСКОВ С ВОЗДУХА

26. Координационный спасательный центр полностью все время информирует Штаб Королевских военно-воздушных сил Родезии о всех сведениях, получаемых от офицера гражданской поисковой авиации и из других источников, с тем чтобы Штаб имел полное представление об использовании его самолетов и о ходе поисков.

/...

ПРЕКРАЩЕНИЕ ПОИСКОВ С ВОЗДУХА

27. Поиски с воздуха прекращаются только с разрешения Координационного спасательного центра, когда самолет был найден или когда прекращение поисков предлагается офицером гражданской поисковой авиации по соответствующей консультации с офицером, командующим поисковыми самолетами. Такая мера принимается лишь после того, как были обследованы все возможные районы и была потеряна всякая надежда на то, что лица, находившиеся на борту аварийного самолета, могли остаться в живых. Персонал, занятый поисками с воздуха (офицер гражданской поисковой авиации, офицер, командующий поисковыми самолетами, и местные власти), должен удостовериться в рациональности такой меры так, чтобы в этом не могло быть никаких сомнений.

28. Координационный спасательный центр извещает затем Штаб Королевских военно-воздушных сил о прекращении поисков с воздуха.

НАЗЕМНЫЕ ПОИСКИ

29. Координационный спасательный центр обращается к полиции или другим местным властям с просьбой о содействии путем организации наземных поисковых команд, если этого требуют обстоятельства и если подобная мера является необходимой.

30. Подробности, касающиеся сигналов, используемых наземными поисковыми командами для связи с самолетами, приводятся в приложении "А".

СПАСЕНИЕ НА СУШЕ

31. В случае обнаружения находившихся на борту самолета лиц, обнаруживший их самолет сбрасывает аварийные комплекты и информирует по радио офицера гражданской поисковой авиации о том, что самолет обнаружен. Офицер, возглавляющий Координационный спасательный центр, или офицер гражданской поисковой авиации, в зависимости от случая, сразу же после получения информации принимает все необходимые меры для обеспечения спасательных операций, а также запрашивает полицию или другие местные власти о предоставлении средств

автотранспорта. В случае необходимости он направляет Штабу Королевских военно-воздушных сил просьбу сбросить дополнительные аварийные комплекты или направить на самолете спасательную автомашину типа "Ландровер" и спасательную команду на аэродром, расположенный вблизи от обнаруженного самолета. Подробности, касающиеся аварийных комплектов, рекомендуемых МОГА, приводятся в приложении "В".

УКАЗАНИЕ СТАДИЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО ПОЛОЖЕНИЯ В СООБЩЕНИЯХ

32. Во всех относящихся к стадиям чрезвычайного положения сообщениях, которыми обмениваются диспетчерские центры и Координационный спасательный центр или смежные координационные спасательные центры, первым словом текста должно быть одно из следующих слов, указывающих на стадию чрезвычайного положения:

"INCERFA" - (Стадия "Неопределенность")

"ALERFA" - (Стадия "Тревога")

"DETRESFA" - (Стадия "Бедствие")

МЕРЫ, ПРИНИМАЕМЫЕ АЭРОДРОМОМ НАЗНАЧЕНИЯ САМОЛЕТА

33. Диспетчерский персонал аэродрома назначения самолета придерживается порядка, изложенного в руководстве для диспетчерской службы.

МЕРЫ, ПРИНИМАЕМЫЕ АЭРОДРОМОМ ВЫЛЕТА САМОЛЕТА

34. Диспетчерский персонал аэродрома вылета самолета придерживается порядка, изложенного в руководстве для диспетчерской службы.

ПОИСКОВЫЕ И СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ В СЛУЧАЕ ЗАДЕРЖКИ САМОЛЕТА КОРОЛЕВСКИХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ РОДЕЗИИ

35. Если какой-либо самолет Королевских военно-воздушных сил Родезии не возвращается в срок в свой местный полетный район, все мероприятия по объявлению состояния готовности, по поискам и спасению проводятся Королевскими военно-воздушными силами, причем гражданская авиация оказывает им всю возможную помощь.

36. Если самолет Королевских военно-воздушных сил находится вне

пределов полетного района Королевских военно-воздушных сил, меры по объявлению состояния готовности предпринимаются и проводятся гражданской авиацией. Поисковые и спасательные операции координируются и прекращаются Королевскими военно-воздушными силами, которые могут использовать средства Центра по сбору информации о полетах и могут назначить с этой целью офицера в Координационный спасательный центр. Все гражданские посты сотрудничают в деле передачи соответствующей информации непосредственно в Координационный спасательный центр.

за ДИРЕКТОРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ПРИЛОЖЕНИЕ XI

СЕКРЕТАРИАТ КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Главный секретарь	Блэн Слоун
Помощник Главного секретаря	Николай Тесленко
Аэронавигационный советник (откомандирован- ный из МОГА)	Нил Ричардсон
Советник по авиационному праву (откомандиро- ванный МОГА)	Р.Х. Манкевич
Консультант	Юго Бландори
Сотрудник по административным и финансовым вопросам	Эдуард Бейк
Начальник стенографов	Рональд Холл
Устный переводчик	Хаиме Вальдес
Секретарь и заведующий документами	Г-жа Колетт Жильруа
Секретари	Г-жа Джудис Бишон Г-жа Джанетт Селдис

Во время расследования на месте секретариату оказывали содействие принятые на краткосрочную службу стенографы и канцелярский персонал.

ПРИЛОЖЕНИЕ XII

ДОКЛАД ЭКСПЕРТА, НАЗНАЧЕННОГО ОРГАНИЗАЦИЕЙ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ДЛЯ НАУЧНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ОБЛОМКОВ САМОЛЕТА SE-EDY

Ниже следует доклад, представленный г-ном М. Фрей-Зульцером, начальником Научного отделения полиции г. Цюриха и профессором научной криминологии Цюрихского университета. По просьбе Комиссии г-н Фрей-Зульцер был назначен Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций для проведения ряда научных испытаний обломков самолета.

1) ХАРАКТЕР ЗАДАНИЯ

Моя задача, как она была изложена в договоре от 21 февраля 1962 г., состояла в оказании содействия членам Комиссии по расследованию (1628 (XVI) в изучении условий и обстоятельств, которые привели к смерти Генерального Секретаря и сопровождавших его лиц.

Перед моим отъездом в Ндола Комиссия по расследованию провела 26 февраля 1962 г. заседание под председательством г-на Ришикеша Шаха. Главный секретарь Комиссии г-н Блэйн Слоун пригласил меня на это заседание, с тем чтобы я мог непосредственно от членов Комиссии услышать, какие проблемы, по их мнению, заслуживают дальнейшего изучения. Было выражено общее мнение о том, что я должен буду сосредоточить свои усилия на изучении посторонних предметов, которые в конечном счете оказались в сплавившихся обломках самолета, с тем чтобы можно было ответить на вопрос, было ли совершено нападение на самолет с использованием огнестрельного оружия, разрывных снарядов или ракет, или имела место диверсия с использованием современных взрывчатых веществ, таких как пластические бомбы.

ПРИМЕЧАНИЕ: Экспонаты, упоминаемые в настоящем докладе, здесь не воспроизводятся. Они хранятся в архивах Секретариата и заинтересованные делегации могут с ними ознакомиться.

Комиссия затем решила пригласить эксперта, с тем чтобы он вновь изучил все изложенные в предыдущих докладах факты, исходя из своего личного опыта в подобных случаях, действуя методом исключения при анализе всех возможных причин катастрофы. В то же время особые пожелания Комиссии, касающиеся осмотра радиокompасов и возможного умышленного повреждения тросов самолета, были переданы эксперту в письме, подписанном советником по вопросам авиации г-ном Нейлом Ричардсоном.

2) СОТРУДНИЧЕСТВО С РОДЕЗИЙСКИМИ ВЛАСТЯМИ

По прибытии в Солсбери 2 марта 1962 г. я сразу же информировал о целях моей миссии директора гражданской авиации полковника М. Барбера и главного инженера департамента гражданской авиации г-на М. Маддерса. 3 марта 1962 г. мы провели наше первое рабочее заседание, с тем чтобы обсудить проблему расплавки сплавившихся обломков самолета. Мы решили, что расплавку следует проводить в тигелях при температуре не выше 820°Ц.

5 марта 1962 г. мы вылетели в Ндола и встретились с г-ном Э.Р. Рейном, директором компании Raine Engineering Company Ltd. в Ндола, который любезно предложил оборудование и техническую помощь своего персонала для расплавки сплавленных обломков самолета. На непродолжительном подготовительном совещании мы пришли к соглашению относительно наилучших методов проведения плавильной работы и необходимости строгого контроля над температурой, с тем чтобы не уничтожить каких-либо доказательств.

Плавильная работа была начата в тот же день, и после первого нагрева мы убедились в том, что принятый метод оказался вполне подходящим для извлечения всех неалюминиевых сплавов, точка плавления которых выше 800° Ц. (Подробности см. в п. 5.) Вместе с полковником Барбером и г-ном Маддерсом я наблюдал за всем процессом плавления и извлечения внедрившихся предметов, которые заслуживали дальнейшего изучения. Как было обусловлено в моем договоре, я отобрал образцы подозрительных металлов и других посторонних предметов, извлеченных

из сплавленных обломков самолета, для дальнейшего изучения в лабораториях научного отделения городской полиции Цюриха (Швейцария).

Эти последние исследования были проведены после моего возвращения из Родезии в период с 13 по 19 марта 1962 года.

Родезийские власти также дали мне возможность посетить 8 марта 1962 г. место аварии и вновь изучить тросы и другие остатки самолета в ангаре, двери которого были закрыты на замок и опечатаны с тем, чтобы предотвратить всякий доступ в него.

Полковник Барбер также организовал заседание с участием г-на Элса, эксперта по баллистике, с тем чтобы обсудить с ним его выводы относительно оружия, патронов и пуль, найденных на месте аварии, и чтобы показать ему новоизвлеченные предметы. Он всячески содействовал нам при опознании посторонних тел, обнаруженных в расплавленном алюминии.

Наконец, 10 марта 1962 г. инспектор авиации в Солсбери г-н Грегори помог мне при осмотре радиокompаса. (См. главу 3.5.)

Этот краткий обзор моей работы показывает, что в течение всего моего пребывания в Родезии я пользовался полным сотрудничеством компетентных властей, которым я хочу выразить свою искреннюю признательность, так же как и г-ну И.Р. Рейну (Ндола) и его персоналу. Без их крайне эффективной помощи нельзя было бы провести такое большое расследование за такое короткое время.

3) НОВЫЙ ОСМОТР ОБЛОМКОВ САМОЛЕТА В АНГАРЕ В НДОЛА

Во время моего первого посещения ангара в Ндола полковник Барбер показал мне, какие меры предосторожности он принял, чтобы закрыть всякий доступ в ангар: замки на воротах были запаяны, а небольшая входная дверь была заперта на замок и опечатана несколькими печатами, которые оставались нетронутыми до нашего прибытия. Хотя в мою задачу и не входило новое изучение всего собранного в ангаре, я воспользовался этой возможностью, чтобы быстро осмотреть все собранные там обломки самолета. Особое внимание я обращал на следующее:

3.1) Посторонние предметы,

т.е. осколки снарядов, части адских машин, часовые механизмы для бомб замедленного действия, детонаторы и т.д.

Таких предметов обнаружено не было. Все поддающиеся опознанию осколки оказались принадлежащими самолету и его грузу.

3.2) Подозрительные отверстия

Родезийские власти уже отобрали определенное число обломков самолета с отверстиями, которые заслуживали дальнейшего изучения. Хотя они уже несколько раз осматривались различными комиссиями, расследующими эту аварию, я осмотрел их еще раз и убедился, что каждое отверстие явилось результатом самой аварии. (Например, прохождение твердых тел через другие части самолета.) В этой связи я изучил доклад о спектроскопическом анализе отверстия в экспонате № 26. Я полностью согласен с тем выводом, что нет никаких подтверждений тому, что это отверстие появилось в результате удара пули.

По моему мнению, ни одно отверстие в остальных опознаваемых частях самолета не было вызвано стрельбой по самолету.

3.3) Подозрительные деформации и поломки

Хорошо известно, что о взрыве на борту самолета можно судить не только по разлетевшимся осколкам, найденным далеко от остальных обломков самолета, но также и по самим обломкам. Сила взрыва вызывает характерные деформации (частично – вздутия), которые заметно отличаются от поломок, являющихся результатом удара при аварии. Ни в одном из осмотренных обломков самолета мы не могли найти типичных для взрыва линий облома или кромок. (Исключение составляют бензобаки, огнетушители, баллоны с кислородом или CO_2 .)

Поэтому можно сказать, что ни в одной части самолета, которая не была уничтожена пожаром, нет никаких следов взрыва, происшедшего до удара самолета о землю.

3.4) Тросы, приводящие в действие главные плоскости управления

Исходя из пожелания Комиссии, я проверил, имеются ли или нет доказательства какого-либо намеренного повреждения в сохранившихся частях тросов. При осмотре с помощью сильного увеличительного стекла выявились острые разрезы, происшедшие в процессе перевозки обломков самолета в ангар, и несколько явных разрывов с типическими признаками перенапряжения при ударе. Я не обнаружил никаких разрывов или повреждений, которые могли быть результатом диверсии в данной части самолета. Этого результата следовало ожидать, поскольку самолет находился в воздухе в течение нескольких часов, не испытывая никаких известных трудностей, и пилот достиг Ндола, пролетев над аэродромом вполне нормально или, может быть, немного низко. Любой дефект в тросах, приводящих в действие главные плоскости управления, вызвал бы катастрофические последствия значительно раньше. (Возможным исключением являются тросы, приводящие в действие закрылки или шасси.)

3.5) Радиокомпасы

В соответствии с просьбой Комиссии о том, чтобы я вновь осмотрел сохранившийся радиокомпас, я взял его из ангара в Солсбери, где его механизм был осмотрен с помощью инспектора авиации г-на Грегори.

Прежде всего я проверил возможность вторичного смещения показания 394 кц. (частота ненаправленного маяка в Ндола) до 499 кц. (фактического показания) во время расчистки места аварии. С этой целью был открыт корпус и исследовано затемнение шестеренки от копоти. Было очевидно, что больше всего копоти отложилось на самой внешней поверхности и зубцах шестеренки. Этот факт говорит о том, что указатель частоты находился в данном положении до того, как он оказался в огне. Поэтому исключаются всякие существенные изменения в показаниях после удара самолета о землю.

Я проверил, далее, насколько легко можно было бы передвинуть шестеренку. Фактически, изменение в показании сотен с 3 до 4 вполне

возможно в результате удара. Более заметную разницу в единицах, с 4 до 9, нельзя объяснить простым результатом удара, потому что крайне чувствительный механизм шестеренок сразу оказался бы блокированным. Однако вполне возможно другое объяснение изменений в показаниях, которое нельзя исключить: когда на первой стадии аварии радиокompас сорвался со своего первоначального места, он мог скользить вдоль какого-либо препятствия или препятствие могло ударить по прибору, вызвав таким образом изменение в показаниях до того, как последний удар блокировал его в зафиксированном положении.

Эти соображения дают достаточный простор для той возможности, что радиокompас первоначально был установлен на частоту 394 кц. Это объяснение, по-видимому, является более вероятным, поскольку хорошо известно, что самолет сообщил в 21 ч. 47 м. (ГСВ), что он находится на траверсе Ндоу. Установлено, что это сообщение соответствовало фактическому положению самолета, который затем, следуя из указанного направления, прошел над аэродромом. Это правильное сообщение не было бы возможно, если бы радиокompас не действовал или не был настроен на правильную частоту.

3.6) Образцы обломков для расплавки

Вместе с родезийскими властями я отобрал для расплавки все те обломки самолета, которые полностью сплавилась на месте аварии. Их погрузили на грузовик и перевезли в литейный цех, надежно охранявшийся г-ном Маддерсом и полицейскими.

4) ПОСЕЩЕНИЕ МЕСТА АВАРИИ

8 марта 1962 года я воспользовался возможностью посетить место аварии. Несмотря на то что появившаяся растительность заметно изменила первоначальное состояние, можно было совершенно легко отличить зону, пострадавшую от пожара, от зоны, уцелевшей от огня. Даже спустя более пяти месяцев после аварии было ясно, что самолет прорезал путь сквозь деревья под очень небольшим углом снижения и в совершенно нормальном для полета положении. Еще можно было различить

срезанные верхушки деревьев, и по ним создать ясное представление об ударах крыльев и винтов. Полковник Барбер и г-н Маддерс объяснили мне детали плана расположения обломков (приложение 1.1 к основному докладу Федерального департамента гражданской авиации). Большое впечатление на меня произвел тот факт, что корпус самолета не зарылся глубоко в землю и что все моторы в момент удара продолжали работать, что я отметил еще в ангаре. Полковник Барбер и г-н Маддерс еще раз подтвердили результат обследования поверхности земли, проведенного в целях обнаружения разлетевшихся обломков самолета, которые явились бы очень важным подтверждением взрыва, происшедшего в воздухе до окончательного удара самолета о землю. Поскольку подобных доказательств на поверхности земли обнаружено не было, я внимательно осмотрел соответствующие повреждения в коре деревьев, поскольку из опыта с подобными авариями я знаю, что в лесу более мелкие разлетевшиеся куски металла не всегда падают на землю. Они могут также удерживаться ветками деревьев и могут легко быть обнаружены в свежих повреждениях коры. Мои усилия найти такие дополнительные факты не дали никаких положительных результатов. Я покинул место катастрофы с полным убеждением в том, что самолет задел первые деревья, находясь в абсолютно нормальном летном положении и под полным контролем его пилотов. Это мое мнение основывается на сравнении пути, прорезанного самолетом в лесу, с подобными случаями, которые я расследовал ранее.

5) ПОИСКИ НОВЫХ ДАННЫХ В СПЛАВИВШИХСЯ ЧАСТЯХ ОБЛОМКОВ САМОЛЕТА

Остальные поддававшиеся опознаванию части обломков самолета были исследованы несколькими высококвалифицированными экспертами, принадлежавшими к различным комиссиям по расследованию или оказывавшими им помощь. Не было обнаружено никаких посторонних предметов или подозрительных отверстий, которые подтверждали бы подозрение о диверсии или о враждебных действиях с воздуха или с земли. Однако ценность этих отрицательных результатов заметно снизилась в результате того, что наиболее важная часть крыльев и фюзеляжа сгорела, а алюминий расплавился, так что никто не мог бы утверждать, имелись ли посторонние предметы или другой фактический материал в сплавившемся металле. Были сделаны предложения о том, чтобы расплавить сплавившиеся обломки самолета, с тем чтобы извлечь оттуда могущие содержаться в них посторонние предметы. Для того чтобы избежать упреков в уничтожении улики в результате подобной процедуры, расплавка была отложена до назначения Организацией Объединенных Наций нейтрального эксперта, который мог бы оказать помощь местным властям в этой щекотливой и ответственной задаче.

5.1) Выбор метода расплавки сплавившихся обломков самолета

Для того чтобы не уничтожить каких-либо доказательств, расплавку следовало производить очень осторожно, избегая всякого перегрева. До моего прибытия в Солсбери полковник Барбер уже провел несколько экспериментов и обнаружил, что все металлы, за исключением свинца (железо, сталь, бронза, медь и т.д.), можно будет извлечь из расплавленного алюминия, не нарушив их формы, так чтобы их можно было легко опознать. У меня самого был такой же опыт до моего первого совещания с Комиссией в Женеве: я расплавил в тигеле несколько фунтов обломков самолета DC6 В (любезно предоставленных в мое распоряжение компанией "Свисэр"). Добавив туда стальные осколки снарядов, винтов, гвоздей, болтов и гаек, разнообразные пули, шестеренку и т.д.,

я изучил влияние различных температур на контрольные сплавы. Кроме свинца и его сплавов, все упомянутые предметы легко опознавались даже после продолжительного пребывания в расплавленном алюминии (80 минут), нагретом до температуры 830° Ц. Пребывание в расплавленном алюминии совершенно не изменило ни формы, ни других отличительных черт находившихся в нем предметов, так что их легко можно было опознать.

Металлурги компании Raine Engineering Company в Ндола приготовили все необходимое оборудование для плавильного процесса, в том числе два нагреваемых коксом тигеля, с регулирующейся вентиляцией и регулятором температуры, действующим с помощью пирометра-излучателя ($650-820^{\circ}$ Ц при средней температуре в $700-720^{\circ}$ Ц). Этот первый пирометр необходимо было заменить измерительным устройством более высокой точности, помещаемым в расплавленный металл. Расправленный алюминий был разлит так, что он образовал ряд болванок, а шлак и нерасплавившиеся предметы были охлаждены в резервуаре водой. После охлаждения мы рассортировали их вручную на большом сортировальном столе, используя сильный магнит для отбора железных предметов.

5.2) Хорошо опознаваемые извлеченные предметы

При сортировке большинство предметов, извлеченных из сплавленных кусков металла, можно было опознать без каких-либо затруднений. Мы обнаружили сотни болтов и гаек, частично все еще зашплинтованных, винты, коленчатые муфты трубопроводов, гайко-пистоны, спиральные пружины, клеммы приборной доски, тросы, проволоку, шайбы и т.п. С самого начала плавления на полковника Барбера, г-на Маддерса и группу инженеров компании Raine наибольшее впечатление произвело то, что такое разнообразие железных и нежелезных предметов можно было извлечь неповрежденными, хотя они дважды подвергались нагреву до температуры плавления алюминия (один раз на месте аварии и другой раз во время наших операций в литейном цехе). Можно было извлечь даже куски ткани спасательных поясов, веток и коры деревьев в более или менее обугленном состоянии. Они сохранились потому, что расплавленный алюминий предохранял их от соприкосновения с кислородом.

/...

Каждый предмет проверялся, с тем чтобы убедиться, принадлежал ли он к обычному оборудованию самолета или мог иметь отношение к диверсии или умышленному повреждению самолета. Для того чтобы все члены Комиссии Организации Объединенных Наций составили свое личное мнение о разнообразии извлеченных предметов, я подготовил несколько экспонатов (см. фотоснимки 1-3). На первом из них я для сравнения поместил один предмет, извлеченный из сплавленных обломков, вместе с соответствующим предметом, взятым непосредственно из несгоревшей части самолета. Этот экспонат вполне подтверждает тот факт, что каждый предмет можно опознать без каких-либо трудностей. Экспонат № 2 содержит 57 различных предметов. Все они принадлежат самолету и включают 2 осколка патронных гильз, находившихся на борту самолета, а на экспонате № 3 я собрал несколько кусков расплавленного металла, которые для точного опознания необходимо было передать на химический анализ.

В изложенном порядке мы расплавили все полностью сплавившиеся обломки самолета, которые могли содержать скрытые улики. Я согласился с родезийскими властями относительно того, что нет смысла расплавлять плоские обломки самолета, которые можно было осмотреть с обеих сторон и на которых не было никаких подозрительных отверстий или были только частично внедрившиеся в них посторонние предметы, происхождение которых можно было определить без их извлечения. Общий вес 142 болванок, полученных при расплавке, составил 3 189 фунтов.

Во всех расплавленных обломках не было обнаружено никаких подозрительных предметов, несмотря на нашу тщательную и неоднократную проверку шлака.

Все присутствовавшие металлурги полностью убедились в том, что при расплавке ни одно металлическое тело с температурой плавления выше 800° Ц не могло быть уничтожено. Поэтому снаряды, адские машины, головки ракет, часовые механизмы для бомб замедленного действия, осколки детонаторов и т.д. не могли бы ускользнуть от нашего внимания,

поскольку были обнаружены даже винты длиной не более четверти дюйма. Обсуждение возможных причин аварии в главе 6 будет в значительной степени исходить из того факта, что не было обнаружено никаких подозрительных предметов подобного рода.

5.3) Предметы, которые нуждались в дальнейшем изучении в специальной лаборатории

Очевидно, что не все изученные предметы можно было опознать с первого взгляда или путем сравнения их с необгоревшими частями самолета. Некоторые предметы нуждались в более тщательном изучении. Например, одно из четырех соединений, приводящих в движение дверь, которая закрывается после втягивания шасси (экспонат № 3, первый ряд, № 2) было опознано только на Цюрихском аэродроме с помощью инженера Кнушеля с эксплуатационной базы компании "Свисэр", которому я выражаю здесь свою признательность. Он также помог мне опознать различные небольшие предметы, которые принадлежат к обычному оборудованию самолета DC6 В, так что все целые детали можно исключить из списка подозрительных предметов.

Это не исключает возможности того, что сплавившиеся обломки могли содержать остатки посторонних, имеющих отношение к причинам аварии предметов, состоявших из металлов или сплавов, которые могли полностью расплавиться из-за их низкой точки плавления, потеряв при этом полностью свою форму, так что их нельзя уже было опознать. В теории возможно создать всю адскую машину только из алюминия и других металлов с низкой точкой плавления. Подобный механизм нельзя обнаружить при тщательном осмотре шлака, а лишь путем химического анализа тех частей сплава, которые по цвету или весу отличаются от остального сплавленного металла. Поэтому я позаботился о том, чтобы отделить такие подозрительные куски металла до проведения операции в литейном цехе и сохранить их для спектроскопического анализа. В течение недели с 14 по 21 марта 1962 г. эти исследования были закончены в лабораториях научного отделения полиции Цюриха при помощи

диффракционного спектрографа, сконструированного Федеральным бюро по расследованиям. Не вдаваясь в подробности, я хочу вкратце изложить следующие результаты: обычный металл, взятый из сплавленных крыльев, закрылков или фюзеляжа, легко отличался от тех частей металла, которые содержали сплав с высоким процентом магния. (См. экспонат № 4; записи спектроскопического анализа.) Далее мы обнаружили три отличающихся друг от друга слоя сплавившегося металла со значительным содержанием свинца, висмута и сурьмы. (Экспонат № 4.) Результат этого спектроскопического анализа убедил эксперта в том, что он имеет дело с расплавившимися пулями, которые несомненно относятся к боеприпасам, находившимся на борту самолета. Эксперт считает, что такие куски свинца, смешанного с медными сплавами, не могут получиться от нескольких пуль, выпущенных из огнестрельного оружия (с попаданиями, расположенными более или менее далеко друг от друга), а лишь от расплавления плотно упакованных боеприпасов.

Заканчивая данную главу можно сказать, что ни одно из химических исследований, проведенных в наших лабораториях, не выявило фактов, подтверждающих наличие в сплавившихся обломках самолета предметов или металлов, которые не относились бы к самому самолету или к его грузу.

6) РАЗБОР ВОЗМОЖНЫХ ПРИЧИН АВАРИИ

На совещании, на котором эксперт был представлен членам Комиссии по расследованию, последние выразили пожелание, чтобы эксперт высказал свое мнение относительно всех возможных причин аварии, действуя по методу исключения.

В качестве основы для моих исследований я взял уже опубликованные доклады и новые данные, полученные в результате моей поездки в Родезию, а также в результате лабораторного анализа. В свете моего профессионального опыта, я пытался увязать все установленные факты и оценить различные предположения, сформулированные в предыдущих докладах, сравнивая все полученные данные с результатами подобных расследований.

6.1) Враждебные действия с земли или с другого самолета, имевшие своей целью сбить самолет SE - BDY

6.11) Общие возможности

Военным экспертам хорошо известно, что сравнительно трудно сбить четырехмоторный самолет, особенно ночью. Вопрос не только в том, чтобы попасть в движущуюся цель, а также и в том, чтобы сосредоточить необходимые средства нападения в удобном месте. Никто из свидетелей не видел враждебных действий с земли и никто из них не слышал никаких взрывов или стрельбы. Несмотря на малую вероятность подобного нападения, мы внимательно изучили различные возможности.

6.12) Ружейно-пулеметный обстрел самолета

Подобный обстрел может быть эффективным лишь в том случае, если будут поражены важные части самолета, с тем чтобы лишить возможности управлять или вывести из строя моторы. Совершенно невозможно нанести такой большой ущерб самолету, не оставив никаких видимых следов на обломках самолета. Даже расплавка сплавившихся обломков не выявила никаких пуль. Маловероятно, чтобы по самолету стреляли свинцовыми пулями, а всякие другие пули были бы обнаружены.

На необгоревших частях самолета также не было найдено свинцовых пуль или отверстий от пуль. Поэтому мысль о ружейно-пулеметном обстреле самолета можно отбросить.

6.13) Обстрел снарядами

Те же аргументы, которые говорят против возможности ружейно-пулеметного обстрела, исключают также и возможность стрельбы по самолету снарядами. Не было обнаружено никаких осколков снарядов, никаких следов взрывов и подозрительных отверстий. Ни одна часть самолета не была оторвана или взорвана до первого удара самолета о деревья. Нельзя было обнаружить никаких осколков снаряда в сплавившихся обломках и, как было показано в главе 5, метод, использованный для извлечения скрытых металлов оказался очень эффективным. Эти отрицательные результаты позволяют полностью исключить возможность какого-либо взрыва снаряда как причины аварии.

6.14) Обстрел ракетами

Всякий снаряд ракетного типа вызвал бы сильный взрыв, отрыв некоторых частей самолета или характерные деформации. Как уже говорилось выше, свидетели не слышали никаких звуков или вспышек, являющихся результатом подобного взрыва, а изучение обломков самолета, как уже сказано выше, не дало никаких соответствующих доказательств.

6.15) Выводы

Согласно опыту экспертов, враждебные действия с земли или с другого самолета не могут не оставить явных следов на обломках самолета, и поэтому такие действия можно не колеблясь исключить из числа причин аварии.

6.2) Диверсия

6.21) Общие возможности

Было заявлено, что на аэродроме в Леопольдвиле для самолета SE - BDU не было выделено специальной охраны, так что диверсант

/...

мог бы приблизиться к самолету незамеченным, если бы он хотел подготовить взрыв шасси, гидравлического отсека или системы обогрева. Было бы легко пронести бомбу на борт самолета в багаже или спрятать ее где-либо в туалетной комнате или под сиденьем. В особенности использование пластической бомбы не потребовало бы длительных приготовлений. С другой стороны, нельзя было предвидеть, что Генеральный Секретарь вылетит с таким запозданием, и что он вылетит на самолете SE - BDY, а не самолете OO - RIC, как планировалось вначале. Кроме того, лишь несколько человек могли знать о том, что самолет SE - BDY вылетит в такой продолжительный полет, потому что первый пилот Халлонквист не следовал прямому пути на Ндола. Поэтому момент аварии после такого продолжительного полета является очень сильным доводом против теории о диверсии, если не считать, что имеется прямая связь между выпуском шасси или установкой закрылков и взрывов или повреждением механизма закрылков или самого шасси. Конструкция и использование подобных средств диверсии являются нелегким делом и опытный диверсант не пошел бы на риск преждевременного открытия подобного устройства, если бы у него была другая, менее сложная возможность.

6.22) Умышленное повреждение важных частей самолета

Технический осмотр тросов, приводящих в действие плоскости управления, закрылки или механизм шасси, не выявил никаких повреждений, существовавших до аварии, поскольку эти части не были уничтожены ударом или пожаром. Все четыре мотора работали в момент удара, так что можно исключить мысль о нарушении системы питания. Кроме того, закрылки самолета были в надлежащем положении для выполнения подхода к маяку, а аварийная траектория самолета не говорит ни о каком нарушении управления, чего следовало бы ожидать при диверсии такого рода.

6.23) Адские машины

Я уже упоминал о том, что бомба замедленного устройства вероятно была бы установлена с таким расчетом, чтобы вызвать взрыв на

/...

более ранней стадии полета (отлет с опозданием, затянувшийся полет). Кроме того, большинство механизмов замедленного действия требует установки металлических предметов, таких как батареи, проводов, часового механизма, пружин, резурвуаров с химикалиями и т.п., которые не исчезли бы полностью в обломках самолета. То же самое следует сказать относительно адских машин, связанных с механизмом шасси или закрылков. Учитывая, к тому же, тот факт, что не было слышно или видно какого-либо взрыва и что обломки не содержат никаких признаков деформации в результате взрыва, следует считать весьма маловероятным, чтобы взрыв адской машины был причиной этой аварии.

6.24) Пластические бомбы

Это наиболее современное оружие диверсии и терроризма имеет то преимущество, что сам взрывчатый материал не нуждается в компактной оболочке для своего разрушительного действия. Поэтому после взрыва не остается никаких осколков. Однако все пластические бомбы нуждаются в детонаторе-взрывателе, от которого остаются осколки. В других случаях можно найти остатки часового механизма, химическое окислительное устройство или устройство для разрыва проводов. Никаких таких доказательств и никаких следов взрыва в виде отложений порохового дыма на необгоревших частях самолета не было обнаружено, так что можно исключить и применение пластической бомбы.

6.25) Выводы

Диверсия, которая могла бы повредить важные части самолета или вывести из строя пилотов, оставила бы заметные следы (деформации, осколки взорвавшихся бомб или, по крайней мере, взрывателя, часовой механизм). Подобных доказательств не было обнаружено ни среди несгоревших, ни среди сплавившихся частей самолета. Эксперт не может себе представить, как можно было сделать так, чтобы самолет, после нормального полета в течение нескольких часов и благополучно пролетев над аэропортом назначения, потерял около 1 000 фунтов

высоты, не испытывая каких-либо других ненормальностей при снижении и не имея времени, чтобы экипаж мог связаться с диспетчерской вышкой или, наконец, вновь набрать высоту. Вся масса доказательств, говорящих против диверсии, является настолько значительной, что эту возможность можно исключить.

6.26) (Дополнение к проблеме диверсии)

Существует один вид диверсии, который не оставляет никаких следов. Это преднамеренный акт со стороны пилота или пилотов с целью уничтожить самолет со всеми пассажирами, совершая таким образом "героическое" самоубийство во исполнение каких-либо секретных приказов. Однако эта мысль является настолько абсурдной, что она упоминается здесь лишь для того, чтобы показать границу всех видов расследования и то, почему, только путем изучения остатков нельзя добиться абсолютной уверенности в том, что была установлена истина.

6.3) Другие возможные причины

В предыдущих докладах уже тщательно рассматривалось большое число возможностей. Я не нашел никаких новых данных, которые могли бы пролить свет на следующие вопросы: технические или строительные дефекты, неисправность альтиметров, пожар или взрывы на борту самолета во время полета, выведение из строя пилотов и т.д.

Поэтому я не считаю необходимым вновь касаться этих аргументов, хорошо известных Комиссии.

/...

ВЫВОД

Произведенный мною новых осмотр обломков самолета в ангаре и расплавка сплавившихся частей самолета позволяют исключить возможность враждебных действий с воздуха или с земли и не оставляют места для предположений о диверсии.

Поскольку нельзя было обнаружить никаких фактов относительно технических неисправностей и учитывая то, что самолет, очевидно, выполнил совершенно нормальный заход на посадку и приступил к обычным в этих случаях приготовлениям в момент первого удара о деревья, единственным ненормальным обстоятельством была опасно низкая высота самолета относительно положения аэродрома, что, по-видимому, объясняется ошибкой пилота.

Цюрих (Швейцария)

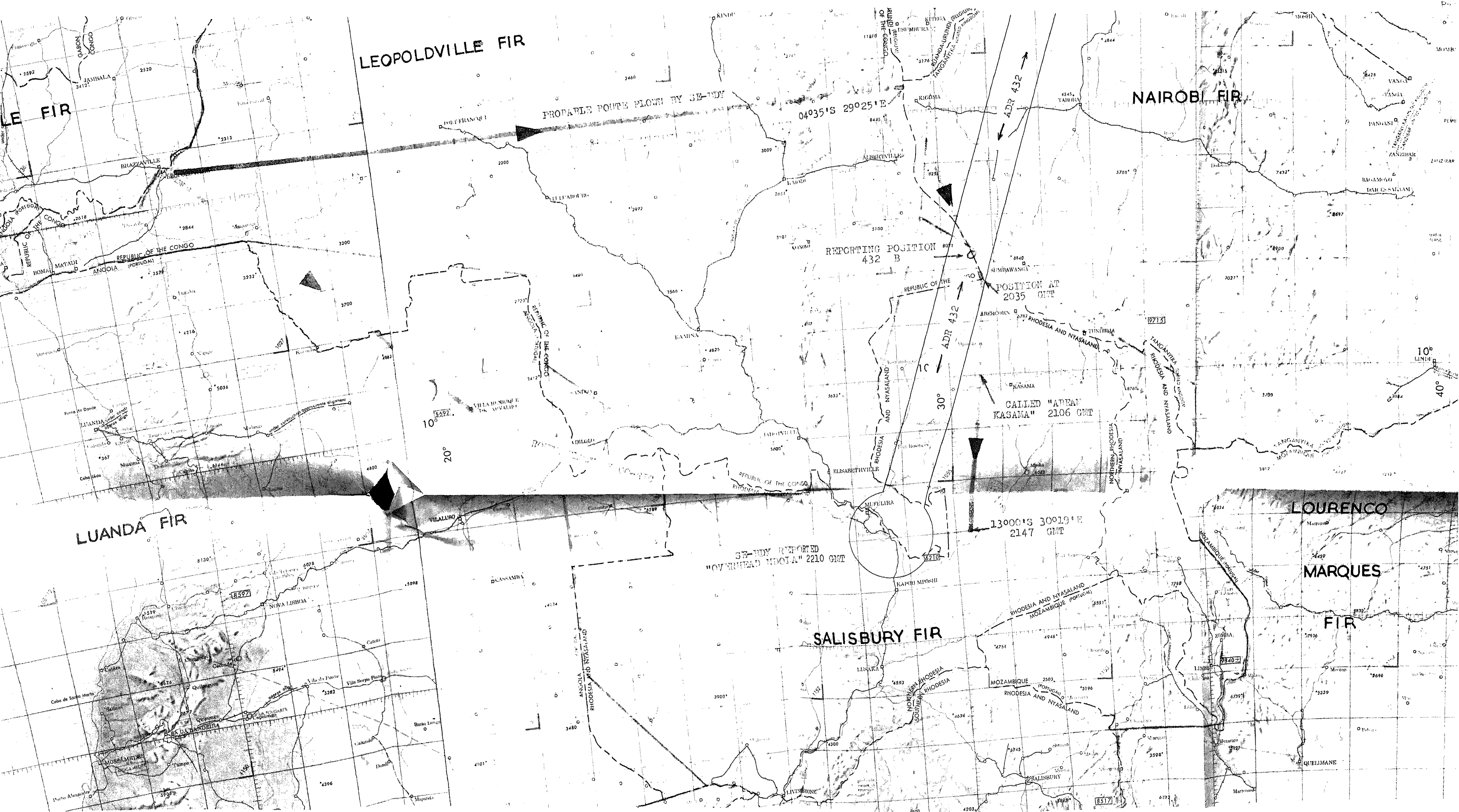
27 марта 1962

Д-р М.Фрей-Зульцер

ПРИЛОЖЕНИЕ XIII

КАРТА С УКАЗАНИЕМ ВЕРОЯТНОГО МАРШРУТА САМОЛЕТА SE-BDY,
КАК ОН БЫЛ ВОССТАНОВЛЕН РОДЕЗИЙСКИМ КОМИТЕТОМ
ПО РАССЛЕДОВАНИЮ*

* Что касается конечного отрезка маршрута, то возможно, что самолет SE-BDY пролетел дальше на юг, с тем чтобы обогнуть выступ территории Катанги, и подошел к Ндола с юго-востока. См. примечание к пункту 98 доклада. /...



ПРИЛОЖЕНИЕ XIV

СХЕМЫ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ПРИБОРАМ

A

Схема Ндола (Северная Родезия)
из полетного руководства Йеппесена

Airway Manual

16 24 JAN 61

N'DOLA, NORTH RHODESIA

N'DOLA (CIV) 4160'

NDB

VDF-APPROACH 119.1

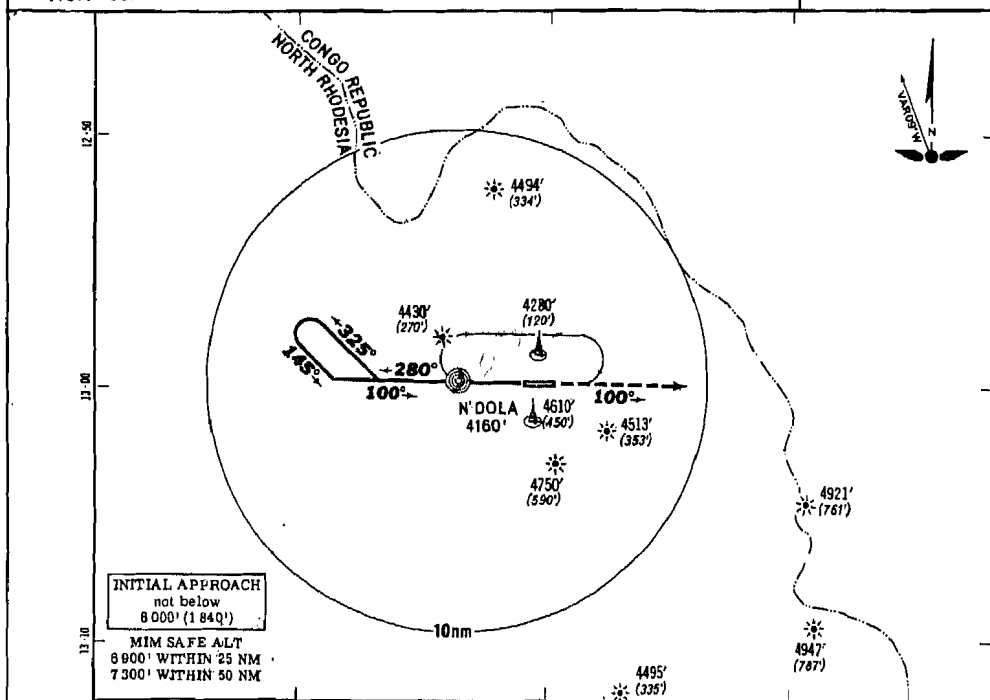
IDENT ND =:

XMTS 394

CLASS HW

APPROACH
119.1

TOWER
118.1 5680



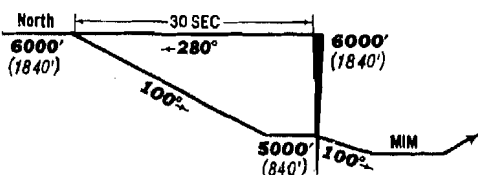
INITIAL APPROACH
not below
8000' (1840')

MIM SAFE ALT
8900' WITHIN 25 NM
7300' WITHIN 50 NM

BASED ON T.A.S. 150 KTS
(STILL AIR)

TRANSITION LEVEL: 70
TRANSITION ALTITUDE: 6000' (1840')

MISSED APPROACH
climb to 6000' (1840')
on 100°



DCL 4660' (500')

GROUND SPEED KNOTS										LANDING MINIMUM CONVERSION			
	90	100	110	120	130	140	160	180	200	QFE	QNH		
Time NDB to FIELD	2.9 nm	1:56	1:45	1:35	1:27	1:20	1:15	1:05	0:58	0:52	800'	4980'	

HOURS OF OPERATION: 0400-1600
ND-NDB: H 24

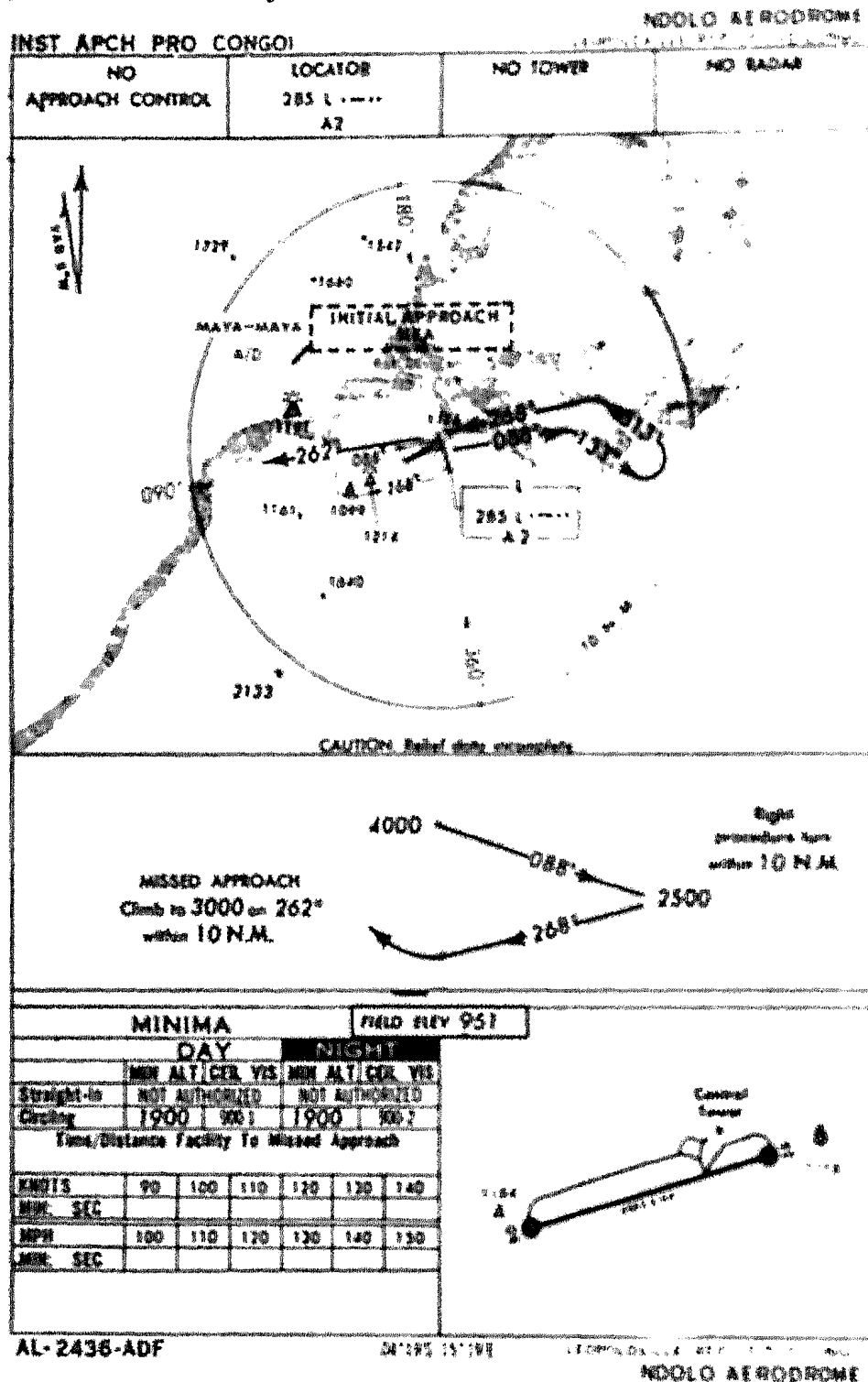
HEIGHTS SHOWN IN PARENTHESES ARE QFE

CHANGES: Freq of ND-NDB revised.

© 1961 JEPPESEN & CO., DENVER, COLO., U.S.A. ALL RIGHTS RESERVED

B

Схема Ндоло (Леопольдвиль) из Наставления по полетам
для Военно-воздушных и Военно-морских сил Соединенных Штатов*



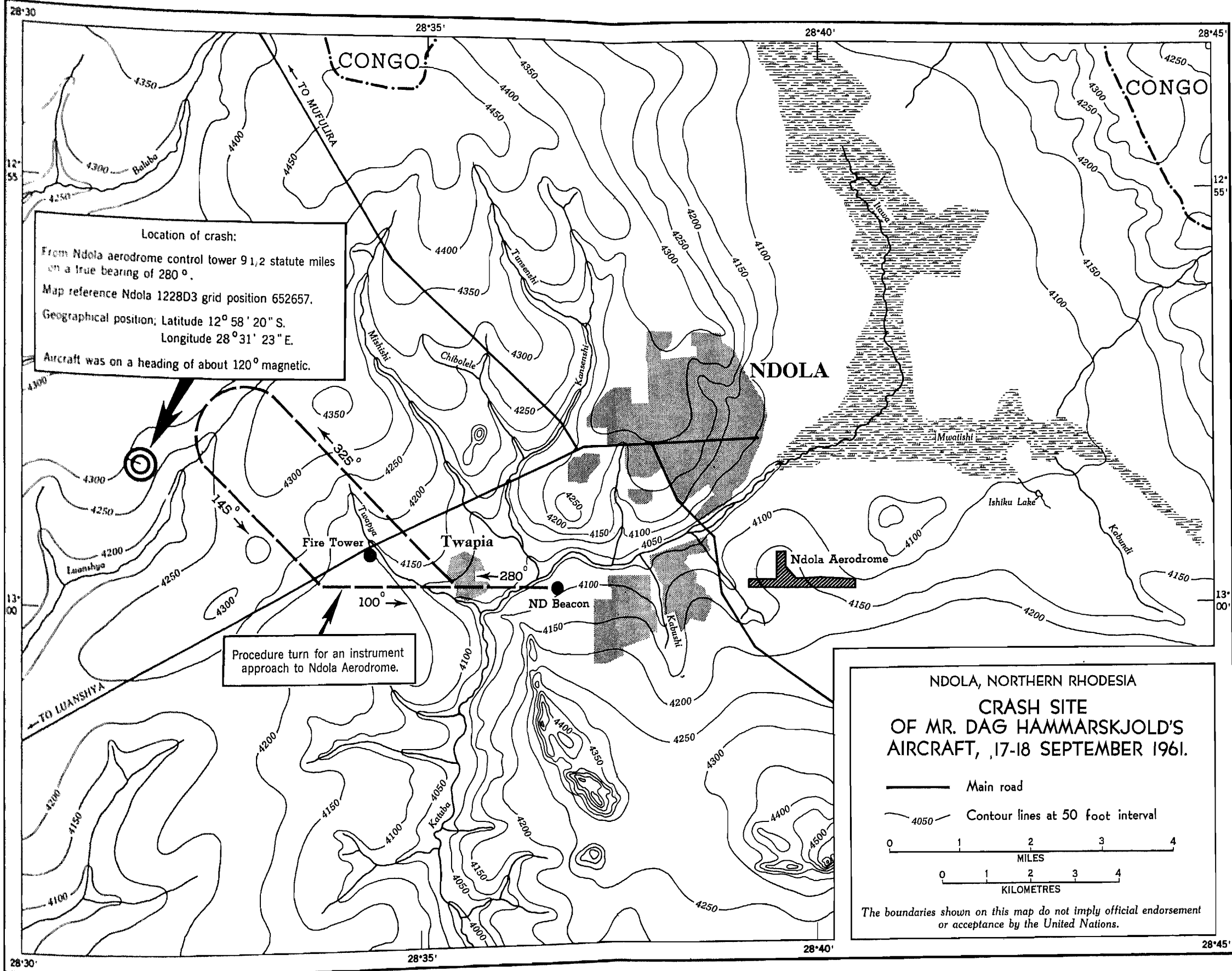
* Flight Information Publication Terminal (Low Altitude) Africa and Southwest Asia,
15 July 1961.

С

Схема подхода к Ндола, нанесенная на карту района Ндола,
указывающую место аварии

ПРИМЕЧАНИЕ

На прилагаемой карте нанесена траектория доворота, выполняемого в установленном порядке для подхода по приборам к аэропорту Ндола. Расстояние от радиомаяка (ННРМ), на котором в установленном порядке должен начаться доворот, зависит от скорости самолета и от времени, в течение которого он летит. Схема аэродрома в Ндола в "Наставлении" Йеппесена исходит из истинной воздушной скорости в 150 узлов (в неподвижном воздухе) в течение 30 секунд или расстояния в 1,25 морских миль от радиомаяка. Доворот, выполняемый в установленном порядке (показан), нанесен на эту карту на основе этих цифр. Как видно, место аварии расположено к западу от района доворота, выполняемого в установленном порядке, нанесенного на карту на этой основе. Однако, когда были произведены поверочные полеты с помощью "Наставления" Йеппесена, воспроизводящие порядок подхода DC-6, Родезийский комитет по расследованию отметил, что "в каждом случае поверочный самолет пролетал приблизительно над местом аварии примерно в том же направлении, что и след, оставленный на деревьях аварийным самолетом, и Комитет пришел к заключению, что в момент аварии самолет SE-BDY выполнял доворот в установленном порядке" (см. приложение II, пункт 14.6).



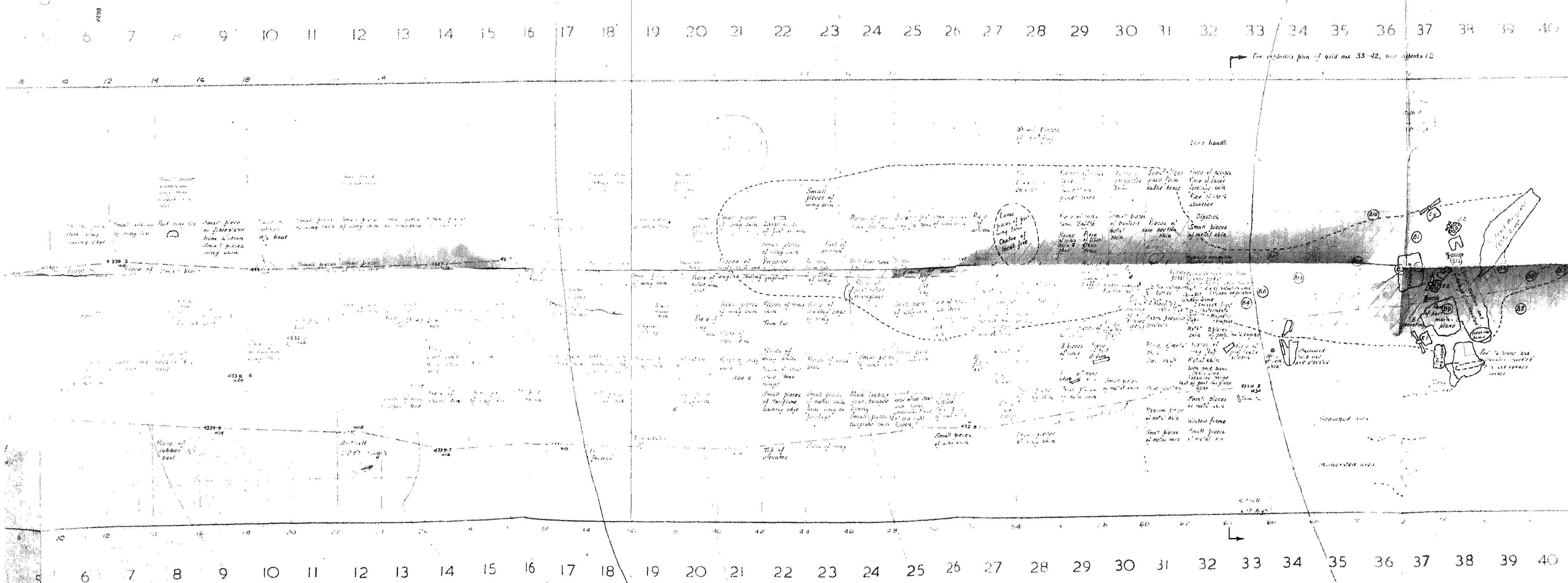
ПРИЛОЖЕНИЕ XV

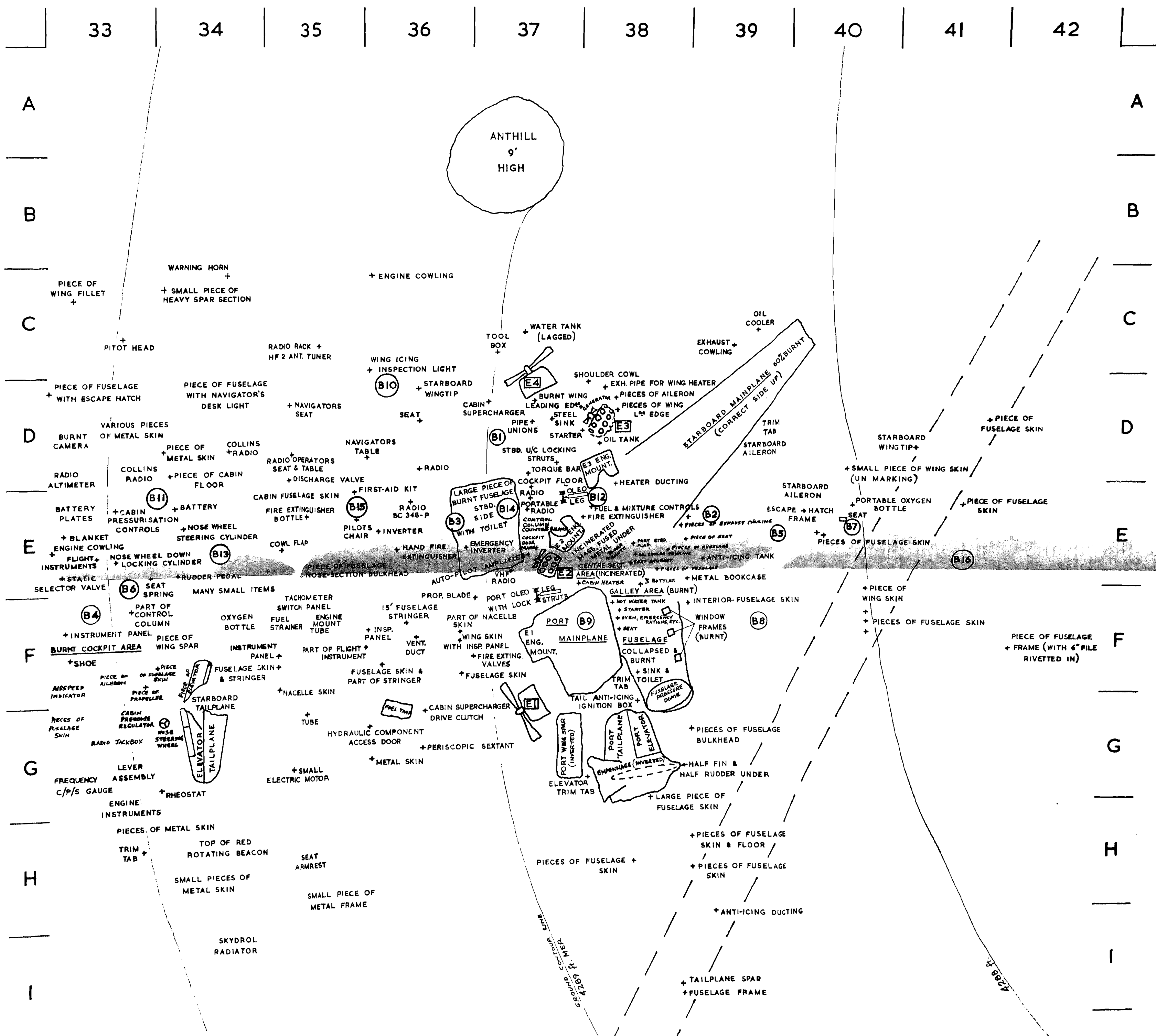
ПЛАНЫ МЕСТА АВАРИИ

- A. План места аварии (масштаб: 1 дюйм = 30 футов)
- B. Увеличенный план места аварии

ACCIDENT TO DOUGLAS DC-6B SE-BDY

CALL 1-800-762-3027

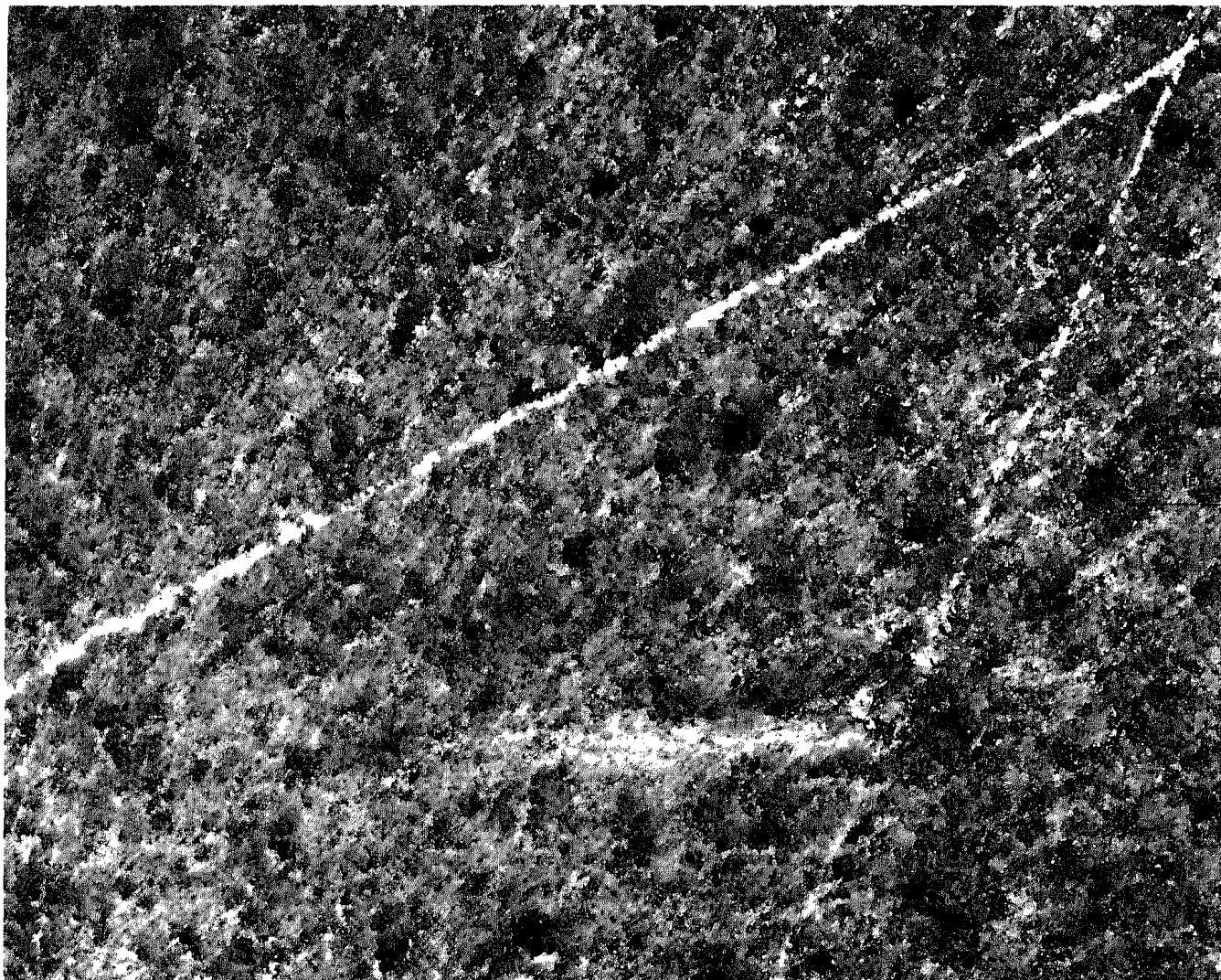




ПРИЛОЖЕНИЕ XVI

ФОТОСНИМКИ МЕСТА АВАРИИ И ОБЛОМКОВ САМОЛЕТА

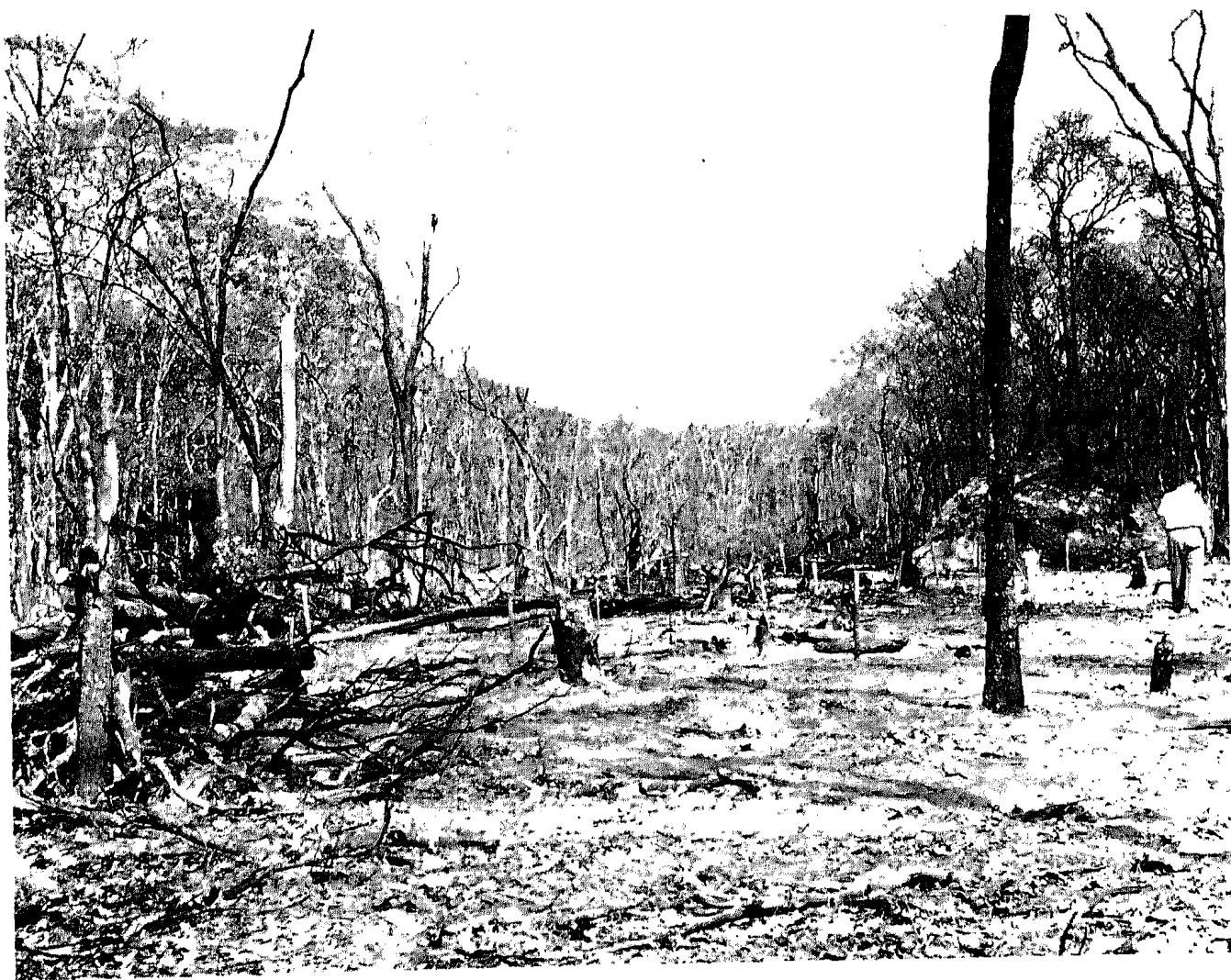
1. Вид места аварии (на переднем плане, в середине снимка) с воздуха, показывающий пологий угол подхода и лесные дороги, облегчившие доступ к этому месту.



2. Вид обломков самолета и пути его подхода в направлении курса подхода.



3. Вид места аварии (после уборки обломков) с земли в направлении, обратном курсу подхода самолета. Главная масса обломков находилась непосредственно позади фотокамеры.



4. Вид обломков самолета.

