



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
21 March 2014
Russian
Original: English

Шестьдесят восьмая сессия

Пункт 175 повестки дня

**Расследование условий и обстоятельств, приведших
к трагической гибели Дага Хаммаршельда и членов
сопровождаящей его группы**

Расследование условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели Дага Хаммаршельда и членов сопровождаящей его группы

Записка Генерального секретаря

1. На основании пункта 3 резолюции 1759 (XVII) Генеральной Ассамблеи я обязан сообщить вам, что мне стали известны новые данные об условиях и обстоятельствах, приведших к трагической гибели Дага Хаммаршельда и членов сопровождаящей его группы.
2. В июле 2012 года инициативный комитет, действовавший под председательством лорда Ли Крондаллского и в составе бывшего Генерального секретаря Содружества Эмеки Аньяоку и почетного Архиепископа Церкви Швеции К. Г. Хаммара, образовал Комиссию юристов по расследованию гибели Дага Хаммаршельда (далее — «Хаммаршельдская комиссия»), чьим председателем стал сэр Стивен Седли (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) и куда вошли также посол Ханс Корелл (Швеция), судья Ричард Голдстоун (Южная Африка) и судья Вилхелмина Томассен (Нидерланды).
3. К настоящему письму я имею честь приложить копию доклада Хаммаршельдской комиссии, который был обнародован 9 сентября 2013 года и вскоре после этого официально представлен мне. В ходе последовавшей между 27 сентября и 20 декабря 2013 года переписки Хаммаршельдская комиссия также предоставила в мое распоряжение информацию, на которую она опиралась в своем докладе. Согласно моей оценке, представленная Хаммаршельдской комиссией документация включает новые данные.
4. В этой связи просматривается также вероятность наличия дополнительных новых данных, которые по соображениям национальной безопасности были засекречены правительствами нескольких государств, оставаясь засекреченными и сейчас, когда после случившегося прошло более 50 лет. Я рассчитываю, что Генеральная Ассамблея, возможно, пожелает высказаться за то, чтобы



государства-члены, учитывая давность событий, предприняли в соответствии со своим национальным законодательством шаги к рассекречиванию любых значимых материалов, имеющихся в их распоряжении.

5. Принимая во внимание «открытость» вердикта, вынесенного по итогам расследования, которое проводилось Организацией Объединенных Наций в 1961–1962 годах, и учитывая, что новые данные, уже поступившие в распоряжение Генерального секретаря, могут привести к вынесению убедительного заключения относительно нынешних теорий, объясняющих причины катастрофы с самолетом тогдашнего Генерального секретаря, Генеральная Ассамблея, возможно, пожелает рассмотреть следующие варианты:

а) учредить независимую коллегию экспертов, чей состав будет включать экспертов по криминалистике и баллистике, поручив ей изучить новые данные, оценить их доказательную ценность и вынести рекомендации Генеральной Ассамблее,

б) возобновить расследование 1961–1962 годов либо

с) организовать новое расследование.

6. Беспримерное служение Дага Хаммаршельда, его самоотверженность и его наследие как в самой Организации Объединенных Наций, так и за ее пределами побуждают нас искать всю правду об обстоятельствах, приведших к трагической гибели его самого и членов сопровождавшей его группы.

Приложение

Доклад Комиссии по расследованию вопроса о том, будут ли ныне имеющиеся доказательства оправдывать возобновление Организацией Объединенных Наций своего расследования гибели Генерального секретаря Дага Хаммаршельда на основании резолюции 1759 (XVII) Генеральной Ассамблеи от 26 октября 1962 года *

Содержание

	<i>Стр.</i>
1. Комиссия и Попечительский совет	4
2. Цели и метод работы Комиссии	5
3. Геополитическая ситуация в 1961 году	8
4. Организация Объединенных Наций и Катанга	11
5. Вмешательство Генерального секретаря	12
6. Прибытие разных самолетов в Ндолу	14
7. Авиакатастрофа	15
8. Гибель Дага Хаммаршельда	19
9. Предыдущие расследования	22
10. Подход Комиссии	25
11. Гипотезы о внешней причине	28
12. Диверсия?	30
13. Атака или угроза с воздуха?	38
14. Официальный сговор?	50
15. Выводы	55
Добавление 1. Члены Хаммаршельдской комиссии	60
Добавление 2. Члены Попечительского совета Хаммаршельдской комиссии	61
Добавление 3. Эксперты при Хаммаршельдской комиссии	63
Добавление 4. Свидетели, представившие информацию непосредственно Комиссии либо опрошенные Комиссией или по ее поручению в ходе ее работы	65
Добавление 5. Выборочная библиография	66
Добавление 6. Пояснение относительно часовых поясов	69

* Публикуется без официальной корректуры.

1. Комиссия и Попечительский совет

1.1 В ночь с 17 на 18 сентября 1961 года шведский самолет, на борту которого находились шестнадцать человек, в том числе Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций Даг Хаммаршельд, разбился около города Ндола, относившегося тогда к Северной Родезии, а ныне входящего в состав Замбии. Все находившиеся в самолете скончались. Расследование, проведенное сразу же после этого происшествия ведомством гражданской авиации, не привело к выяснению причины авиакатастрофы; в феврале 1962 года родезийская комиссия по расследованию объяснила ее ошибкой пилотирования; в апреле 1962 года комиссия по расследованию, созданная уже Организацией Объединенных Наций, обнаружила что она, как и родезийское ведомственное расследование, не в состоянии определить причину крушения самолета.

1.2 Доклад об ооновском расследовании был представлен Генеральной Ассамблее, которая в резолюции 1759 (XVII) от 26 октября 1962 года предложила Генеральному секретарю сообщать ей о всех новых данных, имеющих отношение к катастрофе.

1.3 За прошедшие с тех пор годы опубликован ряд книг, докладов и статей о предыстории, обстоятельствах и причине крушения самолета. В 2011 году, когда отмечалась полувековая годовщина аварии, вышла книга д-ра Сюзан Уильямс «Кто убил Хаммаршельда?». В книге не было дано окончательного ответа на вынесенный в ее заголовок вопрос, но в ней приводился ошеломляющий объем доказательственного материала, который появился за истекший промежуток времени.

1.4 В порядке реакции на книгу д-ра Уильямс лорд Ли Крондаллский сформировал международный Инициативный комитет и предложил сэру Стивену Седли, который незадолго до этого вышел в отставку с поста члена Апелляционного суда Англии и Уэльса, возглавить комиссию юристов для расследования авиакатастрофы. Войти в состав Комиссии вместе с сэром Стивеном согласились судья Вилхелмина Томассен (Нидерланды), судья Ричард Голдстоун (Южная Африка) и посол Ханс Корелл (Швеция). В **добавлении 1** приводятся их биографические сведения. Все члены Комиссии работали безвозмездно. Настоящий доклад принадлежит их авторству.

1.5 Был согласован круг ведения Комиссии: доложить, имеются ли в настоящее время доказательства, которые оправдывали бы возобновление Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций расследования, которое она, по сути, приостановила своей резолюцией от 26 октября 1962 года. Комиссия не ставила перед собой задачу определить причину или причины катастрофы.

1.6 Инициативным комитетом был сформирован Попечительский совет, главной целью которого стало спонсирование проводимого Комиссией расследования. Попечители, которые перечислены в **добавлении 2**, делали и изыскивали пожертвования для покрытия расходов Комиссии. Сами же они работали безвозмездно. Было достигнуто взаимопонимание, что Попечительский совет будет содействовать работе Комиссии и что Комиссия будет функционировать совершенно независимо от Совета и делать собственные выводы.

1.7 Одна из ведущих лондонских солиситорских фирм, «Филд Фишер Уотерхаус», бесплатно предоставила Комиссии услуги своих солиситоров. Их советы и помощь по разного рода юридическим и техническим вопросам были неоценимы.

1.8 Комиссия в долгу перед Хедер Роджерс (королевский адвокат) и Беном Силверстоуном из лондонской фирмы «Даути стрит чеймберс» за узкоспециальные юридические консультации, предоставлявшиеся ими Комиссии в порядке *pro bono publico* через «Филд Фишер Уотерхаус».

1.9 Комиссия также в долгу перед несколькими ведущими техническими и медицинскими экспертами (они перечислены в **добавлении 3**), которые жертвовали ради Комиссии своим временем и делились с ней своими знаниями, помогая ей вдумчиво разобраться в научных и технических вопросах.

1.10 Незаменимую роль в работе Комиссии играла Би Рэндалл (бакалавр наук, магистр наук) — предоставленная Попечительским советом секретарь на окладе, без которой мы не могли бы функционировать и которая отдавала работе намного больше сил, чем это требовали ее служебные обязанности. Именно ее заботами осуществлялось приобретение, упорядочивание и хранение собираемых нами доказательств, да и многое другое.

1.11 Неоценимую добровольную помощь мы получали и из других источников. Сепида Голзари (бакалавр права, магистр права) произвела табличные анализы доказательственного материала, имеющегося ныне в распоряжении Комиссии, что облегчило перекрестную сверку и обеспечило полноту. Кроме того, ею составлена таблица, приводимая в добавлении 6. Исследовательской работой, ведущейся в интересах Комиссии в Соединенных Штатах, занимался, опять-таки на добровольных началах, Томас Джон Фоули (бакалавр искусств, доктор права).

1.12 В Лейденском университете команда студентов-добровольцев (Аннелоре Бёкема, Тейс Бёмерс, Китти тен Брас, Мартейн Хеккенберг, Абрам Клоп и Даниель Трост) под руководством профессора д-ра Алекса Герта Кастерманса произвела исчерпывающее сопоставление показаний, которые были даны трем официальным органам по расследованию, упомянутым в разделе 1.1 выше, что позволяет с одного взгляда увидеть, как обошлись в свое время с имеющимися доказательствами.

1.13 Мы квалифицируем эти наборы таблиц, с которыми можно будет ознакомиться с веб-сайта Комиссии, как третичные доказательства и выражаем признательность их авторам.

2. Цели и метод работы Комиссии

2.1 Закономерен вопрос о том, удастся ли подобного рода исследованием, устраиваемым спустя полных полвека после событий, которым оно посвящено, доискаться чего-либо, кроме возможной пищи для догадок и конспирологических теорий вокруг авиакатастрофы. Наш ответ (и причина, по которой мы с готовностью отдавали наши силы и время поставленной задаче) в следующем: во-первых, знание всегда лучше незнания; во-вторых, факты по прошествии времени могут иногда совсем даже не затуманиваться, а извлекаться на свет. Мы надеемся, что излагаемое в настоящем докладе оправдывает изначально

занятую нами точку зрения, согласно которой наше расследование, с его умышленно ограниченным предметным охватом, может стать подспорьем в том, чтобы пролить в какой-то мере новый свет на крупное событие современной мировой истории. Истина, насколько ее можно выяснить, по-прежнему значима для семей погибших, причем не в последнюю очередь — погибших членов экипажа, которых родезийское расследование назвало виновниками крушения.

2.2 Не имея никакого официального правового статуса, Комиссия запрашивала и получала доказательства безо всякой способности добиваться этого принуждением. Это не только позволяло ей обходиться в работе минимумом формальностей, но и слабо сказывалось либо никак не сказывалось на получении доказательств — скорее, наоборот. Эпизодически имели место попытки торговаться с нами, но мы не шли ни на какого рода сделки в обмен на доказательства. Мы выражаем признательность дожившим до наших дней свидетелям, которые добровольно дали нам свои показания (они перечислены в **добавлении 4**). Эти показания останутся зафиксированным материалом для нужд любого будущего расследования.

2.3 В силу того, что круг ведения Комиссии не предполагает вынесения окончательных заключений, равно как и в силу давности событий, расследование на месте не составляло основу нашей работы. Однако было сочтено необходимым, чтобы по крайней мере два члена Комиссии посетили Ндолу, которая сейчас входит в состав Замбии. В мае 2013 года там побывали судья Голдстоун и Председатель. Им удалось опросить ряд местных свидетелей, которых не вызывали для дачи показаний ни в один из трех официальных органов по расследованию, и осмотреть как место крушения, так и летное поле и диспетчерский пункт в Ндоле (последний начал эксплуатироваться в апреле того же года, когда произошла катастрофа).

2.4 Комиссия не только опрашивала доживших свидетелей, фиксируя это аудиозаписью и ее расшифровкой, или же получала от них показания в письменном виде, но и занималась собиранием всех имеющихся материалов со свидетельствами об обстоятельствах крушения.

2.5 Прибегнув к помощи официальных архивистов (которым она выражает признательность), Комиссия провела серию архивных поисков в Бельгии, Швеции, Соединенном Королевстве и Соединенных Штатах Америки. В той степени, в какой изученные источники позволили нам продвинуться в своем расследовании, они описываются в тексте настоящего доклада. Однако при всей давности событий определенное количество архивов осталось для нас закрытым. Сюда относится архив бельгийской авиакомпании «Сабена», которая находится сейчас в процессе ликвидации (правда, ликвидатор не нашел по описи ничего, что относилось бы, по его мнению, к делу). Шведский национальный архив, который консервативно подходит к реализации предусмотренных за ним полномочий на раскрытие информации, мог бы оказать больше содействия в работе патологоанатомов Комиссии (см. ниже, раздел 8.9). Кроме того, в настоящем докладе еще будет указываться на признаки того, что относящиеся к делу, но засекреченные материалы хранятся у Агентства национальной безопасности США.

2.6 Одним из значительных сдвигов по ходу нашей работы стало то, что в апреле 2013 года в Национальном архиве Соединенного Королевства были открыты северорозетийские файлы, относящиеся к так называемым «мигрировавшим архивам»: речь идет о материалах бывших британских колониальных администраций, которые были отосланы в Соединенное Королевство непосредственно перед передачей власти в момент деколонизации и которые начали постепенно рассекречиваться только сейчас. Эти файлы использованы при составлении настоящего доклада.

2.7 В качестве единичного примера того, как недавно появившиеся документы и свидетельства всё же учитывались нами в своей работе, можно указать, что содержание приводимых ниже разделов 5.7–8, где рассказывается о запланированном в Ндоле randevу между Дагом Хаммаршельдом и Моизом Чомбе, во многом построено на следующих материалах: секретный доклад Нила Ритчи (агент МИ-6, отправленный на пост первого секретаря в Представительстве Высокого комиссара Соединенного Королевства в Солсбери), который в настоящее время находится в архиве Эссекского университета вместе с документами лорда Олпорта; неопубликованные машинописные мемуары Дензила Даннетта, предоставленные нам самим автором, который в 1961 году был британским консулом в Катанге; записанное интервью, данное Комиссии сэром Брайаном Ануином — британским дипломатом, который находился в Ндоле в качестве личного секретаря британского Высокого комиссара в Родезии лорда Олпорта.

2.8 Из настоящего доклада станет понятно и то, что значительная доля показаний очевидцев, на которые мы ссылаемся, либо была недоступна Комиссии ООН в 1961–62 годах, либо оказалась, видимо, не замеченной ею.

2.9 Мы решили не утяжелять текст настоящего доклада сносками или развернутой библиографией. В **добавлении 5** приводится выборочная библиография по той литературе, которая упоминалась в разделе 1.3 выше. Комиссия намеревается (и это намерение разделяет Попечительский совет) разместить все свои доказательственные материалы, будь то первичные, вторичные или третичные, в электронном доступе, что позволит найти источник всего упоминаемого в настоящем докладе.

2.10 Чтобы избежать путаницы, все временные указания приведены в пересчете на местное время в Ндоле. Чтобы помочь тем, кто желает ознакомиться с материалами, которые служили нам первоисточниками, в **добавлении 6** приводится таблица, отражающая ту корреляцию между соответствующими часовыми поясами по состоянию на 17–18 сентября 1961 года, из которой исходили мы.

2.11 До нашего времени дожили две видные фигуры, интервьюировать которые мы не стали: речь идет о сэре Брайане Эркарте, биографе Дага Хаммаршельда, и о Бенгте Рёсиё, бывшем шведском консуле в Конго, которому шведское правительство поручило в 1993 году подготовить отчет об авиакатастрофе и который после этого еще несколько раз высказывал свои взгляды. Это не должно восприниматься как неуважение к кому-либо из этих комментаторов, чьи взгляды на причину катастрофы публично известны; вместе с тем нам показалось, что их вовлечение в нашу работу не будет соотноситься с нашей задачей — сформировать независимое мнение.

2.12 Немаловажным элементом материалов, имеющихся в нашем распоряжении, стала книга Сюзан Уильямс «Кто убил Хаммаршельда?». Поскольку д-р Уильямс являлась также попечителем, мы обязаны уточнить, что ее вклад расценивался так же, как и все другие вклады — как материал, который Комиссии предстояло проанализировать. То же самое относится к обширным исследованиям еще одного попечителя — Ханса Кристиана Сименсена, которые были предоставлены нам в свободный доступ. Стоит также отметить, что люди, представлявшие Комиссии доказательства в виде аналитических выкладок или экспертных заключений, иногда брались высказывать собственные мнения по вопросам, относящимся к ведению Комиссии. Принимая эти мнения к сведению, Комиссия заботилась о том, чтобы не трактовать их как заменители ее собственных суждений.

2.13 Наконец, необходимо подчеркнуть, что настоящий доклад (в отличие от нашей базы данных) не претендует на исчерпывающий характер. Чтобы придать ему такой характер, текст потребовалось бы сделать по объему, как у Толстого, и по сложности, как у Пруста. Для этого нам пришлось бы также отказаться от заданных сроков (представить доклад к сентябрю 2013 года) и приготовиться к неопределенно долгому расследованию. То, чего мы добились за примерно двенадцать месяцев, заключается в следующем: прочитано и рассмотрено всё, что способно иметь отношение к нашему кругу ведения; сформулированы рабочие гипотезы, способные объяснить известные ныне факты; упорядочен наш анализ имеющихся ныне материалов в сопоставлении с этими гипотезами; достигнуто мотивированное заключение по вопросу, с которого мы начали: будет ли оправданным возобновление Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций ее собственного расследования?

3. Геополитическая ситуация в 1961 году

3.1 К 1961 году процесс деколонизации Африки достиг критической стадии. Давление на основные колониальные державы Европы (Соединенное Королевство, Францию, Португалию и Бельгию), призванное склонить их к предоставлению независимости своим колониям, ощущалось со стороны не только автохтонных освободительных движений, но и Организации Объединенных Наций: ни один из двух доминирующих в ней членов (США и СССР) не поддерживал европейский колониализм, а уход европейских колониальных держав открывал бы для них новые рынки и новые арены влияния. У режимов же белого меньшинства, уцелевших в Родезийской Федерации и Южной Африке, было более чем достаточно причин опасаться этого процесса.

3.2 30 июня 1960 года Бельгия отказалась от своего суверенитета над Конго, и в результате состоявшихся выборов пост премьер-министра занял националистически настроенный политик Патрис Лумумба. Надеясь сохранить национальное единство, Лумумба выдвинул на президентский пост своего соперника Жозефа Касавубу, но буквально через несколько дней конголезская армия подняла мятеж. За этим последовал массовый исход бельгийских поселенцев, спровоцировавший Бельгию на военное вмешательство. 11 июля 1960 года катангский политик Моиз Чомбе, пользуясь открытой поддержкой бельгийского военного командования, провозгласил провинцию Катанга независимым государством.

3.3 В Катанге находилась большая часть известных минеральных ресурсов Конго. Там, в частности, располагались богатейшие в мире запасы урана; оттуда черпался кобальт, на четыре пятых обеспечивавший его потребление на Западе. Полезные ископаемые Катанги добывались главным образом бельгийской компанией «Юньон миньер дю О Катанга», которая сразу же признала сепаратистское правительство в Элизабетвиле и стала перечислять ему плату за недропользование. Одним из результатов этого стала хорошая финансовая обеспеченность режима Моиза Чомбе. Еще одним результатом стала ситуация, при которой активам «Юньон миньер» не угрожала никакая экспроприация, пока Катанга сохраняла независимость от Конго.

3.4 Со своей стороны, Соединенным Штатам приходилось соразмерять свою поддержку деколонизации с опасением того, что если националистическое правительство установит свой контроль, то ресурсы Конго, в частности уран, попадут в советские руки. В августе 1960 года Лумумба, к тому моменту отчаянно нуждавшийся в содействии, согласился на советскую техническую помощь. В сентябре 1960 года Президент Касавубу распустил конголезский парламент, и власть захватил армейский полковник Жозеф Мобуту. В январе 1961 года Лумумба и еще два ведущих конголезских политика были похищены войсками Мобуту, якобы при попустительстве бельгийских, британских и американских служб безопасности, и доставлены в Катангу, где подверглись истязаниям и были убиты.

3.5 К юго-востоку от Конго находилась британская колония Северная Родезия, входившая в Родезийскую Федерацию — политический союз Северной Родезии, Южной Родезии и Ньясаленда, созданный Британией в 1953 году с целью сохранить правление белого меньшинства. Конституционно Федерация являлась британской зависимой территорией, в силу чего за ее международные дела отвечало Соединенное Королевство. Премьер-министр Федерации сэр Рой Веленски, во всех смыслах политик-тяжеловес, остро осознавал, какими последствиями обернется присутствие на ее границах автохтонных режимов, поддерживаемых СССР. При том что граница с Катангой оставалась для поселенческого контингента проницаемой, давая возможность свободного сообщения между Ндолой, главным городом Коппербелта, и Элизабетвилем, столицей Катанги, стратегическим приоритетом Федерации было обеспечение того, чтобы на нее не перекинулись из Конго политическая эмансипация и правление большинства. Исходя из этого, Федерация старалась добиться, чтобы у власти в Катанге находился не угрожающий ей режим, образуя, по словам Веленски, буфер от панафриканизма. Поэтому она приветствовала совершённый Чомбе захват власти. Соответствующим образом Веленски испытывал сильную неприязнь к Организации Объединенных Наций и ее политике и деятельности в Центральной Африке. В своем послании, направленном 21 апреля 1961 года под грифом «секретно» лорду Хьюму, тогдашнему министру иностранных дел Соединенного Королевства, он яростно обрушился на усилия ООН, призванные покончить с сепаратизмом Катанги:

«От моего понимания ускользает, как правительства Соединенного Королевства и Соединенных Штатов могут спокойно сидеть и взирать на разворачивающуюся трагедию, не желая, по-видимому, и пальцем шевельнуть, чтобы предотвратить окончательное истребление всех ее героев.

...

...Чомбе — очень большой друг Федерации. Его режим базируется на высоких идеалах расового партнерства, которые мы отстаиваем...

...

Самое же парадоксальное в Конго — то, что по счетам платит Америка!».

Телеграмма, направленная 6 сентября 1961 года лорду Олпорту, фиксирует требование Веленски о том, чтобы Соединенное Королевство «дало публичный отпор действиям ООН», и его предупреждение о возможном выдвижении войск Федерации к конголезской границе.

3.6 И Соединенное Королевство, и Бельгия были членами ООН, однако какой-либо формальный альянс на государственном уровне их не объединял; вместе с тем у них были сильные коммерческие связи друг с другом, а также с американскими и южноафриканскими интересами. У «Юньон миньер» имелись тесные отношения с британской компанией «Танганьика консешнз» (известной как «Тэнкс»): председатель «Тэнкс» капитан Чарлз Уотерхаус являлся также одним из директоров «Юньон миньер». В свою очередь, «Тэнкс» имела связи с «Англо-американ», «Роудижн селекшн траст» и «Бритиш Саут Африка компани». Всем им была свойственна озабоченность по поводу того, что независимое африканское государство может экспроприировать иностранные коммерческие авуары (как это сделал в 1956 году Египет), а Южная Африка опасалась к тому же, что ее система апартеида, которая во многом действовала и в Родезии, поддается эффекту домино по мере продвижения национального освобождения на юг.

3.7 Роль Соединенного Королевства как колониальной державы, ответствен­ной за Федерацию, была непростой. Существует немало данных о расколе между Лондоном и Солсбери (тогдашняя столица Федерации; ныне Хараре) в вопросе об ооновском присутствии в Конго. Заместитель Министра иностранных дел лорд Лэнсдаун старался проводить провозглашенную Уайтхоллом политику поддержки ооновских усилий, предусматривавших достижение прекращения огня, а со временем — и возвращение Катанги в состав конголезского государства. Британский же Высокий комиссар в Родезийской Федерации лорд Олпорт — который, как теперь видно из его архивных документов, был прочным сторонником проводимой Федерацией супрематистской политики — в ночь авиакатастрофы выказывал безразличие к исчезновению самолета Генерального секретаря (к этому вопросу мы еще вернемся). Через неделю после аварии он послал в Лондон депешу, в которой объяснил катастрофу тем, что ООН проявила «полное непонимание условий в Центральной Африке», и добавил, что задачу разбираться в них «лучше оставить за европейцами, на опыте познавшими эту часть мира».

3.8 Сэр Брайан Ануин, являвшийся в том время личным секретарем Олпорта, описал для нас неоднозначность британской позиции следующим образом:

«Соединенные Штаты очень решительно поддерживали Организацию Объединенных Наций. Мы были в принципе солидарны с Соединенными Штатами, но я думаю, что британское правительство было гораздо сильнее озабочено действиями Организации Объединенных Наций, и в Нью-Йорке с нашей стороны последовали новые демарши».

3.9 Вместе с тем как имеющаяся у Комиссии документация, так и иные источники указывают на признаки того, что с политикой американской администрации расходился курс Центрального разведывательного управления США. Если политика администрации была направлена на поддержку ООН, то ЦРУ, возможно, занималось предоставлением Катанге материального оснащения (например, см. ниже, раздел 13.17).

3.10 Изложенное в предыдущих пунктах несколько не претендует на всесторонность. Оно всего лишь призвано пояснить, что к сентябрю 1961 года имелся ряд государств (или государственных органов) и крупных коммерческих предприятий, сделавших ставку на сепаратизм Катанги. Если говорить коротко, то у Бельгии, британских и американских служб безопасности, Родезийской Федерации (вместе с ее британскими сторонниками) и Южно-Африканской Республики были причины не радоваться перспективам появления объединенной и независимой Конго, на которое были направлены политика ООН и миссия Дага Хаммаршельда и за которое выступали как правительство Соединенного Королевства, так и администрация США.

4. Организация Объединенных Наций и Катанга

4.1 21 февраля 1961 года Совет Безопасности в своей резолюции [161 \(1961\)](#) постановил, что должны быть приняты «меры к немедленному выводу и эвакуации из Конго всего бельгийского и другого иностранного военного и полувосенного персонала и политических советников, не находящихся под командованием Организации Объединенных Наций, а также всех наемных солдат». Облеченная такими полномочиями, Операция Организации Объединенных Наций в Конго (ОНУК) усилила свое военное присутствие в Конго: к марту 1961 года в рядах ее многонациональных сил под командованием ирландского генерала Шона Маккьюна насчитывалось 15 000 человек.

4.2 Ресурсы, которыми располагала Катанга, включали как минимум один, а возможно, несколько реактивных истребителей «Фуга мажистер» и несколько наемников, умеющих на них летать. Один из таких истребителей, оснащенных двумя пулеметами и способных метать небольшие бомбы, неоднократно совершал беспокоящие действия в отношении приземленной транспортной авиации ООН. Как будет показано, наличие второго самолета «Фуга» может оказаться существенно значимым моментом. Доказательства того, что в сентябре 1961 года Катанга располагала несколькими боееспособными «Фуга», получены из двух «инсайдерских» источников. Один из них — это бывший наемник Джерри Пурен, который в книге своих воспоминаний «Командир-наемник» утверждает, что в результате операций ОНУК у Катанги осталось «два учебных реактивных самолета “Фуга мажистер”» и еще несколько единиц авиации. Другой — бывший офицер ЦРУ в Элизабетвиле Дейвид Дойл, который свидетельствует, что видел скрытную доставку в Катангу трех таких самолетов (см. ниже, разделы 13.17–18).

4.3 Деятельность сил ОНУК в Конго на протяжении 1961 года отмечается неоднозначностью фактов и исторической и политической спорностью. Политическое руководство от имени ООН осуществлял, не всегда ко всеобщему одобрению, ирландский дипломат Конор Круз О’Брайен. Для наших целей достаточно отметить, что О’Брайен сделал своим приоритетом принуждение Чомбе

к изгнанию наемников из своего военного аппарата и признанию власти конголезского правительства в Леопольдвиле. Отказ Чомбе побудил ОНУК провести операцию «Ромовый пунш», которая (несмотря на то, что ОНУК значительно уступала противнику в вооружении и воздушной мощи) позволила в течение 28 августа 1961 года занять ряд стратегических точек в Элизабетвиле. К этому моменту Британия, Бельгия и Франция осуществили дипломатическое вмешательство и приняли на себя ответственность за депортацию тех наемников, которых захватила ОНУК. Однако катангские сепаратисты не проявили никаких признаков краха или компромисса, и как минимум 100 наемников остались не обнаруженными.

4.4 После этого ОНУК приступила к операции «Мортор», чья цель заключалась в том, чтобы занять ключевые здания в Элизабетвиле и облегчить арест Чомбе и четырех из его министров по обвинению в пытках и убийствах. Операция была начата 13 сентября 1961 года, однако при ее проведении пришлось столкнуться с большим сопротивлением, чем в ходе «Ромового пунша». Предвидя опасность своего превращения в одну из воюющих сторон в гражданской войне, ОНУК стала зондировать почву на предмет прекращения огня. Гибель Генерального секретаря произошла как раз в ходе предпринятой им попытки довести до конца последовавшие за этим переговоры.

5. Вмешательство Генерального секретаря

5.1 Даг Хаммаршельд и его команда прибыли в Леопольдвиль из Нью-Йорка 13 сентября 1961 года. Его миссия состояла в том, чтобы обсудить с конголезским правительством программу помощи, но случилось так, что в день его прибытия была (без его ведома или одобрения) развернута операция «Мортор», и он был вынужден направить свое внимание на возникший кризис. Попытка британского консульства в Элизабетвиле выступить посредником переговоров о прекращении огня между Чомбе и О'Брайеном зашла в тупик из-за требования О'Брайена о том, чтобы Чомбе признал сначала единство Конго и власть центрального правительства страны. Чомбе отказывался встречаться с О'Брайеном и хотел договариваться с Генеральным секретарем.

5.2 В субботу 16 сентября, в ситуации неутрачивающих боев, Хаммаршельд направил Чомбе предложение встретиться в Родезии. Действуя через британского консула в Катанге Дензила Даннетта, Чомбе дал согласие на встречу и предложил провести ее в Банкрофте (Северная Родезия). Хаммаршельд ответил, что сначала должно произойти прекращение огня, и, сославшись на плохое состояние посадочной зоны в Банкрофте, предложил встретиться в Ндоле. Чомбе передал через Даннетта согласие на оба этих условия, выдвинув при этом несколько собственных. Когда же Хаммаршельд попытался заявить несогласие на эти добавочные условия, Даннетт сообщил ему, что Чомбе вот-вот вылетит в Ндолу.

5.3 В воскресенье 17 сентября Нил Ритчи, офицер МИ-6 и первый секретарь Представительства Высокого комиссара в Солсбери, отправился с двумя небольшими самолетами за Чомбе и Даннеттом, чтобы доставить их в Ндолу. Он обнаружил их в Кипуши в компании Анри Фортана, помощника генерального директора «Юньон миньер» в Элизабетвиле. Чомбе в сопровождении, вероятно, трех своих министров добрался до Ндолы в 17:00 по местному времени. В

Ндоле его команда, остановившись в небольшой комнате в аэропорту, стала дожидаться прибытия лорда Лэнсдауна и Генерального секретаря из Леопольдвилья.

5.4 В 17:51 чартерный самолет Дага Хаммаршельда марки DC6, зарегистрированный под литерами SE-BDY и получивший от экипажа прозвище «Альбертина», вылетел из леопольдвильского аэропорта Нджили в Ндолу.

5.5 Около 22:30 в Ндолу прибыл из Леопольдвилья самолет лорда Лэнсдауна, который, воспользовавшись обстановкой официального визита, провел в Леопольдвиле переговоры с Дагом Хаммаршельдом. Там он вызвался прибыть в Ндолу, чтобы содействовать переговорам о прекращении огня, однако, последовав предложению Генерального секретаря (позднее Лэнсдаун говорил, что оно было сделано по «политическим причинам»), вылетел он отдельно от ооновской группы — раньше нее. Мы должны сразу сказать, что не усматриваем в этом ничего подозрительного и не находим оснований сомневаться, что предложение исходило от Хаммаршельда: оно является дипломатически и политически уместным.

5.6 Поскольку известий о прибытии Хаммаршельда не поступало, Чомбе увезли в дом старшего провинциального комиссара, чтобы он ожидал там. На следующее утро туда же доставили его жену и троих детей, которые уже находились в Северной Родезии.

5.7 К полуночи 17 сентября в аэропорту Ндолы присутствовали, в частности, следующие лица (не считая группы Чомбе): британский Высокий комиссар лорд Олпорт, его личный секретарь Брайан Ануин, чиновники из состава представительства высоких и региональных комиссаров Родезии, британский консул в Катанге Дензил Даннетт (с женой и детьми, которые готовились улететь в Лондон), заместитель британского Министра иностранных дел лорд Лэнсдаун и его личный секретарь Майкл Уилфорд. Присутствовали также начальник аэропорта Джон «Ред» Уильямс, большая группа африканцев, которые хотели поприветствовать Генерального секретаря (этих людей не пускали внутрь периметра аэропорта), и значительное число журналистов.

5.8 Кроме того, по крайней мере судя по мемуарам южноафриканского командира-наемника Джерри Пурена, в аэропорту присутствовали он и два других наемника, притом что еще двое наемников были «в городе». Вероятное присутствие бывалых наемников в Ндоле, и в частности в аэропорту, которое никогда не объясняли иначе как совпадением (так его объясняет Пурен), нужно рассматривать в свете показаний, данных Комиссии в 2013 году бывшим помощником полицейского инспектора Эйдрианом Беггом, который сообщил, что дежурил в тот вечер, следя за тем, чтобы «в аэропорту не было людей, у которых не было веских причин там находиться». Он не вспомнил, чтобы ему приходилось кого-либо удалять с территории. Остается только догадываться, не объясняется ли присутствие вышеназванных лиц их осведомленностью о том, что той ночью должно было что-то случиться.

5.9 Учитывая опасность подвергнуться беспокоящим действиям со стороны катангской военной авиации, Генеральный секретарь обратился к другим государствам с просьбой о воздушном прикрытии. Эфиопия согласилась выделить реактивные истребители, но к дате вылета в Ндолу правительство Соединенного Королевства не успело выдать необходимого разрешения на пролет над тер-

риторией Британской Восточной Африки. Высказывались предположения об умышленности этого запоздания, однако Комиссия не нашла убедительных доказательств, которые противоречили бы тому объяснению, что в Лондоне просто-напросто не отнеслись к поступившему запросу как к требующему экстренного рассмотрения.

6. Прибытие разных самолетов в Ндолу

6.1 Состав экипажа «Альбертины», которая была зафрахтована по чартеру у шведской компании «Трансэр» и записана за Командующим силами ООН, был следующим: капитан Пер Халлонквист (командир), капитан Нильс-Эрик Ореус и второй пилот Ларс Литтон¹. Соблюдался режим радиомолчания, чтобы самолет не подвергся катангской атаке, но на экстренный случай было предусмотрено общение на шведском языке между шведским оператором на борту (Карл Эрик Розен) и его коллегой-соотечественником на земле в Леопольдвиле. Офицер службы связи ОНУК в Леопольдвиле, который осуществлял дежурный прием на радиочастоте самолета, ни разу никаких переговоров не засек. Чтобы дополнительно засекретить рейс, капитан Халлонквист в сданном им полетном плане указал пунктом назначения Лулуабург. Незадолго до взлета он сообщил коллеге из ОНУК, что реальным пунктом его назначения является Ндола. Он пояснил, что берет курс на радиомаяк в Лулуабурге, но дальше ему придется ориентироваться самому. Халлонквист был знающим штурманом и преподавал штурманское дело сотрудникам «Трансэр». Про надежность самого самолета мы поговорим отдельно.

6.2 Самолет нарочно полетел обходным маршрутом, чтобы избежать перехвата катангскими боевиками. От Леопольдвилля он взял курс на восток к озеру Танганьика, а затем на юг вдоль конголезской границы к Ндоле. Наземные службы управления ничего не слышали до 22:02, когда самолет вызвал Солсбери, чтобы узнать расчетное время прибытия самолета лорда Лэнсдауна; при этом он обозначил себя как DC6, следующий из Леопольдвилля в Ндолу, и назвал собственное расчетное время прибытия — 00:35. Ему дали знать, что прибытие Лэнсдауна ожидается примерно в 22:17. В 22:35, что совпало с фактическим временем прибытия Лэнсдауна, самолет сообщил, что находится над южной оконечностью озера Танганьика. Очевидно, отсюда приближение самолета к Ндоле происходило с востока или юго-востока. Самолету было разрешено осуществить снижение с 17 500 до 16 000 футов, о завершении которого он доложил в 23:15. Еще он доложил о своем намерении приземлиться в Ндоле и вскоре вновь вылететь в направлении, которое пока не уточнялось, — но не в Леопольдвилль. В 23:32 Солсбери сдал радиосопровождение диспетчерской службе Ндолы.

6.3 Самолет вызвал Ндолу в 23:35, сообщив, что рассчитывает пройти траверзом взлетно-посадочную полосу в 23:47 и прибыть в 00:20. В ответ ндольский диспетчерский пункт сообщил погодные и барометрические данные. В

¹ Из уважения к погибшим мы перечисляем имена остальных: Алиса Лаланд (секретарь), Генрих Вишхофф (специалист по Африке), Владимир Фабри (юрисконсульт), Билл Раналло (телохранитель), Харолд Джулиен (и. о. начальника службы безопасности ОНУК), Серж Барро, Фрэнсис Айверс, Стиг Олоф Хьельте и Пер Эдвальд Перссон (охранники ООН), Нильс Йёран Вильгельмссон (бортинженер) и Харальд Ноорк (стюард).

23:57 с борта подтвердили получение этого сообщения и запросили разрешение на снижение. Это разрешение было им дано, причем самолет просили указать «конечный участок захода на посадку», после чего состоялся диалог о намерениях самолета после приземления. Наконец в 00:10 с борта сообщили: «Вижу ваши огни, нахожусь над Ндолой, снижаюсь, подтвердите QNH». Ндола ответила: «Вас понял, QNH 1021 мбар, доложите о достижении отметки в 6000 футов». SE-BDY ответил: «Вас понял — 1021». Дальше было молчание: в Ндоле SE-BDY так и не приземлился.

6.4 Приведенная выше расшифровка переговоров наземных служб с SE-BDY взята, по-видимому, из единственного сохранившегося учетного материала — тетради, составленной через 32 часа по рукописным заметкам, которые старший авиадиспетчер в Ндоле Эрандел Кэмпбелл Мартин делал ввиду отсутствия требовавшейся аудиозаписи. К вопросу о подлинности и надежности этого материала мы еще вернемся, а расшифровку эту мы помещаем здесь, поскольку (в силу причин, которые будут указаны нами ниже) считаем, что при проведении любого будущего расследования она будет, скорее всего, расцениваться в качестве довольно надежного изложения событий — в том объеме, в каком она их излагает. В свете раздела 13.5 и непосредственно следующих за ним разделов последняя оговорка может иметь критическую значимость.

6.5 Существенность данных о замере атмосферного давления, обозначаемых как «QNH», обусловлена тем, что они позволяют экипажу откалибровать бортовые высотомеры, чтобы они показывали атмосферное давление, приведенное к уровню моря. Высказывалось предположение, что на подлете к Ндоле «Альбертина» получила ложные данные о QNH, однако после крушения было обнаружено, что все три высотомера откалиброваны правильно. Предположение о том, что причиной аварии стала умышленно привнесенная ошибка высотомера, разбирается в разделах 10.3–4 ниже.

7. Авиакатастрофа

7.1 Спорный вопрос о том, когда были впервые обнаружены обломки самолета, мы тоже еще разберем отдельно (см. ниже, раздел 14). Пока же отметим, что он разбился в лесистой местности, примерно в 9 милях к западу от ндольского аэропорта, на высоте 4285 футов над уровнем моря и 160 футов над уровнем аэропорта. Первые из деревьев, о которые ударился самолет, были высотой около 70 футов.

7.2 Выбранный самолетом курс захода на посадку был традиционным. Стояла спокойная погода, небо было ясным, светила луна. По всей вероятности, самолет, двигаясь с юга или юго-востока, пролетел над взлетно-посадочной полосой (она пролегла примерно с востока на запад), после чего стал заворачивать влево, чтобы совершить посадку с западного направления. Авиадиспетчеры в Ндоле обычно дают самолету около 4 минут на завершение такого маневра: одну минуту на движение в северном направлении, две минуты в западном и еще две на завершение дуги, выводящей самолет к взлетно-посадочной полосе. Очевидно, именно на этой заключительной дуге, двигаясь уже в юго-восточном направлении, «Альбертина» врезалась в лесной покров.

7.3 По заключениям экспертов, осматривавших место происшествия, в момент контакта с верхушками деревьев самолет летел почти горизонтально, немного кренясь на левый борт. С этого момента его угол снижения увеличился до примерно 5°; увеличился и угол крена: самолет ударился левым крылом сначала о деревья, а затем о поверхность земли недалеко от муравейника высотой 12 футов. В результате самолет совершил кувырок, потерял правое крыло и остановился, развернувшись носом на запад. Носовой кок отломился. Отрезок длиной 300–350 футов от ближайшего к левому борту двигателя оказался залит остатками самолетного топлива (пилот указывал, что в Ндоле запас топлива, возможно, придется пополнить, но в ходе ооновского расследования было подсчитано, что его оставалось более 5 тонн); сами обломки выглядели забрызганными топливом из двигателей правого борта.

7.4 Позднее экспертиза (результаты которой не оспаривались) установила, что шасси были выпущены и зафиксированы в этом положении, что двигатели в момент удара работали и что закрылки были выставлены под обычным для посадки углом 30°.

7.5 Четыре пары часов, обнаруженных на телах среди обломков, остановились с разницей в две минуты друг от друга, что позволяет поместить время удара между 00:10 и 00:15, и этот временной диапазон вполне согласуется со схемой захода на посадку, которую мы описали вслед за изложением последнего зафиксированного разговора капитана Халлонквиста с Ндолой. Возможно, между диспетчерским пунктом и бортом велись и дальнейшее радиопереговоры, оставшиеся незафиксированными, но более вероятен сценарий, при котором радиосвязь с диспетчерским пунктом прервалась из-за некоего критического происшествия с самим самолетом.

7.6 В ходе тогдашних расследований был сделан вывод о том, что разлившееся топливо при ударе загорелось. При этом существует теория (которую нам предстоит изучить), согласно которой самолет был умышленно подожжен после крушения. Впрочем, пока мы отметим, что, когда 18 сентября, вскоре после 15:00, на место происшествия прибыли (неочевидно, что впервые; вот еще один спорный вопрос) официальные лица, огнем были объаты почти четыре пятых фюзеляжа, равно как и тела всех пассажиров, кроме двух. Этими двумя оказались и. о. начальника службы безопасности сержант Харолд Джулиен и Генеральный секретарь. Их обоих обнаружили вне зоны пожара. Джулиен был сильно обожжен, но из других телесных повреждений у него был только перелом лодыжки; он был в сознании и мог членораздельно разговаривать. Будучи госпитализирован, он прожил еще 6 дней. Даг Хаммаршельд был найден мертвым, но не тронутым пламенем. Его травмы — это отдельный вопрос, к которому мы вернемся.

7.7 Что касается обгоревших трупов, то в кабине было обнаружено тело ооновского охранника Сержа Барро. Возможная значимость этого факта (мы изучим его позднее) состоит в том, что гаитянец Барро владел двумя языками: французским и английским.

7.8 У Барро и еще нескольких жертв катастрофы были обнаружены проникшие в тело пули. У пассажиров на борту имелось разного рода оружие. Возникает вопрос (см. ниже, раздел 13.33) о способности пожара вызвать выстреливание боеприпасов.

7.9 Существуют полученные из нескольких источников (см. ниже, раздел 13.31) свидетельства о том, что в выгоревшем фюзеляже были замечены отверстия, напоминающие пулевые.

7.10 Разрушение самолета под воздействием удара и пожара сделало невыполнимым детальный поиск признаков механической неисправности. Так что можно говорить лишь об отсутствии улик, указывающих на какую-либо неисправность такого рода.

Ошибка пилотирования?

7.11 Одна из возможных версий ошибки пилота, обсуждавшихся на тогдашнем этапе, заключалась в том, что экипаж спутал Ндолу (Северная Родезия) с Ндоло, прежним аэропортом Леопольдвилья (Конго). Поскольку Ндоло находится на гораздо более низкой высоте, чем Ндола, пользование картой Ндоло породило бы у пилота ошибочное впечатление о большей свободе маневра в части снижения. Однако никаких доказательств того, что произошла столь элементарная путаница, не существует, тогда как имеющиеся доказательства (если считать сколь-нибудь надежной запись радиопереговоров самолета с диспетчерским пунктом в Ндоле) говорят в пользу того, что ее не было. Нам также неизвестно о каких-либо предыдущих или последующих случаях подобной штурманской ошибки. Вкупе с экспертными заключениями, предоставленными Комиссии, это почти стопроцентно исключает такую элементарную путаницу.

7.12 В Ндоло (прежний аэропорт Леопольдвилья, который отделял от Ндолы многочасовой полет) не было в то время ни службы управления заходом на посадку, ни диспетчерского пункта: это ясно следовало из схемы посадки по приборам; в любом случае это выяснилось бы, когда экипаж начал бы искать частоту этого пункта. Высота Ндоло над уровнем моря составляла менее 1000 футов, и для такого опытного пилота, как Халлонквист, стало бы очевидным, что высота 6000 футов, на которой совершался подлет «Альбертины», слишком велика, тогда как для Ндолы, расположенной на отметке 4160 футов над уровнем моря, она была подходящей. Кроме того, инструментальный заход на посадку в Ндоло предполагал бы движение на восток, затем направо, затем налево; курс же, которому явно (и правильно) следовала «Альбертина», был почти что противоположным.

7.13 Консультировавший Комиссию эксперт Свен Хаммарберг пишет:

«Наконец, лучшим показателем того, что картой Ндоло (Леопольдвиль) не пользовались, является факт ее обнаружения внутри упомянутого выше военного наставления [Справочник полетной информации ВВС/ВМС США]. В обнаруженном на месте происшествия справочнике «Джеппесен» отсутствовали листы по Ндоле, и наилучшее и самое естественное объяснение состоит в том, что на момент аварии они находились перед глазами у пилотов (где они и должны были находиться)».

7.14 Таким образом, версия о Ндоло ничем конкретно не поддерживается, а штурманская многоопытность капитана Халлонквиста говорит не в ее пользу.

Столкновение исправного воздушного судна с землей

7.15 Два консультировавших Комиссию эксперта по авиации — Свен Хаммарберг, специалист по расследованию авиационных происшествий, и Джон Хэнсман, профессор аэронавтики и астронавтики из Массачусетского технологического института, — заключают, что все объективные улики (прежде всего конфигурация полосы, прорубленной самолетом в лесу, и рассеивание обломков) указывают на столкновение исправного воздушного судна с землей (CFIT).

7.16 Официальный международный орган — CAST/ИКАО дает CFIT такое определение:

«Состоявшееся или почти состоявшееся во время полета столкновение с земной или водной поверхностью либо препятствием, не сопровождающееся признаками потери управления».

7.17 По мнению экспертов, слабое рассеивание обломков позволяет исключить взрыв в воздухе такой силы, которой было бы достаточно, чтобы от самолета еще в полете стали отваливаться куски. Снизившись и ударившись о верхушки деревьев, самолет «продолжал выдерживать почти нормальный угол снижения к земле».

7.18 Если бы это было всё, то на любом дальнейшем расследовании можно было бы ставить точку. Например, в качестве достаточного объяснения для CFIT может рассматриваться версия, что на подлете перед воздушным судном возникает возвышенность, на короткое время закрывающая его огни. Однако Свен Хаммарберг в своем докладе (профессор Хэнсман указал, что согласен с его выводами) продолжает:

«Вместе с тем изложенная картина не позволяет полностью исключить некоторые теории диверсии и атаки, а именно те [, которые] предполагают некую ограниченную потерю управляемости или же отвлечение либо травмирование пилотов. Подобные теории необходимо обсуждать в привязке к другим относящимся к делу фактам, а не просто к характеру прорубленной полосы и рассеивания обломков».

7.19 Далее в докладе поясняется, что определение CFIT, даваемое CAST/ИКАО,

«не распространяется на внешние враждебные действия, призванные отвлечь экипаж; такого рода вмешательство будет влечь за собой состояние, которое я бы квалифицировал как *неуправляемый полет*».

7.20 В докладе делается следующий вывод:

«Для того, чтобы авария выглядела в точности так, как мы наблюдаем в случае SE-BDY, совсем не требуются внешние возмущения или враждебные акты».

Комиссия с готовностью принимает этот вывод. Но отсутствие нужды объяснять аварию какими-либо внешними причинами такого рода само по себе не означает, что таких причин не было. Означает же оно то, что (как явствует из высказывания, процитированного в разделе 7.18 выше) любая внешняя причина должна:

- а) вырисовываться из других источников доказательств и

b) согласовываться с известными фактами.

7.21 В оставшейся части настоящего доклада Комиссия постарается в соответствии с этими критериями оценить доказательства, указывающие на возможность внешних причин, памятуя при этом (как указывалось в разделе 2.12 выше) о необходимости самостоятельно вырабатывать свою точку зрения на ряд вопросов, по которым у других людей уже сложились свои убеждения, подчас сильные. В отсутствие твердых доказательств, указывающих на какую-то более вероятную внешнюю причину, и невзирая на опытность капитана Халлонквиста и нормальность условий, в которых он совершал заход на посадку, аналитический вывод относительно CFIT будет оставаться в силе.

8. Гибель Дага Хаммаршельда

Обнаружение тел

8.1 Видимое запоздание (как минимум на 9 часов, а возможно, и больше), с которым родезийские власти известили об обнаружении обломков самолета, неизбежно породило подозрения в том, что в промежутке делалось нечто такое, что они хотели бы утаить. Наиболее суровая из множества выдвинутых теорий звучит так: ночью или на рассвете Хаммаршельда обнаружили живым среди обломков или неподалеку от них, оттащили чуть в сторону и застрелили, после чего самолет был подожжен. Менее экстремальная версия: Хаммаршельд, которого выбросило из упавшего самолета, погиб от падения, но на земле ожидала группа, чьей целью было убедиться в его смерти. Для обоих этих случаев постулируется также, что власти Федерации на каком-то уровне знали о запланированном и стремились максимально продлить время, оставшееся для исполнения этих планов.

8.2 Позже в настоящем докладе нами будет разобрана вероятность того, что обломки самолета были найдены ночью или на рассвете. Официальная версия событий, которая была высказана всем трем органам по расследованию, была такой: 18 сентября в 15:10 старший лейтенант авиации Крэксфорд первым засек место крушения, после чего туда прибыли машины полиции и скорой помощи, было найдено тело Хаммаршельда и был обнаружен Джулиен, которому была наконец оказана помощь.

8.3 Уже само это ставится под сомнение недавними показаниями Рея Лоуза (они упоминаются в разделе 14.13 ниже), согласно которым в тот же день, но раньше на место прибыл полицейский поисковый отряд, приведенный туда одним африканцем, подозреваемым в том, что он мародерничал среди обломков. В этих показаниях так описывается обнаружение тела Хаммаршельда:

«Тело Дага Хаммершельда [sic], лежавшее на спине, я обнаружил всего в нескольких футах от этого выжженного участка. На нем были неглубокие внешние повреждения, царапины, пятна крови и т. п., и оно было покрыто пылью и мелким мусором. Я проверил его на признаки жизни, но таковых не обнаружил. Я прикрыл ему веки... На земле возле Генерального секретаря было довольно много игральных карт. Помню, я заметил туз пик и подумал: как зловеще. Я так понимаю, что потом туз пик оказался каким-то образом на теле, но не знаю, как это произошло».

8.4 Выдвинутое предположение о том, что самолет не загорелся при крушении, а был подожжен первой достигшей обломков группой, которая, найдя Хаммаршельда живым, перенесла его немного в сторону и застрелила его, никак не стыкуется ни с показаниями сержанта Джулиена и других лиц, согласно которым самолет пострадал от некоего взрыва или по иной причине загорелся в воздухе, ни с вытекающим отсюда выводом, что тогда злоумышленники оставили Джулиена в живых, должно быть, для того, чтобы он рассказал о содеянном ими, ни с тем обстоятельством, что Джулиен за время госпитализации ни о чем таком не рассказывал.

8.5 В силу этих причин мы полагаем, что из известных фактов вытекает единственное достоверное умозаключение: Генерального секретаря отбросило от обломков самолета прежде, чем те были охвачены пламенем. Это умозаключение, которое стыкуется с любой из постулированных причин авиакатастрофы, побуждает нас обратиться к одной из критически значимых областей нашего расследования — аутопсии, чтобы рассмотреть вопрос о том, что же могло произойти впоследствии.

Результаты вскрытия

8.6 В протоколе вскрытия, подготовленном для первого родезийского расследования, не строится никаких догадок относительно причин смерти, и не разбирается ни вопрос о том, жил ли какое-то время потерпевший, ни вопрос о том, двигали ли тело Хаммаршельда до или вскоре после его смерти.

8.7 После авиакатастрофы в Ндолу приехал начальник норвежской военной разведки в Конго генерал-майор Бьёрн Эгге, чтобы забрать вещи Генерального секретаря, и ему разрешили посмотреть на находившееся в морге тело. В 2005 году, за два года до своей кончины, Эгге заявил, что видел во лбу Хаммаршельда круглое отверстие — возможно, пулевое. (Во время войны Эгге деятельно проявил себя как участник Сопrotивления, так что с такими телесными повреждениями ему сталкиваться приходилось.) То обстоятельство, что на посмертных фотографиях рана не просматривается и что в протоколе вскрытия она никак не упоминается, расценивалось им как само по себе подозрительное. На посмертных фотографиях есть следы, которые способны быть результатом ретуширования (Комиссии не удалось выяснить судьбу негативов), но патологоанатомы, чей доклад вкратце излагается в разделе 8.9 ниже, считают эти следы согласующимися с признаками поблeднения от прижатости.

8.8 В прологе к своей книге д-р Уильямс описывает мнения трех ведущих экспертов, с которыми она консультировалась (патологоанатом Роберт Ванхиган, эксперт-баллист Питер Фрэнкс и криминалист Питер Сатхерст), относительно надежности доказательств, собранных еще тогда в виде фотоснимков и результатов аутопсии и обнаруживаемых в родезийских файлах. Все три эксперта привели доводы, заставляющие сомневаться в официальной версии, однако не смогли противопоставить ей собственные твердые заключения. На основании имевшейся в его распоряжении сжатой медицинской справки д-р Ванхиган сделал вывод, что при крушении Генеральный секретарь потерял сознание, оказался выброшен из самолета при ударе последнего о землю и, не приходя в сознание, вскоре или же мгновенно умер от понесенных им черепно-мозговых и других травм. Г-н Сатхерст и г-н Фрэнкс отметили странность некоторых деталей места крушения, а также поразительное отсутствие всяких

фотографий, на которых тело Генерального секретаря было бы зафиксировано в той точке, где оно было вроде бы обнаружено.

8.9 Комиссии повезло с тем, что у нее имелся собственный доклад, который подготовила тройка видных европейских патологоанатомов — профессор Леннарт Раммер из Линчёпинга, профессор Кристер Буш из Уппсалы и д-р Дерик Джеймс из Кардиффа. Их ключевые заключения состоят в том, что, несмотря на некоторые изъяны в родезийском протоколе вскрытия и сохраняющуюся невозможность получить рентгенограммы аутопсии:

а) нет оснований считать, что когда-нибудь на свет появится некий более полный протокол вскрытия;

б) «из протокола вскрытия не вырисовывается никаких признаков того, что Даг Хаммаршельд был застрелен, подвергся действию взрыва или находился в задымленной обстановке». Следы на правом виске, левой части нижней челюсти и основании носа согласуются с другими наблюдаемыми травмами. След, различимый на правом виске и вокруг него, согласуется с поблдением в результате прижатости лица к поддерживавшей его поверхности;

в) внешний вид повреждений «служит сильным подтверждением того, что они были вызваны действием тормозящей силы при выбрасывании из самолета и последующем ударе тела о землю». Видимое кровотечение «говорит о том, что на момент получения повреждений он был жив», но без сознания, в которое он так и не пришел, и что живым он оставался, вероятно, недолго;

г) должно быть, Хаммаршельда выбросило из самолета при ударе, так как травмы грудной клетки настолько обширны, что он был бы не в состоянии выбраться из обломков сам. Признаков, говорящих о том, что он был пристегнут ремнем безопасности, не имеется;

д) основной причиной смерти было, по всей вероятности, не внутричерепное повреждение, а нарушение дыхания, вызванное размождением, которое привело к переломам ребер, грудины и грудного отдела позвоночника и сопровождалось проникновением крови в плевральные полости;

е) вместе с тем затруднительно объяснить, почему при столь тяжелых скелетных повреждениях внешне наблюдаемые травмы или отраженные в протоколе травмы внутренних органов столь малы. Дело усугубляется утратой рентгенограмм, на которые ссылается протокол вскрытия, и полноразмерных посмертных фотографий. При их отсутствии единственным вариантом стало бы радиологическое исследование методом компьютерной томографии после эксгумации тела;

ж) положение конечностей в состоянии трупного окоченения, видимое на сделанных в морге фотографиях, в совокупности со следами крови на лице и локализацией синюшности и вызванной прижатостью бледности говорит о том, что сначала тело лежало лицом вниз и затем лицом вверх, а потом ему придали сидячее или полувертикальное положение.

8.10 Комиссия считает изложенные выше доводы наиболее надежным основанием для последующих действий; однако эти доводы придется радикально пересмотреть, если вдруг обнаружатся доказательства наличия одного или нескольких пулевых ранений в голову. Наиболее очевидным способом добиться определенности в этом вопросе стало бы обнаружение рентгенограмм вскры-

тия, но пока все усилия, приложенные Комиссией и другими с целью выяснить их судьбу, закончились неудачей.

8.11 Что касается высказывания патологоанатомов Комиссии о том, что компьютерная томография позволяет сегодня провести детальное исследование, не нарушающее целостность тела, то мы констатируем это как факт, не делая никаких рекомендаций по данному поводу. Данный вопрос наверняка является весьма деликатным по личным и национальным соображениям, и Комиссия не считает себя вправе играть здесь какую-либо роль.

Двигали ли тело?

8.12 Имеющиеся на сегодняшний день доказательства вполне позволяют утверждать следующее: на ранней стадии тело Хаммаршельда было обнаружено лежащим лицом вниз и в стороне от пожара; его перевернули на спину (в этом положении на следующий день, вскоре после полудня, его обнаружил Рей Лоуз), чтобы выяснить, жив он или мертв; после этого его усадили, прислонив к находившемуся неподалеку термитнику (где его обнаружили сначала углежоги, пришедшие на рассвете, а затем и официальный поисковый отряд, когда он наконец прибыл). Неприятно об этом говорить, но, видимо, на этом последнем этапе кто-то умудрился вложить ему за воротник игральную карту (якобы туз пик): эту карту (или что-то похожее) можно увидеть на фотоснимках лежащего на носилках тела, сделанных на месте авиакатастрофы.

8.13 Таким образом, значительное количество доказательств указывает на то, что тело Генерального секретаря было обнаружено и подверглось манипуляциям задолго до второй половины дня 18 сентября, а возможно, совсем скоро после крушения самолета. Вместе с тем на действия враждебно настроенных лиц, удостоверившихся в его смерти, эти доказательства указывают не более, чем на действия случайных очевидцев или возможных мародеров, рассматривавших тело погибшего. При этом опять приходится отмечать тот момент, что помощь никто не вызвал и не высылал.

9. Предыдущие расследования

9.1 Через два дня после крушения самолета родезийский Федеральный департамент гражданской авиации организовал расследование аварии в соответствии с требованиями международных ведомств гражданской авиации. В докладе Комитета по расследованию, который заседал при закрытых дверях, сделан вывод, что полет к аэропорту был нормальным и правильным, за исключением того, что самолет находился примерно на 1700 футов ниже, чем должен был. Комитет заключил, что имеющиеся данные не позволяют установить «конкретную» или «определенную» причину аварии, поскольку самолет подвергся столь сильному разрушению, а у единственного человека, выжившего после крушения (сержант Харолд Джулиен из службы безопасности ООН), удалось выяснить так мало информации. Комитет указал, что считает одной из возможных причин ошибку пилота, но не может исключить и такой вариант, как «умышленные действия одного или нескольких неизвестных лиц, которые принудили бы самолет спуститься и столкнуться с деревьями».

9.2 Как будет показано далее, Комиссия согласна с этим суждением, которое она считает согласующимся с ее собственными экспертными заключениями. Цель настоящего доклада состоит, по сути, в изучении того, не заслуживают ли более полного рассмотрения какие-либо доказательства, указывающие сейчас на такие умышленные действия.

9.3 За первым расследованием последовали два крупных публичных дознания. Первое было оформлено в виде Родезийской комиссии по расследованию, которая действовала под руководством Председателя Верховного суда сэра Джона Клейдена и представила свой доклад в феврале 1962 года. Она пришла к выводу, что полет к аэропорту осуществлялся методом визуального снижения, причем самолет спустился слишком низко. Комиссия указала:

«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».

9.4 Второе публичное дознание было оформлено в виде Комиссии Организации Объединенных Наций. В ее докладе, который был представлен в апреле 1962 года, констатируется, что Комиссия не нашла доказательств диверсии или нападения, но эти возможности не могут быть исключены. Не нашла она и доказательств технической неисправности самолета, но и эту возможность нельзя исключить — «главным образом потому, что большая часть самолета уничтожена огнем». Что касается человеческого фактора, то Комиссия не обнаружила никаких признаков того, что кто-либо из пилотов лишился способности выполнять свои функции, но указала, что не может полностью исключить эту возможность, так как некоторые формы такого состояния могут не обнаруживаться при посмертном осмотре. Она также рассмотрела различные возможности ошибки пилота, в том числе использование неподходящей карты захода на посадку по приборам или неправильное чтение показаний высотомеров. Хотя Комиссия не смогла исключить эту возможность, она не нашла никаких указаний на то, что именно это было вероятной причиной аварии.

9.5 Ответ на поставленный перед нами вопрос — станет ли оправданным возобновление Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций последнего из вышеупомянутых дознаний, теоретически предусматриваемое в ее резолюции от 26 октября 1962 года, — будет в определенной степени зависеть от тщательности и качества всех трех предыдущих расследований.

9.6 В составленных Лейденским университетом таблицах, которые Комиссия размещает на своем веб-сайте (см. выше, раздел 1.12), дается опись доказательств, собранных тремя органами по расследованию. Приходится признать (воздерживаясь при этом от критики), что ни одно из этих расследований не проводилось с соблюдением того стандарта, на который ориентировалось бы нынешнее расследование события, приведшего к гибели людей, тем более если учесть современные прецеденты разбирательства по делам, в которых идет речь о праве на жизнь. Не было приложено и явных усилий к тому, чтобы отыскать свидетелей среди местного населения. По результатам расследования, проведенного ведомством гражданской авиации, был вынесен сбалансированный, но не дающий окончательного ответа вердикт, основывавшийся на ограниченном материале. Родезийская комиссия по расследованию в своем докладе

выказала признаки стремления поставить в деле точку, возложив вину на пилотов. Мы не считаем полезным подвергать эти два расследования более детальному анализу или критике, однако нелишне отметить, что доказательства, имевшиеся в их распоряжении, попали в распоряжение и ооновской Комиссии по расследованию.

9.7 Как и Родезийская комиссия до нее, в своем изучении свидетельских показаний Комиссия ООН в значительной степени опиралась на заявления, сделанные свидетелями органу, работавшему первым, т. е. Комитету по расследованию. Заявления же эти представляли собой всего лишь составленные самим Комитетом выжимки показаний, в его протоколах не сохранившихся; при этом несколько свидетелей, когда их допрашивали два последующих органа, были в своих показаниях менее категоричны, чем можно было предположить по упомянутым выжимкам. Что же до остальных аспектов, то Комиссия ООН выглядит консервативной в выборе заслушанных ею свидетелей: она вызвала не только таких, кто давал показания предыдущим двум органам, но и таких, кто дал показания только полиции (речь идет, например, о двух свидетелях (Шаппель и Жубер), которые заявили, что видели в небе второй самолет).

9.8 Вообще говоря, Комиссия ООН попала, видимо, под влияние Родезийской комиссии, которая предпочла не принимать всерьез некоторых из заслушанных ею свидетелей. О подходе Родезийской комиссии можно судить по следующему ее заявлению:

«С самого начала мы хотели бы сказать, что не было выдвинуто ни одной причины и [что] 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».

Когда Комиссия ООН указывает в свою очередь, что «не считала нужным дублировать всю уже проделанную работу», мы (при всем уважении) расцениваем это как возможную переуступку ею части своего решения менее надежной предшественнице. В частности, создается впечатление, что она переняла точку зрения Родезийской комиссии, считавшей свидетелей-африканцев, которые утверждали, что видели поблизости от DC6 другие самолеты, действующими из националистических побуждений и старающимися поставить федеральное правительство в неудобное положение или дискредитировать его.

9.9 Представляется, в частности, что подход Родезийской комиссии привел Комиссию ООН к недооценке показаний единственного очевидца катастрофы (сержант Джулиен) или признанию их несущественными. В докладе Комиссии ООН не обсуждается вопрос о надежности Джулиена — там просто не придается никакого значения приписываемым ему словам. В настоящем докладе мы далее рассматриваем (см. разделы 12.7–15), что Джулиен предположительно говорил в течение шести дней до своей кончины и каково было в это время его видимое состояние. Комитет по расследованию, разбиравший этот вопрос первым, положился, судя по всему, на заключение хирурга, который нес общую, но не клиническую ответственность за лечение Джулиена и который заявил, что на всем протяжении своего пребывания в больнице Джулиен не находился в ясном сознании, так что ничего из сказанного им надежным не является. Как станет понятно в дальнейшем, другие врачи и медсестры рисовали иную картину, но Комитет по расследованию их всерьез не воспринял. Одним из оче-

видных последствий этого стало то, что из 27 возможных свидетелей, которые могли бы дать показания о Джулиене, Родезийская комиссия заслушала 8, а Комиссия ООН — 5 из этих 8.

9.10 К сказанному мы добавляем нотку озабоченности по поводу еще одного аспекта того, как в Комиссии ООН был построен процесс сбора информации, частью которого было поручено единолично заниматься некоему Уго Бландори. В своем докладе от 21 февраля 1962 года, который был представлен Комиссии ООН и не вошел в приложения к самому ее докладу, но остался в бумагах, сохранных главным инженером «Трансэр» в Конго Бо Вирвингом, Бландори называет себя консультантом, но не указывает своей квалификации или специализации. Первые два раздела его доклада посвящены капитану Халлонквисту и дозаправке SE-BDY. Затем описываются детали показаний различных свидетелей, в том числе некоторых африканцев. «Что касается свидетелей-африканцев, — говорится в докладе, — то я хотел бы отметить, что в их показаниях весьма трудно отличить истину от вымысла или фантазии. В их рассказах было так много несоответствий и противоречий, что поверить им значило бы отвергнуть показания других свидетелей, которые общепризнанно считаются надежными». Далее приводится еще несколько высказываний в том же духе, после чего говорится следующее: «Вследствие этого я пришел к мнению, что показания свидетелей-африканцев насчет того, что они видели одно или несколько небольших воздушных судов, летевших одним с SE-BDY курсом непосредственно перед его крушением, следует воспринимать скептически». Если верить заключительным пунктам его доклада, Комиссию ООН привлекло его предложение проверять «биографии, наклонности и связи свидетелей-африканцев», однако в конце концов он заключил, что делать это уже поздно. При этом фактоустанавливающая часть ооновского расследования, надо полагать, в определенной мере зависела и от оценочных выводов Бландори.

10. Подход Комиссии

10.1 В разделе 7.21 выше Комиссия изложила предлагаемый ею подход к доказательствам, которые имеются сейчас в наличии.

10.2 За полвека, минувших после катастрофы, получили распространение альтернативные объяснения. Не будет пользы ни в том, чтобы отместить их все как конспирологические теории, ни в том, чтобы отнестись ко всем ним с одинаковой серьезностью. В настоящем докладе не делается попытки охватить все, что в этих объяснениях выдвигается. Вместо этого в настоящем разделе Комиссия попытается объяснить, в чем заключается, по ее мнению, несущественность двух из наиболее известных теорий и как она предполагает подходить к более существенным из них.

Теория высотометров

10.3 Как мы уже отмечали (см. выше, раздел 6.5), калибровка трех бортовых высотометров была после крушения признана правильной. Показания всех трех (соответственно 30,14, 30,16 и 30,18 дюйма) тесно согласуются с ндольским QNH (атмосферное давление, приведенное к уровню моря) — 1021 миллибар. Этот вывод, сделанный экспертами из Совета гражданской авиации США и техниками американского производителя этих приборов, стал бы исчерпываю-

щей отповедью теории о том, что катастрофа была вызвана ошибкой высотомеров,— если бы не письменное заявление, сделанное Комиссии Ингемаром Уддгреном, который указал, что во время рокового рейса «Альбертины» он находился в диспетчерском пункте в Камине (аэропорт, использовавшийся ООН в Катанге) и слышал радиообмен между бортовым радистом Карлом Эриком Розеном и диспетчером «Трансэр» в Камине, причем Розен сообщил, что Ндола дала пилоту некое значение QNH, а диспетчер тут же распознал, что оно чревато падением самолета.

10.4 Комиссия принимает совет своего консультанта Свена Хаммарберга, который по причинам, изложенным им в своем докладе, рекомендовал не считать это заявление достоверным. Для его достоверности потребовалось бы допустить, что показания всех трех высотомеров были после крушения самолета и пожара подделаны одним или несколькими лицами, вступившими в сговор и обладающими необходимыми специальными знаниями. Не говоря уже об отсутствии каких-либо прямых улик, подтверждающих такое допущение, было бы почти невозможно осуществить подобную «подкрутку» поврежденных приборов так, чтобы ее не заметили эксперты, которые их впоследствии осматривали.

Теория 17-го пассажира

10.5 В прошлом высказывалось предположение, что крушение произошло из-за попытки 17-го пассажира, проникшего на борт самолета, совершить его угон. Среди называвшихся причин угона — желание представителей европейских горнодобывающих интересов убедить Генерального секретаря, что ООН не следует настаивать на том, чтобы военной силой противостоять отделению Катанги. Даже если определиться с тем, кем мог быть этот лазутчик — вооруженным гражданским лицом, наемником или же (высказывалась и такая гипотеза) бельгийским пилотом, и даже если сделать еще большее допущение о том, что в ходе вояжа, где большое внимание уделялось обеспечению безопасности, никто не заметил на борту постороннего, две вещи все равно останутся необъяснимыми. Во-первых, получается, что угонщик приступил к действиям, дождавшись, когда самолет соберется приземляться в Ндоле, хотя для совершения диверсии в пути было много возможностей — вероятно, более удобных. Во-вторых, на месте крушения было обнаружено только шестнадцать тел и все они были опознаны, так что либо 17-й труп нашли, опознали и затем спрятали, либо угонщик остался в живых и скрылся или был эвакуирован. В мире мало чего невозможного, однако мы считаем, что данный сценарий слишком изобилует нереалистичными предположениями, чтобы заслуживать дальнейшего рассмотрения.

Утверждения о диверсии

10.6 Появились свидетельства, которые происходят из одного южноафриканского источника (см. ниже, разделы 12.32–39) и подкрепляют утверждение о том, что рулевой механизм самолета был приведен в негодность взрывным устройством, которое было заложено в самолет в Леопольдвиле и сдетонировало на заключительном отрезке подлета к Ндоле либо по запланированной радиокоманде, либо случайно, в результате обстрела. По причинам, которые мы огласим, мы не считаем основным источником этого утверждения заслуживающим доверия. Это не означает автоматически, что само утверждение ложно,

однако его правдоподобие будет зависеть от проверки других доказательств, которых до сих пор не находилось.

10.7 Второе, самостоятельное утверждение о диверсии появилось в августовском (1978 года) выпуске «Пентхауса» (несмотря на внешние атрибуты, этот журнал публиковал иногда серьезные статьи в жанре расследований), где был дословно процитирован доклад, якобы представленный Центральным разведывательным управлением в 1962 году Президенту Кеннеди. Это утверждение, которое впервые промелькнуло 3 июня 1978 года в «Вашингтон пост», состояло в том, что советское разведывательное ведомство (КГБ) установило на борту самолета взрывное устройство, поскольку Советский Союз рассердило сопротивление Хаммаршельда советскому предложению заменить его пост «тройкой» должностных лиц, которые представляли бы, по тогдашней терминологии, первый, второй и третий мир. Цитата, приписываемая докладу ЦРУ, гласит:

«Нашим оперативно-техническим персоналом, работавшим на месте, собраны улики, показывающие, что взрывное устройство на борту самолета было стандартного для КГБ образца и имело зажигательное действие».

10.8 Комиссии не известны в настоящее время источники, откуда можно было бы взять свидетельства в поддержку этого утверждения, и кое-какие его фрагменты внушают скептицизм, однако для любого будущего расследования, разумеется, представляло бы ценность выяснение того, на какие доказательства опирался доклад ЦРУ (если принять, что он процитирован верно).

Возможность угрозы или атаки с воздуха

10.9 Не обошлось без выступлений ряда лиц с утверждениями о том, что они сбили «Альбертину» или знают, кто это сделал. Как бы то ни было, правдивым может быть только одно из них, причем заслуживать изучения оно станет только в случае его соответствия установленным фактам. Как будет показано, Комиссия считает, что лишь одно из выдвинутых утверждений удовлетворяет этим требованиям.

Возможная причастность наемников

10.10 Появились некоторые свидетельства того, что на место крушения самолета быстро прибыли вооруженные люди. Мы рассмотрим эти свидетельства и их возможную значимость для вопроса об ответственности за катастрофу. Вместе с тем мы должны внести предостерегающую нотку. По оценкам ООН, к началу 1961 года при катангской армии числилось около 500 иностранных наемников. Плата за услуги (порядка 4 тысяч фунтов в год плюс содержание) была по стандартам 1960-х годов необычайно щедрой. Скорее всего, главными плательщиками были Бельгия и Южная Африка, но вполне вероятно существование и коммерческих источников. В истории, которую мы выясняем, фигурирует ряд европейских и южноафриканских наемников. Поскольку мирок, населенный такого рода людьми, изобилует рассказами, которые выдуманы и призваны возвеличить подвиги рассказчика, мы подходим ко всем ним со следующей позиции: в рамках любого будущего расследования ничего из этих рассказов нельзя принимать на веру, а все содержащиеся в них утверждения будут требовать независимого подтверждения.

Реакция властей

10.11 В разделах 14.8–10 ниже мы описываем ситуацию, когда место крушения самолета, которое произошло вскоре после полуночи, якобы не было обнаружено до середины следующего дня. В разделах 14.11–17 описывается повод для сомнений относительно этой официальной версии событий и приводятся основания, позволяющие думать, что и персонал Федерации, и простые граждане, а возможно, и другие лица оказались там намного раньше. Выдвинуты предположения о том, что последовательность действий и проявлений бездействия (сержант Джулиен несколько часов страдал на жаре; его не эвакуировали, ему не оказывали помощь) свидетельствует не просто о несогласованности или некомпетентности, а о гораздо худшем — о сговоре.

11. Гипотезы о внешней причине

Методология

11.1 За полвека, минувших после катастрофы, распространилось много рассказов и теорий, объясняющих гибель Дага Хаммаршельда. Это неудивительно, поскольку первому и третьему из проведенных расследований не удалось прийти к заключению о ее причине и поскольку по основаниям, приведенным выше (см. раздел 9.6), второе расследование (проведенное Родезийской комиссией) внушает меньше уважения. Подозрения подпитывались и усугублялись сохранявшейся недоступностью некоторых официальных архивов и видимым отсутствием значимых документов в тех архивах, которые были доступны. В ходе нашей работы нам удалось восполнить ряд таких пробелов, но отнюдь не все из них.

11.2 Здесь мы хотим отметить, в частности, помощь, которую мы, пытаясь сориентироваться в своем поиске, получили от Архива национальной безопасности при Университете Джорджа Вашингтона (окр. Колумбия). Однако на момент составления настоящего доклада запрос Комиссии на ознакомление с расшифровками радиоперехватов, которым она сейчас придает важнейшее значение, все еще не удовлетворен, причем есть вероятность, что с рассекречиванием материалов возникнут сложности. Ниже в настоящем докладе объясняется, почему мы считаем этот момент немаловажным.

11.3 Мы не считаем, что фактор давности событий сам по себе губителен для способности вызывать доверие. Показания свидетелей о пережитых ими событиях значительно варьируются по своей достоверности: от неточных, но надежных — до четких, но неправильных; при этом наш опыт подсказывает, что прямая зависимость между этим диапазоном и простым течением времени небольшая. Мы старались учитывать, что в реальной жизни маловероятное происходит не так уж редко. Мы также старались учитывать, что отсутствие правдивости или достоверности в показаниях человека не означает истинности версии, которая противоположна этим показаниям. Это особенно касается некоторых из виденных нами материалов о телеграфных переговорах, которые дают противоречивые сведения о последних известных перемещениях «Альбертины». С логической точки зрения, неприятие одних таких сведений не означает признания других, как не означает оно и отказа от обоих. Скорее, оно возвращает исследователя на путь поиска более надежных данных.

Заявление Трумэна

11.4 Здесь целесообразно отметить стоящий особняком доказательственный материал, который, не относясь к первичным доказательствам, все же имеет возможное отношение к нашим выводам. 20 сентября 1961 года «Нью-Йорк таймс» сообщила, что бывший Президент Гарри С. Трумэн заявил репортерам:

«Даг Хаммаршельд был на грани некоего поступка, когда они убили его. Обратите внимание, что я сказал: „Когда они убили его“».

Далее в заметке говорится:

«Когда г-ну Трумэну предложили пояснить свое заявление, он сказал: „Это все, что я могу сказать по этому вопросу. Выводы делайте сами“».

11.5 Нет оснований сомневаться в достоверности репортажа, появившегося в «Нью-Йорк таймс». Нам же представляется важным знать, на что опирался экс-президент, выступавший, кстати сказать, через день после катастрофы. Как известно, он был доверенным лицом тогдашнего Президента Джона Ф. Кеннеди, и крайне маловероятно, чтобы он просто высказывал субъективное или своеобразное мнение. Представляется вероятным, что он был в какой-то форме проинформирован. Относительно одного из возможных источников и его возможного содержания см. выше, разделы 10.7–8.

Очевидцы

11.6 Качество показаний очевидцев как источника, позволяющего установить внешнюю причину катастрофы, значительно варьируется. Согласно одним из них, крушение «Альбертины» произошло из-за взрыва в воздухе; согласно другим, самолет был сбит огнем авиации; согласно третьим, он взорвался при ударе; согласно четвертым, он был подожжен на земле. Кроме того, притом что есть показания, судя по которым самолет был обстрелян, и есть показания о том, что он взорвался, нельзя совсем игнорировать возможность того, что первое спровоцировало второе.

11.7 Очень мало что в показаниях очевидцев является описанием просто стремительного снижения в лесной массив с последующим самовоспламенением. Наиболее близкими к такой версии событий мы считаем рассказ о предположительно неспровоцированном взрыве на уровне земли, записанный полицейским инспектором Мариусом ван Виком, который дежурил на охране дома провинциального комиссара, где заночевал Моиз Чомбе. Он показал, что примерно в 00:20 (хотя насчет точного времени он не был уверен) он услышал и увидел большой самолет, который был различим благодаря красному навигационному огню и следовал по дуге, согласующейся с маршрутом полета к летному полю. Самолет скрылся из виду за деревьями, а через 3–4 минуты свидетель, не услышавший взрыва, увидел «необычное темно-красное свечение, поднимавшееся к небу... Меня от свечения отделяли деревья».

11.8 Вместе с тем в своих показаниях Комитету по расследованию ван Вик говорил о том, что своими размерами самолет был похож на «Канберру». В этих показаниях зафиксировано также, что примерно в то же время он слышал еще один самолет, который запустил двигатели, но взлетать не стал. Эта часть была опущена в том варианте его показаний, который был представлен Родезийской комиссии по расследованию. Кроме того, его показания необходимо восприни-

мать вкупе со свидетельствами (о них мы поговорим позже) о том, что самолет был обнаружен вскоре после падения и умышленно подожжен, поскольку можно предположить, что именно это наблюдал ван Вик.

11.9 В заявлении, сделанном для Комиссии в январе 2013 года, Эйдриан Бегг, который во время рассматриваемых событий служил помощником инспектора в северородезийской полиции и дежурил в аэропорту, рассказал, что видел, как ближе к полуночи над аэропортом пролетел большой самолет с поршневыми двигателями, совершавший вроде бы нормальный заход на посадку, однако назад этот самолет не повернул. Позже ночью он узнал, что видел ван Вик, и, опасаясь, что самолет разбился, выслал патруль на «Лэнд ровере» по проезду через лес между дорогами Ндола — Муфулира и Ндола — Китве. Патруль ничего не нашел; как оказалось, на самом деле он был в нескольких милях от места крушения, однако автомобиль и ехавших в нем людей вполне могли заметить местные жители.

11.10 С учетом вышесказанного мы переходим к двум основным теориям внешнего вмешательства — теории диверсии и теории атаки или угрозы с воздуха, отмечая при этом, что относимые к ним доказательства разнесены по категориям не герметично. Например, хотя мы рассматриваем показания Харолда Джулиена в рубрике «Диверсия», так как он сказал, что самолет «взорвался», его зафиксированные высказывания о том, что Хаммаршельд сказал, чтобы пилот возвращался, в равной, а возможно, и большей степени согласуются с картиной, при которой возникла угроза безопасности самолета.

12. Диверсия?

12.1 Прямых доказательств того, что на борту «Альбертины» было взрывное устройство, нет. Однако имеются а) свидетельства очевидцев, б) косвенные улики и с) вторичные доказательства, способные подтвердить эту гипотезу.

Косвенные улики

12.2 Возможность для того, чтобы установить на борту «Альбертины» взрывное устройство, безусловно, существовала, когда самолет находился на земле перед вылетом из Леопольдвилья в Ндолу. Утром того же дня самолет был при взлете из Элизабетвилья обстрелян, и перед вылетом в Ндолу его нужно было починить. В присутствии механиков, вроде бы занимающихся самолетом незадолго до взлета, не было бы ничего откровенно подозрительного.

12.3 Полученное Комиссией от майора Дэна Перкинса экспертное заключение относительно того, какого рода взрывчатка и детонаторы имелись бы в 1961 году для реализации подобного замысла, гласит, что если бы тротильный заряд весом не более 6 фунтов (см. ниже, раздел 12.34) был помещен под люк органов управления, то этого хватило бы на то, чтобы вызвать потерю управления самолетом, а если под люк тросов управления или в нишу передней опоры шасси — то и на то, чтобы вывести из строя экипаж. Притом что были возможны разные формы детонации, приведение в действие снарядом (пулей) потребовало бы такой степени точности, которую практически невозможно достичь, целясь с одного летательного аппарата в другой в ночных условиях, а барометрический или механический переключатель если бы и сработал, то, веро-

ятно, на взлете; вместе с тем были возможны два метода радиоуправляемой детонации.

12.4 Оба эти метода действовали по принципу «с ОВЧ на ОВЧ»: работающий на очень высокой частоте приемник подсоединен к детонатору и настроен на выбранную частоту. При этом детонация могла быть вызвана или любым сигналом, переданным на частоте диспетчерского пункта в Ндоле, или сигналом, посланным на выбранной частоте с отдельного передатчика. Поскольку между тем моментом, как «Альбертина» связалась с ндольской диспетчерской, и моментом крушения прошло, вероятно, как минимум полчаса, вариант применения первого из этих механизмов почти стопроцентно исключается, а в качестве рабочей гипотезы остается второй вариант — специальный передатчик. Широкая известность того факта, что пунктом назначения Генерального секретаря являлась Ндола (см. ниже, раздел 13.3), облегчала бы применение этого метода.

12.5 В свете этих косвенных улик вырисовывается возможность (но не более чем возможность) того, что на борту самолета было помещено взрывное устройство, настроенное на детонацию при получении специального радиосигнала с земли. Само по себе это умозаключение отнюдь не является обоснованным выводом, что именно так и произошло, причем Комиссия констатирует мнение Свена Хаммарберга, согласно которому картина снижения самолета не согласуется с теорией взрывного устройства в нише шасси.

Первичные и вторичные доказательства

12.6 Вместе с тем имеются также значимые первичные и вторичные доказательства того, что какой-то взрыв имел место. Некоторые из первичных доказательств (а именно показания единственного из тех, кто выжил при крушении — сержанта Джулиена) имелись в распоряжении и предыдущих органов по расследованию. В настоящее время имеются также показания других очевидцев, подтверждающие рассказ Джулиена; стали известны и материалы, возможно являющиеся вторичными доказательствами.

Харолд Джулиен

12.7 Сержант Харолд Джулиен, и. о. начальника службы безопасности ОНУК, был найден живым, но сильно обгоревшим неподалеку от обломков самолета. Он оставался на жаре, пока в середине дня не произошло официальное обнаружение места авиакатастрофы (см. ниже, разделы 14.8–10). Однако при поступлении в больницу он был в сознании и мог, по крайней мере эпизодически, связно изъясняться. Рядом в палате был магнитофон, но он не использовался.

12.8 Полицейский инспектор А. В. Аллен, который разговаривал с Джулиеном вскоре после его поступления в больницу 18 сентября, сообщил, что Джулиен сделал ему следующие заявления:

«Он взорвался»;

«Была большая скорость, большая скорость»;

«Затем было крушение»;

«Было много мелких взрывов со всех сторон»;

«Я потянул аварийную веревку и выбежал».

12.9 Аллен признал, что еще одно заявление, приписываемое Джулиену («Это было над взлетно-посадочной полосой»), представляет собой утвердительный ответ Джулиена на наводящий вопрос, заданный Алленом в начале диалога («Это [т. е. взрыв] было над взлетно-посадочной полосой?»). Поэтому его не следует рассматривать как развивающий показания Джулиена.

12.10 Медсестра Д. М. Кавана рассказала, что примерно в 04:00 той ночью, когда его доставили в больницу, Джулиен назвал ей свои имя, звание и должность и попросил ее известить Леопольдвиль о крушении. Потом он сказал: «Сообщите моей жене и детям, что я жив, пока список погибших не опубликовали» — и назвал имя и местожительство своей супруги. Он спрашивал: «Я как, выкарабкаюсь?» — и отвечал на простые вопросы, видимо насчет его самочувствия. Этот, а также как минимум еще один рассказ (медсестры Хоуп) не подтверждают выдвинутого старшим инспектором Райтом предположения, что Джулиен был «сбивчив».

12.11 Это, в свою очередь, заставляет обратить внимание на показания медсестры Джоан Джоунс, согласно которым Джулиен не только неоднократно упоминал человека по имени Боб, но и говорил о «вспышках на небе». Врач на государственной службе Доналд Макнэб дал Родезийской комиссии по расследованию заключение о том, что одним из симптомов уремии (она развилась у Джулиена и привела в конце концов к его смерти) является «появление перед глазами пятен и вспышек света». Эту предложенную симптоматику необходимо принять во внимание; вместе с тем, пожалуй, удивительно, что у Макнэба, который всё это время отвечал за лечение Джулиена, якобы не нашлось, что сказать о своем пациенте, кроме следующего: «Заявления, сделанные [Джулиеном] при поступлении в больницу (18 сентября), ненадежны, так как он в это время находился в бреде». Если это высказывание призвано описать непрерывное состояние Джулиена, то оно представляется ошибочным.

12.12 Марк Лейтам Лёвенталь был младшим врачом, осуществлявшим уход за Джулиеном под наблюдением Макнэба. Лёвенталь показал Комиссии ООН по расследованию, что при поступлении Джулиена он дал ему успокаивающее (на месте катастрофы ему уже ввели морфин) и стал спрашивать об аварии. На вопрос, почему самолет не приземлился в ожидавшемся порядке, Джулиен ответил, что Хаммаршельд передумал или сказал: «Возвращайтесь обратно». Затем он сообщил, что были взрыв и крушение, назвав их сначала в этом порядке, позднее в другом. Относительно того, как он выбрался из самолета, Джулиен сказал, что он оттуда выпрыгнул.

12.13 На вопрос о том, заслуживают ли слова Джулиена доверия в указанных обстоятельствах, Лёвенталь ответил:

«В обычной ситуации я бы с некоторым сомнением отнесся к высказываниям человека, которому ввели столько лекарств, — а сержант Джулиен еще и такие травмы перенес, — но говорил он вообще-то разборчиво и четко, а... произносимые [им] фразы были, я бы сказал, связными».

За этим последовал перекрестный допрос, который не привел к существенному изменению или умалению этих показаний.

12.14 Лёвенталь, ныне профессор, написал Комиссии, что у Джулиена, находившегося на его попечении в европейской больнице в Ндоле (обычно Лёвенталь работал в африканской больнице), были «сильная обожженность, обзвон-

женность, а отсюда — замутненность сознания», но Лёвенталь «всё же постарался вызнать [у него] как можно больше информации». Он подтверждает, что рассказанное ему Джулиеном он изложил в своих показаниях родезийской и ооновской комиссиям. Годы спустя было опубликовано интервью с ним, в котором он заявил:

«Джулиен был сильным молодым человеком и выжил бы, если бы ему можно было обеспечить лучший по тем временам уход... Будь я тогда постарше, я бы неофициально сказал американцам, чтоб прислали самолет и быстро отправили его в США».

12.15 Заслуживают упоминания сведения, записанные опытной и наблюдательной журналисткой Мартой Пейнтер, хотя они и не претендуют на рассказ очевидца. Судя по всему, она разговаривала с женой Джулиена, которая прилетела в среду и оставалась с мужем вплоть до его кончины. Пейнтер записала, что, хотя Джулиен и находился под действием седативного препарата, у него бывали периоды ясного сознания и во время одного из них он «сказал про взрыв перед крушением и прошептал: “Возвращайтесь, возвращайтесь”. Ухаживавшая за ним медсестра спросила: “Возвращайтесь — куда?”». Пейнтер передает нам ответ Джулиена: «Даг сказал: “Возвращайтесь”»; он несколько раз это сказал».

12.16 Если это соответствует действительности, то можно предположить, что речь шла об ощущении угрозы или атаки, возникшем при подлете самолета к Ндоле, включая (возможно, но не обязательно) внезапный взрыв. Эта теория дополнительно рассматривается в разделе 13 ниже.

Очевидцы

12.17 Комиссия получила показания очевидцев, которые не были допрошены ни одним из трех первоначальных органов по расследованию. В 1961 году большинство этих свидетелей-африканцев считали, что их слушать не будут, более того — что у них могут возникнуть неприятности, если они донесут об увиденном родезийским властям. Некоторые ни о каком расследовании не знали. Опрос этих свидетелей (сейчас все они — пожилые люди) был произведен в мае 2013 года в Ндоле двумя членами Комиссии. Если не считать супругов Муленга, друг друга они не знали. (В 2010 и 2011 годах эти и еще несколько свидетелей сделали заявления Джейкобу Пхири и шведскому исследователю Йёрану Бьёркдалю, который любезно предоставил их в распоряжение Комиссии.) При содействии переводчика эти свидетели дали свои показания двум членам Комиссии в Бембе.

12.18 Требуется определенное пояснение относительно ночного присутствия углежогов в лесу. Нам его объяснил свидетель Кастон Чипойя: прежде чем загерметизировать загруженную дровами печь и оставить дрова тлеть, нужно убедиться, что каждый дровяной штабель занялся огнем. При дневном свете это сделать трудно.

12.19 Джон Нгонго пошел в лес со своим соседом, углежогом Сафели Софтом (его уже нет в живых), чтобы поближе познакомиться с выжиганием древесного угля. По его словам, они увидели, как в небе «что-то... наклонно снижается... По звуку можно было сказать, что это самолет... Он уже загорелся...

[Нам] было видно, что внутри самолета что-то горело, но [мне запомнился] огонь на крыльях и двигателях...».

12.20 Далее Нгонго заявил: «...Пока мы шли, направляясь к... горящим обломкам, мы слышали еще один звук... в небе... звук, как у реактивного самолета». Это случилось во время их продвижения в сторону того места, где упал самолет. «Там было прямо-таки пекло, так что до обломков мы добраться не смогли... Внутри самолета что-то взрывалось, да и пожар был довольно сильным».

12.21 Точное время Нгонго указать не смог, сказав лишь, что «мог быть любой час после 20-ти». Далее он описал, как они с Софтом заночевали в лесу, а с рассветом добрались до обломков, которые еще тлели. Они обнаружили тело Хаммаршельда, прислоненное спиной к термитнику. Руки у него были подложены под голову, а на лице было что-то похожее на кровь. Призывов о помощи они не слышали, а Харолда Джулиена не видели. Подходить к обломкам ближе было небезопасно: «Продолжались и взрывы эти, и пожар».

12.22 Эмма и Сафели Муленга сторожили кур от курокрадов, когда (оба говорят, что это произошло в начале или середине вечера) Эмма Муленга увидела кружащий в небе самолет. Он сделал два круга, а на третьем она увидела, как «сверху самолета появился огненный шар»; она не смогла с уверенностью сказать, откуда он возник — извне самолета или изнутри. Самолет накренился и упал.

12.23 В своих показаниях Салефи Муленга заявил нам, что его внимание самолет привлек своим кружением. На третьем круге они увидели «пламя... сверху самолета... наподобие огненного шара, только по центру». Ни он, ни его жена не видели второго самолета. Утром, примерно в 09:00, они услышали от углежогов о крушении самолета.

12.24 Углежог Кастон Чипойя рассказал, что, снарядив древесно-угольную печь, он и его коллеги спали. Примерно в полночь (ранее он говорил о 9 или 10 часах вечера) он проснулся оттого, что с северо-востока прилетел самолет и стал кружить. На третьем круге «мы слышали какой-то хлопок, а потом стрельбу... поверх самолета» и в сторону передней части. Затем Чипойя увидел второй, менее крупный самолет, следовавший за первым: «Я видел, что стреляют с мелкого самолета...».

12.25 Назавтра Чипойя тоже отправился на место крушения. К тому времени, когда он туда добрался (что было «рано утром следующего дня»), оно было окружено солдатами. Мы вернемся к этому свидетельству, когда будем разбирать вопрос о родезийской реакции на авиакатастрофу.

12.26 Маргарет Нгулубе в своих показаниях Комиссии вспомнила, что сидела вечером на своей веранде вместе с семьей, когда увидела в небе два самолета, более крупный из которых был в огне. Огонь был «в крыльях», а потом пламя стало сильнее и самолет рухнул вниз «огненным шаром». Когда самолет падал, она слышала взрыв.

12.27 Эта свидетельница не пыталась пойти на место аварии, но слышала от других «о том, что при крушении погибли люди, а еще что даму одну... выбросило из самолета и она между деревьями застряла». Мы вернемся к этому, когда будем разбирать вопрос о родезийской реакции на авиакатастрофу.

12.28 Эти показания следует сопоставить с показаниями, снятыми с местных жителей в ходе одного или нескольких расследований, проведенных в 1961–62 годах. Лейденская таблица, упоминаемая в разделе 1.12 выше, позволяет относительно легко это сделать, но пока достаточно будет сказать, что из нее можно вынести лишь намеки на ту картину событий, которая описана в предыдущих пунктах настоящего доклада.

12.29 Между показаниями имеются явные несоответствия по ряду аспектов. В них называется разное время события, причем в большей их части оно описывается как случившееся слишком рано вечером. Однако они согласуются друг с другом в упоминании о загоревшемся и упавшем самолете и в основном согласуются в упоминании о том, что около него присутствовал второй, более мелкий самолет.

12.30 Что касается свидетельства углежога Кастона Чипойи (см. выше, раздел 12.25) о том, что на рассвете или вскоре после рассвета его остановили на месте крушения военные, то мы не считаем, что оно обязательно расходится со свидетельством о том, что Джон Нгонго и Сафели Софт смогли проникнуть туда и обнаружили там на рассвете тело Генерального секретаря (положение этого тела — отдельный вопрос), или же со свидетельством о том, что Тимоти Канкаса нашел место происшествия безлюдным, когда пришел туда в середине утра. Вместе с тем нас коробит отсутствие всяких признаков того, что оказывавшиеся на месте катастрофы лица пытались помочь Харолду Джулиену: представляется весьма вероятным, что «дамой», которая, как кто-то рассказал Маргарет Нгулубе, звала на помощь, был Харолд Джулиен. Алиса Лаланд, единственная женщина на борту самолета, погибла при крушении.

12.31 Подытоживая, Комиссия констатирует, что, по ее мнению, имеющих первичных доказательств, согласно которым самолет упал уже горевшим, хватает, чтобы сделать заслуживающей внимания гипотезу, согласно которой к снижению его вынудило какое-то внутреннее или внешнее повреждение, достаточно серьезное для ослабления у пилота способности к управлению. Как можно наблюдать, значительная часть доказательств, подкрепляющих эту гипотезу, может в равной степени служить подкреплением и альтернативной гипотезы, разбираемой в следующем крупном разделе настоящего доклада, — гипотезы о том, что пилот старался избежать направленной против него атаки или угрозы ей подвергнуться.

Южно-Африканский институт морских исследований

12.32 В ходе своей работы Южно-Африканская комиссия по установлению истины и примирению (КУИП) получила в июле 1998 года от Национального разведывательного управления досье, касавшееся совершённого в 1993 году убийства Криса Хани, руководителя КУИП нашел около десятка документов, относящихся не к Хани, а к операции под кодовым названием «Челеста». Эти документы, составленные на бланках Южно-Африканского института морских исследований, вроде бы сообщают о том, что на самолете Хаммаршельда было установлено взрывное устройство, которое не сработало при взлете из Леопольдвилля, но было приведено в действие перед посадкой. Если эти документы являются одновременно и подлинными, и правдивыми, то они убедительно

рассказывают о катастрофе и называют как минимум кое-кого из тех, кто в ней повинен.

12.33 Про Южно-Африканский институт морских исследований (САИМР) выяснить удастся очень мало. Комиссия не смогла найти данные о каких-либо опубликованных им научно-исследовательских работах. Судя по всему, его преемником стала организация под названием «Африканский институт морских исследований», которая тоже базируется в Южной Африке.

12.34 Эти документы содержат ряд сообщений. Одно из таких сообщений, которое написано от руки, озаглавлено «Приказание» и датировано 14 сентября 1961 года (т. е. днем, который следовал за днем прибытия Хаммаршельда в Леопольдвиль), гласит следующее:

- 1) НА СТОЯНКЕ В ЛЕО НАХОДИТСЯ САМОЛЕТ DC6 С ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫМИ ЗНАКАМИ «ТРАНСЭР», КОТОРЫЙ БУДЕТ ИСПОЛЬЗОВАН ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОБЪЕКТА.
- 2) НАШ ТЕХНИК ИМЕЕТ ПРИКАЗАНИЯ ПОМЕСТИТЬ В ХОДОВОЙ ЧАСТИ ЗАРЯД В 6 ФУНТОВ ТНТ С КОНТАКТНЫМ ДЕТОНАТОРОМ, КОТОРЫЙ СРАБОТАЕТ, КОГДА ПОСЛЕ ВЗЛЕТА БУДЕТ ПРОИСХОДИТЬ УБОРКА ШАССИ.
- 3) ПРЕЖДЕ ЧЕМ ПРИСТУПИТЬ, ОЖИДАЕМ СВЕДЕНИЙ О ВРЕМЕНИ ВЫЛЕТА ОБЪЕКТА.
- 4) СОСРЕДОТОЧИМСЯ НА Д.
- 5) ОЖИДАЙТЕ РАПОРТ.

(Фраза «Сосредоточимся на Д» означает, видимо, что главным объектом покушения является Хаммаршельд, а не О'Брайен или Маккьюн.)

12.35 Этим приказанием предшествует машинописный документ (без даты, но вроде бы относящийся к началу сентября 1961 года), который, если он подлинен, обнажает тревожную предысторию происшедшего. В документе якобы зафиксированы решения по итогам встречи между «начальником спецопераций МИ-5 и САИМР», в частности следующие:

«ООН начинает причинять беспокойство, и есть мнение, что Хаммаршельда следует убрать.

Аллен Даллес [глава ЦРУ] согласен и пообещал полное содействие своих людей.

[Он?] сообщает нам, что Даг будет в Леопольдвиле 12/9/61 или около того.

...

Хочу, чтобы по его удалению сработали действеннее, чем по Патрису [Лумумбе].

...

Если одновременно удастся разобраться также с Маккьюном и О'Брайеном, будет неплохо, но не в ущерб главной операции».

12.36 Последним в этой серии является рукописный документ неизвестной подлинности, но следующего содержания:

Рапорт

Операция «Челеста» 18.9.61

1. На взлете устройство не сработало.
2. Отправил «Орла» [...], поручив преследовать и проделать [...]
3. Устройство приведено в действие [...] перед посадкой.
4. Как и сообщалось, О'Брайена и Маккьюна на борту не было.
5. Выполнение задания: удовлетворительно

Конец сообщения

Кому: коммодору

Кому: капитану

От кого: Конго Ред

(Судя по другим документам серии, «Конго Ред» — это псевдоним одного из агентов САИМР.)

12.37 На итоговой пресс-конференции КУИП в августе 1998 года ее председатель архиепископ Десмонд Туту обнародовал копии восьми из этих документов и объявил, что оригиналы переданы Министру юстиции Дулле Омару. К тому моменту министр не успел их еще изучить, а в 2004 году он умер, никак их не прокомментировав. Д-ру Уильямс и другим лицам, пытавшимся ознакомиться с оригиналами, не удалось их заполучить у Министерства юстиции. Позднее Министерство по запросу, направленному по поручению Комиссии судьей Голдстоуном, провело дальнейшие розыски, тоже закончившиеся неудачей.

12.38 Об обнаружении документов САИМР и об их содержании рассказывает в главах 16, 17 и (частично) 18 книги д-ра Уильямс «Кто убил Хаммаршельда?». При этом она сама с готовностью признаёт, что всё зависит от того, подлинны ли эти документы — как по своему происхождению, так и по своему содержанию. Что касается происхождения, то Комиссию проконсультировал ведущий документовед Роберт Рэдли, который указал, что если удастся найти оригиналы, то можно будет попытаться сделать выводы относительно возраста их бумаги и чернил, тогда как фотокопии (а это всё, чем мы в настоящее время располагаем) в этом плане никак не помогают. Что касается содержания, то, хотя там и содержатся элементы, которые могут быть поставлены под сомнение (д-р Уильямс эти элементы обсуждает), ничто в документах не выглядит так, чтобы их можно было с уверенностью назвать ложным либо по сути, либо в соотношении с фактами, о которых известно по другим каналам.

12.39 С другой стороны, в этих документах нет ничего такого, что не могло бы быть известно фальсификатору или изобретено им. Отсюда следует, что, даже если они на самом деле появились в 1961 году (т.е. их происхождение подлинное), их изготовление могло иметь своей целью ложное заявление о принятии на себя ответственности за авиакатастрофу. Такое заявление могло бы быть выдвинуто, например, организацией, вызывающейся выполнять в порядке аутсорсинга поручения южноафриканского Национального разведывательного управления, за которым тянется длинный список убийств противников режима апартеида; при этом следует иметь в виду, что убийство Криса Хани не было

делом рук НРУ, так что досье, в котором были обнаружены документы САИМР, не есть самое очевидное из мест для подшивания рекламного проспекта киллера.

12.40 Мы изучили вопрос о том, не следует ли возобновить усилия по поиску документов САИМР. При условии что письменные принадлежности подвергнутся датировке, установление правдивости (или ложности) утверждения о том, что директор ЦРУ Аллен Даллес обещал САИМР сотрудничество со стороны своего ведомства и что ЦРУ, возможно, уже предоставило САИМР информацию, может обеспечить определенную степень доверия к этим документам как к вторичному доказательству диверсии. Выше (см. разделы 10.7–8) мы уже упоминали, что ЦРУ вроде бы обладало информацией о взрывном устройстве, заложенном в самолет. Вместе с тем сомнительно, чтобы тайное ведомство, даже если оно пойдет на публичный отклик, стало откровенничать в своих высказываниях.

12.41 В разделе 15 мы приводим наши заключения относительно жизнеспособности этих и других доказательственных материалов. Пока же отметим, что ни документы САИМР, ни их содержание сами по себе не могут рассматриваться в качестве заслуживающих доверия.

13. Атака или угроза с воздуха?

Очевидцы

13.1 Дейвисон Нконджера, кладовщик в клубе для африканских ветеранов военной службы, расположенном примерно в миле от аэропорта, дал Комиссии ООН по расследованию показания о том, что видел, как с севера подлетел самолет, который сделал круг над аэропортом и улетел на запад. Свидетель заявил, что, пока этот самолет кружил, на взлетно-посадочной полосе и в диспетчерском пункте погасли огни. Затем свидетель услышал, как в темноте поднялись два реактивных самолета, которые улетели в том же направлении, что и более крупный самолет. Свидетель поехал вслед за самолетами на своем мотоцикле и увидел, как в более крупное воздушное судно ударила вспышка или пламя со стороны реактивного самолета, находившегося справа. Похожие показания дал сторож клуба М. К. Казембе. Углежог Лемонсон Мпинганджира дал Комиссии ООН по расследованию показания о том, что он и его коллега Стивен Чизанга видели, как два более мелких самолета летели за более крупным. Когда тот развернулся назад к Ндоле, самый мелкий из двух других занял позицию над ним. На более крупном самолете возникла красная вспышка; произошел также громкий взрыв, за которым последовало несколько менее сильных.

Пункт назначения «Альбертины»

13.2 Первый вопрос, который возникает в связи с гипотезой воздушной атаки и на который, пожалуй, легче всего ответить, таков: как могло стать известно, что местом назначения «Альбертины» была Ндола, если капитан Халлонквист и ООН сделали всё возможное, чтобы утаить, куда следовал самолет?

13.3 Ответ до боли прост: Моиз Чомбе и его советники, в том числе наемники и их спонсоры, договорились, что местом встречи для проведения мирных пе-

реговоров с ООН станет Ндола, а родезийские и британские власти провели скрупулезную работу по организации там приема обеих сторон. В аэропорту прибытия DC6 дожидались журналисты. То, что местом назначения «Альбертины» является Ндола, было секретом полишинеля, и всякий, кто планировал перехват или атаку, мог считать это данностью.

13.4 Помимо прочего, была возможность прослушать сообщения, передававшиеся капитаном Халлонквистом сначала в Солсбери, а потом в Ндолу, и узнать из них о его местонахождении и ожидаемом времени прибытия.

Тетрадь радиосообщений

13.5 Второй крупный вопрос состоит в том, заслуживает ли доверия официальная версия диалога между наземной службой управления и «Альбертиной». Диалог, дословно воспроизведенный в разделе 6.3 выше, взят из рукописного материала, составленного вроде бы по заметкам о радиодialoge, которые сделал авиадиспетчер Эрандел Кэмпбелл Мартин, дежуривший той ночью в Ндоле. Мартин умер в Англии в 2007 году и, насколько известно Комиссии, письменных воспоминаний о той ночи не оставил; в дальнейшем изложении мы, однако, исходим из того, что будут люди, для которых важно, помнит ли он происходившее. Хотя в нашем докладе фиксируются касающиеся его роли утверждения, которые мы считаем заслуживающими дальнейшего расследования, мы вновь отмечаем, что цели настоящего доклада не включают установления того, кто ответственен за катастрофу.

13.6 Должна была осуществляться штатная звукозапись всех радиопереговоров, ведшихся ндольским диспетчерским пунктом. При этом Комиссии не удалось установить, насколько соответствуют действительности следующие варианты: магнитофон в пункте был, но либо не работал, либо не был включен; запись на самом деле велась, но была стерта; магнитофона не было вообще. В показаниях, данных Комиссии ООН, полковник Морис Барбер (он возглавлял расследование, проведенное родезийским ведомством гражданской авиации, и вполне известен своим враждебным отношением к ООН) сообщил, что в Ндоле на момент аварии не имелось магнитофона, несмотря на давние старания его там установить. Вместе с тем существуют и другие заявления, позволяющие предположить, что запись радиопереговоров велась, но была стерта. Будучи не в состоянии определить, какая из версий верна, Комиссия не считает, что рукописный материал являлся чистым вымыслом. Даже если принять, что капитан Халлонквист, стремясь избежать перехвата, полетел из Леопольдвилья обходным маршрутом и до последней возможности соблюдал радиомолчание, он не мог приземлиться в Ндоле, не выйдя перед этим на связь, а в составленной по памяти тетради нет ничего заставляющего усомниться в том, что этот сеанс связи был непродолжительным и произошел в последний момент. Диалог в том виде, в каком он воспроизводится, правдоподобен.

13.7 Но есть свидетельства, порождающие сомнения в его полноте.

13.8 Торе Мейер, шведский пилот-инструктор, служивший в Императорских эфиопских ВВС, рассказал в 1994 году журналисту, как в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года он возился с коротковолновым радиоприемником. Примерно в 22:00 по Гринвичу (т. е. в полночь по ндольскому времени) он поймал диалог на английском языке, который явно велся диспетчерским пунктом аэро-

порта и в котором называлась Ндола. По его воспоминаниям, говоривший сказал следующее:

«Он подлетает к аэропорту. Поворачивает. Выравнивается.

Сзади приближается другой самолет — что такое?».

13.9 Как сказал Мейер, на этом передача оборвалась. Он попытался сообщить об услышанном командующему эфиопскими ВВС и своим знакомым американцам, но видимых результатов это не принесло. Он также попытался связаться с главным инженером «Трансэр» в Конго Бо Вирвингом, но тоже безуспешно.

13.10 Признаки того, что сделанная Мартином запись может быть неполной, подтверждаются показаниями, данными обоим родезийским органам по расследованию солсберийским авиадиспетчером Лесли Торогудом, который сообщил, что вопреки тому, что позволяет предложить ярлык на расшифровке, радиотелефонные переговоры между Солсбери и Ндолой, ведшиеся на частоте 3682 кГц (на нее были вынуждены переключиться, поскольку на штатной частоте 6915 кГц пропал сигнал), не были записаны на магнитофон и не подверглись поэтому расшифровке в установленном порядке. Когда юрисконсульт Родезийской комиссии по расследованию Сесил Марго (королевский адвокат) поинтересовался у Торогуда, правильно ли будет считать, что «эта тетрадь является “выжимкой” и что произошло много такого, что в ней не зафиксировано», Торогуд ответил: «Да, правильно».

13.11 В своих мемуарах «Размышления об эпохе: пятьдесят лет горнопромышленной деятельности по преобразованию Африки» (1981), сэр Рональд Прейн, бывший председатель горнопромышленного конгломерата «Роудижн селекшн траст», написал о крушении DC6 так:

«Даг Хаммаршельд... погиб в сентябре 1961 года в авиакатастрофе, направляясь с миротворческой миссией на встречу с Чомбе. Я хорошо помню это событие. Я находился в пансионате в Коппербелте и отдыхал субботним вечером, как вдруг ко мне зашел один из наших геологов, который сообщил, что в эфире какая-то необычная активность. Будучи радиолюбителем, он слушал переговоры между диспетчерской в ндольском аэропорту и различными службами в воздухе и на земле, из которых он понял, что где-то неподалеку потерпело аварию воздушное судно. Он ушел, намереваясь организовать поисковую группу из горняков, которая бы отправилась в буш для обнаружения места катастрофы и розыска выживших людей. В конце концов обломки самолета были обнаружены в нескольких милях от Ндолы».

13.12 Если принять этот рассказ как в целом точный (и сделать поправку на то, что авиакатастрофа произошла ночью в воскресенье, а не в субботу), возникает несколько моментов. Во-первых, тетрадь из диспетчерского пункта придется считать страдающей серьезными упущениями. Во-вторых, из сообщений с самолета стало понятно, что он терпит бедствие и вот-вот упадет. В-третьих, слушавший, возможно, натолкнулся на диалог между DC6 и другими самолетами. В-четвертых, формирование поискового отряда может объяснить тот факт, что вскоре после катастрофы на месте крушения появились европейцы, — факт, который без такого объяснения выглядел бы зловеще (см. ниже, разделы 14.18–23).

13.13 Полнота тетради подвергается сомнению и рассказом бельгийского пилота Бёкелса (см. ниже, раздел 13.44).

Истребители и другие самолеты

13.14 Если «Альбертина» вышла на связь с диспетчерским пунктом Ндолы в момент, когда с нее увидели ндольские огни (см. выше, раздел 6.3), то изготовившийся к атаке истребитель с почти стопроцентной уверенностью мог бы опознать свою цель.

13.15 В рамках мер предосторожности, принятых Федерацией для того, чтобы не допустить перетекания на свою территорию катангских боев, в Ндоле было размещено восемнадцать реактивных истребителей «Канберра» из состава Королевских родезийских ВВС. Поэтому один или несколько из них вполне могли подняться в воздух по получении соответствующего приказа; вместе с тем, несмотря на высказывавшиеся подозрения, мы не нашли явных доказательств того, что кто-то из них поднимался той ночью в воздух.

13.16 Вероятность того, что катангский «Фуга мажистер» достиг Ндолы и атаковал ДС6, была в ходе всех трех расследований исключена на том основании, что дальность действия «Фуга», ограничивавшаяся его предельным запасом топлива, не позволяла этому самолету добраться от Колвези (его база) до Ндолы и обратно — притом что данный факт (если его можно считать фактом) не учитывает возможности дозаправки в пути. Однако Свен Хаммарберг и профессор Хэнсман объяснили Комиссии, что, судя по инструкциям к «Фуга», дальность действия этого самолета достаточна для того, чтобы он мог совершить боевой вылет из Колвези до Ндолы (правда, располагая всего несколькими минутами для проведения боя) и вернуться (правда, с едва хватающим остатком топлива). К тому же если «Фуга» располагался не в Колвези, а в Жадовиле или Кипуши или если он имел возможность дозаправиться в пути, то ему было бы совсем несложно долететь до Ндолы и вернуться.

13.17 Дейвид Дойл, который до апреля 1961 года руководил базой ЦРУ в Элизабетвиле, описал в мемуарах, как вскоре после совершённого в январе 1961 года убийства Патриса Лумумбы он отправился ночью в аэропорт для штатной, по его словам, проверки и обнаружил коммерческий «КС97 стратокрузер» с американской регистрацией, гражданский экипаж которого занимался разгрузкой трех «Фуга мажистеров» для отправки в Катангу, — что было, как написал Дойл, «прямым нарушением политики США». Хоть «Фуга» и были учебными самолетами, они имели вооружение.

13.18 В своих мемуарах Дойл выразил сомнение, что происходившее было операцией ЦРУ, так как его самого о ней никак не предупредили. В июне 2013 года Чарлз Саутолл посетил Дойла у него дома в Гонолулу. К этому времени Дойл был слаб здоровьем и его воспоминания были отрывисты, однако он подтвердил свой рассказ о доставке трех «Фуга мажистеров». Отвечая на вопрос Саутолла о том, что говорили в разведывательных кругах по поводу авиакатастрофы, Дойл ответил, что после того, как его откомандировали в Бурунди,

«как-то подъехал Туиди и поинтересовался, имею ли я понятие о том, что произошло».

Бронсон Туиди был начальником африканского отдела ЦРУ. Если ему пришлось обращаться к Дойлу с таким вопросом, то вероятность непосредствен-

ной причастности ЦРУ к вмешательству в совершавшийся «Альбертиной» рейс (в отличие от предоставления материально-технической поддержки Катанге) начинает ослабевать (правда, можно предположить, что Туиди просто пытался выяснить, многое ли известно Дойлу).

13.19 В ходе работы Родезийской комиссии по расследованию выяснилось, что у Катанги имеется также несколько самолетов «Дав» производства компании «Де Хэвилленд». Один или несколько из этих поршневых двухмоторных самолетов были, по воспоминаниям Пурена, приспособлены под военные нужды: в них был вырезан люк, через который можно было сбрасывать бомбы изготавливавшегося «Юньон миньер» образца: они приводились в действие механизмом ручной гранаты. По крайней мере один эксперт-комментатор, Бо Вирвинг, отметив, что значительная часть свидетельств существования второго самолета (мы привели лишь небольшую долю таких свидетельств), видимо, не позволяет говорить о том, что это был реактивный самолет, предположил, что атаку совершил, скорее всего, один из переделанных катангских «Давов»: специфика бомбового механизма была такова, что воздушный взрыв, даже не затронув самолет напрямую, мог сбить его с курса. Эта гипотеза достаточно подробно разбирается д-ром Уильямс на страницах 183–186 ее книги. Свен Хаммарберг расценил этот метод как требующий «высокого мастерства в сочетании с крайним безрассудством», но не назвал его невозможным.

Радиослежение

13.20 Ночью 17 сентября на территории ндольского аэропорта находились также два самолета ВВС США. В своих показаниях Комиссии сэр Брайан Ануин указал, что, насколько он помнит, один из них прибыл из Претории, а другой из Леопольдвилья, где они находились в ведении соответствующих оборонных или военно-воздушных атташе США. По поводу этих самолетов он заявил следующее:

«Как мы поняли, на этих самолетах стояла очень мощная аппаратура связи, и уже позднее у нас стали рождаться мысли: а не было ли у того или другого из американских самолетов каких-нибудь контактов с самолетом Хаммаршельда — ведь способность связаться с этим самолетом у них, как мы знали, имелась.

...

Я помню, что, когда мы увидели эти два приземленных самолета, мы... стали говорить: “Интересно, что они затевают”».

13.21 Аналогичное чувство любопытства было подмечено майором авиации Королевских родезийских ВВС Масселом, в запотоколированных показаниях которого Комиссии ООН по расследованию говорится, что «американские “Дакоты” стояли на аэродроме с работающими двигателями». Он предположил, что они осуществляли передачу сообщений.

13.22 Военно-воздушным атташе США в Претории был в то время Дон Гейлор, в чьих мемуарах рассказывается о том, что сбором разведывательных сведений он занимался не только в Южной Африке, но и в других субсахарских государствах, включая Северную Родезию. Из Пентагона Гейлору приказали отправиться в Ндолу, чтобы встретиться там с Генеральным секретарем и (по крайней мере согласно этим мемуарам) предоставить ему любой воздушный

транспорт, который потребуется. Это объясняет присутствие (хотя мы сомневаемся, что это объясняет предназначение) как минимум одного из самолетов ВВС США, находившихся на стоянке в Ндоле в ночь аварии.

Перехват сообщений Агентством национальной безопасности США

13.23 В сентябре 1961 года Чарлз Саутолл служил на военно-морском пункте связи Агентства национальной безопасности США на Кипре. Демобилизовавшись в звании командера запаса, сейчас он работает коммерческим консультантом по вопросам сбора оперативной информации. В 1961 году он, выпускник университета со знанием французского языка, служил военно-морским летчиком и разведчиком.

13.24 Агентство национальной безопасности (АНБ), отвечавшее за сбор зашифрованной разведывательной информации, содержало на Кипре около Никосии пост прослушивания, с которого оно было в состоянии следить за радиопереговорами, как речевыми, так и в виде сигналов, на большей части земного шара. Этот пост занимал верхний этаж здания, в котором первый этаж достался ЦРУ, хотя обмена информацией между этими двумя организациями не происходило. Задача Саутолла состояла в прочтении, а при необходимости — и расшифровывании перехватываемых сообщений и их передаче санкционированной клиентуре.

13.25 Около 9 часов вечера 17 сентября 1961 года домой Саутоллу позвонил дежурный офицер службы связи, который сказал: «Выбирайтесь сегодня ночью сюда. Будет кое-что интересное». Саутолл приехал на пост прослушивания, и вскоре после полуночи для собравшейся там группы проиграли через репродуктор некую запись. Ретроспективно Саутолл всегда описывал ее как запись одного и того же мужского голоса, звучащего на фоне гула самолетных двигателей и произведшего на Саутолла впечатление «невозмутимого и профессионального»:

«Вижу низколетящий транспортный самолет. Все огни включены. Снижаюсь и иду на сближение. Да, это “Трансэр DC6”. Тот самый самолет».

13.26 За этим последовал звук пушечных выстрелов, после чего тот же голос произнес, уже оживленнее:

«Я в него попал. Есть языки пламени. Он падает. Терпит крушение».

13.27 На Кипре действовало обычное восточноевропейское время (переход на летнее восточноевропейское время там до 1975 года не практиковался), так что разницы в часах между Ндолой и Никосией не было. Таким образом, запись, проигранная вскоре после полуночи в Никосии, могла быть записью происшедшего в 00:10 или чуть позже падения «Альбертины», если, как следует из рассказа Саутолла, это событие не стало неожиданностью и на станции прослушивания его ждали.

13.28 Хотя Саутолл, когда с ним беседовал по поручению Комиссии ее Председатель, уверенно заявлял, что прослушанное им радиосообщение согласуется только с картиной умышленного сбития, его рассказ в том виде, в каком он его приводит, не расходится и с версией случайного сбития. Это может иметь значение для рассказа бельгийского пилота Бёкелса, который рассматривается ниже в разделе 13.42 и непосредственно следующих за ним разделах, однако мы

признаём, что манера и тон услышанного Саутоллом донесения закономерно влияют на вывод об умышленности, который был сделан и продолжает делаться им и который согласуется с нашим собственным комментарием по поводу Бёкелса в разделе 13.50 ниже.

13.29 За истекшие годы Саутолл неоднократно повторял свой рассказ, и этот рассказ неоднократно подвергался критическому разбору. По причинам, которые мы изложим в своем заключительном разделе, мы считаем, что возможен короткий ответ на такие критические высказывания.

13.30 Применительно к рассказу Бёкелса имеют значение еще два факта. Во-первых, Саутолл, который владел французским языком так же свободно, как английским, говорит, что донесение из кабины пилота вполне могло звучать на французском. Во-вторых, в кабине экипажа на «Альбертине» было обнаружено тело Сержа Барро — двуязычного гаитянца. Однако против версии о том, что Барро пытался переводить запросы или команды, отдававшиеся по-французски Бёкелсом или его радистом, говорит то обстоятельство, что Саутолл не упоминает в диалоге пауз, которые требовались бы для общения атакующего с DC6.

Пули

13.31 Свидетельства того, что на обломках разбившегося самолета просматривались пулевые отверстия, происходят из нескольких источников. Рен Маст-Ингл (см. ниже, раздел 14.20) рассказал, что видел на фюзеляже следы прошитости вроде бы пулевыми отверстиями, пока самолет не сгорел дотла. Покойный Иан Уоддикар, британский консультант по животноводству, который находился на месте крушения как случайный свидетель, рассказал своему племяннику Мартину Ридлеру, что выгоревший фюзеляж был «пронизан пулевыми отверстиями», которые выглядели так, будто были сделаны из пулемета. Но со стороны ни одного из должностных лиц, которые давали показания органам по расследованию, подобного рассказа не прозвучало, и журналист Эррол Фридманн, который освещал встречу в Ндоле для Ассошиэйтед Пресс, в сделанном нам заявлении так описал место катастрофы по состоянию на 19 сентября:

«Представители средств массовой информации отметили, что ни на одном из разбросанных вокруг крупных кусков самолета не было никаких следов пулевых или пушечных отверстий».

13.32 Обломки самолета были захоронены в глубокой яме на территории аэропорта. Раскопки представляются единственным способом выяснить верность или ложность этих резко противоречивых версий.

13.33 Отдельно следует сказать о том, что при вскрытии у некоторых погибших были обнаружены попавшие в тело пули. Этот факт привлек к себе определенное внимание, но мы не считаем, что их происхождение можно объяснить иначе, чем происшедшим от сильного жара разрывом боеприпасов, имевшихся у сотрудников службы безопасности ООН. Баллистическая экспертиза не дает доказательств того, что находившихся в самолете людей застрелили после того, как самолет оказался на земле.

13.34 Кто же мог бы частично поразить самолет в воздухе, если это на самом деле то, что произошло? Не обошлось без появления сразу нескольких самозванных кандидатов, равно как и других претендентов.

Умышленная атака?

13.35 Американская исследовательница Лиза Пиз предоставила Комиссии досье с доказательственными материалами, указывающими на то, что к делу причастен, по его собственному признанию, некий Бад Каллиган. В 1974 году Каллиган, находясь в тюрьме за подделку чеков и стремясь убедить власти в целесообразности его освобождения, составил длинное и подробное письмо с описанием своей карьеры наемного убийцы, работавшего на ЦРУ.

13.36 В письмо был включен рассказ об организованном ЦРУ одиночном полете самолета P38, который был за год до этого куплен в Техасе и отправлен в Триполи, где его собрали и подвергли летным испытаниям. Каллиган заявил, что после этого он долетел на этом самолете через Абиджан и Браззавиль до Ндолы, «сбил самолет, он разбился, а я тем же путем улетел обратно». Если не считать любопытной нотки раскаяния («Спецоперация в отношении Хаммаршельда была нехорошим делом. Я не хотел браться за это задание. Черт, как же я не хотел за него браться»), в рассказе Каллигана не содержится никаких деталей, что делает невозможным его сверку с известными фактами.

13.37 В своем обращении к Комиссии Лиза Пиз пишет:

«Из переписки вы увидите, что материал Каллигана дошел до генерального прокурора, до сенатора и наконец до сенатского органа по расследованию деятельности ЦРУ на родине и за рубежом, который получил название «Комитет Черча» — по фамилии его руководителя, сенатора Фрэнка Черча. В высших эшелонах явно были люди, имевшие причины считать, что утверждения Каллигана заслуживают дальнейшего расследования».

13.38 Эррол Фридманн, упоминавшийся в разделе 13.31 выше журналист Ассошиэйтед Пресс, дал Комиссии письменные показания о том, что происходило во время и после разбирательств в Родезийской комиссии по расследованию:

«На третий день расследования или около того были заслушаны вызванные [Сесилом] Марго [королевский адвокат, юрисконсульт Родезийской комиссии] два “углежоба”, которые заявили, что в ночь авиакатастрофы они слышали “несколько самолетов” в окрестностях места крушения, а один из углежобов сообщил, что звук самолета сопровождался “световой вспышкой”.

На следующий день Марго вызвал двух бельгийских пилотов, которых он представил как служащих нарождающихся военно-воздушных сил Катанги, летающих на «Фуга мажистеров» — довольно небольших реактивных самолетах с V-образной конфигурацией крыльев и с пушечным и, возможно, ракетным вооружением. Во время допроса оба пилота категорично заявляли, что если бы они летали в ночь катастрофы, то находились бы вблизи своей катангской базы в Колвези. Однако оба вроде бы вспомнили, что в воздух они тогда вообще не поднимались.

В ту ночь я вернулся в отель «Эдинбург», где я остановился, и присоединился к нескольким своим коллегам по перу в пабе отеля. Позже вечером публика в пабе стала вести себя довольно шумно, и у барной стойки я заметил этих бельгийских пилотов. Я подошел к ним поговорить.

Объективности ради я должен заметить в скобках, что оба пилота выглядели выпившими помногу пива и были довольно возбуждены. Я совершенно ясно помню, как один из пилотов говорил, что они “навешали комиссии лапшу на уши” и что на самом деле они в ночь катастрофы летали. Этот разговорчивый пилот (не могу вспомнить его имени) сказал, что они встретились с самолетом Хаммарсельда [sic] (DC6 белого цвета) и что при приближении к Ндоле он прошел около него “на бреющем”. Это заставило пилота пойти на маневр уклонения.

Второй раз на бреющем полете он прошел над фюзеляжем этого самолета, заставив его наклониться к земле. Помню, я спросил его, видел ли он, чтобы самолет действительно упал, а он громко расхохотался».

13.39 Записка Фридманна, в которой он упомянул об этой встрече своему коллеге-журналисту, попала к юрисконсульту Комиссии по расследованию, и тот вполне справедливо заметил, что ему следует дать об этом показания комиссии. Фридманн получил от своего новостного редактора указание ничего подобного не делать и отбыть в Йоханнесбург, что вскорости и сделал.

13.40 В настоящем докладе мы уже высказывались насчет склонности многих наемников к выдумкам (не в последнюю очередь под воздействием алкоголя). Это вполне может облекаться в такую форму, когда рассказчик описывает себя в чужой роли, подслушанной на стороне. Но это не обязательно означает, что в прозвучавшем рассказе нет никакой правды.

13.41 Вышеизложенное не является исчерпывающим изложением звучавших в разное время утверждений и обвинений, в которых шла речь об умышленном сбитии DC6, однако оно дает представление о том, насколько трудно установить, где правда.

Случайное сбитие?

13.42 Д-р Уильямс описывает появление в 1967 году бывшего бельгийского пилота по фамилии Бёкелс, который стал утверждать, что случайно сбил «Альбертину», пытаясь заставить ее отклониться от курса. Судя по всему, он вел себя сдержанно, но в конце концов был доставлен посредниками в Париж, где увиделся с Клодом де Кемуларией, французским дипломатом с опытом ооновской работы, который в 1980 году или около того пересказал услышанное от Бёкелса дипломату-ооовцу Джорджу Айвану Смиту. Непосредственным первоисточником д-ра Уильямс является расшифровка записи, которая вроде бы представляет собой надиктованное Смитом на магнитофон изложение того, что пересказал де Кемулария. Нам не известно, на что опирался де Кемулария, чтобы освежить в своей памяти беседу с Бёкелсом, состоявшуюся в 1967 году, но литературность повествования наводит на мысль о редакторской руке, которая была приложена, вероятно, одним из посредников или ими обоими. За дальнейшим изложением фактов мы будем следить, памятуя об этих оговорках.

13.43 Данные Бёкелсом показания заключались, по сути, в том, что некая группа, представлявшая ряд европейских политических и деловых интересов, опасаясь, что Чомбе собирается капитулировать или пойти на компромисс, хотела, чтобы самолет Генерального секретаря был посажен не в Ндоле, а в Колвези, где ему аргументированно доказали бы пользу от сохранения Катангой независимости. Для этого в Ндолу были из Колвези посланы дожидаться

«Трансэр DC6» два самолета «Фуга» (один из них пилотировался Бёкелсом), вооруженных 7,5-миллиметровыми пулеметами, в которых каждый пятый патрон был с трассирующей пулей. На каждом имелось по 990 литров топлива плюс запасные 110 литров в баках на концах крыльев, что доводило их минимальную дальность до 1200 км. Оба были оснащены радиолокационной и современной радиоаппаратурой и были двухместными (второе место предназначалось для радиста). Им сообщили, когда «Альбертина» вылетела из Леопольд-виля, и передали ее координаты те три раза, когда она прерывала радиомолчание. С радиомачты в Ндоле они получали дополнительную информацию (что может указывать, как предполагает д-р Уильямс, на причастность официальных лиц, а может означать не более чем перехват радиопереговоров при подлете самолета).

13.44 Приписываемый Бёкелсу рассказ о том, что произошло дальше, занимает в книге д-ра Уильямс три страницы. В нем утверждается, что ндольский диспетчерский пункт совершил акт соучастия, заставив DC6 пойти на второй круг и дав тем самым самолетам «Фуга» возможность оказаться у него в хвосте и над ним (это не согласуется с внезапным выражением удивления, которое услышал Мейер (см. выше, раздел 13.8)).

13.45 Бёкелс рассказывает далее, что для выхода на траекторию полета DC6 пришлось набирать высоту:

«Тут появился DC6, все огни которого были включены. Было 00:12. Я спикировал вниз... Примерно в 00:13 мы оказались в 200 метрах над DC6, зайдя ему в хвост. Мы были над кабиной самолета, летевшего непосредственно под нами, и включили мощные прожекторы, находившиеся под фюзеляжем. Кабину DC6 осветил яркий свет».

По словам Бёкелса, затем «Фуга» стал лететь сбоку от «Альбертины», и его радист передал туда сообщение на французском языке:

«Appelle à DC6. Avisation [sic] atterrissage. Prière vous détourner sur base Kolwezi. Vous escortons. Importantes personnalités désirent rencontrer personnalité à bord. Si refus, avons ordre de vous contraindre par force. Si ok, répondez». [“Вызываю DC6. Вам необходимо приземлиться. Предлагаю направиться на базу в Колвези. Важные персоны хотят встретиться с человеком, который у вас на борту. Если вы откажетесь, нам приказано применить силу. Если вы согласны, дайте знать”].

Пилот ответил: “Подождите, я узнаю”. Потом он поговорил с диспетчерской. В диспетчерской должна была остаться запись (такова нормальная процедура), но я знаю, что ленту уничтожили».

Бёкелс указал, что, не получив дальнейшего ответа, он открыл огонь, который должен был состоять из предупредительных выстрелов (в том числе трассирующими пулями) вдоль траектории полета DC6, но, должно быть, попал по стабилизатору. Он увидел, что самолет не смог завершить поворот. Бёкелс сообщил, что запаниковал и растерялся, но его радист уговорил его вернуться:

«И тогда, ровно в 12:15, радист увидел DC6 горящим на земле... Я уверен, что диспетчерский пункт в Ндоле всё слышал и знал».

Бёкелс настаивал, что не знал, кто находится в DC6, пока не вернулся на базу в Колвези, где его с пристрастием допросили и где он какое-то время опасался, что его казнят — ведь вместо того, чтобы заставить самолет отклониться от курса, он его сбил.

13.46 При всех оговорках, которых требуют многократные пересказы подобного рода, нельзя не поразиться совпадениям между теми аспектами приписываемого Бёкелсу рассказа, которые мы выделили, и независимыми свидетельствами, которые цитировались нами отдельно:

- «DC6, все огни которого были включены» — сравните с рассказом Саутолла об услышанной им реплике из кабины пилота (см. выше, раздел 13.25: «Все огни включены»);
- точная привязка эпизода по времени: между 00:12 и 00:15 — сравните со временем, которое показывали остановившиеся часы на телах погибших (см. выше, раздел 7.5);
- утверждение о том, что емкость топливных баков составляет 990 литров — сравните с расчетами Хаммарберга, который указал на цифру в 980 литров (включая баки на концах крыльев) как на минимально достаточную для совершения боевого вылета из Колвези (см. выше, раздел 13.16);
- использование прожектора (см. раздел 13.47);
- отдача приказа о том, чтобы самолет отклонился от заданного курса, на французском языке — сравните с рассказом Саутолла (см. выше, раздел 13.30) и присутствием в кабине экипажа гаитянца Барро;
- версия угрожающего приближения, а не внезапного нападения — сравните с высказываниями Джулиена (см. выше, разделы 12.12 и 12.15: «Возвращайтесь обратно»);
- признаки того, что АНБ было заранее осведомлено о событии.

13.47 Маргарет Нгулубе, которую опросила Комиссия, в 2011 году дала Джейкобу Пхири и Йёрану Бьёркдалю интервью (перевод получился не вполне удовлетворительным), в котором она, описывая подлет второго самолета, упомянула «очень яркий свет»:

«Видели ли Вы в небе другие самолеты, помимо того, который был в огне?»

Был еще один, впереди; он обогнал, как на дороге машины делают. Потом еще один был; это который в огне. Потом был еще один; он пролетел мимо.

Как далеко друг от друга находились те самолеты, которые вы видели?

Между первым и тем, другим, прошло всего несколько минут, не часов. А потом был очень яркий свет, очень сильный свет».

13.48 Это свидетельство можно было бы считать сомнительным, если бы не показания, данные другими людьми Комитету по расследованию. Помощник инспектора Н. Дж. Вон, хотя он говорил о временном промежутке с 01:40 по 01:45, рассказал, что находился за рулем патрульной машины между Нокамбо и

Муфулирой, когда примерно в 200 ярдах от последнего из названных пунктов он увидел в небе вспышку — «как электрическая лампочка, которую включаешь, а она тут же перегорает». По его словам, это была небольшая яркая вспышка белого цвета, которая быстро потускнела и за которой последовала еще одна, поменьше, расположенная вертикально под ней.

13.49 Поселковый секретарь Тимоти Канкаса, который работал с самолетами во Вторую мировую войну и который после независимости достиг постов министра и дипломата, описал Комитету по расследованию и Родезийской комиссии большой самолет, летевший ровно, но низко в северо-западном направлении, и второй самолет, близко следовавший над ним без огней. Внимание Канкасы привлекла ненормально шумная работа двигателей. Более мелкий самолет, который летел сначала над более крупным, а затем сбоку от него, осветил его лучом, похожим на прожекторный. Свидетель посчитал более мелкий самолет не реактивным и отнес это событие к периоду до 23:00, однако в его передаче и зрительных, и слуховых впечатлений проскальзывают детали, которые невозможно угадать, но которые согласуются с рассказом Бёкелса. Вдова свидетеля, Мама Канкаса, в 2013 году дала Комиссии показания, которые подтверждали показания ее покойного мужа, но она упомянула два самолета, которые «два раза осветили» более крупный самолет, после чего вернулись к аэродрому. Время события она поместила между 10 и 11 часами ночи.

13.50 Всё это необходимо рассматривать через призму того факта, что в приписываемом Бёкелсу рассказе содержалось мало такого, что нельзя было бы выяснить из сообщений в прессе и материалов трех расследований, помноженных на его собственный опыт пилота. Есть в этом рассказе и элементы, вызывающие скепсис. В разделе 13.44 выше мы упоминали несоответствие между утверждением Бёкелса о том, что ему помогали из диспетчерского пункта, и упоминанием Мейера о том, что он услышал возглас удивления у диспетчера. Другим элементом такого рода является высказывание о том, что непонятная группа европейцев просто хотела урезонить Хаммаршельда: даже если всё остальное — правда, то акция вмешательства должна была предполагать как минимум спланированное похищение с целью удержания его и сопровождавшей его группы в качестве заложников. Еще одним элементом является утверждение о том, что сбитие самолета было случайным: разумеется, существует вероятность, что так оно и было и что истинное намерение состояло в том, чтобы сорвать переговоры о прекращении огня, принудив самолет, как настойчиво говорил лорд Олпорт, «улететь в другое место». Но в равной степени вероятно и то, что Бёкелс пытался, описывая свою роль, снять с себя вину за умышленное убийство шестнадцати человек — умышленное либо потому, что его истинное намерение заключалось в уничтожении DC6, либо потому, что он сбил его, приведя в исполнение свою угрозу, когда тот не изменил свой курс.

Виновость

13.51 Роль Комиссии не предусматривает установления ответственности за гибель «Альбертины»; ее забота — определить вероятность того, что эту ответственность удастся установить в результате возобновленного или заново проведенного официального расследования. Согласно нашему предварительному заключению, ныне имеющиеся доказательства, в частности свидетельства Саутолла и Бёкелса, способны дать возможность для проверки гипотезы о том,

что падение самолета было вызвано беспокоящими действиями или стрельбой с воздуха. Мы разовьем эту мысль в своих выводах.

14. Официальный сговор?

Резюме

14.1 Были ли официальные лица Родезийской Федерации причастны, заведомо или же постфактум, к гибели Дага Хаммаршельда? Этот вопрос неоднократно задавался, и примерно в половине случаев на него давался утвердительный ответ. Мы начинаем настоящий раздел с объяснения, почему эта точка зрения нами не разделяется.

14.2 Аргументы о наличии официального сговора порождаются следующим: реакция властей Федерации на то, что самолет DC6 не приземлился, была хаотичной, противоречивой, часто необъяснимой и местами безответственной либо просто отсутствовала. В оставшейся части настоящего раздела мы приводим краткое изложение этой прискорбной истории.

14.3 Вместе с тем Комиссия считает, что из такого подозрения невозможно надлежащим образом сделать вывод о сговоре. Нельзя представить, что странное и непоследовательное поведение властей преследовало какую-то вразумительную цель, например было призвано обеспечить либо гибель Генерального секретаря, либо (если предположить осведомленность о том, что была применена внешняя сила) уничтожение всех доказательств, указывающих на причины падения самолета, либо создание возможностей, позволяющих скрыться тем, кто был виновен в его падении. Оно легче объясняется настойчивым высказыванием Высокого комиссара лорда Олпорта о том, что «Альбертина», вероятно, «улетела в другое место». Распространение столь пренебрежительного отношения должно было вполне способствовать тому, что поиски велись расхоложенно и нескоординированно, что за обнаружением места катастрофы последовало бестолковое пребывание там и что единственному пережившему крушение человеку — Харолду Джулиену, который был сильно обожжен, долгое время не оказывали, как это ни ужасно, помощь. Мы констатируем, что Комиссия Организации Объединенных Наций по расследованию, весьма критически отнесшаяся к умонастроениям, приведшим к такому положению вещей, заняла точку зрения, согласно которой именно в этом была непризнанная причина преступной задержки.

14.4 Из приписываемого Бёкелсу рассказа вытекает отдельно стоящее (и на данный момент совершенно не доказанное) утверждение о том, что диспетчерский пункт в Ндоле облегчил воздушную атаку на DC6, потребовав, чтобы тот пошел на второй круг. Если есть доказательства того, что отдельные официальные лица вступили в сговор с нападшими на DC6, то их следует искать в уликах, полученных не одной только дедукцией. Этот вопрос мы рассматриваем в разделе 15.

Огни аэропорта

14.5 Есть несколько свидетелей, которые говорили о том, что, когда ждали «Альбертину», огни аэропорта были погашены. В разделе 13.1 выше мы при-

вели свидетельство Дейвисона Нконджеры на этот счет. Имеются и другие свидетельства аналогичного свойства из местных источников.

14.6 Мы полагаем, что любые будущие дознаватели будут, как и мы, скептически относиться к этому утверждению, по крайней мере если его соотнести со временем прибытия «Альбертины». Погасить ночью огни на взлетно-посадочной полосе, когда известно о приближении самолета, — это убийственный акт. Погасить их можно, переключив один-единственный рычажок на пульте управления в диспетчерском пункте, но это мгновенно заметили бы почти все, кто присутствовал на летном поле, в том числе дипломаты, журналисты и многочисленные африканцы, дожидавшиеся у периметра, чтобы выразить ООН свою поддержку. Однако, насколько нам известно, ни от одного из этих источников не поступало сведений о выключении огней аэропорта при полете «Альбертины».

14.7 Наиболее убедительное из известных нам свидетельств, касающихся вопроса о подсветке, было зафиксировано в 1965 году журналисткой Мартой Пейнтер, которая примерно в десять минут пополуночи увидела, как над летным полем пролетел самолет, повернувший на запад и уже не вернувшийся. «Много позже полуночи, — продолжала она, — усталый сотрудник аэропорта сказал нам: “Другого рейса мы сегодня вечером не ожидаем. Мы гасим наши посадочные ракеты. Вы все можете отправляться по домам”».

Обнаружение: официальная версия

14.8 Официальная версия того, как нашли место катастрофы, всегда звучала следующим образом: 18 сентября примерно к 10:00 была выслана поисковая авиация, однако родезийские власти удостоверились, что самолет разбился, только вскоре после 15:00 того же дня — когда с воздуха были замечены его обломки.

14.9 Прошедшее в промежутке время частично приходилось на признанные, но не объяснимые задержки, случившиеся рано утром. Начальник аэропорта Джон «Ред» Уильямс, которому Мариус ван Вик примерно в 03:30 сообщил об увиденной им в небе вспышке (см. выше, раздел 11.7), собрался начать поиск с первыми лучами солнца, а служба управления воздушным движением в Солсбери стала в переговорах с Ндолой проявлять волнение еще в 04:30, однако с рассветом, который наступил около 06:00, ничего для начала авиапоиска, судя по всему, предпринято не было. Вместо этого вскоре после 07:00 норвежский экипаж ооновского самолета, который был перенаправлен в Ндолу для содействия в проведении поисков, был помещен под арест. Наконец в 09:42 служба управления в Солсбери отдала распоряжение о том, чтобы самолеты «Канберра» из состава Королевских родезийских ВВС, находившиеся на территории ндольского аэропорта, приступили к поиску. Однако начатый примерно в 10:00 поиск пошел в северном и южном направлениях, тогда как было известно, что «Альбертина» должна была подлетать к взлетно-посадочной полосе с северо-запада или запада.

14.10 Когда же наконец в 14:45 пилота Королевских родезийских ВВС старшего лейтенанта авиации Крэксфорда послали в очевидном направлении, он обнаружил обломки за 25 минут. Таким образом, понадобилось якобы 15 часов на то, чтобы найти с воздуха сгоревшие обломки большого самолета, хотя на ве-

роятное место его падения указывали и предсказуемая траектория его полета, и последнее из зафиксированных его сообщений.

Обнаружение: альтернативная версия

14.11 Убежденность в том, что продолжительность затраченного времени объясняется не просто халатностью, подпитывалась наличием солидных улик, положительно указывающих, что на самом деле место катастрофы было обнаружено (причем не только местными жителями, но и официальными представителями Федерации) еще до рассвета или же вскоре после него. Ряд свидетелей, некоторые из которых были не так давно опрошены в первый раз, рассказали, что местные жители пытались добраться до места катастрофы ночью и что наутро, вскоре после рассвета (т. е. около 6 часов утра), они его нашли. Такая реакция вполне ожидаема в ситуации, когда в темное время суток они увидели, как что-то случилось с самолетом, подлетавшим над лесом к ндольскому аэропорту.

14.12 В 1979 году Тимоти Канкаса заявил шведскому исследователю, что, увидев падение самолета в буш, он позвонил в полицию, которая ничего делать не стала. Утром к нему пришли углежоги и сообщили, что самолет потерпел крушение и горит. В 9 или 9:30 утра он отправился на место аварии: «Там не было ни полицейских... ни военных, вообще никого до второй половины дня». Однако как минимум один свидетель-замбиец рассказал, что добрался до места крушения на рассвете и что его туда не пустили люди в форме, а журналист Иан Колвин наблюдал нечто похожее, когда пролетал над этим местом утром (см. ниже, раздел 14.16).

14.13 Притом что из-за опасливого отношения к властям ряд местных жителей (в отличие от Тимоти Канкасы) не стал сообщать о найденных обломках, местный углежог Л. Дака и еще два человека были утром арестованы за похищение шифровальной машины из самолета, в результате чего на место катастрофы еще до того, как оно было обнаружено с воздуха, прибыл полицейский отряд. Рей Лоуз, служивший тогда инспектором-детективом, описал, как «вскоре после обеда» 18 сентября, когда уже состоялся арест, он выехал на «Лэнд ровере» на место катастрофы, взяв с собой одного из обвиняемых в качестве проводника, а также штатского фотографа по имени Нанн и еще трех своих сослуживцев. «По всей территории лежали мертвые тела, большинство из которых было сильно обожжено», но Джулиен был найден живым. Лоуз вспоминает, что доложил об обнаруженном в полицейскую дежурную часть, но при этом, как ни странно, он не говорит, что вызвал помощь Джулиену, хотя, возможно, об этом говорится в его рапорте. Неизвестно, что случилось с фотографиями Нанна.

14.14 Сэр Брайан Ануин, бывший в то время личным секретарем лорда Олпорта, написал в августе 2011 года в газету «Гардиан», рассказав о своей роли в происходившем. В частности, он рассказал, что он и лорд Олпорт, немного поспав в одном из припаркованных самолетов, «вернулись на рассвете в помещения аэропорта и узнали, что федеральный самолет засек неподалеку обломки». В беседе, которую в декабре 2012 года провел с ним по поручению Комиссии ее Председатель, сэр Брайан однозначно заявил, что это ошибка и что он узнал об обнаружении обломков не раньше второй половины дня.

14.15 Между тем первоначально изложенную им версию событий, очевидно, разделяет бывший служащий Королевских родезийских ВВС Майкл Сондерс,

который 25 марта 2012 года оставил на посвященном Родезии интернет-сайте сообщение, в котором говорится, в частности:

«Я пишу с некоторым знанием дела, ведь я там был. Находясь на летном поле, где я разговаривал со свободным от дежурства диспетчером, я увидел, как над летным полем пролетел самолет, который повернул в направлении ветра. Утром поисковый самолет доставил меня на место катастрофы...».

14.16 То, что с рассветом место крушения могли быстро обнаружить, подтверждается рассказом, который был обнародован в 1968 году корреспондентом «Дейли телеграф» Ианом Колвином — журналистом, близким к сэру Рою Веленски. Колвин сообщил, что в 9 часов утра 18 сентября он пролетал над местом катастрофы в чартерном самолете «Сессна» и наблюдал «полицейских, уже перемещавшихся по открытому пространству среди серого пепла обломков».

14.17 Военно-воздушный атташе США в Претории полковник Дон Гейлор, которому было приказано прибыть в Ндолу, рассказывает в своих мемуарах, что «на заре» он вылетел на собственном самолете и в конце концов обнаружил место аварии (следует сказать, что не без труда). По рации он сообщил координаты в ндолский диспетчерский пункт.

«Мы оставались в воздухе несколько часов, пока не подлетел родезийский самолет, который сделал круг над объектом».

Происходило ли на самом деле быстрое реагирование?

14.18 Рассказ Лемонсона Мпинганджиры, излагавшийся в разделе 13.1 выше, имеет следующее продолжение: увидав взрывы в воздухе, он и Стивен Чисанга укрылись за муравейником и меньше чем через час увидели оттуда два «Лэнд ровера», которые очень быстро двигались по проложенной через буш дороге в направлении самолета. Автомобили были не черного цвета (как у полицейских машин), а серого, и, поскольку в салонах был включен свет, в ехавших можно было опознать европейцев. Произошла сильная вспышка пламени, после чего обе машины на высокой скорости уехали обратно.

14.19 Если (как следует из высказывавшихся предположений) на месте аварии быстро оказались наемники, которые подожгли упавший самолет, то в этом можно найти объяснение той позиции, в которой местные африканцы нашли на рассвете тело Дага Хаммаршельда, и тем выводам, которые сделали по результатам вскрытия патологоанатомы (см. выше, раздел 8). Однако это означало бы, что на месте совершенного ими преступления злоумышленники оставили в живых очевидца — сержанта Джулиена, т. е. возникает необходимость в допущении, что находившегося там Джулиена они в темноте не заметили. Поэтому если бы Мпинганджира был одинок в своих показаниях, то более вероятной могла выглядеть версия, согласно которой увиденной им вспышкой было воспламенение самолетного топлива, происшедшее при ударе, а не уже после того, как (согласно его воспоминаниям) на место происшествия примчались другие люди; однако всё равно возникает вопрос о том, как возможна столь стремительная реакция, если отреагировавшие не были осведомлены заранее.

14.20 Между тем Мпинганджира уже не одинок в своих показаниях. В январе 2012 года южноафриканец Рен Маст-Ингл заявил д-ру Сюзан Уильямс, что в сентябре 1961 года (тогда он, 22-летний юноша, работал сотрудником по свя-

зам с общественностью в одной из горнодобывающих компаний Коппербелта) он ехал на мотоцикле из Луаншьи в Банкрофт через Чинголу, когда услышал, как неподалеку в лесу упал самолет, которым, как он понял на следующий день, была «Альбертина». Насколько он вспомнил, это произошло примерно в момент наступления сумерек, но в любом случае раньше того момента, который считается сейчас временем крушения. Он пробрался к месту аварии и смог примерно с 20 метров наблюдать цепочку отверстий «размером с мой кулак», протянувшуюся из-под одного из крыльев на фюзеляж. Признаков пламени не было. В считанные минуты подъехали два автомобиля. Это были либо «Джипы», либо «Лэнд роверы» цветом светлее черного, в которых находилось 6–8 вооруженных белых мужчин, не в обмундировании, но в какой-то воензированной униформе. Они приказали ему уходить.

14.21 В 2005 году бывший катангский наемник по имени Колин Купер заявил норвежской полиции, что в Элизабетвиле он провел неделю с южноафриканским наемником по фамилии Сванепул, который сильно пил и был помешан на оружии и который, будучи в нетрезвом состоянии, рассказал, как его и еще трех-четырех человек послали в буш дожидаться самолета Хаммаршельда. (Рассказал он Куперу и такую абсурдную вещь, будто ждали они не крушения самолета, а его посадки.) По словам Купера, Сванепул стал хвастаться, что застрелил телохранителя, который выжил при крушении. Купера начали настойчиво спрашивать, не признавался ли Сванепул в убийстве Генерального секретаря, и после сильных колебаний Купер ответил утвердительно. Вместе с тем Купер еще в 1993 году рассказал пилоту по имени Хельге Бьёрло гораздо менее сомнительную историю о том, что, по словам Сванепула, «Альбертину» принудили к снижению, а в лесу были размещены люди с заданием убить Хаммаршельда. Купер указал, что Сванепул опасался ООН (у ее разведывательного ведомства есть записи, свидетельствующие о допросе и репатриации наемника с такой фамилией) и вскоре после этого уехал из Катанги.

14.22 Ни один из этих рассказов не изображает самого Купера в качестве причастного к предположительным убийствам. Однако в версии, рассказанной им своему бывшему школьному приятелю Киту Осмонду на встрече старых выпускников в 1999 году, он предстал как раз в таком качестве. Сказав Осмонду: «Ты же знаешь, авария была подстроена», — Купер стал утверждать, что он и Сванепул попали в отряд, которому было поручено проследить за тем, чтобы Хаммаршельд погиб в катастрофе. Он сказал Осмонду (чьи показания попали к Комиссии в августе 2013 года), что, добравшись до места катастрофы на «Лэнд ровере», они обнаружили Хаммаршельда и двух телохранителей еще живыми. Сванепул застрелил Хаммаршельда, после чего они убили двух телохранителей и изрешетили обломки пулями.

14.23 Если за местонахождением самолета, когда он подлетал к Ндоле, следили (а что это могли делать — в этом сомневаться не приходится), то возможность того, что ожидавшие в буше люди сумели быстро добраться до места крушения, не является такой уж маловероятной. Но отсюда не следует, что Купер точно передал норвежской полиции слова Сванепула, или (если Купер был точен) что Сванепул рассказал ему правду, или что Купер рассказал Осмонду правду о своей собственной роли. Например, вполне вероятно, что охранником, упоминаемым в разных рассказах, был Джулиен, который не был застрелен, а умер от ожогов. Но даже если Сванепул или Купер пересказывал услышанную им историю и отводил себе в ней выдуманную роль, существует определенная

степень соответствия между этим рассказом и показаниями случайных свидетелей, которые упомянули о мужчинах, быстро подъехавших после авиакатастрофы на «Лэнд роверах». В разделах 8.10 и 8.11 выше мы рассмотрели, как можно добиться некой определенности в отношении подобных рассказов.

14.24 Вместе с тем вероятность того, что крушения самолета дожидался отряд наемников, ставится под сомнение мемуарами, которые упомянуты в разделе 13.11 выше. Если рассказ Прейна в целом верен, то может оказаться, что люди, которых наблюдал Мпинганджира и с которыми столкнулся Маст-Ингл, — это поисковая группа, собранная тем радиолюбителем, который засек радиопереговоры. Но и в этом рассказе есть странность: если те люди, с которыми два очевидца столкнулись вскоре после аварии, были поисковой группой, то чем эта группа потом занималась? Сведений об этом до нас не дошло.

15. Выводы

Лабиринт

15.1 Мы вновь отмечаем, что настоящий доклад, при всей его детальности, содержит не более чем подборку элементов, из которых к настоящему времени сложился большой корпус доказательств, все из которых мы рассмотрели в ходе своей работы. Многие из них стали известны лишь в последние годы, а многое еще может появиться — как это в реальности происходило во время написания доклада. Уже одно это позволяет, не останавливаясь на вопросе о факторах, ограничивавших первоначальные три расследования, ответить на исходный вопрос: имеются ли существенные новые доказательства, касающиеся гибели Дага Хаммаршельда? Они, бесспорно, имеются.

15.2 Главный вытекающий отсюда вопрос заключается в том, заслуживают ли имеющиеся доказательства того, чтобы ООН возобновила собственное расследование. Это вопрос непростой. Он заставил нас, в частности, поразмыслить: есть ли реальная перспектива того, что благодаря возобновленному или заново проведенному расследованию удастся не просто продолжить передвижение многочисленных фигур, присутствующих сейчас на шахматной доске, когда любой исход, отличный от патового, маловероятен? Если бы никакой другой реальной перспективы не было, то наш ответ на вопрос, сформулированный в нашем круге ведения, должен был бы стать отрицательным, несмотря на значимость и самоценность материала. Лабиринт доказательств сохранился бы, давая другим возможность попытаться отыскать путь через него, но результата, оправдывающего возобновление официального ооновского расследования, ожидать бы не приходилось.

15.3 С другой стороны, если бы в лабиринте оказалась золотая нить, то наш ответ стал бы утвердительным. По причинам, к которым мы сейчас переходим, мы считаем такой вариант возможным.

Золотая нить?

15.4 Есть убедительные доказательства того, что, когда самолет кружил, готовясь совершить посадку в Ндоле (к тому времени было широко известно, что именно она является пунктом его назначения), он подвергся атаке или угрозе в некой форме. Мы согласны с экспертами, которые говорят, что необходимость

в таком объяснении причин авиакатастрофы отсутствует и что их можно вполне объяснить в терминах столкновения исправного воздушного судна с землей, и всё же мы считаем, что вероятность того, что на самом деле самолет был принужден к снижению враждебными действиями того или иного рода, подтверждается достаточным количеством доказательств, чтобы заслуживать дальнейшего расследования.

15.5 По причинам, которые, как мы надеемся, явствуют из раздела 12, мы не считаем, что теорию диверсии можно проверить, хотя при этом некоторые дразнящие вопросы останутся без ответа. Это не то же самое, что назвать эту теорию не соответствующей действительности: мы лишь хотим сказать, что, по нашему мнению, ее достоверность или недостоверность устанавливать в настоящее время бесперспективно. Поэтому мы не рекомендуем Организации Объединенных Наций подвергать сейчас дальнейшему изучению доказательства, касающиеся диверсии, даже если это означает возможный (нам этого знать не дано) отказ от знакомства с фактами.

15.6 Версия же воздушной атаки, независимо от предположительных последствий последней (снижение самолета в результате непосредственных повреждений, беспокоящих действий либо возникновения на борту каких-то поломок, лишивших самолет управляемости), способна, по нашему мнению, быть доказанной или опровергнутой.

15.7 И конкретные доказательства физического присутствия в ндолском аэропорту Ндола американцев, оснащенных аппаратурой радиослежения, и более широкие доказательства того, что в 1961 году и около того Агентство национальной безопасности США повсеместно занималось прослушивающей деятельностью, говорят о высокой вероятности того, что все местные и региональные радиопереговоры Ндолы в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года отслеживались и записывались АНБ, а возможно, и ЦРУ.

15.8 Если предположительная атака или угроза на самом деле имела место, то непосредственные реплики из кабины пилота, будь то в форме, приписываемой де Кемуларией пилоту Бёкелсу (выше, раздел 13.45), или же в форме записанных реплик из кабины, о которых рассказывал Саутолл (выше, разделы 13.25–26), должны были быть в штатном порядке засечены, записаны (Саутолл свидетельствует, что они и были записаны), зарегистрированы и заархивированы Агентством национальной безопасности США. Следует рассчитывать и на то, что АНБ засекало и фиксировало также любой диалог диспетчерского пункта в Ндоле, равно как и любые сообщения или сигналы, переданные или полученные «Альбертиной».

15.9 Если бы обнаружили проверенные на подлинность записи любых таких реплик или радиосообщений из кабины экипажа, они позволили бы получить потенциально убедительные доказательства того, что произошло с DC6. Так, например, если американские записи подтвердят рассказ либо Бёкелса, либо Саутолла или же оба эти рассказа, расследование вплотную подойдет к ответу на вопрос о том, как погибли находившиеся на борту самолета люди, и насколько-то продвинется к установлению тех, кто за это ответственен. Но и в том случае, если приписываемый Бёкелсу рассказ окажется чистой фикцией, а вспомненное Саутоллом — целиком ошибочным, наличие показаний очевидцев всё равно служит подходящим мотивом для выяснения того, что было подслушано и записано в ходе плотного отслеживания региональных радиоперегово-

ров, которое, безусловно, велось ведомствами безопасности США (а возможно, и других стран) ночью, в которую, как было известно, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций летел в Ндолоу с миссией международного значения.

15.10 Таким образом, любая архивная звукозапись, относящаяся к последним минутам «Альбертины» (независимо от того, подтверждает ли она те или иные версии или утверждения), вполне может содействовать объяснению причин крушения самолета. Если же в реестре или архиве, который вообще-то является исчерпывающим, такой звукозаписи не окажется, причем можно установить, что ее там никогда и не было, то это во многом поможет ответить на гипотезу о том, что самолет подвергся атаке или угрозе с воздуха.

Следующие шаги

15.11 Действуя по поручению Комиссии, Архив национальной безопасности при Университете Джорджа Вашингтона (окр. Колумбия) направил запросы, которые были сделаны на основании Закона о свободе информации и в связи с вышеизложенным включали запрос на ознакомление:

а) с любой звукозаписью или расшифровкой радиопереговоров, которые были перехвачены или получены Агентством национальной безопасности США на его кипрской или любой иной станции в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года и предположительно касаются эпизода с обстрелом одного самолета другим;

б) с любым радиосообщением, которое было перехвачено или получено АНБ между 21:30 17 сентября 1961 года и 00:30 18 сентября 1961 года (в обоих случаях указано среднее время по Гринвичу) и касается посадки воздушного судна в Ндоле (Северная Родезия) или его подлета к ней.

15.12 В начальном ответе, поступившем от Агентства национальной безопасности США, было указано, что на два из трех документов, чья тематика «перекликается» с тематикой запроса Комиссии, предусматриваемое рассекречивание, видимо, не распространяется, поскольку они отнесены к категории «совершенно секретно» по соображениям национальной безопасности. (Статус третьего документа, который хранится не в АНБ, пока не известен.) Д-р Мэри Карри, курирующая в Архиве национальной безопасности связи с общественностью, 19 июля 2013 года написала Комиссии следующее:

«... Прошу обратить внимание, что, по отзыву д-ра Джона Прадоса, нашего эксперта по ЦРУ, рассекречиватели всегда ревностно оберегали материалы, перехваченные Агентством национальной безопасности. По его словам, нам известны считанные случаи рассекречивания материалов, так или иначе относящихся к периоду «холодной войны» (несколько материалов по Корее, несколько по Тонкинскому заливу, немного по вьетнамским переговорам, несколько по Шестидневной войне). Несмотря на это, мы направили предусмотренные Законом о свободе информации запросы относительно перехваченных сообщений за указанные даты...».

Подана апелляция на сохраняющуюся засекреченность этих документов, на которые, насколько понимает Комиссия, распространяется правило о 50-летней давности, оговариваемое разными условиями.

Возможность возобновления ооновского расследования

15.13 Комиссии представляется, что ею достигнута подходящая точка для завершения своей работы.

15.14 Комиссия имеет честь констатировать, что, по ее мнению, Организация Объединенных Наций поступила бы обоснованно, если бы она, реализовав полномочия, которыми Комиссия не обладает, возобновила проведенное ею в 1961–62 годах расследование, установив в качестве первоначальной задачи ознакомление с записями перехваченных сообщений на предмет подтверждения либо опровержения свидетельств, указывающих на то, что снижение самолета Генерального секретаря было вызвано атакой или угрозой в той или иной форме. Судя по ныне имеющимся доказательствам, если такие записи вообще имеются, то они хранятся в Соединенных Штатах. В своей дознавательской работе Комиссия достигла такой точки, из которой эта линия расследований представляется способной найти четкий ответ, и теперь эстафету в этом процессе целесообразно передать Генеральной Ассамблее.

15.15 Вопрос о том, оправданно ли какое-то более крупное расследование, будет в этом случае решаться в зависимости от того, что обнаружит (и обнаружит ли) предложенное первоначальное дознание. Если этот путь будет пройден, мы не видим причин, которые не позволили бы ограничить дальнейшее расследование рамками, представляющимися на тот момент реалистичными и актуальными.

15.16 Исходя из этого, Комиссия не рекомендует полномасштабно возобновлять ооновское расследование и не предполагает такого возобновления. Она имеет честь предложить провести сфокусированное и поэтапное возобновление, предполагающее возможность закрытия на первом же этапе, а в случае продолжения — способность ограничиться теми вопросами, которые будут к тому времени идентифицируемы в качестве ключевых. В нашем докладе указано, какие вопросы могут относиться к таковым, но мы признаем, что ход событий способен расстроить делаемые прогнозы.

15.17 Таким образом, возникает вероятность того, что истекшие полвека отнюдь не сокрыли от нас факты, а несколько приблизили нас к выяснению правды о событии глобальной значимости, которое заслуживает внимания как историков, так и юристов.

Гаага, 9 сентября 2013 года

(Подпись)
Стивен Седли
Председатель

(Подпись)
Ханс Корелл

(Подпись)
Ричард Голдстоун

(Подпись)
Вилхелмина Томассен

Добавление 1

Члены Хаммаршельдской комиссии

Досточтимый сэр Стивен Седли (Председатель)

Досточтимый сэр Стивен Седли (Председатель) был в 1964 году принят в адвокатуру, в 1983 году стал королевским адвокатом, а в 1992 году назначен судьей Высокого суда, где служил в Отделении королевской скамьи. В 1999 году стал членом Апелляционного суда, а также стал заседать в Судебном комитете Тайного совета и в качестве судьи *ad hoc* в Европейском суде по правам человека. В марте 2011 года оставил судебную практику и с тех пор является приглашенным профессором права в Оксфордском университете.

Посол Ханс Корелл

Посол Ханс Корелл был с марта 1994 года по март 2004 года заместителем Генерального секретаря по правовым вопросам, Юрисконсульт Организации Объединенных Наций. В 1984–1994 годах служил в ранге посла заместителем секретаря по правовым и консульским вопросам в Министерстве иностранных дел Швеции. В 1962–1984 годах работал в Министерстве юстиции и в шведской судебной системе, будучи в 1980 году назначен апелляционным судьей.

Судья Ричард Голдстоун

Судья Ричард Голдстоун с июля 1994 года по октябрь 2003 года работал судьей Конституционного суда Южной Африки. В 1991–1994 годах председательствовал в Комиссии по расследованию, связанному с предупреждением публичного насилия и запугивания (Комиссия Голдстоуна). Служил первым Главным обвинителем Международных уголовных трибуналов Организации Объединенных Наций по бывшей Югославии и Руанде.

Судья Вилхелмина Томассен

Судья Вилхелмина Томассен в 1998–2004 годах служила судьей Европейского суда по правам человека в Страсбурге, а в 2004–2012 годах — судьей в уголовной секции Верховного суда Нидерландов. До этого занималась адвокатской практикой и работала преподавателем международного права прав человека, судьей и вице-председателем Гаагского регионального суда, а также судьей и вице-председателем Гаагского апелляционного суда.

Добавление 2

Члены Попечительского совета Хаммаршельдской комиссии

Его Превосходительство вождь Эмека Аньяоку, кавалер Королевского Викторианского ордена 1-й ст. и ордена Нигера 2-й ст.

Его Превосходительство вождь Эмека Аньяоку поступил на дипломатическую службу Нигерии после обретения этой страной независимости, а в 1963 году был откомандирован в Постоянное представительство Нигерии при ООН в Нью-Йорке. Был избран Генеральным секретарем Содружества в 1990 году и работал на этой должности до 1999 года. В 1991 году убедил лидеров Содружества согласовать Харарскую декларацию, которая придала современную значимость убеждениям и целям Содружества и наделила Содружество новым мандатом, особенно применительно к апартеиду. В настоящее время является вице-президентом Королевского общества Содружества.

Почетный архиепископ К. Г. Хаммар

Почетный архиепископ К. Г. Хаммар является доктором богословия, специализирующимся на герменевтике. Служил деканом собора в Лунде и епископом в Лундской епархии, после чего стал Архиепископом Уппсальским, главой Церкви Швеции (1997–2006 годы). В настоящее время является приглашенным почетным профессором в Центре теологии и религиоведения, Лундский университет, Швеция.

Лорд Ли Крондаллский (Председатель)

Лорд Дейвид Ли был в 1979–99 годах помощником генерального секретаря Британского конгресса тред-юнионов. С 1999 года является членом Палаты лордов, а с 2002 года — соучредителем и вице-председателем Всепартийной парламентской группы по Африке. В 2007 году действовал в качестве наблюдателя за проведением выборов в Демократической Республике Конго.

Лорд Маркс Хенли-он-Темсский, королевский адвокат

Лорд Джонатан Маркс является одним из ведущих коммерческих и семейных барристеров, практикуя из адвокатской конторы, находящейся в лондонском Темпле. Принят в адвокатуру в 1975 году, стал королевским адвокатом в 1995 году. Является также членом Палаты лордов, относясь к либеральным демократам, и пресс-секретарем названной партии по вопросам юстиции. Политическая специализация — права человека, правосудие и конституционные вопросы.

Проф. Хеннинг Мельбер

Профессор Хеннинг Мельбер является старшим советником и почетным директором Фонда им. Дага Хаммаршельда в Уппсале, который он возглавлял с 2006 по 2012 год. Работал старшим преподавателем международных отношений в Кассельском университете (1982–1992 годы), директором Намибийской группы по исследованиям в области экономической политики в Виндхукке (1992–2000 годы) и научным директором Североевропейского института Африки в Уппсале (2000–2006 годы). Является экстраординарным профессором в

Преторийском университете и научным сотрудником Центра африканистики Фри-Стейтского университета в Блумфонтейне.

Проф. Наисон Нгома

Профессор Наисон Нгома является вице-канцлером Коппербелтского университета (Замбия) и бывшим директором его Института мира им. Дага Хаммаршельда. У профессора Нгомы тридцатилетний опыт национальной и международной руководящей работы оперативного и стратегического профиля в государственных структурах, высших учебных заведениях и международных организациях, включая учреждения ООН.

Ханс Кристиан Сименсен

Ханс Кристиан Сименсен является независимым исследователем, который базируется в Гётеборге (Швеция) и имеет опыт работы в военной сфере и сфере гражданской авиации, включая надзор за воздушным движением и материально-техническое обеспечение полетов. Его отец служил в рядах ООН в Конго, и в 2006 году Сименсен начал собирать документы о конголезских кризисах для предлагаемого цифрового «Архива мирного посредничества им. Дага Хаммаршельда» для Александрийской библиотеки. С 2009 года занимается изучением авиакатастрофы в Ндоле.

Д-р Сюзан Уильямс

Д-р Сюзан Уильямс является старшим научным сотрудником Института по исследованию Содружества, Школа высших исследований, Лондонский университет. Среди ее книг: *Who Killed Hammarskjöld?* (Hurst, 2011); *Colour Bar. The Triumph of Seretse Khama and His Nation* (Penguin, 2006); *The People's King. The True Story of the Abdication* (Penguin, 2003); *The Iconography of Independence: "Freedoms at Midnight"* (Routledge, 2009).

Добавление 3

Эксперты при Хаммаршельдской комиссии

Боеприпасы/баллистика

Майор (в отставке) Дэн Перкинс, магистр технических наук, член Института инженеров-взрывников

Бывший технический специалист по боеприпасам, инженер-взрывник, Британская армия, Соединенное Королевство

Архивное дело

Жан-Луи Моро

Историк, соавтор (с Рене Брионом) книги *De la Mine à Mars: la genèse d'Umicore* (2006), Бельгия

Джон Пинфолд, магистр искусств, диплом по библиотечному делу

Бывший библиотекарь Бодлианской библиотеки по исследованию Содружества и африканистике при Доме Родса, Оксфордский университет, Соединенное Королевство

Д-р Крис Квантен, подполковник Генерального штаба, доктор философии

Профессор военного дела, директор кафедры военной истории, Королевская военная академия Бельгии

Проф. д-р Ги Вантемсе, доктор философии

Профессор современной истории в Свободном университете Брюсселя, секретарь Королевской исторической комиссии в Бельгии

Проф. д-р Карел Велле, доктор философии

Национальный архивист Бельгии, доцент кафедры истории, Гентский университет, президент Европейского отделения Международного совета по архивам

Авиация

Майор (в отставке) Свен Э. Хаммарберг, магистр наук, магистр делового администрирования

Консультант по расследованию авиационных происшествий, Швеция

Д-р Р. Джон Хэнсман, бакалавр искусств, магистр наук, доктор философии

Профессор аэронавтики и астронавтики, начальник отдела «Люди и автоматика», директор Международного центра воздушного транспорта, Массачусетский технологический институт, США

Судебная медицина

Проф. Кристер Буш, профессор, доктор медицины, доктор философии

Консультант-патологоанатом на факультете патологии, Университетская больница, Уппсала, Швеция

Д-р Дерик Джеймс, бакалавр медицины, бакалавр хирургии, диплом по медицинской юриспруденции (патология), член Королевского колледжа патологов (ККП), действительный член ККП

Старший преподаватель судебной медицины, Уэльский институт судебной медицины, Кардиффский университет, Соединенное Королевство

Проф. Леннарт Раммер, профессор, доктор медицины, доктор философии

Почетный профессор судебной медицины, Линчёпингский университет, Швеция

Почерко- и документоведение

Роберт Рэдли, магистр наук

Специалист по судебному почерко- и документоведению, Лаборатория судебного документоведения, Соединенное Королевство

Добавление 4

Свидетели, представившие информацию непосредственно Комиссии либо опрошенные Комиссией или по ее поручению в ходе ее работы

1. Беег, Эйдриан (Австралия)
2. Бьёркдаль, Йёран (Швеция)
3. Кэр, Джеффри (Соединенное Королевство)
4. Чипойя, Кастон (Замбия)
5. Дойл, Дейвид (США)
6. Даннетт, Дензил (Соединенное Королевство)
7. Фридманн, Эррол (Южная Африка)
8. Канкаса, Мама (Замбия)
9. Кунда, Эйбрахам (Замбия)
10. Лоуз, Рей (Соединенное Королевство)
11. Лёвенталь, Марк (Израиль)
12. Маст-Ингл, Рен (Южная Африка)
13. Меррет, Кристофер (Южная Африка)
14. Муленга, Эмма (Замбия)
15. Муленга, Сафели (Замбия)
16. Нгонго, Джон (Замбия)
17. Нгулубе, Маргарет (Замбия)
18. Осмонд, Кит (Кения)
19. Пиз, Лиза (США)
20. Ридлер, Мартин (Франция)
21. Сэнгер, Клайд (Канада)
22. Саутолл, Чарлз (США)
23. Свенссон, Сикстен (Швеция)
24. Тейссен, Мари (Нидерланды)
25. Уддгрен, Ингемар (Швеция)
26. Ануин, Брайан (Соединенное Королевство)
27. Вейнберг, Маргарет (Соединенное Королевство)
28. Уильямс, Дейвид (Соединенное Королевство)

Добавление 5

Выборочная библиография

Доклады предыдущих органов по расследованию катастрофы с SE-BDY (в хронологическом порядке)

Federation of Rhodesia and Nyasaland, Department of Civil Aviation, *Report into the accident of 1961*, chaired by Colonel Maurice Barber, Federal Director of Civil Aviation, November 1961. Имеется в Интернете по адресу:
<http://www.hammar skjoldcommission.org/key-documents/>

Federation of Rhodesia and Nyasaland, *Report of the Commission on the Accident Involving Aircraft SE-BDY*, chaired by Sir John Clayden, Chief Justice of the Federation, presented to the Federal Assembly, Salisbury, Federation of Rhodesia and Nyasaland, February 1962.
<http://www.hammar skjoldcommission.org/key-documents/>

Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, *Доклад Комиссии по расследованию условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели г-на Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы* (под председательством Ришикеша Шахи), 24 апреля 1962 года. Документ ООН A/5069.
<http://www.hammar skjoldcommission.org/key-documents/>

Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, резолюция 1759 (XVII) от 26 октября 1962 года, в которой Генеральная Ассамблея предлагает Генеральному секретарю сообщать ей о всех новых данных, которые могут стать ему известны.
<http://www.hammar skjoldcommission.org/key-documents/>

Rösiö, Bengt, “The Ndola Disaster”, Stockholm, Swedish Ministry for Foreign Affairs, November 1992.
<http://www.hammar skjoldcommission.org/key-documents/>

--, ‘Comments to The Ndola Disaster’, 1992.

--, ‘The Ndola Disaster. Revised version’, November 1992-February 1993.

--, ‘Ndola Once Again’, February 1994.

Публикации

Alport, Lord, *The Sudden Assignment. Being a record of service in Central Africa during the last controversial years of the Federation of Rhodesia and Nyasaland 1961–1963* (London: Hodder & Stoughton, 1965).

Bengs, Bengt-Åke, “The Ndola Accident. A theory as to the cause of the accident and facts not accounted for and not known to the public”, 1966 [имеется в файле ЦРУ, доступном через систему DDCRS (Declassified Documents Reference System)].

Björkdahl, Göran, and Phiri, Jacob, “The Hammar skjöld Plane Crash”, *International Peacekeeping*, Vol. 20, No. 1, February 2013, pp. 98–115. Онлайн-публикация: 11 мая 2013 года; имеется по адресу:
<http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/13533312.2013.763681>

Colvin, Ian, *The Rise and Fall of Moise Tshombe* (London: Leslie Frewin, 1968).

Fröhlich, Manuel, “‘The Unknown Assignment’: Dag Hammarskjöld in the Papers of George Ivan Smith”, in *Beyond Diplomacy. Perspectives on Dag Hammarskjöld from the papers of George Ivan Smith and the Ezra Pound Case*. Critical Currents No. 2 (Uppsala: Dag Hammarskjöld Foundation, 2008). Имеется в Интернете по адресу: http://www.dhf.uu.se/pdffiler/cc2_web.pdf

Gavshon, Arthur L., *The Mysterious Death of Dag Hammarskjöld* (New York: Walker & Co., 1962; rpt with additional maps, etc., as *The Last Days of Dag Hammarskjöld*, New York: Barrie & Rockliff, 1963).

Gaylor, Colonel Don G., USAF (Ret.), *From Barnstorming to Bush Pilot* (Bloomington IL: iUniverse, Inc., 2010).

Hughes, Matthew, “The Man Who Killed Hammarskjöld?”, *London Review of Books* (9 August 2001), pp. 32–33.

Лесиовский, Виктор Мечиславович, *Тайна гибели Хаммаршельда* (Москва: Мысль, 1985).

Lesiovskij, Viktor Mečislavovič, *Gåtan kring Dag Hammarskjölds död* [перевод предшествующей публикации], översättning av Gunnel Bergström, (Stockholm, Fram, 1989).

Lipsey, Roger, *Hammarskjöld. A Life* (Ann Arbor: The University of Michigan Press, 2013).

Möllerstedt, Gunnar, *Generalsekreteraren. En biografi om Dag Hammarskjöld* (Stockholm: Sveriges Radios Forlag, 1981).

Nævdal, Bodil Katarina, *Drømmenes palass. Trygve Lie og Dag Hammarskjöld, en beretning* (Oslo: Schibsted, 2000).

O’Brien, Conor Cruise, *To Katanga and Back. A UN Case History* (London: Hutchinson, 1962).

--, *Memoir: My Life and Themes* (London: Profile Books, 1998).

Prain, Ronald, *Reflections on an Era. Fifty years of Mining in Changing Africa. The autobiography of Sir Ronald Prain* (Letchworth: Metal Bulletin Books, 1981).

Puren, Jerry, Col., as told to Pottinger, Brian, *Mercenary Commander* (Alberton, South Africa: Galago, 1986).

Rembe, Rolf, and Hellberg, Anders, *Midnatt i Kongo: Dag Hammarskjölds förlo-rade seger* (Stockholm: Bokförlaget Atlantis, 2011).

Rösiö, Bengt, “The Ndola Crash and the Death of Dag Hammarskjöld”, *Journal of Modern African Studies*, 31, 1993, pp. 661–71.

--, *Ndola* ([Stockholm]: Nerenius & Santerus Forlag, 1997).

Trinquier, Roger, Duchemin, Jacques, and Le Bailly, Jacques, *Notre Guerre au Ka-tanga* (Paris: La Pensée Moderne, 1963).

Urquhart, Brian, *Hammarskjöld* (New York: Harper Colophon Books, 1972).

US Senate Select Committee to Study Governmental Operations with Respect to Intelligence Activities (The Church Committee), *Interim Report: Alleged Assassination Plots Involving Foreign Leaders*, dated 20 November 1975 [in particular, Part III A. Congo].

http://www.aarclibrary.org/publib/church/reports/ir/pdf/ChurchIR_3A_Congo.pdf

--, *Final report of the Select Committee to Study Governmental Operations with Respect to Intelligence Activities*, dated 26 April 1976.

<http://archive.org/details/finalreportofsel01unit>

Virving, Björn, *Termitstacken. Om olyckan där Dag Hammarskjöld omkom i Belgiska Kongo* (Stockholm: Forlag Termiten, 1996).

Williams, Susan, *Who Killed Hammarskjöld? The UN, the Cold War and White Supremacy in Africa* (London: Hurst, 2011).

Примечание о поправках

После того как 9 сентября 2013 года настоящий доклад был опубликован, внимание Комиссии было обращено на некоторые фактологические ошибки и пропуски. Никакие из этих ошибок и пропусков не являются виной консультировавших Комиссию специалистов и не влияют на приводимые в докладе доводы или заключения. 15 сентября 2013 года в разделы 2.5–7, 5.1, 5.3, 5.7, 5.9, 11.1–2, 12.17, 13.47, 13.49 и 15.11–12 были внесены соответствующие поправки.

Следует уточнить, в частности, что Агентство национальной безопасности США является частью центрального государственного аппарата, тогда как Архив национальной безопасности является независимым академическим учреждением.

Добавление 6

Пояснение относительно часовых поясов

По состоянию на 17 сентября 1961 года:

- в **Лондоне** действовало британское летнее время (BST) (среднее время по Гринвичу (GMT) + 1);
- в **Ндоле** и **Солсбери** действовало центральноафриканское время (CAT), при котором часы в течение года не переводятся;
- в **Аддис-Абебе** действовало восточноафриканское время (EAT), при котором часы в течение года не переводятся;
- в **Никосии** действовало восточноевропейское время (EET), при котором до 1975 года часы в течение года не переводились, а затем был введен переход на летнее время.

Город	Режим, по которому часовой пояс жил в «летнее время» (1961 год)	Время (если GMT = 00:00)	Режим, по которому часовой пояс жил в «зимнее время» (1961 год)	Время (если GMT = 00:00)
Никосия	Восточноевропейское время, без сезонного перевода часов (GMT+2)	02:00	Восточноевропейское время, без сезонного перевода часов (GMT+2)	02:00
Аддис-Абеба	Восточноафриканское время, без сезонного перевода часов (GMT+3)	03:00	Восточноафриканское время, без сезонного перевода часов (GMT+3)	03:00
Ндола	Центральноафриканское время, без сезонного перевода часов (GMT+2)	02:00	Центральноафриканское время, без сезонного перевода часов (GMT+2)	02:00
Солсбери (ныне Хараре)	Центральноафриканское время, без сезонного перевода часов (GMT+2)	02:00	Центральноафриканское время, без сезонного перевода часов (GMT+2)	02:00

Соотнесение времени наступления освещаемых событий, происшедших 17 сентября 1961 года, с различными часовыми поясами

NB: Поскольку подлинная запись не сохранилась, колонка 5 отражает сведения из заметок Кэмпбелла Мартина

1	2	3	4	5	6	7
Город	Режим, по которому часовой пояс жил в «летнее время»	Время (если GMT = 00:00)	«Альбертина» сообщила свое расчетное время прибытия: 22:20 (GMT)	«Альбертина» сообщила, что находится над Ндолой: 00:10 (CAT)	Саутолл прослушал запись: вскоре после 00:00 (EET)	Мейер в Эфиопии услышал разговор, ведущийся диспетчерским пунктом в Ндоле: 22:00 (GMT)
Ндола	Центральноафриканское время (GMT+2)	02:00	00:20	00:10	Вскоре после 00:00	00:00
Никосия	Восточноевропейское время (GMT+2)	02:00	00:20	00:10	Вскоре после 00:00	00:00
Аддис-Абеба	Восточноафриканское время (GMT+3)	03:00	01:20	01:10	Вскоре после 01:00	01:00
Солсбери (ныне Хараре)	Центральноафриканское время (GMT+2)	02:00	00:20	00:10	Вскоре после 00:00	00:00