

Distr.: General  
21 March 2014  
Arabic  
Original: English

## الجمعية العامة



الدورة الثامنة والستون  
البند ١٧٥ من جدول الأعمال  
التحقيق في الظروف والملابسات المؤدية إلى  
الوفاة المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه

## التحقيق في الظروف والملابسات المؤدية إلى الوفاة المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه

### مذكرة من الأمين العام

١ - من واجبي، عملاً بالفقرة ٣ من قرار الجمعية العامة ١٧٥٩ (د-١٧)، أن أبلغكم بأن أدلةً جديدةً تتعلق بالظروف والملابسات المؤدية إلى الوفاة المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه قد نمت إلى علمي.

٢ - ففي شهر تموز/يوليه ٢٠١٢، أنشأت لجنةً تمكينية يرأسها لورد لي أوف كرونالد وتتألف من إيميكاً أنياوكو، الأمين العام الأسبق للكمونولث، وك. غ. هامار، الرئيس الأسبق لأساقفة الكنيسة السويدية، لجنةً من الحقوقيين تُعنى بالتحقيق في وفاة داغ همرشولد (يُشار إليها فيما بعد باسم "لجنة همرشولد"). وقد عُهد برئاسة اللجنة المذكورة إلى سير ستيفن سيدي (المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية)، وألّفت من السفير هانز كوريل (السويد) والقاضي ريتشارد غولدستون (جنوب أفريقيا) والقاضية فيلهلمينا توماسن (هولندا).

٣ - ويشرفني أن أحيل إليكم، في مرفق لهذه الرسالة، نسخة من تقرير لجنة همرشولد الذي أتيح للعموم في ٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١٣ ثم قُدم إليّ بصورة رسمية بعد ذلك بفترة قصيرة. وفي تقارير متتالية وردت من لجنة همرشولد في الفترة من ٢٧ أيلول/سبتمبر إلى ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣، وافتنا اللجنة كذلك بالمعلومات التي استندت إليها في إعدادها لتقريرها. وإني أرى أن الوثائق التي قدمتها لجنة همرشولد تتضمن أدلة جديدة.



الرجاء إعادة استعمال الورق



٤ - وفي هذا الصدد، يبدو أيضا أنه من الممكن أن يكون هناك مزيد من الأدلة الجديدة التي حفظتها عدة حكومات تحت غطاء السرية لأسباب تتعلق بالأمن القومي، ولا تزال محاطة بالكتمان بعد مرور أكثر من ٥٠ عاما على الواقعة. وإنني على ثقة من أن الجمعية العامة قد تود أن تشجع الدول الأعضاء، وقد مرّ وقت طويل منذ وقوع الحادث، على نزع طابع السرية عما لديها من سجلات ذات صلة بالموضوع، وفقا لتشريعها الوطنية.

٥ - وفي ضوء عدم توصل لجنة التحقيق التي أنشأها الأمم المتحدة في الفترة ١٩٦١-١٩٦٢ إلى قرار قاطع وبالنظر إلى أن الأدلة الجديدة المتوافرة لدى الأمين العام يمكن أن تفضي إلى حسم النظريات الحالية المتعلقة بالأسباب المؤدية إلى تحطم الطائرة التي كان يستقلها الأمين العام الأسبق، قد تود الجمعية العامة أن تنظر في اعتماد أحد الخيارات التالية:

(أ) إنشاء لجنة مستقلة من الخبراء، منهم خبراء متخصصون في مجالي الاستدلال الجنائي والقذائف، لدراسة الأدلة الجديدة بغية التحقق من حجيتها وتقديم توصيات إلى الجمعية العامة؛

(ب) إعادة فتح التحقيق الذي أجري في الفترة ١٩٦١-١٩٦٢؛

(ج) إجراء تحقيق جديد.

٦ - إن ما قدمه داغ همرشولد من خدمات وتوضيحات لا نظير لها وما تركه من إرث آل للأمم المتحدة وتعدّاتها، لباعث قوي يدفعنا إلى السعي لكشف الحقيقة كاملةً فيما يتعلق بالظروف التي أفضت إلى وفاته المساوية مع مرافقيه.

## المرفق

## تقرير لجنة التحقيق

عما إذا كانت الأدلة المتوافرة حالياً تسوّغ للأمم المتحدة إعادة فتح تحقيقها في وفاة الأمين العام داغ همرشولد تقريراً يُقدّم عملاً بقرار الجمعية العامة ١٧٥٩ (د-١٧) المؤرخ ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦٢\*

## المحتويات

## الصفحة

٥	١ - اللجنة والصندوق الاستعماني .....
٧	٢ - أهداف اللجنة وأسلوب عملها .....
١٠	٣ - الحالة الجغرافية السياسية في عام ١٩٦١ .....
١٤	٤ - الأمم المتحدة وكاتانغا .....
١٥	٥ - تدخل الأمين العام .....
١٧	٦ - الوصول إلى ندولا .....
١٩	٧ - تحطم الطائرة .....
٢٤	٨ - وفاة داغ همرشولد .....
٢٨	٩ - التحقيقات السابقة .....
٣٢	١٠ - النهج الذي اتبعته لجنة همرشولد .....
٣٦	١١ - فرضيات السبب الخارجي .....
٣٨	١٢ - أهو تخريب؟ .....
٤٩	١٣ - أهو هجوم أو تهديد من الجو؟ .....
٦٥	١٤ - أهو تواطؤ من جانب جهات رسمية؟ .....
٧١	١٥ - استنتاجات .....

\* يصدر دون تحرير رسمي.

- ٧٧ . . . . . التذييل ١ - أعضاء لجنة همرشولد
- ٧٨ . . . . . التذييل ٢ - أمناء الصندوق الاستئماني الخاص بالتحقيق في وفاة همرشولد
- ٨١ . . . . . التذييل ٣ - خبراء لجنة همرشولد
- ٨٣ . . . . . التذييل ٤ - الشهود الذين قدموا معلومات إلى اللجنة مباشرةً أو الذين استجوبتهم اللجنة خلال فترة عملها أو استجوبتهم أطراف أخرى بالنيابة عنها
- ٨٥ . . . . . التذييل ٥ - ثبت مراجع مختارة
- ٨٩ . . . . . التذييل ٦ - مذكرة بشأن مناطق التوقيت

## ١ - اللجنة والصندوق الاستئماني

١-١ في ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، تحطمت بالقرب من مدينة نُدولا، فيما كان يُطلق عليه آنذاك روديسيا الشمالية وأصبح الآن زامبيا، طائرةً سويدية كانت تقل ستة عشر شخصاً منهم داغ همرشولد، الأمين العام للأمم المتحدة، فلقى كلٌّ من كان على متنها حتفه. وقد أجرت جهات الطيران المدني تحقيقاً تلى الواقعة مباشرة ولم تتمكن من تحديد سبب تحطم الطائرة؛ بينما عزته لجنة تحقيق روديسية في شهر شباط/فبراير ١٩٦٢ إلى خطأ من جانب الطيار. أما لجنة التحقيق التابعة للأمم المتحدة التي باشرت أعمالها في شهر نيسان/أبريل ١٩٦٢، فلم تستطع القطع بالأسباب التي أدت إلى تحطم الطائرة، مثلها في ذلك مثل جهات التحقيق الروديسية المعنية بالطيران المدني.

٢-١ وقُدِّم التقريرُ المتعلق بتحقيق الأمم المتحدة إلى الجمعية العامة التي طلبت إلى الأمين العام، بقرارها ١٧٥٩ (د-١٧) المؤرخ ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦٢، أن يعلمها بأي أدلة جديدة تتصل بهذه الكارثة.

٣-١ وقد صدر منذئذ عددٌ من الكتب والتقارير والورقات التي توفر معلومات أساسية عن حادث تحطم الطائرة وتتناول أسبابه والظروف المحيطة به. وفي عام ٢٠١١ الذي شهد الذكرى السنوية الخمسين لوقوع الحادث، نُشر كتابٌ للدكتورة سوزان ويليامز بعنوان "من قتل همرشولد؟" [Who Killed Hammarskjöld?]. ولم يقدم الكتاب إجابةً قاطعةً للسؤال الذي يطرحه عنوانه، إلا أنه ساق كميةً ضخمةً من المواد الثبوتية التي كُشف عنها النقب على مدى السنوات المنصرمة منذ وقوع الحادث.

٤-١ واستجابةً لما جاء في كتاب ويليامز، ألف لورد لي أوف كرونال لجنةً تمكينية دولية ودعا سير ستيفن سيدي، وهو قاضي استئناف في إنكلترا وويلز تقاعد من الخدمة في الآونة الأخيرة، إلى رئاسة لجنة من الحقوقيين تُعنى بالتحقيق في الكارثة. ووافق كلٌّ من القاضية فيلهلمينا توماسن من هولندا، والقاضي ريتشارد غولدستون من جنوب أفريقيا، والسفير هانز كوريل من السويد على العمل مع سير ستيفن كأعضاء في اللجنة. وترد في التذييل ١ بيانات السيرة الذاتية لكلٍّ منهم. وهم يعملون جميعاً بدون مقابل، وقد أعدوا هذا التقرير.

٥-١ واتفق على أن يتمثل اختصاصُ اللجنة في تقديم تقرير عما إذا كانت الأدلة المتوافرة حالياً تسوّغ للجمعية العامة التابعة للأمم المتحدة إعادة فتح التحقيق الذي أرجأته عملياً بموجب قرارها المؤرخ ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦٢. ولم تُسَعَّ اللجنة إلى البت بنفسها في سبب أو أسباب تحطم الطائرة.

٦-١ وأنشأت اللجنة التمكينية صندوقاً استثمارياً هدفه الرئيسي رعاية التحقيق الذي تجريه اللجنة. وللصندوق الاستثماري أمناء يرد بيان بأسمائهم في التذييل ٢، وهم يقدمون الهبات ويجمعون التبرعات لتغطية نفقات اللجنة. ويعمل أمناء الصندوق بلا مقابل. وثمة تفاهم مشترك بين الصندوق الاستثماري واللجنة مفاده أن الصندوق ييسر عمل اللجنة، وأن اللجنة تؤدي عملها مستقلةً استقلالاً تاماً عن الصندوق وتتوصل لقراراتها دون تدخل منه.

٧-١ وقد تبرع مكتب فيلد وفيشر ووترهاوس، وهو مكتب محاماة بارز في لندن، بتقديم خدماته للجنة كمحامٍ لها. وقدم المكتبُ إلى اللجنة مشورةً ومساعدةً لا تقدر بثمن بشأن مجموعة متنوعة من المسائل القانونية واللوجستية.

٨-١ وتدين اللجنة بالعرفان لكل من المحامية هيندر رودجرز، QC [المستشارة لدى الملكة]، وبن سيلفرستون من مكتب محاماة داوتي ستريت بلندن لتزويدهما اللجنة، عبر مكتب فيلد وفيشر ووترهاوس، بالمشورة القانونية المتخصصة تطوعاً وخدمةً للصالح العام.

٩-١ وتدين اللجنة بالشكر أيضاً إلى عدد من كبار الاختصاصيين في المجالين التقني والطبي الذين تبرعوا بوقتهم وخبراتهم لتمكينها من تكوين آراء مستنيرة بشأن مسائل علمية وتقنية، ويرد في التذييل ٣ بيان بأسمائهم.

١٠-١ ووفر الصندوق الاستثماري للجنة خدماتٍ سكرتارية ما كان للجنة أن تستغني عنها وقدمتها مقابل أجرٍ بيا راندال، الحاصلة على درجتي البكالوريوس والماجستير في العلوم. وقد أدت بيا راندال عملها على أكمل وجه بل وقدمت للجنة خدماتٍ تتجاوز بكثير ما تقتضيه متطلبات العمل. وإليها يوجه الشكر عن الحصول على الأدلة التي تناولناها وعن تنظيمها وحفظها والكثير بخلاف ذلك.

١١-١ وكذلك حصلنا على مساعداتٍ طوعية قيمة من مصادر أخرى. فقد قامت سيبديه غولزاري، الحاصلة على درجتي الليسانس والماجستير في الحقوق، بإعداد صحائف بيانات جدولية لتحليل المواد الثبوتية المتوافرة الآن لدى اللجنة، فسَهلت بذلك عمليات الإحالة العكسية وضمنت شمول البيانات. وأعدت غولزاري أيضاً الجدول الوارد في التذييل ٦. وتطوَّع لتولى أعمال البحث في الولايات المتحدة نيابةً عن اللجنة توماس جون فولبي، المحامي الحاصل على درجة الليسانس ودرجة علمية عليا في الحقوق.

١٢-١ وفي جامعة لايدن، تطوَّع فريق من الطلاب (آنلور بوكيما، وتايس بومرز، وكيتي تين براس، ومارتين هيكينبرغ، وأبرام كلوب، ودانيال تروست) عمل تحت إشراف الأستاذ الدكتور أليكس غيرت كاسترمانز، بإجراء مقارنة شاملة لكل الشهادات التي جمعتها لجان

التحقيق الرسمية الثلاث التي سبقت الإشارة إليها في الفقرة ١-١ أعلاه، بما يمكن المطلع عليها من التعرف في لحظة سريعة على كيفية التعامل آنذاك مع الأدلة المتوافرة.

١٣-١ إننا نتعامل مع مجموعات الجداول هذه كمصدر ثالث للأدلة، وسيتمسنى الاطلاع عليها عبر الموقع الشبكي للجنة. ونود أن نعرب عن عميق امتناننا لمعدّي هذه الجداول.

## ٢ - أهداف اللجنة وأسلوب عملها

١-٢ ليس من الغريب أن يتساءل المرء عما إذا كان تحقيقاً مثل هذا، يُجرى بعد مرور نصف قرن من الزمان على الأحداث التي يتناولها، يمكن أن يُخلّص إلى أي نتائج، بل لعله لا ينتهي إلا بإشعال جذوة التكهنات وتأجيح نظريات المؤامرة التي تحيط بحادث تحطم الطائرة. والجواب على ذلك، وهو أيضاً السبب الذي ارتضينا من أجله بذل الوقت والجهد لأداء هذه المهمة، جوابٌ ذو شقين أولهما أن العلم بالحقيقة كان دوماً مفضلاً على الجهل بها، وثانيهما أن مرور الوقت لا يسدل بالضرورة حُجب الغموض على الحقائق بل يمكن في بعض الأحيان أن يكشفَ عنها النقاب. ونحن نأمل أن يكون في هذا التقرير ما يُؤيد رأينا المبدئي إذ نزعم أن التحقيق الذي نُجره، باختصاصه المحدود النطاق عن عمد، يمكن أن يلقي بعض الضوء على حدثٍ من أهم الأحداث في تاريخ العالم الحديث. كما أن التوصل إلى الحقيقة، إذا أمكن التيقن منها، لا يزال أمراً يهيم أسر الضحايا الذين لقوا حتفهم، وخاصة أفراد طاقم الطائرة الذين أُلقت لجنة التحقيق الروديسية باللائمة عليهم في هذه الكارثة.

٢-٢ لجنة همرشولد، وهي ليست بالهيئة ذات المركز القانوني الرسمي، حصلت على الأدلة بناءً على طلب منها ودون أي إجراءات جبرية. وقد مكّنها ذلك من أداء عملها بأقل قدر ممكن من الرسمية، وزاد على ما سبق أن لم يكن لمركزها هذا تأثير سلبي يُذكر أو أي تأثير سلبي على الإطلاق في عملية الحصول على الأدلة بل كان واقع الحال على النقيض من ذلك. وقد كانت هناك بعض المحاولات العارضة لمساومتنا إلا أننا لم نعقد صفقاتٍ من أي نوع من أجل الحصول على أدلة. ونود هنا أن نسجل امتناننا للشهود الذين ما زالوا على قيد الحياة والواردة أسماؤهم في التذييل ٤، الذين أدلوا لنا بشهاداتهم طائعين. وسيظل هذا التذييل محفوظاً في السجلات للاستعانة به في أي تحقيقات تجرى في المستقبل.

٢-٣ وبما أن اختصاص اللجنة لا يشمل تقديم استنتاجات قاطعة وفي ضوء مرور وقت طويل على الكارثة، لم يكن التحقيق في مسرح الحادث أساساً لعملائنا. ولكننا ارتأينا ضرورة أن يزور ندولاً، فيما أصبح الآن زامبيا، عضوان على الأقل من أعضاء اللجنة. وقد أجرى القاضي غولدستون ورئيس اللجنة هذه الزيارة في شهر أيار/مايو ٢٠١٣ وتمكّننا من مقابلة عدد من

الشهود المحليين الذين لم يُستدعوا للإدلاء بأقوالهم أمام أي من هيئات التحقيق الرسمي الثلاث، وتمكّننا أيضاً من معاينة موقع تحطم الطائرة وزيارة المطار وبرج المراقبة في نُدولا (وكان برج المراقبة قد بدأ أعماله للمرة الأولى في شهر نيسان/أبريل السابق لتحطم الطائرة).

٢-٤ وإضافة إلى إجراء مقابلات مع الشهود الذين ما زالوا على قيد الحياة وتسجيل أقوالهم بالمسجلات الصوتية أو بتدوينها أو الحصول على إفادات خطية منهم، جمعت اللجنة كل السجلات المتوافرة للشهادات المتعلقة بملاسات الحادث.

٢-٥ وأجرت اللجنة، بمساعدة من أخصائيي محفوظات رسميين تدين لهم بالعرفان، سلسلةً من مهام البحث في سجلات المحفوظات في كلٍّ من بلجيكا والسويد والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية. ويرد في متن هذا التقرير وصفٌ للمصادر التي ساعدتنا على المضي قدماً بالتحقيق. وحتى بعد انقضاء هذا الزمن الطويل، ظل عدد محدود من المحفوظات غير متاح لنا. ومن هذه المحفوظات تلك الخاصة بخطوط الطيران البلجيكية ساينا التي تجري حالياً تصفيتها (وإن كان القائم على تصفية الشركة لم يعثر على أي شيء في مخزونها كما تبدو له ذات صلة بالموضوع). أما دار المحفوظات الوطنية السويدية التي تنتهج نهجاً محافظاً في استعمال سلطة الكشف عن السجلات التي يخولها القانون إياها، فقد كان من الممكن أن تقدم قدراً أكبر من المساعدة لاختصاصيي الباثولوجيا التابعين للجنة (انظر الفقرة ٨-٩ أدناه). ويبدو، كما يبين التقرير في مواضع لاحقة، أن هناك سجلات ذات صلة بالموضوع بحوزة وكالة الأمن القومي بالولايات المتحدة إلا أنها لا تزال سجلات سرية.

٢-٦ ومن المستجدات الهامة التي طرأت في سياق عملنا كَشَفُ دار المحفوظات الوطنية بالمملكة المتحدة عن ملفات روديسيا الشمالية ضمن ما أُطلق عليه ”الملفات المرحّلة“، أي ملفات الإدارات الاستعمارية البريطانية السابقة التي أُرسِلت إلى المملكة المتحدة قبيل عمليات نقل السلطة مباشرةً خلال فترة التحرر من الاستعمار، ولم يُكشف عنها النقب إلا الآن وبشكل تدريجي. وقد استُند إلى هذه الملفات في تحرير هذا التقرير.

٢-٧ وفي مثال واحد فقط على كيفية استفادتنا في سياق عملنا بالوثائق والشهادات التي توافرت لنا حديثاً، نذكر أن ما جاء في الفقرتين ٥-٧ و ٥-٨ أدناه بشأن اعتزام داغ همرشولد الاجتماع بموسى تشومبي في نُدولا يستند قدرٌ كبير منه إلى تقرير سري أعدّه نيل ريتشي، أحد عملاء وكالة الاستخبارات الخارجية البريطانية [MI6]، الذي عُين كسكرتير أول بالمفوضية السامية البريطانية في سالسبير، وهو تقرير محفوظ الآن مع أوراق لورد ألبورت الخاصة بجامعة إسيكس؛ وإلى مذكرات مطبوعة غير منشورة وافانا بها مؤلفها، ديتزل دانيت، الذي كان في عام ١٩٦١ قنصلاً بريطانياً في كاتانغا؛ ومقابلة مسجلة أجرتها

اللجنة مع سير بريان آنوين، وهو دبلوماسي بريطاني كان موجودا في ندولا بصفته السكرتير الخاص للورد آلبورت، المفوض السامي البريطاني في روديسيا.

٢-٨ وقدّر كبير من أقوال شهود العيان التي نشير إليها كان إما غير متوافر للجنة التابعة للأمم المتحدة في الفترة ١٩٦١-١٩٦٢ أو أغفلته اللجنة المذكورة فيما يبدو، كما سيتضح في هذا التقرير.

٢-٩ وقد فضلنا ألا ننقل هذا التقرير بإدراج حواشٍ أو ثبت مرجعي كامل. بل أثبتت في التذييل ٥ مجموعة مختارة من المؤلفات المرجعية التي أشير إليها في الفقرة ١-٣ أعلاه. وتتوي اللجنة أن تتيح إلكترونياً كل المواد الثبوتية المتوافرة لديها على اختلاف مصادرها، الأولية منها والثانوية والثالثة، لكي يتسنى الرجوع إلى مصدر كل ما يأتي في هذا التقرير، ويشاركها الصندوق الاستئماني نيتها هذه.

٢-١٠ وتغاديا للبس، يشار إلى الوقت في جميع الأحوال حسب التوقيت المحلي لندولا. ولمساعدة من يرغب في الاطلاع على مصادرنا المرجعية، يرد في التذييل ٦ جدولاً للمقارنة يوضح ما كانت عليه، حسب اعتقادنا، الصلة بين مناطق التوقيت الهامة في ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١.

٢-١١ وهناك شخصيتان بارزتان لا تزالان على قيد الحياة لم نسع إلى إجراء مقابلة معهما، وهما: سير بريان إركهارت، كاتب السيرة الذاتية لداغ همرشولد؛ وبينغت روزيو، القنصل السويدي الأسبق في الكونغو الذي طلبت إليه الحكومة السويدية في عام ١٩٩٣ أن يعد تقريراً عن حادث تحطم الطائرة والذي أعرب عن آراء أخرى منذئذ. ولم يُقصد بذلك الانتقال من قدر هذين الخبيرين اللذين أعربا عن آراء معروفة للملأ عن أسباب تحطم الطائرة، غير أننا ارتأينا أن إشراكهما في مداولتنا لا يتسق مع المهمة الموكلة إلينا التي تقتضي منا تكوين رأي مستقل.

٢-١٢ ومن أهم العناصر في المواد التي توافرت لنا كتابُ سوزان ويليامز الصادر بعنوان "مَنْ قَتَلَ همرشولد؟". وبما أن الدكتورة ويليامز عملت كواحدة من أمناء الصندوق الاستئماني، فلا بد لنا أن نوضح أن مساهمتها عوملت كسائر المساهمات أي باعتبارها مواد يتعين على اللجنة تقييمها. وينطبق هذا القول على البحوث المستفيضة التي أجراها عضو آخر من أمناء الصندوق هو هانز كريستيان سيمنسن، الذي أتاح لنا الاطلاع عليها بلا قيد ولا شرط. وسيلأخذ أيضاً أن الأشخاص الذين قدموا إلى اللجنة أدلة تحليلية أو متخصصة أعربوا في بعض المواضع عن آرائهم في مسائل تقع ضمن اختصاص اللجنة. وقد أحاطت

اللجنة علما بتلك الآراء، إلا أنها حرصت على عدم اتخاذها بديلا للرأي الذي تخلص إليه دون تدخل.

٢-١٣ وفي الختام، ينبغي أن نؤكد أننا لا نزعم أن تقريرنا هذا تقرير شامل (بعكس قواعد بياناتنا التي ينطبق عليها هذا القول). فإعداد تقرير شامل كان من شأنه أن يتطلب نصاً في طول مؤلفات تولستوي وتعقد البناء الأدبي لبروست. كما أن تقديمه كان سيستدعي التحلي عن الجدول الزمني المقرر لنا الذي يقتضي الإبلاغ بحلول شهر أيلول/سبتمبر ٢٠١٣، والاستعاضة عن ذلك بإجراء تحريات تستغرق مدة غير معروفة. ولكن ما قمنا به على مدى ما يقرب من اثني عشر شهرا يتمثل فيما يلي: قراءة ودراسة كل المواد التي يمكن أن تكون ذات صلة باختصاص لجنتنا؛ ووضع أطر للفرضيات المعقولة التي يمكن أن تفسر ما تكشف الآن؛ وتنظيم تحليلنا لما يتوافر حالياً من مواد من حيث صلتها بتلك الفرضيات؛ والتوصل إلى استنتاج مدعوم بالأسانيد رداً على السؤال الذي انطلقنا منه وهو: هل هناك من المبررات ما يميز للجمعية العامة التابعة للأمم المتحدة أن تستأنف التحقيق الخاص بها؟

### ٣ - الحالة الجغرافية السياسية في عام ١٩٦١

٣-١ بلغت عملية تحرر أفريقيا من الاستعمار مرحلة حرجة بحلول عام ١٩٦١. فقد كانت القوى الاستعمارية الأوروبية الرئيسية، أي المملكة المتحدة وفرنسا والبرتغال وبلجيكا، تتعرض لضغوط من أجل حملها على منح مستعمراتها الاستقلال، وهي ضغوط لم تأت فقط من حركات التحرير الوطني بل ومن الأمم المتحدة أيضاً. فعضوا الأمم المتحدة ذوا الهيمنة، وهما الولايات المتحدة واتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية، لم يكن أي منهما يؤيد التزعة الاستعمارية الأوروبية وكانا يريان أن انسحاب القوى الاستعمارية الأوروبية من شأنه أن يفتح لهما أسواقاً ومناطق نفوذ جديدة. وعلى النقيض من ذلك، كانت هذه العملية هي أشد ما تخشاه أنظمة الأقلية البيضاء المتبقية في اتحاد روديسيا وفي جنوب أفريقيا.

٣-٢ وفي ٣٠ حزيران/يونيه ١٩٦٠، تنازلت بلجيكا عن سيادتها على الكونغو وأجريت انتخابات أتت بالسياسي الوطني، باتريس لومومبا، رئيساً للوزراء. وأملا في الحفاظ على الوحدة الوطنية، رشح لومومبا منافسه جوزيف كاسافوبو رئيساً، إلا أن الجيش الكونغولي ما لبث أن تمرد بعد بضعة أيام. وقد أعقبت التمرد عملية نزوح واسعة النطاق للمستوطنين البلجيكيين مما دفع بلجيكا إلى التدخل عسكرياً. وفي ١١ تموز/يوليه ١٩٦٠، أعلن السياسي

الكاتانغي، موسى تشومبي، إقليم كاتانغا دولة مستقلة، بدعم صريح من القيادة العسكرية البلجيكية.

٣-٣ وكان إقليم كاتانغا يحتوي على أغلبية الموارد المعدنية المعروفة بالكونغو، وتشمل أعني مخزونات العالم من اليورانيوم وأربعة أحماس الكوبالت الذي يُورّد للغرب. وكانت شركة بلجيكية، هي اتحاد التعدين في كاتانغا العليا [Union Minière du Haut Katanga]، هي القائمة بتعدين الجزء الأكبر من الثروة المعدنية بكاتانغا، وقد سارعت هذه الشركة إلى الاعتراف على الفور بالحكومة الانفصالية في إلبزابيث فيل وبدأت في دفع الأتاوى لها. وكان من نتائج ذلك أن تمتع نظام موسى تشومبي بموارد سخية، وعنى أيضا أنه ما دام إقليم كاتانغا مستقلا عن الكونغو، فما من خطر يهدد شركة اتحاد التعدين بمصادرة أصولها.

٣-٤ أما الولايات المتحدة، فكان عليها أن توازن بين تأييدها لإنهاء الاستعمار ومخاوفها من أن تقع موارد الكونغو، وخاصة ثروته من اليورانيوم، في أيدي سوفياتية إذا ما تولت حكومة وطنية مقاليد السلطة. وفي شهر آب/أغسطس ١٩٦٠، قبل لومومبا، بعد أن أعيته الحيل، المعونة التقنية من الاتحاد السوفياتي. وفي شهر أيلول/سبتمبر ١٩٦٠، حلّ الرئيس كاسافوبو البرلمان الكونغولي واستولى عقيداً في الجيش، هو جوزيف موبوتو، على السلطة. وفي شهر كانون الثاني/يناير ١٩٦١، عمدت قوات موبوتو إلى اختطاف لومومبا وشخصيتين أخريين من الشخصيات السياسية الكونغولية البارزة، وذلك بتواطؤ مزعوم من جانب أجهزة الأمن البلجيكية والبريطانية وتلك التابعة للولايات المتحدة. واقتيد المختطفون إلى كاتانغا حيث جرى تعذيبهم وقتلهم.

٣-٥ وكانت المستعمرة البريطانية روديسيا الشمالية تحدّ الكونغو من الجنوب الشرقي، وكانت جزءاً من اتحاد روديسيا وهو اتحاد سياسي يضم روديسيا الشمالية وروديسيا الجنوبية ونياسالاند أنشأته بريطانيا في عام ١٩٥٣ بهدف الحفاظ على حكم الأقلية البيضاء. وكان الاتحاد تابعا بمقتضى الدستور لبريطانيا مما جعل المملكة المتحدة مسؤولة عن علاقاته الخارجية. وكان رئيس وزراء الاتحاد، سير روي ولينسكي، سياسياً محنكاً بمعنى الكلمة يدرك تمام الإدراك تداعيات تطويق أنظمة وطنية تحظى بدعم الاتحاد السوفياتي لحدوده. وقد ظل اختراق الحدود مع كاتانغا أمراً يسيراً بالنسبة للمستوطنين، إذ كان يسمح بالتعامل الحر بين مدينة نُدولا، أهم مدن مقاطعة كوبربيلت، وإلبزابيث فيل وهي عاصمة كاتانغا. بيد أن الأولوية الاستراتيجية لاتحاد روديسيا كانت كفالة ألا ينتقل التحرر السياسي وحكم الأغلبية من الكونغو إليه. وتحقيقاً لهذه الغاية، سعى الاتحاد إلى ضمان أن يتولى مقاليد السلطة في كاتانغا نظاماً لا يشكل خطراً عليه، فيخلق بذلك ما أطلق عليه ولينسكي منطقةً عازلة

تتصدى للزعرة القومية الأفريقية. وبناء على ذلك، رحب الاتحاد باستيلاء تشومبي على السلطة. وبالمثل كان ولينسكي يكنّ عداءً شديداً للأمم المتحدة ولسياساتها وأنشطتها في وسط أفريقيا. وفي رسالة صُنفت كوثيقة سرية بعثها في ٢١ نيسان/أبريل ١٩٦١ إلى لورد هيوم، وزير الخارجية البريطاني آنذاك، عارض ولينسكي معارضة شرسة جهود الأمم المتحدة الرامية إلى إنهاء انفصال كاتانغا عن الكونغو:

”لا أتصور أن تقف حكومتنا المملكة المتحدة والولايات المتحدة مكتوفي الأيدي وهما تشهدان هذه المأساة التي تتكشف فصولها، دون أن تحركا، فيما يبدو، ساكناً لمنع انتهائها. بمدحجة تودي بحياة جميع أبطالها.

.....

.... تشومبي صديق مخلص جدا للاتحاد. ونظامه يقوم على مثل سامية تدعو إلى الشراكة بين الأعراق، وهي المثل التي نؤيدها ....

.....

من سخرية الأقدار في الكونغو أن تكون أمريكا هي من يتحمل الثمن!

وتسجل بريقة بُعثت إلى لورد ألبرت في ٦ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ رسالةً من ولينسكي تطالب المملكة المتحدة بضرورة أن ”نشجب علناً تصرفات الأمم المتحدة“ وتحذيراً من جانبه بأنه قد يأمر بنقل قوات اتحادية شمالاً إلى الحدود الكونغولية.

٦-٣ ورغم أن المملكة المتحدة وبلجيكا، وكلاهما عضو في الأمم المتحدة، لم يكن يربطهما أي تحالف رسمي على مستوى الدولة، كانت هناك علاقات تجارية وطيدة تربط بينهما وتربطهما كذلك بمصالح الولايات المتحدة وجنوب أفريقيا. فقد كانت لشركة اتحاد التعدين صلات وثيقة بشركة امتيازات تنغانيقا البريطانية [Tanganyika Concessions] (المعروفة باسم ”تانكس“)، إذ كان رئيس شركة تانكس، النقيب تشارلز ووترهاوس، مديراً بشركة اتحاد التعدين أيضاً. وكانت شركة تانكس بدورها ترتبط بصلات مع كل من شركة أنغلو أمريكان [Anglo-American]، وشركة روديجيان سيليكشيون تراست [Rhodesian Selection Trust]، وشركة جنوب أفريقيا البريطانية [British South Africa Company]. وإضافة إلى المخاوف التي يتقاسمها هؤلاء من أن تقوم دولة أفريقية مستقلة قد تعتمد على مصادرة الممتلكات التجارية الأجنبية كما فعلت مصر في عام ١٩٥٦، كانت جنوب أفريقيا تخشى أن ينهار نظام الفصل العنصري الذي تفرضه، والذي كان ساريا جزئياً في روديسيا، من جراء تداعيات حركات التحرير الوطني الزاحفة نحو الجنوب.

٧-٣ وكان دور المملكة المتحدة، بوصفها القوة الاستعمارية المسؤولة عن الاتحاد، دورا معقدا. فهناك قدر كبير من الأدلة على وجود شقاق بين لندن وساليسيري (هراري حاليا، وكانت آنذاك عاصمة الاتحاد) بشأن وجود الأمم المتحدة في الكونغو. وكان لورد لانزداون، وكيل وزارة الخارجية، يسعى إلى تطبيق سياسة وايتهال (الحكومة البريطانية) التي تؤيد جهود الأمم المتحدة لوقف إطلاق النار وإعادة ضم كاتانغا إلى الدولة الكونغولية في الوقت المناسب. وعلى النقيض من ذلك، كان لورد آلبورت، المفوض السامي البريطاني في اتحاد روديسيا، مؤيدا بشدة لسياسات الهيمنة العرقية التي يتبعها الاتحاد، كما يتبين لنا الآن من أوراقه المحفوظة. وقد تصرف في تلك الليلة التي تحطمت فيها طائرة الأمين العام بعدم اكتراث غير مبال باختفاء الطائرة، وهو أمر سيتعين علينا أن نعاود تناوله في موضع لاحق. وفي الأسبوع التالي للحدث، بعث لورد آلبورت برسالة رسمية إلى لندن حمل فيها الأمم المتحدة مسؤولية الكارثة لاثما عليها "عجزها التام عن تفهم الأوضاع في وسط أفريقيا"، ومضيفا أن التعامل مع تلك الأوضاع "يفضّل تركه للأوروبيين ذوي الدراية بهذا الجزء من العالم".

٨-٣ وقد وصف لنا سير بريان آنوين، الذي كان آنذاك السكرتير الخاص للورد آلبورت، التضارب الذي شاب موقف المملكة المتحدة على النحو التالي:

"كانت الولايات المتحدة تؤيد الأمم المتحدة تأييدا شديدا. ورغم أننا كنا من حيث المبدأ حلفاء للولايات المتحدة، أعتقد أن الحكومة البريطانية كانت إلى حد بعيد أكثر تحوفا من تصرفات الأمم المتحدة، وقد قدمنا قدرا أكبر من البيانات الرسمية في نيويورك".

٩-٣ لكن هناك أدلة مستمدة من وثائق بحوزة اللجنة ومن مصادر أخرى تشير إلى وجود هوة بين السياسات التي تتبعها إدارة الولايات المتحدة ووكالة المخابرات المركزية في ذلك البلد. فقد كانت سياسة الإدارة تتمثل في دعم الأمم المتحدة، غير أنه من الجائز أن وكالة المخابرات المركزية كانت تزود كاتانغا بالعتاد: انظر على سبيل المثال الفقرة ١٣-١٧ أدناه.

١٠-٣ وليس الغرض من الفقرات الواردة أعلاه تقديم صورة شاملة للوضع، وإنما كان القصد منها التنويه فحسب بما كان لعددٍ من الدول أو الوكالات الحكومية والشركات التجارية الكبرى من مصالح في انفصال كاتانغا باتت على المحك في شهر أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وموجز القول إن كلا من بلجيكا وأجهزة الأمن البريطانية والأمريكية واتحاد روديسيا (مع مؤيديه البريطانيين) وجمهورية جنوب أفريقيا كان له من الأسباب ما يجعله يخشى احتمال قيام كونغو مستقل يعاد توحيده، وهو الهدف الذي اعتمده الأمم

المتحدة سياسة لها واتخذها داغ همرشولد مهمةً يسعى إلى تحقيقها وأيدته حكومة المملكة المتحدة والإدارة الأمريكية على السواء.

#### ٤ - الأمم المتحدة وكاتانغا

٤-١ في ٢١ شباط/فبراير ١٩٦١، قرر مجلس الأمن في قراره ١٦١ (١٩٦١) أن "تتخذ تدابير ترمي إلى أن ينسحب من الكونغو فوراً ويجلي عنه جميع الأفراد العسكريين وشبه العسكريين والمستشارين السياسيين البلجيكيين والأجانب الذين لا يخضعون لقيادة الأمم المتحدة، وكذلك المرتزقة". وبعد أن مُنحت عملية الأمم المتحدة في الكونغو هذه الولاية، زادت من وجودها العسكري هناك؛ وبحلول شهر آذار/مارس ١٩٦١ أصبح قوام قوتها المتعددة الجنسيات، التي يقودها الفريق أول شون ماكغوين من أيرلندا، ما عدده ١٥ ٠٠٠ فرد.

٤-٢ وشملت الموارد المتوافرة لكاتانغا طائرة واحدة على الأقل وربما عدة طائرات من طراز المقاتلات النفاثة *Fouga Magister* كما كان لديها عددٌ من المرتزقة القادرين على قيادتها. وكانت كل مقاتلة من هذا النوع مزودة بمدفعين رشاشين ولها القدرة على إسقاط قنابل صغيرة، وقد أرهقت إحداها طائرات النقل التابعة للأمم المتحدة بمضايقات متكررة في الميدان. وكما سيتبين فيما بعد، قد يشكل توافر طائرة ثانية من هذا الطراز مسألة جوهرية. والأدلة على امتلاك كاتانغا في شهر أيلول/سبتمبر ١٩٦١ أكثر من طائرة واحدة قتالية من طراز *Fouga* مستمدة من مصدرين يعدان مصادر "داخلية". فأحد هذين المصدرين هو جيرري بورين، جندي المرتزقة السابق، الذي أكد في مذكراته المعنونة "قائد المرتزقة" [Mercenary Commander] أن عملية الأمم المتحدة في الكونغو تركت لكاتانغا "مقاتلتين نفاثتين للتدريب من طراز *Fouga Magister*" فضلاً عن طائرات أخرى. أما المصدر الثاني للأدلة، فهو ديفيد دويل، ضابط وكالة المخابرات المركزية السابق في إليزابيث فيل، الذي ذكر أنه كان شاهداً عياناً لتسلم كاتانغا في الحفاء ثلاثاً من هذه الطائرات: انظر الفقرتين ١٣-١٧ و ١٣-١٨ أدناه.

٤-٣ والأنشطة التي اضطلعت بها قوات عملية الأمم المتحدة في الكونغو خلال عام ١٩٦١ معقدة من حيث وقائعها ومثيرة للجدل تاريخياً وسياسياً. وقد عُهد بالقيادة السياسية نيابةً عن الأمم المتحدة إلى الدبلوماسي الأيرلندي كونور كروز أوبريان، الذي لم يحظَ دوماً بالتأييد المطلق. ويكفينا تلبية لغرضنا في الوقت الراهن أن نسجل أن أوبريان اعتمد كأولوية له حمل تشومي على طرد المرتزقة من الجهاز العسكري التابع له وعلى الاعتراف بسلطة الحكومة الكونغولية في ليوبولدفيل. ولما رفض تشومي ذلك، نفذت عملية

الأمم المتحدة، رغم تواضع قدراتها من حيث توافر الأسلحة وامتلاك السيطرة الجوية، عملية "قَبْضة الرّم" [Operation Rumpunch] التي نجحت في ٢٨ آب/أغسطس ١٩٦١ في الاستيلاء على عدد من النقاط الاستراتيجية في إيزابيث فيل. وعمدت بريطانيا وبلجيكا وفرنسا عندئذ إلى التدخل دبلوماسياً، وتعهدت بترحيل المرتزقة الذين أسرّتهم عملية الأمم المتحدة. ولكن حركة كاتانغا الانفصالية لم يبدُ منها ما يدل على قرب اهيارها أو على استعدادها للقبول بحل وسط، وظل ما لا يقل عن ١٠٠ جندي من المرتزقة طلقاء لا يُعرف مكان وجودهم.

٤-٤ ثم نفذت عملية الأمم المتحدة بعد ذلك عملية "مورثور" (أي الهجوم الساحق) [Operation Morthor] التي كان الهدف منها الاستيلاء على مبان رئيسية في إيزابيث فيل وتسهيل القبض على تشومبي وأربعة من وزرائه بتهم التعذيب والقتل. وانطلقت العملية في ١٣ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ إلا أنها لاقت مقاومة فاقت ما لاقته عملية "قَبْضة الرّم". وخشيت عملية الأمم المتحدة أن تصبح طرفاً محارباً في حرب أهلية، فبدأت في جسّ النبض بقصد وقف إطلاق النار. وقد كانت محاولة الأمين العام إتمام المفاوضات التي أعقبت ذلك الطريق التي قادته إلى حتفه.

## ٥ - تدخل الأمين العام

١-٥ وصل داغ همرشولد مع فريقه إلى ليوبولد فيل في ١٣ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ قادماً من نيويورك. وكان الهدف من زيارته مناقشة برنامج للمعونة مع الحكومة الكونغولية، إلا أنه وصل في اليوم الذي انطلقت فيه دون علمه ولا موافقته عملية مورثور فاضطر إلى تحويل انتباهه إلى الأزمة التي نجمت عنها. وكانت القنصلية البريطانية في إيزابيث فيل قد بذلت مساعي وساطة من أجل بدء محادثات لوقف إطلاق النار بين تشومبي وأوبريان، إلا أن هذه المساعي تعطلت لمطالبة أوبريان بأن يعترف تشومبي أولاً بوحدة الكونغو وبسلطة حكومته المركزية. ورفض تشومبي من جانبه مقابلة أوبريان وأراد أن يتفاوض مع الأمين العام.

٢-٥ وفي يوم السبت الموافق ١٦ أيلول/سبتمبر وبينما القتال مستمر بلا هوادة، بعث همرشولد باقتراح إلى تشومبي داعياً إياه إلى مقابله في روديسيا. ونقل ديتزل دانيت، القنصل البريطاني في كاتانغا، إلى همرشولد موافقة تشومبي الذي اقترح أن يكون مكان اللقاء مدينة بانكروفت في روديسيا الشمالية. وردّ همرشولد قائلاً إنه يجب أولاً وقف إطلاق النار، واقتراح في ضوء سوء مرافق هبوط الطائرات في بانكروفت أن يلتقيا في ندولا. ونقل دانيت موافقة تشومبي على الشرطين، إلا أن هذا الأخير حاول إضافة شروط أخرى. وعندما حاول

همرشولد إبلاغ تشومبي رفضه هذه الشروط الإضافية، أبلغه دانيت أن تشومبي بصدد أن يغادر جواً متجهاً إلى نُدولا.

٣-٥ وفي يوم الأحد الموافق ١٧ أيلول/سبتمبر، سافر نيل ريتشي، أحد ضباط وكالة الاستخبارات الخارجية البريطانية [MI6] والسكرتير الأول للمفوض السامي البريطاني في سألَسبيري، مع طائرتين صغيرتين لاصطحاب تشومبي ودانيت إلى نُدولا. وقد وجدهما في مدينة كيبوشي برفقة هنري فورتوم، نائب المدير العام لشركة اتحاد التعدين بإليزابيث فيل. ووصل تشومبي، وبرفته ثلاثة من وزرائه على الأرجح، إلى نُدولا حوالي الساعة ١٧:٠٠ بالتوقيت المحلي، وانتظر مع مرافقيه في قاعة صغيرة بالمطار ريثما يصل لورد لانزداون والأمين العام قادمين من ليوبولدفيل.

٤-٥ وفي الساعة ١٧:٥١، أقلعت من مطار نُدجيلي، ليوبولدفيل، متجهةً إلى نُدولا طائرة داغ همرشولد المستأجرة من طراز DC6 المسجلة برقم SE-BDY والتي يطلق عليها طاقمها اسم ألبرتينا.

٥-٥ ووصلت طائرة لورد لانزداون إلى نُدولا حوالي الساعة ٢٢:٣٠ قادمةً من ليوبولدفيل، حيث كان قد اغتنم فرصةً إجرائه زيارة رسمية لعقد محادثات مع داغ همرشولد. وكان لورد لانزداون قد اقترح من تلقاء نفسه أن يأتي إلى نُدولا لتيسير محادثات وقف إطلاق النار؛ إلا أنه سافر قبل مغادرة فريق الأمم المتحدة وعلى متن طائرة مستقلة بناءً على اقتراح من الأمين العام، عزاه لانزداون فيما بعد إلى "أسباب سياسية". وينبغي أن نذكر فوراً أننا لا نرى في ذلك ما يثير الشبهات أو ما يدعو إلى الشك في أن الاقتراح كان اقتراح همرشولد فعلاً: فقد كان اقتراحاً حصيفاً على الصعيدين الدبلوماسي والسياسي.

٦-٥ وفي ضوء عدم ورود أنباء عن وصول همرشولد، اصطحب تشومبي إلى منزل كبير مفوضي المقاطعة لانتظاره هناك. وكانت زوجته وأولاده الثلاثة في روديسيا الشمالية آنذاك، وأُتي بهم للانضمام إليه في صباح اليوم التالي.

٧-٥ وبحلول منتصف ليلة ١٧ أيلول/سبتمبر، كانت الشخصيات التالية موجودة مع آخرين وإضافة إلى مرافقي تشومبي في مطار نُدولا: لورد ألبرت، المفوض السامي البريطاني؛ وبريان آنوين، سكرتيره الخاص؛ ومسؤولون من المفوضية السامية الروديسية والمفوضيات الإقليمية؛ وديترل دانيت، القنصل البريطاني في كاتانغا (مع زوجته وأطفاله، وكانوا في طريقهم إلى لندن)؛ ولورد لانزداون، وكيل وزارة الخارجية البريطاني، ومايكل ويلفورد، سكرتيره الخاص. وكان موجوداً أيضاً مدير المطار، جون "رد" ويليامز، ومجموعة كبيرة من

الأفارقة الذين أتوا للترحيب بالأمين العام وانتظروا خارج محيط المطار، إضافة إلى عدد كبير من الصحفيين.

٨-٥ وكان موجودا في المطار كذلك قائد مرتزقة من جنوب أفريقيا هو جيرى بورين مع حندين آخرين من المرتزقة واثنين آخرين "في المدينة"، وذلك وفقا لمذكرات بورين على أي حال. ووجود مرتزقة محترفين في ندولا على ما يبدو، وبعضهم في المطار نفسه، لم يُبرر قط إلا كمصادفة (من جانب بورين)، إلا أن هذا الأمر ينبغي النظر إليه في ضوء الأدلة التي قدّمتها إلى اللجنة في عام ٢٠١٣ مساعدُ مفتش شرطة سابق هو أدريان بغ. وقد كان بغ مكلفا بالعمل ذلك المساء لكي "يضمن خلو المطار من أي شخص ليس له سبب معقول للمكوث فيه". ولم يتذكر بغ أنه اضطر أن يبعد أحداً. ويبرز تساؤل عما إذا كان سبب وجود هؤلاء الرجال أنهم علموا أن شيئاً هاما كان على وشك الحدوث في تلك الليلة، ويظل هذا التساؤل ماثرا للتكهنات.

٩-٥ وتحسبا لمخاطر التعرض لمضايقات من طائرات عسكرية كاتانغية، طلب الأمين العام من دول أخرى توفير غطاء جوي. ووافقت إثيوبيا على توفير مقاتلات نفثة إلا أن حكومة المملكة المتحدة لم تكن قد منحت بعد التصريح اللازم للتخليق فوق إقليم شرق أفريقيا البريطاني، حتى موعد مغادرة ألبرتينا متجهةً إلى ندولا. ورغم أن هناك من يرى أن عدم إصدار هذا التصريح كان فعلا متعمدا، لم تعثر اللجنة على دليل مقنع يبرهن على ما هو أخطر من عدم تنبه لندن إلى ضرورة التعامل مع هذا الطلب بشكل عاجل.

## ٦ - الوصول إلى ندولا

١-٦ كانت ألبرتينا مستأجرة من شركة الطيران السويدية ترانس إير [Transair] ومخصصة لقائد قوة الأمم المتحدة. وكان طاقمها يتكون من الطيار بير هالونكويست، قائدا للطائرة، والطيار نيلز - إريك آهريوس، والطيار لارس ليتون، مساعدا لقائد الطائرة<sup>(١)</sup>. وفرض قائد الطائرة صمتاً لاسلكياً خشية التعرض لهجوم كاتانغي، إلا أن وسيلة للاتصال باللغة السويدية رُتبت تحسباً لحالات الطوارئ وكان مكلفا بما في اتصال سويدي على متن الطائرة (هو كارل إريك روزن) وآخر في ليوبولدفيل. وفي ليوبولدفيل، لم يسمع مسؤول

(١) نسجل هنا أسماء ركاب الطائرة الآخرين احتراماً لذكراهم، وهم: آليس لالاند (سكرتيرة)، هينريش فايشهوف (خبير في شؤون أفريقيا)، فلامير فابري (مستشار قانوني)، بيل رانالو (حارس شخصي)، هارولد جوليان (المعين بالإناابة كبيرا المسؤولي الأمن في عملية الأمم المتحدة في الكونغو)، سيرج بارو وفرانسيس آيفرز وستيغ أولوف هيلته وبيير إدفالد بيرسون (حراس أمن تابعون للأمم المتحدة)، نيلز غوران فيلهلمسون (مهندس طيران مرافق للرحلة)، هارالد نورك (إداري الطائرة).

الاتصالات التابع لعملية الأمم المتحدة في الكونغو في أي وقت من الأوقات إلا الصمت المطبق، وقد كان يراقب موجة تردد اللاسلكي الخاص بالطائرة مصغياً لها. وزيدت تدابير الأمن علاوة على ما سبق، إذ أودع الطيار هالونكويست مساراً للرحلة ذكر فيه أنه متجه إلى مدينة لولوابورغ. وقبل الإقلاع بفترة قصيرة، أخبر هالونكويست زميلاً له من عملية الأمم المتحدة بأن وجهته الفعلية هي ندولا. وأوضح أنه سيضبط مسار الطيران باتجاه منارة اللاسلكي في لولوابورغ، ومن هناك سيتعين عليه توجيه المسار الملاحي بنفسه. وقد كان هالونكويست ملاحاً متمرساً يُدرّس أصول الملاحة في شركة ترانس إير. وسوف نتناول على حدة تدابير تأمين الطائرة نفسها.

٦-٢ واتبعت الطائرة عن عمد مساراً التفافياً خشية أن تعترضها مقاتلات كاتانغية. فاتجهت شرقاً من ليوبولدفيل نحو بحيرة تنغانيقا، ثم اتجهت صوب الجنوب على طول الحدود الكونغولية قاصدةً ندولا. ولم يُسمع للطائرة صوت في المراقبة الأرضية حتى الساعة ٢٢:٠٢ عندما اتصلت الطائرة بالسبيري للاستفسار عن الوقت التقريبي المتوقع لوصول طائرة لورد لانزداون، وعرفت نفسها عندئذ بوصفها طائرة من طراز DC6 متجهة من ليوبولدفيل إلى ندولا وقدّرت الساعة ٠٠:٣٥ موعداً تقريبياً لهبوطها في تلك المدينة. وأعلم قائد الطائرة بأنه من المتوقع أن يصل لانزداون حوالي الساعة ٢٢:١٧. وفي الساعة ٢٢:٣٥ التي تصادف أن كانت وقت وصول لانزداون فعلاً، أبلغت الطائرة بموقعها وذكر قائدها أنه يطير فوق الطرف الجنوبي لبحيرة تنغانيقا. ويبدو أن الطائرة توجهت من هناك صوب ندولا مقتربةً منها إما من الشرق أو من الجنوب الشرقي. وصرح للطائرة بخفض ارتفاع الطيران من ١٧ ٥٠٠ قدم إلى ١٦ ٠٠٠ قدم، وهو ما فعلته وأبلغت به في الساعة ٢٣:١٥. وأبلغ الطيارُ بنيته الهبوط في ندولا ثم الإقلاع منها سريعاً قاصداً وجهةً لم يكن بإمكانه الإفصاح عنها بعد ولكنها لم تكن ليوبولدفيل. وفي الساعة ٢٣:٣٢، سلّمت سبيري الاتصال اللاسلكي إلى مراقبة الحركة الجوية في ندولا.

٦-٣ واتصلت الطائرة بندولا في الساعة ٢٣:٣٥ وأبلغتها بأن مسارها سيكون متعامداً مع منتصف المدرج في الساعة ٢٣:٤٧ حسب تقديراتها وستصل في الساعة ٠٠:٢٠. وأجاب برج المراقبة في ندولا معطياً بيانات عن الطقس والضغط الجوي. وفي الساعة ٢٣:٥٧، أبلغت الطائرة بتلقيها الرسالة وطلبت التصريح لها بالهبوط إلى ارتفاع أقل. وقد منحها برج المراقبة التصريح طالماً إليها إبلاغه عندما تصل إلى "نقطة بدء الانحدار"، وتبع ذلك حوارٌ عما ينوي قائد الطائرة عمله بعد الهبوط. وفي الساعة ٠٠:١٠، أبلغت الطائرة بالتالي: نرى أضواءكم، نظير فوق ندولا، بدأنا الانحدار، رجاء إبلاغنا ببيان QNH [الضغط

الجوي مقيسا نسبة إلى مستوى سطح البحر]. وأجابت ندولا قائلة: ”علم، QNH يبلغ ١٠٢١ مللي بار، رجاء إعلامنا عند الوصول إلى ارتفاع ٦٠٠٠ قدم“. وكان رد الطائرة SE-BDY: ”علم، ١٠٢١“. ثم ساد الصمت بعد ذلك. ولم تهبط الطائرة SE-BDY قط في ندولا.

٤-٦ وهذا البيان للاتصالات الأرضية بالطائرة SE-BDY مستقى مما يبدو أنه السجل الوحيد المتبقي لها، وهو سجل حُرر بعد مرور ٣٢ ساعة على تلك الاتصالات استناداً إلى ملاحظات خطية دوّنها أرونالد كامبل مارتين، كبير مراقبي الحركة الجوية بندولا، لعدم توافر التسجيل الصوتي المطلوب. وسنعود في موضع لاحق إلى مسألة ما إذا كان هذا السجل أصليا أو موثوقا به، إلا أننا نذكره في هذا الموضوع لأننا نرجح، لأسباب سنبيّنها فيما بعد، أن أي تحقيق يُجرى في المستقبل سيعتبر ما جاء فيه روايةً يُمكن بشكل معقول التعويل عليها - على الأقل حتى نهاية الأحداث التي تسجلها. وفي ضوء ما يرد أدناه في الفقرة ١٣-٥ وما يليها، يمكن أن تكون هذه العبارة الأخيرة أهمية حاسمة.

٥-٦ وتكمن أهمية قياس الضغط الجوي الذي يُرمز له بالمختصر ”QNH“ في أنه يمكن الطاقم من إعادة ضبط أجهزة قياس الارتفاع لبيان قياس الضغط الجوي معدّلاً حسب ارتفاع مستوى سطح البحر. وقد ذهب البعض إلى أن ألدريتنا أعطيت ”QNH“ غير صحيح عند اقترابها من ندولا، إلا أن مقاييس الارتفاع الثلاثة التي عُثر عليها في الحطام وُجد أنها مضبوطة على نحو سليم. وتجري في الفقرتين ١٠-٣ و ١٠-٤ أدناه دراسة الرأي القائل بأن خطأ في قياس الارتفاع نشأ عن تعمد إبلاغ بيانات مغلوبة هو السبب الذي أدى إلى تحطم الطائرة.

## ٧ - تحطم الطائرة

١-٧ تثير مسألة التوقيت الأصلي للعثور على حطام الطائرة جدلاً، وسنعاود تناولها على حدة في موضع لاحق (انظر الفرع ١٤ أدناه). أما الآن فنذكر أن الطائرة تحطمت في منطقة غابات تقع على بعد ٩ أميال تقريبا إلى الغرب من مطار ندولا وعلى ارتفاع قدره ٢٨٥ ٤ قدماً عن مستوى سطح البحر و ١٦٠ قدماً عن مستوى المطار. وكان طول الأشجار التي ارتطمت الطائرة بها أولاً حوالي ٧٠ قدماً.

٢-٧ وكان مسار اقتراب الطائرة من المطار مساراً تقليدياً. وكان الطقس هادئاً والسماء صافية والليلة مُقمرة. والأرجح أن الطائرة حلقت فوق المدرج، الذي كان محوره يمتد تقريبا من الشرق باتجاه الغرب، قادمةً من جهة الجنوب أو الجنوب الشرقي، ثم اتبعت مساراً دائرياً إلى اليسار قبل أن تستعد للهبوط من جهة الغرب. ومراقبو الحركة الجوية في ندولا يعطون

الطائرات في المعتاد ٤ دقائق تقريبا لاستكمال هذه المناورة: دقيقة واحدة في اتجاه الشمال ودقيقتان في اتجاه الغرب ثم دقيقتان لاستكمال مسار يتخذ شكل القوس وينتهي بالطائرة في وضع محاذٍ للمدرج. ومن المؤكد أن هذا المسار القوسي، الذي أصبح في نهايته متجهها صوب الجنوب الشرقي، هو الذي أفضى إلى تحطم ألبرتيننا على أرض الغابة.

٣-٧ وارتأى الخبراء الذين عاينوا الموقع أن الطائرة كانت، وقت ملامستها لقمم الأشجار، تحلق في وضع يكاد يكون أفقيا تماما مع انحناء جانبية طفيفة ناحية اليسار. واعتبارا من تلك النقطة، زادت زاوية الانحدار إلى حوالي ٥ درجات وازدادت زاوية الانحناء الجانبي أيضا مع ارتطام الجناح الأيسر للطائرة بالأشجار أولاً ثم اصطدامه بالأرض قرب عُشٍّ من أعشاش النمل ارتفاعه ١٢ قدما تقريبا، مما أدى بالطائرة إلى الانقلاب بشكل متكرر وعنيف انتهى بتحطم جناحها الأيمن قبل أن تتوقف أخيرا في مواجهة اتجاه الغرب وقد انفصلت مقدمتها المخروطية عن بدنها. وانسكب وقودُ الطائرة على طول مسافة تتراوح بين ٣٠٠ و ٣٥٠ قدما هي الجزء الأخير من مسارها، إذ تسرب الوقود من محركها الأيسر الأقرب إلى بدنها كما تسرب فيما يبدو من محركها الأيمن وانتشر الرذاذ على الحطام نفسه. وكان الطيار قد أشار إلى احتمال احتياجه لإعادة تموين احتياطي الطائرة من الوقود في نُدولا، إلا أن لجنة التحقيق التابعة للأمم المتحدة قَدّرت أن الاحتياطي المذكور تجاوز الخمسة أطنان.

٤-٧ وقد قدّم خبراء فيما بعد أدلةً دامغة تبرهن على أن عجلات الطائرة جرى إنزالها وتثبيتها في وضع الهبوط، وأن محركات الطائرة كانت تعمل بطاقة أقل عندما وقع الارتطام وأن حُنيحاتها بُنّت بزواية تقليدية قدرها ٣٠ درجة استعداداً للهبوط.

٥-٧ ووُجدت ضمن جثث الضحايا التي عُثر عليها في الحطام أربع ساعاتٍ يد متوقفة جميعها في توقيت واحد تقريبا لا يفصل كل منها عن الأخرى إلا دقيقتان، مما سمح بتحديد توقيت الارتطام بما بين الساعتين ١٠:٠٠ و ١٥:٠٠، وهو توقيت يتفق إلى حد بعيد مع مسار الهبوط الدائري الذي وصفناه حسب ما جاء في آخر اتصال مسجل للطيار هالونكويست مع نُدولا. ومن الجائز أن يكون هناك مزيد من الاتصالات اللاسلكية التي تبادلها برج المراقبة والطائرة دون أن تُسجّل، غير أن المرجح أن يكون انقطاع الاتصال اللاسلكي مع برج المراقبة راجعاً إلى حادث خطير أصاب الطائرة نفسها.

٦-٧ وتوصلت جهات التحقيق المعاصرة للحادث إلى استدلال مفاده أن الوقود المسكوب اشتعل عند الارتطام. ولكن نظرية، سيتعين علينا أن ندرسها، تدفع بأن الطائرة أُحرقت عمدا بعد تحطمها. ولذلك سنسجل في هذا الموضوع أن المسؤولين حينما وصلوا إلى مسرح

الحادث (ليس للمرة الأولى على ما يبدو - وهذه مسألة أخرى تثير الجدل) بعد الساعة ١٥:٠٠ بقليل يوم ١٨ أيلول/سبتمبر، كانت النيران قد التهمت أربعة أخماس بدن الطائرة وحثت ركابها جميعاً فيما عدا راكبين اثنين. وهذان الركبان هما الرقيب هارولد جوليان، كبير مسؤولي الأمن بالإنابة، والأمير العام. وقد عُثر على الرجلين خارج منطقة الحريق. وكان جوليان مصاباً بحروق شديدة دون إصابات أخرى باستثناء كسر في كاحله، وكان واعياً وقادراً على الكلام. وقد ظل على قيد الحياة لمدة ٦ أيام في المستشفى. أما داغ همرشولد، فكان قد لقي مصرعه إلا أن جثته لم تمسها النيران. والإصابات التي لحقت بالأمير العام مسألة قائمة بذاتها سنعاد تناولها على حدة.

٧-٧ ومن ضمن الجثث المحترقة، عُثر في قمرة القيادة على جثة سيرج بارو، حارس الأمن التابع للأمم المتحدة. ويُحتمل أن يكون السبب في ذلك أن بارو، وهو مواطن هايتي، كان يتحدث اللغتين الإنكليزية والفرنسية بطلاقة. وسنعاد النظر في هذا الاحتمال في موضع لاحق.

٧-٨ وكان بارو ضمن عدة ضحايا عُثر في جثثهم على طلقات. ويُذكر أن ركاب الطائرة كانوا يحملون مجموعة متنوعة من الأسلحة. وقد طُرحت مسألة تتعلق بإمكانية أن تسبب حرارة النيران في إطلاق الذخائر (انظر الفقرة ١٣-٣٣ أدناه).

٧-٩ وثمة أدلة مستمدة من أكثر من مصدر (انظر الفقرة ١٣-٣١ أدناه) تشير إلى أن ثقباً تشبه تلك التي تسببها الطلقات النارية لوحظ وجودها في بدن الطائرة المحترق.

٧-١٠ وقد أدى الضرر البالغ الذي أصاب الطائرة من جراء ارتطامها بالأرض واحتراقها إلى تعذر البحث بدقة عن أدلة تثبت وقوع عطل ميكانيكي. وكل ما يمكن قوله في هذا الصدد إنه لم يُعثر على ما يدل على وقوع مثل هذا العطل.

أهو خطأ من جانب الطيار؟

٧-١١ من أشكال الخطأ المنسوب إلى الطيار الذي دُفع به آنذاك أن طاقم الطائرة التبس عليه الأمر فخلط بين ندولا في روديسيا الشمالية، وندولو وهو المطار السابق لمدينة ليوبولدفيل في الكونغو. وبما أن مطار ندولو يقع على ارتفاع أقل بكثير من ندولا، فمن شأن استخدام الخريطة الخاصة بندولو أن يؤدي بالطيار إلى الظن خطأً أن لديه مجالاً أفسح للانحدار إلى ارتفاع أقل. ولكن ما من أدلة تتوافر على وقوع مثل هذا الخلط البدائي، بل إن ثبوت موثوقية سجل الاتصال اللاسلكي بين الطائرة وبرج المراقبة في ندولا، أيا كانت درجتها، أدلة لا بأس بها على عدم وقوع هذا الخلط. ولم ينم إلى علمنا قط أن خطأً مثل

هذا وقع فيه لا سابقاً ولا لاحقاً ملاحون جويون. ويفضي ذلك مقترناً بأدلة الخبراء التي حصلت عليها اللجنة إلى استبعاد وقوع هذا الخلط البدائي استبعاداً تاماً.

٧-١٢ وندولو، الذي كان المطار السابق لمدينة ليوبولدفيل ويقع على مسافة تبعد ساعات، لم تكن به آنذاك خدمة مراقبة للاقتراب ولم يكن لديه برج للمراقبة؛ وخريطة نظام الهبوط تبين ذلك بوضوح فضلاً عن أن الطاقم كان سيتنبه لهذا الأمر في أي حال من الأحوال عند محاولته البحث عن موجة التردد الخاصة بالبرج. وبما أن مطار ندولو يرتفع عن مستوى سطح البحر بأقل من ١٠٠٠ قدم، فإن طياراً متمرساً كهالونكويست كان سيفطن إلى أن ارتفاع ٦٠٠٠ قدم الذي حُدّد لبدء هبوط ألبرتينا ارتفاعاً شاهقاً للغاية؛ أما بالنسبة لمدينة ندولا الواقعة على ارتفاع ١٦٠ ٤ قدماً فوق مستوى سطح البحر، فإن الارتفاع المذكور مناسب. ويضاف إلى ذلك أن مسار نظام الاقتراب من ندولو يتطلب الاتجاه إلى الشرق ثم إلى اليمين ثم إلى اليسار، في حين أن المسار الواضح الذي اتبعته ألبرتينا، وهو المسار الصحيح، يكاد أن يكون معاكساً لذلك تماماً.

٧-١٣ ويذكر سفن هامبرغ، الخبير الاستشاري لدى اللجنة، "في الختام" أن:

"أفضل دليل على أن خريطة ندولو (ليوبولدفيل) لم تُستخدم هو أن الخريطة عُثِرَ عليها داخل الكتيب العسكري المذكور أعلاه [كتيب معلومات الطيران الخاص بالقوات الجوية/البحرية التابعة للولايات المتحدة]. ولم يُعثر على الصحائف الخاصة بـندولا في كتيب جييسين [Jeppesen] الذي وُجد في الحطام، والتفسير الأكثر بدهاءة ومنطقية لذلك هو أن تلك الصحائف كانت موضوعاً أمام الطيارين (حيث كان يجب أن تكون) عندما تحطمت الطائرة".

٧-١٤ وهكذا يتبين أن نظرية ندولو لا تقوم على أي سند ملموس، وأن الخبرة التي يتمتع بها الطيار هالونكويست تناقضها إلى حد بعيد.

ارتطام الطائرة بالأرض دون فقدان السيطرة

٧-١٥ تستعين اللجنة بمشورة خبيرين من خبراء الطيران هما محقق الحوادث سفن هامبرغ، وجون هانسمان، أستاذ الملاحة الجوية والفضائية بجامعة MIT. وكلاهما خلص إلى أن جميع الدلائل الموضوعية، وأهمها على الإطلاق شكل الرقعة المتأثرة بارتطام الطائرة بالأرض عند السقوط ونمط تناثر الحطام، تشير إلى حالة ارتطام طائرة بالأرض دون فقدان السيطرة [controlled flight into terrain (CFIT)].

١٦-٧ وللارتطام بالأرض دون فقدان السيطرة تعريف وضعته هيئة رسمية دولية هي الفريق المعني بسلامة الطيران التجاري التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي. وفيما يلي نص التعريف:

”الاصطدام بالأرض أو الماء أو بحاجز، أو إيشاك الاصطدام بما سبق دون أي إشارة إلى فقدان السيطرة“.

١٧-٧ ويستنتج الخبراء من توزيع الحطام في المنطقة أنه ما كان ممكناً أن تكون الطائرة قد تعرضت لانفجار في الجو كافٍ لفصل أجزاء منها عن البدن أثناء الطيران. أما وقد بدأت انحدارها وارتطمت بقمم الأشجار، فإنها ”هوت إلى الأرض بزواوية تكاد أن تكون زواوية انحدار عادية“.

١٨-٧ ولو كان الأمر قد اقتصر على ذلك، لانتهى التحقيق عند هذا الحد. فقد يُرتأى مثلاً أنه يكفي لثبوت ارتطام الطائرة بالأرض دون فقدان السيطرة أن يكون مستوى الأرض مرتفعاً في مسار اقتراب الطائرة فيحجب لفترة قصيرة أضواء المطار. غير أن سفن هامبرغ يستطرد قائلاً في تقريره (الذي أشار الأستاذ هانسمان إلى تأييده له):

”لكن هذا النمط وحده لا يستبعد تماماً بعض النظريات القائلة بحدوث تخريب أو وقوع هجوم، وهي تحديداً تلك النظريات [التي] تدفع بحدوث قدر معين، وإن كان محدوداً، من فقدان السيطرة، إما بتعرض الطيارين لتشويش أو لإصابات. فمثل هذه النظريات ينبغي مناقشته في ضوء عوامل أخرى ذات صلة لا تقتصر على الرقعة المتأثرة بارتطام الطائرة بالأرض أو نمط تناثر الحطام“.

١٩-٧ ويسهب كاتب التقرير موضحاً أن تعريف الفريق المعني بسلامة الطيران التجاري التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي لماهية الارتطام بالأرض دون فقدان السيطرة

”لا يغطي الأعمال العدائية الخارجية التي يُقصد بها التشويش على طاقم الطائرة؛ فمثل هذا التأثير يمكن أن يسبب شيئاً يمكنني وصفه بأنه ارتطام مع فقدان السيطرة“.

٢٠-٧ ويخلص التقرير إلى ما يلي:

”ليست هناك حاجة على الإطلاق إلى توافر عوامل تشويش خارجي أو حدوث أعمال عدائية خارجية لكي يقع حادث يشبه تماماً الحادث الذي نراه في حالة الطائرة SE-BDY“.

واللجنة تقبل بهذا الرأي دونما تردد. ولكن عدم الاحتياج لأي من هذه العوامل الخارجية لكشف أسباب هذه الكارثة لا يعني في حد ذاته انتفاءها. بل إن مغزى ذلك، كما يتضح من الاقتباس الوارد في الفقرة ٧-١٨ أعلاه، هو أن أي عوامل خارجية:

(أ) ينبغي أن يثبت توافرها اعتمادا على أدلة أخرى؛

(ب) يجب أن تتسق مع الحقائق المعروفة.

٧-٢١ وتسعى اللجنة فيما تبقى من هذا التقرير إلى تقييم الأدلة على توافر أسباب خارجية محتملة قياسا بمذنبين المعيارين، مراعية في ذلك كما جاء في الفقرة ٢-١٢ أعلاه ضرورة أن تتوصل إلى وجهة نظر مستقلة بشأن عدد من المسائل سبق لآخرين أن كوّنوا عنها آراء خاصة يتمسكون بها أحيانا تمسكا شديدا. وفي ظل الافتقار إلى أدلة قوية على توافر أسباب خارجية أكثر رجحانا وبالرغم من خبرة هالونكوويست المشهود بها ومن الظروف العادية التي كانت سائدة عند اقترابه من ندولا للهبوط، فسيستمر الأخذ بنظرية ارتطام الطائرة بالأرض دون فقدان السيطرة.

## ٨ - وفاة داغ همرشولد

العثور على الجثث

٨-١ تأخرت السلطات الروديسية في الظاهر في الإعلان عن اكتشاف الحطام بما لا يقل عن ٩ ساعات وربما أكثر. وما من شك في أن هذا التأخير أثار الشبهات والتساؤلات عما إذا كانت السلطات استغلت تلك الساعات لعمل شيء تريد أن تخفيه عن الأنظار. وقد طُرحت نظريات كثيرة أشدها تطرفا تلك القائلة بأن همرشولد عُثر عليه حيا أثناء الليل أو في الفجر إما في الحطام أو بالقرب منه، وأنه اقتيد لمسافة قصيرة ثم أُطلق عليه الرصاص بينما أُضرمت النيران في الطائرة. أما الصيغة الأقل تطرفا، فتقول بأن همرشولد، وإن كان أُلقي به بعيدا عن الحطام، صُرع حتما من جراء الارتطام، غير أن فريقا كان ينتظر على الأرض للتأكد من وفاته. وفي كلتا الحالتين، تفترض النظريتان أيضا أن السلطات الاتحادية علمت على مستوى غير معروف بما كان مخططا وسَعَت إلى إتاحة الكثير من الوقت لتيسير تنفيذ هذا المخطط.

٨-٢ وستتناول في موضع لاحق من هذا التقرير فرضية العثور على الحطام أثناء الليل أو في الفجر. أما الرواية الرسمية التي ووفيت بها لجان التحقيق الثلاث، فهي أن الطيار كراكستون هو أول من عثر على الحطام وكان ذلك في الساعة ١٠:١٥ من يوم

١٨ أيلول/سبتمبر، ثم توجهت بعد ذلك مركبات الشرطة وسيارات الإسعاف إلى موقع الحطام حيث عُثر على جثة همرشولد وعلى جوليان الذي تلقى العلاج أخيراً.

٣-٨ وتحيط الشكوك بهذه الرواية بسبب ما جاء في الآونة الأخيرة على لسان راي لووز المشار إليه في الفقرة ١٤-١٣ أدناه، ومفاده أن رجلاً أفريقيًا يُشتبه في أنه نهب الحطام قاد فريقَ بحثٍ شرطي إلى موقع تحطم الطائرة في وقت أبكر في فترة ما بعد الظهر لئلا يفتقد اليوم. ثم يسترسل لووز في أقواله فيصف لحظة العثور على جثة همرشولد قائلاً:

”وجدتُ جثة داغ همرشولد مسجياً على ظهرها في منطقة تبعد بضعة أقدام عن هذه الرقعة المحترقة. وكان مصاباً بإصابات خارجية سطحية وتُرى على جسده خدوش وتُقع دماء وما إلى ذلك، وكان مغطى بالغبار وبالركام الدقيق. وقمتُ بحس نبضه فلم أجد أي دليل على أنه حيٌّ يرزق. وأغلقتُ عينيه. ... وكان عددٌ كبير من أوراق اللعب متناثراً على الأرض بالقرب من الأمين العام. وأذكر أنني لمحتُ ورقة الآس البستوني ودار بخاطري أن هذا نذير شؤم. أعتقد أن ورقة الآس البستوني وُضعت بطريقة ما على جثته بعد ذلك، ولكني لا أدري كيف حدث هذا“.

٤-٨ والفرضية التي طرحها البعض وتقول بأن الطائرة لم تهو إلى الأرض محترقة بل أُضرمت فيها النيران على يد الطرف الأول الذي عثر عليها بعد أن وجد همرشولد حياً واقتاده لقتله، هذه الفرضية من الصعب أن تظل قائمة في ظل الشهادة التي أدلى بها الرقيب جوليان وآخرون ذكروا أن الطائرة تعرضت لانفجار ما أو اشتعلت فيها النيران بطريق أخرى في الجو؛ ولا في ظل الاستنتاج الطبيعي المنبثق عنها وهو أن الجناة تركوا جوليان حياً لكي يفضح فعلتهم؛ ولا مع عدم ذكر جوليان أي حادث من هذا القبيل طوال فترة مكوثه في المستشفى.

٥-٨ ولهذه الأسباب، نرى أن الاستنتاج الموثوق الوحيد الذي يمكن استقاؤه من الحقائق المعروفة هو أن الأمين العام قُذف به بعيداً عن الحطام الذي التهمتته النيران بعد ذلك. وهذا الاستنتاج الذي يمكن أن يتسق مع أي من الأسباب المفترضة لتحطم الطائرة، يقتضي منا توجيه الانتباه إلى أحد المجالات الحاسمة الأهمية بالنسبة إلى تحقيقنا، وهو تشريح الجثة، لكي نتبين الأحداث المحتملة التي تلت ذلك.

الاستنتاجات المنبثقة عن تشريح الجثة

٦-٨ لا ترد في التقرير المعد عن تشريح الجثة لفائدة جهة التحقيق الروديسية الأولى أي استنتاجات بشأن أسباب الوفاة، ولا يتناول التقرير لا مسألة نجاة همرشولد الوقتية ولا مسألة نقل جثته قبل وفاته أو بعد ذلك بفترة قصيرة.

٧-٨ وقد توجه إلى ندولا بعد حادث تحطم الطائرة الرئيسُ النووي للولايات المتحدة العسكرية في الكونغو، اللواء بيورن إيغيه، لكي يجمع الأضرار الشخصية للأمين العام وسمح له آنذاك بأن يرى الجثة في المشرفة. وذكر إيغيه في عام ٢٠٠٥، أي قبل وفاته بعامين، أنه رأى ثقباً دائرياً في جبين همرشولد يمكن أن يكون ناتجاً عن رصاصة (ويملك إيغيه سجلاً متميزاً كمحارب إذ كان عضواً في حركة المقاومة، وهو ليس بغريب عن هذا النوع من الإصابات). وقد اعتُبر عدم توافر صور فوتوغرافية للجثة تبين هذه الإصابات وعدم إيراد تقرير تشريح الجثة أيّ ذكر لها أمرين يكفیان في حد ذاتهما لإثارة الشبهات. وهناك علامات على الصور الفوتوغرافية للجثة يمكن أن تكون ناتجة عن إدخال تعديلات (رتوش) عليها (لم تتمكن اللجنة من التوصل إلى الأفلام غير المحمضة)، إلا أن اختصاصي الباثولوجيا الذين يرد موجز لتقريرهم في الفقرة ٨-٩ أدناه يرون أن تلك العلامات تتسق مع امتناع اللون الذي ينجم عن الضغط.

٨-٨ وتسجل الدكتورة ويليامز، في مقدمة كتابها، آراء ثلاثة من الخبراء البارزين، وهم اختصاصي الباثولوجيا روبرت فأنهيغان، وخبير الفذائف بيتر فرانكس، وأخصائي الاستدلال الجنائي بيتر ساذرست، الذين استشارتهم بشأن موثوقية الأدلة الفوتوغرافية المعاصرة للأحداث والأدلة المنبثقة عن تشريح الجثة الواردة في الملفات الروديسية. وقد قدّم كل من الخبراء الثلاثة أسباباً تدعوهم إلى التشكك في صحة الرواية الرسمية، دون أن يتمكنوا مع ذلك من تقديم استنتاجات موثوقة بديلة. فقد استنتج الطبيب فأنهيغان من التقرير الطبي الملخص الذي أُتيح له أن الأمين العام فقد الوعي عند تحطم الطائرة وأن الارتطام قذف به بعيداً عنها وأنه قضى نحبه إما في الحال أو سريعاً متأثراً بإصابات دماغية وإصابات أخرى دون أن يستعيد الوعي. ولاحظ السيد ساذرست والسيد فرانكس سمات غريبة لموقع الحطام ونوّها بالغياب المثير للدهشة لأي صور فوتوغرافية لجثة الأمين العام في المكان الذي يُدعى أنها وُجدت فيه.

٩-٨ وقد وفيت اللجنة بتقرير خاص بها أعده ثلاثة من أبرز اختصاصي الباثولوجيا في أوروبا هم: الأستاذ لينارت رامر من جامعة لينكولينغ، والأستاذ كريستر بوش من جامعة أبسالا والدكتور ديريك جايمس من جامعة كارديف. وبغض النظر عن بعض أوجه القصور التي تعترى التقرير الروديسي عن تشريح الجثة وعن عدم توافر صور الأشعة السينية الخاصة بها إلى الآن، توصل الاختصاصيون الثلاثة إلى استنتاجات رئيسية تتمثل فيما يلي:

(أ) ليس هناك ما يدعو إلى الاعتقاد بأن تقريراً أكمل عن تشريح الجثة قد أُعد في أي وقت من الأوقات.

(ب) "ليس في تقرير تشريح الجثة ما يدل على أن داغ همرشولد قد رُمي بالرصاص أو تعرض لانفجار أو لدخان". والعلامات الموجودة على الصدغ الأيمن وفي الجانب الأيسر من الفك السفلي والجزء السفلي من الأنف تتسق مع الرضوض الأخرى الملحوظة. والعلامة الملحوظة على الصدغ الأيمن وحوله سببها امتناع اللون الناجم عن ضغط الوجه على سطح يستند إليه.

(ج) شكل الإصابات "يُوحى بشدة بأن سببها كان تباطؤ السرعة أثناء انقذاف الجسم من الطائرة ثم ارتطامه بالأرض". ولوحظ وجود نزيف "يدعو إلى الاعتقاد بأنه كان حياً حينما لحقت به الإصابات"، إلا أنه كان فاقدًا للوعي ولم يستفق من غيبوبته ويُرجح أن فترة بقاءه على قيد الحياة كانت قصيرة.

(د) لا بد أن همرشولد قُذف به بعيداً عن الحطام عند ارتطام الطائرة بالأرض، إذ أن إصابات الصدر كانت من الجسامة بما لا يمكنه من الهرب وحده من الطائرة. وليست هناك علامات تدل على أنه كان يضع حزام الأمان.

(هـ) لا يُرجح أن يكون سبب الوفاة الرئيسي إصابة جمجمية داخلية بل كان في الأغلب قصور في الجهاز التنفسي ناجم عن انسحاق أدى إلى كسور في الضلوع وفي عظم القص والفقرات الصدرية مع نزيف في التجاويف الجنبية للرئة.

(و) مما يثير الدهشة رغم ذلك ألا يُرى خارجياً سوى أثر طفيف للإصابات وألا يفاد في التقارير إلا بأثر بسيط نال الأعضاء الداخلية، في ضوء جسامة الإصابات التي لحقت بالهيكل العظمي. وفقدان صور الأشعة السينية التي يُشار إليها في تقرير تشريح الجثة وعدم توافر صور فوتوغرافية كاملة للجثة يزيدان من غرابة هذا الأمر. ففي غياب هذه المواد، يصبح الخيار الوحيد هو استخراج الجثة وإجراء فحص بالأشعة عن طريق مسح مقطعي محوري محوسب (CT scan).

(ز) وَضَع الأطراف بعد تيبس الجثة، كما يُرى في الصور الفوتوغرافية، ومسار الدم السائل على الوجه وتوزُّع زُرْقَة الجسم وامتناع اللون الناجم عن الضغط، كلها عوامل تُوحي بأن الجسم كان منبطحاً على وجهه في بادئ الأمر ثم أُسجى على الظهر قبل أن يُنقل إلى وضع الجلوس أو إلى وضع بين الاستلقاء والجلوس.

٨-١٠ وترى اللجنة أن ما تقدم ذكره هو الأساس الأكثر موثوقية الذي يمكن الاعتماد عليه في الآتي؛ إلا أنه سيكون محل تنقيح جذري إذا ما ظهرت أدلة تشير إلى وجود جرح واحد أو أكثر في الرأس ناجم عن طلقات نارية. والطريق المباشر إلى التيقن من هذا الأمر هو

الاطلاع على صور الأشعة السينية لتشريح الجثة، إلا أن كل الجهود التي بذلتها اللجنة وآخرون حتى الآن للتوصل إلى هذه الصور ذهبت هباء.

١١-٨ وفيما يتعلق بالمشورة التي أسداها اختصاصيو الباثولوجيا التابعون للجنة ومفادها أن إجراء مسح مقطعي محوري محوسب (CT scan) من شأنه أن يوفر اليوم فحصاً مفصلاً للجنة مع الحفاظ على سلامتها، نود أن نسجل هذا الأمر دون أن نقدم أي توصيات بشأنه. فهذه مسألة بالغة الحساسية على الصعيدين الشخصي والوطني، لا ترى اللجنة أن لها أن تتدخل فيها.

هل نُقلت الجثة؟

١٢-٨ تشير الأدلة الحالية بقوة إلى أن جثة همرشولد عُثر عليها في مرحلة مبكرة، منبطحاً على وجهها وبعيدا عن النيران؛ وإلى أنها أُسجيت على ظهرها (وقد وجدها راي لوز في هذا الوضع في وقت مبكر في فترة ما بعد الظهر لليون التالي) حتى يتسنى التأكد مما إذا كان همرشولد ميتاً أو حياً يُرزق؛ ثم أُسندت الجثة إلى عُشٍّ قريب من أعشاش النمل الأبيض، وفي هذا المكان عُثر عليها بعض الفحامين للمرة الأولى قرب الفجر وكذلك فرقة البحث الرسمية عندما وصلت إلى موقع الحطام في وقت لاحق. ومما يثير الاستياء أن شخصاً انتهب الفرصة بعد وصول فريق البحث الرسمي فيما يبدو لكي يضع ورقة من أوراق اللعب (ورقة الآس البستوني حسب المزاعم) في ياقة همرشولد، حيث يمكن ملاحظتها (أو ملاحظة شيء مشابه لها) في الصور الفوتوغرافية التي تُرى فيها الجثة مسجبة على نقالة في موقع الحطام.

١٣-٨ وهكذا يتبين أن هناك أدلة وفيرة تشير إلى أن الأمين العام عُثر عليه وُعِبث بجثته قبل فترة ما بعد الظهر بوقت طويل يوم ١٨ أيلول/سبتمبر، وربما بعد تحطم الطائرة بفترة قصيرة. بيد أن الأدلة لا ترجح كفة أي من احتمالين هما: وصول أشخاص معادين للتأكد بأنفسهم من وفاة همرشولد أو وصول أفراد لا دخل لهم بالحادث، أو ربما من النهائيين، قاموا بتفحص الجثة. ولكن امتناع كل هؤلاء عن طلب النجدة أو إرسالها يظل أمراً يثير الشواغل.

## ٩ - التحقيقات السابقة

١-٩ بعد يومين من تحطم الطائرة، فتحت إدارة الطيران المدني الاتحادية بروديسيا تحقيقاً في الحادث الجوي على نحو ما تقتضيه سلطات الطيران المدني الدولية. وفي تقرير مجلس التحقيق الذي اجتمع أعضاؤه في جلسات مغلقة، خلُص المجلس إلى أن اقتراب الطائرة من المطار كان طبيعياً وسليماً فيما عدا انخفاضه بنحو ١٧٠٠ قدم عن الارتفاع اللازم. وخلُص

المجلس أيضا إلى أن الأدلة لا تسمح بتعيين سبب "محدد" أو "نهائي" لتحطم الطائرة لأن جزءا كبيرا منها دُمر كما أن الناجي الوحيد من الحطام، الرقيب هارولد جوليان، ضابط الأمن التابع للأمم المتحدة، لم يدل إلا بقدر ضئيل من المعلومات. وارتأى المجلس أن وقوع خطأ من جانب الطيار سبب محتمل، إلا أنه لم يستطع أن يقطع باستبعاد "تعمد شخص أو أشخاص مجهولين القيام بفعل قد يضطر الطائرة إلى الانحدار هبوطاً أو يؤدي بها إلى الارتطام بالأشجار".

٢-٩ لجنة همرشولد، كما سنرى فيما بعد، تؤيد هذا الاستنتاج إذ تعتبره متسقا مع الأدلة التي وافاها بها المتخصصون. والغرض الأساسي من هذا التقرير هو تبين ما إذا كان أيُّ من الأدلة التي تشير الآن إلى وقوع فعلٍ متعمد جديراً بإمعان النظر فيه.

٣-٩ وأعقب التحقيق الأول تحقيقان علنيان رئيسيان، كان أولهما ذلك الذي قامت به لجنة تحقيق روديكية رأسها رئيس القضاة، سير جون كلايدن، وقدمت تقريرها في شهر شباط/فبراير ١٩٦٢. وقد توصلت تلك اللجنة إلى أن الطائرة اعتمدت عند اقترابها من المطار إجراءً للانحدار يعتمد على العين المجردة انتهى بها إلى ارتفاع منخفض أكثر من اللازم. ولم تستطع اللجنة التيقن

"مما إذا كان ذلك قد نجم عن عدم الانتباه إلى قراءات مقاييس الارتفاع أو عن قراءتها على نحو غير سليم. ولكننا نجد أنفسنا أمام استنتاج لا مفر منه هو أن الطيارين جعلوا الطائرة تحلق على ارتفاعٍ منخفض أكثر من اللازم، فارتطمت بالأشجار وهوت إلى الأرض".

٤-٩ وأجرى التحقيق العلني الثاني لجنة تابعة للأمم المتحدة قدمت تقريرها في شهر نيسان/أبريل ١٩٦٢. وقد سجلت تلك اللجنة في التقرير أنها لم تعثر على أدلة تشير إلى وقوع تخريب للطائرة أو إلى تعرضها لهجوم، إلا أن هذين الاحتمالين لا يمكن استبعادهما. وأفادت أيضا بأنها لم تعثر على أدلة تشير إلى وقوع عطل شديد في الطائرة، رغم أن هذا الاحتمال أيضا لا يمكن استبعاده "لأسباب تتمثل أساسا في الدمار الذي ألحقته النيران بجزء كبير جدا من الطائرة". أما فيما يتعلق باحتمال وقوع خطأ بشري، فلم تتوصل اللجنة إلى أدلة تشير إلى تعرض أي من الطيارين لظرف أدى به إلى حالة عجز إلا أنها لم تستطع استبعاد ذلك تماما لأن بعض أشكال العجز لا يمكن أن يكشفه فحصُ الجثة. ونظرت اللجنة كذلك في عدة احتمالات لوقوع خطأ من جانب الطيار منها استخدام خريطة خاطئة لنظام الاقتراب أو قراءة مقاييس الارتفاع قراءة غير سليمة. ورغم أن اللجنة لم تستطع استبعاد هذا الاحتمال، فقد أشارت إلى أنها لم تعثر على ما يرجح أنه سبب تحطم الطائرة.

٥-٩ ولنُعد إلى السؤال الذي طُرح علينا، أي ما إذا كان هناك من الأسباب ما يبرر للجمعية العامة للأمم المتحدة إعادة فتح آخر التحقيقات الآنفة الذكر على نحو ما توخت في قرارها المؤرخ ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦٢، فنذكر أن إجابتنا على هذا السؤال ستتأثر إلى حدٍ معيّن بدقة التحقيقات الثلاثة السابقة ونوعيتها.

٦-٩ وثمة حصر للأدلة التي جمعتها جهات التحقيق الثلاث في جداول جامعة لايدن التي ستنهجها اللجنة في موقعها الشبكي (انظر الفقرة ١-١٢ أعلاه). والواقع أن أيّاً من هذه التحقيقات لم يجر باتباع المعايير الحديثة التي تنظم التحقيق في حادثٍ مميت ولا سيما في ضوء الاجتهاد القضائي المعاصر فيما يتعلق بالحق في الحياة، على أن قولنا هذا ليس بانتقاد لتلك التحقيقات. والبادي أنه ما من جهود بُذلت آنذاك للعثور على شهود من السكان المحليين. وقد توصل تحقيقُ الطيران المدني إلى قرار متوازن، وإن كان غير قاطع، بناءً على مواد محدودة. وفي تقرير لجنة التحقيق الروديسية ما يشير إلى أن اللجنة أرادت التخلص من القضية بإلقاء اللائمة على الطيارين. وإننا نرى أن إجراءً تحليل أكثر تعمقاً لهذين التحقيقين أو تناوُلهما بمزيد من النقد لن يجدي في شيء، وإن كان الملحوظ أن الأدلة التي توافرت للقائمين بهذين التحقيقين توافرت أيضاً للجنة التحقيق التابعة للأمم المتحدة.

٧-٩ ولجنة الأمم المتحدة نسجت على منوال اللجنة الروديسية من قبلها، فاستندت إلى حد بعيد في فحصها للشهود إلى الأقوال التي أدلى بها هؤلاء لمجلس التحقيق الأول. ولم تكن تلك الأقوال في حد ذاتها إلا ملخصات أعدّها المجلس المذكور للشهادات التي لم يحتفظ بسجلات لها، أما الشهود فإن عدداً منهم كان أكثر إهماً عندما استجوبته لجنتا التحقيق المتعاقبتان مقارنةً بما يُرى في تلك الملخصات. ويزيد على ذلك أن لجنة الأمم المتحدة كانت متحفظة، على ما يبدو، في اختيار الشهود الذين ترغب في الاستماع إلى أقوالهم، لا من ضمن الشهود الذين أدلوا بشهادتهم للجنتي التحقيق السابقتين فحسب بل وضمن هؤلاء الذين لم يدلوا بأقوالهم إلا إلى الشرطة (ويُذكر مثلاً على ذلك شاهدان هما شابيل وجوير اللذان قالاً إنهما شاهداً طائرة ثانية في السماء).

٨-٩ ويبدو بشكل أعم أن لجنة الأمم المتحدة تأثرت بعدم تعويل اللجنة الروديسية على بعض الشهود الذين استمعت إلى أقوالهم. ويمكن تبين النهج الذي اتبعته اللجنة الروديسية من خلال تصريحها التالي:

”نود أن نقول بادئ ذي بدء أنه ما من سبب طُرح، وما من سبب يتراءى لنا، يمكن أن يوضح أسباب قيام أي جهة قد تمتلك القدرة على مهاجمة هذه الطائرة

في الجو بشنّ مثل هذا الهجوم عليها، وهي تحمل على متنها السيد همرشولد في مهمته التي كان يضطلع بها آنذاك“.

ولعل لجنة الأمم المتحدة، حينما أفادت بأنها ”لا ترى ضرورة لتكرار كل العمل الذي أُنجز بالفعل“، قد تنازلت بذلك عن جزء من سلطتها التقديرية لسلفٍ أقل موثوقية منها، وهو رأي نسوقه مع خالص الاحترام. ويبدو في جملة أمور أن اللجنة المذكورة اعتمدت وجهة نظر اللجنة الروديسية بشأن الشاهدين الأفريقيين اللذين ادعيا أنهما رأيا طائرة أخرى قرب الطائرة DC6، إذ رأت اللجنة الروديسية أنهما يسعيان بدوافع وطنية إلى إحراج الحكومة الاتحادية أو النيل من مصداقيتها.

٩-٩ يبدو على وجه الخصوص أن النهج الذي اتبعته اللجنة الروديسية أدى بلجنة الأمم المتحدة إلى أن تبخس قيمة الأدلة التي قدمها شاهد العيان الوحيد الناجي من الكارثة، أي الرقيب جوليان، أو أن تنحيها جانبا. ولا يتناول تقرير لجنة الأمم المتحدة مصداقية جوليان؛ بل هو بكل بساطة لا يعتمد على الإطلاق على ما نُقل عنه. وسندرس في موضع لاحق من هذا التقرير (انظر الفقرات من ١٢-٧ إلى ١٢-١٥) الأقوال المعروفة أنها جاءت على لسان جوليان في الأيام الستة السابقة لوفاته، وسناقش ما كانت عليه حالته الظاهرة آنذاك. ويبدو أن مجلس التحقيق الأول اطمأن إلى الأدلة التي قدمها الطبيب الجراح المسؤول عموما عن رعاية جوليان لا عن علاجه، والذي أفاد بأن جوليان لم يكن قادرا طوال فترة مكوثه في المستشفى على الكلام المفهوم مما عني أن كل ما تفوه به كان غير موثوق. وسنرى فيما يلي أن أطباء آخرين وممرضات قدموا صورة مخالفة لذلك إلا أن مجلس التحقيق لم يأخذ أقوالهم على محمل الجد. ومن العواقب التي تنضح في ضوء ذلك أن اللجنة الروديسية لم تستمع إلا لأقوال ثمانية أشخاص من أصل ٢٧ شاهدا محتملا يمكن أن يدلي بأقوال عن جوليان، وأن لجنة الأمم المتحدة لم تستمع إلا لخمسة من هؤلاء الأشخاص الثمانية.

٩-١٠ ونضيف إلى ما تقدّم مسألة تثير الشواغل فيما يتعلق بجانب آخر من جوانب عملية جمع المعلومات التي اضطلعت بها لجنة الأمم المتحدة وعُهد بجزء منها إلى شخص واحد هو هوغو بلاندوري. وقد قدم بلاندوري تقريره إلى اللجنة بتاريخ ٢١ شباط/فبراير ١٩٦٢، ولم يُرفق التقرير بتقرير الأمم المتحدة بل عُثر عليه في الأوراق التي احتفظ بها بُو فيرفينغ، كبير مهندسي شركة ترانس إير في الكونغو. وفي التقرير المذكور، يضمني بلاندوري على نفسه صفة الاستشاري إلا أنه لا يذكر لا مؤهلاته ولا مجال تخصصه. وهو يكرس الفرعين الأوّلين من التقرير للطيار هالونكويست ولمسألة إعادة تموين الطائرة SE-BDY. ثم يسجل في التقرير تفاصيل الشهادات التي أدلى بها شهود عدة، منهم بعض الشهود الأفاقة. ويُختتم

التقرير بما يلي: "فيما يتعلق بالشهود الأفارقة، أود أن أشير إلى أنه من الصعوبة بمكان التمييز بين الحقيقة والوهم أو الخيال فيما جاء في أقوالهم. فقد كان فيما روه قدرٌ كبيرٌ جداً من أوجه التناقض وعدم الاتساق، يستحيل معه تصديقهم دون تقويض شهادات شهود آخرين ممن يُقبل عموماً أنهم أهل ثقة". ويسهب التقرير فيما شابه ذلك؛ ثم يأتي فيه ما يلي: "إنني أرى، بناء على ذلك، أن شهادات الشهود الأفارقة القائلة بأنهم رأوا طائرة صغيرة أو أكثر في السماء مع الطائرة SE-BDY قبيل تحطمها مباشرة، لا بد من أن تؤخذ بقدر من الحرص". وتوحي الفقرات الأخيرة من تقريره أن لجنة الأمم المتحدة استصوبت اقتراحه بإجراء تحريات عن "خلفية الشهود الأفارقة وسيرتهم وانتماءاتهم"، ولكنه أشار بعد ذلك إلى أن الأوان قد فات للقيام بذلك. ويبدو أن تقصي لجنة الأمم المتحدة للحقائق اصطُبع إلى حدٍّ ما بتقييم بلاندوري للأمر.

## ١٠ - النهج الذي اتبعته لجنة همرشولد

١٠-١ أوضحت لجنة همرشولد في الفقرة ٧-٢١ أعلاه النهج الذي تعتمزم اتباعه إزاء الأدلة المتوافرة الآن.

١٠-٢ ولقد انتشرت على مدى نصف قرن من الزمان منذ وقوع الكارثة تفسيراتٌ بديلة للوقائع. ومن باب تبسيط الأمور أن تُنحَى كلُّ هذه التفسيرات جانباً باعتبارها من نظريات المؤامرة، ولن يفيد هذا في شيء مثله في ذلك مثل التعامل معها جميعها بنفس الدرجة من الجدية. ولا يحاول هذا التقرير تناول كل جوانب هذه التفسيرات. بل إن اللجنة تعتمد في هذا الفرع إلى إيضاح الأسباب التي تدفعها إلى الجزم بأن اثنتين من أكثر هذه التفسيرات شيوعاً ما هما إلا نظريتان واهيتان، ثم إلى بيان النهج الذي تعتمزم اتباعه في التعامل مع التفسيرات الأكثر وجاهة.

### نظرية مقياس الارتفاع

١٠-٣ عندما عُثر على مقاييس الارتفاع الثلاثة الخاصة بالطائرة بعد الحادث، تبين كما لوحظ فيما تقدم (انظر الفقرة ٦-٥ أعلاه) أن قراءاتها سليمة. والقراءاتُ الثلاث، وهي على التوالي ٣٠,١٤ بوصة و ٣٠,١٦ بوصة و ٣٠,١٨ بوصة، تتسق إلى حدٍّ بعيد جداً مع مقياس QNH (الضغط الجوي معدلاً على أساس الارتفاع عن مستوى سطح البحر) الخاص بندولا ومقداره ١٠٢١ ملي بار. وكان حرياً بهذا الاستنتاج، الذي توصل إليه متخصصون من مجلس الطيران المدني بالولايات المتحدة وتقنيون تابعون للمصنِّع الأمريكي لهذه الأجهزة، أن يوفر الإجابة الشافية للنظرية القائلة بأن خطأ في مقياس الارتفاع أدى إلى تحطم الطائرة،

لولا الإفادة الخطية التي قدمها إنجمار أودغرين إلى لجنة همرشولد وأتى فيها أنه كان في برج المراقبة في كامينا (مطار تستخدمه الأمم المتحدة في كاتانغا) عندما كانت ألبرينا تطير في رحلتها الأخيرة وأنه سمع عرضاً اتصالاً لاسلكياً بين مشغل اللاسلكي بالطائرة، كارل إريك روزن، ومراقب الحركة الجوية لشركة ترانس إير في كامينا وفيه أبلغ روزن محدثه بأن ندولاً أعطت الطيار بيانات QNH أيقن مراقب الحركة الجوية فوراً أنها ستؤدي إلى تحطم الطائرة.

١٠-٤ واللجنة تقبل مشورة استشاريها سفن هامبرغ الذي أشار، لأسباب درسها في تقريره، إلى أن هذه الرواية لا يمكن أن تكون صحيحة. فلو أنها صححت، لكان من الضروري لشخص واحد أو أكثر من المتواطئين في المؤامرة من ذوي المعرفة المتخصصة اللازمة أن يعثب بمقاييس الارتفاع الثلاثة بعد تحطم الطائرة واحتراقها. وإلى جانب عدم توافر أي أدلة مباشرة تدعم هذا الافتراض، فإن العثب بهذه الأجهزة المعطوبة أمرٌ يكاد أن يكون مستحيلًا دون أن يتبين ذلك الخبراء الذي سيفحصون تلك الأجهزة بعد ذلك.

#### نظرية الراكب السابع عشر

١٠-٥ طُرحت في الماضي فرضيات تقول بأن راكبا سبع عشر متسللاً حاول اختطاف الطائرة مما أدى إلى سقوطها. ومن الأسباب التي سيقت لتبرير محاولة الاختطاف هذه رغبة ممثلي شركات التعدين الأوروبية في إقناع الأمين العام بأن الأمم المتحدة يجب أن تنتهي معارضتها بالقوة العسكرية لانفصال كاتانغا عن الكونغو. ولكن بصرف النظر عما إذا كان المتسلل مدنياً مسلحاً حسبما يُفترض أو جندياً من جنود المرتزقة، أو طياراً بلجيكيًا كما زُعم أيضاً، وحتى مع التسليم بافتراض وإِ آخر مفاده أن أحداً لم يتنبه إلى وجود غريب على متن الطائرة في رحلة أوليت فيها أشد العناية إلى تدابير الأمن، لا يزال هناك أمران لا سبيل إلى تفسيرهما. وأول هذين الأمرين أن مختطفَ الطائرة لا بد أنه انتظر حتى أوشكت الطائرة على الهبوط في ندولاً قبل أن يتحرك، في حين أن فرصاً كثيرة لإلقاء الطيارين سنحت له في توقيت أفضل على الأرجح أثناء الرحلة. والأمر الثاني أنه لم يُعثَر في موقع الحطام إلا على ستة عشر شخصاً تم التحقق من هويتهم جميعاً، فإذا كان الحال كذلك فلا بد أن جثةً سابعة عشرة عُثِر عليها وتم التعرف على صاحبها ثم إخفاؤها أو أن المختطفَ نجح من الحادث وهرب أو جرى إنقاذه. ورغم أن القليل من الأشياء يمكن الجزم باستحالته، فإننا نرى أن هذا السيناريو الذي يقوم على كثير جداً من الافتراضات غير الواقعية ليس جديراً بمزيد من الدراسة.

## مزاعم التخريب

١٠-٦ - تكشفت أدلة من مصدر من جنوب أفريقيا (انظر الفقرات من ١٢-٣٢ إلى ١٢-٣٩ أدناه) داعمة لمزاعم تقول بأن جهاز التوجيه بالطائرة تعطل عندما زُرعت على متنها قنبلة في ليوبولدفيل جرى تفجيرها بعد ذلك في مرحلة الاقتراب الأخيرة السابقة للهبوط في ندولا، وأن هذا التفجير تم إما بشكل متعمد عن طريق جهاز تحكم لاسلكي أو عن غير قصد بسبب إطلاق النار. ونحن لا نعتبر المصدر الرئيسي لهذا الزعم مصدرا موثوقا وذلك لأسباب سيأتي ذكرها. ولا يعني هذا تلقائيا أن هذا الزعم غير صحيح، بل إن التحقق منه لا بد أن يرقن بأدلة أخرى غير متوافرة حتى الآن.

١٠-٧ - وثمة زعم ثان من مزاعم التخريب طُرح في عدد شهر آب/أغسطس ١٩٧٨ من مجلة *Penthouse* (وهي دورية تنشر في بعض الأحيان، على عكس ما يُعرف عنها، تحقيقات جادة)، ينقل نقلا حرفيا عن تقرير لوكالة المخابرات المركزية يُدعي أنه قُدم إلى الرئيس كينيدي في عام ١٩٦٢. وقد كُشف النقاب عن هذا الزعم لأول مرة في جريدة *Washington Post* في ٣ حزيران/يونيه ١٩٧٨، ومفاده أن وكالة المخابرات السوفياتية (*KGB*) زرعت قنبلة على متن الطائرة لأن الاتحاد السوفياتي كان يشعر بالاستياء لمعارضة همرشولد الاقتراح السوفياتي الداعي إلى إبدال مكتب الأمين العام بما أُطلق عليه "هيئة ثلاثية" تتألف من مسؤولين يمثلون ما كان يُعرف آنذاك بالعالم الأول والثاني والثالث. ويرد فيما يلي نص الفقرة المقتبسة حسب المزاعم من تقرير وكالة المخابرات المركزية:

"هناك أدلة جمعها عملاؤنا الميدانيون التقنيون تشير إلى أن تصميم الجهاز المتفجر الذي كان على متن الطائرة من النوع المتعارف عليه الذي تستخدمه المخابرات السوفياتية للأجهزة الحارقة".

١٠-٨ - وفي حين لا توجد في الوقت الراهن أدلة من أي مصدر معروف لدى اللجنة تدعم هذا الزعم، وقدرت منه يثير الشك قطعا، من الواضح أن تبين الأدلة التي استند إليها تقرير وكالة المخابرات المركزية (على فرض دقة الاقتباس المستمد منه) أمر سيفيد أي تحقيق يُجرى في المستقبل.

احتمال تعرض الطائرة لتهديد أو لهجوم في الجو

١٠-٩ - ظهرت لا محالة مزاعم طرحها عدد من الأشخاص منهم من ادعى أنه أطلق النار على الطائرة ألبرتينا فأسقطها ومنهم من ادعى أنه يعرف هوية من فعلوا ذلك. ولا يمكن بأي حال من الأحوال أن تصدق إلا رواية واحدة من بين هذه المزاعم، ويجب أن تتسق هذه

الرواية مع الحقائق المثبتة قبل أن تُعتبر جديدةً بمزيد من التحري. وترى اللجنة، على نحو ما سيلاحظ فيما بعد، أن واحدا فقط من تلك المزاعم المطروحة يمكن أن يجتاز هذا الاختبار بنجاح.

#### احتمال تورط أفراد من المرتزقة

١٠-١٠ ظهر بعض الأدلة يشير إلى أن رجالا مسلحين وصلوا بسرعة إلى موقع الحطام. وسندرس هذه الأدلة وتأثيرها المحتمل فيما يتعلق بالمسؤولية عن تحطم الطائرة. ولكننا بحاجة أولا إلى إيراد التنبية التالي. مع بداية عام ١٩٦١، كان هناك نحو ٥٠٠ جندي من جنود المرتزقة الأجانب في صفوف الجيش الكاتانغي وذلك حسب تقديرات الأمم المتحدة. وكان أجر هؤلاء يناهز ٤٠٠٠ جنيه استرليني إضافة إلى تكاليف المعيشة، وكان هذا أجرا سخيا بمقاييس الستينيات من القرن الماضي. ومن المرجح أن بلجيكا وجنوب أفريقيا كانتا الجهتين الرئيسيتين اللتين تدفعان هذه الرواتب، غير أنه من المحتمل جدا أيضا أن تكون الرواتب مدفوعة من مصادر تجارية. ولعدد من المرتزقة الأوروبيين والمنتمين إلى جنوب أفريقيا دور في الأحداث التي نتبع خيوطها. وفي ضوء ازدحام العالم السفلي الذي يسكنه هؤلاء بالحكايات التي يختلط فيها الوهم بالحقيقة وبقصص التفاخر التي يراد بها تعظيم الذات، فإن نهجنا إزاءها جميعا يقوم على استبعاد اطمئنان أي تحقيق يجري في المستقبل إلى موثوقية أي مادة تنشق عنها وعلى ضرورة تعضيد أي قول يُنسب إلى هؤلاء بأدلة مستقلة.

#### استجابة السلطات

١١-١٠ نذكر في الفقرات من ١٤-٨ إلى ١٤-١٠ أدناه أن موقع تحطم الطائرة التي سقطت بعد منتصف الليل مباشرة لم يُعثر عليه حسب المزاعم إلا في منتصف فترة ما بعد الظهيرة في اليوم التالي. وترد في الفقرات من ١٤-١١ إلى ١٤-١٧ الشواغل التي تثيرها هذه الرواية الرسمية للوقائع، والأسباب التي تدعو إلى الاعتقاد بأن موظفين اتحاديين وأفرادا من عامة الجمهور، وربما آخرين، كانوا موجودين في موقع الحطام في وقت أبكر من ذلك بكثير. ويذهب البعض إلى أن في الوقائع والملابسات التي نتج عنها أن ظل الرقيب جوليان يعاني لساعات من جراء حرارة ذلك اليوم دون إغاثة أو رعاية، دليلاً على ما هو أخطر من انعدام التنسيق أو قصور الكفاءة، أي التواطؤ تحديدا.

## ١١ - فرضيات السبب الخارجي

### المنهجية

١-١١ في الخمسين عاما المنقضية منذ وقوع الكارثة، انتشرت شهادات ونظريات يراد بها تفسير مقتل همرشولد. ولا غرابة في ذلك، إذ أن أيًا من التحقيقين الأصليين الأول والثالث لم يخلُص إلى سبب وقوع الحادث كما أن التحقيق الثاني (لجنة التحقيق الروديسية) أقل موثوقية من غيره لأسباب أتت فيما تقدم (انظر الفقرة ٩-٦). وقد زادت الشكوك وتضخمت من جراء بقاء بعض المحفوظات الرسمية بعيدا عن متناول اليد وبسبب فقدان وثائق هامة على نحو ما هو بادٍ من مجموعة المحفوظات المتوافرة بالفعل. وقد استطعنا في سياق عملنا أن نسدّ عددا من هذه الثغرات، وليس جميعها بالتأكيد.

٢-١١ ونود في هذا الموضع أن نسجل بوجه خاص ما حصلنا عليه في مسعانا إلى تركيز محور بحثنا من مساعدة قدمتها محفوظات الأمن الوطني في جامعة جورج واشنطن، بواشنطن العاصمة. وقد طلبت اللجنة الكشف عما أصبحت تعتبره الآن سجلات حاسمة الأهمية تسجل اعتراض إشارات لاسلكية، إلا أن طلبها هذا لم يكن قد بُتّ فيه حتى وقت إعداد هذا التقرير، بل ومن الجائز أن تعرقله عقبات تمنع نزع صفة السرية عن الوثائق المطلوبة. وناقش في باقي التقرير الأسباب التي تدعونا إلى اعتبار هذه المسألة محورا لعملنا.

٣-١١ في رأينا أن مرور الوقت ليس وحده بالأمر الذي يقوض المصدقية. فروايات الشهود للأحداث تتباين بشدة حسب درجة موثوقيتها، إذ أن منها ما هو غير دقيق ولكن يُعوّل عليه وما هو يسير الفهم ولكنه كاذب. غير أن هذا التنوع الشديد لا صلة مباشرة له، من واقع خبرتنا، بمرور الوقت وحده. وقد أخذنا في الحسبان أن الحياة كثيرا ما تأتي بالاحتمالات الأقل رجحانا، وأن إدلاء شخص ما برواية غير حقيقية أو لا يُعوّل عليها لا يعني أن عكسها هو الصحيح. ويصدّق هذا بشكل خاص على بعض الاتصالات التلغرافية التي تناولناها والتي تحتوي على روايات غير متسقة عن آخر ما عُرف عن تحركات ألبرتينا. ومن الناحية المنطقية، لا يعني رفض إحدى هذه الروايات قبول أخرى، كما أنه لا يعني رفض الاثنتين. بل إن هذا الأمر يعود بالمرء إلى البحث عن أدلة أكثر موثوقية.

### أقوال ترومان

٤-١١ تجدر الإشارة هنا إلى مادة من مواد الأدلة الثبوتية قائمة بذاتها يُحتمل أن تؤثر في الاستنتاجات التي سنخلُص إليها، رغم أن مصدرها ليس مصدرا أوليا. ففي

٢٠ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، نشرت جريدة *New York Times* أن الرئيس السابق هاري س. ترومان قال لصحفيين ما يلي:

”كان داغ همرشولد قد أوشك على تحقيق إنجاز حينما قتلوه. لاحظ أني قلتُ ’حينما قتلوه‘“.

ثم يرد في الخبر ما يلي:

”ألح على السيد ترومان أن يفسرَ مغزى كلامه، فقال: ’هذا كلُّ ما في جعبتي بشأن هذا الأمر. فلتتوصل إلى استنتاجاتك بنفسك‘“.

٥-١١ وليس هناك ما يدعو إلى الشك في صحة ما جاء في الخبر الذي نشرته جريدة *New York Times*. والمهم في رأينا هو التوصل إلى ما كان الرئيس السابق يستند إليه عندما تحدّث (في توقيت يسترعي الانتباه) بعد يوم واحد من وقوع الكارثة. والمعروف أن جون ف. كينيدي الذي كان رئيساً للولايات المتحدة آنذاك كان يأتمنُ ترومان على أسراره، ومن المستبعد أن تكون أقوال هذا الأخير مجرد تعبير عن رأي شخصي أو غير مألوف. والمرجح فيما يبدو أنه تلقى إحاطة عن الموضوع بطريقة ما. وللتعرف على مصدر محتمل لتلك الإحاطة والوقوف على ما احتوته، انظر الفقرتين ٧-١٠ و ٨-١٠ أعلاه.

شهود العيان

٦-١١ هناك تنوع كبير في أدلة شهود العيان التي يمكن أن تثبت وجود سبب خارجي أفضى إلى وقوع الكارثة. وبعض هذه الأدلة يذهب إلى أن أكبر تينا سقطت بفعل انفجارها في الجو، ويذهب بعضها الآخر إلى أن الطائرة سقطت من جراء إطلاق النار عليها في الجو، أو أنها انفجرت عند ارتطامها بالأرض، أو أنها أحرقت بعد تحطمها. ورغم أن بعض الروايات يورد في الظاهر أن الطائرة تعرّضت لإطلاق النار ويقول بعضها الآخر بأنها انفجرت، لا سبيل للمرء أن يتجاهل كلياً احتمال أن يكون أحد الحديّث قد نجّم عن الآخر.

٧-١١ والأدلة المستمدة من مصادر أولية لا يصف إلا القليل جدا منها رواية بسيطة تشير إلى أن الطائرة هوتّ سريعا لترطم بأرض الغابة ثم انفجرت فور تحطمها. وأقرب ما نجد دالاً على وقوع هذا الانفجار هو ما روي عن انفجار حدث على سطح الأرض بدون سبب ظاهر وسجله مفتش شرطة يدعى ماريوس فان ويك كان في نوبة الحراسة بمترل مفوض المقاطعة حيث قضى تشومي ليلته. وقد أفاد فان ويك في شهادته بأنه سمع في الساعة ٠٠:٢٠ تقريباً (وإن كان غير واثق من التوقيت) طائرةً ضخمة تمكّن من رؤيتها بسبب مصابيحها الملاحية الحمراء، وكانت الطائرة تتبع مساراً على شكل قوس يتسق مع مسار

الاقتراب من المطار. وقد توارت الطائرة بعد ذلك وراء الأشجار. ولم يسمع فان ويك صوت انفجار، إلا أنه رأى بعد ثلاث أو أربع دقائق ”وهجا غير مألوف ذا لون أحمر داكن يرتفع نحو السماء... وكانت الأشجار تشكل حاجبا بيبي وبين هذا الوهج“.

١١-٨ ولكن فان ويك في شهادته التي أدلى بها لمجلس التحقيق تحدّث عن الطائرة مشبّها إياها من حيث الحجم بطائرة من طراز Canberra. وأتى في أقواله أيضا أنه سمع في نفس الوقت تقريبا صوت طائرة أخرى تدير محركاتها استعدادا للطيران ولكنها لم تفلح. وقد حُذف ذلك من نسخة أقواله التي قُدمت إلى لجنة التحقيق الروديسية. وينبغي أيضا مقارنة شهادته بالأدلة، التي سنناقشها في موضع لاحق، والتي تشير إلى أن الطائرة عُثر عليها بعد تحطمها بفترة قصيرة وأنها أحرقت عمدا، فمن المحتمل أن يكون هذا ما رآه فان ويك.

١١-٩ وفي أقوال أدلى بها للجنة في شهر كانون الثاني/يناير ٢٠١٣، روى أدريان بـغ، الذي كان وقت الحادث مساعد مفتش في شرطة روديسيا الشمالية وكان آنذاك يؤدي مهام عمله في المطار، أنه رأى طائرة ضخمة بمحركات مكبسية تحلق فوق المطار قرب منتصف الليل متبعةً مسارا بدا أنه مسار اقتراب عادي لغرض الهبوط، إلا أنه لم يرها عائدة نحو المطار. وعلم في وقت لاحق في الليلة نفسها بما رآه فان ويك، فخشي أن تكون الطائرة قد تحطمت وأرسل دوريةً راكبة في سيارة لاندروفر لتفقد المنطقة على طول طريق الغابة الواصل بين ندولا وبلدة موفوليرا والطريق الواصل بين ندولا ومدينة كيتويه. ولم تعثر الدورية على شيء، رغم أنها كانت في الواقع على بعد بضعة أميال من موقع الحطام؛ ولكن من الجائز أن يكون السكان المحليون قد رأوا السيارة وراكبيها.

١١-١٠ ومنتقل، آخذين ما تقدّم في الحسبان، إلى النظريتين الرئيسيتين اللتين تطرحان مسألة التدخل من جهة خارجية، وهما نظرية التخريب ونظرية التعرض لهجوم أو تهديد في الجو، مع ملاحظة أن الأدلة الخاصة بهما متشابهة. فنحن نصنف الأدلة التي قدمها هارولد جوليان مثلا كأدلة داعمة لفرضية التخريب لأنه قال أن الطائرة ”انفجرت“، لكنه أفاد أيضا حسب التقارير بأن همرشولد طلب من الطيار العودة وهي أقوال تتسق بنفس القدر، بل وربما تتسق بدرجة أكبر، مع نظرية تعرض الطائرة لخطر يتهدد سلامتها.

## ١٢ - أهو تخريب؟

١٢-١ لا يوجد أي دليل مباشر على وجود قبلة على متن ألبرتينا. ولكن توجد: (أ) أدلة من مصادر أولية، و (ب) قرائن، و (ج) أدلة من مصادر ثانوية، كافية لدعم هذه الفرضية.

## القرائن

١٢-٢ ما من شك في أن الفرصة كانت سانحة لزرع جهاز متفجر على متن ألبرتينا حين كانت على الأرض قبل مغادرة ليوبولد فيل متوجهة إلى نُدولا. فلقد تعرضت الطائرة لإطلاق النار عليها لدى إقلاعها من إليزابيث فيل في صباح ذلك اليوم، واقتضى الأمر إجراء إصلاحات لها قبل انطلاقتها قاصدةً نُدولا. لذا فإن وجود عمال ميكانيكيين يبدو وكأنهم يصلحون الطائرة قبل وقت قصير من إقلاعها لم يكن ليثير أي شبهات واضحة.

١٢-٣ وتفيد المشورة المتخصصة التي تلقتها اللجنة من الرائد دان بيركتر بشأن أنواع المتفجرات وأجهزة التفجير التي كان يمكن أن تكون متوفرة لهذا الغرض في عام ١٩٦١ بأن شحنة من ٦ أرطال أو أقل من مادة تي إن تي (انظر الفقرة ١٢-٣٤ أدناه) كان يمكن أن تكفي للتسبب في فقدان السيطرة على الطائرة إذا وُضعت في كوة نظام التحكم بالطيران، ويمكن أيضا، إذا وُضعت في كوة كابلات التحكم أو في حجيرة عدّة الهبوط الأمامية، أن تتسبب في شل قدرة الطاقم على التصرف. ومع أن استخدام مجموعة متنوعة من أشكال التفجير كان ممكنا، فإن التحكم بواسطة قذيفة (التفجير باستخدام طلقة نارية) يتطلب درجة من الدقة يستحيل عمليا تحقيقها بالنسبة للطائرات في ظلام الليل والتفجير باستخدام قاطعة باروميترية أو ميكانيكية يرجح أن تُفعله لحظة الإقلاع إذا ما اشتغل على الإطلاق؛ ولكن نوعين من التفجير بالتحكم اللاسلكي كانا صالحين فعلا.

١٢-٤ وكلا الطريقتين يتطلبان اتصالا لاسلكيا بين جهازين يعملان بترددات عالية جدا، إذ يُوصل جهاز استقبال يعمل بترددات عالية جدا بالجهاز المُفجّر ويُضبط مسبقا لاستقبال تردد معين. ويمكن عندئذ إحداث التفجير إما بواسطة بث على التردد الذي يستخدمه برج المراقبة في نُدولا أو على تردد معين باستخدام جهاز إرسال منفصل. وحيث إنه من المرجح أن نصف ساعة على الأقل تفصل بين لحظة اتصال ألبرتينا ببرج المراقبة في نُدولا ولحظة تحطمها، فإن الآلية الأولى لا يمكن إلا أن تُستبعد، وتصبح بذلك الآلية الثانية - أي وجود جهاز إرسال منفصل - هي الفرضية العملية. وبما أن الكثيرين كانوا يعلمون بأن الأمين العام متوجه إلى نُدولا (انظر الفقرة ١٣-٣ أدناه)، فقد يسّر ذلك استخدام تلك الطريقة.

١٢-٥ وفي ضوء هذه القرائن من الممكن، وهذا مجرد احتمال، أن تكون قنبلة قد وُضعت على متن الطائرة، وأنها أُعدت للانفجار عند تلقي رسالة لاسلكية محددة من الأرض. وهذه الفكرة هي في حد ذاتها أبعد ما تكون عن استنتاج معقول لما حدث فعلا، وتلاحظ اللجنة رأي سِن هامربرغ الذي ذكر أن طريقة انحدار الطائرة تبدو غير متنسقة مع إمكانية وجود قنبلة في حجيرة عدّة الهبوط.

## الأدلة المستمدة من مصادر أولية وثانوية

٦-١٢ على الرغم من ذلك، توجد أيضا أدلة ذات وجهة مستمدة من مصادر أولية وثانوية تشير إلى حدوث انفجار ما. وبعض الأدلة المستمدة من مصادر أولية - تلك التي أدلى بها الناجي الوحيد، وهو الرقيب جوليان - كان متاحا في سياق التحقيقات السابقة. وتوجد الآن أدلة أخرى قدمها شهود عيان تؤيد رواية جوليان، وظهرت كذلك أدلة محتملة من مصادر ثانوية.

## هارولد جوليان

٧-١٢ عُثر بالقرب من حطام الطائرة على الرقيب هارولد جوليان، كبير مسؤولي الأمن بالإنابة في عملية الأمم المتحدة في الكونغو، وكان حياً يُرزق ومصابا بجروح بالغة. وقد ظل في الحر القائظ حتى منتصف فترة ما بعد الظهر إلى حين العثور على الحطام حسب الرواية الرسمية (انظر الفقرات من ٨-١٤ إلى ١٠-١٤ أدناه). ولكنه كان عند دخوله المستشفى واعيا وقادرا على التكلم بصورة متسقة، على الأقل في فترات متقطعة. وكان يوجد في مكان قريب في ذلك الجناح جهاز تسجيل صوتي، ولكنه لم يُستخدم.

٨-١٢ وذكر مفتش الشرطة أ. ف. آلن، الذي تكلم مع جوليان بعد وقت قصير من دخوله المستشفى في ١٨ أيلول/سبتمبر، أن جوليان قد ذكر أمامه ما يلي:

”لقد انفجرت“

”كانت السرعة كبيرة جدا، كبيرة جدا“.

”ثم تحطمت الطائرة“.

”وقع الكثير من الانفجارات الصغيرة في كل مكان حولنا“.

”سحبتُ مقبض الطوارئ وخرجتُ راكضا“.

٩-١٢ وقيل آلن أن إفادة أخرى منسوبة إلى جوليان (”كانت فوق المَدرج“) هي ردّ جوليان بالإيجاب على سؤال استدراجي وجهه آلن إليه حين شرع في محاورته (”هل حدث هذا [الانفجار] فوق المَدرج؟“). ولذا ينبغي ألا تُعتبر تفصيلا إضافيا لما جاء في رواية جوليان.

١٠-١٢ وذكرت الممرضة د. م. كافانا أن جوليان أخبرها، في حوالي الساعة ٠٤:٠٠ من الليلة التي أعقبت دخوله المستشفى، باسمه ورتبته ووظيفته، وطلب منها أن تبلغ ليوبولد فيل بتحطم الطائرة. وأضافت أنه قال لها بعد ذلك: ”قولي لزوجتي وأولادي إنني على قيد الحياة قبل أن تُنشر قائمة أسماء الضحايا“، وأنه أعطها اسم زوجته ومكان إقامتها. ثم سألتها: ”هل

سأتعافى؟“، وأجاب على أسئلة بسيطة يرجح أنها طرحتها لمعرفة ما إذا كان يتألم. وإن هذه الرواية، التي تماثل رواية واحدة أخرى على الأقل مصدرها المرضة هوب، لا تؤيد ما ذهب إليه كبير المفتشين رايت عندما قال إن جوليان ”كان يهذي“.

١٢-١١ وهذا الأمر بدوره يجذب الانتباه إلى شهادة المرضة جوان جونز التي أفادت بأن جوليان، إضافة إلى كلامه بشكل متكرر عن شخص يُدعى بوب، تحدث أيضا عن ”شرارات في السماء“. ووردت في التحقيق الذي أجرته السلطات الروديسية شهادة أدلى بها دونالد ماكناب، وهو جراح يعمل في المستشفيات الحكومية، مفادها أن أحد أعراض الإصابة باليورييميا - وهي التي أدت في نهاية المطاف إلى وفاة جوليان - تتمثل في رؤية ”بؤر ومضات مضيئة أمام العينين“. وينبغي الإحاطة علما بهذا التشخيص المقترح للأعراض؛ ولكن لعلّه من المستغرب ألا يكون لدى ماكناب ما يضيفه فيما يبدو، وهو الذي كان مسؤولا عن علاج جوليان طوال الوقت، فلم يُنقل عنه سوى قوله إن ”الأقوال التي أدلى بها [جوليان] حين دخوله إلى المستشفى (١٨ أيلول/سبتمبر) لا يمكن التعويل عليها لأنه كان يهذي في ذلك الوقت“. وإذا كان القصد من ذلك هو وصف حالة جوليان المستمرة، فيبدو أنه كان على مخطئا في ذلك.

١٢-١٢ وكان مارك ليثام لوينثال هو الطبيب المتدئ الذي تولى رعاية جوليان تحت إشراف ماكناب. وقد شهد لوينثال أمام لجنة التحقيق التابعة للأمم المتحدة قائلاً إنه حدّر جوليان عقب دخوله إلى المستشفى (كان جوليان قد حُقن فعلا بالمورفين في موقع الحادث) وأنه شرع في سؤاله عن حادث تحطم الطائرة. وذكر أن جوليان قال ردّاً على سؤال عن السبب في عدم هبوط الطائرة على النحو المتوقع، إن همرشولد عدلّ عن رأيه أو قال ”ارجع“. ثم قال جوليان إن انفجارا قد وقع وتلاه تحطمُ الطائرة، بهذا الترتيب أولاً، ثم بترتيب معاكس. أما فيما يتعلق بكيفية خروجه من الطائرة فقد قال إنه قفز منها.

١٢-١٣ وحين سُئل لوينثال عما إذا كان يمكن في تلك الظروف التعويل على أقوال جوليان، أدلى بالشهادة التالية:

”في الحالات العادية، كان يمكن أن يساورني شيء من الشك في أقوال شخص تلقى تلك الجرعات من الأدوية بالإضافة إلى الإصابات التي لحقت بالرقب جوليان، لكن طريقة كلامه كانت بكل تأكيد تنم عن صفاء الذهن وتتسم بالوضوح... وكان تدفق الكلام [الذي تفوه به]، في تقديري، متسقاً“.

والاستجواب المضاد الذي أعقب ذلك لم يؤد إلى تغيير مضمون الشهادة أو إضعافه على نحو ذي شأن.

١٢-١٤ وقد وجّه الأستاذ لوينثال، وهذا لقبه الحالي، رسالة خطية إلى اللجنة يذكر فيها أن جوليان، الذي كان تحت رعايته في المستشفى الأوروبي في نُدولا (كان لوينثال يعمل عادة في المستشفى الأفريقي)، كان ”يعاني من حروق شديدة ومن التّجفاف، ولذا كان مشوّش الذهن“، إلا أن لوينثال ”حاول فعلا الحصول منه على أكبر قدر ممكن من المعلومات“. وهو يؤكد أن ما قاله جوليان له هو ما نقله في شهادته التي أدلى بها في التحقيقين اللذين أجرتهما السلطات الروديسية والأمم المتحدة. وبعد مرور سنوات، قال لوينثال، في مقابلة منشورة، ما يلي:

”كان جوليان شابا قويا ولو قدّمت له أفضل أساليب الرعاية الطبية الحديثة في ذلك الوقت، لكان من الممكن أن ينجو من الموت ... ولو كنت أكثر نضجا آنذاك، لأخبرتُ الأمريكيين بصورة غير رسمية أن يرسلوا طائرة لنقله إلى الولايات المتحدة على وجه السرعة“.

١٢-١٥ وتجدر الإشارة إلى رواية سجلتها صحفية متمرسة وحادة الملاحظة، وهي مارتا باينتر، رغم أنها ليست رواية يُزعم أنها منقولة عن مصدر أولي. ويبدو أن باينتر تكلمت مع زوجة جوليان التي كانت قد وصلت جوا يوم الأربعاء وظلت إلى جانب زوجها حتى وفاته. وذكرت باينتر أن زوجة جوليان قالت إنه مرّ، رغم التخدير، بفترات متقطعة من صفاء الذهن، وفي إحداها ”تكلم عن انفجار وقع قبل تحطم الطائرة وهمس ’ارجع، ارجع‘. وسألت ممرضةً كانت تعني به حينئذ: ”إلى أين؟“. وتنقل باينتر إجابة جوليان الذي قال: ”داغ قال ’ارجع‘؛ قالها عدة مرات“.

١٢-١٦ وإذا صحّ ذلك، فإنه يوحي بوجود تهديدٍ أو وقوع هجومٍ فُطن إليه ولم يكن معروفاً من قبل وذلك وقت اقتراب الطائرة من نُدولا، وقد يشمل ذلك حدوث انفجار مفاجئ دون أن يقتصر على ذلك بالضرورة. ويُنظر في هذه النظرية بمزيد من التفصيل في الفرع ١٣ أدناه.

#### شهود العيان

١٢-١٧ حصلت اللجنة على شهادات أدلى بها شهود عيان لم يُستمع إليهم في أي من التحقيقات الأصلية الثلاثة. ومعظم هؤلاء الشهود الأفارقة اعتقدوا في عام ١٩٦١ أن ما من شخص سيصغي إليهم بل وأنهم يمكن أن يواجهوا متاعب إذا أبلغوا السلطات الروديسية بما رأوه. وبعضهم لم يكن يعلم أساساً بإجراء أي تحقيق. وفي أيار/مايو ٢٠١٣، قابل عضوان من أعضاء اللجنة هؤلاء الشهود، وكلهم الآن من المسنين، في نُدولا. وباستثناء

السيد مولينغا وزوجته، لم يكن هؤلاء الشهود يعرفون بعضهم بعضاً. (أدلى هؤلاء الشهود، إضافة إلى شهود آخرين، بإفادات في عامي ٢٠١٠ و ٢٠١١ لكل من جاكوب فيري والباحث السويدي غوران بيوركڠدال، الذي تفضل بإتاحة تلك الإفادات للجنة). وقد أدلى هؤلاء الشهود بشهادتهم أمام عضوي اللجنة بلغة البيمبا وبمساعدة مترجم شفوي.

١٢-١٨ وثمة حاجة هنا إلى تقديم توضيح موجز لوجود الفحامين في الغابة ليلاً. فقد أوضح لنا الشاهد كاستون شيبويا أن من الضروري بعد حشو الأتون بالخطب، وقبل إغلاقه بإحكام وتركه ليذخن ببطء، التأكد من أن النار قد أُضرمت في كل الخطب المرصوص. وهذا أمر يصعب تحقيقه في ضوء النهار.

١٢-١٩ وكان جون نغونغو قد ذهب إلى الغابة مع جاره سافيلي سوفت، وهو فحام آخر توفي منذئذ، ليتعلم كيفية حرق الفحم. ولقد وصف ما حدث قائلاً إنهما رأيا "شيئاً في السماء ... يهبط في وضع مائل ... وعرفنا من الصوت أنه طائرة ... وكانت قد بدأت في الاحتراق بالفعل ... وتمكننا [أ] من رؤية بعض ألسنة اللهب داخل الطائرة، ولكن ما [أذكره] هو أن النار كانت مشتعلة في الجناحين والحركات ...".

١٢-٢٠ واستطرد نغونغو قائلاً: "... وبينما نحن نتحرك ونسير نحو ... الحطام المحترق، سمعنا أيضاً صوتاً آخر ... في السماء ... كان صوتاً شبيهاً بصوت طائرة نفاثة". وحدث ذلك بينما كانا في طريقهما إلى المكان الذي سقطت فيه الطائرة. "لقد وجدنا أمامنا جحيماً من اللهب، ولذا لم نستطع الاقتراب من الحطام ... ووقعت انفجارات داخل الطائرة كما أن الحريق كان شديداً للغاية".

١٢-٢١ ولم يستطع نغونغو أن يكون أكثر دقة في تحديده للوقت وكل ما قاله هو "حدث ذلك في وقت لا أستطيع تحديده بالضبط، ولكنه كان بعد الساعة ٢٠:٠٠". ومضى يصف كيف قضى الليلة في الغابة برفقة سوفت، ثم انطلقا مع انبلاج الفجر في طريقهما إلى الحطام الذي كان الدخان لا يزال يتصاعد منه. وذكر أنهما وجدا جثة همرشولد راقدة على أحد أعشاش النمل الأبيض. وقال إن يديه كانتا خلف رأسه وعلى وجهه شيء بدا شبيهاً بالدم. ولم يسمعا أي نداء استغاثة ولم يريا هارولد جوليان. وذكر نغونغو أن الاقتراب من الحطام أكثر من ذلك لم يكن مأموناً: "كانت تلك الانفجارات لا تزال مستمرة وكذلك الحريق".

١٢-٢٢ وكان سافيلي وإيما مولينغا يجرسان الدواجن من اللصوص في وقت قالوا إنه كان في بدء المساء أو في منتصفه، حين رأت إيما مولينغا طائرة تحوم في مسار دائري. وحامت الطائرة مرتين، وفي دورتها الثالثة رأت إيما "كرة من النار فوق الطائرة"؛ ولم تكن متأكدة

مما إذا كانت كرة النار هذه قد أتت من خارج الطائرة أو من داخلها. وذكرت أن الطائرة بدأت تهوي بزاوية مائلة.

١٢-٢٣ وذكر سافيلي مولينغا في الشهادة التي أدلى بها للجنة أن ما لفت انتباهه إلى الطائرة هو أنها كانت تحوم في مسار دائري. وفي دورتها الثالثة، رأى "شعلة من اللهب ... في أعلى الطائرة ... ككرة من النار، فوق منتصفها بالضبط". وقال إنه وزوجته لم يريا أي طائرة ثانية. وفي حوالي الساعة ٠٩:٠٠ صباحاً، سمعا من الفحامين أن طائرة قد تحطمت.

١٢-٢٤ وروى الفحّام كاستون شيبويا أنه وزملاءه كانوا نائمين بعد أن جهزوا أتونا لخطب الفحم. وقال إنه استيقظ في حوالي منتصف الليل (كان قد ذكر في السابق أن الواقعة حدثت في الساعة التاسعة أو العاشرة مساءً) على صوت طائرة قادمة من جهة الشمال الشرقي كانت تحوم في مسار دائري. وأثناء حوم الطائرة للمرة الثالثة "سمعنا صوتاً يشبه الدوي ثم النار ... في أعلى الطائرة" وقرب مقدمتها. ثم رأى شيبويا طائرة ثانية أصغر حجماً تتعقب الطائرة الأولى: "رأيت أن النار قد جاءت من الطائرة الصغيرة ...".

١٢-٢٥ وفي اليوم التالي، ذهب شيبويا أيضاً إلى موقع تحطم الطائرة. وحين وصل إلى هناك، "في وقت مبكر من صباح اليوم التالي"، وجد المكان محاطاً بالجنود. وسنعود إلى هذه الشهادة حين نتناول استجابة السلطات الروديسية للحادث.

١٢-٢٦ وقالت مارغريت نغولوي، في الشهادة التي أدلت بها أمام اللجنة، إنها تتذكر أنها كانت في المساء جالسة مع أفراد أسرتها في شرفة منزلها عندما رأت في السماء طائرتين وقد شبت النار في أكبرهما. وقالت إن النار شبت "في الجناحين" وأن الطائرة هوت بعد ذلك فيما أطلقت عليه "كرة من النار" مع تزايد شدة اللهب. وسمعت دويّاً عند سقوط الطائرة.

١٢-٢٧ ولم تحاول هذه الشاهدة الذهاب إلى موقع الحادث، ولكنها سمعت من آخرين "عن أشخاص قضوا نجبهم في حادث تحطم الطائرة، وكذلك عن سيدة كانت ... قُذِفَ بها من الطائرة وعُلقت بين أغصان الأشجار". وسنعود إلى هذه المسألة عند النظر في استجابة السلطات الروديسية لتحطم الطائرة.

١٢-٢٨ وينبغي النظر في هذه الشهادة مقترنةً بالشهادات التي أدلى بها السكان المحليون خلال واحد أو أكثر من التحقيقات التي جرت في عامي ١٩٦١ و ١٩٦٢. والجدول الذي أعده فريق جامعة لايدن، المشار إليه في الفقرة ١-١٢ أعلاه، يسمح بذلك بسهولة نسبية؛ ولكن يكفيننا هنا القول إنها تُلمح فقط إلى نمط الأحداث المبين فيما تقدّم من فقرات هذا التقرير.

١٢-٢٩ ومن الواضح أن هذه الروايات متضاربة في عدد من الجوانب. فهي تأتي بتوقيات مختلفة للحادث، معظمها في وقت من المساء أبكر من اللازم. بيد أنها متسقة في وصف طائرة محترقة تهوى إلى الأرض، كما أنها متسقة إلى حد كبير بشأن وجود طائرة ثانية أصغر حجماً من الأولى وعلى مقربة منها.

١٢-٣٠ وفيما يتعلق بشهادة الفحّام كاستون شيبويا (انظر الفقرة ١٢-٢٥ أعلاه) التي قال فيها إن الجنود أوقفوه في الفجر أو بعد الفجر بفترة وجيزة حين وصل إلى الموقع الذي تحطمت فيه الطائرة، لا نعتبر ذلك متنافياً بالضرورة مع الشهادة التي أفادت بأن جون نغونغو وسافيلي سوف استطاعا الوصول إلى ذلك الموقع ووجدا جثة الأمين العام مع بزوغ الفجر (علماً بأن وضع الجثة مسألة منفصلة)، ولا مع الشهادة التي أفادت بأن تيموثي كانكاسا وجد الموقع مهجوراً حين ذهب إليه في منتصف الصباح. ولكن ما يثير شواغلنا أن أولئك الذين استطاعوا الوصول إلى موقع الحطام لم يبدوا على ما يبدو أي مسعى لمساعدة هارولد جوليان؛ إذ يُرجح جدا أن "السيدة" التي قيل لمارغريت نغولوبي إنها كانت تصرخ مستغيثة كانت في الواقع هارولد جوليان يصرخ طالبا النجدة. فالمرأة الوحيدة على متن الطائرة، آليس لالاند، لقيت حتفها عند تحطم الطائرة.

١٢-٣١ واللجنة، وقد أوضحت ما سبق، تعتقد أن هناك من الأدلة المستمدة من مصادر أولية والتي تفيد بأن الطائرة كانت تحترق عندما تحطمت ما يكفي للفت الانتباه إلى الفرضية القائلة بأنها اضطرت إلى الهبوط بسبب عطل داخلي أو خارجي كاف للإخلال بتحكم الطيار بها. والملاحظ أن الكثير من الأدلة التي تؤيد هذه الفرضية يمكن أيضاً، وبنفس القدر، أن تؤيد الفرضية البديلة - وهي أن قائد الطائرة كان يحاول المناورة للإفلات من هجوم أو من تهديد بهجوم - وستتطرق إلى هذه الفرضية في الفرع الرئيسي التالي من هذا التقرير.

#### معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية

١٢-٣٢ في سياق أعمال لجنة تقصي الحقائق والمصالحة لجنوب أفريقيا، في شهر تموز/يوليه ١٩٩٨، تلقت اللجنة ملفاً من وكالة المخابرات الوطنية يتعلق باغتيال زعيم الحزب الشيوعي لجنوب أفريقيا، كريس هاني، في عام ١٩٩٣. وفي ذلك الملف، وجد الباحث التابع للجنة تقصي الحقائق والمصالحة نحو اثني عشرة وثيقة تتعلق لا باغتيال هاني وإنما بعملية رُمز إليها باسم "سيليسست" [Celeste]. ويبدو أن تلك الوثائق، التي تحمل ترويسة معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية، تزعم أن قبلة زُرعت في طائرة همرشولد لم تنفجر عند إقلاع الطائرة من ليوبولدفيل، ولكن تم تفعيلها قبل هبوطها. وإذا كانت تلك الوثائق أصلية

وصادقة في آن واحد، فإنها تقدم روايةً مقنعة عن وقوع الكارثة وعن بعضٍ من المسؤولين عنها على أقل تقدير.

٣٣-١٢ وليس هناك إلا نذر يسير جداً من المعلومات التي يمكن تبيينها بشأن معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية. وقد تعذر على اللجنة العثور على أي بحث علمي نشره المعهد. ويبدو أن المعهد خلّفته منظمة اسمها المعهد الأفريقي للبحوث البحرية ومقرها في جنوب أفريقيا أيضاً.

٣٤-١٢ وتتضمن الوثائق مجموعة من الرسائل. وفي إحداها، وهي وثيقة مكتوبة بخط اليد بعنوان "أوامر" ومؤرخة في ١٤ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ (أي في اليوم التالي لوصول همرشولد إلى ليوبولدفيل)، يأتي ما يلي (مع إيضاح كلمتين اختصرتا في النص الأصلي):

(١) توجد طائرة من طراز DC6 تحمل شعار "ترانس إير" متوقفة في ليو لاستخدامها في نقل الهدف.

(٢) تلقى العامل التقني الذي يعمل لحسابنا أوامر بزرع ٦ أرتال من مادة تي إن تي في حجرة عجلات الهبوط مع جهاز تفجـ[ير] عند التلامس يجري تشغيله عندما تُرفع العجلات في الإقلاع.

(٣) ننتظر معرفة وقت مغا [درة] الأهداف قبل أن نتصرف.

(٤) سنركز على "د".

(٥) سنوافيكم بالتقرير لاحقاً.

(إن جملة "سنركز على 'د'" تعني على ما يبدو تركيز المحاولة على همرشولد، وليس على أوبريان أو ماكويين).

٣٥-١٢ وترد قبل هذه الأوامر وثيقة مطبوعة بالة كاتبة، وهي غير مؤرخة ولكن من الواضح أنها تعود إلى مطلع أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وإذا ثبت أنها وثيقة أصلية، فإنها تلقي بظلال قائمة على خلفية الأحداث. فمن بين القرارات التي يُزعم أن الوثيقة تسجلها عقب اجتماع عُقد بين "المخابرات العسكرية البريطانية M.I.5، ورئيس العمليات الخاصة، ومعهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية"، يرد ما يلي:

"منظمة الأمم المتحدة بدأت تثير المشاكل، والشعور السائد هو أن من الضروري إزاحة همرشولد.

إن أُلن دالس [رئيس وكالة المخابرات المركزية] موافق، وقد وعد بتعاون رجاله بصورة كاملة.

[إنه؟] يعلمنا بأن داغ سيصل إلى ليوبولد فيل في أو حوالي ١٢/٩/١٩٦١.

...

أريد أن يكون التعامل مع عملية إزاحته أكثرَ فعالية مما حدث مع باتريس [لوموبا].

...

وإذا أمكن في نفس الوقت التعامل مع ماكوين وأوبريان فسيكون ذلك مفيداً، ولكن ليس إذا كان ذلك سيعرض العملية الرئيسية للخطر“.

١٢-٣٦ والوثيقة الأخيرة في المجموعة، سواء كانت أصلية أم لا، هي وثيقة مكتوبة بخط اليد ويبدو أن نصّها كالتالي:

#### تقرير

عملية سيليست ١٨/٩/١٩٦١

- ١ - لم يعمل الجهاز عند الإقلاع.
- ٢ - أرسلتُ النسر [.....] للمطاردة والاستحواذ [.....].
- ٣ - جرى تشغيل الجهاز [.....] قبل الهبوط.
- ٤ - على نحو ما ذكر، لم يكن أوبريان وماكوين على متن الطائرة.
- ٥ - أُنجزت المهمة: على نحو مُرضٍ.

انتهت الرسالة

إلى: كومودور

إلى: كابتن

من: كونغو رد

(استناداً إلى وثائق أخرى في المجموعة، يبدو أن ”كونغو رد“ هو الاسم الحركي لأحد عناصر معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية).

١٢-٣٧ وفي المؤتمر الصحفي الختامي الذي عقدته لجنةُ تقصي الحقائق والمصالحة لجنوب أفريقيا في شهر آب/أغسطس ١٩٩٨، كشف رئيسها، كبير الأساقفة ديسموند توتو، نسخاً من ثماني وثائق وأعلن أن الوثائق الأصلية أُحيلت إلى وزير العدل دولاه عمر. ولم يُتاح للوزير الوقت لدراستها، وتوفي في عام ٢٠٠٤ دون أن يدلي بأي تعليق إضافي بشأنها. والمحاولات التي بذلتها الدكتورة ويليامز وآخرون لدى وزارة العدل لتفحص الوثائق الأصلية أخفقت جميعها. ومُنيت بالفشل أيضاً عملية بحث أخرى أجرتها الوزارة بناء على طلب من القاضي غولدستون قدمه باسم اللجنة.

١٢-٣٨ ويرد في الفصلين ١٦ و ١٧ وفي جزء من الفصل ١٨ من كتاب الدكتورة ويليامز المعنون "مَنْ قتل همرشولد؟" وصفٌ لتفاصيل اكتشاف وثائق معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية، مع عرض لمضمونها. ومع ذلك وكما تقرّ الدكتورة ويليامز نفسها دون تردد، يتوقف كل شيء على ما إذا كانت الوثائق أصليةً من حيث المصدر والمضمون على حد سواء. ففيما يتعلق بالمصدر، علمت اللجنة من روبرت رادلي، كبير خبراء الوثائق، أن من الممكن التوصل إلى استنتاجات بشأن عمر الورق والخبر المستخدمين في الوثائق الأصلية إذا أمكن العثور عليها، ولكن الصور الضوئية التي لا تملك غيرها حالياً ليست ذات فائدة في هذا الشأن. وفيما يتعلق بالمضمون ورغم احتواء الوثائق عناصر مثيرة للشك ناقشتها الدكتورة ويليامز، فإنها لا تتضمن في ظاهرها أي شيء يشير بصورة موثوقة إلى كونها مزيفة سواء في جوهرها أو مقارنةً بالوقائع المعروفة من مصادر مستقلة.

١٢-٣٩ ومن ناحية أخرى، لا يوجد في تلك الوثائق أي شيء لم يكن في وسع أي مزيّف أن يعرفه أو يحتلّقه. وبناء على ذلك، حتى لو كانت هذه الوثائق قد رأت النور في عام ١٩٦١ (أي أن مصدرها أصلي)، فمن الممكن أن يكون ذلك قد تمّ لكي تُستغل في زعم كاذب بشأن المسؤولية عن تحطم الطائرة. وقد يصدر هذا الزعم مثلاً عن منظمة تطلب تكليفها بأعمال تنفيذها لحساب جهات مثل وكالة المخابرات الوطنية لجنوب أفريقيا ذات السجل الحافل في مجال اغتيال معارضي نظام الفصل العنصري؛ ورغم ذلك يجب ألا يغيب عن البال أن اغتيال كريس هاني لم يكن من تدبير الوكالة المذكورة، ولذا فإن الملف الذي وُجدت فيه وثائق معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية لم يكن المكان الأنسب لحفظ نشرة إعلانية عن خدمات قاتل ماجور.

١٢-٤٠ ولقد تدارسنا ما إذا كان ينبغي بذل مساعٍ جديدة للعثور على وثائق معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية. فلئن تسنى تحديد عمر مواد الكتابة، قد يفضي تأكيدٌ (أو تفنيد) المزاعم القائلة بأن مدير وكالة المخابرات المركزية، ألن دالس، وُعد بتعاون الوكالة مع المعهد

وبأن من المحتمل أن تكون الوكالة قد زوّدت المعهد بالمعلومات فعلا، إلى إضفاء قدر من المصدقية على الوثائق بوصفها دليلا من مصدر ثانوي يشير إلى حدوث عملية تخريب. ولقد ذكرنا في الفقرتين ١٠-٧ و ١٠-٨ أعلاه إلى أن وكالة المخابرات المركزية كانت على ما يبدو تمتلك معلومات عن قبلة وُضعت في الطائرة. ولكن من المشكوك فيه أن تعتمد وكالة تعمل في الخفاء الصراحة فيما تقول، حتى ولو كان ردها علينا.

١٢-٤١ ونورد في الفرع ١٥ الاستنتاجات التي توصلنا إليها بشأن احتمالات صحة هذه المواد الثبوتية وغيرها. ولكننا ننوه، في الوقت الحالي، بأن وثائق معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية لا يمكن في حد ذاتها ولا من حيث مضمونها أن تعتبر جديرة بالثقة.

## ١٣ - أهو هجوم أو تهديد من الجو؟

شهود العيان

١٣-١١ دافيسون نكوتنجيرا، وهو أمين مخزن في النادي الأفريقي للمحاربين القدماء، الواقع على بعد ميل واحد تقريبا من المطار، أدلى بشهادة في سياق التحقيق الذي أجرته الأمم المتحدة ذكر فيها أنه رأى طائرة تصل من جهة الشمال وتحوم في مسار دائري حول المطار قبل أن تطير مبتعدة في اتجاه الغرب. وقال الشاهد إن أضواء المدرج و برج المراقبة قد انطفأت بينما كانت الطائرة تحوم دائريا في الجو. ثم سمع طائرتين نفائتين تقلعان في الظلام في نفس الاتجاه الذي اتبعته الطائرة الأكبر حجما. فانطلق متعقباً الطائرات على دراجته النارية الصغيرة ورأى شرارة أو ألسنة لهب تخرج من الطائرة النفائثة الموجودة إلى الجهة اليمنى وتصيب الطائرة الكبيرة. وروى خفير النادي، م. ك. كيزيمبي، رواية مماثلة. وذكر الفحّام ليمونسون ميينغنجيرا في شهادته التي أدلى بها في سياق التحقيق الذي أجرته الأمم المتحدة، أنه وزميله ستيفن تشيزانغا شاهدا طائراة كبيرة تتبعها طائرتان أصغر منها حجما. وحين عادت الطائرة الكبيرة أدراجها في اتجاه ندولا، ارتفعت إحدى الطائرتين الصغيرتين، وكانت تطير على ارتفاع أقل من الأخرى، حتى صارت فوق الطائرة الكبيرة. ثم شوهد وميض أحمر اللون على الطائرة الكبيرة وحدث انفجار مدوي أعقبته سلسلة من الانفجارات الصغيرة.

مقصد ألبرتينا

١٣-٢ إن السؤال الأول الذي تنيره فرضية الهجوم الجوي قد يكون الأسهل جوابا: كيف عُرف أن ندولا كانت مقصد ألبرتينا رغم أن الطيار هالونكويست والأمم المتحدة بدلا كلّ جهد ممكن لإخفاء وجهة الطائرة؟

١٣-٣ والجواب على هذا بسيط إلى درجة مؤلمة. فقد كان موسى تشومبي ومستشاروه ومرترقته والجهات التي ترعاهم قد اتفقوا فيما بينهم على أن تكون نُدولا مكان الاجتماع لعقد محادثات السلام مع الأمم المتحدة، وكانت السلطات الروديسية والبريطانية قد وضعت ترتيبات مفصلة لاستضافة الطرفين هناك. وكان الصحفيون في انتظار وصول الطائرة DC6 إلى المطار. إن نُدولا كمقصدٍ للطائرة ألبرتينا كانت سرا مكشوفاً يمكن أن يعول عليه أي شخص يخطط لاعتراضها أو الهجوم عليها.

١٣-٤ وبالإضافة إلى ذلك، كان في وسع المنتصين أن يلتقطوا الرسائل اللاسلكية التي تبادلها الطيار هالونكويست مع سالسبيري أولاً ثم مع نُدولا، بشأن موقعه وتوقيت وصوله المتوقع.

#### سجل الاتصالات اللاسلكية

١٣-٥ المسألة الرئيسية الثانية هي البت فيما إذا كان من الممكن الوثوق بالرواية الرسمية للحديث الذي دار بين المراقبة الأرضية وألبرتينا. والحديث الذي اقتبس حرفياً في الفقرة ٦-٣ أعلاه منقول عن سجلٍ مكتوب بخط اليد يقال إنه أُعدَّ استناداً إلى ملاحظات دُونت عن المحادثات اللاسلكية وكتبها مراقب الحركة الجوية، أرونдал كامبل مارتن، الذي كان مناوباً في تلك الليلة في نُدولا. وقد توفي مارتن في إنكلترا في عام ٢٠٠٧ دون أن يسجل - على حدِّ علم اللجنة - روايته عما حدث في تلك الليلة؛ ولا يغيب عن بالنا، إذ نسرد ما سيلي أدناه، أن ثمة أشخاصاً تعزَّ عليهم ذكراه. ورغم أن في تقريرنا ادعاءات تتعلق بدوره الذي نعتقد أنه يستحق مزيداً من التحري، فإننا نكرر التأكيد أن أهداف هذا التقرير لا تشمل إسناد المسؤولية عن حادث تحطم الطائرة.

١٣-٦ وكان من المفروض أن يتوافر جهاز تسجيل صوتي يعمل بشكل متواصل لتسجيل جميع الاتصالات اللاسلكية مع برج المراقبة في نُدولا. لكن اللجنة لم تستطع أن تقطع بما إذا كان برجُ المراقبة به جهاز تسجيل صوتي إما مُعطل أو لم يُشغَّل؛ أو بما إذا كان تسجيلاً قد تمَّ بالفعل ثم مُسح؛ أو بما إذا كان البرج لم يتوافر به أي جهاز تسجيل على الإطلاق. وقد أدلى العقيد موريس باربر (الذي تولى رئاسة تحقيق هيئة الطيران المدني الروديسية، والذي كان عداؤه للأمم المتحدة أمراً مُثبتاً في السجلات) بشهادته أمام لجنة التحقيق التابعة للأمم المتحدة فذكر أنه رغم مساعٍ طويلة بُذلت لتركيب جهاز تسجيل صوتي في نُدولا، لم يكن المطار يملك وقت الحادث جهازاً من ذلك النوع. بيد أن إفادات أخرى توحى بأن الاتصالات اللاسلكية سُجِّلت ثم مُسحت. وليس في وسع اللجنة أن تُحدد ما هي الرواية الصحيحة؛ ولكنها لا تعتقد أن المذكرة المكتوبة بخط اليد تتضمن روايةً مختلفة. فرغم أن الطيار هالونكويست اتخذ مساراً التفافياً من ليوبولدفيل لتفادي اعتراض الطائرة وفرض صمتاً

لاسلكياً حتى آخر لحظة ممكنة، فإنه لم يكن ليستطيع الهبوط بالطائرة في ندولا دون إجراء اتصال لاسلكي مسبقاً، ولا يتضمن ذلك السجل الذي كُتب لاحقاً أي شيء يتناقض مع القول بأن هذا الاتصال كان مقتضياً وتمّ في اللحظة الأخيرة. فلهذا الاتصال نبرة الحقيقة في ذلك الجزء من الأحداث الذي يُسجله.

٧-١٣ ولكن هناك من الأدلة ما يشير الشك في كون الاتصال المدوّن في المذكرة كاملاً.

٨-١٣ ففي عام ١٩٩٤، ذكر توري ماير، وهو مدرب طيران سويدي كان يعمل لدى القوات الجوية للإمبراطورية الإثيوبية، في حديث مع أحد الصحفيين أنه كان يجرب جهازاً لاسلكياً يعمل بالموجات القصيرة في ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وفي حوالي الساعة ٢٢:٠٠ بتوقيت غرينتش (منتصف الليل في ندولا)، التقط ماير اتصالاً باللغة الإنكليزية كان من الواضح أنه صادر عن برج المراقبة في مطار ما، وذكر فيه اسم ندولا. وقد أفاد في وقت لاحق بأنه يتذكر أن المتكلم قال:

”إنه يقترب من المطار. إنه يغير اتجاهه. لقد بدأ في الطيران أفقياً.

ثمّة طائرة أخرى تقترب من الخلف - ما الخطب؟“

٩-١٣ وقال ماير إن البثّ قد انقطع في تلك اللحظة بشكل مفاجئ. وذكر أنه حاول الإبلاغ بما سمع به، حيث أخبر رئيس القوات الجوية الإثيوبية والأمريكيين الذين كان يعرفهم ولكن لم يؤدّ ذلك إلى أي نتيجة على ما يبدو. وحاول أيضاً أن يتصل بكبير المهندسين في شركة ترانس إير في الكونغو، بو فيرفينغ، ولكن جهوده باءت بالفشل مرة أخرى.

١٠-١٣ ومما يشير أيضاً إلى أن مذكرة مارتن قد لا تكون كاملة تلك الشهادة التي أدلى بها أمام جهتي التحقيق الروديسيين ليسلي ثوروغود، مراقب الحركة الجوية في مطار سالسبيرري. إذ أفاد ثوروغود بأن على النقيض مما قد توحى به البطاقة الملتصقة على المذكرة المستنسخة، لم يُسجل بجهاز التسجيل الصوتي وبالتالي لم يُدوّن خطياً على النحو الواجب الاتصال اللاسلكي/الهاتفي بين سالسبيرري وندولا الذي تمّ على الموجة ٣٦٨٢ كيلو هرتز/ثانية لخفض التردد العادي على الموجة ٦٩١٥ كيلو هرتز/ثانية. وحين بادر المحامي سيسيل مارغو، المستشار لدى الملكة، الذي كان أيضاً محامياً لجنة التحقيق الروديسية آنذاك، إلى استيضاح الأمر قائلاً لثوروغود ”إن هذا السجل وثيقة ملخصة، وإن أشياء كثيرة قد وقعت ولم تُسجل فيه“، أجاب ثوروغود: ”هذا صحيح“.

١١-١٣ وعمد سير رونالد براين، الرئيس السابق لشركة روديجيان سيليكشيون تراست وهي مجموعة شركات تعمل في مجال التعدين، في مذكراته التي نُشرت بعنوان Reflections

عاما من التعدين في قارة متغيرة] (١٩٨١)، إلى إيراد المعلومات التالية عن تحطم الطائرة DC6:

”داغ همرشولد ... قُتل في حادث تحطم طائرة في شهر أيلول/سبتمبر ١٩٦١ أثناء سفره للاجتماع بتشومي في مهمةٍ لتحقيق السلام. أتذكر ذلك الحدث جيدا. فقد كنت مقيماً في دار ضيافة في [مقاطعة] كوبريلت وكنت أستريح مساء يوم السبت عندما اتصل أحد الجيولوجيين العاملين معنا وقال إن ثمة نشاطا غير اعتيادي يجري في الجو. وقد كان هذا الشخص، وهو من هواة الاتصالات اللاسلكية، يصغي إلى المحادثات التي جرت بين برج المراقبة في مطار ندولا ووحدات مختلفة في الجو وعلى الأرض، وعلم منها أن طائرة قد تحطمت في مكان قريب. وانطلق لتنظيم فريق بحث مكون من عمال المناجم للخروج إلى الأدغال في محاولة للعثور على موقع تحطم الطائرة والبحث عن ناجين. وقد عُثر على الحطام في آخر الأمر على بعد بضعة أميال من ندولا“.

١٢-١٣ وإذا كانت هذه الرواية صحيحة بصورة عامة (ومع قبول أن الطائرة تحطمت ليلة الأحد وليس ليلة السبت)، فإن ذلك يستتبع عدة أمور. أولاً، أن سجل الاتصالات اللاسلكية لبرج المراقبة لا بد أن يكون معيماً جداً. ثانياً، أن الاتصالات التي بثتها الطائرة كانت تبين بوضوح أنها تواجه مشكلة وأنها على وشك السقوط. وثالثاً، أن المتنصت يُحتمل أن يكون قد التقط أيضاً حديثاً جرى بين الطائرة DC6 وطائرة أخرى. ورابعاً، أن تشكيل فريق للبحث يمكن أن يفسر ظهوراً قد يبدو في ظروف أخرى مشؤوماً لرجال أوروبيين وصلوا إلى موقع الحادث بعد وقت قصير من وقوع الكارثة (انظر الفقرات من ١٤-١٨ إلى ١٨-٢٣ أدناه).

١٣-١٣ والرواية التي جاءت على لسان الطيار البلجيكي بوكليز (انظر الفقرة ١٣-٤٤ أدناه) تثير أيضاً تساؤلات عما إذا كان سجل الاتصالات كاملاً.

#### الطائرات المقاتلة والطائرات الأخرى

١٤-١٣ إذا كانت ألبرتينا على اتصال لاسلكي مع برج المراقبة في ندولا منذ أن رأى قائدها أعضاء مطار ندولا (انظر الفقرة ٦-٣ أعلاه)، ففي حكم المؤكد تقريباً أن أي طائرة مقاتلة تترصد لمهاجمتها سيكون بوسعها التعرف على هدفها.

١٣-١٥ وكانت ثماني عشرة طائرة مقاتلة نفثة - قاذفة قنابل من طراز Canberra تابعة لسلاح الجو الملكي الروديسي قد أرسلت إلى ندولا في سياق الاحتياطات التي اتخذها اتحاد روديسيا تحسباً لأي تداعيات للقتال الدائر في كاتانغا. ولذا فقد كان من الممكن أن تقلع واحدة أو أكثر من تلك الطائرات إذا أمرت بذلك؛ ولكن على الرغم من الشكوك التي أعرب عنها فإننا لم نجد أي دليل واضح يشير إلى إقلاع أي منها في تلك الليلة.

١٣-١٦ واستبعدت التحقيقات الثلاثة جميعها احتمال أن تكون طائرة كاتانغية من طراز Fouga Magister قد وصلت إلى ندولا وهاجمت الطائرة DC6، وذلك استناداً إلى أن مدى تلك الطائرات تقيدته قدرتها المحدودة التي لا تسمح لها بحمل الوقود إلا لمسافة تقل عن المسافة اللازمة للطيران من كولوزي (حيث تقع قاعدتها الجوية) إلى ندولا ثم العودة منها - وهذا الأمر، إذا ثبتت صحته، لا يتيح إمكانية التزود بالوقود خلال الطيران. بيد أن سفن هامبرغ والأستاذ هانسمان أشارا على اللجنة بأن كتيبات تشغيل الطائرة Fouga تبين أن مداها يكفي للسماح لها بالطيران من كولوزي إلى ندولا في مهمة قتالية، رغم أن ذلك لا يتيح لها سوى بضع دقائق للقتال، ثم العودة، رغم أن ذلك لا يترك لها إلا القليل من مخزون الوقود المتبقي. وعدا عن ذلك، فإن الطائرات من طراز Fouga، إذا كانت قاعدتها في جادوتفيل مثلا أو في كيبوشي وليس كولوزي أو كان بإمكانها التزود بالوقود خلال الرحلة، تستطيع بدون صعوبة التوجه إلى ندولا والعودة منها.

١٣-١٧ وقد أتى في مذكرات ديفيد دويل، الذي كان المسؤول عن قاعدة وكالة المخابرات المركزية في إليزابيث فيل حتى شهر نيسان/أبريل ١٩٦١، أنه توجه إلى المطار في الليل، بعد مضي وقت غير طويل على اغتيال باتريس لومومبا في شهر كانون الثاني/يناير من العام نفسه، لإجراء ما وصفه بأنه عملية تحقق روتينية، ووجد هناك طائرة تجارية مسجلة في الولايات المتحدة من طراز Stratocruiser نوعها KC97، وكان طاقمها المدني يفرغ حمولتها المتمثلة في ثلاث طائرات من طراز Fouga Magister لتسليمها إلى كاتانغا "في انتهاك مباشر" بحسب ما كتب دويل "لسياسة الولايات المتحدة". وكانت الطائرات المذكورة طائرات تدريب، إلا أنها مزودة بالأسلحة.

١٣-١٨ وأعرب دويل في مذكراته عن شكوكه فيما إذا كانت تلك العملية من عمليات وكالة المخابرات المركزية، إذ إنه هو نفسه لم يكن قد أُبلغ بها مسبقاً. وفي حزيران/يونيه ٢٠١٣، ذهب تشارلز ساوثول لزيارة دويل في منزله في هونولولو. وكان الوهن قد أصاب دويل آنذاك ولم تعد ذاكرته تسعفه في تذكر الأمور بكامل تفاصيلها، ولكنه أكد روايته بشأن تسليم الطائرات الثلاث من طراز Fouga Magister. وحين سأله ساوثول عما قيل في

أوساط الاستخبارات عن حادث تحطم الطائرة، أحاب دويل قائلاً إنه بعد أن عُيّن في بوروندي،

”جاء تويدي بعد ذلك وسألني عما إذا كانت لدى أي فكرة عما حدث“.

وكان برونسون تويدي رئيسَ شعبة أفريقيا في وكالة المخابرات المركزية. وإذا اضطرت مثله لتوجيه هذا السؤال لدويل، فإن احتمال مشاركة وكالة المخابرات المركزية بصورة مباشرة في اعتراض رحلة ألبرتينا (باعتبار ذلك أمراً منفصلاً عن تقديم الدعم اللوجستي إلى كاتانغا) يأخذ في التراجع (إلا إذا كان تويدي يحاول ببساطة اكتشاف ما يعلمه دويل عن الأمر، وهو تصورٌ معقول).

١٩-١٣ وتبيّن أيضاً في سياق التحقيقات التي أجرتها لجنة التحقيق الروديسية أن كاتانغا كانت تملك أيضاً عدداً من الطائرات من طراز De Havilland Dove. وكانت الطائرة من هذا الطراز ذات محركين مكبسيين، وقد جرى وفقاً لمذكرات بورين تعديل واحدة منها أو أكثر للاستخدام في الأغراض الحربية عن طريق فتح كوة يمكن عبرها إلقاء قنابل من نوع تصنعه شركة اتحاد التعدين في كاتانغا العليا وينفجر عند إطلاقه بواسطة آلية شبيهة بالقنابل اليدوية. وكان خبير واحد على الأقل، هو بو فيرفينغ، قد لاحظ أن الكثير من الشهادات المتعلقة بوجود طائرة ثانية (التي لم نذكر منها سوى جزءاً صغيراً) لا تدعم احتمال كونها طائرة نفاثة، فرجح أن طائرة من الطائرات الكاتانغية المعدلة من طراز De Havilland Dove هي التي شنت الهجوم، إذ أن تأثير آلية القنبلة شديداً إلى درجة أن انفجارها في الجو يمكن أن يؤدي إلى انحراف طائرة كبيرة عن مسارها حتى ولو لم تصبها القنبلة إصابة مباشرة. وناقشت الدكتورة ويليامز هذه الفرضية بشيء من التفصيل في الصفحات ١٨٣-١٨٦ من كتابها. واعتبر سفين هامبرغ أن هذا الأسلوب يقتضي ”مهارة فائقة مقترنة بتهور شديد“، ولكنه ليس مستحيلاً.

#### رصد الاتصالات اللاسلكية

٢٠-١٣ وكان يوجد في مطار ندولا في ليلة ١٧ أيلول/سبتمبر طائرتان أخريان تابعتان للقوات الجوية للولايات المتحدة. وقال سير بريان آنوين في شهادته أمام اللجنة أنه يتذكر أن إحدى الطائرتين قدمت من بريتوريا والأخرى من ليوبولدفيل، حيث كانت إحدهما تحت إمرة الملحق الأمريكي لشؤون الدفاع والأخرى تحت إمرة الملحق الأمريكي لشؤون سلاح الجو. وقد قال عن هاتين الطائرتين ما يلي:

”بحسب ما فهمناه، كانت الطائرتان مزودتين بمعدات اتصال فائقة القدرة، وقد دار بخلدنا بالفعل تساؤل لاحق عما إذا كان أيّ اتصال قد جرى بين أي من الطائرتين الأمريكيتين وطائرة همرشولد، لأنهما كانتا حسبما فهمناه قادرتين على الاتصال بطائرة همرشولد.

.....

وأذكر أننا عندما رأينا هاتين الطائرتين على الأرض ... تساءلنا ترى ما الغرض من وجودهما؟“.

١٣-٢١ ويشير موسيل، قائد السرب سلاح الجو الملكي الروديسي، إلى مثل هذا الشعور بالفضول، إذ أفيد بأنه قال للجنة التحقيق التابعة للأمم المتحدة إن ”طائرتين أمريكيتين من طراز داكوتا كانتا جاثمتين على أرض المطار وأن محرّكاهما كانت تعمل“. وقد افترض أنهما تبثان رسائل.

١٣-٢٢ وكان الملحق الأمريكي لشؤون سلاح الجو آنذاك في بريتوريا هو دون غايلور الذي وصف في مذكراته مهامه قائلاً إنها كانت تتمثل في جمع المعلومات الاستخباراتية ليس في جنوب أفريقيا وحسب بل وفي دول أخرى في جنوب الصحراء الكبرى، بما في ذلك روديسيا الشمالية. وذكر غايلور أنه تلقى أمراً من البنتاغون بالذهاب إلى ندولا لكي يقابل الأمين العام ويقدم له (على الأقل بحسب ما ورد في المذكرات) ما يحتاج إليه من خدمات النقل الجوي. ويفسّر ذلك على الأقل وجود طائرة من الطائرتين التابعتين للقوات الجوية للولايات المتحدة اللتين كانتا رابضتين في مطار ندولا في ليلة الحادث، وإن كنا نشك في إلقائه أي ضوء على الغرض منه.

المحادثات التي التقطتها وكالة الأمن القومي في الولايات المتحدة

١٣-٢٣ في شهر أيلول/سبتمبر ١٩٦١، كان تشارلز ساوثول يعمل في مرفق الاتصالات البحرية التابع لوكالة الأمن القومي للولايات المتحدة في قبرص. وهو الآن ضابط متقاعد برتبة مقدم في قوات الاحتياط البحرية ويعمل بصفته خبيراً استشارياً في مجال الاستخبارات التجارية. وفي عام ١٩٦١، كان ساوثول، وهو الجامعي الذي يجيد اللغة الفرنسية، طياراً وضابط استخبارات في القوات البحرية.

١٣-٢٤ وكانت وكالة الأمن القومي، المسؤولة عن جمع المعلومات الاستخباراتية المشفرة، قد أنشأت مركز تنصت بالقرب من نيقوسيا في قبرص، وكانت تستطيع من هناك رصد الاتصالات اللاسلكية، سواء أكانت تتضمن محادثات شفوية أو إشارات، في جزء كبير من

الكرة الأرضية. وكان مقر مركز التنصت الطابق العلوي من مبنى كانت وكالة المخابرات المركزية تشغل طابقه الأرضي، رغم أن المنظمتين ما كانتا تتبادلان المعلومات فيما بينهما. وكانت وظيفة ساوثول هي قراءة الرسائل الملتقطة والعمل عند الضرورة على فك شفرتها وإحالتها إلى المأذون لهم بالاطلاع عليها.

٢٥-١٣ وذكر ساوثول أنه تلقى في حوالي الساعة التاسعة من مساء يوم ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ اتصالاً هاتفياً في منزله من موظف لمراقبة الاتصالات الذي قال له: "يجب أن تأتي إلى هنا هذه الليلة. سيحدث شيء مثير للاهتمام". فاستقل ساوثول سيارته وتوجه إلى مرفق التنصت؛ وهناك جرى، بعد منتصف الليل بفترة وجيزة، تشغيل شريط مُسجَل سلفاً لمحادثة صوتية، واستمع إليه عدد من الأشخاص المجتمعين حول جهاز مكبر للصوت. وسُمع، على نحو ما يذكر ساوثول دوماً دونما تناقض في روايته، صوتُ رجل، ومن خلفه هدير محركات طائرة، وهو يقول بنبرة وصفها ساوثول بأنها "هادئة ولشخص محترف":

"أرى طائرة نقل قادمة على ارتفاع منخفض. وجميع أنوارها مضاءة. سأنزل بطائري للتعامل معها. نعم، إنها الطائرة ترانس إير DC6. أجل، إنها هي الطائرة".

٢٦-١٣ وأعقب ذلك صوت إطلاق مدفع؛ ثم سمع ساوثول المتكلم يقول بصوت أكثر انفعالا:

"لقد أصبْتُها. أرى ألسنة اللهب. إنها تهوي. إنها توشك على التحطم".

٢٧-١٣ ولم يكن هناك فرق في التوقيت بين ندولا ونيقوسيا لأن قبرص كانت تتبع في ذلك الوقت التوقيت العادي لأوروبا الشرقية (إذ إنها لم تعتمد نظام التوقيت الصيفي لأوروبا الشرقية حتى عام ١٩٧٥). ولذا فإن التسجيل الصوتي الذي جرى الاستماع إليه بعد منتصف الليل بقليل في نيقوسيا كان يمكن فعلاً أن يغطي الوقت الذي سقطت فيه ألبرينا، في الساعة ١٠:٠٠ أو بعدها مباشرة، إذا كان ذلك الحدث، بحسب ما تشير إليه رواية ساوثول، متوقعا ومرتبعا في مركز التنصت.

٢٨-١٣ ورغم أن ساوثول قال خلال المقابلة التي أجراها معه رئيس اللجنة باسمها، إنه متأكد من أن الاتصال اللاسلكي الذي استمع إليه لا يتسق إلا مع فرضية تعمّد إطلاق النار على الطائرة، فإن الأحداث التي يرويها لا تتنافى في ظاهرها مع إمكانية إسقاط الطائرة بصورة غير مقصودة. وقد يكون ذلك ذا أهمية بالنسبة للرواية التي ذكرها الطيار البلجيكي بوكلز وتناقش في الفقرة ١٣-٤٢ وما بعدها أدناه؛ غير أننا نسلّم بأن نبرة الصوت وتتابع

الأحداث فيما أصغى إليه ساوثول في التسجيل يبرران بشكل معقول استدلاله بشأن عنصر العمد الذي خلص إليه حينها وما زال يتمسك به، والذي يتسق مع ما ذكرناه في تعليقنا على بوكيز في الفقرة ١٣-٥٠ أدناه.

١٣-٢٩ وكرر ساوثول روايته أكثر من مرة على مر السنين التي مضت، وقد أخضعت تلك الرواية أكثر من مرة لفحص ناقد متأن. ونعتقد، لأسباب سنأتي على ذكرها في الفرع الختامي من التقرير، أن من الممكن أن يكون هناك رد قصير على هذا النقد.

١٣-٣٠ وتوجد أيضا حقيقتان أخريان تتسمان بالأهمية بالنسبة لرواية بوكيز. أما الأولى، فهي أن ساوثول، الذي كان يتحدث الفرنسية والإنكليزية بطلاقة، يقول إن من المحتمل أيضا أن يكون الاتصال الصادر عن قمرة القيادة قد تم باللغة الفرنسية. والحقيقة الثانية هي أن حثة الطيار الهايبي سيرج بارو، الثنائي اللغة، قد عُثر عليها في قمرة قيادة ألبرتينا. ولكن احتمال أن بارو كان يحاول أن يترجم شفويا الطلبات أو الأوامر الصادرة باللغة الفرنسية عن بوكيز أو عن مشغل اللاسلكي المرافق له، لا بد من النظر إليه بموازاة رواية ساوثول للحوار الدائر كما يتذكره وهي لا تترك مجالاً على ما يبدو لاتصال المهاجم بالطائرة DC6.

#### الرصاصات

١٣-٣١ أشارت مصادر عدة إلى وجود ما يبدو أنه ثقب ناجمة عن رصاصات على بقايا الطائرة المتحطمة. ولقد ذكر رين ماست - إينغل (انظر الفقرة ١٤-٢٠ أدناه) أنه رأى ما يشبه ثقباً ناجمة عن طلقات نارية منتشرة في بدن الطائرة قبل احتراقها على الأرض. أما الراحل إيان واديكار، الخبير البريطاني في مجال تربية الحيوانات، فقد كان من المتواجدين في موقع تحطم الطائرة، وقد قال لابن أخيه مارتن ريدلر، إن بدن الطائرة المحترق كان "مليئاً بثقوب لطلقات نارية" مصدرها، على ما يبدو، أسلحة رشاشة. ولكن هذه التفاصيل لم ترد في روايات أي من المسؤولين الذين أدلوا بشهاداتهم للجان التحقيق؛ فالصحفي إيرول فريدمان، الذي عُهد إليه بتغطية اجتماع ندولاً لحساب وكالة أسوشيتد برس، وصف في إفادة قدمها إلينا ما كان عليه موقع تحطم الطائرة في ١٩ أيلول/سبتمبر، قائلاً:

"لاحظ ممثلو وسائل الإعلام أنه لم تكن هناك آثار لثقوب ناجمة عن رصاصات أو قذائف مدفعية في أي من الأجزاء الرئيسية للطائرة التي تناثرت في المكان".

١٣-٣٢ وقد دفنت بقايا الطائرة في حفرة عميقة في موقع المطار. ويبدو أن التنقيب عنها لاستخراجها هو السبيل الوحيد لتأكيد أو نفي هذه الروايات الشديدة التناقض.

١٣-٣٣ وعدا عن ذلك، خلصت عمليات التشريح التي أُجريت لجثث الضحايا إلى استنتاجات شملت العثور على رصاصات في أجساد ضحايا عدة للحادث. وقد كُرس قدر من الاهتمام لهذه المسألة، ولكننا لا نعتبر أن من الممكن إثبات أن منشأها يمكن أن يعزى لسبب غير الحرارة الشديدة التي أدت إلى إطلاق الذخيرة من الأسلحة التي كان يحملها موظفو الأمن التابعون للأمم المتحدة. والأدلة المستخلصة من الفحص الباليستي لتلك المقذوفات النارية غير كافية لإثبات أن ركاب الطائرة لقوا حتفهم نتيجة لإطلاق النار عليهم بعد ارتطام الطائرة بالأرض.

١٣-٣٤ إذن من ذا الذي أصاب الطائرة بعطل جزئي في الجو، إذا كان ذلك هو ما حدث فعلاً؟ ولا مفرّ من أن يظهر أكثر من مرشح واحد يروّج لنفسه كمسؤول عن هذا الحادث، إلى جانب مرشحين آخرين أيضاً.

أهو هجوم متعمد؟

١٣-٣٥ تلقت اللجنة ملفاً من باحثة أمريكية اسمها ليزا بيز، يتضمن موادّ ثبوتية توجه أصابع الاتهام إلى شخص يدعى بادّ كاليغان استناداً إلى أقواله هو شخصياً. ففي عام ١٩٧٤، كان كاليغان مسجوناً بتهمة الاحتيال بشيكات مصرفية وسعى آنذاك إلى الضغط على السلطات لكي تفرج عنه، فكتب رسالة طويلة ومفصلة تصف مسيرته المهنية كقاتل مأجور يعمل لحساب وكالة المخابرات المركزية.

١٣-٣٦ وتضمنت الرسالة سرداً لرحلة جوية فردية نُظمت بتدبير من وكالة المخابرات المركزية في طائرة من طراز P38 كانت قد اشترت في العام السابق في تكساس وشُحنت إلى طرابلس حيث جرى تجميعها واختبار جاهزيتها للطيران. وزعم كاليغان أنه قاد الطائرة آنذاك إلى نُدولا عن طريق أبيدجان وبراغافيل، وادعى أنه ”أطلق النار على الطائرة، وتحطمت“ مضيفاً: ”وطرتُ عائداً عبر نفس الطريق“. وباستثناء ملاحظةٍ مثيرة للدهشة تعبّر عن الشعور بالندم (”كانت العملية التنفيذية ضد همرشولد عملية سيئة. لم أكن أرغب في تلك المهمة. اللعنة، لم أكن أرغب فيها“)، لا تتضمن رواية كاليغان أي تفاصيل أخرى، الأمر الذي يحول دون التحقق منها بمقارنتها بالوقائع المعروفة.

١٣-٣٧ وكتبت الباحثة ليزا بيز في إفادتها المقدمة إلى اللجنة ما يلي:

”سيبتين لكم من المراسلات أن المواد المتعلقة بكاليغان قد أُحيلت إلى النائب العام، وإلى عضو في مجلس الشيوخ، وأخيراً إلى لجنة التحقيق التي أنشأها مجلس الشيوخ للنظر في أنشطة وكالة المخابرات المركزية في الداخل والخارج، وهي

اللجنة التي أصبحت تعرف باسم "لجنة تشيرتش" نسبةً إلى رئيسها فرانك تشيرتش، عضو مجلس الشيوخ. ومن الواضح أن أشخاصاً آخرين ممن يشغلون مناصب رفيعة كانت لديهم أسباب تدعوهم إلى الاعتقاد بأن ادعاءات كاليغان تستحق المزيد من التحري".

١٣-٣٨ وقام إيرول فريدمان، الصحفي بوكالة آسوشيتد برس الذي ذكر اسمه في الفقرة ١٣-٣١ أعلاه، بتقديم شهادة خطية إلى هذه اللجنة تناول فيها ما حدث أثناء مداورات لجنة التحقيق الروديسية وبعدها، قائلاً:

"في اليوم الثالث للتحقيق أو نحوه، استدعى [سيسيل] مارغو [المستشار لدى الملكة ومحامي لجنة التحقيق] "فحامين" قالوا إنهما سمعا في ليلة الحادث صوت "أكثر من طائرة واحدة" بالقرب من منطقة الحطام، وذكر أحدهما أنه رأى "وميضاً" تزامن مع سماع صوت الطائرات.

وفي اليوم التالي استدعى مارغو طيارين بلجيكيين قال إنهما عضوان في القوات الجوية لكاتانغا التي كانت [آنذاك] في طور التشكيل ويقودان طائرات من طراز Fouga Magister - وهي طائرة نفاثة صغيرة نسبياً ذات أجنحة تتخذ شكل حرف V [شكل الفراشة]، ومزودة بمدافع ويمكن أيضاً تزويدها بصواريخ. وخلال الاستجواب، أصرّ الطياران على القول إنهما لو كانا قد خرجا في طلعة جوية في ليلة الحادث لكانا على مقربة من قاعدتهما في كولوزي بكاتانغا. وقال الطياران كلاهما إنهما لا يتذكران أنهما نفذتا حينها أي طلعة جوية على الإطلاق.

وفي تلك الليلة عدتُ إلى فندق أدنبرة حيث كنت مقيماً، وانضمتُ إلى عدد من زملائي الصحفيين في حانة الفندق. وفي وقت لاحق من المساء، ازداد رواد الحانة سخياً ورأيتُ الطيارين البلجيكيين جالسين على نُضد الحانة. وذهبتُ لأتكلّم معهما.

وينبغي لي أن أقول، للإلصاف وفي إشارة عرضية، إن الطيارين كانا قد شربا على ما يبدو كمية كبيرة من الجعة، وأنهما كانا شديدي الجلبة. وأتذكر بوضوح تام أن أحدهما زعم أنهما قد "خدعا اللجنة" وأنهما كانا في حقيقة الأمر قد خرجا في طلعة جوية في ليلة الحادث. وزعم الطيار الكثير الكلام (الذي لا أتذكر اسمه) أنهما اتصلا بطائرة همرشولد (طائرة بيضاء اللون من طراز DC6) وأنه طار على ارتفاع خفيض جداً فوق طائرة همرشولد أثناء اقترابها من ندولا. وقد أحبر ذلك الطيار على المناورة للابتعاد عنه.

ثم انقضت على الطائرة مرة ثانية بالتحليق اللصيق بها فوق بدنها، وأجبرها على الانحدار صوب الأرض. وأتذكر أنني سألتها عما إذا كان قد رأى الطائرة تتحطم فعلا، فردّ علي بضحكة مجلجلة“.

٣٩-١٣ ووردت إلى محامي لجنة التحقيق المذكورة التي كتبها فريدمان إلى صحفي زميل عن ذلك اللقاء، فأخبره المحامي، على نحو ما يجب، أن عليه أن يشهد بذلك أمام اللجنة. لكن فريدمان تلقى تعليمات من رئيس هيئة التحرير في جريدته بألا يفعل ذلك وبأن يغادر إلى جوهانسبرغ، وهذا ما فعله على وجه السرعة.

٤٠-١٣ لقد أشرنا في جزء سابق من هذا التقرير إلى نزوع العديد من المرتزقة (وخاصة حينما يكونون تحت تأثير المشروبات الكحولية) إلى رواية قصص من نسج الخيال. ويمكن أن يكون ذلك بأن يضع الراوي نفسه في دور سمع به من آخرين. ولكن هذا الأمر لا يعني بالضرورة أن التفاصيل التي يسردها عارية تماما عن الصحة.

٤١-١٣ وما ذكرناه آنفا ليس حصرا شاملا للمزاعم والتهامات التي جرى تبادلها على مر السنين بشأن إسقاط الطائرة DC6 بإطلاق النار عليها عمدا، ولكنه يلقي بعض الضوء على مدى صعوبة تبيين الحقيقة.

سقطت الطائرة بعد إطلاق النار عليها عن طريق الخطأ؟

٤٢-١٣ تذكر الدكتورة ويليامز أن طيارا بلجيكيًا سابقا اسمه بوكيز ظهر عام ١٩٦٧ زاعما أنه قد أسقط ألبرتينا بإطلاق النار عليها عن طريق الخطأ أثناء محاولته إجبار الطائرة على تغيير مسارها. ويبدو أنه كان عزوفاً عن الجاهرة بزعمه، ولكن وسطاء أتوا به في نهاية المطاف إلى باريس لمقابلة دبلوماسي فرنسي له معرفة بالأمم المتحدة، هو كلود دي كيمولاريا الذي قام في عام ١٩٨٠ أو نحوه بنقل رواية بوكيز إلى جورج إيفان سميث، الدبلوماسي بالأمم المتحدة. ومصدر المعلومات المباشر الذي استندت إليه الدكتورة ويليامز هو استنساخ لما يبدو أنه نص التسجيل الصوتي الذي أملاه سميث حول الرواية التي سمعها من دي كيمولاريا. ولا نعلم بماذا استعان دي كيمولاريا لإنعاش ذاكرته بشأن حوارته مع بوكيز في عام ١٩٦٧، ولكن الطابع الأدبي للسرد توحى بتدخل يد لتحريرها، ويحتمل أنها يد أحد الوسيطين أو كليهما. ولا تغيب هذه التحفظات عن البنا فيما نوردته في الفقرات التالية.

٤٣-١٣ إن الشهادة التي أدلى بها بوكيز خلاصتها أن مجموعة تمثل عددا من الجهات الأوروبية ذات المصالح التجارية والسياسية كانت تخشى أن يكون تشومي على وشك الاستسلام أو قبول حل وسط، فأرادت تحويل مسار طائرة الأمين العام من ندولا إلى

كولويزي من أجل إقناعه بجدوى استمرار مطامح الاستقلال الكاتانغية. ولهذا الغرض، زُوِّدت طائرتان من طراز Fouga، إحداهما بقيادة بوكيز، بأسلحة رشاشة من عيار ٧,٥ ملم ذات طلقات حامستها طلقة مذبذبة، وأرسلتا من كولويزي إلى ندولا لانتظار وصول الطائرة DC6 التابعة لترانس إير. وكانت كل طائرة تحمل ٩٩٠ لترا من الوقود، بالإضافة إلى كمية أخرى قدرها ١١٠ لترات في الخزانات الاحتياطية الموجودة في طرفي الجناحين، وزاد ذلك مدهما إلى ما لا يقل عن ١٢٠٠ كيلومتر. وكانت الطائرتان كلتاهما مجهزتين بأجهزة رادار ومعدات اتصالات لاسلكية متطورة ومعقدين، أحدهما للطيار والآخر لعامل اللاسلكي. وأعلم الطياران بمغادرة ألبرتينا مدينة ليوبولدفيل وأعطيا معلومات عن موقعها ثلاث مرات عندما أنهت فترة الصمت اللاسلكي التي اعتمدها. وقد حصلنا على مزيد من المعلومات من برج اللاسلكي في ندولا (ويمكن أن يوحى ذلك ضمنا، كما تدفع الدكتورة ويليامز، بوجود تواطؤ من جانب جهة رسمية، ولكنه في حد ذاته قد لا يعني أكثر من مجرد التقاط الطيارين الاتصال اللاسلكي الذي تم أثناء اقتراب الطائرة).

١٣-٤٤ وتخصص الدكتورة ويليامز ثلاث صفحات من كتابها للرواية المنقولة عن بوكيز حول ما حدث بعد ذلك. وتزعم تلك الرواية أن برج المراقبة في ندولا كان شريكا في العملية حيث جعل الطائرة DC6 تحوم في دورة ثانية لتمكين الطائرتين المقاتلتين من التمرکز وراءها وفوقها - ولكن هذا أمر يتنافى مع التعبير العفوي عن المفاجأة الذي سمعه ماير (انظر الفقرة ١٣-٨ أعلاه).

١٣-٤٥ ويمضي بوكيز في روايته فيصف كيف صعد بطائرتيه معترضا مسار طيران الطائرة DC6:

”في تلك اللحظة، ظهرت الطائرة DC6 بكل أنوارها المضاءة. وكانت الساعة ١٢:٠٠. فانقضتُ عليها في هبوط سريع .... وفي حوالي الساعة ١٣:٠٠ كنا على مسافة ٢٠٠ متر تقريبا أعلى الطائرة DC6 قادمين من ورائها. وأصبحنا فوق قمرة قيادة الطائرة التي باتت تحتنا مباشرة وأشعلنا الأضواء الكاشفة القوية التي كانت مركبة تحت بدني طائرتينا. وقد سلط ذلك ضوءا ساطعا على قمرة القيادة بالطائرة DC6 تحتنا“.

وقال بوكيز إن طائرتيه حلقت بعد ذلك في محاذة ألبرتينا، وأن عامل اللاسلكي المرافق له اتصل بها موجهًا إليها رسالة باللغة الفرنسية:

”ننادي الطائرة DC6. يُطلب منكم الهبوط. يرجى التوجه إلى قاعدة كولويزي. سنصطحبكم إلى هناك. ثمة شخصيات هامة تريد مقابلة الشخصية

الموجودة على متن طائرتكم. إذا رفضتم، لدينا أوامر بإرغامكم على ذلك باستخدام القوة. إذا كنتم موافقين، فأعلمونا“.

وأجاب الطيار ”انتظر، سأتحقق من الأمر“. وتحدث بعد ذلك مع برج المراقبة. وكان ينبغي أن يكون ذلك قد سُجِّل على شريط التسجيل في برج المراقبة - هذا ما تنص عليه الإجراءات المعتادة - ولكنني أعرف أن الشريط قد أُتلف“.

وقال بوكليز إنه حين لم يحصل على أي رد آخر أُطلق عبر مسار الطائرة DC6 طلقاتٍ، شملت طلقة مدّنية، أراد لها أن تكون تحذيرية، ولكن يبدو أنه أصاب الموازن الأفقي في ذيل الطائرة. ورأى أن الطائرة باتت عاجزة عن إكمال دورتها. وقال بوكليز إنه ارتاع لما حدث وفقد أعصابه، غير أن عامل اللاسلكي الذي كان معه أقنعه بالعودة:

”ثم، في تمام الساعة ١٥:١٢ رأى عامل اللاسلكي الطائرة DC6 تحترق على الأرض.....“

إني متأكد من أن برج المراقبة في ندولا سمع كل شيء وعرف كل شيء“.

وظل بوكليز مصرّاً على أنه لم يكن يعلم من الذي كان على متن الطائرة DC6 إلى أن عاد إلى قاعدته في كولويزي، حيث استُجوب استجواباً شديداً وخشي لوهلة أن يُعدم لأنه أُطلق النار على الطائرة فأسقطها بدلا من تحويل مسارها.

١٣-٤٦ ومع مراعاة جميع التحفظات المرتبطة بمثل هذه الشهادات المنقولة عن عدة أشخاص، يستحيل ألا تنتاب المرء الدهشة الشديدة حيال التشابه بين الجوانب التي اخترنا نقلها من التفاصيل التي سردها بوكليز والشهادات المستقلة التي ذكرناها بشكل منفصل:

- الطائرة DC6 ”بكل أنوارها المضاءة“ - قارن برواية ساوثول عن الحادثة التي سمعها تدور في قمرة القيادة (انظر الفقرة ١٣-٢٥ أعلاه: ”جميع أنوارها مضاءة“)
- توقيت الحادث المحدد بدقة بين الساعة ١٢:٠٠ والساعة ١٥:٠٠ - قارن بتوقيت توقف ساعات الضحايا (انظر الفقرة ٧-٥ أعلاه)
- السعة المزعومة لخزان الوقود وقدرها ٩٩٠ لترا - قارن بتقدير هامبرغ أن ٩٨٠ لترا، بما في ذلك وقود الخزانات الاحتياطية في طرفي الجناحين، تكفي لمدى يكاد لا يتجاوز المدى المطلوب لتنفيذ مهمة قتالية انطلاقاً من كولويزي (انظر الفقرة ١٣-١٦ أعلاه)

- استخدام الأضواء الكاشفة (انظر الفقرة ١٣-٤٧)
- استخدام اللغة الفرنسية عند توجيه الأمر للطائرة بتحويل مسارها - قارن بما قاله ساوثول (انظر الفقرة ١٣-٣٠ أعلاه) وبوجود الهايتي بارو في قمرة القيادة
- الرواية التي أشارت إلى الاقتراب بأسلوب تهديدي وليس بأسلوب الهجوم المباغت - قارن بالرواية التي نُقلت عن جوليان ("ارجع"): انظر ما ورد في الفقرتين ١٢-١٢ و ١٢-١٥ أعلاه)

- معرفة وكالة الأمن القومي بالحدث معرفة مسبقة على ما يبدو

٤٧-١٣ وتحدثت مارغريت نغولوي، التي كانت اللجنة قد استمعت لشهادتها، إلى جاكوب فيري وغوران بيوركُدال في مقابلة جرت في عام ٢٠١١ (كانت الترجمة غير مرضية تماما) وأشارت إلى "ضوء ساطع جدا" في سياق اقتراب طائرة ثانية: "هل رأيت في الجو طائراتٍ أخرى إلى جانب تلك التي كانت تتصاعد منها ألسنة اللهب؟"

كانت هناك طائرة أخرى في المقدمة، مثل مركبة تسير في طريق، ومرّت. ثم كانت هناك طائرة أخرى، وكانت ألسنة اللهب تتصاعد منها. وبعد ذلك، كانت هناك طائرة أخرى تجاوزتها.

كم كانت المدة الزمنية بين هذه الطائرات التي رأيتها؟

ليس ساعات، بل مجرد دقائق بين الأولى والأخرى. ثم انبثق ضوء ساطع جدا، ضوء قوي جدا".

٤٨-١٣ وكان يمكن أن تعتبر هذه الشهادة مثيرة للالتباس لولا الشهادات التي أدلى بها شهود آخرون أمام مجلس التحقيق. فمفتش الشرطة المساعد ن. ج. فون روى أنه كان مستقلا سيارته في دورية بين نوكامبو وبلدة موفوليرا حينما رأى، على بعد ٢٠٠ ياردة تقريبا من موفوليرا، وميضا في السماء "مثل مصباح كهربائي يشتعل ثم يحترق فوراً"، وإن كان قد حدّد توقيت ذلك بما بين الساعة ٠١:٤٠ والساعة ٠١:٤٥. وقال إن الضوء كان أبيض اللون صغيرا وساطعا، وخفّت بسرعة، وأعقبه ظهور ضوء آخر أصغر حجما على حط عمودي تحته.

٤٩-١٣ وقد مثل أمام مجلس التحقيق ولجنة التحقيق الروديسية تيموثي كانكاسا، وكيل البلدية الذي كان عمله خلال الحرب العالمية الثانية مرتبطا بالطائرات ثم تولى بعد الاستقلال

مناصب رفيعة كوزير في الحكومة ودبلوماسي. وقد وصف لجهتي التحقيق المذكورتين طائرة ضخمة تطير في مسار أفقي ومنخفض في اتجاه الشمال الغربي، وطائرة أخرى مطفاة الأنوار كانت تطير أعلى الطائرة الأولى وعلى مقربة منها. وذكر أن ما لفت انتباهه هو المستوى غير الاعتيادي لصوت المحرك. وذكر أن الطائرة الصغيرة التي طارت أولاً فوق الطائرة الكبيرة ثم في محاذها سلّطت على الطائرة الكبيرة شعاعاً ضوئياً شبيهاً بالمصباح الأمامية للمركبات. ورغم أنه يظن أن الطائرة الصغيرة لم تكن طائرة نفاثة وأنه حدّد توقيت الحادث بما قبل الساعة ٢٣:٠٠، فإن روايته لما رآه وما سمعه يتضمن تفاصيل غير متوقعة ولكنها تتسق مع رواية بوكيز. كما أن أرملته ماما كانكاسا سردت أمام اللجنة في عام ٢٠١٣ رواية تؤيد شهادة زوجها الراحل، ولكنها تحدثت عن طائرتين ”أشعلتا أضواءهما مرتين“ على طيارة أكبر، ثم عادتا في اتجاه المطار. وحددت توقيت الحادث بما بين العاشرة والحادية عشرة ليلاً.

١٣-٥٠ ولا بد من التنبيه بالرغم من ذلك كله إلى أن رواية بوكيز للأحداث، على نحو ما نُقلت، لم يكن فيها إلا القليل الذي لا يمكن استقاؤه من التغطية الإعلامية لحادث تحطم الطائرة ومن التحقيقات الثلاثة التي تمت، ثم الإضافة إليه من واقع خبرته كطيار. وفي عناصر روايته ما يدعو إلى الشك. فقد أشرنا في الفقرة ١٣-٤٤ أعلاه إلى التناقض بين ادعاء بوكيز بأنه تلقى مساعدة من برج المراقبة وتعبير الدهشة الذي صدر عن المراقب وانتبه إليه ماير. ويُشار إلى عنصر آخر مشابه هو الزعم بأن مجموعة غامضة من الأوروبيين أرادت فقط أن تتفاهم مع همرشولد: فحتى وإن صح كل ما عدا ذلك، فلا بد أن يكون هذا الاعتراض على أقل تقدير محاولة اختطاف مدبرة لأخذ همرشولد ومرافقيه رهائن. ونذكر عنصراً آخر يدعو إلى الشك هو الزعم بأن سقوط الطائرة بعد إطلاق النار عليها كان حادثاً: ولا ريب في أن هذا الأمر وارد وأنه من المحتمل أن النية الأصلية كانت إحباط المفاوضات الرامية لوقف إطلاق النار بإجبار الطائرة على ”التوجه إلى مكان آخر“ على نحو ما أصر لورد ألبورت عن التعبير عنه. غير أنه من الممكن أيضاً وبنفس درجة الرجحان أن يكون بوكيز يحاول وصف دوره بحيث يرى نفسه من المسؤولية عن مصرع ستة عشر شخصاً قُتلوا عمداً - وهو قتل عمد إما لأن نيته الأصلية كانت إطلاق النار على الطائرة DC6 أو لأنه نفذ تهديده بإسقاط الطائرة عندما امتنعت عن تغيير مسارها.

#### المسؤولية الجنائية

١٣-٥١ ليس دور اللجنة أن تسند إلى أي جهة المسؤولية عن تحطم ألبرتينا، بل إن شغلها الشاغل هو دراسة احتمالات أن يفضي تحقيقٌ مستأنف أو جديد إلى إسناد المسؤولية إلى الجناة. وقد توصلنا إلى استنتاج مؤقت مفاده أن الأدلة المتوافرة الآن، ولا سيما تلك التي

قدمها ساوثول وبوكلز، يمكن أن تسمح بالتحقق من صحة الفرضية القائلة بأن الطائرة أُجبرت على الهبوط بفعل مضايقات تعرضت لها في الجو أو من جراء إطلاق النار عليها. وسوف نسهب في الحديث عن ذلك في عرضنا لاستنتاجاتنا.

## ١٤ - أهو تواطؤ من جانب جهات رسمية؟

موجز

١٤-١ هل تورط مسؤولون من اتحاد روديسيا في مقتل داغ همرشولد، سواء أكان ذلك قبل وقوع الحادث أو بعده؟ لقد طُرح هذا السؤال مرارا وتكرارا، وكان الجواب بالنفي تارة وبالإيجاب تارة. بما لا يرجح كفة أحد الجوابين على الآخر. ونبدأ هذا الفرع بإبداء الأسباب التي تدعونا إلى رفض وجهة النظر هذه.

١٤-٢ إن فرضيةً تواطؤ جهاتٍ رسمية تستند إلى رد فعل السلطات الاتحادية (أو غياب رد فعلها) حيال عدم هبوط الطائرة DC6 في المطار، إذ كان رد فعلها مشوشا ومتناقضا واتسم في كثير من الأحيان بالغموض وفي بعضها بانعدام المسؤولية. وسوف نورد فيما تبقى من هذا الفرع روايةً موجزة لهذا السجل الباعث على الأسى.

١٤-٣ وترى اللجنة رغم ذلك أنه لا سبيل إلى أن يُستخلص من هذه الشكوك استنباط سليم يؤيد حدوث تواطؤ. فمن غير الممكن إثبات أن السلوك الغريب وغير المتسق الذي سلكته السلطات كان يرمي إلى أي مقصدٍ واضح كالتأكد مثلا من وفاة الأمين العام، أو التأكد (على فرض ثبوت استعمال قوة خارجية) من تدمير كل الأدلة التي تكشف النقاب عن ملابسات سقوط الطائرة أو من أن المسؤولين عن ذلك تمكنوا من الفرار. بل إن هذا السلوك يبدو أكثر منطقية في ضوء إصرار المفوض السامي، لورد ألبورت، على أن ألبورتينا "توجهت إلى مكان آخر" حتماً. وهذه اللامبالاة، إذا ما شاع أمرها، تكفي في حد ذاتها لتحويل عملية البحث إلى عملية تعوزها الحماسة وينقصها التنسيق، يعقبها وجود بلا هدف في موقع الحطام بل وإهمال طويل الأمد ومثير للجزع لهارولد جوليان، الناجي الوحيد من الحادث والمصاب بحروق بليغة. ونلاحظ أن لجنة التحقيق التابعة للأمم المتحدة وجهت انتقادات شديدة للحالة الذهنية التي أدت إلى ذلك، غير أنها ارتأت أن تلك الحالة هي السبب غير المعترف به الذي أفضى إلى التأخير المؤاخذ عليه.

١٤-٤ ويأتي في رواية بوكلز المنقولة ادعاءً واحد ظل حتى الآن مجرداً من أي أساس، وهو القائل بأن برج المراقبة في ندولا يسرّ شنّ هجوم جوي على الطائرة DC6 عندما طلب إليها القيام بدورة ثانية. وإذا ما كانت هناك أدلة تشير إلى تواطؤ مسؤولين أفراد مع هجوم شنّ

على الطائرة المذكورة، فلا بد أن تُستقى مما هو أكثر من محض قرائن. ونحن نتناول ذلك بالنظر في الفرع ١٥ من هذا التقرير.

#### أضواء المطار

١٤-٥ ذكر أكثر من شاهد أن المطار انطفأت أضواؤه عندما كانت ألبرتينا بصدد الوصول. وقد نقلنا في الفقرة ١٣-١ أعلاه شهادة دافيسون نكوبنجيرا التي أتى فيها ذلك. وتؤيد ذلك شهادات أخرى من مصادر محلية.

١٤-٦ وإننا نرى أن أي تحقيقات تُجرى في المستقبل سيتشكك القائمون عليها، كما هو حالنا، في صحة هذا الزعم، على الأقل إذا ما أقيمت الصلة بينه وبين توقيت وصول ألبرتينا. فإطفاء أضواء المدرج ليلاً مع العلم بأن طائرة تقترب منه استعداداً للهبوط عملٌ مميت يمكن أن يتم بتعطيل أي مفتاح من مفاتيح لوحة التحكم في برج المراقبة، وإن كان أمراً سيفطن إليه في الحال كل الحاضرين في المطار تقريباً، بمن فيهم الدبلوماسيون والصحفيون والأفارقة الكثيرين المنتظرين خارج محيط المطار للتدليل على دعمهم للأمم المتحدة. ومع ذلك لم ينم إلى علمنا أن أيًا من تلك المصادر أدلى بأقوال تفيد بأن أضواء المطار أطفئت وقت اقتراب ألبرتينا منه.

١٤-٧ والرواية الأكثر إقناعاً على الإطلاق التي توافرت لنا بشأن الأضواء كانت تلك التي سجلتها في عام ١٩٦٥ الصحفية مارثا باينتر، التي رأت بعد عشر دقائق تقريباً من منتصف الليل طائرة تحلق فوق المطار وتتحرك غرباً دون أن تعود إليه. ومضت قائلة: ”وبعد منتصف الليل بفترة طويلة، قال لنا مسؤول المطار وقد أدركه الإنهاك: ’لسنا بانتظار طائرات أخرى الليلة. سنطفئ مصابيح مدرج الهبوط. ويمكنكم جميعاً أن تغادروا“.

#### العثور على الحطام: الرواية الرسمية

١٤-٨ وفقاً للرواية الرسمية للأحداث المفضية إلى العثور على الحطام التي لم يُدخل عليها قطّ أي تعديل، أرسلت السلطات الروديسية طائراتٍ للاستطلاع في حوالي الساعة ١٠:٠٠ من يوم ١٨ أيلول/سبتمبر غير أنها لم تتأكد من تحطم الطائرة إلا عندما شوهد حطامها من الجو بعد الساعة ١٥:٠٠ بقليل في فترة ما بعد الظهر.

١٤-٩ وجزء من هذه الفجوة الزمنية يُعزى إلى حدوث تأخر معترف به في الصباح الباكر دون أسباب واضحة. ورغم أن مدير المطار، جون ”رد“ ويليامز، عمّد إلى تنظيم عملية بحث حال تبدد الظلام عندما أبلغه ماريوس فان ويك في الساعة ٠٣:٣٠ تقريباً بأنه رأى وهجاً في السماء (انظر الفقرة ١١-٧ أعلاه) ورغم أن مراقبي الحركة الجوية في سالسبيرى

أبلغوا ندولا بما يساورهم من قلق في اتصالات يعود أولها إلى الساعة ٠٤:٣٠، لم تُتخذ على ما يبدو أي إجراءات لبدء عملية بحث جوي عند طلوع الصباح في الساعة ٠٦:٠٠ تقريبا. بل إن أفراد الطاقم النرويجي لطائرة تابعة للأمم المتحدة، كانت قد حوّلت مسارها إلى ندولا للمساعدة في عملية البحث، أُلقي القبض عليهم بعد الساعة ٠٧:٠٠ بقليل. وأخيرا، أصدر برجُ المراقبة في سالسبيرى في الساعة ٠٩:٤٢ أمراً إلى ندولا بأن تبدأ طائراتُ سلاح الجو الروديسي الملكي من طراز Canberra الموجودة على أرض المطار البحث عن ألبرتينا. لكن عملية البحث التي انطلقت في حوالي الساعة ١٠:٠٠ اتجهت إلى الشمال والجنوب في حين أن المعروف أن ألبرتينا كانت ستقرب من المدرج من جهة الشمال الغربي أو الغرب.

١٤-١٠ وعندما وُجّه أخيرا الطيار كراكسفورد، من سلاح الجو الروديسي، إلى الاتجاه البديهي وكان ذلك في الساعة ١٤:٤٥، عثر على الحطام في غضون ٢٥ دقيقة. وهكذا يُزعم أن العثور من الجو على الحطام المحترق لطائرة ضخمة سقطت في موقع يُرجّح مسارها المعروف ورسالتها الأخيرة المسجلة أمرٌ استغرق ١٥ ساعة.

#### العثور على الحطام: الرواية البديلة

١٤-١١ إن حجم الأدلة الداعمة للعثور على الحطام، لا من قبل السكان المحليين فحسب بل ومن جانب المسؤولين الروديسيين أيضا، قبل طلوع الفجر أو بعده بفترة قصيرة هو الذي دعا إلى الاعتقاد بأن التأخر في وقت العثور عليها حسب الرواية الرسمية يُعزى إلى ما هو أكثر من الإهمال. فقد روى عدد من الشهود، وبعضهم استُجوب للمرة الأولى منذ فترة قريبة، أن سكانا محليين حاولوا الوصول إلى الحطام في الليل وأنهم عثروا عليه في اليوم التالي بعد طلوع الصباح بقليل (أي حوالي الساعة السادسة صباحا). وليس في هذا الرواية ما يخرج عن المألوف، إذا كان هؤلاء شهودا لحدثٍ ما وقع في ساعات الظلّمة لطائرة كانت تقترب من مطار ندولا محلقة فوق الغابة.

١٤-١٢ وفي عام ١٩٧٩، أخبر تيموثي كانكاسا باحثا سويديا أنه رأى الطائرة تموي في الأدغال وأنه هاتف الشرطة التي لم تفعل شيئا. وفي الصباح، جاءه فحامون أبلغوه بأن طائرة قد سقطت وأنها تحترق. وفي الساعة التاسعة أو التاسعة والنصف صباحاً، ذهب كانكاسا إلى موقع الحطام ويقول في روايته: "لم تكن الشرطة موجودة... ولا الجيش، لا أحد إطلاقاً حتى ما بعد الظهر". ولكن شاهدا واحدا على الأقل من زامبيا روى أنه ذهب إلى موقع الحطام في الفجر وأن قواتٍ نظامية أبعدهت عن المكان، كما أن الصحفي إيان كولفين رأى ما يشبه ذلك عندما كان على متن طائرة حلقت فوق الموقع في الصباح (انظر الفقرة ١٤-١٦ أدناه).

١٤-١٣ ورغم أن الخوف من السلطات منع عدداً من السكان المحليين من الإبلاغ عن موقع الحطام (خلافًا لما فعله تيموثي كانكاسا)، أدى إلقاء القبض في الصباح على فحام محلي يُدعى ل. داکا وعلى آخريين بتهمة سرقة جهاز تشفير من الطائرة إلى وصول قوةٍ شرطية إلى الموقع قبل العثور عليه من الجو. وقد ذكر راي لوز، مفتش المباحث آنذاك، أنه توجه في ١٨ أيلول/سبتمبر إلى موقع تحطم الطائرة ”بعد تناول وجبة الغداء بفترة قصيرة“ وبعد القبض على المذكورين، مستقلاً سيارة لاندروفر ومصطحباً أحد المتهمين كمرشد إضافة إلى مصور مدني يُدعى نان وثلاثة ضباط آخرين. و”كانت هناك جثث متناثرة في الموقع كله، ومعظمها كان متأثراً متأثراً بالغا بالحريق“، إلا أن جوليان كان حياً يُرزق. والغريب أن لوز، رغم إشارته إلى أنه أبلغ غرفة عمليات الشرطة، لا يذكر أنه طلب النجدة لجوليان وإن كان من الجائز أن يكون قد ضَمَّن بلاغه هذا الطلب. ولا يُعرف ما آلت إليه الصور التي التقطها نان.

١٤-١٤ وراسل سير بريان أنوين، الذي كان آنذاك سكرتيراً شخصياً للورد آلبرت، حريدة *The Guardian* في شهر آب/أغسطس ٢٠١١ وروى دوره في الأحداث. ويأتي في جزء من روايته أنه ولورد آلبرت غَفَوًا غَفَوًا قصيرة في طائرة رابضة بالمطار ثم ”عادا إلى مباني المطار في الفجر وسمعا أن طائرات اتحادية عثرت على حطام في منطقة قريبة“. وفي شهر كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢، أجرى رئيس اللجنة نيابةً عنها مقابلةً مع سير بريان الذي أكد أن هذا القول خاطئ وأنه لم يعرف بأن الحطام قد عُثر عليه إلا في فترة ما بعد الظهر.

١٤-١٥ ولكن روايته الأصلية للأحداث، كما يتذكرها، تتفق فيما يبدو مع ما جاء على لسان فرد من أفراد سلاح الجو الروديسي الملكي سابقاً، ويُدعى مايكل سوندرز، الذي أورد في ٢٥ آذار/مارس ٢٠١٢ في موقع شبكي يتناول مسائل ذات صلة بروديسيا روايةً شملت ما يلي:

”إن ما أكتبه له حجتيه، فقد كنتُ هناك. لقد رأيتُ الطائرة تحلق فوق المطار ثم تدور باتجاه الريح بينما كنتُ أتحدّث مع مراقب الحركة الذي أنهى نوبته. وفي الصباح، أرشدتني طائرات البحث إلى موقع الحطام....“

١٤-١٦ وسهولة الوصول إلى موقع الحطام حال تبدد الظلمة تؤكدها روايةً للأحداث نشرها في عام ١٩٦٨ مراسل جريدة *The Daily Telegraph*، إيان كولفين، الصحفي القريب من سير روي ولينسكي. فيقول كولفين إنه استأجر طائرةً من طراز Cessna وحلق بها في

الساعة ٠٩:٠٠ من صباح ١٨ أيلول/سبتمبر فوق موقع الحطام ورأى ”الشرطة تتحرك في المنطقة الخالية من الأشجار وسط الرماد المتخلف عن الحطام“.

١٤-١٧ وفي مذكراته يروي العقيد دون غايلور، الملحق العسكري للولايات المتحدة ببريتوريا المعني بشؤون سلاح الجو الذي صدرت إليه تعليمات بالتوجه إلى ندولا، كيف بدأ رحلته على متن طائرته الخاصة عند ”بزوغ الفجر“ وعثر في آخر المطاف على موقع الحطام (وإن لزم التنويه بأنه عثر عليه بصعوبة). وقد أرسل إحدائيات الموقع إلى برج المراقبة باندولا عن طريق الاتصال اللاسلكي.

”كنا نخلق في السماء منذ ساعات، عندما اقتربت طائرة روديسية وحامت حول الموقع“.

هل كانت الاستجابة سريعةً حقاً؟

١٤-١٨ تُستكمل الرواية التي جاءت على لسان ليمونسون ميينغانجيرا وسُردت في الفقرة ١٣-١ أعلاه كما يلي: بعد أن رأى ميينغانجيرا ورفيقه ستيفن تشيزانغا الانفجارات الجوية، احتميا وراء أحد أعشاش النمل، ومن موقعهما هذا رأيا بعد أقل من ساعة سيارتين من طراز لاندروفر تتجهان بسرعة فائقة صوب الطائرة بمحاذاة طريق الأدغال. وكانت السيارتان رماديتين وليستا سوداوين (واللون الأخير هو لون مركبات الشرطة)، وكانت أنوارهما الداخلية مضاءة فكان من الممكن تبيين أن ركابهما من الأوروبيين. وشوهد انفجار ضخم من اللهب، وعادت السيارتان أدراجهما بسرعة كبيرة.

١٤-١٩ وعلى فرض أن المرتزقة سارعوا إلى موقع الحادث (وفقا للتكهنات) وأضرموا النيران في الطائرة المتحطمة، فلعل في ذلك تفسيراً لوضع جثة داغ همرشولد كما عثر عليها الأهالي الأفارقة في الفجر ولما جاء في تحليل اختصاصي الباثولوجيا للنتائج المنبثقة عن تشريح الجثة (انظر الفرع ٨ أعلاه). ولكنه يعني أيضاً أن الجناة تركوا شاهد عيان على قيد الحياة في مسرح جريمتهم هو الرقيب جوليان، مما يستتبع بالضرورة التكهن بأنهم لم يتنبهوا في الظلام الحالك إلى وجوده. وإذا ما أخذت شهادة ميينغانجيرا على حدة، فقد يكون الاحتمال الأكثر رجحاناً في البادي أن الوميض الذي رآه هذا الشاهد كان وهج احتراق الوقود الذي انفجر عند ارتطام الطائرة بالأرض وليس بعد أن أسرع آخرون إلى موقع الحادث (على نحو ما يتذكر هو)؛ غير أن هذا الأمر لا يزال يطرح تساؤلاً عن كيفية حدوث رد فعل سريع كهذا دون معرفة مسبقة بما حدث.

١٤-٢٠ ولكن شهادة ميينغابجيرا لم تعد قائمة بذاتها. ففي شهر كانون الثاني/يناير ٢٠١٢، أخبر رين ماست - إنغل، من جنوب أفريقيا، الدكتورة سوزان ويليامز بأنه كان يعمل في سن الثانية والعشرين كموظف للعلاقات العامة في شركة تعدين في مقاطعة كوبريلت وأنه في شهر أيلول/سبتمبر ١٩٦١ استقل دراجته النارية في طريقه من مدينة لوانشيا إلى مدينة بانكروفت ماراً بمدينة تشينغولا وسمع عندئذ صوت طائرة تسقط في الغابة القريبة ثم علم في اليوم التالي أنها كانت الطائرة ألبرتينا. وهو يتذكر أن هذا الحادث وقع في الغسق تقريبا، أو في توقيت هو على أي حال أبكر من ذلك الذي أصبح يُعرف الآن بأنه توقيت تحطم الطائرة. وقد توجه إلى موقع الحطام وتسنّى له أن يرى من على بعد ٢٠ مترا تقريبا صفا من الثقوب وصفها بأنها "بحجم قبضة يدي" تنتشر من أسفل أحد جناحي الطائرة إلى بدنها. ولم يكن هناك أثر لحريق. وفي غضون دقائق، وصلت سيارتان لونهما أقل دُكنة من الأسود من طراز جيب أو لاندروفر، وكانتا تحملان ما بين ٦ و ٨ رجال بيض مسلحين لا يرتدون زيا نظاميا وإنما يلبسون نوعا من الملابس القتالية. وقد أمروه بمغادرة المكان.

١٤-٢١ وفي عام ٢٠٠٥، زعم كولن كوبر، وكان من جنود المرتزقة الكاتانغيين سابقا، في أقوال أدلى بها للشرطة النرويجية أنه أمضى أسبوعا في إليزابيث فيل بصحبة جندي آخر من جنود المرتزقة اسمه سوانبول من رعايا جنوب أفريقيا. وكان سوانبول سكييرا مهووسا بالأسلحة، وقد أخبره في إحدى نوبات سكره أنه وثلاثة أو أربعة آخرين نُشروا في الأدغال لانتظار طائرة همرشولد (ويبدو أيضا أنه أخبر كوبر بحماقة أنهم كانوا ينتظرون هبوط طائرة همرشولد لا يترصدون تحطمها). ثم أسهب سوانبول في الكلام، حسب أقوال كوبر، متفاحرا بأنه أطلق النار على حارس شخصي نجا من الحادث فأرداه قتيلا. وعندما سُئل كوبر بإلحاح هما إذا كان سوانبول قد اعترف بقتل الأمين العام، اعترى كوبر تردد شديد قبل الإيعاز بأنه اعترف بذلك. ولكن كوبر سبق له أن أخبر طيارا اسمه هيلغه بيورلو منذ عام ١٩٩٣ برواية أقل إثارة للبس مفادها، حسب ما نُقل عن سوانبول، أن ألبرتينا أُجبرت على الهبوط وأن رجلا نشروا في الغابة لقتل همرشولد. وينقل كوبر عن سوانبول أيضا أنه كان يخشى الأمم المتحدة (التي يحتفظ ذراعها الاستخباراتي بسجلات تفيد بأن المنظمة استجوبت جندياً من المرتزقة بهذا الاسم وأعادته إلى وطنه) وأنه غادر كاتانغا بعد ذلك بفترة قصيرة.

١٤-٢٢ وليس في هاتين الروايتين ما يورط كوبر نفسه في عمليات القتل المزعومة، بعكس ما حكاه لزميل دراسة سابق يُدعى كيث أوزموند في حفل تجمّع مدرسي أقيم في عام ١٩٩٩. فقد قال لأوزموند: "فلتُعلم أن تحطم الطائرة كان مدبرا"، ثم مضى قائلاً إنه

وسوانبول أرسلًا للتأكد من مصرع همرشولد عند سقوط الطائرة. وأخبر أوزموند (الذي وردت إفادته للجنة في شهر آب/أغسطس ٢٠١٣) أنهما توجهتا إلى موقع الحطام في سيارة لاندروفر ووجدتا همرشولد وحارسين شخصيين على قيد الحياة. فأطلق سوانبول النار على همرشولد فقضى الأمين العام نحبه؛ ثم قتل الاثنان الحارسين وأطلقا وابلا من الرصاص على الحطام.

١٤-٢٣ ولو أن موقع الطائرة كان مرصوداً لدى اقتربها من ندولا - ولا جدال في أن هذا احتمال وارد - فليس ببعيد إذن أن يتمكن الأشخاص المنتظرون في الأدغال من الوصول سريعاً إلى موقع الحطام. بيد أن ذلك لا يستتبع بالضرورة التسليم بأن كوبر كان ينقل إلى الشرطة الترويحية رواية سوانبول الصحيحة؛ أو التسليم في حالة صحة روايته عن هذا الأخير بأن سوانبول نفسه لم يكذب عليه؛ أو التسليم بأن كوبر نفسه لم يكن يكذب عندما روى دوره لأوزموند. فمن الجائز جداً على سبيل المثال أن يكون الحارس الذي أتى ذكره في الروايات المختلفة هو جوليان الذي لم يُطلق عليه الرصاص ولكنه نُوفي متأثراً بالحروق التي أصابته. وحتى إن كان أياً من سوانبول أو كوبر ينقل رواية سمعها وينسب لنفسه دوراً وهماً فيها، هناك قدر من التطابق بين ما ذكره والإفادات التي قدمها شهوداً لا صلة لهم بالحادث قالوا إن رجالاً حضروا سريعاً إلى المكان بعد تحطم الطائرة، راكبين سيارات من نوع لاندروفر. وقد طرحنا في الفقرتين ٨-١٠ و ٨-١١ أعلاه كيف يمكن التوصل إلى قدر من اليقين فيما يتعلق بهذه الروايات.

١٤-٢٤ لكن المذكرات التي اقتُبست مقتطفات منها في الفقرة ١٣-١١ أعلاه تلقي بقدر من الشك على احتمال ترصّد فرقة من المرتزقة تحطم الطائرة. فإذا صحت الخطوط العريضة لرواية براين، قد يكون الرجال الذين رأهم ميينغنجيرا وقابلهم ماست - إنغل من أعضاء فرقة البحث التي جمعها هاوي الاتصالات اللاسلكية الذي التقط التبادل اللاسلكي. إلا أن هذه الرواية أيضاً لا تخلو من غرابة: فإذا كانت فرقة البحث هذه هي التي صادفها شاهدا العيان بعد تحطم الطائرة بقليل، فماذا فعل أفرادها بعد ذلك؟ وما من سجلات تدلنا إلى إجابة عن هذا السؤال.

## ١٥ - استنتاجات

المتاهة

١٥-١ نود أن نؤكد أن التقرير الذي تقدّم، وإن كان مفصلاً، لا يجوي إلا مجموعة مختارة مما أصبح الآن مجموعة ضخمة من المواد الثبوتية نظرنا في جميعها في سياق عملنا. والكثير من

هذه المواد لم يُكشف عنه النقاب إلا في السنوات الأخيرة، ويمكن أن يُضاف إليه في المستقبل بل إنه ازداد في الفترة التي استغرقتها كتابة هذا التقرير. وفي هذا الأمر وحده ما يغنيننا عن التطرق لأوجه القصور التي شابت التحقيقات الثلاثة الأولى لدى الإجابة على سؤالنا المبدئي، وهو: هل توجد أدلة جديدة هامة عن وفاة داغ همرشولد؟ والإجابة على هذا السؤال: قطعاً.

١٥-٢ والسؤال الرئيسي الذي يتبع ذلك هو ما إذا كانت الأدلة المتوافرة تستدعي إعادة فتح تحقيق الأمم المتحدة. وهذا سؤال ليس بسيطاً. فقد دفعنا إلى النظر خصوصاً فيما إذا كانت هناك احتمالات واقعية لأن يفضي استئناف التحقيق أو إجراء تحقيق جديد إلى ما هو أكثر من مواصلة تحريك القطع التي أصبحت رقعة الشطرنج تزدهم بها دون أمل كبير في أن يأتي ذلك بانفراجة. فلو أن الاحتمالات الواقعية انعدمت، لكان النفي جوابنا على السؤال الذي عُنينا به، رغم أهمية المواد المتوافرة وقيمتها الأصلية. فهذه المتاهة المكتظة بالأدلة ستظل على انغلاقها تغري آخرين بمحاولة اقتحام أبوابها، إلا أنه لا يُرجى منها التوصل إلى نتيجة تسوّغ استئناف الأمم المتحدة تحقيقها الرسمي.

١٥-٣ أما إذا كان هناك خيط ذهبي يخرق المتاهة، فسيكون جوابنا بالإيجاب. ومن الجائز في رأينا أن يكون هذا هو واقع الحال، وفيما يلي الأسباب التي تدعونا إلى الإيمان بذلك.

أهناك خيط ذهبي؟

١٥-٤ ثمة أدلة مقنعة تشير إلى أن الطائرة تعرضت لهجوم أو تهديد من نوع ما أثناء حومانها في مسار دائري استعداداً للهبوط في نُدولا، التي كانت عندئذ قد أصبحت مقصدها الذي يعرفه الكثيرون. ونحن نقبل رأي الخبراء القائل بأن تفسيراً كهذا ليس لازماً لتبيين أسباب تحطم الطائرة الذي يكفي لتوصيفه توصيفاً لا غبار عليه أن يقال إنه حادث من حوادث ارتطام الطائرات بالأرض دون فقدان طواقمها السيطرة عليها، ولكننا نرى أن احتمال تعرض الطائرة لعمل عدائي أجبرها على الهبوط احتمالاً يدعمه قدر كافٍ من الأدلة وجدير بمزيد من التحريات.

١٥-٥ ونرى، لأسباب نأمل أن يكون الفرع ١٢ قد أوضحها، أن مزاعم التخريب لا يمكن التحقق من صحتها حتى وإن كانت تخلف وراءها تساؤلات محيرة تظل بلا إجابة. ولا يتساوى ذلك مع القول بأنها مزاعم غير صحيحة؛ بل هو يعني أنه من غير المتوقع حالياً في تقديرنا أن يتسنى التأكد مما إذا كانت صحيحة. ولذا، لا نوصي بأن تواصل الأمم المتحدة

في الوقت الراهن التحقيق في الأدلة الداعمة لمزاعم التخريب، حتى وإن أدى ذلك (وما من طريق يتيح لنا التيقن من هذا الأمر) إلى إسدال الستار على وقائع حدثت بالفعل.

٦-١٥ أما مزاعم تعرض الطائرة لهجوم جوي، فهي على النقيض مما سبق يمكن في تقديرنا إثباتها أو تفنيدها، سواء أكان الرأي أن مثل هذا الهجوم أجبر الطائرة على بدء الانحدار بسبب ضرر مباشر أصابها أو تخرشات تعرضت لها أم أنه أدى إلى حدوث ضرر ما أفضى إلى تعطل الطائرة.

٧-١٥ والأدلة المحددة التي تفيد بأن الولايات المتحدة كان لها وجود حاضر في مطار ندولا مزودٌ بمعدات لرصد الاتصالات اللاسلكية والأدلة الأكثر عمومية التي تشير إلى قيام وكالة الأمن القومي التابعة للولايات المتحدة في عام ١٩٦١ وقرب هذا الوقت بأنشطة رصد في جميع أنحاء العالم، كلتاهما ترجحان بشدة أن جميع الاتصالات اللاسلكية المحلية والإقليمية بندولا التي تمت في ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ جرى رصدها وتسجيلها من قبل وكالة الأمن القومي وربما من قبل وكالة المخابرات المركزية.

٨-١٥ وفي حالة وقوع الهجوم أو التهديد المزعومين، فإن الاتصال بين قمرات القيادة، سواء أكان منقولاً نقلاً مباشراً على نحو ما يرويه دي كيمولاريا على لسان الطيار بوكيز (انظر الفقرة ١٣-٤٥ أعلاه) أو منقولاً في شكل تسجيل صوتي على نحو ما نقله ساوثول (انظر الفقرتين ١٣-٢٥ و ١٣-٢٦ أعلاه)، لا بد وأنه رُصد وسُجّل حسب الإجراءات المعتاد (وهو ما يشهد ساوثول بوقوعه) وقُيد في السجلات المحفوظة لدى وكالة الأمن القومي الأمريكية. ومن المرجح أيضاً أن يكون أي حوار لبرج المراقبة في ندولا وأي رسالة أو إشارة أرسلتها أدرتينا أو تلقتها قد رُصد وقُيد في سجلات الوكالة.

٩-١٥ والتسجيلات الأصلية لأي من اتصالات قمرات القيادة أو رسائلها اللاسلكية من شأنها، إذا عُثر عليها، أن توفر أدلة قاطعة يمكن أن توضح ما حدث فعلاً للطائرة DC6. فإذا أيدت التسجيلات الأمريكية مثلاً أيًا من روايتي بوكيز وساوثول أو كليهما، سيقترب التحقيق من الإجابة عما أدى إلى مصرع من كانوا على متن الطائرة وسيقطع شوطاً نحو التوصل إلى هوية الجناة. أما إذا كانت رواية بوكيز المنقولة عنه محض خيال وضلّ ساوثول تماماً فيما يتذكره عن الأحداث، فإن أدلة شهود العيان تظل وحدها كافية لطلب معرفة ما تمّ التنصت عليه وتسجيله في سياق أعمال المراقبة المكثفة للاتصالات اللاسلكية الإقليمية التي حفظتها قطعاً الأجهزة الأمنية للولايات المتحدة (وربما تلك التابعة لدول أخرى)، عن ليلة يُعرف أن الأمين العام للأمم المتحدة استقل فيها طائرته متوجهاً إلى ندولا في مهمة ذات أهمية دولية.

١٥-١٠ وبذلك يتبين أن أي تسجيل صوتي محفوظ لما جرى في الدقائق الأخيرة من رحلة ألبرتينا، بصرف النظر عما قد يؤيده أو يدحضه من روايات ومزاعم، سيساعد على الأرجح في كشف النقاب عن الأسباب التي أدت إلى تحطم الطائرة. أما إذا وُجدت سجلات أو محفوظات أخرى شاملة وثبت أنها لا تحتوي على مثل هذه التسجيلات الصوتية ولم تشتمل عليها قط، فسيكون في ذلك ردُّ شافٍ إلى حد بعيد على مزاعم تعرض الطائرة لهجوم أو تهديد في الجو.

#### الخطوات التالية

١٥-١١ قدمت محفوظات الأمن القومي في جامعة جورج واشنطن، واشنطن العاصمة، نيابة عن اللجنة طلباً للحصول على معلومات بموجب قانون حرية الوصول إلى المعلومات. وقد أتى في الطلب بناء على ما تقدم التماسُ الحصول على التالي:

(أ) أي تسجيلات صوتية أو نسخ خطية للاتصالات اللاسلكية التي اعترضتها وكالة الأمن القومي التابعة للولايات المتحدة أو تلقتها في ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ عن طريق محطاتها الكائنة في قبرص أو أي محطات أخرى، ويبدو أنها تتعلق بطائرة أطلقت النار على طائرة أخرى؛

(ب) أي رسائل لاسلكية اعترضتها الوكالة أو تلقتها بين الساعة ٣٠:٢١ بتوقيت غرينتش يوم ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ والساعة ٣٠:٠٠ بتوقيت غرينتش يوم ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، تتعلق بمبوط طائرة في ندولا بروديسيا الشمالية، أو اقتراحها منها.

١٥-١٢ وأفادت مبدئياً وكالة الأمن القومي الأمريكية بأن وثيقتين من ثلاث وثائق "تستجيب" لطلب اللجنة يبدو أنهما مُسْتَنْتِيَتَيْنِ من نزع طابع السرية عنهما بحكم تصنيفهما في فئة "سري للغاية" لأسباب تتعلق بالأمن القومي. (أما الوثيقة الثالثة فهي ليست بحوزة الوكالة ومصيرها مجهول). وفي ١٩ تموز/يوليه ٢٠١٣، كتبت الدكتورة ماري كارتي، منسقة الخدمة العامة ل محفوظات الأمن القومي، اللجنة وأتى في كتابها ما يلي:

".... يُرجى العلم بأن الإشارات التي تعترضها وكالة الأمن القومي كانت دوماً موضع حرص شديد من جانب المختصين بترع صفة السرية عن الوثائق، حسبما قال الدكتور جون برادوس، خبيرنا في شؤون وكالة المخابرات المركزية. وقد ذكر الخبير أنه لا تُعرف إلا حالات قليلة لرسائل (بعضها يتعلق بكوريا أو خليج تونكين، وقليلها يتعلق بالمفاوضات الفيتنامية، والبعض الآخر يتصل بحرب الأيام الستة) جرى الكشف عنها من بين جميع الإشارات الملتقطة في فترة الحرب

الباردة بأكملها. وقد أودعنا رغم ذلك طلباتٍ بموجب قانون حرية الوصول إلى المعلومات لالتماس الحصول على الإشارات الملتقطة في التواريخ المبينة....“  
كما أودع التماسٌ ضد الإبقاء على الطابع السري لتلك الوثائق التي تخضع، على حدّ علم اللجنة، لقاعدة السرية المؤقتة التي تنتهي بعد مرور ٥٠ عاماً.

إمكانية إعادة فتح تحقيق الأمم المتحدة في الحادث

١٥-١٣ يتراءى للجنة أنها وصلت إلى النقطة المناسبة لاحتتام أعمالها.

١٥-١٤ وترى اللجنة، مع كامل الاحترام، أن الأمم المتحدة التي تملك سلطات لا تتمتع بها اللجنة، سيكون لديها ما يُسوِّغ لها اتخاذ قرار بإعادة فتح تحقيقها الذي أجري في الفترة ١٩٦١-١٩٦٢ بقصد تحقيق هدف أولّي يتلخص في فحص السجلات التي تحوي الإشارات والمحادثات اللاسلكية الملتقطة لكي يتسنى تأكيد أو تفنيد الأدلة التي تشير إلى أن طائرة الأمين العام سقطت نتيجة تعرضها لشكل من أشكال الهجوم أو التهديد. ويبدو من الأدلة المتاحة حتى الآن أن هذه السجلات محفوظة في الولايات المتحدة، إن كانت موجودة من الأساس. ويجدر باللجنة، وقد وصلت تحرياتها إلى نقطة تبدو كفيلة بإيصال مثل هذا التحقيق إلى إجابة قاطعة، أن تضع العملية بين أيدي الجمعية العامة.

١٥-١٥ والبتّ فيما إذا كان هناك ما يسوّغ إجراء تحقيق أوسع نطاقاً سيرتهن عندئذٍ بالنتائج التي سيسفر عنها التحقيق الأولّي المقترح، إن تمخض هذا التحقيق عن أي نتائج. وفي حالة بلوغ هذه النقطة، فإننا لا نرى ما يمنع من حصر نطاق التحقيق فيما يبدو حينئذٍ واقعياً ومناسباً للغرض منه.

١٥-١٦ ومن ثمّ، فإن اللجنة لا توصي الأمم المتحدة بأن تستأنف تحقيقها عموماً، ولا تنتظر منها أن تفعل ذلك. بل هي تقترح، مع وافر الاحترام، أن يتم استئناف التحقيق بأسلوب مُركّز ومرحلي، وأن يُختتم التحقيق بنهاية مرحلته الأولى إن أمكن ذلك؛ أما إذا دعت الحالة لاستمراره، فينبغي أن ينحصر في المسائل التي سيُرتأى حينئذٍ أنها مسائل هامة. أما عن ماهية تلك المسائل، فقد بيّناها في تقريرنا غير أننا ندرك أن الأحداث يمكنها أن تُكذّب التنبؤات.

١٥-١٧ ولعل الأعوام الخمسين الماضية قد أدت، على نحو ما تقدم، لا إلى طمس الحقائق، بل إلى تقريبننا إلى حد ما من كشف النقاب عن ملابسات حدث له من الدلالة العالمية ما يجعله يستحق اهتمام التاريخ والعدالة كليهما.

لاهاي، ٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١٣

(توقيع)  
ستيفن سيدلي  
الرئيس

(توقيع)  
فيلهلمينا توماسن

(توقيع)  
ريتشارد غولدستون

(توقيع)  
هانز كوريل

## أعضاء لجنة همرشولد

## صاحب المقام الرفيع سير ستيفن سيدي (رئيس اللجنة)

بدأ صاحب المقام الرفيع سير ستيفن سيدي (رئيس اللجنة) ممارسة مهنة المحاماة في عام ١٩٦٤، وعُيّن مستشاراً للملكة في عام ١٩٨٣ وقاضياً بمجلس الملكة بالمحكمة العليا في عام ١٩٩٢. وحصل على درجة قاضي استئناف في عام ١٩٩٩، والتحق بعضوية اللجنة القضائية التابعة لمجلس الملكة الخاص وعمل كقاضٍ مخصصٍ بالمحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان. وقد تقاعد من سلك القضاء في شهر آذار/مارس ٢٠١١، وما فتئ منذئذٍ يدرس القانون بجامعة أكسفورد بصفته أستاذاً زائراً.

## السفير هانز كوريل

شغل السفير هانز كوريل منصب وكيل الأمين العام للشؤون القانونية للأمم المتحدة ومستشار المنظمة القانوني في الفترة من آذار/مارس ١٩٩٤ إلى آذار/مارس ٢٠٠٤. وعمل سفيراً ووكيلاً لوزارة الخارجية السويدية للشؤون القانونية والقنصلية في الفترة من ١٩٨٤ إلى ١٩٩٤. وفي الفترة من ١٩٦٢ إلى ١٩٨٤، التحق كوريل بالخدمة في وزارة العدل وفي الهيئة القضائية السويدية حتى ترقى إلى درجة قاضي استئناف في عام ١٩٨٠.

## القاضي ريتشارد غولدستون

عمل ريتشارد غولدستون قاضياً بالمحكمة الدستورية لجنوب أفريقيا في الفترة من تموز/يوليه ١٩٩٤ إلى تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣. وفي الفترة من ١٩٩١ إلى ١٩٩٤، شغل غولدستون منصب رئيس لجنة التحقيق بشأن منع العنف والتخويف ضد الجماهير (لجنة غولدستون). وكان أول رئيس لهيئة الادعاء بالمحكمتين الجنائيتين الدوليتين اللتين شكلتهما الأمم المتحدة ليوغوسلافيا السابقة ولرواندا.

## القاضية فيلهلمينا توماسن

عملت فيلهلمينا توماسن قاضية بالمحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان في ستراسبورغ ما بين عامي ١٩٩٨ و ٢٠٠٤ ثم قاضية في الشعبة الجنائية بالمحكمة العليا لهولندا في الفترة من ٢٠٠٤ حتى ٢٠١٢. ومارست قبل ذلك مهنة المحاماة، واشتغلت بتدريس القانون الدولي لحقوق الإنسان، وعملت قاضيةً بمحكمة لاهاي الإقليمية ونائبة لرئيسها وقاضيةً بمحكمة استئناف لاهاي ونائبة لرئيسها.

## التذييل ٢

## أمناء الصندوق الاستئماني الخاص بالتحقيق في وفاة همرشولد

صاحب السعادة الزعيم العشائري إيميكاً أنياوكو - الحاصل على وسام الصليب الأكبر بدرجة فارس (الوسام الملكي الفيكتوري) ووسام النيجر من فئة القائد

التحق الزعيم العشائري إيميكاً أنياوكو بالسلك الدبلوماسي لبلده نيجيريا عقب الاستقلال، وفي عام ١٩٦٣ التحق ببعثة نيجيريا الدائمة لدى الأمم المتحدة بنيويورك. وانتُخب أنياوكو أميناً عاماً للكمونولث في عام ١٩٩٠ وشغل المنصب حتى عام ١٩٩٩. وفي عام ١٩٩١، قاد أنياوكو زعماء الكمونولث إلى الاتفاق على إعلان هراري الذي يتوخى إكساب مبادئ الكمونولث ومقاصده صبغة معاصرة ومنحه ولاية جديدة، لا سيما فيما يتعلق بمناهضة الفصل العنصري. ويشغل أنياوكو حالياً منصب نائب رئيس رابطة الكمونولث الملكية.

## رئيس الأساقفة الأسبق ك. غ. هامار

حصل رئيس الأساقفة الأسبق ك. غ. هامار على درجة الدكتوراه في اللاهوت وتخصص في أصول التأويل. وشغل منصب عميد كاتدرائية لوند وأسقف بأسقفية لوند قبل أن يصبح رئيساً لأساقفة كاتدرائية أبسالاً ورئيساً لكنيسة السويد (١٩٩٧-٢٠٠٦). ويحاضر هامار حالياً بمركز الدراسات اللاهوتية والدينية بجامعة لوند بالسويد بصفته أستاذاً فخرياً.

## لورد لي أوف كرانداال (الرئيس)

تولى لورد ديفيد لي منصب مساعد الأمين العام للمؤتمر العام للاتحادات العمالية بالملكة المتحدة في الفترة من ١٩٧٩ إلى ١٩٩٩. واختير عضواً بمجلس اللوردات منذ عام ١٩٩٩ وشارك في تأسيس المجموعة البرلمانية المشتركة بين جميع الأحزاب المعنية بأفريقيا وعمل نائباً لرئيس المجموعة منذ عام ٢٠٠٢. وعمل مراقباً للانتخابات في جمهورية الكونغو الديمقراطية في عام ٢٠٠٧.

## لورد ماركس أوف هينلي أون تيمز، QC [مستشار لدى الملكة]

تبوأ لورد جونانان ماركس مكاتته كمحامٍ بارز في القضايا التجارية والأحوال الأسرية وترافع أمام دوائر المحاكم بمنطقة تمبل في لندن. وقد بدأ ماركس ممارسة مهنة المحاماة

في عام ١٩٧٥ ثم اختير مستشاراً لدى الملكة في عام ١٩٩٥. وهو عضو في مجلس اللوردات، ممثلاً للحزب الديمقراطي الليبرالي ومتحدثاً باسم الحزب عن شؤون العدالة. وقد تخصص ماركس في عدة مجالات سياسية وهي حقوق الإنسان والعدالة والشؤون الدستورية.

### الأستاذ هينينغ ملير

يشغل الأستاذ هينينغ ملير منصب كبير المستشارين والمدير الفخري لمؤسسة داغ همرشولد في أوسلوا، التي تولى رئاستها في الفترة من ٢٠٠٦ إلى ٢٠١٢. وشغل سابقاً منصب كبير محاضري العلاقات الدولية بجامعة كاسل (١٩٨٢-١٩٩٢)، ثم تولى منصب مدير وحدة بحوث السياسات الاقتصادية الناميية في ويندهوك (١٩٩٢-٢٠٠٠) ومدير البحوث بمعهد الدراسات الأفريقية لبلدان الشمال الأوروبي الكائن في أوسلوا (٢٠٠٠-٢٠٠٦). وهو يحاضر بجامعة بريتوريا بصفته أستاذاً فوق العادة، واختير زميلاً لأبحاث بمركز الدراسات الأفريقية بجامعة فري ستيت بمدينة بلومفونتين.

### الأستاذ نايسون نغوما

يتولى الأستاذ نايسون نغوما حالياً منصب نائب رئيس جامعة كوبريلت بزامبيا، وقد شغل سابقاً منصب مدير معهد داغ همرشولد للسلام بالجامعة نفسها. ويتمتع نغوما بخبرة ثلاثين عاماً في الإدارة اكتسبها من العمل الوطني والدولي، على المستويين التشغيلي والاستراتيجي، حيث عمل في هيئات حكومية وجامعات ومنظمات دولية من بينها وكالات تابعة للأمم المتحدة.

### هانز كريستيان سيمنسين

يمارس هانز كريستيان سيمنسين عمله كباحث مستقل من مقره في غوتنبرغ بالسويد، وهو خبير في شؤون الطيران العسكري والمدني بما في ذلك مراقبة الحركة الجوية ولوجستيات الطيران. وسبق أن عمل والد سيمنسين ضمن عملية الأمم المتحدة في الكونغو، وقد شرع سيمنسين في عام ٢٠٠٦ في جمع وثائق عن أزمات الكونغو لحفظها في المحفوظات الرقمية التي تحمل اسم "محفوظات داغ همرشولد وسيط السلام" المقترح ضمها إلى مكتبة الإسكندرية. ويعكف سيمنسين منذ عام ٢٠٠٩ على دراسة حادث ندولا.

## الدكتورة سوزان ويليامز

تشغل الدكتورة سوزان ويليامز وظيفة كبير زملاء البحوث بمعهد دراسات الكمنولث، بكلية الدراسات العليا في جامعة لندن. وقد ألّفت الدكتورة سوزان عدة كتب من بينها ”مَن قتل همرشولد؟“ [Who Killed Hammarskjöld? (Hurst 2011)]؛ وكتاب ”حاجز اللون. انتصار سيريتسي خاما وأمتة“ [Colour Bar; The Triumph of Seretse Khama and His Nation (Penguin 2006)]؛ وكتاب ”مَلِك الشعب. القصة الحقيقية للتنازل عن العرش“ [The People’s King. The True Story of the Abdication (Penguin 2003)]؛ وكتاب ”دراسة أيقونات الاستقلال: الحريات في منتصف الليل“ [The Iconography of Independence: ‘Freedoms at Midnight’ (Routledge 2009)].

## خبراء لجنة همرشولد

## الذخائر/القذائف

الرائد (متقاعد) دان بيركتر، الحاصل على درجة الماجستير في الهندسة وعضوية معهد مهندسي المتفجرات

الضابط الفني المتخصص في الذخائر بالجيش البريطاني سابقا، والمهندس المتخصص في المتفجرات، المملكة المتحدة

## المحفوظات

## جان - لوي مورو

مؤرخ شارك مع رينيه بريون في تأليف كتاب "من المنجم إلى كوكب المريخ: نشأة شركة أوميكور" [De la Mine à Mars: la genèse d'Umicore (2006), Belguim]

جون بينفولد، الحاصل على درجة الماجستير في الآداب ودبلوم علوم المكتبات

أمين المكتبة السابق بمكتبة بودليان لدراسات الكمنولث وأفريقيا التابعة لمركز رودس هاوس، بجامعة أكسفورد، المملكة المتحدة

الدكتور كريس قوانتين، المقدم بالجيش وعضو أركان الحرب الحاصل أيضا على درجة الدكتوراة

أستاذ العلوم العسكرية ورئيس قسم التاريخ العسكري بالأكاديمية الملكية العسكرية، بلجيكا

الأستاذ الدكتور جاي فانتيشمي، الحاصل على درجة الدكتوراة

أستاذ التاريخ المعاصر بجامعة بروكسل الحرة، والأمين العام للرابطة التاريخية الملكية في بلجيكا

الأستاذ الدكتور كاريل فيللي، الحاصل على درجة الدكتوراة

رئيس المحفوظات الوطنية ببلجيكا، والأستاذ المساعد بقسم التاريخ في جامعة غنت، ورئيس الفرع الأوروبي لمجلس المحفوظات الدولي

## الطيران

الرائد (متقاعد) سفن إ. هامبرغ، الحاصل على درجتي الماجستير في العلوم وفي إدارة الأعمال

استشاري التحقيق في حوادث الطيران، السويد

الدكتور ر. جون هانسمان، الحاصل على درجة الدكتوراة في علوم الطيران وفي الملاحة الجوية والفضائية

أستاذ الملاحة الجوية والفضائية بمعهد ماساتشوستس للتكنولوجيا بالولايات المتحدة الأمريكية، رئيس شعبة العنصر البشري والتشغيل الآلي، ومدير المركز الدولي للنقل الجوي بالمعهد نفسه

## علم الطب الشرعي

الأستاذ كريستر بوش، الطبيب الحاصل على درجة الدكتوراة

اختصاصي الباثولوجيا الاستشاري، مستشفى جامعة أيسالا، السويد

الدكتور ديريك جيمس، الحاصل على درجة البكالوريوس في الطب والجراحة وعلى دبلوم الطب الشرعي (علم الباثولوجيا) وعلى عضوية وزمالة الكلية الملكية لعلم الباثولوجيا

كبير محاضري الطب الشرعي بمعهد ويلز للطب الشرعي، جامعة كارديف، المملكة المتحدة

الأستاذ لينارت رامر، الطبيب الحاصل على درجة الدكتوراة

الأستاذ الفخري للطب الشرعي، جامعة لنكوبينغ، السويد

## الخط والوثائق

روبرت رادلي، الحاصل على درجة الماجستير في العلوم

اختصاصي الاستدلال الجنائي في مجال فحص الخط والوثائق، مختبر خدمات الاستدلال الجنائي الوثائقي، المملكة المتحدة

## التذييل ٤

الشهود الذين قدموا معلومات إلى اللجنة مباشرةً أو الذين استجوبتهم اللجنة خلال فترة عملها أو استجوبتهم أطراف أخرى بالنيابة عنها

- ١ - بع، أدريان (أستراليا)
- ٢ - بيوركډال، غوران (السويد)
- ٣ - كير، جيفري (المملكة المتحدة)
- ٤ - تشيبويا، كاستون (زامبيا)
- ٥ - دويل، ديفيد (الولايات المتحدة الأمريكية)
- ٦ - دانيت، ديتزل (المملكة المتحدة)
- ٧ - فريدمان، إيروول (جنوب أفريقيا)
- ٨ - كانكاسا، ماما (زامبيا)
- ٩ - كوندا، إبراهيم (زامبيا)
- ١٠ - لوز، راي (المملكة المتحدة)
- ١١ - لوينثال، مارك (إسرائيل)
- ١٢ - ماست - إينغل، رين (جنوب أفريقيا)
- ١٣ - ميريت، كريستوفر (جنوب أفريقيا)
- ١٤ - مولينغا، إيمما (زامبيا)
- ١٥ - مولينغا، سافيلي (زامبيا)
- ١٦ - نغونغو، جون (زامبيا)
- ١٧ - نغولوي، مارغريت (زامبيا)
- ١٨ - أوزموند، كيث (كينيا)
- ١٩ - پيز، ليزا (الولايات المتحدة الأمريكية)
- ٢٠ - ريدلر، مارتن (فرنسا)

- ٢١ - سانجر، كلايد (كندا)
- ٢٢ - ساوثول، تشارلز (الولايات المتحدة الأمريكية)
- ٢٣ - سفينسون، سيكستن (السويد)
- ٢٤ - تايسن، ماري (هولندا)
- ٢٥ - أودغرين، إينجمار (السويد)
- ٢٦ - آنوين، بريان (المملكة المتحدة)
- ٢٧ - وينبرغ، مارغريت (المملكة المتحدة)
- ٢٨ - ويليامز، ديفيد (المملكة المتحدة)

## ثبت مراجع مختارة

تقارير التحقيقات السابقة في حادث تحطم الطائرة SE-BDY (وفقا لتسلسلها الزمني)

اتحاد روديسيا ونياسالاند، إدارة الطيران المدني، تقرير بشأن حادث عام ١٩٦١. لجنة التحقيق برئاسة العقيد موريس باربر، مدير الطيران المدني الاتحادي، تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٦١، ويمكن الاطلاع عليه على الموقع التالي:

<http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>

اتحاد روديسيا ونياسالاند، تقرير اللجنة بشأن حادث الطائرة SE-BDY، لجنة التحقيق برئاسة سير جون كلايدن، رئيس قضاة الاتحاد. وقدم التقرير إلى الجمعية الاتحادية بسالسييري، اتحاد روديسيا ونياسالاند في شهر شباط/فبراير ١٩٦٢.

<http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>

الجمعية العامة للأمم المتحدة، تقرير اللجنة المعنية بالتحقيق في الظروف والملابسات المؤدية إلى الوفاة المأساوية للسيد داغ همرشولد ومرافقيه، برئاسة ريشيكيش شاه، ٢٤ نيسان/أبريل ١٩٦٢. الوثيقة A/5069 من وثائق الأمم المتحدة.

<http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>

قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ١٧٥٩ (د-١٧) المؤرخ ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦٢، الذي يطلب إلى الأمين العام أن يبلغ الجمعية العامة بأي أدلة جديدة قد ترد إليه.

<http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>

روزيو، بينغت، 'كارثة ندولا'، ستوكهولم، وزارة الخارجية السويدية، تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢.

<http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>

'تعليقات على كارثة ندولا'، ١٩٩٢.

'كارثة ندولا، نسخة منقحة'، تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢ - شباط/فبراير ١٩٩٣.

'ندولا مرة أخرى'، شباط/فبراير ١٩٩٤.

## المنشورات

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

Bengs, Bengt-Åke, 'The Ndola Accident. A theory as to the cause of the accident and facts not accounted for and not known to the public', 1966 [in a CIA file accessible through the Declassified Documents Reference System (DDRS)].

Björkdahl, Göran, and Phiri, Jacob, 'The Hammarskjöld Plane Crash', *International Peacekeeping*, Vol. 20, No.1, February 2013, pp.98-115. Published online: 11 Mar 2013 and available at:

<http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/13533312.2013.763681>

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

Fröhlich, Manuel, "'The Unknown Assignment": Dag Hammarskjöld in the Papers of George Ivan Smith', in *Beyond Diplomacy. Perspectives on Dag Hammarskjöld from the papers of George Ivan Smith and the Ezra Pound Case*. Critical Currents No. 2 (Uppsala: Dag Hammarskjöld Foundation, 2008). Available online at:

[http://www.dhf.uu.se/pdffiler/cc2\\_web.pdf](http://www.dhf.uu.se/pdffiler/cc2_web.pdf)

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

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

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

Lesiovskij, Viktor Mecislavovic, *Tayina ghibeli Havmmarshelda*. [*The Mystery of Hammarskjöld's Death*] (Moscow: Mysl', 1985).

Lesiovskij, Viktor Mečislavovič *Gåtan kring Dag Hammarskjölds död*. [*The Mystery of Hammarskjöld's Death*] Translation by Gunnel Bergström, (Stockholm, Fram, 1989).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Trinquier, Roger, Duchemin, Jacques and Le Bailly, Jacques, *Notre Guerre au 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* dated 20 November 1975, in particular Part 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* dated 26 April 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*. (London: Hurst, 2011).

## مذكرة بشأن التعديلات

بعد أن نُشر هذا التقرير في ٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١٣، استُرعِي انتباه اللجنة إلى وجود بعض الأخطاء في الوقائع وبعض مواضع السهو. ولا يتحمل مستشارو اللجنة المتخصصون هذه الأخطاء ومواضع السهو، ولم يؤثر أيٌّ منها في البناء المنطقي للتقرير ولا في الاستنتاجات التي خلُص إليها. وقد أُدخلت في ١٥ أيلول/سبتمبر ٢٠١٣ تعديلات على الفقرات ٢-٥ إلى ٧-٢، و ١-٥، و ٣-٥، و ٧-٥، و ٩-٥، و ١-١١ و ٢-١١، و ١٧-١٢، و ٤٧-١٣، و ٤٩-١٣، و ١١-١٥ و ١٢-١٥.

ومن الأهمية بمكان أن تُوضَّح أن وكالة الأمن القومي بالولايات المتحدة تتبع الحكومة المركزية، أما محفوظات الأمن القومي، فهي مؤسسة أكاديمية مستقلة.

## التذييل ٦

## مذكرة بشأن مناطق التوقيت

في ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١:

- كانت لندن تُطبَّق التوقيت الصيفي البريطاني. (توقيت غرينتش + ١).
- وكان كل من ندولا وسالسيري يُطبَّق توقيت وسط أفريقيا الذي لا يتغير على مدار السنة.
- وكانت أديس أبابا تُطبَّق توقيت شرق أفريقيا الذي لا يتغير على مدار السنة.
- وكانت نيقوسيا تُطبَّق توقيت شرق أوروبا الذي لم يكن يتغير على مدار السنة حتى عام ١٩٧٥ عندما بدأت تُطبَّق نظام التوقيت الصيفي.

المدينة	منطقة 'التوقيت الصيفي' (١٩٦١)	منطقة 'التوقيت الشتوي' (١٩٦١)	التوقيت (مقارنة بالساعة ٠٠:٠٠ بتوقيت غرينتش)
نيقوسيا	توقيت شرق أوروبا الذي لم يكن يأخذ بنظام التوقيت الصيفي (توقيت غرينتش + ٢)	توقيت شرق أوروبا الذي لم يكن يأخذ بنظام التوقيت الصيفي (توقيت غرينتش + ٢)	٠٢:٠٠
أديس أبابا	توقيت شرق أفريقيا الذي لم يكن يأخذ بنظام التوقيت الصيفي (توقيت غرينتش + ٣)	توقيت شرق أفريقيا الذي لم يكن يأخذ بنظام التوقيت الصيفي (توقيت غرينتش + ٣)	٠٣:٠٠
ندولا	توقيت وسط أفريقيا الذي لم يكن يأخذ بنظام التوقيت الصيفي (توقيت غرينتش + ٢)	توقيت وسط أفريقيا الذي لم يكن يأخذ بنظام التوقيت الصيفي (توقيت غرينتش + ٢)	٠٢:٠٠
سالسيري (هراري حاليا)	توقيت وسط أفريقيا الذي لم يكن يأخذ بنظام التوقيت الصيفي (توقيت غرينتش + ٢)	توقيت وسط أفريقيا الذي لم يكن يأخذ بنظام التوقيت الصيفي (توقيت غرينتش + ٢)	٠٢:٠٠

تأثيرات اختلاف مناطق التوقيت على أحداث هامة وقعت في ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١  
ملاحظة: نظرا لعدم وجود سجل معاصر للأحداث، فإن العمود ٥ يعكس ما جاء في مذكرة مارتن كامبل.

١	٢	٣	٤	٥	٦	٧
المدينة	منطقة 'التوقيت الصيفي' (١٩٦١)	التوقيت (مقارنة بالساعة ٠٠:٠٠ بتوقيت غرينتش)	الطائرة أيرتينا تبلغ بالتوقيت المتوقع لوصولها في الساعة ٢٢:٢٠ غرينتش	الطائرة أيرتينا تبلغ بالتوقيت المحسوب لوصولها فوق منطقة الهبوط في الساعة ٠٠:١٠	ساوثول يسمع التسجيل الصوتي بعد الساعة ٠٠:٠٠ بقليل، حسب توقيت شرق أوروبا	ماير، في إثيوبيا، يسمع محادثة برج المراقبة الجوية في ندولا في الساعة ٢٢:٠٠ بتوقيت غرينتش
ندولا	توقيت وسط أفريقيا (توقيت غرينتش + ٢)	٠٢:٠٠	٠٠:٢٠	٠٠:١٠	بعد الساعة ٠٠:٠٠ بقليل	٠٠:٠٠
نيقوسيا	توقيت شرق أوروبا (توقيت غرينتش + ٢)	٠٢:٠٠	٠٠:٢٠	٠٠:١٠	بعد الساعة ٠٠:٠٠ بقليل	٠٠:٠٠
أديس أبابا	توقيت شرق أفريقيا (توقيت غرينتش + ٣)	٠٣:٠٠	٠١:٢٠	٠١:١٠	بعد الساعة ٠١:٠٠ بقليل	٠١:٠٠
سالسيري (هراري حاليا)	توقيت وسط أفريقيا (توقيت غرينتش + ٢)	٠٢:٠٠	٠٠:٢٠	٠٠:١٠	بعد الساعة ٠٠:٠٠ بقليل	٠٠:٠٠