

ORE 7,21: UN BOATO

L'aereo in pezzi cade su un paese

**Nessun italiano fra le vittime
Sei passeggeri erano partiti da
Zurigo diretti a Roma**

Dal nostro inviato

AARAU, 4. Stamattina la Svizzera è stata colpita dalla più grave sciagura aviatoria della sua storia. Un «Caravelle» della «Swissair», partito da pochi minuti dall'aeroporto di Kloten (Zurigo), si è incendiato in volo, è esploso in mezzo alla nebbia. I suoi frammenti sono precipitati tra due fattorie e una fabbrica del villaggio di Duerrenesch. Ottanta morti.

La catastrofe è avvenuta alle 7,21. L'aereo, siglato HB-ICV, era partito alle 7,13 dall'aeroporto zurighese. Doveva far tappa, neppure ventiquattr'ore, minuti più tardi a Ginevra e subito dopo, ripartire per Roma.

La partenza da Kloten, prevista per le sette, era stata ritardata di tredici minuti a causa di un incidente avvenuto mentre il grande apparecchio si trovava già sulla pista di decollo. Dei pezzi di una ruota si erano staccati e la riparazione aveva richiesto parecchi minuti. Non appena i meccanici avevano terminato il loro lavoro il «Caravelle» si è alzato regolarmente da terra. Per cinque minuti il volo è proceduto senza niente. Alle 7,18, improvvisamente, la torre di controllo dell'aeroporto ha perso il contatto radio con il pilota. L'aereo è contemporaneamente scomparso anche dallo schermo del radar.

Prime ipotesi sulla sciagura

Sarebbe presunzione voler indicare le cause della sciagura del Caravelle della Swissair prima che l'inchiesta in corso abbia tratto le sue conclusioni; tuttavia si può fare qualche ipotesi sulla base dei dati disponibili, che si riassumono praticamente come segue: i rottami dell'aereo, il maggiore dei quali non peserebbe più di 15 chili, sono sparsi su una superficie larga tredici chilometri; inoltre, non pochi testimoni affermano di aver visto precipitare non il velivolo intero, ma «una specie di pallone infuocato».

Sembra certo, dunque, che sull'aereo in volo si sia verificata una esplosione, perché diversamente i rottami non si potrebbero trovare alla distanza riferita. Può darsi inoltre che una seconda esplosione, di dimensioni più piccole di quelle precedenti, abbia avuto luogo successivamente, nel momento dell'urto contro il suolo.

A parte l'ipotesi molto improbabile dei sabotaggi, una esplosione di tal genere, in volo, non può prodursi che in un motore, come nel caso del Cessna, il quale, a causa dei due motori a reazione Rolls-Royce «Avon», di cui soltanto uno è dotato, e che sono collocati nella caratteristica posizione arretrata rispetto alle ali. Tuttavia l'esplosione di un motore di questo tipo è anch'essa improbabile, se le revisioni sono rigorose come devono essere. Inoltre, non sarebbe un servizio più lungo o più intenso di quello previsto dal costruttore.

Non vogliamo però concludere con un'accusa di incuria a una compagnia che potrebbe non meritarsela: il fatto è che bastava la caduta di un velivolo nella turba per far saltare un motore a reazione, non sempre un buon segnale. Dovremmo forse ritenere che è necessario sviluppare la tecnica dei sistemi di controllo di parapasso con la potenza delle macchine, se si vuole ridurre anche la costellazione di fatalità».

Piero Campi



ZURIGO — Veduta aerea del luogo ove è caduto il «Caravelle»; sulla sinistra, tecnici e soccorritori portano i primi soccorsi. In alto alcuni componenti dell'equipaggio (da sinistra): Bohli Eugen, capitano, e le tre hostess Irene Ruschman, Geltrud Streifl e Brinla Martin. (Telefoto AP - l'Unità)

Asturie: bestiali rastrellamenti

Piombano di notte in casa dei minatori

Messa da parte ogni precauzione, i franchisti scatenano una repressione violenta per stroncare lo sciopero

MADRID, 4.

Resi furibondi dai rifiuti dei minatori delle Asturie non si possono ancora fare che delle ipotesi.

Al momento dell'esplosione, comunque, il «Caravelle» si trovava ancora in fase ascendente, ad una altezza valutata attorno ai tremila metri.

Questa è la più grave catastrofe aerea avvenuta in Svizzera ed è anche la più grave che ha colpito le linee dell'«Swissair». La compagnia aerea, fondata nel 1931, vantava orgogliosamente un primato di sicurezza di colo-

ro. Sulle cause della sciagura non si possono ancora fare che delle ipotesi.

Al momento dell'esplosione,

comunque, il «Caravelle»

si trovava ancora in fase

ascendente, ad una altezza

valutata attorno ai tremila

metri.

Questa è la più grave ca-

tastrofe aerea avvenuta in

Svizzera ed è anche la più

grave che ha colpito le linee

dell'«Swissair». La com-

pagnia aerea, fondata nel 1931,

vantava orgogliosamente un

primato di sicurezza di colo-

ro. Sulle cause della sciagura

non si possono ancora fare

che delle ipotesi.

Al momento dell'esplosione,

comunque, il «Caravelle»

si trovava ancora in fase

ascendente, ad una altezza

valutata attorno ai tremila

metri.

Questa è la più grave ca-

tastrofe aerea avvenuta in

Svizzera ed è anche la più

grave che ha colpito le linee

dell'«Swissair». La com-

pagnia aerea, fondata nel 1931,

vantava orgogliosamente un

primato di sicurezza di colo-

ro. Sulle cause della sciagura

non si possono ancora fare

che delle ipotesi.

Al momento dell'esplosione,

comunque, il «Caravelle»

si trovava ancora in fase

ascendente, ad una altezza

valutata attorno ai tremila

metri.

Questa è la più grave ca-

tastrofe aerea avvenuta in

Svizzera ed è anche la più

grave che ha colpito le linee

dell'«Swissair». La com-

pagnia aerea, fondata nel 1931,

vantava orgogliosamente un

primato di sicurezza di colo-

ro. Sulle cause della sciagura

non si possono ancora fare

che delle ipotesi.

Al momento dell'esplosione,

comunque, il «Caravelle»

si trovava ancora in fase

ascendente, ad una altezza

valutata attorno ai tremila

metri.

Questa è la più grave ca-

tastrofe aerea avvenuta in

Svizzera ed è anche la più

grave che ha colpito le linee

dell'«Swissair». La com-

pagnia aerea, fondata nel 1931,

vantava orgogliosamente un

primato di sicurezza di colo-

ro. Sulle cause della sciagura

non si possono ancora fare

che delle ipotesi.

Al momento dell'esplosione,

comunque, il «Caravelle»

si trovava ancora in fase

ascendente, ad una altezza

valutata attorno ai tremila

metri.

Questa è la più grave ca-

tastrofe aerea avvenuta in

Svizzera ed è anche la più

grave che ha colpito le linee

dell'«Swissair». La com-

pagnia aerea, fondata nel 1931,

vantava orgogliosamente un

primato di sicurezza di colo-

ro. Sulle cause della sciagura

non si possono ancora fare

che delle ipotesi.

Al momento dell'esplosione,

comunque, il «Caravelle»

si trovava ancora in fase

ascendente, ad una altezza

valutata attorno ai tremila

metri.

Questa è la più grave ca-

tastrofe aerea avvenuta in

Svizzera ed è anche la più

grave che ha colpito le linee

dell'«Swissair». La com-

pagnia aerea, fondata nel 1931,

vantava orgogliosamente un

primato di sicurezza di colo-

ro. Sulle cause della sciagura

non si possono ancora fare

che delle ipotesi.

Al momento dell'esplosione,

comunque, il «Caravelle»

si trovava ancora in fase

ascendente, ad una altezza

valutata attorno ai tremila

metri.

Questa è la più grave ca-

tastrofe aerea avvenuta in

Svizzera ed è anche la più

grave che ha colpito le linee

dell'«Swissair». La com-

pagnia aerea, fondata nel 1931,

vantava orgogliosamente un

primato di sicurezza di colo-

ro. Sulle cause della sciagura

non si possono ancora fare

che delle ipotesi.

Al momento dell'esplosione,

comunque, il «Caravelle»

si trovava ancora in fase

ascendente, ad una altezza

valutata attorno ai tremila

metri.

Questa è la più grave ca-

tastrofe aerea avvenuta in

Svizzera ed è anche la più

grave che ha colpito le linee

</