



# Assemblée générale

Distr. générale  
21 mars 2014  
Français  
Original : anglais

---

## Soixante-huitième session

Point 175 de l'ordre du jour

### Enquête sur les conditions et circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient

## Enquête sur les conditions et circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient

### Note du Secrétaire général

1. En application du paragraphe 3 de la résolution [1759 \(XVII\)](#) de l'Assemblée générale, j'ai le devoir de vous informer que j'ai connaissance de nouveaux éléments de preuve touchant les conditions et circonstances qui ont entouré la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient.
2. En juillet 2012, le Comité initiateur composé d'Emeka Anyaoku, ancien Secrétaire général du Commonwealth et de K. G. Hammar, archevêque émérite de l'Église de Suède et présidé par Lord Lea de Crondall, a constitué une commission de juristes chargée d'enquêter sur la mort de Dag Hammarskjöld (la « Commission Hammarskjöld »), composée de l'Ambassadeur Hans Corell (Suède), du juge Richard Goldstone (Afrique du Sud) et de la juge Wilhelmina Thomassen (Pays-Bas), présidée par Sir Stephen Sedley (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord).
3. J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint, en annexe à la présente note, le texte du rapport de la Commission Hammarskjöld publié le 9 septembre 2013 et dont j'ai été officiellement saisi peu après. Dans diverses communications envoyées entre le 27 septembre et le 20 décembre 2013, la Commission Hammarskjöld a également fait état des informations sur lesquelles elle s'est fondée pour établir son rapport. À mon sens, cette documentation contient de nouveaux éléments de preuve.
4. En outre, il existe des éléments de preuve supplémentaires qui, pour des raisons de sécurité nationale, restent classifiés confidentiels par plusieurs gouvernements plus de 50 ans après les faits. Je ne doute pas que l'Assemblée

---

\* Nouveau tirage pour raisons techniques.



générale souhaitera encourager les États Membres à envisager, compte tenu du temps écoulé, de déclassifier tous dossiers pertinents en leur possession, dans le respect de leur législation nationale.

5. La Commission d'enquête sur les conditions et circonstances de la mort tragique de M. Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient ayant rendu un verdict indéterminé en 1961-1962, et les nouveaux éléments de preuve en ma possession pouvant autoriser à se prononcer de façon concluante sur les hypothèses avancées quant aux causes de l'accident d'avion de l'ancien Secrétaire général, l'Assemblée générale souhaitera peut-être envisager les options suivantes :

a) Charger un groupe d'experts indépendant, composé d'experts en médecine légale et en balistique notamment, d'examiner les nouveaux éléments de preuve, d'en évaluer la valeur probante et d'adresser des recommandations à l'Assemblée générale;

b) Rouvrir l'enquête de 1961-1962;

c) Ouvrir une nouvelle enquête.

6. Étant donné le dévouement sans égal de Dag Hammarskjöld à la cause de l'ONU à laquelle il fera le sacrifice de sa vie, et l'héritage qu'il a légué à l'Organisation et au-delà de celle-ci, force nous est de tenter de faire la lumière sur les circonstances qui ont entraîné sa mort tragique et celle de personnes de son entourage.

## Annexe

### **Rapport de la Commission Hammarskjöld sur la question de savoir si les éléments de preuve désormais disponibles autoriseraient l'Organisation des Nations Unies à rouvrir l'enquête sur la mort du Secrétaire général Dag Hammarskjöld, en application de la résolution 1759 (XVII) de l'Assemblée générale en date du 26 octobre 1962\***

## Table des matières

	<i>Page</i>
1. La Commission et la Fondation pour l'enquête Hammarskjöld. . . . .	4
2. Objet de l'enquête et méthode de travail de la Commission . . . . .	5
3. La situation géopolitique en 1961 . . . . .	7
4. L'Organisation des Nations Unies et le Katanga. . . . .	10
5. L'intervention du Secrétaire général . . . . .	11
6. Arrivée à Ndola . . . . .	12
7. L'accident. . . . .	13
8. La mort de Dag Hammarskjöld . . . . .	17
9. Les précédentes enquêtes . . . . .	20
10. L'approche de la Commission . . . . .	22
11. La thèse des causes externes. . . . .	25
12. Sabotage? . . . . .	27
13. Attaque aérienne ou menace en vol? . . . . .	34
14. Collusion avec les autorités? . . . . .	45
15. Conclusions . . . . .	50
 Appendices	
1. Commission Hammarskjöld . . . . .	53
2. Fondation pour l'enquête Hammarskjöld . . . . .	54
3. Experts de la Commission Hammarskjöld. . . . .	56
4. Témoins ayant communiqué des informations directement à la Commission ou entendus par ou au nom de la Commission . . . . .	58
5. Bibliographie . . . . .	59
6. Note sur les fuseaux horaires . . . . .	62

\* La version originale anglaise du présent document n'a pas été revue par les services d'édition.

## 1. La Commission et la Fondation pour l'enquête Hammarskjöld

1.1 Dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, un avion suédois avec seize passagers à bord, dont Dag Hammarskjöld, Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, s'écrase près de Ndola, en Rhodésie du Nord (actuelle Zambie). Il n'y a aucun survivant. L'enquête menée par l'aviation civile immédiatement après les faits ne permet pas de déterminer la cause de l'accident. En février 1962, une commission d'enquête rhodésienne conclut à une erreur de pilotage; en avril de la même année, la Commission d'enquête de l'Organisation échoue, elle aussi, à établir la cause de l'accident.

1.2 Saisie du rapport de la Commission d'enquête de l'ONU, l'Assemblée générale, par sa résolution [1759 \(XVII\)](#) du 26 octobre 1962, demande au Secrétaire général de lui communiquer tout nouvel élément de preuve dont il pourrait avoir connaissance.

1.3 Au fil des ans, une abondante littérature (livres, rapports et articles) s'intéressera aux péripéties, circonstances et causes de l'accident. En 2011, cinquante ans après les faits, Susan Williams publie le livre intitulé *Who killed Hammarskjöld?* qui, sans trancher la question, propose toute une masse de preuves mises au jour depuis les faits.

1.4 À la suite de la parution du livre de Susan Williams, Lord Lea of Crondall constitue un comité initiateur international et invite Sir Stephen Sedley, juge de la Cour d'appel d'Angleterre et du Pays de Galles récemment retraité, à présider une commission de juristes chargée d'enquêter sur l'accident. La juge Wilhelmina Thomassen (Pays-Bas), le juge Richard Goldstone (Afrique du Sud) et l'Ambassadeur Hans Corell (Suède) acceptent de siéger à cette commission avec Sir Stephen Sedley. Les Membres de la Commission, dont on trouvera les notices biographiques à l'**appendice 1**, interviennent tous à titre gracieux. Leur rapport est présenté ci-après.

1.5 La Commission a pour mandat de dire si les éléments de preuve disponibles à ce stade autoriseraient l'Assemblée générale à rouvrir l'enquête qu'était venue essentiellement suspendre sa résolution du 26 octobre 1962. La Commission n'a pas cherché à déterminer elle-même la ou les cause(s) de l'accident.

1.6 Le Comité initiateur crée une Fondation qui a pour objet principal de financer l'enquête menée par la Commission. Les membres de la Fondation, dont les noms sont mentionnés dans l'**appendice 2**, fait et recueille des dons pour couvrir les dépenses de la Commission. Ils agissent eux-mêmes à titre bénévole. Il est convenu que la Fondation faciliterait les travaux de la Commission et que celle-ci agirait en toute indépendance pour dégager ses propres conclusions.

1.7 Le grand cabinet d'avocats londonien Field Fisher Waterhouse offre gratuitement son concours à la Commission. Ses conseils et son assistance sur toute une série de questions d'ordre juridique et logistique seront d'une valeur inestimable.

1.8 La Commission remercie Heather Rogers et Ben Silverstone, de Doughty Street Chambers (Londres) pour les avis et conseils juridiques spécialisés qu'ils auront fournis gratuitement à la Commission par l'intermédiaire de Field Fisher Waterhouse.

1.9 La Commission remercie également les experts, médicaux notamment, cités à l'**appendice 3**, qui ont fait don de leur temps et de leurs connaissances pour lui permettre de se former une opinion éclairée sur des questions d'intérêt scientifique et technique.

1.10 La Fondation a mis à notre disposition Bea Randall, secrétaire rémunérée, sans qui nous n'aurions pu mener nos activités et qui s'est dévouée à sa tâche au-delà de toute attente. C'est à elle que nous devons la collecte, l'organisation et le stockage des éléments de preuve dont nous disposons, ainsi que bien d'autres matériaux.

1.11 Nous avons obtenu gratuitement d'ailleurs un concours précieux. Sepideh Golzari a consigné sous forme de tableaux l'analyse des éléments de preuve dont nous disposons à ce stade, aux fins de référence et d'interprétation. C'est à elle que l'on doit également le tableau figurant à l'**appendice 6**. Thomas John Foley a procédé, lui aussi à titre bénévole, à des recherches aux États-Unis pour le compte de la Commission.

1.12 Un groupe d'étudiants (Annelore Beukema, Thijs Beumers, Kitty ten Bras, Martijn Hekkenberg, Abram Klop et Danielle Troots) de l'université de Leiden a fait à titre bénévole, sous la supervision du professeur Alex Geert Castermans, une comparaison exhaustive des témoignages recueillis à l'occasion des trois enquêtes officielles mentionnées au paragraphe 1.1, permettant ainsi de se faire en un seul coup d'œil une idée du traitement réservé aux éléments de preuve à l'époque.

1.13 Ces tableaux, consultables sur le site Web de la Commission, constituent à nos yeux des éléments de preuve de troisième main, et nous en remercions les auteurs.

## 2. **Objet de l'enquête et méthode de travail de la Commission**

2.1 On peut légitimement se demander si une enquête comme la présente, intervenant plus de cinquante ans après les faits, peut faire davantage que susciter conjectures et accusations de complot autour de l'accident. Nous avons souhaité consacrer notre temps et notre énergie à cette tâche non seulement parce que mieux vaut connaître la vérité qu'être dans l'ignorance, mais aussi parce que, loin de les occulter, le temps peut parfois permettre de faire la lumière sur des faits. Nous espérons que ce qui suit viendra nous conforter dans notre idée de départ, à savoir que l'enquête, dont le champ est délibérément circonscrit, viendra jeter une nouvelle lumière sur un événement majeur de l'histoire moderne. En outre, pour autant que l'on puisse l'établir, la vérité importe encore pour les familles des victimes, et notamment des membres de l'équipage que l'enquête rhodésienne a déclaré responsables de l'accident.

2.2 N'étant pas dotée de statut juridique officiel, la Commission a sollicité et reçu des éléments de preuve sans coercition, ce qui lui permettra de procéder sans guère de formalités et sans nuire à son aptitude à obtenir des éléments de preuve, au contraire. Nous n'avons souscrit aucune contrepartie en échange d'éléments de preuve, même si l'on a tenté çà et là de nous y intéresser. Nous remercions les personnes nommées dans l'**appendice 4**, qui ont déposé spontanément. Leurs dépositions seront conservées aux fins de toute enquête future.

2.3 La Commission n'ayant pas pour mandat de dégager des conclusions définitives, et les faits remontant loin dans le temps, nous n'avons pas privilégié le transport sur les lieux. Toutefois, il nous a paru essentiel qu'au moins deux membres de la Commission se rendent à Ndola, aujourd'hui en Zambie. Le juge Goldstone et

le Président y ont donc séjourné en mai 2013. Ils ont pu interroger un certain nombre d'habitants de la localité qui n'avaient été entendus à l'occasion d'aucune des trois enquêtes officielles et se rendre sur le lieu de l'accident, l'aérodrome et sur la tour de contrôle de Ndola (laquelle était en service depuis le mois d'avril précédant l'accident).

2.4 Les membres de la Commission ont enregistré et transcrit les déclarations des témoins qu'ils ont entendus, consigné des dépositions par écrit et rassemblé tous les procès-verbaux de témoignages disponibles sur les circonstances de l'accident.

2.5 Avec le concours d'archivistes, qu'elle remercie, la Commission a mené une série de recherches en Belgique, en Suède, au Royaume-Uni et aux États-Unis d'Amérique. Dans la mesure où elles ont concouru à faire avancer l'enquête, ces sources sont décrites dans le rapport. Cependant, malgré le temps écoulé depuis les faits, nous n'avons pas pu avoir accès à certaines archives, dont celles de la compagnie aérienne belge Sabena, actuellement en liquidation (bien que le liquidateur n'ait rien trouvé de pertinent, selon lui, dans les dossiers). Les Archives nationales suédoises, qui ont utilisé leur pouvoir statutaire de divulgation avec parcimonie, auraient pu être d'un plus grand secours aux pathologistes de la Commission (voir ci-après le paragraphe 8.9). Comme on le verra dans le rapport, l'Office national de sécurité des États-Unis détiendrait des dossiers pertinents, mais classifiés confidentiels.

2.6 Nous franchirons une étape importante en avril 2013, date à laquelle les Archives nationales britanniques nous ont donné accès aux dossiers de la Rhodésie du Nord issus des « archives migrées », c'est-à-dire les dossiers des anciennes administrations coloniales britanniques envoyés au Royaume-Uni juste avant les transferts de pouvoir au moment de la décolonisation, et qui ne sont rendus publics que maintenant, par à-coups. Nous les avons exploités aux fins du rapport.

2.7 Certains documents et témoignages désormais disponibles nous ont été utiles. Les paragraphes 5.7 et 5.8 sur la rencontre prévue à Ndola entre Dag Hammarskjöld et Moïse Tshombe en sont l'exemple. Ils s'inspirent de matériaux divers : rapport confidentiel de Neil Ritchie, agent du renseignement militaire (section 6), Premier Secrétaire de la Haute Commission britannique à Salisbury, versé aux archives de Lord Alport à l'*Essex University*; mémoire dactylographié, non publié, fourni par l'auteur, Denzil Dunnet, consul britannique au Katanga en 1961; enregistrement de l'entretien de la Commission avec Sir Brian Unwin, diplomate britannique, secrétaire privé du Haut-Commissaire britannique en Rhodésie, Lord Alport, présent à Ndola au moment des faits.

2.8 Comme nous le verrons également, en 1961/62, la Commission d'enquête de l'ONU ne disposait pas d'une partie non négligeable des témoignages oculaires auxquels nous nous référons ou n'en a pas tenu compte.

2.9 Nous avons choisi de faire ici l'économie de notes de bas de page ou d'une bibliographie complète. On trouvera à l'**appendice 5** une bibliographie tirée des documents mentionnés plus haut au paragraphe 1.3. La Fondation convient avec la Commission de l'opportunité de présenter tous les éléments de preuve, de première, deuxième ou troisième main, sous forme électronique, de manière à permettre de remonter à la source de toutes informations résultant du présent rapport.

2.10 Par souci de clarté, toutes indications horaires sont en heure locale de Ndola. Pour faciliter la consultation de notre documentation de base, l'**appendice 6** propose un tableau de correspondances des fuseaux horaires pour les 17 et 18 septembre 1961.

2.11 Nous avons pris le parti de ne pas entendre deux personnes alitées encore en vie : Sir Brian Urquhart, biographe de Dag Hammarskjöld, et Bengt Rösiö, ancien consul suédois au Congo, auteur en 1993, à la demande du Gouvernement suédois, d'un rapport sur l'accident, qui s'est exprimé sur le sujet depuis. Loin de témoigner quelque manque de respect pour les intéressés dont les vues sur la cause de l'accident sont bien connues, ce choix obéissait à notre volonté de nous forger notre propre opinion sur les faits en toute indépendance.

2.12 L'ouvrage de Susan Williams « Who Killed Hammarskjöld? » nous a été fort utile. L'auteur étant également membre de la Fondation, nous tenons à préciser que nous avons traité les observations comme toutes les autres, c'est-à-dire comme des informations qu'il revenait à la Commission d'évaluer. Il en va de même des recherches approfondies menées par Hans Kristian Simensen, autre membre de la Fondation, qui nous ont été communiquées spontanément. On retiendra également que les personnes qui ont proposé des expertises ou analyses ont parfois émis spontanément quelque avis sur des questions relevant du mandat de la Commission. Elle en a pris note mais s'est gardée de se les approprier.

2.13 Enfin, il faut souligner qu'à la différence de notre base de données, le présent rapport ne se veut pas exhaustif, sinon, il rappellerait Tolstoï par son volume et Proust par sa complexité. Force nous aurait aussi été de renoncer à notre calendrier – faire rapport d'ici à septembre 2013 – à l'infini. Nous avons consacré près de 12 mois à lire et examiner tous matériaux susceptibles de présenter quelque intérêt aux fins de notre mandat; à dégager des hypothèses de travail propres à permettre d'expliquer ce qui est désormais de notoriété publique; à confronter les éléments de preuve désormais disponibles à ces hypothèses; et à asseoir toute conclusion sur la question originelle : l'Assemblée générale des Nations Unies serait-elle fondée à reprendre sa propre enquête?

### **3. La situation géopolitique en 1961**

3.1 En 1961, la décolonisation en Afrique en est à une étape décisive. La pression exercée sur les grandes puissances coloniales européennes, à savoir le Royaume-Uni, la France, le Portugal et la Belgique, pour les amener à accorder l'indépendance à leurs colonies, vient non seulement des mouvements de décolonisation autochtones, mais aussi de l'ONU, dont ni l'un ni l'autre membres dominants (États-Unis ou URSS), sont partisans du colonialisme européen, et auxquels le retrait des puissances coloniales européennes ouvrirait de nouveaux marchés et de nouvelles sphères d'influence. Les régimes de minorité blanche qui persistent dans la Fédération rhodésienne et en Afrique du Sud ont, par contre, tout à craindre de cette évolution.

3.2 Le 30 juin 1960, la Belgique renonce à sa souveraineté sur la République démocratique du Congo, et le nationaliste, Patrice Lumumba, est nommé Premier Ministre à l'issue des élections. Soucieuse de préserver l'unité nationale, Lumumba nomme son rival, Joseph Kasavubu, président; mais quelques jours plus tard, l'armée congolaise est gagnée par une mutinerie. L'exode massif de colons belges qui suit oblige la Belgique à intervenir militairement. Le 11 juillet 1960, avec le

soutien manifeste du commandement militaire belge, Moïse Tshombe, homme politique katangais, déclare la province du Katanga État indépendant.

3.3 Le sol katangais recèle l'essentiel des ressources minérales connues du Congo : l'uranium le plus riche du monde et quatre cinquièmes du cobalt importé par les pays occidentaux. Les minerais du Katanga sont exploités essentiellement par l'Union minière du Haut Katanga, entreprise belge, qui reconnaît immédiatement le gouvernement sécessionniste d'Élisabethville et commence à lui verser des redevances. Le régime de Moïse Tshombe est donc nanti, et tant que le Katanga reste indépendant, l'Union minière ne risque pas de voir ses biens expropriés.

3.4 De leur côté, les États-Unis doivent concilier leur adhésion à la décolonisation et la crainte de voir les ressources du Congo, en uranium surtout, tomber aux mains de l'URSS si un gouvernement nationaliste venait à prendre le pouvoir. En août 1960, Lumumba, qui cherche désespérément de l'aide, accepte l'assistance technique de l'Union soviétique. En septembre 1960, le Président Kasavubu dissout l'Assemblée nationale et Joseph Mobutu, colonel de l'armée, prend le pouvoir. En janvier 1961, Lumumba et deux autres personnalités politiques congolaises sont enlevés par les hommes de Mobutu, qui auraient agi de connivence avec les services de sécurité belges, britanniques et américains, et emmenés au Katanga, où ils seront torturés et tués.

3.5 Située au sud-est du Congo, la colonie britannique de la Rhodésie du Nord fait partie de la Fédération rhodésienne, union politique de la Rhodésie du Nord, de la Rhodésie du Sud et du Nyasaland créée par le Royaume-Uni en 1953 dans le dessein de préserver la domination de la minorité blanche. Du point de vue constitutionnel, la Fédération est une dépendance britannique, le Royaume-Uni étant de ce fait responsable de ses relations internationales. Le Premier Ministre, Sir Roy Welensky, véritable grosse pointure politique, sait parfaitement ce que laisse présager la présence, à l'intérieur des frontières, de régimes autochtones soutenus par l'URSS. La frontière avec le Katanga reste poreuse pour les populations de colons, ce qui leur permet de se déplacer librement entre Ndola, principale ville de la Copperbelt, et Élisabethville, capitale du Katanga, mais pour la Fédération, la priorité stratégique est de prévenir que l'émancipation politique et le pouvoir de la majorité ne fassent tâche d'huile du Congo. Dans cette optique, la Fédération œuvre à voir un régime non menaçant s'installer au pouvoir au Katanga servant ainsi de tampon contre le panafricanisme aux yeux de Welensky. La Fédération se réjouit donc de voir Tshombe prendre le pouvoir. Par ailleurs, Welensky nourrit une vive animosité envers l'Organisation des Nations Unies et sa politique et ses activités en Afrique centrale. Le 21 avril 1961, dans un message confidentiel adressé à Lord Home, alors Ministre britannique des affaires étrangères, Welensky s'élève vivement contre toutes tentatives de l'ONU pour mettre fin à la sécession du Katanga :

« Je ne comprends pas comment les gouvernements britannique et américain peuvent assister à la tragédie qui se déroule sous leurs yeux sans faire, semble-t-il, le moindre geste pour empêcher que l'on achève de massacrer tous ses héros.

[...]

[...] Tshombe est un ami proche de la Fédération. Son régime repose sur les idéaux de partenariat entre les races que nous défendons [...]

[...]

Le comble, c'est que ce sont les Américains qui payent la note au Congo! »

Dans un télégramme adressé à Lord Alport le 6 septembre 1961, Welensky exige que le Royaume-Uni « rejette publiquement les actions de l'ONU » menaçant de dépêcher les troupes fédérales à la frontière congolaise.

3.6 Sans être liés par une alliance officielle entre États, le Royaume-Uni et la Belgique, tous deux Membres de l'ONU, partagent, ainsi qu'avec les États-Unis et l'Afrique du Sud, de solides liens commerciaux. L'Union minière entretient des relations étroites avec la société britannique *Tanganyika Concessions* (plus connue sous le nom de « Tanks ») : le capitaine Charles Waterhouse, président de *Tanks*, est aussi un des directeurs de l'Union minière. *Tanks*, quant à elle, a des liens avec des sociétés anglo-américaines : la *Rhodesian Selection Trust* et la *British South Africa Company*. Les pays en question partagent la même crainte, que, comme l'Égypte en 1956, le nouvel État d'Afrique vienne exproprier les biens des sociétés étrangères. L'Afrique du Sud redoute également de voir son régime d'apartheid, essentiellement reproduit en Rhodésie, succomber à un effet de domino si le mouvement de libération nationale gagnait le sud.

3.7 En tant que puissance coloniale responsable de la Fédération, le Royaume-Uni se trouve dans une position complexe. Il appert que Londres et Salisbury (rebaptisée Harare, alors capitale de la Fédération) divergent au sujet de la présence de l'ONU au Congo. Lord Lansdowne, Sous-Secrétaire d'État aux affaires étrangères, s'efforce de mettre en œuvre la politique de Whitehall, favorable aux tentatives faites par l'ONU pour instaurer le cessez-le-feu et rétrocéder rapidement le Katanga à l'État congolais. À l'opposé, Lord Alport, Haut-Commissaire britannique auprès de la Fédération rhodésienne, que les archives dépeignent comme fervent partisan de la politique de domination de la Fédération, fait preuve, la nuit de l'accident, d'une indifférence face à la disparition de l'avion transportant le Secrétaire général sur laquelle nous reviendrons. Dans une dépêche envoyée à Londres la semaine qui suit l'accident, il impute l'accident à l'ONU, qui ne comprend rien à la situation en Afrique centrale, ajoutant qu'il aurait mieux valu laisser les Européens qui connaissaient cette partie du monde s'en occuper.

3.8 Sir Brian Unwin, alors secrétaire privé d'Alport, nous a décrit en ces termes la position ambivalente du Royaume-Uni :

« Les États-Unis soutenaient fermement l'ONU. En principe, nous suivions les États-Unis, mais je pense que le Gouvernement britannique se préoccupait bien davantage des actions de l'ONU, et nous avons multiplié les contacts à New York. »

3.9 Cependant, il ressort de la documentation de la Commission et d'autres matériaux que l'administration américaine et la CIA sont divisées sur la politique à tenir. L'administration entend appuyer l'ONU, alors que la CIA fournit sans doute du matériel au Katanga (voir par exemple le paragraphe 13.17).

3.10 Sans prétendre à l'exhaustivité, les paragraphes précédents se bornent à renseigner sur ceci, qu'en septembre 1961, un certain nombre d'États ou d'entités étatiques et de grandes entreprises commerciales ont intérêt à ce que le Katanga fasse sécession. Bref, la Belgique, les services de sécurité britanniques et américains, la Fédération rhodésienne (et ses partisans britanniques) et la

République sud-africaine ont des raisons de voir d'un mauvais œil la perspective d'un Congo indépendant réunifié, voulue par l'ONU, que Dag Hammarskjöld a pour mission de voir concrétiser et à laquelle sont acquis et le Gouvernement britannique et l'Administration des États-Unis.

#### 4. L'Organisation des Nations Unies et le Katanga

4.1 Par sa résolution 161 (1961) du 21 février 1961, le Conseil de sécurité demande que « des mesures soient prises pour le retrait et l'évacuation immédiate du Congo de tous les personnels militaire et paramilitaire et conseillers politiques belges et d'autres nationalités ne relevant pas du Commandement des Nations Unies, ainsi que des mercenaires ». Munie de ce mandat, l'Opération des Nations Unies au Congo (ONUC) renforce sa présence militaire dans le pays : en mars 1961, sa force multinationale placée sous le commandement du général irlandais Sean McKeown compte 15 000 hommes.

4.2 Le Katanga dispose d'au moins un, voire de plusieurs, avions à réaction Fouga Magister, et compte plusieurs mercenaires capables de les piloter. Muni de deux armes automatiques et capable de larguer des bombes de petite taille, l'un de ces avions harcèle à plusieurs reprises des avions de transport de l'ONU au sol. Comme on le verra, l'existence potentielle d'un deuxième Fouga est sans doute une question d'intérêt substantiel. La preuve que le Katanga possède, en septembre 1961, plus d'un Fouga opérationnel vient de deux sources « de l'intérieur ». La première est l'ancien mercenaire Jerry Puren, qui affirme dans ses mémoires (*Mercenary Commander*), que l'ONUC a laissé au Katanga « deux avions d'entraînement à réaction Fouga Magister » et quelques autres appareils. L'autre est David Doyle, ancien agent de la CIA à Élisabethville, qui dit avoir vu trois de ces avions être livrés clandestinement au Katanga (voir ci-après les paragraphes 13.17 et 13.18).

4.3 Les activités menées par les forces de l'ONUC au Congo durant l'année 1961 sont complexes sur le plan factuel et historiquement et politiquement sujettes à controverse. Le diplomate irlandais Conor Cruise O'Brien assure alors le commandement politique au nom de l'Organisation des Nations Unies, sans toujours faire l'unanimité. Il suffira de retenir ici qu'O'Brien se donne pour priorité de forcer Tshombe de chasser les mercenaires des rangs de son armée et de reconnaître l'autorité du Gouvernement congolais de Léopoldville. Le refus de Tshombe conduit l'ONUC à mener l'opération Rumpunch et, malgré sa forte infériorité en armes et en moyens aériens, l'Opération réussit à prendre plusieurs points stratégiques d'Élisabethville le 28 août 1961. Le Royaume-Uni, la Belgique et la France interviennent alors au niveau diplomatique et se chargent d'expulser les mercenaires capturés par l'ONUC. Cependant, le Katanga ne montre aucun signe d'affaiblissement et ne paraît guère disposé au moindre compromis. Au moins 100 mercenaires manquent à l'appel.

4.4 En conséquence, l'ONUC lance l'opération Morthor, pour s'emparer d'édifices clefs dans Élisabethville et faciliter l'arrestation de Tshombe et de quatre de ses ministres pour torture et meurtre. Lancée le 13 septembre 1961, l'opération se heurte à une plus forte résistance que Rumpunch. Craignant de devenir partie belligérante dans une guerre civile, l'ONUC fait des approches en vue d'un cessez-le-feu. C'est en entreprenant de mener des négociations en ce sens que le Secrétaire général perd la vie.

## 5. L'intervention du Secrétaire général

5.1 Dag Hammarskjöld arrive de New York à Léopoldville le 13 septembre 1961 en compagnie de son équipe. Il a pour mission de discuter d'un programme d'aide avec le Gouvernement congolais, mais arrivé le jour où l'opération Morthor est lancée, à son insu et sans son approbation, il doit consacrer toute son attention à la crise qui en est résulté. La tentative du consulat britannique à Elisabethville pour jouer les intermédiaires lors de la négociation du cessez-le-feu entre Tshombe et O'Brien échoue, O'Brien exigeant de Tshombe qu'il reconnaisse au préalable l'unité du Congo et l'autorité de l'État central. Tshombe refuse de rencontrer O'Brien et souhaite négocier avec le Secrétaire général.

5.2 Le samedi 16 septembre, alors que les combats continuent de faire rage, Hammarskjöld propose à Tshombe de le rencontrer en Rhodésie. Par l'intermédiaire de Denzil Dunnett, consul britannique au Katanga, Tshombe accepte et suggère Bancroft, en Rhodésie du Nord, comme lieu de rencontre. Hammarskjöld répond qu'il faut commencer par déclarer le cessez-le-feu et propose que la rencontre ait lieu plutôt à Ndola, la piste d'atterrissage de Bancroft étant en mauvais état. Tshombe accepte les deux conditions par l'intermédiaire de Dunnett, mais tente d'en ajouter d'autres. Cependant, quand il veut lui en signifier le rejet, Dunnett informe Hammarskjöld que Tshombe est sur le point de s'envoler pour Ndola.

5.3 Le dimanche 17 septembre, Neil Ritchie, agent du renseignement militaire (section 6) et Premier Secrétaire de la High Commission britannique à Salisbury, va chercher Tshombe et Dunnett avec deux petits appareils pour les emmener à Ndola. Il les trouve à Kipushi, en compagnie d'Henry Fortemps, Sous-Directeur général de l'Union minière à Elisabethville. Tshombe, accompagné probablement de trois de ses ministres, arrive à Ndola vers 17 heures heure locale. Le groupe attend dans une petite pièce de l'aéroport l'arrivée de Lord Lansdowne et du Secrétaire général, en provenance de Léopoldville.

5.4 À 17 h 51, l'*Albertina*, l'avion de location DC6 immatriculé SE-BDY ayant à bord Dag Hammarskjöld, quitte l'aéroport de Ndjili, de Léopoldville, en direction de Ndola.

5.5 Lord Lansdowne, qui a profité d'une visite officielle à Léopoldville pour s'entretenir avec Dag Hammarskjöld, atterrit à Ndola vers 22 h 30. Il avait proposé lui-même de se rendre à Ndola pour faciliter la négociation du cessez-le-feu mais, à la suggestion du Secrétaire général (et pour ce qu'il qualifiera par la suite de « raisons politiques »), il arrive seul, avant l'équipe de l'ONU. Nous nous empressons de préciser que nous ne voyons là rien de suspect, et n'avons aucune raison de douter qu'Hammarskjöld ait fait cette suggestion : c'est ce que dictaient la diplomatie et la politique.

5.6 En l'absence d'information concernant l'heure d'arrivée d'Hammarskjöld, Tshombe est conduit chez le commissaire de la province en attendant. Sa femme et ses trois enfants, qui se trouvent déjà en Rhodésie du Nord, le rejoignent le lendemain matin.

5.7 À minuit le 17 septembre, à l'aéroport de Ndola, outre des personnes accompagnant Tshombe se trouvent notamment Lord Alport, Haut-Commissaire britannique, Brian Unwin, son secrétaire privé, des responsables de la High Commission et des commissions régionales rhodésiennes; Denzil Dunnett, consul britannique au Katanga, (ainsi que sa femme et ses enfants, en route pour Londres);

Lord Lansdowne, Sous-Secrétaire d'État britannique, et son secrétaire privé, Michael Wilford; John « Red » Williams, directeur de l'aéroport, de nombreux Africains venus accueillir le Secrétaire général, qui sont maintenus à l'extérieur du périmètre de l'aéroport; et toute une foule de journalistes.

5.8 En outre, Jerry Puren, ancien commandant de mercenaires sud-africain, déclare dans ses mémoires avoir été présent à l'aéroport, en compagnie de deux autres mercenaires, deux autres ayant été en ville. L'apparente présence d'anciens mercenaires à Ndola, et notamment à l'aéroport, qui n'a jamais été expliquée autrement que comme une coïncidence (par Puren), doit être envisagée à la lumière de ceci que Adrian Begg, ancien inspecteur de police adjoint, dira en 2013 avoir été de service ce soir-là pour « veiller à ce qu'il n'y ait à l'aéroport personne qui n'avait pas une bonne raison d'être là ». Il ne se souvient pas avoir dû chasser qui que ce soit. Quant à savoir si ces hommes sont là car on les a prévenus qu'il se passerait quelque chose ce soir-là, on ne peut que se livrer à des conjectures.

5.9 Craignant d'être attaqué par l'aviation militaire katangaise, le Secrétaire général demande à d'autres États de lui fournir une couverture aérienne. L'Éthiopie accepte d'envoyer des chasseurs, mais à la date du vol pour Ndola, le Gouvernement britannique n'a pas encore autorisé le survol de l'Afrique orientale britannique. Certains ont cru pouvoir dire qu'il l'avait fait exprès, mais rien n'est venu prouver sérieusement à la Commission qu'il y a de cette défaillance quelque explication autre que ceci que Londres n'a pas traité cette demande avec la diligence voulue.

## 6. Arrivée à Ndola

6.1 Aux commandes de l'*Albertina*, l'avion loué à la Swedish Transair Company et affecté au commandant de la Force des Nations Unies, se trouvent le capitaine Per Hasllonquist, commandant de bord, le capitaine Nils-Erik Åhréus et le copilote Lars Litton<sup>1</sup>. Le silence radio est maintenu afin de ne pas exposer l'avion aux attaques katangaises, mais un dispositif de radiocommunication en suédois est prévu en cas d'urgence, avec un opérateur radio suédois (Karl Erik Rosén) à bord de l'appareil et un autre au sol à Léopoldville. L'officier de liaison de l'ONUC chargé des écoutes sur la fréquence radio de l'aéronef n'intercepte à aucun moment le moindre signal. Pour encore plus de sécurité, le capitaine Hallonquist prépare un plan de vol indiquant Luluabourg comme destination. Peu de temps avant le décollage, il fait savoir à un de ses collègues de l'ONUC qu'il se rend en réalité à Ndola. Il explique qu'il mettra le cap sur le radiophare de Luluabourg mais qu'après il devrait prendre lui-même les commandes. Hallonquist est un pilote expérimenté qui donne des cours de pilotage pour Transair. Nous reviendrons dans un chapitre consacré à la sécurité de l'appareil proprement dit.

6.2 L'appareil prend délibérément une route détournée afin d'éviter toute interception par des avions de combat katangais. Il décolle de Léopoldville en mettant le cap sur l'est vers le lac Tanganyika, puis se dirige vers le sud le long de la frontière congolaise en direction de Ndola. La tour de contrôle n'a intercepté aucun

---

<sup>1</sup> Par respect pour les autres passagers, leurs noms sont consignés ci-après : Alice Lalande (secrétaire), Heinrich Wieschhoff (spécialiste de l'Afrique), Vladimir Fabry (conseiller pour les questions juridiques), Bill Ranallo (garde du corps), Harold Julien (Chef par intérim du service de sécurité, ONUC), Serge Barrau, Francis Elvers, Stig Olof Hjelte et Per Edvald Persson (gardes de l'ONU), Nils Göran Wilhelmsson (mécanicien navigant) et Harald Noork (commissaire de bord).

message avant 22 h 2 heure à laquelle l'appareil appelle Salisbury pour demander l'heure approximative d'arrivée de l'avion de Lord Lansdowne, s'identifiant comme un DC6 ayant décollé de Léopoldville et devant atterrir à Ndola à environ 0 h 35. On lui répond que l'avion dans lequel se trouve Lord Lansdowne doit arriver à environ 22 h 17. À 22 h 35, heure à laquelle l'avion de Lord Lansdowne atterrit effectivement, l'appareil indique qu'il se trouve au-dessus de l'extrémité sud du lac Tanganyika. À partir de là, l'avion aurait approché Ndola en provenance de l'est ou du sud-est. L'autorisation de descendre de 17 500 à 16 000 pieds lui est donnée, ce qu'il indique avoir fait à 23 h 15. Il signale son intention d'atterrir à Ndola pour redécoller immédiatement pour une destination qu'il ne peut encore préciser mais qui ne serait pas Léopoldville. À 23 h 32 Salisbury transfère le contact radio à la tour de contrôle de Ndola.

6.3 L'appareil appelle Ndola à 23 h 35, annonçant qu'il approcherait de la piste d'atterrissage à 23 h 47 pour une arrivée estimée à 0 h 20. La tour de Ndola répond en fournissant des données sur les conditions atmosphériques et barométriques. À 23 h 57, l'appareil accuse réception de la transmission et demande l'autorisation de descendre. Celle-ci lui est accordée et il reçoit pour instruction de signaler le « début de la descente », et un échange suit sur les intentions de l'appareil après l'atterrissage. Puis à 0 h 10, l'appareil s'annonce comme suit : « Vos lumières en vue, arrivée au-dessus de Ndola, descente amorcée, veuillez confirmer QNH ». Ndola répond : « Roger QNH 1021mb, altitude 6 000 pieds ». SE-BDY répond : « Roger 1021 ». Après c'est le silence : SE-BDY n'atterrira jamais à Ndola.

6.4 Les communications terrestres ci-dessus échangées avec SE-BDY sont extraites de ce qui serait la seule transcription détaillée, soit un journal constitué 32 heures plus tard sur la base de notes manuscrites prises par l'aiguilleur en charge de la tour de Ndola, Arundel Campbell Martin, en l'absence des enregistrements radio requis. Nous reviendrons sur la question de son authenticité et de sa fiabilité, mais nous le mentionnons ici parce que, pour des motifs qui seront précisés plus tard, nous estimons qu'il sera probablement considéré comme un récit raisonnablement digne de foi, en dépit de ses limites, par toute nouvelle enquête éventuelle. À la lumière des paragraphes 13.5 et suivants, cette dernière précision pourrait prendre tout son sens.

6.5 La pression barométrique indiquée par le QNH permet en fait à l'équipage de recalibrer les altimètres de l'avion pour ramener la pression barométrique au niveau moyen de la mer. Même si l'on a avancé qu'un faux QNH a été donné à l'*Albertina* à son approche de Ndola, les trois altimètres qui sont retrouvés après l'accident sont calés sur les bonnes données. La thèse qui veut que des données erronées auraient été volontairement transmises pour que l'avion s'écrase est envisagée aux paragraphes 10.3 et 10.4.

## 7. L'accident

7.1 Nous reviendrons également séparément (voir le chapitre 14 ci-après) sur la question controversée de savoir quand les débris de l'appareil ont été repérés pour la première fois. À ce stade, nous retenons qu'il s'est écrasé dans une région forestière, à environ 9 miles à l'ouest de l'aéroport de Ndola, alors qu'il volait à une altitude de 4 285 pieds au-dessus du niveau de la mer et à 160 pieds au-dessus du niveau de l'aéroport. Les arbres touchés en premier par l'aéronef étaient hauts d'environ 30 mètres.

7.2 La trajectoire d'approche de l'appareil est normale. Le temps est calme, le ciel dégagé et éclairé par la lune. L'avion survole très probablement la piste d'atterrissage, orientée d'est en ouest, en venant du sud-sud-est, et vire ensuite sur la gauche pour amorcer son atterrissage par l'ouest. Les contrôleurs aériens à Ndola estiment que les avions ont besoin en général d'environ quatre minutes pour compléter cette manœuvre : une minute vers le nord, deux minutes vers l'ouest et deux minutes pour achever une rotation afin de ramener l'appareil en face de la piste. C'est lors de cette dernière manœuvre, direction sud-est, que l'*Albertina* s'écrase dans la forêt.

7.3 Les experts qui ont inspecté les lieux ont estimé que l'appareil volait presque à l'horizontal, légèrement incliné sur l'aile gauche, lorsqu'il a touché la cime des arbres. À partir de là, son angle de descente a augmenté d'environ 5°, et l'angle d'inclinaison a également augmenté lorsque l'aile gauche de l'avion a heurté les arbres avant de percuter le sol près d'une fourmilière haute de 4 mètres, de faire un tonneau et de s'arrêter en direction de l'ouest, l'aile droite brisée. Le nez de l'appareil s'est détaché. La réserve de kérosène, que le pilote devait peut-être compléter à Ndola et que l'enquête menée par l'ONU a estimé à plus de 5 tonnes, s'est répandue sur les 90 à 100 derniers mètres de la trajectoire, s'écoulant du moteur gauche le plus proche ainsi que sur toute l'épave elle-même à partir des moteurs droits.

7.4 Des expertises incontestées viendront par la suite établir que le train d'atterrissage était baissé et bloqué en position, que la puissance était réduite au moment de l'impact et que les crans de volet avaient été sortis à un angle normal de 30°.

7.5 Quatre montres retrouvées sur des corps qui étaient encore dans l'épave s'étaient arrêtées à deux minutes d'intervalle l'une de l'autre, permettant de fixer l'heure de l'impact entre 0 h 10 et 0 h 15, ce qui correspond parfaitement à la trajectoire d'atterrissage donnée par le capitaine Hallonquist dans sa dernière communication avec la tour de contrôle de Ndola, telle que retranscrite. Même s'il se peut que d'autres échanges radio entre la tour de contrôle et l'aéronef n'aient pas été transcrits, il est plus que probable que si le contact radio avec la tour de contrôle a été coupé, c'est à la suite d'un événement grave concernant l'appareil proprement dit.

7.6 Les enquêtes menées à l'époque concluront que le kérosène qui s'est échappé de l'avion s'est enflammé lors de l'impact. Toutefois, selon une thèse qu'il nous faudra analyser, l'avion aurait été délibérément incendié après l'accident. Pour l'instant, nous retenons que lorsque les équipes officielles arrivent sur les lieux (et apparemment pas pour la première fois, autre point litigieux) peu après 15 heures, le 18 septembre, près des quatre cinquième du fuselage ont été consumés par le feu, ainsi que les corps de tous les passagers sauf deux. Il s'agissait du sergent Harold Julien, chef de la sécurité par intérim et du Secrétaire général. Les deux hommes sont retrouvés en dehors de la zone de conflagration. Le sergent Julien présente des brûlures importantes sur tout le corps mais aucune blessure si ce n'est une fracture de la cheville, il est conscient et capable de s'exprimer clairement. Il survivra six jours à l'hôpital. Dag Hammarskjöld est mort mais ne présente aucune trace de brûlure. Ses blessures résultent d'une cause différente sur laquelle nous reviendrons.

7.7 L'un des corps brûlés, celui de Serge Barrau, garde de sécurité de l'ONU, est retrouvé dans la cabine de pilotage. C'est peut-être, hypothèse sur laquelle nous reviendrons, parce que Barrau, un Haïtien, était bilingue français-anglais.

7.8 Serge Barrau est l'une des plusieurs victimes à avoir été retrouvées, le corps criblé de balles. Un certain nombre d'armes de tous types se trouvent à bord. La question s'est posée de savoir si, sous l'effet de la chaleur dégagée par l'incendie, les munitions auraient pu exploser (voir chap. 13.33).

7.9 Plusieurs sources ont fait état (voir chap. 13.31) de la présence de trous ressemblant à des impacts de balles dans le fuselage carbonisé.

7.10 Du fait de la destruction de l'aéronef lorsqu'il s'écrase au sol et de l'incendie, il a été impossible de procéder à une recherche approfondie et de déterminer s'il y avait eu une défaillance mécanique. Tout ce que l'on peut dire c'est que rien ne vient corroborer une telle panne.

#### *Erreur de pilotage?*

7.11 L'une des erreurs de pilotage envisagée à l'époque était que l'équipage aurait confondu Ndola en Rhodésie du Nord avec Ndolo, l'ancien aéroport de Léopoldville au Congo. Comme Ndolo se situe à une altitude plus faible que Ndola, en utilisant la carte de Ndolo, le pilote aurait cru qu'il avait plus de latitude pour effectuer la descente. Mais rien ne prouve qu'une telle confusion ait pu se produire, ni d'ailleurs qu'elle ne se soit pas produite, si tant est que l'on puisse prêter foi à la transcription des communications radio de l'avion avec la tour de contrôle de Ndola. Nous n'avons pas non plus connaissance d'autres navigateurs ayant pu commettre précédemment ou par la suite une telle erreur. Ces faits, ainsi que l'expertise qui a été communiquée à la Commission, excluent pratiquement la piste d'une erreur aussi grossière.

7.12 Ndolo, l'ancien aéroport de Léopoldville situé à plusieurs heures de là, ne disposait pas à l'époque d'un centre de contrôle d'approche et d'une tour de contrôle : la carte d'atterrissage aux instruments l'indiquait sans la moindre ambiguïté et ce serait devenu de toute façon évident lorsque l'équipage aurait commencé à chercher la fréquence d'une tour de contrôle. Ndolo étant situé à moins de 1 000 pieds au-dessus du niveau de la mer, un pilote aussi expérimenté que Hallonquist aurait compris que l'altitude d'approche de 6 000 pieds choisie pour l'*Albertina* était bien trop élevée, alors qu'elle était normale pour Ndola, située à 4 160 pieds au-dessus du niveau de la mer. De plus, la trajectoire déterminée par l'approche aux instruments pour Ndolo se décomposait comme suit : est, puis droite, puis gauche; alors que celle suivie par l'*Albertina* – et qui était la bonne – était pratiquement l'inverse.

7.13 « En conclusion », l'expert-conseil auprès de la Commission, Sven Hammarberg écrit :

« l'élément le plus tangible prouvant que la carte de Ndolo (Léopoldville) n'a pas été utilisée est qu'elle a été retrouvée dans le manuel militaire indiqué plus haut [le Manuel d'information aéronautique Armée de l'air américaine/marine des États-Unis]. Les cartes d'approche de Ndola manquaient dans le manuel Jeppesen qui a été retrouvé et l'explication la plus plausible et la plus simple est qu'elles avaient été placées en face des pilotes (là où elles devaient être) au moment de l'accident. »

7.14 Il n'existe par conséquent pas de preuve concrète à l'appui de la piste de Ndolo et l'expérience de vol du capitaine Hallonquist semble l'exclure.

*Accidents par impact sans perte de contrôle (CFIT)*

7.15 Les deux experts en aéronautique commis par la Commission, Sven Hammarberg, enquêteur d'accidents, et John Hansman, professeur en aéronautique et astronautique à MIT, concluent que tous les éléments de preuve objectifs – notamment la configuration de la trouée dans les arbres ainsi que les restes de l'épave – laissent penser qu'il s'agit d'un accident par impact sans perte de contrôle (CFIT).

7.16 Selon l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale/Organisation de l'aviation civile internationale, le CFIT s'entend d'« une collision en vol ou quasi-collision avec le relief, avec un plan d'eau ou avec un obstacle sans indication de perte de contrôle ».

7.17 Il s'ensuit, de l'avis de l'expert, que d'après la configuration des restes de l'épave qui ont pu être localisés qu'il n'y a pu y avoir d'explosion en plein vol suffisamment puissante pour que des parties de l'avion se détachent. Ayant amorcé sa descente et percuté la cime des arbres, l'avion a « poursuivi sa descente vers le sol à un angle d'alignement pratiquement conventionnel ».

7.18 En l'absence de toute autre considération, toute autre enquête serait inutile. Par exemple, l'explication selon laquelle lors de l'approche en descente, le sol s'élève au-dessus de l'appareil, obscurcissant brièvement les lumières de l'aéroport, pourrait suffire à expliquer un CFIT. Mais dans son rapport (auquel le professeur Hansman a souscrit) Sven Hammarberg poursuit :

« Toutefois, certaines théories accréditant un acte de sabotage ou une attaque ne peuvent être complètement éliminées sur cette seule base, notamment celles qui parlent d'une perte de contrôle effective mais limitée, d'un instant de distraction des pilotes ou de blessures. De telles théories doivent être examinées à la lumière de faits autres que la seule trouée dans les arbres et la configuration des restes de l'épave. »

7.19 Le rapport explique ensuite que la définition d'un CFIT donnée par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale/Organisation de l'aviation civile internationale « ne couvre pas l'acte hostile de source externe visant à détourner l'attention de l'équipage; ce type d'interférence pourrait être la cause de ce que je définirais comme un vol incontrôlé ».

7.20 Le rapport conclut :

« qu'il n'y a pas besoin d'interférence extérieure ou d'acte hostile pour entraîner un accident du type de celui du SE-BDY ».

La Commission souscrit volontiers à cette constatation. Mais le fait qu'une cause externe ne soit pas nécessaire pour expliquer l'accident ne signifie pas en soi qu'il n'y en a pas eu. Ce que cela signifie, comme on l'a vu au paragraphe 7.18, c'est qu'une cause externe quelle qu'elle soit doit :

- a) Provenir d'autres sources probantes; et
- b) Correspondre à des faits avérés.

7.21 Dans la suite du présent rapport, la Commission tentera d'apprécier l'existence de causes externes éventuelles au regard de ces critères, en gardant à l'esprit – comme indiqué au paragraphe 2.12 – ceci qu'elle se doit de dégager ses propres conclusions sur plusieurs points sur lesquels d'autres se sont formés de solides convictions. En l'absence de preuves concluantes en faveur de quelque cause externe plus probable, et malgré l'expérience du capitaine Hallonquist et des conditions normales d'atterrissage, on ne peut écarter la piste du CFIT.

## 8. La mort de Dag Hammarskjöld

### *La découverte des corps*

8.1 Comme les autorités rhodésiennes n'auraient annoncé la découverte de l'épave qu'avec au moins un retard de 9 heures, elles ont inévitablement été suspectées de chercher à occulter ce qui s'était passé pendant ces heures. Parmi les nombreuses théories qui ont été avancées, la plus extrême est qu'au cours de la nuit ou à l'aube, Dag Hammarskjöld a été retrouvé vivant dans ou près de l'épave et a été emmené un peu plus loin et tué par balle, alors que l'avion était incendié. La version la moins extrême est qu'il aurait été tué par l'impact, même s'il a été projeté hors de l'appareil, et qu'un groupe au sol attendait pour vérifier qu'il était bien mort. Quel que soit le cas, l'hypothèse que les autorités de la Fédération savaient, à un certain niveau, ce qui se tramait et cherchaient à gagner le plus de temps possible a également été avancée.

8.2 Nous examinerons plus avant dans le rapport la question de savoir si l'épave a été retrouvée pendant la nuit ou à l'aube. La version officielle, donnée lors des trois enquêtes, est que c'est après que l'officier de l'armée de l'air Craxford a localisé pour la première fois le lieu de l'accident à 15 h 10 le 18 septembre, que des véhicules de police et des ambulances ont été dépêchés sur place, que le corps de Dag Hammarskjöld a été trouvé et que le sergent Julien a été localisé et a enfin pu recevoir des soins.

8.3 Cette version est remise en cause par la version des faits donnée récemment par Ray Lowes, dont il est fait état au chapitre 14.13, d'où il ressort qu'une équipe de recherche de la police avait été conduite sur les lieux plus tôt dans l'après-midi par un Africain soupçonné d'avoir pillé l'épave, l'intéressé y décrivant ensuite la découverte du corps de Dag Hammarskjöld en ces termes :

« J'ai trouvé le corps de Dag Hammarskjöld (*sic*), à quelques mètres du périmètre de la zone incendiée. Ses blessures étaient superficielles, quelques éraflures, des taches de sang, etc., et il était couvert de poussière et de fins débris. J'ai cherché des signes de vie mais il n'y en avait aucun. Je lui ai fermé les yeux. [...] Sur le sol, près du Secrétaire général, quelques cartes à jouer étaient éparpillées. Je me souviens avoir vu l'as de pique et avoir pensé que c'était vraiment un mauvais présage. L'as de pique aurait été après coup placé sur son corps, mais je ne sais pas comment c'est arrivé. »

8.4 L'hypothèse que l'avion n'était pas en flammes quand il s'est écrasé mais a été incendié par le premier groupe qui l'a découvert, que Dag Hammarskjöld était vivant et qu'il a été emmené et tué ne peut coexister avec le témoignage du sergent Julien et ceux d'autres personnes affirmant qu'il y aurait eu une explosion ou qu'il aurait pris feu en vol; ni avec le fait que les coupables auraient laissé le sergent

Julien en vie en prenant le risque qu'il raconte ce qui s'est passé; ni avec celui que le sergent Julien n'a rien raconté de tel lors de son hospitalisation.

8.5 Pour tous ces motifs, nous estimons que la seule déduction pouvant être retenue est que le Secrétaire général a été projeté en dehors de l'épave avant que celle-ci ne soit dévorée par les flammes. Cette déduction, compatible avec toutes les hypothèses avancées sur la cause de l'accident, nous amène à nous tourner vers l'un des éléments essentiels de l'enquête, à savoir l'autopsie, afin de déterminer ce qui a pu se passer par la suite.

#### *Résultats de l'autopsie*

8.6 Le rapport d'autopsie établi pour l'enquête initiale conduite par la Rhodésie n'avance aucune hypothèse sur la cause du décès et n'envisage ni la question de la survie temporaire ni celle du déplacement du corps de Dag Hammarskjöld avant ou après sa mort.

8.7 S'étant rendu à Ndola après l'accident pour récupérer les effets du Secrétaire général, le Chef norvégien des services du renseignement militaire au Congo, le général de division Björn Egge, a été autorisé à voir le corps à la morgue. En 2005, deux ans avant sa mort, Björn Egge déclarera avoir vu un trou rond dans le front de Dag Hammarskjöld qui aurait pu correspondre à un impact de balle. (Egge avait un brillant passé militaire et de guerre en tant que membre de la Résistance et connaissait ce genre de lésions). Le fait que les photographies post-mortem ne montraient pas la blessure et que le rapport d'autopsie n'en faisait pas état est en soi suspect. Sur les photographies post-mortem, on distingue des marques qui pourraient être le résultat de retouches (la Commission n'a pu retrouver les négatifs), mais selon les pathologistes dont le rapport est résumé au paragraphe 8.9, les marques peuvent aussi résulter d'une pâleur de compression.

8.8 Dans le prologue à son livre, Susan Williams reproduit les opinions de trois éminents experts qu'elle a consultés, le pathologiste Robert Vanhegan, l'expert en balistique Peter Franks et l'expert scientifique Peter Sutherst, s'agissant de la fiabilité des preuves photographiques et scientifiques de l'époque figurant dans les dossiers rhodésiens. Les trois experts ont avancé des raisons autorisant à remettre en cause la version officielle, mais sans être en mesure d'y substituer de solides conclusions. Le docteur Vanhegan a conclu, des comptes rendus médicaux dont il avait été saisi, que le Secrétaire général avait perdu connaissance à la suite du choc, qu'il avait été projeté en dehors de l'appareil par l'impact et qu'il était décédé sur le coup ou très rapidement de blessures cérébrales et autres sans reprendre connaissance. M. Sutherst et M. Franks ont constaté que les lieux de l'accident présentaient des caractéristiques étranges et ont noté l'absence insolite de toute photographie du corps du Secrétaire général à l'endroit où il aurait été trouvé.

8.9 La Commission a pu s'appuyer sur son propre rapport, établi par trois éminents pathologistes européens, le professeur Lennart Rammer, de Linköping; le professeur Christer Busch, d'Uppsala; et le docteur Deryk James, de Cardiff. Ces derniers ont essentiellement conclu, en dépit de quelques incohérences dans le rapport d'autopsie rhodésien et du fait que les radiographies faites lors de l'autopsie ne sont toujours pas disponibles :

a) Qu'il n'y a aucune raison de présumer qu'un rapport d'autopsie plus complet ait jamais existé;

b) « Que le rapport d'autopsie ne permet pas de conclure que Dag Hammarskjöld a été tué par balle, par une explosion ou qu'il ait été asphyxié par de la fumée ». Les marques sur sa tempe droite, la mâchoire inférieure gauche et la base du nez peuvent résulter d'un autre traumatisme. La marque visible sur et autour de sa tempe droite peut être due à de la pâleur résultant de la compression du visage sur une surface d'appui;

c) Que l'apparence des blessures « laisse fortement supposer qu'elles ont été causées par la puissance de décélération lorsque le corps a été éjecté de l'appareil et par l'impact contre le sol ». Les traces de saignement « suggèrent qu'il était vivant lorsqu'il a été blessé », mais il serait probablement mort peu de temps après sans reprendre connaissance;

d) Que Dag Hammarskjöld doit avoir été éjecté de l'avion au moment de l'impact, les blessures constatées sur sa poitrine étaient si massives qu'il aurait été incapable de s'échapper sans aide. Aucune marque ne permet de dire que sa ceinture était bouclée;

e) Qu'en toute probabilité, la mort n'est pas due essentiellement à une lésion intracrânienne mais résulte d'une défaillance respiratoire consécutive à une lésion par écrasement qui a entraîné des fractures des côtes, du sternum et du rachis dorsal avec hémorragie dans les cavités pleurales;

f) Qu'il est toutefois troublant que le traumatisme externe ne soit pas plus important ou que les organes internes n'aient pas été plus touchés étant donné la gravité des lésions osseuses. La perte des radiographies mentionnées dans le rapport d'autopsie ainsi que de l'ensemble des photographies post-mortem, rend la situation encore plus déroutante. En leur absence, la seule solution consisterait à procéder à un examen radiologique par tomographie après exhumation;

g) Que la position des membres à l'état de rigidité cadavérique que l'on voit sur les photographies prises à la morgue ainsi que les traces de sang sur le visage et la répartition des lividités ainsi que de la pâleur due à la compression du visage laissent penser que le corps a reposé tout d'abord sur le ventre, puis sur le dos avant d'être placé en position assise ou semi-assise.

8.10 La Commission considère que ce qui précède est la piste la plus prometteuse; mais elle pourrait être amenée à réviser ce jugement en présence de nouvelles preuves attestant d'une ou plusieurs blessures par balle à la tête. Les radiographies faites lors de l'autopsie constitueraient la source de certitude la plus évidente à cet égard, mais tous les efforts déployés à ce jour par la Commission et d'autres pour les retrouver ont été vains.

8.11 S'agissant de l'examen radiologique par tomographie conseillé par les pathologistes de la Commission qui permettrait de procéder aujourd'hui à un examen détaillé sans atteindre à l'intégrité du corps, nous le consignons en tant que fait sans formuler de recommandation à cet effet. C'est une question qui peut se révéler des plus sensibles d'un point de vue tant personnel que national, et la Commission estime qu'il ne lui appartient pas de se prononcer à cet égard.

#### *Le corps a-t-il été déplacé?*

8.12 Tout indique que le corps de Dag Hammarskjöld a très tôt été retrouvé face contre terre et à l'abri des flammes; qu'il sera ensuite retourné sur le dos (position

dans laquelle Ray Lowes l'a trouvé en début d'après-midi le jour suivant) pour voir s'il était vivant ou mort, puis adossé à une termitière, et c'est là qu'il sera tout d'abord retrouvé à l'aube par des charbonniers, puis finalement par l'équipe de recherches officielle à son arrivée sur les lieux. Il semblerait qu'au dernier moment quelqu'un aurait eu l'idée malsaine de placer une carte à jouer (apparemment un as de pique) sur son col pour qu'elle apparaisse sur les photographies du corps allongé sur un brancard prises sur les lieux (ou quelque chose d'approchant).

8.13 De nombreux éléments de preuve donnent à penser que le corps du Secrétaire général aurait été trouvé et manipulé bien avant l'après-midi du 18 septembre et probablement peu après l'accident. Il n'existe toutefois pas de preuve concluante qu'il se serait agi de personnes hostiles s'assurant qu'il était bien mort, de personnes qui passaient par là, voire de pillards, qui examinaient le corps. Toutefois, on peut toujours se demander pourquoi aucun secours n'a été demandé ou envoyé.

## 9. Les précédentes enquêtes

9.1 Deux jours après l'accident, le Département fédéral rhodésien de l'aviation civile ouvre une enquête sur l'accident comme demandé par les autorités de l'aviation civile internationale. Le rapport du Comité d'enquête, qui siège à huis clos, conclut que l'appareil a approché l'aéroport de manière conventionnelle et correcte, quoiqu'il se trouvait 1 700 pieds plus bas qu'il n'aurait dû l'être. Il conclut que les preuves ne permettent pas d'attribuer une cause « spécifique » ou « définitive » à l'accident, l'appareil ayant été pratiquement détruit et le seul survivant, le sergent Harold Julien, un officier de sécurité de l'ONU, n'ayant guère fourni d'informations. Même si une erreur de pilotage était possible, il ne pouvait éliminer complètement « l'acte intentionnel d'un ou plusieurs inconnus qui auraient pu forcer l'avion à descendre et à percuter les arbres ».

9.2 Comme on le verra, la Commission souscrit à cette conclusion, qu'elle considère compatible avec les résultats de sa propre expertise. Le présent rapport a pour ambition première de déterminer si l'une quelconque des preuves laissant supposer un tel acte intentionnel mérite d'être examinée de manière plus approfondie.

9.3 Cette première enquête sera suivie de deux grandes enquêtes publiques. L'une est réalisée par une commission d'enquête rhodésienne, présidée par le Président de la Cour suprême, Sir John Clayden, dont le rapport paraît en février 1962. Celui-ci conclut que l'approche de l'aéroport a été effectuée par repérage visuel du sol, ce qui explique que l'appareil soit descendu trop bas. La Commission ne peut dire

« s'il s'agissait d'un erreur d'attention ou de lecture des altimètres. Mais la conclusion qui s'impose en ce qui nous concerne c'est que les pilotes ont laissé l'avion descendre trop bas, et qu'il a percuté les arbres avant de s'écraser au sol ».

9.4 La seconde enquête publique est conduite par une Commission des Nations Unies. De son rapport remis en avril 1962, il ressort que même si l'on n'a pas trouvé de preuve de sabotage ou d'attaque, ces hypothèses ne peuvent être exclues. Même si aucune preuve de défaillance matérielle de l'appareil n'a pu être établie, cette hypothèse ne peut pas non plus être écartée « essentiellement du fait de la destruction de la plus grande partie de l'appareil par l'incendie ». Pour ce qui est de l'hypothèse d'une défaillance humaine, sans avoir pu prouver que l'un des pilotes

aurait été frappé d'incapacité, la Commission ne peut entièrement l'exclure, certaines formes d'incapacités ne pouvant être révélées par un examen post-mortem. Plusieurs hypothèses d'erreurs de pilotage ont aussi été envisagées, y compris celle de l'utilisation d'une mauvaise carte d'approche aux instruments ou d'une erreur de lecture des altimètres. Sans pouvoir écarter complètement cette piste, la Commission n'a pu conclure qu'il s'agissait de la cause probable de l'accident.

9.5 Quant à la question qui nous a été posée, de savoir si l'Assemblée générale des Nations Unies était fondée à rouvrir la dernière des trois enquêtes, comme envisagé par sa résolution du 26 octobre 1962, la réponse en dépendra en grande partie de l'exhaustivité et de la qualité de ces précédentes enquêtes.

9.6 Les preuves résultant des trois enquêtes sont exposées sous forme de tableaux établis par l'Université de Leiden et accessibles sur le site Web de la Commission (voir chap. 1.12). Il est évident, et ceci n'est pas une critique, que ces enquêtes n'ont pas été menées de manière aussi poussée que le serait aujourd'hui une enquête sur un événement ayant entraîné mort d'homme compte tenu, notamment, de la jurisprudence contemporaine sur le droit à la vie. En outre, il semblerait qu'aucun effort n'ait été fait pour rechercher des témoins parmi la population locale. Quoique équilibrées, les conclusions de l'enquête de l'aviation civile sont loin d'être déterminantes et sont assises sur des éléments peu nombreux. Il ressort du rapport de la Commission d'enquête rhodésienne que celle-ci a paru vouloir rendre les pilotes responsables pour clore le dossier. S'il nous paraît sans intérêt de soumettre ces deux enquêtes à une analyse ou critique plus approfondie, nous estimons cependant important que la Commission d'enquête de l'ONU dispose également des mêmes éléments de preuve.

9.7 Comme la Commission rhodésienne avant elle, pour entendre les témoins, la Commission des Nations Unies s'est fondée en grande partie sur les déclarations qu'ils ont faites au Comité d'enquête initial. Il ne restait en fait de ces déclarations que des résumés établis par ledit comité à partir de témoignages dont il n'a gardé aucune archive, et les réponses de plusieurs de ces témoins lors de leurs auditions par les deux commissions suivantes étaient moins catégoriques que ne le donnaient à entendre ces résumés. Cela étant, la Commission des Nations Unies semble avoir été circonspecte dans le choix des témoins qu'elle a entendus, non seulement parmi ceux qui l'avaient été lors des précédentes enquêtes mais également parmi ceux qui avaient déposé uniquement devant la police (par exemple, deux témoins, Chappell et Joubert, qui avaient déclaré avoir aperçu un deuxième avion dans le ciel).

9.8 Plus généralement, la Commission des Nations Unies semble avoir été influencée par le peu d'intérêt que la Commission rhodésienne a accordé aux déclarations de certains des témoins. La démarche de la Commission rhodésienne peut s'apprécier à sa déclaration :

« Nous voudrions tout d'abord préciser qu'aucun motif n'a été avancé, et aucun ne nous vient à l'esprit, expliquant ce qui aurait pu pousser quiconque en mesure de le faire à attaquer cet avion en vol parce qu'il transportait M. Hammarskjöld dans le cadre de la mission qui lui avait été confiée. »

Lorsque la Commission des Nations Unies indique à son tour qu'elle « n'avait pas considéré utile de faire double emploi avec le travail effectué par ailleurs », nous estimons, avec tout le respect qui lui est dû, qu'elle a peut-être laissé un organe moins crédible qu'elle décider en partie à sa place. Elle semble, notamment, avoir

convenu de dire avec la Commission rhodésienne que les autres témoins africains qui affirment avoir vu un autre avion au voisinage du DC6 voulaient, pour des raisons nationalistes, jeter l'opprobre ou le discrédit sur le Gouvernement fédéral.

9.9 L'approche adoptée par la Commission rhodésienne semble notamment avoir conduit la Commission des Nations Unies à sous-estimer ou à écarter les déclarations du sergent Julien, seul témoin direct de l'accident. Le rapport de la Commission des Nations Unies ne met pas en cause la fiabilité de Julien; elle n'accorde simplement aucun crédit à ce qu'il aurait dit. Nous examinons plus avant ici (voir chap. 12.7 à 15) les déclarations qu'aurait faites Julien au cours des six jours pendant lesquels il a survécu, ainsi que son état de santé apparent pendant cette période. Le premier Comité d'enquête semble avoir été persuadé par les déclarations du chirurgien qui avait la responsabilité générale mais non clinique des soins administrés à Julien que celui-ci n'avait jamais été cohérent pendant toute la durée de son hospitalisation et que, par conséquent, son témoignage n'était pas fiable. Comme on le verra, d'autres médecins et infirmières n'étaient pas du même avis mais n'ont pas été pris au sérieux par le Comité d'enquête. L'une des conséquences est apparemment que, des 27 personnes qui auraient pu témoigner au sujet du sergent Julien, la Commission rhodésienne en entendra 8 et la Commission des Nations Unies seulement 5 des 8.

9.10 Autre élément préoccupant : une partie du processus de collecte d'informations par la Commission des Nations Unies a été confiée à une seule personne, Hugo Blandori. Dans son rapport à la Commission des Nations Unies daté du 21 février 1962, qui ne figure pas en annexe au rapport de l'Organisation des Nations Unies mais que l'on a retrouvé dans les documents conservés par le mécanicien de Transair au Congo, Bo Virving, Blandori se présente comme un consultant, mais sans mentionner ses qualifications ou domaines d'expertise. Les deux premiers paragraphes concernent le capitaine Hallonquist et le réapprovisionnement en carburant du SE-BDY. Ensuite, il rend compte des témoignages de plusieurs personnes, y compris certains témoins africains. « En ce qui concerne les témoins africains », conclut-il, « je voudrais souligner qu'il est extrêmement difficile, dans leurs déclarations, de faire la part de ce qui est vrai, pure fiction ou simple imagination. Leurs témoignages présentent une telle quantité d'incohérences et de contradictions que pour les croire il faut réfuter ceux d'autres témoins généralement considérés comme dignes de foi ». Et Blandori d'ajouter : « Par conséquent, je suis d'avis que le témoignage des Africains qui déclarent avoir aperçu un ou plusieurs petits aéronefs (*sic*) volant avec le SE-BDY juste avant l'accident doit être considéré avec la plus grande prudence. » Les derniers paragraphes de son rapport laissent penser que la Commission des Nations Unies a trouvé intéressante sa suggestion de procéder à des vérifications « des antécédents, de la personnalité et des proches des témoins africains », même s'il estimait en définitive qu'il était trop tard pour le faire. La procédure d'établissement des faits à l'occasion de l'enquête des Nations Unies semble avoir, dans une certaine mesure, été tributaire des appréciations données par Blandori.

## **10. L'approche de la Commission**

10.1 Au paragraphe 7.21, la Commission dit comment elle entend aborder le faisceau de présomptions désormais disponible.

10.2 Au cours des 50 années qui se sont écoulées depuis la catastrophe, d'autres explications ont proliféré. On ne peut ni simplement les écarter comme s'il s'agissait de théories du complot ni les traiter toutes avec la même solennité. Notre propos n'est pas d'envisager ici tous les aspects auxquels elles se rapportent. Dans le présent chapitre, la Commission s'emploie plutôt à expliquer pourquoi deux des principales théories sont à son avis mal fondées et comment elle se propose d'aborder les plus substantielles.

#### *La thèse de l'altimètre*

10.3 Comme nous l'avons déjà indiqué (voir par. 6.5), on a constaté après l'accident que les trois altimètres de l'avion avaient été correctement calibrés. Les trois étalonnages – respectivement 30,14 pouces, 30,16 pouces et 30,18 pouces – correspondaient étroitement au QNH de Ndola (pression barométrique ramenée au niveau de la mer) équivalant à 1 021 millibars. Ce constat, établi par les experts de la Commission de l'aviation civile américaine et des techniciens de la compagnie américaine ayant fabriqué les instruments, pourrait constituer une réponse sans appel à la thèse de l'erreur d'altimètre invoquée pour expliquer l'accident. Ce serait compter sans la déclaration écrite faite à la Commission par Ingemar Uddgren, lequel s'étant trouvé dans la tour de contrôle la nuit où l'*Albertina* s'est écrasé, a entendu, lors d'une communication radio entre l'opérateur radio de l'avion, Karl Erik Rosen, et l'aiguilleur de Transair à Kamina, Rosen prévenir qu'avec le QNH donné par Ndola au pilote l'avion allait s'écraser.

10.4 La Commission estime que l'avis fourni par son conseiller, Sven Hammarberg est recevable, à savoir que, pour des raisons qu'il a détaillées dans son rapport, ces propos ne sauraient être exacts. Autrement, il faudrait considérer que les trois altimètres ont été altérés après l'accident et l'incendie par une ou plusieurs personnes parties au complot possédant les connaissances nécessaires à cet effet. Outre le fait qu'aucune preuve directe ne vient étayer cette hypothèse, il aurait été pratiquement impossible d'effectuer ces manipulations sur des instruments endommagés sans que les experts qui les ont examinés alors ne s'en aperçoivent.

#### *La thèse du dix-septième passager*

10.5 Il a été suggéré par le passé que l'accident était le résultat d'une tentative de détournement par un dix-septième passager qui se serait infiltré à bord, inspirée notamment par la volonté des représentants des intérêts miniers européens de persuader le Secrétaire général que l'ONU ne devait pas persister dans son opposition à la sécession du Katanga par la force militaire. Mais, même si l'infiltré avait été un civil armé ou un mercenaire, ou – comme cela a également été avancé – un pilote belge, et à supposer en outre que, s'agissant d'un voyage où la question de la sécurité revêtait une importance extrême, personne n'ait jamais remarqué la présence d'un étranger, deux choses demeurent inexplicables. Premièrement, le pirate de l'air aurait attendu que l'avion soit prêt à atterrir à Ndola avant d'agir, alors qu'il avait de nombreuses et sans doute bien meilleures occasions de le détourner en vol. Deuxièmement, étant donné que seules 16 personnes, toutes identifiables, ont été retrouvées sur le lieu de l'accident, soit un dix-septième corps a été retrouvé, identifié puis caché, soit le pirate de l'air a survécu et s'est échappé ou a été secouru. Même si rien dans ce scénario n'est véritablement impossible, il comporte bien trop d'hypothèses irréalistes pour qu'on s'y arrête.

*La thèse du sabotage*

10.6 De nouveaux éléments de preuve de source sud-africaine (voir par. 12.32 à 12.39) sont venus étayer l'hypothèse que la gouverne de direction a été endommagée par une bombe placée dans l'appareil à Léopoldville et télécommandée ou qui aurait explosé à la suite de tirs d'armes à feu, lors de l'approche finale vers Ndola. Pour des motifs que nous allons exposer, nous estimons que la principale source sur laquelle s'appuie cette théorie n'est pas crédible, ce qui ne veut pas automatiquement dire qu'elle est fausse mais les éléments qui permettaient de trancher n'ont pas été réunis jusqu'à présent.

10.7 Une deuxième allégation de sabotage, citant mot pour mot un rapport qui émanerait de la Central Intelligence Agency et qui aurait été soumis au Président Kennedy en 1962, est parue dans le numéro d'août 1978 de *Penthouse* (revue) qui, contrairement aux apparences, contient parfois des articles d'investigation sérieux). Selon cette allégation, publiée pour la première fois dans le *Washington Post*, le 3 juin 1978, l'agence du renseignement soviétique, le KGB, avait placé une bombe à bord de l'avion parce que l'Union soviétique était furieuse contre Dag Hammarskjöld qui ne voulait pas accepter sa proposition de remplacer sa mission par une « troïka » composée de représentants de ce que l'on appelait alors le premier, le second et le tiers-monde. Cette citation se serait lue comme suit :

« Les preuves recueillies par nos experts sur le terrain montrent que l'engin explosif à bord de l'appareil était un engin incendiaire du type de ceux utilisés par le KGB. »

10.8 Alors qu'il n'existe actuellement aucune preuve émanant d'une source connue de la Commission venant étayer cette hypothèse, et qu'elle inspire plutôt le scepticisme, on gagnerait, lors de toute enquête future, à savoir sur quels éléments de preuve le rapport de la CIA se basait (à supposer qu'il ait été correctement cité).

*Piste de la menace ou de l'attaque aérienne*

10.9 Bien sûr, un certain nombre de personnes ont dit avoir tiré sur l'*Albertina* ou savoir qui l'avait fait. Une seule de ces revendications peut en tout état de cause être véridique; ou toute revendication doit être conforme à des faits établis pour que l'on considère qu'elle mérite une enquête. Comme on le verra, la Commission estime qu'une seule de ces revendications peut être considérée comme recevable.

*Piste de l'implication de mercenaires*

10.10 De nouvelles preuves tendent à établir que des hommes armés se sont rapidement retrouvés sur les lieux de l'accident. Nous examinerons ces éléments ainsi que leurs incidences éventuelles s'agissant de la responsabilité de l'accident. Il faut toutefois appeler à la prudence. Début 1961, selon les estimations de l'ONU, près de 500 mercenaires étrangers se battaient aux côtés de l'armée katangaise. La solde – environ 4 000 livres par an (nourris et logés) – était considérée comme excellente dans les années 60. Il est probable que les principaux financiers de l'affaire étaient la Belgique et l'Afrique du Sud, mais l'existence de sources privées est également possible. Plusieurs mercenaires européens et sud-africains jouent un rôle dans cette histoire que nous essayons de reconstituer. Le milieu interlope où évoluent ces personnages étant fertile en affabulations et exagérations, nous partons du principe que toute nouvelle enquête ne doit pas considérer comme fiables les

histoires que l'on y raconte et que toutes les déclarations de ces individus doivent être corroborées de manière indépendante.

#### *Réponse des autorités*

10.11 Dans les paragraphes 14.8 à 14.10 nous décrivons comment le lieu de l'accident, survenu peu après minuit, n'aurait été localisé que le lendemain en milieu d'après-midi. Les paragraphes 14.11 à 14.17 soulignent ce qui est préoccupant dans cette version officielle, et pourquoi il est raisonnable de penser que tant de membres du personnel de la Fédération que de simples citoyens, et probablement d'autres personnes, se trouvaient sur les lieux bien avant. Il a été dit que la succession d'événements et de non-événements qui ont eu pour conséquence que le sergent Julien souffre pendant des heures sous la chaleur sans soins ni secours est la preuve qu'il ne s'agit pas là que d'un manque de coordination ou du résultat de l'incompétence, mais de quelque chose de bien plus grave, à savoir qu'il y a eu collusion.

### **11. La thèse des causes externes**

#### *Méthodologie*

11.1 Pendant les cinquante années qui se sont écoulées depuis l'accident, les témoignages et les théories expliquant la mort de Dag Hammarskjöld ont proliféré. La première et la troisième enquêtes n'ayant pas permis d'aboutir à une conclusion sur sa cause et, pour les motifs exposés plus haut (voir par. 9.6), la deuxième (la Commission d'enquête rhodésienne) est à prendre avec plus de réserve, ce qui n'est guère surprenant. Le soupçon a été nourri et renforcé par l'impossibilité constante d'accéder à certaines archives officielles et l'absence apparente de documents utiles parmi ceux auxquels il a été possible d'accéder. Tout au long de notre travail d'enquête, nous avons été en mesure de combler plusieurs de ces lacunes mais pas toutes, loin de là.

11.2 Nous faisons ici état du concours dont nous avons bénéficié alors que nous tentions de resserrer nos recherches, de la part de la National Security Archive de l'Université George Washington. À la date du présent rapport, toutefois, la demande de divulgation présentée par la Commission pour ce qu'elle considère dorénavant comme des transcriptions essentielles est toujours pendante, leur déclassification faisant sans doute problème. Nous expliquerons ci-après pourquoi nous estimons qu'il s'agit là d'une question centrale.

11.3 Nous ne considérons pas que le passage du temps à lui seul ruine toute crédibilité. Les récits des faits par les témoins varient considérablement quant à leur fiabilité, du plus imprécis mais fiable au plus précis mais faux; par contre d'après notre expérience, cet éventail n'a guère de rapport avec le simple passage du temps. Nous n'oublions pas que dans la réalité l'improbable se produit plus souvent qu'on ne le croit. Nous n'oublions pas non plus que le fait par telle personne de ne pas donner une version véridique ou fiable de tel ou tel événement ne signifie pas que l'inverse de ce qu'elle a dit soit vrai, ce qui revêt une importance particulière s'agissant de certains échanges télégraphiques que nous avons vus et qui contiennent des comptes rendus contradictoires des derniers mouvements connus de l'*Albertina*. Rejeter l'un de ces témoignages ne signifie pas par conséquent que l'on accepte l'autre, ou que l'on rejette les deux, mais plutôt qu'il faut se lancer à nouveau dans la recherche d'éléments de preuve plus probants.

*La déclaration de Truman*

11.4 Il convient de noter ici un élément de preuve qui, même s'il n'est pas fondamental, peut avoir une incidence sur nos conclusions. Le 20 septembre 1961, le *New York Times* publie des déclarations faites à la presse par l'ancien Président Harry S. Truman :

« Dag Hammarskjöld était sur le point d'obtenir quelque chose quand ils l'ont tué. Notez que j'ai dit "Quand ils l'ont tué" ».

Le rapport poursuit :

« Pressé de s'expliquer, M. Truman a déclaré, "C'est tout ce que j'ai à dire sur la question. Tirez vos propres conclusions" ».

11.5 Il n'y a pas de raison de douter de la fiabilité de l'article du *New York Times*. Ce que nous considérons comme important c'est de savoir ce sur quoi se fondait l'ex-Président, intervenant (il faut le souligner) un jour après l'accident. Il est connu pour avoir été un confident du Président en exercice, John F. Kennedy, et il est peu probable qu'il ait exprimé une opinion simplement subjective ou personnelle. Il est probable qu'il avait été briefé d'une manière ou d'une autre. En ce qui concerne l'une des sources possibles et son contenu, voir les paragraphes 10.7 et 10.8.

*Témoins oculaires*

11.6 Il existe des divergences importantes dans les récits des témoins oculaires qui pourraient permettre d'établir que l'accident est dû à une cause externe. Certains soutiennent que l'*Albertina* s'est écrasé au sol à la suite d'une explosion en plein vol; d'autres qu'il a été touché par des tirs aériens; d'autres encore qu'il a explosé en percutant le sol; ou qu'il a été incendié au sol. Par ailleurs, alors que certains témoignages font état de tirs aériens et que d'autres parlent d'explosion en vol, on ne peut pas totalement écarter la possibilité que les premiers aient pu déclencher la seconde.

11.7 Très peu de témoignages directs évoquent une chute à pic en zone forestière suivie d'incendie spontané. La version qui se rapproche le plus de cette théorie et qui fait état d'explosion au sol apparemment non provoquée est celle de Marius van Wyk, inspecteur de police qui se trouvait de garde à la maison du commissaire de province où Moïse Tshombe passait la nuit. Il a dit avoir entendu et vu vers 0 h 20 (même s'il n'est pas tout à fait certain de l'heure) un grand aéronef, identifiable à ses feux de navigation rouges, voler en décrivant un arc de cercle comme s'il était en approche d'une piste d'atterrissage. L'avion a disparu derrière des arbres, mais 3 ou 4 minutes plus tard, sans avoir entendu d'explosion, le témoin a dit avoir vu « une lueur inhabituelle d'un rouge foncé monter vers le ciel. [...] Il y avait des arbres entre cette lueur et moi ».

11.8 Toutefois, devant la Commission d'enquête, van Wyk décrit l'avion comme étant de la taille d'un Canberra. Il a également dit avoir, environ à la même heure, entendu les moteurs d'un avion qui démarrait mais ne l'avoir pas entendu décoller. Cette partie ne figure pas dans la version de sa déposition à la Commission d'enquête rhodésienne. Elle doit également être replacée dans le contexte de témoignages, sur lesquels nous reviendrons, d'où il ressort que l'avion a été découvert peu après l'accident et qu'il a été délibérément incendié, car on peut supposer que c'est ce que van Wyk a vu.

11.9 Dans une déposition faite devant la Commission en janvier 2013, Adrian Begg, alors inspecteur de police adjoint en Rhodésie du Nord, de garde à l'aéroport, déclare avoir vu un grand aéronef à moteur à pistons survoler l'aéroport vers minuit, apparemment en approche d'atterrissage normale, mais qui n'est jamais revenu. Plus tard dans la nuit, ayant appris ce que van Wyk avait vu et, craignant que l'avion ne se soit écrasé, il a dépêché une patrouille dans une Land Rover qui s'est engagée sur une piste de forêt entre la route de Ndola-Mufulira et celle de Ndola-Kitwe. Elle n'a rien trouvé et il s'avérera par la suite qu'elle était en fait à plusieurs kilomètres du lieu de l'accident; cependant, des habitants ont pu apercevoir le véhicule et ses occupants.

11.10 Compte tenu de ce qui précède, nous allons maintenant nous pencher sur les deux théories de l'intervention externe, l'acte de sabotage et l'attaque ou des menaces en vol, sans oublier cependant que les preuves les concernant ne s'excluent pas mutuellement. Par exemple, même si l'on considère que la déclaration de Harold Julien peut laisser penser à un sabotage, puisqu'il a dit que l'avion avait « explosé », on peut estimer qu'il s'agirait en fait plus d'une menace contre l'appareil quand il ajoute que Dag Hammarskjöld a demandé au pilote de faire demi-tour.

## 12. Sabotage?

12.1 Rien n'indique clairement la présence d'une bombe à bord de l'*Albertina*. Mais il existe a) des preuves directes, b) des preuves indirectes et c) des preuves secondaires à l'appui de cette hypothèse.

### *Preuves indirectes*

12.2 Il était sans aucun doute possible de placer un engin explosif à bord de l'*Albertina* alors qu'il se trouvait toujours au sol avant le départ de Léopoldville pour Ndola. L'avion avait essuyé des tirs au décollage d'Élisabethville ce matin-là, et il avait fallu le réparer avant qu'il ne parte pour Ndola. Des mécaniciens s'affairant apparemment autour de l'appareil, peu avant le décollage, n'auraient pas éveillé les soupçons.

12.3 Invité à fournir un avis sur le type d'explosifs et de détonateurs disponibles pour une telle entreprise en 1991, le major Dan Perkins, l'expert de la Commission, a répondu qu'une charge de 6 livres de TNT (voir par. 12.34) placée dans l'écouille près des commandes de vol aurait été suffisante pour que l'appareil perde contrôle et pour neutraliser également l'équipage si elle avait été placée dans la trappe abritant les câbles de commandes ou dans le logement du train avant. Alors que plusieurs types de détonation sont possibles, la commande par projectile (détonation déclenchée par balle) aurait nécessité un niveau de précision pratiquement irréalisable entre deux avions et de nuit; un déclencheur barométrique ou mécanique n'aurait probablement fonctionné qu'au décollage; mais deux procédés de détonation télécommandés par radio étaient faisables.

12.4 Il faisait référence à deux méthodes de liaison VHF-à-VHF : un récepteur à très haute fréquence relié au détonateur et préréglé sur une fréquence déterminée. La détonation pouvait alors être déclenchée par une transmission quelconque utilisant la fréquence de la tour de contrôle de Ndola, ou une fréquence choisie par un autre émetteur. Comme il s'est probablement écoulé au moins une demi-heure entre le moment où l'*Albertina* a contacté la tour de contrôle de Ndola et l'accident, le premier de ces mécanismes peut être écarté, laissant le deuxième – un émetteur

dédié – comme hypothèse de travail. Comme il était notoire que Ndola était la destination du Secrétaire général (voir chap. 13.3), cette méthode aurait été privilégiée.

12.5 Au vu de ces preuves indirectes, il est possible, sans plus, qu'une bombe ait été placée à bord de l'appareil, réglée pour exploser à réception d'un signal radio ciblé émis depuis le sol. Cette explication est en soi loin de permettre de conclure avec certitude que c'est bien ce qui s'est passé, et la Commission prend note de l'avis de Sven Hammarberg selon lequel la procédure de descente suivie par l'appareil ne semble pas cadrer avec l'hypothèse de l'avion avec une bombe dans le compartiment du gouvernail.

#### *Preuves directes et secondaires*

12.6 Cependant, il existe également des preuves directes et secondaires d'une explosion. Les enquêtes précédentes avaient permis de réunir certaines preuves directes, notamment celles fournies par le seul survivant, le sergent Harold Julien. On dispose dorénavant d'autres dépositions de témoins oculaires venant étayer la déclaration du sergent Julien, et d'éventuelles nouvelles preuves secondaires.

#### *Harold Julien*

12.7 Le sergent Harold Julien, chef par intérim du service de sécurité de l'ONUC, a été retrouvé vivant mais grièvement brûlé près des débris de l'appareil. Il est resté en pleine chaleur jusqu'au milieu de l'après-midi, quand l'épave a été officiellement localisée (voir par. 14.8 à 14.10). À son admission à l'hôpital il était conscient et capable, tout du moins par intermittence, de s'exprimer avec cohérence. Il y avait un magnétophone près de lui dans la salle, mais il n'a pas été utilisé.

12.8 S'étant entretenu avec le sergent Julien peu après son admission à l'hôpital, le 18 septembre, l'inspecteur de police A. V. Allen a rapporté les déclarations suivantes :

« Il a explosé »

« Nous allions très vite, très vite. »

« Puis il y a eu l'accident. »

« Il y a eu plein de petites explosions tout autour de nous. »

« J'ai tiré la poignée de la sortie de secours et j'ai couru. »

12.9 L'inspecteur Allen a accepté qu'une autre déclaration attribuée au sergent Julien (« C'était sur la piste d'atterrissage ») soit retenue comme la réponse positive de ce dernier à une question fondamentale qu'il avait posée au début de l'entretien (« Est-ce qu'elle [l'explosion] s'est produite sur la piste d'atterrissage? »). Elle ne devrait par conséquent pas être considérée comme un élément spontané de sa déclaration.

12.10 Selon l'infirmière D. M. Kavanagh, vers 4 h 00, dans la nuit qui a suivi son admission, le sergent Julien lui avait donné son nom, son rang et sa fonction et lui avait demandé de prévenir Léopoldville de l'accident, avant de lui dire : « Dites à ma femme et à mes enfants que je suis vivant avant que la liste des victimes ne soit publiée », puis de lui donner le nom de sa femme et son adresse. Il avait demandé « Est-ce que je vais m'en sortir? » et avait répondu à des questions simples, dont

sans doute celle de savoir comment il se sentait. Cette déposition ainsi qu'au moins une autre similaire faite par l'infirmière Hope ne viennent nullement confirmer les dires de l'inspecteur en chef Wright que les propos du sergent Julien étaient « décousus ».

12.11 Il convient par conséquent de s'intéresser au témoignage de l'infirmière Joan Jones selon lequel le sergent Julien avait parlé à plusieurs reprises d'un certain Bob, mais avait aussi évoqué des « étincelles dans le ciel ». Lors de l'enquête rhodésienne menée par Donald McNab, un chirurgien officiel du pays a déclaré que certains des symptômes de l'urémie, maladie qui finira par emporter le sergent Julien, se manifestaient par des « éclairs de lumières et des taches aveugles ». Il est nécessaire de prendre acte de cette symptomatologie, mais on peut aussi s'étonner que le docteur McNab, chargé du traitement du sergent Julien tout au long de son hospitalisation, n'ait rien d'autre à dire le concernant si ce n'est que « les déclarations faites [par le sergent Julien] à son admission à l'hôpital [le 18 septembre] n'étaient pas dignes de foi car il présentait des signes de troubles délirants à ce moment-là ». S'il a voulu dire que c'était là l'état constant du sergent Julien, il semblerait qu'il se soit trompé.

12.12 Mark Leytham Lowenthal était le médecin assistant chargé du sergent Julien sous la supervision du docteur McNab. Le docteur Lowenthal a déclaré à la Commission d'enquête de l'ONU lui avoir administré un sédatif à son admission (il avait déjà reçu de la morphine sur le lieu de l'accident) avant de lui poser des questions sur l'accident. À la question de savoir pourquoi l'avion n'avait pas atterri comme prévu, le sergent Julien avait répondu que Dag Hammarskjöld avait changé d'avis ou avait dit « Faites demi-tour », ajoutant qu'il y avait eu une explosion et que l'avion s'était écrasé au sol, tout d'abord dans cet ordre puis inversement. Quant à savoir comment il était sorti de l'avion, il a déclaré avoir sauté.

12.13 À la question de savoir si, vu les circonstances, on pouvait se fier aux déclarations du sergent Julien, le docteur Lowenthal a répondu en ces termes :

« Normalement, je douterais quelque peu des déclarations d'un homme avec des lésions comme celles du sergent Julien et auquel on aurait administré un tel cocktail de sédatifs, mais son expression était sans aucun doute lucide et claire, et [...] le flux de paroles était, je dirais, cohérent. »

Le contre-interrogatoire qui a suivi ne viendra pas modifier substantiellement ni entamer son témoignage.

12.14 Le professeur Lowenthal, puisque c'est dorénavant son titre, a écrit à la Commission pour dire que même si Julien, qui était soigné par lui à l'hôpital européen de Ndola (le docteur Lowenthal travaillait normalement à l'hôpital africain), souffrait de « brûlures graves et de déshydratation et était par conséquent confus, il avait néanmoins essayé de lui soutirer le plus d'informations possibles ». Il confirme avoir transmis, lors de son témoignage devant les commissions d'enquête rhodésienne et de l'ONU, tout ce que le sergent Julien lui avait dit. Des années plus tard, à l'occasion d'une interview qui a été publiée, il déclarera :

« Le sergent Julien était un jeune homme solide qui, s'il avait pu avoir accès aux meilleurs traitements médicaux de l'époque, aurait survécu... Avec un peu plus d'expérience, si j'avais été plus sûr de moi j'aurais demandé officieusement aux Américains d'affréter un avion pour le faire transporter rapidement aux États-Unis. »

12.15 Même si on ne peut y voir une preuve de première main, le récit recueilli par Marta Paynter, journaliste chevronnée et sagace, mérite d'être souligné. Elle aurait parlé à la femme du sergent Julien, arrivée par avion le mercredi et au chevet de son mari jusqu'à son décès. Selon Marta Paynter, le sergent Julien, en dépit des sédatifs, avait eu des moments de lucidité, et avait, pendant l'un de ces moments, « parlé d'une explosion avant l'impact au sol et murmuré "Faites demi-tour, faites demi-tour" ». Une infirmière qui s'occupait de lui a demandé « pour aller où? », ce à quoi le sergent Julien a répondu : « Dag a dit "faites demi-tour"; il l'a dit plusieurs fois ».

12.16 S'ils sont véridiques, ces propos tendent à accréditer l'idée de l'imminence d'une nouvelle menace ou attaque alors que l'avion approchait de Ndola, accompagnée probablement mais pas obligatoirement d'une explosion soudaine. Nous reviendrons sur cette théorie au paragraphe 13.

#### *Témoins oculaires*

12.17 La Commission a reçu des dépositions de témoins oculaires qui n'avaient pas été entendus lors des trois premières enquêtes. La plupart de ces témoins africains pensaient en 1961 qu'on ne les écouterait pas, voire qu'ils pourraient s'attirer des ennuis, s'ils racontaient aux autorités rhodésiennes ce qu'ils avaient vu. Certains ne savaient rien de ces enquêtes. Les témoins, tous maintenant d'un certain âge, ont été entendus par deux membres de la Commission à Ndola en mai 2013. Seuls M. et M<sup>me</sup> Mulenga se connaissaient. (Ces témoins, et quelques autres, avaient fait des déclarations en 2010 et 2011 à Jacob Phiri et à un chercheur suédois, Göran Björkdahl, qui les avaient mises à disposition de la Commission.) Assistés d'un interprète, ils ont déposé devant les deux membres de la Commission à Bemba.

12.18 Il y a lieu d'expliquer brièvement pourquoi des charbonniers se sont trouvés dans la forêt la nuit. Le témoin Custon Chipoya nous a expliqué qu'une fois que le four était rempli de bois, avant de le fermer et de laisser le bois se consumer, il fallait s'assurer que le feu avait bien pris dans toute la pile, ce qui était difficile à faire de jour.

12.19 John Ngongo s'était rendu dans la forêt avec son voisin Safell Soft, charbonnier qui est maintenant décédé, pour apprendre le métier de charbonnier. Il décrit comment ils ont vu « quelque chose dans le ciel [...] qui se rapprochait en position inclinée [...] Au bruit on pouvait deviner qu'il s'agissait d'un avion [...] Il avait pris feu [...] À l'intérieur de l'avion (nous) pouvions voir des flammes, mais ce dont (je me souviens) c'est que les ailes et les moteurs étaient en feu... »

12.20 Et Ngongo d'ajouter : « [...] alors que nous nous dirigions vers [...] l'épave en feu, nous avons également entendu un autre bruit [...] dans le ciel [...] comme le bruit d'un avion à réaction ». C'était alors qu'ils se dirigeaient vers l'endroit où l'avion s'était écrasé. « Le brasier était assez important et nous n'avons pas pu nous approcher de l'épave [...] On entendait des explosions à l'intérieur de l'avion et le feu était intense ».

12.21 Ngongo n'a pu être plus précis quant à l'heure si ce n'est de dire « ça pouvait être n'importe quand après 20 heures ». Il dira alors comment lui et Soft avaient passé la nuit dans la forêt puis aux premières lueurs de l'aube s'étaient dirigés vers l'épave, qui se consumait encore. Ils ont trouvé le corps de Dag Hammarskjöld adossé à une termitière, les mains derrière la tête et quelque chose comme des traces

de sang sur le visage. Il était dangereux d'essayer de s'approcher trop de l'épave : « Il y avait toujours des explosions et du feu. »

12.22 À un moment qu'ils ont l'un et l'autre situé au début ou au milieu de l'après-midi, Emma et Safeli Mulenga surveillaient les alentours pour repérer la présence de voleurs de poulets lorsqu'Emma Mulenga a vu un avion qui tournait. L'appareil ayant décrit deux cercles, elle a vu lors du troisième « une boule de feu sortir du haut de l'avion »; elle ne pouvait dire si elle provenait de l'extérieur ou de l'intérieur de l'appareil. L'avion est tombé en position inclinée.

12.23 Safeli Mulenga nous a dit, quant à lui, que ce qui a attiré son attention c'est que l'avion décrivait des cercles. Lors du troisième il a vu « une flamme [...] au-dessus de l'avion [...] comme une boule de feu, juste au milieu ». Ni lui ni sa femme n'ont vu de deuxième avion. Le matin, vers 9 heures, des charbonniers leur diront qu'un avion s'était écrasé.

12.24 Custon Chipoya, charbonnier de son état, a dit que lui et ses collègues dormaient après avoir construit une meule de charbon de bois. Vers minuit (il avait auparavant situé l'événement vers 21 ou 22 heures) il a été réveillé par un avion en provenance du nord-est, qui décrivait des cercles. Au troisième, « on a entendu comme une explosion puis on a vu le feu [...] au-dessus de l'avion » et vers l'avant. Chipoya a alors aperçu un deuxième avion plus petit derrière le premier : « J'ai vu que le feu provenait du petit avion [...]. »

12.25 Chipoya s'est lui aussi rendu sur le lieu de l'accident le lendemain. Lorsqu'il est arrivé, « tôt le lendemain matin », le périmètre était encerclé par des soldats. Nous reviendrons sur cette déposition lorsque nous examinerons la réaction des autorités rhodésiennes à la suite de l'accident.

12.26 Margaret Ngulube dira devant la Commission que, assise dans sa véranda le soir avec sa famille, elle a vu deux avions dans le ciel, le plus grand étant en feu. C'était les ailes qui brûlaient, puis l'avion est tombé « comme une boule de feu » alors que les flammes s'élevaient encore plus haut. Elle a entendu le bruit de l'impact au sol.

12.27 M<sup>me</sup> Ngulube n'a pas essayé d'aller sur le lieu de l'accident, mais elle a entendu d'autres dire que « des personnes étaient mortes, et qu'une dame avait été [...] éjectée de l'avion et s'était retrouvée prise dans des branches d'arbres ». Nous reviendrons sur cette déposition en examinant la réaction des autorités rhodésiennes à l'accident.

12.28 Il faudrait rapprocher ces dépositions de celles faites par les habitants lors d'une ou de plusieurs des enquêtes menées en 1961-1962. Le tableau de Leiden mentionné au paragraphe 1.12 permettra de le faire assez facilement; il suffira à ce stade de préciser qu'elles ne concernent que la succession d'événements décrits dans les précédents paragraphes du présent rapport.

12.29 À l'évidence, ces récits divergent à maints égards. Ils situent les faits à des heures différentes, pour la plupart beaucoup trop tôt dans la soirée. Toutefois, ils convergent en ce qui concerne la description d'un avion en flammes et en chute, et notamment la présence d'un deuxième aéronef plus petit et proche du premier.

12.30 En ce qui concerne les dires du charbonnier Custon Chipoya (voir par. 12.25) selon lesquels il a été arrêté sur le lieu de l'accident par des soldats à l'aube ou peu après, ils ne nous paraissent pas nécessairement contredire le fait que John Ngongo

et Safeli Soft ont dit avoir pu accéder à ce lieu et avoir trouvé le corps du Secrétaire général à la première heure du jour (sa position est une autre question) ou le fait que Timothy Kankasa a déclaré avoir trouvé les lieux déserts à son arrivée en milieu de matinée. Nous sommes par contre troublés par le fait qu'aucun de tous ceux qui se sont rendus sur les lieux de l'accident n'a apparemment tenté de porter secours à Harold Julien, car il semble très probable que la « dame » qui criait selon Margaret Ngulube était Harold Julien appelant à l'aide. Alice Lalande, la seule femme à bord, avait péri lors de l'accident.

12.31 Cela étant, la Commission estime qu'il existe suffisamment d'éléments de preuve que l'avion était en feu lorsqu'il s'est écrasé pour qu'il faille s'intéresser à la thèse qui voudrait que la chute de l'appareil ait été causée par un dommage interne ou externe suffisant pour faire perdre au pilote le contrôle de l'appareil. Comme on peut le voir, la plupart de ces éléments de preuve à l'appui de cette thèse peuvent être invoqués tout aussi bien à l'appui de cette autre thèse – celle du pilote essayant d'échapper à une attaque ou à une menace – que nous envisageons dans la section suivante.

*Le South African Institute for Maritime Research*

12.32 Au cours des travaux menés par la Commission Vérité et réconciliation d'Afrique du Sud, en juillet 1998, la National Intelligence Agency a remis un dossier à cette commission concernant l'assassinat en 1993 du Secrétaire général du Parti communiste sud-africain, Chris Hani. Dans ce dossier, les chercheurs de la Commission ont trouvé environ une douzaine de documents qui ne concernaient pas Chris Hani mais une opération dont le nom de code était « Céleste ». Les documents qui portent l'en-tête du South African Institute for Maritime Research voudraient faire état d'une bombe placée dans l'avion de Dag Hammarskjöld qui n'avait pas explosé lors du décollage de Léopoldville mais sera activée avant l'atterrissage. S'ils étaient authentiques et véridiques, ces documents donneraient un récit convaincant de l'accident et permettraient d'établir pour le moins certaines des responsabilités.

12.33 On ne sait que très peu de choses sur le South African Institute for Maritime Research (SAIMR). La Commission n'a retrouvé aucune trace d'études scientifiques qu'il aurait publié. Il semble qu'il aurait été remplacé par une organisation dénommée African Institute for Maritime Research, également basée en Afrique du Sud.

12.34 Les documents en question contiennent une série de messages. L'un deux, document manuscrit intitulé « Ordres », daté du 14 septembre 1961 (soit le lendemain de l'arrivée de Dag Hammarskjöld à Léopoldville), se lit comme suit (avec deux mots abrégés complétés dans la version anglaise) :

- 1) LE DC6 DE LA COMPAGNIE « TRANSAIR » EST GARÉ A LÉO PRÊT À DÉCOLLER POUR LE TRANSPORT DU SUJET.
- 2) NOTRE TECHNICIEN A RECU ORDRE DE PLACER 6 LIVRES DE TNT DANS LA TRAPPE DE LA ROUE AVEC UN DETONAT[EUR] AU CONTACT DEVANT SE DÉCLENCHER LORSQUE LES ROUES SE RETRACTENT AU DECOLLAGE.
- 3) NOUS ATTENDONS L'HEURE DE DEPART[] DES SUJETS AVANT D'AGIR.

- 4) ON S'OCCUPERA SURTOUT DE D.
- 5) RAPPORT SUIVRA.

(« On s'occupera surtout de D » pourrait vouloir dire que l'attentat doit viser Dag Hammarskjöld plutôt que O'Brien ou McKeown.)

12.35 Ces ordres sont précédés d'un document dactylographié, non daté mais que l'on peut de toute évidence situer au tout début du mois de septembre 1961 et qui, s'il est authentique, viendront éclairer de manière inquiétante le contexte de l'histoire. Au nombre des décisions dont il voudrait faire état, prises à l'issue d'une réunion entre « un responsable des services spéciaux du M.I.5 et le South African Institute for Maritime Research » figurent les suivantes :

« L'ONU devient gênante et Dag Hammarskjöld doit être écarté. Allen Dulles [chef de la CIA] est d'accord et a promis l'entière coopération de ses gens.

[?II] nous dit que Dag sera à Léopoldville le 12 septembre 1961.

[...]

Je veux que cette opération soit gérée de manière plus efficace que pour Patrice [Lumumba].

[...]

Si l'on pouvait se débarrasser en même temps de McKeown et d'O'Brien ce serait bien, mais pas si cela doit compromettre l'opération principale. »

12.36 Authentique ou pas, le dernier document du lot est un manuscrit qui se lit comme suit :

Rapport

Opération Céléste 18.9.61

1. L'engin n'a pas fonctionné au décollage.
2. Eagle dépêché [...] pour suivi et capture [...]
3. Engin activé [...] avant atterrissage.
4. Comme annoncé O'Brien et McKeown n'étaient pas à bord.
5. Mission accomplie : satisfaisant

Fin du message

A : Commodore

A : Capitaine

De : Congo Red

(« Congo Red » semble selon d'autres documents du lot être le nom de guerre d'un des agents du SAIMR.)

12.37 Lors de la conférence de presse finale de la Commission Vérité et réconciliation en août 1998, son président, l'archevêque Desmond Tutu, faisant distribuer copie de huit des documents, dira que les originaux en avaient été

communiqués à Dullah Omar, Ministre de la justice. Le Ministre n'avait pas encore eu le temps de les examiner quand il décède en 2004 sans avoir formulé plus d'observations à leur sujet. Susan Williams et d'autres qui ont voulu examiner les originaux n'ont jamais pu les obtenir du Ministère de la justice. Une autre recherche effectuée par le Ministère à la demande du juge Goldstone au nom de la Commission a été tout aussi infructueuse.

12.38 La découverte des documents du SAIMR, ainsi que leur teneur, sont décrits aux chapitres 16 et 17 ainsi que 18 en partie du livre de Susan Williams intitulé *Who Killed Dag Hammarskjöld?* Comme elle le reconnaît volontiers elle-même, tout dépend de l'authenticité des documents tant du point de vue de leur provenance que de leur teneur. S'agissant de leur provenance, Robert Radley, principal spécialiste en documents, a expliqué à la Commission que si l'on pouvait tirer des conclusions sur l'âge du papier et de l'encre des originaux pour autant qu'on puisse les retrouver, les photocopies, seules pièces disponibles pour l'heure, sont sans intérêt à cet égard. Pour ce qui est de la teneur, même si certains éléments, examinés par Susan Williams, peuvent être mis en doute, rien dans ces documents ne peut être considéré comme faux avec certitude, en soi ou au regard de faits établis indépendamment.

12.39 Par ailleurs, les documents ne contiennent rien qu'un faussaire aurait pu ignorer ou qu'il n'aurait pu inventer. Il s'ensuit que, même s'ils ont véritablement été établis en 1961 (et leur provenance est authentique), ces documents auraient pu l'être dans le but d'imputer faussement la responsabilité de l'accident. C'est ce qu'aurait pu faire, par exemple, une organisation qui aurait fait appel aux services de l'Agence du renseignement sud-africaine, responsable de l'assassinat d'un grand nombre d'opposants au régime de l'apartheid; soit dit en passant la NIA n'est pas responsable de celui de Chris Hani; par suite, le dossier dans lequel les documents de la SAIMR ont été trouvés n'était pas l'endroit le plus évident pour classer les plans d'un assassin.

12.40 Nous nous sommes interrogés sur l'opportunité d'essayer à nouveau de retrouver les documents de la SAIMR. Sous réserve de la date figurant sur les documents, la confirmation (ou l'information) de la thèse selon laquelle le Directeur de la CIA, Allen Dulles, avait promis à la SAIMR, la coopération de l'Agence américaine et qu'il avait déjà fourni des informations à la SAIMR, pourrait conférer une certaine crédibilité aux documents en tant que preuve secondaire de sabotage. Nous avons évoqué aux chapitres 10.7 et 10.8 le fait que la CIA détiendrait des informations sur une bombe placée dans l'avion. Mais il est peu probable qu'une agence de services secrets, même si elle était amenée à répondre publiquement, le fasse en toute franchise.

12.41 Au chapitre 15, nous présentons nos conclusions sur la solidité de ces éléments de preuve et autres. Pour l'instant, nous retenons qu'en soi, ni les documents de la SAIMR ni leur contenu ne peuvent être considérés comme dignes de foi.

### **13. Attaque aérienne ou menace en vol?**

#### *Témoins oculaires*

13.1 Davison Nkonjera, magasinier à l'Africa Ex-Servicemen's Club, qui se trouve à environ un kilomètre et demi de l'aéroport, a dit à la Commission d'enquête de l'ONU avoir vu un avion venant du nord décrire des cercles au-dessus de l'aéroport avant de s'éloigner vers l'ouest. Alors que l'avion survolait l'aéroport, les lumières

éclairant la piste et la tour de contrôle se sont éteintes. Le témoin a alors entendu deux avions à réaction décoller dans l'obscurité et prendre la même direction que le grand avion. Ayant suivi les avions sur son scooter, il a vu un éclair ou une flamme sortir du jet de droite et frapper le grand avion. Le gardien du Club, M. K. Kazembe, a fait le même récit. Lemonson Mpinganjira, charbonnier de son état, a dit à la Commission d'enquête de l'ONU que son camarade, Steven Chizanga, et lui avaient vu deux petits appareils suivre un avion de plus grande taille. Alors que celui-ci retournait vers Ndola, l'avion à réaction qui volait le plus bas, s'était déplacé pour prendre position au-dessus du grand avion. Un éclair rouge a frappé le grand avion et une forte déflagration, suivie d'une série d'explosions plus petites, s'est fait entendre.

#### *La destination de l'Albertina*

13.2 La première question que suscite l'hypothèse d'une attaque aérienne est peut-être celle à laquelle il est le plus facile de répondre : qui aurait pu savoir que l'*Albertina* allait atterrir à Ndola, alors que le commandant Hallonquist et l'ONU avaient tout fait pour cacher la destination de l'avion?

13.3 La réponse est malheureusement très simple : Moïse Tshombe et ses conseillers, ses mercenaires et leurs commanditaires étaient convenus que Ndola serait l'endroit où auraient lieu les pourparlers de paix avec l'ONU, et les autorités rhodésiennes et britanniques avaient pris toute une série de dispositions pour recevoir les deux parties dans cette ville. Des journalistes attendaient l'arrivée du DC6 à l'aéroport. C'était un secret de polichinelle, et quiconque aurait envisagé une interception ou une attaque pouvait compter sur le fait que Ndola était la destination de l'*Albertina*.

13.4 De plus, n'importe qui aurait pu intercepter les messages du commandant Hallonquist, d'abord à Salisbury, puis à Ndola, renseignant sur sa position et l'heure d'arrivée prévue.

#### *Le journal de la radio*

13.5 La deuxième grande question est celle de savoir si le compte rendu officiel des échanges entre la tour de contrôle et l'*Albertina* est digne de foi. Ces échanges, qui sont reproduits textuellement au paragraphe 6.3, résultent d'un procès-verbal manuscrit qui aurait été établi à partir des notes griffonnées par le contrôleur aérien, Arundel Campbell Martin, qui était de service à Ndola cette nuit-là. Martin est décédé en 2007 en Angleterre; pour autant que la Commission le sache, sa version des faits de cette nuit-là n'a jamais été recueillie. Nous n'oublions pas ici que, pour certaines personnes, il importe que sa mémoire soit préservée. Encore que nous ayons fait état de certaines allégations quant au rôle qu'il aurait joué, allégations qui mériteraient à notre sens un complément d'enquête, nous rappelons que nous n'avons pas pour mission de dire qui est responsable de l'accident.

13.6 Il aurait dû y avoir un enregistrement de tous les messages radio de la tour de contrôle de Ndola. La Commission n'a toutefois pas été en mesure d'établir s'il y avait un magnétophone, qui n'avait pas fonctionné ou n'était pas allumé; si les échanges avaient été enregistrés mais l'enregistrement effacé, ou s'il n'y avait pas de magnétophone du tout. Dans une déclaration qu'il a faite à la Commission des Nations Unies, le colonel Maurice Barber (Président de l'enquête de l'aviation civile rhodésienne qui ne faisait pas mystère de son hostilité envers l'ONU) a dit

que, malgré les démarches entreprises pour en faire installer un, il n'y avait pas de magnétophone à Ndola au moment de l'accident. Selon d'autres déclarations, cependant, les communications radio avaient été enregistrées, mais l'enregistrement avait été effacé. Sans être en mesure de dire quelle version des faits est vraie, la Commission ne considère pas que la note manuscrite soit une pure invention. Même si, pour éviter toute interception, le commandant Hallonquist avait pris une route détournée depuis Léopoldville et gardé le silence radio jusqu'au dernier moment possible, il n'aurait pu atterrir à Ndola sans d'abord établir un contact radio, et rien dans le journal reconstitué n'est incompatible avec une prise de contact brève et de dernière minute. Le dialogue consigné, pour succinct qu'il soit, semble véridique.

13.7 Certains éléments donnent à penser qu'il n'est pas complet.

13.8 En 1994, Tore Meijer, instructeur de vol suédois au service des forces aériennes éthiopiennes, a confié à un journaliste qu'en essayant une radio à ondes courtes dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, il a capté vers 22 heures GMT (soit minuit à Ndola), un échange en anglais qui provenait manifestement d'une tour de contrôle d'un aéroport et où il était question de Ndola. Comme il s'en souviendra par la suite, un des locuteurs aurait dit :

« Il approche de l'aéroport. Il tourne. Il se remet droit. Un autre avion s'approche par derrière – qu'est-ce que c'est ? »

13.9 À ce moment-là, a dit Meijer, la transmission s'est brusquement interrompue. Il essaiera de rapporter ce qu'il avait entendu au chef des forces aériennes éthiopiennes et à des Américains qu'il connaissait, mais sans succès. Il tentera également en vain d'entrer en contact avec Bo Virving, mécanicien de Transair Congo.

13.10 L'idée que la note de Martin pourrait être incomplète est confirmée par le témoignage de Leslie Thorogood, contrôleur aérien à Salisbury; celui-ci a indiqué aux enquêteurs rhodésiens que, contrairement à ce que laissait entendre l'étiquette apposée sur la transcription, l'échange radio/téléphonique entre Salisbury et Ndola, qui avait eu lieu sur 3 682 kc/s, parce que la fréquence habituelle de 6 915 kc/s était inopérante, n'avait pas été enregistré sur bande ni transcrit comme il aurait dû l'être. À la question de Cecil Margo, avocat de la Commission d'enquête rhodésienne, de savoir si « le journal de la tour de contrôle est un document incomplet et si une bonne partie de l'échange n'avait pas été enregistrée », Thorogood a répondu : « C'est exact. »

13.11 Dans ses mémoires, *Reflections on an Era: fifty years of mining in changing Africa* (1981), Sir Ronald Prain, ancien Président de Rhodesian Selection Trust, conglomérat minier, écrit à propos de l'accident du DC6 :

« Dag Hammarskjöld [...] a été tué dans un accident d'avion en septembre 1961 alors qu'il allait rencontrer Tshombe, dans le cadre d'une mission de paix. Je me souviens bien de l'événement. Je logeais dans une maison d'hôtes dans la Copperbelt, pour me détendre un samedi, quand l'un de nos géologues a appelé pour dire qu'il y avait une activité inhabituelle dans les airs. Il était radioamateur et avait intercepté des conversations entre la tour de contrôle de Ndola et différentes unités de l'air et au sol, d'où il avait compris qu'un avion s'était écrasé à proximité de l'aéroport. Il était parti pour organiser un groupe de battue pour tenter de localiser le lieu de l'accident dans la brousse et pour

rechercher d'éventuels survivants. L'épave a finalement été trouvée à quelques kilomètres de Ndola. »

13.12 Si ce récit est globalement exact (étant entendu que l'accident a eu lieu un dimanche soir et non un samedi soir), plusieurs choses s'ensuivent. Tout d'abord, le journal de la tour de contrôle devait sérieusement laisser à désirer. Deuxièmement, il ressort des échanges radio que l'avion était en difficulté et sur le point de s'écraser. Troisièmement, le radioamateur aurait également pu capter un dialogue entre le DC6 et d'autres aéronefs. Quatrièmement, le fait qu'une équipe de recherche a été mise sur pied peut expliquer l'insolite apparition d'Européens sur les lieux peu de temps après l'accident (voir par. 14.18 à 14.23).

13.13 Le récit du pilote belge Beukels autorise également à douter que le journal ait été complet (voir 13.44 ci-après).

#### *L'avion de chasse et les autres aéronefs*

13.14 Si l'*Albertina* était en contact radio avec la tour de contrôle de Ndola dès que les lumières de Ndola ont été en vue (voir par. 6.3), tout avion de chasse qui se serait tenu à l'affût, prêt à attaquer, aurait été en mesure d'identifier sa cible avec quasi-certitude.

13.15 La Fédération avait déployé 18 chasseurs-bombardiers Canberra de la Royal Air Force rhodésienne à Ndola à titre préventif contre d'éventuels débordements des combats qui se déroulaient au Katanga. Il se peut donc qu'un ou plusieurs d'entre eux aient pris leur envol si l'ordre leur en avait été donné; malgré les soupçons exprimés, nous n'avons trouvé aucune preuve irréfutable que l'un d'eux ait quitté le sol cette nuit-là.

13.16 La piste du Fouga Magister katangais venu jusqu'à Ndola attaquer le DC6 a été écartée par les trois enquêtes menées sur le terrain au motif que l'autonomie du Fouga était limitée par la capacité de ses réservoirs et que cet appareil aurait pu d'autant moins faire Kolwezi (base)-Ndola et retour, qu'il n'est pas possible d'en assurer le ravitaillement en route (si c'est effectivement le cas). Mais Sven Hammarberg et le professeur Hansman diront à la Commission d'enquête que, d'après le manuel du Fouga, l'autonomie de l'appareil était suffisante pour lui permettre de voler de Kolwezi à Ndola pour une mission de combat, de quelques minutes seulement, et de revenir à la base avec très peu de carburant disponible. Cela étant, si la base avait été non pas Kolwezi mais Jadotville ou Kipushi, et le ravitaillement en route possible, un Fouga n'aurait eu aucune difficulté à rallier Ndola avant de rentrer.

13.17 David Doyle, qui a dirigé la base de la CIA à Elisabethville jusqu'en avril 1961, a constaté dans des mémoires que s'étant rendu peu de temps après l'assassinat de Patrice Lumumba en janvier 1961 à l'aéroport la nuit pour procéder à ce qu'il a appelé un contrôle de routine, il y avait trouvé un Stratocruiser KC97 commercial américain dont l'équipage civil avait déchargé trois Fouga Magister destinés au Katanga, « en violation directe », écrit Doyle « de la politique des États-Unis d'Amérique ». Bien qu'il s'agisse d'avions d'entraînement, les Fouga étaient armés.

13.18 Dans ses mémoires, Doyle a dit douter qu'il se soit agi d'une opération de la CIA, n'en ayant nullement été informé. En juin 2013, Charles Southall a rendu visite à Doyle qui résidait alors à Honolulu. Doyle était frêle et ses souvenirs,

fragmentaires, mais il a confirmé ce qu'il avait raconté concernant la livraison de trois Fouga Magister. À la question de Southall de savoir ce qui se disait à propos de l'accident dans les milieux du renseignement, Doyle a répondu que, après avoir été muté au Burundi,

« Tweedy est venu me voir et voulait savoir si j'avais une idée de ce qui s'était passé ».

Bronson Tweedy était à la tête de la division Afrique de la CIA. S'il a dû poser une telle question à Doyle, l'hypothèse de l'implication directe de la CIA dans l'accident de l'*Albertina* (et non pas dans le soutien logistique apporté au Katanga) s'éloigne (à moins que, et ce n'est pas impossible, Tweedy ait simplement essayé de savoir ce que Doyle savait).

13.19 L'enquête rhodésienne révélera que le Katanga possédait aussi un certain nombre de Havilland Dove. Ce sont des bimoteurs à piston, dont au moins un avait été, dans le souvenir de Puren, adapté pour le combat, ayant été pourvu d'une trappe permettant de larguer des bombes fabriquées par l'Union minière, explosant sous l'effet d'un mécanisme de grenade. Faisant observer que la plupart des indices (dont nous n'avons rapporté qu'une petite partie) concernant un deuxième avion semblaient écarter la piste de l'avion à réaction, Bo Virving, un des experts interrogés, a émis l'hypothèse que l'un des Dove modifiés katangais était probablement l'assaillant, le mécanisme de la bombe permettant de déclencher une explosion capable de faire dévier un plus grand avion de sa route, même sans qu'il soit touché. Susan Williams décortique cette hypothèse aux pages 183 à 186 de son livre. Selon Sven Hammarberg, pour réaliser une telle manœuvre, il fallait « une grande habileté doublée d'une extrême témérité », mais la chose n'était pas impossible.

#### *La surveillance radio*

13.20 Sur le tarmac de Ndola, il y avait aussi, dans la nuit du 17 septembre, deux avions des forces aériennes des États-Unis (USAF). Sir Brian Unwin se souvient, comme il l'a dit devant la Commission d'enquête, que l'un de ces avions venait de Pretoria, l'autre de Léopoldville, où ils étaient sous le commandement des responsables militaires ou de l'armée de l'air de ces deux villes. De ces avions, il dit :

« Nous savions que ces avions étaient dotés de matériel de communication très perfectionné et nous nous sommes même demandé par la suite si l'un ou l'autre étaient entré en contact avec l'avion de Hammarskjöld, sachant qu'ils avaient les moyens de communiquer avec l'avion de Hammarskjöld.

Ce dont je me souviens, c'est que quand nous avons vu ces deux avions au sol, nous nous sommes dit : "Je me demande ce qu'ils peuvent bien faire ici" ».

13.21 La même curiosité a été ressentie par le chef d'escadron Mussell de l'aviation britannique, qui a déclaré à la Commission d'enquête de l'ONU que « des Dakota américains étaient sur l'aérodrome, moteurs en marche », pensant qu'ils transmettaient des messages.

13.22 À l'époque, l'attaché américain chargé des forces aériennes à Pretoria était Don Gaylor, qui raconte dans ses mémoires sa carrière d'agent du renseignement non seulement en Afrique du Sud mais aussi dans d'autres pays d'Afrique

subsaharienne, dont la Rhodésie du Nord. Gaylor a reçu l'ordre du Pentagone de se rendre à Ndola pour retrouver le Secrétaire général et (du moins, d'après ses mémoires) de lui offrir tout service de transport aérien dont il aurait pu avoir besoin, qui explique la présence d'au moins un des avions de l'USAF à Ndola la nuit de l'accident, sinon la finalité d'une telle présence.

*L'interception du Service de la sécurité nationale des États-Unis  
(US National Security Agency)*

13.23 Commandant à la retraite de la Réserve navale et consultant dans le domaine du renseignement privé, Charles Southall était en septembre 1961 en poste au centre de communication navale du Service de la sécurité nationale des États-Unis à Chypre. En 1961, ce diplômé de l'université, qui parlait aussi français, était pilote dans l'aéronavale et agent du renseignement.

13.24 Le Service de la sécurité nationale (NSA), qui était responsable du cryptage des renseignements recueillis, avait un poste d'écoute près de Nicosie (Chypre) d'où il pouvait surveiller les communications radio ou par code d'une grande partie du globe. Même si le NSA occupait l'étage supérieur d'un immeuble dont la CIA occupait le rez-de-chaussée, les deux organismes n'échangeaient pas d'informations. Southall avait pour mission de prendre connaissance et de décrypter, si nécessaire, les messages interceptés et de les transmettre aux utilisateurs autorisés.

13.25 Vers 21 heures, le 17 septembre 1961, Southall a été appelé à son domicile par l'officier de quart, qui lui a dit : « Venez ici ce soir. Quelque chose d'intéressant va se passer ». Southall s'est rendu sur place où, peu après minuit, on a fait écouter un enregistrement à un groupe de personnes rassemblées autour d'un haut-parleur. Comme Southall l'a toujours affirmé, on n'entendait qu'une seule voix masculine sur fond de bruit de moteur d'avion, voix qui, selon Southall, était « détachée et professionnelle » :

« Je vois un avion de transport s'approcher en contrebas, tous feux allumés. Je vais descendre pour m'en assurer. Oui, c'est le DC6 Transair. C'est l'avion. »

13.26 Ensuite, il y a eu le bruit d'un tir; puis, d'une voix plus animée :

« Je l'ai touché. Il y a des flammes. Il tombe. Il va s'écraser. »

13.27 Chypre étant dans le fuseau horaire de l'Europe orientale (qui n'a appliqué l'heure d'été qu'à partir de 1975), il n'y avait pas de différence entre Ndola et Nicosie. Ainsi, un enregistrement entendu à Nicosie peu après minuit pouvait couvrir le moment (à ou vers minuit 10) où l'*Albertina* s'est écrasé, si, comme il ressort du récit de Southall, l'événement était prévu et attendu au poste d'écoute.

13.28 Même si, entendu par le Président de la Commission, Southall a insisté sur le fait que ce qu'il avait entendu ne pouvait s'expliquer que si l'avion avait été délibérément abattu, son récit n'est pas incompatible avec l'hypothèse d'un tir accidentel. Cet aspect pourrait présenter quelque intérêt s'agissant du récit du pilote belge, Beukels, sur lequel nous nous arrêterons aux paragraphes 13.42 et suivants. Nous reconnaissons cependant que le mode d'expression et le ton de l'auteur des propos entendus par Southall expliquent qu'il continue de soutenir qu'il y a eu tir intentionnel, ce qui cadre d'ailleurs avec l'observation que nous inspire Beukels (voir par. 13.50).

13.29 Southall réitéra plus d'une fois au fil des ans ce récit qui sera plus d'une fois la cible de critiques. Pour les motifs que nous exposerons dans la section consacrée à notre conclusion, nous pensons que l'on peut facilement évacuer ces critiques.

13.30 Il est deux autres faits à retenir également au regard du récit de Beukels. Le premier est que selon Southall, qui parlait aussi couramment français que l'anglais, ce qu'il a entendu aurait pu avoir été dit en français. L'autre est que le corps de Serge Barrau, Haïtien et bilingue, a été retrouvé dans le poste de pilotage de l'*Albertina*. Mais l'hypothèse que Barrau ait essayé d'interpréter des instructions ou des ordres donnés en français par Beukels ou son opérateur radio est battue en brèche par le fait que la communication rapportée par Southall exclut la possibilité d'un dialogue entre l'assaillant et le DC6.

#### *Des balles*

13.31 Plusieurs sources ont fait état de traces d'impact de balles dans la carlingue de l'avion qui s'est écrasé. Wren Mast-Ingle (voir par. 14.20) a dit avoir vu, avant que l'épave ne prenne feu, que le fuselage était criblé d'impacts de balle. Ian Waddicar, conseiller britannique spécialiste de l'élevage présent sur les lieux de l'accident, a dit à son neveu Martin Ridler que le fuselage incendié était « criblé de balles », qui semblaient avoir été tirées par une mitrailleuse. Mais aucun des responsables entendus par la Commission d'enquête n'a fait le même récit et Errol Friedmann, journaliste couvrant la réunion de Ndola pour Associated Press, a décrit le lieu de l'accident, tel qu'il lui était apparu le 19 septembre, dans une déclaration qu'il nous a faite :

« Les journalistes présents n'ont observé aucun signe de balle ou d'obus dans les pans de l'appareil qui jonchaient le sol. »

13.32 L'épave a été enterrée dans une fosse profonde dans le périmètre de l'aéroport. L'exhumer serait le seul moyen de confirmer ou d'infirmer des récits aussi divergents.

13.33 Indépendamment de ce qui précède, des balles ont été retrouvées, à la faveur de l'autopsie, dans plusieurs corps, ce qui n'a pas manqué de retenir l'attention. Mais, à notre sens, il ne faut y voir que le résultat de la détonation, sous l'effet de la chaleur intense de l'incendie, des munitions des agents de sécurité de l'ONU. La preuve balistique n'autorise pas à dire que les occupants de l'avion ont été abattus une fois que l'avion était au sol.

13.34 Qui aurait donc pu endommager l'avion en plein vol, si c'est bien ce qui s'est passé? Il y a évidemment plusieurs candidats possibles, dont certains autoproclamés.

#### *Une attaque délibérée?*

13.35 La Commission a pu compter sur une chercheuse américaine, Lisa Pease, dont le dossier d'éléments de preuve impliquait un certain Bud Culligan, sur la foi de ses propres dires. En 1974, Culligan, qui était en prison pour falsification de chèques et cherchait à faire pression sur les autorités pour obtenir sa libération, a écrit une longue lettre dans laquelle il décrivait en détail sa carrière d'assassin pour le compte de la CIA.

13.36 Dans cette lettre, Culligan évoque un vol en solo organisé par la CIA à bord d'un avion P38 acheté l'année précédente au Texas et expédié à Tripoli, où il avait

été assemblé et testé. Culligan a affirmé avoir piloté l'avion jusqu'à Ndola via Abidjan et Brazzaville, puis avoir « abattu l'avion, qui s'est écrasé, et je suis rentré, par la même route ». Mis à part ce remords insolite (« L'opération impliquant Dag Hammarskjöld était une mauvaise chose. Je ne voulais pas de ce travail. Merde, je ne voulais pas de ce travail »), le récit de Culligan est si court qu'on ne peut l'apprécier au regard des faits établis.

13.37 Lisa Pease a fait la déclaration suivante à la Commission :

«Vous allez voir d'après la correspondance que la lettre de Culligan a été envoyée à un procureur général, un sénateur, et, finalement, il y a eu l'enquête du Sénat sur les activités de la CIA dans le pays et à l'étranger, qui a par la suite été connue comme la Commission Church, du nom de son président, le sénateur Frank Church. De toute évidence, certaines personnes haut placées avaient des raisons de croire que les affirmations de Culligan méritaient une enquête plus approfondie. »

13.38 Errol Friedmann, le journaliste d'Associated Press dont on a déjà parlé au paragraphe 13.31, a relaté par écrit à l'intention de la présente Commission ce qui s'est passé pendant et après les travaux de la Commission d'enquête rhodésienne :

« Le troisième jour de l'enquête, [Cecil] Margo [QC, avocat de l'enquête] a fait déposer deux “charbonniers” qui ont dit avoir, la nuit de l'accident, entendu “plus d'un avion” à proximité de la zone de l'accident et l'un des charbonniers a fait état “d'un éclair de lumière”, qui avait accompagné le bruit de moteur.

Le lendemain, Margo a présenté deux pilotes belges qui, selon lui, étaient des membres de la force aérienne embryonnaire du Katanga et pilotaient les Fouga Magister – avion à réaction assez petit avec des ailes en V et équipé de canons et peut-être de roquettes. Interrogés, les deux pilotes ont été catégoriques, affirmant que s'ils avaient volé la nuit de l'accident, ils l'auraient fait à proximité de leur base à Kolwezi, au Katanga. Mais tous deux semblaient être d'accord pour dire qu'ils n'avaient pas volé du tout.

Cette nuit-là, je suis retourné à l'hôtel Edimbourg où je logeais et ai rejoint un certain nombre de collègues journalistes au bar de l'hôtel. Plus tard dans la soirée, les clients sont devenus très bruyants et j'ai repéré les pilotes belges au comptoir. Je suis allé leur parler.

En toute équité, et entre parenthèses, je dois dire que les deux pilotes semblaient avoir bu beaucoup de bière et étaient très exubérants. Je me souviens très clairement que l'un des pilotes a affirmé qu'ils avaient “jeté de la poudre aux yeux de la Commission” et qu'ils avaient en fait volé la nuit de l'accident. Le pilote bavard (dont je ne me rappelle pas le nom) a affirmé qu'ils avaient été en contact avec l'avion d'Hammarskjöld (*sic*) (un DC6 peint en blanc) et que, près de Ndola il avait “rasé” l'avion d'Hammarskjöld, forçant le pilote à faire une manœuvre pour l'éviter.

Il avait rasé l'avion une deuxième fois en volant juste au-dessus de son fuselage pour le forcer à se diriger vers le sol. Je me rappelle lui avoir demandé s'il avait vu l'avion s'écraser, et il est parti d'un grand éclat de rire. »

13.39 La note que Friedmann a adressée à un de ses confrères à propos de cette conversation est parvenue entre les mains de l'avocat de la Commission d'enquête, qui lui a dit – à juste titre – qu'il devait faire une déposition devant la Commission. Le nouveau chef de Friedmann lui a dit de n'en rien faire et de partir pour Johannesburg, ce qu'il a fait immédiatement.

13.40 Nous avons déjà évoqué dans le présent rapport la tendance à l'affabulation de nombreux mercenaires (en particulier quand ils ont bu), qui pourrait aller jusqu'à s'attribuer un rôle joué en fait par quelqu'un d'autre. Mais ce n'est cependant pas à dire qu'il n'y a aucune vérité dans le récit.

13.41 Loin d'être un compte rendu exhaustif des prétentions et accusations tendant au fil des années à accréditer la thèse que le DC6 a été délibérément abattu, les développements qui précèdent donnent une idée de la difficulté qu'il y a à trouver la vérité.

*L'avion a-t-il été abattu accidentellement?*

13.42 Susan Williams évoque, en 1967, l'existence d'un nouveau témoin, un ancien pilote belge nommé Beukels, qui affirme avoir accidentellement abattu l'*Albertina* en tentant de le détourner. Après quelques hésitations, il finira pas être conduit à Paris par des intermédiaires pour rencontrer Claude de Kemoularia, diplomate français proche de l'Organisation des Nations Unies; vers 1980, celui-ci a rapporté le récit de Beukels à un diplomate de l'ONU, George Ivan Smith. La source directe de M<sup>me</sup> Williams est une transcription du récit de Kemoularia, tel qu'enregistré sur bande par Smith. Nous ne savons pas ce que de Kemoularia utilisait pour se rafraîchir la mémoire et se remémorer la conversation qu'il avait eue avec Beukels en 1967, mais le tour littéraire du récit laisse présumer qu'il y a eu intervention éditoriale, sans doute de la part de l'un des intermédiaires sinon des deux. Il faut bien en tenir compte en lisant ce qui suit.

13.43 Au fond, selon Beukels, un groupe représentant un certain nombre d'intérêts politiques et économiques européens, qui craignait que Tshombe ne soit sur le point de capituler ou d'accepter un compromis, voulait voir l'avion du Secrétaire général détourné de Ndola et emmené à Kolwezi, le but étant de persuader celui-ci de ce que le Katanga devait rester indépendant. À cette fin, deux Fouga, dont l'un était piloté par Beukels, armés de mitrailleuses de 7,5 mm à balles traçantes tous les cinq coups, ont été envoyés de Kolwezi à Ndola pour y attendre le DC6 Transair. Chacun des avions emportait 990 litres de kérosène, plus 110 litres de réserve dans des réservoirs situés au bout des ailes, soit une autonomie d'au moins 1 200 kilomètres. Tous deux étaient munis de radars et d'équipements radio de pointe et équipés de deux sièges, le deuxième étant prévu pour un opérateur radio. Ils ont été informés du décollage de l'*Albertina* de Léopoldville et de sa position à trois reprises, lorsqu'il a rompu le silence radio. Ils ont obtenu d'autres informations de la tour de contrôle de Ndola (ce qui pourrait, comme le fait observer M<sup>me</sup> Williams, faire songer à la complicité des autorités, mais qui peut simplement signifier que l'échange radio a été intercepté au moment de l'approche).

13.44 La suite des événements selon Beukels tel que rapporté occupe trois pages du livre de Susan Williams. Il allègue avoir bénéficié de l'aide d'un complice à la tour de contrôle de Ndola, lequel aurait obtenu du DC6 qu'il fasse une deuxième rotation pour que les Fouga puissent passer par derrière et au-dessus – ce qui ne cadre pas bien avec l'expression spontanée de surprise entendue par Meijer (voir par. 3.8).

13.45 Beukels raconte avoir pris de l'altitude pour rejoindre la trajectoire de vol du DC6 :

« À ce moment, le DC6, tous feux allumés, est apparu. Il était 0 h 12. J'ai fait un piqué [...] Vers 0 h 13, nous volions 200 mètres au-dessus du DC6, venant de l'arrière. Nous étions au-dessus de la cabine et avons allumé de puissants projecteurs, qui étaient sous le fuselage. Ils projetaient une forte lumière vers le bas, sur la cabine du DC6. »

Le Fouga, d'après Beukels, a alors volé aux côtés de l'*Albertina*, et l'opérateur radio a lancé un message en français :

« Appel[le] à DC6. Aviation atterrissage [sic]. Prière vous détourner sur base Kolwezi. Vous escortons. Importantes personnalités désirent rencontrer personnalité à bord. Si refus, avons ordre de vous contraindre par la force. Si ok, répondez. »

Le pilote a répondu : « Attendez, je vais vérifier. » Puis, il a parlé à la tour. Ce qu'il a dit aurait dû être sur la bande de la tour – ce serait la procédure normale – mais la bande, je le sais, a été détruite. »

N'obtenant pas d'autre réponse, Beukels dit avoir tiré ce qui devait être des coups de semonce, avec balle traçante, sur le chemin du DC6 mais pense avoir atteint l'empennage. Il a vu que l'avion n'a pas pu terminer sa rotation. Beukels dit qu'il a paniqué et perdu ses repères, mais son opérateur radio l'a persuadé d'y retourner :

« Puis, à exactement 0 h 15, l'opérateur radio a vu le DC6 qui avait pris feu au sol. Je suis sûr que la tour de Ndola a tout entendu et savait tout. »

Beukels a affirmé catégoriquement n'avoir su qui était dans le DC6 qu'à son retour à la base de Kolwezi, où, soumis à un interrogatoire musclé, il avait craint pendant un moment d'être exécuté pour avoir abattu l'avion au lieu de le détourner.

13.46 Avec toutes les réserves qui s'imposent en présence de récit de deuxième main comme celui-ci, on ne peut qu'être frappé par les concordances entre le passage du récit rapporté de Beukels que nous avons choisi et les témoignages indépendants que nous avons cités séparément :

- Le DC6 « avec toutes ses lumières allumées » – à rapprocher du récit de Southall de ce qu'il a entendu (voir par. 13.25 : « Toutes les lumières sont allumées »);
- Le moment précis où l'accident a eu lieu : entre 0 h 12 et 0 h 15 – à rapprocher du temps indiqué par les montres arrêtées des victimes (voir par. 7.5);
- Une capacité de réservoir de 990 litres – à rapprocher du calcul effectué par Hammarberg, selon lequel l'avion aurait disposé de 980 litres, y compris les réservoirs en bout d'aile, juste assez pour effectuer une mission de combat depuis Kolwezi (voir par. 13.16);
- L'utilisation d'un projecteur (voir par. 13.47);
- L'ordre donné en français de détourner le vol – à rapprocher de ce que dit Southall (voir par. 13.30) et la présence d'un Haïtien (Serge Barrau) dans le cockpit;

- L'évocation d'une menace en vol au lieu d'une attaque surprise – à rapprocher de ce qu'a déclaré Harold Julien (« Faites demi-tour » : voir par. 12.12 et 12.15);
- Le fait que le NSA (Service de la sécurité nationale des États-Unis) ait eu connaissance de ce qui allait se passer.

13.47 Entendue par la Commission, Margaret Ngulube, qui a répondu aux questions de Jacob Phiri et Göran Björkdahl en 2011 (la traduction de ses propos n'étant pas tout à fait satisfaisante), a parlé d'« une lumière très vive » au moment de l'approche d'un deuxième avion :

*« Avez-vous vu d'autres appareils dans le ciel en dehors de celui qui a pris feu? »*

Il y en avait un qui était devant, comme un véhicule qui vient doubler. Ensuite, il y en avait un autre, celui qui était en flammes. Puis il y a eu un autre, qui est passé outre.

*Quelle distance séparait les avions que vous avez vus?*

Ce n'était pas des heures, seulement quelques minutes entre le premier avion et l'autre. Et puis, il y a eu une lumière très vive. Très forte. »

13.48 Ce témoignage aurait pu être considéré équivoque n'eût été ceux que d'autres personnes ont livrés au Comité d'enquête. Même s'il a situé les faits à 1 h 40-1 h 45, l'inspecteur adjoint N. J. Vaughan a dit qu'il était en patrouille entre Nokambo et Mufulira quand il a vu, à quelque 200 mètres de Mufulira, un éclair dans le ciel « comme une ampoule électrique qu'on aurait allumée avant qu'elle ne saute tout de suite après ». C'était, d'après lui, une petite lumière blanche qui s'estompera rapidement et sera suivie par une autre, plus ténue, apparue en dessous de la première, à la verticale.

13.49 Secrétaire de la cité indigène, Timothy Kankasa, qui avait travaillé sur des avions pendant la Seconde Guerre mondiale et qui, après l'indépendance du pays, se distinguera comme ministre et diplomate, a dit au Comité d'enquête et à la Commission rhodésienne qu'un grand avion stable volait bas en direction du nord-ouest et qu'un second avion, tous feux éteints, volait tout près, au-dessus du premier, son attention ayant été attirée par le bruit du moteur, plus fort que la normale. Le petit avion, qui a d'abord volé au-dessus du grand puis à ses côtés, avait braqué un projecteur sur le grand avion. Même s'il pensait que le petit appareil n'était pas un avion à réaction, et même s'il a situé les faits avant 23 heures, les images et les sons qu'il a décrits étaient impossibles à anticiper, mais cadrent avec le récit de Beukels. En 2013, sa veuve, Mama Kankasa, fait un témoignage qui vient corroborer celui de son défunt mari, mais parle de deux avions qui ont émis « deux éclairs » sur un avion plus grand, avant de retourner vers l'aérodrome. Elle situe l'accident entre 10 heures et 11 heures du soir.

13.50 Il convient tout de même de préciser, à propos de tout cela, que le récit de Beukels, tel que rapporté, ne contenait guère d'éléments qu'il n'aurait pas pu trouver dans la presse, déduire des trois enquêtes ou reconstituer grâce à son expérience de pilote. Certains éléments de ce témoignage invitent au scepticisme. Nous avons évoqué, au paragraphe 13.44, les contradictions entre l'affirmation de Beukels selon laquelle il avait bénéficié de l'assistance du contrôleur aérien, et le cri de surprise du contrôleur entendu par Meijer. Un autre élément sujet à caution est le

fait qu'un groupe d'Européens agissant dans l'ombre voulaient simplement discuter avec Dag Hammarskjöld : même si tout le reste était vrai, une telle intervention n'était ni plus ni moins que l'enlèvement planifié et la prise en otage du Secrétaire général et de son entourage. Autre élément encore, l'affirmation selon laquelle l'avion aurait été abattu par accident. C'est possible, et il se peut aussi que l'objectif ait été d'hypothéquer les pourparlers de cessez-le-feu en forçant l'avion à aller, comme l'a dit Lord Alport, « ailleurs ». Mais il se peut tout aussi bien qu'en évoquant la part qu'il avait prise dans l'accident, Beukels ait cherché à s'exonérer de la responsabilité du meurtre de 16 personnes, et ce, soit parce qu'il avait bel et bien l'intention d'abattre l'avion, soit parce que, voyant que l'avion ne déviait pas de sa trajectoire, il l'avait abattu comme il avait menacé de le faire.

#### *La culpabilité*

13.51 Il appartient à la Commission d'enquête de dire non pas tant qui est responsable de la perte de l'*Albertina* que si une nouvelle enquête officielle ou la reprise de l'enquête précédente permettrait de le faire. Notre conclusion provisoire est que les nouveaux éléments de preuve disponibles, en particulier les témoignages de Southall et Beukels, pourraient permettre de confirmer l'hypothèse selon laquelle l'avion s'est écrasé après avoir essuyé des actes de harcèlement aérien ou des tirs. Nous examinerons cette possibilité plus avant à l'occasion de nos conclusions.

### **14. Collusion avec les autorités?**

#### *Résumé*

14.1 Des responsables de la Fédération rhodésienne étaient-ils impliqués, a priori ou a posteriori, dans la mort de Dag Hammarskjöld? La question a souvent été posée et on y a souvent répondu par l'affirmative. Nous commencerons par expliquer pourquoi nous ne partageons pas ce point de vue.

14.2 La théorie de la collusion avec les autorités repose sur les réactions désordonnées, inexplicables, voire irresponsables (ou l'absence de réaction), de la part des autorités de la Fédération après que le DC6 n'a pas atterri. Nous reviendrons brièvement ci-après sur cette lamentable histoire.

14.3 La Commission considère néanmoins que la collusion ne peut pas se déduire d'un tel soupçon. La conduite bizarre et erratique des autorités ne peut pas être imputée à un dessein intelligible, comme celui de s'assurer que le Secrétaire général était décédé ou (à supposer que des forces externes aient été utilisées) que toutes preuves des circonstances de la chute de l'avion ont disparu ou que les responsables ont réussi à prendre la fuite. On la comprend mieux si l'on en juge par l'insistance avec laquelle le Haut-Commissaire, Lord Alport, affirme que l'*Albertina* est allé « ailleurs ». Une telle désinvolture, une fois connue, aura suffi pour que les recherches soient menées sans conviction et dans le désordre, qu'une présence inopérante soit organisée sur le lieu de l'accident et, plus effroyable encore, que l'unique survivant, Harold Julien, qui était grièvement brûlé, soit traité avec la plus grande négligence. Nous notons que la Commission d'enquête de l'ONU, bien que très critique, a vu dans une telle attitude la raison inavouée du retard coupable avec lequel les opérations ont été menées.

14.4 Une seule allégation, formulée par Beukels et jusqu'ici non prouvée, donne à penser que la tour de contrôle de Ndola a facilité une attaque aérienne contre le DC6

en l'obligeant à effectuer une seconde rotation. Pour pouvoir établir que certains responsables étaient de connivence avec les éventuels auteurs d'une attaque contre le DC6, il faut davantage que des preuves déductives. Nous y reviendrons à la section 15.

#### *Les lumières de l'aéroport*

14.5 Plus d'un témoin a dit que les lumières éclairant l'aéroport sont éteintes lorsque l'*Albertina* commence son approche. Nous citons, au paragraphe 13.1, le témoignage de Davison Nkonjera sur ce sujet. D'autres personnes qui se trouvaient sur place ont témoigné dans le même sens.

14.6 Face à une telle allégation, surtout rapprochée de l'arrivée prévue de l'*Albertina*, un certain scepticisme est de mise, et c'est l'attitude que nous avons adoptée. Éteindre les lumières qui éclairent la piste d'un aéroport alors que l'on sait qu'un avion va atterrir est un acte criminel. On peut le faire au moyen d'un simple interrupteur sur la console de la tour de contrôle, mais ceux qui étaient présents sur le terrain d'aviation l'auraient instantanément remarqué, notamment les diplomates, les journalistes et les nombreux Africains qui attendaient près de la piste pour témoigner leur soutien à l'ONU. Pourtant, à notre connaissance, aucune des personnes présentes n'a parlé de l'extinction des feux au moment de l'approche de l'*Albertina*.

14.7 Le récit le plus convaincant qui a retenu notre attention sur la question de l'éclairage est celui que la journaliste Martha Paynter a fait en 1965 : vers 00 h 10, elle a vu un avion survoler le terrain d'aviation et prendre la direction de l'ouest, mais cet avion n'est pas revenu. « Longtemps après minuit » ajoutera-t-elle, « un responsable de l'aéroport qui avait l'air fatigué nous a dit : « Nous n'attendons aucun autre vol ce soir. Nous éteignons les fusées éclairantes. Vous pouvez tous rentrer chez vous ».

#### *La découverte : compte rendu officiel*

14.8 Selon le compte rendu officiel, bien qu'elles aient envoyé un avion de repérage dans le secteur le 18 septembre vers 10 heures, les autorités rhodésiennes ne confirmeront la chute de l'avion que lorsque son épave sera retrouvée peu après 15 heures.

14.9 On a imputé la lenteur de l'opération en partie aux retards, reconnus mais qui restent inexplicables, pris en début de journée. Alors que le directeur de l'aéroport, John « Red » Williams s'engage à lancer une opération de sauvetage à l'aube, après que Marius van Wyk lui a dit, vers 3 h 30, avoir vu un éclair dans le ciel (voir par. 11.7 ci-dessus) et que la tour de contrôle de Salisbury a exprimé, dans ses communications avec Ndola, sa préoccupation dès 4 h 30, rien ne semble être fait pour lancer une opération de recherche aérienne au lever du jour, vers 6 heures. Au contraire, peu après 7 heures, l'équipage norvégien d'un avion de l'ONU, détourné vers Ndola pour participer aux recherches, est arrêté. Enfin, à 9 h 42, la tour de contrôle de Salisbury décide que les Canberra de l'aviation rhodésienne qui se trouvent sur le tarmac de Ndola doivent entamer les recherches. Mais les recherches, qui commencent vers 10 heures, sont menées vers le nord et le sud, alors qu'on sait que l'*Albertina* a fait son approche de la direction du nord-ouest ou de l'ouest.

14.10 Lorsque le lieutenant d'aviation Craxford, pilote de l'aviation rhodésienne, est envoyé enfin, à 14 h 45, dans la direction qui paraît évidente, il trouve l'épave en l'espace de 25 minutes. Il aura donc fallu 15 heures de recherches aériennes pour localiser l'épave incendiée d'un gros aéronef, dont la trajectoire de vol et le dernier message faisaient pourtant prévoir qu'il se serait écrasé précisément là où on l'a trouvé.

*La découverte : autre compte rendu*

14.11 Ce qui tend à accréditer l'idée que ce retard avait d'autres causes que la simple négligence, c'est la valeur probante d'affirmations selon lesquelles l'épave aurait en fait été localisée dès l'aube, non seulement par les populations locales, mais aussi par des responsables de la Fédération. Divers témoins, dont certains ont été interrogés pour la première fois il y a peu de temps, ont dit que des riverains avaient essayé de se rendre là où se trouvait l'épave pendant la nuit, qu'ils retrouvent le matin peu de temps après le lever du jour (soit vers 6 heures), ce qui est d'autant moins surprenant qu'ils avaient vu dans l'obscurité qu'il était arrivé quelque chose à un avion qui survolait la forêt près de l'aéroport de Ndola.

14.12 En 1979, Timothy Kankasa dira à un chercheur suédois avoir téléphoné à la police après avoir vu l'avion s'écraser dans la brousse, qui n'avait rien fait. Des charbonniers étant venus dans la matinée lui signaler qu'un avion s'était écrasé et était en feu, il s'est rendu sur place à 9 heures ou 9 h 30 : « Il n'y avait pas de policiers [...] pas de militaires, personne jusque dans l'après-midi ». Mais, un témoin zambien au moins a dit s'être rendu sur les lieux de l'accident à l'aube et avoir été empêché de passer par des soldats en uniforme et le journaliste Ian Colvin a vu quelque chose de semblable alors qu'il survolait les lieux dans la matinée (voir par. 14.16).

14.13 Contrairement à Timothy Kankasa, un certain nombre de riverains ont omis de signaler l'épave par crainte des autorités; pourtant, l'arrestation ce matin-là d'un charbonnier, L. Daka, et de deux autres personnes pour vol du cryptographe de l'avion amènera un groupe de policiers sur les lieux avant même que l'épave ne soit repérée par l'avion de recherche. Ray Lowes, qui était alors inspecteur, a dit s'être rendu sur les lieux en Land Rover « peu de temps après le déjeuner », le 18 septembre, à la suite de l'arrestation, en compagnie d'un des accusés qui lui a servi de guide, d'un photographe civil nommé Nunn et de trois autres agents. « Il y avait des corps çà et là, portant pour la plupart de graves brûlures », mais le sergent Julien a été retrouvé vivant. S'il se souvient avoir fait rapport à la salle des opérations de la police, étrangement, Lowes ne précise pas avoir demandé des secours pour Julien, alors que son rapport aurait pu le mentionner. On ne sait pas ce qu'il est advenu des photographies prises par Nunn.

14.14 Sir Brian Unwin, alors secrétaire privé de Lord Alport, évoque dans un article du *Guardian*, en août 2011, le rôle qu'il avait joué dans les faits. Il y dit qu'après avoir volé quelques heures de sommeil dans un avion stationné sur le tarmac, Lord Alport et lui, « retournés dans les bâtiments de l'aéroport à l'aube, avaient entendu dire que les avions fédéraux avaient aperçu l'épave non loin de là ». Interrogé par le Président au nom de la Commission, en décembre 2012, Sir Brian a précisé qu'il s'agissait là d'une erreur, et que ce n'était que dans l'après-midi qu'il apprendra que l'avion avait été retrouvé.

14.15 Or, il semble que son souvenir initial ait été partagé par Michael Saunders, ancien membre de l'aviation rhodésienne. Celui-ci publie, le 25 mars 2012, un compte rendu sur un site Web rhodésien dans lequel il s'exprime en ces termes :

« Je sais de quoi je parle : j'y étais. J'ai vu l'avion survoler l'aéroport et virer vent arrière alors que je me trouvais sur le terrain d'aviation et que je parlais au contrôleur aérien qui n'était pas de service. Le matin, l'avion de recherche m'a emmené sur le site de l'accident [...] »

14.16 Le compte rendu publié en 1968 par le correspondant du *Daily Telegraph*, Ian Colvin, journaliste proche de Sir Roy Welensky, est venu confirmer combien il aurait été facile de repérer le lieu de l'accident dès la levée du jour. Colvin y dit avoir, le 18 septembre à 9 heures du matin, survolé les lieux dans un Cessna de location et avoir vu « que la police était déjà sur place dans la clairière au milieu des cendres grises de l'épave ».

14.17 Le Colonel Don Gaylor, responsable des forces aériennes américaines à Pretoria, qui avait été envoyé à Ndola, raconte dans ses mémoires être parti à bord de son propre avion « aux premières lueurs du jour », avoir fini par localiser l'épave, non sans difficulté, faut-il préciser, et avoir transmis par radio les coordonnées du site à la tour de contrôle de Ndola.

« Nous volions depuis des heures lorsqu'un avion rhodésien s'est approché et a décrit un cercle autour du site. »

*La réaction a-t-elle en fin de compte été rapide?*

14.18 Poursuivant son récit, évoqué au paragraphe 13.1, Lemonson Mpinganjira dira que, ayant les explosions dans le ciel, Steven Chisanga et lui s'étaient cachés derrière une fourmilière d'où ils verront, moins d'une heure plus tard, deux Land Rovers rouler à vive allure sur la piste en direction de l'avion. Les véhicules étaient gris, pas noir (comme ceux de la police) et, comme les lumières intérieures étaient allumées, on pouvait voir que les occupants étaient des Européens. Il y a eu une grande flamme et les deux véhicules repartiront ensuite à grande vitesse.

14.19 Si (comme certains l'ont dit), des mercenaires se sont rapidement rendus sur les lieux de l'accident et ont mis feu à l'épave, la position dans laquelle les riverains trouveront le corps de Dag Hammarskjöld à l'aube et l'analyse des conclusions de l'autopsie à laquelle a procédé le médecin-légiste (voir la section 8) pourraient s'expliquer. Cependant, cela signifierait aussi que les mercenaires en question auraient laissé, sur les lieux de leur crime, un témoin oculaire vivant, le sergent Julien, ce qui laisserait présumer qu'ils n'ont pas vu Julien dans l'obscurité. Par conséquent, si la déclaration de Mpinganjira était la seule à aller dans ce sens, on pourrait penser que l'explosion qu'il a vue avait été provoquée par le kérosène de l'avion prenant feu et se serait produite à l'impact et non (comme il le dit) après que d'autres personnes ont rapidement gagné les lieux; mais il resterait à savoir si l'on aurait pu réagir aussi rapidement sans avoir su au préalable ce qui allait se passer.

14.20 Or, le témoignage de Mpinganjira n'est plus le seul à aller dans ce sens. En janvier 2012, Wren Mast-Ingle, de nationalité sud-africaine, a dit à Susan Williams que, agent de relations publiques d'une société minière du Copperbelt, âgé de 22 ans, en septembre 1961, se rendant à moto de Luanshya à Bancroft en passant par Chingola, il a entendu un avion s'écraser dans la forêt voisine, n'apprenant que le lendemain que c'était l'*Albertina*. Pour lui, l'accident s'est produit au crépuscule, en

tout cas plus tôt que ce qu'on ne l'a dit depuis. S'étant frayé un chemin jusqu'à l'épave, il a vu, en arrivant à une vingtaine de mètres de l'avion, une rangée de trous « de la taille de mon poignet » qui couraient d'une aile jusqu'au fuselage. Il n'y avait aucun signe d'incendie. Deux véhicules arriveront quelques minutes plus tard. C'étaient des jeeps ou des Land Rovers, de couleur moins foncée que noir, avec à bord entre six et huit hommes armés, des Blancs en uniforme, mais pas en tenue de combat, qui lui ont ordonné de quitter les lieux.

14.21 En 2005, Colin Cooper, ancien mercenaire katangais, affirmera à la police norvégienne avoir passé une semaine à Élisabethville avec un mercenaire sud-africain du nom de Swanepoel, un gros buveur obsédé par les armes, qui lui avait raconté, alors qu'il était ivre, que trois ou quatre autres hommes et lui avaient été postés dans la brousse pour attendre l'avion d'Hammarskjöld. (Bizarrement, il semble également avoir dit à Cooper qu'ils attendaient que l'avion atterrisse, pas qu'il s'écrase.) Selon la déclaration de Cooper, Swanepoel a continué à se vanter d'avoir abattu et tué un garde du corps qui avait survécu à l'accident. À la question de savoir si Swanepoel avait reconnu avoir tué le Secrétaire général, Cooper a beaucoup hésité avant de laisser entendre qu'il l'avait fait. Cependant, en 1993, Cooper avait confié de façon beaucoup moins équivoque à un pilote du nom de Helge Bjørlo que Swanepoel avait dit que l'*Albertina* avait été forcé d'atterrir et que des hommes avaient été postés dans la forêt pour tuer Hammarskjöld. Selon Cooper, craignant l'ONU (dont les services du renseignement possèdent des dossiers sur l'interrogatoire et le rapatriement d'un mercenaire portant ce nom), Swanepoel quittera le Katanga peu de temps après.

14.22 Aucun de ces récits ne met en cause Cooper dans les meurtres présumés. Mais il l'a fait lui-même en 1999 en racontant ce qui suit à un ancien camarade de classe, Keith Osmond, lors d'une réunion de son école : « Vous savez l'accident a été mis en scène », avant d'ajouter que Swanepoel et lui avaient été chargés de s'assurer que Hammarskjöld était mort dans l'accident. Il a dit à Osmond (dont le témoignage est parvenu à la Commission en août 2013) que, s'étant rendus sur le lieu de l'accident dans une Land Rover, ils avaient trouvé Hammarskjöld et deux gardes du corps encore en vie. Swanepoel avait tiré sur Hammarskjöld, le tuant; ils avaient alors tué les deux gardes du corps et criblé l'épave de balles.

14.23 Si l'approche de l'avion sur Ndola était surveillée – et il n'y a aucun doute à ce sujet – il n'est pas impossible que les personnes qui attendaient dans la brousse aient pu atteindre rapidement le lieu de l'accident. On n'en conclura pas pour autant que Cooper ait fidèlement transmis à la police norvégienne le récit de Swanepoel ou que, s'il l'a fait, Swanepoel lui ait dit la vérité, ou encore que Cooper n'a pas menti sur son propre rôle à Osmond. Il est fort probable, par exemple, que le garde mentionné dans plusieurs récits était Julien, qui n'a pas été abattu mais a succombé à ses brûlures. Mais même si Swanepoel ou Cooper ne faisait que raconter quelque chose qu'il tenait d'autrui et s'attribuait un rôle qu'il n'avait pas joué, ces récits concordent avec ceux de riverains non impliqués selon lesquels des hommes sont arrivés rapidement sur les lieux en Land Rover après l'accident. Aux paragraphes 8.10 et 8.11, nous avons essayé de voir comment parvenir à un certain degré de certitude quant à ces récits.

14.24 Les mémoires citées au paragraphe 13.11 jettent toutefois le doute sur la thèse selon laquelle un contingent de mercenaires aurait attendu que l'avion s'écrase. Si le récit de Prain est véridique ne serait-ce que dans les grandes lignes, il

se peut que les hommes que Mpinganjira a vus et que Mast-Ingle a rencontrés n'aient été que les membres du groupe de battue organisé par le radioamateur qui avait intercepté la communication radio. Mais il n'est pas non plus incongruité : s'il y a effectivement eu un groupe de battue que deux témoins oculaires ont vu peu après l'accident, qu'a fait ce groupe par la suite? Rien n'a été consigné à ce propos.

## 15. Conclusions

### *L'écheveau*

15.1 Rappelons que, pour détaillé qu'il soit, le présent rapport ne comprend qu'une petite partie de ce qui est à présent un vaste corpus de preuves, que nous avons interrogées. Une bonne partie de ces preuves n'ont vu le jour que ces dernières années, et il pourrait en surgir d'autres (il en a d'ailleurs été ainsi pendant que nous rédigeons notre rapport). Ce simple fait, abstraction faite des lacunes des trois premières enquêtes, suffit pour répondre à la question : y a-t-il de nouveaux éléments de preuve de la mort de Dag Hammarskjöld? Oui, à n'en pas douter.

15.2 La principale question qui s'ensuit est celle de savoir si les nouvelles preuves autorisent l'ONU à rouvrir sa propre enquête. La question n'est pas simple. Nous nous sommes demandé s'il existait des perspectives réalistes qu'une reprise de l'enquête ou une nouvelle enquête puisse faire autre chose que de continuer à remuer les nombreuses pièces sur l'échiquier, avec peu de chances de sortir de l'impasse. Si aucune perspective réaliste n'existait, force nous serait de répondre par la négative, malgré l'importance et l'intérêt intrinsèque de la matière. L'écheveau des éléments de preuve devrait alors être démêlé par d'autres. Encore ne faudrait-il pas attendre de cette entreprise quelque résultat qui justifierait que l'ONU rouvre officiellement l'enquête.

15.3 En revanche, si l'écheveau recelait un fil d'or, nous répondrions par l'affirmative. Venons-en maintenant aux raisons qui nous autorisent à penser que l'on est sans doute en présence de cette seconde hypothèse.

### *Un fil d'or?*

15.4 Il existe des preuves convaincantes que l'avion a fait l'objet d'une attaque ou d'une menace au moment où il a amorcé sa descente sur Ndola, dont on savait à ce moment-là que c'était sa destination. S'il est vrai, comme nous le disent les experts, qu'une telle explication n'est pas nécessaire et qu'il pourrait s'agir simplement d'un accident par impact sans perte de contrôle, il nous semble que l'hypothèse que l'avion ait été forcé de descendre par quelque acte hostile est suffisamment fondée pour mériter un supplément d'enquête.

15.5 Pour les motifs exposés à la section 12, nous ne pensons pas que l'allégation de sabotage puisse être prouvée, même si elle laisse plusieurs questions sans réponse. Ce n'est pas dire que cette allégation est fautive, mais seulement qu'en l'état actuel de nos connaissances, il n'est pas possible de déterminer si elle est vraie ou non. C'est pourquoi nous ne recommandons pas que l'ONU pousse plus loin son enquête sur l'hypothèse du sabotage, au risque de faire taire à jamais certains faits.

15.6 Il n'en va pas de même de l'allégation selon laquelle l'avion aurait été l'objet d'une attaque aérienne, qui l'aurait forcé à s'écraser, en l'endommageant

directement ou du fait d'un harcèlement, ou qui aurait causé une panne de l'avion, car elle peut, selon nous, être confirmée ou infirmée.

15.7 À en juger par les éléments de preuve d'une présence américaine à l'aéroport de Ndola, qui aurait été équipée de matériel de radio, et par ce que l'on sait des opérations de surveillance que menait le NSA des États-Unis dans le monde entier en 1961, il est fort probable que les communications radio locales et régionales qui ont eu lieu autour de Ndola dans la nuit du 17 au 18 septembre aient été intégralement enregistrées par le NSA, voire par la CIA.

15.8 S'il y a effectivement eu attaque ou menace, les échanges entre pilotes, que ce soit sous la forme attribuée au pilote Beukels par de Kemoularia (voir par. 13.45) ou sous celle rapportée par Southall (voir par. 13.25 et 13.26), auraient normalement dû être écoutés, enregistrés (comme ils l'ont effectivement été selon Southall), consignés dans le journal et archivés par le NSA, qui, selon toute probabilité, a aussi enregistré et consigné tout dialogue avec la tour de contrôle de Ndola et tous messages ou signaux qui auraient été transmis ou reçus par l'*Albertina*.

15.9 Tous enregistrements authentifiés de ces échanges et messages radio qui verraient le jour permettraient de faire la lumière sur ce qui est arrivé au DC6. Ainsi, si les États-Unis confirmaient le récit de Beukels ou celui de Southall ou l'un et l'autre, on serait près de savoir comment les passagers de l'avion ont trouvé la mort et on pourrait commencer à situer les responsabilités de l'accident. Mais, même si le récit de Beukels relevait de la pure fiction et si Southall avait été trahi par sa mémoire, les dires des témoins oculaires nous permettent de savoir ce qui a été entendu et enregistré dans le cadre de la surveillance étroite des échanges radio dans la région à laquelle procédaient les services du renseignement des États-Unis (et sans doute d'autres pays) une nuit où on savait que le Secrétaire général se rendait à Ndola dans le cadre d'une mission d'intérêt international.

15.10 Tout enregistrement d'archive des dernières minutes de l'*Albertina*, qui viendrait corroborer ou non tel ou tel récit ou telle ou telle allégation, pourrait aider à expliquer pourquoi l'avion s'est écrasé. S'il s'avérait au contraire que les archives et journaux ne contiennent aucun enregistrement de ce type et s'il était constant qu'ils n'en ont jamais contenu, on serait pratiquement en mesure d'apporter une réponse à la thèse de l'attaque ou de la menace aérienne.

#### *La voie à suivre*

15.11 Les demandes suivantes ont été présentées sur le fondement de la loi sur la liberté d'information par les Archives de la sécurité nationale de l'Université George Washington, au nom de la Commission d'enquête :

a) Tout enregistrement et toute transcription d'échanges radio interceptés ou reçus par l'antenne du NSA à Chypre ou dans une autre station la nuit du 17 au 18 septembre 1961, qui auraient trait à un avion faisant feu sur un autre avion;

b) Tout message radio intercepté ou reçu par le NSA entre 21 h 30 GMT le 17 septembre et 00 h 30 GMT le 18 décembre ayant trait à l'atterrissage d'un avion ou à son approche de l'aéroport de Ndola en Rhodésie du Nord.

15.12 Il ressort de la première réponse reçue du NSA que deux des trois documents « répondant » à la demande de la Commission étaient insusceptibles de divulgation étant classés secret-défense pour des motifs de sécurité nationale (on ignore toujours

le niveau de classification du troisième document qui n'est pas en possession du NSA). Le 19 juillet 2013, M<sup>me</sup> Mary Curry, Coordonnatrice du service public des Archives de la sécurité nationale, a écrit ce qui suit à la Commission :

« [...] veuillez noter que, selon M. John Prados, notre spécialiste de la CIA, les interceptions auxquelles a procédé le Service de la sécurité ont toujours été entourées de soins jaloux par les responsables de la déclassification. Selon M. Prados, pour toute la période de la guerre froide, la divulgation de messages n'a été autorisée que dans certains cas (quelques-uns concernent la Corée, d'autres le golfe du Tonkin, d'autres encore les pourparlers du Viet Nam et certains la guerre des six jours). Cependant, nous avons introduit une demande en vertu de la loi sur la liberté d'information pour les dates indiquées [...] »

Un recours contre le maintien du classement secret-défense desdits documents a été déposé, la Commission ayant cru comprendre qu'un tel classement est censé prendre fin après 50 ans.

#### *La possibilité de rouvrir l'enquête de l'ONU*

15.13 La Commission croit opportun de conclure en évoquant cette hypothèse.

15.14 La Commission considère que l'Organisation des Nations Unies, forte d'une autorité dont la Commission n'est pas investie, serait fondée à rouvrir l'enquête qu'elle a menée en 1961-1962 aux fins de confirmer ou d'infirmer, sur la foi de l'enregistrement des communications interceptées, les éléments de preuve selon lesquels la chute de l'avion du Secrétaire général a été provoquée par quelque attaque ou menace en vol. À en juger par les renseignements dont nous disposons à ce stade, ces enregistrements seraient aux États-Unis. Notre enquête est parvenue à un point où cette piste de recherche paraît prometteuse; il convient à ce stade de confier le dossier à l'Assemblée générale.

15.15 Il s'agira alors pour celle-ci d'apprécier l'opportunité d'ouvrir une enquête plus étendue en fonction de ce que la Commission d'enquête a trouvé. À ce moment-là, nous ne voyons pas pourquoi l'on ne pourrait pas circonscrire encore le champ des investigations selon ce qui paraîtrait réaliste et pertinent.

15.16 En conséquence, la Commission ne recommande ni n'envisage que l'ONU mène une enquête tous azimuts. Elle propose en lieu et place de reprendre l'enquête sur une base plus circonscrite et en procédant par étapes, en s'arrêtant éventuellement après la première phase ou, si l'enquête se poursuit, en restreignant les investigations aux points les plus importants. Nous avons dit dans le présent rapport ce qui nous paraissait important mais nous savons aussi que la réalité peut déjouer tous les pronostics.

15.17 Il se pourrait donc que, loin d'avoir obscurci les faits, le demi-siècle qui vient de s'écouler nous ait rapproché de la vérité sur un événement d'importance mondiale auquel la justice et l'histoire se doivent d'accorder toute l'attention qu'il mérite.

## Appendice 1

### Commission Hammarskjöld

#### Membres

##### **Sir Stephen Sedley (Président)**

Admis au barreau en 1964, avocat de la Couronne (Queen's Counsel) en 1983, nommé juge à la Haute Cour en 1992 (Queen's Bench Division). Devenu juge de la Cour d'appel en 1999, Membre du Comité judiciaire du Conseil privé (Privy Council) et juge ad hoc à la Cour européenne des droits de l'homme. Professeur de droit invité à l'Université d'Oxford depuis mars 2011, date à laquelle il prend sa retraite.

##### **Ambassadeur Hans Corell**

Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques et Conseiller juridique de l'Organisation des Nations Unies de mars 1994 à mars 2004. Ambassadeur et Sous-Secrétaire aux affaires juridiques et consulaires au Ministère suédois des affaires étrangères de 1984 à 1994. Affecté au Ministère de la justice et à la magistrature suédoise de 1962 à 1984. Nommé juge de la Cour d'appel en 1980.

##### **Juge Richard Goldstone**

Juge de la Cour constitutionnelle sud-africaine de juillet 1994 à octobre 2003. Président de la Commission d'enquête sur la prévention des actes de violence et d'intimidation (la Commission Goldstone) de 1991 à 1994. Premier Procureur du Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie et du Tribunal pénal international pour le Rwanda.

##### **Juge Wilhelmina Thomassen**

Juge à la Cour européenne des droits de l'homme, de Strasbourg, de 1998 à 2004, et dans la section pénale de la Cour suprême des Pays-Bas de 2004 à 2012. Précédemment, avocate et professeur de droit international des droits de l'homme, juge et Vice-Présidente de la Cour régionale de La Haye et juge et Vice-Présidente de la Cour d'appel de La Haye.

## Appendice 2

### Fondation pour l'enquête Hammarskjöld

#### Membres de la Fondation

##### **Chief Emeka Anyaoku G.C.V.O., C.O.N.**

Entré au service de la diplomatie nigériane à l'indépendance, il est affecté, en 1963, à la Mission permanente du Nigéria auprès de l'Organisation des Nations Unies à New York. Secrétaire général du Commonwealth (1990-1999). En 1991, il parvient à convaincre les dirigeants du Commonwealth d'adopter la Déclaration d'Harare, le but étant d'adapter les idéaux et buts du Commonwealth aux réalités du monde moderne et de donner à celui-ci un nouveau mandat, en particulier face à l'apartheid. Actuellement, Vice-Président de la Royal Commonwealth Society.

##### **Archevêque émérite K. G. Hammar**

Docteur en théologie spécialisé dans l'herméneutique. Doyen de la cathédrale de Lund et évêque du diocèse de Lund, puis archevêque d'Uppsala et chef de l'Église de Suède (1997-2006). Professeur émérite invité au centre de théologie et d'études religieuses de l'Université de Lund (Suède).

##### **Lord Lea of Crondall (Président)**

Sous-secrétaire général de la Confédération nationale des syndicats (Trades Union Congress) du Royaume-Uni (1979-1999). Membre de la Chambre des Lords depuis 1999 et cofondateur et Vice-Président du groupe parlementaire multipartite sur l'Afrique (All Party Parliamentary Group on Africa) depuis 2002. Observateur des élections de 2007 en République démocratique du Congo.

##### **Lord Marks of Henley-on-Thames Q.C.**

Éminent avocat spécialiste de droit commercial et de droit de la famille près la Chambers in the Temple de Londres. Admis au barreau en 1975. Nommé avocat de la Couronne (Queen's Counsel) en 1995. Membre du parti libéral démocrate de la Chambre des Lords et porte-parole du parti concernant la justice. Spécialiste des droits de l'homme et des questions de justice et d'ordre constitutionnel.

##### **Professeur Henning Melber**

Conseiller principal et directeur émérite de la Fondation Dag Hammarskjöld d'Uppsala, qu'il dirige de 2006 à 2012. Maître de conférences en relations internationales à l'Université de Kassel (1982-1992), Directeur du Groupe de la recherche sur les politiques économiques namibiennes à Windhoek (1992-2000) et Directeur de recherches de l'institut nordique pour l'Afrique d'Uppsala (2000-2006). Professeur extraordinaire de l'Université de Pretoria et chargé de recherche au Centre d'études africaines de l'Université de l'État-libre de Bloemfontein.

##### **Professeur Naison Ngoma**

Vice-chancelier de l'Université Copperbelt (Zambie) et ancien Directeur de son Institut de la paix Dag Hammarskjöld. Trente années d'expérience nationale et internationale de la gestion opérationnelle et stratégique au sein de gouvernements,

d'universités et d'organisations internationales, y compris les organismes des Nations Unies.

**Hans Kristian Simensen**

Chercheur indépendant basé à Göteborg (Suède), spécialiste de l'aviation militaire et civile, y compris la surveillance du trafic aérien et la logistique de vol. Fils d'un ancien fonctionnaire de l'ONU au Congo. Commence, en 2006, à rassembler des documents sur la crise congolaise en vue d'établir un système numérisé d'archives pour la bibliothèque d'Alexandrie (« Dag Hammarskjöld Peace Broker Archive »). Effectue des recherches sur l'accident survenu à Ndola depuis 2009.

**Docteur Susan Williams**

Directrice de recherches à l'Institute of Commonwealth Studies, School of Advanced Study, de l'Université de Londres. Auteur d'ouvrages divers dont *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).

## Appendice 3

### Experts de la Commission Hammarskjöld

#### Munitions et balistique

Commandant (à la retraite) Dan Perkins, MEng, MIExpE

Ancien technicien en munition de l'Armée britannique, ingénieur en explosifs (Royaume-Uni)

#### Archives

##### Jean-Louis Moreau

Historien et coauteur, avec René Brion, du livre intitulé *De la Mine à Mars : la genèse d'Umicore* (2006), Belgique

##### John Pinfold MA, DipLib

Ancien documentaliste à la Bodleian Library of Commonwealth and African Studies at Rhodes House, Université d'Oxford (Royaume-Uni)

##### Docteur Kris Quanten, lieutenant-colonel, état-major général, PhD

Chargé de cours militaire, Chef de chaire d'histoire, École royale militaire de Belgique

##### Professeur Guy Vanthemsche, PhD

Professeur d'histoire contemporaine à l'Université libre de Bruxelles, Secrétaire de la Commission royale d'histoire en Belgique

##### Professeur Karel Velle, PhD

Archiviste aux Archives nationales de Belgique, professeur associé au Département d'histoire de l'Université de Gand, Président d'EURBICA (branche régionale européenne du Conseil international des archives)

#### Aviation

##### Commandant (à la retraite) Sven E Hammarberg, MSc, MBA

Enquêteur consultant spécialisé dans les accidents d'avion (Suède)

##### Docteur R. John Hansman, AB, SM, PhD

Professeur en aéronautique et astronautique, Chef de la Division sur l'homme et l'automatisation, Directeur de l'International Center for Air Transportation, Massachusetts Institute of Technology (États-Unis)

#### Pathologie légale

##### Professeur Christer Busch, MD, PhD

Pathologiste consultant du Département de pathologie de l'hôpital universitaire d'Uppsala (Suède)

**Docteur Deryk James**, MB, ChB, DMJ(Path), MRC(Path), FRC(Path)

Maître de conférences en pathologie légale, Wales Institute in Forensic Pathology,  
Université de Cardiff (Royaume-Uni)

**Professeur Lennart Rammer**, MD, PhD

Professeur émérite de médecine légale, Université de Linköping (Suède)

**Graphologie et documents**

**Robert Radley**, MSc

Expert en écritures et graphologue judiciaire, The Forensic Document Laboratory  
Limited (Royaume-Uni)

## Appendice 4

### **Témoins ayant communiqué des informations directement à la Commission ou entendus par ou au nom de la Commission**

1. Begg, Adrian (Australie)
2. Björkdahl, Göran (Suède)
3. Care, Geoffrey (Royaume-Uni)
4. Chipoya, Custon (Zambie)
5. Doyle, David (États-Unis)
6. Dunnett, Denzil (Royaume-Uni)
7. Friedmann, Errol (Afrique du Sud)
8. Kankasa, Mama (Zambie)
9. Kunda, Abraham (Zambie)
10. Lowes, Ray (Royaume-Uni)
11. Lowenthal, Mark (Israël)
12. Mast-Ingle, Wren (Afrique du Sud)
13. Merret, Christopher (Afrique du Sud)
14. Mulenga, Emma (Zambie)
15. Mulenga, Safeli (Zambie)
16. Ngongo, John (Zambie)
17. Ngulube, Margaret (Zambie)
18. Osmond, Keith (Kenya)
19. Pease, Lisa (États-Unis)
20. Ridler, Martin (France)
21. Sanger, Clyde (Canada)
22. Southall, Charles (États-Unis)
23. Svensson, Sixten (Suède)
24. Thijssen, Mary (Pays-Bas)
25. Uddgren, Ingemar (Suède)
26. Unwin, Brian (Royaume-Uni)
27. Wijnberg, Margaret (Royaume-Uni)
28. Williams, David (Royaume-Uni)

## Appendice 5

### Bibliographie

#### Rapports d'enquêtes antérieurs sur la chute de l'avion SE-BDY (par ordre chronologique)

Fédération de la Rhodésie et du Nyasaland, Département de l'aviation civile, Rapport sur l'accident de 1961, enquête conduite par le colonel Maurice Barber, Directeur fédéral de l'aviation civile, novembre 1961. Disponible en anglais à l'adresse suivante : <http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>.

Fédération de la Rhodésie et du Nyasaland, Rapport de la Commission présidée par Sir John Clayden, Président de la Cour suprême de la Fédération, sur l'accident de l'avion SE-BDY, présenté à l'Assemblée fédérale à Salisbury (Fédération de Rhodésie et du Nyasaland), février 1962. <http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>.

Assemblée générale des Nations Unies, Rapport de la Commission d'enquête sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de M. Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient présidée par Rishikesh Shaha, 24 avril 1962. Document A/5069. <http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>.

Résolution 1759 (XVII) de l'Assemblée générale des Nations Unies du 26 octobre 1962, demandant au Secrétaire général de lui communiquer tous éléments de preuve dont il aurait connaissance. <http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>.

Rösiö, Bengt, « The Ndola Disaster », Stockholm, Ministère suédois des affaires étrangères, novembre 1992. <http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>.

--, « Comments to The Ndola Disaster », 1992.

--, « The Ndola Disaster. Revised version », novembre 1992-février 1993.

--, « Ndola Once Again », février 1994.

#### Publications

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* (Londres, 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 (dans un dossier de la CIA auquel on peut accéder grâce au Declassified Documents Reference System).

Björkdahl, Göran, et Phiri, Jacob, « The Hammarskjöld Plane Crash », *International Peacekeeping*, vol. 20, n° 1, février 2013, p. 98 à 115. Paru en ligne le 11 mars 2013 et disponible en anglais à l'adresse suivante : <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/13533312.2013.763681>.

Colvin, Ian, *The Rise and Fall of Moise Tshombe* (Londres, 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*

n° 2 (Uppsala : Dag Hammarskjöld Foundation, 2008). Disponible en anglais à l'adresse suivante : [http://www.dhf.uu.se/pdf/ffiler/cc2\\_web.pdf](http://www.dhf.uu.se/pdf/ffiler/cc2_web.pdf).

Gavshon, Arthur L., *The Mysterious Death of Dag Hammarskjöld* (New York : Walker & Co., 1962; rapport et cartes, etc., et *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 août 2001), p. 32 et 33.

Lesiovskij, Viktor Mecislavovic, *Tayina ghibeli Havmmarshelda*. [Le mystère de la mort de Dag Hammarskjöld] (Moscou, Mysl', 1985).

Lesiovskij, Viktor Mečislavovič *Gåtan kring Dag Hammarskjölds död*. [Le mystère de la mort de Dag Hammarskjöld] Traduction de 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* (Londres, Hutchinson, 1962).

--, *Memoir: My Life and Themes* (Londres, 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, Afrique du Sud, Galago, 1986).

Rembe, Rolf, et Hellberg, Anders, *Midnatt i Kongo: Dag Hammarskjölds förlorade seger* (Stockholm, Bokförlaget Atlantis, 2011).

Rösiö, Bengt, « The Ndola Crash and the Death of Dag Hammarskjöld », *Journal of Modern African Studies*, 31, 1993, p 661 à 671.

--, Ndola (Stockholm, Nerenius & Santerus Forlag, 1997).

Trinquier, Roger, Duchemin, Jacques et Le Bailly, Jacques, *Notre Guerre au Katanga* (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*, 20 novembre 1975, en particulier la section III A. Congo. [http://www.aarclibrary.org/publib/church/reports/ir/pdf/ChurchIR\\_3A\\_Congo.pdf](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*, 26 avril 1976. <http://archive.org/details/finalreportofsel01unit>.

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

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

#### **Note sur les modifications apportées**

**À la suite de la publication du présent rapport le 9 septembre 2013, certaines erreurs et omissions factuelles ont été portées à l'attention de la Commission, aucune desquelles n'est imputable aux membres de la Commission ou ne remet en cause les considérations ou conclusions du rapport. Les paragraphes 2.5 à 2.7, 5.1, 5.3, 5.7, 5.9, 11.1, 11.2, 12.17, 13.47, 13.49, 15.11 et 15.12 ont été modifiés le 15 septembre 2013.**

**Il y a lieu de préciser que la National Security Agency (Office national de sécurité) des États-Unis fait partie de l'Administration fédérale, cependant que la National Security Archive (Archives de la sécurité nationale) est une entité universitaire indépendante.**

## Appendice 6

### Note sur les fuseaux horaires

Le 17 septembre 1961 :

- **Londres** était à l'heure d'été (TU+1);
- **Ndola et Salisbury** étaient à l'heure d'Afrique centrale, qui reste la même tout au long de l'année;
- **Addis-Abeba** était à l'heure d'Afrique orientale, qui reste la même tout au long de l'année;
- **Nicosie** était à l'heure d'Europe de l'Est, qui reste la même tout au long de l'année jusqu'en 1975, date à laquelle l'heure d'été est instituée.

Ville	Fuseau horaire, heure d'été (1961)	Heure (TU 00 h 00)	Fuseau horaire, heure d'hiver (1961)	Heure (TU 00 h 00)
Nicosie	Heure d'Europe de l'Est, pas d'heure d'été (TU+2)	02 h 00	Heure d'Europe de l'Est, pas d'heure d'été (TU+2)	02 h 00
Addis-Abeba	Heure d'Afrique orientale, pas d'heure d'été (TU+3)	03 h 00	Heure d'Afrique orientale, pas d'heure d'été (TU+3)	03 h 00
Ndola	Heure d'Afrique centrale, pas d'heure d'été (TU+2)	02 h 00	Heure d'Afrique centrale, pas d'heure d'été (TU+2)	02 h 00
Salisbury (Harare)	Heure d'Afrique centrale, pas d'heure d'été (TU+2)	02 h 00	Heure d'Afrique centrale, pas d'heure d'été (TU+2)	02 h 00

### Implications des fuseaux horaires pour les événements du 17 septembre 1961

Note : En l'absence de rapport établi à l'époque, la colonne 5 rend compte des notes prises par Campbell Martin

1	2	3	4	5	6	7
Ville	Fuseau horaire, heure d'été	Heure (TU 00 h 00)	L'Albertina a donné son heure probable d'arrivée à 22 h 20 TU	L'Albertina a signalé sa présence au-dessus de Ndola à 00 h 10, heure d'Afrique orientale	Southall a écouté l'enregistrement peu après 00 h 00, heure d'Europe de l'Est	Meijer, en Éthiopie, a entendu la communication de la tour de contrôle de Ndola à 22 h 00 TU
Ndola	Heure d'Afrique centrale (TU+2)	02 h 00	00 h 20	00 h 10	Peu après 00 h 00	00 h 00
Nicosie	Heure d'Europe de l'Est (TU+2)	02 h 00	00 h 20	00 h 10	Peu après 00 h 00	00 h 00
Addis-Abeba	Heure d'Afrique orientale (TU+3)	03 h 00	01 h 20	01 h 10	Peu après 01 h 00	01 h 00
Salisbury (Harare)	Heure d'Afrique centrale (TU+2)	02 h 00	00 h 20	00 h 10	Peu après 00 h 00	00 h 00