

D. nr

19 61.

22 11 61

Rapport.

Ons dagen den 22 november 19 61.

Ang.

Flygolyckan utanför Niola i Nord-Rhodesia natten till måndagen den 18 september 1961.

Materialet till denna rapport uppdelas i olika avsnitt under särskilda rubriker, numrerade I - XIII. Fotografiska kopior av vittnesberättelser eller utdrag ur officiella handlingar bifogas såsom bilagor under de olika rubrikerna. Varje fotografisk kopia har rubricerats med en romersk siffra, angivande underavdelningen samt en arabisk siffra, angivande ordningsföljden inom denna. Dessutom bibehåller den fotografiska kopian sitt av haverikommissionens kanslichef tilldelade nummer - återgives i denna redogörelse inom parentes omedelbart efter rubriknumret - så att läsaren med lätthet kan återfinna "originalhandlingen" vilken ju i själva verket är en avskrift av den originalhandling, som finnes hos haverikommissionen i Salisbury.

I den mån kompletterande förklaringar eller anteckningar erfordras komma sådana att göras efter det att redogörelsen lämnats över material, som intagits under rubriken.

I.

Planerna för mötet i Niola natten till den 18 september 1961 mellan
generalsekretären Dag Hammarskjöld och presidenten Moise Tshombe.

Här intogs följande vittnesberättelser:

- I:1 (nr 65) = Lord Lansdownes
- I:2 (nr 64) = S. Linnérs
- I:3 (nr 63) = Mac Eoin
- I:4 (nr 62) = H.A. Morrisons
- I:5 (nr 61) = Brinkmans
- I:6 (nr 58) = William Deltours
- I:7 (nr 57) = Brichants
- I:8 (nr 56) = Alan Yeadons
- I:9 (nr 55) = Abdelaziz Brahame
- I:10 (nr 54) = K. Peterséna
- I:11 (nr 53) = Sivert Edvald Torpe
- I:12 (nr 52) = Nils Olaf Olssons
- I:13 (nr 3) = kapten Lars Erik Starcks (V.g. jämför den av honom
inför undertecknad avgivna berättelsen, vilken här
betecknats som I:14)
- I:15 (nr 40) = Lord Alports
- I:16 (nr 60) = Felix Sonkulis (Sonduli)
- I:17 = Protokoll över förhör med majoren Knut Olof Ljungkvist
- I:18 = Protokoll över förhör med mekanikern Tryggvi Jon
Tryggvason.

Kommentarer till punkt nr I.

Med hänsyn till att man icke helt kan släppa misstanken om yttre stör-
ningar mot Hammarskjölds flygplan, en störning som i första hand kan
antagas ha utgått från de katangesiska syndigheternas eller i varje fall

från de katangesiska flygstridskrafternas sida är det av icke ringa intresse att få del av de handlingar, som eventuellt må finnas i FN:s besittning angående det planerade mötet mellan Hammarakjöld och Tshombe i Niola natten till den 18 september 1961. Fördes dessa förhandlingar via telegram böra väl såväl utgående som inkommande telegram finnas bevarade vid FN:s högkvarter i Leopoldville. De katangesiska stridskrafterna kunna genom avlyssning ha erhållit kännedom om det planerade mötet och därför haft tid att förbereda en attack mot Hammarakjöld's flygplan. I första hand torde väl störning medelst flygplan ligga närmast till hands, även om man icke helt kan utesluta möjligheten av att de katangesiska stridskrafterna skulle ha kunnat forala fram luftvärn till gränsen. Beträffande katangesernas tillgång till luftvärn ber jag få hänvisa till bilaga VI:37 och VI:39.

II.

Kommuniceringen mellan Hammarakjöld's flygplan (i fortsättningen kommer den officiella beteckningen SE-SDY att användas) och trafikledartornen i Salisbury och Niola.

- II:1 = "Recorded extracts of HF R/T work between SAL and SEEDY between 2002Z and 2131Z on 17th September"
- II:2 = "Extracts from Airtraffic control log Niola Airport"
- II:3 = "Transcripts conversations between PIC FFRS and TWR FFRH" mellan den 17/18/9 1961.
- II:4 (nr 2) = Air Traffic Control Officer Arundel Campbell Martins vittnesmål
- II:5 (nr 78) = Nytt förhör med Air Traffic Control Officer Martin
- II:6 (nr 69) = Communicator Crouchs vittnesmål
- II:7 (nr 72) = Air Traffic Control Officer Owens vittnesmål
- II:8 (nr 74) = Air Traffic Control Officer Thorogoods vittnesmål

- II:9 (nr 19) = Thomas Keith Parkes vittnesmål
II:10 (nr 113) = Communicator H.C. Bridges vittnesmål.

Kommentarer.

Aktsamheten märkt II:1 har ett visst intresse för bedömningen av teorin VI:4, d.v.s. yttre störning av SE-2DY vid landningen, emär man måste utgå ifrån att om de katangesiska stridskrafterna hade för avsikt att störa SE-2DY, så torde de haft möjligheter att avlyssna kommunikeringen mellan SE-2DY och trafikledartornen i Salisbury och Ndola, varigenom de vore i stånd att vidtaga åtgärder för sådan störning. Genom meddelandena klockan 20,40 och 21,13 stod det klart för en eventuell avlyssnare, att SE-2DY ville undvika kongolesiskt eller i varje fall katangesiskt område. En med väderleks- och vindstyrkeförhållanden erfaren person kunde mycket väl räkna ut att SE-2DY vid sin landningsmanövrer måste komma ut över området omedelbart väster om den katangesiska gränsen, ty vinden var nära nog konstant sydöstlig och landningsbanan på flygfältet går i huvudsaklig östlig - västlig riktning, varför SE-2DY måste landa från väster. Om störning planlades kunde följaktligen katangesiska stridskrafter ha flyg i beredskap, respektive luftvärn vid gränsen.

Beträffande "Operating Log transcripts conversations" (II:3) så här anföras att vissa uppgifter hära bäras under avdelning III, varför läsarens uppmärksamhet redan här fåstes på denna punkt. Vad här sagts om "Operating Log" gäller även beträffande handlingarna II:4 och II:5. Även handlingen II:8 härleder sig delvis till avdelning III och samma gäller för handlingen II:9.

De under denna rubrik intagna handlingarna innehålla uppgift om att "DCA. = Director of Civil Aviation", d.v.s. chefen för luftfartsstyrelsen för federationen Nord- och Syd-Rhodesia och Nyasaland - uppenbarligen hölls å jour beträffande SE-2DYs flygning och att kontakten brutits mellan flygplanet och flygledartornet i Ndola. (Chefen för nämnda luftfartsstyrelse är identisk med haverikommissionens ordförande, överstelöjtnant Barber).

III.

Vilka åtgärder företogs för att firna SE-BDY, sedan kontakten enligt Martins anteckningar brutits mellan trafikledartornet i Niola och SE-BDY den 18 september 1961 klockan 00,10.

Här hänvisas först till vad som ovan har sagts under avdelning II beträffande vissa handlingars innehåll som även beröra avdelning III.

| | | | vittnesmål |
|--------|----------|--|------------|
| III:1 | (nr 34) | = Airport Manager John Howel Williams | " |
| III:2 | (nr 79) | = Nytt förhåll med Williams | " |
| III:3 | (nr 12) | = Squadron Leader John Mussells | " |
| III:4 | (nr 1) | = Flying Officer Gerald Craxford | " |
| III:5 | (nr 15) | = Assistant Inspector Marius Uranus van Wyke | " |
| III:6 | (nr 17) | = Air Radio Communicator John Alexander Goodbrand | " |
| III:7 | (nr 18) | = Assistant Inspector John Keith Pennocks | " |
| III:8 | | Var god se under punkt II:9 Thomas Keith Parkes | " |
| III:9 | (nr 21) | = Assistant Inspector Adrian Edie Beggs | " |
| III:10 | (nr 70) | = Senior Air Traffic Control Officer A.W. Knights | " |
| III:11 | (nr 71) | = Senior Air Traffic Control Officer C.P. Chilvers | " |
| III:12 | (nr 73) | = Airport Manager L.J. Murphy | " |
| III:13 | (nr 75) | = Air Traffic Control Officer R. Budrewicz | " |
| III:14 | (nr 5) | = Col. Ben M. Matlioks | " |
| III:15 | (nr 68) | = Lt.Colonel D.G. Gaylorn | " |
| III:16 | (nr 114) | = Airport Manager G.D. Fouries | " |
| III:17 | (nr 115) | = Communicator J. Turnbull | " |
| III:18 | (nr 116) | = Air Commodore H. Hawkins | " |
| III:19 | (nr 118) | = Inspector G.E. Toole | " |
| III:20 | (nr 119) | = Inspector A.J. Werhans | " |
| III:21 | (nr 120) | = Inspector S.C. Weitz | " |
| III:22 | (nr 121) | = Inspector N.J. Vaughans | " |
| III:23 | (nr 66) | = Inspector P. Pratts | " |
| III:24 | (nr 81) | = Inspector E. Maynes | " |

Kommentarer:

Flygplatschefen Williams uppgift å sidan 4 i dokument III:1 att SE-BDY "could have changed its destination at the last minute" strider enligt uppgift från flygsakkunniga mot gällande regler, i det att en pilot som inlett förhandlingar om landning på en flygplats, måste meddela flygledaren på denna flygplats, om han av en eller annan anledning ändrar sig och önskar eller måste flyga till en annan flygplats.

Beträffande de olika signalerna INCERFA, ALENFA och DETRESFA och bedömningen av uraktlåtenhet att påbörja ett intensivt sökande efter SE-BDY hänvisas till den rapport, som luftfartstyrelsens sakkunniga komma att upprätta.

Vad angår Assistant Inspector Marius Uranus van Wyks berättelse - III:5 (nr 15) - kommer den att ha betydelse även vad beträffar bedömningen av de tänkbara orsakerna till haveriet, varför läsarens uppmärksamhet redan här fästes på denna berättelse.

Goodbrands berättelse - III:6 (nr 17) - berör i någon mån avdelning II i det att Mr. Martin talar med Goodbrand om SE-BDY som "appeared to be acting strangely".

Vad som tidigare sagts under avdelning II beträffande underrättelse till Chefen för Federationens luftfartstyreelse om kontakten mellan SE-BDY och tornet i Niola bekräftas i de under denna avdelning intagna handlingarna.

I detta sammanhang ber jag få hänvisa till dokument I:3 (nr 56) - Yeavons berättelse.

IV.

Vraket påträffas.

Genom vilka åtgärder?

Här hänvisas först till dokument som intagits under rubriken III:4 (nr 1) - Craxfords berättelse.

| | | | | |
|------|---------|---|--|-----|
| IV:1 | (nr 10) | = | Farie Mazibisas vittnesmål | |
| IV:2 | (nr 11) | = | Nkonfelas | " |
| IV:3 | (nr 41) | = | Assistant Superintendent M.T. Carys vittnesmål | |
| IV:4 | (nr 44) | = | Detective Senior Inspector R.J. Ganges | -"- |
| IV:5 | (nr 16) | = | Senior Inspector Allens | -"- |
| IV:6 | (nr 5) | = | Jeki Mubangas | -"- |

Kommentarer:

Såsom framgår av handlingarna intagna under avdelning VI nämligen VI:11 (nr 25) och VI:12 (nr 26) upptäcktes vraket av några afrikanska träkolbrännare redan på morgonen den 18 september 1961, men det var först under eftermiddagen som Mazibisa och Nkonfela meddelade sig med myndigheterna och detta skedde ungefär samtidigt med att flygofficern Craxford upptäckte planet under sin spaningsflygning. Att de afrikanska träkolbrännarna icke gjorde någon anmälan redan på morgonen torde kunna förklaras med afrikanernas stora försiktighet, när det gäller kontakt med de vita myndigheterna. Den svenske fackföreningsmannen Sven Mattsson som levat i landet omkring 1 1/2 år och som kommit i nära beröring med bl.a. infödda fackföreningsmän säger, att afrikanerna äro rädda för myndigheterna och anse, att det är bäst att icke blanda sig i den vite mennens angelägenheter. Han trodde icke, att uraktlåtetheten att på ett tidigt stadium anmäla upptäckten av vraket hänger samman med någon fientlig eller oränsklig känsla mot eventuellt överlevande offer för olyckan. Kolbrännaren Dakas olyckliga tilltag att tillgripa codeskinnan torde måhända ha varit en av orsakerna till att ingen vågade tala med myndigheterna. Om afrikanerna gjort anmälan på måndagsmorgonen kunde måhända i varje fall Julian ha haft en chans att överleva. Med kärnedon ^{hur/} och svårt solen i detta område kan plåga en frisk människa, som dock har möjlighet att flytta sig och få någon skugga, måste man förstå hur svårt en sårad människa bör ha haft det vid uthärdande av nio timmars intensivt solskin utan vatten.

V.

Beskrivning av olycksplatsen.

Olycksplatsen är belägen cirka 15 kilometer VNV flygfältet i Niola. Den gata, som planet plöjde upp i bushen pekar i huvudsaklig riktning mot landningsbanan på Niola flygplats, varför planet kunnit fullborda den "päronsväng", som är föreskriven före landningen. Planet har av trädtopparnas nägorlunda jämna avklippningar att döma i början legat plant men av någon anledning har vänstervingen kommit att pressas ned mot marken på ett relativt tidigt stadium. Hela den plöjda gatan i bushen är cirka 200 meter lång, och utefter den vänstra (östra) sidan av gatan finns en cirka 4 å 5 meter hög termitstaak, beväxt med mindre träd. Uppenbart är att planet med nosen träffat denna termitstaak, varvid högervingen, som på grund av sitt upplyftade läge icke träffat på något motstånd, gjort en stor vänsterväng och därvid dragit stjärten med sig så att dessa båda delar av planet kommit att hamna i södra delen av gatan, där de bildade ett slags barriär. Omedelbart norr om denna barriär påträffades de fyra motorerna och de delar av flygkroppen som icke brunnit upp. (Var god jämför de 25 fotografier som tagits över platsen söndagen den 24 september 1961, innan platsen ännu börjats röjas.) Elva av de omkomnas kroppar påträffades norr om den av högervingen och stjärten bildade barriären under det att de fem övriga påträffades söder om denna barriär. I planets inflygningsriktning och omkring 800 meter öster om olycksplatsen finns ett icke skogsbevuxet område, floden Luanshyas flodbädd (uttorkad). Beträffande olycksplatsens utseende efter uppröjningen och sällningen av centralplatsen för eldsvådan hänvisas till fotografier, tagna fredagen den 13 oktober 1961. Olycksplatsen ligger något högre än Niolas flygplats, men i stort sett kan sägas, att marken är tillräckligt jämn utan några nämnvärda upphöjningar eller backar. Fotografiska kopior av planskiss - total och detalj - över olycksplatsen och av karta över Niola-området bifogas såsom bilagor V:1, V:2 och V:3.

Van
finns
dessa?

VI.

Vilka orsaker kunna tänkas till olyckan?

1. Pilotfel.

2. Tekniska fel a) förorsakade av beskjutningen på planet i Elizabethville natten till den 17 september 1961 och b) genom allsittigt slitage.
3. Sabotage a) utan tidsbestämd verkan och b) med tidsbestämd verkan.
4. Yttre störning a) genom beskjutning från markplacerat luftvärn, b) från jaktplan samt c) störande flygmanövrer från flygplan utan beskjutning.

Under denna avdelning intagas följande dokument:

| | | | |
|-------|---------|--|------------|
| VI:1 | (nr 13) | = Plant Superintendent R.A. Phillips | vittnesmål |
| VI:2 | (nr 14) | = Architect D.E. Peovers (Var god jämför även III:5 (nr 15) van Wyke vittnesmål) | -"- |
| VI:3 | (nr 36) | = D. Simangos | -"- |
| VI:4 | (nr 37) | = F. Mazibias | -"- |
| VI:5 | (nr 4) | = Senior Technician K.H. Hammond | -"- |
| VI:6 | (nr 7) | = Flight Lieutenant W.J. Fidlins | -"- |
| VI:7 | (nr 8) | = Fitter D.A. Clarke | -"- |
| VI:8 | (nr 9) | = Flying Officer B.J. Greens | -"- |
| VI:9 | (nr 23) | = Senior Superintendent R.J. Reads | -"- |
| VI:10 | (nr 24) | = Charcoal burner N. Gordwa | -"- |
| VI:11 | (nr 25) | = Charcoal burner Dakas | -"- |
| VI:12 | (nr 26) | = Charcoal burner D. Moyos | -"- |
| VI:13 | (nr 27) | = Mrs. Y. Jouberts | -"- |
| VI:14 | (nr 28) | = Mrs. W. van Heerden | -"- |
| VI:15 | (nr 33) | = Assistant Inspector N.J. Vaughans | -"- |
| VI:16 | (nr 38) | = D.L. Berrants | -"- |
| VI:17 | (nr 39) | = Private M.G. Voeloes | -"- |
| VI:18 | (nr 42) | = Charcoal burner P. Bendas | -"- |
| VI:19 | (nr 43) | = Reserve Assistant Inspector L.H. Cooks | -"- |
| VI:20 | (nr 45) | = Reserve Inspector J.A. Andrews | -"- |
| VI:21 | (nr 46) | = Detective Inspector D.J.P. Buchanan | -"- |
| VI:22 | (nr 47) | = W.J. Chappells | -"- |
| VI:23 | (nr 48) | = Chief Inspector J.A. Eades | -"- |
| VI:24 | (nr 49) | = Sales Manager D.D. Lowes | -"- |
| VI:25 | (nr 50) | = M.A. Erachas | -"- |

- VI:26 (nr 76) = Mrs. A. Wrights vittnesmål
VI:27 (nr 80) = Mrs. O. Andersons -"-
VI:28 = Från svensk sida till haverikommissionen inlämnat memorandum, baserat på en del av här uppräknade vittnesmål
VI:29 = Förslag till kontrollåtgärder beträffande vittnes-
utsagor.
VI:30 = Charcoal burner Dickson Bulenis vittnesmål
VI:31 (nr 89) = Eweleen Monks m.fl:s -"-
VI:32 (nr 112) = Government Surgeon D.M. Mollabs -"-
VI:33 (nr 88) = Secretary Kankasas -"-
VI:34 (nr 22) = Mrs. J. Hunkins -"-
VI:35 (nr 20) = Meteorology Officer A.F. Grays -"-
VI:36 (nr 67) = Inspector J. Spoffirths -"-
VI:37 = Samtal med löjtnant Bo Knutsson
VI:38 = Bilaga 1 till handbrev från konsul R8618 17/10 1961
VI:39 = Bilaga 1 till handbrev från konsul R8618 19/10 1961
VI:40 = Bilaga 2 till handbrev från konsul R8618 19/10 1961
VI:41 = Bilaga 3 till handbrev från konsul R8618 19/10 1961
VI:42 = Bilaga 4 till handbrev från konsul R8618 19/10 1961
VI:43 (nr 123) = Captain Rober Deppas vittnesmål.

Kommentarer till punkterna 1 - 4:

Har utredningen hittills givit stöd åt någon av dessa teorier?

Vad angår teorin nr 1 hänvisar jag till de slutsatser, som l:e byråingenjören Åke Landin torde komma att framföra i den rapport, som upprättas inom Luftfartstyrelsen.

Beträffande punkt nr 2 a) ber jag få hänvisa till flygkaptenen Starcks berättelse - I:13 (nr 3) och I:14 -, där han talar om beskjutningen av SE-BDY natten till söndagen den 17 september 1961 i Elizabethville.
(Var god jämför även dokument I:12 (nr 52).) Med hänsyn till den uppenbarligen noggranna genomgången av SE-BDY under reparationen i Leopoldville

söndagen den 17 september 1961 synes mig emellertid sannolikheten för en förbisedd skada, orsakad av beskjutningen i Elizabethville, icke vara synnerligen stor, även om man ej helt kan bortse från den.

Vad återigen angår punkt 2 b) - allmänt slitage - hänvisas till Luftfartsstyrelsens utredning.

Sabotage

Som kommentar till punkt 3 a) ber jag få anföra vad flygkaptenen Starck berättat i sin berättelse - I:14 -. Starcks berättelse stödes även av en handling, som översänts från konsul RBSH i Leopoldville till utrikesrådet Åström av den 19/10 1961, betecknad bilaga 4, här intagen under beteckning VI:42.

Huruvida en sabotageakt eventuellt kan ha förövats mot SE-30Y är svårt att avgöra, men den hittills företagna utredningen har icke givit något stöd för ett sådant antagande.

(4) utredning
Beträffande 3 b) må anföras följande:

Givetvis kan ett flertal metoder komma till användning för åstadkommande av ett sådant sabotage. Tidinställda bomber med en aktionsfördröjning upp till 30 timmar kommo ju till flitig användning under 2:a världskriget, men i detta fall då en eventuell sabotör knappast kunde äga kännedom om SE-30Ys faktiska landningstid, synes mig en sådan metod knappast kunna anses lämplig, om sabotören verkligen ville att explosionen skulle inträffa i samband med landningsmanövern för att därigenom ge sken av att det inträde sig om sabotage utan om en vanlig olyckshändelse. Fastän skulle man kunna tänka sig att en sabotör begagnade sig av en sabotagemetod som trödder i funktion först i samband med att exempelvis landningsstället fälls ut, och en tredje metod skulle kunna vara den, att en miniatyrradio-mottagare vore förbunden med en springladdning och att denna miniatyrradio-mottagare trödde i funktion efter en impuls från en sändare på viss våglängd. Med hänsyn till att oklarhet rådde i Leopoldville om vilket flygplan Hammarakjöld skulle komma att begagna för resan till Niola och även med hänsyn till den minutissa underredning som mekanikerna i Leopoldville uppenbarligen företog på SE-30Y, skulle en eventuell sabotör måhända inte haft alltför stora möjligheter för åstadkommande av en invecklad sabotageanordning. Visserligen synes planet ha stått utan tillsyn någon timme före starten till Niola, men då fullt dagljus rådde och maskinen troligen var

läst - se VI:41, Sundbergs berättelse, där det säges, att kabinbörren var läst men Sundberg visste dock icke om cockpitbörren var läst - borde det ha varit förenat med svårigheter för en sabotör att klara sig ombord, och jag ställer mig därför tveksam till hurvida ett sabotage med tidsbestämd verkan kan ha hunnit arrangeras.

Yttre störning

Vad återigen beträffar punkt 4 a), b och c) föreligga enligt min mening åtakilliga uppgifter i vittnesberättelserna vilka uppgifter om de kontrolleras, måhända skulle kunna ge stöd åt antagandet om yttre störning. Jag tänker därvid närmast på de olika tidsuppgifterna som de olika vittnena kommit fram med vad beträffar tidrymden, som förflöt mellan det att vittnena först såg planet och sedan upptäckte ljusfenomenet. Jag anser att de under denna rubrik - VI - intagna vittnesförhörerna och övriga handlingar ge visst stöd för att två skilda ljusfenomen förekommit, och jag firer det beklagligt att den rhodesiska haverikommissionen icke tog våra förslag om kontrollåtgärder genom lyseraketprov ad notam.

Utöver vad som framhållits i vårt memorandum - VI:28 - vill jag här dels göra utförliga kommentarer till de i bilaga VI:28 intagna vittnesmålen och dels beträffande övriga vittnesmål peka på olika omständigheter, som jag anser ha betydelse för utredningen.

Plant Superintendent Ralph Alfred Phillips' vittnesmål - VI:1 (nr 13) -.
Han uppskattade SE-BDYS höjd till 1.500 - 2.000 fot över marken. Tiden som förflyter från det att planet lämnar flygfältets luftområde - bör väl sett ur Phillips' synvinkel ha varit flygfältets västra del - till dess att Phillips förlorar det ur sikte, uppskattar han till 30 - 40 sekunder. 10 - 15 sekunder senare ser han ljusfenomenet omkring 5° - 10° till vänster om den plats, där flygplanets ljus försvann.

Fråga: Kan planet verkligen ha hunnit förlora sin höjd - 1.500 - 2.000 fot - på denna korta tid, om det reducerade sin höjd "slightly"?
Han säger vidare, att centrum av ljusfenomenet (the glow of an explosion) är mycket djuprött och syntes stiga till ett mycket ljus rött (a very light pinkish red). (Med 'explosion' avses uppenbarligen endast ljusfenomenet)

Nästan samtidigt kommer en andra mindre häftig explosion. Någon "after burning" syntes icke. Om det ljusfenomenet inträffat i en vinkel, som - sett från Phillips' observationsplats - icke låter sig förenas med den vinkel, som olyckaplatsen är belägen på, uppstår frågan: "Vad är orsaken till detta ljusfenomen?" De två på varandra "almost simultaneously" följande ljusfenomenen skulle kunna tyda på en granat- eller raketsexplosion, eller eventuellt bombexplosion. När jag talar om bombexplosion tänker jag mig det fallet, att ett fiendligt plan, som är utrustat med bomber, skulle kunna ha gjort försök att träffa med dessa bomber, men missat flygplanet, varför explosionen uppstod först vid analaget mot marken.

Practising Architect Donald Edwin Peovers vittnesmål - VI:2 (nr 14) -.

Han säger, att han gick ut på sin balkong och såg ett plan flyga bort från flygfältets riktning mot nordväst. Här har man icke någon vinkel angiven och kan följaktligen icke säga, hur långt planet kommit från flygfältets västra gränslinje, men eftersom Peover kunde se "approach bar" - ljusen från flygfältet, kan man kanske räkna med att planet icke kommit alltför långt bort från flygfältet, när Peover får se det. Han säger vidare, att planet föreföll flyga "a little above circuit height". Planet flög snabbare än vad Peover skulle ha väntat sig av ett plan i närheten av en flygplats. Han ansåg, att planet flög "level", alltså varken steg eller gick nedåt. Han såg det under en halv minut, innan det försvann. Efter ytterligare 35-40 sekunder får Peover se "a red glow of considerable intensity which diminished and brightened again".

Man frapperas här över samstämmigheten beträffande tidsuppgifterna i Phillips' och Peovers vittnesförhör. Phillips kommer upp till cirka en minut och så gör även Peover. Phillips säger om ljusfenomenet att det var två nästan på varandra följande explosioner. Peover talar om den röda flammen av ansevärd intensitet, som minskas och så lyser upp igen. Återigen inställer sig kraven på provskjutning och bombfällning, och återigen inställer sig frågan: "Hur kunde planet på bara några sekunder gå ned till marknivå". Måste man inte misstänka att det rör sig om ett annat ljusfenomen än det som uppstod vid nedlandningen?

Assistant Inspector Marius Uranus van Wyk vittnesmål - III:5 (nr 15) -.

Han observerade flygplanljuset under en tidsperiod av omkring 30 - 60 sekunder. Planet flyger "level flight" och syntes vara på normal höjd som det bör ha i närheten av ett flygfält. Så försvinner det röda, fasta ljuset, motorljudet avtar gradvis, och efter 3-4 minuter - Obs. att van Wyk kunde uppskattningsvis mäta upp denna tidsperiod vid förbruk - /Detta framgår icke av handlingarna, men undertecknad var själv närvarande vid förhöret och kan intyga att så skedde. / - får han se en ovanligt djupröd ljusflamma sprida sig uppåt i luften. Denna tidsutsträckning synes lekmannen betydligt mer trolig för att flygplanet skall hinna göra sin vändningsmanöver och komma ned från sina cirka 1.500 - 2.000 fot över marken, än den korta tidrymd som Phillips och Peover anger. Hade nu de rhodesianska myndigheterna gått med på förslagen att företaga prov genom uppskjutning av lysraketer - v.g. se VI:29 -, hade man troligen kunnat fastställa om vittnena blott misstagit sig ifråga om tidsutsträckningen eller om det rör sig om olika ljusfenomen på tillfälligen vitt skilda platser. Som förhållandet nu är, kan man ej bortse från den misstanken att SE-BDY kan ha utsatts för beskjutning eller bombfällning. (När jag talar om bombfällning utgår jag ingalunda ifrån såsom tidigare sagts att bomberna träffat planet. De kunna mycket väl ha exploderat på marken, men bara det förhållandet att piloten känt sig utsatt för attack kan vara nog för att han i nervositeten kan ha tappat kontrollen över sitt flygplan).

Kolaren Davidson Simango vittnesmål - VI:3 (nr 36) -.

Han säger, att flygplanen flögo på normal höjd, tyvärr säger protokollat intet om huruvida planen flögo rätt över Simango så att han säkrare kunde bedöma deras höjd, eller om de flögo tillfälligen långt bort från honom, men eftersom han säger, att bullret var mycket starkt, får man väl utgå ifrån, att de flögo tillfälligen nära honom i sidled. Han hör ljudet avtona (faded away) och 2 å 3 minuter senare börjar bullret tilltaga på nytt till dess det blev mycket starkt. (När Simango talar om "normal höjd" kunde man fråga sig, vad han menar med "normal höjd". Det bör då framhållas, att flygplan, som skola landa på Niolas flygplats säkerligen mycket ofta passera över kolbrännarnas arbetsplats, ty som framhållits på annan plats i denna rapport var vinden under vår vistelse i Niola konstant östsydöstlig, och därför kan Simango ha fått en viss vana i bedömningen av flygplans "normala höjd" i närheten av en flygplats.)

Det är här lika anmärkningsvärt som i vittnesmälen Phillips - Peover att tidsuppgiften i van Wyks och Simangos vittnesmål sammanfaller så nära.

Farie Mazibisas vittnesmål - VI:4 (nr 37) -.

Han säger, att planet gingo rätt över huvudet på honom och de befunno sig på normal höjd. Tyvärr har Mazibisa i sitt första förhör icke lämnat några uppgifter om sina under natten gjorda iakttagelser, varför de rhodesiska myndigheterna uppenbarligen icke vilja sätta någon näsivård tilltro till hans nya uppgift. Beträffande tidsuppgiften bestyrker han såväl van Wyks som Simangos uppgifter, varför man icke kan fränkänna vittnesmålet visst värde.

Senior Technician Kenneth Hugh Hammonds vittnesmål - VI:5 (nr 4) -.

Beträffande detta vittnesmål vill jag blott fåsta uppmärksamheten på Hammonds - den med flygplan förtrogne teknikern - uppgift om planets höjd. Visserligen anger han en till synes hög siffra, men uppgiften är väl ändå en viss garanti för att planet icke gick anmärkningsvärt lågt, och med hänsyn till att haverikommissionen efter provflygningar med ett annat DC6-plan förmodligen kommit till den slutsatsen - sådana yttranden har föllits av kommissionens medlemmar -, att SE-ROY gått för lågt - d.v.s. varit under de anvisade 6.000 fot, anser jag det viktigt att peka på Hammonds uppgift.

Flight Lieutenant William John Fidlins vittnesmål - VI:6 (nr 7) -.

I detta vittnesmål vill jag endast peka på den uppgiften, att Lord Lansdownes plan startade sina motorer omkring 00:10 och att detta bestyrker den tidigare uppgiften, om att Lord Lansdowne önskade lämna Niola, innan Hammarströms plan anlände.

Fitter Douglas Alexander Clarkes vittnesmål - VI:7 (nr 8) -.

Det bör här anmärkas, att Clarkes observationsplats är belägen cirka 6 km ÖSÖ Niola flygfälts östra del. Han ser ett flygplans fasta röda ljus förflytta sig ungefär från öst till väst, och han iakttagit ljuset under en tid av

upp till 2 minuter och så försvinner ljuset plöteligt (all of a sudden) och samtidigt sker en fullständigt avskärning av motorljudet. 30 sekunder efter det att motorljudet tystnat ser Clarke en ljusfärd "glow" något till höger om den plats, där han såg flygplanets ljus försvinna. Vad först tiden beträffar - upp till 2 minuter - vore det av icke ringa värde att få fastslaget, var Clarke först fick syn på ljuset från flygplanet. Var det betydligt öster om hans observationsplats? I så fall bör tiden stämmas ganska bra med Phillips' - Peovers vittnesmål. Fråga uppstår även i vad mån husen i Niola - det finns några höghus i staden - kan ha skytt Clarkes synfält. Att ljusfenomenet uppträder till höger om den plats, där Clarke ser flygplanets ljus försvinna, bör också observeras, ty det borde nästan förutsättas, att flygplanet just gör sin "päronsväng" - först till höger sedan till vänster - då ljusfenomenet uppträder. Enligt min uppfattning sammanfaller Clarkes vittnesmål väl med Phillips' och Peovers. Här hade lysraketer kunnat skingra dunklet, ty antingen får man samma bäring som till olyckplatsen eller också får man en betydligt östligare bäring. Clarkes ser bara en ljusfärd "glow". Kan det av Phillips' - Peovers iakttagna andra ljusfenomenet ha skytts av det första, beroende på vinkeln?

Flying Officer Basil James Greens vittnesmål - VI:8 (nr 9) -.

Hans vittnesmål bör ha ganska stor betydelse för fastställande av den faktiska platsen, där det av honom iaktagna ljusfenomenet uppstod. Var det ljusfenomenet från markeldsvådan eller något annat ljusfenomen?

Senior Superintendent Robert Geoffrey Reeds vittnesmål - VI:9 (nr 23) -.

Här vill jag endast peka på den av Reed angivna höjden, som icke ger stöd för ett eventuellt antagande att SE-20Y kom ned på för låg höjd.

Kolaren Ledison Dakas vittnesmål - VI:11 (nr 25) -.

Här pekar jag blott på tidsangivelsen kl. 00,17 och ställer frågan var den andre vörnen var, som såg ett föremål falla från skyn till marken.

Varför antecknades icke dennes namn och varför blev han icke hörd? Kanske kunde han ha lämnat någon värdefull uppgift.

Kolaren Danson Moyos vittnesmål - VI:12 (nr 26) -.

Även hans vittnesmål bestyrker tidsuppgiften.

Mrs. Yvonne Jouberts vittnesmål - VI:13 (nr 27) -.

Hennes vittnesmåls största betydelse ligger i uppgiften att det var två plan, varav det ena skulle ha varit ett jetplan. Det har sagts, att hennes uppgift om att ljusskenet iaktogs i en riktning 85° - missvisning icke fränriktad - icke skulle kunna sammanfalla med SE-EDYs färdriktning under "päronsvängen". Jag har visserligen tillgång endast till en karta i mycket liten skala, men mig förefaller det icke otroligt, att ljusskenet i bäring 85° skulle kunna sammanfalla med SE-EDYs kurs, när planet befinner sig längst biterut i sin "päronsväng".

David Lyon Bernants vittnesmål - VI:16 (nr 28) -.

Vittnesmålet kan vara av visst intresse, emär det synes ge stöd åt tanken att planet verkligen icke skulle ha varit på anbefallda 6.000 fot över havsytan. Monkey Fountains Road torde ligga i närheten av Twapia, alltså rakt väster om flygfältets landningsbas. Det är dock anmärkningsvärt att ingen av de andra vittnena talar om att SE-EDY varit anmärkningsvärt lågt.

Private M.G. Voaloo's vittnesmål - VI:17 (nr 29) -.

Här kunna flera frågor ställas. För det första; Kan en person, som icke ständigt har beröring med flygplan och känner de olika motorljuden, avgöra, om det är ett två- eller fyrmotorigt flygplan? Var det nämnde Lord Lansdownes DC4 - v.g. se VI:43, piloten Leppes vittnesmål, jämte kommentar under den punkten. Tiden bör sammanfalla tillaligen bra. Eller var det Fshombes

plan, som flög över där, när Tshombe for till Niola? Uppgiften om att det just skulle vara ett tvåmotorigt plan väcker onekligen en viss uppmärksamhet sedan det är känt, att katangesserna disponerade ett tvåmotorigt DOVE-plan, ett passagerarsplan, som dock enligt tidningsartikel i The Northern News för den 13 oktober 1961 skulle ha använts i striderna mot kongolesiska centralregeringen. Artikelns rubrik lyder: "Adoula's army in a slaughtering mood as it pushes on into Katanga". Angående Dove-planet säges följande: "A twin-engined Dove, a light plane usually used for passengers, took off today (måndagen den 30 oktober 1961 - undertecknads ans.-) to bomb the Congolese reinforcements". - Var det samma detta plan som Voaloo hörde och som var uppe natten till den 13 september 1961 för att spana efter Hammar-skjöldes plan.

Kolaren Posyana Bardas vittnesmål - VI:8 (nr 42) -.

Här ställes frågan vem vännen är. Borde denne icke ha hörts?

Reserve Assistant Inspector Leslie Henry Cooks vittnesmål - VI:19 (nr 43) -.

Vittnesmålet är av stort intresse, om man kan lita på att Cooks klocka gick rätt, ty i så fall kullkastar det Martins uppgift om att den sista förbindelsen mellan Niola-tornet och SE-BDY skedde klockan 00,10. Såsom framgår av Martins berättelse har han påstått, att 00,10 var en exakt tid under det att vissa andra kunde vara ungefärliga. Detta vittnesmål har också betydelse i det hänseendet att det skulle kunna ge en förklaring till den relativt långa utsträckningen av landningsmanövern, som SE-BDY uppenbarligen gjort, om nu vittnesutsagorna om en tidrym av 3-4 minuter är riktig. - Var god se van Wyks m.fl:s berättelser och jämför även Mrs. Jouberts utsaga.

Reserve Inspector Frederick James Andrews vittnesmål - VI:20 (nr 45) -.

Hans vittnesmål synes ju styrka Cooks tidsuppgift, men tyvärr innehåller vittnesmålet ingen uppgift om hur han kunde veta att klockan var precis 00,05.

Detective Inspector David Frederick Bucherans vittnesmål - VI:21 (nr 46) -.

Han anger flygplanets höjd och fart såsom icke ovanlig.

William John Chappells vittnesmål - VI:22 (nr 47) -.

Detta vittnesmål bör uppräknas ur två synpunkter, dels att han anger höjden till "normal circuit height" och att han hörde vad han trodde vara ett jetplan i luften ungefär samtidigt som det tyngre planet passerade. Jämför dock en senare inkommen uppgift - intages under samma beteckning som ovan - enligt vilken det påpekas, att Chappell sagt att han icke visste, vilken skillnad i ljudet som uppstår av ett jetplan och av ett plan med koldriven motor.

Chief Inspector John Alfred Rades vittnesmål - VI:23 (nr 48) -.

Hans uppskattning av planets höjd och fart bör observeras, likaså att det syntes gå ned gradvis under hela tiden. Just denna sista uppgift synes mig tala för att SE-BOY höll på att gå ned till angivna 6.000 fot över havsytan.

District Sales Manager David Dudley Lowes vittnesmål - VI:24 (nr 49) -.

Hans tidsangivelser 00,57 efter hans klocka bör tillsättas en icke ringa betydelse. Om hans klocka gick rätt kan det knappast ha varit eldskenet från markeldsvådan efter SE-BOYs haveri. Sammanföll sårne riktningen av detta ljusken med den, som angivits av Phillips - Peover? Även här skulle ett prov med lyrakster ha kunnat ge ett tämligen säkert utslag.

Mrs. Adelaide Roderick Wrights vittnesmål - VI:26 (nr 76) -.

För bedömandet av värdet av Mrs. Wrights vittnesmål borde uppgift ha intagits om hur långt bort från Nicola flygplats respektive olycksplatsen för flygkraschen som Mahecha Farm ligger.

Mrs. Olive Andersons vittnesmål - VI:27 (nr 80) -.

Med hänseende till om tidsuppgiften omkring 25 (?) minuter efter midnatt är riktig, skulle man kunna ifrågasätta om icke det flygplan, vars motorbuller

Inför haverikommissionens chef och även inför de övriga kommissionsmedlem-
marna har jag påpekat nödvändigheten av att samtliga kolbrännare i kompanien
hand, om de afrikanska uppberedningen hade förtroende för honom, under det
att detta förtroende saknas, en myndigheterna själva förtroende förkänna afri-
kanerna. Detta allt har emellertid löst till, och det är med hänsyn
här till, som jag tänker det naturligt, att vidarebefordra Buleni vittnes-
kap. En advokat, exempelvis en advokat för Lysofolaget eller för de om-
komna arbetarna, har stått skildrad under "the public inquiry" in-
kalla Buleni direkt till denna förhandling och då själv lösa förhöret.

Inför haverikommissionen eller med Buleni direkt. Inför haverikommissionens utskott
liken av den uppställningen att ytterligare tekniska förändringar i kompanien hade
gjort faktagelser, som kunde vara av intresse. Mattson för sin del hade
sitt klina afrikanska utskott på sig att han var beredd att sätta till till ut-
skottens en del av dem. Den handskrivna berättelsen har skrivits av Mattson.
De buleniska faktagelserna även gjorts av hans hustru, och Buleni är uppbered-
ad att sätta till till Mattson eller med Buleni direkt. Inför haverikommissionens utskott
under förhandlingen kommissionen, som håller på att tillstå av sin i förhandlingen
utan jag överenskommer med Mattson, att jag på något sätt skulle sätta den
vara i händigt att överlämna till den Buleniska vittneskap till haverikommissionen.
för de tekniska myndigheterna, förklarade av alla män, säger jag det löse
nervell, och afrikanska i sin tur vilja misströas mot och synas vara födda
haverikommissionen löse var beredd att sätta till till afrikanska vitt-
ness förtröende. Här jag kom till den uppställningen den tekniska
faktförändringar, och han synes ha varit de afrikanska faktförändringar-
nationen till uppläsa att förbereda afrikanska vid bildandet av
Mattson har i egenskap av representant för den vita faktförändringar-

telefon Mhala 8287.

Mannen Sven Mattson, boende i Mhala under adress Sussex Crescent 27,
Detta vittneskap kom till tillhande genom svenska myndigheterna, faktförändringar-

Tekniska förändringar i Buleni vittneskap - VI:30 -

från. Annars hade och vara i sin hustru på sig hustru ("quite high")
kan ha varit ett förklarande plan. Att det skulle vara en-nytt om det
av uppåt den att planerat var "quite high".

OBS!

Dickson Euleni vittnesmål bestyrker tidigare uppgifter om att två plan varit i luften vid den aktuella tiden. Tyvärr äro uppgifterna alltför knapphändiga men just uppgiften om att "fire was in the face of the aeroplane"/med "fase" torde väl avees planets framparti/ - skulle bl.a. kunna betyda, att eldsvåda uppstått ombord på planet eller att Euleni sett ljusen från strårluften. Enär läkarrapporten enligt muntlig uttåga av haverikommissionens ordförande talar om viss koloxidprocent i vissa av de för- olyckades kroppar bör denna uppgift uppmärksammas.

Evelson Monks fl:s uppgifter om Harry Julians yttranden under världstiden på sjukhuset - VI:21 (nr 89) -.

Det är särskilt det yttrande som förekommer å sid. 4 i detta dokument, där Angela McGrath säger att Julian skall ha yttrat "we were on the runway when Mr. Hammarakjöld said go back, then there was an explosion", som bör kommenteras. Rykten har nämligen cirkulerat - bl.a. har minister Eyvind Bratt hört ett sådant rykte - om att Hammarakjöld skulle ha givit order om att planet skulle återvända utan att landa i Ndola. Man torde väl kunna utgå ifrån att ett sådant rykte möjligen emmanerar från det av Angela McGrath återgivna uttalandet av Julian. Här mycket tilltro men kan sätta till Julians yttrande är diskutabelt. Detta måste sägas om hans yttranden såsom de upptogs av Senior Inspector Alfred Vincent Allen.

Av sjukhusbrevet D.M. Kavanaghs vittnesmål - VI:21 (nr 124) - framgår dock att Julian vid något tillfälle icke varit ostöcknad eftersom han kan lämna följande uppgift: "I am Sgt. Harry Julian, Security Officer to UMO. Please inform Leopoldville of crash. Tell my wife and kids I'm alive before the casualty list is published/given. My wife is Maria Julian, and she's in Florida, Miami".

Beträffande Allens vittnesmål borde det ha framgått, hurvida icke någon läkare eller sjukhusbetsare var närvarande, då Allen framställde sina frågor till Julian och nedtecknade Julians svar.

Secretary Timothy Jiranda Kankasas vittnesmål - VI:33 (nr 88) -.

Här uppställs frågan om tidpunkten verkligen fastslagits. Kankasa talar om Radio South Africa och Wing Commander Evans har förklarat att därmed avses en station i Johannesburg, vilken station vanligtvis kallas Springbock Radio. Denna station skall fortfarande enligt Evans ha en nyhets-sändning klockan 23, och Johannesburg ligger på ungefär samma longitud som Ndola och skall följaktligen ha samma lokaltid. Om så är fallet kan det icke ha varit SE-30Y enär ju detta flygplan först kom in över Ndola-området efter midnatt. Det kan icke heller ha varit Lord Lansdownes plan som ju landade på Ndolas flygplats kl. 22,35. Det mindre flygplanet skulle möjligen ha kunnat vara det plan, med vilket Tshombe anlände till Ndola. Någon bestämd tidsangivelse har icke lämnats när Tshombe landade på Ndolas flygfält, men av van Wyks vittnesmål kan man utläsa att Tshombe kom omkring kl. 23,15 lokal tid. Detta förhållande hölls med Kankasa utan att någon av de svenska deltagarna voro närvarande. Det kunde ha ett visst värde om District Officer Mr. Garfitt tillfrågats, hurvida Kankasa verkligen berättat för honom redan under måndagen den 18 september 1961 kl. 11 - 12 om iakttagelsen. Vidare borde Kankasa ha tillfrågats om vilket program han lyssnade till. Kunde det ha varit ett engelakspredigt program från en station väster om Ndolas longitud, så att den lokala tiden var 23 under det att Ndolas lokaltid var 00,00?

Mrs. Jessica Hinkins vittnesmål - VI:34 (nr 22) -.

Hennes uppgift om att ett flygplan skulle ha passerat över hennes bostad och flugit mycket lågt kan icke tillämnas någon nämnvärd betydelse, ty om det var SE-30Y hon hörde, är det helt naturligt att SE-30Y där, om planet gick som hon säger i sydlig riktning måste ha gått mycket lågt, ty Garremore Fara ligger ju nästan mittför olycksplatsen. Kan det ha varit Tshombes plan?

Meteorology Officer Alan Frank Grays vittnesmål - VI:35 (nr 20) -.

Beträffande hans vittnesmål anser jag detta ha sin största betydelse i hans yttrande om vindriktningsförhållandena under den aktuella natten och att dessa

väderleksförhållanden enligt hans mening icke skulle ha haft någon inverkan på inflygningen och landningen för vilket flygplan det vara sålunda.

Promemorian över samtal med löjtnanten Bo Krutsson - VI:37 - har jag tagit med i detta sammanhang med hänsyn till uppgiften om det katangasiska luftvärnet och att Fougan är utrustad med två bomber. Om Krutssons uppgift om Fougans marschhastighet är riktig - 800 km/tim - blir ju detta plan mycket väl hinna med till trakterna av Mifulira - Ndola, enär basen Kolwezi såvitt framgår av en karta i liten skala icke ligger på större avstånd än 400 km från Ndola, och flygtiden har enligt den rhodesiska haverikommissionen uppgivits vara 1 timme 45 minuter.

Handling betecknad VI:38 - samtalsvis inhämtade konfidentiella uppgifter - intagas här med anledning av uppgiften om att FN har ett antal C 47:or i Elisabethville, som den 18-20 september utsatta för sabotage. Handlingen talar vidare om att Fougan kan ha raketer. Enligt denna handling skulle Fougans aktionsredie med start i Kolwezi blott medge cirka 10 minuters flygning över Ndola, vilket dock kan ha räckt för en störningsuppgift.

P.M. med vissa uppgifter om bakgrunden till Ndola-katastrofen - VI:39 -. Det är skräkligt uppgiften om att Fougan vid åtminstone ett tillfälle bevisligen gjort ett mörkeranfall mot Kasina. Det vore angeläget att bevis om detta mörkeranfall mot Kasina kunde anskaffas, enär den rhodesiska haverikommissionen vid sitt besök i Katanga hörde majoren José Deulin, som uppgav att Fougan aldrig "had been operating at night" (v.g. se dokument VIII:2 (nr 86).

Beträffande handling betecknad VI:40 är den av visst intresse, enär den talar

om att Katanga förfogar över ett de Havilland Dove-plan, som natten mellan den 17-18 september sannolikt befann sig i Kipushi, en liten ort i Katanga strax innanför gränsen till Nord-Rhodesia och vars flygfält befinner sig på rhodesiskt territorium men vars stationsbyggnad ligger i Katanga. Med hänseende till vad soldaten Voelco - VI:17 (nr 39) - sagt om ett tvåmotorigt plan som han hört på stor höjd mellan klockan 22,00 - midnatt natten till den 18 september 1961, frågar man sig om det möjligen kan ha varit det i Kipushi stationerade de Havilland Dove-planet, som varit uppe och flugit vid ifrågavarande tillfälle. Eftersom flygfältet ju enligt VI:40 skall befinna sig på rhodesiskt område - den ryska världsatlasen för 1959 anger emellertid Kipushi ligga tillräckligt långt inne på katangesiskt område - borde de rhodesiska myndigheterna avgiva en förklaring, huruvida man kan garantera att Havilland Dove-planet icke startade från Kipushi natten till den 18 september 1961. Denna handling VI:40 är vidare av intresse, och den talar om att Fougan kan ha antingen 4 "training rockets" - v.g. jämför även airt VIII:1, som säger bl.a. "1 gyro gunsight, guns and rockets - SADIH (A.M. REF 8 B/2915) currentier O.G.S. MK 4 EC" - med beteckningen F 10 eller 2 50kg Samento-bomber. Det sägs vidare i denna handling att DOVE har vanligen ingen beväpning men enligt obekräftade uppgifter skall "bombing racks" ha monterats på den DOVE, som katangeserna förfogar över. Vidare bör uppgiften om Fougans aktionsradie observeras. Enligt den här intagna uppgiften skulle Fougan icke kunna operera över Niola mer än 5 minuter om den haft Kolwezi som bas, men 5 minuter räckte kanske för en stjärningsreli.

Vilket värde som skall tillsättas den i denna handling - VI:40 - å sidan 2 intagna uppgiften om att en person i Leopoldville, som fått reda på Hammarakjöld's planerade resa till Niola icke skulle kunna ha kommunicerat detta meddelande till Katanga-området, undandrar sig mitt bedömande, men jag pekar på det förhållandet som jag tidigare berört under avdelning I, där jag ifrågasätter om icke överenskomsten mellan Hammarakjöld och Tchombe om mötet i Niola måste ha kommit till stånd efter tillräckligt omfattande telegram eller telefontrafik mellan Leopoldville och Elisabethville och att katangeserna följaktligen mycket väl kunna ha varit å jour med tidpunkten, detta så mycket mer som Tchombe själv bör ha startat från Kipushi eller Elisabethville omkring klockan 22.

Handling betecknad VI:41 har jag tagit med här under denna avdelning huvudsakligast med tanke på uppgiften om att det i och för sig inte torde ha varit helt omöjligt för en sabotör att oönskat bereda sig tillträde till planet SE-307 och där anbringa någon slags sabotageapparat, även om kabin-dörren såsom av VI:41 framgår var låst.

Handling betecknad VI:42 är av intresse i detta sammanhang enär den i viss mån tjänar som motvikt till och i viss mån bestyrker flygkaptenen Starcks - I:13 (nr 3) - berättelse. Denna handling förklarar att Fougan icke med-förde raketer.

Captain Rober Deppes vittnesmål - VI:43 -.

Med hänvisning till tidigare kommentar under soldaten Voalocs vittnesmål synes mig Deppes utsaga kunna ge en plausibel förklaring till Voalocs uppgift om det "2-motoriga"-planet, som passerade över honom i sydlig riktning. Såsom tidigare framhållits torde det vara förenat med stora svårighet att avgöra, om det rör sig om ett 2- eller 4-motorigt plan, och därför kan det mycket väl - om man blott håller sig till en bedömning av motorljudet - ha varit Lord Lansdownes plan, som passerat på väg till flygfältet i Ndola. Tiden bör stämma ganska bra, enär Lord Lansdownes plan landade kl. 22,35, och Voaloo säger att han uppmärksammade planet någon gång mellan 22 - 00,00, och närmare det förstnämnda klockslaget. Viss osäkerhet beträffande vilket plan, som avses kan dock ännu råda, enär Voaloo säger, att det av honom uppmärksammande planet gick mycket högt, vilket väl knappast kan ha varit fallet med Lord Lansdownes plan, om det beredde sig för landning. Vidare säger piloten Deppe, att han gick ungefär 50 miles (= cirka 8 svenska mil) söder om Elizabethville. Då Mokambo ligger på gränsen till Kongo och avståndet från Elizabethville till Nord-Rhodesiska gränsen enligt utsaga av i handlingarna omnämnda løytnanten Bo Knutsson är blott 35 kilometer, skulle Lord Lansdownes plan icke kunna ha passerat rätt över soldaten Voaloo. Med 45 kilometers avstånd i sidled bör vinkeln bli icke alltför spetsig, även om det av Voaloo hörda planet gick högt. Om nu också Deppes vittnesmål icke lämnar fullständig klarhet, finns det dock skäl för antagandet, att det av Voaloo hörda planet kan ha varit Lord Lansdownes PEC-4:a.

Deppe säger beträffande routen, att han sträfvade efter att flyga via "Villa Henrique", något som gav "a slight dog leg to the flight". Enär "Villa Henrique" icke säger den som saknar detaljkartor något och av uttrycket "a slight dog leg" som torde vara flygarspråk och möjligen kan betyda en krokig route, får man icke något begrepp om den verkliga färdvägen, men av svaret på en fråga på sidan 4, där Deppe säger, att han tog denna route för att hålla sig utanför kongolesiskt territorium så mycket som möjligt för allmän säkerhets skull, kan man kanske gissa sig till hur färdvägen gått. Han säger, att han flög uppekattningsvis 50 miles söder om Elizabethville och med "dog leg"-kursen skulle man kunna tro, att han flög söder ut mot Angola och ev. passerade över angoliskt och sedan rhodesiskt område. Av det här ovan citerade svaret anser jag, att Deppe varit orolig för attack från katangesisk (eller kongolesisk?) sida, och jag kan då icke förstå, vad han avser, då han i fortäcningen på det ovan citerade svaret säger; "Desauton, om det existerade någon fara, skulle jag ha förväntat att få meddelande härom, innan jag lämnade Leopoldville". Då han enligt sitt svar sagt, att han undvek kongolesiskt område så mycket som möjligt för allmän säkerhets skull, var han väl medveten om fara. Just Lord Lansdownes förbud att rikna namn via radion, enär såväl Leopoldville, Kamina, Elizabethville och andra stationer använde samma frekvenser, var väl en klar antydning om att osäkerhet rådde. Att Lord Lansdowne sedan medgav att namnen skulle få meddelas till Niola, bör uppmärksammas, enär därigenom de katangesiska stridskrafterna, om de hade störningsavsikter mot Hamarskjöld's plan, fingo klart för sig, att Hamarskjöld ej var med på detta plan utan följaktligen kunde förväntas på SE-BDY. Att de katangesiska stridskrafterna icke skulle vara i stånd att "snappa upp" ett meddelande över VIF är kanske att underskatta deras tekniska resurser.

I detta sammanhang vill jag fösta uppmärksamheten på dokument I:17 - förhöret med majoren Knut Olof Ljungkvist - där major Ljungkvist pekar på det förhållandet att det katangesiska Fouga-planet sades icke vara utrustat för nattflygning, men någon hade berättat för Ljungkvist att planet vid ett tillfälle hade visat sig vid Kamina klockan 8,40 e.m. Erterson Kamina ligger på ungefär 8:de breddgraden sydlig bredd måste fullständigt mörker ha rått vid det tillfället. Även Ljungkvist talar om

att Fouga-planet, om det startar från Kolweni, är i stånd att operera i Ndola-området under högst 15 minuter.

VII.

Vilka vapen och vilka olika slags ammunition funnes ombord på planet?

Här intogs följande handlingar:

- VII:1 (nr 59) = Deputy Chief Security Officer Hendrik Kroons vittnesmål
- VII:2 = Preliminärt läkarutlåtande
- VII:3 (nr 77) = Flt.Lt. W.J. Jelleys -"
- VII:4 (nr 117) = Senior Inspector D.J. Appletons -"

Innan ett slutbedömande kan ske beträffande de ammunitionseffekter, som påträffats i två av de förolyckades kroppar måste man avvakta det slutliga läkarutlåtandet, vilket lika litet som vapenexpertens utlåtande ännu ej kommit oss tillhanda.

De på olycksplatsen anträffade vapnen och likaså den anträffade ammunitionen har granskats av byrådirektören vid Statens Kriminaltekniska Anstalt Nils Landin i närvaro av förevisande Elis och undertecknad, och Landin har förklarat sig helt dela vapenexpertens uppfattning om att de i offrens kroppar påträffade kulorna icke passerat något vapens lopp utan måste ha "slungats in", då patronerna exploderat. Likaså delade han vapenexpertens uppfattning om att den ammunition som anträffats på olycksplatsen, härrör från den i Leopoldville utdelade ammunitionen.

Med hänsyn till att det slutgiltiga läkarutlåtandet och vapenexpertens utlåtande dröjer, har överenskommande träffats med byrådirektör N. Landin om att han skall skriva en särskild rapport, då dessa handlingar inkommit, varvid han fogar nämnda handlingar som bilagor till sin rapport. Vidare

tager han in ett utlåtande om kemisk underökning av flygplansrester m.m., vilken undersökning utförts genom de rhodesiska myndigheternas försorg. Han kommer även att i denna rapport intaga uppgifter om granskningen av roderlinorna.

VIII.

Kritik mot den rhodesiska haverikommissionens uttalande om resultatet av underökningarna i Katanga, särskilt med tanke på Fouga-jetplanets aktivitet.

Här intages följande handlingar:

- VIII:1 "Details of Fouga F/B Air craft KAT 93 inspected on Kolwezi Airfield by Lt.col. Barber, Mr. Blanchard-Sims, Wg.Cdr. Evans, Mr. Nelson, on 20th of October 1961"
- VIII:2 (nr 86) = Major José Deulina vittnesmål
- VIII:3 (nr 85) = Captain R. Matamis -"-
- VIII:4 (nr 84) = Private Contractor M.W. Foresta vittnesmål
- VIII:5 (nr 83) = Chef de l'Aerodrome D. Kambendjas -"-
- VIII:6 (nr 82) = Engineer R. Parsentiers -"-
- VIII:7 = Tidningsartikel för den 22/10 1961, vilken artikel är grundad på överstelöjtnant Barbers uttalande med anledning av kommissionens besök i Katanga.

Kommentarer:

I första hand synes mig kritik böras riktas mot haverikommissionens ordförande, som enligt tidningsartikel av den 22 oktober 1961 - bilaga VIII:7 - i en intervju i Kolwezi den 21 oktober 1961 säger sig vara övertygad om att Fouga-jetplanet hade varit kvar på flygfältet i Kolwezi under natten till den 18 september 1961 och att inget annat flygplan startat från detta flygfält under den natten. Om det icke var med avsikt som överstelöjtnant

Barber släppte ut ett dylikt meddelande för att ge stöd åt den uppfattningen att SR-307s förölyckande blott var en vanlig flygolycka, tyder uttalandet närmast på oförstånd. Det är väl helt klart, att ingen ansvarig katangos skulle ha medgivit, att något katangesiakt flygplan varit uppe den aktuella natten, och då mer än en månad förflutit mellan olyckan och förhöretstillfället och katangeserna dessutom voro förberedda på haverikommissionens besök, är det högst antagligt att de företagit åtgärder som skulle styrka ett uttalande om att inget katangesiakt flygplan varit uppe under olycksnatten.

Jag vänder mig liksåvel mot att haverikommissionen till synes utan mot-sägelser eller reservationer godtagit major Deulins - VIII:2 (nr 86) - uttåg, att Fouga-planet icke kunde gå fram till Ndola och återvända (till Kolwezi). Barber själv måste väl i egenskap av chef för den civila luftfarten i Federationen icke vara helt främmande för flygplans prestanda, och om han själv var lekman så hade han ju med sig vid förhöret Wing Commander Evans. Jag frågar mig nu, hur han reservationslöst kan godkänna Deulins påstående om att Fougan icke kan nå Ndola och återvända till Kolwezi, om planet kan hålla sig i luften 1 timme och 45 minuter ("its maximum endurance is 1 hour 45 minutes"). Då avståndet från Kolwezi till Ndola icke torde överstiga 400 km - alltså en flygsträcka fram och åter av sammanlagt 800 km - skulle det betyda, att Fouga-planet icke skulle gåra mer än omkring 400 km i timmen, om det i enlighet med Deulins uppgift icke skall kunna nå fram till Ndola och återvända till Kolwezi basen. Någon exakt siffra för Fougans hastighet har jag hittills icke fått, men Flygvapnet har lovat övervända en sådan, och det är känt att en version av Fougan har en marschhastighet av cirka 700 km/tim., vilket i så fall mycket väl bör ricka för att med den av major Deulin angivna "maximum endurance" kunnat utföra en snabb aktion över Ndola-området.

I detta sammanhang hänvisar jag till akt VI:40, där det säges att "Fougans aktionsradie är 600 km förutsatt att det flyger på 20.000 fot eller högre, vilket innebär, att den inte kan ha hållit sig över Ndola mer än 5 minuter, om den haft Kolwezi som bas."

Vidare hänvisar jag till akt I:17 sidan 4, där major Ljungqvist säger:

"planetas bas var i Kolwezi. Dess aktionstid var sådan, att det vid start därifrån skulle ha haft en operationstid av knappt 15 minuter i trakten av Ndola".

Daulin säger vidare i sin berättelse, att Fougan aldrig flugits under nätterna, och han förklarar, att planet aldrig flugits utan att han varit befälhavare ombord. Mot dessa uppgifter står överste Kjellgrens uttalande - akt VI:39 -, enligt vilket Fougan vid åtminstone ett tillfälle bevisligen har gjort ett styrkefall mot Kamina, och vidare uppger majoren Ljungkvist - akt I:17 - "att planet (Fougan) vid ett tillfälle uppträtt vid Kamina klockan 20,40, enligt vad någon nämnt till Ljungkvist".

D.

Kritik mot den rhodesiska haverikommissionens sätt att leda utredningen.

Enligt min uppfattning gick kommissionen till verket med en förutfattad mening, i det att man uppenbarligen blott räknade med att det rörde sig om ett pilotfel. Denna uppfattning fick jag redan under söndagen den 24 september 1961, då chefsinspektören för den federala civila luftfarten, Martin Madders ute på olycksplatsen förklarade under visningen av denna, att SE-BDY icke var försedd med ett visst avståndsmätningssinstrument, som skulle ha varit till hjälp vid bedömning av avståndet till flygplatsen, och Madders ville uppenbarligen därmed ge uttryck åt, att piloten icke var på det klara med, var han befann sig utan gått ned för lågt. Vid ett annat tillfälle samma söndag uttalade han sitt bekymmer för att Transairs chefsingenjör Bo Wirving uppenbarligen var alltför ivrig i sökandet efter tecken på beskjutning eller sabotage, och även om icke Madders direkt utsade det framskystade dock hans åsikt, att det här blott vore fråga om en vanlig flygolycka.

Onsdagen den 27 september 1961 förklarade kriminalmannen Cary vid polis-

myndigheten i Ndola - han var uppenbarligen den kriminalman, som närmast hade ansvaret för de polisiära åtgärderna i samband med haveriet - att frånvaron av brandskador på träden i början av den av planet upplöjda gatan vittnade om att planet icke varit övertänt - av explosion eller annan orsak - då det började klippa av trädtopparna, ty i så fall skulle träden säkerligen ha varit antända även i början av gatan, och han ansåg detta som ett bevis för att det var en vanlig flygolycka.

Såväl inför överstelöjtnant Barber - kommissionens ordförande - som inför Madders och Cary framhöll jag vid upprepade tillfällen att även om det var så, att olyckan berodde på förarfel, måste man här räkna med att göra allt vad som stod i mänsklig makt för att undersöka alla tänkbara orsaker till olyckan såsom sabotage, tekniska felaktigheter och yttre störning.

I början av utredningen diskuterade i:e byråingenjören Åke Landin och undertecknad, om vi skulle begära sållning av olycksplatsen, d.v.s. den del som kunde betraktas som centrum för ildsvådan och där de flesta av flygplanets delar påträffats, och vi kommo överens om att en sådan åtgärd måste företagas. Då ingenjör Landin framhöll denna synpunkt till kommissionen ville Wing Commander Evans ha motivering för åtgärden. Landin sade sig icke vilja gå in på närmare motivering, och Evans nöjde sig då med denna förklaring och åtgärden vidtogs.

Sedan beslut fattats, att en kriminalteknisk expert skulle skickas ner från Sverige för undersökning av bl.a. de i offrens kroppar anträffade kulorna, detta under förutsättning att tillstånd kunde utverkas av kommissionen och vidare under förutsättning att den svenske kriminaltekniske experten fick en rhodesiansk expert med samma kvalifikationer vid sin sida plus erforderlig handräckning, framförde ingenjör Landin denna begäran till kommissionen. Tillstånd lämnades och man lovade att en rhodesiansk sakkunnig skulle tillkallas. Byrådirektör Nils Landin avreste därefter från Sverige och inträffade i Ndola den 11 oktober 1962. Följande dag sammankommiträffade han med ballistikern Robert Els från Lusaka, vilken skulle vara

den som Landin skulle samarbeta med. Els var dock icke "en allround kriminalexpert" utan uteslutande ballistiker, och han återvände redan fredagen den 13 oktober till Lusaka, trots att N. Landin uppställit fyra punkter för sitt arbetsprogram, nämligen 1) granskning av roderlinor, 2) granskning av sådana skador, som kunde tänkas ha åstadkommits av kulor eller granat- och raketplitter, 3) granskning av ammunitionseffekter och vapen med huvuduppgiften förlagd till de kulor, som anträffades i de fibrolykade kroppar, och 4) granskning av ev. främmande föremål, som kunde komma att anträffas vid en noggrann genomgång av de på olycksplatsen uppsamlade vrakdelarna och som ev. kunde misstänkas ha begagnats i sabotagesyfte.

Såsom redan sagts reste ballistikern Els hem till Lusaka redan fredagen den 13 oktober, och följaktligen fanns det ingen rhodesiansk kriminalexpert, som intresserade sig för punkterna 1/, 2 och 4/. Kriminalmannen Cary i sällskap med Detective Senior Inspector R.J. Gange besökte visserligen hangaren, dit vrakdelarna förts, vid upprepade tillfällen och hörde sig för hurvida ingenjören Liniman och Transairs' ingenjör Hellberg vid sin genomgång och sorterering av de olika flygplanedelarna funnit något av intresse, men själva företogo de icke någon som helst åtgärd för sökande efter främmande föremål. Vad punkt 2/ här ovan beträffar d.v.s. granskningen av sådana skador, som kunde tänkas ha åstadkommits av kulor eller granat- eller raketplitter är det visserligen sant att Cary och Gange i sällskap med ballistikern Els onsdagen den 27 september 1961 granskade några hål i metallplåtar till motor nr 3 samt visade skador på motor nr 1 och 4, vilka skador ingenjören Virving först uppmärksamheten på. Man kom till den slutsatsen att dessa skador icke kunde ha åstadkommits genom beskjutning utan hade uppstått på så sätt att bultskallar slitit upp plåten.

Trots att bestämmelserna för de svenska deltagarnas ställning stipulerade, att vi blott skulle vara observatörer och rådgivare beslöt Nils Landin och undertecknad, att vi skulle företaga en granskning av roderlinorna för att söka utröna om det fanns sådana skador, som tydde på skadegörelse av en eventuell sabotör. Denna undersökning gav icke något positivt resultat, men jag måste här inflika, att linorna slitits av eller bränts av i ett så stort antal fall, att det fanns flera hundra linstamper. Enligt ingenjör Liniman saknades dessutom cirka 8 meter av de grövre roderlinorna. Med hän-

syn till att linorna bränts av i ett mycket stort antal fall, varvid skiltkulor uppstått på linstumparnas ändar, kan följaktligen inget bestämt uttalande göras, hurvida en eller annan skada kan ha tillfogats linorna före katastrofen. (Jag hänvisar till byrådirektör Nils Landins rapport.)

Under undersökningen av linorna var icke någon rhodesiansk representant närvarande, men linorna hade genom ingenjör Lindens försorg och med hjälp av en afrikansk arbetare frilagts.

Någon systematisk undersökning av vrakdelarna med tanke på eventuell förekomst av kulhål eller skador av granat- eller raketsplitter företogs icke av de rhodesiska myndigheterna, utan de litade uppenbarligen helt på ingenjörerna Lindan och Hellbergs bedömning - under senare delen av undersökningen avlöste Hellberg flygteknikern A.W. Jansson, som av SAS utlånats till Luftfartsstyrelsen. Något protokoll över granskade misstänkta skador har hittills icke kommit de svenska deltagarna tillhanda, men kriminalserien Cary har lovat, att ballistikern Els skall undersöka åtminstone några av de misstänkta skador, som han gjort okulärbesiktning. Något protokoll över roderlinegranskningen kan följaktligen icke inflyta, emär ingen av de rhodesiska myndigheternas representanter intresserade sig för denna undersökning. Visserligen kommer ingenjör Lindan att i sitt protokoll över den allmänna tekniska granskningen taga upp problemet med roderlinorna, men jag anser, att det borde ha ålegat de rhodesiska myndigheterna att svara för denna granskning.

Den enda punkt, där man kan påstå, att de rhodesiska myndigheterna verkligen gjort en utredning i kriminalteknisk mening, är ballistikerns utredning angående vapen och ammunition. Visserligen har ^{jag} ännu icke sett hans utlåtande, men jag var närvarande, då han i närvaro av Nils Landin gick igenom sin hittills gjorda undersökning, och denna genomgång visade, att han bedrev sitt granskningsarbete på ett synnerligen noggrant sätt. Denna uppfattning delas helt av Nils Landin.

Till sist några ord om punkt 4 (under rubrik VI) sökande efter främmande föremål, som skulle kunna tänkas ha tjänat sabotage syfte och som skulle

kunna utgöra bevis för yttre störning av SE-EDV.

Efter tillvaratagande av metallskiltorna och efter sällningen och ställningen av platsen för olyckan hade en hög med tillvaratagna föremål lagts upp i hangaren. Denna hög innehöll uppskattningsvis cirka 8 kubikmeter, och i högen ingick delar av flygkroppen såsom plåtar m.m. som smälts in i de av huvudsakligen aluminium bestående metallskiltorna. Efter samråd inom svenskgruppen, sedan misstankar framkommit vid studiet av de olika vittnesberättelserna om att minst två ljusfenomen torde ha iakttagits, och sedan flera vittnesberättelser innehöll uppgifter om två flygplan vid det aktuella tillfället, beslutades, att framställning skulle göras om återställning av metallskiltorna. Dittills hade de rhodesiska myndigheterna icke visat sig närmare intresserade av denna metallhög, och närmast demonstrativt hade jag en dag påbörjat en noggrannare granskning av densamma. Enär ingenjör Lindman sökte efter vissa roderlinestumpar, som möjligen kunde tänkas återfinnas där, beslutades att metallskiltornas klumpar skulle ständerdelas, så att identifierbara vrakdelar kunde friläggas. Denna ständerdelning påbörjades strax efter det att jag börjat min granskning av metallhögen. Trots att kriminalmannen Cary under en stund åsett mitt arbete och trots att kommissionsmedlemmen Fournier tittat på en stund och frågat, om det var min avsikt att granska hela högen, gjordes inga försök att hjälpa till. Sedermera fattade emellertid Madders det beslutet, att högen efter ständerdelningsprocessen skulle sällas genom ett ställsäll med 6 mm. maskor.

Under denna sällning och vid genomgång av övriga vrakdelar hade några svåridentifierbara föremål anträffats men det dröjde till någon av de sista dagarna av underställningen, innan kriminalmannen Cary tog hand om föremålen för närmare identifiering. Huruvida han kommer att upprätta något protokoll över tillvaratagandet av dessa föremål, vet jag icke, men jag påpekade vid ett flertal tillfällen nödvändigheten av att de rhodesiska myndigheterna måste vara beredda att svara på frågor av advokater och de fem medlemmarna, som komma att leda "the public inquiry".

Jag vill här anföra ett par exempel, som belyser hur liten insikt de rhod

desiaka myndigheterna ha om den störstakur av frågor, som kan komma att riktas till de utredande organen.

Ingenjören Lindman fann vid rönningen av olycksplåten en liten brun flaska med skruvlock - v.g. se foto 24 - och denna flaska företedde en utbuktning med hål nere vid botten, vilket hål uppenbarligen förorsakats av ett starkt inre tryck. I övrigt var flaskan hel. Jag fråste kriminalmannen Carys uppmärksamhet på denna flaska onsdagen den 27 september, omhr jag ansåg, att flaskan borde undersökas. Cary tog dock icke hand om flaskan, och såvitt jag kunnat finna har den icke återfunnits i hangaren, och jag har ej hittills sett något protokoll. Visserligen tror jag knappast att flaskan spelat någon roll i olycksarbetet, men en noggrann undersökare skulle förvisso inte ha låtit saken passera oomärkt.

Genom studiet av Senior Inspector Ganges vittnesmål framgår, att "the top part of the head was missing". (Omhr piloten Hallonquists skulle).

Då jag börjar göra förfrågningar, om skallpartiet påträffats omhr jag, att skallbenet skulle ha grävts ned ute i närheten av olycksplåten. Genom Å. Landin framfördes begäran, att Ganges protokoll skulle förtydligas, och den 26 oktober grävde polismän från Miola upp skallpartiet. På min fråga till Cary, om det påträffade skallbenet överlämnats till läkare för granskning, svarade Cary att så skett, och han påstod, att läkare granskat benet, innan det grävdes ned. Även om så skett inner en och var vilken uppståndelse en advokat kunnat skapa med sina frågor, om skallbenet uppvisade skottskador eller granat- eller raketplitterskador etc. och om frågorna icke hade kunnat besvaras. Jag är närmast benägen tro, att sådana uraktlåtenshetsmynder mera hr att tillskriva oerfarenhet än ond avsikt.

Vid flera tillfällen hade från svenskarnas sida framstälts begäran om att provskjutning skulle anordnas mot just sådan plåt, som ingick i flygplanet för att granskaren av skador i plåten skulle äga kännedom om, hur plåten skadas vid kulors inträngande från olika vinklar. Vid sammanträde i Lusaka den 24 oktober 1961 gjordes ny framställning om provskjutning, varvid Wing Commander Evans fann sig förenlåten att framställa frågor till de övriga medlemmarna i kommissionen, om vore flygare eller flygarutbildade, om icke de sett nog av kulhål i flygplan. Evans gav vid detta sammanträde

Även i övrigt luft åt sitt missnöje, detta närmast i samband med diskussion av vår skriftliga begäran om nedskältning av metallskivorna. "Vad är det egentligen vi söker efter", frågade han. "Vi vet, att det katangesiska Fouga-planet icke kan ha varit i närheten av olycksplatsen" - jag tror mig minnas, att han formulerade meningen så, att det fanns bevis om att Fougan icke kan ha varit nära över Niola-området, men då jag icke med säkerhet kan erinra mig ordalydelsen, villjer jag den ungefärliga ordalydelsen -, "Vad är det då man väntar sig finna? - Detta är en vanlig flygolycka och ingen olycka med politisk anstrykning", tillade han.

Den 25 oktober 1961 företogs emellertid provskjutning mot metallplåtar, som Cary påstod skulle vara av samma metalllegering, som den i SE-80Y. De skador, som uppstod vid skjutning med liten vinkel, uppvisade egendomliga formationer, och det torde i många fall vara svårt att vid okulärbesiktning avgöra, på vad sätt en sådan skada uppkommit. Det verticiale som om den i Lusaka så självskytte Evans blev beträffad, då han såg dessa skottskador. Fotografier togos och Cary lovade att protokoll skulle upprättas över provskjutningen.

- - - - -

Jag är övertygad om, att skarp kritik kommer att riktas mot de för utredningen ansvariga vid "the public inquiry" av bl.a. advokater, som komma att företräda de olika intressenterna. Ur utredarsynpunkt anser jag, att den starkaste kritiken kommer att riktas mot uraktlåtenheten att företaga de av svenakarna föreslagna proven med lyrakaster för utrönande av huruvida det varit fråga om minst två ljusfenomen på troligen vitt från varandra liggande platser. Skulle det vid ett eventuellt kommande prov - under tryck från ordförande och bisittare i "the public inquiry" eller från advokater - framkomma, att de av Phillips och Peover iakttagna ljusfenomenen verkligen ägt rum betydligt öster om olycksplatsen - alltså nära den katangesiska gränsen - kommer krav säkerligen att resas på en granskning av buchterrängen mellan olycksplatsen och upp mot Mufulira, där ju SE-80Y uppenbarligen varit. Man kan enligt min uppfattning icke frånkänna Mrs. Jouberts vittnessål - VI:13 (nr 27) - all betydelse, även om hon icke gav något starkt intryck av omdömesglighet. Herrns utsaga kan anses styrkt av van Wyks och de afrikanska träkolbrännarnas tidsuppgifter.

Om dessa tidsuppgifter äro riktiga, bör SE-BUY ha hunnit upp över Mufilira under sin "päransväng".

Beträffande nedskiltningen av metallkakorna kan möjligen olika synpunkter läggas på en sådan åtgärd. Möjlunda kan ett annat förfaringsätt för upptäckande av andra metallföremål än aluminiumlegering finnas, och då metallskiltorna förvaras i skärdelat skick i stycken om cirka 5 x 15 x 20 centimeter, kan en påkallad åtgärd företagas under "the public inquiry".

- - - - -

2 | En viss granskning till ett djup av 1 till 1,5 miles skall enligt uttaga ha företagits norr om olycksplatsen. Något protokoll över denna terränggranskning har dock icke hittills tillställts de svenska observatörerna, men i utkast till rapport säger haverikommissionen, - sidan 15 - att 160 polismän företog en markgranskning, vars djup skall vara angivet på en karta, som ännu ej tillställts undertecknad.

X.

Vad återstår av flygplanet, sedan de påträffade delarna överförts till hangaren på Niola flygplats och utlagts på sina respektive platser.

Bäst bevarade äro de fyra motorerna, som visserligen uppvisa stora brandskador - särskilt då 2:ans och 3:ans motor, men som på grund av metallens värmsmotstånd icke skilt i närvärd grad.

Sedan kommer högra vingen, som tryckts ihop betydligt men som dock bibehållit sina konturer.

Stjärtpartiet har likaså någorlunda bibehållit sin form och har icke skadats av elden.

Vänstervingen har slagits sönder, särskilt vad yttre delen beträffar och stora partier saknas helt.

Av sjökliva flygkroppen återstår ej stor procent, ty antingen har plåten här slagits sönder i småbitar eller också har den smält ner i den centrala eldhärden.

Någon systematisk fotografiering av de i hangaren utlagda vrakdelarna har jag icke företagit, men ett par översiktsfoton torde ge en uppfattning av hur litet, som återstår av sjökliva flygkroppen.

Små plåtbitar ha lagts upp i högar, som uppskattningsvis innehålla cirka 12 m². Dessutom tillkomma metallsmältorna, som före skredskackningen uppskattades till cirka 3 m³. Var god jämför fotografier, som i diapositiv förvaras på kriminalstatspolisens station. Några papperkopior ha icke gjorts.

XI.

Sammanfattande kritik.

1) Jag anser, att kritik bör riktas mot de rhodesianska myndigheterna, som utnämnt överstelöjtnant Barber till ordförande i haverikommissionen och lät honom kvarstå i denna befattning, även sedan det bör ha blivit känt för myndigheterna, att Barber i egenskap av chef för Federationens civila luftfart erhöi uppgift redan under natten till påndagen den 18 september om att förbindelsen brutits mellan flygledartornet i Niola och SE-SDY. Man kan med rätta göra det påståendet, att Barber är part i pålet, enär efterforskningen av SE-SDY igångsattes för sent. - V.6. se II:8; III:11 och III:12. - Med all respekt för de rhodesianska kommissionsmedlemmarnas tekniska kunnande måste jag beklaga, att ordförandeskapet icke anförtroddes en med svåra brottmåls erfaren jurist, som skulle ha insett bristen på överansettbarhet i vittnesmålen och företagit kontroll av dessa, något som Barber uppenbarligen på grund av bristande erfarenhet av större brottmålsutredningar icke ansåg sig böra göra, trots förslag från svensk sida - VI:28 -. Man kan befara, att hela utredningen fått fel inriktning, och trots den kommande "public inquiry" under hög jurists ledning kan det vara svårt att reparera en sådan skada, enär alltför lång tid förflyter mellan vittness iakttagelser och ev. kommande kontroll.

- 2) Kritik kan med fog riktas mot haverikommissionen på grund av ensidig inställning beträffande orsaken till haveriet. Genom samtal med flygplansinspektören Madders och kriminalmannen Cary och genom uttalande av Wing Commander Evans bibringades jag den uppfattningen att i varje fall dessa tre herrar ansågo olyckan bero på felbedömning av piloten i samband med landningen.
- 3) Den enligt min mening starkaste kritiken mot utredningen torde kunna riktas mot haverikommissionen för dess vägran att trots förslag från svensk sida vidtaga prov för utrönande av huruvida två ljusfenomen förekommo i samband med SE-30Ys landningsmanövrer och kraschlandning. Med hänsyn till tidigare attacker från katangesiska stridskrafterna sida mot FN-plan kan man icke utesluta den möjligheten, att desperados i Katangas tjänst varit beredda att attackera SE-30Y, och om prov med lysgranater - se VI: 9 - företagits och givit besked om de ljusfenomen, som iaktogs av Phillips - VI:1 - och Peover - VI:2 - lågo betydligt öster om olycksplatsen, hade detta varit en stark indikation på yttre störning, och under sådana omständigheter borde en betydligt utvidgad markundersökning norr om olycksplatsen ha kommit till stånd för sökande efter bevis om denna störning.
- 4) Kommissionens uraktlåtenhet att höra samtliga afrikanska kolare i den compound, som ligger i närheten av olycksplatsen - v.g. jämför VI:10 - kan också med rätta kritiseras.
- 5) Samma är förhållandet med uraktlåtenheten att systematiskt och noggrant låta erfaren kriminalexpertis redan i ett tidigt skede granska tillvaratagna flygplansdelar och undersöka skador, som kunna ha förorsakats av beskjutning av olika slag mot flygplan.
- 6) Sammanmärkning gäller beträffande uraktlåtenheten att låta sådan personal granska flygplanets roderlinor.
- 7) Kritik måste också riktas mot den sent igångsatta undersökningen av delar som anträffades. - V.g. jämför även min anmärkning å sidorna 34-35 ang. uraktlåtenheten att tillvarataga och undersöka en av ingenjör Lindman påträffad flaska.
I samband härmed pekar jag även på tillvägagångssättet beträffande nedgrävningen av "the top part of the head" (Hallonquistas skalle).

8) Anmärkning kan även med fog riktas mot den alltför sent vidtagna provskjutningen mot duraluminiumplåt. Denna provskjutning om vilken önskemål framförts upprepade gånger både från ingenjör Lindmans och min sida borde ha företagits så tidigt, att man vid undersökningen av misstänkta plåtkador haft erfarenhet av, hur en kula, som avfyras i en viss vinkel, kan skada plåten. När provskjutningen äntligen kom till stånd - den 25 oktober - var uppsortereringen av de påträffade plåtbitarna redan gjord.

9) Kritik är även berättigad i vad gäller överstelöjtnant Barbers uttalande i pressen om undersökningen i Katanga beträffande Fouga-planet m.m. - V.g. Jämför VIII:7 -.

10) Anmärkning synes kunna riktas mot protokolleringen, som är en sammanfattning av vad som vid förhöret framkommit. Många för en allmän bedömning till synes viktiga detaljer komma icke med i det starkt sammandragna protokollet. Jag pekar då särskilt på protokollet över förhöret med van Wyk - III:5 (nr 15) där man icke nämner något om det prov, van Wyk fick göra för att visa, att han kunde bedöma, när en tidrymd av 3-4 minuter förflutit. Såsom jag tidigare påpekat i mina kommentarer till de olika vittnesmålen under avd. VI saknas för den slutliga bedömningen viktiga detaljer, som måhända framkommit under förhöret men som utelämnats vid utskriften av protokollet.

I detta sammanhang vill jag även peka på det förhållandet, att inget protokoll kommit oss tillhanda över de erfarenheter, som provflygningen med ett liknande plan som SE-30X gav, trots att vittnerna hade formulär, som de skulle fylla i.

11) En allvarig brist synes mig vara att polismyndigheterna i Niola icke skaffade inspelningsapparat för upptagande av yttrandet, som följdes av sergeanten Julian. I varje fall borde den sjuksköterska eller läkare, som jag föreställer mig var närvarande vid kriminalmannen Allens utfrågande av Julian, ha bestyrkt Julians utsägo, såsom Allen uppfattade den. - V.g. Jämför IV:5 -.

12) Rekonstruktion bör vara A och O vid utredning av svårare brottsfall. I vårt memorandum - VI:28 sid. 2, ställes den frågan om Phillips från den plats där han stod, då han gjorde iakttagelsen, kunde ha sett en markeldsvåda på olycksplatsen. Här hade en rekonstruktion varit på sin plats. Även i fråga om andra vittnesutsagor hade rekonstruktion varit lämplig. Exempelvis Clarke - VI:7 och Green - VI:8 -.

13) Beträffande undersökningen av metallskiltorna kan det ej anses till-

*Finns
brevet?*

fredsställande att sönderdela dessa nedslut släckor och ångkammare, ty om en kula från annan ammunition än den, som medfördes på planet, finnes i skiktorna, så kan den demoleras eller helt förstöras. Även andra föremål, som ev. kunde ha kommit till användning vid ett sabotageföretag, skulle kunna förstöras. Byrådirektören N. Lardin föreslog en upphettning till cirka 750°, så att aluminiumet smältes ned och andra metalldelar frilades. Detta råd följdes ej, och jag skulle ej bli förvånad, om kritik här kommer att riktas mot haverikommissionen även i detta fall.

XII.

Den rhodesianska haverikommissionens båda utkast till rapporten över flygolyckan.

Enär man inom Luftfartsstyrelsen håller på med granskningen av detta utkast för ett eventuellt beaktande av där i gjorda påståenden ber jag få hänvisa till rapport som upprättas av Luftfartsstyrelsen.

XIII.

Förteckning över material, som icke intogs i denna rapport eller i den rapport som kommer att upprättas av byrådirektören Nils Lardin.

- 1) Protokoll över förhör med plantation fire watchers Amoni Njenbwe - nr 29 -, Kapiko - nr 30 -, Bernard Dowa - nr 31 - och Leon Mwansa - nr 32. Dessa protokoll innehålla endast negativa uppgifter, som icke kunna anses ha något värde för utredningen.
- 2) Protokoll över förhör med senior radio technician Victor Freeth - nr 35. Innehåller uttalande av Freeth att telekommunikationsutrustningen på Niola flygplats fungerade tillfredsställande under lördagsmorgonen den 16 och måndagsmorgonen den 18 september 1961.
- 3) Skriftlig inlägga av IFALPA:s observer Alan Mo Afee. Ej av intresse för utredningen.
- 4) Uttalande av Transairs' chefsingenjör Bo Virving. Huvudsakligast tekniska uppgifter, men de tre sista styckena citeras här:

"During the period 21st to 26th September, I made daily visits to the scene of the accident, together with the other members of the Engineering Group of the Investigation Committee and carried out an inspection of the aircraft wreckage.

During my examination I kept a sharp look out for any evidence which might indicate the possibility of sabotage as a cause of the accident. I discovered five holes in the wreckage which I thought might have been caused by bullets. I drew these to the attention of Mr. Madders, Mr. Danielsson and Inspector Cary. I am not aware of the results of the detailed investigations being undertaken by the Police, but I am now satisfied that in two of the five cases the holes were caused by impact damage.

I think that further detailed examination of the wreckage is necessary before it is possible to eliminate sabotage as a possible cause of the accident.

- 5) Sir Roy Welensky's press/meddelande angående Katanga allegations" Enär detta uttalande återgivits i ett flertal tidningar intages det ej här.
- 6) Senior Inspector David John Appletons vittnesmål - N:r 51 - angående omhändertagandet av offrens kroppar, då de forslades från olycksplatsen till sjukhus i Ndola, och identifieringen av offren.
- 7) Daveon Kasakaninyas vittnesmål - n:r 87 -. Ej av intresse för utredningen.
- 8) Diamond driller Anthony Hugh Cairns vittnesmål - n:r 122 -. Ej av intresse för utredningen.
- 9) U.S. Naval Attaché and Naval Attaché for Air Don L. Elye vittnesmål - n:r 126 - angående ett U.S. flygplan, som var parkerat på Ndolas flygplats under tiden 16 september till måndagsmorgonen den 18 september 1961. Uppgiften är visst intresse med tanke på tillgång till spaningsplan för efterforskning av SE-30Y.
- 10) Uppgift från Wing Commander Evans om tillvaratagande av offrens klockor samt de olika tider som vissa av klockorna stannat på.

Fyra av klockorna gingo vid anträffandet.

11) I övrigt ingår i "originalhandlingarna" samtliga hittills inkomna uppgifter om den tekniska undersökningen.

Stockholm som ovan.

Otto Danielsson
(Otto Danielsson)
Kriminalkommissarie.